

SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

2022. MÁJUS



TARTALOMJEGYZÉK

1. ÖSSZEFOGLALÁS	2
2. BEVEZETÉS	16
2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJAI	16
<i>Fenntarthatóság iránti elköteleződés</i>	16
2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE	18
<i>Alapfogalmak</i>	18
<i>A tervezés folyamata</i>	18
<i>A tervezés során alkalmazott módszerek</i>	22
<i>A tervezés adat háttere</i>	23
3. A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA	25
3.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR	25
<i>Európai Unió szakpolitikai dokumentumok</i>	25
<i>Országos és egyéb térségi szakpolitikai dokumentumok</i>	25
<i>Szombathelyi szakpolitikai dokumentumok</i>	26
<i>A város vonzáskörzetét érintően tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek</i>	29
3.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR	31
<i>Szombathely térségi szerepe</i>	31
<i>Szombathely vonzáskörzete az ingázás alapján</i>	32
<i>Szerkezeti és környezeti viszonyok</i>	34
3.3. SZOMBATHELY ÉS VONZÁS-KÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE	49
<i>Általános mobilitási jellemzők</i>	49
<i>Nem motorizált egyéni közlekedés</i>	65
<i>Egyéni motorizált közúti közlekedés</i>	72
<i>Horizontális témák</i>	83
3.4. A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA	97
4. CÉLRENDSZER	102
4.1. JÖVŐKÉP	102
4.2. A CÉLRENDSZER ÁTTEKINTÉSE	102
<i>Célhierarchia</i>	102
<i>Közlekedés stratégiai célkitűzések</i>	104
<i>Társadalmi célkitűzések</i>	104
4.3. A CÉLRENDSZER RÉSZLETEZÉSE	107
<i>Átfogó társadalmi célok</i>	107
<i>Közlekedés-stratégiai célok</i>	111

5. ESZKÖZRENDSZER	121
5.1. CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLATA	122
<i>Közlekedés-stratégiai célok és a fejlesztési eszközök kapcsolata</i>	122
<i>Közlekedés-stratégiai célok és a menedzsment eszközök kapcsolata</i>	122
5.2. ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA	123
<i>Fejlesztési eszközök</i>	123
<i>Menedzsment eszközök</i>	126
5.3. PROJEKTEK	128
<i>Projektek meghatározása, ütemezése</i>	128
<i>Projektek értékelése</i>	163
6. A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA	168
6.1. INDIKÁTOROK, MONITORING RENDSZER	168
<i>Indikátorok</i>	168
<i>Monitoring rendszer</i>	172
6.2. CSELEKVÉSI TERV	173
<i>A megvalósítás szervezeti keretei</i>	173
<i>Ütemterv</i>	173
6.3. KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV	174
<i>Költségterv</i>	174
<i>Finanszírozási terv</i>	175
6.4. KOCKÁZATKEZELÉSI TERV	176
<i>Jogi-közbeszerzési kockázatok</i>	176
<i>Pénzügyi-gazdasági kockázatok</i>	177
<i>Műszaki kockázatok</i>	177
<i>Intézményi kockázatok</i>	177
<i>Társadalmi kockázatok</i>	178
<i>Kockázati mátrix</i>	178
MELLÉKLETEK	180
1. RÖVIDÍTÉS JEGYZÉK	181
2. FOGALOMTÁR	183
3. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV FŐBB EREDMÉNYEI	185
1. ÁLTALÁNOSAN A MOBILITÁSI KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉRŐL	185
2. KÖZLEKEDÉSI MÓDVÁLASZTÁS ÉS AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI MÓDOK, JELLEMZŐK LAKOSSÁGI MEGÍTÉLÉSE	188
4. A PROJEKTEK TÁRSADALMI HATÉKONYSÁGA, MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS JAVASOLT ÜTEMEZÉSE	231
5. ÁBRAJEGYZÉK	256
6. TÁBLÁZATJEGYZÉK	260

1. ÖSSZEFOGLALÁS

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata a fenntarthatóság iránti elköteleződése, valamint a város közlekedés-fejlesztési céljainak, intézkedéseinek megalapozása érdekében 2020-ban határozta el a Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) készítését. Célja, hogy fenntartható és integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedési problémákra, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez.

A Mobilitási terv a legjobb nemzetközi gyakorlatokon alapuló, de a hazai tervezési közegbe illesztett és a helyi sajátosságokhoz igazított tervezési módszertan szerint került kidolgozásra. A Mobilitási terv az eddigi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt helyez az emberközpontú szemléletre, valamint a lakosság és az egyes érdekcsoportok bevonására, a különböző szakpolitikai területek összehangolására, szakít az egyoldalú, hagyományos ágazati megközelítéssel, a mobilitási kérdéseket komplexen kezeli.

A Mobilitási terv időtávját tekintve

- **részben rövid- és középtávú, operatív intézkedési terv** a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának végéig, 2027/29-ig,
- **részben hosszú távú fejlesztési stratégia**, egyrészt 2040-ig, illetve 30 éves kitekintéssel.

A Mobilitási terv épít a város, a kistérség, a megye, illetve hazánk meglévő koncepcióira, stratégiai dokumentumaira, terveire, az azokban összegyűjtött és a mobilitás tervezés során használható adat és információ tartalmakra. Emellett támaszkodik más szervezetek (pl. KSH, Önkormányzat, városi szolgáltatók) által létrehozott releváns adatbázisokra is. A további szükséges adatokat a vasúti, a közösségi és a közúti közlekedést érintő forgalomfelvételek, valamint a lakosság közlekedési jellemzőit, szokásait vizsgáló Mobilitási kérdőív és Háztartásfelvétel eredményei szolgáltatják.

A tervezés során kiemelt hangsúlyt kapott az átgondolt és következetes beavatkozási logika kidolgozása, az egyes lépések közötti megfelelő logikai kapcsolatok kialakítása.

PARTNERSÉG - KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS

Szombathely MJV Önkormányzata a Mobilitási terv kidolgozása során kiemelt figyelmet fordított az érintett szereplők tervezési folyamatba történő aktív és folyamatos bevonására, a tervezés folyamatában igyekezett kommunikálni, minden lényeges lépésben együttműködni, együtt gondolkodni a helyi, a vonzáskörzeti és a mobilitás tervezés szempontjából érintett szereplőkkel.

A partnerségi tervezés keretei a mobilitás tervezéshez kapcsolódó nemzetközi és hazai útmutatók, valamint a közösségi tervezés Szombathelyen alkalmazott gyakorlatának figyelembevételével az elfogadott Partnerségi Tervben kerültek meghatározásra a tervezési munka kezdetén.

A szakmai és társadalmi részvétel biztosítása érdekében több szinten folytak az egyeztetések, Workshop-ok, felmérések. Munkacsoport került kialakításra a tervezés irányítása, a mobilitás tervezésben érintett önkormányzati osztályok együttműködése és a civil és gazdasági szereplők bevonása érdekében. A munkacsoport a tervezési fázisban a főbb mérföldkövekhez kapcsolódóan ülésezett.

A munkacsoporton túl számos intézményvezető, szervezet került megkeresésre, szakmai egyeztetés, illetve írásbeli javaslattevél továbbá a készülő dokumentumok véleményezése céljából. A környező településekkel való kapcsolattartás javaslattevélre, észrevételezésre terjedt ki, írásos formában.

A szélesebb körű társadalom bevonására nyílt egyeztetés keretében került sor internetes honlapon megjelent figyelemfelhívó cikkek, közösségi hálón történt közlés, a helyzetfeltárási szakaszban végzett lakossági Mobilitási kérdőíves kikérdezés, reprezentatív háztartásfelvétel, valamint a dokumentum társadalmi egyeztetési változatának nyilvános megtekinthetősége és észrevételezési, javaslattevéllei lehetősége révén.

A mindenki számára hozzáférhető nyilvános lakossági kérdőív mellett, interjúkon alapuló felmérés elvégzésére is sor került.

A partnerségi események során megfogalmazódó helyi és környéki észrevételek a készülő dokumentumba beépültek. Sok esetben olyan szubjektív tényezőkre hívták fel a tervezők figyelmét, amelyek a rendelkezésre álló adatokból, dokumentum-elemzésekből, felmérésekből nem feltétlenül, vagy nem a szereplők által jelzett hangsúllyal jelentek meg.

HELYZETFELTÁRÁS, PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA ÉS RANGSOROLÁSA

Szombathely, a Nyugat-Dunántúli Régió, ezen belül Vas megye székhelye, részleges regionális központ. A város nem rendelkezik több megyére kiterjedő térszervező potenciállal, ugyanakkor az Európai Unió Alpesi és Alpok körüli fejlett régiói által alkotott transzregionális térség, valamint a Baltikumot az Adriai-tengerrel összekötő európai közlekedési és kereskedelmi útvonal. Szombathely a határon átnyúló nagyváros-hiányos térség egyetlen nagyvárosa, melynek vonzereje alapvetően a térségi munkaerőpiaci központ szerepéből, magas szintű egészségügyi, oktatási, nevelési, kulturális és közművelődési közszolgáltatásaiból, kereskedelmi központi szerepéből következik. Regionális szerepkörök között kiemelkedő elsősorban az oktatás, mely a felsőoktatásban az ELTE-Savaria Egyetemi Központ, valamint a Markusovszky Egyetemi Oktató kórháznak működésében teljesedik ki. Vas megye közel 250 ezer fős népességének 30 %-a Szombathelyen lakik, míg közel 110 ezer fő él a Szombathelyi járásban. Szombathely lakosságszáma az elmúlt években a járási és országos trendekhez hasonlóan csökkent. Azonban, a város erős gazdasági, kulturális, oktatási szerepének köszönhetően, mind az országos, megyei és járási átlagnál kedvezőbb népességváltozás prognosztizálható.

A jelenlegi folyamatok és fejlesztési szándékok előrevetítésével 2051-re három népesség előre-jelzési Szenárió vetíthető:

- *pesszimista*: a város lakosságszáma 68-73 ezer főre csökken
- *realista*: a város lakosságszámában kismértékű csökkenés következhet be, ami 73-75 ezer főre prognosztizálható
- *optimista*: Szombathely népessége megtarthatja mostani 78 ezer fős lakosságát, sőt ez akár enyhe növekedési pályára is állhat.

A három Szenárió közül a **Mobilitási terv az optimista, vagyis a hozzávetőlegesen stagnáló népességszámot vette alapul.**

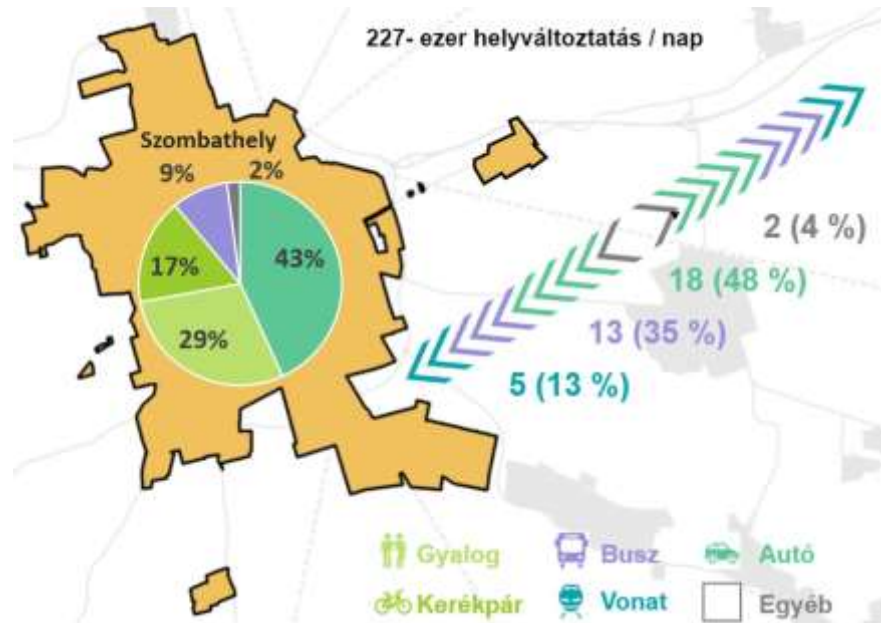
Szombathelyen a megyei és járási funkciók koncentrálnak, különösen a gazdaság, kereskedelem, közlekedés, távközlés, államigazgatás, oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, turizmus és a rekreáció területén. A város megyei szerepkörét tovább erősíti a számos intézmény, vállalat és szolgáltató központ jelenléte. Szombathely, mint járási központ 41 települést foglal magában. A 646 km² területű járás lakossága 111.222 fő.

Szombathely hazánk többi megyeszékhelyéhez hasonlóan szoros kapcsolatban él a városkörnyék, az agglomeráció településeivel. Szombathely esetében agglomerálódó térségről beszélhetünk, mely az ország 12. legnagyobb népesség-tömörülése. A város közvetlen vonzáskörzete – a mobilitási szempontból is vizsgált terület - Szombathellyel együtt összesen 59 települést fog össze, melyben határon túli vonzásközpontként beletartozik az ausztriai Oberwart (Felsőőr) település is.

Szombathelyre összesen 30 ezren ingáznak napi rendszerességgel. A munkahelyi célú ingázók száma több, mint kétszerese az oktatási célból a városba ingázó diákok számának. A Szombathelyre ingázók inkább közösségi közlekedéssel érkeznek, amelyből nagyobb részt képvisel az autóbusz (46 %), míg a vasút részaránya 15 %. A megyeszékhelyre egyéni gépjárművel az ingázók kicsit több mint 1/3-a jár (37 %), a kerékpáros közlekedés elenyésző mértéket képvisel az ingázásban (1 %).

Szombathely kicsivel több mint 78 ezer lakosa személyenként átlagosan naponta 2,6 helyváltoztatást végez. Ez a város területén belül napi közel 190 ezer helyváltoztatást eredményez.

A Szombathelyen belüli közlekedésben az autós a domináns közlekedés mód. Az utazások közel fele autóval történik, amely nagyon magas arány. Aki autóba ül, többnyire munkába járási céllal teszi, más indok esetén alacsonyabb az autóhasználat. Ezzel szemben a helyi közösségi közlekedés szerepvállalása – a többi megyei jogú városhoz képest is - igen alacsony, még a 10 %-ot sem érte el 2021-ben. Némiképp ellensúlyozza a kedvezőtlen helyzetet, hogy a közlekedési munkamegosztásban az aktív közlekedési módok – kerékpáros és gyalogos – részaránya összességében nagyon kedvező. **A város túlontúl autós jellege szükségessé teszi, hogy Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve a korábbiakhoz képest még nagyobb hangsúlyt fektessen a fenntartható közlekedési módok, a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés fejlesztésére.**



1. ábra Szombathely jellemző közlekedési munkamegosztása (modal split) a városon belül (%), és a város határát átlépő helyváltoztatások száma szerint (ezer helyváltoztatás/nap)

Szombathely vasúti kapcsolatai összesen hat irányban biztosítottak. A Porpácig tartó kétvágányú szakasz kivételével mindegyik vasútvonal egyvágányú. A vonalak a kőszegi vonal kivételével villamosítottak. A szombathelyi vasútállomásról Budapestre, Győrbe és Sopronba 1-2 óránként induló vonatokkal lehet eljutni, de elérhető Csorna, Veszprém, Keszthely, Székesfehérvár, Sopron, Kőszeg, Zalaszentiván, Szentgotthárd és Graz is vonattal.



A Szombathely környéki regionális vasúti forgalomban túlnyomórészt korszerű, alacsonypadlós motorvonatok közlekednek, amely a környéki települések jórészt megújult megállóival egyetemben kedvező feltételeket biztosít a vonattal való közlekedéshez. 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. Szombathely-Rendező áruforgalmának túlnyomó részét a 16. sz. rajkai és a 17. sz. zalaszentiváni vonal adja, jelenleg mindkét vonalon évente mintegy 3 ezer tehervonat közlekedik. Annak érdekében, hogy a szombathelyi vasútállomáshoz kapcsolódó vonalakon további menetidő csökkentés megvalósulhasson, szükséges lenne Szombathely állomás komplex átépítése is.

Szombathely városkörnyéki közösségi közlekedésében az egyes helyeken hiányzó vasút, vagy nehezen elérhető közeli állomások folytán az autóbussznak jut vezető szerep.

56 km hálózathossz és 48 db megállópár (Szombathelyen belül)

69 db helyközi autóbusz (többségében szóló)

12,8 év átlagéletkor (2021)

A helyközi buszok jól feltávják az érintett településeket, emellett általában sűrűbben közlekednek, ezért a vasút nem mindenhol tud jobb alternatívát kínálni. Problémát jelent az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás elavult infrastruktúrája és az intermodalitás hiánya a vasúti és autóbusz közlekedés között a helyközi és távolsági közlekedésben.

A helyi buszhálózat összességében jól lefedi a várost, az újonnan beépülő területek kiszolgálása terén vannak elmaradások. Az egyes helyeken ritka járatkövetés és a hiányzó közvetlen városrészi kapcsolatok miatt az eljutás időigényes, amely nagyban hozzájárul, hogy **a városon belüli utazásokban a helyi közösségi közlekedés csak 9 %-ot tesz ki.**



2022-ben:

87 km-es helyi autóbusz-hálózat

27 viszonylat, ebből 8 hivatásforgalmi

33 db új, alacsonypadlós, klimatizált, EURO 6 környezetvédelmi besorolású autóbusz

624 munkanapi indulás

A helyi közösségi közlekedésben kedvező változást hozott a 2022-es szolgáltatóváltás, melynek egyik eredménye a teljes járműpark megújulása. Pozitívum, hogy a hasonló városokhoz képest Szombathelyen a jegy- és bérletárak alacsonyak és számos kedvezményes jegy/bérlet is igénybe vehető. Itt szükséges megjegyezni, hogy a villamos közlekedés újbóli bevezetése, megvalósítása Szombathelyen nincs napirenden, amelynek számos oka van: nem támasztják alá a várható forgalmi igények (igen alacsony kihasználtság), a jelenlegi beépítettség problémaként jelentkezik, több műszaki ok került felszínre, valamint az egy-két vonalas rendszer fejlesztési és üzemeltetési költsége irreális terhet róna a városra.

A kerékpáros közlekedés kedvező feltételekkel rendelkezik Szombathelyen. A biciklizés sokak által használt, közkedvelt közlekedési mód. A város több vonalas kerékpáros létesítménnyel rendelkezik, de ezek átjárhatóságát akadályozzák a hálózati és csomóponti átvezetési hiányok, melyek az infrastruktúrával nem rendelkező útszakaszok mellett, konfliktus forrásként, potenciális baleseti helyszíneként is jelentkeznek. A kerékpározást segítő infrastruktúra elemeknél a nyomvonalas létesítmények alkotják a többséget, miközben kevés a területi jellegű, kerékpárosbarát korlátozott sebességű övezet. Az elmúlt időszakban



kialakított irányhelyes megoldások viszont javítják a kerékpározók közlekedésbiztonságát.

63 km kerékpáros, illetve kerékpárosbarát létesítmény, ebből

43 % közös gyalog- és kerékpárút

33 % kerékpárút

12 % kerékpársáv

12 % kisforgalmú úton vezetett nyomvonal

Nagy számú kerékpártámasz szolgálja a biciklis közlekedést, csak lokális szinten jelentkezik kapacitáshiány. A támaszok nagy része azonban nem rögzíti a kerékpárok vázát, ezért ezek cseréje javasolt. A kerékpáros balesetek túlnyomó többsége közúton történt, míg a biciklis esetek 10 %-a következett be kerékpárúton, illetve gyalogutakon. A közös felületeket használó gyalogos- és kerékpárutak gyalogos és kerékpáros forgalma sok esetben zavarja egymást. 2016 óta csökken a kerékpáros balesetek száma és a baleseti kimenetek súlyossága is. A kerékpározás közlekedés tervszerű fejlesztéséhez a teljes városra kiterjesztendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) szükséges.

A városon belüli második legfontosabb közlekedési mód a gyaloglás. A belváros frekventált területeinek minősége vonzó és jól használható környezetet teremtenek a gyalogosok számára. Ugyanakkor a város gyalogos burkolatainak fele felújításra szorul, illetve még vannak járdával nem rendelkező rövidebb-hosszabb útszakaszok, területek. A hálózati hiányok, a rossz minőségű járdaburkolat, a közúti átvezetések hiánya, vagy nem megfelelő minősége együttesen nehezítik a gyaloglást.



292 km kiépített gyalogút és járda, ebből

60 % aszfalt burkolatú

40 % kő, illetve járdalap elemekkel burkolt

A gyalogutak 50 %-ának burkolata felújításra szorul

A belvárosban a gyalogos felületek bővítése növelhetné a városrész értékét és segítené a gyalogos közlekedés erősödését. Az infrastruktúrán túl a környezet sem mindenhol megfelelő, egyes helyeken elhanyagoltak a járdák és a sétányok menti zöldterületek és parkok nem, vagy csak részben szolgálják a lakosság igényeit.

11 db, összesen mintegy 23,2 hektár területű közpark a városban

Ezért a gyalogos és a kerékpáros közlekedés környezetét vagy épp célját adó rekreációs területek és sávok fejlesztése, felfűzése a gyalogos és kerékpáros útvonalakra is fontos feladat.

A motorizációs szint folyamatos emelkedése növekvő forgalmi igényeket vetít elő, ami a parkolásra is negatívan hat. Szombathelyen bő tíz év alatt több, mint 30 %-kal nőtt az 1.000 főre jutó autók száma, ezzel vezet a hasonló méretű megyei jogú városok között. Szombathely úthálózata sugaras jellegű, a Jégpince úton kívül minden irányból több főút is a városközpontig, vagy az ezt részlegesen körülvevő körútig halad. Probléma az erősen leromlott aszfaltburkolat városszerte. A belterületi kiszolgáló és lakóutak negyede burkolatlan.



15 km állami közút

392 km önkormányzati út, amiből

268 km belterületen

123 km külterületen

A Szombathely körüli agglomerációs települések egy része elérhető két útvonalon is. Vagy közvetlen eljutást biztosít egy-egy külterületi főút, vagy gyorsforgalmi, felsőbbrendű utak leágazásáról érhetőek el az egyes települések. Kivételek Nárái, Vép, vagy éppen Söpte, amely csak egy városi főúti csatlakozással rendelkezik.

Hiányosság, hogy a város nyugati szélén nincsen valós elkerülő út. Olad és Perint valós úthálózati kapcsolata így kizárólag a városon keresztül haladva valósul meg. További potenciált rejt a Szent Gellért utca-Jáki út összekötése is. Mindezeket túl Szombathely legtöbb főútja egy átlagos hétköznapi délutáni csúcsideőben lassan járható, munkanapokon állandó a torlódás.

Szombathelyen a legforgalmasabb főutakon és kereszteződésekben 31 jelzőlámpás csomópont és 3 jelzőlámpás gyalogátkelőhely működik. 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. A közösségi közlekedésnek előnyt biztosító megoldások nincsenek a városban.

A '90-es évek közepétől fizető parkoló rendszer működik a városban.

Strukturális probléma a lakótelepek és a belvárosi, városközponti hagyományos beépítésű lakóterületek parkolóhely hiánya.

A személygépjármű állomány és a forgalom növekedése miatti parkolóhely hiánya szükségessé teheti a számuk növelését, a kínálati helyek áttekintését, illetve a díjfizetési övezetek tarifáinak átgondolását.

Bár még kevés elektromos jármű van Szombathelyen, azonban a forgalomban lévő elektromos vagy hibrid járművek mindössze negyedének van elegendő töltőpont a városban.

Szombathelyen a 2016-2020 közti időszakban az anyagi kárral járó közúti gépjármű balesetek száma összességében csökkent. A könnyű és súlyos sérüléssel járó balesetek száma látványosan visszaesett 2020-ban, melynek a COVID járvány hatására kialakult alacsonyabb gépjármű forgalom lehet az egyik háttere.

A térség távolsági áruforgalmában a Győr és Szentgotthárd között húzódó észak-kelet – dél-nyugat irányú tengely dominál, melynek forgalma a 86 sz. főút várost elkerülő szakaszán bonyolódik, megkímélve a várost az átmenő teherforgalomtól. Ennél jóval kisebb az északi irány teherforgalma, mely a 87 sz. főút belterületi szakaszán jelentkezik, részben lakott területet is érintve. Ugyanakkor a Zanati úttól északra eső, a vasút által körülölelt iparterületek csak a Zanati út és az Ipari út felől közelíthetők meg. Szombathelyen jellemzően nincs területi alapú teherforgalmi korlátozás, azonban utca szintű korlátozás több helyen kijelölésre került. A belvárosi üzletek árufeltöltésére szolgáló koncentrált rakodóhelyek nem kerültek kijelölésre és a rakodás időpontját és időtartamát korlátozó szabályozás sincs érvényben, melyek különösen a városközpont megfelelő működését segíthetnék.

A szombathelyi füves pályás repülőtér a várostól 5 km-re északra található, nem nyilvános, jellemzően csak sport célokat szolgál. A repülőtéren nincs menetrendszerű személyforgalom és áruszállítást sem bonyolít. Szombathely közlekedésében gyakorlatilag nincs szerepe.



A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása sok csatornán keresztül már ma is működik, leginkább a környezetbarát és fenntartható városi közlekedés ösztönzés érdekében. A szolgáltatók érintett munkatársaikat rendszeresen oktatják, különösen a forgalomtechnikai, környezetbarát és energia, illetve üzemanyag-takarékos vezetés és a szolgáltatói viselkedés javítása témakörében. Az elkülönült rendezvények és események nem alkotnak egységet, hatásuk nem adódik össze. Az érintett szervezetek és munkájuk összehangolásával, bővítésével jelentősebb eredményt lehetne elérni a fenntartható közlekedés céljainak és eszközeinek elfogadása és alkalmazása terén.



CÉL- ÉS ESZKÖZRENDSZER

A Mobilitási terv - a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához hasonlóan - kétszintű célrendszert tartalmaz, azaz egyrészt:

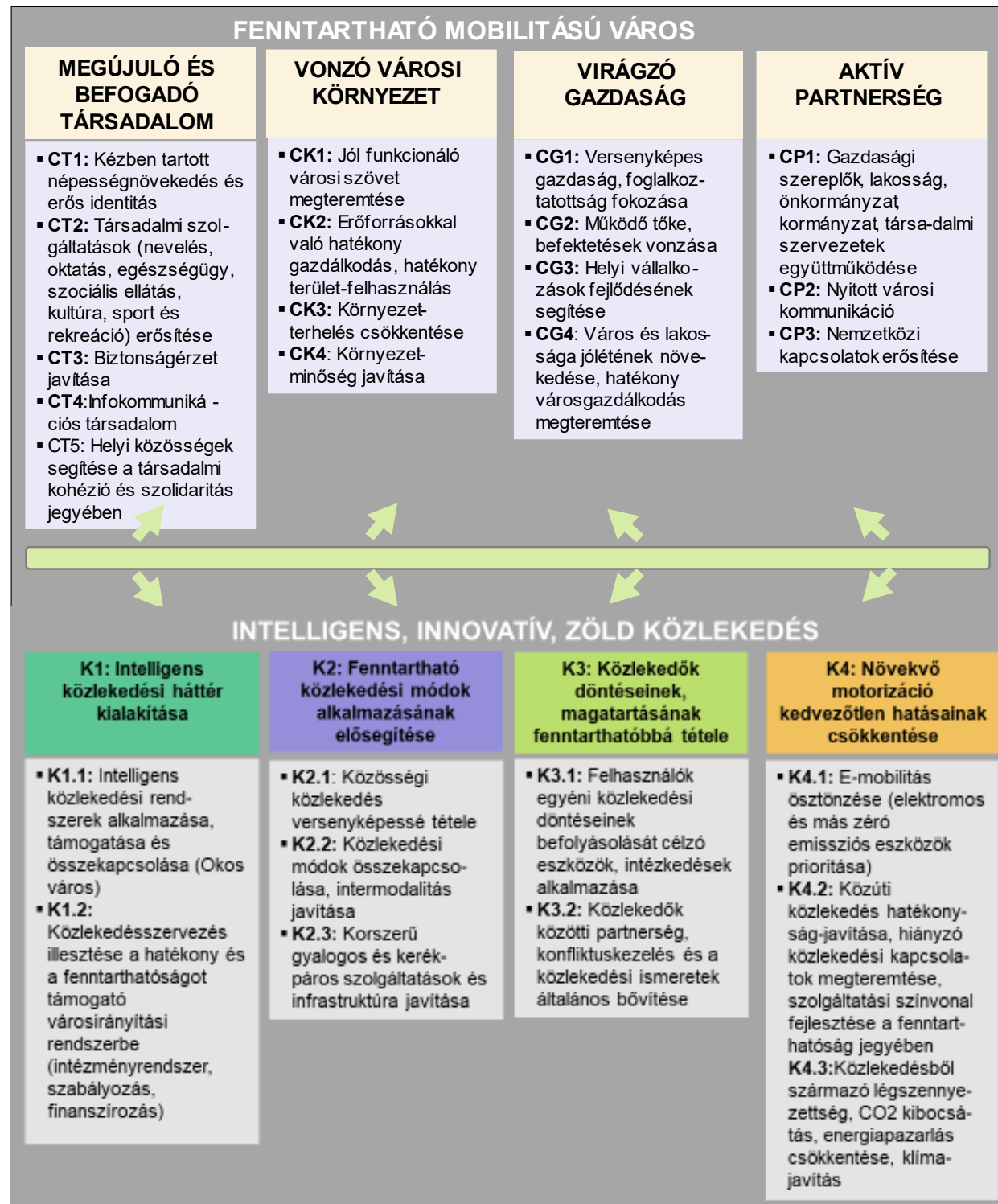
- **ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK**, másrészt
- **KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIAI CÉLOK**.

Átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul. Az átfogó (társadalmi) célok a cél és intézkedésrendszer valamennyi szintjét, így az eszközöket is áthatják, a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak. Az átfogó célok egymással is összefüggnek. Több szinten is megjeleníthetők lennének, ahol a jólét jelenne meg a legfelső szinten. Az egyszerűbb és könnyebb nyomon követhetőség érdekében ezeket a célokat egy szinten kezeljük.

A megfogalmazott közlekedés-stratégiai célok Szombathely közlekedési rendszerének egyes elemeivel, az azokat javító fejlesztésekkel kapcsolatosak. A közlekedési célok mindegyike a fenti társadalmi célok, a fenntartható működés elérése érdekében kerül megfogalmazásra. A közlekedési célok rendszere nem hierarchikus, hiszen egyes közlekedési cél több társadalmi célt is szolgálhat.

Az elmúlt időszakban a hagyományos, jellemzően építési beruházásokat jelentő közlekedési fejlesztések mellett egyre nagyobb szerepet kapnak azon „soft” intézkedések, melyek a mobilitásmenedzsment, az okos megoldások fejlesztését és a szervezeti-intézményi hatékonyság javításán keresztül segítik a jövőkép elérését. Így a fejlesztési eszközök mellett a menedzsment eszközök is szerepet kapnak Szombathely mobilitás fejlesztésében.





Szombathely meghatározó mobilitási problémáinak a négy kitűzött közlekedés-stratégiai célnak megfelelő megoldásának érdekében összesen 15 eszköz került megfogalmazásra. **Az eszközök azon beavatkozásokat határozzák meg, melyek keretében megszülető intézkedések elősegítik a célok teljesülését.**

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását biztosító eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában foglaltaknak megfelelően fejlesztési és menedzsment eszközökre oszthatók.

A **FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK** elsődlegesen infrastrukturális jellegű, az infrastruktúra fejlesztését tartalmazó, vagy éppen eszközállomány beszerzését, valamint egyéb beruházásokat foglalnak magukban. Szombathely esetében 11 fejlesztési eszköz került rögzítésre.

A **MENEDZSMENT ESZKÖZÖK** alapvetően a közlekedési rendszer szabályozási, működési, intézményi és finanszírozási jellegű beavatkozásait tartalmazza. A menedzsment eszközök lényegükből fakadóan kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak, melyek a technikai háttérét biztosítják az adott intézkedéseknek (pl. IT beruházások, háttérrendszerek stb.). A város mobilitásával kapcsolatosan 4 menedzsment eszköz került meghatározásra.

Az eszközök felsorolását és a célrendszerhez való kapcsolódásukat az alábbi két ábra tartalmazza. A fejlesztési eszközök „F”, míg a menedzsment eszközök „M” betűjellel kezdődnek.

A színes pöttyök az előző ábrán feltüntetett közlekedés stratégiai célokat szimbolizálják, jelölve, hogy az adott eszköz, melyik közlekedés stratégiai célhoz kapcsolódik.

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

F1	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	  
F2	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	  
F3	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	 
F4	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	 
F5	Városi közbringa rendszer, valamint közösségi mikromobilitási rendszerek kiépítése, működtetése	 
F6	Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések	 
F7	Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
F8	Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
F9	Közüti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	 
F10	Városi áruszállítás és más city logisztikai fejlesztések	 
F11	A vasúti infrastruktúra fejlesztése	



KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A MENEDZSMENT ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

M ₁	ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	
M ₂	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	
M ₃	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	
M ₄	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer, döntéstámogató háttér informatikai adatbázisokkal	



PROJEKTEK, PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A beavatkozási logika alapján a Mobilitási tervben szereplő projektek a cél- és eszközrendszerből kerültek levezetésre, hosszú iterációs folyamat eredményeként. A projektlista alapját:

- a helyi jelentőségű fejlesztések vonatkozásában Szombathely ITS-ében és ITP-jében, Településfejlesztési Konceptiójában, Településrendezési Tervében, Társadalmi Gazdasági Programjában, Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében, Klímavédelmi és Energia stratégiájában, Energia és Klíma Akció Tervében, valamint a város egyéb stratégiai dokumentumaiban és közgyűlési határozataiban elfogadott releváns fejlesztési elképzelések
- Szombathely és vonzáskörzetét érintő országos és regionális jelentőségű projektek tekintetében pedig egyrészt a Vas megyei és térségi stratégiai dokumentumok, illetve a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, illetve a fejlesztési kereteket meghatározó kormányhatározatokban nevesített projektek, valamint
- Magyarország Kormánya és Szombathely MJV Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról szóló Modern Városok program kormány határozat projektjei
- a Mobilitási terv beavatkozási logikájához kapcsolódóan a Tervező és az Önkormányzat által megfogalmazott új projektek jelentették.

Az átfedések szűrését és az érintett szereplőkkel történő áttekintést követően a letisztított projektlista a cél és eszközrendszerrel való összevetésére került sor, melynek eredményeként a beavatkozási logikához illeszkedő projekt adatbázis került kialakításra.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

Az értékelés során a projektek 3 ütembe kerültek besorolásra. A SUMP ütemek Szombathely tekintetében a következők:

- I. ütem: 2027/29-ig**
- II. ütem: 2030 és 2040 között**
- III. ütem: 2040 után.**

Az I. ütem illeszkedik az EU 2021-2027-es támogatási időszakához, mely esetében a beruházás tényleges befejezésének határideje 2029. december 31-ig értelmezhető.

A projektek értékelése azok társadalmi hasznosságának és megvalósíthatóságának vizsgálata alapján történik.

A projektértékelésben, az értékelési eredmények ismertetése során csak az önkormányzati, vagy az önkormányzati és állami közös kompetenciába tartozó projektek szerepelnek, tekintettel arra, hogy Szombathely MJV Önkormányzata ezekben az esetekben jelenik meg döntéshozói szerepben.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A projektértékelés eredményei eszköz csoportonként a következők szerint összegezhetők:

A **KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI** módba sorolt projektek alapvetően a meglévő közösségi közlekedési szolgáltatások színvonal növekedését, hatékonyság emelését célozzák. Hatékonyságuk nagyobb infrastruktúra és eszközigény esetén alacsonyabb, a szervezési, hatékonyságjavítási projektek alacsonyabb bekerülési költséggel is magasabb hatást tudnak elérni. A csoporton belül megjelennek az állami felelősségi körbe tartozó projektek is, ezek alapvetően az elővárosi vasút fejlesztését szolgálják.

Az **EGYÉNI NEM MOTORIZÁLT** csoportba a gyalogos és kerékpáros fejlesztések tartoznak. A gyalogos fejlesztések egyrészt a meglévő infrastruktúra rekonstrukcióját, akadálymentesítését tartalmazzák (pl. gyalogos átjárhatóság, esélyegyenlőség javítása stb.), másrészt járdák építését is jelentik. A kerékpáros fejlesztések tekintetében egyaránt megtalálhatóak infrastruktúra fejlesztések (pl. kerékpáros hálózat- vagy eszközfejlesztés, illetve rekreációs fejlesztések) több pontszerű fejlesztés és (B+R és kerékpártámaszok cseréje) forgalomtechnikai fejlesztés is.

Az **EGYÉNI MOTORIZÁLT** csoportba tartozó (közúti) beruházások között szerepelnek állami projektek is. Önkormányzati hatáskörben értékelésre került a városi hiányzó útkapcsolatok kiépítése és a meglévő hálózat fejlesztése (pl. burkolatfelújítások) több ütemben, útszakaszok vagy területek forgalmi rendjének fejlesztése, csomópontok, illetve parkolási lehetőségek kialakítása. A közúti projekteket rendszerint magas beruházási költség jellemzi, ebből kifolyólag hatékonyságuk alacsonyabb.

Az **ÖSSZKÖZLEKEDÉSI** projektek célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése. Az eszközcsoportba olyan, meghatározó projektek tartoznak, mint a Szombathely IMCS, a belváros új forgalmi rendjének kialakítása, vagy forgalomcsillapított övezetek kialakítása.

A **MENEDZSMENT** csoportba tartozó projektek jellegükből fakadóan társadalmi szempontból kiemelkedően hatékonyak, a megvalósításuk pedig nem igényel különösebb előkészületet. Ennek megfelelően I. ütemben való megvalósításra, illetve a II. és III. ütemben folytatásra javasoltak.

A projekt csoportjának meghatározása az alapján történt, hogy az elsősorban mely eszköz megvalósításához járul hozzá. Emellett meg kell jegyezni, hogy a projektek jelentős része nem sorolható egyetlen fejlesztési ütemhez. A mindhárom ütemet érintő projekteket a fejlesztési program oszlopban tüntetjük fel, az egy vagy két ütemben szereplőket pedig abban az oszlopban, ahol a megvalósításuk megkezdődik.

A projektlista elemei és főbb ismérvei, a projektértékelés eredményei részletesen a Mobilitási terv 4. Mellékletében kerülnek bemutatásra táblázatos formában.



	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett projektek)			I. ütem (2021-2027/29)			II. ütem (2030-2040)			III. ütem (2040 után)		
	Projektek száma	Társadalmi hasznosság ¹	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság
Közösségi közlekedés				3	44,6	2,83	2	17,0	2,63			
Nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos- kerékpáros)	5	57,8	2,95	6	79,0	3,21	5	51,4	2,80	2	19,7	3,00
Egyéni motorizált közlekedés				6	9,3	3,08	6	2,2	2,38	2	1,8	2,75
Közüti- vasúti áruszállítás				2	6,4	2,25						
Összközlekedés	1	5,4	3,50	3	15,6	2,83	2	100,5	2,75	1	0,6	1,50
Menedzsment	1	408,5	3,50	2	450,7	2,50						
ÖSSZESEN	7	100,4	3,11	22	73,8	2,92	15	33,7	2,60	5	8,7	2,60

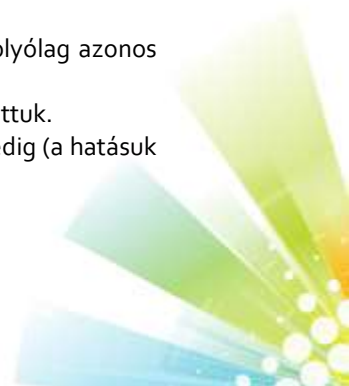
1. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma, átlagos társadalmi hatékonysági, illetve megvalósíthatósági pontszáma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)

¹ A társadalmi hasznosság értékelése a projektek várható társadalmi hasznosságának és költségének egyszerűsített értékeléséből áll elő. A társadalmi hasznosság mutató a várható hasznok és a hasznokhoz társuló költségek hányadosaként számítható.

A társadalmi hasznok értékelésekor a projekt várható hatásai kerültek értékelésre, figyelembe véve a projekt által érintett használók számát. Ebből kifolyólag azonos társadalmi hatása lehet egy kisebb hatású, de sok használót elérő fejlesztésnek és egy nagy hatású, viszont csak kisebb használói kört elérő projektnek.

A társadalmi hatékonyság mutatót a társadalmi hasznosság pontszámot a működési költséggel korrigált beruházási költséggel vett hányadosaként számítottuk.

A módszer alapján, a kis költségű (menedzsment) típusú projektek értékelésének eredménye magasabb a nagyobb költségű infrastruktúra fejlesztéseké pedig (a hatásuk függvényében) rendszerint alacsonyabb. A beruházási költség hatása kiszűrhető, ha hasonló volumenű projektek értékelését hasonlítjuk össze.



KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

Az alábbi táblázatban az egyes ütemekbe tartozó projektek beruházási költségei, csoportonként kerülnek bemutatásra.

	I. ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Közösségi közlekedés (KK)	271	8 088	0	8 358
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	4 535	8 515	3 127	16 176
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	8 494	37 672	34 147	80 312
Közúti-vasúti áruszállítás (KVA)	2 270	2 270	0	4 540
Összközlekedés (ÖK)	13 033	308	4 520	17 861
Menedzsment (MEN)	120	120	25	266
MINDÖSSZESEN	28 723	56 973	41 818	127 514

2. táblázat Projektek ütemezése (bruttó, millió Ft)

* A „MINDÖSSZESEN” sor egymást kizáró projekteket is tartalmaz.

A következő táblázatok az önkormányzati, illetve az önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek becsült összköltségét mutatja be finanszírozási forrás szerint:

- Biztosított forrással rendelkező projekteknek tekinthetők azok, melyek megvalósításának forrása biztosan vagy várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, EU-s, központi költségvetési vagy egyéb forrásból.
- A forrással még nem rendelkező projektek megvalósítása érdekében további fejlesztési forrás bevonása szükséges.

	I.ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Állami és önkormányzati	1 135	775	0	1 910
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	1 135	775	0	1 910
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	0	0	0	0
Összközlekedés (ÖK)	0	0	0	0
Önkormányzati	8 817*	0	0	8 817
Közösségi közlekedés (KK)	0	0	0	0
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	1 040	0	0	1 040
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	7 777	0	0	7 777
Közúti-vasúti áruszállítás (KVA)	0	0	0	0
Menedzsment (MEN)	0	0	0	0
Összközlekedés (ÖK)	0	0	0	0
MINDÖSSZESEN	9 952	775	0	10 727

3. táblázat Finanszírozással rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)

*Megjegyzés: Vas Megye Előzetes, 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó Integrált Területi Programja (ITP) 1.3 Fenntartható városfejlesztés intézkedésre mintegy 8 290 millió Ft allokált keretösszeget nevezett meg. A Szombathelyet érintő, forrással rendelkező önkormányzati SUMP projektek nagyrésztét, de nem az egészét az ennek megfelelő TOP finanszírozásra tervezett projektek teszik ki. Ugyanakkor ezekkel együtt megnevezésre kerülnek a SUMP célokat I. ütemben elérni kívánó, de forrással még nem rendelkező projekt-elemek is. Ennek okán jelenik meg a fenti táblában a Vas Megyei ITP-ben szereplőhöz képest nagyobb, 8 817 millió Ft összegű I. ütemű önkormányzati fejlesztés.

	I. ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Állami és önkormányzati	12 654	19 806	25 823	58 283
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	54	74	32	160
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	0	19 732	25 792	45 523
Összközlekedés (ÖK)	12 600	0	0	12 600
Önkormányzati	6 117**	36 392	15 995	58 504
Közüti közlekedés (KK)	271	8 088	0	8 358
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	2 306	7 665	3 095	13 067
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	717	17 940	8 355	27 012
Közüti-vasúti áruszállítás (KVA)	2 270	2 270	0	4 540
Összközlekedés (ÖK)	433	308	4 520	5 261
Menedzsment (MEN)	120	120	25	266
MINDÖSSZESEN	18 771	56 197	41 818	116 786

4. táblázat Finanszírozással nem rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)

**Megjegyzés: A 4. táblázatban az I. ütemben összegzett önkormányzati SUMP projektek többségében nem rendelkeznek még forrással, de a 6 117 millió Ft-ot kitevő projektek között megjelenik kisebb arányban olyan önkormányzati projektem is, amely finanszírozással már rendelkezik a Vas Megye Előzetes, 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó Integrált Területi Programja (ITP) 1.3 Fenntartható városfejlesztés intézkedés 8 290 millió Ft keretösszeg alapján.

A tervezési ütemek időtávját figyelembe véve a források megszerzése még reálisnak tekinthető.

INDIKÁTOROK, MONITORING

A monitoring rendszer célja a Mobilitási tervben megfogalmazott beavatkozási logika megvalósulásának nyomon követése. A monitoring rendszer alapját egy, a cél- és eszközrendszerhez kialakított indikátor készlet, valamint az indikátorok méréséhez szükséges adatgyűjtési- és feldolgozó rendszer jelenti. Az indikátor-készlet lefedi a Mobilitási terv cél és eszközrendszerének valamennyi szintjét és a következő indikátor típusokat tartalmazza:

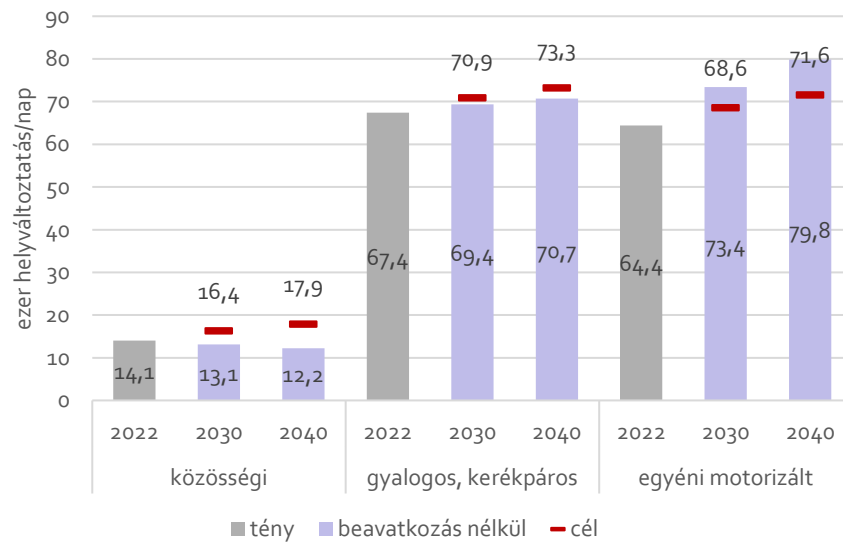
- **Eredmény-indikátorok**, melyek a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat (pl. utasszám változás, károsanyag kibocsátás volumene stb.) mérik;
- **Hatásindikátorok**, amik a tágabb, közvetlenebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat (pl. a gyorsabb utazás által elért utazási időmegtakarítás társadalmi költség megtakarítása) mérik.

Az indikátorok kijelölésénél fontos szempont, hogy a mérés ne járjon indokolatlanul sok költséggel, munkával, a mérési módszertan lehetőség szerint rendelkezésre álljon. Célként jelenhet meg, hogy lehetőség szerint az indikátorok mérése a jelenleg meglévő adatbázisokból, adatfelvételekből, esetleg azok kisebb módosításaival, kiterjesztéseivel megoldható legyen.

A Mobilitási terv szempontjából kiemelten fontos két szempont monitoring rendszerben való figyelembevétele.

- A **közlekedési teljesítmények** nyomon követésének alapvető pillére a forgalmi becslések felhasználása, amelyek már kidolgozott, jól működő módszertanra alapozva viszonylag jól hozzáférhető adatokat biztosítanak.
- Kiemelt adat emellett a **használok elégedettségének** általános felmérése, illetve azon belül specifikusan a közösségi közlekedéssel való megelégedettség elkülönült vizsgálata.

A következő ábrán a beavatkozás nélküli és a célokban meghatározott napi utazásszámok szerepelnek. A célmeghatározás megfelel a SMART kritériumoknak, azaz reális, de csak erőfeszítésekkel megvalósítható célokat határoztunk meg. Ezen közlekedési teljesítmények elérése magával hozná a környezetterhelés csökkentését, az energiamegtakarítás növelését.



2. ábra Közlekedési munkamegosztás várható alakulása és a célkitűzések

INTÉZKEDÉSI TERV

Szombathely és vonzáskörzetének mobilitási helyzetének fejlesztése elképzelhetetlen a szereplők közötti szoros együttműködés, partnerség kialakítása nélkül. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széleskörű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

A partnerség tágabb térségi és szakmai kereteinek biztosítására a város és vonzáskörzetének mobilitási kérdéseivel foglalkozó **szakmai munkacsoport (Mobilitási Munkacsoport) létrehozása javasolt** a fejlesztések összehangolt megvalósítása érdekében.

A Mobilitási terv ütemterv szerinti megvalósításához, az I. ütemű projektekre vonatkozóan rövid távú Intézkedési terv kidolgozása javasolt, amely a rövid távon megvalósuló projektek legfontosabb feladatait, azok végrehajtásának határidejét és felelőseit rögzíti.

A szervezeti fejlesztés jelentőségét erősítheti, ha az Intézkedési terv önállóan rendelkezik

- a Mobilitási terv szerinti, a megvalósítást segítő szervezeti háttér megteremtéséről, és
- a Mobilitási terv további fejlesztési és menedzsment projektjeinek előkészítéséről, valamint megvalósításáról, illetve ezek feltételeinek megteremtéséről.

Az I. ütemben megvalósítandó, elsődlegesen már forrásokkal rendelkező, egymás hatásait erősítő projekteket javasolt egy projektcsoporthként, egymással összehangolva, együtt előkészíteni és megvalósítani. Előnyös, ha az ütemterv már a II. ütemben megvalósítandó projektek előkészítéséről is rendelkezik.

2. BEVEZETÉS

2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJAI

A közlekedés alapvető és mindennapos társadalmi szükséglet, működése alapfeltétele a gazdaságnak is. Horderejét kifejezően mutatja, hogy az EU-ban a közlekedési ágazat mintegy 10 millió embert foglalkoztat, illetve a bruttó hazai termék (GDP) majd 5 %-át adja. Emellett az EU népességének közel 70 %-a városokban él, ott, ahol az EU GDP-jének mintegy 85 %-át előállítják, és aminek köszönhetően az utazások többségének kezdete és vége is a városokhoz kapcsolódik.

A városokban ugyanakkor egyre nagyobb kihívást jelentenek a forgalmi torlódások, a közlekedésből eredő károsanyag kibocsátás és a zajterhelés, illetve a közlekedési balesetek is. Amellett, hogy a mobilitás kezelése és a város hatékony működtetése egyre nehezebb feladat elé állítja a városvezetőket, problémaként jelentkezik az is, hogy a városi mobilitás még mindig erősen támaszkodik a hagyományos tüzelőanyaggal működő személyautókra a környezetkímélő, energiatakarékos rendszerek helyett. A fenntartható város megvalósíthatóságának fontos alapfeltétele a hatékony közösségi közlekedés, mely optimális üzemeltetési költségekkel működik.

A városi mobilitáshoz kapcsolódó kihívásokat nem lehet már a hagyományos módokon kezelni. Ritmusváltásra van szükség a fenntarthatóbb fejlődés, a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszerekkel kapcsolatos célok teljesülése érdekében. Ehhez nyújt segítséget a fenntartható városi mobilitási tervezés is.

„A fenntartható városi mobilitási terv olyan stratégiai terv, amelynek célja az emberek és vállalkozások mobilitási igényeinek kielégítése a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket.”

A városok számára a Mobilitási terv célja, hogy fenntartható és integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedési problémákra, alapvető célja az elérhetőség és az életminőség javítása a fenntartható mobilitás révén, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez. A Mobilitási terv segítse az alábbi városi részcélok elérését:

- a városban élőknek és a városba látogatóknak legyen lehetősége választani a közlekedési alternatívák között célpontjaik eléréséhez, számukra jó szolgáltatási színvonalú, kedvező ár-érték arányú közösségi közlekedés álljon rendelkezésre
- javuljon a biztonság és az itt élők biztonságérzete
- javuljon a környezet állapota: csökkenjen a levegőszennyezettség, a zajterhelés és az energiafelhasználás
- javuljon a személy- és áruszállítás költséghatékonysága
- a tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához.

FENNTARTHATÓSÁG IRÁNTI ELKÖTELEZŐDÉS

Szombathely MJV Önkormányzata 2020 végén kezdte meg Fenntartható Városi Mobilitási Tervének kidolgozását. A város fenntarthatóság iránti elkötelezettségét jól jelzi számos ehhez kapcsolódó kezdeményezésben való részvétele, valamint azon elkészült fejlesztési tervek, stratégiák, programok is, amelyben a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóság aspektusai hangsúlyosan megjelennek.

- Szombathely MJV Közgyűlése 2022 januárjában fogadta el a SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ ENERGIA ÉS KLÍMA AKCIÓTERVET (SECAP), melyben kimondatott, hogy cél a város tudatos, klíma és energiapolitikájának alakítása, környezetpolitikai és közlekedéspolitikai elemek gyakorlati megvalósításával.
- A települési szint elengedhetetlen az éghajlat-változási felkészülésben, mind a megelőzésben, mind az alkalmazkodásban. A 2015-ben elfogadott KLÍMAVÉDELMI ÉS ENERGETIKAI STRATÉGIA elsősorban a város energiagazdálkodását tárta fel, összegezte a fő

fogyasztási adatokat, kiértékelve az azokban rejlő megtakarítási lehetőségeket.

- Jelentős eredmény, hogy a város közlekedésében a kerékpáros közlekedés szerepe 2021-re már 17 %-ra nőtt. Ennek megőrzése és további növelése érdekében, valamint annak ösztönzése céljából, hogy minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt városban – igaz nem a teljes várost lefedően, de - kidolgozásra került Szombathely MJV Kerékpárforgalmi Hálózati Terve. A terv felmérte a vizsgált területen a kerékpáros közlekedés helyzetét és ezek alapján komplex javaslatot támpontot adott több, a területet érintő későbbi közterület-fejlesztés, útfelújítás tervezéséhez annak érdekében, hogy az adott fejlesztés a település kerékpárforgalmi hálózatába illeszkedően, kerékpárosbarát módon történjen.
- Európai Mobilitási Hét: Szombathely több éve elkötelezett résztvevője a fenntartható városi közlekedésért minden év szeptemberében megrendezett Európai Mobilitási Hét kampánynak, melynek keretében a fenntartható közlekedést szolgáló intézkedések bevezetésére, a gépkocsin kívüli egyéb közlekedési eszközök használatára ösztönző változatos programokkal, eseményekkel vesz részt a város.
- A Magyar CIVINET hálózatnak ugyan még Szombathely MJV Önkormányzata nem teljes jogú tagja, de több CIVINET rendezvényen vett már részt. Így pl. egy tanulmányúton Grazban 2016. február 29. és március 1. között, melyen Debrecen, Kaposvár, Szeged, Szombathely és Zalaegerszeg megyei jogú városok önkormányzatainak, valamint a Budapesti Közlekedési Központnak a szakemberei vettek részt. A CIVITAS kezdeményezés magyarországi hálózatának, a Magyar CIVINET hálózatnak a célja, hogy magyar nyelven biztosítsa a városi közlekedési problémák terén a tapasztalatcsere lehetőségét a magyarországi, valamint a magyar nyelvet (is) használó határon túli városok között, valamint segítse a CIVITAS programban megnyíló pályázati lehetőségekhez (pl. szakembercserékhez, innovációs projektekhez) való hozzáférést.
- Az Innovációs és Technológiai Minisztérium 2019-ben együttműködési megállapodást írt alá hat megyei jogú város vezetőjével, Kaposvár, Dunaújváros, Szombathely, Tatabánya, Veszprém és Zalaegerszeg

városokkal, hogy a településeken összehangolják az energetikai modernizációs törekvéseket. A városi közgyűlés 2016-ban döntött arról, hogy konzorciumi megállapodást köt ezekkel a városokkal az Elena projekt megvalósítására. Az Európai Helyi Energetikai Támogatás az Európai Bizottság és az Európai Beruházási Bank 2012-ben indított közös támogatási eszköze, amelynek célja, hogy támogassa a helyi közösségeket a megújuló energia, energia hatékonyság és a közlekedés területén tervezett beruházások előkészítésében. A jövőért felelősen gondolkodó településeken közös erővel átfogó energetikai modernizációs, azaz energia-infrastruktúra korszerűsítési és energiahatékonysági beruházásokat hajtanak végre az okos város, vagyis a SMART CITY létrehozása jegyében. A modernizációs beruházás kiterjed a napelemek telepítésére és működtetésére az önkormányzati középületeken, az önkormányzati középületek komplex épület- energetikai felújítására, a közterületi világítás LED-világítótest cseréjére, a közvilágítás „okosítására”, az okoshálózati mérőműszerek telepítésére, a központosított rendszerirányítás és hálózatvezérlés létrehozására, valamint működtetésére.

- Nagyszabású konferenciát tartott 2019. november 6-án Szombathelyen a FALCO Zrt. a Lignomat Kft.-vel, a Soproni Egyetemmel, a FALCO REC Kft.-vel és a FALCO Szombathely Furniture Klaszterrel közös rendezésben, "Fenntarthatóság-, hulladékgazdálkodás és környezetmenedzsment a faiparban" címmel. A konferencia célul tűzte ki, hogy szakmai összefogás keretében a Soproni Egyetem bevonásával, készüljön el egy olyan pilot projekt, amely elsősorban a faipari szakmát érintő fenntarthatósággal-, hulladékgazdálkodással és környezetmenedzsmenttel kapcsolatos témakört kívánja kidolgozni.
- Mindezek mellett több olyan projekt valósult meg a városban, melyek a fenntarthatóságot támogatják. A legutóbbi időszak meghatározó eseménye a város helyi közösségi közlekedésének üzemeltetésben történt szervezeti változás, aminek eredményeként 2022 elejétől új szolgáltató, a BLAGUSS Agora Kft. új járművekkel végzi a helyi közforgalmú szolgáltatást.

2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE

ALAPFOGALMAK

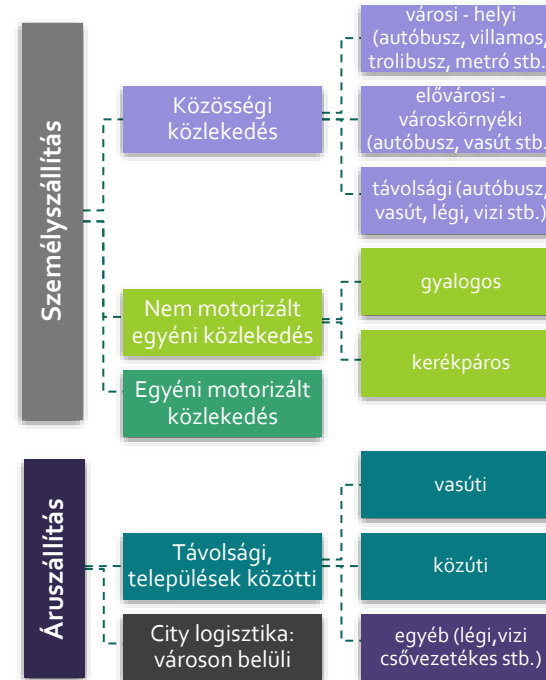
A Fenntartható Városi Mobilitási Terv szöveggörnyezetében használt alapfogalmak, kifejezések, rövidítések a dokumentum mellékletében kerülnek kifejtésre. A legfontosabb alapfogalmak a dokumentum közérthetősége érdekében itt is kiemelésre kerülnek:

MOBILITÁS: a mobilitás eredetileg mozgékonytságot, mozgásképeséget jelent, a Fenntartható Városi Mobilitási Tervben a felmerülő helyváltoztatási, közlekedési igények általános, összefoglaló fogalmaként használjuk, függetlenül attól, hogy a helyváltoztatás milyen indokkal, hol, mikor és milyen eszközzel valósul meg.

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK: a közlekedés eszköze szerint a motorizált egyéni közúti közlekedés (személygépjárművel végzett utazások), a nem motorizált egyéni közlekedés (gyaloglás és kerékpározás), a közösségi közlekedés és azon belül a vasút, autóbusz, vagy villamos, trolibusz stb., a légi és a vízi közlekedés.

KÖZLEKEDÉSI SZEGMENSEK: a közlekedés alanya (személy- vagy áruszállítás), a helyváltoztatás-, szállítás távolsága (települési helyi, elővárosi vagy országos) és a fent említett közlekedési mód alapján képzett csoportok, mint pl. helyi (települési) közösségi közlekedés, elővárosi, regionális, illetve országos közforgalmú személyszállítás, ahol a két utóbbit távolsági közösségi közlekedésnek is nevezzük, továbbá a városi áruszállítás.

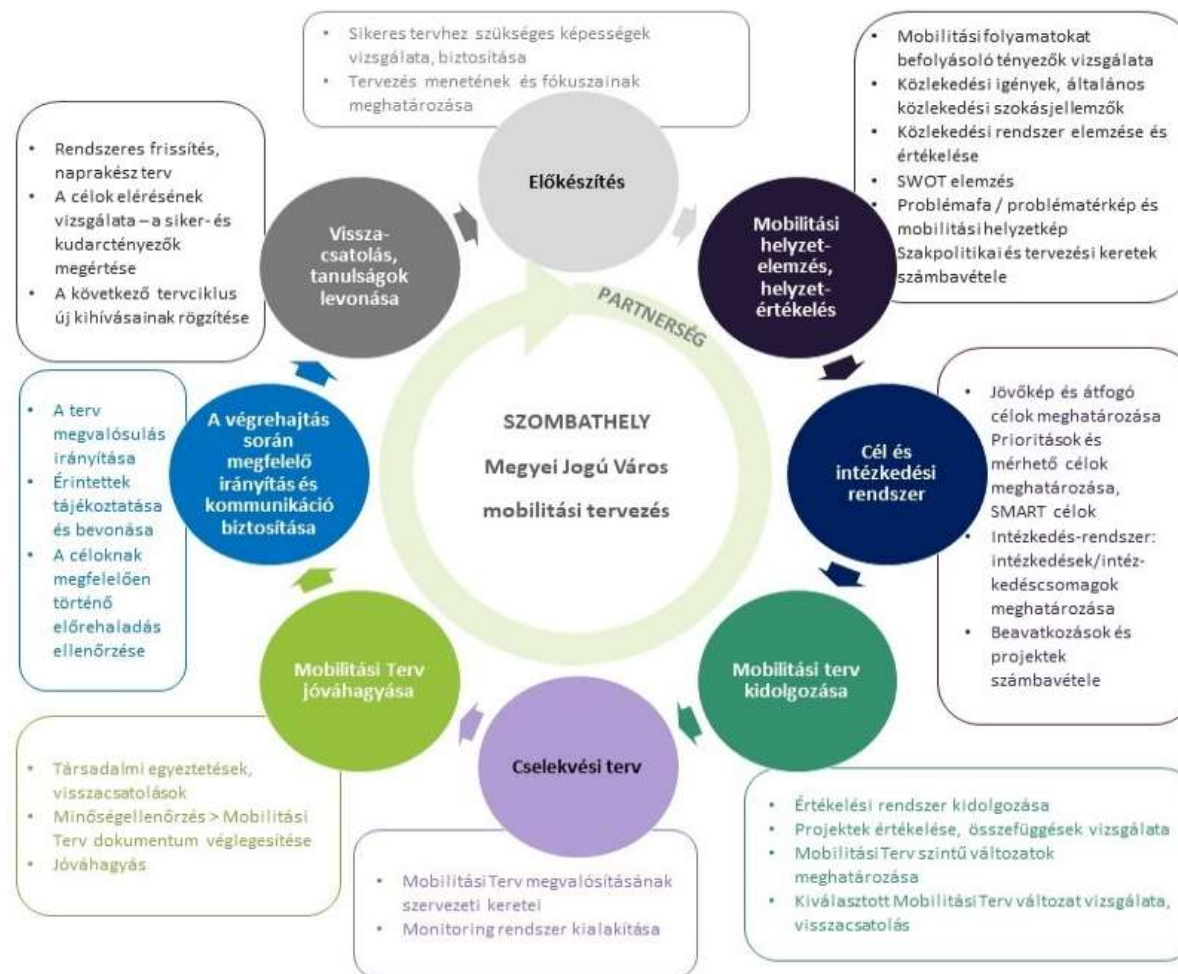
A közlekedés egyes részterületeinek egymáshoz történő kapcsolódását mutatja a következő ábra, mely a mobilitással kapcsolatos fogalmakat rendezi össze annak érdekében, hogy a fenntartható Mobilitási tervben egységes szóhasználatot teremtsen.



3. ábra Közlekedési szegmensek és módok

A TERVEZÉS FOLYAMATA

A Fenntartható Városi Mobilitási tervek kidolgozásához és végrehajtásához készített európai uniós módszertan a tervezést önmagába visszatérő, ciklikus folyamatként határozza meg. Ennek értelmében a terv jóváhagyásával nem ér véget a Mobilitási terv életciklusa, a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a Mobilitási terv a város közlekedési fejlesztéseihez hosszú ideig iránytűként szolgálhat.



4. ábra A Mobilitási terv kidolgozásának főbb feladatlépései (forrás: A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP) KIDOLGOZÁSÁHOZ ÉS MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ 2. Kiadás dokumentum alapján tovább fejlesztve - saját szerk.)

A mobilitási tervezés során kiemelten fontos szempont a **széleskörű és érdemi partnerség** megvalósítása a tervezés és a megvalósítás fázisában egyaránt. Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is nagyobb legitimitációt nyer, elfogadottsága támogatottsága erősödik.

Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érintettek magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz kapcsolódó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal a megvalósítás is hatékonyabbá, gördülékenyebbé válhat.

A fentieket szem előtt tartva Szombathely MJV Önkormányzata a Mobilitási terv kidolgozása során kiemelt figyelmet fordít az érintett szereplők bevonására, a munkát teljes folyamatában igyekszik kommunikálni, minden lényeges lépésben együttműködni, együtt gondolkodni a helyi, a vonzáskörzeti és a mobilitás tervezés szempontjából érintett országos szervezetek szakembereivel, főbb véleményformálókkal, civil szervezetekkel és a lakossággal. Az érintett partnereket a célcsoportra jellemző sajátosságoknak leginkább megfelelő kommunikációs csatornákon keresztül igyekszik megszólítani.

A partnerségi tervezés keretei a mobilitás tervezéshez kapcsolódó nemzetközi és hazai útmutatók és szakmai ajánlások, valamint a közösségi tervezés Szombathelyen alkalmazott gyakorlatának figyelembevételével kerültek meghatározásra a tervezési munka kezdetén.

A Partnerségi Terv a módszertani alapelvek rögzítése mellett azonosítja a partnerségi folyamat résztvevőit, elemzi a köztük lévő kapcsolatrendszereket, ismerteti az egyeztetések folyamatát, szintjeit és szervezeti rendjét. Meghatározza a partnerségi egyeztetések lehetséges eszközeit és módszereit, továbbá megadja a tervezett partnerségi lépések hozzávetőleges ütemezését is.

A Partnerségi Terv alapján a szakmai és társadalmi részvétel folyamatos biztosítása érdekében munkacsoportok kerültek kialakításra a tervezés irányítása, a mobilitás tervezésben érintett önkormányzati szervezetek együttműködése, illetve a civil és gazdasági szereplők bevonása érdekében. A Partnerségi Tervet az Önkormányzat keretében ezen tevékenységre létrehozott Irányító csoport fogadta el. Az Irányító és a Workshop csoport a tervezési fázisban a főbb mérföldkövekhez kapcsolódóan ülésezett.



A munkacsoportokon túl számos intézmény került megkeresésre, szakmai egyeztetés, illetve írásbeli javaslattevés és a készülő dokumentumok véleményezése céljából. A környező településekkel való kapcsolattartás, amely javaslattevésre, észrevételezésre terjedt ki, szintén irányítottan, írásos formában zajlott.

A szélesebb körű társadalom bevonására nyílt egyeztetés keretében került sor, melynek során a helyi lakosság a városi honlapon és médiában folyamatos tájékoztatást kapott/kap a fenntartható mobilitás tervezés előrehaladásáról, főbb eredményeiről, aktuális eseményeiről.

SZAKMAI EGYEZTETÉS SZINTJE

Irányító csoport	Workshop csoport
- Városstratégiai, Idegenforgalmi és Sport Bizottság elnöke - Fenntartható fejlődésért és klímapolitikáért felelős tanácsnok - Jegyző - Főépítész - Városfejlesztésért felelős vezető, illetve delegáltja - Projektmenedzsment szervezet ügyvezetője, illetve delegáltja - További önkormányzati munkatársak a szükséges kijelölés szerint	- GYSEV Zrt. - BLAGUSS Agora Hungary Kft. - VOLÁNBUSZ Zrt. - KTI Északnyugat-magyarországi Közlekedésszervező Iroda - Magyar Közút NZrt. Vas Megyei Igazgatóság - Vas Megyei Mérnöki Kamara - SZOVA Szombathelyi Vagyongazdálkodási és Városgazdálkodási Nonprofit Zrt. - Savaria Turizmus Nonprofit Kft. - Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft. - Szombathelyi Köznevelési GAMESZ - Kleblsberg Központ, Szombathely Tankerületi Központ - Szombathelyi Rendőrkapitányság, Közlekedésrendészeti Osztály - Vas Megyei Kormányhivatal, Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály - Magyar Kerékpárosklub - Magyar Autóklub Nyugat-dunántúli Regionális Szervezete - Szombathelyi Szépitő Egyesület - Taxitársaság(ok) - Országos Mentőszolgálat szombathelyi szervezete - Fogyatékkal Élőket és Hajléktalanokat Ellátó Nonprofit Kft. - További szereplők a szükséges kijelölés szerint

NYÍLT, IRÁNYÍTOTTAN MEGKERESETT PARTNEREK

Intézmények és gazdasági társaságok vezetői	Környező települések
- Nagyfoglalkoztatók (TDK Hungary Components Kft.; Aptiv Services Hungary Kft.; BPW-Hungária Kft.; Schaeffler Savaria Kft.; Ivy Technology AMS Kft.; Paccor Hungary Kft.; Delphi Powertrain Systems Kft.) - Ipari Park üzemeltetők (pl.: Claudius Ipari és Innovációs Park) - Eötvös Loránd Tudományegyetem Savaria Egyetemi Központ - Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar Szombathelyi Képzési Központ - Markusovszky Egyetemi Oktatókórház - Egyéb (jelentős forgalomvonzó) létesítmények (pl.: Haladás Sportkomplexum; AGORA Szombathelyi Kulturális Központ; Arena Savaria; Savaria Plaza; Szombathelyi Árkádia Bevásárló Központ) - Innovációs és Technológiai Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - Magyar Turisztikai Ügynökség - Egyesületek: (Közlekedésfejlesztés; Kerékpáros; Sport; Ifjúsági; Nyugdíjas; Fogyatékkal élők; Városfejlesztő; Közlekedésbiztonság).	- Balogunyom - Gencsapáti - Gyöngyösfalu - Ják - Lukácsháza - Nárai - Sé - Söpte - Tanakajd - Táplánszentke-reszt - Torony - Vassurány - Vasszécseny - Vép - Oberwart (Felsőőr)

NYÍLT EGYEZTETÉS KÖRE

Honlap	Mobilitási kérdőív	Média
--------	--------------------	-------

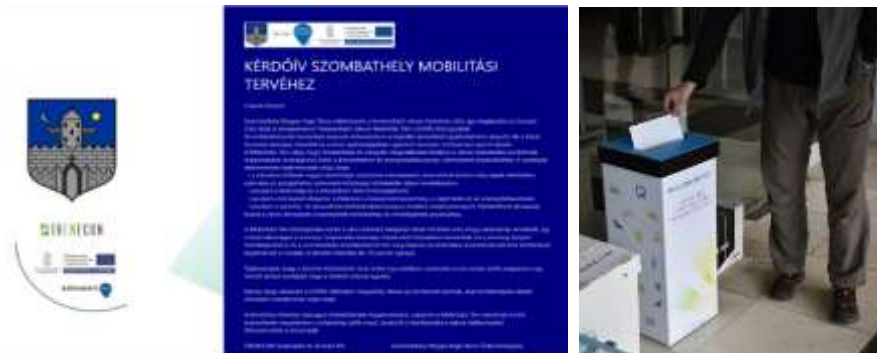
A folyamatos tájékoztatás mellett a helyi lakosság bevonásának fontos eszközét adta a város honlapján megjelentetett lakossági Mobilitási online kérdőív is, amely jellegéből adódóan nem tekinthető ugyan reprezentatív felmérésnek, de a magas kitöltési aktivitás révén a helyi lakosság szélesebb rétegének hatékony bevonására nyújtott lehetőséget.

A kérdőívben megfogalmazódó helyi észrevételek, olyan szubjektív tényezőkre is felhívták a terv készítőinek figyelmét, amelyek a rendelkezésre álló adatokból, dokumentum-elemzésekből, felmérésekből nem feltétlenül, vagy nem a lakosság által jelzett hangsúllyal jelentek meg. A helyzetelemzés fázisában megjelentetett lakossági Mobilitási kérdőív célja az volt, hogy információt gyűjtsön a

közlekedés helyzetének értékeléséhez, valamint támpontot adjon a lakosság által fejlesztést igénylő mobilitási problémákról, a problémák mellett azon adottságokra és követendő példákra is fókuszálva, amelyre a stratégiai terv későbbi fázisaiban, így a cél és intézkedésrendszer kialakítása során építeni lehet.

Az online kérdőív a város honlapján 2021. május 20. és június 30. között volt elérhető, illetve annak rövid változata a helyi újság mellékleteként is kitölthető volt, mindkettő egyéni észrevételek megfogalmazására is lehetőséget nyújtott. Célcsoportját Szombathely lakossága és a városba ingázók köre jelentette. A Mobilitási kérdőívet online 1.151-en töltötték ki és papír alapon további 48 db válasz érkezett. A Mobilitási kérdőív eredményeinek rövid összefoglalása a 3. Mellékletben olvasható.

A kitöltők között - bátorítandó a részvételt - a fenntartható mobilitáshoz kapcsolódó nyeremények, kerékpár és rollerek kerültek kisorsolásra.



A Mobilitási terv társadalmi egyeztetésére 2022. áprilisában került sor, amely során több hasznos észrevétel érkezett, amelyek a jelen dokumentumba figyelembevételre kerültek.

A TERVEZÉS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

A Mobilitási terv a legjobb nemzetközi gyakorlatokon alapuló, de a hazai tervezési közegbe illesztett és a helyi sajátosságokhoz igazított tervezési módszertan szerint készül.

A Mobilitási terv időtávját tekintve

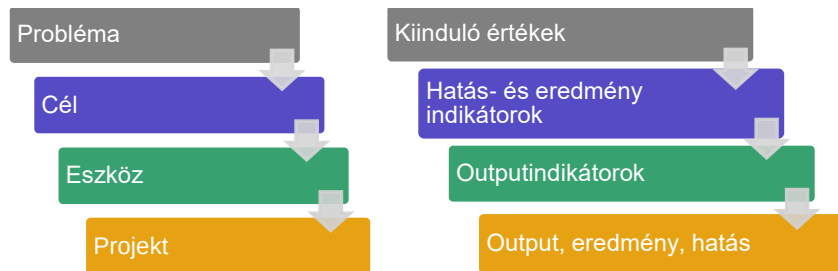
- **részben hosszú távú fejlesztési stratégia, 30 éves kitekintéssel**
- **részben rövid- és középtávú, operatív intézkedési terv 2027-2029-ig, a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának a végéig.**

A Mobilitási terv az eddigi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt helyez a lakosság és a különböző érdekcsoportok bevonására, a különböző szakpolitikai területek összehangolására, szakít az egyoldalú, hagyományos ágazati megközelítéssel, a közlekedési kérdéseket komplexen kezeli.

A Mobilitási terv szakmai megfelelőségével szemben az egyik legfontosabb elvárás az átgondolt, következetes beavatkozási logika kidolgozása, amelyben az egyes lépések egymásra épülése, a közöttük lévő logikai kapcsolatok biztosítása kulcsfontosságú:

- a problémák azonosítása, priorizálása
- a fejlesztési szükségletek azonosítása
- a célrendszer megfogalmazása
- a jövőkép illesztése a célrendszerhez
- a célok eléréséhez szükséges eszközök (beavatkozások, intézkedések) megfogalmazása
- az eszközrendszer további részletezésként a projektek megfogalmazása
- a célrendszerhez, eszközrendszerhez rendelt indikátor készlet reagálva a helyzetelemzésben feltárt adottságokra, problémákra
- a célrendszerből, eszközrendszerből felülről levezetett, a projektek megvalósításának értékelésével alátámasztott indikátor célértékek.

A Mobilitási terv újszerű megközelítése szerint:



- A kínálati oldal bemutatása közlekedési módokként vizsgálja, hogy azok infrastrukturális, eszköz-ellátottsága hogyan felel meg az utazási igényeknek, abban mind a jelenlegi helyzet értékelésében, mind a célok, beavatkozások területén megjelenik integrált megközelítés.
- Nemcsak a város szűken értelmezett területét, hanem a közlekedési szempontból releváns vonzáskörzetét is figyelembe veszi.
- A helyzetelemzés a hagyományos adat és információelemzés mellett épít a partnerségi tervezés, így workshopok, szakértői interjúk, kérdőívek eredményeire.
- A közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele, elemzése mind a helyzetfeltárás, mind a cél és intézkedési rendszer ismertetése során hangsúlyos szerepet kap.
- A célok és eszközök az utazási szokások és igények alapján, szolgáltatási szegmensenként kerülnek levezetésre.
- Eszközrendszerében az infrastruktúra és járműfejlesztésekre összpontosító fejlesztési eszközök mellett hangsúlyosan jelennek meg a szolgáltatás fejlesztésre, a közlekedési komfort javítására, szervezetfejlesztésre, szabályozási kérdésekre, IT fejlesztésekre, finanszírozásra irányuló menedzsment eszközök is.
- A tartalom meghatározását követően az eszközök és a projektek értékelése változatelemzési logika mentén, kiterjesztett költség-haszon elemzési módszerrel történik, melynek főbb feladatlépései az alábbiak szerint foglalhatók össze:

- Megvalósíthatóság értékelése, amelynek keretében az előkészítettség, a műszaki megvalósíthatóság, a társadalmi támogatottság értékelésére, a finanszírozási lehetőségek vizsgálatára kerül sor.
- Társadalmi hasznosság értékelése a társadalmi költségek és a társadalmi hatások (pénzben kifejezett társadalmi hasznok) értékelésével
 - Költségbecslés
 - Forgalmi modellezés, forgalom becslése
 - Hatások becslése
- Rangsorolás, ütemezés a megvalósíthatóság és a társadalmi hasznosság alapján.

A TERVEZÉS ADAT HÁTTERE

A Mobilitási terv épít a város, a kistérség, a megye, illetve hazánk meglévő koncepcióira, stratégiai dokumentumaira, terveire, az azokban összegyűjtött és a mobilitás tervezés során használható adat- és információ tartalomra.

Emellett a tervezés számos olyan, már meglévő adatbázisra is támaszkodik, amelyek valamely szervezet /intézmény/ egyéb érintett nyilvántartása alapján rendelkezésre állnak, a mobilitás tervezés során aktuális és releváns információkkal szolgálnak. Ilyenek például:

- A Központi Statisztikai Hivatal éves adatai és 2011-es népszámlálási adatbázisa
- az Önkormányzatnál rendelkezésre álló alapadatok és adatbázisok a helyi társadalmi és gazdasági jellemzőkre, a közlekedési infrastruktúrára és szolgáltatásokra
- a városi szolgáltatók és üzemeltető cégek, mint a közösségi közlekedésért felelős GYSEV Zrt., VOLÁNBUSZ Zrt. és BLAGUSS Kft. adatai, illetve a SZOVA NZrt. és Savaria Városfejlesztési NKft. adatai
- helyi szervezetek mennyiségi és minőségi adatai, információi a jelenlegi szolgáltatásokról.

A fentiek alapján a Mobilitási terv készítése során csak a szükséges mértékű új adatgyűjtésre került sor 2021. őszén az alábbiak szerint:

- Forgalomfelvétel keretében utasszámlálás történt a helyi busz közlekedés teljes hálózatán, a helyközi buszközlekedést érintően csúcsidőszakokban 8 helyszínen és munkanapon a vasútállomáson. A forgalomszámlálást utaskikérdezések is kísérték, célzott kérdésekkel megkeresve a felszálló buszon vagy vonaton utazókat. Ezen kívül közúti forgalomszámlálásra került sor 80 keresztmetszetben és 2 csomópontban továbbá a város 4 lakótelepén parkolásfelmérés készült.
- A jelenlegi helyzet felmérésére és a problémák feltérképezésére 2021. tavaszán Mobilitási kérdőív kitöltésére volt lehetőség, amely a jelenlegi helyzet feltérképezésére és a szombathelyi közlekedést érintő megoldandó problémákra koncentrált. A kérdőívet online 1151-en töltötték ki, és további 48 db papír alapú válasz is érkezett.
- Háztartásfelvétel keretében a reprezentatív minta előírásainak megfelelően 1.000 fő került megkeresésre a háztartásokban, a napi utazásokra, az utazási mód választására, a közlekedési szokásokra és a lehetséges fejlesztésekre vonatkozó 41 kérdést tartalmazó kérdőívvel.

A hangsúly az adatok és információk összerendezésére, a mobilitás tervezés szempontjából levonható következtetések, lényegi megállapítások megfogalmazására irányult. Ehhez a Mobilitási terv készítése és nyomon követése igényelte önálló, új adatbázisok létrehozását, mint például:

- jelenlegi mobilitási jellemzőket és folyamatokat leíró adatbázis(ok)
- közösségi tervezéshez kapcsolódó partnerségi adatbázis
- a Mobilitási terv programozási szintjét jelentő projekt és indikátor adatbázis kialakítását.

A megfelelő elemzések elvégzése érdekében a tervezési fázisban sor került a várost és közvetlen környezetét felölelő forgalmi modell felállítására és használatára. A modell figyelembe veszi a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014-2050) kidolgozása során felállított összközlekedési forgalmi modell Szombathely és vonzáskörzetét érintő jellemzőit is, továbbá a 2021 őszén készített felmérések, teljes keresztmetszeti utasszámlálás és közlekedési felmérések eredményeit. (Ennek keretében: felhasználja a helyi és helyközi utasok kikérdezésének, közúti és kerékpáros forgalomszámlálás, kordon számlálások és a háztartásfelvétel eredményeit.)



3. A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA

3.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

EURÓPAI UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az európai szakpolitikuskok 2005 óta foglalkoznak a létrejöttét elősegítő szakpolitika következetes kidolgozásával. Az európai uniós szakpolitikai dokumentumokban a városi Mobilitási tervek készítésének ötletszerű felvetése először az *EURÓPAI BIZOTTSÁG ZÖLD KÖNYVÉ*ben jelent meg 2007-ben. Ezt követően folyamatosan kapott egyre nagyobb hangsúlyt (2009: A városi mobilitás cselekvési terve, 2011: Fehér Könyv, 2013: Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé című anyag 1. melléklete), majd alapos és az egész EU-t lefedő szakértői konzultációs folyamat eredményeként a Bizottság felkérésére 2014-ben elkészült az első *ÚTMUTATÓ A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVEK KIDOLGOZÁSÁRA ÉS VÉGREHAJTÁSÁRA* dokumentum, amely ajánlásokat fogalmazott meg a Mobilitási tervek készítésében közreműködő tervezőknek, szakértőknek és döntéshozóknak.

A városi mobilitási csomag, az Útmutató közzététele óta a fenntartható városi Mobilitási tervek koncepcióját széles körben alkalmazzák Európában és a világon. Ugyanakkor, bár a koncepció megalapozott és továbbra is érvényes, egyre nagyobb szükség volt az Útmutató aktualizálására, melynek második, aktualizált kiadása 2019-ben jelent meg. Szintén 2019-ben született meg az *EURÓPAI ZÖLD MEGÁLLAPODÁS* is, mely a klímaváltozás kihívásaira válaszol. A megállapodás egyik meghatározó területe a „*fenntartható és intelligens mobilitásra való átállás felgyorsítása*”.

ORSZÁGOS ÉS EGYÉB TÉRSÉGI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Országos szinten a 2014-2050-es időszakra vonatkozó közlekedési szakpolitikai alapidokumentuma, a *NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA*. A célok elérését szolgáló eszközrendszer infrastrukturális fejlesztéseket, beruházásokat magukban foglaló fejlesztési eszközeinek, valamint a működtetés, szabályozás, a támogatáspolitikai és az intézményrendszer területeire fókuszáló, ún. menedzsment eszközeinek megfogalmazása összközlekedési szemlélet, valamint a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági szempontok alapján történt.

Az *ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (OFTK)* feladata az ország térszerkezetének fejlesztési irányainak kijelölése 2030-ig. Közlekedési szempontból az OFTK szerint „*kiemelkedően fontos szempont a közlekedési rendszer fenntarthatóságának biztosítása gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is. A beruházásoknál a gazdasági és társadalmi jólét maximalizálására, valamint a negatív környezeti hatás minimalizálására kell törekedni.*”

A szakterület környezetvédelmi vonatkozásaira a következő országos stratégiák és programok: így a *NEMZETI FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉSI KERETSTRATÉGIA (NFFK)*, *NEMZETI KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAM (NKP)* VAGY A *NEMZETI ENERGIASZTRATÉGIA (NES)* térnek ki.

A hazai elektromobilitási stratégiát a *JEDLIK ÁNYOS TERV* tartalmazza, mely - 2015 évi elfogadását követően - 2019-ben felülvizsgálatra került.

Említést kell tenni Vas megye stratégiai dokumentumairól, melyek aktualizálása folyamatban van, illetve már megtörtént.

VAS MEGYE TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA Szombathely és vonzáskörzetének dinamizálása és a város élhetőségének fokozása a célja. Ezt alapvetően a gazdasági- és népességbővülés által keltett munkaerőhiány enyhítésére a lakhatási és közlekedési infrastruktúra, valamint a közszolgáltatások bővítésével kívánja elérni. A térségi alközpontok dinamizálásának egyik fontos eszköze a belső elérhetőség,

valamint a megyeszékhellyel való korszerű közlekedési kapcsolat biztosítása, melynek része a vasúti infrastruktúra fejlesztése és az intermodalitás növelése. Mindemellett a TEN-T hálózatokba való integrálódás is meghatározó, mely jelentős részben érinti Szombathely városát is. Az aktív turizmus fejlesztése érinti a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését, míg a környezettudatosság növelését célzó szemléletformálás elősegíti a fenntartható közlekedési módok elfogadását, elterjedését.

A 2018-ban elfogadott *ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV*re épülő, 2021-ben elfogadott *VAS MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE* rögzíti a megye és ezen belül Szombathely funkcionális vonzaskörzetében tervezett országos és térségi jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek térbeli rendjét.

Szombathely megyén belüli jelentőségét jelzi, hogy *VAS MEGYE ELŐZETES INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAMJA* a megyei jogú várost, valamint vonzaskörzetét a 4 stratégiai célterület között önálló célterületként nevesíti. A programban meghatározott prioritások mentén a 4 és 5 számjegyű utak fejlesztése, élhető települések – kerékpárutak, belterületi utak fejlesztése és a fenntartható városfejlesztés területén lesz mód leginkább a mobilitás fejlesztését célzó projektek indítására. Szombathely MJV az integrált településfejlesztési stratégiája alapján felhasználható, önálló forráskerettel rendelkezik és fog még rendelkezni a TOP PLUSZ keretében tervezett fejlesztések megvalósítására.

SZOMBATHELYI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

A 2014-ben elkészített *TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA (ITS)*, meghatározza a település hosszú- és közép távú céljait, stratégiai irányait, melyek iránymutatást nyújtottak a jelen Mobilitási terv készítéséhez. Míg a Konceptió a város jövőképét, általános fejlesztési irányait fogalmazza meg, az ITS-ben operatív jellegéből adódóan, már projekt szintű gondolkodás folyik. A dokumentumok jelenleg felülvizsgálat alatt állnak

annak érdekében, hogy a 2021 és 2027 közötti időszakra vonatkozó fejlesztési irányok meghatározásra kerüljenek.

A 2014-2020-as támogatási időszakban a város számára rendelkezésre álló TOP források felhasználását rögzítette az *INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAM (ITP)*, melynek aktualizálása az új források alapján még a város előtt áll, leginkább a TOP PLUSZ program alapján.

A települési szint elengedhetetlen az éghajlat-változási felkészülésben, mind a megelőzésben, mind az alkalmazkodásban. A 2015-ben elfogadott *KLÍMAVÉDELMI ÉS ENERGETIKAI STRATÉGIA* elsősorban a város energiagazdálkodását tárta fel, összegezte a fő fogyasztási adatokat, kiértékelve az azokban rejlő megtakarítási lehetőségeket. A város 2030-ra általános célja az ÜHG gázok kibocsátásának csökkentése.

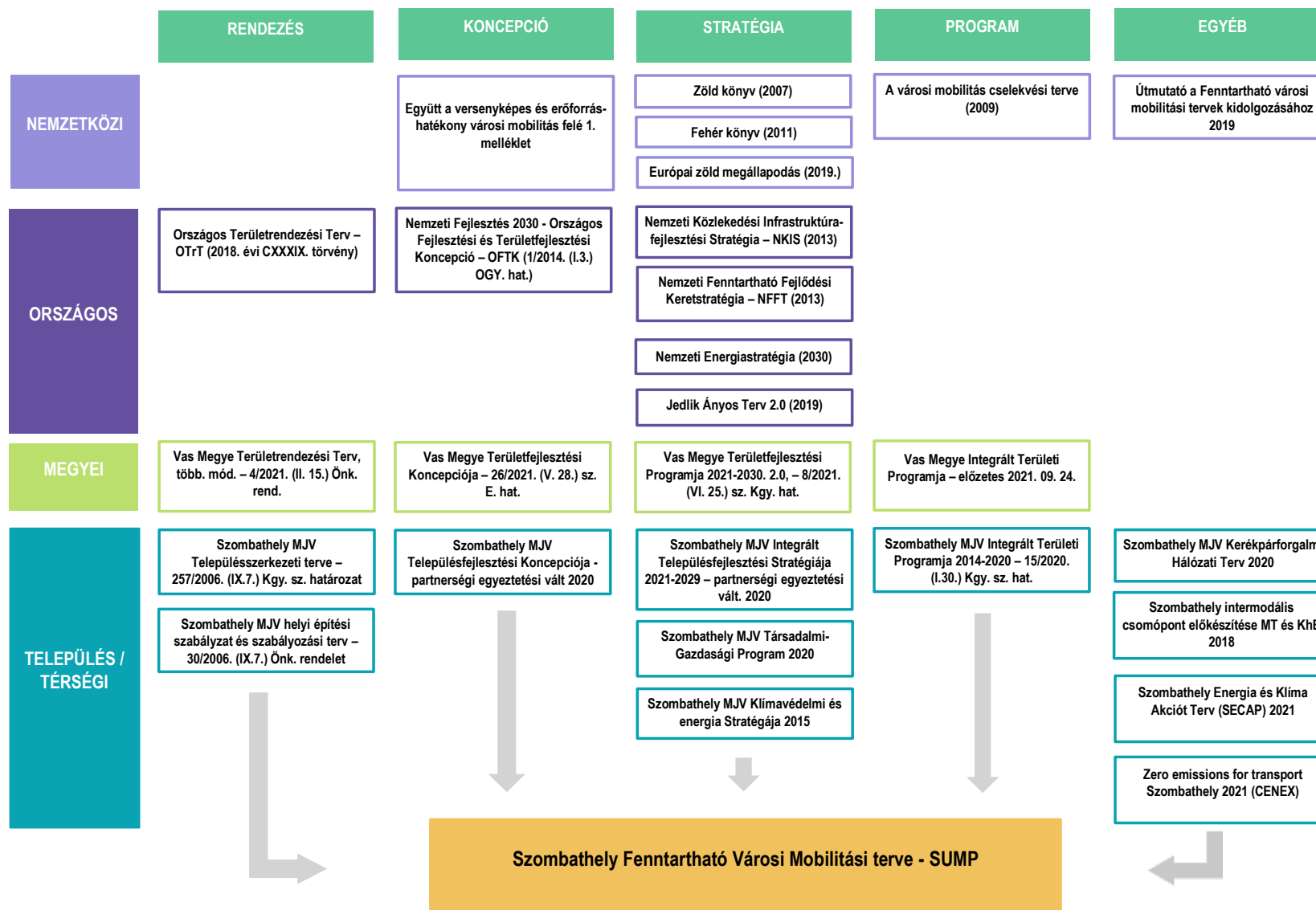
Szombathely MJV Közgyűlése 2022 januárjában fogadta el a *SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ ENERGIA ÉS KLÍMA AKCIÓTERVET (SECAP)*, melyben kimondatott, hogy cél a város tudatos, klíma és energiapolitikájának alakítása, környezetpolitikai és közlekedéspolitikai elemek gyakorlati megvalósításával. E cél elérése esetén Szombathely az ország egyik leghaladóbb szemléletű, klímabarát városa lehet 2030-ra.

A város *KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE (KHT)* 2020-ban került felülvizsgálatra. Célja, hogy az egységes szemléletű, kényelmes, közvetlen és biztonságos kerékpározási feltételekhez szükséges fejlesztéseket meghatározza.

A SMART CITY programot a *TÁRSADALMI-GAZDASÁGI PROGRAM 2020* című dokumentum tartalmazza, melynek célja az élhető okos és digitális város kialakítása, melynek eszköze az „okos megoldások” alkalmazása.

A fejlesztések fizikai keretét a *TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERV* (Településszerkezeti terv és a Helyi építési szabályzat), melynek időszakos módosításával követi a város az igényeket, illetve utat mutat a fejlesztések számára.





5. ábra Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) szakpolitikai háttere

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Az országos, térségi és a települési fejlesztéspolitikai dokumentumok, valamint szakági stratégiák Szombathely és vonzáskörzete számára a következő közlekedésfejlesztési irányokat jelölik ki:

- Az elérni kívánt jó életszínvonal, javuló demográfiai trendek és az erős identitás alapját a megújulni képes, versenyképes gazdaság, a minőségi felsőoktatás, az egyedi kulturális és természeti értékek fenntartható hasznosítása, valamint a fejlett közlekedés és kommunikációs rendszer biztosítja. Ennek részeként Szombathely és vonzáskörzetében, a gazdasági- és népességbővülés által támasztott igények kielégítése érdekében a lakhatási és közlekedési infrastruktúra, valamint a közszolgáltatások fejlesztése tervezett (pl. bevezető utak és a belső úthálózat fejlesztése, hiányzó elkerülőút szakaszok megvalósítása, közösségi közlekedés zöldítése, intermodalitás erősítése, intermodális csomópont létesítése).
- A térségi központok dinamizálása részben a belső elérhetőség és a Szombathelyen összpontosuló gazdasági erőter elérhetőség által biztosítható (mellékút-hálózat és a közösségi közlekedés, intermodalitás fejlesztése).
- A megyén belüli és kívüli nagytérségi közúti közlekedési kapcsolatok erősítése szükséges észak-déli és kelet-nyugati irányokba. Ehhez kapcsolódóan kiemelten fontosak a környezetbarát mobilitás és ezen belül a közúti módokkal összehangolt vasúti fejlesztések (B+R, P+R, állomási/megállóhelyi fejlesztések, vonali- és gördülőállomány-beruházások) és a nem beruházás jellegű szervezési feladatok (pl. szolgáltatások összehangolása, optimalizálása, egységesítése). Cél, hogy Szombathely középtávon a közforgalmú autóbusz közlekedés és az intermodális kapcsolódás révén Közép- és Dél-Burgenlandot is kiszolgáló, valamint Graz és Bécs kedvező elérését biztosító közlekedési központtá váljon.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése a városi és a településközi közlekedésben egyaránt fontos. A turizmust is szolgáló kerékpárutaknak a megye határon átnyúló európai léptékű hálózatokhoz való kapcsolódást is biztosítaniuk kell (pl. Euro Velo hálózat, Alpannonia út, Mária út, Eurohorse hálózat). Az

infrastrukturális fejlesztések fontos kiegészítő elemét kell, hogy képezzék a lakosságot és a vállalkozásokat célzó szemléletformálások. Ezek leginkább a klímaváltozással, a vízgazdálkodással, a hulladékgazdálkodással, illetve a közlekedési szokásokkal kapcsolatban kell, hogy teret nyerjenek.

- A megyei program szintjén a mobilitás számára is releváns módon a közlekedés közvetlen fejlesztésén túl a turisztikai feltételrendszer fejlesztése, valamint az egészséges és fenntartható települések kialakítása támogatható.

A turisztikai fejlesztés egyik eleme az aktív-turisztikai vonzerők fejlesztése, hálózati kapcsolataik, melybe beleértendő a turisztikai célú kerékpáros hálózatok kialakítása, illetve a meglévő elemek hálózatba szervezése.

Az egészséges, fenntartható települések kialakítása során a klímaváltozással kapcsolatos felkészülés is feladat. Ez magában foglalja a települések zöldítését, a klímatudatos tervezést és szemléletformálást, melyek közvetve segítik a fenntartható gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés szerepének növekedését. Az „okos települések” intézkedés lehetővé teszi a település-üzemeltetés fenntartható módon történő optimalizálását, ami többek között érinti a lakossági közlekedési és parkolási rendszereket (pl. parkolóhely foglaltság-érzékelő, levegőminőség- és zajszensorok telepítése).

A megyei programban említett közlekedési infrastruktúra fejlesztés magába foglalja a nagytérségi közlekedési rendszerek fejlesztését, az alsórendű közlekedési hálózatok minőségfejlesztését a centrumok jobb elérhetősége és az életminőség javítása érdekében, a közösségi közlekedés infrastrukturális és szervezeti hátterének fejlesztését (infrastruktúra beruházások a közösségi közlekedésben, intermodalitás, közlekedésbiztonság, közlekedési szövetség/együttműködés – integrált jegy-rendszer és utastájékoztató, egységes térségi fejlesztési tervek), valamint a kerékpáros közlekedés fejlesztését (hivatásforgalmi célú fejlesztések, B+R és kapcsolódó beruházások, szemléletformálás stb.).



- A települési szinten megjelenő legújabb stratégiai dokumentumok már reagálnak a pandémia helyzet várható/vélt városi mobilitási következményeire. A fenntartható városfejlesztés elveit szem előtt tartva, az érintett városrészek leértékelődését elkerülendő, részben feladva a gépjárműhasználat csökkentésének célját, a hangsúlyt a várhatólag növekvő gépjármű és kerékpáros közlekedés igényeinek szükségyszerű, de fenntartható módú kiszolgálására helyezi. Ez új nézőpont a közlekedésfejlesztés eddigi szemléletéhez képest, mely jellemzően a gépjárműhasználat csökkentésével számol.
- A fenntartható integrált közösségi közlekedés megteremtése, a jelenlegi rendszer szükséges átalakítása, az autót rendszeresen használó városi lakosság fenntartható közlekedési módok felé terelése - az elmúlt években tapasztalt csökkenő kereslet miatt is – nehézséget, sok konfliktust rejt magában. A közösségi közlekedés korszerű fejlesztése a város élhetősége szempontjából azonban elengedhetetlen (pl. nulla vagy alacsony emissziójú városi buszok használata stb.).
- A kerékpáros közlekedés intenzitása érdekében szükséges a hiányos vonali kerékpáros infrastruktúra elemek pótlása, a hálózattá szervezés, valamint a kerékpár parkolás, tárolás városi fejlesztése. Emellett elengedhetetlen a frekvenciált gyalogos területeken a közterületek újraosztásával a gyalogos és zöld felületek bővítése, hálózattá szervezése, különösen a kibővített történelmi városmagban és az azt övező gyűrű belső sávjában a gyalogos elsőbbségű útvonalak hálózatának fejlesztése.

A VÁROS VONZÁSKÖRZETÉT ÉRINTŐEN TERVEZETT JELENTŐSEBB KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROJEKTEK

A kijelölt közlekedésfejlesztési irányok alapján Szombathely vonzaskörzetét érintő uniós és hazai forrásból tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek és az ismert távlati fejlesztési szándékok a 2022. év eleji állapot szerint az alábbiak:

FOLYAMATBAN LÉVŐ FEJLESZTÉSEK

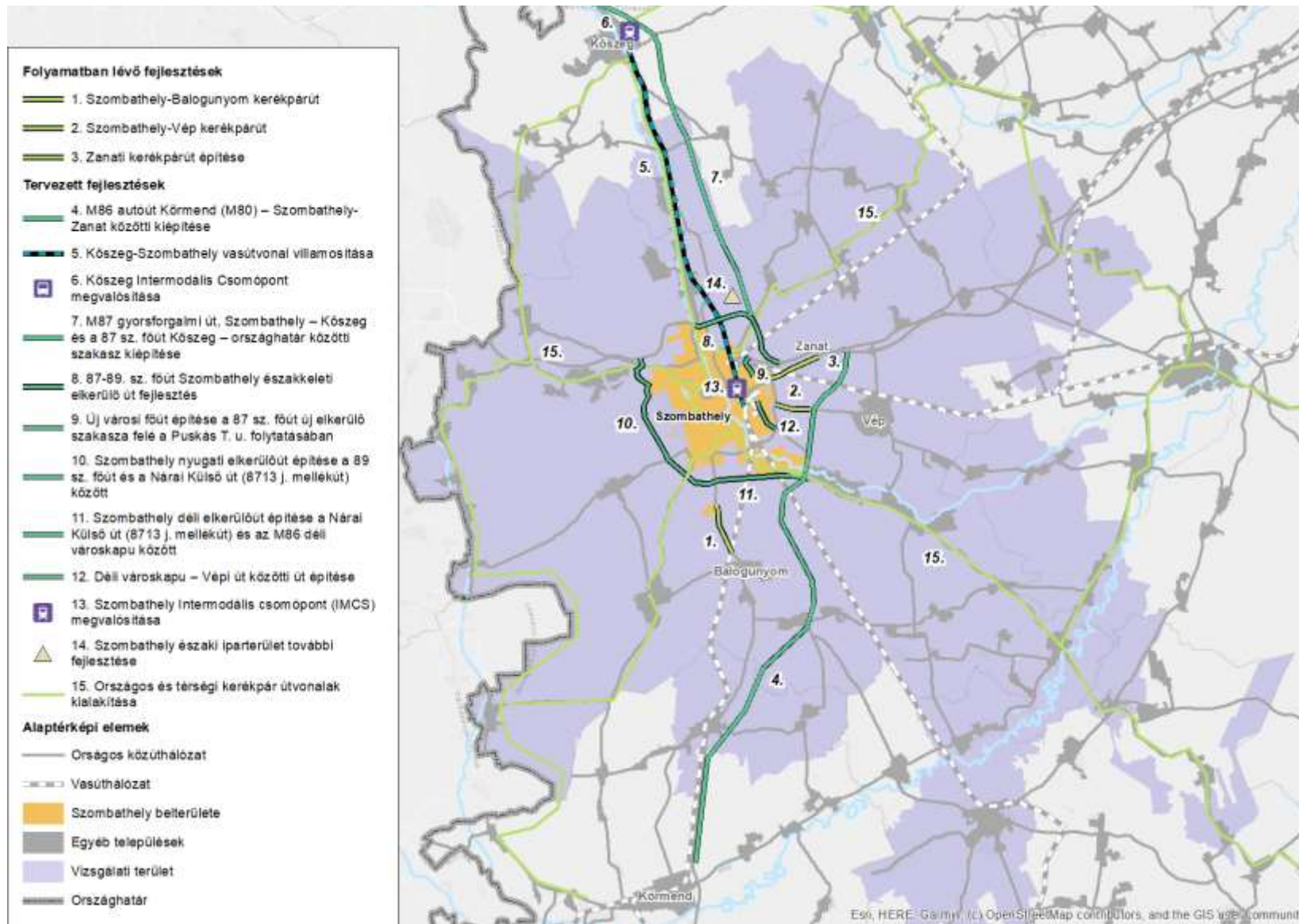
- Szombathely – Balogunyom kerékpárút építése
- Szombathely – Vép kerékpárút építése
- Zanati kerékpárút építése

TERVEZETT FEJLESZTÉSEK

- M86 autópályát Körmen (M80) – Szombathely-Zanat közötti kiépítése
- Kőszeg – Szombathely vasútvonal villamosítása
- Kőszeg Intermodális Csomópont megvalósítása
- M87 gyorsforgalmi út, Szombathely – Kőszeg és a 87 sz. főút Kőszeg – országhatár közötti szakasz kiépítése
- 87-89 sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő út fejlesztés
- Új városi főút építése a 87 sz. főút új elkerülő szakasza felé a Puskás T. u. folytatásában
- Szombathely nyugati elkerülőút építése a 89 sz. főút és a Nárai Külső út (8713 j. mellékút) között
- Szombathely déli elkerülőút építése a Nárai Külső út (8713 j. mellékút) és az M86 déli városkapu között
- Déli városkapu – Vépi út közötti út építése
- Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása
- Szombathely északi iparterület további fejlesztése
- Országos és térségi kerékpárútvonalak kialakítása

Fenti felsorolás elsődlegesen a vonzaskörzetre fókuszál, így nem tartalmazza a városon belüli folyamatban lévő, vagy tervezett helyi fejlesztéseket.





6. ábra Szombathelyet és vonzáskörzetét érintő folyamatban lévő, illetve tervezett forrással rendelkező, vagy forrással nem rendelkező jelentősebb közlekedési projektek

3.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR

SZOMBATHELY TÉRSÉGI SZEREPE

MAKROREGIONÁLIS ÉS REGIONÁLIS SZEREP

Szombathely, a Nyugat-Dunántúli Régió részét képező Vas megye székhelye, Magyarország városainak rangsorában elfoglalt helyzete alapján részleges regionális központi szerepkörrel bír. Szombathely nem rendelkezik több megyére kiterjedő térszervező potenciállal, ugyanakkor az Európai Unió Alpesi és Apok körüli fejlett régiói által alkotott transzregionális térség, valamint a Baltikumot az Adriai-tengerrel összekötő több ezer éves európai közlekedési és kereskedelmi útvonal – a hajdani Borostyánkőút integráns része.

Szombathely a határon átnyúló nagyváros-hiányos térség egyetlen nagyvárosa, mely szerepe és a környező települések népességére irányuló vonzása a funkcionális kapcsolatok alapján általános értelemben az alábbiakból adódik:

- a térség munkaerőpiaci központja, ipari fejlődésének motorja, a városban több, regionális szinten kiemelt gazdasági szereplő tevékenykedik, a gépipar és elektronika, illetve az élelmiszeripar húzóágazatain belül
- magas szintű egészségügyi-, oktatási-, nevelési közszolgáltatások (egyetem, középiskolák, kórházi ellátás stb.) biztosítása
- magas szintű kulturális és közművelődési szolgáltatások (múzeum, színház, könyvtár, hangversenyek, mozi, időszakos kulturális rendezvények, karneválok stb.) helyszíne
- kereskedelmi központ jelentős kiskereskedelmi egységekkel, és nagykereskedelmi egységek területi központja.

Regionális szerepkörök között kiemelkedő elsősorban az oktatás, mely a felsőoktatásban teljesedik ki. Az ELTE- Savaria Egyetemi Központ oktatói és kutatói gárdájával országos szintű ismertséget szerzett, évről-évre

jelentős hallgatói létszámnövekedés tapasztalható a duális gépészmérnök képzéseken. Az egyetem képzéseihez szorosan kapcsolódnak a térségi nagyvállalatok, melyek támogatása elengedhetetlen az egyetem működéséhez.

A szombathelyi Markusovszky Egyetemi Oktató kórháznak köszönhetően az egészségügy a megyére és a régió középpontjára kiterjed, mely évente 1 millió járóbeteg és 66.500 fő fekvőbetegét lát el.

MEGYEI ÉS JÁRÁSKÖZPONTI SZEREP

Vas megye településhálózatának legfőbb jellemzője a meglehetősen elaprózódott település struktúra. A 100 km² területre jutó településszám közel kétszerese az országos értéknek. A megye 216 településéből ugyanakkor 127-ben alacsonyabb a lakosság száma, mint 500 fő. Aprófalvas jellege hatással van a megye urbanizáltsági fokára is, a megye egészét tekintve a lakosság 59,6 %-a él városokban, ez mintegy 7 százalékponttal alacsonyabb érték, mint az országos átlag. Járási szinten viszont markánsan kiemelkedik a Szombathelyi járás, ahol a városban élők aránya a járás teljes lakosságához képest 72,1 %.

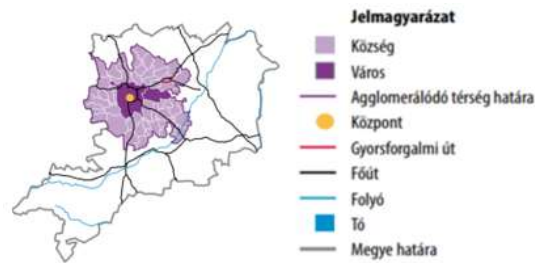
A lakosságszám koncentrációján túl Szombathely megyei és járási szinten igen erős funkcionális koncentrációt tudhat magáénak a következő területeken: gazdaság, kereskedelem, közlekedés, távközlés, államigazgatás, oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, turizmus, rekreáció. A város megyei szerepkörét tovább erősíti a számos intézmény, vállalat és szolgáltató központ jelenléte.

Szombathely, mint járási központ 41 települést foglal magában. A 646 km² területű járás lakossága 111.222 fő. Területét és lakónépességét tekintve átlagos.

SZOMBATHELY KÖRNYÉKI AGGLOMERÁCIÓ

Szombathely hazánk többi megyeszékhelyéhez hasonlóan szoros kapcsolatban él a városkörnyék, az agglomeráció településeivel. A KSH 2014-ben azonosította a településegységeket a térszerveződés szintje szerint elsősorban a 2011-es népszámlálásra támaszkodva, mely

alapján lehatárolta az agglomerációkat, agglomerálódó térségeket és nagyvárosi településegységeket.



Szombathely esetében – ezt figyelembe véve – agglomerálódó térségről beszélhetünk, mely az ország 12. legnagyobb népesség-tömörülése. Az agglomerálódó térséghez tartozó települések száma 52 (db), melyből

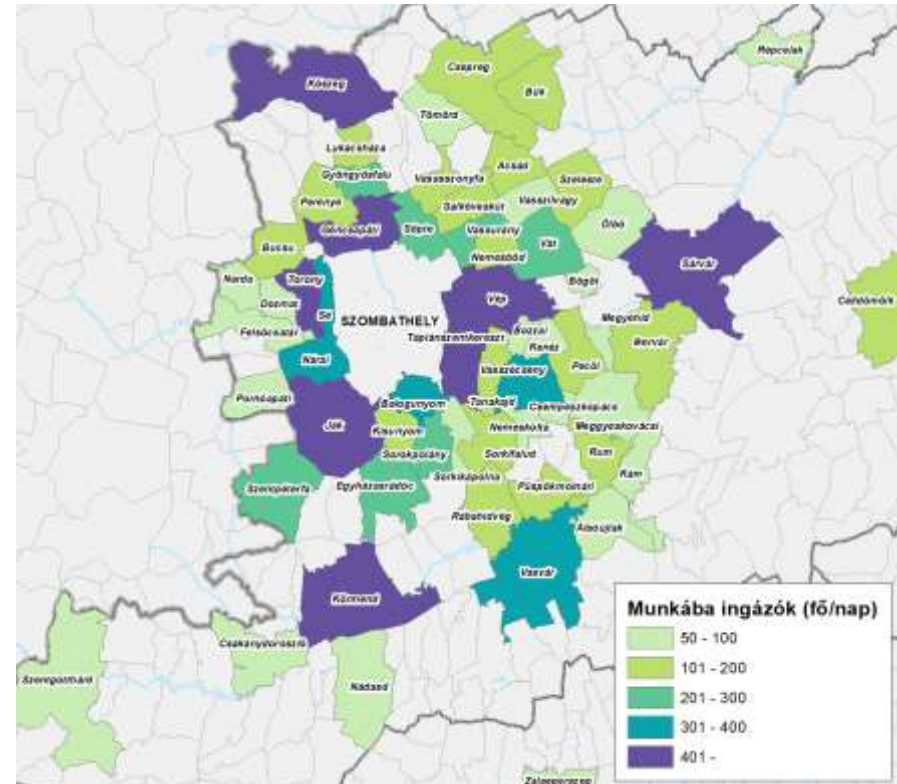
mindössze 2 (db) város, összesen 117.815 fős lakossággal. A szombathelyi járás településein kívül az agglomerálódó térséghez tartoznak még települések a kőszegi, körmendi, illetve a sárvári járásból.

SZOMBATHELY VONZÁSKÖRZETE AZ INGÁZÁS ALAPJÁN

A szombathelyi vonzáskörzet lehatárolásának alapját a 2011. évi népszámlálás adja (miután ehhez hasonló és részletezettségű adat azóta nem áll rendelkezésre), mely alapján Szombathelyre közel napi 23,5 ezer ember ingázik. Ezen belül 65 % a munkába járási célú és 35 % az iskolába ingázók aránya. Volumenét tekintve a legtöbb ingázó a külső agglomerációs gyűrű településeiről érkezik a városba, kiegészülve Kőszeg, Sárvár és Körmend településekkel.

MUNKÁBA JÁRÁS

Szombathelyre naponta mintegy 16 ezer fő jár dolgozni más településről, ami a szombathelyi foglalkoztatottak (45.574 fő) 35 %-a. A többi munkavállaló a megyeszékhelyen dolgozik és itt is él. A közeli, nagyobb lélekszámú városokból – Zalaegerszeg, Sárvár, Kőszeg, Körmend, Celldömölk, Szentgotthárd – a Szombathelyre ingázók száma Kőszeg, Sárvár és Körmend települések esetében jelentős, ahonnan településenként naponta több mint 900-an járnak Szombathelyre.



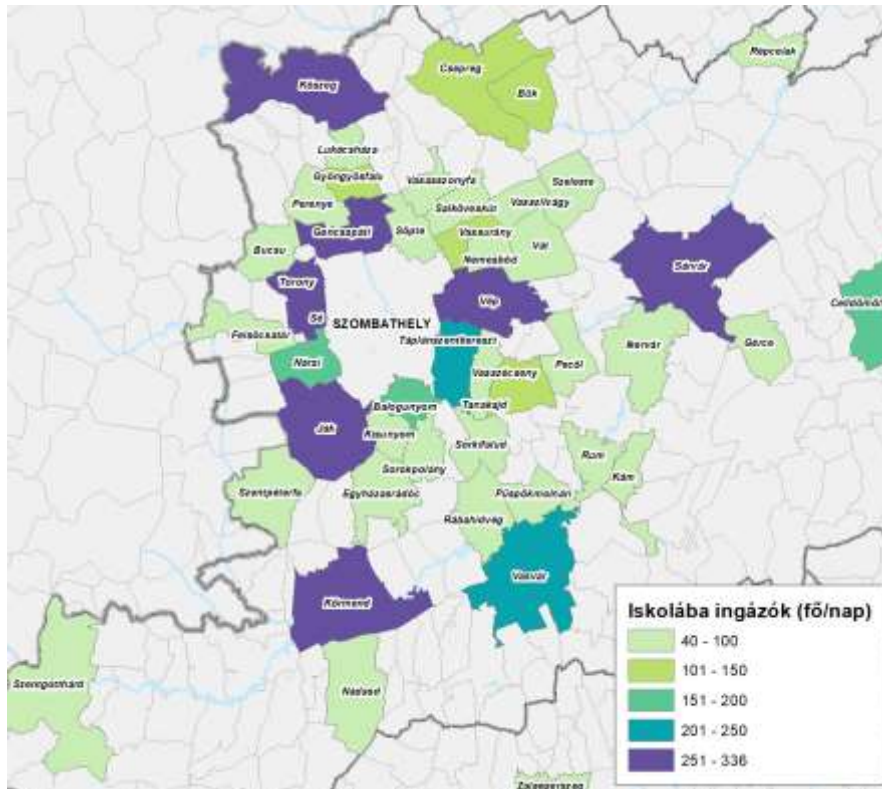
7. ábra Szombathelyre munkába ingázók /min. 50 fő esetén/ (forrás: KSH-2011. évi népszámlálás)

További nagyobb számú ingázó a következő településekről érkezik: Vép (836 fő), Táplánszentkereszt (696 fő), Gencsapáti (651 fő), Ják (646 fő). A települési lakosságszámhoz képest a legtöbb munkahelyi ingázó Szombathelyre: Söpte (40 %), Vasasszonyfa (34 %) és Csemepeszkopács (32 %) településekről utazik.

OKTATÁSI CÉLÚ INGÁZÁS

Szombathely oktatási szerepkörének köszönhetően jelentős a más településről a megyeszékhelyre iskolába utazó diákok száma, **napi szinten közel 7.300 diák ingázik**. A helyben lakó, helyben tanuló (14.700

fő) és a Szombathelyre oktatási céllal ingázókat tekintve összességben kb. 22 ezer óvodás, diák és hallgató tanul a városban.



8. ábra Szombathelyre iskolába ingázók /min. 40 fő esetén/ (forrás: KSH-2011. évi népszámlálás)

Az ingázási adatok alapján az oktatási célú vonzaskörzet a munkavállalási célú vonzaskörzethez nagyjából hasonló.

Legnagyobb számú ingázó a következő településekről utazik: Kőszeg (336 fő), Körmen (330 fő), Sárvar (320 fő) és Gencsapáti (319 fő).

A települési lakosságszámhoz a képest legtöbb ingázó Szombathelyre: Sé (21 %), Bucsú (18 %) és Balogunyom (17 %) településekről érkezik.

VONZÁSKÖRZET LEHATÁROLÁSA

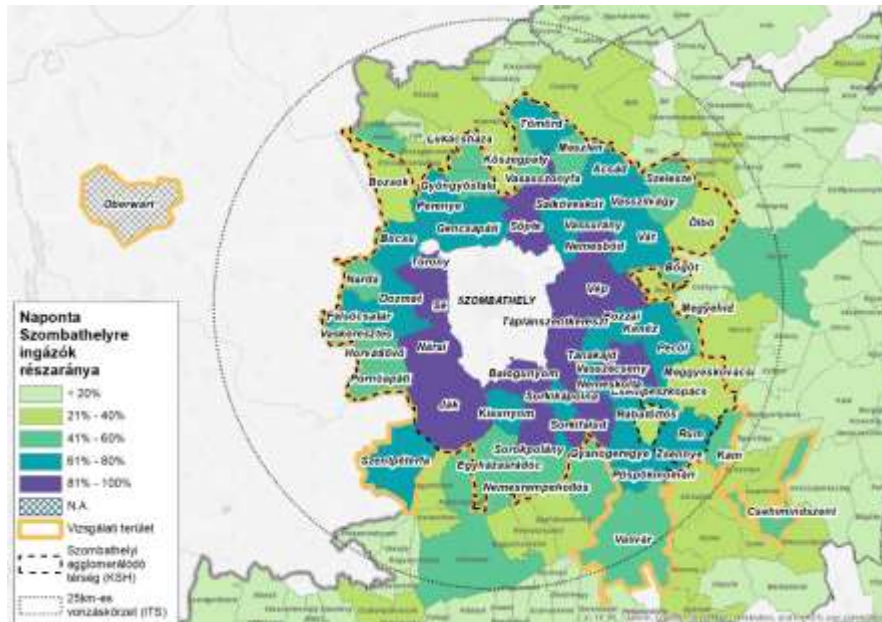
A vonzaskörzet lehatárolására térszerkezeti oldalról az egyes településfejlesztési dokumentumok adhatnak iránymutatást, a közlekedés oldaláról pedig a 2011-es népszámlálás adatai. Ugyan az utóbbiak nem a legfrissebb adatok, de a népszámlálás ez irányú kérdésein túl, a rendszeres inga-vándor forgalomra vonatkozó frissebb adat nem áll rendelkezésre. A KSH által definiált Szombathelyi agglomerálódó térség 52 települést tartalmaz. A releváns Integrált Területfejlesztési Stratégia (ITS) konkrét településlistát nem határoz meg, hanem a város 25 km-es térségére hivatkozik hatásterületként.

A következő ábra a 2011-es népszámlálás inga-vándor forgalomra vonatkozó adatait jeleníti meg, azaz azt, hogy a napi rendszerességgel munkába-iskolába ingázók hány százaléka utazik Szombathelyre. Ez alapján látható, hogy a megfelelő mobilitási tervezés érdekében a KSH által definiált területet indokolt kiegészíteni Szentpéterfa, Kám, Csehimindszent és Vasvár településekkel (ahol az ingázók száma meghaladja az 50 %-ot).

Az alkalmazott módszertan szerint és a rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok alapján, Szombathely vonzaskörzetébe sorolható az a település, ahol legalább két megfeleltetés teljesül az alábbiak közül:

- ahonnan a legtöbb ingázó célpontja Szombathely, azaz ahonnan a települési ingázók legalább 50 %-ának célterülete Szombathely
- ahonnan a Szombathelyre ingázók száma meghaladja az 50 főt
- ahonnan Szombathely egy órán belül közösségi közlekedéssel elérhető.

A vizsgálati terület Szombathellyel együtt összesen 59 települést fog össze, melyben határon túli vonzasközpontként beletartozik az ausztriai Oberwart (Felsőőr) település is.



9. ábra Szombathely vonzáskörzetének vizsgálati területe

SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

SZOMBATHELY KÖZVETLEN VONZÁSKÖRZETE

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 Kőszeghegysége, 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.

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 alakítottak ki. A jórészt tökéletes síkság tájképének tagolatlansága, jelentéktelen szintkülönbsége és formaszegényesége a Rábaközre emlékeztet.

A kistáj a Gyöngyös vízgyűjtő területe, melynek mellékágai a Baláta-patak, a Borzó-patak, a Perec-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 Gyöngyösi-sík nyugati peremén futó Perintet tápláló vizek is fakadnak.

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

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI JELLEMZŐK

Vas megye laksűrűség szempontjából a középmezőnyben foglal helyet, mivel az ország 12. legsűrűbben lakott megyéje (76 fő/km²). Településhálózat szempontjából az átlagosnál sűrűbb, a 100 km²-re jutó települések száma 7 db. A megye összesen 216 településéből 13 városi jogállású, amelyből Szombathely a legnagyobb település 78 ezer lakossal. Szombathely térségi dominanciáját is jelzi, hogy a megyén belül a második legnépesebb város Sárvár a maga 15 ezer lakosával.

A Szombathelyi járás Vas megyéhez tartozó járás 2013 óta. A 40 települést magába foglaló járás székhelye Szombathely, ahol a járás teljes népességének 70 %-a él. A járás vonatkozásában, a székhelyen kívül egyedül Vép (3.300 lakos) rendelkezik még városi jogállással.

Szombathely az ország tizedik legnépesebb városa és harmadik legsűrűbben lakott megyeszékhelye. A városi lakosság aránya jelentősen az országos átlag feletti. Vas megye lakosságának több, mint negyede Szombathelyen él.

A faluhálózat a népességszám alapján széles skálán helyezkedik el: a kis- és aprófalu dominálnak (200-1.000 lakos), van néhány közepes méretű (1.000-3.000 lakos) és egy nagy falu (>3.000 lakos), törpefaluk mindössze 2 akad. A 216 vasi település közül 131 lakónépessége nem éri el az 500-at. A

törpefalvak előfordulása Baranya után Vas megyében a leggyakoribb, ugyanakkor az országban itt élnek legtöbben kistelepülésen. Az 500 főnél kisebb lélekszámú települések a megye területén elszórtan helyezkednek el. A sűrű településhálózat kialakulása, elterjedése és fennmaradása természetföldrajzi, történelmi és gazdasági okokra vezethető vissza.

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

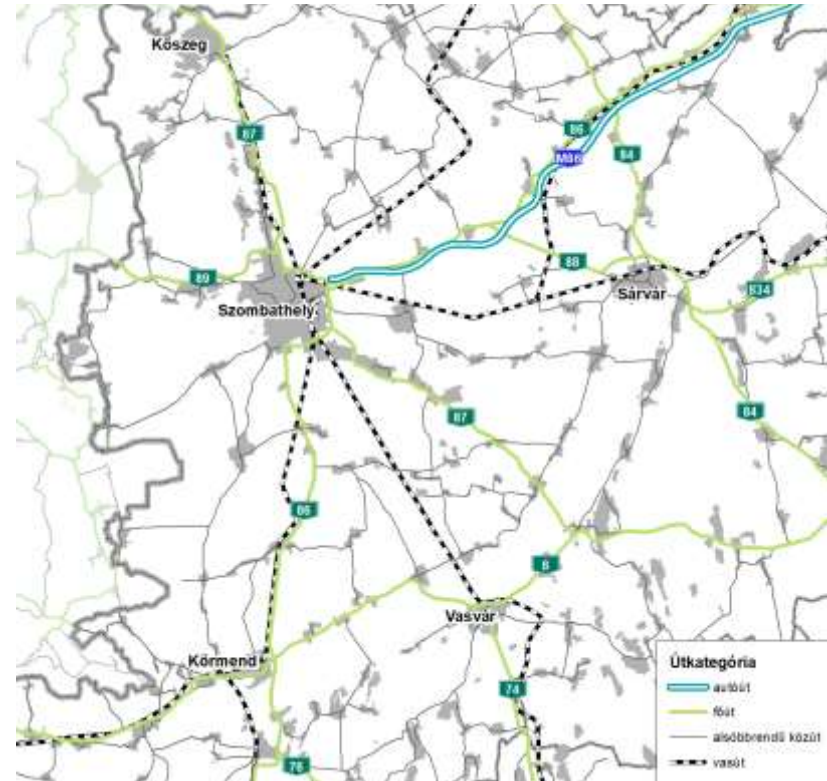
A városkörnyék úthálózata jellemzően, több forgalmi tengelyű terület. Szombathely, a megye központjaként az országos és megyei jelentőségű utak egyik gyűjtőpontja.

A várost keletről az M86 gyorsforgalmi úton lehet elérni, mely útvonal a város déli szélé mentén, 86. sz. főútként Kőrmend felé vezet tovább, ahol eléri a 8. sz. főutat. A 87. sz. főút északra Kőszeggel, míg dél-kelet felé több településen keresztül Kámnál csatlakozik a kelet-nyugat irányú 8. sz. főúthoz.



A város mobilitásban meghatározó nyugati irányú kapcsolatát a 89. sz. főút biztosítja, amely az ausztriai határátkelőt követően elérhetővé teszi Oberwart (Felsőőr) települést és környékét, majd az A2 osztrák autópályát.

Győr, Budapest és a keleti országrész elérhetőségének javítására Győr és Csorna között 2x2 sávós autópályát épült, illetve 2x2 sávossá bővült a Csorna-Szombathely közötti útvonal. A várost Nyugat-Európából osztrák oldalon az A2 autópályán, illetve az S31 gyorsforgalmi úton keresztül lehet elérni. (Tervezik, hogy a jövőben Szombathelyről 2x2 sávós utak érik el a jelzett autópályákat, ezáltal az érintett települések elkerülésével biztonságosabb és gyorsabb lehet a közlekedés.)



10. ábra Szombathely környékének jelenlegi közlekedési hálózata

A megye kisvárosai és a városi agglomerációba tartozó települések főútvonalakon érhetők el. Az országos főutak a város elkerülését is lehetővé teszik az átmenő forgalom számára.

SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZET

A város tengerszint feletti magassága kb. 220 m, területének nagy része síkvidéken fekszik, a dombokra felnyúló nyugati városrészek kivételével a városon belül nincsenek jelentős szintkülönbségek. A város környezeti állapota kedvező, köszönhetően az Alpokhoz közeli elhelyezkedésnek, a nehézipar alacsony részarányának, valamint a kedvező infrastrukturális ellátottságnak egyaránt.

A megyeszékhelyet ma is több fontos országos közút éri el. A várost érintik a 87 és 89 sz. országos jelentőségű közutak, valamint a 86 sz. főút, mely E65 jelzéssel az európai közlekedési hálózat részét képezi. Belföldi és nemzetközi szerelvények egyaránt befutnak vasútállomására.

Szombathely egyike hazánk legrégebbi településeinek, mai képe a mintegy kétezer éves szerves és folyamatos fejlődése során alakult ki. A város mai képét igazán a XIX. és a XX. század fordulójának időszaka alakította, amikor kialakult a belváros mai képe, tervszerű városfejlesztés és rendezés révén. Trianon Szombathelyet határ menti várossá tette, ahová az 1960-as évekig csekély központi fejlesztés és beruházás érkezett. Az 1960-as években kezdődött meg az iparosítás és a vándorlás révén megnőtt a város lélekszáma és elindította a többszintes lakótelepek építését.

Szombathely jellegzetesen nyugati típusú arculatú város, melyet a horizontálisan sűrű, vertikálisan pedig tagolt, s összességében városias arculatú beépítés jellemez. A városközpontot közepes, a tömbös beépítésű lakótelepeket közepes és magas, míg a külső lakóterületeket és a belváros széleit alacsony beépítés jellemzi. Szombathelyen a fésűs, falusias beépítést kivéve mindegyik típus előfordul, jelentős az aránya a zárt beépítésnek. Napjainkban terjed a családi házas beépítés, és örömdetesen beépülnek a városközpont foghíjai is.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

A Belváros a 2000 éves városi múlt, a hozzá kapcsolódó szellemi és kulturális örökség anyagi hordozója. Jó állapotban megőrzött, rendeltetésszerűen használt építészeti öröksége által meghatározott történelmi városmagja, a határon átnyúló vonzású nagyvárosi szolgáltatásokat nyújtó városi élet központja. A város kulturális és gazdasági funkcióinak térbeli rendje és működése szempontból városszerkezeti fő tengelyét a Berzsényi és Mindszenty tér, a Fő tér és az akadálymentesen gyalogosan is átjárható, a Szent Márton zárandokút vonalába illeszkedő Szent Márton út láncolata alkotja. A történelmi városmaghoz kapcsolódik bővítésének a Király utca és a vasút között a XIX. század végén, a XX. század elején, az urbanizáció hőskorában kialakított területe, amely funkcionális szempontból már a XXI. század elejére a Belváros szerves részévé vált.

A városmag jól funkcionáló városi szövete, az árnyékot adó, vízpárát-, oxigént előállító fákban, fasorokban, facsoportokban gazdag, a mikroklímát kedvezően befolyásoló zöldfelületek, a Perint rehabilitációjának eredményeként és a Gyöngyös által adott lehetőségek kihasználása révén hozzájuk kapcsolódó vízfelületek, valamint a közterületek és az épületek építészeti-műszaki kialakítása során használt korszerű anyagok és építési eljárások eredményeként a városrész sikeresen áll ellen a klímaváltozás és a globális felmelegedés kedvezőtlen hatásainak. A telektömbjei belsejének nagy része összefüggő parkosított zöldfelület. A történelmi városmagban élők, az itt dolgozók és az itt működő szolgáltatásokat igénybe vevők személygépjárműveinek parkolását a környező utcák biztosítják, ugyanakkor a Belváros Fő tere és hozzá kapcsolódó utcaszakaszai kizárólag gyalogosok és kerékpárosok számára járható. A városközpontot a városrészekkel jól funkcionáló, közösségi közlekedési rendszer kapcsolja össze.

A városrész funkcióját tekintve, elsősorban vegyes területfelhasználás a jellemző, amely vonzó a lakosság, a szolgáltatásokat nyújtó és ingatlanbefektető vállalkozások részére, emellett fontos intézményi, kereskedelmi, kulturális, közlekedési funkciók (vasútállomás) helye.

LAKÓTERÜLETEK

INTENZÍV BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTELEPEK

Az intenzív beépítésű lakótelepek a következők: *Derkovits lakótelep, Oladi lakótelep, KISZ lakótelep, Joskar Ola lakótelep*. A lakótelepek jellemzően jó közlekedési kapcsolattal rendelkeznek, szervesen kapcsolódnak a város többi részéhez. Biztonságos, élhető, sokszínű intézményrendszerrel és ellátással, gondozott zöldfelületekkel, megújított, korszerű lakóépületekkel rendelkező lakóterületek. Az itt lakó, dolgozó, és az itteni szolgáltatásokat igénybe vevő népesség személygépjárművei nagy többségükben a közterületen kialakított parkolóállásokban vagy útpadka mellett parkolnak. Számos játszótér, park, illetve szolgáltatási intézmény (posta, gyógyszertár stb.) biztosít az itt lakóknak kikapcsolódási és üdülési lehetőséget.

KISVÁROSI BEÉPÍTÉSŰ LAKÓTERÜLETEK

A kisvárosi beépítésű lakóterületek: *Északi városközpont, Délnyugati városközpont, Kámon-Herény városrész*. A Belváros északi és déli irányú szerves folytatását jelentő Északi és Délnyugati városközpont dinamikusan fejlődő, megújuló városrész, sokszínű, regionális és városközponti funkciókat is ellátó intézményekkel, közcélú létesítményekkel. Jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkezik a Belváros a belső körút és a szomszédos városrészek felé, a gépjármű forgalom mellett egyéb közlekedési eszközök és közösségi közlekedés révén. Funkcionális jellemzői és magas építészeti-műszaki színvonalon kialakított városi szövete révén a Belváros, az Északi és a Délnyugati városközpont együtt Szombathely városközpontját alkotja.

KERTVÁROSI BEÉPÍTÉSI LAKÓTERÜLETEK

Rigóvölgy – Új városliget – Közép-hegy városrész; Oladfalva – Oladi plató városrész; Nárai úti – alsóhegyi úti lakóterület; Újperint – Petőfi telep városrész; Éhen Gyula kertváros; Zanat városrész; Minerva – Stromfeld lakótelep

A lakókörnyezet komfortos, rendezett és állandóan megújulni képes, a kertvárosi városrészeket többnyire jól szolgálja a korszerű közösségi közlekedés.

Az Oladi plató új kertvárosias lakóterülete a családi házas és villa jellegű kertvárosi beépítés lehetőségét kínálva vonzó lakóhely. Infrastruktúrája helyenként fejlesztésre szorul (útburkolatok, járda állapotok), illetve közlekedési kapcsolatainak javítása (kiemelten a közösségi közlekedés kapcsán) is szükséges annak érdekében, hogy jobban integrálódjon a város szerkezetébe.

Újperint városrész jellemzően kertvárosias és falusias beépítés jellemzi. A városrész jól prosperáló ipari gazdasági területe (BPW) a térségi által alkotott Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központba tömörülő vállalkozás egy európai szintű regionális HUB (gazdasági csomópont) térségben. A fejlesztések révén korszerű, magas technológiájú logisztikai és gyártási központ működik, amelynek fejlesztésére déli irányban szabad területeket biztosít a város.

A városmagtól elkülönülve helyezkedik el Zanat, valamint Petőfitelep, melyek szervesen nincsenek összenőve a városi szöveggel, mint pl. Szentkirály – Bogát városrész.

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

A város felszíni vízfolyásai a Perint, a Gyöngyös (mely a városon keresztül egy mesterséges csatornában folyik), valamint az Aranyvölgy. Ez utóbbi táplálja a város nyugati részén lévő Csónakázó tavat, mely a Rigóvölgy – Új városliget – Közép-hegy városrészben helyezkedik el. A környező lakóterület harmóniában van és közvetlen kapcsolattal is bír a Csónakázó-tó körül kialakított városi rekreációs és sportterületekkel, így rendkívül kedvezőek a feltételek az egészségmegőrző, aktív életmódhoz.

IPARI GAZDASÁGI TERÜLETEK

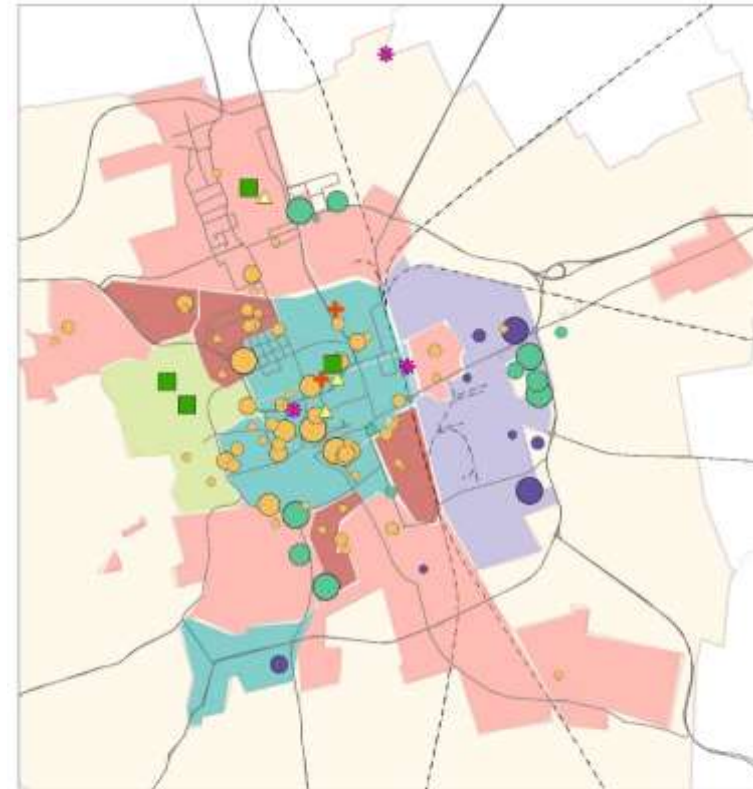
Ipari területek a város keleti és észak-keleti oldalán helyezkednek el, míg izoláltan az összefüggő iparterületekről, számottevő kiterjedésű ipari terület található (BPW Hungária Kft.) a város déli részén.

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

robosztus ipari fejlődést elindították, mint például a Schaeffler Savaria Kft. és az iQor Global Services Hungary 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 Zánati út a kereskedelmi, szolgáltató egységeket fűzi rendszerbe, és egyben lüktető közlekedési tengelye a városközpont felé. A Zánati úton kívül a belvárossal a kapcsolatot a Csaba utcánál kiépült felüljárón átvezető út biztosítja.

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 söptei 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.



Forgalomvonzó létesítmények Szombathely

Oktatás [tanulók száma]	Kereskedelem [szintterület m2]	Jelentősebb foglalkoztatók [létszám]
0 - 100	1000 - 2000	250 - 500
101 - 500	2001 - 4000	501 - 1000
501 - 750	4001 - 7000	1001 - 1500
751 - 1000	7001 - 9000	1501 - 2000
1001 - 2500	9001 - 15000	2001 - 3200

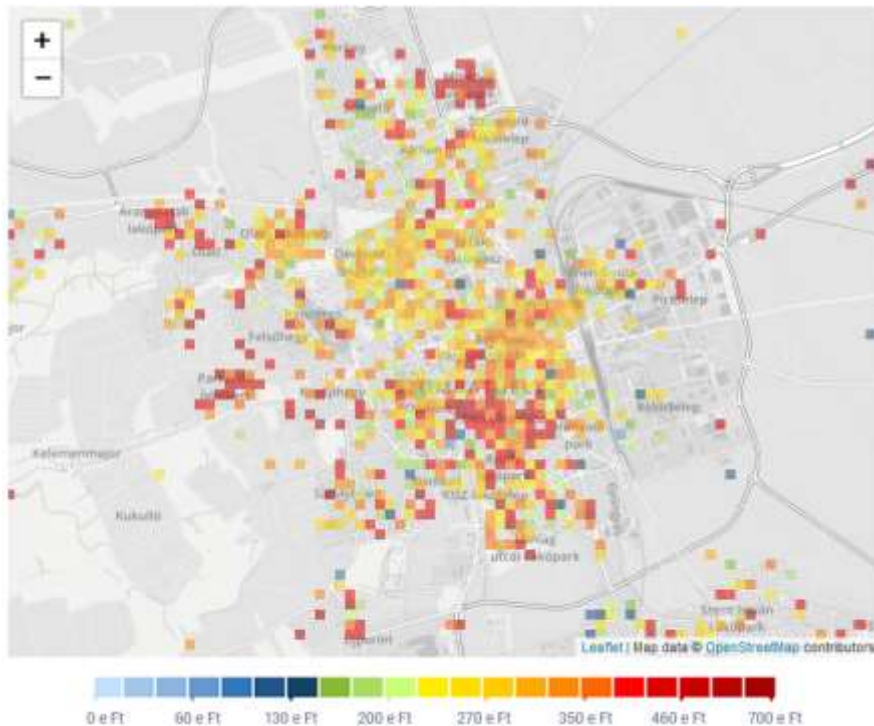
Egyéb
egészségügy
közlekedés
kultúra
sport és rekreáció
Városrész jellege
lakó: kisváros és kertváros
lakó: intenzív beépítésű
gazdaság
zöldterületek
vízgyűjtő

11. ábra Forgalomvonzó létesítmények Szombathelyen

INGATLANÁRAK ALAKULÁSA

Az ingatlanok értéke megmutatja, hogy az adott környék milyen életszínvonalú lakosokkal rendelkezik.

Az ingatlan hirdetési árak alapján a drágább lakások a Dél-nyugati városközpontban találhatóak, amely a város felsőoktatási, egyetemi központja, amely fiatalos lendületével és tudásával kreatív, megújulni képes területe a városközpontnak. Ezen felül Olad és Minerva területén a magas számú újjépítésű ingatlanok miatt, míg a Homok utca végén található új építésű ingatlanok árai kimagaslók.

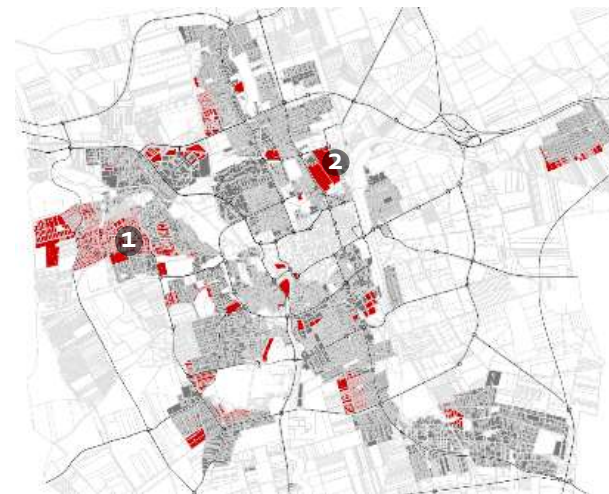


12. ábra Az értékesített ingatlanok ára m²-re vetítve (forrás: <https://www.ingatlanet.hu/statisztika/Szombathely>. 2022. január)

TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

LAKÓTERÜLET FEJLESZTÉSEK

Lakóövezet fejlesztés a város több területén tervezett szétszórtan, jellemzően a lakóövezetek külső peremén. A város nyugati oldalán, Olad Plató területén, a térképen 1. számmal jelölt területen (Wimmer Ágoston-Pálos Károly-Síp – II. János Pál u. által határolt tömb) nagyobb kiterjedésű újonnan beépítésre szánt lakóterület található, melyre a Szabályozási terv kertvárosi beépítést engedélyez.



13. ábra Lakóövezetek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi lakóterületek; piros: tervezett lakóövezetek)

A kijelölt területeken a közutak kiszabályozása és a telekkiosztás (közel 500 db telek) részben megtörtént, azonban kiemelő, hogy ezen a területen a belső közúti infrastruktúra fejlesztése, valamint a külső közúti elérhetőség kiépítése megoldandó feladatként jelentkezik.

A város távlati elképzelése között szerepel még a 11-es Huszár úti volt laktanya barnamezős terület lakóövezeti fejlesztése (térképen 2. sz. terület).

GAZDASÁGI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE

Az új zöld mezős ipari beruházások koncentrált megvalósítása az (részben Söpte közigazgatási területére eső) Északi Iparterületen (3. sz. terület) és a Sárdi-ér utcai délkeleti ipari területen (4. sz. terület) tervezett.



14. ábra Ipari Gazdasági területek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi gazdasági ipari területek; sötét lila: tervezett gazdasági ipari területek)

Az Északi Iparterületen jelentős beépítés kezdődött a Schaffler beruházással. Az iparterület fejlesztés közvetlen környezetében tervezik megépíteni a 87-89 sz. főút új elvezetését. A terület-fejlesztés hatására 2021-ben a közigazgatási határ módosult, továbbá Söpte irányába is várhatóan újabb területek lesznek érintettek.

Az ITS-ben külön akcióterületként került lehatárolásra a terület, ahol a versenyképesség fokozása érdekében

újabb ipari létesítmények megvalósítására alkalmas iparterületek kialakítása az irány. A Rendezési terv kezeli a fejlesztési irányt, amelyet Gip (gazdasági iparterület) kategóriába sorol. Az érintett területen jelenleg mezőgazdasági funkció található.

A város keleti részén található egybefüggő iparterület déli terjeszkedését a Rendezési terv támogatja, a Szabályozási tervben 86 sz. főút és a Sárdi-ér út által körülhatárolt területen Gip kategória került kijelölésre.

KERESKEDELMI TERÜLETEK FEJLESZTÉSE

A környező belső és külső oldalán helyezkednek el a térségi és megyei szintű ellátást szolgáló nagy alapterületű kereskedelmi, szolgáltató egységek.



15. ábra Kereskedelmi területek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi kereskedelmi területek; világos lila: tervezett kereskedelmi területek)

A Rendezési terv elképzelései alapján a 86. sz. főút és a Külső-Zanati út által közrezárt területen (5. sz. terület) lehetséges nagyobb léptékű kereskedelmi létesítmények fejlesztése. Továbbá a Körmenyi út környékén már most is jelenlévő kereskedelmi területek kerültek kijelölésre, illetve fejlesztésre.

TÁRSADALMI HÁTTÉR

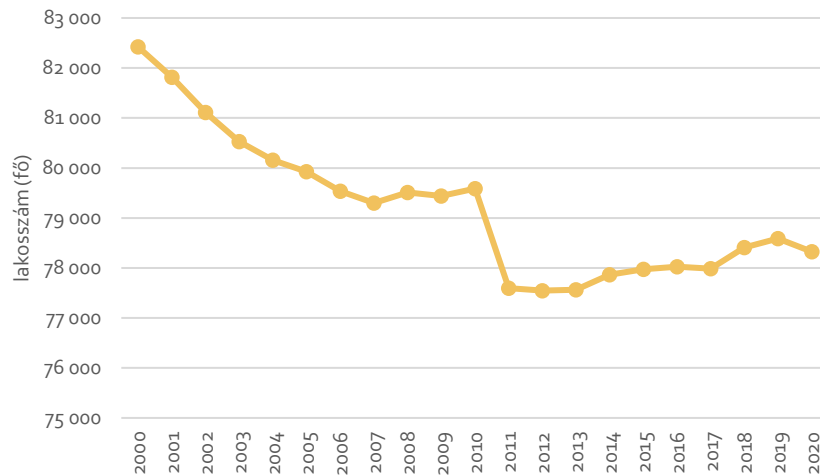
DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

NÉPESSÉGSZÁM

Vas megye közel 250 ezer fős népességének 30 %-a Szombathelyen lakik, míg közel 110 ezer fő él a Szombathelyi járásban.

Szombathely járásban a megyeszékhelyet leszámítva, a 3.000 főtől egészen a 100 fő alatti települések találhatóak meg. A legnagyobb lélekszámú települések (Vép, Ják, Gencsapáti, Táplánszentkereszt és

Torony) lakosságszáma, melyek 2.000 – 3.200 fő között alakulnak, de még így is messze elmaradnak Szombathely lakosságszámától. Néhány 1-2 ezer fő közötti településen túl, a járás településeinek nagy része 1.000 fő alatti község. A megyei jogú városon kívül, egy db városi jogállású település található (Vép), a többi község.



16. ábra Lakónépesség száma az adott év végén (a népszámlálás végleges adataiból továbbvezetett adat)

Szombathely népességszáma stagnál, mely a csökkenő megyei adatokhoz képest kedvezőbb. Az élve születések és halálozások száma szintén stagnál, azonban a halálozási adatok (~900 fő) minden évben meghaladják az élve születések (~600 fő) számát, így természetes fogyásról beszélhetünk.

A környező települések közül, természetes szaporodás mutatkozik Narda, Sé, Náriai, Vasszilvagy településeken, míg jelentős csökkenés tapasztalható Acsád, Sorkikápolna, Táplánszentkereszt településeken.

A belföldi oda- és elvándorlások száma az elmúlt években egyaránt jelentősen nőtt. A vándorlási egyenleg (belföldi) Szombathelyen pozitívan alakult az elmúlt években, tehát a városba beköltözők száma meghaladta az elköltözők számát. 2020-ban a bevándorlók száma 4.269 fő, míg az elvándorlók száma 4.227 fő volt.



17. ábra A megye, a járás és a város lakosság változása 10 év vonatkozásában

Az elmúlt 10 évben a legnagyobb népesség-nyereséget Náriai település érte el, ahol közel 200 fővel nőtt a lakosságszám. Ezt követi Torony 100 fővel, majd Szentpéterfa 50 fővel és még pozitívan alakult Dozmat, Rum, Felsőcsatár, Kisunyom, Vát, Rábatöttös, Vasasszonyfa és Horvátlovó települések lakosságszáma is. A népességnövekedés köszönhető az agglomerációs folyamatoknak, vagyis a fiatal családok megyeszékhelyről való kiköltözéseknek, jellemzően a jó közlekedési kapcsolatokkal rendelkező településekre. A legnagyobb népességcsökkenés a lakosságméretnek megfelelően 1.266 fővel Szombathelyen tapasztalható, de 100 fő feletti népességcsökkenés volt tapasztalható Gencsapáti, Vasszécseny és Balogunyom településeken.

KORSZERKEZET

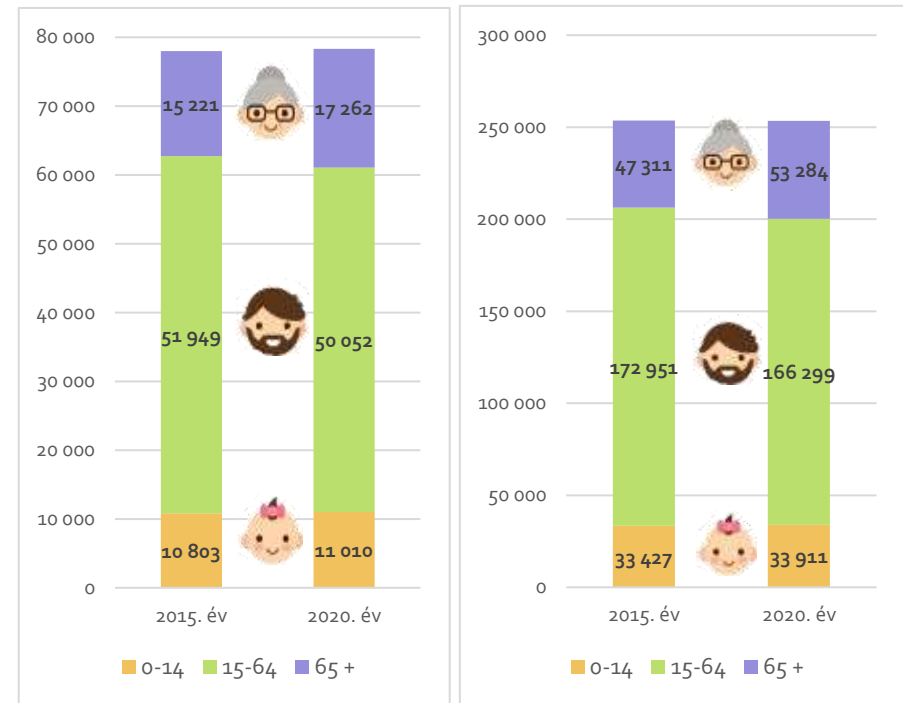
A járási településeket tekintve, a legfiatalosabb korszerkezetű település Náriai, ahol 20 % feletti a 0-14 év közöttiek aránya; míg 16 % feletti Dozmat, Meszleny, Torony, Gencsapáti és Ják településeken. Szombathelyen a fiatalok aránya 14,1 %. A járásban általánosságban (ahol 13,8 % az átlag érték) a fiatalok aránya finom növekedése észlelhető 2014 óta.

Szombathelyen az 15-64 évesek aránya 63,9 %-ot tesz ki, mely az országos trendeknek megfelelően sajnálattal csökken. A járásban ezen korcsoport aránya kimagasló Horvátlövőn (75 % feletti), míg 70 % feletti Csemeszkopács és Perenye településeken.

Az időskorúak magas aránya, vagyis a 65 év felettiek jellemzően a járás külső peremén lévő településeken kimagaslók. Nagy arányú előregedés jellemzi Acsád és Zenye településeket.

Szombathelyen is magas (22 %) az idős korcsoport aránya, hasonlóan más megyei jogú városokhoz (Zalaegerszeg 24,4 %, Nagykanizsa 23,3 %).

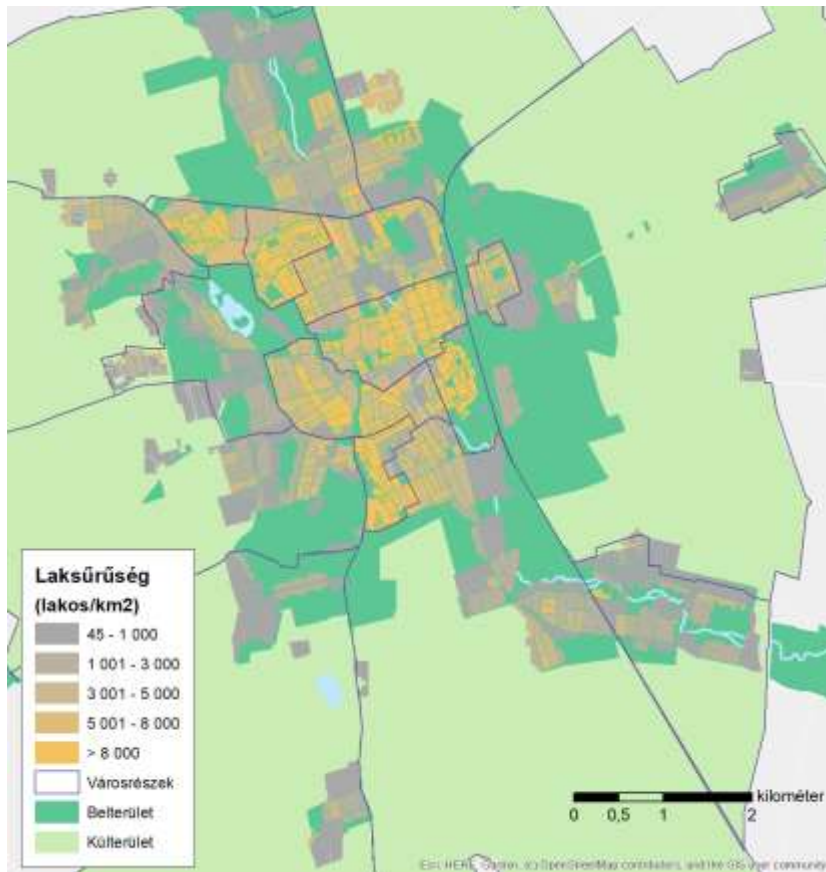
Szombathelyen 2020-ra a fiatalok száma öt év alatt közel 200 fővel nőtt, míg az aktív korúak száma mintegy 1.800 fővel csökkent. Az idősebb korosztály száma ezzel szemben több, mint 2.000 fővel nőtt, mely annak köszönhető, hogy a demográfiai folyamatok hatására többen léptek ebbe a korcsoportba.



18. ábra Szombathely (bal oldali ábra) és Vas megye (jobb oldali ábra) népességének korcsoporti bontása (fő)

LAKSÚRÚSÉG

A mobilitás szempontjából fontos adat a laksűrűség, ami Szombathely esetében átlagosan 800 lakos/km². A legsűrűbben lakott településrészek – mint azt az alábbi ábra is szemlélteti – a belváros kivételével (csökkenő sorrendben) a lakótelepek: Oladi ltp. (25.452 lakos/km²), Derkovits ltp. (24.400), Stromfeld ltp. (20.324), Belváros (12.788), Joskar-Ola ltp. (19.782), KISZ ltp. (14.216) és Éhen Gyula lakótelep (6.009).



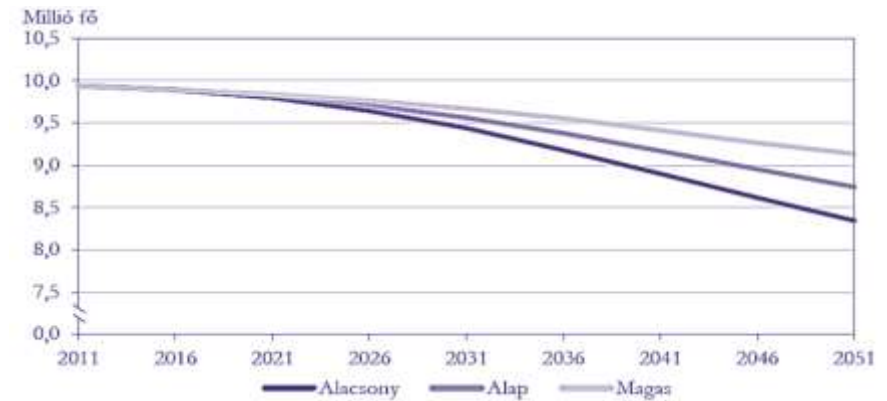
19. ábra Szombathely városrészeinek laksűrűsége

NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS

A népességszám jövőbeni alakulására vonatkozóan, a jelenlegi és várható társadalmi, gazdasági folyamatokkal összefüggésben, azokból kiindulva, valamint országos és járási szintű népesség prognózisokat vizsgálva az alábbi megállapítások tehetők.

ORSZÁGOS NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS

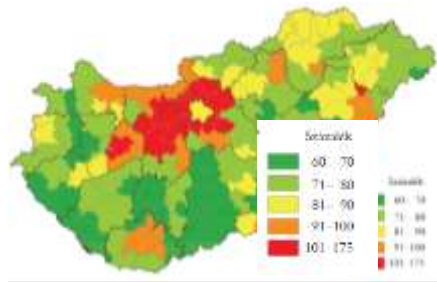
A Központi Statisztikai Hivatal (KSH) – részletes, területi felbontású előreszámítások felhasználásával – vizsgálta Magyarország lehetséges demográfiai jövőképét 2051-ig. A tanulmányban foglaltak szerint, a forgatókönyvek pesszimista esetben 8 millió 342 ezer fős, optimista esetben pedig 9 millió 138 ezer fős lakónépességgel számolnak 2051-re, az alap scenárió szerint pedig 8 millió 342 ezer fővel mely a 2011-es népszámlálási adatokhoz (9.931.925 fő) képest, 18 %-os csökkenést jelent.



20. ábra A népesség számának alakulása a három természetes népmozgalmi forgatókönyv szerint (forrás: KSH Területi Statisztika 2019)

Mindhárom forgatókönyv esetében elkerülhetetlen, hogy a korfa a fogyó társadalmakra jellemző urna alakot vegye fel 2051-re. A számítások emellett a korszerkezet jelentős eltolódását, az időskorúak eltartottsági rátájának a 2011. évi 25-ről 61–65 %-ra történő emelkedését is előre jelezték².

A KSH megyei szintű előrejelzés alapján³, Vas megyére, 2051-re 212,4 ezer fő népességet prognosztizál, mely a 2011-es adatokhoz (256.629 fő) képest 17 %-os csökkenést jelent.



A REALISTA SZCENÁRIÓ szerint, a város lakosságszámában kismértékű csökkenés lesz tapasztalható, 2050-re a lakosságszám várhatóan 73-75 ezer fő között alakul majd (~7-5 %-os csökkenés).

A városvezetés kiemelt feladatként kezeli a munkahelyek megőrzését, új munkahelyek teremtését, családok otthonteremtését és a városban élők életminőségének, komfortérzetének javítását. Ezen hatások érvényesülésével és a város gazdasági és oktatási szerepkörének további erősítésével, jelentős befektetők városba vonzásával az optimista scenárió szerint **Szombathely népessége 2051-re megtarthatja mostani 78 ezer fős lakosságát, de ez akár enyhe növekedési pályára is állhat.** Szombathelyet érintően a városi szintű népesség előrejelzés meghatározásakor az alábbi feltételezésekkel élünk:

- Mivel Szombathely térségében a szuburbanizációs folyamatok intenzitása alacsony-közepes, a továbbiakban sem várható a városi lakosság jelentős mértékű kitelepülése a környező településekre.
- A város elöregedése, illetve népességszámának csökkenése jelentősen alacsonyabb lesz a járás egészére vonatkozó prognózisban szereplőnél. Ez egyben azt is jelenti, hogy a járás további – elsősorban a kis lélekszámú – településeiben jelentős csökkenést előrejelző járási adatoknál is nagyobb mértékű lakosságszám csökkenésre kell számítani.

A csökkenés mértéke az egyes városrészekben különbözően alakul majd, de a városrészek vegyes területfelhasználásának köszönhetően igazán drasztikus népességváltozás egyik városrész esetén sem prognosztizálható.

Érdeemes megvizsgálni a szombathelyi városrészek népességszámának változása mellett az egyes kiemelt korcsoportokba tartozók számának várható alakulását is rövid-, közép- és hosszú távon, hiszen a közösségi közlekedés használói között utazásuk gyakori célja, ideje alapján az egyes korcsoportok alapvetően eltérő képet mutatnak.

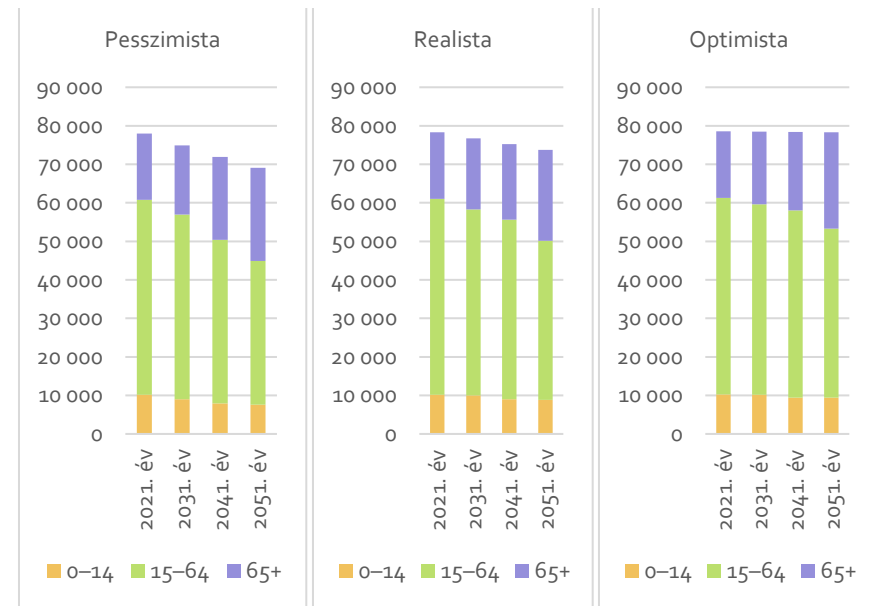
A társadalom elöregedése az előrejelzések szerint a vizsgált időszakban nem áll meg, sőt, az egyre kisebb létszámú termékeny korosztályból adódóan gyorsul is. A gyerekszám stagnálásával/csökkenésével

párhuzamosan a megélt életkor kitolódik, így a nyugdíjasok aránya emelkedni fog.

Szombathely lakosságán belül a 6-18 éves korcsoportba tartozók aránya az elkövetkezendő években is fokozatosan csökkenni fog. Ennek megfelelően a tanulók száma 2050-re pedig 80 %-a alá süllyed.

A hosszú távú előrejelzés szerint a mainál mintegy 2.500-al kevesebb általános- és középiskolai tanulóval lehet számolni Szombathely esetében.

Mivel a járás egészében még erőteljesebb csökkenés várható, így a bejáró tanulók számában is a járás átlagához hasonló mértékű visszaesés várható.



23. ábra Szombathely népességének korcsoportok szerinti bontása várhatóan 2021-; 2031; 2041 és 2051-ben - fő

A felsőfokú oktatásban résztvevők számának csökkenése kisebb mértékű lehet, hiszen, bár a hallgatókat legnagyobb arányban adó fiatal korcsoport létszáma folyamatos csökkenést mutat, a jelenlegi tendenciák alapján várható a felsőoktatásba bekerülő, illetve a képzéseket elvégző fiatalok arányának növekedése.

Hosszú távon a legnagyobb mértékű csökkenés az aktív (15-64) korosztály létszámában várható, a felnövő, egyre kisebb létszámú generációk miatt.

GAZDASÁGI HÁTTÉR

Vas megye gazdasági teljesítménye alapján az ország közepesen fejlett megyéi közé tartozik. Az egy főre jutó bruttó hazai termék mintegy 3,962 millió forintot tett ki 2020-ban, mely - Budapestet is figyelembe véve - az országos átlagnál rosszabb, azonban a nyugati országrészben viszonylag fejlett megyének számít. A megye gazdasági lemaradásának oka elsősorban az örökölten gyengébb iparosodottságnak, kedvezőtlen infrastrukturális adottságoknak és határmenti fekvésnek köszönhető.

Megállapítható, hogy a megye gazdaságában a Szombathelyi térségnek kiemelkedő a dominanciája, a megyeszékhely után a sorban a legerősebb ipari dominanciával jellemezhető Szentgotthárdi, Sárvári, majd a Celldömölki kistérség következik.

A 2x2 sávós M86 sz. gyorsforgalmi út befejezése által megvalósult a megfelelő közlekedési infrastruktúra megteremtése. Ez a fejlesztés összekapcsolta Szombathelyt a Győr és Budapest felé irányuló gazdasági vérkeringésbe. További fejlődést eredményezne az M86 folytatásaként M76 jelzéssel Zalaegerszegen át Keszthelyig épülő gyorsforgalmi út, mely az M7 autópályával is kapcsolatot teremt.

Szombathely a településen koncentráltan jelen lévő gazdasági erőforrásoknak – természeti, szellemi tőke, jelentős számú helyi vállalkozások jelenléte – köszönhetően magaslik ki a környező települések közül.

Szombathely gazdaságában hagyományosan fontos szerepet tölt be a mezőgazdaság és az ipar, azon belül is a feldolgozóipar. Az autóipari nagyvállalatok még mindig stabil lábát adják a város gazdaságának. A pandémia időszaktól eltekintve, a munkaerőpiaci mutatók kedvezően alakultak, munkanélküliség helyett bizonyos ágazatokban jelenleg is inkább munkaerőhiány áll fenn.

A város életében nagy jelentőséggel bír, hogy 2015-ben akkor NYME-SEK, jelenleg már ELTE-SEK jól képzett, külföldi tapasztalatokkal rendelkező oktatói gárdával, a városi és a megyei önkormányzat, illetve a helyi

nagyvállalatok teljes támogatásával elindította a duális gépészmérnök-képzést a városban. A duális képzésekben részt vevő térségi nagyvállalatok működésük és fejlesztéseik elengedhetetlen alapfeltételeként tekintenek erre a képzési formára.

VÁLLALKOZÁSI STRUKTÚRA

Szombathelyen az 1.000 főre jutó működő vállalkozások száma 177 db, mely mind országos, megyei és járási szinten kiemelkedő értéket mutat. Szombathelyen 2019-ben a működő vállalkozások száma 13.927 db volt, amely a megyében működő összes vállalkozás közel egyharmada.

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

A vállalkozások területi megoszlásában drasztikus átrendeződés nem történt. Szombathely vonzáskörzetébe tartozó települések között speciális helyzetben van a jelentős idegenforgalmi kapacitással rendelkező Sárvár és Bükfürdő, ahol a turizmusnak köszönhetően kimagasló a vállalkozás-sűrűség. A városban működő legjelentősebb külföldi tulajdonú nagyvállalatokat mutatja be az alábbi táblázat.

Cégnév	Létszám	Főtevékenység
Schaeffler Savaria Korlátolt Felelősségű Társaság	3.224	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása
TDK Hungary Components Korlátolt Felelősségű Társaság	2.191	Elektronikai alkatrész gyártása
Aptiv Services Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	2.100	Elektronikai alkatrész gyártása
BPW-Hungária Korlátolt Felelősségű Társaság	1.433	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása
Ivy Technology AMS Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	785	Ipari gép, berendezés javítása
Paccor Hungary Korlátolt Felelősségű Társaság	682	Műanyag csomagolóeszköz gyártása
iSi Automotive Hungary Kereskedelmi Korlátolt Felelősségű Társaság	423	Közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártása
FALCO Zártkörűen Működő Részvénytársaság	312	Falemezgyártás

5. táblázat Szombathelyi székhelyű nagyfoglalkoztatók létszámmal 2020 (forrás: OPTEN)

Szombathelyen jelentős arányú a kis (1-9 fős) létszámú vállalkozás, a nagyobb létszámú vállalkozások 1.000 főre vetített aránya pedig elmarad az országos átlagtól. A kis létszámú vállalkozások jelenlétének köszönhetően a városban megvalósuló nagyberuházásokat elsősorban külső cégek végezték.

FOGLALKOZTATÁSI SZERKEZET

A vállalkozások mérete szerinti megoszlást vizsgálva megállapítható, hogy megyén belül a nagyobb vállalkozások Szombathelyen koncentrálódnak. A város 7 db 500 fő feletti vállalkozás székhelyéül szolgál. A településen működő vállalkozások 90 %-a 1-9 fős létszámú kisvállalkozás és mikrovállalkozás.

A KSH 2020-ra vonatkozó adatai szerint Szombathelyen a munkavállalási korú népesség száma összesen 50.052 fő, ebből 1.663 főt tartottak nyilván álláskeresőként. Vas megye összes nyilvántartott álláskeresője ugyanebben az időszakban 5.318 fő volt.

2015 óta mindinkább jellemző, hogy adott egy felfutó munkaerő-piaci kereslet és az ezen kereslettel nem teljesen van szinkronban a kínálati oldal, így a legtöbb foglalkozás esetében egyértelmű túlkínálat jelentkezik az álláshelyekből, azaz a munkáltatók munkaerő-hiánnyal küzdenek a térségben. A munkaerőhiány a kisebb hullámzó jellegétől eltekintve tartósan jelen van a térségben. A legtöbb álláshelyet az üzleti jellegű szolgáltatások, könnyűipar, fém- és villamosipar, kereskedelem és vendéglátóipar, összeszerelők, járművezetők és mobil gép kezelők, takarítók, egyéb egyszerű szolgáltatások területén regisztrálnak.

2015-höz képest minimálisan ugyan nőtt a nyilvántartott álláskeresői száma, ugyanakkor továbbra is elmondható, hogy ennek mértéke 2019-ben is jóval az országos átlag alatti volt.

ÁGAZATI JELLEMZŐK, FŐBB FOGLALKOZTATÓK

Szombathely elsősorban ipari és kereskedelmi központ, a határ menti fekvés és a közlekedési csomópont miatt ugyanakkor fontos logisztikai centrum is. A város közvetlen gazdasági kisugárzása elsősorban a megyén

belül érzékelhető, ezen belül is leginkább a megyeszékhely 25 km-es vonzáskörzetében.

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.

Az ipari termékek és szolgáltatások felvevő piacai döntően külföldön találhatóak, mivel a termelésben meghatározó cégek kizárólag vagy többségben külföldi tulajdonban vannak. A város legnagyobb foglalkoztatója (3.224 fő) az évtizedes hagyományokkal bíró Schaeffler Savaria Kft., mely közúti jármű, járműmotor alkatrészeinek gyártásával foglalkozik. Emellett jelentős cégek még az Aptiv Services Hungary Kft. és a TDK Hungary Components Kft., amelyek elektronikai alkatrészek gyártásával foglalkoznak. Az építőipar területén a cégek elsősorban szaképítési feladatok ellátására specializálódtak, közülük minden negyedik villanyszerelési, minden ötödik épületgépészeti, és ugyancsak minden ötödik festési munkát vagy üvegezést vállal.

A nagy- és kiskereskedelem, elsősorban a nemzetközi üzletláncok letelepedése következtében tölt be fontos szerepet.

IPARI PARKOK ÉS EGYÉB IPARTERÜLETEK

A megye nyolc ipari parkja közül Szombathelyen mindössze egy található, mégpedig a Claudius Ipari Park. A város meghatározó vállalatai a park 185 hektáros területén helyezkednek el. Kivételt ma már csak a BPW Hungária Kft. képvisel. Az Epcos Kft. 2015. évi kiköltözése következtében a megüresedett városközponti üzemcsarnokok Szombathely MJV Önkormányzata tulajdonába kerültek.

A város ipari területei gyakorlatilag beteltek, újabb ipari fejlesztések helyszíne a Szombathely és Söpte közigazgatási területén fekvő, kb. 400 hektáros ún. Északi iparterület, illetve a SZOVA NZrt. tulajdonában álló Sárdi-ér utcai ipari terület lehet. Az Északi iparterület egy részének közművesítése már megtörtént, a Schaeffler csoport 2021. őszén nyitotta

meg ott új e-mobilitással foglalkozó telephelyét, majd a területen egy újabb beruházást jelentett be (logisztikai csarnok létesítése). A SZOVA NZrt. tulajdonában lévő Sárdi-ér utcai terület közművesítése megvalósult, a több mint 9 hektár területen kialakított mind a 9 ingatlan értékesítésre került.

A 2021-ben átadott Schaeffler beruházás az északi ipari park bővítésének mozgatórugójává válhat, még kb. 600 hektárnyi terület áll rendelkezésre északi irányban a további fejlesztésre. A gazdasági többletben állás elérése érdekében fontos, hogy a Szombathelyen működő autóiipari cégek mellé olyan, más iparágakban tevékenykedő nagyvállalatok is letelepedjenek, amelyek stabilabbá és szerkezetileg kiegyensúlyozottabbá teszik a város gazdaságát.

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 találhatók itt, melyek az egészségturizmusnak, öko-, aktív és falusi turizmusnak teret adnak. A Szombathelyen megtalálható programok, rendezvények, fesztiválok, műemlékek, múzeumok számos turistát vonzanak.

GAZDASÁGI PROGNÓZIS, GDP ELŐREJELZÉS

A város gazdasági fejlődése, a lakosok jövedelmi viszonyainak alakulása meghatározó jelentőségű a forgalom nagyságának, irányainak jövőbeli változását tekintve, közvetett módon pedig kihatással van a város népességszámának alakulására is.

A gazdaság fejlődésének és a közlekedési igények változásának előrejelzését átfogóan az egy főre jutó bruttó jövedelem, azaz a GDP adatok vizsgálata alapján lehet legjobban megtenni. Az elfogadott és a forgalmi becslésekben széleskörűen alkalmazott összefüggések szerint a forgalom nagyságának növekedése egyenesen arányos a GDP bővülésének ütemével.

A városi szintű GDP előrejelzés az alábbi feltételezésekre épül:

- a világjárvány (pandémia) időszakában a GDP további alakulására csak jelentős bizonytalanság mellett adható prognózis
- a hazai régiók fejlődési ütemében a fejlett és a kevésbé fejlett régiók között a 2020-as évektől egy kiegyenlítődési folyamat veszi kezdetét, amelynek eredményeképpen a növekedési ütem a régióban és a megyében is meghaladja az országos átlagot,
- a régióban és a megyében várható GDP növekedési ütem követi az országos trendeket, a válság utáni konszolidációs időszak magasabb növekedési üteme a 2030-as évektől mérséklődik
- Vas megye a régión belül vizsgálva folytatja az elmúlt években megkezdett felzárkózást, növekedési üteme évről-évre megelőzheti a régiós átlagot
- figyelembe véve, hogy a megyén belül a termelés és szolgáltatások Szombathelyen összpontosulnak, az feltételezhető, hogy a városban megtermelt GDP a közép- és nagyvállalatok arányában a régiós átlag felett alakul.

Mindezek alapján a GDP növekedési trendek régiós, megyei és városi szinten az alábbiak szerint alakulnak:

Az egy főre jutó GDP értékének növekedése Szombathely esetében a vizsgált időszakban folyamatosan magasabb lesz a megyei, illetve a régiós értékeknél, így a megyeszékhely (és agglomerációja), valamint a régió többi része közötti különbség folyamatosan nőni fog.

A növekedés mértéke várhatóan folyamatos növekedést mutat majd, Szombathely esetében megközelíti az évi 3 %-ot is. Várhatóan 2030 után a gyors növekedési ütem valamelyest mérséklődik, 2050-re évi 2 % körül állandósul.



3.3. SZOMBATHELY ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

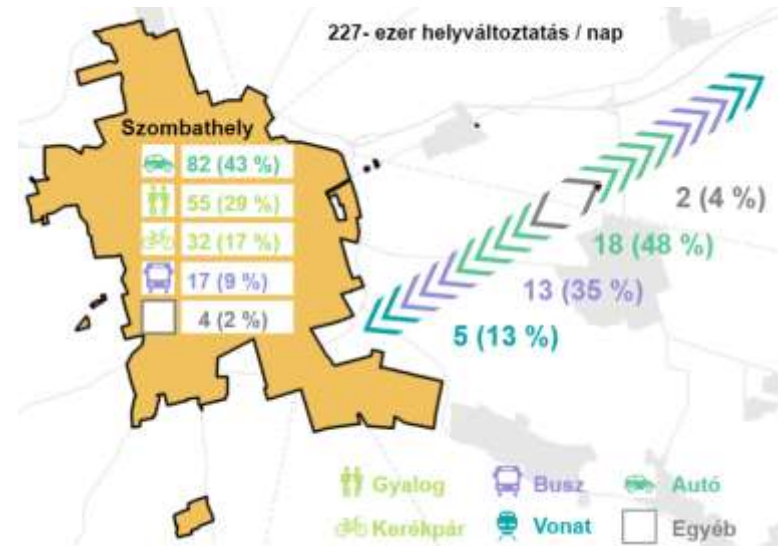
ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

A szombathelyi közlekedési rendszer legfontosabb feladata a városi lakosság mobilitási igényeinek, valamint a vonzáskörzet és a települések közötti közlekedési igények kiszolgálása. Ez a megyeszékhely területén - helyben és a Szombathelyre érkezők-indulók részéről - naponta összesen 227 ezer helyváltoztatást jelent.

Szombathely kicsivel több mint 78 ezer lakosa személyenként átlagosan naponta 2,6 helyváltoztatást végez. Ez a város területén belül napi közel 190 ezer helyváltoztatást eredményez.

Ebből több, mintegy 82 ezer helyváltoztatás egyéni gépjárművel (43 %), majdnem 55 ezer gyalogosan (29 %), több mint 32 ezer kerékpárral (17 %) történik és mindössze 9 % - mintegy 17 ezer utas - helyi és helyközi autóbusszal, illetve kicsit kevesebb mint 4 ezren (2 %) egyéb módú (motorkerékpár, taxi, céges busz, felnőtt roller, elektromos egykerekű stb.) közlekedést használ a városban (% a közlekedési módok közötti részarány).

A városhatárt átlépő utazások száma – az összes módot összeadva – összesen napi 38 ezer. Ennek jelentős részét annak a 30 ezer főnek az utazásai teszik ki, akik nem csupán eseti, hanem napi szinten ingáznak Szombathelyre.



24. ábra Szombathelyet érintő helyváltoztatások száma (ezer helyváltoztatás/nap) és részaránya (%) a városon belül, illetve a városhatárt átlépő közlekedés esetében

A VONZÁSKÖRZET KÖZLEKEDÉSI JELLEMZŐI

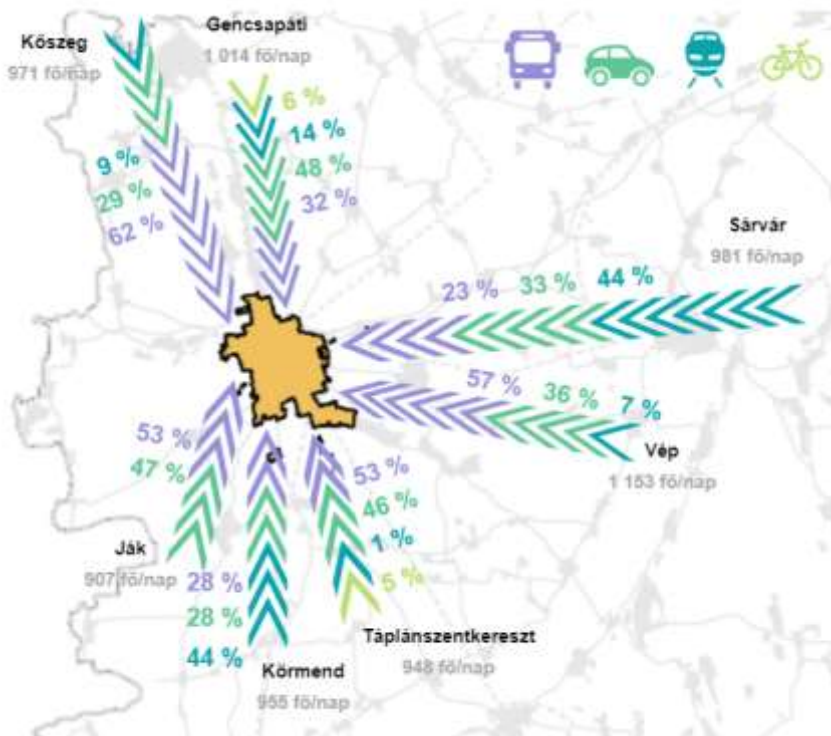
Az ingaforgalom forgalmi és területi jellemzőit a 3.2 fejezetben mutattuk be, így itt ezekre újra nem térünk ki.

AZ INGÁZÓK MÓDVÁLASZTÁSA

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 mértéket képviselnek az ingázásban (1 %).

Nagy különbséget mutat a tanulók és a dolgozók ingaforgalmú módváltása: **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).

A városból eljárók körében leginkább a gépjármű a meghatározó eszköz, 59 % ilyen módon ingázik. Főként a városból a munkába eljárók használnak autót (68 %), a tanulóknak mindössze 17 %-a utazik autóval (véltetően többségük utasként).



25. ábra Ingázási irányok és az ingázók közlekedési módváltása a Szombathely környéki főbb irányok és települések esetében

SZOMBATHELYEN BELÜLI MOBILITÁSI JELLEMZŐK

KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK TERÜLETI JELLEMZŐI

Az utazások területi megoszlását meghatározza a körzetek lakosszáma, valamint a munkahelyek és egyéb forgalomvonzó létesítmények száma és jellege. Ezek alapján nem meglepő, hogy a belvárosi körzetek kiemelkedő forgalmat generálnak.

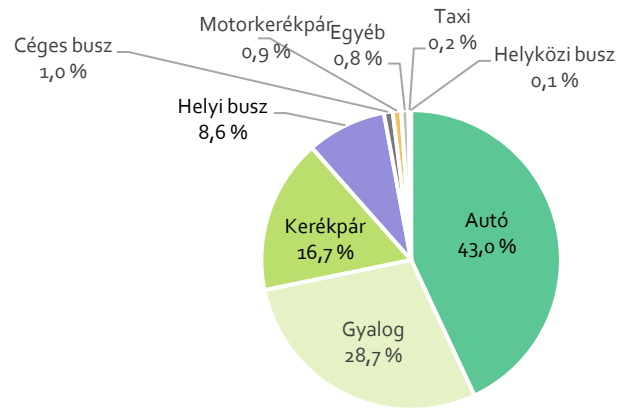
Ugyanakkor a napi kiinduló utazásszámot az adott körzet lakosságára vetítve már egyértelműen ipari és bevásárló területek emelkednek ki, amely körzetekben alig laknak, ellenben tevékenységük révén magas forgalmat vonzanak.

KÖZLEKEDÉSI MUNKAMEGOSZTÁS, MÓDVÁLASZTÁS

A szombathelyi lakosság körében az autó a domináns közlekedési mód, 43 %-ot tesz ki a városi modal-splitből. A lakosok kétharmada rendelkezik érvényes gépjárművezetői engedéllyel, 62 %-uknak saját autó is rendelkezésére áll. Aki autóba ül, többnyire munkába járási céllal teszi, más indok esetén alacsonyabb az autóhasználat aránya.

Az aktív közlekedési módok is fontos szerephez jutnak a város közlekedésében. A gyaloglást túlnyomórészt azok választják, akik vásárolni mennek egy közeli üzletbe, emellett néhányan szabadidejüket töltik sétával. A lakosság közel felének naponta van lehetősége kerékpárral menni, akik végül ezt a módot választják, többnyire munkába tartanak, vagy bevásárolni mennek.

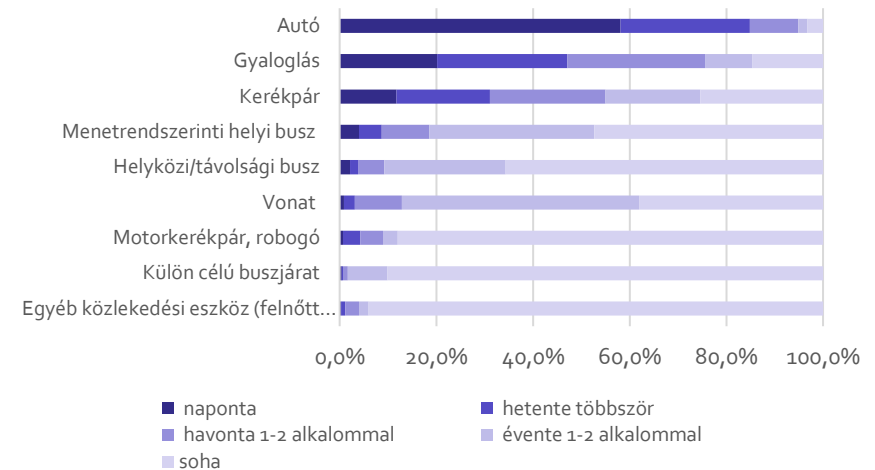
A közlekedési munkamegosztásban jelenleg aránylag kis szerep jut a helyi közösségi közlekedésnek. A helyi busszal megtett utazások aránya az iskolába járók körében a legmagasabb, közel 20 %, míg a jóval több utazást generáló munkába járás, illetve vásárlás esetében 5 %-nál is kevesebben választják a helyi járatokat.



26. ábra Közlekedési munkamegosztás a szombathelyi lakosság körében (forrás: Háztartásfelvétel 2021)

A módválasztás 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 partnerségi tervezés keretében a lakosság körében végzett online kérdőíves felmérés alapján – mely ugyan nem reprezentatív, de a magas kitöltésszám okán jó közelítéssel ad képet a városi mobilitási szokásokról – a fenti jellemzőkön túl kirajzolódik, hogy az autóval utazók nagyja elkötelezett a választása mellett és napi vagy heti többszöri rendszerességgel ül autóba, ezzel szemben pl. a helyi buszt választók között az alkalmi utasok vannak többségben, és kevesen vannak azok, akik rendszeres használói a helyi járatoknak.



27. ábra Az egyes közlekedési eszközök használati gyakorisága a Mobilitási kérdőív válaszadói körében

Szombathely közlekedési munkamegosztása frissebb adatok híján a 2011-es népszámlálás alapján hasonlítható össze más megyei jogú városok helyzetével. Területben és lakosszámban 7 hasonló méretű megyei jogú város (Kaposvár, Sopron, Székesfehérvár, Szolnok, Tatabánya, Veszprém, Zalaegerszeg) napi rendszerességgű 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.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Szombathely területén a napi 227 ezer utazás többségét a helyi lakosok teszik meg, de a valamivel több, mint 78 ezer fős népességen túl a város közlekedési rendszerének a vonzaskörzetből érkező 38 ezer fő rendszeres ingázót, valamint az alkalmi bejárókat is ki kell szolgálnia.

A különböző forrásból származó adatok (Forgalmi modell, forgalomszámlálások, Mobilitási kérdőív) **Szombathelyen mind az egyéni motorizált, azaz autós közlekedés túlsúlyára mutatnak rá.** A közösségi közlekedés használata a belvárosi és a lakótelepi lakosság körében magasabb, de még ezeken a városrészeken is a személygépjármű használat a meghatározó, összességében **a helyi közösségi közlekedésnek igen alacsony szerep jut a város közlekedésében.**

A városon belüli kerékpározás részaránya kifejezetten magas, és a gyaloglást is sokan választják úticéljuk eléréséhez, ezen arányok megtartása, további növelése hatékonyan tudja szolgálni a város közlekedési rendszerének fenntarthatóbbá tételét.

A bejárók körében a diákok használják nagy arányban a közösségi közlekedést, a munkába igyekvők közel fele autóval érkezik Szombathelyre, az eljárók körében pedig ennél is magasabb az autóhasználat mértéke.

Összességében az egyéni motorizált közlekedésnek jut elsődleges szerep a város életében, ezért is fontos különösen az aktív (gyalogos és kerékpáros) közlekedési módok körülményeinek kedvezőbbé tétele, a közösségi közlekedés versenyképességének javítása annak érdekében, hogy vonzó alternatívát jelentsenek, különösen az autót nagyobb arányban használó felnőtt korú lakosság számára.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

VASÚT

Szombathely vasúti kapcsolatai összesen hat irányban biztosítottak. Az országhatárt Ausztria felé északon a 15. sz. Sopron - Szombathely, délen a 21. sz. Szombathely - Szentgotthárd vasútvonalon lehet elérni. Kőszeg felé a 18. sz., Vasváron át Zalaszentivánra a 17. sz. vonal nyújt kapcsolatot. A várost kelet felé elhagyó, Veszprémen át Székesfehérvárra vezető 20. sz. vonalból Porpácán ágazik ki észak felé a 16. sz. vonal, melyen Csorna és Hegyeshalom irányába lehet eljutni.

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.



28. ábra Szombathely környékének vasúti személyszállítási térképe (forrás: MÁV-START Zrt.)

A várost a különböző irányokból érkező vasútvonalak az észak-déli tengely mentén szelik át. A vágányok a főbb városi közutakat és a keleti elkerülő főutat (86-os út) külön szintben keresztezik, de a városban belül vannak szintbeni átjárók is (pl. Söptei út).

„Kellene legalább plusz egy vasúti átjáró a Zanati út/Szent Márton utca tehermentesítésére.”

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.

„Elővárosi vasúti megállóhelyek létrehozásával (Ipari út - Schaeffler, Csaba utcai felüljáró) biztosítható lenne több ipari létesítmény elérhetősége, valamint az eljutási idők is jelentősen csökkennének. Az új megállóhelyeket érdemes lenne a helyi autóbusz-közlekedési hálózatba becsatolni.”

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.



A szombathelyi vasútállomáson összesen 7 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.

A 2016-ban felújított vasútállomási épületben 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 vasúti felvételi épülettől északra, a Vasút utcában egy 22 férőhelyes P+R parkoló is található, mely nem elégséges a forgalmi igények kielégítésére még úgy sem, hogy az állomási épület előtt, az Éhen Gyula téren is rendelkezésre állnak közterületi fizetős parkolóhelyek.

„Vasútállomásnál sokkal nagyobb P+R parkolóra lenne igény.”

Az épület menti B+R kerékpártárolók a többszöri bővítés ellenére kapacitásuk felső határán mozognak, annak ellenére, hogy mintegy 357 férőhely áll rendelkezésre. A vasútállomás kapcsolata a helyi közösségi közlekedéssel kifejezetten jó, mivel a helyi járatok többsége érinti a vasútállomást, illetve oda érkezik vagy indul (Éhen Gyula téren).

A vasútállomásról óránként indulnak közvetlen vonatok Budapestre, felváltva Győrön keresztül a Keleti pályaudvarra, illetve Veszprémen és Székesfehérváron át a Déli pályaudvarra. A vonatok menetideje Budapestre 2 óra 39 perc és 3 óra 17 perc között van, ami már versenybe szállhat a személygépkocsival történő utazás átlagosan 25 perccel rövidebb menetidejével, mivel egy fő esetén az útiköltséget tekintve kedvezőbb választás a vasút.

A győri irányban a 2 óránkénti IC vonatokat napi 8 pár Csornáig közlekedő személyvonat egészíti ki. A Veszprém felé közlekedő IC-k mellett 2 óránként (csúcsidőszakban sűrűbben, kb. óránként) személyvonatok közlekednek Celldömölkig, illetve a nyári időszakban Keszthelyre is indul napi két pár közvetlen vonat, így a vasúti kínálat a keleti irányban a legbővebb. A nyári szezonban további napi egy-két járatpár közvetlen kapcsolatot biztosít a Balaton északi parti településeivel.

Északi irányban Sopron elérését átlagosan 1-1,5 óránként közlekedő személyvonatok biztosítják, a kőszegi vonal személyvonatai pedig órás ütemes menetrend szerint közlekednek. Dél felé Zalaszentivánra 2 óránként indulnak interregió vonatok, ezen felül a vonalon napi 7 pár személyvonat is sűríti a közlekedést. Körmenden át Szentgotthárd irányába csúcsidőszakban 30-60 percenként, azon kívül 1-2 óránként közlekedik személyvonat, valamint napi egy pár nemzetközi járatral Graz is elérhető.



Fotó: GYSEV Zrt.

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 internetelérés biztosított. A regionális forgalomban minden motorvonat lehetővé teszi a kerékpárszállítást, járművenként - típustól függően - 2-6 db kerékpár szállítását biztosítva.

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.



HELYKÖZI AUTÓBUSZ

A megye autóbusz közlekedési rendszere a települési, elővárosi, kistérségi, elsődlegesen azok központjait, valamint ezeket a megyeszékhellyel összekötő hálózathoz áll, ami kapcsolódik a regionális szinthez, valamint az országos hálózathoz. A helyközi autóbuszokkal Vas megye minden településére biztosított a közúti közforgalmú eljutás lehetősége (kivéve Nemesmedvest). A főutak és a jelentősebb mellékutak mentén fekvő településeket számos járat érinti, ugyanakkor sok kisebb település csak betérőkkel szolgálható ki.

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.

56 km hálózathossz és 48 db megállópár (Szombathelyen belül)

69 db helyközi autóbusz (többségében szóló)

12,8 év átlagéletkor (2021)

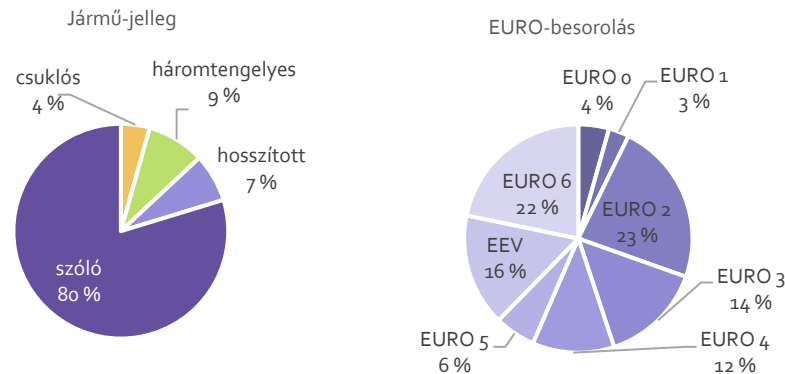
A szombathelyi helyközi közlekedés legfőbb eleme az autóbusz állomás, ami az Ady Endre téren, a városközpont nyugati szélén, számos oktatási és közintézmény közvetlen közelében található. Az állomás szomszédságában van egy parkoló, ami elsősorban a lakóterület érdekében épült, de az állomás környezetében külön P+R parkoló nem épült.

„Nagyobb P+R parkolóra lenne igény az Ady téri buszpályaudvarnál is.”



Az állomás területén az akadálymentesítés csak részben megoldott (a korábbi követelményeknek megfelelően) és a járműpark egy része sem alkalmas akadálymentes közlekedésre. A Szombathelyet és környékét ellátó helyközi járműállomány összetétele inhomogén, 2021. elején a 69 db-os flottát 20 különböző járműtípus alkotta, többségében szóló járművek.

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 szóló és 3 db új csuklós jármű állt forgalomba, ezek a korszerű autóbuszok 20-25 éves járműveket váltottak ki.



29. ábra Szombathely helyközi autóbusz járműállomány megoszlása jelleg és környezetvédelmi besorolás szerint (2021)

„A vidékről bejáró emberek érdekében a helyközi járatok menetrendjét igazítani kellene az ipartelepre közlekedő járatokéhoz és biztosítani kell az átszállás lehetőségét a város több pontján pl.: Ady-tér, Vasútállomás, Órásház, Piac megállóhelyeken!”

HELYKÖZI JEGYRENDSZER ÉS TARIFA

A helyközi közlekedés jegyárait egységesen, országosan a kormányzat határozza meg. A helyközi autóbusz és a vasúti közlekedés lényegében azonos, távolság alapú tarifarendszer mellett vehető igénybe (természetesen egyedi kiegészítésekkel, mint pl. a vasúti kocsiosztályok szerinti megkülönböztetés vagy az InterCity és gyorsvonati pótdíjak, melyek sok esetben a vasúti szolgáltatást drágábbá teszik ugyanazon vonalon).

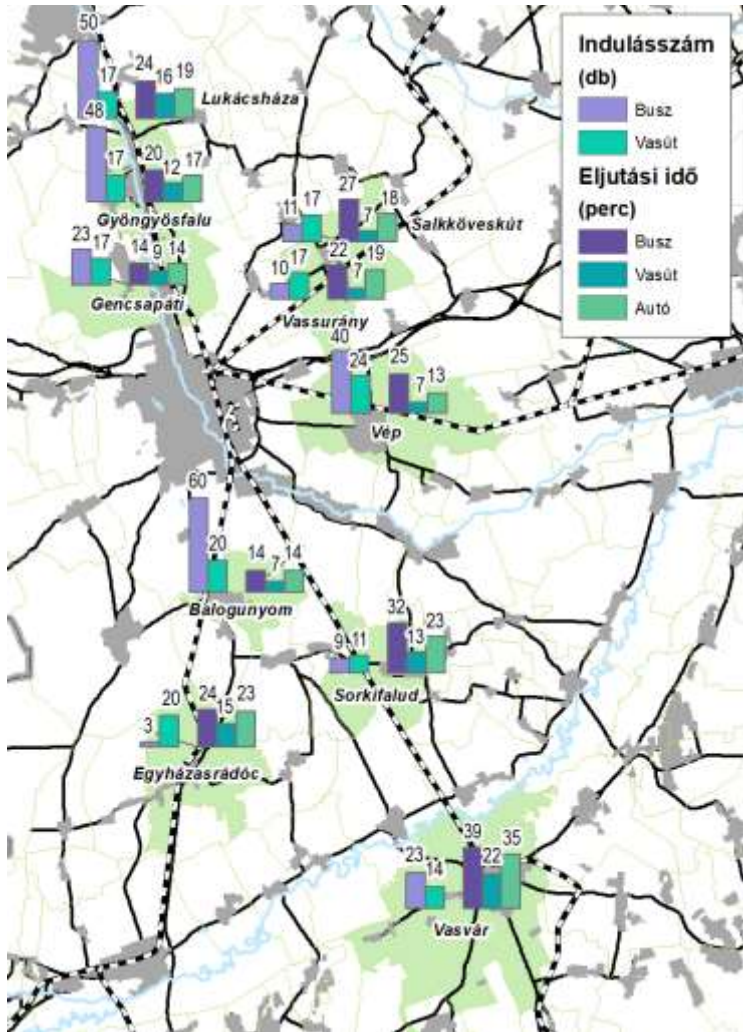
„Az önkormányzatnak bővíteni kellene a helyi tarifával igénybevehető helyközi járatok körét. Ezzel a helyi közlekedés finanszírozási háttere javulhatna.”

A VASÚT ÉS A HELYKÖZI AUTÓBUSZ SZOLGÁLTATÁS VERSENYKÉPESSÉGE

A vasúti és a helyközi autóbusszos közösségi közlekedési szolgáltatás összevetéséből az látszik, hogy a településszerkezetből és az út-, illetve vasúthálózat topológiai adottságaiból fakadóan a vasút a regionális (elővárosi) forgalomban nehezebben hozzáférhető.

A vonattal és helyközi autóbusszal is kiszolgált településekről Szombathelyre utazva a vasút menetideje a legkedvezőbb (az autónál is gyorsabb), ezt a helyzetet árnyalja, hogy a vasúti megállóhelyenként a településközponttól távolabb helyezkednek el.

A szolgáltatás időbeli kínálatát (napi járat-számokat) is figyelembe véve a vasút előnye csak 4 település esetén emelkedik ki (Salköveskút, Vassurány, Sorkifalud, Egyházasrádóc), egyébként a térbeli-időbeli adottságok miatt az autóbusszos szolgáltatás a meghatározó a megyeszékhely vonzáskörzetében, illetve helyenként a két közlekedési mód egymást kiegészítve működik (pl. Vasvár).



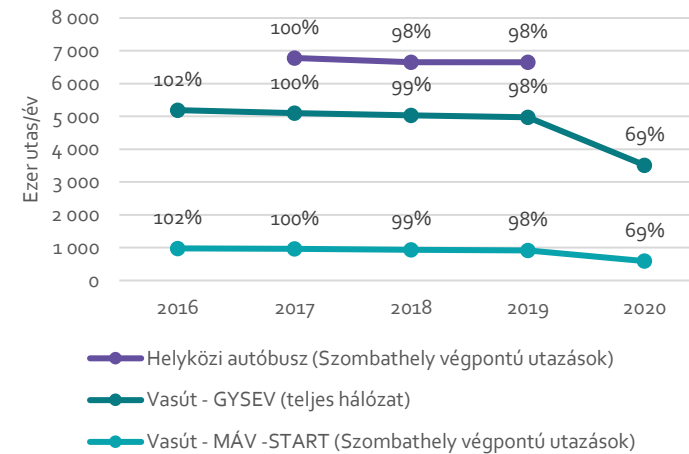
30. ábra Autóbuszos és vasúti napi járatszámok és menetidők összevetése a mindkét közlekedési mód által kiszolgált Szombathely környéki települések vonatkozásában

Nagyobb távolságokra vizsgálva már kevésbé egyértelmű az autóbusz versenyelőnye. Szombathely és Budapest között nincs közvetlen távolsági buszjárat, így ebben a relációban mind időben, mind a költségek tekintetében kedvezőbb választás a vasút.

UTASFORGALMI JELLEMZŐK

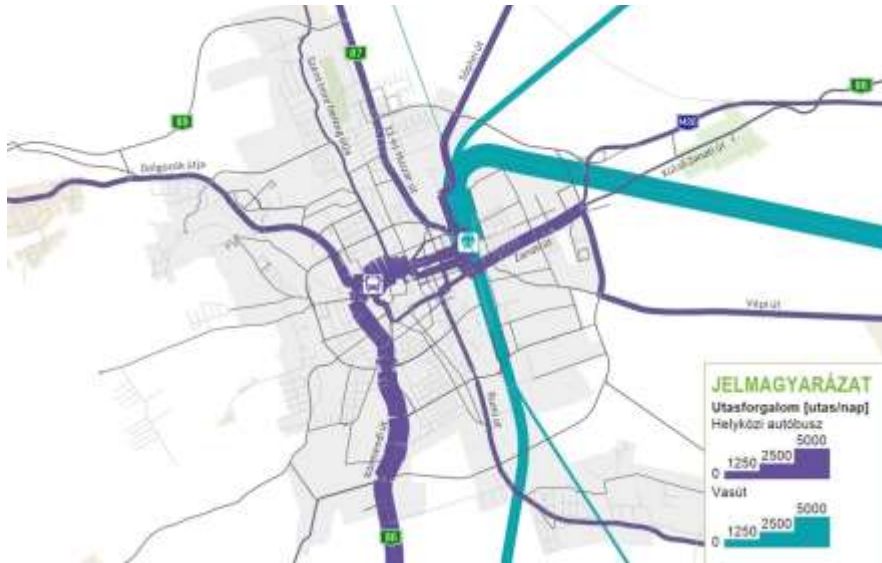
A város vonzáskörzetében a helyközi közlekedést tekintve az autóbusz közlekedése a hangsúlyosabb szerep, a vasút korábban bemutatott hátrányait az utasszámok is tükrözik.

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



31. ábra Jegyeladásból származó éves utasszámok

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.



32. ábra Helyközi buszos és vasúti utasforgalmi áramlatok Szombathelyen (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)

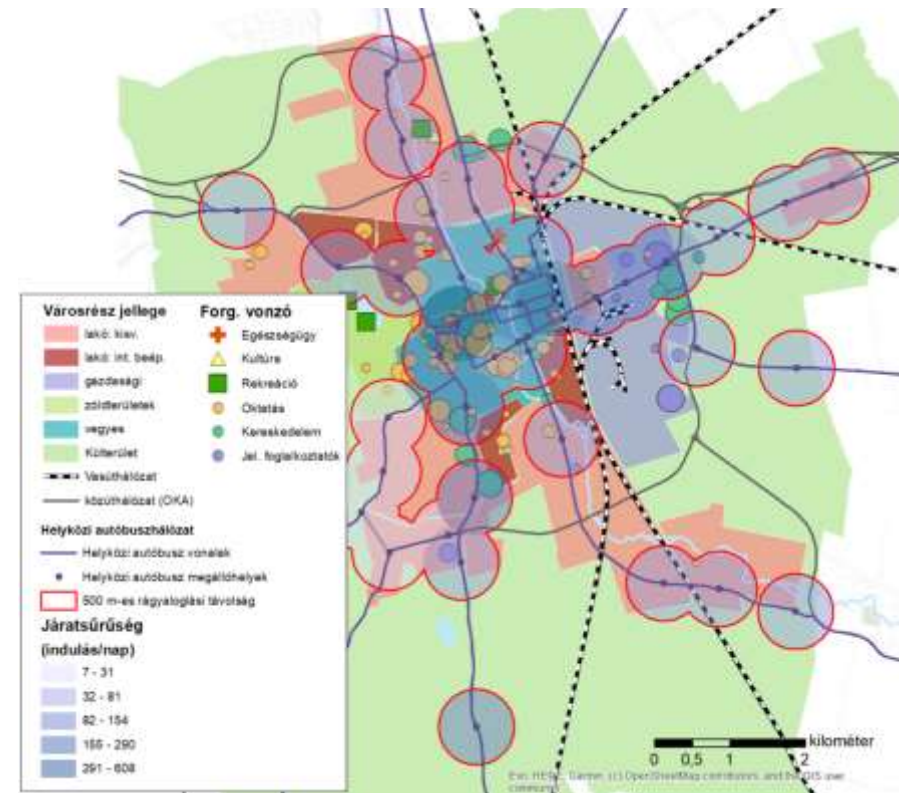
A helyközi autóbuszok a déli, balogunyomi irányban bonyolítják a legnagyobb forgalmat.

A város helyközi autóbusz állomása az Ady Endre téren naponta 6.151 utast szolgál ki, a helyközi járatok között átszállók aránya 12 %. A városból északi és keleti irányba közlekedő buszok érintik a vasútállomást is. Ez a másik helyszín, ahol jelentősebb helyközi buszos utasforgalom jelentkezik (~1.100 utas/nap).

A többi városon belüli helyközi megálló forgalma ettől jóval kisebb, közülük csak az Órásház, a Savaria Egyetemi Központ és a Piac megállók emelkednek ki, ahol ezeknél a megállóknál napi kb. 200-300 utas fordul meg. A helyközi járatok további 38 megállópárját sokkal kevesebben használják, egy-egy megállónál naponta ugyanis max. 120 utas száll fel vagy le.

"Integrálni kellene a tömegközlekedést: a távolsági buszpályaudvart is a vasútállomáshoz költöztetni, és onnan - részben a távolsági járatok felhasználásával - megoldani a helyi tömegközlekedést is."

A sok helyközi buszokkal kiszolgált megálló jól lefedi a várost, azonban az alacsony utasforgalmú helyszíneken a helyközi járatok megállításának felülvizsgálata indokolt lehet a menetrendi időnyereség érdekében.



33. ábra A helyközi közösségi közlekedési buszmegállók 500 méteres hálózati lefedettsége és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (saját szerkesztés)

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Szombathely vonzáskörzetében többségében az autóbusznak jut vezető szerep a városkörnyéki közösségi közlekedésben. Ahol azonban a vasút is elérhető, onnan a vonat menetideje a rövidebb a megyeszékhelyre, bár a vasútállomás nagyon sok településnél a település szélén van, azaz annak elérhetősége miatt az eljutási idők mégsem oly kedvezőek. Emellett **a helyközi buszok általában sűrűbben közlekednek, ezért a vasút nem mindenhol tud jobb alternatívát kínálni.** A két mód összességében megfelelő szolgáltatást nyújt a környező településekre.

A szombathelyi vasútállomás épülete, a környéki települések vasúti megállóinak kiépítettsége, felszereltsége, valamint a vonalak többségén közlekedő korszerű motorvonatok kellemes, vonzó környezetet teremtenek a vasúti utazáshoz, bár némi hiányosságként az akadálymentesen nem elérhető szombathelyi utasperonok említhetők.

Az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás megjelenésében és kialakításában a '60-as éveket idézi. A járműpark megújítása folyamatos, többségében már a kor követelményeinek megfelelő helyközi autóbuszok közlekednek. Az utasforgalom jelentős része az Ady Endre téri végállomáson kívül a városban néhány megállóra összpontosul, ugyanakkor a helyközi buszok a város számos pontján megállnak, az alacsony forgalmú megállók közül több létjogosultsága felülvizsgálatra érdemes.

A GYSEV Zrt. és VOLÁNBUSZ Zrt. között a kombinált jegyek megteremtését tartalmazó együttműködés kifejezetten előnyös az utasok számára. Egyes településekről, ahol a vasútállomás távol esik a központtól ugyanis ugyanazzal a kombinált jeggyel lehet utazni vonattal és átszállva helyközi autóbuszszal is. A kombinált jegy „Plusz” verziója lehetővé teszi Szombathely néhány helyi buszának a használatát is.

HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



SZOLGÁLTATÁSI JELLEMZŐK

Szombathelyen a helyi közösségi közlekedési szolgáltatást 2021. év végéig a VOLÁNBUSZ Zrt. biztosította. 2022. január 1-től 10 évre vonatkozóan a BLAGUSS Kft. látja el ezen közszolgáltatási feladatokat. A szolgáltatóváltás következtében lecserélődött a járműpark, továbbá a hálózat, menetrend és egyéb területeken is már év elejétől történtek, illetve még várhatók további változások a korábbi állapotokhoz képest.

2022-ben:

87 km-es autóbusz-hálózat

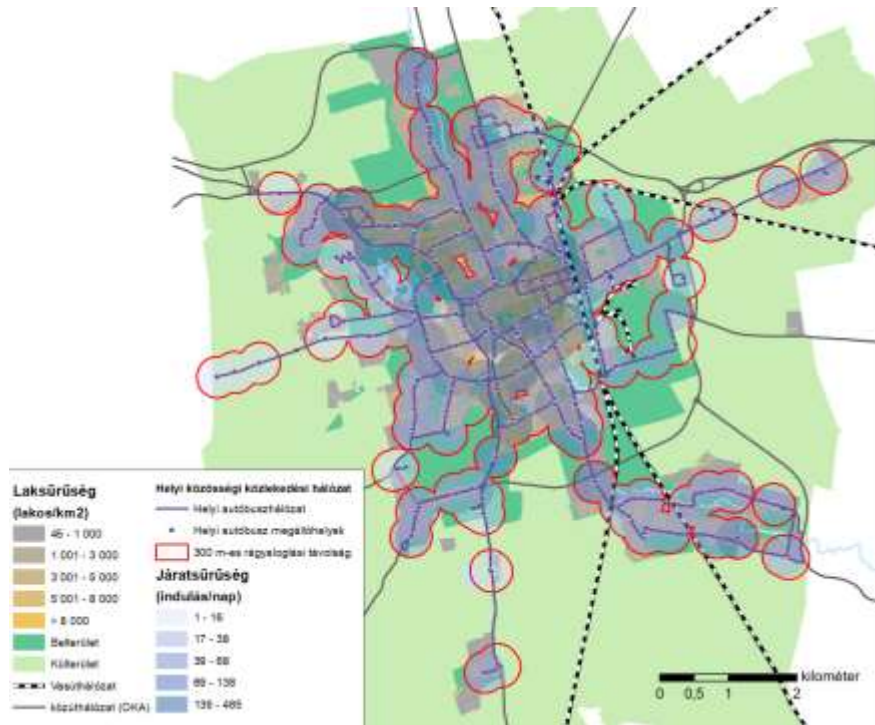
27 viszonylat, ebből 8 hivatásforgalmi

624 munkanapi indulás

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.

A hálózat középpontját képező 7 indító állással rendelkező helyi autóbusz végállomás közvetlenül a vasútállomás előtt, az Éhen Gyula téren, a belváros keleti szélén található. Ezen kívül a városközpont menti Ady Endre téri helyközi autóbusz állomásnál is két helyi járatnak (8-as, 23-as viszonylat) van végállomása.

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.



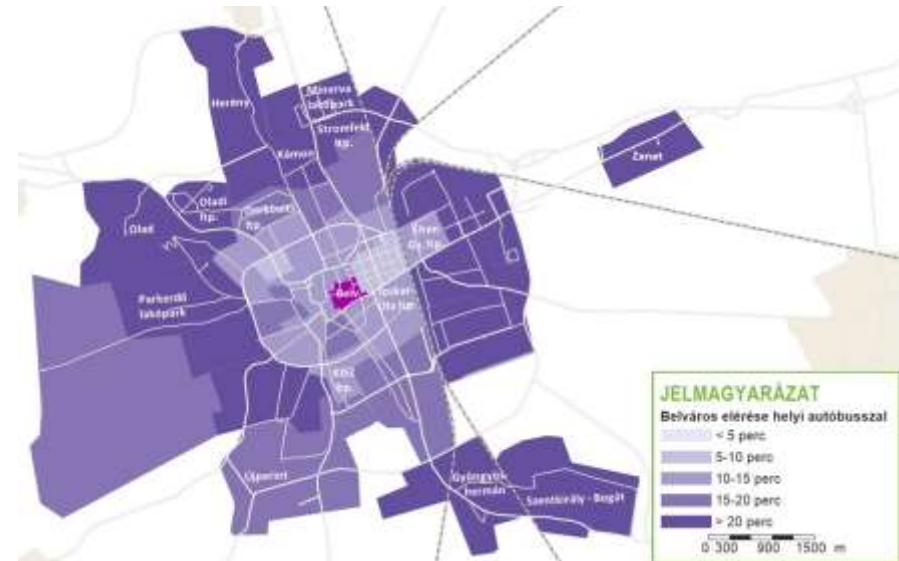
34. ábra A helyi közösségi közlekedési megálló hálózati lefedettsége (300 méter) és a megállóban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (saját szerkesztés)

Az újonnan beépített vagy beépítés alatt álló kertvárosi jellegű lakóterületeknél (pl. Oladi-domb, Parkerdei lakópark) a hálózat nem követi a város terjeszkedését, így ezeken a területeken a hosszabb rángalógás miatt a közösségi közlekedés még nem tud vonzó alternatívát kínálni, ezért ezen fejlesztések szükségszerűségként jelentkeznek az autós közlekedés nagy részének innen kiinduló kiváltására.

„Joskar Ola és Olad városrészek között nincs közvetlen összeköttetés.”

A belváros helyi busszal nagyrészt minden városrészből átszállásmentesen elérhető, azonban a külső városrészek között közvetlen eljutási lehetőség csak néhány esetben áll rendelkezésre, vagy

egyes szomszédos külső városrészek esetében is csak a belvárost érintő kerülő árán lehetséges.



35. ábra A városközpontba jutás időigénye a városi körzetekből közösségi közlekedéssel (TRENCON Kft. Forgalmi modell)

Az átszállással járó helyi autóbusz közlekedés, az egyes vonalakon a kevésbé gyakori közlekedés, a menetrendi összehangolás hiányosságai és az ebből fakadó hosszú várakozási idők miatt kevésbé vonzó alternatíva a városon belüli közlekedésre.

„Közvetlen járat Bogát – Olad – Sé – Torony és Gencsapáti irányába.”

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 úticéljukhoz.

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. Mind a lakossági felmérés, a Mobilitási kérdőív, mind a szakmai szervezetek részvételével tartott Workshop erőteljesen vetette fel az éjszakai járatok közlekedését első körben legalább hétfégen, de igény alapján a későbbiekben akár hétköznapokon is.

A helyi buszok járatsűrűsége városszerte nagyjából igazodik a laksűrűséghez. A helyi hálózat gerincét jelentő legnagyobb forgalmú viszonylaton (30Y) napközben fél óránként, csúcsidőszakban 15 percenként követik egymást az autóbuszok. A többi vonalon ennél ritkább, általában csúcsidőben félórás, azon kívül órás követés jellemző. Emellett egyes viszonylatok csak napi néhány indulást teljesítenek.

A hálózat kialakításából fakadóan azokon a nagyobb forgalmú szakaszokon, ahol több járat párhuzamosan közlekedik, a közös követési idő a fentieknél kisebb, de kevésbé egyenletes, pl. a Városháza és a Vasútállomás közötti szakaszon csúcsidőben átlagosan 4-5 percenként, napközben 8-10 percenként biztosított az eljutás. A 2022. évi szolgáltatóváltást követően az ütemes menetrend szerint közlekedő járatok köre bővült, így a szolgáltatás kiszámíthatóbb, az indulási időpontok könnyebben megjegyezhetőek az utasok számára.

A járatsűrűséggel kapcsolatosan a Mobilitási kérdőív kitöltői kimagasló arányban tettek észrevételt. Akik nem használják a helyi közlekedést, elsősorban annak időigényessége miatt döntenek így, valamint a napi több úticél elérése okán nem tartják praktikus választásnak a buszközlekedést. A kitöltők a sűrűbb buszközlekedést a legfontosabb feltételnek gondolják annak érdekében, hogy a városban utazók autó helyett a közösségi közlekedést válasszák.

„Helyi buszokat a hosszú menetidő és a ritka járatsűrűség, valamint az egyes városrészek rossz összeköttetése miatt kevesen veszik igénybe.”

„Ha minimum fél órát kell várni egy buszra, akkor aki csak teheti, autóval fog járni.”

A viszonylatok számozása többnyire követi azt a megfontolást, hogy egy számjeggyel jelölik a hálózat egész nap rendszeresen közlekedő törzsviszonylatait, két számjeggyel pedig az időszakos, napi néhány indulást teljesítő járatokat (kivéve 30Y). A viszonylatjelzések néhol területileg is elkülönülő vonalcsoportokat képeznek (pl. Bogát felé 12, 21,

21A, a körjáratok iránytól függően 2A, 29A és 2C, 29C). A fenti megkülönböztetések a kivételek miatt a **kívülállók számára** elsősorban kevésbé szembeűnőek, így **az eligazodáshoz a hálózat hosszabb tanulmányozása szükséges**. A viszonylatjelzések között külön „H” jelölést kaptak azok a hivatásforgalmi járatok, melyek a nagyfoglalkoztatók és lakóterületek kapcsolatát biztosítják a műszakváltásokhoz igazított közlekedési rend szerint. Ezek számozása az útvonalat tekintve nem mindenhol áll összefüggésben a „H” nélküli alapjárat számozásával.

A közösségi közlekedést előnyben részesítő megoldások (pl. buszsáv) a városban nem kerültek kijelölésre. Emiatt a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban az autóbuszok haladását a város több pontján is jelentősen lassítják a kialakuló közúti torlódások (pl. Thököly I. út, Rohonci út, Paragvári u., Vörösmarty M. u.), ami a közösségi közlekedést használók jelentős hányadát érinti hátrányosan, hiszen az autóbuszokon is épp ezekben az időszakokban utaznak a legtöbben.

„Nincsenek buszsávok, amelyek előnyt biztosítanak a tömegközlekedésnek az autókkal szemben így nem gyorsabb= nem éri meg”

A torlódások miatt nem ritka, hogy a járatok utasai akár 5-10 perces késést is elszenvednek, ezáltal a menetrend szerinti csatlakozások nem teljesülnek, ami a ritkábban közlekedő (pl. helyközi) járatokra való átszállás esetén jelentős idővesztést eredményez.

A városi megállóhelyek többségükben megfelelően kiépítettek. Harmaduk öblös kialakítású és ugyanekkora arányban vannak azok a helyszínek, ahol fedett utasváró védi az utasokat az időjárás viszontagságaitól. Ugyanakkor jellemzően a városszéli, kertvárosi jellegű lakóterületeken előfordul, hogy nincs épített peron, ez a hiányosság a megállóknak mintegy 15 %-át érinti.

„Aranypatak lakópark buszmegállójához eljutni szinte életveszélyes, mert nincs kialakítva járda! Az árok és az úttest között kell elérni a buszmegállóhoz.”

159 db megállópár

ebből 40 db helyközi is

7 indítóállásos autóbusz állomás (Éhen Gyula tér)

fedett utasváró a megállók harmadában

A helyi járműállomány tekintetében a szolgáltatóváltással a város jelentős előrelépést tett a helyi közlekedés vonzóná tételében.

A 2021-es Mobilitási kérdőíves felmérésben a helyi buszközlekedésre kapott észrevételek között második helyen álltak az akkori járműpark állapotával kapcsolatos kritikát megfogalmazó hozzászólások, melyben a sok esetben elavult, kényelmetlen, zajos, környezetszennyező járműveket kifogásolta a lakosság. A flottát 2020. év végén 6 gyártó 10 féle típusa alkotta, ahol az autóbuszok között megtalálhatóak voltak a '90-es években gyártott magaspadlós Ikarus 200-as sorozat típusai, igaz a járműpark gerincét már 21 db 2009-2011 között gyártott CREDO BN12 típusú alacsony belépésű szülő jármű alkotta. 2020-ban idősebb járműveket kiváltva 7 db klimatizált, alacsonypadlós MERCEDES CONECTO G csuklós jármű is forgalomba állt.



36. ábra Helyi autóbusz állomány összetétele a szolgáltatóváltás előtt (2021) és után (2022)

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 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.

Az új flotta a korábbihoz képest kevesebb járműből áll, ahol kevesebb a csuklós járművek száma. A nagyobb kapacitású csuklós járművek csúcsidőszakban közlekednek a legnagyobb forgalmat bonyolító járatokon, a kezdeti időszak tapasztalatai alapján azonban előfordul, hogy reggelente az iskolakezdéssel összefüggésben egyes indulások esetében a szülő buszokon még zsúfoltság lép fel. A midibuszok kisforgalmú viszonylatokon, peremidőszakokban, valamint ott teljesítenek szolgálatot, ahol a vonalvezetés nem teszi lehetővé hosszabb járművek közlekedését.



37. ábra A 2022-től szolgálatot teljesítő új helyi buszflotta járművei

TARIFA

A helyi közösségi közlekedésben jelenleg 12 jegy- és bérlet típus választható, utóbbiak érvényességi időtartam, vonalankénti felhasználhatóság (csak adott „H” jelzésű hivatásforgalmi viszonylaton érvényes, illetve összvonalas bérletek), illetve kedvezmény szempontjából eltérőek. A szokásos diák, nyugdíjas bérlet-

kedvezményeken túl a kisgyermekesek is olcsóbban válthatják meg bérletüket.

A jegyek ára az utazás időpontjától függően eltér, a kisforgalmú időszakokban (munkanapokon 8-12 óra között, valamint 19 óra és üzemzárás között, továbbá szabad- és munkaszüneti napokon) kedvezményes árú menetjegy váltható, továbbá vonaljegy vásárlása esetén a 6-14 év közötti gyermekek is alacsonyabb díjért vehetik igénybe a szolgáltatást. Ezen felül a vonaljegyek díja egységes, függetlenül az utazás hosszától és időtartamától. Átszállójegy nincs, minden utazáshoz új menetjegy érvényesítése szükséges.

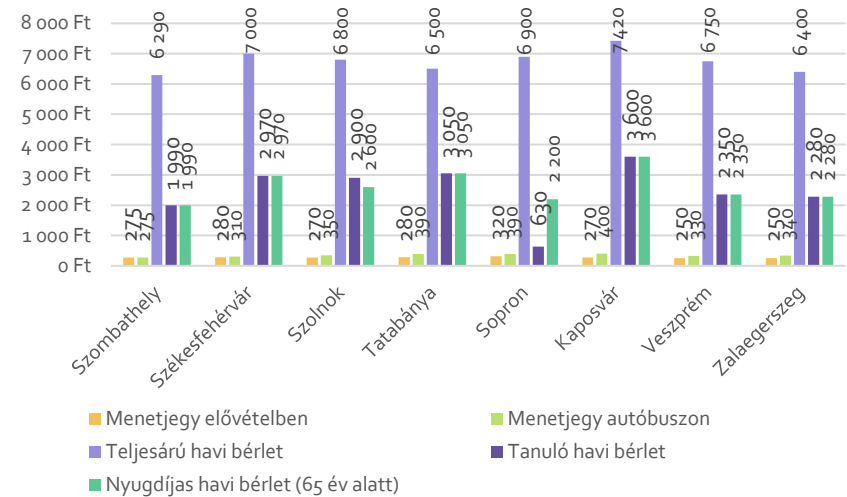
Jegy, bérlet típus	Viteldíj 2022 (Ft)
Vonaljegy	
elővételnél / járműfedélzeti automatából	275
10 db-os jegytömb	2.475
kedvezményes menetjegy	210
gyermek menetjegy (6-14 év között)	165
Napijegy	825
Általános (összvonalas) bérlet	
heti	2.060
félhavi	4.140
havi	6.290
Hivatásforgalmi egyvonalas havi bérlet	5.400
Tanuló havi bérlet	1.990
Nyugdíjas havi bérlet	1.990
Kisgyermekes havi bérlet	1.990

6. táblázat: Szombathely helyi közösségi közlekedésének viteldíjai

Összehasonlítva a területben és lakosszámban hasonló nagyságú megyei jogú városok tarifáival, Szombathelyen a vonaljegyek ára átlagos, míg a teljesárú és kedvezményes bérletekhez itt lehet legolcsóbban hozzájutni (kivéve a havi diákbérletet, ami Sopronban a többi városhoz képest jelentősen olcsóbb). A viteldíjak a lakosság fizetőképességét figyelembe véve is Szombathelyen a legkedvezőbbek.

„Több helyi jegyárúsító automatát helyezzenek el a főbb csomópontokon (Thököly út, Órásház, piac, Oladi lakótelep és esetleg a Tesco környéke).”

Az elérhető díjtermékek körét tekintve több más városban is kapható arckép nélküli/felmutatóra érvényes havi bérlet, valamint negyedéves bérlet, melyek Szombathelyen jelenleg nem vásárolhatók. Ellenben a Szombathelyen is kapható tömbben értékesített jegy, a heti és a kisgyermekes bérlet csak néhány másik város termékpalettáján szerepelnek.



38. ábra Helyi közlekedés viteldíjai a Szombathelyhez hasonló megyei jogú városokban

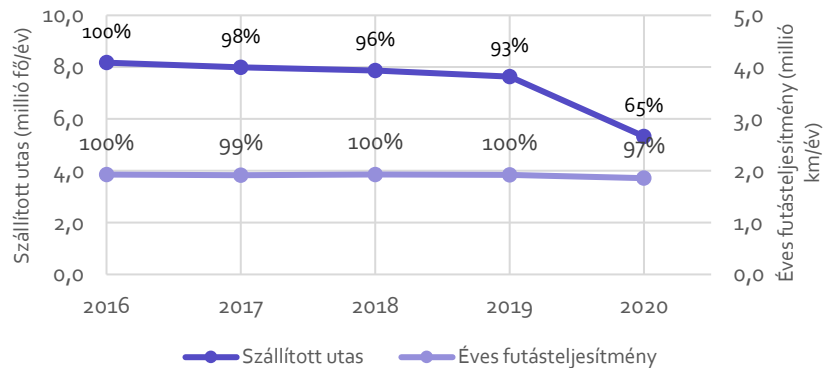
Menetjegyből ötször annyit vásárolnak az utasok, mint bérletből, mivel azonban egy bérletet több utazásra is használnak, elmondható, hogy az utazások kb. 4/5-e bérlettel történik.

A 2021-es adatfelvétel idején drágább volt a fedélzeti jegyváltás, mint az elővételes, ennek ellenére számottevő volt a járművezetőnél váltott vonaljegyek száma. Ez utalhat arra is, hogy igen korlátozott lehetőségek vannak jegyvásárlásra. 2022. év elejétől a járművezetőktől már nem lehet vonaljegyet venni, mivel a járművek fedélzetén elhelyezett automatákból elővételi áron érhetőek el egyes díjtermékek, köztük a vonaljegy is. Ez kifejezetten utasbarát megoldás.

UTASFORGALMI JELLEMZŐK

Az elmúlt öt évben a helyi közlekedést használók száma folyamatosan csökkenő tendenciát mutatott közel azonos futásteljesítmény mellett.

A helyi közlekedésben országszerte megfigyelhető tendencia a kismértékű, de folyamatos utasszám-csökkenés. Szombathely esetében ehhez a lakosság visszajelzései alapján a szolgáltatási színvonallal kapcsolatos elégedetlenség is hozzájárulhatott. 2020-ban a koronavírus elleni védekezés kapcsán hozott intézkedések következményeként enyhén alacsonyabb teljesítmény mellett az utazások száma jelentősen - közel harmadával – esett vissza, amit az otthoni munkavégzésre, digitális oktatásra való áttérés okán a mobilitási igények csökkenésével, illetve a közlekedési módok közötti átrendeződéssel magyarázható.



39. ábra Helyi járatok utasszám és éves teljesítmény-mutatóinak alakulása, % (forrás: VOLÁNBUSZ Zrt.)

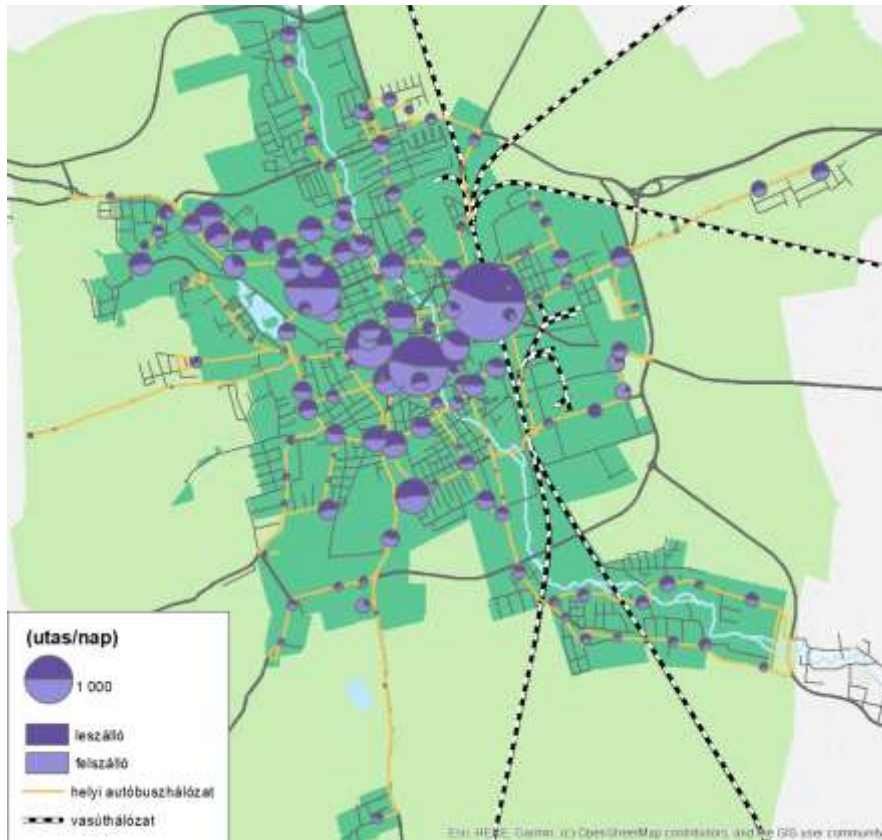
A 2021 őszi végzett utasszámlálás alapján elmondható, hogy a **helyi buszjáratokat munkanapokon 22.514 fel- és leszálló utas veszi igénybe**. A legnagyobb utasforgalmú tengely a Rohonci út – Petőfi S. u. – Hollán E. u. – Kiskar u. – Thököly I. u. – Szent Márton u. – Vörösmarty M. u. – Szelestey L. u./Széll K. u. útvonal, mely az észak-keleti nagy lakótelepeket (Oladi, Derkovits) köti össze a belvárossal és a vasútállomással.

A város kiemelkedő forgalmú helyi járata a leírt útvonalat is végig járó **30Y viszonylat (Olád – Vasútállomás – Minerva lakópark), mely a teljes napi városi utasforgalom 20 %-át bonyolítja**.



40. ábra Helyi közösségi közlekedés átlagos munkanapi utazásszáma (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A megállóhelyek közül kiemelkedő utasforgalmi szereppel bír az Éhen Gyula téri autóbusz állomás, ahol naponta több mint 2.700 utas fordul meg, melyeknek közel fele helyi járatok közötti átszálló. A többi nagyforgalmú megálló a belvárosban, vagy lakótelepek, közlekedési csomópontok mentén található, ezek a Városháza, Órásház, Autóbusz állomás (Sörház u.) megállóhelyek, melyeket napi 1.000-1.600 utas vesz igénybe, így a felsorolt megállók a vasútállomást is beleértve összesen a napi forgalom 30 %-át bonyolítják le.



41. ábra Helyi megállók utasforgalma (forrás: Utasszámlálás 2021)

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A **helyi közösségi közlekedésben** meghatározó fordulatot hozott a 2022-es szolgáltatóváltás, melynek legszembeűnőbb eleme a **teljes járműpark megújulása**, ami **sokat javított a szolgáltatás megítélésén**. További pozitívum, hogy a hasonló megyei jogú városokhoz képest Szombathelyen alacsonyak a jegy- és bérletárak és számos kedvezményes termék is igénybevehető.

A buszhálózat összességében jól lefedi a várost, az újonnan beépülő területek kiszolgálása terén vannak elmaradások (pl. Oladi környék), így az ide költözők közlekedési szokásai is ennek megfelelően alakulnak ki. A ritka járatkövetés és a hiányzó közvetlen városrészi kapcsolatok miatt az eljutás időigényes, ami sokakat tántorít el a helyi buszok használatától.

A belvárosi tengelyeken (pl. Zanati út – Szent M. utca – Thököly I. u. – Ady Endre tér és Petőfi utca) buszsávok hiányában csúcsidőben lassú a buszok haladása, amely 5-10 perces késéseket és esetenként csatlakozás lemaradásokat okozhat. A torlódások miatti akadályoztatás a belvárosban számos viszonylat utasát érinti hátrányosan, köztük a legforgalmasabb, a helyi buszos utazások 20 %-át bonyolító 30Y járatot is. A városban nincsenek éjszakai járatok, de legalább hétvégenként igény mutatkozna rá.

A járműpark megújításával tett jelentős pozitív előrelépés mellett az egyre csökkenő utasszám tendenciájának megállításához mindenképp szükség van hálózati és menetrendi fejlesztésekre is, hogy a helyi közösségi közlekedés versenyképes alternatívát jelenthessen a városban utazók számára. A jellemzően külvárosi, esetenként a városközpontokhoz közelebbi (akár turisztikai érintettségű) területeken még hiányzó megállóhelyi peronok kiépítése, valamint további fedett várók telepítése révén az utazás kezdetétől fogva egységes, magasabb színvonalú szolgáltatás nyújtható a megállóba érkezők számára.

EGYÉB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A szombathelyi nagyobb vállalatok, munkáltatók több esetben működtetnek munkavállalókat szállító járatokat, kiegészítve vagy pótolva a menetrend szerinti közösségi közlekedési szolgáltatást és javítva dolgozóik közvetlen munkába járási lehetőségeit. A járatok egy része a környező településekről biztosít kapcsolatot a megrendelő cégek telephelyéhez, ilyen pl. a Schaeffler Savaria Kft., amely Ikervár, Csepreg, Jánosháza, Vasvár, Bérbaltavár, Körmend, Celldömölk irányából közlekedtet dolgozói céljáratokat. Más járatok pedig Szombathelyen belül segítik a dolgozók munkába jutását, pl. naponta többször indulnak buszok a műszakváltások idején az Aptiv Services Hungary Kft. Zanati úti

telephelye és Olad, illetve Bogát városrészek között, ahonnan helyi közlekedéssel nincs a gyárnak közvetlen kapcsolata.

Az 1974-ben megszűnt szombathelyi villamasközlekedés újraindításának vizsgálatára 2009-ben tanulmány készült. A vizsgálat elsősorban a nyomvonalat érintette, amely szerint a villamos, mint HÉV elővárosi közlekedés Felsőpulyát (Oberpullendorf), Felsőört (Oberwart), Kőszeget és esetleg Rumot kötné össze a megyeszékhellyel. A villamasközlekedés újraindítására felmerült vizsgálat azonban a nyomvonal javaslaton túl nem jutott.

E kérdéskör kapcsán szükséges említeni az elfogadott szakmai megközelítést, tervezési elvet: miszerint a közlekedési eszközök építési és üzemeltetési költségei, valamint a várt/kibocsátott teljesítmény ismeretében határozhatók meg az egyes eszközök optimálisnak tekinthető alkalmazási tartományai, melyekben az adott közlekedési eszköz működtetése célszerűnek és gazdaságosnak tekinthető. Villamos esetében az alkalmazási tartomány 2.000-15.000 férőhely/óra/irány. Ezt figyelembe véve Szombathely kapcsán megállapítható, hogy a Mobilitási terv (SUMP) célkitűzése szerinti közösségi közlekedés tervezett térnyerésének elérése esetén, 2040-ig még a legnagyobb utasforgalmú közösségi közlekedés által használt útvonalakon is várhatóan csupán 40 %-át fogja elérni a kiszolgáláshoz szükséges férőhelykapacitás a villamasközlekedés gazdaságos üzemeltetése alsó határának. Emellett – mint számos más hazai város esetében - a felszámolt villamosvonal helye már nem áll rendelkezésre, „elépült”, új funkciókat kapott. De még indokolható forgalmi igény esetén is bármely új nyomvonal kialakítása számos problémát vetne fel, mivel az meglévő zöldsávokat, fasorokat, járdákat, forgalmi- és parkoló sávokat, közműveket, továbbá közvetve a környező épületeket érintheti, azok közelsége vagy területigénye révén.

Összegzésül: a villamasközlekedés megvalósításának igen magas költségei okán egy ilyen jellegű beruházás megtérülése csak megfelelően nagy utasforgalom esetén lenne elvárható. Ez Szombathely kapcsán - egy esetleges egy-kétvonalas hálózat valamint a fentiekben jellemzett jövőbeni utasforgalmak mellett - egyáltalán nem látszik biztosíthatónak. Így a városi villamasközlekedés újbóli bevezetése a forgalmi és műszaki

okok, valamint a fejlesztés és az üzemeltetés magas költsége miatt nincs napirenden.

NEM MOTORIZÁLT EGYÉNI KÖZLEKEDÉS



KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Szombathely adottságai kiválóan megfelelnek a kerékpározás elvárásainak. A város nagyrészt sík vidékre települt, jelentős szintkülönbségek nem találhatók a területén. A mérsékelt hűvös évi középhőmérséklet és a mérsékelt évi átlagos csapadékmennyiség lehetővé teszi egész évben a kerékpározást. A Dunántúlra jellemző településsűrűség miatt a szomszédos települések kerékpározási távolságon belül helyezkednek el. Mindez párosul az Önkormányzat kerékpárosbarát politikájával, melynek eredményei már jelenleg is láthatók. A város rendelkezik Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel (KHT), de az nem terjed ki a teljes közigazgatási területre. A település egészére készülő hálózati terv tudja teljeskörűen megalapozni Szombathely kerékpáros közlekedésének fejlesztését, melyet rövid úton pótolni javasolt.

Az elmúlt évek során számos kerékpáros infrastruktúra épült, mely révén a város kerékpáros-barátabbá vált. Jelenleg a Véphez és Balogunyomhoz vezető kerékpárút építése van folyamatban, melyek már a hálózat részének tekinthetők.

63 km kerékpáros, illetve kerékpárosbarát létesítmény, ebből

43 % közös gyalog- és kerékpárút

33 % kerékpárút

12 % kerékpársáv

12 % kisforgalmú úton vezetett nyomvonal

Többségében hagyományos, vonalas létesítmények alkotják a hálózatot. Ezen belül legtöbb a gyalog- és kerékpárút.

A legnagyobb hiányosság, hogy a meglévő kerékpáros infrastruktúra szakaszai, bár hosszuk számottevő, sok helyen nem kapcsolódnak össze, így nem alkotnak összefüggő hálózatot. A kerékpározás főtengelyei nem folytonosak, illetve az egész város teljeskörű kerékpáros átjárhatósága kerékpárosbarát hálózaton nem biztosított. A hálózati lefedettség mértékét jelzi, hogy a kerékpáros infrastruktúrával a burkolt utak mintegy 16 %-a érintett (kerékpárút, kerékpársáv, gyalog- és kerékpárút, Zóna30 és Lakó-pihenő övezet, kisforgalmú utca).

„Nincsen igazán összefüggő kerékpárhálózat Szombathelyen, beleértve az agglomerációt is.”

A hálózati hiányok egy része a város északi és déli fele között jelentkezik, valamint a DK-i és ÉK-i részein, különösen a nagyforgalmú, hálózati jelentőségű utak mentén (pl. Zanati úti aluljáró, Szent Flórián krt.). A város kerékpárral történő észak-déli vagy kelet-nyugati átszelése és a városközpont körbejárhatósága, illetve biciklisbarát úthálózata nem megoldott.

A hiányosság másik része a lakó és kiszolgáló úthálózaton tapasztalható, ahol a hagyományos forgalomszabályozás nehezíti a kerékpáros átjárhatóságot (alá- és fölrendelt utak, sebességcsökkentés nélküli utcakialakítások). A kerékpározásnak kedvező feltételeket teremtő korlátozott sebességű övezetek (Lakó-pihenő övezet, illetve a Zóna30) területei elenyésző mértékben kerültek kialakításra a városban, bővítésük javasolt.

A belvárosi egyirányú utcák is felesleges többletutakat generálva megnehezítik a biciklizők közlekedését, mivel igen kevés helyen került kijelölésre az ellenirányú kerékpározás. Követendő példa a megoldásra a Szatmár és a Deák F. utcákban az ellenirányú kerékpáros útvonal (nyom) kijelölés.

„Jókai Mór utca nemrégiben felújított (Kálvária út- Gagarin út közötti) szakaszát tudnám felhozni pozitívumként, ahol úgy került felfestésre egy kellően széles kerékpársáv, hogy közben az autók számára kijelölt keresztmetszet is kellően széles tudott maradni.”

Szombathely meghatározó természeti környezeti eleme a várost átszelő Gyöngyös-, Perint- illetve az Arany-patak és az azokat kísérő parti sávok.

A patakpartok kerékpáros feltárása csak részben valósult meg. Rekreatív és turisztikai célból is fontos volna a patakok menti már meglévő kerékpáros hálózatok fejlesztése, bővítése és szakaszok építése.

A szomszédos településekkel a kapcsolat hiányos, vagy hiányzik (Kőszeg, Söpte, Nemesbőd /Zanat/, Táplánszentkereszt /Gyöngyöshermán, Szentkirály, Ják), melynek pótlása javasolt Szombathely vonzáskörzeti kapcsolatainak erősítéséhez.

„Söptéről kerékpárral lehetetlen bejutni, bicikli út egyáltalán nincs, életveszélyes kerékpárral közlekedni”

Segíti viszont a városkörnyéki együttműködést, hogy minden Szombathelyet érintő vasútvonalon közlekedik kerékpárszállításra alkalmas jármű. Ennek ellenére a Szombathelyre vasúton érkezőknek és innen indulóknak csupán közel 5 %-a szállítja magával kerékpárját.



A korábban épült kerékpáros létesítmények egy része szakmai és használati szempontból ma már nem tekinthető a legkorszerűbb kialakításúnak. A közös gyalog-és kerékpárutak gyalogosok és kerékpárosok közötti konfliktussal járnak, míg belterületen a kétirányú kerékpárutak a kerékpárosok és a gépjárművek

számára jelenti a baleseti kockázat növekedését. Ezért belterületen alapvetően az irányhelyes kerékpáros létesítmények kialakítása a cél, melyekre már számos példa létezik a városban, pl. Bartók B. körüti kerékpársávok, vagy a Jókai utcai kerékpársáv és egyirányú gyalog- és kerékpárút.

„Engem gyalogosként nagyon zavar a járdán közlekedő kerékpárosok.”

A kerékpáros infrastruktúra vonalvezetése - pl. oldalváltás a közúti forgalom keresztezésével a Vépi úti kerékpárúton -, a nem megfelelő vagy hiányos csomóponti átvezetések (Dr. István L. krt.-Paragvári u. kereszteződés vagy a Körmendi út – Kálvária u. csomópont) nehezítik a kerékpározást, emellett balesetveszélyes helyzeteket teremthetnek. Törekedni kell ezen kialakítások javítására, fejlesztésére.

Nehezítheti a fejlesztő továbblépést, hogy a lakosság részéről egyes megoldások elfogadottsága nem egyértelmű, ilyen pl. a burkolatra festett kerékpáros létesítmények. Ezért a beavatkozásokat megelőző szemléletformálás fontos feladata az önkormányzati döntéshozóknak.



A meglévő létesítmények jelentős része megfelelő és jó állapotú, de több szakaszon burkolati hibák és hibás forgalomtechnikai jelzések nehezítik a használatot (pl. Körmendi úti kerékpárút burkolata). Számos útvonalon kiselemes burkolat épült a kerékpárosok számára, melyek egyenetlen felületük miatt nem kedvezőek. Helyette aszfalt burkolat javasolt. A burkolatok hiányosságait a 2021. évi Mobilitási kérdőív során kapott vélemények is visszaigazolták.

A legfőbb forgalomvonzó helyeken többnyire biztosított a kerékpárral való parkolás. Az új támaszok kihelyezése az igényekkel összhangban, megfelelő típusokkal történik. Ugyanakkor a régi támaszok nagy része nem felel meg az előírásoknak, a biciklizők elvárásainak. A kerékpár vázát nem támasztják meg, csupán annak kerekét, mely nehezíti a lezárást és a kerék rongálódásához vezethet.



„... a közterületi kerékpártárolók elavultak, alacsonyok, szűkek, ezért kérem olyan tárolók kiépítését, melyekhez a kerékpárokat derékmagasságban lehet rögzíteni ...”

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) bár nem a teljes várost vizsgálta, de megállapította, hogy nyilvántartás szerint 2.660 db önálló és 2.627 db parkolóban lévő kerékpártámasz áll rendelkezésre a biciklivel közlekedőknek. A közösségi közlekedés állomásai közül a vasútállomásnál számos kerékpártámasz került elhelyezésre. Ez azonban kevésbé szolgálja ki az Éhen Gyula téri autóbusz állomást, annak távolsága miatt.



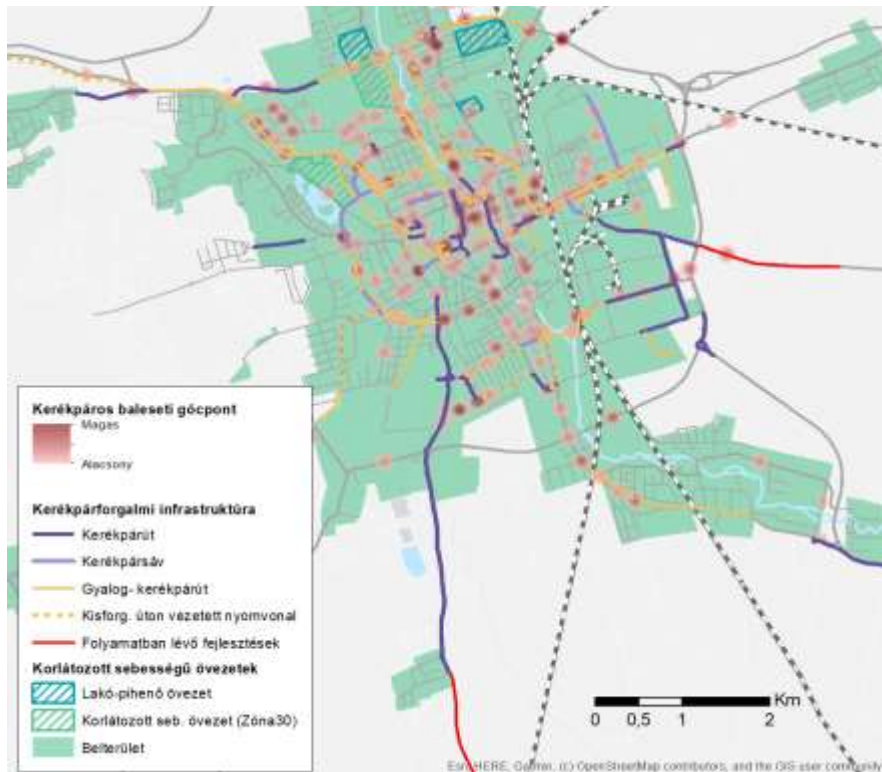
A B+R kerékpár parkolókról a „Horizontális témák” című alfejezetben lehet többet olvasni, így itt e témára külön nem térünk ki.

A KSH adatai alapján a városban több kerékpáros baleseti gócpont, baleseti helyszín is élre tör. A baleseti helyszínek egy része a meglévő kerékpáros hálózati elemek, illetve a hálózati szakadások mentén találhatóak, ilyenek pl. a 11-es Huszár u. – Öntő u. csomópontban a kerékpárút vége, a Dózsa Gy. u. – Kálvária u. körforgalom gyalog- és kerékpársáv vége, vagy a Csaba utcai gyalogos-kerékpáros aluljáró környezete.

A baleseti helyszínek másik csoportját a kerékpáros infrastruktúrával nem rendelkező utak menti területek alkotják, pl. a Markusovszky L. u. kórház előtti szakasz, vagy a Szent F. krt., illetve a 15. sz. Sopron – Szombathely vasútvonal és a 87 sz. főút szintbeni kereszteződése, továbbá az Újvilág u. INTERSPAR parkoló bejárata. A Bartók B. krt., Kárpáti K. u. és Jégpince út

közötti szakasza is kiemelkedő gócpont. Ezen helyszínek forgalmi rendjének felülvizsgálata mindenképp ajánlott, melyre a „Problémák azonosítása” c. alfejezetben részletesebben is kitérünk.

„Ha ÉNY-i irányból érkezem kerékpárral a Zanatira [...] először át kell menni a túloldalra (jellemzően több percnyi várakozással), az életem veszélyeztetésével a kocsik mellett át az aluljárón [...] a kerékpáros menetidő másfél - kétszer annyi, mintha szabálytalanul megy az ember a Zanati bal oldalán, nem hiába teszi ezt számtalan kerékpáros.”



42. ábra Meglévő és folyamatban lévő kerékpárforgalmi létesítmények, valamint a kerékpáros baleseti gócpontok

Szombathelyen jelenleg nem működik közösségi közbringa rendszer és közösségi elektromos-roller (kölcsönző) rendszer sem. Ezen közszolgáltatások szélesíthetnék a közösségi közlekedési eszközhasználati palettát, kedvezően befolyásolva a fenntartható módú eszközválasztást, emellett szemléletformáló hatásuk, szerepük sem lenne elhanyagolható. Ezen rendszerek városi léptékű bevezetéséhez vizsgálni szükséges a megvalósíthatóságot, és üzemeltetési hátteret.

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

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS



A gyaloglás az egyetlen közlekedési mód, amely minden utazási láncnak részét képezi. Önálló helyváltoztatási módként legnagyobb jelentősége a lokális közlekedésében van, ugyanakkor egy ilyen méretű városban a városrészek közötti mozgásokban is fontos szereppel bír.

292 km kiépített gyalogút és járda, ebből

60 % aszfalt burkolatú

40 % kő, illetve járdalapos kialakítású

A gyalogutak 50 %-ának burkolata felújításra szorul

Sok helyen nincs járda



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 találhatók, míg javítást igénylők inkább a külső területrészekben találhatók, ahol kisebb-nagyobb szakaszokon a járda is hiányzik. A burkolatok állapotára vonatkozó (részletes és időközönkénti felmérésével) nyilvántartás nem áll rendelkezésre.

„A járdák állapota is sok kívánni valót hagy maga után, a burkolatuk töredezett, balesetveszélyes, némelyik közepén villanyoszlop, tábla akadályozza a közlekedést.”

„Egyes gyalogátkelőhelyek nehezen beláthatóak (pl.: Király u. Széll Kálmán u. kereszteződés).”

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 gyalogátkelők száma és helye.



Az akadálymentes gyalogos közlekedés alapvető elvárás a fenntartható közlekedés biztosítása során. A gyalogosátkelőhelyek 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 a városban, ami a siketek és hallássérültek közlekedését hivatott segíteni pl. egy-egy forgalmasabb úton való átkelésnél.

„Azt tapasztalom, hogy sok helyen nincsen akadálymentesítve a szegélykő a gyalogátkelőhelynél/biciklis átkelőnél, de ha van is döntött szegélykő, az sincs normálisan lerakva, így balesetveszélyes rajta közlekedni.”

Az akadálymentesítés jelentősége túlmutat a mozgásukban vagy érzékelésükben korlátozottak körén, hiszen az idősek, a kisgyermekes családok és a gyermekek közlekedését is segíthetik az akadálymentesítési megoldások, pl. a járdákon telepített eszközök (oszlopok, padok, parkolóórák, aknafedlapok, szemetes edények, fák stb.)

úgy kerülnek elhelyezésre, hogy azokat ne kelljen kerülgetni, azok ne csökkenthessék és ne nehezítsék meg a szabad gyalogosmozgást.



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 belváros műemlékei védelmében, valamint a zaj és por csökkentése érdekében „Lakó-pihenő övezet” kialakítása lehetne egyféle megoldás, ahová csak elektromos járművek közlekedése engedélyezett. Természetesen a mozgáskorlátozottak is kivételt képeznek.”

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.

Szombathelyen 19 db, összesen mintegy 23,2 hektár területű közpark van.

A városban lévő jelentős számú és nagyságú parkok, illetve zöldterületek kedvelt rekreációt és pihenést szolgáló célpontok a szombathelyiek számára.

A parkokban kevés a pad, rendezetlen a növényzet, szemetes, kevés a szemetgyűjtő. A belváros környékén nincs elérhető játszótér, sőt megfelelő méretű park....

A két legnagyobb zöldterület az 5,7 ha nagyságú Csónakázó-tó és környéke, valamint a 4,2 hektáros Emlékmű környezete és a szánkódomb. A zöldterületek, -felületek néhol elhanyagoltak, különösen a külső városrészekben, állapotuk javításra szorul.



43. ábra Szombathely jelentősebb, nagyobb méretű gyalogos felületei



Mindezek mellett a Perint- és a Gyöngyös-patak a város É-D irányban átszelő ökológiai folyosója további fejlesztési lehetőséget rejt magában a rekreáció területén, melyet a lakossági vélemények is visszaigazoltak.

2019-ben az egész városban a hagyományos közvilágítási lámpatesteket korszerű, energiatakarékosra cserélték, mely 50 %-os üzemeltetési költségmegtakarítást jelent a város kasszájában. A kiemelt belvárosi területeken megmaradtak a korábbi, a belvárosi környezetbe illő, hagyományos stílusú (nátrium izzós) lámpatestek. A közvilágítás szabályozása figyelembe veszi a természetes fényviszonyokat, így borús idő esetén hamarabb kapcsolnak be és később kapcsolnak ki a lámpák, javítva ezzel a közterületek zavartalan használatát.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A gyalogosok és kerékpárosok helyzete vegyes képet mutat Szombathelyen. A **kerékpáros közlekedés kedvező feltételekkel rendelkezik a városban**, és az önkormányzat is támogatja fejlesztéseivel térnyerését. **A város jelentős nagyságú vonalas kerékpáros létesítménnyel rendelkezik, de ezek átjárhatóságát akadályozzák a hálózati és csomóponti átvezetési hiányok**, melyek konfliktus forrásként, potenciális baleseti helyszínként is jelentkeznek. A kerékpáros hálózatban tapasztalt rövidebb szakaszok hiányai a már meglévő jelentősebb hosszúságú elemek használhatóságát korlátozzák. Míg a kerékpáros hálózat összekapcsolását megteremtő hosszabb vonalas létesítmények hiánya az érintett területek kerékpáros kiszolgálását, elérhetőségét korlátozzák.

Jelenleg nincs a városban közösségi kerékpáros rendszer, ennek létesítése a kerékpározás felé történő módváltást segítené elő és a rövid távolságú mobilitást támogatná.

A kerékpározást segítő infrastruktúra elemeknél a nyomvonalas kerékpáros létesítmények alkotják a többséget, miközben kevés a nagyobb területet egységesen kezelő, a kerékpárosok átjárhatóságát kis költség mellett biztosító korlátozott sebességű övezet. Emellett az elmúlt időszakban fejlesztett irányhelyes megoldások javítják a kerékpározók közlekedésbiztonságát.

Már most is nagy számú kerékpártámasz szolgálja a biciklis közlekedést, csak lokális szinten jelentkezik kapacitáshiány. A támaszok nagy része azonban nem rögzíti a kerékpárok vázát, ezért ezek cseréje javasolt. A vasúti kerékpárszállítás lehetőségei adottak, de a kényelmi szempontok

miatt elenyésző a kerékpárral utazók száma. A kerékpáros útvonalak mentén szükség lenne közterületi kerékpáros szervizpontokra, a turisztikai jellegű útvonalaknál kerékpáros pihenőkre, illetve a várost kevésbé ismerő bicikliseknek egységes útirányt jelző táblákra.

A kerékpározás fejlesztésének alapját a teljes városra kiterjesztendő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) frissítése biztosíthatja, amely stratégia mentén nem ad hoc, hanem tervezetten lehetséges a szükséges intézkedéseket meglépni. A pandémia időszaka felértékelte a kerékpározás jelentőségét, amely a fenntarthatóság mellett újabb indok a kerékpáros közlekedés intenzív fejlesztésére.

A városon belüli második legfontosabb közlekedési mód a gyaloglás, ezért hétköznapi volta ellenére kiemelt figyelmet érdemel. A belváros frekvenciált területeinek minősége vonzó és jól használható környezetet teremtenek a gyalogosok számára. Ugyanakkor **az eddig elvégzett járda rekonstrukciók ellenére a város gyalogos burkolatainak fele felújításra szorul, illetve még vannak járdával nem rendelkező rövidebb-hosszabb útszakaszok**. A hálózati hiányok, a rossz minőségű járdaburkolat, az átvezetések hiánya, vagy nem megfelelő minősége együttesen nehezítik a gyaloglást.

A közös felületen megvalósult gyalog- és kerékpárút konfliktust jelent mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok számára. Még az elválasztott ilyen létesítményeknél is jelentkezik konfliktus annak ellenére, hogy a jelzések egyértelműen jelölik a közlekedési felületeket. Egyes helyeken elhanyagoltak a járdák és a sétányok menti zöldterületek és parkok nem, vagy csak részben szolgálják ki az igényeket. Kíváncsú az egész városban a zavartalan járdahasználat, az akadálymentes útkeresztezések, az esztétikus, élménygazdag, hívogató, megfelelő mikroklimával rendelkező gyalogos környezet kialakítása.

A városi zöldterületek, ezen belül a patakperti zöld sávok felfűzése a gyalogos és kerékpáros útvonalak részeként, különösen kedvező a rekreációs célú gyaloglás és kerékpározás számára. A gyaloglás mellett szóló döntést nagyban segíti a nemrégiben felújított közvilágítás és a frekvenciált helyek ellenőrzését biztosító közterületi kamerarendszer is.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

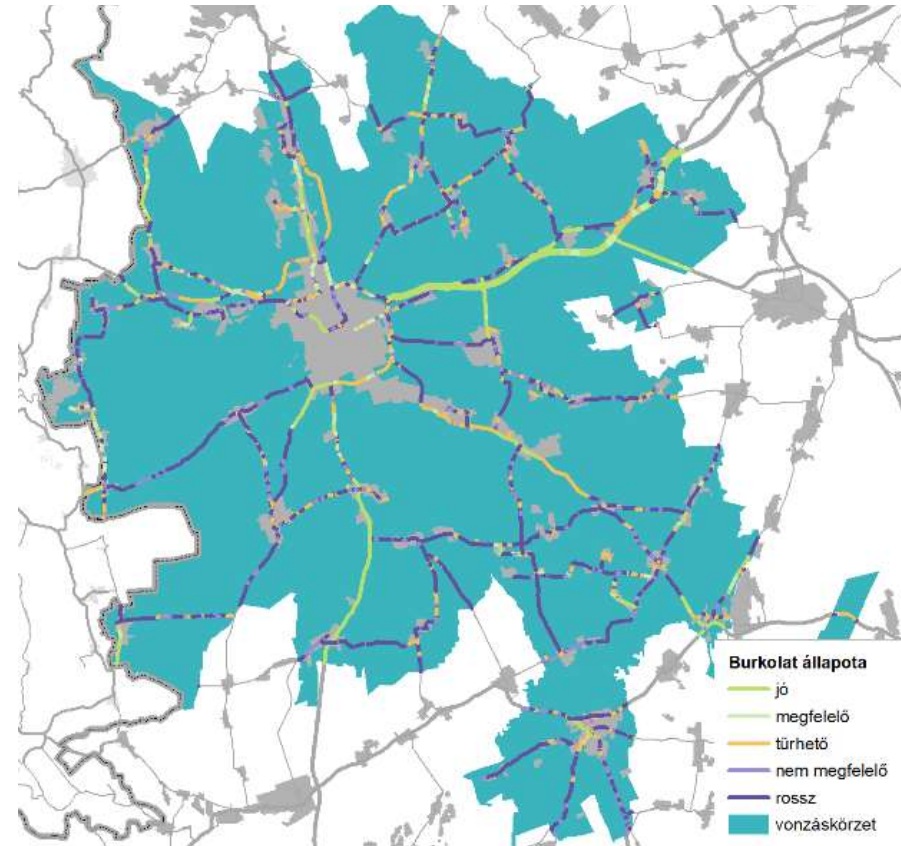
A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

A SZOMBATHELY KÖRNYÉKI KÖZÚTHÁLÓZAT JELLEMZŐI

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. A város a környező országok fővárosaihoz (Bécs, Pozsony, Zágráb) közelebb van, mint Budapesthez.

Kedvező térszerkezeti pozíciója ellenére Szombathely elérhetőségét nehezíti, hogy Magyarország két megyeszékhelye közül Szombathely az egyik, amelynek megyéjén nem halad át autópálya. Budapestről Szombathelyre jelenleg Győrig lehet autópályán haladni (M1). Győrtől Csornáig az M85, Csornától az M86 autót vezet Szombathelyig, amely gyorsforgalmi főúti használatot tesz lehetővé.

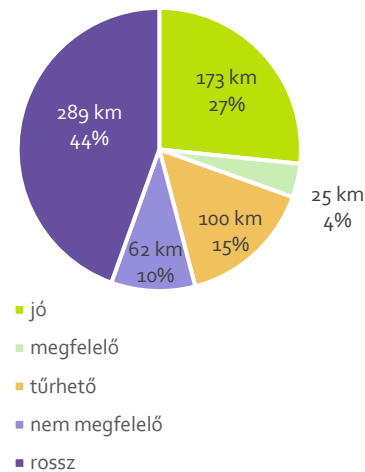
A következő ábra szemlélteti a vonzáskörzet közúthálózatának útminőségét.



44. ábra Szombathely vonzáskörzetének közútminősége (forrás OKA, 2020)

„A legfőbb probléma az utak minősége. Minden jármű, amit vesznek hamar elhasználódik, tönkre megy. Igaz, hogy kevés a forrás és nem lehet pár nap alatt megváltani a világot, de szép lassan lépésenként ez a probléma megoldható.”

Össességében 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.



A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI FORGALMA

A város centrum irányában egyre sűrűbb a forgalom, gyakoriak a torlódások a belváros menti utakon, nagyobb csomópontok közelében.

„A gépjárműfoglalom tekintetében még mindig jelentős az a forgalom a városban, amelynek nem célja a város. Meg kell építeni a teljes elkerülő hálózatot.”

Az agglomerációs bevezető utakon is sűrűn előfordulnak; a keleti iparterületnek köszönhetően a Zánati úton rendszeresek a forgalmi dugók.



45. ábra Átlagos napi forgalmak a Szombathely környéki közúthálózaton (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)

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-Zánati 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.

„Északkeleti elkerülőút tehermentesítése, valamint a korábbi elkerülőutakon kívüli új valódi 2x2 sávos elkerülőutak kiépítése (M87 északi, M86 keleti/déli szektor). Puskás Tivadar utca átvezetése a vasúton.”

SZOMBATHELY KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

ÚTHÁLÓZAT



Szombathely úthálózata sugaras jellegű, a nyugati oldali Jégpince úton kívül minden irányból több főút is a városközpontig, vagy az ezt részlegesen körülvéő körútig halad. A Zanati út kelet felől a belvárosban a Szent Márton utcában folytatódik, ezzel megteremtve a városközpont főútját 2x2 sávban. Nyugat felé a Thökölly utca a folytatása, majd egy északi kanyart véve Sörház utcaként torkollik a Petőfi Sándor utcába.

Szombathely teljes úthálózata valamivel meghaladja a 400 km-t. Ebbe az állami és az önkormányzati kezelésű utak egyaránt beletartoznak, függetlenül attól, hogy milyen a kiépítettségük.

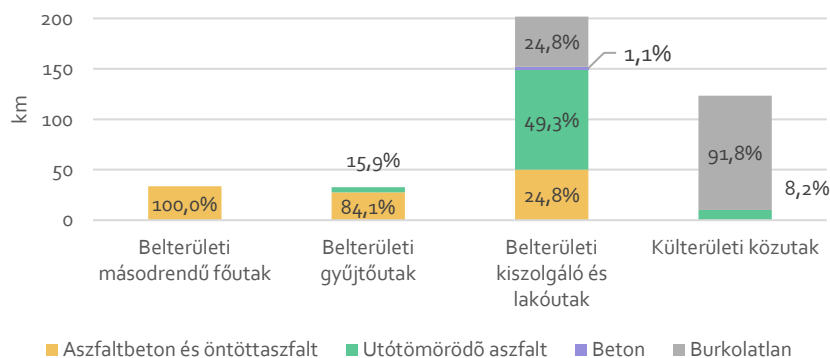
15 km állami közút

392 km önkormányzati út, amiből

268 km belterületen

123 km külterületen

A belterületi utak 81 %-a burkolt útfelületű, a külterületi utak 92 %-a viszont burkolatlan. A belterületi gyűjtő és másodrendű főutak döntő többsége aszfaltbeton és öntöttaszfalt burkolatú (90 %).



46. ábra A szombathelyi útburkolati típusok útkategóriák szerint

Visszatérő probléma az erősen leromlott állapotú aszfaltburkolat városzerte, melyre számtalan észrevétel érkezett a lakosság részéről. A belterületi kiszolgáló és lakóutak 25 %-a burkolatlan.

A '90-es évektől egyre több belvárosi út forgalomcsillapítása, egyirányúsítása történt meg. A Vörösmarty M. utcát a két oldali párhuzamos parkolósávossal kialakításával 2x1 sávossá alakították át. A Szelestey L. utca és Széll K. utcák egymással ellentétesen egyirányúak lettek, ezzel megfelelően elvezetve a forgalmat a vasútállomás és Király utca körzetéből, illetve bővítve a parkolási helyek számát. Mára már a Wesselényi utca is egyirányú észak felé. Az említett Thökölly u. -Szent Márton u. -Zanati út tengely, illetve a Honvéd u. -Petőfi S. u. -Rohonci út tengely nagy forgalmú városi főútként működnek.

„Egyirányú utcák rendszerének kialakítása a Paragvári és a Rohonci út között. (Akacs M. u. - Szabó Miklós u. stb.)”

A Szombathely körüli agglomerációs települések egy része elérhető két útvonalon is. Vagy közvetlen eljutást biztosít egy-egy külterületi főút, vagy gyorsforgalmi, felsőbbrendű utak leágazásáról érhetőek el az egyes települések. Kivételek Nárai, Vép, vagy éppen Söpte, ahol csak egy városi főközúti csatlakozással rendelkezik.

Bár a vasút elválasztó hatással bír, a város keleti fele többnyire ipari és gyárterületekben gazdag, így a lakónegyedek a belvárostól kevésbé vannak elvágtva. A Zanati út, a Csaba utca és a keleti elkerülő (86 sz. és 87 sz. főutak) keresztezik a vasutat és adnak kapcsolatot a laksűrűségben jóval magasabb nyugati területtel.

Sokszor felmerülő hiányosság a nyugati elkerülő, Olad és Perint valós úthálózati kapcsolata így kizárólag a városon keresztül haladva valósul meg. További potenciált rejt a Szent Gellért utca-Jáki út összekötése is.

MOTORIZÁCIÓ

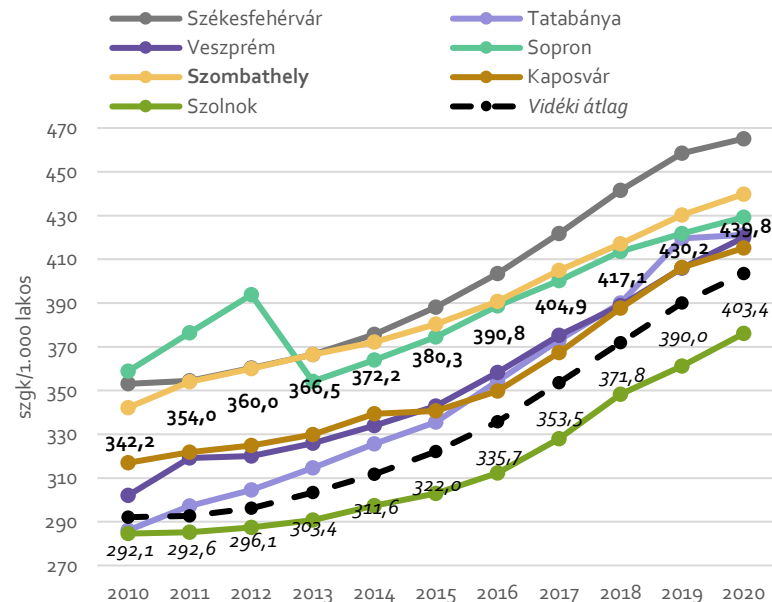
Minél magasabb a motorizációs szint, annál több autó van az utakon és annál nehezebb megoldani a tárolásukat, parkoltatásukat.

Szombathelyen 440 szgk. jut 1.000 lakosra, de látva a trendeket ez 2022-re akár a 460-at is elérheti. A pandémia által nagyban érintett 2020-as

évben további növekedés volt tapasztalható, átlagosan 10 járművel növekedett a motorizációs szint Szombathelyen. A vidéki átlag monoton motorizációs szint emelkedése az elmúlt években kissé lassult, ugyanakkor átlépte a 400 jmvű/1.000 lakos küszöböt.

A növekvő tendenciának a „kézben tartása” történhet a nem motorizált közlekedési módok népszerűsítésével, illetve a közösségi közlekedés erősödésének, használatának az elősegítésével is. Mindemellett közlekedési eszköz módváltásába erőteljes szerepet játszik a minél több rendelkezésre álló gépjármű.

A KSH 2020. évi adatai szerint a Szombathelyi járás területén 59.372 db közúti járművet regisztráltak, amelyek átlagos életkora 14,07 év volt. Ezek közül Szombathelyen 31.809 db a személygépjármű, 290 db autóbusz, 1 497 db motorkerékpár, 3.798 db teherszállító gépjármű és 486 db lassú jármű található.

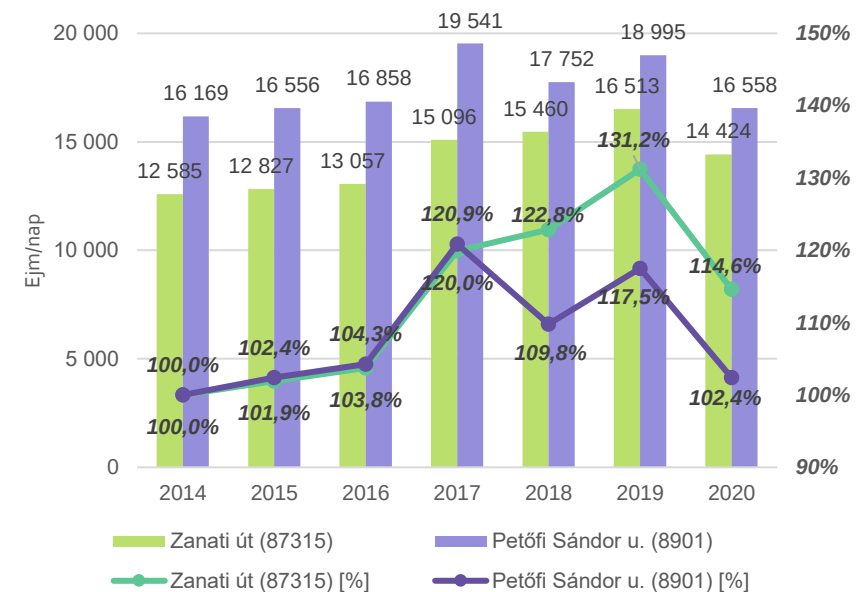


47. ábra A motorizációs szint alakulása Szombathelyen és a hasonló méretű megyeszékhelyeken (forrás: KSH)

VÁROSON BELÜLI KÖZÚTI FORGALOM



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 is kimutatható.



48. ábra Átlagos napi forgalom (ÁNF) alakulása két forgalmas városi főúton

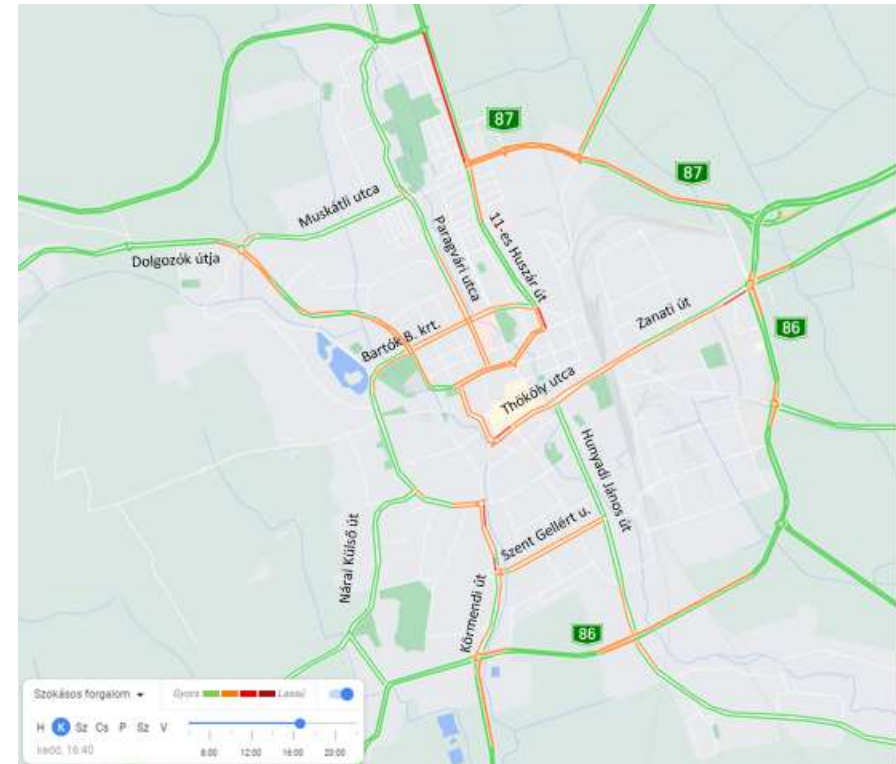


49. ábra Átlagos napi forgalmak Szombathely közúthálózatán (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)

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 probléma az, hogy bedugul a város délutánoként, és szerintem ez azért van, mert a város legforgalmasabb útjai bevezetnek egyenesen a belvárosba [...] így a dolgozók egy olyan belvárosba özönlenek be, ahol mindenki éppen kerülgeti a főteret.”

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.



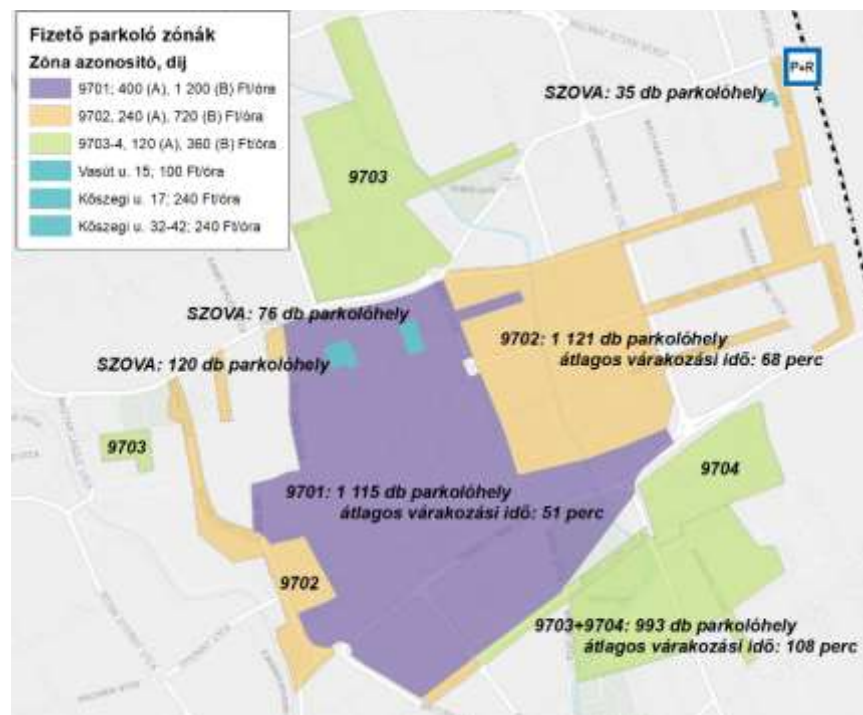
50. ábra Szombathely főúthálózatán jellemző munkanapi, délutáni csúcsforgalom mértéke (forrás: Google Maps)

PARKOLÁS

PARKOLÁSI RENDSZER



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.



51. ábra Szombathelyi fizető parkolási zónák és díjszabások (2022)

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. Az aktuális fizető parkolási zónákat és tarifákat a fenti térkép szemlélteti.



HASZNÁLATI JELLEMZŐK

Szinte minden nagyobb városban parkolási gondokkal küzdenek, amire csak rásegít a motorizációs szint évről-évre való folyamatos növekedése. Sűrűn lakott városrészekben, amilyenek a lakótelepek, erőteljesebben jelentkezik a helyszűkéből adódó parkolási probléma.

Strukturális probléma a lakótelepek és a belvárosi, városközponti hagyományos beépítésű lakóterületek parkolóhely hiánya.

A belvárosban a közúti parkoló sávokban szinte egész nap telített a parkolás annak ellenére, hogy fizetni szükséges a parkolásért. Ennek egyik oka egyrészt a napközbeni ügyintézésből adódik, tekintettel arra, hogy a közigazgatási intézmények többsége a városközpontban található. Emellett a belvárosi kereskedelmi lehetőségek, üzletek is vonzzák az autóval közlekedőket.

„Kevés a parkolóhely, még rokkant kártyával is esetenként nehéz helyet találni az autónak.”

Természetesen a belvárosban lakók is számottevően a közterületen helyezik el autójukat, mivel a Szombathelyen lakóhellyel, munkavissonnyal vagy munkaviszony jellegű egyéb jogvissonnyal rendelkező természetes személyek, valamint a szombathelyi székhellyel, telephellyel vagy kirendeltséggel rendelkező gazdálkodó szervezetek és a Vásárcsarnokban árusítóbérlettel rendelkező személyek 33 %-os

kedvezménytel vehetik meg havi parkolásra szóló bérletjegyüket. A fizető parkoló övezetben állandó lakóhellyel rendelkező lakosok az „A” díjosztályba sorolt járművel a lakásukhoz közeli parkolóban a helyben lakók kedvezményes bérletjeggyel időkorlátozás nélkül várakozhatnak. A zöld alapszínű rendszámmal ellátott környezetkímélő gépkocsik számára a II. és III. díjvezetben és a töltés idejére a töltőpont részének tekintett parkolóhelyeken díjmentes a parkolás.

„Kevés parkolóhely, különösen a lakótelepeken és a bevásárlóközpontoknál.”

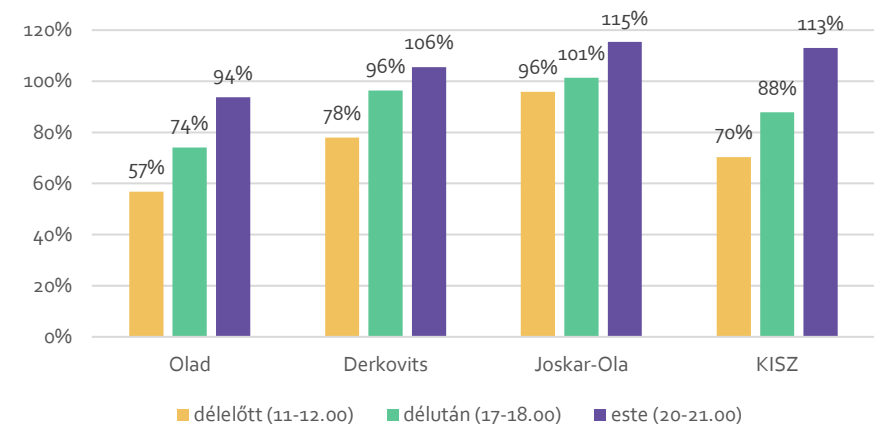
A parkolási lehetőségeket tovább szűkíti, hogy az osztrák ingaforgalom egy része autóval érkezik, melyek külső P+R parkolók híján szintén a városi közterületi parkolóhelyeket foglalják el (a jelenség jellemző pl. Oladon az áruházak parkolóiban, a városba vezető főutak, pl. Dolgozók útja, Zanati út mentén).

Szombathely négy nagy lakótelepén, az Oladi lakótelepen, a Derkovits lakótelepen, a KISZ lakótelepen és a Joskar-Ola lakótelepen külön is áttekintésre került a parkolási helyzet.

Ezen a négy legnagyobb lakótelepen 2021. szeptember-október hónapban parkolás felvétel készült, egy átlagos hétköznapi három periódusában: délelőtt, délután és este. Az adott zónákban megszámlálásra kerültek a közterületen parkoló gépjárművek és kerékpárok is, kivétel ez alól a magán parkolóban hagyott autók és a kereskedelmi üzletek, vagy egyéb szolgáltatási épületek külön parkolói. A parkolóhelyek kihasználtságának megállapítása a kapacitás ismeretében lehetséges. Így a viszonyítás alapja azon parkolóállások voltak, amelyek a KRESZ előírásainak megfelelnek és szabályos parkolást biztosítanak. (A garázsok előtt parkoló autók, járdán, fűvön és a fentebb említett területeken lévő férőhelyek nem tartoztak a figyelembe vett, szabályos parkolóhelyek közé.) A számlálás azonban azon járművekre is kiterjedt, amelyek nem a KRESZ előírásai szerint álltak meg (fűvön, vagy járdán szabálytalanul parkoltak).



52. ábra A 2021. évi parkolás vizsgálatban érintett lakótelepek



53. ábra Parkolási férőhely telítettség Szombathely négy legnagyobb lakótelepén (2021)

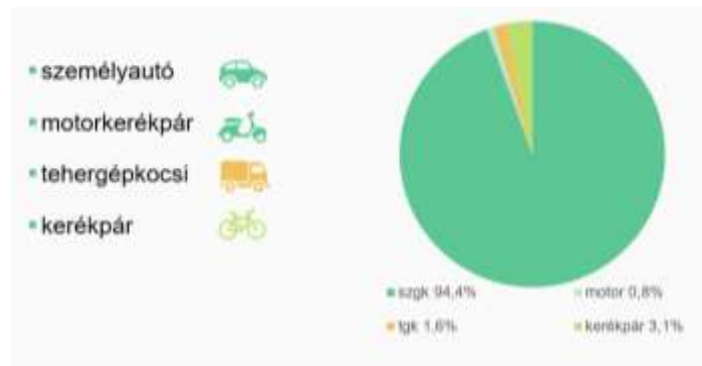
Egyértelműen az esti időszak az, amikor a legtöbb jármű parkol a vizsgált lakótelepeken. Az Oladi lakótelep kivételével a másik három lakótelepen este több, mint 100 %-os parkolási kihasználtság jellemző. Ez azért is érdekes, mert éppen az Oladi lakótelepen a legnagyobb a laksűrűség. A Joskar-Ola lakótelepen már a reggeli órákban is zsúfoltak a parkolók és ez csak növekszik a nap során. Mindegyik helyen jellemző a garázs-sorok előtti parkolás, a járda vagy füves területek foglalása.

Túlnyomó részben személygépkocsik parkolnak az utcán, kis mértékben tehergépkocsik, illetve még kevesebb motorkerékpár.

„A belváros és lakótelepek átformálására lenne szükség. Gondolok itt parkolóházak vagy mélygarázsok kialakítására.”

A kerékpárok közterületi parkolása egyes helyeken erős igényként jelentkezik. Olad városrészben az iskoláknál a délelőtti órákban jellemző kerékpár parkolás. A Derkovits és Joskar-Ola lakótelepeken egyes háztömbök környékén egész nap számos kerékpár áll az utcán. A KISZ lakótelepen napközben a játszótérek és a posta szomszédságában volt tapasztalható több kerékpár. Joskar-Ola ltp-en volt a legtöbb közterületen leállított kerékpár, míg Oladon a legkevesebb. Ez összefüggésben állhat a lakótelepek belvárostól való távolságával is.

Mindez jelzi a nem elégséges közterületi kerékpárparkoló, kerékpár támaszok állapotát, ezen helyszíneken igény mutatkozik a kerékpártároló egységek számának fejlesztésére, bővítésére.



54. ábra Járműtípusok megoszlása a közterületi parkolási igényekben a vizsgált 4 lakótelepen

Egy-egy zónában 3-4 tehergépjármű is parkolt közterületen, azonban semmilyen szolgáltatás vagy ipari terület jelenléte nem indokolta ezt. Vélhetően a lakótelepi lakás került megnevezésre telephelyként a tulajdonos részéről, bár ez nem szokványos.



EGYÉB PARKOLÁSI JELLEMZŐK

Hazánkban is egyre jellemző az elektromos és félig elektromos (hibrid, e-tec) meghajtású autók térnyerése a nagyobb városokban. Az ilyen, zöld rendszámú járművek kedvezményeket kapnak városok szerte a közterületi parkolásnál, így van ez Szombathelyen is. 2020-ban a városi gépjárműállomány kevesebb, mint 0,5 %-a volt elektromos autó.



Erre a 149 db járműre városszerte 14 db közterületi e-autótöltő állomás áll rendelkezésre, összesen 36 férőhellyel, ami az e-autók számának 25 %-át jelenti. Az e-autótöltő pontok többnyire a belvárosban, önkormányzati telepítésből, illetve egyes áruházoknál, azok a tulajdonosok jóvoltából üzemelnek.

Felszíni parkoló terület több helyen is kijelölésre került, főleg a belvárosban: pl. a Kiskar utca mentén, a piac szomszédságában. A Nagykar utca mentén az Előadóművészeti Színház (MMIK) és kollégiumok között is számos közterületi parkoló áll rendelkezésre. A Kőszegi utca mentén is vannak nagyobb parkolóterületek, ezek és az előbb felsoroltak mindegyike a fizető parkolási zónába esik.

Kijelölt parkolási területek a már említett lakótelepek mentén, illetve nagyobb üzlethelyiségek, szuper- és hipermarketek mellett találhatók. Mélygarázs a pláza alatt használható a vásárolni érkezőknek. A Haladás Sportcentrumnál, a stadionhoz érkezők számára a Rohonci útról megközelíthető jelentős méretű parkolóterület áll rendelkezésre.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A motorizációs szint folyamatos emelkedése növekvő forgalmi igényeket vetít elő, ami a parkolásra is negatívan hat. **Szombathelyen bő tíz év alatt több, mint 30 %-kal nőtt az 1.000 főre jutó autók száma, ezzel vezet a hasonló méretű megyei jogú városok között.**

A 2010-es évek végétől számítva a mobilfizetéssel parkolók részaránya emelkedik az egyéb módon (pl. papíralapú) fizető parkolásokhoz képest. A város belső részének közel egésze a fizető parkoló zónába esik, ennek ellenére zsúfolt a legtöbb belvárosi utca és parkoló. Ezt erősíti a belvárosban lakók gépjármű elhelyezéséhez a közterület használatának kedvezményes lehetősége Szent Márton kártyával.

A forgalmi sávokban nem mindig szabályosan leálló autók, vagy az úttestre lelógó gépjárművek balesetveszélyes helyzetet teremtenek, emellett megnehezítik a forgalom haladását, a belvárosban kiemelten problémát okozva a közösségi közlekedési járműveknek. Mindamellet ez részben előnyt is jelenthet, hiszen ezzel a magatartással egyúttal forgalomcsillapítást valósítanak meg. A városban nincsenek a lakosság számára igénybe vehető parkolóházak és közhasznú mélygarázsok, kivétel a pláza vásárlói számára fenntartott garázs.

Parkolásszabályozási problémák jellemzik a lakótelepeket is. A város négy fő lakótelepén sokszor a délutáni órákban is 100 %-os parkolási túltelítettség jelentkezik, ami az esti órákra még inkább fokozódik.

A sűrűn lakott városrészek parkolási kérdésén túl az elektromos járműveknek szükséges töltőpontok hozzájutása is egyre nagyobb prioritást élvez. Bár még kevés ilyen jármű van Szombathelyen, azonban a forgalomban lévő elektromos vagy hibrid járművek mindössze 25 %-ának van elegendő töltőpont a városban.

EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

TAXI ÉS EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

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 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 vonaljegygyel számolva legjobb esetben is csak 4 fő számára válik árban versenyképessé a taxi használata a városon belüli utazáshoz.

„[...] A taxiállomások befogadó képessége nincs arányban a kiadott engedélyekkel.”

A 2021-es Mobilitási kérdőíves felmérésben megjelent vélemény szerint a kijelölt taxiállomások száma, azaz a városi taxi kapacitás nem elégséges, bővítésük szükséges. Mindamellet a fejlődés iránya nem feltétlenül a fix taxidrosztok számának növelése felé mutat, hanem a rugalmasabb szolgáltatási elérhetőség irányába (mobiltelefonnal stb.).

TELEKOCSI, AUTÓMEGOSZTÁS

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 leggyakoribb külföldi célpontok Németországba, Ausztriába és Svájcba vezetnek. Ide az utaztatást, az eredeti szolgáltatás lényegétől eltérően, jellemzően a telekocsi honlapján szerveződő, a járatokat menetrendszerűen indító, személyszállítást végző természetes személyek, illetve vállalkozások

bonyolítják kisbuszokkal. A belföldi utazások célpontjai többségében a környező jelentősebb városok, illetve Budapest, amelyeknél még jellemzően magánszemélyek keresnek partnert utazásaikhoz.

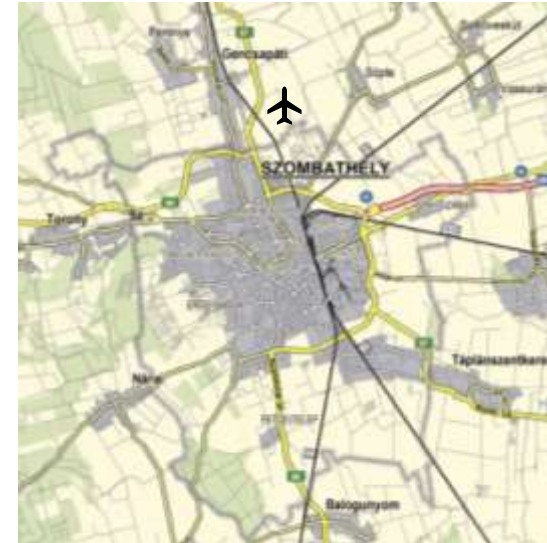
A telekocsi használat versenyképességét jelzi, hogy a legolcsóbb közlekedési alternatíva: pl. Szombathelyről Budapestre 2 óra 17 perc alatt 3.000-4.000 forintért lehet eljutni, míg saját járművel azonos időtartam alatt, de mintegy másfélszeres költség mellett. Autóbuszos vagy vonatos utazás esetén hosszabb utazási idővel és nagyobb költséggel kell számolni a telekocsi használatához képest.

LÉGI SZEMÉLYFORGALOM

A szombathelyi repülőtér a várostól 5 km-re északra található. A repülőtér Szombathely város tulajdonában van, de egy része Gencsapáti területén fekszik. A korábban fontosabb szerepet betöltő létesítmény jelenleg, mint nem nyilvános repülőtér jellemzően csak sport célokat szolgál 1.150 m hosszúságú, 10 tonna teherbírású füves pályájával. Üzemeltetője a Szombathelyi Repülőklub. A repülőtéren nincs menetrendszerű személyforgalom.

A Repülőklub az egyéni repülések kiszolgálása mellett sétarepüléssel, légitaxi szolgáltatással, pilótaképzéssel foglalkozik, valamint a repülést érintő sport és közösségi rendezvényeket is szervez a területen.

A szombathelyi repülőtér mellett fekvő gazdasági területek lehetőséget teremtenek az együttes fejlesztésre, melyet segít, hogy a megyei területrendezési terv térségi repülőtérként rögzíti a létesítményt. Az elmúlt években a Modern Városok program keretében számos hasonló reptér újult már meg, bővítve szolgáltatásait, de a szombathelyi reptér vonatkozásában ilyen korlátozott üzleti fejlesztésről még nem lehet beszámolni.



55. ábra A szombathelyi reptér a várostól északra

ÁRUSZÁLLÍTÁS



KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS

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, 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.



56. ábra Teherforgalom Szombathely és környéke közúthálózatán (forrás: TRENECON Kft. forgalmi modell)

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 közúti áruforgalom is nagyrészt a város belső területeinek terhelése nélkül érhet célba.

Ugyanakkor a Zanati úttól északra eső, a vasút által körülölelt iparterületek - vasúti keresztezések hiánya okán - csak a Zanati út és az Ipari út felől közelíthetőek meg.

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. Egyes helyszíneken ugyanakkor a korlátozás nem vonatkozik azon áruszállító járművekre, amelyek mégis az utca

burkolatának terhelésében és a káros anyag kibocsátásokban a személygépjárművekhez képest nagyobb terhelést okoznak.

A belvárosi üzletek árufeltöltésére szolgáló koncentrált rakodóhelyek Szombathelyen nem kerültek kijelölésre, illetve a rakodás időpontját és időtartamát korlátozó szabályozás sincs érvényben, mely intézkedések különösen a városközpontban lehetnek indokoltak, mivel itt jellemző leginkább a rendelkezésre álló területek szűkösége is (zsákutcák stb.).

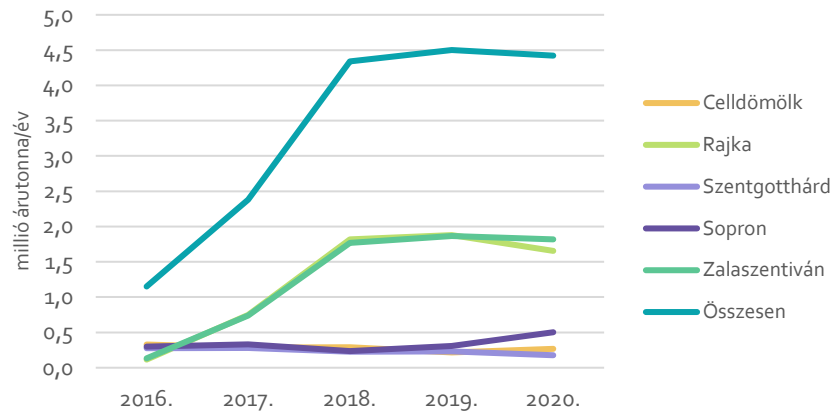


VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS



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). A vasútállomást 1865-ben nyitották meg, azóta folyamatosan üzemel eredeti helyén.

Az áruforgalmi teherpályaudvar (Szombathely-Rendező) elkülönül a személyforgalomtól, az áruforgalmi rakodó vágányok a Szent Márton u. - Zanati út tengelytől délre találhatók. 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.).



57. ábra Szombathely Rendező pályaudvar teherforgalmi irányai és évenkénti áruforgalma

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. (A 2016-2017-ben mutatkozó alacsonyabb forgalmi teljesítmény oka a zalaszentiváni vonal teljes kizárás mellett végzett korszerűsítése, mely időszakban a rajkai vonal tehervonatai is terelt útvonalon közlekedtek.)

Annak érdekében, hogy a szombathelyi vasútállomáshoz kapcsolódó vonalakon, melyek korszerűsítése már korábban megtörtént (pl. 15 sz. soproni és 21 sz. szentgotthárdi vonalak), vagy a jövőben tervezett (pl. 16 sz. csornai és 17 sz. zalaszentiváni vonalak), további menetidő csökkentés megvalósulhasson, szükséges lenne Szombathely állomás komplex átépítése is. Ennek előzetes vizsgálata a NIF Zrt. beruházásában (mint előkészítés) már további 6 más vasútállomással együtt éppen most zajlik, de a vasúti fejlesztések igen nagyvolumenű költségfordítása okán a fejlesztés forrásának biztosítása, valamint időtávja még nem került eldöntésre, meghatározásra. Színvonalasabb műszaki kialakítás esetén (biztosítóberendezés-, vágány-, és peronfejlesztés stb.) lehetővé válik a menetrendi struktúra optimalizálása és a menetrendszerűség jelentős javítása. Emellett szükséges azt is megemlíteni, hogy az állomás jelenlegi állapota nehézséget jelent a tehervonati forgalom rugalmas lebonyolításában is.

LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS

A helyi ipar igényei egyelőre nem indokolják a légi áruszállítást a térségben, amelynek lebonyolítására a szombathelyi repülőtér legfeljebb jelentős infrastrukturális fejlesztések után lehetne alkalmas.

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA

KÖZÖSSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉSE **KÖZLEKEDÉSI** **SZOLGÁLTATÓK**

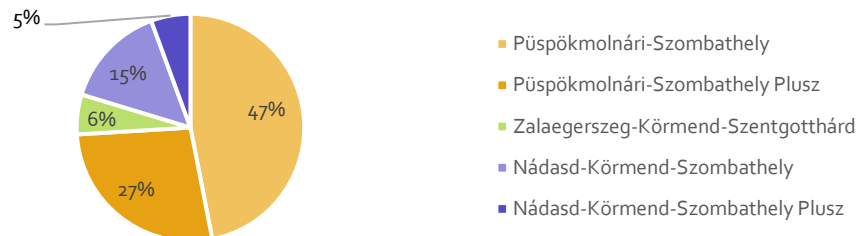
A szolgáltatások térbeli és időbeli összekapcsolása terén Szombathely más megyei jogú városokhoz hasonlóan egyaránt rendelkezik előnyös adottságokkal, de számos hátránnyal is. A közösségi közlekedésben nincs egy közös csomópont, a két központi elem, a belváros keleti peremén fekvő vasútállomás és a belváros 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. A helyi buszállomás kialakítása utasforgalmi szempontból korszerűtlen, nem teremti meg a vasútra való kényelmes átszállás körülményeit, inkább szolgál üzemi végállomásként és a helyi járatok közötti átszállópontként.

A különböző szolgáltatók járatainak menetrendje nincs összehangolva, emellett az esetleges késések bevétele sem megoldott, a szolgáltatók közötti kommunikáció jelentősen fejlesztendő, így pl. a helyi és a helyközi

járatok kapcsán az összehangolatlanság a ritkább követésű járatoknál hosszabb várakozást jelent az átszálló utasoknak.

A tarifarendszer nem integrált a szolgáltatók között. A vasúton és helyközi buszforgalomban az állam által megállapított helyközi jegyek válthatók. A helyi menetjegyek, bérletek ettől függetlenül, az önkormányzati szabályozás szerinti árképzéssel kaphatók.

Egyedi megállapodás alapján ugyanakkor vannak működő és bevált jó megoldások arra, hogy az egyes szolgáltatók bizonyos útvonalakon közösen értékesítenek kombinált jegy- és bérletfajtákat, illetve az egymás díjtermékét egyoldalúan vagy kölcsönösen elfogadják. Előbbire példa, hogy a vasúti és az autóbuszos helyközi közlekedés kombinálásában rejlő előnyök jobb kihasználása érdekében a két szolgáltató (GYSEV Zrt. és VOLÁNBUSZ Zrt.) egyes relációkban kombinált bérletek értékesítését vezette be, melyek kedvezőbb áron kaphatók, mint ha az utasnak külön az autóbuszra és a vonatra is bérletet kellene váltana. Ezek a termékek a GYSEV Zrt. értékesítésének jelenleg 1 %-át teszik ki, de a társaság tervezi további kombinált termékek bevezetését. A legtöbbet eladott Püspökmolnári – Szombathely bérlet a településközponttól távol eső vasúti megálló problémáját hidalja át, mivel egyszerre érvényes a vasútállomásra ráhordó helyi buszjáraton, majd onnan a busznál gyorsabban Szombathelyre érő vonaton. Ezen felül a „Plusz” típusú kombinált bérletekkel Szombathely helyi autóbushálózata is igénybe vehető.



58. ábra Kombinált bérlet típusok értékesítési megoszlása Szombathelyen

A helyi és helyközi autóbuszok között a helyi szolgáltatóváltást követően is megmaradt a tarifális együttműködés, melynek keretében a várostól 6

km-re eső, de közigazgatásilag még a városhoz tartozó Petőfitelep és az Ady Endre tér között a helyközi járatok helyi díjszabással is igénybe vehetők. Ezáltal az ott élők külön jegy- vagy bérlet vásárlása nélkül élhetnek a sűrűbb eljutás lehetőségével, mivel a naponta hétszer közlekedő helyi járat mellett a 2 óránként megálló helyközi buszokra is felszállhatnak.

Az integrált tarifarendszer hiánya mellett az utasok számára az is problémát jelent, hogy az értékesítési csatornák és információk is szolgáltatók szerint érhetők el, nincs közös platform, nincs olyan hely, ahol szolgáltatótól függetlenül válthatók meg a jegyek és bérletek, vagy hiányoznak a közös utastájékoztatói információk.

KERÉKPÁROZÁS ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÖSSZEKAPCSOLÁSA



A városi kerékpártámaszok többnyire a forgalomvonzó létesítmények közvetlen környezetében helyezkednek el. A közösségi közlekedési csomópontok közül a vasútállomás felvételi épületénél van lehetőség nagyobb számban a továbbutazáshoz használt kerékpárok közterületi B+R parkolóban való leállítására, parkolására. Ott összesen 357 db bicikli helyezhető el, azonban kevésbé vonzó, hogy ebből csak 40 férőhely biztosított fedett létesítményben.

„Kölcsönözhető városi bicikli kell, amit a város egyik pontján felvesz az ember máshol lerakja.”

A férőhelyek a nagy kapacitás és a folyamatos, többszöri bővítések ellenére sem bizonyulnak elegendőek, szabad helyek többnyire a Vasút utcában, a GYSEV Zrt. által létesített, elkerített, de bárki által igénybe vehető támaszok között lelhetők fel. Ezek azonban távolabb esnek az állomásépület bejáratától, sokan nem is ismerik, hogy van ilyen. A vasútállomási B+R kerékpárparkoló magas kihasználtsága kapcsán azt tapasztaltuk, hogy a szombathelyiek mellett az ingázók közül sokan állítanak le itt egy második kerékpárt, mellyel a vonatról leszállva tovább

tudnak hajtani úticéljukig (erre utal pl., hogy a férőhelyek többsége éjszaka is foglalt). Emellett „gazdátlan”, üzemképtelen biciklik is foglalják a helyeket, melyek eltávolításáról időközönként a vasúttársaság gondoskodik.

A helyközi buszállomás (Ady Endre tér) környezetében a fákhoz és oszlopokhoz rögzített biciklik formájában egyértelműen jelentkező parkolási igényt hivatottak kielégíteni a 2021 végén telepített kerékpár támaszok, melyek már megfelelő, váz rögzítésére alkalmas kialakításúak. A biciklik fedett helyen való tárolására azonban itt sincsen lehetőség. A régebbi támaszok helye a kombinált utazás szempontjából kevésbé kedvező, mivel a buszállomással átellenes, park felőli oldalon találhatók.

A helyközi közlekedésben a kerékpárok szállítására csak a vonatokon van mód, a városkörnyéki és regionális forgalomban közlekedő vasúti járművek túlnyomó többsége alkalmas kerékpárszállításra. A korszerű járműparknak köszönhetően, ahol a megálló is megfelelően kiépített, a peron szintjén, kényelmes a biciklivel való be- és kiszállás. Szombathely vasútállomáson a középperonokra azonban csak az aluljárón keresztül, lépcsőkön lehet eljutni, ahol nincsenek úgynevezett kerékpár tolósínek. A környező települések vasútállomásainak szinte mindegyike rendelkezik kiépített B+R parkolóval, ezek mintegy fele fedett elhelyezési lehetőséget biztosít a kerékpárral érkezők számára.

AUTÓSOK KOMBINÁLT KÖZLEKEDÉSE



A városban a vasútállomásnál és Szombathely-Szőlős vasúti megállóhelyénél található P+R parkoló. A vasútállomási P+R már régen „kinőtte” a helyét, itt ugyanis csak 22 db autó tud egyidőben parkolni. A P+R parkolás igénybevétele körülményes, a kijutáshoz a vasúti felvételi épületben lévő pénztárak meglátogatása is

szükséges, mivel csak itt lehet hozzájutni a menetjegy/bérlet mellé kiadott kódszelvényhez, amivel a kijáratú sorompó működtethető.

Nagy jelentőségük van a Szombathelyet környező települések P+R parkolóinak, melyek által az ingázók eszközváltása már a kiinduló településen megtörténik. A város vonzáskörzetében több vasútállomáson is találhatóak P+R parkolók, melyek kedvező körülményeket teremtenek ahhoz, hogy az ingázók autó helyett vonattal érkezzenek Szombathelyre. Ahol a feltételek adóttak, ott a bejárók módválasztásában is nagyobb arányban vannak jelen az autó és vonat kombinálásával utazók, mint pl. Sávár, Körmend, Bük, Vasvár településeken. Néhány településen pedig annak ellenére is látszik az igény a P+R utazásokra, hogy a vasútállomáson nincs ehhez kiépített infrastruktúra, ilyen pl. Gyöngyösfalu, Gencsapáti vagy Vép.

FORGALOMIRÁNYÍTÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓS RENDSZEREK



JELZŐLÁMPÁS FORGALOMIRÁNYÍTÁS

A város legforgalmasabb főútjain és kereszteződéseiben – elsősorban a belváros környékén és az országos közutak városon belüli szakaszain – jelzőlámpás forgalomirányítás került kialakításra. A jelzőberendezések többsége munkanapokon 5.00 és 22.00 óra között irányítja a forgalmat, éjszaka figyelem felhívó céllal sárga villogó üzemmódban működik.

31 jelzőlámpás csomópont, 3 jelzőlámpás gyalogátkelőhely, ebből

21 csomópontot az országos közútkezelő üzemeltet (MK NZrt.)

13 csomópont önkormányzati tulajdon

Azokon az útvonalakon, ahol több jelzőlámpás csomópont található egymáshoz közel, a jelzőlámpák hangolt rendszerben működnek, biztosítva ezzel a főirányban a folyamatos forgalomáramlást.

Ilyen útvonalak:

- Rohonci út (Órásház - Bartók B. körút között)
- Petőfi S. u. (Akacs M. utca - Kőszegi u. között)
- Vörösmarty M. u.
- Zanati út – Szent Márton u. (TESCO és Hunyadi J. u. között)
- Hunyadi J. u. (Szent Márton u. és Szent Flórián krt. között)



59. ábra Jelzőlámpás csomópontok Szombathelyen

A 2021-ben felmért Mobilitási kérdőívben aránylag sok lakossági visszajelzés érkezett arra vonatkozóan, hogy a jelzőlámpák összehangolása a gyakorlatban nem működik kellő hatékonysággal, további finomításra, a jelenlegi programok módosítására lenne szükség.

A jelzőlámpás csomópontok közül 3 helyszínen találhatóak hurokdetektoros jármű-érzékelők, 7 csomópontban pedig a gyalogosok nyomógombbal tudják jelezni átkelési szándékukat, ezáltal a vezérő csak akkor állítja meg a közúti forgalmat, amikor arra tényleg szükség van.

„A forgalmi dugók kialakulásának elkerülése érdekében javaslom a hosszabb ideig tartó zöldhullám biztosítását - akár kifejezetten a forgalmasabb időszakokban -, hogy a főbb utcákon (pl.: Zanati út, Vörösmarty Mihály utca, Szent Márton utca, Thököly Imre utca) a gépjárművek mielőbb áthaladjanak.”

Közösségi közlekedést előnyben részesítő jelzőlámpás megoldások nincsenek a városban, ezek bevezetését mindenképp indokolt megvizsgálni a kritikus helyszínek beazonosításával, hogy a közúti torlódások kevésbé akadályozzák a menetrend szerint közlekedő autóbuszok haladását.

„Az autóbusz ugyanúgy áll a dugóban, mint a személyautó, ezért nem alternatíva”

A jelzőlámpás csomópontok közül az országos közútkezelő tulajdonában lévők mindegyike legalább 2010-ben vagy azt követően lett felújítva vagy telepítve, az önkormányzati tulajdonú csomópontok berendezései azonban felújításra szorulnak, itt a '90-es években és a 2000-es évek első felében zajlottak a legutóbbi korszerűsítések.

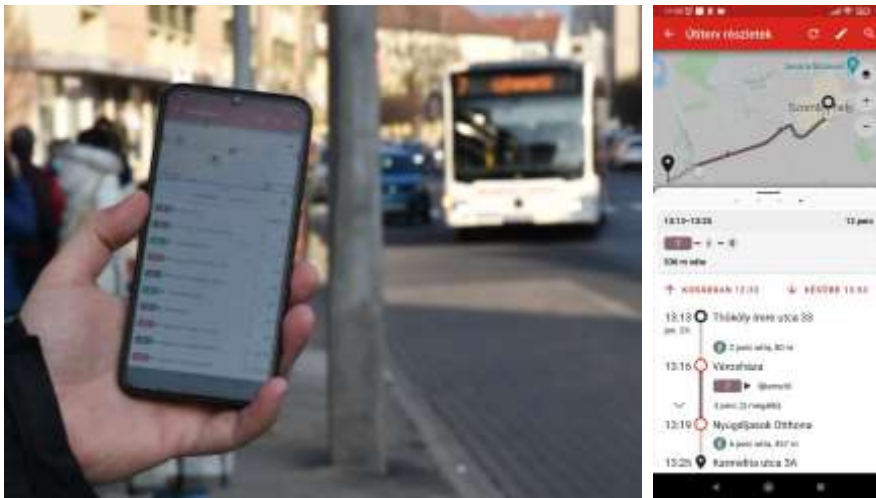
UTAZÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓK

A helyi közlekedésben 2022. év elejétől valós idejű útvonaltervező áll az utasok rendelkezésére, melynek könnyen kezelhető térképes felülete weboldal (szombathely.utas.hu) és mobilapplikáció (Savaria Utas) formájában is elérhető. A helyi szolgáltatóváltást megelőzően sokáig nem volt korszerű online útvonaltervező a helyi utazásokhoz, az utazásokat csak a menetrendek böngészésével lehetett megtervezni. Ezen a helyzeten javított, hogy 2021. februártól a statikus menetrendi adatok felkerültek a Google Maps adatbázisába, így azóta a sokak által ismert térképen is lehet utazást tervezni a helyi buszokkal, valamint 2021. augusztus végétől egy magánfejlesztő számos magyar város menetrendjével dolgozó mobilalkalmazásában is elérhetővé váltak a szombathelyi menetrendek és az utazástervezés.

Dinamikus (valós idejű) utastájékoztatói információk

3 szombathelyi megállóban (kijelzők)
és mobilalkalmazás formájában

A 2022-től bevezetett helyi útvonaltervező újdonsága a korszerű, felhasználóbarát felületen túl, hogy mobilalkalmazás formájában is elérhető és valós időben tervez és nyújt információt a járatok közlekedéséről. A térképes felületen nyomon követhető a járművek helyzete és a megállóba érkezés várható időpontja, a mobilapplikációban pedig az utasok el is menthetik leggyakrabban használt járataik adatait, a megállókat és az útvonalakat, ezáltal a város bármely pontján gyorsan juthatnak aktuális utazási információkhoz.



A megállóhelyeken a megújult formátumú, áttekinthetőbb papír alapú menetrendeken túl, 3 forgalmas helyszínen jegykiadó automatákba integrált digitális kijelzők is mutatják valós időben a következő járatok indulását, valamint térképen is megjelenítik a megálló környezetét a járatok útvonalával és a járművek pozíciójával. A kijelzők emellett tetszőlegesen alakítható tartalommal további tájékoztatásra is alkalmasak lehetnek (pl. forgalmi változások közlése).



60. ábra Jegykiadó automata kijelzőjén megjelenő valós idejű utastájékoztatás (forrás: BLAGUSS Kft.)

Az autóbuszokon korszerű kültéri és beltéri elektronikus paneleken jelennek meg a vizuális információk, emellett a járművek fedélzetén gépi akusztikus tájékoztatás is működik. A helyi közlekedési szolgáltató honlapján egy helyen, áttekinthető formában megtalálhatóak az utazáshoz szükséges információk, így a menetrendek, vonalhálózati térkép, jegy- és bérletárak, vásárlási lehetőségeket ismertető tájékoztatás, valamint az aktuális hírek egyaránt láthatóak.

A helyközi közlekedésben az országos szinten elérhető online platformok - menetrendek.hu, vonatinfo.mav-start.hu, utas.hu stb. - használhatóak tájékozódásra. A vasútállomáson, valamint a helyközi buszállomáson vizuális (digitális kijelzők) és akusztikus utastájékoztatás ad információt az induló és érkező vonatokról, illetve buszjáratokról. Multimodális utazástervezőként egyedül a Google Maps áll rendelkezésre, mely tartalmazza a helyi-, helyközi autóbusz és vasúti menterendeket, így ezek kombinálásával is tervezhető az eljutás, de az utazással kapcsolatos egyéb információk csak elkülönítve, a szolgáltatók saját weboldalain érhetők el.

Szombathelyen a turisztikai látványosságok és forgalomvonzó helyszínek akár okostelefon használata nélkül is megközelíthetők. A város, kiemelkedően a belváros, számos pontján „idegenforgalmi útirányjelző táblák” vannak kihelyezve, iránynyilakkal az egyes épületek, látványosságok felé mutatva.

Közigazgatási és szabadidő helyszínek egyaránt fel vannak tüntetve, így a gyalog közlekedők is könnyen úticéljukhoz találhatnak. Megkönnyíti továbbá a Szombathelyre érkező turisták és akár a helyi lakosok életét is

az a mobiltelefonos applikáció, mely kulturális, sport- és aktuális közéleti eseményekről egyaránt információt nyújt. A „SzombathelyPont” applikáción utazástervezés, térképes nézet, gasztronómiai és üdülési tippek is megkönnyítik a városba látogatók tájékozódását. Ezen felül a helyiek között elterjedt az „App Taxi” nevű alkalmazás, mellyel Szombathelyen és környékén lehet taxit rendelni és ár kalkulációt végezni.

JEGYÉRTÉKESÍTÉS

A helyi közlekedésben a hagyományos, papír alapú jegyrendszer mellett elektronikusan, mobiljegy formájában is lehet jegyet és bérletet váltani a szerződött viszonteladók mobilapplikációin keresztül, időponttól és helyszíntől függetlenül.



A papír alapú jegyek és bérletek értékesítése három csatornán keresztül, jegypénztárakban, megállóhelyi, illetve az autóbuszok fedélzetén telepített jegyautomatákból történik. A hagyományos jegypénztárak száma a város méretéhez képest nem sok, az Éhen Gyula téri pénztár, a GYSEV Zrt. szombathelyi utascentruma és a Tourinform iroda mellett néhány szerződött partnernél vásárolhatók helyi jegyek és bérletek, igaz, viszonteladók köre még bővítés alatt áll.

A jegykiadó automaták három nagy forgalmú helyszínen: a Vasútállomás, Városháza és Órásház megállóknál vehetők igénybe készpénzmentes (bankkártyás) fizetéssel. A járművek fedélzetén a korábbi járművezetői jegyértékesítés helyett a buszokra telepített automatákból vásárolhatók

(ugyancsak bankkártyás fizetéssel) vonal- és napijegyek, ezzel a korábbi felár megszűnt, a fedélzeti automatából vásárolt jegy az elővétellel megegyező árban van. Mindemellett a mobilfizetéses jegyvásárlás elterjedése jelentős mértékben fogja a személyes, vagy helyhez kötött jegyvásárlást a későbbiekben csökkenteni.

A vasúti közlekedésben az állomási jegypénztár mellett az országos szinten működő online felületeken (jegy.mav.hu, MÁV mobilalkalmazás) is lehetséges a jegyvásárlás, az online váltott termékek kedvezményes áron kaphatók. A helyközi autóbuszokra 2020. márciusa óta váltható mobiljegy a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. szerződött partnereinek alkalmazásain keresztül, a rendszer használata ugyanakkor körülményes, mivel nem útvonal, hanem kilométer alapján kell jegyet választani, az utazás távolságát ehhez az utasnak külön ki kell keresnie. Hagyományos papíralapú jegyet az Ady Endre téri jegypénztárban, illetve ugyanitt jegykiadó automatából vehetnek az utasok, illetve a járművezetőnél azokon a helyszíneken, ahol az elővétel lehetősége nem biztosított.

PARKOLÁSIRÁNYÍTÁS

Szombathelyen nincsen kialakított parkolásirányítási rendszer. Így a közterületi parkolók helyfoglaltságáról, azaz a használható szabad parkolóhelyekről csak az utcák vagy területek célzott bejárásával lehet információt nyerni, ami növeli pl. a belvárosi utcák forgalmát.

Bár a városban vannak lokális, jellemzően nagyobb saját parkolóval rendelkező kereskedelmi létesítmények, illetve önkormányzati kezelésű parkolók, ezek foglaltságáról csak az utóbbiak esetében (a Kőszegi utcai parkolók és a Vasút utcai P+R) van a bejáratnál egy egyszerű visszajelzés: piros jelzőlámpa világít, ha a parkoló megtelt. Ennél fejlettebb dinamikus foglaltság kijelzők azonban mindenképpen szükségesek lennének, amelyek segítséget nyújthatnak a tervezett parkoláshoz, emellett hozzájárulhatnak a parkolóhelyek jobb kihasználásához is, továbbá kordában tarthatóbbá tehetők pl. a belvárosi parkolási igények, kevésbé terhelve a városközponti utcákat.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Szombathely közlekedési rendszerében még „gyerekipőben van” a korszerű, integrált irányító- és információs rendszerek alkalmazása. A meglévő elemek nincsenek egységes rendszerbe foglalva, egyedi problémák kezelését teszik lehetővé, a meglévők közül több esetben még kezdetleges formában.

A közúti forgalomirányítás többnyire statikus rendszerekre épül, a forgalom hatékony lebonyolódását segítő korszerű, a forgalom dinamikáját követő forgalomfüggő megoldások kevésbé jellemzőek a városban.

A helyi közösségi közlekedésben a valós idejű információkon alapuló utazástervezés és utastájékoztatás, valamint az elektronikus jegyrendszer bevezetése, illetve ezen szolgáltatások mobiltelefonos elérhetősége jelentős előrelépést hozott az utazás minőségében. A különböző közösségi közlekedési szolgáltatók rendszerei ugyanakkor elszigetelten, külön-külön működnek, nincs egy, az utazás módjától független közös platform és a szolgáltatások, tarifák integrációjára sem került még sor.

A GYSEV Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. által kiadott kombinált közös bérletek iránymutatóak lehetnek annak érdekében, hogy a módváltást és a gyors közösségi közlekedést egyszerűsítsék, az interoperabilitás hiányát áthidalják. Egyéb kombinált közlekedést segítő beruházások a P+R és B+R parkolók létesítése lehet. P+R parkolók jelenleg is üzemelnek Szombathely vonzáskörzetében több település vasútállomásánál, kifejezetten kedvező használattal. A városban ugyanakkor szükséges lenne erősíteni a kerékpározással kombinált közlekedést, amelyhez több B+R kerékpár parkolóra, férőhely bővítésre is szükség lenne.

KÖZBIZTONSÁG, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

KÖZBIZTONSÁG

Megfigyelhető egy csökkenő trend Szombathely bűnelkövetésében; míg a 2010-es évek elején 3.700 fölött volt a bűncselekmények száma, 2018-ra ez 1.400 alá esett.

Az élet elleni bűncselekmények száma átlagosan évente 2. 2021-ben Nógrád megye után Vas megyében fogták el a legkevesebb személyt valamilyen bűncselekmény miatt, szám szerint 1.410 főt. Körözés alapján elfogott személyek számában ez az érték Vas megyében a legalacsonyabb (192 fő).

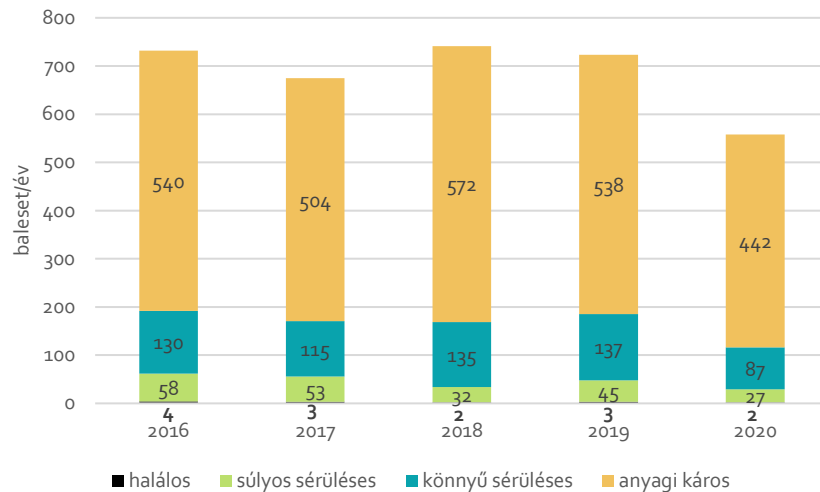
Jelenleg 98 térfényelő kamera van városszerte kihelyezve Szombathelyen. Ezeket Szombathely MJV Közterület-felügyelete működteti. Többnyire forgalmas kereszteződésekben, parkokban, a belvárosban vannak kihelyezve, továbbá piacokon és plázák környékén. A Csónakázó-tó környékén és a Parkerdőben is több kamera üzemel. Egyes kamerák fix elhelyezésűek, statikusak, vannak továbbá mozgatható kamerafejek is, és DOME kamerák, melyek többnyire gyalogos infrastruktúrák közelében, turisztikai helyszíneken vannak kihelyezve.

A térfényelő kamerarendszer felvételeit – a hatályos jogszabályok alapján – a Rendőrség megfigyelésre, illetve bűnmegelőzési, bűnüldözési célból, a Közterület-felügyelet szabálysértési és közigazgatási ügyekben használja fel.

A közbiztonság (és a közlekedésbiztonság) még erőteljesebb javításában előrelépést jelenthet egy városi közvilágítás-korszerűsítési program. Ez 2019-ben megvalósult, mely program során városszerte mintegy 9.600 LED-es lámpatestet helyeztek el a régiók helyére. A jobb közterületi megvilágítás nem csak a balesetek visszaszorításában, hanem a nem regisztrált konfliktus helyzetek csökkentésében is jelentkezhet, emellett a lakosság biztonságérzetére van hatással igen kedvezően.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

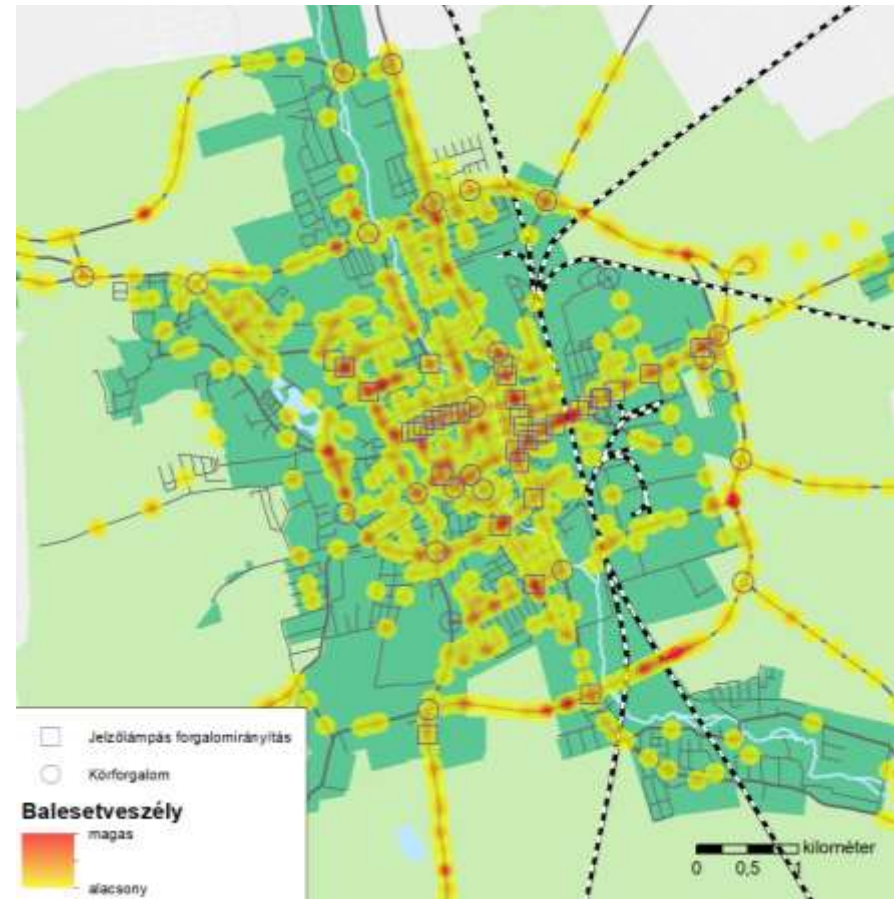
Szombathelyen a 2016-2020 közti időszakban az anyagi kárral járó balesetek száma összességében csökkent. A könnyű és súlyos sérüléssel járó balesetek száma látványosan visszaesett 2020-ban, melynek a COVID járvány hatására alacsonyabb gépjármű forgalom lehet az egyik háttere. A halálos kimenetelű személyi sérüléssel járó balesetek száma általában 3, illetve 4 volt egy évben, de 2020-ban csak 2 ilyen esemény történt. Évszakos sajátosságok az adatokból nem mutatkoznak, azonban az első negyedekben – január, február, március – rendszerint kevesebb a baleset, mint a többi negyedben.



61. ábra Személysérüléses közúti gépjármű balesetek számának alakulása

A kerékpáros balesetek túlnyomó többsége közúton történt, míg a biciklis esetek 10 %-a következett be kerékpárúton, illetve gyalogutakon. 2017-ben volt egyedül halálos kimenetelű kerékpáros baleset, később este egy közvilágítás nélküli közúton. Mindemellett öröndetes, hogy 2016 óta csökken a kerékpáros balesetek száma és a baleseti kimenetek súlyossága is. A korábban taglalt, Nem motorizált közlekedés c. kerékpáros alfejezetben a kerékpáros baleseti gócpontok már bemutatásra kerültek, így itt nem térünk ki újra e témára.

„A gyalogátkelőhelyek jobb megvilágítását javaslom!”



62. ábra Szombathely közúti baleseti gócpontjai a 2016-2020 közötti személyi sérüléses közúti balesetek alapján (saját szerkesztés, forrás: WEB-BAL)

Szükséges megjegyezni, hogy a baleseti gócpontok nem vonatkoztathatók el a forgalmas területektől. Magyarország és az EU célkitűzése szerint 2050-re a halálos kimenetelű közúti balesetek számát nullára kell csökkenteni. Szombathelyen az éves 2-3 halálos baleseti számot a jelentkező gócpontok alapos felülvizsgálatával és a megelőzés eszközeivel lehet nullára redukálni.

A 11-es Huszár út, Zanati út és Bartók Béla krt. mentén több csomópont is gócpontként jelenik meg közúti baleseti szempontból. Ezek egy része körforgalom, egy része jelzőlámpás csomópont, míg a Bartók Béla körút-Jéppince út találkozási jelzőtáblával szabályozott csomópont. Ezen helyszínek forgalmi rendjének, kialakításának felülvizsgálata mindenképp ajánlott.

SZEMLÉLETFORMÁLÁS, OKTATÁS, KÉPZÉS



LAKOSSÁGI PROGRAMOK, KAMPÁNYOK

Az Önkormányzat sok éve részt vesz az Autómentes nap és a Mobilitási hét rendezvényein. A programok összeállításában a környezet-tudatos közlekedés jelentős hangsúlyt kap, még a legkisebb korosztály számára is számos eseménydús programot nyújt.



„Az általános iskolák bevonása a gyalogos és a kerékpáros közlekedés népszerűsítésébe.”

A Mobilitási hét különböző eseményein a környezetvédelem fontosságára hívják fel a figyelmet, programokkal szorgalmazva az autó helyett a tömegközlekedés, a kerékpár használatát, vagy a sétát. Célja a környezetbarát és fenntartható városi közlekedés népszerűsítése.

Az ifjúság közlekedési nevelésének fontos létesítménye a Brenner parkban 1966-óta működő KRESZ-park, amely ma is népszerű célpontja a kisgyermekes családoknak. A parkban mintegy 600 m hosszú forgalomtechnikai jelzésekkel és jelzőlámpával ellátott úthálózat működik, mely alkalmas a forgalmi helyzetek megismerésére és a helyes közlekedési döntések elsajátítására. A gyermekek számára „járművek” is kölcsönözhetők. A park április és október között üzemel, a

szombathelyiek számára ingyenesen. A létesítmény kiváló helyszíne a gyermekeket célzó szemléletformáló programoknak, ahol képzett személy biztosíthatná a közlekedési ismeretek átadását nem csak az ifjúság számára, hanem a vele együtt érkező felnőtteknek, családoknak is. Jó hír, hogy a park folyamatban lévő felújítása 2023 végére befejeződik.



A Vas Megyei Rendőr-főkapitányság Bűnmegelőzési Alosztályának munkatársai Szombathelyen és számos környező településen rendszeresen tartanak programokat, amelyek keretében tanácsokkal látják el a kerékpártulajdonosokat, illetve lehetőség van kinek-kinek saját és kerékpárja adatait rögzíteni a „BikeSafe” kerékpár-regisztrációs programban. Ezen kívül Szombathelyi Rendőrkapitányság baleset-megelőzési munkája során – a gyalogos és kerékpáros közlekedés veszélyeire koncentrálnak – rendszeresen tartanak előadásokat a helyi

iskolákban és vesznek részt rendezvényeken (Iskola Rendőre Program, közlekedési láthatósági akciók, közlekedési versenyek szervezése). A felnőtt lakosságot különböző helyszíneken, pl. idős klubjában keresik fel általában a közlekedésbiztonság témájában.

SZERVEZETI KÉPZÉSEK

A közösségi közlekedési szolgáltatók rendszeresen képzik munkavállalóikat, beleértve a járművezetők közlekedésbiztonsági és kompetencia javítását, környezetbarát vezetési stílus fejlesztését, a háttér személyzet (forgalmi, műszaki, irodai dolgozók) továbbképzését is. A jegyellenőrök, jegyvizsgálók ismeretfelújító oktatásai szintén rendszeresek, emellett a városba érkező turisták kiszolgálásának javítására a pénztárosok képzésére is figyelmet fordítanak.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

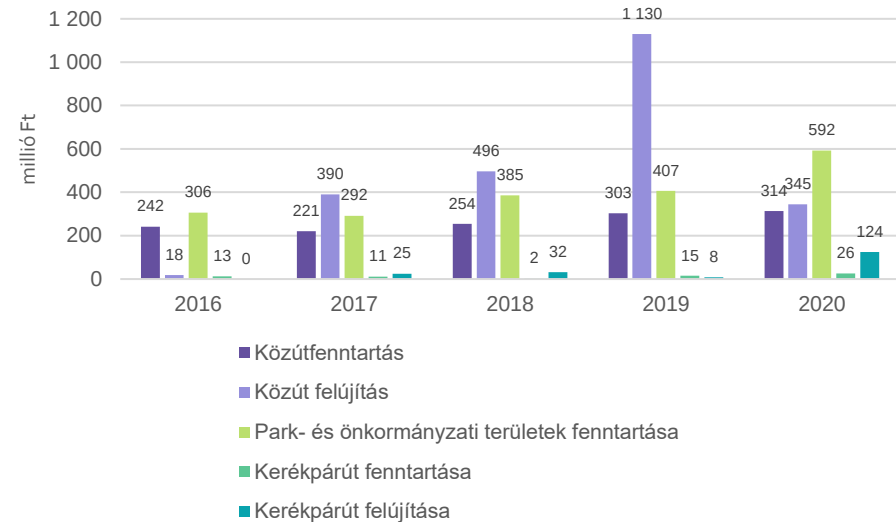
A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása több csatornán keresztül is megvalósul, különösen a környezetbarát közlekedést helyezve a középpontba. Összeségében az a tapasztalat, hogy a rendezvények, események sora nem alkot egységet, így hatékonyságuk is kétséges. A szemléletformálásban résztvevő szervezetek együttműködése, összehangolása és a tevékenységeik kibővítése jelentős előrelépést hozna a célok elérésben. Ennek megvalósítására leghitelesebben az Önkormányzat, illetve az általa kinevezett szervezet lenne alkalmas.

A szolgáltatók járművezetőiket és utaskapcsolatban érintett munkatársaikat rendszeresen oktatják, különösen a forgalomtechnikai, környezetbarát és energia, illetve üzemanyagtakarékos vezetés és a szolgáltatói viselkedés témakörében.

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

VÁROSI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. alkotják. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata. Szombathelyen e fenntartási feladatokat a 100 %-ban önkormányzati tulajdonú társaságok látják el. Ezek közül kiemelendők a SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási NZrt., a Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft., a Szombathelyi Parkfenntartási Kft., illetve SZOMHULL Szombathelyi Hulladékgazdálkodási Közszolgáltató NKft., és a közművek vonatkozásában a Vasivíz Zrt. továbbá a Szombathelyi Távhőszolgáltató Kft.



63. ábra Szombathely MJV Önkormányzatának egyes közlekedési infrastruktúra elemeivel kapcsolatos költségfordítása

Az Önkormányzati feladatkörbe tartozó infrastruktúra elemeken megvalósuló közösségi (pl. európai uniós) finanszírozású beruházások önrészenek, valamint későbbi fenntartásának finanszírozását szintén az Önkormányzat végzi, így azok költségeit is a helyi költségvetés fedezi. Ezért is fontos, hogy a projektek üzemeltetése és fenntartása ne okozzon túlzott terhet a városi költségvetés számára.

Az országos főutak kezelése és ennek finanszírozása a Magyar Közút Nonprofit Zrt-n keresztül a központi költségvetést terheli.

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető GYSEV Zrt., illetve a MÁV Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényben (Szsztv.) és 1370/2007/EK rendeletben foglaltak alapján Szombathelyet és vonzáskörzetét érintően:

- autóbuszos és vasúti helyközi (országos, regionális és elővárosi), valamint
- helyi (településen belüli)

személyszállítási közszolgáltatás van.

A közlekedésért felelős miniszter a helyközi személyszállítási közszolgáltatás megrendelőjeként vesz részt, gondoskodik a közszolgáltatások finanszírozásáról. A helyközi autóbusz közlekedést a regionális összevonások után létrejött VOLÁNBUSZ Zrt. (MÁV csoport tagja) üzemelteti. A vasúti személyszállítási közszolgáltatást a GYSEV Zrt. végzi.

A helyi személyszállítási közszolgáltatás működtetése érdekében Szombathely MJV Önkormányzata közszolgáltatási szerződést kötött a BLAGUSS AGORA Hungary Kft-vel, melynek alapján 2022. január 1-jétől ezen cég látja el 10 éven keresztül ezen feladatokat. A helyi közösségi közlekedési szolgáltatást megrendelő Önkormányzat által elvárt szolgáltatási paramétereket, feladat-lehatárolásokat önkormányzati rendelet rögzíti. A szükséges (pl. menetrendi vagy díjszabásváltozásokat tartalmazó) felülvizsgálatok időről időre fognak megtörténni, a Közgyűlés elfogadásával megvalósuló közszolgáltatási szerződésmódosítások formájában.

Tekintettel arra, hogy a helyi közösségi közlekedés vonatkozásában a 2021/2022 évforduló során szolgáltató változás történt (korábban a VOLÁNBUSZ Zrt. látta el e feladatokat), így az elmúlt időszak ezen tevékenységgel összefüggő pénzügyi helyzetének, illetve szolgáltatói bevételeinek alakulásának bemutatása nem releváns a jelen és jövőbeni állapotok kapcsán, így erre nem térünk külön ki.

PARKOLÁS

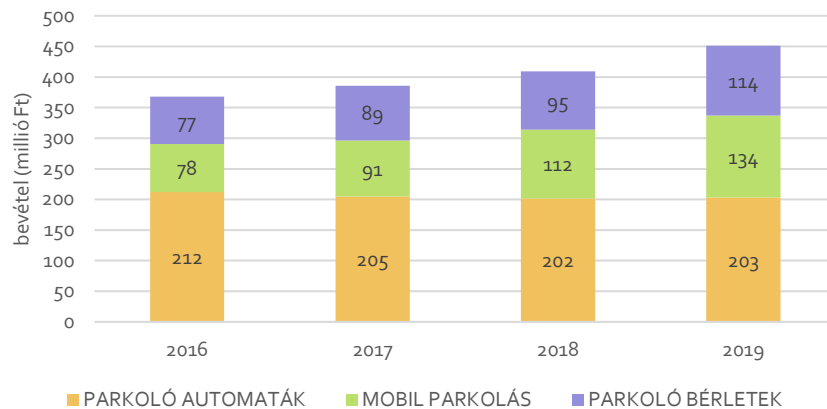
A fizetőparkolók üzemeltetését a Szombathely MJV Önkormányzatával kötött szerződés alapján a 100 %-os önkormányzati tulajdonban levő SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási NZrt. látja el.

A fizető parkolás rendjét az Önkormányzat 21./2012.(V.10) sz. többször módosított rendelete szabályozza. A rendelet a város közigazgatási területén belüli helyi közutakra, a helyi önkormányzat tulajdonában álló közforgalom elől elzárt magánutakra, valamint terekre, parkokra és egyéb közterületekre terjed ki. A rendelet keretében szabályozzák a díjfizető parkoló övezeteket, a díjfizetési időszakot és jegy és bérletjegy díjakat, a díjmentességre és egyéb kedvezményekre vonatkozó lehetőségeket. A mobilparkolást a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. rendszere biztosítja, ahogy országosan minden város esetében.

A közterületi fizető parkolók üzemeltetése, ellenőrzése alapvetően személyes ellenőrzéssel történik, egyéb dinamikus parkolás-ellenőrzési rendszer nem épült ki még a városban, amely lehetővé tenné az adott parkoló járműveken kívül az érintett útszakaszok parkolási jellemzőinek pontosabb megismerhetőségét. A pénzügyi vagy használati jellemzők elemzését lehetővé tévő központi elektronikus adatgyűjtés sem teljeskörű, ezáltal nem tekinthető 100%-ban megbízhatónak, így a fizető zónák és a parkolóautomaták használatáról nem rendelkezik a város pontos információkkal.

2019-ben a város parkolásból származó bevétele 530 millió Ft körül alakult (bírságokkal együtt). 2020-2021 években a pandémia miatt mérsékeltbb forgalom hatására, és az elrendelt ingyenes parkolási időszakok miatt a bevétel alulmaradt a szokásosnak, így annak vizsgálatát elhagytuk, mivel torzítaná a tendenciára vonatkozó jellemzőket.

Az alábbi diagram szerint megállapítható, hogy a díjtételek 2016 óta változatlan mértéke mellett a parkolási bevételek folyamatosan emelkedtek (2020-ig), valamint szemléletesen kitűnik, hogy a fizetési módok közül folyamatosan növekszik a mobiltelefonnal történő parkolás részaránya.



64. ábra A város parkolási bevételeinek alakulása (bírságok nélkül)

A parkolási díjak a bevezetést követően az elmúlt években gyakorlatilag nem változtak, így az autós forgalom lényegében nem csökkent a fizető zónákban. A fizető zónák határán egyes helyeken zsúfoltság tapasztalható.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A helyi infrastruktúra hosszú távú működtetési költségeit teljes egészében az önkormányzati költségvetésnek kell biztosítania. A városi parkolási szolgáltatás működését a beszedett bevételek biztosítják, a forrástöbblet más közszolgáltatások és rendszerek működtetésének finanszírozásához is segítséget nyújt.

Ahogy ez más városoknál is kivétel nélkül jellemző, a közösségi közlekedés nem tud önfenntartó lenni, az utasok által fizetett menetdíjak, illetve a kedvezményes utazások után kapott szociálpolitikai menetdíjtámogatások teljes mértékben nem fedezik a működés költségeit. Az önkormányzati költségvetésből nyújtott támogatás egészíti ki a közszolgáltatási költségek fedezetét. A közösségi közlekedés felhasználóinak csökkenése fokozódó terhet róhat mind az önkormányzati költségvetésre, mind a közösségi közlekedést igénybe vevőkre.

Szombathely MJV Önkormányzata, valamint a hozzá tartozó 100%-os tulajdonú szervezetek a hatáskörükbe utalt tulajdonosi, kezelői és vagyongazdálkodási feladatok ellátásához számos nyilvántartással, illetve adatbázissal rendelkeznek. Ugyanakkor ezen adatbázisok adattartalma nem mindig teljeskörű, részletes, illetve naprakész, valamint olyan szempontból nem egységesek, melyek az összekapcsolt adatbázis tartalmak révén a jelenleginél hatékonyabb módon tudnák segíteni a napi és akár a hosszútávú városi döntési folyamatokat. Így ezen adatbázisok fejlesztése elengedhetetlen a mai kor követelményeihez illeszkedve, továbbá szükséges a már gyakorlatban is több helyen alkalmazott térinformatikai rendszerek kiegészítése is ezekhez.

FENNTARTHATÓSÁG

Az életünkben jelentkező és ezen belül a közlekedési problémák megoldását célzó tervezett beavatkozásokkal szemben alapvető elvárás, hogy azok megfeleljenek a fenntartható fejlődés értékrendjének, elvárásainak. A fenntarthatósággal kapcsolatos fogalom első hivatalos megjelenését az ENSZ 1987-es Brundtland jelentése tartalmazza:

Olyan fejlődési folyamat, mely „kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy csökkentenék a jövő generációk képességét, hogy kielégítsék saját szükségleteiket”.

A fenntartható fejlődés célja, hogy a gazdasági fejlődés és a társadalmi egyenlőség igényeinek érvényesítése mellett mindezek forrásul szolgáló környezet ne használódjon el. Ebből következően a fenntartható közlekedésfejlesztési tervek integráns részeként vizsgálandók a környezet, a társadalmi és szociális, valamint a gazdasági fenntarthatóság kérdése.

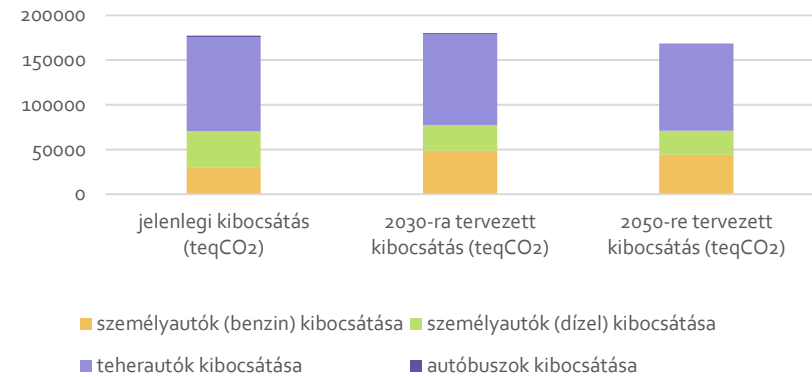
KÖRNYEZETI FENNTARTHATÓSÁG

A városfejlesztési koncepcióban általános településfejlesztési elvként rögzítette az Önkormányzat fenntartható fejlődés melletti elkötelezettségét. Az *Integrált Településfejlesztési Stratégiában* már ezzel összhangban kerültek megfogalmazásra a város napi működése során keletkező üvegház hatású gázok csökkentését célzó prioritások, projektek. Ezek között egyaránt megtalálhatóak azok az intézkedések

melyek hozzájárulnak a közlekedésből, fűtésből, épület klimatizálásból származó CO₂ kibocsátás csökkentéséhez, a környezetbarát kerékpáros és gyalogos infrastruktúra megteremtéséhez, valamint azon tevékenységek, amelyek a közösségi közlekedés fejlesztése vagy a városi klíma javítása céljából az épületek klimatizálási igényének csökkentése érdekében történhetnek. A környezeti fenntarthatóság melletti elkötelezettség egyik legmarkánsabb megjelenése a nemrég elfogadott *Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv (SECAP)*. A város 2006-hoz képest 2030-ra 36 %-os, azaz 166 794 t/év CO₂ kibocsátás csökkenést céloz meg. Mindezt alapvetően a távhőszolgáltatás karbonmentessé tételével (biomassza használata, hőveszteség csökkentése, napenergia hasznosítása, a hálózat bővítése stb.), az önkormányzati épületek energiaigényének minimalizálásával; a panel, hagyományos társas- és családi házak felújításának támogatásával, az intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakításával, a kerékpározás arányának növelésével, az elektromos/hibrid helyi buszközlekedés és hivatali járművek alkalmazásával kívánja elérni.

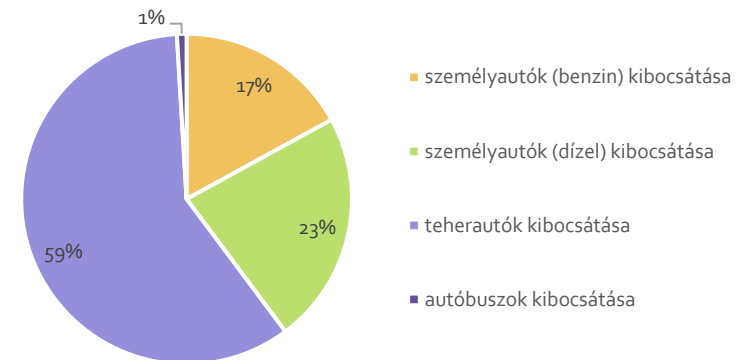
A környezeti fenntarthatóság szempontjából a legfontosabb kérdés, hogy a közlekedési szokások és a népességszám változásából az egyes közlekedési módokban prognosztizált utazások száma hogyan változik. Cél, hogy a kedvező, fajlagosan alacsony kibocsátással rendelkező utazási módokkal történő utazások (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, vasúti áruszállítás) aránya növekedjen, mert ennek eredményeként fognak csökkenni az energiafelhasználás, valamint a károsanyag kibocsátás mérőszámai.

A népesség változás várható mértékéhez igazodva, figyelembe véve a közlekedést érintő tervezett fejlesztéseket, a globálisan várható technikai előrehaladást, valamint a város gazdasági fejlődésével együtt járó forgalmi hatásokat, a közlekedést érintő kibocsátások CO₂ egyenértékének számszerűsítését a következő ábra szemlélteti.



65. ábra A város közúti közlekedésből származó kibocsátási értékeinek várható változása (tonna CO₂ egyenértékben megadva) közlekedési módok szerinti bontásban

A várható változások a kiinduláskor felmért állapotokhoz viszonyítottan kerültek meghatározásra, amit a következő ábra szemléltet. A legnagyobb ÜHG kibocsátók az áruszállítást végző teherautók, valamint a személyautók (benzin és dízel megosztásban), melyek kibocsátáscsökkentését elősegítik a vonatkozó szabályozások bevezetése, valamint a jövőben várható technikai fejlődések alkalmazása.



66. ábra A város közúti közlekedésből származó kibocsátási értékeinek (tonna CO₂ egyenértékben megadva) megoszlása, közlekedési módok szerinti bontásban

TÁRSADALMI, SZOCIÁLIS FENNTARTHATÓSÁG

A közlekedési rendszer társadalmilag fenntartható, ha a rendszer minden potenciális használója számára biztosítja az elvárt közlekedési szolgáltatást. Ez alapvetően a fizikai és társadalmi kirekesztettség csökkentésével érhető el.

A társadalmilag fenntartható közlekedési rendszert úgy kell kialakítani, hogy az fizikailag elérhető és rendeltetésszerűen használható legyen minden társadalmi csoport számára, így a sajátos igényekkel rendelkező vakok és gyengén látók, a siketek és hallássérültek, a mozgásukban korlátozottak, a kisgyermekes családok, a gyermekek vagy akár az idősek számára is. Ezen felül a díjstruktúra kialakítása során figyelembe kell venni azon társadalmi csoportokat, akik számára a jegyek/bérletek árának megfizetése nehézséget okoz, amely adott esetben a társadalmi együttműködéshez szükséges mobilitásuk korlátozását jelentheti. Az utóbbi biztosítását a közlekedési rendszer fenntartása érdekében a jelentősebb, azonos jellemzőkkel rendelkező csoportok díjstruktúrában történő egységes kezelésével, egyéb esetben célzott, személyre szabott és ellenőrzött kedvezmények nyújtásával lehet elérni.

Szombathely és vonzáskörzetében az akadálymentesítés szintje javuló tendenciát mutat, de **nagyrészt még hiányoznak a teljes esélyegyenlőség fizikai feltételei**. A vasútállomás és környéke csak részben akadálymentes. A helyközi közlekedést végző autóbusz állomány még nem akadálymentesített. Kedvező változást hozott a helyi közösségi közlekedésben a 2022-es szolgáltatóváltás, hiszen már minden helyi autóbusz alacsonypadlós, akadálymentes közlekedésre alkalmas, viszont a külső városrészekben még találhatóak peron nélküli megállók is.

Az akadálymentesítés a *Helyi Esélyegyenlőségi Program*ra is építve ütemezett módon folyik a városban, de számos feladat jelentkezik még e biztonságos, akadálymentes közlekedés megteremtése érdekében (pl. járdaállapot javítása, középületek és gyalogátkelőhelyek akadálymentesítése stb.).

A közösségi közlekedésben a helyi és helyközi közlekedési tarifa és kedvezmény rendszere, néhány kivételtől eltekintve, nem integrált, az egyes járatokon többségében külön-külön jeggyel lehet utazni. Igaz

Szombathely környezetében vannak jó példák, amelynél egyes helyközi relációkban (busz+vonat) kombinált jegy-bérlet lehetőségek is igénybevehetők. A jegyek és bérletek díjszintje Szombathelyen kifejezetten alacsony (más hasonló nagyságú városokhoz képest), amely segítheti a közösségi közlekedéshez való hozzáférést.

A helyközi közlekedésben a munkába járást a munkáltató támogatni köteles, de helyi közlekedésben a támogatás csak kiegészítő juttatásként adható. A helyi közösségi közlekedés így sokaknak túl drága lehet.

A kedvezményrendszer fejlesztésével (pl. helyi és helyközi közösségi közlekedés további összehangolása, ágazati bérletek, negyedéves, féléves, éves bérlet, időablakos kedvezmények bevezetése), munkahelyi mobilitási tervek alapján működő mobilitási menedzsmenttel, illetve támogatási struktúra működésével növelhető lenne a közösségi közlekedés a helyiek, illetve az ingázók általi igénybevétele.

GAZDASÁGI FENNTARTHATÓSÁG

A gazdaság a környezet és a társadalom által előállított és újratermelt erőforrásokat használja. A jólétet biztosító hosszú távú fejlődés érdekében tehát kulcsfontosságú ezen újratermelő folyamat fenntarthatóságának biztosítása.

A gazdasági fenntarthatóság igénye a közlekedési rendszerek fejlesztésével kapcsolatban is elvárt. A közlekedési rendszerek gazdasági fenntarthatósága az egyes beruházások megtérülésének vizsgálatával jól árnyalható. A vizsgálatokat a beruházások társadalmi és környezeti aspektusait is értékelő költséghaszon elemzések elkészítésével lehet elvégezni, az externális – társadalmi és környezeti – hatások számszerűsítésével. A hosszú távú fenntarthatóság értékelése során a közvetlen infrastruktúra fejlesztés költségein túl, a kapcsolódó üzemeltetési, karbantartási, fenntartási és pótlási (felújítási) költségeivel is számolni szükséges. A gazdasági fenntarthatóság biztosítása érdekében az egyes közlekedésfejlesztési célú beavatkozások értékelésén túl elengedhetetlen a közlekedési rendszerek hosszú távú pénzügyi fenntartásának biztosítása is. Ezt az intézményi, finanszírozási háttérre vonatkozó fejezetben részletezzük.

A környezeti fenntarthatóságon túl a közlekedés gazdasági fenntarthatóságához is nagy mértékben hozzájárul a költség-hatékony működést biztosító okos (SMART) megoldások alkalmazása, illetve az ezek elterjedésének minél nagyobb mértékű ösztönzése. Ezt a város stratégiai dokumentumai is tartalmazzák, mely a közlekedés tekintetében a forgalom levezetés optimalizálásában és parkolási rendszer fejlesztésében jelenik meg.

A megújuló erőforrások mobilitásban való alkalmazása lényeges szerepet játszik a város külső gazdasági szereplőktől és tényezőktől való függetlenségének növelésében is, mely Szombathely hosszú távú terveinek egyik alapelvét képezi.

3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

Szombathely és vonzáskörzete mobilitási helyzetének feltárását és számos részterületre kiterjedő részletes elemzést követően került sor a probléma-elemzés eredményeként a problématár és a Problématérképek rögzítésére. Az elemzés első lépéseként a problémák azonosítása történt meg az alábbi forrásokra támaszkodva:

- a helyzetfeltárás adat- és dokumentum elemzése
- a Forgalmi modellből levonható következtetések
- a partnerség részeként lebonyolított lakossági mobilitási kérdőíves felmérés és WORKSHOP eredményei
- a partnerség részeként lefolytatott Háztartásfelvétel adatainak elemzése
- az Irányító csoporttal folytatott egyeztetések.

A lakossági észrevételek, felmérések és a tervezői elemzések, értékelés alapján összeállított Problématérkép és problématár az Irányító csoporttal együttműködve került véglegesítésre. A főbb problémák és értékelésük a 3.3 fejezet, azaz a helyzetfeltárás értékelő fejezeteiben kerültek összefoglalásra.

Az azonosított problémák egy része területileg lehatárolható konkrét nyomvonalként, pontként vagy területegységként, míg másik részük általános jellegű, mely térképen nem jeleníthető meg. A térképen beazonosítható és ábrázolható problémák alapján készült el a problémákat módonként bemutató három Problématérkép:

- KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS PROBLÉMATÉRKÉP (helyi autóbusz, vasút, távolsági és helyközi autóbusz)
- NEM MOTORIZÁLT EGYÉNI KÖZLEKEDÉS PROBLÉMATÉRKÉP (gyalogos-kerékpáros)
- EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS PROBLÉMATÉRKÉP (egyéni gépjármű, motorkerékpár, tehergépjármű)

Az alábbiakban az egyes közlekedési módokhoz kötődő, de a problématérképen nem ábrázolható általános problémákat soroljuk fel.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A HELYKÖZI BUSZ ÉS VASÚTI KÖZLEKEDÉS ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

- Alacsony járatsűrűség
- A mobiltelefonos jegyvásárlás nem felhasználóbarát a helyközi és távolsági buszközlekedésben
- Kevés viszonylaton érhető el közös vasúti-helyközi és helyi busz bérlet

HELYI BUSZKÖZLEKEDÉS ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

- Ritkán közlekednek a helyi buszok
- Nem a tanítási rendhez és a műszakokhoz igazodnak a menetrendek és az üzemidők
- Nincsenek késő esti, éjszakai járatok (főleg pénteken és hétvégén hiányzik)
- Nem korszerű a megállóhelyi utastájékoztatás (digitális kijelzők, valós idejű információk hiánya)
- Több helyen lenne szükség jegyautomatákra (különösen a nagy forgalmú megállóknál)

NEM MOTORIZÁLT EGYÉNI KÖZLEKEDÉS

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

- Nem összefüggő, hiányos kerékpáros hálózat
- Egyes szakaszokon rossz állapotú burkolatok
- Egyirányú utcák „korlátozzák” a kerékpáros közlekedést
- Kevés és nem megfelelő kialakítású kerékpártámasz, közterületi kerékpár tároló
- A kerékpársáv és kerékpáros nyom lakossági elfogadottsága nem teljeskörű
- A lakosság nem megfelelő tájékozottsága

A GYALOGOS KÖZLEKEDÉS ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

- Hiányzó vagy bővítésre szoruló járdák
- Rossz állapotú burkolatok
- Rosszul kialakított gyalogátkelők (akadálymentesség hiánya, beláthatósági problémák, szabályozási stb. hiányosságok)
- Egyes útszakaszokon kevés a kijelölt gyalogátkelőhely
- Fő tér környékén nem megfelelő a közbiztonság
- Fejlesztésre szoruló közterületek (utcabútorok, szemetes edények pótlása, cseréje, zöldterületek rekonstrukciója stb.)

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS

AZ EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS EGÉSZ VÁROSRA JELLEMZŐ ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

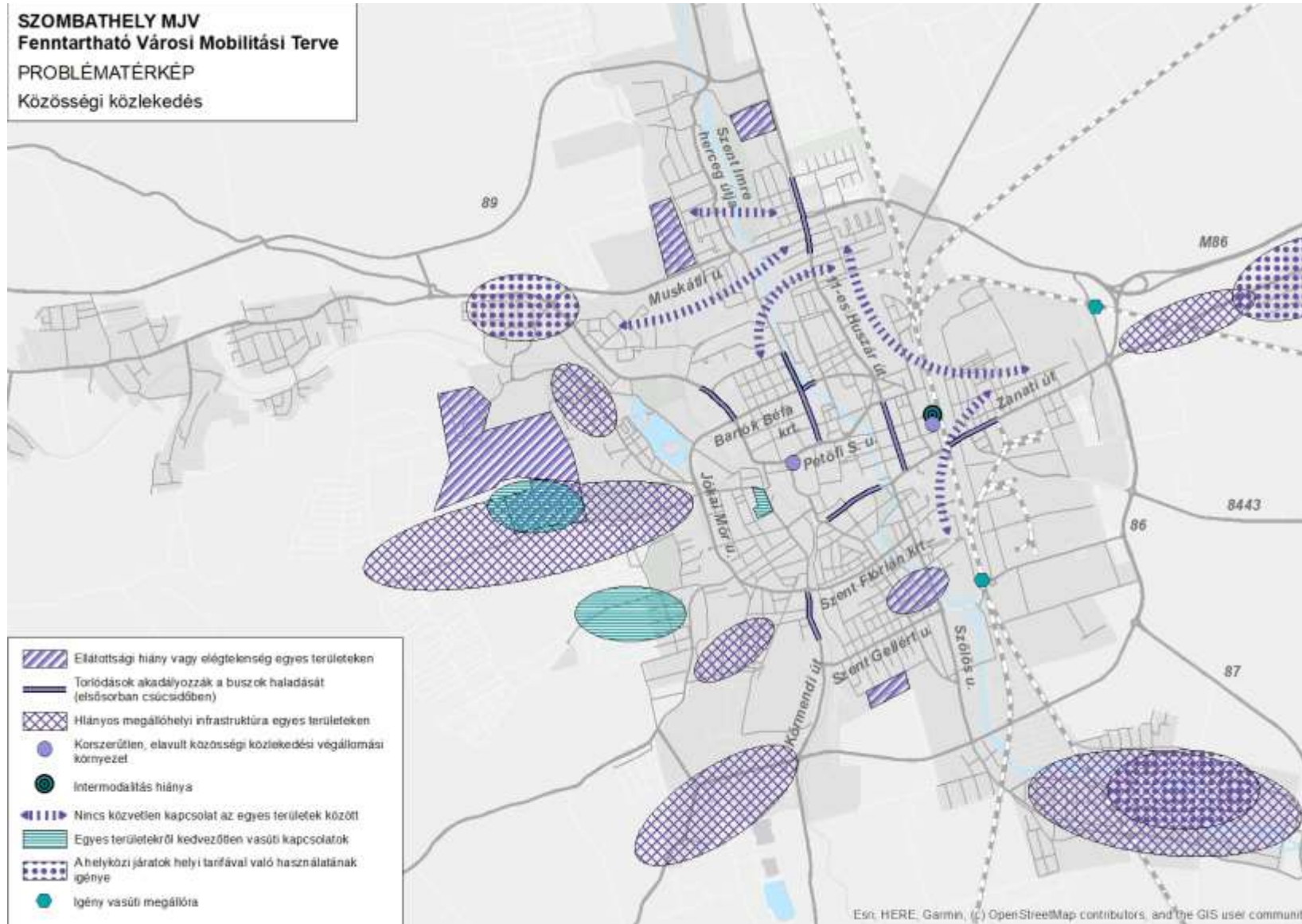
- Rossz minőségű úthálózat
- Forgalomtechnikai, közúti közlekedési üzemeltetési problémák és hiányosságok
- Parkolás szabályozási hiányosságok
- Kevés az elektromos töltőpont
- Egyes helyeken, területeken rossz, gyenge a közvilágítás
- Utcanév táblák hiánya (emiatt tájékozódási nehézségek)

AZ EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS BELVÁROSRA JELLEMZŐ ÁLTALÁNOS PROBLÉMÁI

- Több útszakaszon a forgalmi rend felülvizsgálatra szorul (egyirányúsítás, tiltások)
- Túlzsúfolt, beduguló főúthálózat
- Parkolás szabályozási hiányosságok (a lakosság szerint kevés parkolóhely)

A területileg beazonosítható problémákat közlekedési módokként az alábbi három Problématérkép mutatja be.

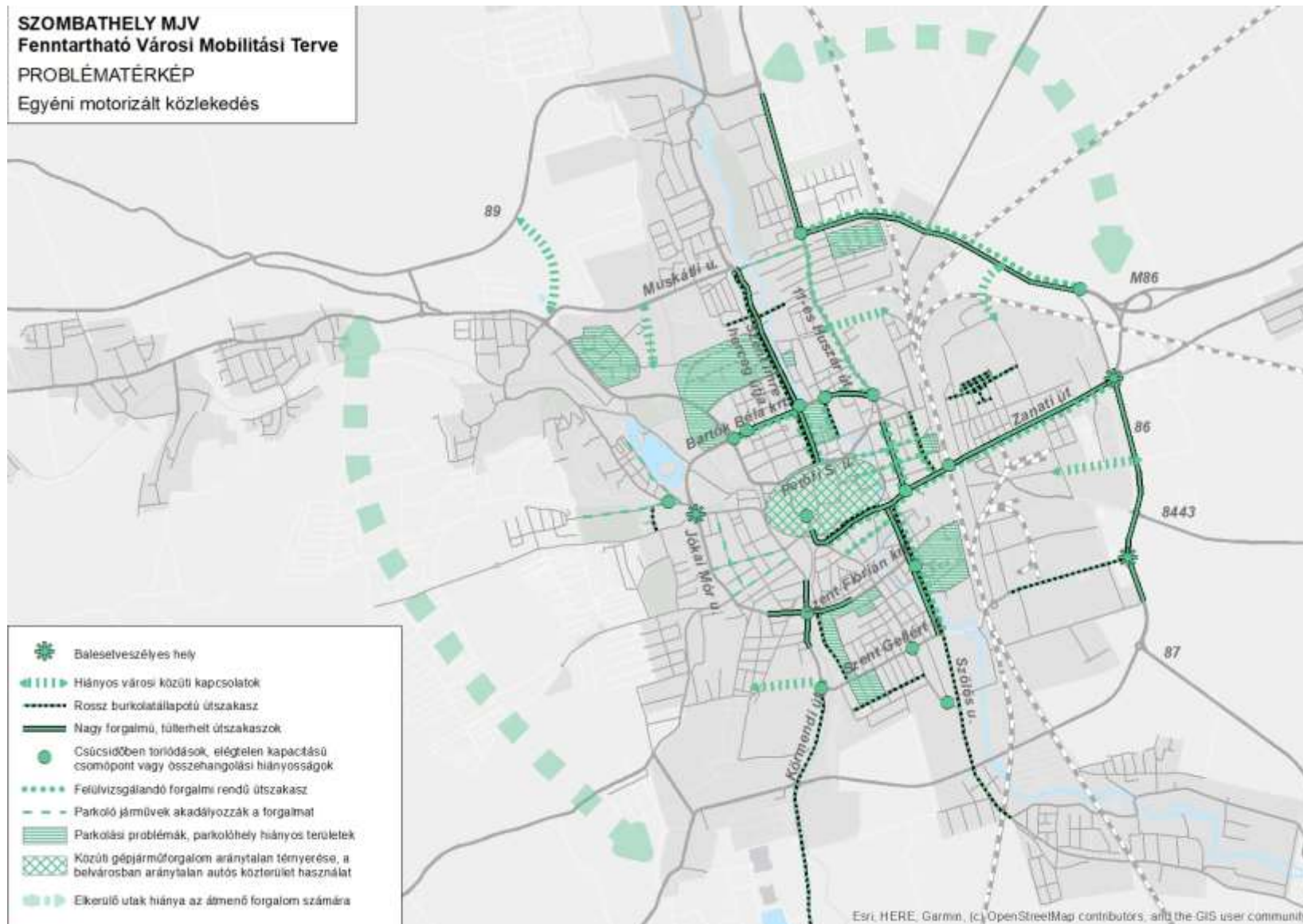




67. ábra Problématérkép – Közösségi közlekedés



68. ábra Problématerkép – Nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos-kerékpáros)



69. ábra Problématérkép – Egyéni motorizált közlekedés

4. CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP

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 dinamikusan fejlődő Alpok körüli térségének szerves része.”

A város fejlődése és a városban zajló társadalmi, gazdasági folyamatok jelentős hatással vannak a közlekedési szokásokra és a mobilitási igények alakulására is. Maga a közlekedés is fontos városformáló, környezetalakító tényező, a várospolitikai része. Ennek megfelelően a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) célrendszere a Településfejlesztési Konceptióban és az Integrált Fejlesztési Stratégiában megfogalmazott hosszú távú jövőképpel összhangban került megfogalmazásra.

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 fenntartható fejlődés (sustainable development) - ahogy az az Egyesült Nemzetek Szervezetének 1987-i Brundtland-jelentésében⁴ szerepelt - olyan fejlődési folyamat (földeké, városoké, termelési folyamatoké, társadalmaké stb.), amely *„kielégíti a jelen szükségleteit anélkül, hogy*

csökkentené a jövőbeni generációk képességét, hogy kielégítsék a saját szükségleteiket”.

A fenntartható fejlődés egyik alapelve, hogy komplex megközelítéssel, egyszerre veszi figyelembe a:

- környezeti ügyek elvárásait, a
- társadalmi igényeket és a
- gazdasági fejlődés igényeit.

A fenntarthatóság fogalmaköre fejlődést jelent, és nem növekedést. A fenntartható *„fejlődés a környezet teherbírását nem meghaladó növekedés nélkül... A fejlődés minőségbeli javulást jelent, míg a növekedés mennyiségbeli bővülést”*⁵.

4.2 A CÉLRENDSZER ÁTTEKINTÉSE

A Mobilitási terv - a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához hasonlóan - kétszintű célrendszert tartalmaz, azaz egyrészt:

- **ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK**, másrészt
- **KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIAI CÉLOK**.

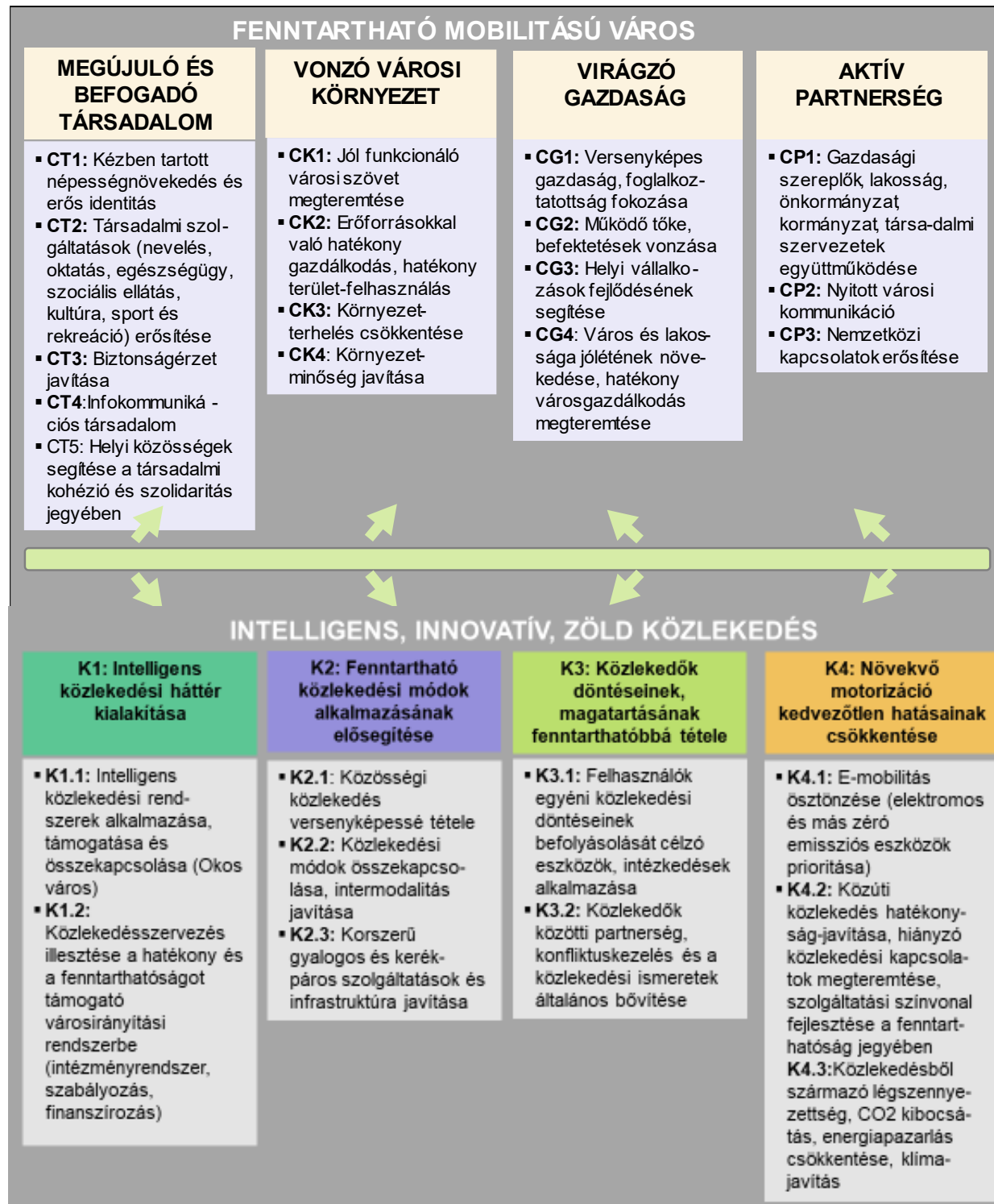
A Mobilitási terv átfogó társadalmi céljai levezethetők az országos, térségi és települési stratégiai dokumentumokban lefektetett fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből. A célrendszer következő szintjét képező közlekedési stratégiai célok megfogalmazásának kiinduló pontja, hogy Szombathely és vonzáskörzetét érintően minél nagyobb mértékben hozzá tudjanak járulni a társadalmi célok eléréséhez.

CÉLHIERARCHIA

A következő ábra a két célszinten lévő részcélokat mutatja be.

⁴ https://en.wikipedia.org/wiki/Our_Common_Future

⁵ Herman Daly 1996



KÖZLEKEDÉS STRATÉGIAI CÉLKITŰZÉSEK

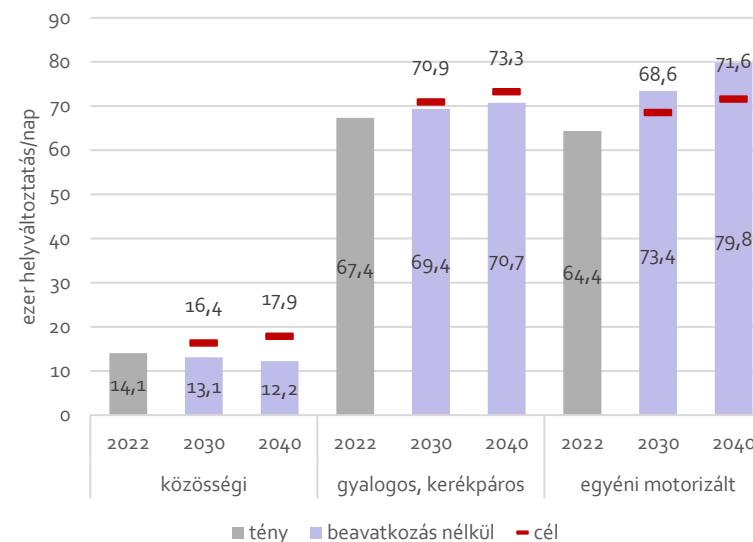
A városok mobilitással kapcsolatos szokásai a módok szerint összetétel (modal split) és a módonkénti utazásszámmal foglalhatók össze. Szombathelyen jelenleg a személygépjármű használat erős túlsúlya a jellemző, mely a jövőben várhatóan tovább erősödik.

A Mobilitási terv jövőképe, cél- és eszközrendszere, valamint az azok alapján levezetett projektek a közlekedési munkamegosztás (modal split) társadalmi szempontokat (pl. károsanyag kibocsátás, infrastruktúra és a szolgáltatások színvonala, használóknál, illetve szolgáltatóknál megjelenő költségek stb.) is figyelembe vevő optimalizálását szolgálják, így elsősorban a közösségi közlekedés, a gyalogos és kerékpáros közlekedés (azaz a fenntartható közlekedési módok) attraktivitásának növelését támogatják, hogy az egyéni motorizált közlekedéssel szemben verseny-képesek lehessenek.

A közlekedési szokások változása rendszerint lassú folyamat, melyben az újdonságok (pl. okos megoldások, elektromobilitás, közösségi rendszerek, mint pl. a közbringa stb.) esetén figyelemmel kell lenni a szereplők esetleges idegenkedésére, szokásaik lassú változására is. Ebből kifolyólag a Mobilitási terv rövid távon (2027/29-ig) leginkább kisebb mértékű változások prognosztizálhatók, jelentősebb változások csupán középtávon (2040-ig) várhatók.

A fentiek alapján a Mobilitási terv célja egy társadalmilag hatékonyabb és fenntarthatóbb modal split elérése. A következő ábra a szombathelyi utazások számát mutatja be, közlekedés mód szerinti bontásban beavatkozás nélkül és a Mobilitási tervben meghatározott célok elérésével.

A célmeghatározás megfelel a SMART kritériumoknak, azaz reális, de csak erőfeszítésekkel megvalósítható célok kerültek meghatározásra.



70. ábra Közlekedési munkamegosztás várható alakulása és a célkitűzések

TÁRSADALMI CÉLKITŰZÉSEK

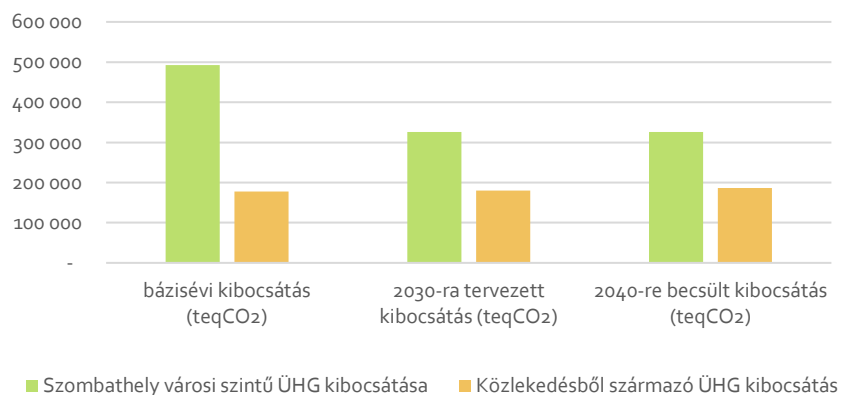
A közlekedési szerkezet hatékonyabbá, illetve fenntarthatóbbá alakításával az átfogó társadalmi célokban is javulás várható.

Szombathely rendelkezik Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervvel (SECAP⁶), ami megjeleníti a város jelenlegi ÜHG kibocsátási értékeit és a 2030-ra tervezett csökkentés mértékét. A települést érintő kibocsátás esetén a SECAP adatai alapján 2030-ra 36 %-os ÜHG kibocsátás csökkenés tervezett, miközben a közlekedésből származó kibocsátásnál a növekedés megakadályozása, vagy minimális szintű emelkedése a reális cél. A következő ábrán Szombathely és vonzáskörzete közlekedéssel kapcsolatos üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátása látható tonna CO₂

⁶ SECAP = Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (Sustainable Energy and Climate Action Plan)

egyenértékben (teqCO₂) megadva, egyben összevetve a SECAP-ban meghatározott települési szintű kibocsátásból származó ÜHG értékkel.

A jelen dokumentum, azaz a SUMP 2040-re a közlekedésre vonatkozó kibocsátás becslésekor figyelembe vettük a SECAP-ban a közlekedésből származó kibocsátásra tett megállapításokat, a városban várható fejlődés mértékét, a közlekedéssel kapcsolatban tervezett fejlesztéseket, a technológiai fejlődésből származó előnyöket és Magyarország nemzeti energia és klímatervében meghatározott kibocsátási célokat is. Ezek figyelembevételével – a SUMP intézkedések megvalósulásával – feltehető, hogy a közlekedés kibocsátása várhatóan nem emelkedik a jelenlegihez képest. Szombathely városi szintű ÜHG kibocsátás csökkenéséhez a településen érintett további szektorok kibocsátásának a csökkenése is jelentősen hozzájárul.



71. ábra Szombathely ÜHG kibocsátásának változása (tonna CO₂ egyenérték), kiemelve a közlekedésre vonatkozó kibocsátási értékeket

A városi szintű ÜHG kibocsátás egyik jelentős szegmense az egyéni motorizált közlekedés. A közlekedésből származó ÜHG kibocsátás jelentős csökkenése a növekvő gépjármű használat miatt az amúgy korszerűbbé és környezetkímélőbbé vált helyi buszflotta mellett sem várható. A célkitűzések ennek megfelelően a jelenlegi kibocsátási szinten történő tartását, stagnálást célozzák.

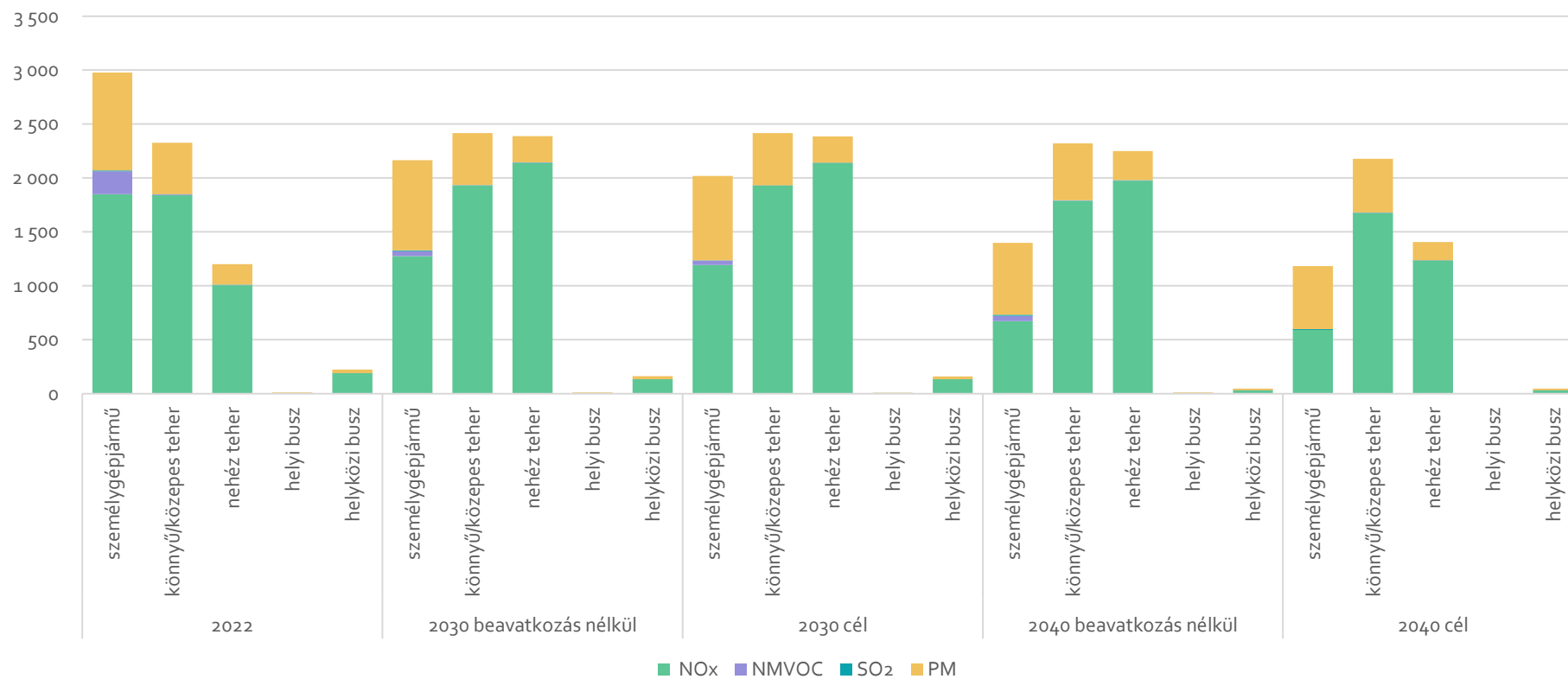
A kibocsátások csökkenése elsősorban az egyéni motorizált közlekedés arányának a jelenlegi szint közelében történő megállításával, tartásával érhető el.

Kiegészítő intézkedés lehet a fenntartható (csökkentett vagy zéróemissziós) járművek előnyben részesítése.

A közlekedés által okozott kibocsátások nem csak a klíma változáshoz járulnak hozzá, hanem a légszennyezéshez is, ezáltal egyrészt egészségügyi problémákat okozhatnak (elsősorban légzőszervi megbetegedéseket), másrészt a savas kémhatású gázok esővel keveredve károsítják az épített értékeket.

A közlekedéssel kapcsolatos légszennyezést következő elemzésünkben négy tételre bontjuk. Társadalmi költségüket tekintve jelenleg a legnagyobb tételt a nitrogénoxidok (NO_x) okozzák, melyek vízzel érintkezve savas kémhatásúak. A nitrogénoxidokhoz képest a kéndioxid (SO₂) vízzel érintkezve szintén erősen savas kémhatású. Az üzemanyagok tökéletlen égésekor fennmaradó illékony szerves vegyületek (kivéve metán, legtöbbször NMVOC – non-methane volatile organic compounds) szintén erőteljes egészségkárosító hatásúak.

A közlekedés okozta szállópor (PM) két módon jelenhet meg: egyrészt az üzemanyag égésekor fennmaradó apró szemcséjű porszemek által, másrészt a féktárcsák, gumik kopásakor. Veszélye, hogy kis átmérője miatt nem ülepszik le, így a levegőben jelentősen megnőhet a koncentrációjuk. A következő ábra a légszennyezési hatások várhatóan felmerülő társadalmi hatásait pénzürtékben kifejezve mutatja be.



72. ábra A légszennyezés társadalmi hatási pénzben kifejezve (millió Ft/év)

4.3 A CÉLRENDSZER RÉSZLETEZÉSE

ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK

Az átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul. Az átfogó (társadalmi) célok a cél és intézkedésrendszer valamennyi szintjét, így az eszközöket is láthatják, a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak. Az átfogó célok egymással is összefüggenek. Több szinten is megjeleníthetők lennének, ahol a jólét jelenne meg a legfelső szinten. Az egyszerűbb és könnyebb nyomon követhetőség érdekében ezeket a célokat egy szinten kezeljük.

A szombathelyi Mobilitási terv átfogó céljai négy tématerületen kerültek megfogalmazásra, igazodva a „Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development” / „Változtassuk meg Földünket: Menetrend a Fenntartható fejlődésért 2030” c. dokumentum célterületeihez:

MEGÚJULÓ ÉS BEFOGADÓ TÁRSADALOM	VONZÓ VÁROSI KÖRNYEZET	VIRÁGZÓ GAZDASÁG	AKTÍV PARTNERSÉG
---------------------------------------	---------------------------	---------------------	---------------------

MEGÚJULÓ ÉS BEFOGADÓ TÁRSADALOM

Szombathely átfogó társadalmi célja, hogy megújuló és befogadó társadalommá váljon. Ez a város szellemi örökségére építve erős összetartással bíró, szolidáris, nyitott népességű várost jelent, mely megtartani és integrálni tudja a városban élő és az ideérkező népességet, lehetővé teszi a szegénység vagy társadalmi kirekesztés által veszélyeztetett emberek számára a társadalmi életben való teljes részvételt.

CT₁: KÉZBEN TARTOTT NÖVEKEDÉS ÉS ERŐS IDENTITÁS

A város tervezett és támogatott népesség-növekedéssel számol, mely különösen a fiatal, képzett korosztályt érinti. A fenntartható közlekedéstervezés feladata segíteni ezen folyamatokat, különös

tekintettel a várhatóan növekvő mobilitási igényre és az arányaiban növekvő fiatal korosztályra jellemző elvárásokra.

CT₂: TÁRSADALMI SZOLGÁLTATÁSOK (NEVELÉS, OKTATÁS, EGÉSZSÉGÜGY, SZOCIÁLIS ELLÁTÁS, KULTÚRA, SPORT ÉS REKREÁCIÓ) ERŐSÍTÉSE

A népesség növekvő igényt támaszt a társadalmi szolgáltatások (nevelés, oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, sport és rekreáció) irányába. A társadalmi szolgáltatások megfelelő elérhetőségét a mindenkor rendelkezésre álló, a fenntartható módon fejlesztett és üzemeltetett közlekedési szolgáltatások, korszerű rendszerek biztosíthatják.

CT₃: BIZTONSÁGÉRZET JAVÍTÁSA

A közterületeken tapasztalható személy- és vagyonbiztonság, valamint a közlekedésbiztonság javulása, beleértve az infrastruktúra és a járművek műszaki állapotát és korszerűségét, jelentősen hozzájárulnak a városban közlekedők, az itt élők elégedettségének, életminőségének javulásához.

CT₄: INFOKOMMUNIKÁCIÓS TÁRSADALOM

Az infokommunikációs technológia (IKT) eszközei átszövik napjainkat, minden területen előnyt jelent az információhoz való azonnali hozzáférés és a tudásmegosztás lehetősége. Az infokommunikációs társadalom a globális kultúra részévé nőtte ki magát. Szombathely hosszú távú céljaként megjelenő társadalom elérésében az egyik prioritás az okos fejlesztések alkalmazása a közlekedésfejlesztés és a jól funkcionáló városi szövet kialakulása érdekében.

Cél, hogy az „okos város” megoldások felhasználásával csökkenjen a mobilitási igény (pl. e-ügyintézés, távmunka), növekedjen a fenntartható közlekedés céljainak megfelelő tudatos mobilitási döntések aránya és javuljon a meglévő közlekedési szolgáltatások, illetve infrastruktúra kihasználtsága, működésének hatékonysága (pl. okos parkolás, közlekedési lámpák irányítása). Ennek érdekében a lakosság ismerje és használja az elérhető, új információs- és kommunikációs technológia nyújtotta okos megoldásokat a mindennapi életében.

CT₅: HELYI KÖZÖSSÉGEK SEGÍTÉSE A TÁRSADALMI KOHÉZIÓ ÉS SZOLIDARITÁS JEGYÉBEN

A tervezett népesség alakítás különösen fontossá teszi a helyi közösségek segítését, a társadalmi kohézió és a szolidaritás erősítésével. Ezen belül kiemelt cél az ifjúság közösségi mobilizálása, helyi identitásának erősítése, valamint a hátrányos helyzetű csoportok elszigetelődésének megakadályozása, közösségbe való bevonása, képzése. A városon belüli elérhetőség, a csoportok igényeit, korlátait figyelembe vevő mobilitási lehetőségek biztosítása alapvető elvárás a cél eléréséhez.

VONZÓ VÁROSI KÖRNYEZET

A város átfogó fejlesztési célja, hogy szép, egészséges, kényelmes városi környezet legyen, amely olyan igényes épített és természeti környezettel rendelkezik, ahol jó élni.

CK₁: JÓL FUNKCIONÁLÓ VÁROSI SZÖVET MEGTEREMTÉSE

Szombathely településfejlesztési koncepciójában egyik stratégiai részcél a vonzó városi környezet elérésében a jól funkcionáló városi szövet létrehozása. A városi szövet az épületek és az épületek által alkotott épített terek együttese, a helyi társadalom életének és működésének fizikai kerete. A fizikai környezet és a város társadalmi-gazdasági élete összefüggő rendszert alkot és együttesen, összefüggéseikben határozzák meg a városi élet minőségét, a város attraktivitását, valamint versenyképességét társadalmi, gazdasági és fizikai szempontból. A városi szövet jó működésének egyik meghatározó feltétele a környezetéhez illeszkedő mobilitás, melyet a fenntartható közlekedéstervezés hivatott biztosítani.

CK₂: ERŐFORRÁSOKKAL VALÓ HATÉKONY GAZDÁLKODÁS, HATÉKONY TERÜLET-FELHASZNÁLÁS

A közlekedésfejlesztés erőforrás-igényes művelet, ezért a mobilitási igények kielégítését a fenntarthatóság szempontjából a természeti erőforrások megóvásával (az érintett természeti értékek minimalizálásával, a természetet óvó, megőrző területhasználat ösztönzésével), tudatosan tervezett energiafelhasználással,

hatékonyságának növelésével, ezen belül a szénhidrogén alapú üzemanyag felhasználások csökkentésével és a megújuló energiahordozók arányának növelésével lehet biztosítani.

A hatékony gazdálkodás része a földterületekkel való takarékosabb gazdálkodás, a hatékonyabb területfelhasználás és a kompakt város kialakulásának támogatása is, melynek keretében lehetőség szerint mérsékelni szükséges a város területi szétterülését, egyben ösztönözni a mobilitási igényeket mérséklő „szövetszerű” területhasználat kialakulását, a barnamezős területek revitalizációját a meglévő közterületek hatékonyabb használatával. Az energiagazdálkodás során a takarékoság, a megújuló energiaforrások nagyobb arányú alkalmazása, a helyi energiaforrások révén az önellátásra való törekvés a cél, melyet a város Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve is tartalmaz.

CK₃: KÖRNYEZETTERHELÉS CSÖKKENTÉSE

Az üvegházhatású gázok kibocsátásának egyik jelentős forrása a közlekedés, azon belül a városi közlekedésből származik. A mobilitási igények kordában tartásával, a fenntartható közlekedés (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés) szerepének növelésével és a gépjárművek technológiai fejlődésével a tudatos mobilitás tervezése jelentős szereppel bír, így a Mobilitási terv átfogó célja a közlekedés okozta környezeti terhelés csökkentése.

Ez összhangban van Szombathely Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervében megfogalmazott jövőképpel: 2030-ban a város egyike lesz Magyarország klímavédelem mellett leginkább elkötelezett klímabarát településeinek. A dokumentumban a város 2030-ig a 2006-os bázisévhez képest 36 %-kal tervezi csökkenteni a város teljes CO₂ kibocsátását (megjegyezzük, hogy a közlekedésből származó kibocsátás ennek csak egy része). A célt számos beavatkozás (pl. lakó- és középületek energetikai felújítása, a távfűtés fejlesztése, klímabarát energiatermelés) mellett közlekedési fejlesztésekkel tervezi elérni: kerékpározás arányának növelése, elektromos/hibrid helyi buszjáratok és önkormányzati járművek használata, valamint az új intermodális csomópont kialakítása.

CK4: KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVÍTÁSA

Városi szinten a sok és jelentős méretű, jó minőségű zöldterületek, a vonzó és jól használható városi közterületek kialakulása, a városi klíma javulása, a klímaváltozásra adott megfelelő válaszok megfogalmazása a Mobilitási tervnek is meghatározó célja.

A környezet minősége javítható a közterületek használatának újragondolásával, a fenntartható közlekedés céljainak megfelelő újraosztásával. Mindezt elősegíti a közlekedési igények csökkentése, a módváltás megfelelő befolyásolása, az erőforrásokkal való felelős gazdálkodás, a közlekedési területek városi funkciókhoz illeszkedő, azokhoz alkalmazkodó városi szövetbe történő beillesztése, vagyis az ágazati szemléletű közlekedésfejlesztés helyett a településfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztés alkalmazása. A vonzó városi környezet átfogó fejlesztési cél Szombathely számára. Ehhez megfelelő alapot nyújtanak a város természeti adottságai, valamint az utóbbi évtizedekben megújított városi szövet, mely harmonikusan fogadja be a történelmi múlt építészeti örökségét.

VIRÁGZÓ GAZDASÁG

Szombathely Fejlesztési Konceptiójában hosszú távú átfogó fejlesztési cél, hogy egészséges szerkezetű helyi gazdaság biztosítsa a helyi vállalkozások fejlődését és a helyi társadalom megélhetését a szomszédos fejlett európai régiókkal összemérhető módon.

CG1: VERSENYKÉPES GAZDASÁG, FOGLALKOZTATOTSÁG FOKOZÁSA

A gazdaság dinamikus fejlődésének legfontosabb záloga Szombathelyen a csúcstechnológiát alkalmazó, a helyi innovációra és kutatás-fejlesztésre építő, a világpiacra versenyképes, nagy hozzáadott értékű termelést folytató jármű- és gépipar. Az érintett ipari vállalkozásokat befogadó városok Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa és Szentgotthárd, melyek együtt regionális gazdasági csomópontot alkotnak a térségben.

A gazdaság versenyképességéhez és a foglalkoztatottság javításához a gazdaság fejlődését jól szolgáló közlekedési rendszerre van szükség, mely

a gazdasági területek jó megközelíthetőségét, a munkaerő, valamint a termeléshez szükséges áruk és nyersanyagok gazdaságos, a fenntartható közlekedés elveinek megfelelő szállítását biztosítja mind a városon belül, mind a város külső kapcsolatait tekintve.

CG2: MŰKÖDŐ TŐKE, BEFEKTETÉSEK VONZÁSA

A város gazdaságfejlesztésének egyik prioritása a működő tőke és az új befektetések vonzása a megfelelő infrastruktúrával és közlekedési kapcsolatokkal bíró gazdasági területek kialakításával. Az új területek kialakítása során a korábban már kifejtett hatékony erőforrás és területgazdálkodás elveit szükséges alkalmazni annak érdekében, hogy az új funkciók által generált forgalom elviselhető terhet rójon a meglévő és a tervezet közlekedési infrastruktúrára, szolgáltatásokra.

CG3: HELYI VÁLLALKOZÁSOK FEJLŐDÉSÉNEK SEGÍTÉSE

A város minden fejlesztési dokumentumában kiemelt cél a versenyképes helyi gazdaság megteremtése és a foglalkoztatottság bővítése a város térségi szerepének erősítésével, amely egyrészt a meglévő vállalkozások innovatív továbbfejlesztésével, másrészt új vállalkozások, befektetők városba vonzásával érhető el. Az erős, versenyképes és együttműködő vállalkozások versenyképes működésének megteremtéséhez a gazdaság fejlődését szolgáló közlekedési rendszer jól megközelíthető gazdasági területekkel, a termelékenységet, a munkaerő-ellátást és az áruszállítást produktívan és gazdaságilag legmegfelelőbb módon biztosító közlekedési feltételek kialakításával tud hozzájárulni. A vállalkozások mobilitási igényeit számukra elfogadható módon, a fenntarthatóság szempontjait és a város egészének érdekeit szem előtt tartva szükséges kielégíteni.

CG4: VÁROS ÉS LAKOSSÁGA JÓLÉTÉNEK NÖVEKEDÉSE, HATÉKONY VÁROSGAZDÁLKODÁS MEGTEREMTÉSE

Cél, hogy a lakosság, a gazdasági szereplők, a különböző intézmények és szervezetek magas minőségű otthonra találjanak Szombathelyen. Ennek feltétele a megfelelő természeti, épített és infrastrukturális környezet, az elérhető, megfizethető és vonzó szolgáltatások, a megfelelő szakmai

lehetőségeket és megélhetést biztosító munkahelyek, valamint kedvező szervezeti és jogi feltételek rendelkezésre állása. Ehhez a városi szolgáltatások és ezen belül a közlekedési szolgáltatások az utazási idő csökkentésével, a megbízhatóság és a forgalombiztonság javításával, az utaskényelmi szolgáltatások fejlesztésével és jó ár-érték arányú szolgáltatásokkal tudnak hozzájárulni. Az infrastruktúra, valamint a közszolgáltatások működtetéséhez kiszámítható és fenntartható finanszírozásra, hatékony városgazdálkodásra van szükség.

Az eredményes városgazdálkodást segítik az infokommunikációs, innovatív és SMART megoldások terjedése, valamint az erőforrásokkal való hatékonyabb gazdálkodás is.

AKTÍV PARTNERSÉG

A városfejlesztési és ezen belül a közlekedésfejlesztési beavatkozások sikere alapvetően függ annak lakossági elfogadásától. Nem elég, hogy szakmailag megfelelően megalapozott és jó egy fejlesztés, azt a használóknak is el kell fogadniuk. Közös kell megteremteni a megfelelően használható fejlesztési elemeket, figyelembe véve és kezelve a használói tapasztalatokat. A társadalmi együttműködés korábbi, egyoldalú tájékoztatáson alapuló módszere mára már elavult, hatékonysága csekély, ezért új, a korábbinál intenzívebb, az interaktív együttműködésre építő módszerek alkalmazása szükséges, amely kölcsönös megértésen is alapul.

CP1: GAZDASÁGI SZEREPLŐK, LAKOSSÁG, ÖNKORMÁNYZAT, KORMÁNYZAT, TÁRSADALMI SZERVEZETEK EGYÜTT-MŰKÖDÉSE

A városfejlesztés és a közlekedésfejlesztés közügy, amely csak úgy lehet sikeres, ha célkitűzései közmegegyezésen alapulnak, és mindenki a maga szintjén hozzájárul azok megvalósulásához. Ennek érdekében kiemelt cél a folyamatos és szervezett keretek között zajló partnerség megvalósítása mind a stratégiaalkotásban, programozásban, mind a projektek előkészítésében, megvalósításában és az eredmények nyomon követésében. A partnerség horizontális (területi) és vertikális (intézmények, szintek közötti) megvalósítása biztosítja a

közlekedéspolitika széleskörű elfogadottságát és az elkötelezettség erősítését.

A közlekedési és szolgáltatási infrastruktúra fejlesztése mellett fontos a szemléletformálás, a használók megnyerése a fenntartható megoldások irányába. Az intézményesített együttműködés az eltérő érdekekkel bíró partnerek közti szemléletformálás, az érzékenyítés tere is egyben. A partnerség során cél a szubszidiaritás elvének szem előtt tartása, mely szerint minden döntést és végrehajtást a lehető legalacsonyabb szinten kell meghozni, ahol a legnagyobb hozzáértéssel vagy a legtöbb információval rendelkeznek.

CP2: NYITOTT VÁROSI KOMMUNIKÁCIÓ

A közlekedésben megjelenő tervezett vagy spontán változások konfliktust jelentenek az érintettek számára, hiszen már bevált és megszokott napi utazási döntéseiken és szokásaikon kell változtatniuk. Ennek csökkentése, elkerülése érdekében a jelenleginél intenzívebb és interaktív együttműködés kialakítása a cél a városi döntéshozók és a lakosság között, melynek lehetőségét az új platformok biztosítják (pl. ilyen a mobil applikáció is). A cél, hogy a lakosság folyamatos és aktuális információkkal rendelkezzen a város életét meghatározó, ezen belül a közlekedést érintő tervekről, változásokról, eseményekről, míg a döntéshozók folyamatos visszajelzést kapjanak a lakosság véleményéről, a felmerült problémákról, illetve a város működésében tapasztalt zavarokról. Az interakció eredményeként miközben javul az egyes fejlesztések megítélése, maguk a tervezett beavatkozások is jobb megoldásokat tudnak nyújtani a helyi tapasztalatok és vélemények megismerése révén.

CP3: NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK ERŐSÍTÉSE

A város- és ezen belül a településfejlesztésben továbbá a települések napi üzemeltetésében nemzetközi szinten számos előremutató és bevált eszköz áll rendelkezésre. A jó gyakorlatok átvétele, adaptálása a helyi problémák megoldásában időt és energiát takarít meg Szombathely számára. Ennek érdekében a nemzetközi együttműködés szerepének erősítésével, szakmai programok szervezésével és az így megismert

lehetőségek tudatos és hatékony kihasználásával lehet gyorsítani a mobilitás fenntartható átalakítását, fejlesztését. Ebben elsődlegesen Szombathely (pl. osztrák, olasz, német, finn, szlovén) testvérvárosi kapcsolataira lehet építeni, valamint közeli elhelyezkedése folytán a közlekedés kapcsán érintett osztrák és szlovén különböző szervezeti kapcsolataira.

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK

A megfogalmazott közlekedés-stratégiai célok Szombathely közlekedési rendszerének egyes elemeivel, az azokat javító fejlesztésekkel kapcsolatosak. A közlekedési célok mindegyike a fenti társadalmi célok, tehát a fenntartható működés elérése érdekében kerültek megfogalmazásra.

A társadalmi, gazdasági és környezeti változásokra adott megfelelő fejlesztési és működési válaszok érdekében szükséges a város fejlesztési céljainak, majd ezekre alapozva az eszközöknek és projekteknek a megfogalmazása, illetve megvalósítása. A közlekedési célok rendszere nem hierarchikus, hiszen egyes közlekedési cél több társadalmi célt is szolgálhat.

Az elmúlt időszakban a hagyományos, jellemzően építési beruházásokat jelentő közlekedési fejlesztések mellett egyre nagyobb szerepet kapnak azon „soft” intézkedések, melyek a mobilitásmenedzsment, az okos megoldások fejlesztésén és a szervezeti-intézményi hatékonyság javításán keresztül segítik a jövőkép elérését. Így a fejlesztési eszközök mellett a menedzsment eszközök is szerepet kapnak Szombathely mobilitás fejlesztésében.

A közlekedés-stratégiai célok az alábbi tématerületekre csoportosíthatók:



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.

K1.1: INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK ALKALMAZÁSA, TÁMOGATÁSA ÉS ÖSSZEKAPCSOLÁSA (OKOS VÁROS)

JELENLEGI ÁLLAPOT

Szombathely közlekedési rendszerében még kezdetlegesen és sziget-szerűen jelentek meg intelligens rendszerek. A közúti forgalomirányítás az országos utaknál már dinamikus elemekkel rendelkezik, de a városi jelzőlámpás csomópontokon nincsenek a közösségi közlekedési járművek átjutását bejelentkezéssel aktiválódó, előnyben részesítő programok.

A városban nem került kialakításra parkolásirányítási rendszer, még a legsűrűbb parkolási igényű területeken, pl. a belvárosban sem ismerhetők a szabad parkolóhelyek, de a nagyobb parkolóterületeknél sem (pl. városi kezelésű tömbelsőben lévő parkolók), ami a parkoláshely kereséssel forgalomnövelő hatást képez a környező utcákban. A közterületi automatából készpénzzel vagy bankkártyával vásárolt szelvényes parkolási díjfizetési mód mellett már SMS, telefonhívás, mobil applikáció segítségével is kiegyenlíthető a parkolási díj.

A helyi közösségi közlekedésben a valós idejű utazástervezés és utastájékoztató, valamint az elektronikus jegyrendszer online platformon már működik. Bár még csak néhány megállóban van dinamikus kijelző, a többiben a menetrendeken elhelyezett QR-kód leolvasása gyorsítja az adott megállóra vonatkozó valós idejű utazási információk okostelefonon való elérését. A különböző közösségi közlekedési szolgáltatók rendszerei elszigetelten, külön-külön működnek, nincs közös platformjuk és a szolgáltatások, tarifák integrációjára sem került még sor, bár a GYSEV Zrt. és a VOLÁNBUSZ Zrt. által kiadott kombinált közös bérletek előremutató megoldások az utazások egyszerűsítésére.

PROBLÉMÁK

- A közösségi közlekedési valós idejű utastájékoztatói rendszer pár legnagyobb forgalmú megállót már tartalmaz, de területi lefedettsége nem éri el a kívánt szintet.
- Sziget-szerűen működő, szolgáltatóként eltérő valós idejű utastájékoztató, hiányzik a szolgáltatók közti integráció.
- A közút és a közösségi közlekedés ITS eszközei nem kapcsolódnak össze.
- A jelzőlámpás forgalomirányításban hiányoznak a korszerű, dinamikus, intelligens eszközök, okos megoldások, amelyek segíthetik a forgalmi igények környezetkímélő és hatékony elvezetését, illetve egyes helyeken a közösségi közlekedés prioritásának megteremtését.
- Az egységes parkolási rendszer kialakításához szükséges információk hiányosak, illetve nincsenek összekapcsolva.

CÉL MEGHATÁROZÁSA

A mainál szélesebb körben álljanak rendelkezésre, legyenek felhasználóbarátok és könnyen elérhetők az intelligens közlekedési rendszerek. Ehhez a rendszerek legyenek platform és modalitás függetlenek, szolgáltatóktól függetlenek. A fejlesztések tegyék hatékonyabbá a szolgáltatók, üzemeltetők munkáját és együttműködését a közlekedés adatainak gyűjtésével. Az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása által a felhasználók elégedettsége és a közösségi közlekedés attraktivitása növelhető.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A cél az átfogó célok mindegyikét segíti, célzottan a CT₄ Infokommunikációs társadalom létrejöttéhez járul hozzá.

CÉL TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Társadalmi szinten hatékony, fenntartható közlekedési rendszer
- Felhasználói elégedettség növekedés
- Üzemeltetői, szolgáltatói hatékonyság javulás



K1.2: KÖZLEKEDÉSSZERVEZÉS ILLESZTÉSE A HATÉKONY ÉS A FENNTARTHATÓSÁGOT TÁMOGATÓ VÁROSIRÁNYÍTÁSI RENDSZERBE (INTÉZMÉNYRENDSZER, SZABÁLYOZÁS, FINANSZÍROZÁS)

JELENLEGI ÁLLAPOT

Szombathely és vonzáskörzetének közlekedését több szervezet működteti. Teszik ezt csaknem formális együttműködésben, de eltérő szervezeti, szabályozási, tulajdonosi háttér mellett, eltérő jogkörökkel és olykor eltérő érdekek mentén. Az összehangolt munka alapját nyújtó, a szervezeti egységek közötti együttműködést segítő, döntéstámogató rendszerek, egységes adatbázisok, illetve az ezek kialakításáról dönteni vagy eredményeit felhasználni tudó formális keretek, együttműködési csatornák hiányoznak. Ennek következtében nehéz összehangolni a terület-, a település- és a közlekedésfejlesztési döntéseket. Az érintett szervezetek felelősségi köre sem minden esetben tisztázott, ami nehezíti az egységes megjelenést a piacon, amiből fakadóan az egységes ügyfélközpontú hozzáállás, és szolgáltatás sem jelenik meg.

PROBLÉMÁK

- Nem kielégítő vagy szigetszerű információgyűjtés és -kezelés, hiányoznak a működtetést és az előre tervezést segítő egységes-, összekapcsolt városi közlekedési adatbázisok, térinformatikai rendszerek.
- A közlekedési infrastruktúra elemek valós állapotáról kevés információ áll rendelkezésre, ami nehezíti a fenntartási tevékenységek megfelelő előre tervezését.
- A közlekedés- és közbiztonsági helyzet kiértékelését nem támogatják modern, hatékony informatikai megoldások.
- Hiányzik a városi (és térségi) közlekedésszervezést átfogó szervezet vagy munkaerő, illetve munkacsoport.
- Nincs tarifaközösség, szolgáltatás integráció a vasúti, a helyközi és helyi autóbusz közlekedésben.

CÉL MEGHATÁROZÁSA

A közlekedésszervezés intézményi feladatainak szakszerű és minden szempontból hatékony ellátása érdekében cél az intézményi és a döntéstámogatási háttérrendszerek fejlesztése, a városi és térségi közlekedésben érintett szereplők munkájának formalizált összehangolása és az érintettek aktívabb, hatékonyabb bevonása. Cél továbbá, hogy a közlekedés, mint szükséglet kielégítése a városirányítási és a területfejlesztési döntésekbe mindig beépüljön, a fejlesztési döntéseknél, valamint a közlekedéspolitika alakításánál a fenntarthatóság mindhárom aspektusa (társadalmi, gazdasági, környezeti) kiemelt szerepet kapjon.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A hatékonyabb közlekedési rendszer javítja a városgazdálkodás hatékonyságát, a város jólétét (CG₄), támogatja a lakosság, az önkormányzat, a kormányzat és a szolgáltatásban résztvevő gazdasági szereplők együttműködését (CP₁) és nem utolsósorban hozzájárul az infokommunikációs társadalom fejlődéséhez (CT₄).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Hatékonyabb városüzemeltetés
- Közlekedés és más szakterületek összehangoltabb, világos keretek mentén történő működése és fejlesztése
- Jobb szolgáltatás nyújtása a lakosságnak és a városi és környéki közlekedőknek
- Könnyebb és megalapozottabb döntéshozatal, a közlekedéspolitikai akarat produktívabb megvalósítása



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.

K_{2.1}: KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS VERSENYKÉPESSÉ TÉTELE

JELENLEGI ÁLLAPOT

A közösségi közlekedésben évről-évre csökken az utasok száma, ezzel ellentétes hatást kiváltó változás, hogy a helyi buszközlekedésben 2022-től csak teljesen új, korszerű, egy magasabb kényelmi szintet biztosító járművek szállítják az utasokat, ami sokat javított a szolgáltatás megítélésén, jelentős mértékben hozzájárulva annak versenyképessé tételéhez. Ugyanakkor az elért eredmények szinten tartásához, az autózással szembeni versenyképesség valós megteremtéséhez további fejlesztések lesznek szükségesek. A város területének legnagyobb része a hálózattal lefedett, amit a város területének további növekedésével az új területekre is ki kell majd terjeszteni.

A belső városrészeken a szolgáltatás kellően sűrű, de az összehangolások, átszállási kapcsolatok javítandók. Egyes útvonalakon a torlódások miatt késések vannak, ami szintén rontja a közforgalmú eszközök megbízhatósági megítélését. A vasúti közlekedés versenyképességét tovább erősíthetné a közszolgáltatások közötti intermodalitás erősítése, megteremtése.

PROBLÉMÁK

- Modal split eltolódása az egyéni motorizált-, az autós közlekedés felé, a közösségi közlekedési utazások (azon belül különösen a fizető utasok) száma évről-évre csökken.

- Egyes városrészekben hiányos, vagy elégtelenek a közösségi közlekedési kapcsolatok, több relációban csak átszállással lehet elérni a vasútállomást.
- Az üzemidő és járatsűrűség nem követi mindenhol az igényeket.
- Közúti torlódások akadályozzák a menetrendszerű buszközlekedést.
- A megállóhelyek, végállomások kiépítettsége egyes helyeken korszerűtlen, hiányos.

CÉL MEGHATÁROZÁSA

A közösségi közlekedés vonzerejének növelése, utaserosztó és megtartó képességének fejlesztése és ezáltal az utasszám csökkenésének megállítása az eljutási idő és a megbízhatóság javításával, az utaskényelmi színvonal növelésével, valamint a költséghatékony, innovatív és az igényekhez illeszkedő szolgáltatás, hálózat és üzem fejlesztésével.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A bevált nemzetközi gyakorlatokat felhasználó (CP₃) versenyképes közösségi közlekedés erősíti a társadalmi szolgáltatások hozzáférhetőségét (CT₂), segítve ezzel a helyi közösségeket (CT₅), növelve a város lakosságának jólétét (CG₄) a versenyképes gazdasághoz való hozzájárulásával (CG₁), mindeközben a hatékonyan gazdálkodik az erőforrásokkal (CK₂) és csökkenti a környezetterhelést (CK₄).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- A hálózat igazodik a változó utazási igényekhez és preferenciákhoz, így a közösségi közlekedés utasvesztése megállhat, illetve enyhe utasforgalmi növekedése várható.
- A szolgáltatás fejlesztések révén, a közforgalmú eszközök prioritásának egyes helyeken való megteremtésével az egyéni közlekedéshez képest versenyképesebb lehet a közösségi közlekedés, így többen választják ezt az utazási módot, ami élhetőbb városkörnyezetet eredményez.
- A közszolgáltatás fejlesztésével nő az utaselégedettség, hozzájárulva az élhetőbb város megteremtéséhez.

K2.2: KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA, INTERMODALITÁS JAVÍTÁSA

JELENLEGI ÁLLAPOT

Az egyes közlekedési módok jelenleg egymástól többé-kevésbé függetlenül működnek, térbeli-időbeli, illetve szervezeti összehangolásra érdemben nem került sor, ami az egész térségben fontos és megoldandó kihívás. A városkörnyéki vasúti megállók módváltást segítő infrastruktúra elemei (P+R parkolók, B+R kerékpártárolók) túlnyomó részében megfelelően kiépítettek, a vasúti járművek közel mindegyike kerékpárszállításra alkalmas.

A város két fő közlekedési csomópontján, a vasútállomásnál és a helyközi autóbusz állomásnál azonban nincs elegendő parkolóhely és az elavult végállomási környezet sem ösztönzi az egyéni és közösségi közlekedés kombinálását. Az intermodalitás tekintetében hátrányos, hogy a helyközi autóbusz állomás térben elkülönül a vele azonos nagyságrendű forgalmat lebonyolító, egymással szomszédos vasútállomástól és helyi buszállomástól. A különböző közösségi közlekedési szolgáltatók Szombathelyet érintő menetrendjei nincsenek, vagy nem kielégítően vannak összehangolva, ezáltal az átszállási kapcsolatok időben kedvezőtlenül alakulnak, ugyanakkor a kombinált (busz-vasúti) jegyek a vonzáskörzet egyes helyeiről valóban jó kombinációt kínálnak az érintett utasok számára.

PROBLÉMÁK

- Elavult, nem vonzó végállomási infrastruktúra, rendezésre szoruló környezet a módváltás főbb csomópontjainál (leromlott állapotú helyi- és helyközi autóbusz állomás, korszerűtlen végállomási környezet, elégtelen P+R és B+R kapacitás)
- A vasútállomás és a helyközi autóbusz állomás térben elkülönül
- Kedvezőtlen átszállási kapcsolatok a mentrendi összehangolás hiánya miatt (elsősorban helyi-helyközi busz)

CÉL MEGHATÁROZÁS

A közösségi közlekedést igénybe vevők részarányának növelése, az intermodális kapcsolatok javítása infrastrukturális és szolgáltatás-fejlesztési beavatkozások és a szolgáltatói kínálat összehangolása révén. Cél a közösségi közlekedés megítélésének, versenyképességének növelése a helyi- és helyközi közlekedésben is, a módváltások segítése, illetve az egyéni és közösségi közlekedési módok kombinálásában rejlő lehetőségek kiaknázása.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A közlekedési módok összekapcsolása az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodást, hatékony területfelhasználást (CK2) teszi lehetővé, valamint hozzájárul a környezetterhelés csökkentéséhez (CK3).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- A helyi és helyközi közlekedésben a közösségi közlekedést választók aránya az attraktívabb és kiszámíthatóbb szolgáltatás révén növekszik.

K2.3: KORSZERŰ GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS SZOLGÁLTATÁSOK ÉS INFRASTRUKTÚRA JAVÍTÁS

JELENLEGI ÁLLAPOT

Szombathely városon belüli közlekedésében meghatározó, mintegy 45 %-ot tesz ki a gyalogos és kerékpáros közlekedés részaránya. A használt infrastruktúra ezzel szemben vegyes képet mutat. A meglévő kerékpáros létesítmények és járdák, gyalogutak burkolat-állapota kívánni valót hagy maga után. A kerékpáros átjárhatóságot akadályozzák a hálózati és csomóponti átvezetési hiányok. Emellett a városi kerékpárhálózat sem képez egységet, több helyen vannak összekötési és kapcsolati hiányok. A kijelölt kerékpáros útvonalakon túl kevés az olyan korlátozott sebességű övezet, ahol kellemesen és biztonságosan lehet az úttesten biciklizni. Több szomszédos településsel hiányzik a kerékpáros kapcsolat.

A belváros igényes környezete jó minőségű gyalogos felületeivel kellemes és biztonságos helyszínt biztosít a gyalogosok számára. A külső városrészekben viszont sok helyen hiányoznak a járdák, a gyalogos burkolatok állapota leromlott, illetve akadálymentességi problémák is előfordulnak.

PROBLÉMÁK

- Kerékpáros hálózati kapcsolati hiányok mind a városon belül, mind egyes szomszédos településekkel
- Egyes helyeken korszerűtlen kerékpáros hálózati kialakítások és elégtelen csomóponti átvezetések
- Hiányzó, vagy rossz kialakítású kerékpártámaszok, kapacitáshiányos B+R parkoló
- Kevés területi jellegű kerékpáros infrastruktúra (Zóna 30)
- A patak-medrek természeti folyosóin hiányos, vagy hiányzik a rekreációs célú gyalogos és kerékpáros hálózat
- Sok területen nincs járda, vagy rossz állapotúak a gyalogos felületek, hiányoznak az akadálymentes közlekedés feltételei
- Egyes helyeken szükségesek lennének a biztonságos gyalogos átvezetések (gyalogátkelőhelyek), vagy problémák vannak a meglévőknél (beláthatóság, infrastruktúra problémák)

CÉL MEGHATÁROZÁSA

Cél a gyalogos és a kerékpáros közlekedés körülményeinek komplex javítása a hiányzó kapcsolatok kiépítésével, a meglévő infrastruktúra és környezete minőségének fejlesztésével, egyben a baleseti kockázat további csökkentésével. Kiemelkedően elérendő a város kerékpáros barátabbá tétele az előbbieken túl a kerékpáros szolgáltatások bővítésével, a teljes kerékpáros átjárhatóságának biztosításával.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A gyalogos és kerékpáros közlekedés fejlesztése elősegíti a társadalmi szolgáltatások elérhetőségét (CT₂), a biztonságérzet javulását (CT₃). A hatékonyabb területhasználat (CK₂) mellett, a környezetminőség javulásában (CK₄) is szerepet vállal. A turisztikai szolgáltatások fejlesztésével hozzájárul a versenyképes gazdaság, és a

foglalkoztatottság fokozásához (CG₁) és összességben a városi lakosság jólétéhez (CG₄), erősítve a városi identitást és a városi népesség növekedését (CT₁).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Gyalogos és kerékpáros közlekedés részarányának növekedése
- A gyalogos és kerékpáros balesetek számának és kimenetelének csökkenése
- A sajátos közlekedési igényű társadalmi csoportok (mozgáskorlátozottak, vakok-gyengénlátók, siketek-hallássérültek, idősek, kisgyerekesek stb.) mobilitásának segítése, elégedettségének javulása
- A városi környezet és elemeinek minőség-fejlődése
- A turizmus erősödése és a város belső és külső megítélésének javulása

K₃: KÖZLEKEDŐK DÖNTÉSEINEK, MAGATARTÁSÁNAK FENNTARTHATÓBBÁ TÉTELE

A közlekedés-stratégiai 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 céljából, 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 eszköze a szemléletformálás, a helyes döntést segítő ismeretek közérthető átadása, érzékenyítés, a konfliktusok feloldása stb.

K_{3.1}: FELHASZNÁLÓK EGYÉNI KÖZLEKEDÉSI DÖNTÉSEINEK BEFOLYÁSOLÁST CÉLZÓ ESZKÖZÖK, INTÉZKEDÉSEK ALKALMAZÁSA

JELENLEGI ÁLLAPOT

Szombathelyen jelenleg a személygépkocsi használat erős túlsúlya a jellemző. Az autó sokak számára elérhető alternatíva, mellyel szemben a közösségi közlekedés eljutási időben nem tudja felvenni a versenyt a jelenlegi menetrendi kínálat mellett, és a közúti torlódások ellenére is az

autózás tűnik a kényelmesebb választásnak. Az egyre zsúfoltabb közutak hátrányos helyzetbe hozzák a gyalogos és kerékpáros közlekedést (levegőminőség, biztonságérzet romlása). Bár a személygépjárművek fenntartása és üzemeltetése napjainkban egyre költségesebbé válik, a megfizethető közösségi közlekedés ezt önmagában nem tudja ellensúlyozni, a használók pedig nem érzékelik az egyes közlekedési módok társadalmi-környezeti járulékos költségeit és hatásait, így módváltásuk is inkább megszokáson, mint tudatos döntésen alapszik.

A motorizáció várható növekedését tovább erősíti, hogy az autótulajdonlás sokak szemében még mai is státusz-szimbólumnak számít, ezzel szemben a többi közlekedési mód társadalmi megítélése alacsonyabb.

A probléma megoldására a közlekedéspolitika és a felelős szervezetek ma még meglehetősen szűk eszközkészletet alkalmaznak, a motorizációs folyamat negatív hatásainak mérséklésére vonatkozó intézkedések érdemben még kevésbé jelennek meg a városban.

PROBLÉMÁK

- A közlekedésszervezésben jellemzően az igények követése zajlik azok befolyásolása helyett
- Hiányoznak az ehhez szükséges vonzó alternatívák és korlátozó intézkedések, illetve ezek összehangolt alkalmazása
- A közlekedők számára kevés olyan eszköz áll rendelkezésre, amellyel döntéshelyzetbe hozhatók a tudatosabb, fenntartható közlekedési, mód választásához, persze mindenhez megfelelően vonzó közszolgáltatások is szükségesek.

CÉL MEGHATÁROZÁS

A közlekedési információk körének, elérhetőségének fejlesztése, bővítése, okos megoldások széleskörű elterjedésének és használatának ösztönzése a tudatosabb közlekedési döntések és a (környezeti, gazdasági és társadalmilag) fenntarthatóbb közlekedési módok felé terelés érdekében.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

Segíti az infokommunikációs társadalom (CT₄) és nyitott városi kommunikáció (CP₂) kialakulását, hozzájárul a környezeti célokhoz, kiemelkedően a környezetterhelés csökkentése (CK₃) rész célhoz.

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Tudatosabb közlekedési módváltás
- A fenntartható közlekedési módok társadalmi megítélésének javulása, felértékelődése
- A várostérség és a globális környezet számára is kedvezőbb módok részarányának növekedése

K_{3.2}: KÖZLEKEDŐK KÖZÖTTI PARTNERSÉG, KONFLIKTUSKEZELÉS ÉS A KÖZLEKEDÉSI ISMERETEK ÁLTALÁNOS BŐVÍTÉSE

JELENLEGI ÁLLAPOT

A Szombathely közigazgatási területén bekövetkezett személyi sérüléssel közúti balesetek száma és súlyossága, valamint az anyagi káros balesetek száma is évről évre kismértékű csökkenést mutat, ugyanakkor még mindig van évi 1-2 halálos kimenetelű baleset.

A közös felületen kialakított gyalog- és kerékpárutak csak burkolati jellel kerültek elválasztásra, amely közlekedési rendet sokan nem tartanak be. Szükség lenne olyan érzékenyítő figyelemfelhívásokra, amelyek az egymás iránti toleranciát növelik.

A balesetek okainak és kimeneteleiknek vizsgálata rámutat arra, hogy az autósok szemléletformálására is jelentős előrelépést szükséges tenni, amivel segítik és nem veszélyeztetik az úton közlekedő kerékpárost, vagy épp gyalogost. Fontos pl. a megfelelő oldaltartás a biciklis mellett elhaladva.



A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása számos szervezet részvételével több csatornán keresztül is megvalósul a városban, különösen a környezetbarát közlekedést helyezve a középpontba (Európai Mobilitási Hét, Autómentes Nap, kerékpárral közlekedőket megszólító események). Sokkal több és az autósokat is elérő, a védtelenebbekre figyelő közlekedést középpontba helyező eseményre, akcióra lenne szükség.

PROBLÉMÁK

- Elsősorban a baleseti góchelyeken felülvizsgálatra szorul a csomóponti kialakítások egy része
- A közös felületen kialakított gyalogos és kerékpáros közlekedés esetén egymás iránti meg nem értettség, intolerancia tapasztalható
- A védtelen közlekedési résztvevőkre való odafigyelés nem általános attitűd a motorizált közlekedőknél
- Szemléletformáló kampányok, oktató programok nem széleskörben elterjedtek, kevésbé szólítják meg az autósokat, illetve az események, akciók nem kellően összehangoltak, valamint a motiváló eszközök is erősítésre szorulnak (módválasztás, balesetmegelőzés, közlekedési kultúra)

CÉL MEGHATÁROZÁS

Cél a közlekedés különböző szereplői közötti együttműködés, a közlekedési kultúra általános javítása. Kellő hangsúlyt kell fordítani a közlekedők biztonságérzetének, elégedettségének növelése érdekében, kiemelt figyelmet fordítva a gyalogosokra, a kerékpárosokra, valamint az idősebbekre és a gyerekekre. A közlekedési balesetek kimenetelének, a sérülések számának és súlyosságának csökkentése is cél, megfelelő infrastruktúra fejlesztésekkel és a szemléletformálás eszközeivel.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A szemléletformáló kampányok erősítik a nyitott városi kommunikációt (CP2), a közlekedési szereplők, társadalmi rétegek egyenrangú kezelése révén segítik a helyi közösségeket a társadalmi kohézió és a szolidaritás jegyében (CT5), végső soron pedig a lakosság biztonságérzetéhez (CT3) járulnak hozzá.

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Elégedettebb, egymásra figyelő közlekedők, növekvő biztonságérzet
- A gépjárművezetők attitűdjének változása a védtelenebb közlekedők irányába
- Környezetkímélőbb közlekedési munkamegosztás elérése
- Csökkenő számú halálos és súlyos kimenetelű balesetek, mérsékeltebb számban bekövetkező anyagi káros balesetek

K4: NÖVEKVŐ MOTORIZÁCIÓ KEDVEZŐTLEN HATÁSAINAK CSÖKKENTÉSE

A cél az egyéni közlekedés hatékonyabb és környezetbarátabb lebonyolítása. Nem élvez elsőbbséget a hagyományos fosszilis meghajtású egyéni motorizált módok támogatása, ugyanakkor a jelenlegi forgalmi konfliktusok oldását, a meglévő közutak, parkolók és járművek jobb hatékonyabb használatát és az e-mobilitás elterjedését biztosító részcélokat is szükséges megfogalmazni.

K4.1: E-MOBILITÁS ÖSZTÖNZÉSE (ELEKTROMOS ÉS MÁS ZÉRÓ EMISSZIÓS ESZKÖZÖK PRIORITÁSA)

JELENLÉGI ÁLLAPOT

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

CÉL MEGHATÁROZÁS

Az elektromos és egyéb környezetbarát közlekedési járművek használatának elterjesztése, első lépésben a városi közszolgáltatásokban (pl. közösségi közlekedésben és az intézményi járműflottában), majd a lakossági közlekedésben is.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A megújuló, fenntartható energia-felhasználású eszközök elsősorban a környezeti célok teljesüléséhez, azon belül is kiemelkedően a környezetterhelés csökkentéséhez (CK₃) járulnak hozzá.

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- A megújuló energiát használó és zéró emissziós járművek számának és arányának növekedése (középtávon és távlatban szélesebb körű használat általánossá válása)
- Az egyéni motorizált közlekedés lokális és globális légszennyező anyag kibocsátása csökken

K4.2: KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS HATÉKONYSÁG-JAVÍTÁSA, HIÁNYZÓ KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK MEGTEREMTÉSE, SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONAL FEJLESZTÉSE A FENNTARTHATÓSÁG JEGYÉBEN

JELENLEGI ÁLLAPOT

A várost tehermentesítő elkerülő út csak részben, a legnagyobb tranzitforgalmat bonyolító szakaszokon épült ki. A még hiányzó

szakaszok miatt a városi közúthálózatot a helyi, belső forgalom igényeinek kiszolgálása mellett az átmenő forgalom is terheli.

A főbb városi útvonalak az egyre növekvő motorizáció hatására a legforgalmasabb órákban elérték kapacitásuk felső határát, a szűk keresztmetszeteken mindennapossá vált a torlódások kialakulása. Mivel a városi közlekedés jelentős hányadát adja az egyéni gépjárműforgalom, ennek lehető leghatékonyabb lebonyolítása minden résztvevő vagy itt lakó érdeke. A gépjárművek számának növekedésével a belvárosban és a sűrűn lakott városrészekben (főként a lakótelepeken) egyre nehezebbé válik a parkolás, a várakozó gépjárművek egyre nagyobb hányadát foglalják el a közterületeknek.

PROBLÉMÁK

- Meglévő hálózat leromlott állapota (rossz burkolatminőség)
- Hiányzó városi hálózati elemek és tehermentesítő/elkerülő szakaszok
- Csúcsidei torlódások rontják a közlekedés hatékonyságát, terhelik a környezetet (zaj, károsanyag kibocsátás)
- Lakóterületek forgalomcsillapítása kevés helyen megoldott
- Parkolóhely hiány egyes területrészekben (belváros, lakótelepek), magas autós közterülethasználat
- A motorizáció növekedése nyomán az igények negatív hatásainak erősödése várható

CÉL MEGHATÁROZÁS

Cél a közlekedők biztonságosabb és gyorsabb eljutása úticéljukhoz, a meglévő közúti infrastruktúra, közlekedési felületek jobb kihasználása, a torlódások, időveszteségek csökkentése. Emellett a lakóterületek, lakótelepek védelme a közúti közlekedés zavaró és környezetterhelő hatásaitól.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A közúti közlekedés hatékonyságának javulásával csökken a környezeti terhelés (CK₃), a hiányzó kapcsolatok kiépítése elősegíti a társadalmi szolgáltatásokhoz való hozzáférést (CT₂), erősíti a nemzetközi kapcsolatokat (CP₃). Az időveszteségek csökkentése az átfogó gazdasági

célokhoz járul hozzá (CG1-4). A közterületigény csökkentése lehetővé teszi az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodást, hatékony területfelhasználást (CK2).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Közúti idővesztések csökkenése
- A jármű üzemköltség és a környezetterhelés (légszennyezés és zajterhelés) csökkenése
- Az egy járműben utazók átlagos számának növekedése
- Közúti balesetek és azokban megsérültek számának csökkenése
- A parkolóhely kereséssel töltött idő csökkenése

K4.3: KÖZLEKEDÉSBŐL SZÁRMAZÓ LÉGSZENNYEZETTSÉG, CO₂ KIBOCSÁTÁS, ENERGIAPAZARLÁS CSÖKKENTÉSE, KLÍMA-JAVÍTÁS

JELENLEGI ÁLLAPOT

A közlekedésből származó károsanyag kibocsátás legnagyobb hányada az egyéni motorizált közlekedésből származik, mely ma meghatározó eleme Szombathely közlekedési rendszerének mind a személy, mind az áruszállítás terén. Az egyéni gépjárműhasználók az esetek többségében egyedül autóznak, ami rontja az energiahatékonyságot, és növeli az egy utazóra jutó kibocsátás-mennyiséget. A fajlagosan alacsonyabb emissziójú közösségi közlekedés nyújtotta szolgáltatás nem tudja felvenni a versenyt az autós közlekedés nyújtotta kényelemmel és rugalmassággal. Kedvező ugyanakkor, hogy a városban a ténylegesen nulla kibocsátással járó gyaloglás és kerékpározás részaránya jelenleg is magasnak mondható.

PROBLÉMÁK

- A fajlagosan legnagyobb kibocsátással járó egyéni motorizált közlekedés, azaz a közúti gépjárműforgalom jut a legfőbb szerephez a város közlekedésében
- A közúti közlekedés járműpark egy része korszerűtlen és szinte kizárólag belsőégésű motorral hajtott járművekből áll
- A közszolgáltatást végző járműállomány (szemétszállítás, takarítás, és egyéb önkormányzati feladatokat ellátó járműállomány) életkora nagy, cserére szorul, állapotuk fejlesztésért kiált
- Kevés elektromos jármű van a városban

CÉL MEGHATÁROZÁS

Cél a közlekedésből származó károsanyag-kibocsátás csökkentése az egyéni motorizált közlekedéssel szemben a fajlagosan alacsonyabb energiaigényű és környezetterhelésű, fenntartható közlekedési módokkal megtett utazások (gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés) részarányának növelésével, valamint a közúti közlekedésben résztvevő járműpark korszerűsítése (alternatív nullemisszió-közel meghajtások fokozatos elterjesztése) révén.

ÁTFOGÓ CÉLOKHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁS

A szennyezőanyag-kibocsátás mérséklése a közvetlenül környezetterhelés csökkentéséhez (CK3) és a környezetminőség javulásához (CK4) járul hozzá, ezen keresztül növekszik a város és lakosságának jóléte (CG4), ami erősíti a városi identitást és a népesség növekedését vonhatja magával (CT1).

CÉLOK TELJESÜLÉSÉVEL VÁRHATÓ EREDMÉNY

- Mobilitási igények kielégítéséhez szükséges energiaigény csökkenése
- Levegőszennyezés okozta megbetegedések számának csökkenése
- Élhető, vonzó városi környezet



5. ESZKÖZRENDSZER

Szombathely meghatározó mobilitási problémáinak a négy kitűzött közlekedés-stratégiai célnak megfelelő megoldásának érdekében összesen 15 eszköz került megfogalmazásra. **Az eszközök azon beavatkozásokat határozzák meg, melyek keretében megszülető intézkedések elősegítik a célok teljesülését.** Az egyes eszközök több közlekedés-stratégiai cél elérését is szolgálják, így egymás hatását kiegészítve és erősítve járulnak hozzá azok eléréséhez.

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását biztosító eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában foglaltaknak megfelelően fejlesztési és menedzsment eszközökre oszthatók.

A **FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK** elsődlegesen infrastrukturális jellegű, az infrastruktúra fejlesztését tartalmazó, vagy éppen eszközállomány beszerzését, valamint egyéb beruházásokat foglalnak magukban. Szombathely esetében 11 fejlesztési eszköz került rögzítésre.

A **MENEDZSMENT ESZKÖZÖK** alapvetően a közlekedési rendszer szabályozási, működési, intézményi és finanszírozási jellegű beavatkozásait tartalmazza. A menedzsment eszközök lényegükből fakadóan kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak, melyek a technikai háttérét biztosítják az adott intézkedéseknek (pl. IT beruházások, háttérrendszerek stb.). A város mobilitásával kapcsolatosan 4 menedzsment eszköz került meghatározásra.

Az eszközök felsorolását és a célrendszerhez való kapcsolódásukat az alábbi két ábra tartalmazza. A fejlesztési eszközök „F”, míg a menedzsment eszközök „M” betűjellel sorszámozottak.



5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

F ₁	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	  
F ₂	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	  
F ₃	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	 
F ₄	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	 
F ₅	Városi közbringa rendszer, valamint közösségi mikromobilitási rendszerek kiépítése, működtetése	 
F ₆	Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések	 
F ₇	Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
F ₈	Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
F ₉	Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	 
F ₁₀	Városi áruszállítás és más city logisztikai fejlesztések	 
F ₁₁	A vasúti infrastruktúra fejlesztése	

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A MENEDZSMENT ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

M ₁	ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	   
M ₂	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	   
M ₃	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	  
M ₄	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer, döntéstámogató háttér informatikai adatbázisokkal	   



5.2 ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA

A fejlesztési- és menedzsment eszközök konkrét intézkedéseit, a beavatkozások pontos alábontását a projektek tartalmazzák, melyek bemutatása az 5.3 fejezetben történik.

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

F₁: A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HOZZÁFÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA ÉS SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSE

- Helyi közösségi közlekedési hálózat és infrastruktúra illesztése a változó forgalmi igényekhez (útvonal, menetrend, megállók stb.)
- Helyi- és helyközi közösségi közlekedés kényelmi szolgáltatásának javítása: járművek, megállók, tájékoztatás fejlesztésével (akadálymentes peronok és járda megközelítések, megállók burkolatának javítása, megvilágítottság javítása, utasvárók és megállóhelyi eszközök telepítése, valós idejű utastájékoztató, mobil app stb.)
- Naprakész adatháttér, nyilvántartás (megállókról)
- Helyi és helyközi közösségi közlekedési szolgáltatás színvonalának és megbízhatóságának javítása a csomóponti infrastruktúrák fejlesztésével (buszsávok, előnyben részesítések stb.)
- Kisforgalmú időszakokban (hétvégén, éjszaka) igényvezérelt közösségi közlekedési szolgáltatás működtetése
- Vasúti közlekedés fejlesztése az elővárosi közlekedésben (új megállók létesítése)

F₂: KÖRNYEZETKÍMÉLŐ MEGOLDÁSOK FEJLESZTÉSE A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

- A folyamatos járműmegújítás révén korszerű (mindenkor maximum 10 éves) alacsonypadlós buszok üzemeltetése a helyi közösségi közlekedésben
- Elektromos és/vagy hibrid buszok (megújuló energiával működő, rásegítő) használatának bevezetése, bővítése
- Energiahatékony, környezetbarát, komfortos vasúti járművek alkalmazása a vonzaskörzetben és a távolsági közlekedésben (IC Plusz program)
- Kapcsolódó infrastruktúra környezetkímélő megoldásokkal történő fejlesztése (pl. napelemmel felszerelt buszmegállók, gyorstöltő hálózat stb.)

F₃: KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS INTERMODALITÁSÁNAK, ÖSSZEKAPCSOLÁSÁNAK FEJLESZTÉSE	• Intermodális csomópont kialakítása • Menetrendi összehangolások helyi- és helyközi busz, valamint a vasúti közlekedésben • Tarifa-kombinációk fejlesztése • Akadálymentes városon belüli átszállási helyek kialakítása • P+R és B+R parkolás fejlesztése
F₄: KERÉKPÁROSBARÁT ÚTHÁLÓZAT ÉS SZOLGÁLTATÁSOK BŐVÍTÉSE	• Kerékpárforgalmi Hálózati Terv frissítése városi szinten • Összefüggő kerékpáros városi főhálózat kialakítása • Kerékpárosbarát városi úthálózat fejlesztés (kapcsolódva a főhálózathoz) • Meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése (problémák és balesetveszélyes helyek kezelése, akadálymentesítés, csp-i átvezetések javítása, burkolatok felújítása stb.) • Környező településekkel kerékpáros kapcsolatok kiépítése • Közterületi kerékpáros eszközök fejlesztése (kp. támaszok, kerékpáros pumpa, szervíz pontok stb.) • Intézményi kerékpártárolók megvalósításának ösztönzése, segítése (igazgatási, oktatási, egészségügyi, kulturális, igazgatási funkciókhoz kapcsolódóan) • Kerékpáros hálózat és elemek fenntartásának, üzemeltetésének fejlesztése
F₅: VÁROSI KÖZBRINGA RENDSZER, VALAMINT KÖZÖSSÉGI MIKROMOBILITÁSI RENDSZEREK KIÉPÍTÉSE, MŰKÖDTETÉSE	• Városi léptékű közbringa rendszer kialakítása (megvalósíthatósági vizsgálat alapján) • Mikromobilitási lehetőségek elterjesztésének feltárása, ezen szolgáltatásokkal foglalkozó vállalkozások elterjedésének segítése (közösségi megosztáson alapuló eszközök: elektromos roller stb.)
F₆: ELEKTROMOBILITÁST TÁMOGATÓ INFRASTRUKTÚRA- ÉS RENDSZERFEJLESZTÉSEK	• E-autótöltő hálózati pontok fejlesztése, városi kiterjesztése • E-kerékpártöltő pontok kialakítása • Elektromos járművek elterjesztése a közszolgáltatási rendszerben (háttér járműállomány bővítése, cseréje a közellátásban)



F7: GYALOGOS VONZERŐT ÉS BIZTONSÁGOT JAVÍTÓ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK	• Hiányzó gyalogos hálózati kapcsolatok kialakítása • Lakóterületek gyalogos felületeinek fejlesztése (burkolatok, utcabútorok stb.) • Meglévő járdák, gyalogutak infrastruktúra fejlesztése, akadálymentesítések (terepakadályok kiszűrése, rámpák, taktilis jelzések) • Gyalogutak közvilágításának fejlesztése, átkelési helyeken kiemelt világítás • Okos-zebra fejlesztések • Forgalmcsillapítás kiterjesztése: Belvárosi gyalogos-zóna kiterjesztése, Lakó-pihenő és Zóna30 övezetek kialakítása • Balesetveszélyes helyek felülvizsgálata, közlekedésbiztonság fejlesztés
F8: KÖZÚTHÁLÓZAT ÉS CSOMÓPONTJAINAK FEJLESZTÉSE	• Közúthálózat fejlesztése a városi átmenő forgalom csökkentése érdekében (elkerülő utak) • Hiányzó városi és vonzaskörzeti utak kiépítése • Csomópontok forgalombiztonsági fejlesztése, átalakítása (forgalmi rend, vízelvezetés, közvilágítás, jelzések láthatósága)
F9: KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS EGYÉB INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	• Útfelújítási program gyorsítása, korszerű városi utak rendelkezésre állásával • Belvárosi fizető parkolózónák felülvizsgálata, újragondolása • Közterületen kívüli közcélú parkolási infrastruktúra és szabályozásának fejlesztés (mélygarázs, parkolóház, felszíni parkolók)
F10: VÁROSI ÁRUSZÁLLÍTÁS ÉS MÁS CITY LOGISZTIKAI FEJLESZTÉSEK	• Áruszállítási útvonalak újragondolása, súlykorlátozások, behajtások felülvizsgálata, fejlesztése • Koncentrált rakodóhelyek kijelölése a belvárosi gyalogos-zónák környezetében • Városi buszparkoló kialakítása (turista buszok részére)
F11.: A VASÚTI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE	• Új vasúti megállók kialakítása az ipartelepi területek személyszállítási szolgáltatásának javítása érdekében • Vasútállomás infrastruktúra fejlesztése (pálya, biztosító-berendezés, akadálymentesen elérhető peronok stb.) • Agglomerációs forgalom javítása, intermodalitás erősítése (menetrendek összehangoltsága, P+R, B+R stb.)

MENEDZSMENT ESZKÖZÖK

M₁: ITS ÉS SMART MEGOLDÁSOK SZÉLESKÖRŰ ALKALMAZÁSA A KÖZLEKEDÉSBEN

- Intelligens megoldások alkalmazása és működtetése a közúti közlekedésben (adaptív jelzőlámpás forgalomirányítás, összehangolások, parkolás-irányítási rendszer, közösségi közlekedés előnyben részesítés, áruszállítási logisztikai rendszer)
- Integrált korszerű utastájékoztatási, utazástervezési és információs rendszer a közösségi közlekedésben
- Intelligens kerékpáros mobilalkalmazások elterjesztése
- Multimodális mobilalkalmazások elterjesztése (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés, egyéni motorizált közlekedés, útvonal, idő, kibocsátás, költség)
- Turisztikai információk integrálása a közlekedési alkalmazásokba

M₂: SZABÁLYOZÓK, ÖSZTÖNZŐK A KÖRNYEZETKÍMÉLŐ MEGOLDÁSOK TÁMOGATÁSÁRA

- Tarifarendszerek, díjrendszerek fejlesztése a közösségi közlekedés használatának ösztönzése érdekében (kombinált jegyek-bérletek, rendezvényeknél kedvezményes napijegyek, megnövelt üzemidő stb.)
- Kedvezményezett célcsoportok prioritizált hozzáféréseinek biztosítása a környezetkímélő közszolgáltatásokhoz (önkormányzati szabályozókkal)
- Parkolási rendszer felülvizsgálata, díjfizető zónák területének és díjának újraértékelése (belvárosban az időkorlát felülvizsgálata), külső díjfizetési zónák kijelölésének vizsgálata
- Városi cégeknél elektromos szolgálati járművek, szállítóeszközök beszerzésének ösztönzése szabályozókkal
- Jelentősebb önkormányzati cégeknél, intézményeknél munkahelyi mobilitási terv alapján dolgozó mobilitási menedzsment kialakítása, működtetése
- Elektromos autótöltő pontok fejlesztési koncepciójának kidolgozása
- Taxi közlekedés környezetvédelmi rendszerének felülvizsgálata, szigorítása
- Környezetvédelmi célú behajtási korlátozások vizsgálata, bevezetése
- Városon belüli áruszállítás felülvizsgálata, szabályozása (pl. időbeli szabályozás, koncentrált rakodóhelyek stb.)

M₃: SZEMLÉLETFORMÁLÁS ÉS IGÉNYBEFOLYÁSOLÁS A CÉLOK ELÉRÉSÉNEK ELŐSEGÍTÉSÉRE	• Városi szintű szemléletformálási cselekvési terv kidolgozása • Partnerségi bázis létrehozása - bevonása az intézkedésekbe (munkacsoportként) • Összehangolt és aktív szemléletformálási programok (energiatudatos és mobilitástudatos gondolkodás, módváltás sajátosságai, workshopok, tréningek, érzékenyítő programok, rendőrségi akciók) • Távoktatás, távmunka és e-kereskedelem ösztönzése, segítése a városi döntéshozatali rendszer függvényében
M₄: HATÉKONYABB ÉS A SUMP ELVEKET TÁMOGATÓ INTÉZMÉNYRENDSZER, DÖNTÉSTÁMOGATÓ HÁTTÉR INFORMATIKAI ADATBÁZISOKKAL	• Integrált városirányítási információs rendszer, adattárház létrehozása (adatgyűjtés, adatkezelés, archiválás) a város üzemeltetésében érintett szervezetek bevonásával, illetve az adatbázis folyamatos fenntartása (minimum havi naprakészség) és működtetése (illeszkedés a Nemzeti Közlekedési Adattárház-hoz) • SUMP elvek illesztése és kontrolált alkalmazása a városi tervezés, szabályozás rendszerébe • Üzemeltetői, döntéshozói intézményi rendszer felülvizsgálata, hatékonyság javítása • Humán erőforrás-bázis fejlesztése (továbbképzések, szemléletmód fejlesztés, szolgáltatói attitűd erősítése)



5.3 PROJEKTEK

PROJEKTEK MEGHATÁROZÁSA, ÜTEMEZÉSE

A beavatkozási logika alapján a Mobilitási tervben szereplő projektek a cél- és eszközrendszerből kerültek levezetésre, hosszú iterációs folyamat eredményeként. A projektlista alapját:

- a helyi jelentőségű fejlesztések vonatkozásában Szombathely ITS-ében és ITP-jében, Településfejlesztési Konceptiójában, Településrendezési Tervében, Társadalmi Gazdasági Programjában, Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében, Klímavédelmi és Energia stratégiájában, Energia és Klíma Akció Tervében, valamint a város egyéb stratégiai dokumentumaiban és közgyűlési határozataiban elfogadott releváns fejlesztési elképzelések
- Szombathely és vonzáskörzetét érintő országos és regionális jelentőségű projektek tekintetében pedig egyrészt a Vas megyei és térségi stratégiai dokumentumok, illetve a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, illetve a fejlesztési kereteket meghatározó kormányhatározatokban nevesített projektek, valamint
- Magyarország Kormánya és Szombathely MJV Önkormányzata közötti együttműködési megállapodás végrehajtásával összefüggő feladatokról szóló Modern Városok program kormány határozat projektjei
- a Mobilitási terv beavatkozási logikájához kapcsolódóan a Tervező és az Önkormányzati által megfogalmazott új projektek jelentették.

Az átfedések szűrését és az érintett szereplőkkel történő áttekintését követően a letisztított projektlista a cél és eszközrendszerrel való összevetésére került sor, melynek eredményeként a beavatkozási logikához illeszkedő projekt adatbázis került kialakításra.

A projektek 3 ütembe kerültek besorolásra. A SUMP ütemek Szombathely tekintetében a következők:

- I. ütem: 2027/29-ig
- II. ütem: 2030 és 2040 között
- III. ütem: 2040 után

Az I. ütem illeszkedik az EU 2021-2027-es támogatási időszakához, mely esetében a beruházás tényleges befejezésének határideje 2029. december 31-ig értelmezhető.

Ennek megfelelően összesen 58 db projekt került meghatározásra (a csak állami projektekkel együtt). A csak állami projektek nélküli többségi projektek megosztását az alábbi táblázat mutatja. Mivel a projektek jelentős része nem sorolható egyetlenegy fejlesztési ütemhez, a mindhárom ütemet érintő projekteket a fejlesztési program oszlopban tüntetjük fel, az egy vagy két ütemben szereplőket pedig abban az oszlopban, ahol a megvalósításuk megkezdődik.

Projektek száma (db)	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett projektek)	I. ütem (2021- 2027/29)	II. ütem (2030- 2040)	III. ütem (2040 után)
Közösségi közlekedés		3	2	
Nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos-kerékpáros)	5	6	5	2
Egyéni motorizált közlekedés		6	6	2
Közúti- vasúti áruszállítás		2		
Összközlekedés	1	3	2	1
Menedzsment	1	2		
ÖSSZESEN	7	22	15	5

7. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)

A projektek tartalmának rövid ismertetését a következőkben felsorolt projektlapok tartalmazzák. Azon projekteket, amelyek jellegüknél fogva helyszínhez köthetők, a projektlapokat követő projektterképek szemléltetik ütemek szerinti bontásban.



Közösségi közlekedési projektek (KK)

Projekt sorszáma és projektnev	1.	Helyi, helyközi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése
Közlekedés stratégiai célok	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele K2.2 - Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A város közösségi közlekedéssel ellátott területeinek bővítése, a szolgáltatás tér- és időbeliségének utasigényekhez való igazítása, és az utazási idő csökkentését szolgáló beavatkozások mind hozzájárulnak ezen fenntartható közlekedési mód versenyképességének növeléséhez. Az eddig egyáltalán nem, vagy nem kellő mértékkel kiszolgált városrészek feltárásával többek számára válik elérhetővé a közösségi közlekedés, az igényekkel összhangban álló hálózati kapcsolatok, valamint a kellő sűrűségű járatkövetés kínálata révén többen választják utazásaikhoz a közösségi közlekedést. A szolgáltatás hatékonyságához fontos, hogy a városi és városkörnyéki rendszerek egymással összehangoltan tudják kiszolgálni az igényeket. A projekt első lépéseként a további részletes megalapozó vizsgálatok szükségesek az alábbi beavatkozások pontos tartalmának meghatározásához: • A fejlődő városi területek (lakóterületek, új gazdasági területek, intézmények) közösségi közlekedési kiszolgálásának biztosítása (pl. Olad-plató, Északi iparterület) • Hiányzó városrészi kapcsolatok megteremtése járathosszabbítással vagy új viszonylattal (pl. Olad - Kámon/Herény, Olad - Zanati út) • Menetrendi hangolások (átszállási kapcsolatok, csatlakozások fejlesztése, utasigényekhez igazított menetrendi finomhangolások, megbízhatóság, menetrend tartás növelése) • Helyközi buszok Szombathelyen belüli megállásainak felülvizsgálata indokoltság szerint	
Kapcsolódó projektek	4. - Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes területeken	

Projekt sorszáma és projektnev	2.	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Az utazási idő csökkentése az egyik fontos eleme a közösségi közlekedés versenyképessé tételének, mivel az utazók többségénél az eljutási idő az egyik elsődleges szempont a módválasztásnál. Az autóbuszok legterheltebb útvonalakon való részben vonali, részben csomóponti előnyben részesítése a zavarérzékenység csökkentésével hozzájárul a menetrend pontosabb betartásához és kiszámíthatóbbá, megbízhatóbbá teheti a buszközlekedést, javítva ezzel a megítélését az egyéni motorizált közlekedéssel szemben. A projekt keretében az alábbi megoldások alkalmazására kerül sor előzetes megvalósíthatósági vizsgálatok alapján kiválasztott helyszíneken: • Buszsávok kialakítása torlódással érintett szakaszokon • Autóbuszok csomóponti áthaladásának segítése rövid busz-zsilip és jelzőlámpás előnyben részesítés kialakításával (busz-bejelentkezés stb.) • Megállóhely elhelyezkedésének felülvizsgálata, szükség szerinti áthelyezése a közeli csomóponton való folyamatos áthaladás biztosítása érdekében <u>I. ütem:</u> 3 útvonalszakaszon, helyszínen (javasolt érintettek: Thököly I. u., Vörösmarty M. u és a Zanati út szükséges útvonalszakaszai, amely helyszínpontosítása tervezői vizsgálattal történhet) <u>II. ütem:</u> További 5 útvonalszakasz, illetve helyszínen	
Kapcsolódó projektek	12. - Belváros új forgalmi rendjének kialakítása	

Projekt sorszáma és projektnev	3.	Autóbusz megálló infrastruktúra fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése M4 - Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer, döntéstámogató háttér informatikai adatbázisokkal	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	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 hiányzó peronok kialakításával és az oda vezető járdaszakaszok kiépítésével, megfelelő megvilágítása révén biztonságosabbá válik a megálló környezete, a fel-és leszállás. A fedett utasvárók védik az utasokat az időjárás viszontagságaitól. A kialakítás során esélyegyenlőségi szempontokat is szem előtt kell tartani (pl. idősek, babakocsival közlekedők, mozgásukban korlátozottak akadálymentesen meg tudják közelíteni a peront, taktilis elemek segítsék a vakok és gyengén látók tájékozódását), ezzel is javítva a közösségi közlekedés hozzáférhetőségét. A fejlesztést a meglévő jó példákat követve a nagy forgalmat bonyolító, illetve a kiépítettség hiánya, vagy nem megfelelő állapota miatt leginkább balesetveszélyes megállókkal kell kezdeni, majd az egész városra kiterjeszteni. A helyszínek beazonosításában és a fejlesztés nyomon követésében segítséget nyújthat az állapotot naprakészen nyilvántartó városi adatbázis, melynek létrehozása a projekt első lépése. • a városi megállóhelyeket nyilvántartó adatbázis létrehozása, legalább negyedévenkénti frissítése • peronok és járdacsatlakozások építése • utasváró telepítések a megállókba • megfelelő megvilágítás kialakítása, fejlesztése <u>I. ütem:</u> megállóhelyi adatbázis + 15 peron + 30 megálló <u>II. ütem:</u> 25 peron + 80 megálló	
Kapcsolódó projektek	53. - SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	

Projekt sorszáma és projektnev	4.	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Az igényvezérelt közlekedés egy újszerű közösségi közlekedési forma, melyet alapvetően az alacsony laksűrűségű területek közforgalmú kiszolgálására, vagy kisebb forgalmú időszakokban, az alacsony kihasználtságú járatok esetében javasolt bevezetni. Ebben a rendszerben bizonyos megállókhoz, vagy útvonal szakaszokra a járatok csak akkor érkeznek, ha erre bejelentett lakossági igény jelentkezik. Az utas meghatározott platformokon keresztül (telefonon, SMS-ben, internet segítségével stb.) előre bejelentheti utazási igényét és az utazás tervezett időpontját a szolgáltató felé, ahol a beérkező igények alapján megtervezik a járművek útvonalát és menetrendjét, és döntenek az egyes járatok indításáról. Az utasnak visszajelzést adva a jármű az adott időpontban és megállóban veszi fel az utast. A rendszer Szombathelyen az eddig feltáratlan, elsősorban családi házas beépítésű városrészek (pl. Olad-plató) kiszolgálásának lehet hatékony eszköze, melynek köszönhetően kihasználatlan többletjáratok közlekedtetése nélkül válik többek számára elérhetővé a közösségi közlekedés. Emellett a jelenleg alacsony kihasználtsággal közlekedő, napi egy-két indulást teljesítő időszakos járatoknál érdemes megvizsgálni a bevezetés lehetőségét, ezáltal a járatindulások jobban tudnak igazodni a tényleges igényekhez. Az utazási igény bejelentésére, feldolgozására szolgáló háttérrel a szolgáltató, üzemeltető biztosítja. Az igényvezérelt helyi közforgalmú közlekedés leginkább kisebb méretű buszokkal történik, a már ismert tapasztalatok szerint, de ennek felmérése a rendszer bevezetéséhez elengedhetetlen feladatként jelentkezik.	
Kapcsolódó projektek	1. - Helyi, helyközi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése	

Projekt sorszáma és projektnev	5.	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben
Közlekedés stratégiai cél	K4.3 - Közlekedésből származó légszennyezettség, CO ₂ kibocsátás, energiapazarlás csökkentése, klíma-javítás	
Eszköz	F2 - Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A helyi buszközlekedés járműparkjának környezetkímélő elektromos és/vagy hibrid járművekre cserélése csökkenti a közlekedésből származó szennyezőanyag-kibocsátást, ezáltal a városban tisztább lehet a levegő. Továbbá a csendesebb elektromos meghajtásnak köszönhetően a zajterhelés is mérséklődik. A 2022-ben új buszflotta elkövetkező megújítása (az akkor már 10 éves járművek okán) a II. ütem időtávjában egyébként is esedékessé válik, ekkorra pedig az elektromos meghajtás technológiája is kiforrottabb és várhatóan olcsóbb, ezáltal szélesebb körben elérhető lesz. A projekt 40 db elektromos és/vagy hibrid autóbusz beszerzésével számol (a szóló/csuklós/midibusz arány az aktuális utasforgalmi jellemzők fényében határozható meg), valamint tartalmazza a járművek energiaellátásához szükséges telephelyi töltőinfrastruktúra, valamint háttér szervíz kiépítését is.	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnev	6.	Szombathely vasútállomás korszerűsítése
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele K2.2 - Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása	
Eszköz	F11 - A vasúti infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Szombathely vasútállomáson a rekonstrukció keretében a személy és áru fuvarozási igényekhez jobban igazodó vágányhálózat kiépítése, melynek köszönhetően az állomás jelenlegi kötöttségei, forgalmi korlátai megszűnnek. Ennek eredményeként csökken a menetidő, a zavarérzékenység és az átszállások, csatlakozások időigénye, valamint javulnak a teherforgalom rugalmas lebonyolításának lehetőségei. A korszerűsítés magába foglalja a gyalogos aluljáró és a peronok akadálymentesítését is. A projekt a következő beavatkozásokat tartalmazza: • pályasebesség felemelése az állomáson áthaladó tehervonatok számára • nagysugarú kitérőcsoportok beépítése a főbb irányokban • 40 km/h-nál magasabb sebességgel elérhető személyvonati fogadó-indító fővágányok kialakítása • peronszintemelés a jelenlegi sk+30 cm-ről sk+55 cm magasságra • a meglévő gyalogos aluljáró rekonstrukciója, a lépcsőkarok szükséges átépítése • a peronok és az aluljáró liftekkel való ellátása • a tehervonati forgalom számára egyes vágányok tengelyterhelésének növelése • új, elektronikus állomási biztosítóberendezés, valamint vonatbefolyásolás telepítése • teljeskörű közmű, erőáramú fejlesztés	
Kapcsolódó projektek	51. - Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása	

Projekt sorszáma és projektnev	7.	Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése F11 - A vasúti infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Új vasúti megállók létesítésével bővül a vasúttal közvetlenül elérhető városrészek, területek száma, jobb hozzáférést biztosítva a vasúti szolgáltatáshoz. Az iparterületeken működő számos foglalkoztató dolgozói, elsősorban a Szombathely környéki településekről ingázók gyorsabban jutnak el munkahelyükre, mivel a fejlesztés révén közvetlenül érhetik el szombathelyi úticéljukat, megspórolva a központi vasútállomáson szükséges átszállást, vagy az onnan való gyaloglást. Az utazási idő jelentős csökkenése fokozza a vasút által nyújtott szolgáltatás versenyképességét, emellett az új megállók révén a vasút a városon belüli közlekedésben is szerephez jut. A projekt keretében két új vasúti megálló kialakítása tervezett: • 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 északkeleti iparterület eléréséhez (Schaeffler parkoló mellett)	
Kapcsolódó projektek	25. - B+R kerékpárparkolók létesítése, bővítése, cseréje	

Projekt sorszáma és projektnev	8.	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele K4.3 - Közlekedésből származó légszennyezettség, CO ₂ kibocsátás, energiapazarlás csökkentése, klíma-javítás	
Eszköz	F11 - A vasúti infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A GYSEV Zrt. által megvalósítani tervezett, állami kompetenciába tartozó projekt keretében a Kőszeg-Szombathely közötti 17 km hosszú vasúti pálya villamosítására kerül sor (beleértve Kőszeg vasútállomást is), melynek révén a GYSEV Zrt. teljes vonalhálózata villamosítottá válik. A fejlesztés eredményeként a jelenlegi dízelvontatás helyett a környezetet kevésbé terhelő villamos vontatásra történő átállás valósul meg, amely alacsonyabb CO₂ kibocsátást és mérsékeltabb környezetterhelést jelent a jelenlegi vontatási módhoz képest. A villamosításnak köszönhetően Szombathely vonzaskörzetében utolsóként ezen a vasútvonalon is lehetővé válik a korszerű villamos motorvonatok közlekedése, a jelenlegi Jenbacher típusú dízel-motorvonatok leváltásával, aminek révén az utasok jelentős szolgáltatási színvonalbeli előrelépést tapasztalhatnak meg.	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnev	9	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése F11 - A vasúti infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A 2016-ban villamosított, és azóta jelentősen megnövekedett forgalmú vasútvonal jelenlegi műszaki paraméterei nem felelnek meg a TEN-T előírásoknak, valamint a 40-50 éves vasúti pálya életkora is indokoltá teszi a vasúti pálya teljeskörű megújítását. A korszerűsítés célja a jelenlegi 80 – 100 km/h pályasebesség növelése, a tengelyterhelés 22,5 tonnára történő emelése, valamint 740m hosszú tehervonatok közlekedtetésére, keresztezésére alkalmas állomások kialakítása. A projekt megvalósulásának eredményeként gyorsabb és versenyképesebb lehet a vasúti áru és személyszállítás a régióban, valamint az RFC11 Borostyán áruszállítási korridoron.	
Kapcsolódó projektek	6. - Szombathely vasútállomás korszerűsítése 10. - Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	

Projekt sorszáma és projektnev	10	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszköz	F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése F11 - A vasúti infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A 17 km hosszú kétvágányú Szombathely – Porpác vasútvonal jelenlegi engedélyezett legnagyobb tengelyterhelése, 21,5 t, ami nem felel meg a TEN-T rendelet vonatkozó előírásainak. A Hegyeshalom/Győr - Csorna – Porpác – Szombathely – Zalaszentiván északi-déli vasúti korridor megújításának részeként ezen a vonalszakaszon is szükséges a tengelyterhelés 22,5 tonnára, illetve Vép és Porpác állomásokon akadálymentesített magasperonok létesítése. Ennek eredményeként nőhet a vonalszakasz kapacitása, javulhat a vasút versenyképessége.	
Kapcsolódó projektek	6. - Szombathely vasútállomás korszerűsítése 9. - Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	



Egyéni nem motorizált közlekedés (gyalogos-kerékpáros) projektek (GYK)

Projekt sorszáma és projektnev	11.	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 – Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítása	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig), II. ütem (2030-2040), III. ütem (2040 után)	
Leírás	A korszerű gyalogos közlekedéshez megfelelő hálózat és az igényes, kényelmesen használható gyalogos burkolat 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 a Belvároson kívül is szükséges. <u>I. ütem:</u> - 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 <u>II. ütem:</u> - Gyalogos burkolatok felújítása és közvetlen környezetének rendezése, a hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (összesen 50 km hosszban) - Hiányzó járdák építése Parkerdő lakóparkban a II. János P. pápa krt. 16-18. sz. előtt, Káptalan utcán a II. János P. pápa krt.-től a 20. szám alatti telekig - 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) <u>III. ütem:</u> - Gyalogos burkolatok felújítása és közvetlen környezetének rendezése, a hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (összesen 50 km hosszban)	
Kapcsolódó projektek	13. - Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a közlekedésben	

Projekt sorszáma és projektnev	12.	Gyalogos átjárhatóság javítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 – Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítása	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A jól működő gyalogos hálózat meghatározó eleme az elválasztó hatású közutak főbb gyalogos útirányokhoz igazított biztonságos keresztezése. A lakossági vélemények között visszatérő észrevétel volt több helyen is a gyalogátkelők hiánya. A projekt keretében az igényeket is figyelembe véve, forgalomtechnikai vizsgálatokkal megalapozva új gyalogátkelőhelyek kialakítására, valamint meglévő gyalogátkelőhelyek felülvizsgálatára kerül sor. A kialakításoknak feladatrészei a szükséges vízelvezetési munkák, a közvilágítás fejlesztése, szükség szerint jelzőlámpás átkelés építése, az akadálymentes és esélyegyenlő felület megvalósítása (rámpa, taktilis jelek stb.), valamint a zöldterület rendezési munkák. <u>I. ütem:</u> 4 db (négy helyszínen) <u>II. ütem:</u> 6 db (6 helyszínen)	
Kapcsolódó projektek	13. - Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a közlekedésben	

Projekt sorszáma és projektnev	13.	Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a közlekedésben
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 – Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítása	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A sajátos közlekedési igényekkel rendelkező társadalmi csoportok (mozgásukban korlátozottak, vakok és gyengén látók, síkterek és hallássérültek, idősek, kisgyerekes szülők stb.) esélyegyenlő és biztonságos közlekedésének biztosítása elengedhetetlen a gyalogos és a közösségi közlekedésben. Az akadálymentességet és a szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférést különböző eszközökkel lehet megteremteni. Ilyenek pl. a jelzőlámpás csomópontoknál a hangjelzések, a gyalogos és kerékpáros útvonalaknál a taktilis jelek és piktogramok, vagy szegélyszüllyesztések, de a megállóhelyeknél ide tartozik az is, ha audio-információk biztosításával segítjük elérni az adott helyszíneket. <u>I. ütem:</u> 14 helyszín <u>II. ütem:</u> 20 helyszín <u>III. ütem:</u> 20 helyszín	
Kapcsolódó projektek	3. - Autóbusz megállók infrastruktúra fejlesztése 11. - Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése 12. - Gyalogos átjárhatóság javítása 39. - Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése 50., 51. - Forgalmcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) I. és II. ütemek	

Projekt sorszáma és projektnev	14.	Lakossági és vállalkozói zöldterületek fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A gyalogos és kerékpáros közlekedés a legérzékenyebb a környezet állapotára, minőségére. A vonzó, igényes környezet és a kellemes klíma kedvezően befolyásolja a mobilitási döntéseket, különösen a gyalogos közlekedés esetében. A zöldterületek bővítése többek között ezt a célt szolgálja. A lakossági zöldterületek fejlesztése elsősorban a közterületeken jelent beavatkozást, míg a lakossági és vállalkozói zöldterületfejlesztés a lapostetős városi intézményeken és tömbházakon létesített új zöldfelületekkel, illetve zöldtetőkkel valósítható meg. Cél: Szombathely zöldterületeinek 20 %-os növelése (10.000 m2 zöldterület és zöldtető) <u>II. ütem:</u> 5.000 m2 <u>III. ütem:</u> 5.000 m2	
Kapcsolódó projektek	17., 18. - Rekreatív gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések (I., II., III. ütem)	

Projekt sorszáma és projektnev	15.	Városmkönyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Szombathely és vonzáskörzeti településeinek elérhetőségét fokozza a városmkönyéki települések kerékpáros elérhetőségének biztosítása, mely egyben segíti a turisztikai igények kiszolgálását is csatlakozva az országos törzshálózathoz és térségi hálózathoz. A környező települések kerékpáros kapcsolata közigazgatási területet érintő részének kiépítése fontos eleme a városi kerékpároshálózat megvalósításának. <u>I. ütem:</u> • Szombathely - Balogunyom kerékpárút építése (Petőfiteleptől a 86. sz. főút mentén 2,31 km, átvezetéssel a 21. sz. vasútvonalon) • Szombathely - Vép kerékpárút építése (86. sz. főút körforgalomtól a Végi út mentén) • Kétirányú kerékpárút építése Szombathely-Söptei úti körforgalomtól a meglévő kerékpárút folytatásában Söpte közigazgatási határáig <u>II. ütem:</u> • 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 körforgalomig át kp. út, majd a Muskátli utcai körforgalomig kp. nyom felfestése (kp. út és nyom) • Szombathely – Ják térségi kerékpárút létesítése (8707 j. összekötőút mentén a közigazgatási határtól az Alpár Gy. utcáig kp. út, tovább a Körmen di úti körforgalomig kétoldali kp. sáv (kp. út és kétoldali kp. sáv útszélesítéssel)	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnev	16.	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések I. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A rekreációs célú gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, bővítése összességében a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását is szolgálja. A beavatkozások egyik része kifejezetten a jó adottságokkal rendelkező patakmenti útvonalakra fókuszál, emellett kiemelt helyszínek a város parkjai, amelyek megfelelő helyszínt adnak a rekreációs tevékenységeknek. A projektben történő fejlesztések: • Park és sportpark, új játszótér építése a Bakó-Kassák-Kodály utcák közt (burkolt sétányok, új utcabútorok, fásítás, parkosítás, gyerek focipálya, fitness park, játszótér, növényzet) • Játszótér felújítása, új pihenőpark sétányokkal, utcabútorokkal, megújított zöldterületekkel Stromfeld utcai Lidl mellett • Új kerékpárút és sétány az északi városrészi Váci M. utcával párhuzamosan a Kodály Z.-Paragvári u. és Váci M. - Muskátli utcák között (kerékpárút és sétány) • KRESZ-park rehabilitáció, játszótér-felújítás, zöldterület fejlesztés (Víztorony) • Emlékmű környezetének megújítása • Parkok kialakítása a Bem u. 11-13. és 15-17. háztömbök között	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektneve	17.	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések II. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 15. projekt folytatása, amely rekreációs célú gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztését, bővítését tartalmazza, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása érdekében, kifejezetten a rekreációs tevékenységeknek színteret adva. • Park rehabilitáció a Bem és Szűrcsapó u. között az elbontott játszótérek helyén (utcabútorok, sétányok) • Új park létesítése a Váci M. ált. iskola előtti tér parkká alakítása (régiburkolat bontása, új sétányok, nagyobb zöldfelületek kialakítása, növénytelepítés, utcabútorok) • Pelikán park rekreációs célú fejlesztése (játszótér, sporteszközök időseknek) • Új közösségi park kialakítása a Diófa u. 5-6. sz. mögött (egyik játszótér elbontása, sétányok építése, másik játszótér bővítése, új utcabútorok telepítése, zöldterület felújítása); • Park rehabilitáció a Fogaras és Körösi u. között (játszótér elbontása, új játszótér és sétányok építése, járdák felújítása, kialakítása, új utcabútorok telepítése, zöldterület felújítása) • Új park létesítése sétányokkal, utcabútorokkal, a Termelők útja - Alpár Gy. - Erkel F. u. által meghatározott területen • Pihenőpark kialakítása a Derkovits lakótelepen • Gyalogos sétány, futópálya, kábel út építése a felhagyott vasút töltésén komplex zöldterület rehabilitációval a Dolgozók útjáról érkező földút és a Perint-patak között az Oladi ltp. mellett • Új sétány építése az Arany-patak mentén a Sportligettől az Ernuszt K. u-ig, Arany-p. Ernuszt K. utcai hídjától a Dozmat u-ig	
Kapcsolódó projektek	14. - Lakossági és vállalkozói zöldterületek fejlesztése 16. - Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések I. ütem	

Projekt sorszáma és projektneve	18.	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések III. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	III. ütem (2040 után)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 16. projekt folytatása, amely rekreációs célú gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztését, bővítését tartalmazza a következő helyeken: • Sétány építése a Rákóczi Ferenc utca és az Aréna utca közötti új parkba • Gyöngyös menti új kétirányú gyalog- és kerékpárút építése a Gayer parkon át a patak mentén a Szent Flórián krt.-ig • Új sétány építése A Nagykar u. mentén a Perinttől a Hollán E. utcáig	
Kapcsolódó projektek	14. - Lakossági és vállalkozói zöldterületek fejlesztése 18. - Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések II. ütem	

Projekt sorszáma és projektneve	19.	Kerékpáros hálózatfejlesztések I. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítása	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A fenntartható közlekedés fejlesztésében prioritást élveznek az energia- és helytakarékos közlekedési módok. Ebből adódóan az egyik kiemelt cél a kerékpárosbarát környezet megteremtése a városban, lehetőség szerint a teljes átjárhatóságot biztosító, összefüggő kerékpáros hálózat kiépítésével, kijelölésével. A kerékpárosbarát kialakítás nem csupán kerékpárút építést takar, hanem minden olyan beavatkozást, ami segíti a biciklisek megfelelő közlekedését Szombathelyen. Jelen projekt a vonali típusú városi fejlesztések első ütemét tartalmazza • Kerékpárút építése a Táplánszentkereszt felől érkező kerékpárút és a Sport tér között • Kerékpáros útvonal létesítése (kerékpáros nyom) a Gábor Á. u. – Őrség vonalán a Károly R. és a Hunyadi u. között • Kerékpárút építése a Szőlős vá. és a Csitító között • Kétirányú kerékpárút építése a Szent Gellért utca – Ferenczy István utca vonalán a Hunyadi János út – Nárái külső út között • Új egyoldali kétirányú kerékpárút a 86. sz. főút mentén, új vasúti keresztezéssel az M86 sz. autótűt körforgalmától Zanat, Áfonya utcáig, kerékpáros nyom a Külső-Zanati úton az Áfonya utcától az utolsó keresztutcaig (Külső-Zanati útig)	
Kapcsolódó projektek	26. - Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése	

Projekt sorszáma és projektneve	20.	Kerékpáros hálózatfejlesztések II. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 18. projekt folytatása, amely kerékpárosbarát környezet megteremtését célozza a városban, lehetőség szerint a teljes átjárhatóságot biztosító, összefüggő kerékpáros hálózat kiépítésével, kijelölésével. A projekt keretében történő fejlesztések: • Új kerékpárút és sétány építése a régi felsőőri töltés vonalán a Lovas és a 11-es Huszár út között • Kétirányú kerékpárút létesítése a Homok utcai kerékpárút és a Bartók Béla körúton lévő kerékpársávok között • Kétirányú kerékpárút kialakítása a Sóllyom 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)	
Kapcsolódó projektek	19.- Kerékpáros hálózatfejlesztések I. ütem 26. - Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése	

Projekt sorszáma és projektneve	21.	Kerékpáros hálózatfejlesztések III. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	III. ütem (2040 után)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 19. projekt folytatása, amely kerékpárosbarát környezet megteremtését célozza a városban, lehetőség szerint a teljes átjárhatóságot biztosító, összefüggő kerékpáros hálózat kiépítésével, kijelölésével. A projekt keretében történő fejlesztések: • Emelt szintű (un. holland típusú) kétoldali kerékpársáv létesítése a Hunyadi J. úton a Szent Gellért utcától a Wesselényi M. utcáig • Ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása kerékpársáv létesítésével a Szelestey L. utcán az Éhen Gyula tér és a Király u. között, a Szél K. utcán az Éhen Gyula tér és a Király u. között	
Kapcsolódó projektek	20. - Kerékpáros hálózatfejlesztések II. ütem 26. - Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése	

Projekt sorszáma és projektneve	22.	Meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig), II. ütem (2030-2040), III. ütem (2040 után)	
Leírás	A kerékpározás közlekedési munkamegosztásban betöltött szerepének megőrzéséhez, növeléséhez nem csak a mindenkori hálózat bővítésére van szükség, hanem a meglévő kerékpáros hálózat elvárt szolgáltatási színvonalat nyújtó felújítására, bővítésére és azoknak időközönként szükséges korrekciójára is. <u>I. ütem:</u> • Kerékpárút burkolatfelújítása a Sport tér - Szőlős vá. között (felületi és teljes burkolatcsere) • Egyoldali gyalog- és egyirányú kerékpárút burkolatfelújítása a Bartók B. körúton, a Paragvári út és az Akacs M. u. között • Meglévő Óperint utcai kétoldali kerékpársáv átvezetése kp. nyommal a Körmendi úti körforgalmon a csatlakozó közúti ágakba • Zanati úti aluljáróban meglévő egyirányú kerékpárút módosítása a helyi szűkületben elválasztás nélküli gyalogos-, kerékpárút kialakításával (forgalomtechnikai beavatkozással), jobb láthatóság érdekében prizmák, fényvisszaverő burkolatfestéssel is) <u>II. ütem:</u> • Meglévő egyoldali kétirányú kerékpárút kikötése a 11-es Huszár úton az Öntő u. és a Sággy I. u. között egyoldali egyirányú kp. út építésével • 82.B jelzésű Rum - Szombathely - Bucsú országos törzshálózati kp. út kialakítása szélesítéssel és építéssel (87133 j. Bucsú bekötő út - Dolgozók útja - Rohonci út - Perintparti stny. - Szent Quirinus stny. - Magyar L. u. - Sorok u. - Szabadságharcos u. - Körmendi út - Szt. Gellért u. - Diófa u. - Újvilág u. - Rumi út - Rumi külső út) <u>III. ütem:</u> Kerékpárút burkolatfelújítása a Körmendi út mentén a Szent Gellért u. és a Halastó u. (Petőfitelep) között	
Kapcsolódó projektek	25. - Kerékpáros adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring	

Projekt sorszáma és projektneve	23.	Meglevő kerékpáros útvonalak csomóponti fejlesztése, átjárhatóság javítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A kerékpáros hálózat célja, hogy a város kerékpáros átjárhatósága biztosított legyen. Ennek keretében cél, hogy a vonalas kerékpáros létesítményeket (kerékpárút, kerékpársáv, kerékpáros nyom stb.) használva a biciklis a legkisebb akadályoztatás mellett érhesse el úticélját. Ennek elérésében jelentős segítséget ad, ha a kerékpáros nyomvonalon érintett csomópontoknál nem csak a gyalogosok közúti keresztezését biztosítjuk, hanem lehetővé tesszük azt is, hogy a kerékpározóknak a bicikliről történő leszállás nélkül is legyen lehetőségük a forgalmasabb utat biztonságosan kereszteznie, átjutnia az út másik oldalára. A beavatkozás első ütemében a Zanati úti kerékpáros nyomvonal érintett. A Zanati utat kijelölt gyalogátkelőkön több helyet lehet gyalogosan keresztezni, de az út mentén futó kerékpárutakról ez még nem biztosított, ezért az út kétoldalán vezetett kerékpárutak kijelölt átvezetése a 4 sávon keresztirányban szükséges. A projekt keretében cél, hogy a Zanati úton a közúti aluljáró és a körforgalom közötti meglévő kijelölt gyalogátkelőhelyek mellett a kerékpáros átvezetések is kijelölésre kerüljenek, természetesen jelzőlámpás irányítással (7 db).	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektneve	24.	Közbringa rendszer létesítése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F5 - Városi közbringa rendszer, valamint közösségi mikromobilitási rendszerek kiépítése, működtetése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A napi utazási szokások kedvező, a fenntartható közlekedés céljainak megfelelő változása, változtatása hosszadalmas folyamat, melyet számos körülmény nehezít. A napi rövidtávú városi utazások során a kerékpár és a mikromobilitási eszközök közszolgáltatáson keresztül történő könnyű hozzáférhetősége kedvezően befolyásolhatja a fenntartható módú eszközválasztást. Emellett az ilyen rendszerek létesítésével szemléletformáló hatásuk segítheti a kerékpár és a mikromobilitási eszközök egyre gyakoribb használatát. Ezen rendszerek városi léptékű megvalósíthatósága és üzemeltetési hátterének vizsgálata alapján kerülhet kialakításra először a közbringarendszer, majd annak tapasztalatai alapján későbbiekben a rendszer akár egyéb mikromobilitási eszközzel is bővíthető (pl. elektromos roller). A projekt fejlesztés tartalma: • 12-14 db gyűjtőállomás • 150 db egyedi kialakítású hagyományos, vagy elektromos közösségi kerékpár	
Kapcsolódó projektek	49. - Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében	

Projekt sorszáma és projektnév	25.	B+R kerékpárparkolók létesítése, bővítése, cseréje
Közeledés stratégiai cél	K2.2 - Közeledési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása	
Eszközök	F3 - Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A közlekedési eszközváltási pontokon a kerékpárok tartós és védett elhelyezését biztosítják a B+R parkolók. A B+R kerékpárparkolók lehetővé teszik, hogy az utazás egy részét biciklivel tegyék meg, majd azt a B+R parkolóban elhelyezve utazásukat más közlekedési eszközzel (pl. vonattal vagy busszal) folytassuk. A B+R parkolók megfelelő elhelyezése, a férőhelyek mennyisége és a szolgáltatás műszaki állapota, színvonala (fedett, biztonságos, gyalogos áramlatokhoz közeli elhelyezkedés) elősegíti a közösségi és a kerékpáros közlekedés közti eszközváltást. Az I. ütemű beavatkozások: • Szombathely-Szölös vasúti megállónál az elavult kerékpártárolók cseréje • Ady Endre téren 30 férőhelyes B+R parkoló kialakítása (IMCS megvalósítása esetében nem szükséges) (• Új szombathelyi vasúti megállónál B+R parkolók létesítése, 7. projekt keretében) (• Vasútállomás B+R férőhely bővítés az IMCS projekt keretében, 52. projekt)	
Kapcsolódó projektek	7. - Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez 52. - Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása	

Projekt sorszáma és projektnév	26.	Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése
Közeledés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A kerékpáros közlekedés további elterjedésében, valamint a meglévő létesítmények színvonalának emelésében jelentős mértéket képviselnek a jó minőségű, esztétikus és megfelelően használható kerékpártámaszok. A fejlesztést a kerékpáros parkolást biztonságosan és a város működése szempontjából is elfogadható módon biztosító közterületi fedett és fedetlen kerékpártámaszok jelentik. A meglévő, a kerékpár vázát nem rögzítő, korszerűtlen támaszok cseréje mellett, a forgalmas területek igényeit kiszolgáló új fedett és fedetlen kerékpártámaszok telepítésére is szükség van pl. a Fő téren, a Kórház és az Egyetem mellett, a közintézmények bejáratai közelében, a kereskedelmi létesítményeknél, illetve a játszótéren, vagy rekreációs helyeken stb. A projekt fejlesztésben érintett kerékpártámasz számok: • <u>I. ütem:</u> 200 db • <u>II. ütem:</u> 150 db • <u>III. ütem:</u> 150 db megjegyezve, hogy 1 db kerékpártámasz 2 db kerékpár elhelyezését szolgálja.	
Kapcsolódó projektek	16., 17., 18. - Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztések (I., II., III. ütem)	

Projekt sorszáma és projektneve	27.	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Minden közlekedés esetén, így a kerékpáros közlekedés esetében is szükségesek útirányjelző táblák, melyek egyrészt a turisztikai célpontokhoz, másrészt a legfontosabb igazgatási, egészségügyi, oktatási és kulturális intézményekhez, helyszínekhez vezető eljutási lehetőséget mutatják a biciklivel közlekedőknek. Az így rendelkezésre álló információk elősegítik a kerékpárosbarát környezet kialakítását, egyben hatékonyabbá teszik a közlekedést (felesleges utakat elkerülve). A projekt keretében a város közigazgatási területén, a városi kerékpáros arculati terv alapján, egységes útirányjelző táblarendszer kerül telepítésre, különösen a törzshálózati kerékpáros létesítmények mentén. Feladat: Arculati terv és műszaki tervek elkészítése, 100 db tábla telepítése	
Kapcsolódó projektek	15. - Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése 19., 20., 21. - Kerékpáros hálózatfejlesztések (I., II., III. ütem)	

Projekt sorszáma és projektneve	28.	Kerékpáros adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring
Közlekedés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A korszerű kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra hálózat kialakításának, fejlesztésének alapját a kerékpáros közlekedés forgalmi jellemzőinek ismerete, valamint az ez alapján rendszeresen felülvizsgált, aktualizált Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) biztosítja. A város hatályos KHT-ja nem terjed ki a teljes közigazgatási területre és javaslatai jelentős részben már megvalósultak, ezért felülvizsgálatra szorul. A kerékpáros forgalomszámlálás lehetővé teszi az elkészült hálózati elemek utólagos vizsgálatát, illetve segíti a fejlesztési döntések megalapozását. Az évenkénti felmérések egyben a forgalom változását, ártrendeződéséről is képet adhatnak, mely a várható konfliktusok helyszíneit is előrevetíthetik. <u>I. ütem:</u> • Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) felülvizsgálata • Kerékpáros létesítmények nyilvántartási rendszerének kialakítása • Rendszeres (évenkénti) kerékpáros forgalomszámlálás Szombathely 7 helyszínén <u>II. ütem</u> • Rendszeres (évenkénti) kerékpáros forgalomszámlálás a város 7 helyszínén <u>III. ütem</u> • Rendszeres (évenkénti) kerékpáros forgalomszámlálás a város 7 helyszínén	
Kapcsolódó projektek	56. - Kerékpáros-gyalogos és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás	



Egyéni motorizált közlekedési projektek (EM)

Projekt sorszáma és projektnév	29.	M86 autópályát Körmen (M86) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Hiányzó városkörnyéki és vonzáskörzeti utak kiépítésével javítható a jelenleg rosszabb külső kapcsolatokkal rendelkező területek elérése, ami időnyereséget jelent a közúti hálózaton. Körmen és Szombathely közlekedési kapcsolatainak bővítése érdekében a projekt elősegíti a közúti személy és áruszállítás hatékonyságát, továbbá a gyorsabb és biztonságosabb eljutást Vas megye székhelyére, Körmen felől. A Szombathelyre délről érkező közúti forgalom eddig a városmag felé haladt, de a várost keletről kerülő út segítségével a jelenlegi nagy forgalom által okozott környezetterhelés csökkenhet a városban. Az állami kompetenciába tartozó projekt az M86 autópályát Körmen (M86) – 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. Az új nyomvonal 2x2 sávon, 26 km hosszban halad, érintve a következő településeket: Balogunyom, Egyházaskér, Kisunyom, Körmen, Sorokpolány, Szombathely, Táplánszentkereszt, Vép. Szombathely és Vép határában pihenőhely létesül a nehéz tehergépjárművek számára.	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnév	30.	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Kőszeg és Szombathely közlekedési kapcsolatainak bővítése érdekében a projekt elősegíti a közúti személy és áruszállítás hatékonyságát, továbbá a gyorsabb és biztonságosabb eljutást Vas megye székhelyére és az osztrák-magyar országhatárhoz, Kőszeg térségében. A Szombathelyre északra érkező közúti forgalom eddig a 87 sz. főúton haladt a városon keresztül, érintve városközpontot is. A tervezett nyomvonal elkerüli a lakott területeket, így a jelenlegi magas forgalom által okozott környezetterhelés csökkenhet a belvárosban. 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 keletről elkerülő és az országhatárig tartó mintegy 4,51 km hosszú 2x1 sávos szakasz építése. <u>I. ütem:</u> előkészítés (engedélyezési és kiviteli tervek, építési engedély megszerzése) <u>II. ütem:</u> megvalósítás, kivitelezés	
Kapcsolódó projektek	31. - 87-89. sz. főút Szombathely északi elkerülő út fejlesztése	

Projekt sorszáma és projektnev	31.	87-89 sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő út fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Hiányzó városkörnyéki és vonzáskörzeti utak kiépítésével javítható a jelenleg rosszabb külső kapcsolatokkal rendelkező területek elérése, ami időnyereséget jelent a közúti hálózaton. A sűrű beépítettségű területek, a zsúfolt belváros átmenő közúti forgalmának csökkentése érdekében szükségesek megfelelő elkerülő utak kialakítása, amelyek hozzájárulnak a környezeti terhek redukálásához és egy élhetőbb város megteremtéséhez. Az ipari és teherforgalom elvezetése hatásosan és gyorsan megtörténhet a környező észak-keleti iparterületekről, így is hozzájárulva a város további forgalomterhelésének csökkentéséhez. Az állami kompetenciájú projekt keretében 4 km hosszúságban 2x2 sávós főút és 2,2 km hosszan 2x1 sávós 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.	
Kapcsolódó projektek	30. - M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz	

Projekt sorszáma és projektnev	32.	Nyugati elkerülő út kiépítése
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A város közúti közlekedési helyzetének jelentős javítását szolgálhatja a nyugati oldalon létrehozandó nyugati elkerülő út, amely új nyomvonalon a Dolgozók útjától a 87. sz. főútig teremthet kapcsolatot és vezetheti el a jelenleg a városon keresztül áthaladó forgalmat. A hiányzó városkörnyéki elkerülőút kiépítésével a rosszabb kapcsolatokkal rendelkező nyugati területek elérése javítható, ami időnyereséget jelent a közlekedésben. Szombathely nyugati felének közlekedési kapcsolatainak bővítése érdekében a projekt elősegíti a közúti személy és áruszállítás javítását, továbbá a gyorsabb és biztonságosabb eljutást a megyeszékhely északi, déli és nyugati oldala között. A város északi és déli városrészei jelenleg csak a városmag érintésével érhetők el. Az átmenő forgalom nyugati elkerülő útra terelésével a jelenlegi erős átmenő forgalom mérsékelhető a városon belül, a közúti dugók és torlódások csökkenthetők. A kevesebb jármű a környezeti terheket nagy mértékben mérsékli a város belső területein. A projekt két ütemben való megvalósítást tartalmaz, melynek igény szerinti kialakítását (2x1 vagy 2x2 sáv) előzetes tanulmányok kapcsán szükséges vizsgálni: <u>II. ütem:</u> • Dolgozók útja és a Nárai Külső út között (5,34 km) <u>III. ütem:</u> • Nárai Külső út és 87 sz. főút között (6,98 km)	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projekt név	33.	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	Szombathely közúti úthálózata meghatározza egyes területrészek térbeli és időbeni elérhetőségének jellegét. A városrészek fejlődésével szükséges, hogy a meglévő közúthálózat is megfelelő ütemben fejlődjön. Egyes területrészek hiányoznak ezek a városi közúti kapcsolatok, ezért a területrész megközelítése nagyobb útvonal megtételét igényli, mint ami szükséges lenne, terhelve ezáltal az érintett útszakaszok forgalmát és a környezetet. A hiányzó városi közúti kapcsolatok megteremtésével, a hiányzó közúti kapcsolatok kialakításával elősegíthető a jobb közúti személy és áruszállítás, továbbá garantálhatóak a gyorsabb és biztonságosabb mobilitási feltételek. A projekt első ütemének fejlesztései: • Ferenczy I. u. (Körmendi út - Jáki út között 468 m, gyalog- és kerékpárúttal, csapadékvíz-elvezetéssel, új körforgalmi csomóponttal a Jáki útnál) • 11-es Huszár út - Lovas u. összekötése (470 m hossz, 2 új körforgalmi csomópont létesítésével. Továbbá Lovas u. szélesítése, burkolatfelújítása) • Sárdi-ér úti ipari parki terület összekötése a 86-87 sz. főutak körforgalmával (250 m)	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projekt név	34.	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 33. projekt folytatása, amely hiányzó városi közúti kapcsolatok megteremtését célozza tovább. A II. ütemű beavatkozások: • Márton Áron utcában a helyi buszközlekedés feltételeinek megteremtése (Olad, aut. ford.-tól Wimmer Á. u.-ig, buszfordulóval, 580 m) • 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 (Aranypatak u., új híd építése 315 m hossz) • Bogát városrész kikötése a 86-87 sz főutakra	
Kapcsolódó projektek	33. - Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I. ütem	

Projekt sorszáma és projekt név	35.	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése III. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	III. ütem (2040 után)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 34. projekt folytatása, amely hiányzó városi közúti kapcsolatok megteremtését célozza a következő helyeken: • Nyugati területek észak-déli irányú új gyűjtőútjai: 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 Rigóvilgyi 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)	
Kapcsolódó projektek	34. - Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II. ütem	

Projekt sorszáma és projekt név	36.	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) I. ütem
Közlekedés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A közúti közlekedés biztonságának és hatékonyságának növelése, az infrastruktúra színvonalának emelése a mobilitás minden fajtájának létfontosságú. Leromlott állapotú közutak a haladási sebességet csökkentik, forgalombiztonság szempontjából kifejezetten kedvezőtlenek, emellett a környezeti terhelésben sem túl előnyös képet festenek. Az útrekonstrukciók és felújítások a környezeti összképet is javítják, hozzájárulva a közlekedési morál javításához. Az első ütemű tervezett beavatkozások a következők: • Markosovszky Lajos utca komplex rehabilitációja (400 m) • Károly Róbert utca (burkolatfelújítás 700 m) • Éhen Gyula Lakótelep útfejlesztése: Hámor u., Ipar u., Vas u., Alkotás u., Acél u., Jegyene u. (burkolatcsere 1.670 m) • Szőlős utca (Szent Gellért u. és Csititő között), Rumi út (Szent Gellért u. és Szőlős vmh. között) burkolatfelújítás, csapadékvízvezetés 2.400 m • Kodály Z. u. (felújítás 850 m) • Hermán u., Bükkfa u. (burkolatcsere, kétoldali járda térkövezéssel 440 m) • Thököly u. (burkolatcsere, járda nélkül 710 m) • Markosovszky utcai híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Kodály Z. utcai híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Bartók B. körúti híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Kulcsár I. u., Vidos J. u. (burkolatcsere 460 m) • Rumi Rajki I. u. (burkolatcsere), Szófia u. híd (rekonstrukció) • Szűrcsapó u. (burkolatcsere 750 m) • Garai J. u., Eötvös L. u., Koncz J. u. (burkolatcsere) • Kétrózsa köz (burkolatcsere 230 m)	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projekt név	37.	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) II. ütem
Közlekedés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 35. projekt folytatása, amely a városon belüli úthálózat tekintetében útfelújítást, útrekonstrukciót, kiskorrekciós beavatkozásokat takar az alábbi helyeken: • Jávör u. (teljes pályaszerkezet csere 1.100 m), Csaba u. (burkolatcsere 1.150 m) • Nagy Lajos király u. (burkolatcsere, zárt csapadékvíz elvezetés 600 m) • Sándor L. u. (burkolatcsere 350 m) • Gárdonyi G. u. (burkolatcsere járda nélkül) • Nyár u., Ősz u., Hajnal u. (felújítás 530 m) • Áchim A. u., Bárdos A. u., Komlósi F. u. (felújítás 864 m) • Diófa u., Móra F. u., Fogaras u. (burkolatcsere) • Őrség u. (komplex felújítás 170 m) • Tölgyfa u., Nyárfa u., Gesztenyefa u. (burkolatcsere 855 m) • Petőfi S. u. komplex rekonstrukció a gyalogos és kerékpáros közlekedés, valamint a zöldterület prioritásával (814 m)	
Kapcsolódó projektek	36. - Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) I. ütem	

Projekt sorszáma és projekt név	38.	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) III. ütem
Közlekedés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	III. ütem (2040 után)	
Leírás	Jelen fejlesztés a 36. projekt folytatása, amely a városon belüli úthálózat tekintetében útfelújítást, útrekonstrukciót, kiskorrekciós beavatkozásokat jelent a következő helyszíneken: • 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)	
Kapcsolódó projektek	37. - Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) II. ütem	

Projekt sorszáma és projekt név	39.	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig), II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A nagyforgalmú és balesetveszélyes csomópontok időközönkénti forgalomtechnikai felülvizsgálata mellett szükség esetén a geometria vagy a forgalmi rend módosításával (pl. körforgalmi kialakítás, jelzőlámpa telepítés) biztonságosabbá és gördülékenyebbé válhat a közlekedés. Egy-egy csomópont, kereszteződés átépítése, de még forgalmi módosítása során is kiemelten fontos és prioritást élvez a nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos, kerékpáros, mozgássérült stb.) érdekeit és biztonságát figyelembe venni. A közösségi közlekedés kereszteződésen való áthaladás feltételeit sem szabad háttérben kezelni, mivel a közforgalmú eszközök 1 főre jutó kedvezőbb területfoglalása révén előtér élvezhetnek a közlekedésben, így annak figyelembevétele is prioritást élvezhet az egyéni autós közlekedés mentén. A fejlesztés 2 ütemű megvalósításra bontott: <u>I. ütem:</u> - Jókai u. - Jégpince u. -Bartók B. krt. - Gagarin u. kereszteződésben körforgalmú csomópont építése - Horváth Boldizsár krt. - Sugár út kereszteződésben körforgalmú csomópont építése - Jelzőlámpás csomóponti hangolások felülvizsgálata, fejlesztése (3 útvonalon) - Jelzőlámpás csp-ban piros- és zöldidő visszaszámlálók telepítése (min. 10 csp-ban) <u>II. ütem:</u> - Zanati út - 86/87 (Tesco) körforgalmi csomópont építése - Szt. Flórián krt. – Körmendi út (Savaria Plaza) körforgalom felülvizsgálata - Csaba u. – 86. /87 sz. főút kereszteződésénél körforgalmú csomópont építése	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projekt név	40.	Felszíni parkolók felújítása, kialakítása I. ütem
Közlekedés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A városi személygépjármű forgalom befolyásolásában a parkolás-szabályozás, a parkolási díjpolitika fontos szerepet játszik. Szombathely több területén szükség van felszíni parkolóterületek kijelölésére, kialakítására. Ezek elősegítik a közlekedésbiztonság magasabb fokú megteremtését az úttesten és járdán/kerékpárúton való parkolás helyett, valamint a rendszertelen, rekreációs feladatot ellátó felületek foglaltságának megszüntetésével. Az I. ütemű fejlesztés az alábbi helyeket érint parkolófelújítást vagy építést: - Bem buszforduló parkoló kialakítása (42+22 db) - Rohonci 33-39. parkolóépítés (40 db) - Rohonci 26-36. parkolófelújítás (83 db); - Szűrcsapó u. 6-8. sz. mögötti parkoló építés (12+20 db); - Bem J. u. 2. -Váci M. Ált. Isk.mögötti parkoló kialakítása (44 db) - Patak utcai parkoló építése (engedélyezés alatt); - Pázmány P. krt. 25. melletti parkoló (32 db); - Barátság u. 17. melletti parkoló (32 db); - Mikes K. u. - Károlyi A. u. új csomópont és parkoló építése útépítéssel (66 db parkoló); - Károly R. u. parkoló kialakítása (78 db); - Szalónak u. ÉK-i oldalán és a Krúdy Gy. u. 2. sz. mögött ferde beállású parkoló (38+4 db, ill. 42 db); - Stromfeld ltp. parkolók kialakítása (47) db; - Bakó J. u. - Kassák L. u. - Kodály Z. u. parkoló (50 db); - Éhen Gy. tér parkolófejlesztés (15 db); - Váci M. u. 32-34. sz. mögötti parkoló kialakítása (12 db)	
Kapcsolódó projektek	43. - Parkolási irányítási rendszer kialakítása	

Projekt sorszáma és projektneve	41.	Felszíni parkolók felújítása, kialakítása II. ütem
Közeledés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 39. projekt II. ütemű folytatása, amely a városon belüli parkolók felújítását vagy kialakítását jelenti az alábbi helyeken: • Nagy L. u. parkoló burkolat és parkoló felújítás (60 db) • Aranypatak étterem parkoló kialakítás (100 db) • Gábor Á. parkoló kialakítás (30 db)	
Kapcsolódó projektek	40. - Felszíni parkolók felújítása, kialakítása II. ütem 43. - Parkolási irányítási rendszer kialakítása	

Projekt sorszáma és projektneve	42.	Mélygarázsok, parkolóházak kialakítása
Közeledés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A városi személygépjármű forgalom befolyásolásában, elsősorban a belváros kapcsán jelentős mértékű erőt képvisel, hogy mely helyeken állnak rendelkezésre szabad parkolóhelyek. A közterületi parkolások mellett szükségesek olyan parkolók létrehozása, amelyekről könnyen elérhetők egyes közintézmények és amelyek nem foglalnak el nagy területeket, hanem hatékonyabb területfelhasználással biztosítanak jelentős mértékű parkolást a város meghatározó helyein. Ilyen létesítmények többek között a mélygarázsok, parkolóházak, amelyek a felszint egyéb lehetőségek kiaknázására is lehetővé teszik, értékes felületek humanizálására, újragondolására. A lakótelepi parkolási konfliktusok oldását szabályozók-ösztönzők, esetleg szintén közterületen kívüli garázs építések segíthetik a jövőben. A fejlesztés ütemei előzetes vizsgálat alapján dolgozandók ki, mindemellett a projekt a következő létesítmények megvalósításával számol: • 4 db parkolóház (Sórház u. mellett az Ady E. tér keleti felén, a Petőfi S. u - Paragvári u. sarkán (Petőfi S. u. 35.), a Wesselényi M. u. mentén (Borostyánkő áruház parkolója) és a Thököly I. u. 36. és környezetében • 1 db mélygarázs építése a Mátyás király út - Thököly I. u. csp. mellett (Kiskar u., Sorok u. és a Perint-patak között) (• 1 db parkolóház/mélygarázs építése az IMCS projekt részeként, 52. projekt)	
Kapcsolódó projektek	43. - Parkolási irányítási rendszer kialakítása 52. - Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása	

Projekt sorszáma és projektnev	43.	Parkolásiirányítási rendszer kialakítása
Közlekedés stratégiai célok	K1.1 - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása (Okos város) K1.2 - Közlekedésszervezés illesztése a hatékony és a fenntarthatóságot támogató városirányítási rendszerbe (intézményrendszer, szabályozás, finanszírozás) K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása	
Eszközök	M1 - ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Minden városi autós utazásnak egy nem elhanyagolható része parkolóhely kereséssel telik, így ennek csökkentése időmegtakarítást és redukált környezetkárosítást eredményez. A SMART megoldások alkalmazása és működtetése a parkolási rendszerhez kapcsolódóan elősegíti a parkolási igények optimalizálását. A kiemelt fontosságú és nagy forgalmú parkoló területek valós idejű foglaltsági állapotának ismerete, aktuális helyzet nyomon követése, az adott parkoló területre koncentrált mérő berendezések/megoldások kihelyezése (kamera rendszer, foglaltságérzékelő stb.) elősegíti az autósok időbeni tájékozódását akár már indulás előtt is. A megfigyelt parkolóterületek esetében az aktuális szabad parkolóhelyek digitális információs táblákon is megjeleníthetők (a parkoló megközelítésére szolgáló meghatározott szakaszokon), illetve mobiltelefonos alkalmazással is nyomon követhetők a folyamatosan frissülő információk. A fejlesztés tartalmazza egyrészt magának a parkolásiirányítási rendszernek a meghatározását és a rendszer kialakítását, eszközök telepítését, majd pedig azok üzemeltetési feltételeinek biztosítását. A fejlesztés hozzájárul az utak terhelésének csökkentéséhez, elsősorban a belváros érintettségében, ami a város környezeti terhelését is kedvezően alakítja.	
Kapcsolódó projektek	40, 41. - Felszíni parkolók kialakítása I.-II. ütem 42. - Mélygarázsok, parkolóházak kialakítása 58. - Szabályozók, ösztönzők kidolgozása és alkalmazása a környezetkímélő megoldások támogatására	

Projekt sorszáma és projektnev	44.	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése
Közlekedés stratégiai célok	K1.1 - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása (Okos város) K4.1 - E-mobilitás ösztönzése (elektromos és más zéró emissziós eszközök prioritása) K4.3 - Közlekedésből származó légszennyezettség, CO₂ kibocsátás, energiapazarlás csökkentése, klíma-javítás	
Eszközök	F6 - Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Az Európai Unió és Magyarország által is követett iránymutatás és szabályozások szerint a következő évtizedekben rohamosan nőni fog az elektromos autók iránti kereslet. A lokális környezetkárosítás és zajszennyezés nagymértékű csökkenésével lehet így számolni. A fejlesztés leginkább az elektromos személyautók számára egy megfelelően sűrűn elhelyezkedő töltőhálózat ütemezett bővítését foglalja magában. Forgalomvonzó létesítményeknél és sűrűn lakott területeken szükséges elsősorban, de szükséges bizonyos parkolószám fölötti nagyobb befogadóképességű parkolóhelyeken (nagyobb felszíni parkolók, mélygarázsok, parkolóházak) is kiépíteni. Az elektromos autótöltőktől eltérő rendszerű az elektromos kerékpártöltők műszaki kialakítása, de a fejlesztés magába foglalhatja akár néhány ilyen közterületi elektromos kerékpártöltő hely megvalósítását is. A fejlesztés keretében javasolt töltőpont számok: <u>I. ütem:</u> 5 töltőpont <u>II. ütem:</u> 15 töltőpont (töltőpontként egyidejűleg 2 jármű töltése lehetséges)	
Kapcsolódó projektek	45. - Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	

Projekt sorszáma és projektnev	45.	Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése
Közlekedés stratégiai célok	K1.1 - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása (Okos város) K4.1 - E-mobilitás ösztönzése (elektromos és más zéró emissziós eszközök prioritása) K4.3 - Közlekedésből származó légszennyezettség, CO₂ kibocsátás, energiapazarlás csökkentése, klíma-javítás	
Eszközök	F6 - Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Az elektromos járművek iránti megnövekvő kereslet nem csak a lakossági gépjármű állomány fokozatos cseréjét vonhatja maga után, hanem egyre nagyobb súllyal jelentkezik a környezetkímélő közszolgáltatási járművek megjelenése, üzemeltetése felé az igény is. A projekt célja a szombathelyi hivatali és intézményi elektromos járműflotta fokozatos kialakítása (kettő ütemben), a benzin- vagy dízelmotoros autók csereprogramja révén. A cserélendő járműflottában értendő itt nem csupán a hivatali személygépjárművek, hanem azon tehergépkocsik, kiszolgáló kisbuszok, vagy speciális ellátást végző gépjárművek (pl. hulladékszállító járművek) is, amelyek ellátásával biztosítottak a város egyes szolgáltatásai. A járműcserével lokálisan drasztikus környezetterhelés csökkenés érhető el mind zajszennyezés, mind levegőszennyezés terén. A fejlesztés ütemeiben tervezett járműcsere mennyiségek és típusok: <u>I. ütem:</u> 15 db (10 szgk., 5 tehergk.) <u>II. ütem:</u> 21 db (11 szgk., 10 tehergk.)	
Kapcsolódó projektek	44. - Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése	





Közúti-vasúti áruszállítási projektek (KVA)

Projekt sorszáma és projektnev	46.	City logisztika fejlesztése
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F10 - Városi áruszállítás és más city logisztikai fejlesztések M1 - ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A súlykorlátozások és behajtási korlátozások bevezetésével elérhető, hogy egyes útszakaszok és területek mentesüljenek a városon belüli teherforgalom káros hatásai (levegőtisztaság, zajterhelés, magasabb balesetveszély) alól. Különösen nagy szükség van erre a belvárosi területeken, ahol a gyalogosan közlekedők nagyobb arányban vannak jelen, és a lakóövezetekben, ahol ezáltal biztosítható az ott élők nyugalma és nagyobb biztonsága. A belvárosban a korlátozással érintett övezetek, gyalogos zónák határán koncentrált rakodóhelyek kijelölésével biztosítható a területen található üzletek áruval való kiszolgálása. A koncentrált rakodóhelyek célja, hogy a rakodás alatti időre az üzletek közelében dedikált várakozó helyeket biztosítsanak a teherszállítási járműveknek (általában 50 m-es kézi ráhordással), ezáltal elkerülhető legyen a járdán vagy az út mentén szabálytalanul történő, a szabad közlekedést akadályozó megállás és rakodás. A súlykorlátozások és behajtási korlátozások ismeretét, és így a szabálytalanságok csökkentését segíthetik a korszerű SMART rendszereken keresztül elérhető információk, valamint a már kijelölt rakodóhelyek foglaltságfigyelése is (pl. SMART eszközökkel való megfigyelés). Az ebből származó adatok kezelésére szolgáló IT menedzsment rendszer létrehozásával a City logisztika tovább fejleszthető, illetve kiterjeszthető az áru fuvarozás jobb szervezéséhez, amely lehetővé teszi a rakodóhelyek hatékonyabb kihasználását és az igénybevétel tervezhetőségét.	
Kapcsolódó projektek	47. - Belváros új forgalmi rendjének kialakítása 54. - SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	

Projekt sorszáma és projektnev	47.	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében
Közlekedés stratégiai cél	K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	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. üteme keretében az iparterület további bővítésére kerülhet sor északi irányban a söptei önkormányzattal való megállapodás alapján.	
Kapcsolódó projektek	48. - Új iparvágány kapcsolatok létesítése	

Projekt sorszáma és projektneve	48.	Új iparvágány kapcsolatok létesítése
Közlekedés stratégiai cél	K4.3 - Közlekedésből származó légszennyezettség, CO ₂ kibocsátás, energiapazarlás csökkentése, klíma-javítás	
Eszközök	F10 - Városi áruszállítás és más city logisztikai fejlesztések	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Az új ipari területek vagy a meglévő ipari-kereskedelmi létesítmények vasúti áruforgalmi kiszolgálására új iparvágány kapcsolatok kialakítását tartalmazza a projekt. A meglévő vasúti hálózathoz kapcsolódó, megépítendő iparvágányok lehetővé teszik, hogy a területeken megtelepülő vállalkozások közvetlen vasúti kapcsolattal rendelkezzenek, ezáltal a telephelyek generálta áruforgalom egy része ne a közúton jelenjen meg többlet-terhelésként, hanem a környezetbarátabb szállítási lehetőséget kínáló vasúton bonyolódhasson. Jelen projekt kapcsán a tervezett iparvágány kapcsolat a 18. sz. Szombathely – Kőszeg vasútvonalból ágazik ki Kámon és Gencsapáti alsó megállóhelyek között Szombathely külterületén, és lakott területek érintése nélkül keletre fordulva éri el a repülőtérrel szomszédos kiszolgálandó északi ipari területeket. A mintegy 5 km hosszú iparvágány részeként a repülőtér területén egy három vágányos teher állomás kerülhet kialakításra a megfelelő kiszolgálás és a vonatösszeállítás biztosítása érdekében.	
Kapcsolódó projektek	47. - Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	





Összközeledési projektek (ÖK)

Projekt sorszáma és projektnev	49.	Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében
Közeledés stratégiai célok	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése F8 - Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése	
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A projekt célja a Belváros forgalmi rendjének komplex újragondolása, ártértékelése 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: • 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, utcabútorokkal kialakított környezet • kelet-nyugati irányú kerékpáros ártjárhatóság megteremtése (pl. ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele egyirányú utcában)	
Kapcsolódó projektek	46. - City logisztika fejlesztése	

Projekt sorszáma és projektnev	50.	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) I. ütem
Közeledés stratégiai cél	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás	
Eszközök	F4 - Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A forgalomcsillapított övezetekben (Lakó-pihenő övezet, vagy ZÓNA30 övezet) az egyenrangú útkeresztezodések és a határoló hálózati jelentőségű utaknál alacsonyabb megengedett sebesség miatt csökken az autós ártjárhatóság. A kisebb mennyiségű és lassabb gépjárműforgalom kedvezőbb környezetet teremt a gyalogos és kerékpáros közlekedés számára, összességében javítja a környezet minőségét és mérsékli a környezetterhelés mértékét. Mindemellett az egyéni motorizált forgalmat, a tranzitot az övezet határára lévő gyűjtő vagy forgalmi utakra tereli. A projekt I. ütemében 5 db Zóna30 korlátozott sebességű övezet és 1 db vonalmenti forgalomcsillapítás kerül kialakításra (elsősorban forgalomtechnikai beavatkozásokkal, illetve kisebb építésekkel: forgalomcsillapító küszöb, úttengely elhúzás telepített eszközökkel, mint pl. a virágládák stb.). Javasolt helyszínek: • Váci M. u. - Rohonci út - Szűrcsapó u. - Paragvári u. által határolt terület • Szűrcsapó u. - Paragvári i. - Bartók B krt. - Rohonci út által határolt terület • Perint patak - Gagarin u. - Bartók B. krt. által határolt terület • Szent Flórián krt. - Rumi út - Szent Gellért u. - Károly R. u. által határolt terület • Szent Flórián krt. - Hunyadi J. út - Szent Gellért u. - Rumi út által határolt terület • Nagy Lajos király u.	
Kapcsolódó projektek	56. Kerékpáros-gyalogos és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás	

Projekt sorszáma és projektnév	51.	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) II. ütem
Közlekedés stratégiai cél	K2.3	Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás
Eszközök	F4	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése
	F7	Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések
Ütem	II. ütem (2030-2040)	
Leírás	Jelen beavatkozás a 49. projekt folytatása. A projekt keretében 6 db helyszínen kerül kialakításra Zóna30 forgalomcsillapított övezet és 2 vonalmenti forgalomcsillapítás (elsősorban forgalomtechnikai beavatkozásokkal, illetve kisebb építésekkel: forgalomcsillapító küszöb, úttengely elhúzás telepített eszközökkel, mint pl. a virágládák stb.) a következő helyeken: • 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.	
Kapcsolódó projektek	56. Kerékpáros-gyalogos és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás	

Projekt sorszáma és projektnév	52.	Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása
Közlekedés stratégiai cél	K2.2	Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása
Eszközök	F3	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése
Ütem	I. ütem (2027/29-ig)	
Leírás	A közösségi közlekedés versenyképességének és vonzerejének javításában fontos szerepet játszik a közlekedési módok közötti (intermodális) kapcsolatok erősítése, az összehangolt (lehetőleg integrált) szolgáltatás kialakítása. A projekt közvetlen célja egyrészt egy olyan, a városközpontához közeli közlekedési csomópont kialakítása, amely elősegíti a közlekedési hálózatok integrációját és együttműködését, másrészt megteremti a jelenlegi autóbuszos és vasúti közösségi közlekedés összehangolását. Ezekon túl az intermodalitás részeként a közösségi közlekedés jobb elérhetőségének kialakítása is cél autóval, gyalogosan vagy kerékpárral, annak érdekében, hogy az összes közlekedési mód kapcsolata a használók számára a gyors és kényelmes, emellett átlátható és biztonságos legyen, az átszállási funkciók térben és időben javuljanak. A projekt főbb elemei: • Összevont helyi és helyközi autóbusz állomás kialakítása az Éhen Gyula téren, a vasútállomás közvetlen környezetében • P+R parkoló kialakítása • B+R kerékpár parkolók létesítése • K+R parkolóállások és taxiállomás létrehozása • Utastájékoztató fejlesztése, utaskomfort növelő eszközök telepítése, kamerás megfigyelés • Éhen Gyula tér gyalogos és kerékpárosbarát kialakítása • Az IMCS közeli útkapcsolatok és csomópontok fejlesztése • Vasút u. kikötése a Szent Márton útra • Belvárosi buszmegállók (4 db) építése a módosuló helyi és helyközi autóbusz hálózat okán	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnev	53.	Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében
Közlekedés stratégiai célok	K1.1 - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása (Okos város) K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	M1 - ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040) III. ütem (2040 után)	
Leírás	A térfigyelő kamerarendszer folyamatos bővítése és SMART megoldásokkal való fejlesztése, a lefedett városi területek növelése a projekt alapvető tartalma. A fejlesztés révén beazonosíthatóvá válnak a balesetek, bűncselekmények és szabálysértések résztvevői, elkövetői, ami visszatartó erőként hozzájárul a közterületek biztonságához, a közúti és gyalogos csomópontok közlekedésbiztonságához. A zavarérzékenység szempontjából kritikus, illetve nagy forgalmú helyszíneken az aktuális forgalmi helyzet észlelése, nyomon követése által lehetővé válik a forgalomfüggő beavatkozás és a forgalomlefordítás statisztikai elemzése.	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnev	54.	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel
Közlekedés stratégiai célok	K2.3 - Korszerű gyalogos, kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások és infrastruktúra javítás K2.1 - Közösségi közlekedés versenyképessé tétele	
Eszközök	F7 - Gyalogos vonzerőt és biztonságot javító infrastruktúra fejlesztések F1 - A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A városi okoseszközök telepítésével bővül a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés során elérhető kényelmi szolgáltatások köre (pl. internet-elérés, telefontöltési lehetőség, utazási információk megjelenítése buszmegállóknál). A gyalogátkelőhelyeknél az átkelés biztonságát fokozza, hogy az okoszebra jelzéssel felhívja a közúton közlekedők figyelmét az átkelni szándékozókra. A fejlesztés elemei: <u>I. ütem:</u> • Okoszebra telepítés 9 helyszínen • Okos buszmegálló kialakítása az Éhen Gyula téren és a Söptei úton • Okospadok kihelyezése 4 helyszínen <u>II. ütem:</u> városi okoseszközök telepítése további 15 helyszínen	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projekt név	55.	Lakó- és munkaterület fejlesztés a 11-es Huszár úti volt laktanya területén
Közlekedés stratégiai cél	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K4.2 - Közúti közlekedés hatékonyság-javítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok megteremtése, szolgáltatási színvonal fejlesztése a fenntarthatóság jegyében	
Eszközök	F9 - Közúti közlekedés egyéb infrastruktúra fejlesztése	
Ütem	III. ütem (2040 után)	
Leírás	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 terület „B” jelű (keleti) része barnamezős beruházként parkosított zöldfelületekbe integrálódó 3-4 szintes, modern, 15-20 lakásos szabadon álló társasházakkal épül be (összesen 567 lakás), ami a szomszédos kertvárosi területek felé zárt sorú, alacsonyabb beépítéssel képez átmenetet. A terület déli részén szolgáltató és irodaegységek épülnek vegyes kialakításban (9.600 m² irodater, 4.800 m² szolgáltatás, 4.800 m² üzlet és raktár). A területet és az épületek alatt létesülő parkolókat (összesen 2.375 parkolóhely) süllyesztett és térszín alatti közlekedő utak tárják fel. A volt laktanya „A” jelű (nyugati) területén megőrzött műemléki épületegyüttesben kreatív munkahelyi környezet kialakításával számos új vállalkozás, startup cég települhet meg a városban. 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.	
Kapcsolódó projektek	---	





Menedzsment projektek (ME)

Projekt sorszáma és projektnev	56.	Kerékpáros-gyalogos és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás
Közlekedés stratégiai célok	K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása K3.2 - Közlekedők közötti partnerség, konfliktuskezelés és a közlekedési ismeretek általános bővítése	
Eszközök	M3 - Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig), II. ütem (2030-2040), III. ütem (2040 után)	
Leírás	A szemléletformálás segíti, hogy a felhasználók, a közlekedők, illetve az érintettek elfogadják a tervezett közlekedési fejlesztéseket, azonosuljanak azok értékrendjével és céljaival. A fenntarthatóbb közlekedés érdekében, az aktuális projektekhez kapcsolódó együttműködési és tájékoztatási feladatokon túl 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: • Népszerűsítés: szemléletformáló programok, kiadványok, rendezvények a civil szervezetekkel együttműködve a kerékpáros, a gyalogos és a közösségi közlekedés népszerűsítése érdekében, különös tekintettel a módválasztás erősítése érdekében, kifejezetten erősen megszólítva az autóval közlekedőket • 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	
Kapcsolódó projektek	49. - Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében 50., 51. - Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) I., II. ütem	

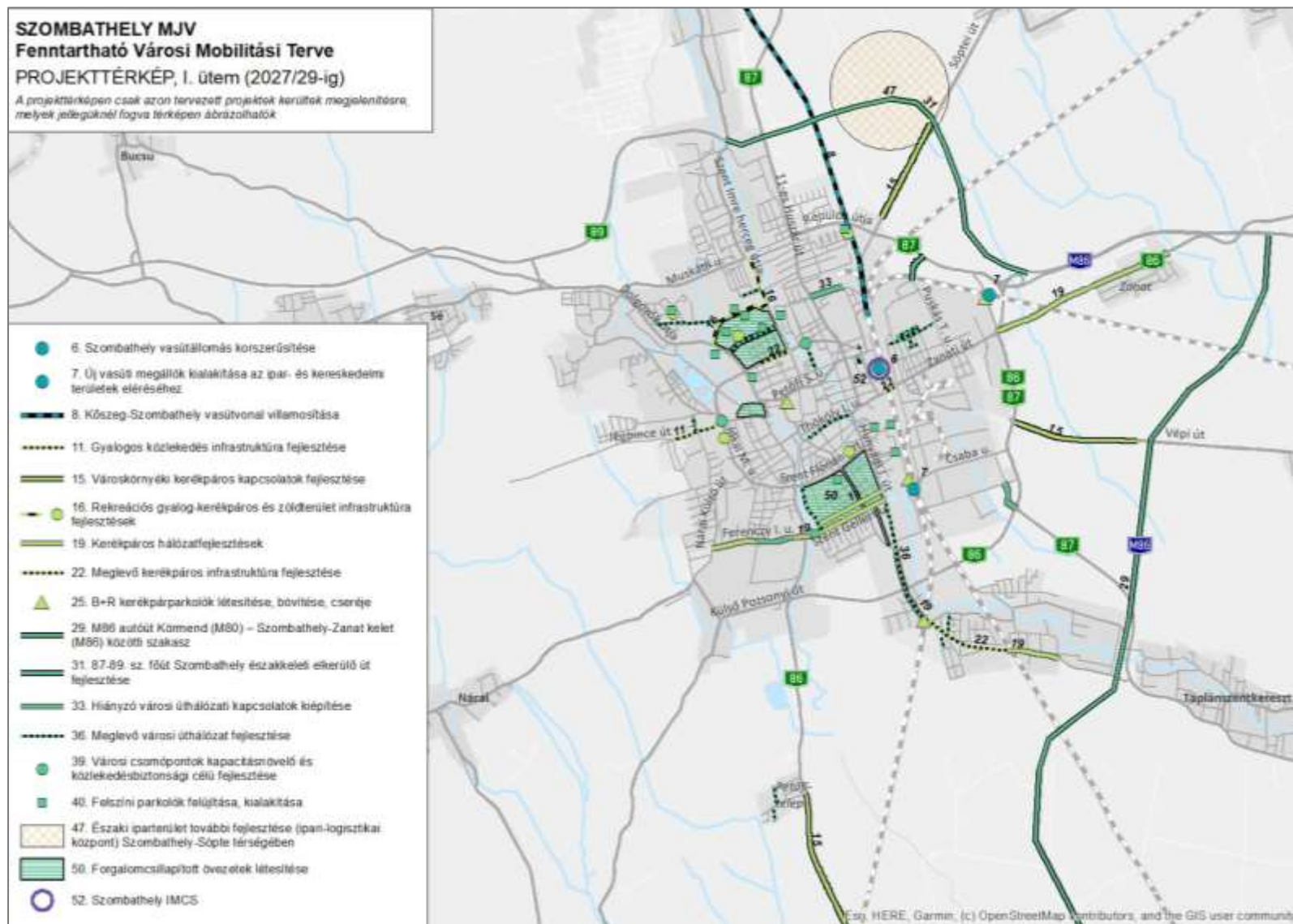
Projekt sorszáma és projektnev	57.	Szombathely mobilitási applikáció
Közlekedés stratégiai célok	K1.1 - Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása (Okos város) K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása	
Eszközök	M1 - ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben M3 - Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A projekt célja egy olyan szombathelyi utazástervezést segítő mobil applikáció és webes felület létrehozása, mely a közigazgatási és szolgáltatói szereplők együttműködésével integrálja és továbbfejleszti a különböző már meglévő alkalmazásokat és rendszereket. A Mobility As A Service (MAAS – Mobilitás, mint szolgáltatás) elvei mentén lefedi a teljes utazási láncot, és az összes lehetséges közlekedési módra kiterjedően ad útvonaljavaslatokat, megjelenítve az eljutási időre, utazási költségre és szemléletformálási céllal a környezeti költségre is kiterjedő információkat. Az alkalmazás az utazástervezés egyszerűsítése mellett a tudatos módválasztást is elősegíti azáltal, hogy megjeleníti és összehasonlíthatóvá teszi az egyes közlekedési módok járulékos hatásait, ezzel pedig a fenntartható megoldások irányába ösztönzi a használókat.	
Kapcsolódó projektek	---	

Projekt sorszáma és projektnév	58.	Szabályozók, ösztönzők kidolgozása és alkalmazása a környezetkímélő megoldások támogatására, SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer
Közlekedés stratégiai célok	K1.2 - Közlekedésszervezés illesztése a hatékony és a fenntarthatóságot támogató városirányítási rendszerbe (intézményrendszer, szabályozás, finanszírozás) K3.1 - Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök, intézkedések alkalmazása	
Eszközök	M2 - Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására M4 - Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer, döntéstámogató háttér informatikai adatbázisokkal	
Ütem	I. ütem (2027/29-ig) II. ütem (2030-2040)	
Leírás	A projekt keretében olyan szabályozások kidolgozása és bevezetése történik, melyek a használókat a fenntartható közlekedési módok használatára, módváltásra ösztönzik, és elősegítik a környezetkímélő megoldások előtérbe helyezését. • Tarifarendszerek, díjrendszerek fejlesztése a közösségi közlekedés ösztönzése érdekében (kombinált jegyek-bérletek, rendezvényeknél kedvezményes napijegyek stb.) • Kedvezményezett célcsoportok prioritási hozzáféréseinek biztosítása környezetkímélő közszolgáltatásokhoz (önkormányzati szabályzókkal) • Parkolási rendszer felülvizsgálata, díjfizető zónák területének és díjának újraértékelése (belvárosban az időkorlát felülvizsgálata), külső díjfizetési zóna vizsgálata • Jelentősebb önkormányzati cégeknél, intézményeknél munkahelyi mobilitási menedzsment kialakítása, működtetése • Elektromos autótöltő pontok fejlesztési koncepciójának kidolgozása • Taxi közlekedés környezetvédelmi rendszerének felülvizsgálata, szükség szerint egyedi követelmények • Környezetvédelmi célú behajtási korlátozások vizsgálata, bevezetése • Klímavédelmi és energetikai szervesrendszer fejlesztése: a város mindenkori klíma- és energetikai céljai teljesítésének	

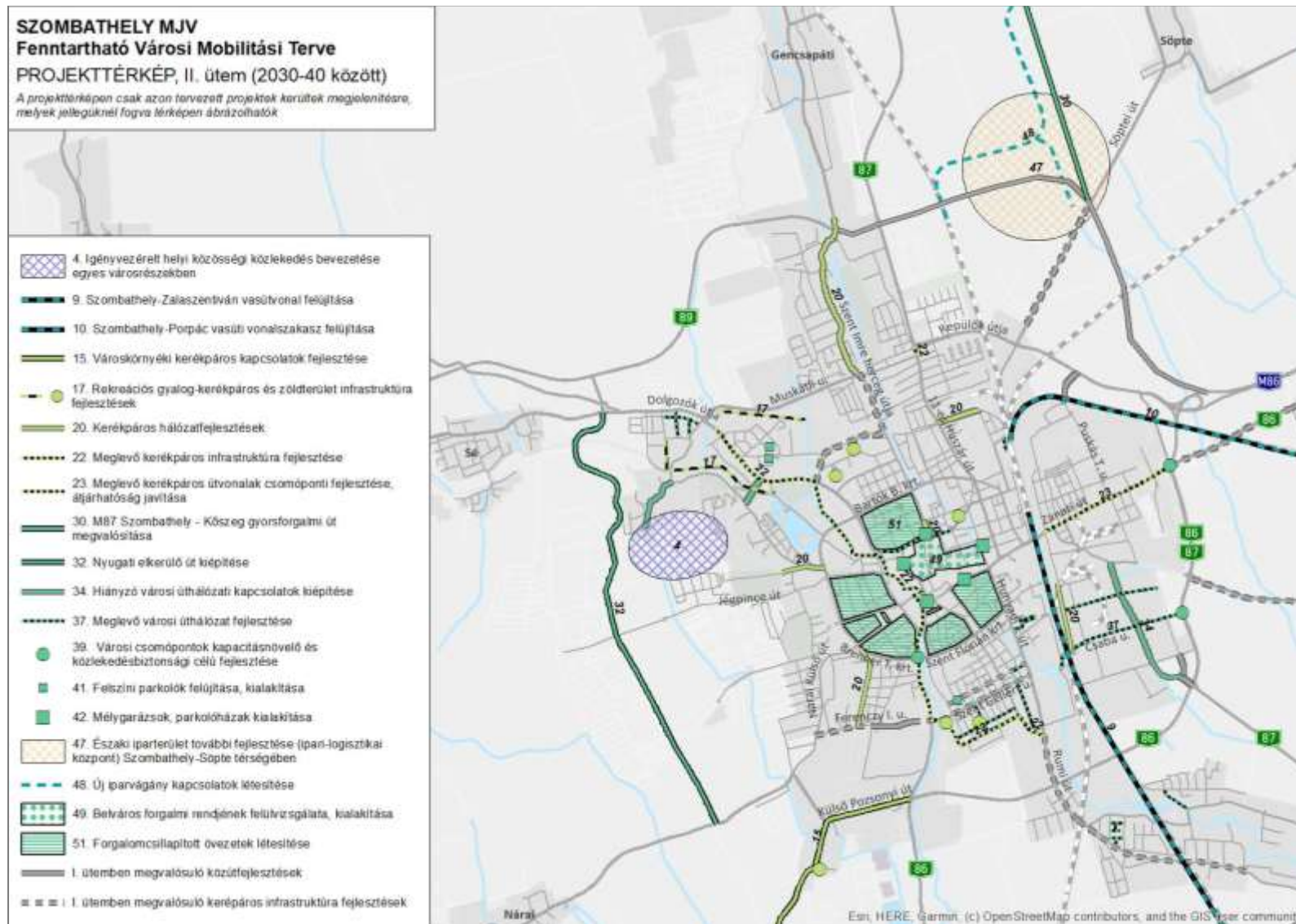
	érdekében hozott döntések előkészítésének, végrehajtásának és monitoringjának a biztosítása • Intelligens energiagazdálkodás irányítási program kidolgozása az országos okos-mérési mintaprogram részeként Fentiekén túl a projekt keretében a meglévő működési rendszer keretében az alábbi tevékenységek is beletartoznak: • SUMP elvek illesztése a városi tervezés, szabályozás rendszerébe • Üzemeltetői, döntéshozói intézményi rendszer felülvizsgálata, hatékonyság javítása • Humán erőforrásbázis fejlesztése (továbbképzések, szemléletmód fejlesztés, szolgáltatói attitűd erősítése)
Kapcsolódó projektek	44. - Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése 49. - Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében

Azon projekteket, amelyek jellegüknél fogva helyszínhez köthetők, a következő projektterképek szemléltetik ütemek szerinti bontásban.

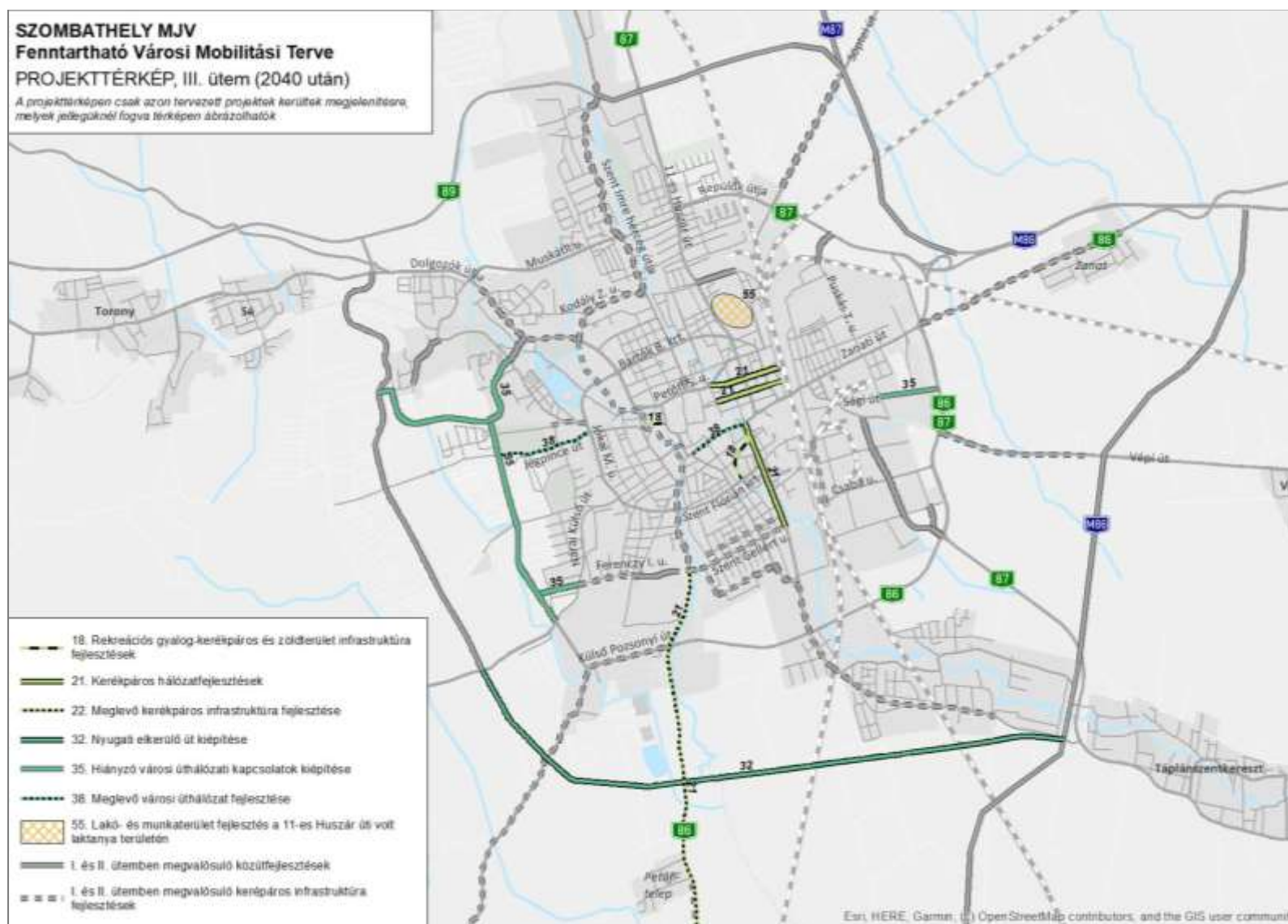




73. ábra Projekttérkép I. ütem (helyszínhez köthető projektek)



74. ábra Projekttérkép II. ütem (helyszínhez köthető projektek)



75. ábra Projektterkép III. ütem (helyszínhez köthető projektek)

PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE

AZ ÉRTÉKELÉS CÉLJA

A projektértékelés elsődleges célja a cél- és eszközrendszer alapján meghatározott **projektek társadalmi hasznosságának értékelése és megvalósíthatóságának vizsgálata**. Ez értékelés eredményeként e két mutatószám szerint a projektek rangsorolhatók, prioritizálhatók. A kedvező eredményű projektek az ütemezésüktől függően elindíthatók, a kedvezőtlenek tartalma felülvizsgálható, a hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk javítható. Ezen kívül az elkészítésre és a forrásbiztosításra vonatkozóan is további lépések tehetők.

A projektértékelésben, az értékelési eredmények ismertetése során csak az önkormányzati, vagy az önkormányzati és állami közös kompetenciába tartozó projektek szerepelnek, tekintettel arra, hogy Szombathely MJV Önkormányzata ezekben az esetekben jelenik meg döntéshozói szerepben.

AZ ÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

A projektek értékelése azok társadalmi hasznosságának és megvalósíthatóságának vizsgálata alapján történik.

TÁRSADALMI HASZNOSSÁG ÉRTÉKELÉSE

A **társadalmi hasznosság értékelése a projektek várható társadalmi hasznosságának és költségének egyszerűsített értékeléséből áll elő**. A társadalmi hasznosság mutató a várható hasznok és a hasznokhoz társuló költségek hányadosaként számítható.

A társadalmi hasznok értékelésekor a projekt várható hatásai kerültek értékelésre, figyelembe véve a projekt által érintett használók számát. Ebből kifolyólag azonos társadalmi hatása lehet egy kisebb hatású, de sok használót elérő fejlesztésnek és egy nagy hatású, viszont csak kisebb használói kört elérő projektnek.

A fejlesztés az általa elért használószám alapján lehet pontszerű (mint például egy megállóhely létesítése vagy fejlesztése), vonali szintű (pl. egy belterületi út rekonstrukciója, kerékpárút létesítése) vagy városi szintű fejlesztés (pl. menetrend átszervezés, intermodális csomópont építése stb.).

A használószám nagyságának meghatározását követően sor kerül a **közvetlen, illetve a közvetett közlekedési hatások mértékének becslésére**. Közvetlen hatások között tartjuk számon az utazási időben, futásteljesítmény változásban kifejezhető hatásokat. Ezen hatások a fejlesztés hatására fellépő utazási időmegtakarításból, baleseti kockázat változásból, a kibocsátások környezeti hatásából, használói közlekedési költségváltozásból, elégedettség változásból eredő hatásokból, használó által érzékelt szolgáltatási színvonalhoz, illetve városfejlesztéshez, agglomeráció fejlesztéshez kapcsolódó hatásokból számíthatók. Néhány fejlesztés esetében megkülönböztetünk ún. komplex hatást, mely a felsorolt hatások mindegyikét magában foglalja, azaz adott beavatkozás következtében az összes figyelembe vett közvetlen hatás fellép.

A közlekedési rendszerbe történő beavatkozások közvetett hatásának a következők tekinthetők:

- keresletbe történő beavatkozás (hozzáférés, ár, szabályozás)
- a közösségi közlekedési szolgáltatásba történő beavatkozás vagy társadalmi hatékonyság javítás
- módváltáshoz való hozzájárulás
- szemléletformálás, intelligens közlekedési megoldások hosszú távú hatása
- társadalmilag hasznos területhasználat.

A társadalmi hatékonyság értékelésének másik része a beruházási költség, valamint az egyes projektek hatására fellépő, jelenlegi helyzethez képest a működési költségben bekövetkezett változás mértékének becslése.

Mivel a társadalmi hasznosság értékelése során a projekt hatásai és költségei egyaránt figyelembevételre kerültek, a kapott társadalmi hatékonyság mutató alkalmas a projektek rangsorolására. A társadalmi hatékonyság pontszám a nulla és a (+) végtelen értékek között mozog,

ahol a legnagyobb értékkel rendelkező projekt bír a legnagyobb társadalmi hatékonysággal. A projektek rangsorolását érdemes a közlekedési módokon belül egymáshoz mérni, a különböző közlekedési módok hatását az egyszerűsített értékelés nem tudja olyan biztonsággal mérni, mint egy részletes költség-haszon elemzés.

MEGVALÓSÍTHATÓSÁG ÉRTÉKELÉSE

A projektek megvalósíthatóságának értékelése a következő főbb szempontok szerint történik:

- előkészítettség
- területhasználat változása
- társadalmi elfogadottság
- hosszú távú finanszírozhatóság.

A megvalósíthatóság pontszáma 1 és 4 érték között változik, ahol a 4-es értékkel rendelkező projekt a leginkább megvalósítható.

A négy megvalósíthatósági szempont egyenlő súllyal kerül összeszorzásra és az így képzett mutató szerint hasonlítható össze a projektek megvalósíthatósága. A pontszámokat figyelembe kell venni az előzetes ütemezés felülvizsgálatánál és a kockázatkezelési terv készítésekor.

A PROJEKTEK ÖSSZEFÜGGÉSEINEK VIZSGÁLATA

A projektek ütemezése során vizsgáljuk az egyes projektek közötti összefüggéseket. A projektek közötti kapcsolat fajtája szerint megkülönböztethetők egymást kizáró, egymásra épülő, illetve szinergiában lévő - azaz egymás hatásait erősítő - projekteket.

A projektlistában szereplő, több ütemben megvalósítani tervezett fejlesztések egymásra épülő projektnek tekinthetők. Az egymást kizáró projekteket egymástól függetlenül kerültek értékelésre.

ÉRTÉKELÉS EREDMÉNYE

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEINEK ÁTTEKINTÉSE CSOPORTONKÉNT

Az eszközök a könnyebb áttekinthetőség érdekében funkcionális alapon eszköz-csoportokba kerültek besorolásra. A cél- és eszköz-rendszerben a következő csoportok azonosíthatók:

- Közösségi közlekedés (KK)
- Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)
- Egyéni motorizált közlekedés (EM)
- Közúti-vasúti áruszállítás (KVA)
- Összközlekedés (ÖK)
- Menedzsment (MEN).

A projekt csoportjának meghatározása az alapján történt, hogy az elsősorban mely eszköz megvalósításához járul hozzá. A projektek ütemezését a Mobilitási tervben táblázatos formában mutatjuk be.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI módba sorolt projektek alapvetően a meglévő közösségi közlekedési szolgáltatások színvonal növekedését, hatékonyság emelését célozzák. Hatékonyságuk nagyobb infrastruktúra és eszközigeny esetén alacsonyabb, a szervezési, hatékonyságjavítási projektek alacsonyabb bekerülési költséggel is magasabb hatást tudnak elérni. A csoporton belül megjelennek az állami felelősségi körbe tartozó projektek is, ezek alapvetően az elővárosi vasút fejlesztését szolgálják.

Az EGYÉNI NEM MOTORIZÁLT csoportba a gyalogos és kerékpáros fejlesztések tartoznak. A gyalogos fejlesztések egyrészt a meglévő infrastruktúra rekonstrukcióját, akadálymentesítését tartalmazzák (pl. gyalogos átjárhatóság, esélyegyenlőség javítása stb.), másrészt járdák építését is jelentik. A kerékpáros fejlesztések tekintetében egyaránt megtalálhatóak infrastruktúra fejlesztések (pl. kerékpáros hálózat- vagy eszközfejlesztés, illetve rekreációs fejlesztések) több pontszerű fejlesztés és (B+R és kerékpártámaszok cseréje) forgalomtechnikai fejlesztés is.

Az EGYÉNI MOTORIZÁLT csoportba tartozó (közúti) beruházások között szerepelnek állami projektek is. Önkormányzati hatáskörben értékelésre került a városi hiányzó útkapcsolatok kiépítése és a meglévő hálózat fejlesztése (pl. burkolatfelújítások) több ütemben, útszakaszok vagy területek forgalmi rendjének fejlesztése, csomópontok, illetve parkolási lehetőségek kialakítása. A közúti projekteket rendszerint magas beruházási költség jellemzi, ebből kifolyólag hatékonyságuk alacsonyabb.

Az ÖSSZKÖZLEKEDÉSI PROJEKTEK célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése. Az eszközcsoportba olyan, meghatározó projektek tartoznak, mint a Szombathely IMCS, a belváros új forgalmi rendjének kialakítása, vagy forgalomcsillapított övezetek kialakítása.

A MENEDZSMENT csoportba tartozó projektek jellegükből fakadóan társadalmi szempontból kiemelkedően hatékonyak, a megvalósításuk pedig nem igényel különösebb előkészületet. Ennek megfelelően az I. ütemben való megvalósításra, illetve a II. és III. ütemben folytatásra javasoltak.

A projektek jelentős része nem sorolható egyetlenegy fejlesztési ütemhez. A mindhárom ütemet érintő projekteket a fejlesztési program oszlopban tüntetjük fel, az egy vagy két ütemben szereplőket pedig abban az oszlopban, ahol a megvalósításuk megkezdődik.

A projektek egy része a tervezett ütemezés szerint modellezhető. Ez elsődlegesen azon projektek kapcsán tehető meg, amelyek egyrészt jellegüknél fogva helyszínhez köthetők, illetve jelentős hatást fejtenek ki a város adott ütemű úthálózatára. Ennek értelmében elsődlegesen az EGYÉNI MOTORIZÁLT közlekedésbe tartozó projekteket vizsgáltuk a szombathelyi Forgalmi modell segítségével. A modell alapján kapott eredményeket pedig figyelembe vettük az egyes projektek társadalmi hasznosságának értékelése során.

Az alábbi két ábra az I., illetve a II. ütemben megvalósuló közúthálózati fejlesztések forgalomra gyakorolt hatását szemlélteti. Az ábrákon megjelenő forgalom változás mértéke (forgalomcsökkenés és forgalomnövekedés) azt mutatja, hogy az adott időtávon a közúti fejlesztési projektek megvalósulása milyen forgalom eltérést generál a projekt nélküli állapothoz viszonyítva a város jelentősebb útjain (pl. az I. ütemben a 2027/29-ig megvalósítani tervezett közúti fejlesztési projektek alapján az úthálózaton várható forgalmat vetjük össze azzal a helyzettel, ha azok a projektek 2027/29-ig nem valósulnának meg).

A III. ütemre vonatkozóan, nem végeztünk ilyen vizsgálatot, tekintettel arra, hogy a 2040 utáni időszak projektmegvalósulásai, részben a forrás lehetőségek ismeretének hiánya okán, részben a hazai társadalmi és gazdasági állapotokra feltételezett bekövetkezések jelentős bizonytalanságot hordoznak.

Az ábrákon jól kirajzolódik, hogy a várost elkerülő különböző utak megépítésével a belső úthálózat hatékonyan tehermentesíthető. Így pl. észak-keleten a 87-89 sz. főutak összekötő szakaszának kiépítése jelentős mértékben csökkentheti a Repülők útja – 11-es Huszár út forgalmi terhelését, vagy a nyugati elkerülőnek már az első szakasza is (Dolgozók útja – Nárai Külső út között) a város nyugati térségét nagyban tehermentesíti a gépjárműforgalom alól (a nyugati elkerülő további szakasza, az új M86 gyorsforgalmi- útig várhatóan a III. időtávban épülhet ki). Az M86 gyorsforgalmi út Körmendig tartó szakaszának megépítése elsősorban a nyugati elkerülő úton szabadít fel forgalmi kapacitást. Forgalmnövekedés az újonnan megépült útszakaszok mellett az új hálózati kapcsolatok megközelítését szolgáló útvonalakon várható.





76. ábra Várható forgalom különbözet I. ütemben a közúti projektfejlesztés nélküli állapothoz képest (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)



77. ábra Várható forgalom különbözet II. ütemben a közúti projektfejlesztés nélküli állapothoz képest (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEINEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

A projektlista elemei és főbb ismérvei a Mobilitási terv 4. Mellékletében táblázatosan kerülnek bemutatásra az alábbi információk részletezésével:

- Projekt neve
- Projekt rövid tartalma
- Kompetencia (állami, önkormányzati, állami és önkormányzati)
- Becsült nettó költség (millió Ft)
- Kapcsolódás közlekedési módhoz
- Kapcsolódás fejlesztési eszközhöz
- Finanszírozás forrása
- Megvalósíthatóság pontszám
- Társadalmi hatékonyság pontszám
- Ütemezés.

	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett projektek)			I. ütem (2021-2027/29)			II. ütem (2030-2040)			III. ütem (2040 után)		
	Projektek száma	Társadalmi hasznosság ⁷	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság	Projektek száma	Társadalmi hasznosság	Megvalósít- hatóság
Közösségi közlekedés				3	44,6	2,83	2	17,0	2,63			
Nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos-kerékpáros)	5	57,8	2,95	6	79,0	3,21	5	51,4	2,80	2	19,7	3,00
Egyéni motorizált közlekedés				6	9,3	3,08	6	2,2	2,38	2	1,8	2,75
Közúti- vasúti áruszállítás				2	6,4	2,25						
Összközlekedés	1	5,4	3,50	3	15,6	2,83	2	100,5	2,75	1	0,6	1,50
Menedzsment	1	408,5	3,50	2	450,7	2,50						
ÖSSZESEN	7	100,4	3,11	22	73,8	2,92	15	33,7	2,60	5	8,7	2,60

8. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma, átlagos társadalmi hatékonysági, illetve megvalósíthatósági pontszáma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)

⁷ A társadalmi hasznosság értékelése a projektek várható társadalmi hasznosságának és költségének egyszerűsített értékeléséből áll elő. A társadalmi hasznosság mutató a várható hasznok és a hasznokhoz társuló költségek hányadosaként számítható.

A társadalmi hasznok értékelésekor a projekt várható hatásai kerültek értékelésre, figyelembe véve a projekt által érintett használók számát. Ebből kifolyólag azonos társadalmi hatása lehet egy kisebb hatású, de sok használót elérő fejlesztésnek és egy nagy hatású, viszont csak kisebb használói kört elérő projektnek.

A társadalmi hatékonyság mutatót a társadalmi hasznosság pontszámot a működési költséggel korrigált beruházási költséggel vett hányadosaként számítottuk.

A módszer alapján, a kis költségű (menedzsment) típusú projektek értékelésének eredménye magasabb a nagyobb költségű infrastruktúra fejlesztéseké pedig (a hatásuk függvényében) rendszerint alacsonyabb. A beruházási költség hatása kiszűrhető, ha hasonló volumenű projektek értékelését hasonlítjuk össze.

6. A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 INDIKÁTOROK, MONITORING RENDSZER

INDIKÁTOROK

Az indikátorok olyan mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását, illetve a célok teljesülését számszerű formában mutatják meg, azaz, hogy mennyiben sikerült elérni a cél- és eszközrendszerben megfogalmazott kedvező állapotot. A gyakorlatban három típusú indikátor különíthető el.

Az **OUTPUT INDIKÁTOROK** a beavatkozások egyszerű, gyakran fizikailag is megfogható eredményeit számszerűsítik. Ide tartoznak főként az épített vagy korszerűsített infrastruktúra hosszára, a megvalósult fejlesztések darabszámára, a leadott teljesítményre (pl. egy időszakban szolgáltatott férőhelykilométer) vonatkozó indikátorok. Az output indikátorok ennek megfelelően főként a projektek specifikus eredményeinek mérésére alkalmasak.

Az **EREDMÉNYINDIKÁTOROK** a beavatkozások mobilitási hatásait összegzik. Ilyen eredményindikátor főként a mobilitási munkamegosztás (modal split) változása, a feleknél felmerült költségek összege vagy az utazási idő változása. Az eredmény-indikátorok mérésére, számítására szakmailag széles körben elfogadott és bevált módszertan áll rendelkezésre⁸.

⁸ Iránymutatás a monitoring stratégia kidolgozásához és az indikátorok kiválasztásához; Advice on selecting indicators for sustainable transport

A **HATÁSINDIKÁTOROK** a fejlesztések társadalmi hatásait mérik. A hatásindikátorok számítása ebből kifolyólag a környezetgazdaságtan módszertana szerint történik. A hatásindikátorok számítása tehát szükségessé teszi az egyedi, érzékelt színvonalra vagy hasznosságra vonatkozó elemeket is tartalmazó helyi felmérések készítését, ami a mérésekben nehézségeket okoz.

Az eredmény-, illetve hatásindikátorok előnye, hogy kevésbé specifikusak, így a vizsgált projektek teljes körére értelmezhetőek, összegezhetőek, így alkalmasak arra, hogy az általuk a cél- és eszközrendszer egészének teljesülése mérhető legyen. A bemutatott eredményindikátorok kiindulási és elvárt célértékei konzisztensek a 4.3. fejezetben bemutatott közlekedés-stratégiai célokkal. Figyelemmel arra, hogy az eredmény- és hatásindikátorok esetében gyakran nem áll rendelkezésre adat a jelenlegi állapotra, ezért ezek esetében a kitűzött cél csak a fejlődés kívánt irányára vonatkozhat. Ezen elemek esetében a Mobilitási terv javasolja a mérési rendszer és a kapcsolódó monitoring rendszer létrehozását.

INDIKÁTOROKKAL SZEMBEN TÁMASZTOTT KÖVETELMÉNYEK

Az indikátorok meghatározása elvárás a SMART kritériumoknak való megfelelés, azaz minden indikátornak az alábbiakat kell teljesítenie:

- **SPECIFIKUS** (specific): jól definiált, körülhatárolt
- **MÉRHETŐ** (measurable): az eredmény számszerűsíthető és az értelmezhető
- **ELÉRHETŐ** (achievable): a jelenlegi színvonalnál jobb, erőfeszítésekkel, de reálisan elérhető
- **RELEVÁNS** (relevant): a szereplő kompetens, valós jogkörrel rendelkezik a cél elérését illetően
- **IDŐBEN** Korlátozott (time bounded): határidőhöz, mérföldkőhöz rendelhető.

A Mobilitási tervben alkalmazott indikátor készlet számára a fentiek felül további szempont, hogy valamennyi érdekelt (döntéshozók, lakosság és egyéb szervezetek stb.) számára is értelmezhetők és érzékelhetők legyenek.

EREDMÉNY ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

Az output indikátorok elsődlegesen a projektek kapcsán azonosíthatók.

A következő táblázatok a Szombathely Mobilitási tervvel összefüggő, a monitoringozás alapját képező SUMP eredmény-indikátorokat, valamint hatásindikátorokat tartalmazza.



SUMP eredményindikátor	kapcsolódó cél(ok)	mértékegység	kiinduló érték	célérték		adatforrás
				2029/2030-ig	2040-ig	
közlekedési igény és mód szerinti összetétel változása	CT ₄ , K1.1, K2.1, K2.2, K2.3, K3.1	%	közösségi: 9,7% gyalogos-kerékpáros: 46,2% egyéni motorizált: 44,1%	közösségi: 11% gyalogos-kerékpáros: 45% egyéni motorizált: 44%	közösségi: 12% gyalogos-kerékpáros: 45% egyéni motorizált: 43%	forgalmi becslés
P+R és B+R parkolók kihasználtsága	K2.2	%	nincs adat	növekszik	növekszik	önkormányzati statisztika (felmérések alapján)
forgalomcsökkentett területek területváltozása	CK2	m ²	666.523	növekszik	növekszik	önkormányzati statisztika (nyilvántartás alapján)
infrastruktúra szolgáltatási szintje	K2.1, K2.3, K4.2	pontszám	jelenleg nincs mérés	növekszik	növekszik	létrehozandó mérési rendszer
infrastruktúra állapot következtében felmerült műszaki kár	CT3	ezer forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	belső számítás
megfigyelt közterületek nagysága	CT3	m ²	nincs adat	növekszik	növekszik	rendőrségi statisztika
zöldterületek, közösségi terek, parkok	CK4	m ²	nincs adat	növekszik	növekszik	önkormányzati statisztika (nyilvántartás alapján)
kibocsátások volumene*	CK3, K4.1, K4.3	ezer tonna CO ₂ egyenérték	177,3	180	168	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
kibocsátás-intenzitás**	CK2	g CO ₂ egyenérték/járműkilométer gépjármű	208,1	206,9	197,5	jármű összetétel becslés, belső számítás
közúton történt balesetek számának alakulása	K3.2	bekövetkezett balesetek száma	720***	csökken	csökken	rendőrségi statisztika
célzott társadalmi csoportok keresletének növekedése	K3.1	nem értelmezhető	jelenleg nincs mérés	növekszik	növekszik	létrehozandó mérési rendszer
közterületen elkövetett bűncselekmények száma	CT3	darab bűneset	626****	csökken	csökken	rendőrségi statisztika
gazdasági tevékenységgel összefüggő utazási idő és költség	CG1	forint/nap	nincs adat	csökken	csökken	forgalmi becslés, belső számítás
munkavállalással kapcsolatos utazási idő és költség	CG4	forint/nap	nincs adat	csökken	csökken	forgalmi becslés, belső számítás

9. táblázat Eredmény indikátorok

*A SECAP-ban meghatározott értékekre alapozva

** Az érték számításában a település járműállománya és az EIB közlekedésre vonatkozó kibocsátási egyenértékei kerültek figyelembevételre, 2050-ig feltételezett konzervatív becslés alapján
***2019. évi adat, Szombathely területén történt személyi sérüléses és anyagi káros balesetek számát és nem a baleset által érintett személyek számát tartalmazza (pandémia okán a 2019. évi kiinduló adat a releváns)

**** 2019. évi adat, a Szombathelyi Rendőrkapitányság beszámolója alapján

SUMP hatásindikátor	kapcsolódó cél(ok)	mértékegység	kiinduló érték	célérték		adatforrás
				2029/2030-ig	2040-ig	
kibocsátások társadalmi költsége	CK2, CK3, K1.1, K2.1, K2.2, K2.3, K4.3	milliárd Ft	9,6*	13,1	18,4	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
balesetek társadalmi költsége	CT3, K3.2	milliárd Ft	2,91**	csökken	csökken	rendőrségi statisztika, belső számítás
használói elégedettség	CT2, CT3, CT5, K2.1, K2.3, K3.1	pontszám	jelenleg nincs mérés	növekszik	növekszik	létrehozandó mérési rendszer (közvéleménykutatás)
felhasznált erőforrások társadalmi költsége	CT4, CK2, K2.1, K2.2, K2.3, K4.1, K4.3	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
gazdasági tevékenység közlekedési ráfordítása	CG1	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
munkavállalással kapcsolatos közlekedési ráfordítások	CG4	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás

10. táblázat Hatásindikátorok

* 2022-es árszinten, csak reálnövekedést figyelembe véve (2020-ban 100, 2030-ban 134, 2040-ben 201€/t CO₂e)

** 2022. évi árszinten, halálesetenként 394mFt-tal, súlyos sebesülés esetén ennek 13,4%, könnyű balesetenként ennek 1%-a



MONITORING RENDSZER

A monitoring rendszer célja a Mobilitási tervben megfogalmazott beavatkozási logika megvalósulásának nyomon követése. A monitoring rendszer alapját az indikátor rendszer jelenti. A monitoring tevékenység az indikátorok rendszer mérését, azok kívánt állapothoz való viszonyítását, továbbá a kívánt állapottól való elmaradás esetén a beavatkozásra való javaslatlételt foglalja magában.

A monitoring rendszer alapja egy, az indikátor készlethez illeszkedő **mérési és adatfeldolgozó rendszer kidolgozása és megvalósítása**. A monitoring tevékenység a monitoring terven alapul, ami tartalmazza az egyes indikátorokra vonatkozó adatfelvételek gyakoriságát. Javasolható, hogy az adatfelvételek módszere és gyakorisága álljon összhangban az adatfelvétel költségével és az azoktól várható hasznokkal. Ennek megfelelően a meglévő adatok alapján, csekély további munkaráfordítással előállítható, esetleg a kisebb beruházásokkal automatizálható indikátorok (pl. balesetek száma, parkolók kihasználtsága, közösségi közlekedés kibocsátása) mérése gyakrabban, havi/féléves, esetleg éves bontásban javasolt. A drágábban, külső felek igénybevitelével megvalósítható mérések esetében elfogadott lehet a Mobilitási terv 3-5 éves felülvizsgálatához illeszkedő adatfelvétel (pl. modal split alakulása).

A közlekedési teljesítmények nyomon követésének alapvető pillére a forgalmi becslések felhasználása, amelyek már kidolgozott, jól működő módszertanra alapozva viszonylag jól hozzáférhető adatokat biztosítanak. Kiemelt adat emellett a használók elégedettségének általános felmérése, illetve azon belül specifikusan a közösségi közlekedéssel való elégedettség elkülönült vizsgálata. Önálló mérési rendszer felállítására azonban nem minden indikátor esetében van szükség, hiszen bizonyos költség-, és egyéb tényadatok a jelenlegi nyilvántartási rendszerekből is kinyerhetők.

A forgalmi vizsgálat alapján levezethető az **EREDMÉNYINDIKÁTOROK** képzéséhez szükséges tényezők közül többek között a relációnkénti forgalmi igény, a közlekedési mód szerinti összetétel, a forgalmi teljesítmények, valamint a módválasztási preferenciák.

A **HATÁSINDIKÁTOROK** alapvetően háztartásfelvételi eredményekre, Stated Preference modellekre, vagy forgalomszámlálási adatokra támaszkodhatnak.

A használók elégedettségének felmérésekből származó eredmények a használók, utasok valóban létező igényeit és elvárásait teszik kézzelfoghatóvá. A felmérés tárgya lehet többek között a használók, utasok értékítélete alapján a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés lehetősége, a biztonságérzet, a városi környezet élhetősége, az utastájékoztatási- és intelligens szolgáltatásokhoz való hozzáférés, valamint a gyalogos, a kerékpáros, és a közúti infrastruktúra minősége. A felmérésre a legalkalmasabb módszer a lehetséges használók fizetési hajlandóságának felmérése, melynek célja, hogy meghatározza, hogy hogyan fejezhető ki az utasok haszon-érzetének a változása, milyen tényezőkkel írható le és ezek a tényezők milyen kapcsolatban vannak egymással. Az utazási indokok, utas-preferenciák, kínálati jellemzők felmérésének eredményei alapján felállítható az utazási szokásokra vonatkozó hasznossági függvény.

A közösségi közlekedési rendszerre vonatkozó használói elégedettséget leíró hatásindikátorok a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát leíró minőségi ismérvekből képzett, fontossággal súlyozott indexek alapján képezhetők. Az eredményindikátorok előnye, hogy azokat rendszerint a közlekedési közszolgáltatók maguk is előállítják. A szolgáltatási színvonal mérésének eszközeiként ugyanis helyet kapnak a megbízókkal kötött közszolgáltatási szerződésekben az elvárások teljesülésének ellenőrzése érdekében. Az eredményindikátorok képzéséhez szükséges információ többek között a járatsűrűség, a menetrendszerűség, a hálózati lefedettség, az akadálymentesítés vagy az intermodalitás foka.

A monitoring rendszer üzemeltetésének részletesebb feltételei a hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer, döntéstámogató háttér informatikai adatbázisokkal (M₄) nevű menedzsment eszköz, valamint ahhoz a kapcsolódó projektek keretében kerülnek kidolgozásra.

6.2 CSELEKVÉSI TERV

A MEGVALÓSÍTÁS SZERVEZETI KERETEI

Szombathely és vonzáskörzetének mobilitási helyzetének fejlesztése elképzelhetetlen a szereplők közötti szoros együttműködés, partnerség kialakítása nélkül. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

Az Önkormányzat, a döntéshozók egyik legfontosabb feladata a partnerségi folyamat szervezőjeként a Fenntartható városi mobilitás értékrendjét a külső szervezetek irányába gesztorként közvetíteni. Az érintettekkel történő folyamatos és szervezett keretek között történő egyeztetések alapvető eszközként szolgálnak erre, melynek eredményeként a beavatkozások társadalmi elfogadottsága javulni fog. Ezen felül az együttműködés fontos szerepet játszik a Mobilitási tervhez kapcsolódó visszacsatolásokban és a stratégia folyamatos fejlesztésében is.

A partnerség további fontos, új színterét jelentik a Szombathelyet érintő releváns internetes fórumok, közösségi oldalak. Javasolt, hogy a városvezetés megfigyelőként kövesse az egyes projektekre, illetve beavatkozásokra vonatkozó lakossági vélemények alakulását és a legfontosabb kérdésekben választ, illetve tájékoztatást nyújtson.

A Mobilitási terv szakszerű végrehajtása és az ahhoz kapcsolódó eredményes partnerség biztosításához elengedhetetlen a jelenleginél hatékonyabb és a Terv alapelveit következetesen alkalmazó **önkormányzati intézményrendszer**, amelynek biztosításához

szemléletformálás és hatékonyság növelő szervezetfejlesztés javasolt. Cél, hogy a fejlesztés és üzemeltetés minden szintjén a stratégiai és operatív döntéseken át, követhető módon érvényesüljön a Mobilitási terv értékrendje és szellemisége.

A széles körű és aktív partnerség érdemi megvalósítását támogatják a menedzsment eszközként megjelenő szemléletformálási és igénybefolyásolási (M₃) eszközök, míg a szervezetfejlesztés megvalósítását a hatékonyabb intézményrendszer és döntéstámogató informatikai rendszer létrehozását célzó (M₄) eszköz biztosítja.

Hasonló módon, a Mobilitási terv kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az Önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átitatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A partnerség tágabb térségi és szakmai kereteinek biztosítására a város és vonzáskörzetének mobilitási kérdéseivel foglalkozó **szakmai munkacsoport (Mobilitási Munkacsoport) létrehozása javasolt** a fejlesztések összehangolt megvalósítása érdekében.

A partnerség fontos alkotóeleme a város megfigyelőként vagy akár aktív szereplőként való részvétele a várost érintő, releváns internetes fórumokon, közösségi oldalakon, mely hozzájárulhat a valós problémák és igények feltárásához. A megvalósítás időszakára vonatkozó partnerségi lépések keretei, eszközei és cselekvési terve részletesen Partnerségi Tervben kerülhetnek meghatározásra.

ÜTEMTERV

A Mobilitási terv ütemterve a projektek értékelésének eredményei alapján került összeállításra.

A projektek megvalósításának **I. ütemébe (2027/29-ig)** a biztosított/nevesített forrással rendelkező és/vagy a nevesített forrással nem rendelkező, de társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projekteket soroltuk.

A **II. ütemben (2030-2040)** kaptak helyet egyrészt az I. ütemben előkészített fejlesztések megvalósítása, a kevésbé előkészített és/vagy alacsonyabb társadalmi hatékonyságú fejlesztések, illetve a III. ütemű fejlesztések előkészítési feladatai.

Végül a **III. ütemben (2040 után)** kapnak helyet az előző két ütembe nem besorolható projektek, amelyek távlati beavatkozási lehetőségként értékelhetők (megvalósításuk 2040-et követően javasolt mérlegelésre).

Legkésőbb az I. ütem időtávjának lezárultakor, azaz 2027/29-ig javasolt a Mobilitási terv felülvizsgálata, melynek a javasolt elemei a következők:

- a megvalósult fejlesztések hatáselemzése
- a II. ütembe sorolt (addigra előkészített) projektek, továbbá a jelenlegi távlati fejlesztések (2040 utánra ütemezett), projektek újragondolása
- a jelen Mobilitási terv és a felülvizsgálat között felmerült új projektek értékelése

A projektek megvalósításának ütemezése alapján meghatározható feladatok a következő táblázatban kerültek összefoglalásra:

Tevékenység/Feladat	I. ütem (2021- 2027/29)	II. ütem (2030- 2040)	III. ütem (2040 után)
Fejlesztési eszközökbe tartozó projektek			
Az I. ütemben szereplő projektek előkészítése			
Az I. ütemben szereplő projektek megvalósítása			
A II. ütemben szereplő projektek előkészítése			
A II. ütemben szereplő projektek megvalósítása			
Távlati fejlesztések előkészítése			
Távlati fejlesztések megvalósítása			
Menedzsment eszközökbe tartozó projektek			
Az I. ütemben szereplő projektek előkészítése			
Az I. ütemben szereplő projektek bevezetése			
Az I. ütemben szereplő projektek működése és kiértékelése			

6.3 KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

KÖLTSÉGTERV

A költségterv célja a vizsgált projektek beruházási költségeinek fejlesztési ütemek szerinti bemutatása.

	I. ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Közösségi közlekedés (KK)	271	8 088	0	8 358
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	4 535	8 515	3 127	16 176
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	8 494	37 672	34 147	80 312
Közúti-vasúti áruszállítás (KVA)	2 270	2 270	0	4 540
Összközlekedés (ÖK)	13 033	308	4 520	17 861
Menedzsment (MEN)	120	120	25	266
MINDÖSSZESEN	28 723	56 973	41 818	127 514

11. táblázat Projektek ütemezése (bruttó, millió Ft)

A Mobilitási terv önkormányzati, illetve önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektjeinek költségeloszlása a három ütemben viszonylag egyenletes, illetve a középtávon kissé koncentrálódik. Ez annak is köszönhető, hogy több olyan fejlesztési program típusú projekt is van, amely a teljes időtávot átíveli.

A projektek túlnyomó többsége az egyéni motorizált közlekedési módhoz tartozik. Mindegyik közlekedési módhoz kapcsolódó projektcsoporthoz komoly hangsúlyt kap már az első ütemben is, azt azonban fontos kiemelni, hogy az intermodális csomópont az első ütemben nagy súlyt képvisel. A menedzsment eszközök folytonosságot és folyamatos kontrollt biztosítanak a teljes időtávon.

FINANSZÍROZÁSI TERV

A finanszírozási tervben az egyes projektekkel kapcsolatban jelenleg rendelkezésre álló információk alapján kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források:

- Biztosított forrással rendelkező projekteknek tekinthetők azok, melyek megvalósításának forrása biztosan vagy várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, EU-s, központi költségvetési vagy egyéb forrásból.
- A forrással még nem rendelkező projektek megvalósítása érdekében további fejlesztési forrás bevonása szükséges

Az alábbi táblázat az önkormányzati, illetve az önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek becsült összköltségét mutatja be finanszírozási forrás szerint.

	I.ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Állami és Önkormányzati	1 135	775	0	1 910
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	1 135	775	0	1 910
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	0	0	0	0
Összközlekedés (ÖK)	0	0	0	0
Önkormányzati	8 817*	0	0	8 817
Közösségi közlekedés (KK)	0	0	0	0
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	1 040	0	0	1 040
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	7 777	0	0	7 777
Közüti-vasúti áruszállítás (KVA)	0	0	0	0
Menedzsment (MEN)	0	0	0	0
Összközlekedés (ÖK)	0	0	0	0
MINDÖSSZESEN	9 952	775	0	10 727

12. táblázat Finanszírozással rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)

*Megjegyzés: Vas Megye Előzetes, 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó Integrált Területi Programja (ITP) 1.3 Fenntartható városfejlesztés intézkedésre mintegy 8 290 millió Ft allokált keretösszeget nevezett meg. A Szombathelyet érintő, forrással rendelkező önkormányzati SUMP projektek nagyrészt, de nem az egészét az ennek megfelelő TOP finanszírozásra tervezett projektek teszik ki. Ugyanakkor ezekkel együtt megnevezésre kerülnek a SUMP célokat I. ütemben elérni kívánó, de forrással még nem rendelkező projekt-elemek is. Ennek okán jelenik meg a fenti táblában a Vas Megyei ITP-ben szereplőhöz képest nagyobb, 8 817 millió Ft összegű I. ütemű önkormányzati fejlesztés.

	I. ütem 2027/2029-ig	II. ütem 2030-2040	III. ütem 20410 után	Összesen
Állami és Önkormányzati	12 654	19 806	25 823	58 283
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	54	74	32	160
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	0	19 732	25 792	45 523
Összközlekedés (ÖK)	12 600	0	0	12 600
Önkormányzati	6 117**	36 392	15 995	58 504
Közösségi közlekedés (KK)	271	8 088	0	8 358
Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/ (GYK)	2 306	7 665	3 095	13 067
Egyéni motorizált közlekedés (EM)	717	17 940	8 355	27 012
Közúti-vasúti áruszállítás (KVA)	2 270	2 270	0	4 540
Összközlekedés (ÖK)	433	308	4 520	5 261
Menedzsment (MEN)	120	120	25	266
MINDÖSSZESEN	18 771	56 197	41 818	116 786

13. táblázat Finanszírozással nem rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)

**Megjegyzés: A 14. táblázatban az I. ütemben összegzett önkormányzati SUMP projektek többségében nem rendelkeznek még forrással, de a 6 117 millió Ft-ot kitevő projektek között megjelenik kisebb arányban olyan önkormányzati projektelem is, amely finanszírozással már rendelkezik a Vas Megye Előzetes, 2021-2027 közötti időszakra vonatkozó Integrált Területi Programja (ITP) 1.3 Fenntartható városfejlesztés intézkedés 8 290 millió Ft keretösszeg alapján.

A tervezési ütemek időtávját figyelembe véve a források megszerzése még reálisnak tekinthető.

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A Kockázatkezelési tervben azon kockázati elemek kerültek azonosításra, melyek a Mobilitási terv beavatkozási logikájában megfogalmazott célok elérését veszélyeztetik.

A Mobilitási terv, mint stratégiai dokumentum nem tartalmaz projektszintű kockázatelemzést. A projektek megvalósíthatósági pontszáma tartalmaz olyan szempontokat, melyek figyelembe veszik a projekt esetében várhatóan felmerülő főbb kockázatokat. A projektek esetében egyedileg felmerülő kockázatok azonosítására és azok kezelésére a projektelőkészítési szakaszban kerül sor.

JOGI-KÖZBESZERZÉSI KOCKÁZATOK

A jelenlegi jogszabályi környezet időközben történő megváltozása a Mobilitási terv végrehajtására, illetve az egyes projektek megvalósíthatóságára nézve egyaránt kockázatot jelenthet. A jogszabályi változások hatásaiból eredő kockázat elkerülése nem lehetséges, hatásainak minimalizálása legfeljebb a lehető legkorábbi, körültekintő felkészüléssel lehetséges.

A jogszabályi környezet változásaiból, illetve egyéb problémákból is adódó közbeszerzési eljárás elhúzódnása a projektek megvalósulását nagy mértékben képes időben elhúzni, befolyásolni. A közbeszerzési eljárások részletes előkészítése, a megfelelő tervezői költségbecslés, a dokumentációk alapos kidolgozása, a jogszabályok alapján történő lebonyolítása csökkenti a közbeszerzési eljárás elhúzódnásának kockázatát, de teljes mértékben azonban nem küszöbölhető ki, ezért a projekt(ek) ütemezésének tervezése során javasolt tartalékidővel számolni.

PÉNZÜGYI-GAZDASÁGI KOCKÁZATOK

A pénzügyi-gazdasági kockázatok megjelenhetnek mind a fejlesztések megvalósításának finanszírozásakor, valamint a működési szakaszban egyaránt.

A beruházási forrás hiánya vagy bizonytalansága számos okból előfordulhat. Ilyenek lehet többek között: az európai uniós, a saját forrás előteremtésének kérdései, illetve az önkormányzati, a központi költségvetési források vagy az érintett gazdasági szereplők finanszírozási képességeinek hiánya vagy bizonytalansága, a makrogazdasági helyzet változása vagy más, specifikus probléma. Ezek a kockázatok a fejlesztés halasztását vagy elmaradását eredményezhetik.

A működési forrásokkal kapcsolatos kockázatok ezzel szemben a fejlesztés megvalósulását követően merülhetnek fel. Ezen kockázatok a fejlesztés hosszútávú fenntarthatóságát, a megvalósulástól várt előnyök csökkenését vagy elmaradását okozhatják.

A beruházási és működési kockázatok részletes elemzésére a projektelőkészítési fázisban kerül sor. A Mobilitási terv projektértékelésében a pénzügyi-gazdasági kockázatokat két helyen is figyelembe vettük. Egyrészt a társadalmi hatékonyság mutatót a társadalmi hasznosság pontszámot a működési költséggel korrigált beruházási költséggel vett hányadosaként számítottuk. Másrészt a megvalósíthatóság elemzésekor figyelembe vettük a várható beruházási és működési finanszírozás biztosíthatóságát.

Társadalmi-gazdasági kockázatként jelenhet meg, ha a projektek megvalósításától várt hatások elmaradnak a tervezettől, vagyis, ha az indikátorok célértéke(i) nem teljesülnek.

MŰSZAKI KOCKÁZATOK

Műszaki kockázatok mind a projektek megvalósítása, mind későbbi üzemeltetése során felléphetnek, melyek drágíthatják a beruházást, illetve az üzemeltetést, szélsőséges esetben akár el is lehetetleníthetik az adott fejlesztést. Ilyen például amikor építésekor értékes régészeti leletre bukkannak, melynek feltárása egyrészt időigényes, másrészt új műszaki megoldások alkalmazása válhat szükségessé, aminek időbeli és pénzügyi vonzata is megjelenhet.

Az ilyen típusú kockázatok megelőzése a részletes és körültekintő módon történő tervezéssel, a releváns változók különböző forgatókönyvek szerinti vizsgálatával lehetséges, kezelése tartalékkeret beállításával, illetve szükség szerinti felhasználásával történhet.

INTÉZMÉNYI KOCKÁZATOK

A Mobilitási terv céljainak elérése során a szükséges intézményi háttér problémái, hiányosságai kockázatot jelenthetnek. Ez alatt értjük elsősorban a hatáskörök tisztázatlanságát, vagy átfedését a szervezeti kultúra-, a humán kapacitás minőségében fellelt problémákat, a fenntartható mobilitás-fejlesztés témakörét érintő, nem elégséges szintű hozzáállást vagy tapasztalatlanságot stb. Az intézmény rendszerben felmerülő problémák, vagy az időközben a szervezeti felépítésben történő változások, illetve a felelősségi körök változása is, amely nem csak Szombathely MJV Önkormányzatánál, hanem bármely, a megvalósítással érintett szereplőnél való átszervezést jelenti, okozhat a projektelőkészítésben és/vagy megvalósításban időbeli csúszást, vagy akár a fejlesztésektől elvárt célok megghiúsulását.



Az intézményi kockázatok minimalizálásához járul hozzá a már előkészítési, tervezési fázisban történő SUMP munkacsoport létrehozása és a megvalósítási fázisban való intézményesített és folyamatos működése, melynek tagjai közötti folyamatos konzultáció és egyeztetés segíti az egyes projektekkel kapcsolatos információáramlást, az érdekegyeztetéseket.

TÁRSADALMI KOCKÁZATOK

A társadalmi kockázatok több szempontból is jelentkezhetnek. Egyrészt ide értendő a Mobilitási terv megvalósításában dolgozók humán jellegű problémái (szakértelem, együttműködés hiánya, elégtelen kommunikáció), másrészt a társadalmi kockázatot a lakosság vagy egyes szervezetek, cégek, érdekképviselők egy adott projekttel szembeni esetleges ellenállása is jelentheti. Negatív lakossági hozzáállás esetén az egyébként támogatott beruházások elfogadottsága is csökkenhet, szélsőséges esetben akár olyan mértékben, hogy el kell állni az adott projekt megvalósításától.

Az előkészítési és megvalósítási szakaszban történő, érintettekkel való folyamatos konzultáció segítségével a társadalmi kockázatok minimalizálhatók. A folyamatos lakossági kapcsolattartással, tájékoztatással, valamint egyes szervezetekkel (pl. közútkezelő, közlekedési társaság), cégekkel, érdekképviselői szervekkel – a lakosság bevonása mellett - közösen kompromisszumos megoldásra célszerű jutni az egyes fejlesztések kimenetelét érintően.

KOCKÁZATI MÁTRIX

A Mobilitási terv megvalósítása során a korábbi tapasztalatok, vagy szakértői vélemények szerint várható egyedi kockázatok azok bekövetkezési valószínűsége és várható hatása alapján tipizálhatók, ún. kockázati mátrixba rendezhetők. A tapasztalatok szerint nem várható és a szakértők által sem említett kockázatok előzetesen nem kezelhetők, azok hatásainak mérséklése a megvalósítás során elvárt gondosság mellett történhet.

A kockázati mátrix alapján meghatározható a kockázatvállalás tolerancia szintje. A Mobilitási terv esetében nem tolerálható kockázatnak (a mátrixban lilával jelölve) tekinthetők a nagy valószínűséggel bekövetkező és jelentős, vagy kritikus hatású kockázatok, továbbá a várhatóan bekövetkező, katasztrofális kockázatok. A nem tolerálható szintű kockázatok esetén a kockázat felmerülésének elkerülése javasolható.



		hatás				
		elhanyagolható	csekély	közepes	jelentős	katasztrofális
valószínűség	nagyon valószínű	kisebb műszaki fennakadások a beruházás során	várttól eltérő bevételi potenciál			
	valószínű	építési engedélyek kiadásának időbeli csúszása	beruházások időbeli csúszása			
	lehetséges			- vártnál magasabb költségek - nem megfelelő intézményi háttér - indikátorok nem teljesítése	- jogszabályi környezet változása - elégtelen forrás a beruházások, projektek megvalósítására	
	nem valószínű			váratlan események bekövetkezése	- nem megfelelő előkészítettség - prognózisoktól eltérő valós társadalmi folyamatok	- lakossági ellenállás, hátráltatás a beavatkozásokkal kapcsolatban - elégtelen működési források
	elhanyagolható esélyű					



MELLÉKLETEK

1. RÖVIDÍTÉS JEGYZÉK
2. FOGALOMTÁR
3. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV FŐBB EREDMÉNYEI
4. A PROJEKTEK TÁRSADALMI HATÉKONYSÁGA, MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS JAVASOLT ÜTEMEZÉSE
5. ÁBRAJEGYZÉK
6. TÁBLÁZATJEGYZÉK



1. RÖVIDÍTÉS JEGYZÉK

RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
BLAGUSS Kft.	BLAGUSS Agora Hungary Kft.
B+R	Bike and Ride / Kerékpározz és utazz tovább! (kerékpárparkoló a közösségi közlekedési megállóknál)
CNG	Compressed Natural Gas (folyékony földgáz hajtóanyag)
CSR	Corporate Social Responsibility / Foglalkoztatók Társadalmi Felelősségvállalása
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
GDP	Gross Domestic Product / Bruttó Nemzeti Össztermék
GYSEV Zrt.	Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság
IC	InterCity
ICT	Information and Communication Technology / Információs és Kommunikációs Technológia
IMCS	Intermodális Közlekedési Csomópont
IKOP PLUSZ	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz
IT	Information Technology / Információs Technológiák
ITP	Integrált Területi Program
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
ITS	Intelligent Transport Systems / Intelligens Közlekedési Rendszerek
jkm	Járműkilométer
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
LPG	Liquefied Petroleum Gas (folyékony szénhidrogén gáz, autógáz)
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság
NEJP	Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platform
NES	Nemzeti Energiastratégia
NETA	Nemzeti Turisztikai Adatbázis
NFFK	Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
NKIS	Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
NKP	Nemzeti Környezetvédelmi Program
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió
OTrT	Országos Területrendezési Terv



RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
BLAGUSS Kft.	BLAGUSS Agora Hungary Kft.
P+R	Park and Ride / Parkolj és utazz tovább! (közösségi közlekedési megállónál kialakított autóparkoló)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan / Fenntartható Városi Mobilitási terv
SZTV	A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
TEN-T	Trans-European Transport Network
TOP PLUSZ	Terület és Településfejlesztési Operatív Program Plusz
VOLÁNBUSZ Zrt.	VOLÁNBUSZ Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság



2.FOGALOMTÁR

FOGALOM	MAGYARÁZAT
Agglomeráció	Olyan többségében egy (de akár több) központú településrendszer, amelyben a települések egymással szoros infrastrukturális, gazdasági, szolgáltatási és kulturális kapcsolatban állnak. Az agglomerációkat általában magas népsűrűség és gazdasági aktivitás jellemzi.
City logisztika	Magába foglalja a városon belüli szervezett áruellátást, az áruszállítás folyamatának rendszerét, a szabályozott tehergépjármű forgalom kezelését az energiafelhasználás és negatív gazdasági és környezeti hatások minimalizálásának figyelembevételével.
E-mobilitás	Az e-mobilitás vagy elektromobilitás a fosszilis energiahordozóval működő gépjárművek elektromos meghajtással való kiváltására törekvő, nagyszabású beavatkozást jelent.
Elővárosi személyszállítási szolgáltatás	A főváros vagy megyei jogú város és annak legfeljebb 70 km-es vonzáskörzete között végzett személyszállítási szolgáltatás ⁹
Forgalmi modellezés	A közlekedési hálózatot, áramlatokat leíró, a szükségletek figyelembe vevő számítógépes térinformatikai eszköz és eljárás, amellyel vizsgálható a forgalom lefolyása, illetve a kiinduló helyzethez képest előre becsülhetők a beavatkozások megvalósításával várható forgalmi áramlatok, hatások, változások.
Ingaforgalom	Települések között napi rendszerességgel végzett helyváltoztatás.
Intelligens közlekedési rendszerek (ITS)	„Az intelligens közlekedési rendszerek/szolgáltatások (ITS) információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén (beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és az úthasználókat) a forgalomszabályozásban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódáshoz.” ¹⁰
Intermodalitás	Közlekedési módok egymáshoz kapcsolódása egy helyváltoztatáson belül.
Intermodális csomópont (intermodális központ)	A különböző közlekedési módok térben és időben összeszervezett átszállási lehetőséget biztosító pontja, helye.
Járat	A törvény keretében meghatározott jármű a menetrendben meghatározott útvonalon és időrendben történő közlekedése*
Kompakt város	Olyan városi forma, amely a magas laksűrűséget és vegyes területhasználatot helyezi előtérbe. Az elképzelés alapja, hogy a város felépítése az aktív közlekedési módok használatára ösztönözze az ott élőket, amit az elérhető szolgáltatások közelségével ér el. Egyik fontos eleme a hatékony közösségi közlekedési rendszer, a cél a városi energiafelhasználás, és ezáltal a környezetterhelés minimalizálása.
Közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési rendszer, amelyet „a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében - bárki igénybe vehet”. *
Közösségi közlekedés / közösségi közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési mód, amely közösségi közlekedési eszközzel bonyolódik le. Közösségi közlekedésnél (szemben az egyéni közlekedéssel) az utasnak – utazásának időpontja és útvonala tekintetében – alkalmazkodnia kell mások igényeihez, mivel a

⁹ A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény

¹⁰ Intelligent Transport Systems (ITS) Directive

FOGALOM	MAGYARÁZAT
	személyszállítás másokkal együtt, a közforgalmú közlekedési eszköz megosztott használatával történik, útvonalhoz és menetrendhez illesztetten.
Közösségi közlekedés előnyben részesítése	A közösségi közlekedési jármű haladását segítő, az egyéni közlekedési járművel szemben prioritást élvező leginkább forgalomtechnikai (esetenként infrastruktúra-fejlesztési) megoldások összessége, amelynek révén a közforgalmú jármű eljutási ideje a korábbi állapothoz képest csökkenthető.
Mikromobilitás	A mikromobilitás az olyan könnyű és kisebb méretű járművek használatára vonatkozik, melyek kis sebességgel közlekednek és a felhasználó személyesen vezeti azokat. A mikromobilitás eszközei közé tartoznak a kerékpárok, az elektromos meghajtású kerékpárok, rollerek, gördeszkák és a közösségi robogók is.
Mobilitási igény	Az emberek közlekedési, helyváltoztatási igényei, mennyiségi és a velük szemben támasztott minőségi elvárás leképezésével.
Mobilitás menedzsment	A mobilitás-szervezés a közlekedési módválasztásra, illetve a mobilitási igény nagyságára is jelentős befolyással bír. A mobilitás menedzsment a fenntartható közlekedés népszerűsítése, valamint a gépkocsi használatnak az utazók szemléletének, hozzáállásának és viselkedésének a megváltoztatásával történő visszaszorítása is egyben. A mobilitás-menedzsment a keresletre irányul, nem a kínálatra, és magába foglalja nem csak a személyszállítást, hanem az áruszállítást is.
Modal split	A modal split, vagy közlekedési munkamegosztás a forgalom különböző közlekedési módok közötti megoszlását jelenti.
Motorizált egyéni közlekedés	Mindazon személyszállítási módok összessége, amelyek nem tartoznak a közösségi közlekedés és a nem motorizált egyéni közlekedési formák közé. A motorizált egyéni közlekedés ezen értelmében magába foglalja az egyéni gépjármű-közlekedést, a taxizást vagy pl. minden olyan beépített erőgéppel hajtott jármű közlekedését, amelyet személyszállításra más módon – pl. megosztással – vesznek igénybe.
Nem motorizált egyéni közlekedés	Aktív közlekedési módon végzett helyváltoztatás: gyaloglás, kerékpározás stb.
Parkolásmenedzsment	A parkolásmenedzsment olyan rendszer, amely támogatja az egyéni utazói döntéseket a parkolás előtt és közben. Információval látja el az utazót az egyéni igények kielégítése érdekében, és közben olyan dinamikus díjszabást működtet, amely kedvezőbb parkolási kapacitáskihasználást eredményez.
Személyszállítási közszolgáltatás	Az 1370/2007/EK rendelet 2. cikk a) pontja szerint, közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatás.
SMART CITY	Olyan településfejlesztési koncepció, amelyben átgondoltan és innovatív módon alkalmazzák az infokommunikációs eszközöket és technológiákat (ICT) a település erőforrásainak hatékony kiaknázása, a költségek mérséklése, a helyi gazdaság élénkítése, a vállalkozások versenyképességének növelése, illetve a lakosság életminőségének javítása érdekében. **
Stated preference	A magyar szakirodalomban szándékolt preferencia néven ismert, a közgazdasági kereslet elemzésére alkalmas módszer, melynek lényege, hogy a fogyasztók feltételezett jövőbeni helyzetekre adott várható reakcióira vonatkozó adatfelvétel eredményei alapján történik az egyes jószágok (szolgáltatások, termékek) értékének becslése.



3. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV FŐBB EREDMÉNYEI

1. ÁLTALÁNOSAN A MOBILITÁSI KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉRŐL

A Mobilitási Terv kidolgozása során a város kiemelt hangsúlyt kívánt fordítani arra, hogy valamennyi érintettet, így a helyi lakosságot a tervezési folyamatba bevonja. Ennek első lépéseként az Önkormányzat és a Tervező a jelenlegi helyzet feltérképezésére és a szombathelyi közlekedést érintő megoldandó problémákra koncentráltó **Mobilitási kérdőívet állított össze, amely kérdőív elérhető volt a város honlapján 2021. 05. 20. és 06. 30. között, illetve annak rövid változata a helyi újság mellékleteként is kitölthető volt.**



A kitöltők között - bátorítandó a részvételt - a fenntartható mobilitáshoz kapcsolódó nyereményeket, kerékpárt és rollereket sorsoltak ki.

1.2. KITÖLTÉSI ADATOK

A Mobilitási kérdőívet online 1.151-en töltötték ki és papír alapon további 48 db válasz érkezett.

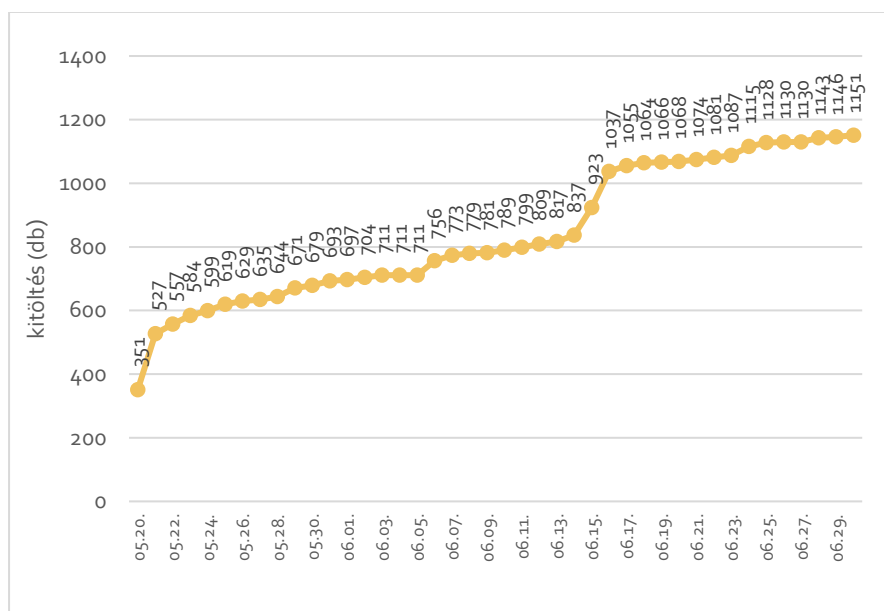
Az online kérdőívet kitöltők 52 %-a az első két napon volt a legaktívabb, majd az első hétvégéig (05.23.) összesen 584 válasz érkezett. Az első teljes, hétfőtől-vasárnapig tartó héten (05.24. – 05.30.) 95 db, az ezt követő héten 77 db, míg a harmadik héten 61 db új válasz érkezett. A negyedik héten a kezdeteket követő csökkenő aktivitás tendenciájában jelentős fordulatot hozott a város aktív kommunikációja (közvetlenül

szervezeteknek megküldött levelek, valamint Németh Ákos tanácsnok videobejelentkezése, melyet Dr. Nemény András polgármester úr is megosztott Facebook-oldalán).

A kérdőív kitöltésére átlagosan 29 percet fordítottak a válaszadók.

A válaszadók több mint fele, 633 fő vett részt a kérdőívhez kapcsolódó JÁTÉK-ban.

A válaszadók 78 %-a saját szavaival is megfogalmazott észrevételt a kitöltés során.

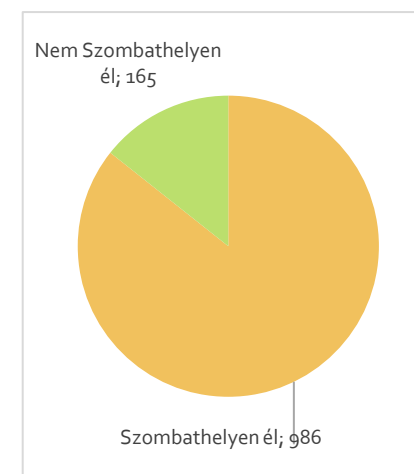


Az online kérdőív kitöltések alakulása

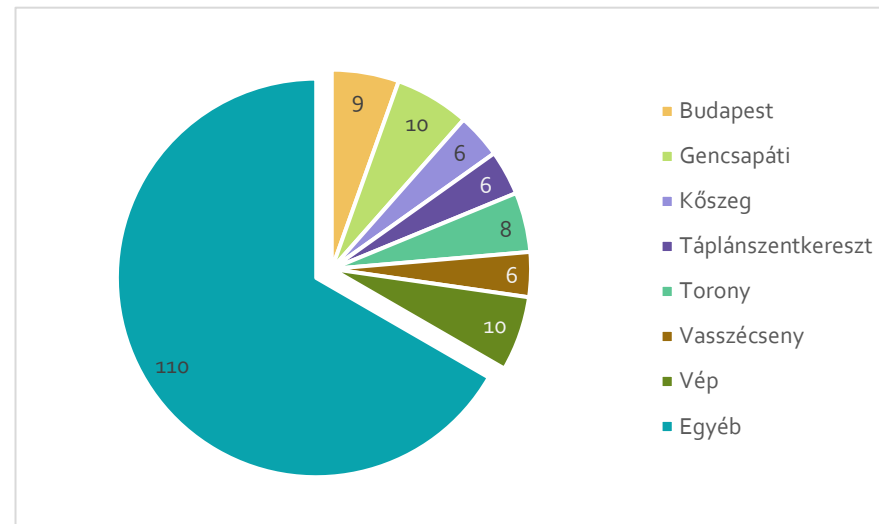
1.3. A VÁLASZADÓK FŐBB JELLEMZŐI

A kérdőívet **86 %-ban szombathelyiek küldték vissza.** A kitöltők ugyan nem reprezentálják a város és térsége teljes lakosságát, de nem, korcsoport és lakóhely (városrész) szerinti megoszlásuk megfelelő.

Emellett 1-5 db kitöltött kérdőív érkezett összesen 55 különböző helyről, ennél több csak Gencsapátiból és Vépről, Budapestről, Toronyból, illetve Táplánszentkeresztről, Vasszécsenyből és Kőszegről.

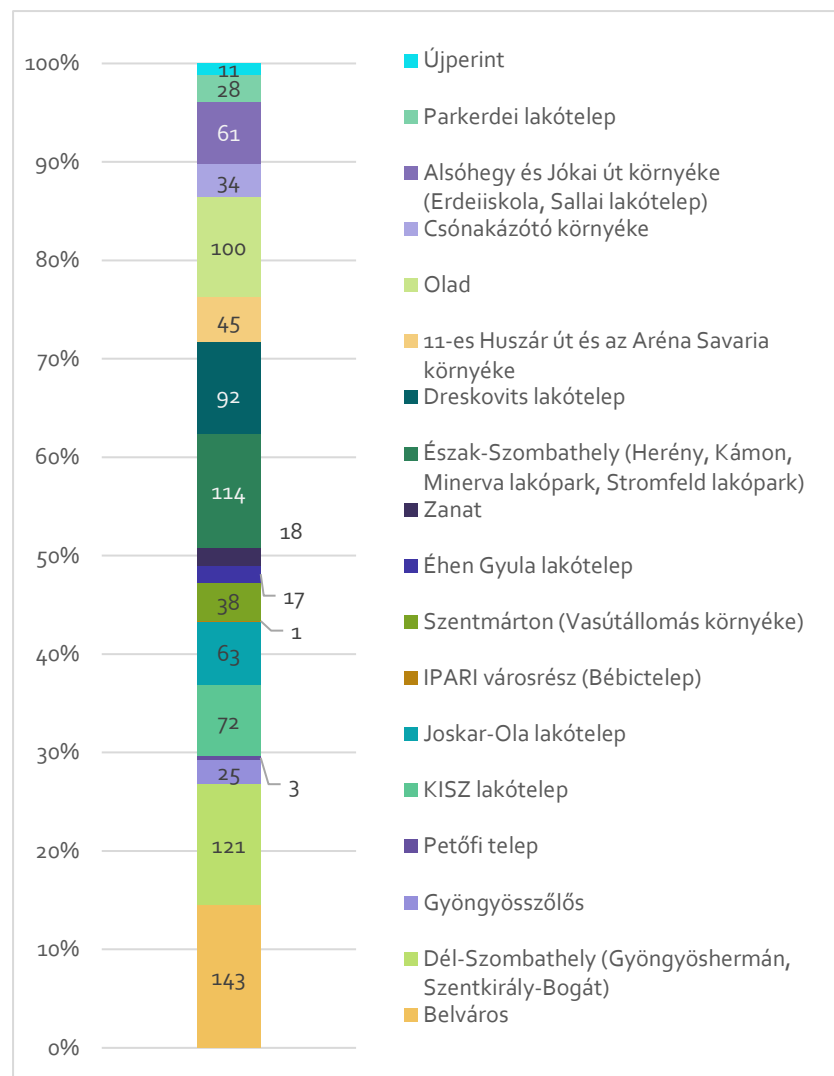


Szombathelyi válaszadók száma és részaránya

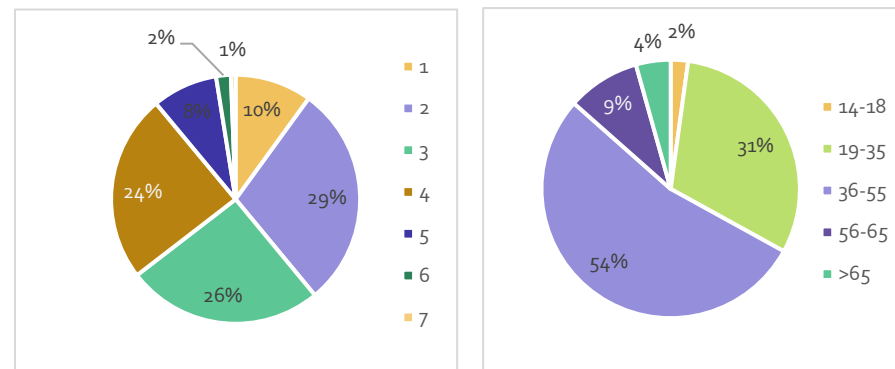


A NEM szombathelyi válaszadók megoszlása (kérdőív db)

A kitöltések városrészek szerinti megoszlását mutatja a következő ábra.



A szombathelyi válaszadók városrészek szerinti megoszlása



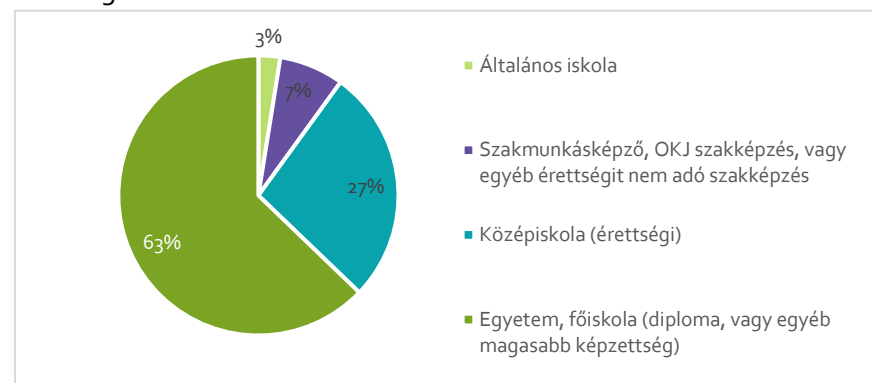
Háztartások mérete (fő)

Korcsoporthoz tartozás (fő)

A válaszadók több mint háromnegyede 2-4 fős háztartásban él, de egyedül élők és nagyobb családoktól is érkeztek válaszok. A válaszadók több mint fele a 36-55 éves korosztályba tartozik, a második legaktívabb csoport a 19-35 éves korosztály (31%), de az 56 év felettiek is igen aktívak voltak.

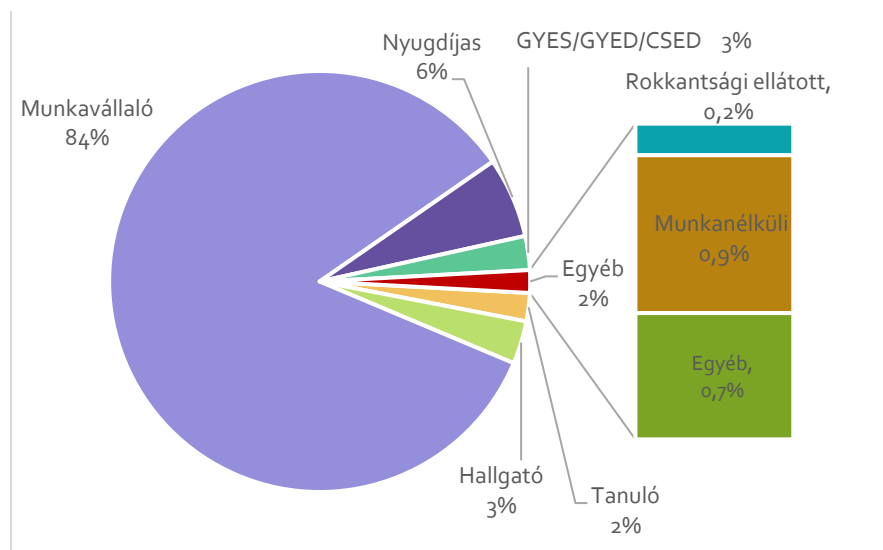
A választ adó családok több mint harmadában (37%) van legalább egy 14 év alatti gyermek, ami befolyással bír a városi közlekedési szokásokra.

A kitöltők közel kétharmada felsőfokú végzettségű, további 27%-uk érettségizett.



Válaszadók végzettség szerinti megoszlása (%)

Aktivitás szempontjából egyértelműen az aktív dolgozók felülreprezentáltak (84 %). A kitöltésben résztvevők között diákok (5 %), nyugdíjasok (6 %), valamint GYES/GYED/CSED-en lévők is jelentős mértékben képviselték véleményüket.

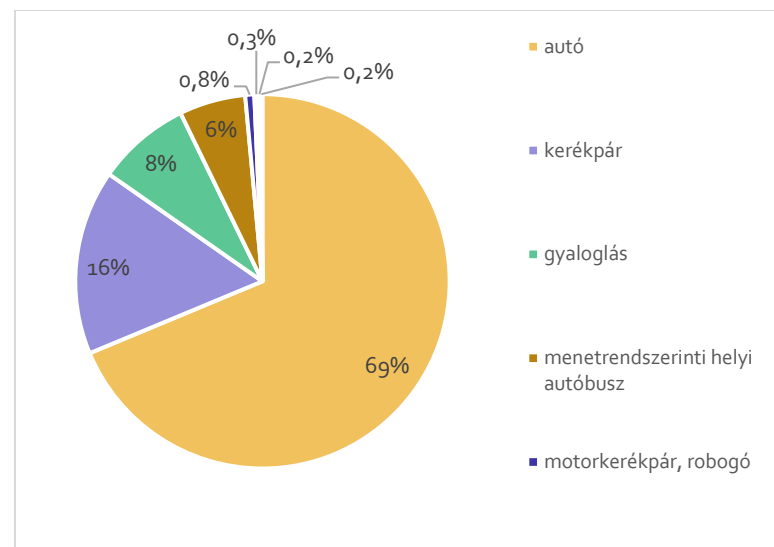


A válaszadók aktivitása (fő)

2. KÖZLEKEDÉSI MÓDVÁLASZTÁS ÉS AZ EGYES KÖZLEKEDÉSI MÓDOK, JELLEMZŐK LAKOSSÁGI MEGÍTÉLÉSE

ELSŐDLEGES KÖZLEKEDÉSI MÓD

Az elsődleges közlekedési mód szerint a **válaszadók 69 %-a autós közlekedőnek vallja magát.** Emellett **jelentős (16 %) a rendszeresen kerékpárral közlekedő** válaszadó is. A kitöltők között a többségében gyalogosan közlekedők 8 %-ot tesznek ki, de a helyi menetrendszerinti busszal közlekedők száma is említést érdemel (6 %).

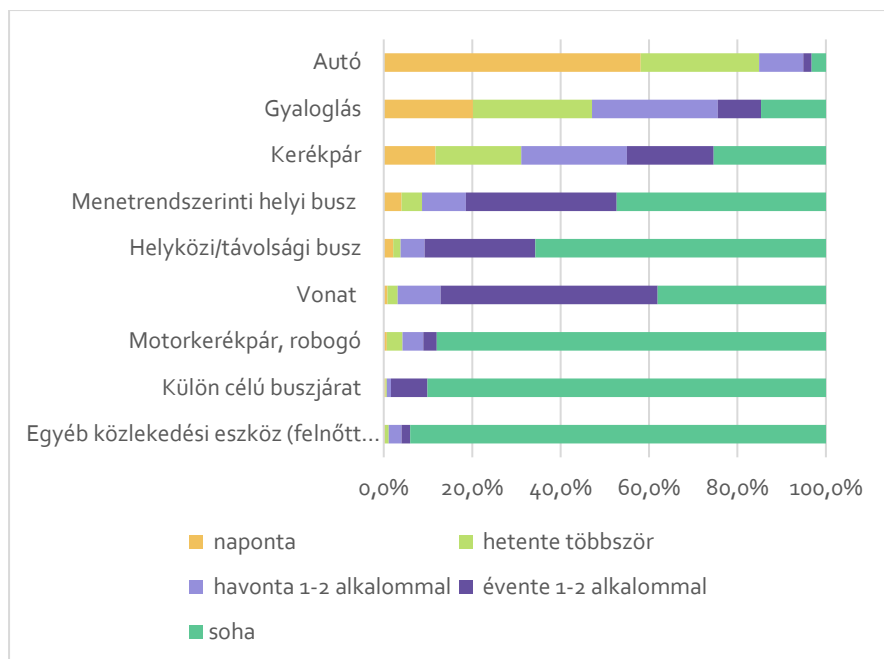


Elsődleges közlekedési mód (fő)

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK GYAKORISÁGA

Az adatok feldolgozása során az is megállapítható, hogy bár az emberek 69 %-a vallotta magát elsődlegesen autós közlekedőnek, ugyanakkor akik leginkább kerékpáros vagy gyalogos közlekedőnek tartották magukat, azok között is jelentős mértékben megjelenik a napi vagy heti rendszerességű autózás. Ha mindezt együttesen tekintjük, akkor az látható, hogy a válaszadók mintegy 85 %-a gyakori autó használó vagy autós utas.

A következő diagram az egyes közlekedési módok használati gyakoriságát mutatja.

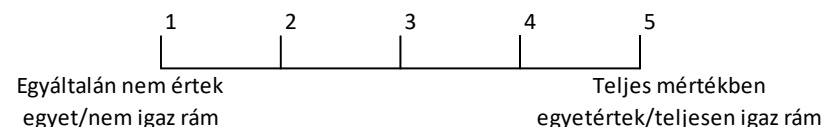


A különböző közlekedési módok használati gyakorisága

A KÉRDŐÍV KITÖLTÉSÉVEL ÉS ÉRTÉKELÉSÉVEL KAPCSOLATOS FŐBB TUDNIVALÓK

A kérdőívet kitöltőknek jellemezniük kellett a közlekedési szokásaikat, hogy milyen gyakran használják az adott közlekedési eszközöket és miért éppen azt részesítik előnyben, mennyire vannak megelégedve az egyes egyéni és közforgalmú közlekedést kiszolgáló infrastruktúrával, szolgáltatással.

Minden kérdéshez állítások tartoztak és a válaszadóknak egy 1-5-ig terjedő skálán be kellett jelölniük, hogy melyik kijelentéssel mennyire értenek egyet.



Nem egyetértő véleménynek tekintettük azokat a válaszokat, amelyeknél a kitöltő az 1-es vagy 2-es értéket jelölte meg. Egyetértő véleménynek tekintettük azon visszajelzéseket, amikor a kitöltő a 4-es vagy 5-ös értéket adta. Ugyanakkor azon válaszok esetében, amikor a kitöltő a 3-as értékre jelölt azt úgy tekintettük, hogy a kérdés megítélésében inkább semleges álláspontot képvisel, azaz részben egyetért, de részben nem azonosul az állítással, megállapítással, ennek okán valójában sem pozitív sem negatív irányban nem foglalt állást.

Az értékelés menete minden közlekedési módnál azonosan zajlott, a kapott válaszok alapján minden megállapításhoz egy átlagos érték lett rendelve, mely százalékosan jelenik meg, tehát a diagramok az egyes kijelentésekkel való átlagos egyetértést mutatják be.

Meg kell jegyeznünk, hogy a megfogalmazott értékelések, vélemények megítélésében nem szabad megfeledezni arról, hogy **a kérdések egy része a közlekedéssel kapcsolatos problémákra vonatkozott, valamint arról, hogy a közösségi aktivitás, a véleménynyilvánítás szándéka jellemzően erősebb a bajok és esetleg azok megoldásának témájában, mint a támogató és dicsérő megállapítások megosztásában.** Ebből kiindulva a kérdőívek által sugallt kép – különösen a szöveges észrevételeknél – **várhatóan kis mértékben negatívabb, mint a valóságos helyzet.** Ennek ellenére a kérdőív olyan tükröt tart a tervezők és a szakmai döntéshozók számára, melynek figyelembevételével módjuk lesz a következő időszak legtöbb hozadékkal bíró közlekedésfejlesztési intézkedéseit meghatározni, illetve megvalósítani.

A szöveges észrevételeket tartalmilag nem foglalmaztuk át, csak a szükséges és elégséges formai javításokat végeztük el rajtuk, hogy a dokumentumban megfelelően nyilvánosságra hozhatóvá válhassanak. A néhol megjelenő magyarázó kifejtések segíthetnek az értelmezésben.

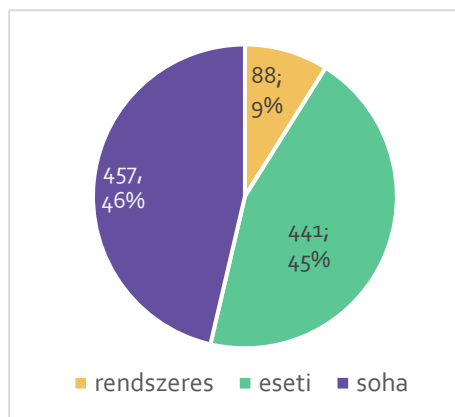
2.1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

HELYI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS



A városi közösségi közlekedést rendszeresen használók száma a mintában 100 fő (9 %). Közülük napi rendszerességgel 46 fő, hetente több alkalommal 54 fő veszi igénybe a helyi közlekedést. Az eseti használók – akik csak havonta 1-2 alkalommal (114 fő), vagy évente 1-2 alkalommal (392 fő) szállnak helyi járatra – 506-an szerepelnek a válaszadók között. A fennmaradó 545 fő kitöltő soha nem használja a helyi közlekedést.

A válaszadók mintegy fele (45 %) legalább alkalmyszerűen igénybe veszi a helyi buszjáratokat, de közel ugyanannyian vannak azok is, akik soha nem járnak helyi autóbuszsal. A rendszeresen helyi autóbuszsal közlekedők pedig csekély mértékben (9 %) jelennek meg a kitöltők között.

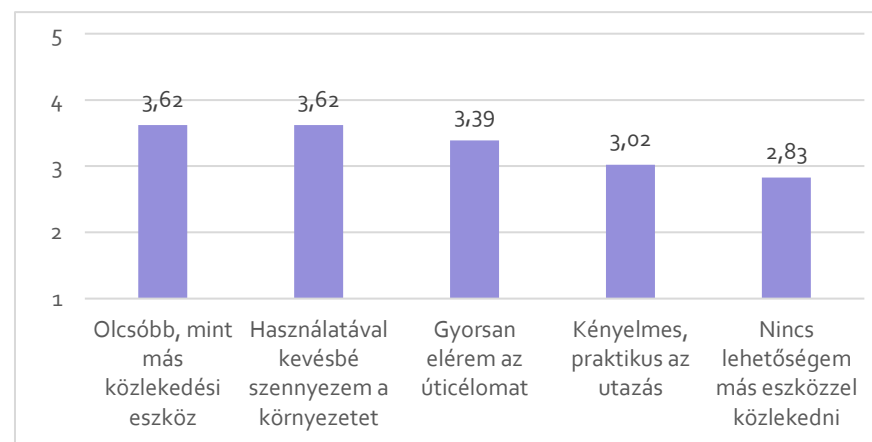


Helyi autóbuszt használók gyakorisága

A korábbi, elsődleges közlekedési módot vizsgáló diagrammal összevetve az is kiderül, hogy a rendszeres használók közül sem mindenki vallja magát elsődlegesen helyi autóbuszos közlekedőnek, ugyanis ők 6 %-ot tesznek ki.

A kérdőív következő részében az alábbi pozitív tényezőket értékeltettük a válaszadókkal – vagyis a 100 fő rendszeres használóval, akiknek rálátásuk van a viszonylagosan objektívebb minősítéshez –, amelyek motiválhatják a közösségi közlekedés igénybevételét.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN MENETRENDSZERINTI HELYI AUTÓBUSZSAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYEN?



Mi az oka annak, hogy rendszeresen menetrendszerinti HELYI autóbuszsal közlekedik Szombathelyen?

Elsősorban a helyi közösségi közlekedés mérsékelt tarifa megítélése és környezetbarát jellege motiválja a módváltást.

A helyi közlekedést a rendszeres használók többsége (55 %) olcsóbbnak tartja, mint más közlekedési módokat. Azok, akik semleges véleményt foglalmaztak meg, illetve akik nem értékelték egyet az állítással, egyaránt 22-22 %-át alkotják a válaszadóknak.

A rendszeresen helyi autóbuszsal közlekedők 48 %-ának megítélése szerint gyorsan eléri az úticélját helyi busszal Szombathelyen (a skálán 4-es és 5-ös értékelés). Ugyanakkor 23 % nem ért egyet a gyors úti cél

eléréssel (1-es és 2-es értékelés), lassúnak találja a helyi buszok közlekedését.

A negyedik helyre szorult a **kényelem** megítélése, amely kérdésben megoszlok a rendszeresen helyi busszal utazók véleménye. Sokan (36 %) adtak semleges választ a kényelem szempontra, és közel ugyanannyinak értettek egyet az állítással (33 %), mint ahányan nem (31 %).

A közösségi közlekedést használók közel felének (47 %) egyértelműen lenne lehetősége más közlekedési módot választani, így nincs rákényszerítve, hanem tudatos döntés alapján választja a buszt. 42 % ellenben azért buszozik, mert nincsen más választása.

Fontos, hogy a rendszeres közösségi közlekedők több, mint felénél (56 %) **a módváltást egyértelműen befolyásolja a környezetbarát jelleg.** 20 % szerint a helyi buszok választásával nem csökkentik a környezeti ártalmakat. Az állítást semlegesen megítélők aránya 24 %.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY NEM HASZNÁLJA RENDSZERESEN A HELYI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉST SZOMBATHELYEN?

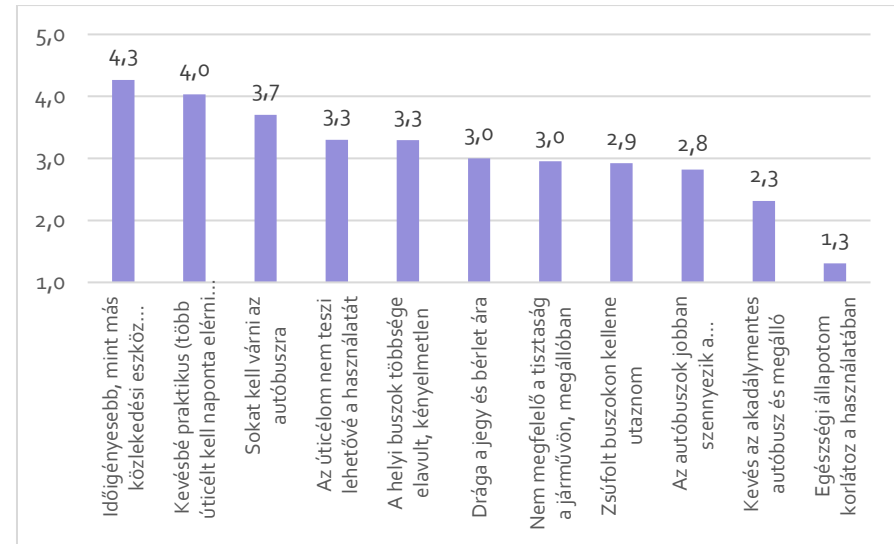
Az alábbiakban a helyi közösségi közlekedést nem rendszeresen használókat kérdeztük arról, hogy mi ennek az oka.

A következő diagram jól szemlélteti, hogy a válaszadók **a következő legjelentősebb problémákat** jelezték vissza a helyi autóbusz közlekedés igénybevételével kapcsolatosan:

A helyi autóbuszokat esetleg igénybe vevők **túlnyomó többsége (74 %) számára kevésbé praktikus a közösségi közlekedés, mivel több úticélt kell naponta elérni.** 15 %-ot nem ez a szempont tart vissza a használatától.

A válaszadók **80 %-a** szerint Szombathelyen **helyi busszal közlekedni időigényesebb**, mint más közlekedési eszközzel (61% teljes mértékben egyetértett az állítással). Csak 10 % volt, aki nem értett egyet, illetve további 10 % jelölt közepes értéket. Ezek az arányok azt mutatják, hogy a **helyi közlekedés lassúsága sokakat visszatart annak használatától.**

E három leginkább visszatartó ok a menetrenddel és a hálózattal kapcsolatos problémákra enged következtetni.



Mi az oka annak, hogy rendszeresen NEM menetrendszerinti HELYI autóbuszsal közlekedik Szombathelyen?

A helyi buszokat ritkán vagy egyáltalán nem igénybe vevők köre inkább egyetértett azzal is (3 feletti átlag), hogy az **úticélja miatt nem megfelelő** választás számára a helyi közlekedés, illetve, hogy a járművek többsége kényelmetlen, elavult, ami befolyásolja közlekedési szokását.

A válaszadók 41 %-a nem ért egyet azzal az állítással, hogy az autóbuszok jobban szennyeznek a környezetet, mint más eszközök. Ebben a ritkán buszozók véleménye hasonló, mint a rendszeres utasoké, akik közül sokan épp környezetvédelmi indokból használják a helyi közforgalmú közlekedést. Ugyanakkor a válaszadók körében nem mondható egyértelműnek, hogy a helyi busszal utazás környezetbarát megoldás lenne, mivel 32 % nem értett egyet az állítással, további 30 % pedig semlegesen ítélte meg azt.

Azok között, akik nem rendszeresen veszik igénybe a helyi buszjáratokat, a sorrend végén szerepel az akadálymentesség hiánya, valamint az egészségi állapot, mint a szolgáltatás igénybevételével szembeni korlátozó tényező.

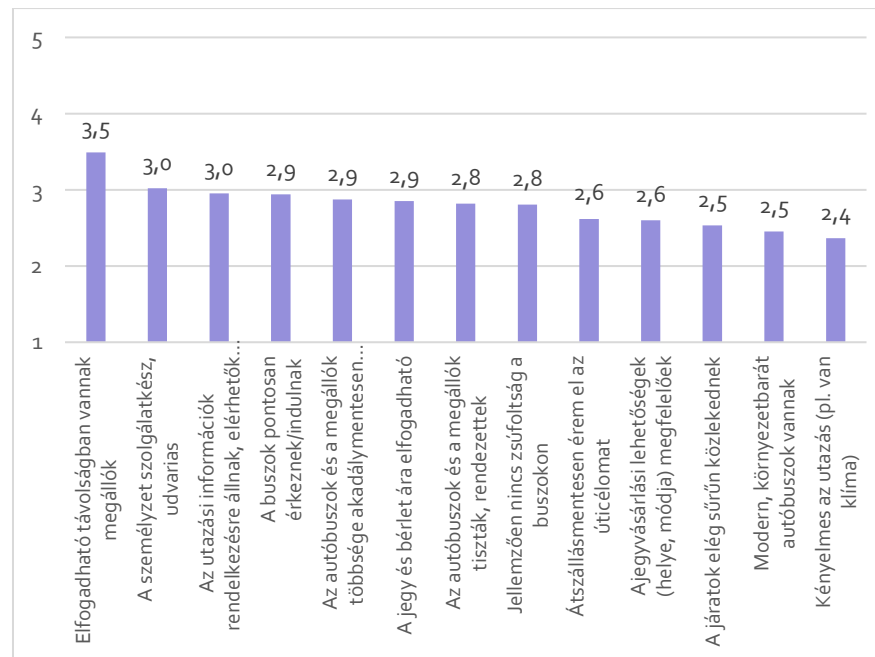
A MENETRENDSZERINTI HELYI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Az előzőekben a menetrend szerinti helyi autóbusz közlekedés jellemzőiről alkottak véleményt a válaszadók aszerint, hogy milyen mértékben veszik igénybe a helyi buszjáratokat (rendszeresen, vagy esetleg). A következő elemzésben az egyes jellemzőkre adott értékelések súlyozott átlagait vetettük össze annak érdekében, hogy a közösségi közlekedés fejlesztésének legfontosabb területeit meghatározhassuk.

A következő ábra alapján fontos megállapítani, hogy többségében **elégedetlenséget mutatnak a válaszok a helyi közforgalmú buszközlekedéssel kapcsolatban** (ugyanis az állítások minősítése – egy kivétellel - a középátlag 3-as értéke alatt van).

Leginkább – 75 %-ban – azzal a kijelentéssel értettek egyet a válaszadók, hogy „a megálló elfogadható távolságban vannak”, amely értékelése abszolút értékben nem magas, de megnyugtatóan jó a többi szolgáltatási szemponthoz képest. Azt, hogy az elégedetlenkedők mely városrészben laknak nem gyűjtöttük le, hiszen a lakhely önmagában nem azonosítja, hogy éppen azzal a hellyel a legelégedetlenebbek a kitöltők.

A járműállomány korszerűségének megítélése kedvezőtlen. A kérdőívet kitöltők közül közel négyszer annyian ítélték inkább korszerűtlennek a közösségi közlekedést biztosító jelenlegi helyi autóbusz parkot, mint korszerűnek. A megítélést vélhetően kedvezően befolyásolja, ha a helyi járműparkban nagyobb arányban lenne jelen korszerű, csendes, környezetbarát autóbusz (erre 2022-től nagy esély nyílik az új helyi közforgalmú szolgáltató belépése által).



A menetrendszerinti HELYI autóbusz közlekedés szempontjából mennyire ért egyet az alábbi állításokkal Szombathelyen kérdésre adott válaszok átlagértékei

A válaszadók többsége (58 %-a) szerint sokat kell várni az autóbuszra. A kérdést 26 % ítélte meg semlegesen, és csak 16 % volt inkább elégedett a követési időkkel. Amikor arra kérdeztük rá, hogy milyen mértékben értenek egyet azzal, hogy a járatok elég sűrűn közlekednek, az esetben a válaszolók 44 %-a inkább nem értett egyet az állítással, és hasonlóképpen a válaszolók 17 %-a volt jellemzően elégedett a járatok közlekedésének gyakoriságával. Ezek alapján a helyi járatok használói köre bővíthető lenne azáltal, ha egyes területeken a buszok sűrűbben közlekednének.

A pontosság kapcsán közel **ugyanannyian tartották a járatok érkezését és indulását pontosnak, mint ahányan pontatlannak** (28 és 29%).

A zsúfoltság kérdésében megoszló vélemények érkeztek. A rendszeres használók 33 %-a szerint (1+2) igen zsúfoltak a szombathelyi helyi buszok, 46 % szerint (3) igen is meg nem is, míg 21% azt erősítette meg, hogy

jellemzően nincs zsúfoltság a helyi közforgalmú járműveken. A nem rendszeresen helyi autóbusszal utazók 1/3-a szerint zsúfolt járatokon kellene utazni, ha a közösségi közlekedést választanák a városban.

Amikor viszont a kényelemre kérdeztünk rá (amely részben a zsúfoltsággal, részben a járművek korszerűségével – pl. klíma - is összefüggésben van), akkor a válaszadók közel 51 %-a tartja inkább kényelmetlennek a közösségi közlekedésben történő utazást, míg csak 10 %-uk tekinti elfogadhatónak.

A válaszadók 43 %-a jellemzően nem tud átszállásmentesen közösségi közlekedéssel közlekedni a városban. Ehhez képest csak közel fele számú válaszoló ítélte meg úgy, hogy utazását inkább átszállásmentesen szokta megtenni.

A különböző szempontokat összevető kérdés válaszai sorában **többen vannak** azok, akik inkább **nem tartják elfogadhatónak a jegy és bérlet árakat** (33 %), mint az inkább elégedettek (25 %). Középutas véleményt a válaszadók 41 %-a adott. A jegy és bérlet árakat tekintve megoszlik a közösségi közlekedést esetileg használók véleménye. A nem rendszeres helyi buszos utasok közül ugyanannyian vannak, akik inkább drágának tartják a helyi közlekedést, mint akik nem értenek ezzel egyet (35-35 %).

A jegyvásárlási lehetőségeket többen tartják nem megfelelőnek, mint ahányan elégedettek a jegyhez jutási megoldásokkal. Csupán a válaszolók ötöde tekinti inkább elfogadhatónak a jelenlegi jegyvásárlási lehetőségeket.

A válaszadók közül **többen vannak** (30 %), akik úgy látják, hogy a **helyi buszközlekedésben a személyzet szolgálatkész és udvarias**, mint azok (24 %), akik szerint lenne teendő a szolgáltatás ezen részét javítani.

Az autóbuszok és a megállók tisztasága, rendezettsége tekintetében igen sokan a középút szerint minősítették a helyzetet (42 %). Az elégedett és elégedetlenek közül kicsivel többen foglaltak negatívan állást a kérdésben.

Az utastájékoztató megítélése erősen közepes, megoszló. Közel annyian tartják megfelelőnek az utazási információk rendelkezésre állását, mint ahányan nem tartják jónak. Ez egyúttal azt is tükrözi, hogy az utastájékoztatói megoldások kapcsán lenne tennivaló.

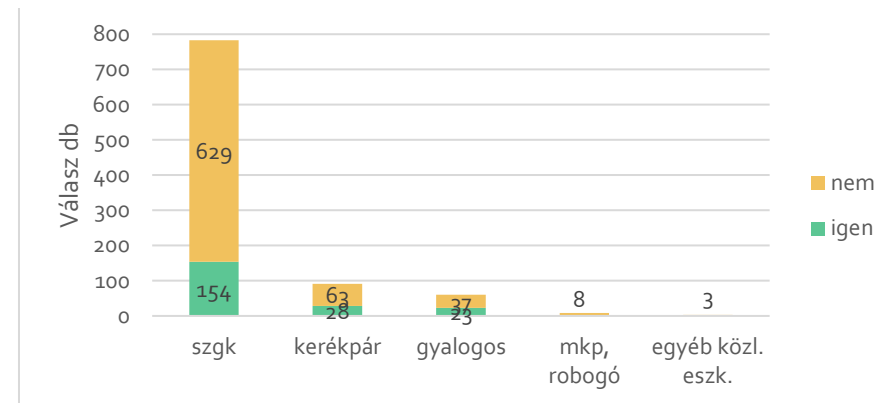
Az akadálymentesség kérdésében inkább többen vannak (1+2) azok, akik szerint a megálló többsége nem használható akadálymentesen, mint azok (4+5), akik szerint a megállók zöme akadálymentes.

A fentiek alapján a közösségi közlekedésben elsősorban a rossz megítélésű szempontok terén tervezett **fejlesztésekkel van mód** a helyi közösségi közlekedés **gépjármű használatával szembeni versenyképességen javítani**.

MILYEN FELTÉTELEK MELLETT VÁLASZTANÁ AZ AUTÓ HELYETT A HELYI MENETRENDSZERINTI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉST?

A fenti kérdésre 945-en válaszoltak, melyből **22 %** (205 fő) **váltana helyi buszközlekedésre**, míg a kérdezettek **78 %-a** (740-en) **semmilyen körülmények között sem közlekedne helyi autóbusszal**.

Az alábbi diagram a korábbiakban elsődleges közlekedési eszközök szerint mutatja ezen válaszok megoszlását.



Elképzeltetőnek tartja-e, hogy a jövőben autó helyett helyi menetrendszerinti autóbusszal közlekedésre vált?

Az ábrán jól látható, hogy **az autósok nagy része (80 %) nem kíván áttérni a közösségi közlekedésre**, ugyanakkor néhányan (a válaszadók 20 %-a) mind értékben (154 fő), mind kérdezetti **arányban megfelelő**

feltételek mellett hajlandók lennének közforgalmú helyi autóbuszszal közlekedni.

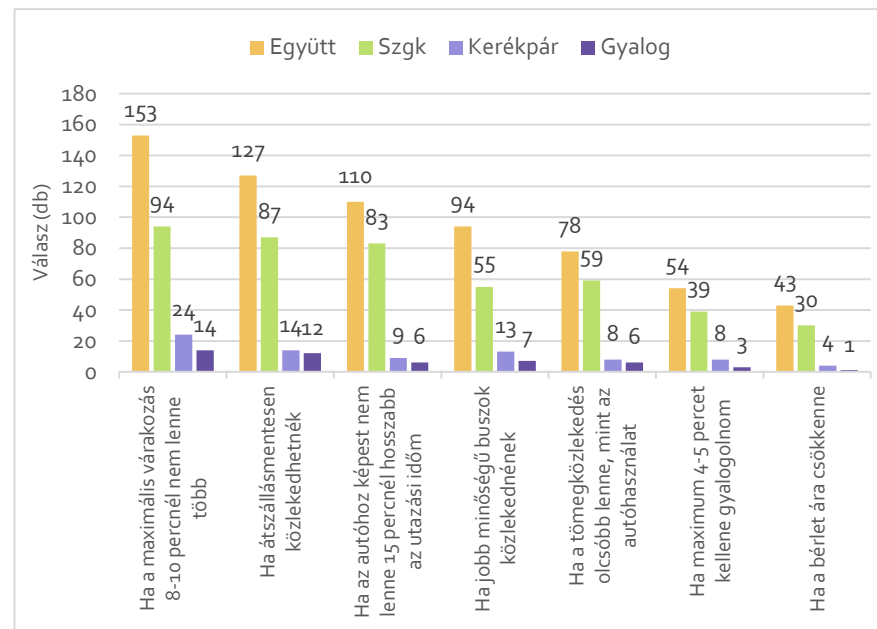
Az arányt tekintve fontos megemlíteni, hogy a **gyalogosok és a kerékpárosok mintegy harmada (38 % illetve 31 %) szívesen átválna közösségi közlekedésre.** Ez egyúttal azt is sugallhatja, hogy pl. a kerékpárosok esetében akár kombinált utazási módok is előtérbe kerülhetnek, pl. olyan módon, hogy utazásuk egy részét biciklivel teszik meg, míg egyes szakaszokon a helyi autóbuszt veszik igénybe. Ennek egyik feltétele ugyanakkor a közösségi közlekedési nagyobb átszállópontokon B+R kerékpártárolók rendelkezésre állása. Az is látható, hogy a motorkerékpárt vagy robogót, illetve az egyéb közlekedési eszközt (felnőtt roller, elektromos egykerekes, segway stb.) használó néhány válaszadó vélhetően semmilyen körülmények között nem váltana helyi autóbuszra.

A továbbiakban a megkérdezetteknek arra kellett válaszolniuk (maximum három feltétel megjelölésével), hogy milyen feltételek mellett választanák az autó helyett a helyi közösségi közlekedést. Ha az említések száma alapján megjelöljük a feltételeket, úgy a következő ábrán szereplő sorrendet kapjuk. A diagramon a narancssárga szín jelöli a válaszokat együttesen, de áttekintettük, hogy az elsődlegesen használt közlekedési eszköz szerinti válaszadások (Szgk. / Kerékpár / Gyalog) miként alakulnak. Azt látjuk, hogy a preferencia sorrend nagyjából ilyen bontás esetén is hasonlóan alakul.

Az eredmények gyakorlatilag összecsengenek az előzőekkel, vagyis:

A helyi közforgalmú autóbusz hálózattal szembeni legfontosabb elvárások, melyek további utasokat vonhatnak:

- Ha a maximális várakozás 8-10 percnél nem lenne több
- Ha átszállásmentesen közlekedhetnék
- Ha az autóhoz képest nem lenne 15 percnél hosszabb az utazási időm
- Ha jobb minőségű buszok közlekednének, illetve,
- Ha a közösségi közlekedés olcsóbb lenne, mint az autóhasználat.



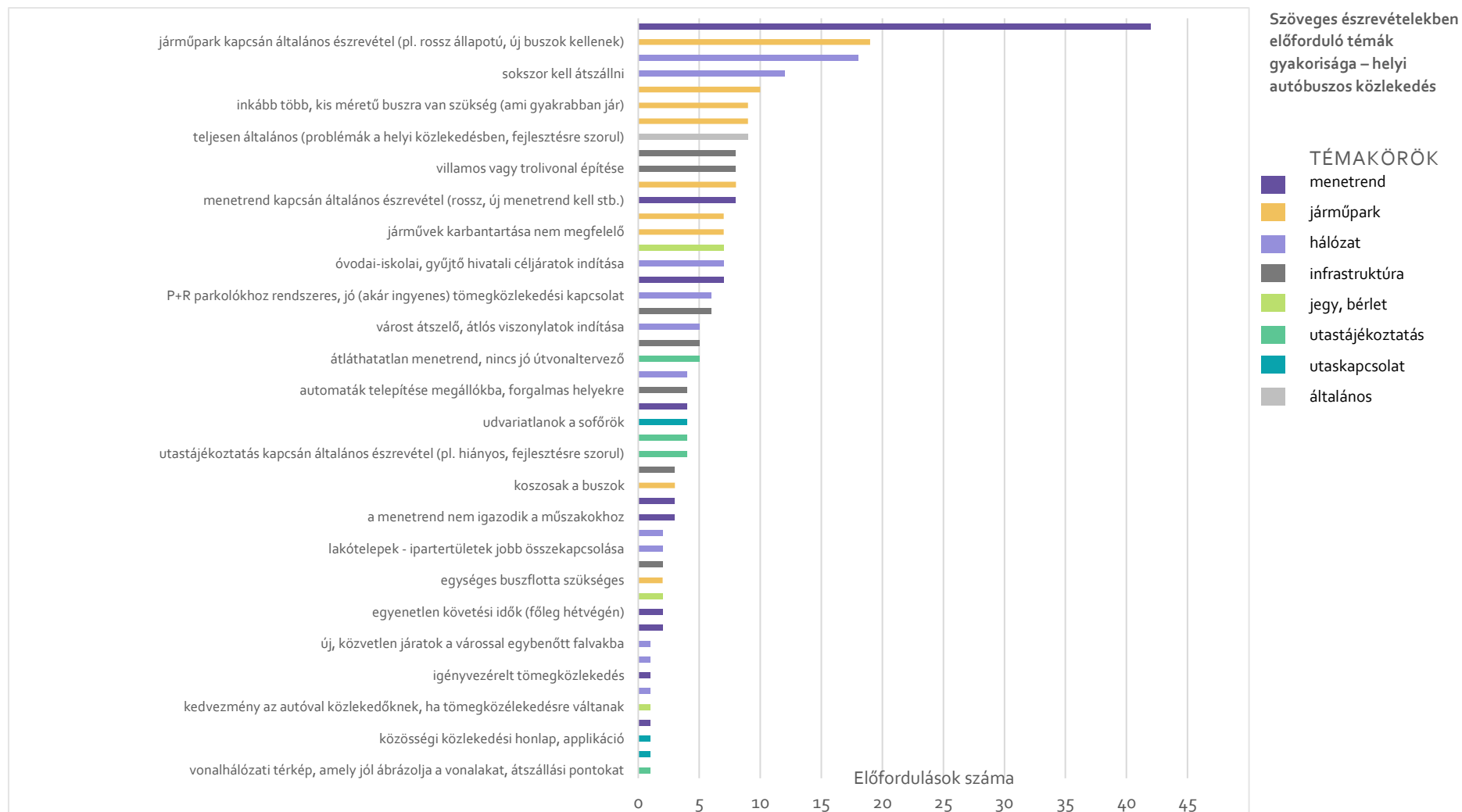
Milyen feltételek mellett választanák az autó helyett a helyi menetrendszerinti autóbuszszal közlekedést?

Mindebből az következik, hogy **jól szervezett hálózatra (követési idő, menetidő), jobb minőségű járművekre lenne szükség, megfelelő tarifakínálattal, emellett a városon belüli autóhasználat csökkentésével** (pl. belvárosi autómentes övezetek, az autóközlekedés bevonását előidéző ellenintézkedések révén) a helyi közösségi közlekedés részaránya növelhető, megítélése és használata javítható.

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A hozzászólások mintegy harmadában szerepelt helyi buszközlekedéssel kapcsolatos probléma, vagy valamilyen javaslat, melyekből összesen közel 300 db érkezett (egy kitöltő több felvetést is írt a helyi autóbusz közlekedés kapcsán).

A következő diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. A témaköröket külön színekkel is ellátuk.



Az ábra jól szemlélteti, hogy a hozzászólások között **kiemelkedő hangsúllyal jelenik meg a menetrenddel kapcsolatos probléma**, miszerint **a buszok nem közlekednek elég sűrűn**. Emiatt sokat kell várakozni a megállóknál, ami többeket visszatart a közösségi közlekedés használatától. Néhányan kiemelték, hogy **ez különösen igaz a hajnali és késő esti órákra** (amikor még ritkábban, vagy egyáltalán nem közlekednek a buszok). Továbbá hétvégén jóval csekélyebb a helyi közlekedés kínálata, pedig ekkor is lenne igény pl. több hivatásforgalmi járatra a több műszakban dolgozók részéről, vagy hétvégi éjszakai járatokra.

"A buszok ritkán járnak, főleg a város külső részein."

"Ha minimum fél órát kell várni egy buszra, akkor aki csak teheti, autóval fog járni."

"Csúcsidőben maximum 5-10 percnél többet kellene várni egy buszra (városon belül, kívül pedig 15-20 percnél többet), hogy megfontoljam, szeretnék-e tömegközlekedést használni. Éjszakai járatok nincsenek, hétvégén mindenképp autót kell használni a hazautazáshoz egy-egy "buli" után."

A második leggyakoribb témakör a **járműparkkal kapcsolatos**. A válaszadók egy része általános javaslatként fogalmazta meg, hogy a jelenlegi, nagyrészt rossz állapotú és korszerűtlen járművek helyett új buszok forgalomba állítása lenne szükséges.¹¹

A járműparkra vonatkozó konkrét kritikák között hangsúlyosan szerepel, hogy nem minden jármű alacsonypadlós és klimatizált, illetve öreg, zajos és környezetszennyező buszok is forgalomban vannak, melyek karbantartása nem a megfelelő színvonalon történik.

"A buszok elavultak, zajosak és koszosak"

"Az autóbuszok minősége sem tökéletes, hiszen rendszeresen közlekednek régi, elavult, magas padlós és légkondicionálatlan buszok"

Többen megelégednének akár kisebb befogadóképességű járművekkel is, ha cserébe azok sűrűbben közlekednének, (visszacsatolva ezzel a ritkán közlekedő járatok problémájához). A válaszadók közül néhányan elektromos buszok beszerzését javasolták, **egyesek pedig fontosnak tartják, hogy az új járművek egységes flottát képezzenek** (járműtípus, külső-belső megjelenés stb.).

A helyi hálózat kapcsán is számos észrevétel érkezett. **Jelentős hangsúllyal jelenik meg a hozzászólások között, hogy a jelenlegi útvonalakon hosszú eljutási idővel kell számolni**, mivel pl. az utasok sokszor csak kerülővel tudják elérni úticéljukat. A hálózati struktúrából fakadóan **sokszor kell átszállni**, néhol a szomszédos vagy egymáshoz közel eső városrészek között is hiányoznak a közvetlen eljutást kínáló járatok.

"Szívesen választanám az autóbuszos közlekedést, de: 1-1.5 órát kellene városon belül utaznom."

"A város egyes távoli részei csak többszörös átszállással érhetőek el, hosszas várakozási idővel."

"Olád és Kámon között nincs értelmes buszjárat. Kocsival 5-10 perc. Kerékpárral 15-25. Busszal 50-60 perc!"

A válaszadók a hálózat újragondolásával, pl. a várost átszelő járatok indításával **csökkentenék a szükséges átszállások számát**. Emellett többen javasolták a menetrendek összehangolásával kedvezőbb, kevesebb várakozással járó csatlakozások biztosítását.

A megfogalmazott hálózati hiányok között szerepel, hogy az újonnan beépült lakóterületek nem rendelkeznek tömegközlekedési kapcsolattal (ennek kiküszöbölésére felmerült az igényvezérelt tömegközlekedés gondolata).

¹¹ Itt szükséges megjegyezni, hogy a Mobilitási kérdőív 2021. tavaszán került felmérésre, amikor még a helyi buszközlekedést a VOLÁNBUSZ Zrt. látta el.



Többen javasolták olyan iskolai vagy hivatali céljارات indítását, melyek megkönnyítik a közlekedést a lakóterületek és a fontosabb oktatási intézmények, illetve munkahelyek között. (a későbbiekben a konkrét észrevételekre is kitérünk majd).

A munkahelyek elérhetőségét tekintve egyesek a lakótelepek és az iparterületek közötti kapcsolatokat sem tartják megfelelőnek. Ezeken a járatokon olyan menetrend bevezetése szükséges, mely kellően sűrű követést biztosít a jellemzően nagyobb forgalmú időszakokban, valamint pl. tanítási időszakon kívül is megfelelő kínálatot nyújt a munkába járók számára.

Az infrastruktúra fejlesztését igénylő hozzászólások között leggyakrabban a helyi és helyközi autóbuszok, valamint a vasút közötti kedvező átszállási kapcsolat megteremtése szerepelt. A válaszadók erre találták alkalmasnak az intermodális csomópont megvalósítását, mely egyben a jelenleg korszerűsítésre szoruló Éhen Gyula téri autóbusz-végállomás rekonstrukcióját is jelentené.

"Integrálni kellene a tömegközlekedést: a távolsági buszpályaudvart is a vasútállomáshoz költöztetni, és onnan - részben a távolsági járatok felhasználásával - megoldani a helyi tömegközlekedést is."

Ennél nagyobb léptékű infrastrukturális beruházásként egyesek városon belüli kötőtpályás fejlesztéseket – villamos vagy trolibusz vonalak létesítését javasolták.

A hozzászólók közül többen felvetették, hogy **számos megállóban nincsenek fedett utasvárók**, helyenként pedig a megállók megközelítése is nehézségekbe ütközik, a járda, peron kiépítettsége hiányos.

"Nincs buszmegálló az utcánkban, az út szélén kell várni a buszt - esőben elég kellemetlen."

A jegyváltás könnyítésére legalább a főbb közlekedési csomópontokban és a nagyobb forgalmú megállóknál szükséges lenne jegykiadó automaták telepítésére.

A módváltást és ezáltal a városon belüli gépjárműhasználat csökkentését segítené, ha a város külső területein kedvező (rendszeres és gyors városba jutást biztosító) tömegközlekedési kapcsolattal rendelkező P+R parkolók létesülnének.

A járművek zavartalan közlekedését segítő, többek szerint **megfontolandó lenne autóbusz forgalmi sávok kijelölése.**

"Az autóbusz ugyanúgy áll a dugóban, mint a személyautó, ezért nem alternatíva"

"Nincsenek buszsávok, amelyek előnyt biztosítanak a tömegközlekedésnek az autókkal szemben így nem gyorsabb= nem éri meg"

A jegyek és bérletek, az utastájékoztató és utaskapcsolat témakörében kisebb arányban érkeztek észrevételek. A válaszadók egy része túl drágának tartja a jegyek és bérletek árát. Többen illeték kritikával a nehezen áttekinthető menetrendet, a megállóhelyi digitális utastájékoztató kijelzők hiányát, illetve néhányan a járművezetők magatartását kifogásolták.

Egy-két hozzászóló hiányolta az online felületek által kínált lehetőségek kiaknázását a közösségi közlekedésben (mobiltelefonos jegyvásárlás, útvonaltervező alkalmazás, helyi közlekedési honlap), ami azt mutatja, hogy elsőként ennél jelentősebb problémák megoldása szükséges a helyi közlekedés vonzóvá tételéhez.

Végül fontos megemlíteni, hogy **a válaszadók kimagasló arányban tettek észrevételt a városi úthálózat burkolatának leromlott állapotára** (ez a diagramon nem került feltüntetésre, mivel túlságosan elnyomta volna a többi észrevételt). Az utak állapota az autóbuszos közösségi közlekedésre is hatással van, hiszen az egyenetlen útfelület amellet, hogy csökkenti az utazási komfortot, az autóbuszok meghibásodását, gyorsabb ütemű amortizációját idézi elő.

A felsorolt problémák orvoslása több hozzászóló szerint kulcsfontosságú annak érdekében, hogy a helyi közforgalmú közlekedés kívánatos alternatívává váljon azok számára, akik jelenleg autóval közlekednek. Ezáltal csökkenthetők lennének a túlzott gépjárműhasználat miatt a várost terhelő mindennapos torlódások és az ebből fakadó káros hatások (pl. környezetszennyezés, idővesztés).

"Szerintem a városi buszok nem azokon az útvonalakon járnak és nem abban az időben amikor jelentősen tudnák csökkenteni az autókba kényszerülő városlakók számát! Sokat lehetne változtatni, hogy logikusabb legyen a járatok útvonala. Jó lenne, ha az átszállások alkalmával nem kellene hosszú időnek eltelnie várakozással."

"Teljesen újra kéne gondolni a közlekedést és megteremteni annak lehetőségét, hogy minél többen a tömegközlekedést válasszák ezáltal csökkenne az autó mennyiség és dugó. Vonzóvá és elérhetővé kéne tenni a tömegközlekedést."

KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

A helyi közösségi közlekedésre vonatkozóan több, mint félszáz konkrét, a helyszínt vagy a járatot is beazonosító észrevétel érkezett. Egy-egy észrevétel a közösségi közlekedés több jellemzőjét is érintette.

A vélemények és javaslatok jelentősebb része a hálózatra és a menetrendre vonatkozott. Kisebb részük az infrastruktúrát, illetve egyéb, a közösségi közlekedést érintő területet érintett. Az észrevételeket az alábbiakban mutatjuk be.

A hálózatot ért konkrét visszajelzések jellemzően a hálózat rövidegét, hosszadalmas vonalvezetését és az átszállások kényszerűségét teszik szóvá, illetve tesznek javaslatot a megoldásukra. A hálózat rövidegére, hiányára, illetve a bővítésére vonatkozó észrevételek:

- Olad platónál a tömegközlekedés a domb alatt véget ér.
- Oladnál a buszjárat meghosszabbítása Dombtető, Wimmer út irányába Márton Áron utcán át.
- 6H, 5H, 9H busz járatok végállomása ne érjen véget a Puskás Tivadar úton, 25 éve még elfogadható volt, de most már jobban kiépült az ipartelep, szükséges lenne, hogy a körforgalomig közlekedjenek.
- 30Y busz járat meghosszabbítása a Béke térig, vagy a Farkas Károly utca végéig, annak felújítása után.
- Farkas K. utca vége, vagy a Kertész TSZ helyén létesült új lakópark bekötése nem megfelelő.
- Helyi járatos buszok végállomásainak kihelyezése a várossal egybenőtt falvakba. Pl. Gencsapáti, Sé, Táplánszentkereszt.
- Közvetlen járat Bogát – Olad – Sé – Torony és Gencsapáti irányába.

Ez utóbbi két észrevétel a helyközi közlekedést érinti, de egyben jelzi, hogy az nem tudja kielégíteni teljeskörűen az igényeket, ezért merülhet fel a helyi közösségi közlekedés kiterjesztése a várossal szoros szimbiózisban élő környéki településekre.

Érdemes megemlíteni, hogy **kötőtpályás fejlesztések** is megjelentek a konkrét javaslatok között, melyek a vasúti pályák kiépítése miatt jelentős infrastruktúra fejlesztést is jelentenének egyben:

- Újra lehetne Szombathelyen villamos, mely a Vasútállomás – Széll Kálmán utca – Király utca – Március 15. tér – Sugár út – Derkovits-lakótelep – Oladi lakótelep – akár Séig, vagy Toronyig is mehetne.
- Szombathely-Felsőőr HÉV/villamos jellegű vasúti kapcsolat helyreállítása városon belüli kapcsolattal (megállóhelyekkel).

A nem megfelelő hálózati vonalvezetést több észrevétel is kifogásolta:

- Joskar Ola és Olad városrészek között nincs közvetlen összeköttetés.
- A 8-as busz útvonalát racionalizálni kellene: a Zanati úti aluljáró után a Szövő – Kötő – Puskás Tivadar utcákra kellene járatni az Éhen Gyula-lakótelepiek érdekében és visszafelé is.
- Egy trolis jellegű körjárat az északi részen Olad – Kámon – Herény – 11-es Huszár út – Vasútállomás útvonalon.
- Az autóbusz járatok csúcsidőben rövidebb útvonalon és menetidővel való közlekedtetése pl.: Gyöngyöshermán és Bogár területéről.
- Kelet-nyugati tömegközlekedési folyosó nincs. pl. Olad, vagy Derkovits lakótelepről a Minerva lakótelep, (Metro, Szombathely Center, Aldi, Lidl) csak a városközponton keresztül, nagy kerülővel érhető el.
- A 35-ös ne legyen körjárat – Kámonból Oladba miért kell átutazni az egész városon?

Az utazás közbeni átszállás negatív körülményként jelenik meg a vélemények között. Ez tekinthető hálózati kérdésnek is, de ha az átszállások jelentős várakozással járnak együtt, akkor már menetrendi problémával szembesülünk:

- *Farkas Károly utcából nem lehet átszállás nélkül eljutni az ipartelepre.*
- *A déli városrész autóbusszal nagyon nehezen megközelíthető, nagyon rossz a menetrend. pl. a Tesco, Family Center nemcsak bevásárlás, hanem munkavégzés miatt csak átszállással megoldott. Be kell menni a belvárosig és a 8-as buszra átszállni.*
- *Erdei iskolából csak átszállással közelíthető meg a kórház környéke busszal, lefelé nincs is megálló, körjáratban kell menni, ami időigényes.*
- *Kámon elkerülő útra helyi buszjáratral nehezen lehet bejutni, a belvárosba kizárólag átszállással csak a Szent Imre herceg útja felől lehet bejutni.*
- *Jelenleg egy körjárat van a városban: 2A és 2C jelzéssel, ezeknek kiemelt szerepük lenne a sugár irányú járatokról és azokra történő átszállás tekintetében. Ez csak sűrű követéssel, összehangolt menetrenddel lenne ideális, hogy a várakozási idő minimális legyen. Pl. Herény és Kámon irányából érkező 1C autóbusról a körjáratra átszállva eljutás a Csónakázó-tóhoz, Plázához.*

Néhány észrevétel új megállók használatát, kialakítását szorgalmazza:

- *Nádasdy utcában a Hefe M. Építő- és Faipari Szki mellett, valamint a Szövő utca elején a felhagyott buszöblöt újra használni kellene.*
- *A 30y busz megállóhelyébe betervezni a Minerva lakóparkot.*

A menetrendre vonatkozó észrevételek jellemzően a járatok ritkaságát, illetve az üzemidő rövidségét kifogásolják. Figyelmet érdemel az utasforgalom változásához igazodni akaró időszakos járatok elfogadottsága (iskolai szünet, műszak kezdet és vég).

- *Joska-Ola lakótelepen az iskolai szünetekben kevés busz jár.*
- *Stromfeld lakótelepről nem közlekedik busz műszakkezdekor (Zanati útra).*
- *Szentkirályon nem megfelelő a busz közlekedés, alig megy busz.*
- *Bogáton délelőtt vagy este akár 45 percet is várni kell, ha a belvárosból egy külső városrészbe szeretnék eljutni.*
- *Sűrűbb járatokra lenne szükség (főként a Szombathely 5-ös busz esetében).*

Az infrastruktúrára vonatkozó konkrét észrevételek jellemzően a megállók kiépítettségét, biztonságos járdával való elérhetőségét hiányolják, illetve jegyárusító automaták kihelyezését szorgalmazzák, de a közúti infrastruktúra hiányosságai is megjelennek.

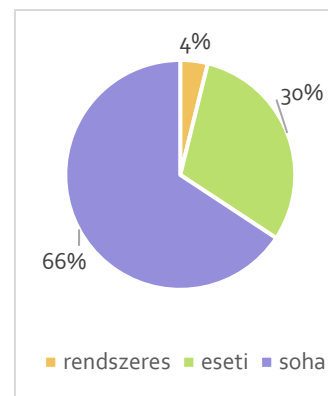
- *Buszmegállók: nem kiépítettek (Isd. 22-es buszjárat Kárpáti K. u. végén) egyik oldalon sem. És odajutni sem lehet, mert nincs járda!*
- *Aranypatak lakópark buszmegállójához eljutni szinte életveszélyes, mert nincs kialakítva járda! Az árok és az úttest között kell elérni a buszmegállóhoz.*
- *Parkerdő lakóparkban még egy buszmegállót javaslok: Falunagy u.*
- *Több helyi jegyárusító automata helyezzenek el a főbb csomópontokon (Thököly út, Órásház, piac, Oladi lakótelep és esetleg a Tesco környéke).*

A közlekedéssel kapcsolatos problémák horizontális és vertikális kiterjedését jelzi, hogy Szentkirály-Bogát városrésze vonatkozóan **„globális fejlesztési terv”** készítését javasolja egy válaszoló.

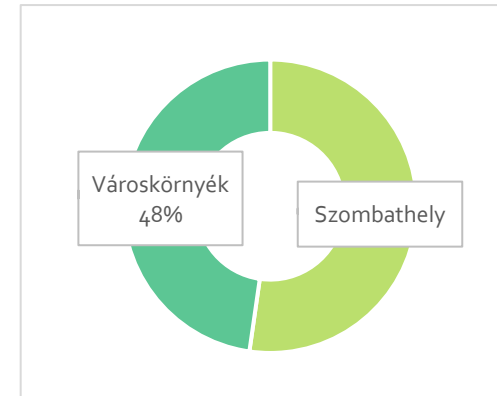


HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS

Az 1.151 főből 748-an soha, 346-an esetenként, 44 fő rendszeresen – naponta/hetente többször – utazik helyközi autóbusszokkal.



Helyközi autóbusz használatának gyakorisága

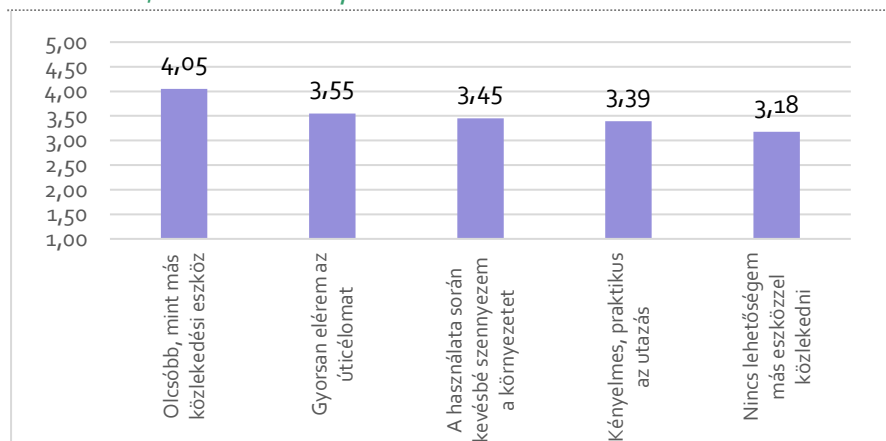


Rendszeres távolsági autóbusszt használók lakhely szerinti megoszlása

A rendszeres felhasználók 44 fővel kicsi, de heterogén csoportot alkotnak, amely a következőkben nyilvánul meg:

- 23 fő Szombathelyen, 21 fő a városkörnyéken él.
- **86 %-uk rendelkezik legalább egy autóval, mégis a helyközi/távolsági buszt részesítik előnyben.**
- 44 főből 25-en munkavállalók, 16 fő középiskolai tanuló, 2-en egyetemi hallgatók és 1 fő nyugdíjas.
- 20 db nő és 24 db férfi használja rendszeresen a helyközi autóbust.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSSzal KÖZLEKEDIK A VÁROSBA/A VÁROSBÓL, ILLETVE SZOMBATHELYEN?



Rendszeresen helyközi autóbusszal közlekedők indokai

A válaszadók leginkább az **olcsósága** miatt használják rendszeresen a helyközi/távolsági autóbusszal közlekedést, 73 %-uk ért egyet ezzel a megállapítással. A további megállapítások esetében a 3 fölötti átlag azt mutatja, hogy ezekkel is inkább egyetértettek a kitöltők.

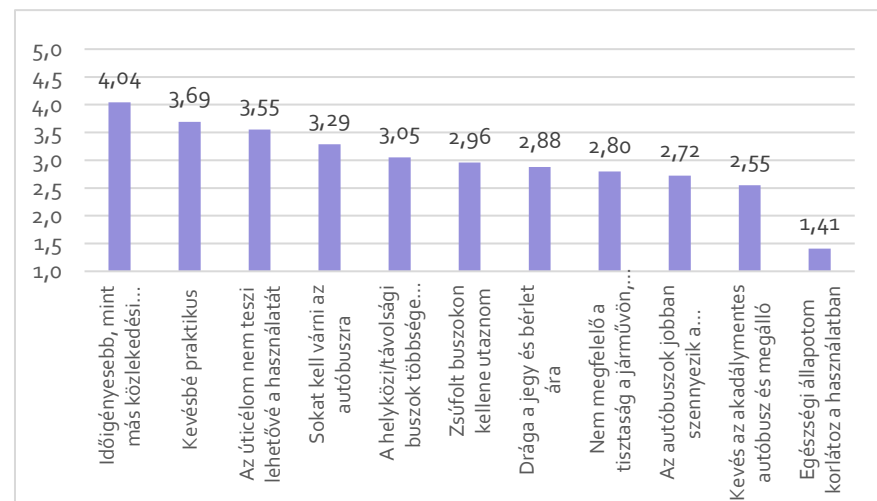
Viszont például a „Gyorsan elérem az úticélot” megállapítás esetében a rendszeres használók 59 %-a egyetért a megállapítással, ugyanakkor negyedük elutasítja és pont, hogy lassúnak találja a helyközi közlekedést.

Fontos, hogy a rendszeres közösségi közlekedők (44 fő) majdnem felénél **a módváltást egyértelműen befolyásolja a környezetbarát jelleg.** A rendszeres utasok negyedénél a helyközi/távolsági buszok választásával nem csökkentik a környezeti károkat.

A „Kényelmes praktikus az utazás” esetében a mérleg nyelve ennél az állításnál is az egyetértők felé billen, azonban magas arányban van a középutat választók száma is, előbbi a kitöltők több, mint felét, utóbbi pedig 27 %-át teszi ki.

A válaszadók **fele** azt mondja, hogy módváltását jelentősen befolyásolja, hogy **nincsen lehetősége más közlekedési eszközzel utazni.** Azonban sokan vannak azok is (41 %), akiknek van más lehetősége, de mégis a helyközi autóbusszal közlekedést választják.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSSzal KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE A VÁROSBAN?



Rendszeresen NEM helyközi/távolsági autóbusszal közlekedők indokai

A válaszadók leginkább azért nem választják a helyközi autóbust, mert „időigényesebb, mint más közlekedési eszköz”.

A következő 3 állítással is többnyire egyetértettek a kitöltők:

- **Kevésbé praktikus**
Az eseti használók, illetve azok, akik soha nem használnak távolsági autóbust fele teljes bizonyossággal úgy véli, hogy számára nem praktikus ez a közlekedési eszköz.
- **Az úticélmom nem teszi lehetővé a használatát**
A válaszadók több, mint felének úticélja nem teszi lehetővé a távolsági autóbust használatát.
- **Sokat kell várni az autóbust**
A kérdést 35% ítélte meg semleges, és csak 22% volt inkább elégedett a követési idővel.

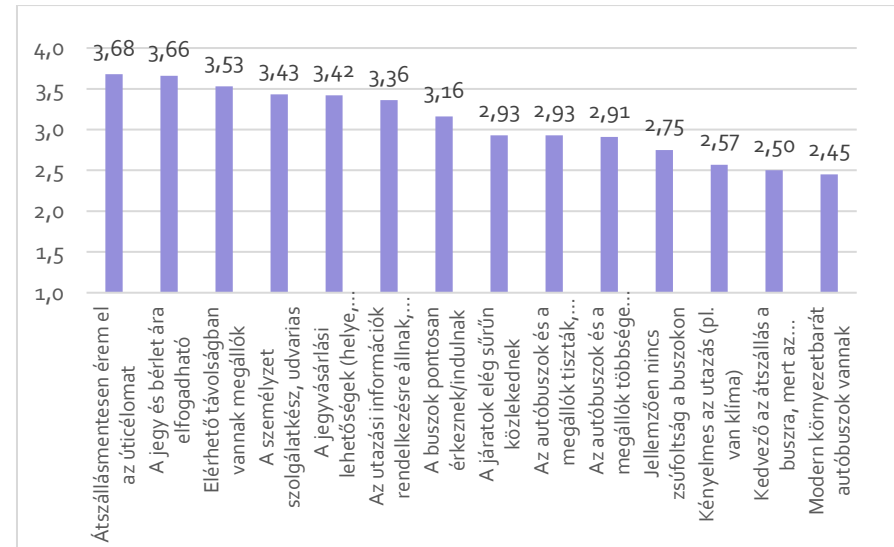
A járművek elavultságának, kényelmetlenségének megítélése vegyes képet mutat. Valamivel többen vannak, akik inkább egyetértenek az állítással (32 %), mint azok, akik nem (29 %). A válaszadók 39 %-a semleges választ adott.

A zsúfoltság kérdésében is megoszló vélemények érkeztek. Ugyanannyian vannak (31 %), akik szerint ez nem okoz problémát, mint akik szerint zsúfolt járatokon kellene utazni, ha a távolsági autóbust választanák. A válaszadók 38 %-a jelölt semleges, 3-as pontszámot a kérdésben.

Az akadálymentesség hiánya a válaszadók szerint nem igazán jelent komoly problémát a helyközi autóbustok használatában. Ezt 42 % egyértelműen visszaigazolta, szintén 42 % nem tartja kevésnek az akadálymentes megállók és járművek számát. 16 %-ot tesznek ki azok, akik szerint több akadálymentes járműre és megállóhelyre lenne szükség.

A HELYKÖZI/TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL Mennyire ért egyet az alábbi állításokkal szombathelyen?

Kíváncsiak voltunk, hogy összességében a helyközi/távolsági autóbust közlekedési módhoz kapcsolódó infrastruktúra, utastájékoztató, jármű felszereltség stb. általános megítélésére is, minden válaszadótól.



Infrastruktúra helyzete a helyközi/távolsági autóbust használók szemszögéből

A válaszadók 66 %-a gondolja, hogy **átszállásmentesen eléri az úticélját.**

Többen vannak azok, akik inkább **elfogadhatónak tartják a jegy és bérlet árakat** (55 %), mint az inkább elégedetlenek (18 %).

A kitöltők több mint fele gondolja úgy, hogy a megállók elérhető távolságban vannak, de magas az aránya (30 %) azoknak is, akik szerint a megállók messze vannak.

A következő 3 állítás se nem jó se nem rossz megítélést kapott, azaz nem volt egyértelmű az értékelés:

- **A járatok elég sűrűn közlekednek**
Ebben a témában a válaszadók megítélése nem egyértelmű, mert ugyanannyian vannak azok, akik egyetértenek, mint akik nem értenek egyet az állítással.
- **Az autóbustok és a megállók tiszták, rendezettek**
A válaszadók azonos arányban tartották inkább tisztának, illetve rendezettnek a helyközi/távolsági autóbustokat és megállókat, mint nem.

- Az autóbuszok és a megállók többsége akadálymentesen használható**

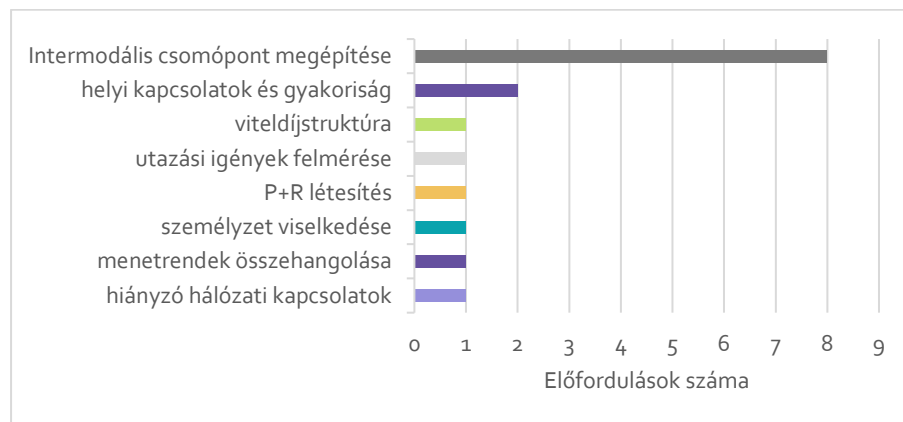
Akadálymentesség szempontjából nem született egyértelmű döntés, ugyanannyian vannak azok, akik szerint akadálymentesek az autóbuszok és megállók, mint azok, akik elégedetlenek ezzel kapcsolatosan.

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

Helyközi/ távolsági autóbusz közlekedés témában 16 db saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett.

KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között.



Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága – helyközi autóbusz közlekedés

TÉMAKÖRÖK

- | | |
|--|--|
| menetrend | parkolás |
| hálózat | utaskapcsolat |
| infrastruktúra | általános |
| jegy, bérlet | |

A témakört illetően a javaslatok többsége (8 db) az infrastruktúra fejlesztésére vonatkozott.

Néhányan az egyébként már előkészítés alatt álló Intermodális csomópont (IMCS) szükségességét jelezték.

„IMCS létrehozása szükséges hosszútávon gondolkodva.”

„Távolsági busz-vonat átszállás (Ady tér-Vasútállomás) távolsága - megoldás a tervezett buszpályaudvar megépítése!!!”

Többen nehezményezték a helyi és helyközi hálózatok közötti kapcsolatot és a menetrendek összhangját, azaz annak hiányát.

„A helyközi autóbuszokat kéne optimalizálni, hogy lehetőség nyíljon, ha esetleg átszállással kell eljutnom valahova és a jobb lenne, ha tanítási szünetekben többször jönne busz.”

„Helyi és helyközi közlekedés kapcsolatának javítása (átszállási lehetőség).”

„A vidékről bejáró emberek érdekében a helyközi járatok menetrendjét igazítani kellene az ipartelepre közlekedő járatokéhoz és biztosítani kell az átszállás lehetőségét a város több pontján pl.: Ady-tér, Vasútállomás, Órásház, Piac megállóhelyeken!”

Érkezett javaslat a viteldíjstruktúra átgondolására is.

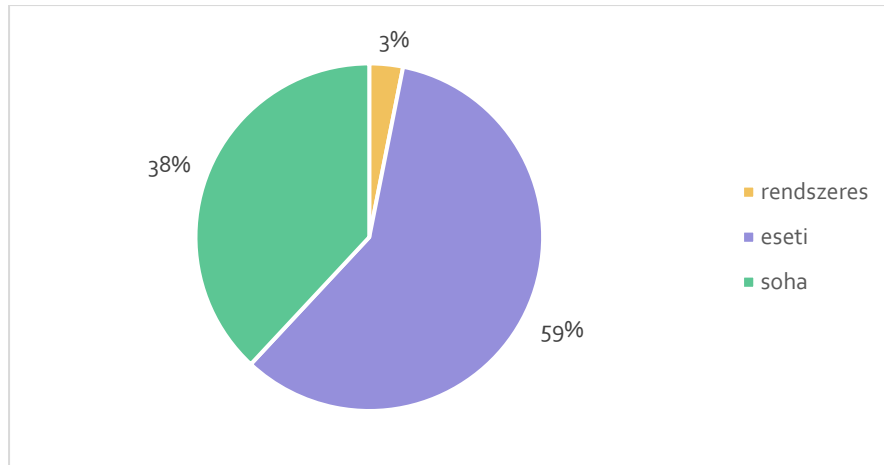
„Az önkormányzatnak bővíteni kellene a helyi tarifával igénybevehető helyközi járatok körét. Ezzel a helyi közlekedés finanszírozási háttere javulhatna. Érintett irányok: Zanat, Gyöngyöshermán, Zeli Major/Aranypatak lakópark, Herény.”

Egyesek a személyzet viselkedése kapcsán fogalmaztak meg éles kritikát.

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

A kérdőívet kitöltő 1.151 fő közül mindössze 36 fő használja rendszeresen ezt a közlekedési módot. További 677 fő esetenként és 438-an soha nem utaznak vonattal.





Vonat használatának gyakorisága

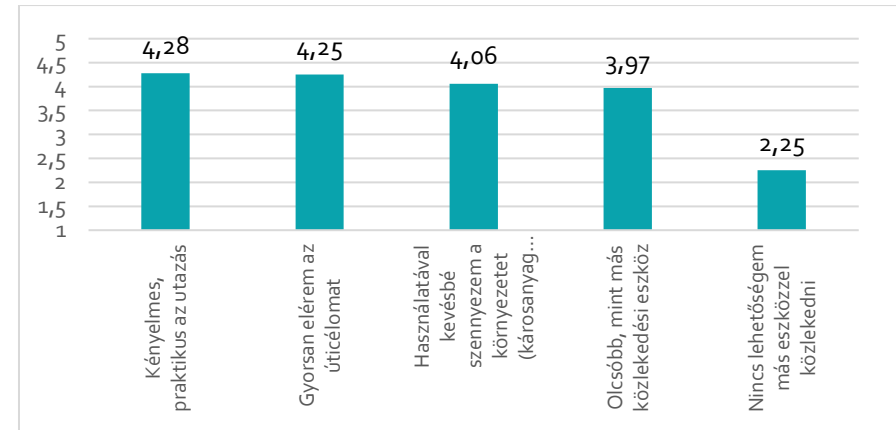
A naponta vagy hetente többször vonattal utazók 78 %-a Szombathelyen él.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN VONATTAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE VAGY A VÁROSON BELÜL?

A 36 fő rendszeres felhasználó véleménye alapján a vonattal való közlekedés indokainak megoszlását a következő diagram mutatja be.

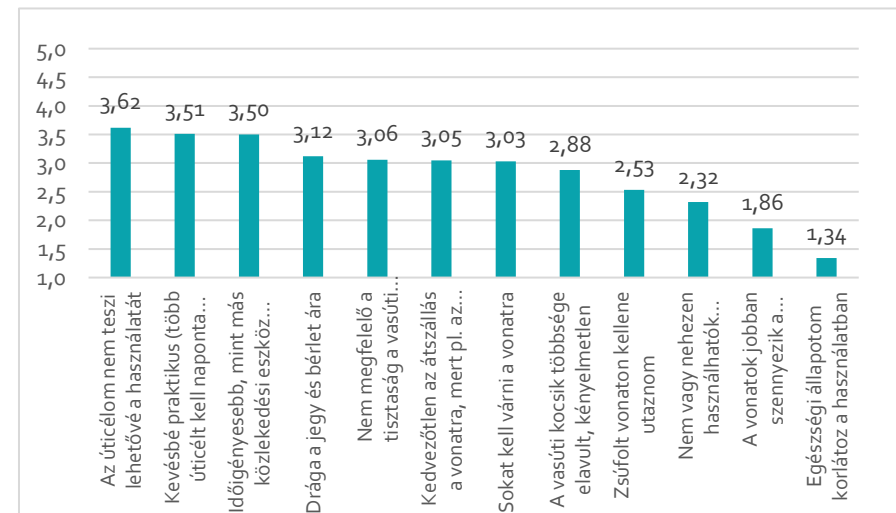
Elsősorban a vasúti közlekedés kényelme, praktikussága és a gyorsasága motiválja a módváltást. Továbbá a válaszadók magas arányban egyetértettek azzal az állítással is, hogy a vonat használata környezetkímélőbb és olcsóbb, mint más közlekedési eszköz.

Azzal a szemponttal, hogy „**nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni**” összességében inkább nem értenek egyet a rendszeres vasúti közlekedést használók.



Rendszeresen vonattal közlekedők indokai

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM VONATTAL KÖZLEKEDIK SZOMBATHELYRE/SZOMBATHELYRŐL, ILLETVE A VÁROSON BELÜL?



Rendszeresen NEM vonattal közlekedők módváltási indokai

A kérdőívben résztvevők közül azok, akik évente párszor vagy soha nem választják a vasutat, mint közlekedési módot, három fő indokkal értettek egyet.

Sorrendben ezek a következők:

- **Úticélom nem teszi lehetővé a használatát**
A válaszadók több, mint fele azért nem választja a vasúti közlekedést, mert úticélja nem teszi lehetővé a használatát. 2 és 3 értékelést adott a válaszadók ¼ -e, akik szerint nem ez a módváltásuk oka.
- **Kevésbé praktikus**
Az eseti használók közül, illetve azok közül, akik soha nem választják a vasúti közlekedést többen teljes bizonyossággal úgy vélik, hogy számukra nem praktikus ez a közlekedési eszköz. A válaszadók több, mint negyede, úgy gondolja, hogy a módváltását nem befolyásolja a közlekedési mód praktikussága.
- **Időigényesebb, mint más közlekedési eszköz**
Többségben vannak (54 %) azok, akik úgy vélik, hogy a vonattal való utazás időigényesebb, mint más közlekedési eszközzel.

A válaszadók közül ugyanannyian vannak azok, akik a középutat választották, mint akik szerint drága a jegy és bérlet ára.

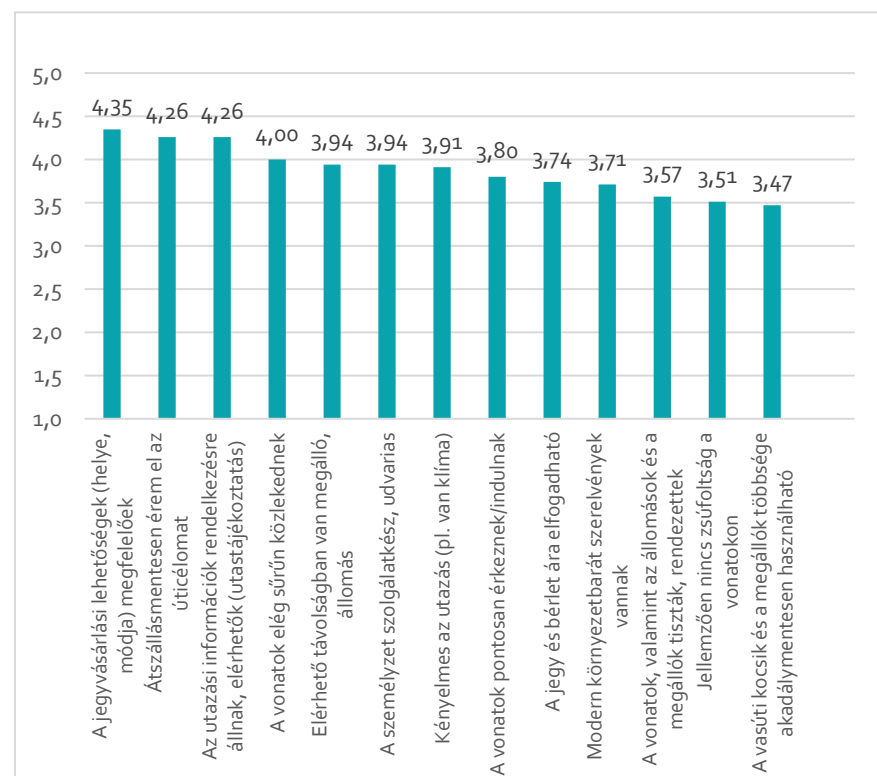
A vasúti kocsik, megállók és állomások tisztaságának tekintetében megoszlának a vélemények.

Többen úgy gondolják, hogy **kedvezőtlen átszállni másik közlekedési eszközről vonatra, mert nem megfelelő a parkolók/kerékpártárolók mennyisége**. A válaszadók negyede a középutas válasz mellett döntött.

A válaszok alapján mindenképpen szükség van további P+R és B+R parkolók kiépítésére/fejlesztésére.

Szintén megoszló válaszok születtek a vasúti kocsik elavultsága, kényelmetlensége kapcsán. Mindhárom „csoport” a válaszadók 1/3-át tartalmazza.

A VASÚTI KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL?



Vasúti infrastruktúra helyzete a vonattal közlekedők szempontjából

A diagramból szemléletesen kitűnik, hogy átlagosan is **kifejezetten jó a megítélése a Szombathelyen és környékén közlekedő vonatoknak, szolgáltatásnak**, hiszen minden állítással egyetértenek a válaszadók (3,5-nél magasabb érték).

A válaszadók ¾-e elégedett a vonatok közlekedésének sűrűségével, negyedük pedig se nem elégedett, se nem elégedetlen. A válaszadók 2/3-a gondolja úgy, hogy a vonatok pontosan érkeznek, illetve indulnak.

Az „elérhető távolságban van megálló, állomás” megállapítással 66 % egyetértett (26 fő), a válaszadók 31 %-a választotta a középútas lehetőséget (11 fő), negatívumot pedig 1 valaki jelölt.

A válaszadók közül többen vannak (70 %), akik úgy látják, hogy a vasúti közlekedésben a személyzet szolgálatkész és udvarias, mint azok (9 %), akik szerint lenne teendő a szolgáltatás ezen részét javítani.

A vonatok, megállók és az állomások tisztasága, rendezettsége tekintetében inkább kedvező a jelenlegi helyzet megítélése.

A válaszadók között többen vannak azok, akik inkább elfogadhatónak tartják a jegy és bérlet árakat.

Illetve, a jegyvásárlási lehetőségekkel is a válaszadók több, mint 4/5-e elégedett.

A vonatok korszerűségének megítélése kedvező. A kérdőívet kitöltők közül közel négyszer annyian ítélték inkább modernnek a vasúti közlekedést biztosító szerelvényeket, mint korszerűtlennek.

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

Vasúti közlekedés témában 18 saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett.



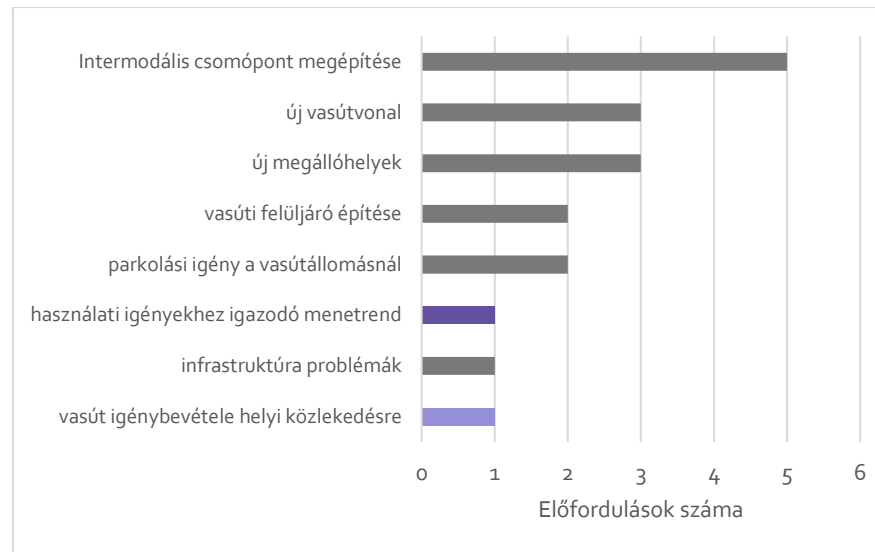
ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. A témaköröket színekkel is elkülönítettük.

A témaköröket illetően a javaslatok túlnyomó többsége 16 db az infrastruktúra fejlesztésére vonatkozott.

Ezen belül legtöbben (5 db) az – egyébként már megvalósulás alatt álló – Intermodális csomópont (IMCS) megvalósulását szorgalmazták.

„Távolsági busz-vonat átszállás (Ady tér-Vasútállomás) távolsága - megoldás a tervezett buszpályaudvar megépítése !!!”



Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága – vasúti közlekedés

TÉMAKÖRÖK

- menetrend
- hálózat
- infrastruktúra

Többen javasolták új vasútvonal megvalósítását, akár Tram-Train szerűen is.

„Szombathely-Oberwart vasútvonal megvalósítása úgy, hogy Sé, Torony vagy a nyomvonal alapján a lehető legtöbb település kapjon megállót így az ott élők is könnyen beutazhatnak a városba és onnan busszal az úticéljukhoz juthatnak.”
„Villamos/Tram-Train (Kőszeg) lehetőségének, fenntarthatóságának vizsgálata.”

Néhányan új vasúti megállók javaslatával éltek.

„Elővárosi vasúti megállóhelyek létrehozásával (Ipari út - Schaeffler, Csaba utcai felüljáró) biztosítható lenne több ipari létesítmény elérhetősége, valamint az eljutási idők is jelentősen csökkennének. Az új megállóhelyeket érdemes lenne a helyi autóbusz-közlekedési hálózatba becsatolni.”

„Amúgy lehet lenne igény egy vasúti megállóhelyre a LUK mögött”
 „Nincs vasúti megállóhely a nagy multicegek és lakótelepek közelében- ez óriási hiányosság szerintem.”

Szintén vasúthoz kapcsolódó infrastruktúrának tekinthetők a javasolt hiányzó vasúti felüljárók.

„Kellene legalább plusz egy vasúti átjáró a Zanati út/Szent Márton utca tehermentesítésére.”

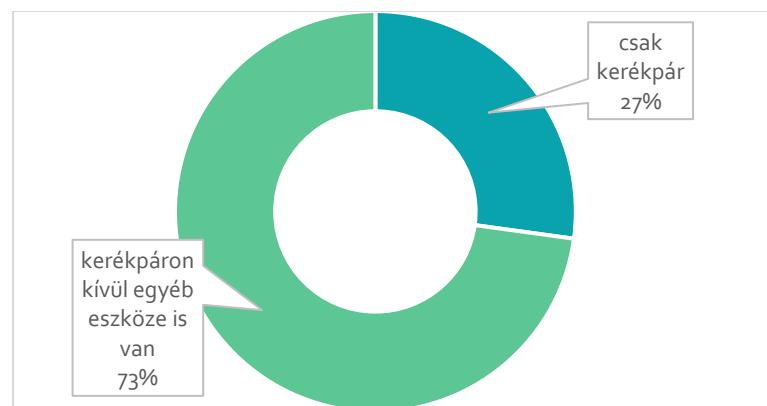
„Kevés a híd a Perinten, ahol van ott is a kereszteződés nagyon lassítja az átutást. Ugyanezek érvényesek a vasút keresztezésére is. Szóval több átjáró kellene mindkettő választóvonal felett.”

2.2 NEM MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS



A kérdőív kitöltésében résztvevő **1.151 fő** közül **184 fő** a **kerékpárt tartja elsődleges közlekedési eszközének**. Közülük 50-en vannak azok, akik csak kerékpárral rendelkeznek a háztartásukban, tehát összesen 134 fő választja a kerékpárt úgy, hogy autó és/vagy motor is elérhető lenne számára.

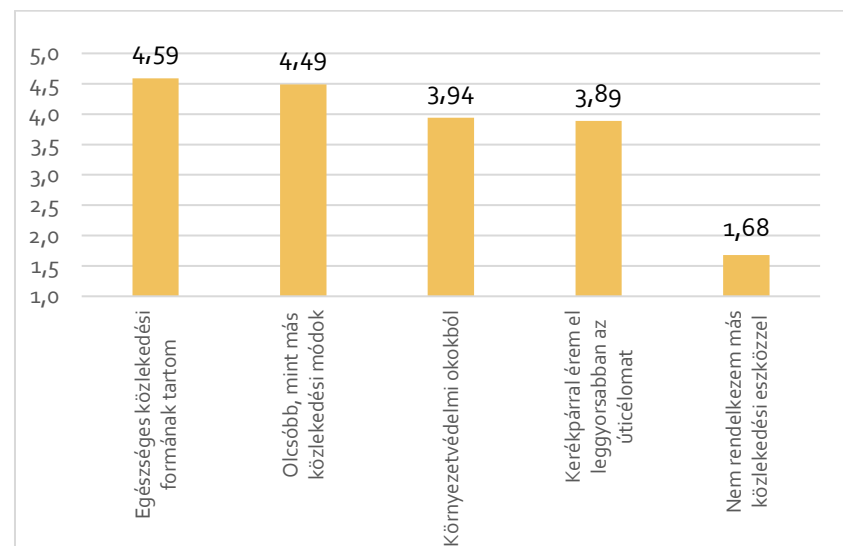


Rendszeresen kerékpárt használók közlekedési eszközei

Ahogy egy korábbi ábra már bemutatta, **Szombathelyen a kerékpározás a második legrendszeresebben használt közlekedési mód** (358 fő tartja magát elsődlegesen kerékpáros közlekedőnek), ezt csak az autós közlekedés előzi meg.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN HASZNÁL KERÉKPÁRT/ELEKTROMOS KERÉKPÁRT?

Az alábbi diagram jól szemlélteti, hogy mely állításokkal értettek egyet a rendszeresen kerékpározók.



Rendszeresen kerékpárral közlekedők indokai

A rendszeresen kerékpárt használók módválasztásának két fő indoka az, hogy **egészséges közlekedési formának tartják** és **olcsóbb**, mint más közlekedési eszköz.

A rendszeresen kerékpárt használók **többsége** (majdnem ¾-e) **teljesen egyetért** azzal, hogy ezt a közlekedési módot egészségesnek tartja,

továbbá **22 %** nyilatkozik úgy, hogy kifejezetten egészséges mivolta miatt választja ezt az eszközt.

A fenti két indokon kívül a **környezetvédelem** és a **gyorsaság** is meghatározó szempont a rendszeresen kerékpározók körében (3 feletti átlag, azaz inkább egyetértettek ezekkel az állításokkal). A rendszeres kerékpárt használók több, mint 2/3-nál a módváltást jelentősen befolyásolja a **környezetbarát** jelleg.

Gyorsasága miatt összesen a rendszeres felhasználók 67 % választja ezt a közlekedési módot.

Egyértelmű többségben vannak (74 %) a rendszeres kerékpárt használók közül azok, akik rendelkeznek más közlekedési eszközzel mégis a kerékpárt választják rendszeres használatra.

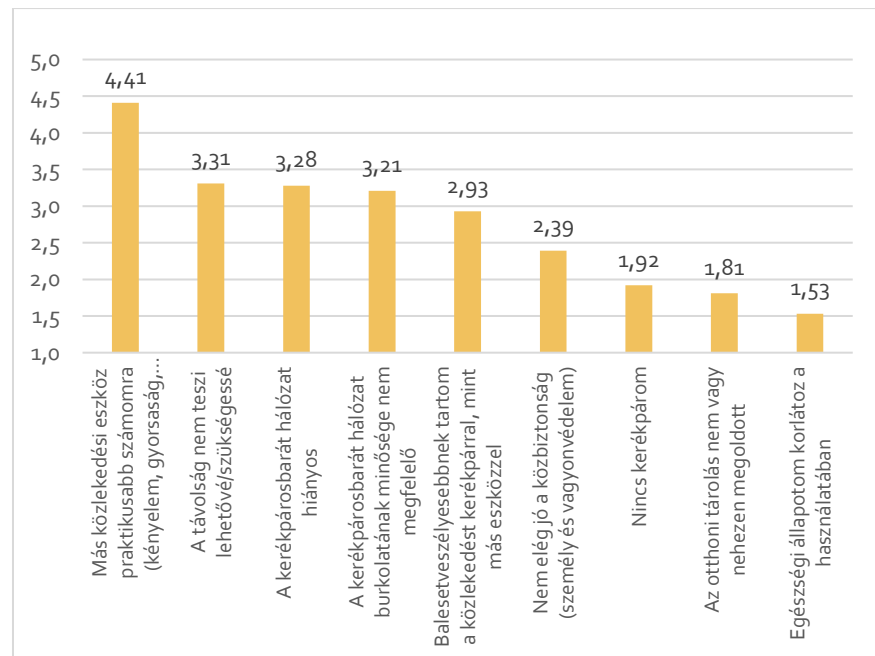
MI AZ OKA ANNAK, HOGY NEM HASZNÁL RENDSZERESEN KERÉKPÁRT/ELEKTROMOS KERÉKPÁRT SZOMBATHELYEN?

Hasonlóan az előző közlekedési formákhoz, ezt a kérdést azoknak tettük fel, akik soha, illetve csak esetenként használnak kerékpárt, ez a válaszadók 69 %-a, amely a válaszadók közül 794 főt jelent.

A következő diagram szemlélteti, hogy azok, akik nem rendszeres kerékpár használók **a következő legjelentősebb problémákat** jelezték vissza a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban:

A válaszadók **leginkább azzal értettek egyet**, hogy **más közlekedési eszköz praktikusabb a számukra**. A nem rendszeresen kerékpározók közül a praktikusság a legfőbb indok, hogy nem ezt a közlekedési módot választják. Praktikus közlekedés alatt többek között a gyorsaságot, kényelmet, szállítás lehetőségét és az időjárás viszonyokhoz való alkalmazkodást kell figyelembe venni.

A nem rendszeresen biciklizők csaknem fele (49 %) értett egyet azzal, hogy **a távolság nem teszi lehetővé/szükségessé a kerékpár választását**. Ezen válaszadók valószínűleg túl messze vagy túl közel laknak úticéljaikhoz, így vagy az autózást/motorozást vagy a gyaloglást választják közlekedési módnak.



Rendszeresen NEM kerékpárral közlekedők indokai

A kerékpárosbarát úthálózat láthatóan fontos eleme a módváltásnak, a válaszadók **43 %-a ért egyet azzal, hogy a kerékpáros hálózat hiányos a városban**.

A burkolat minőségéről hasonló vélemény született, mint magáról a hálózatról. Többségben vannak azok, akik szerint nem megfelelő **a burkolat minősége, ami számukra visszatartó erő a bicikli használatában**, ők a válaszadók 40 %-át teszik ki.

Az otthoni tárolás kevésbé befolyásolja a módváltást, összesen a válaszadók 3/4-e szerint nem jelent problémát a közlekedési eszköz elhelyezése.

A legkevésbé befolyásoló tényező az, hogy **egészségi állapotuk** korlátozza a nem rendszeres használókat a kerékpár használatában, összesen 667 fő, a válaszadók 84%-a nem ért egyet ezzel az állítással.

A KERÉKPÁRRAL/ELEKTROMOS KERÉKPÁRRAL KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

Nagyon fontos, hogy megismerjük Szombathely közösségének álláspontját az infrastruktúrával kapcsolatban. A következő elemzésben az egyes jellemzőkre adott értékelések súlyozott átlagait vetettük össze annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztésének legfontosabb területeit meghatározhassuk.

Alapvetően **kerékpározás szempontjából elégedetlenséget mutatnak** a válaszok, mivel átlagosan 2,5-3 pontot adtak minden állításnak.

A válaszadók leginkább a **jelzések** (jelzőtáblák, burkolati jelek) által **nyújtott információkkal elégedettek**. Összevetve a motorkerékpár/robogót és az autót használók jelzésekről alkotott véleményével azt láthatjuk, hogy kerékpáros szempontból is fejlesztésre szorulnak ezek az információszolgáltatások.

Többségben vannak azok, akik 3 pontot adva úgy vélik se nem rossz, se nem jó a közvilágítás kerékpáros közlekedés szempontjából. Ha figyelembe vesszük a többi szavazatot, akkor látható, hogy a válaszadók **össességében inkább nem tartják megfelelőnek a közvilágítást**.

A kerékpárosbarát úthálózat megfelelő mennyisége alatt a kerékpárutak, kerékpársávok, kisforgalmú-, forgalomcsillapított utcák optimális meglétét értjük. A kerékpárosbarát úthálózat minősége a burkolat állapotától, sávszélességtől függ. **A válaszadók többsége szerint a kerékpárosbarát úthálózat mennyisége és minősége nem megfelelő.**

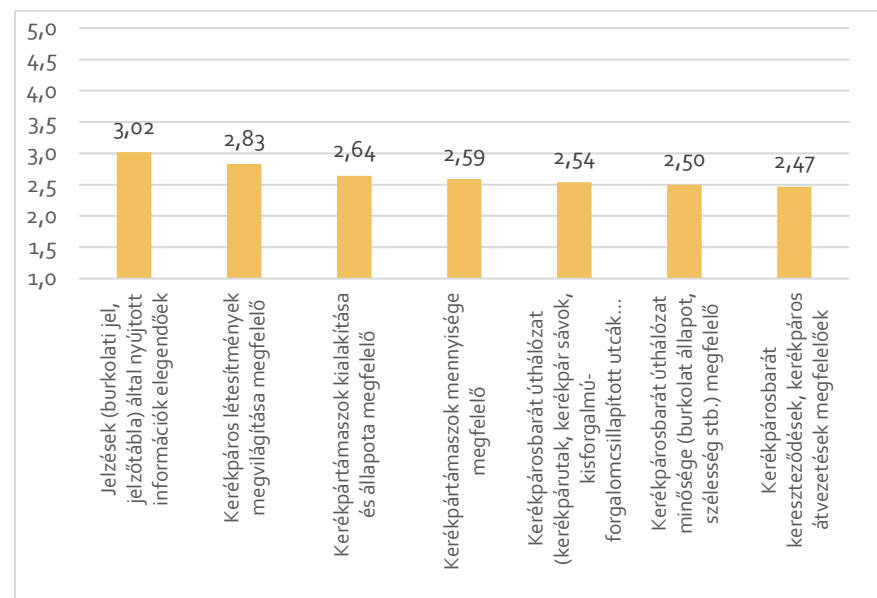
A kerékpárosbarát úthálózat megfelelő mennyisége alatt a következő elemek optimális meglétét értjük:

- Kerékpárutak
- Kerékpársávok
- Kisforgalmú-, forgalomcsillapított utcák

A nem rendszeresen kerékpárral közlekedők majdnem fele szerint a kerékpárosbarát úthálózat hiánya és rossz minősége javításra szorul.

A kerékpárosbarát úthálózat fejlesztése és javítása lenne a fő motiváció arra, hogy a személygépkocsit használók akár esetenként is a kerékpáros közlekedést válasszák az autó helyett.

A válaszadók közel fele szerint a kerékpártámaszok kialakítása, állapota és mennyisége sem megfelelő. Azonban közel ugyanennyien (40 %) közeputas választ adtak erre a kérdésre.



Infrastruktúra helyzete kerékpáros közlekedők szemszögéből

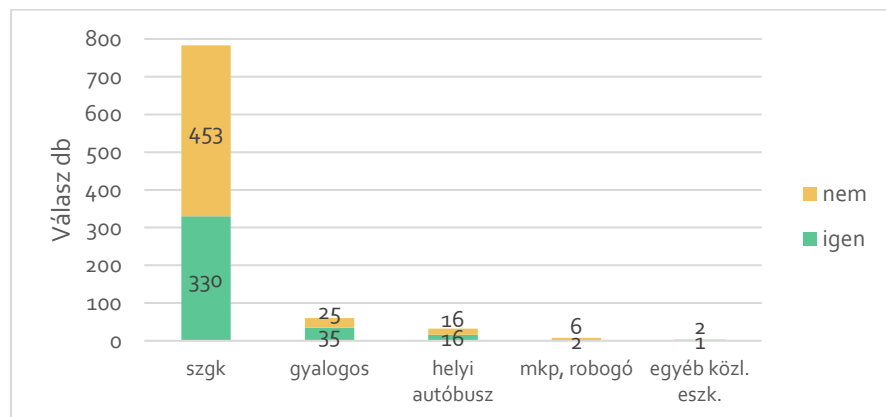
A válaszokból egyértelműen megerősítést nyert az is, hogy fejlesztésre van szükség a kerékpárosbarát kereszteződések szempontjából. A válaszadók fele szerint nem megfelelőek a kerékpárosbarát átvezetések.

Többségben vannak azok (44 %), akik 3 pontot adva úgy vélik se nem rossz, se nem jó a közvilágítás a kerékpáros közlekedés szempontjából. Ha figyelembe vesszük a többi szavazatot akkor azt látjuk, hogy 33 % nem elégedett, míg 23 % elégedett a kerékpáros létesítmények megvilágításával, így **összességében inkább nem értenek egyet az állítással.**

MILYEN FELTÉTELEK MELLETT VÁLASZTANÁ AZ AUTÓ HELYETT A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉST?

A fenti kérdésre 886-an válaszoltak, melyből 43 % váltana kerékpáros közlekedésre, míg **a kérdezettek 57 %-a semmilyen körülmények között sem közlekedne kerékpárral.**

Az alábbi diagram a korábbiakban elsődleges közlekedési eszközök szerint mutatja a válaszok megoszlását.

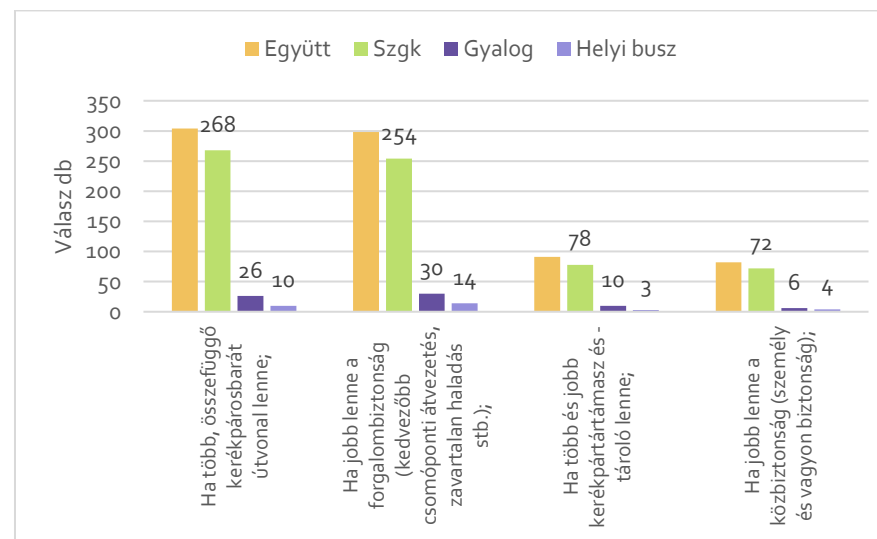


Elképzelhetőnek tartja-e, hogy a jövőben autó helyett kerékpáros közlekedésre vált?

Az ábrán jól látható, hogy **az autósok valamivel több, mint fele (58 %) nem kíván áttérni a kerékpáros közlekedésre**, ugyanakkor sokan (a válaszadók 42 %-a) mind értékben (330 fő), mind kérdezetti arányban **megfelelő feltételek mellett hajlandók lennének kerékpározni, azaz a kerékpározás feltételeinek javításával érezhető mértékben csökkenne az autóval közlekedők száma.**

A továbbiakban a megkérdezetteknek arra kellett válaszolniuk (maximum három feltétel megjelölésével), hogy milyen feltételek mellett választanák az autó helyett a kerékpáros közlekedést. Ha az említések száma alapján megjelöljük a feltételeket, úgy a következő ábrán szereplő sorrendet kapjuk.

A diagramon a narancssárga szín jelöli a válaszokat együttesen, de áttekintettük, hogy az elsődlegesen használt közlekedési eszköz szerinti válaszadások (szgk. / helyi busz / gyalog) miként alakulnak. Azt látjuk, hogy a preferencia sorrend nagyjából ilyen bontás esetén is hasonlóan alakul.



Milyen feltételek mellett választaná az autó helyett a kerékpáros közlekedést?

Az eredmények alapján a kerékpáros közlekedési lehetőségekkel szembeni legfontosabb elvárások, melyek további kerékpárosokat vonzhatnak:

- **Ha több összefüggő kerékpárosbarát útvonal lenne**
- **Ha jobb lenne a forgalombiztonság** (kedvezőbb csomóponti átvezetés, zavartalan haladás stb.).

Kisebb, de nem elhanyagolható jelentőséggel bír a másik két szempont:

- **Ha több és jobb kerékpártámasz és tároló lenne;** illetve
- **Ha jobb lenne a közbiztonság** (személy és vagyon biztonság).

Mindebből az következik, hogy ha a városban összefüggő, a kerékpárosok igényei szerint kialakított és az ő minél gyorsabb és biztonságosabb haladásukat segítő kerékpáros hálózat, vagy megfelelően kerékpározható utcák állnának rendelkezésre, azzal számottevő mértékben növelhető lenne a kerékpárral közlekedők aránya, ami elsősorban az autóval közlekedők számát csökkentené.



SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A kerékpározás témakörét a szöveges választ írók mintegy harmada érintette. **Összesen több, mint 450 saját szavakkal megfogalmazott észrevétel érkezett kerékpáros témában** (egy válaszadó több észrevételt is megfogalmazhatott a hozzászólásában).

ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges kerékpárral kapcsolatos észrevételek között.

A beérkezett hozzászólásokat 59 észrevétel-kategóriába soroltuk. Ezek közül a következő diagram azt a 44-et mutatja be, melyek legalább két válaszadó által említésre kerültek. A hozzászólásokat 11 nagyobb témakörbe csoportosítva kirajzolódik, hogy **a legtöbben a kerékpáros infrastruktúra (45 %) és hálózat kapcsán (25 %) tettek észrevételt.** Említést érdemel még a **közlekedés morál** témaköre, mely 8 %-át tette ki az észrevételeknek.

Az infrastruktúrán belül a **legtöbb válaszadó az útburkolat minőségével kapcsolatban fogalmazott meg kritikát** (50 db), mely egyaránt vonatkozott a kerékpáros közlekedők által is használt úttestre, valamint a kerékpárutak burkolatának állapotára.

Többen kiemelték, így külön észrevétel-kategóriába került az **útpadkák leromlott minősége**, mivel külön kerékpáros infrastruktúra híján ez használatos kerékpáros közlekedésre.

„Útburkolatok minősíthetetlenek, biciklivel, robogóval életveszélyes a közlekedés, de autóval is kerülgetni kell a gödröket!”

„A bicikliutak katasztrofális állapotban vannak.”

„A kerékpárutak száma alacsony, a meglévők nagy részén sok az úthiba.”

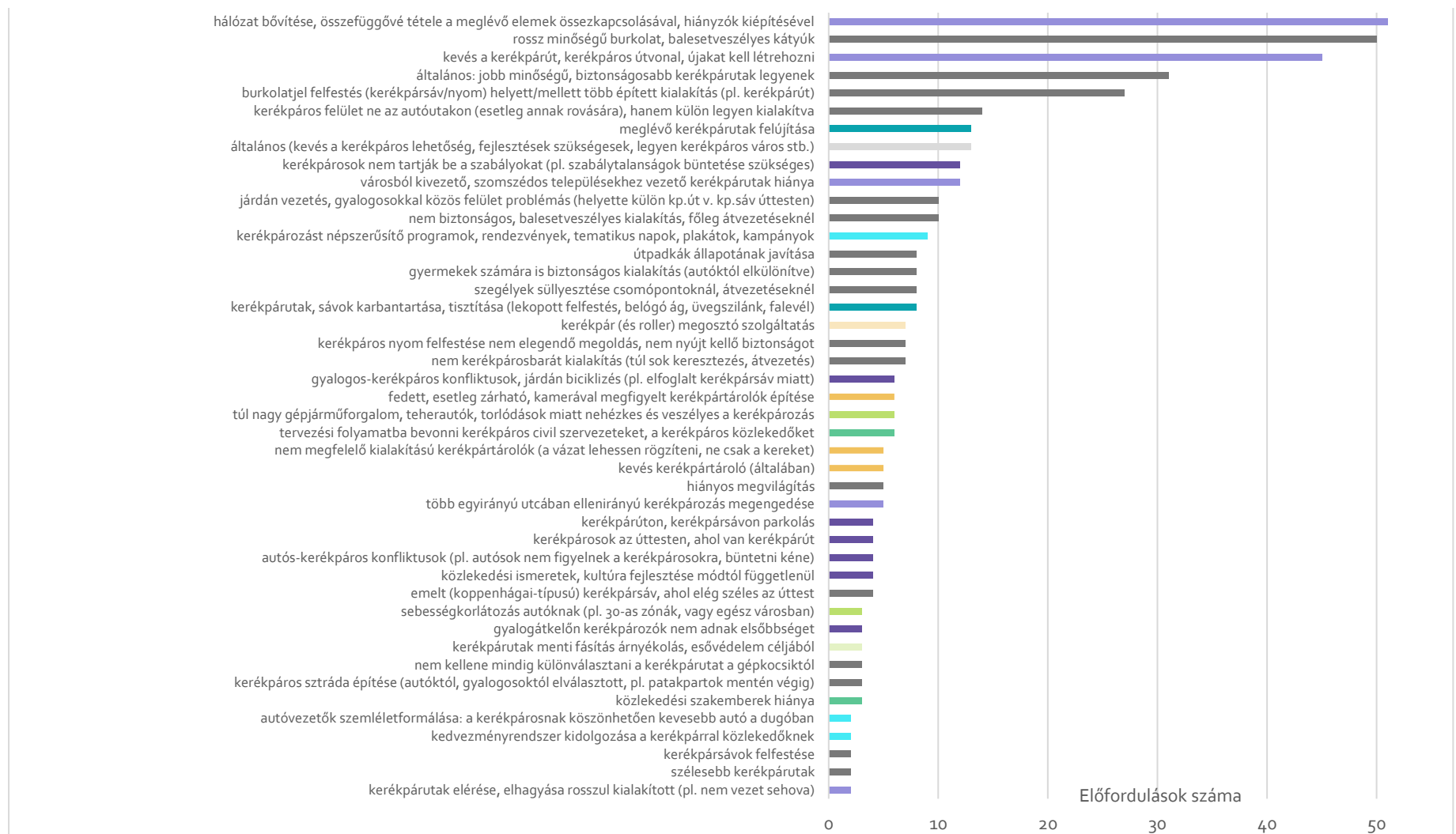
A rossz burkolat-állapottal összefüggésben többen nehezményezték azokat az utóbbi időkben megvalósult kerékpáros fejlesztéseket, ahol kerékpársávot festettek fel.

„A kerékpárutak számát és minőségét mindenképpen fejleszteni kell. És ez nem azt jelenti, hogy csak sárga festékek húzzanak egy vonalat az út szélére. Általában ott töredezett az út, melyet kerülgetni kell a kerékpárosnak. Ha nincs mód elkülönített kerékpárútra, akkor az autósávból leválasztott kerékpársávra egy aszfalt réteget kell ráhúzni, hogy használható legyen!”

Az utóbbi hozzászólásban tett javaslat egyben utalás a koppenhágai típusú megemelt kerékpársávok létesítésére, melyet néhány további kitöltő is említett.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kapcsán igen sokféle elképzelés él a köztudatban arról, hogy mi lenne a megfelelő irány, mely létesítménytípusokat volna érdemes preferálni. Sok általános hozzászólás is érkezett a témában, kérve a kerékpáros létesítmények jobb minőségűvé, biztonságosabbá tételét.

Egyesek a kerékpáros és a motorizált forgalom szétválasztását szorgalmazzák, minél több, az úttesttől különálló épített kerékpárút megvalósításával (összesen 56 hozzászólás több észrevétel-kategóriában). Az elgondolás mögött – a már említett útburkolati hibákon túl – **több indok is húzódik.**



Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága - kerékpáros közlekedés

TÉMAKÖRÖK

hálózat

infrastruktúra

fenntartás

szolgáltatás

fejlesztés, tervezés

kerékpártárolás

forgalom, forgalomszabályozás

környezet

közlekedési morál

ösztönzés, szemléletformálás

általános

Vannak, akik **nem tartják biztonságosnak** a közlekedést a gépjárművekkel közös területen, a kerékpársávok, kerékpáros nyomok felfestése nem nyújt számukra – mint védtelen közlekedők számára – elegendő védelmet. Néhányan kiemelték, hogy **különösen igaz ez a gyermekek esetében**, így az ilyen megoldások szerintük nem szolgálják a kerékpárosokat, nem segítik elő, hogy a városban felnövekvő következő generáció szokásává váljon a kerékpárhasználat. Akadnak olyanok is, akik **nehezményezik, hogy a kerékpáros fejlesztéseket az autók által használt felületről elvéve valósítják meg.**

„Nincsen igazán összefüggő kerékpárhálózat Szombathelyen, beleértve az agglomerációt is. Sokszor kell emiatt az autókkal együtt közlekedni, ami veszélyes, vagy pedig konfliktust okozhat, mivel átmenetileg feltartom az autósforgalmat a lassabb tempó és az út keskenysége miatt. A legszerencsésebb az autóktól elzárt kerékpársáv / kerékpárút, ahol a saját tempóban tudok közlekedni, viszonylag veszélytelenül.”

„A biciklivel való közlekedést kéne elősegíteni, ösztönözni. Szombathelyen biciklivel szinte minden elérhető. De a közlekedés nem biztonságos. Külön bicikliutak kellenének, most nem arra gondolok, hogy az amúgy is keskeny útra (pl. Sugárút, Maros utca) ráfestünk egy bicikli jelzést. Ez nem változtat a biztonságon. Azt kellene elérni, hogy 12-14 éves gyereket bárhova elmerjek engedni biciklivel a városban. Így fog szocializálódni, lételeme lesz a biciklivel való közlekedés. Ergo kevésbé fog felnőttkorában autóval közlekedni. Biciklis programokat lehetne szervezni, pl. város látogatás.”

„Életveszélyesek az úttesteken kialakított bicikli utak. Nem is engedem a gyerekeket ott biciklizni! Ráadásul az amúgy is keskeny úttesteket még le is szűkítik. Biztonságosabb lenne a járdák mellett kialakított bicikli utakat építeni.”

„Nagyon kevés a védett kerékpárút. Az nem megoldás, hogy az amúgy is szűk utak szélére kerékpársávot festenek fel (pl. Külső Nárai út).”

A kerékpáros és motorizált forgalom szétválasztásának elve a városra jellemző nagy autóforgalom miatt is merülhetett fel, egyesek emiatt nem érzik magukat biztonságban az utakon. Néhány hozzászóló szerint növelhető lenne a kerékpárosok biztonsága a gépkocsikra vonatkozó sebességkorlátozás bevezetésével (lokálisan, vagy városrészekre, esetleg egész városra kiterjedően).

A hozzászólók másik csoportja szerint (ők a hozzászólások száma alapján kevesebben vannak Szombathelyen) **a kerékpárnak a járművek között, az úttesten van a helye a forgalomban**, akkor is, ha ez

helyenként az autós felületek csökkentésével jár. Ennek háttérében is több érv húzódik, az egyik leggyakoribb, hogy **a külön vezetett kerékpárutakhoz balesetveszélyes csomóponti átvezetések** társulnak, egyes helyeken pedig a szegélyek süllyesztése sem történt meg.

„Nem kellene mindig különválasztani a kerékpárutat a gépkocsiktól, mert sokszor veszélyes kereszteződések alakulnak ki.”

„Nem kell mindenhol külön kerékpárosút, a sáv, a felfestés általában elég.”

„Még több kerékpárút, a belvárosban akár az autók rovására is.”

„A kerékpárutak kialakítása is gyakran "autóbarát": indokolatlan minden helyen elválasztani az autóúttól, mivel így minden egyes padkát végig kell szenvedni, minden egyes bejárónál kereszttbe jöhet nekem egy autó, többször van átvezetve az autóúton.”

Ezen kívül többen fogalmazták meg, hogy fontos lenne **a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása**, mert a közös felületek konfliktushelyzeteket teremtenek, a gyalogosok és a kerékpárosok oldaláról sem tekinthetők jó megoldásnak.

„A járdán vezetett kerékpáros utak elavultak, sok a konfliktus a gyalogosok és a kerékpárosok között.”

„Ne a gyalogosokkal együtt vezessük a kerékpárosokat. Egy kisgyermek, vagy kutya mozgása nem kiszámítható, így ez mindkét fél számára balesetveszélyes. A lassú gyalogoskerülgetés pedig a kerékpáros számára értelmetlen, használhatatlan az így kialakított kerékpárút.”

A kerékpáros infrastruktúra fontos alkotóelemei a megfelelő kialakítású kerékpártárolók, hiszen ezek hiánya a többi infrastruktúra elem megléte esetén is eltántoríthat valakit attól, hogy kerékpárral induljon útnak. A kerékpártárolás kérdését külön témakörbe soroltuk, ide összesen 18 észrevétel érkezett. **A válaszadók több kerékpártámasz, kerékpártároló telepítését javasolták**, olyan kialakítást alkalmazva, **mely alkalmas a kerékpárváz rögzítésére**. Még kedvezőbb, ha a tároló **fedett, és bekamerázott**, nagyobb biztonságot nyújtva ezáltal a kerékpároknak.

„a közterületi kerékpártárolók elavultak, alacsonyok, szűkek, ezért kérem olyan tárolók kiépítését, melyekhez a kerékpárokat derékmagasságban lehet rögzíteni”

„Több fedett, kamerázott kerékpártárolót helyezzenek el, hogy az ember ott merje hagyni szeretett kétkerekűjét.”

A második legtöbb észrevétel a kerékpáros hálózat kapcsán érkezett, ezen belül is kiemelkedő volt azon hozzászólások aránya, melyek a **kerékpáros hálózat összefüggővé tételét, a hiányzó hálózati elemek kiépítését javasolták** (51 db). Lokális szinten jelentkező probléma, hogy a meglévő hálózati elemek között nincs mindenhol kapcsolat, nem egyértelmű, hogyan lehet szabályosan és biztonságosan eljutni egyik elemről a másikra, így az **egymáshoz közel eső szakaszok sem feltétlen alkotnak összefüggő kerékpározható útvonalat**, sokszor kerülőre, vagy más közlekedési mód választására kényszerítve ezzel a közlekedőket. Továbbá sok még az olyan útszakasz, ahol nem lettek megteremtve a biztonságos kerékpározás feltételei, ezt jelzi az a további 45 hozzászóló, aki **kevésnek találja a jelenlegi útvonalakat és újabbak kiépítését sürgeti**.

„Sokkal több ember használná rendszeresebben a kerékpárt, ha biztonságosabb és városszinten átívelő utakat alakítanának ki.”

„A nagyobb létszámú munkahelyek (Önkormányzati cégek is!) megközelíthetőségét kerékpárral meg kellene tervezni. Személy szerint 6 km-es távot kellene kerékpárral megtennem a munkahelyem és otthonom között, mégis több ponton ez életveszélyes, kerékpárút hiánya, körforgalmon való átvezetés hiánya miatt, ezért kénytelen vagyok autóból ülni.”

„Ne kerülővel kelljen eljutni valahova, ha az ember biciklire ül.”

„Remek bicikliutak, köztük nincs kapcsolat, az egész bicikli hálózat tele van kis problémákkal (pl. 10 méterenként bukkanó, rossz burkolat, bicikliút-sima zebra leszállással- bicikliút stb.).”

„Annak ellenére, hogy a város adottságai alapján a kerékpáros közlekedés tökéletesen működhetne, és vannak nagyszerű szakaszai a kerékpárút hálózatnak, a hiányok, gyenge pontok, szűk járdán vezetett "kerékpárútnak" nevezett létesítmények miatt sajnos egyáltalán nem kerékpárbarát a közlekedés.”

A hálózatot a hiányokon felül minőségében is érte kritika, melyet az infrastruktúra kapcsán már jórészt kifejtettünk, de az utóbbi két hozzászólás is visszatükrözi, hogy a meglévő kialakítások sem feltétlen kerékpárosbarátok.

Ennek orvoslására javasolták néhányan, hogy a jövőben már a **tervezés folyamatába kerüljenek bevonásra a kerékpárral közlekedők**, hogy a számukra leginkább megfelelő megoldások születhessenek.

„.... megoldatlan forgalmi átvezetések, éles kanyarok, a kerékpárutaknak gyakran egyszerűen csak vége szakad a semmiben...”

„Célszerűnek tartanám a meglévő kerékpáros "infrastruktúra" felülvizsgálatát is, illetve újabb beruházások esetén már a tervezési folyamatba bevonni kerékpáros civil szervezeteket, a kerékpáros közlekedőket, hogy az infrastruktúra ténylegesen a közlekedők igényeire szabott legyen.”

A hozzászólásokat áttekintve az is kiderült, hogy a kitöltők szerint (21 db észrevétel) a hálózat bővítése mellett a már **meglévő elemek karbantartása, szükség esetén felújítása** is nélkülözhetetlen ahhoz, hogy a város jó minőségű kerékpáros infrastruktúrát tudhasson magáénak.

A közlekedési morál témakörében érkezett 40 db hozzászólás többsége a **kerékpárral közlekedők szabálytalanságát** teszi szóvá, szigorúbb ellenőrzést és büntetést javasolva (pl. járdán kerékpározás, gyalogátkelőhelyen elsőbbség meg nem adása). Ugyanakkor az is kiderül, hogy a kerékpárral közlekedőkkel szemben is történnek szabálysértések elsősorban a gépkocsivezetők részéről, például azért kényszerül a kerékpáros a járdára, mert a kerékpársávot elfoglalják a parkoló autók.

„Aki biciklizik, az nincs tisztában a KRESZ-szel, vagy ha van is jogosítványa, a biciklin nem használja a tudását.”

„A kerékpárosok járdahasználata már feszegeti a határokat, szabálytalan közlekedésükkel veszélyeztetik a járdán közlekedő gyalogosokat, szabálybetartásuk az elvárható szint alatt van mélyen!”

15 hozzászóló tartotta fontosnak megemlíteni a **kerékpározást népszerűsítő programokat, rendezvényeket, kerékpárhasználatra ösztönző kedvezmények bevezetését**. A szemléletformáláson felül felmerült többekben a **közbringa rendszer** létesítésének ötlete, mely által még többen választanák a kerékpárt városi utazásaikhoz.

„Munkáltatói kedvezményrendszer kidolgozása, ha a dolgozó kerékpárral jár munkába”

„Az általános iskolák bevonása a gyalogos és a kerékpáros közlekedés népszerűsítésébe.”

„Kölcsönözhető városi bicikli, amit a város egyik pontján felvesz az ember máshol lerakja”

A túlnyomórészt kritikus hangokon vagy építő javaslatokon felül voltak olyanok is, akik elégedettségüket fejezték ki a város kerékpáros helyzete kapcsán.

„Fontosnak tartom elmondani, hogy a város jelenlegi kerékpáros infrastruktúráját alapvetően nem tartom rossznak (más magyar város viszonylatában), de örvedetes lenne, ha ez tovább is tudna fejlődni.”

KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

Egyes hozzászólók konkrét helyszíneket is megneveztek az eddigiekben bemutatott témák kapcsán, ebből emelünk ki most néhányat, melyek többször is előfordultak.

12 hozzászóló hiányolta a Szombathelyet a szomszédos településekkel összekötő hálózati elemeket.

„Söptéről kerékpárral lehetetlen bejutni, bicikli út egyáltalán nincs, életveszélyes kerékpárral közlekedni”

„Vépről járok be, onnan nem igazán lehet megközelíteni normálisan biciklivel az Aptivót, mert az elkerülő mellett nincs bicikliút.”

9 alkalommal került említésre, hogy a délkeleti városrészekből (Gyöngyöshermán, Szentkirály, Bogát) nem lehet biztonságosan eljutni kerékpárral a városba.

„Szükséges lenne a Szombathely-Szőlős vasúti megállóhely-Rumi út-Szőlős utca-Hunyadi út belvárosig KERÉKPÁRÚT kiépítése, mert így balesetveszélyes közlekedni!!!”

„Bogátról a városba kerékpárral életveszélyes, mert a Rumi úton a körmendi vasúti vonaltól a Csititóiig nincs kerékpárút!”

A Belváros kapcsán érkezett hozzászólások között többen is említették a Fő tér kelet-nyugati irányú kerékpározhatóságának hiányát.

„Elkülönített burkolatú kerékpárút a belvárosban egyáltalán nincs.”

„A belvárosban ... el kell érní a gyalogos és kerékpáros közlekedés gépjármű forgalommal szembeni előnyben részesítését”

„Örülnek, ha a Fő téren hosszában is legálisan lehetne kerékpározni.”

Balesetveszélyes, vagy nem kerékpárosbarát kialakítású útvonalként nevezte meg több válaszadó a Zanati utat, különös tekintettel a vasúti aluljáróra, valamint kiegészítve a Szombathely – Zanat kerékpárút megépítésének igényével.

„Ha ÉNY-i irányból érkezem kerékpárral a Zanatira és szabályosan el akarok jutni a végére, akkor először át kell menni a túloldalra (jellemzően több percnyi várakozással), az életem veszélyeztetésével a kocsik mellett át az aluljárón, majd jön a könnyebbik rész, végig a kerékpárúton a Puskásig... ott megint percekig várok, hogy zöldet kapva újra átmehessek a Zanatin, majd további várakozás, mert a Puskáson pirosat kap az ember... így lesz a kerékpáros menetidő másfél - kétszer annyi, mintha szabálytalanul megy az ember a Zanati bal oldalán, nem hiába teszi ezt számtalan kerékpáros...”

„Zanat - Szombathely összekötése, és a körforgalmon való BIZTONSÁGOS áthaladás”

Jó példaként az alábbi helyszíneket sorolták fel a válaszadók:

„Több kerékpáros útvonal kiépítése, hasomlóan mint a Szent Imre h. útján vagy a Repülősök útján.”

„Jó példa a Paragvári úton lévő új kerékpárút.”

„Jókai Mór utca nemrégiben felújított (Kálvária út- Gagarin út közötti) szakaszát tudnám felhozni pozitívumként, ahol úgy került felfestésre egy kellően széles kerékpársáv, hogy közben az autók számára kijelölt keresztmetszet is kellően széles tudott maradni.”

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS



A gyaloglás minden helyváltoztatás része, ezért a közlekedésnek jelentős részét teszi ki. Ugyanakkor a kérdőív és így a kiértékelés során is csak azt értjük gyalogos közlekedés alatt, amikor az egyének **kizárólag gyalogosan érik el az úticéljukat.**

Az 1.151 válaszadó közül 92 fő tartja elsődleges mindennapi közlekedési formájának a gyaloglást.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN GYALOG KÖZLEKEDIK?

Ebben a témában csak szöveges, kifejtős válaszokat vártunk. Mintegy 530 db, igen változatosan megfogalmazott válasz érkezett a kérdésre. Ezek között számos visszatérő indok jelent meg, ami miatt gyalogol valaki:

- közeli célpontok
- környezetbarát
- kevés parkoló
- kísérek valakit (gyermek, kutya)
- távoli buszmegálló
- olcsóság
- egészség
- szeretek sétálni stb.

Ezek az indokok általános kiindulási pontjai lehetnek a gyalogos hálózat jövőbeni fejlesztésének.

A GYALOGOS KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL, MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

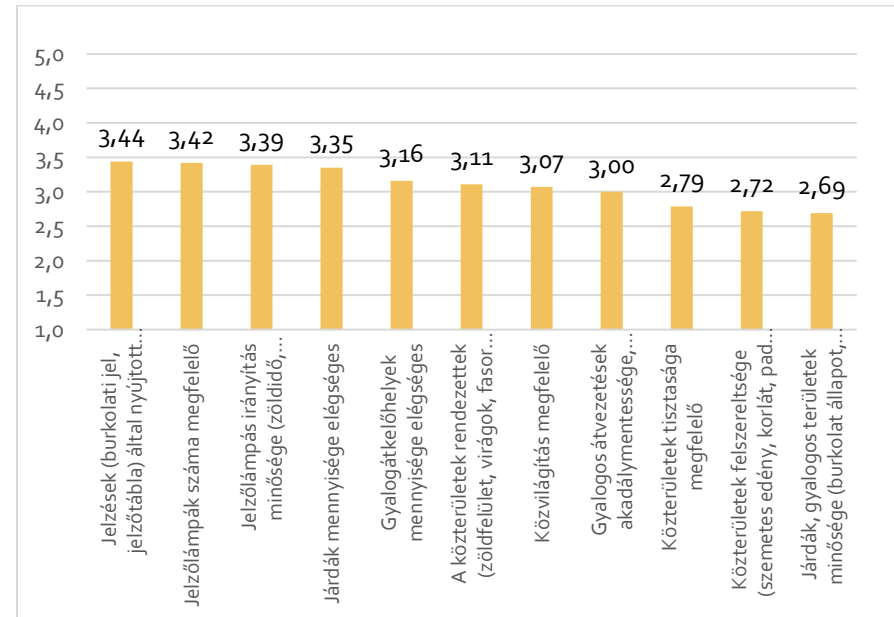
51 %-a válaszadóknak egyetért azzal, hogy a burkolati jelek és jelzőtáblák által nyújtott információk gyalogos szempontból megfelelőek.

Sokan vannak azok is (33 %), akik a középutat választották az állítás kapcsán és 17 %-a kitöltőknek úgy érzi, hogy számukra nem megfelelő a jelzések mennyisége.

A válaszadók fele egyetért azzal, hogy a jelzőlámpák száma megfelelő Szombathelyen

17 % szavazott úgy, hogy szerintem nem elegendő a jelzőlámpák mennyisége.

A fenti kérdéshez kapcsolódó megállapítások sorrendiségét szemlélteti a következő ábra:



Infrastruktúra helyzete gyalogos közlekedő szemszögéből

A jelzőlámpás irányítás minőségének tekintetében a zöldidőket, várakozási időt és a láthatóságot kellett megítélni. **A válaszadók fele úgy látja, hogy megfelelő a gyalogosok jelzőlámpás irányítás minősége a városban.**

Látható, hogy **a városban elégedettek a járda mennyiségével** (3,35, 4. hely). A válaszadók fele ért egyet az állítással, míg a válaszadók 21 %-a szerint nem elegendőek a gyalogos létesítmények.

A közterületek felszereltségi megítélése többek között a következő elemek meglététől is függ: szemetes, korlát, pad stb. A 41 %-os többség szerint Szombathelyen ezek mennyisége, esetleg minősége, vagy csak optimális elhelyezése nem megfelelő és a válaszadók negyede elégedett a felszereltséggel.

A többség elégedett a gyalogátkelőhelyek mennyiségével, de magas a középutat választók száma.

Akadálymentesség szempontjából a gyalogosok közül ugyanannyian gondolják megfelelőnek, mint se nem jó, se nem rossznak ezt a szempontot (35-35 %).

A válaszadók **40 %-a szerint megfelelő a közvilágítás** Szombathelyen, közülük csak 11 % teljes mértékben elégedett, azonban sokan csak 3 pontot adtak erre az állításra.

A közterületek tisztaságával inkább nem értenek egyet/semlegesnek találják a válaszadók. A válaszadók negyede találja tisztának a közterületeket.

A gyalogos úthálózat minősége a burkolat állapotától, a járda szélességtől és további elemektől függ. Ezen szempontok alapján a válaszadók többsége úgy gondolja, hogy Szombathelyen a gyalogos úthálózat nem megfelelő. Ehhez képest 27 % szerint jó a gyalogosok úthálózata.

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A válaszadók szűk ötöde érintette szöveges észrevételével a gyalogos közlekedés feltételeit, körülményeit, hiányosságait, illetve tett javaslatot ezek megoldására. Ez közel negyede az összes szöveges véleményezőnek.

ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

Az 1.151 válaszadó számával összevetve megállapítható, hogy a válaszokban **a gyalogos közlekedéssel kapcsolatos észrevételek nem szerepelnek nagy arányban.** Bár mindenki gyalogos valamilyen mértékben, az alacsony szám összhangban van azzal, hogy a válaszadók csupán 8 %-a tekintette magát elsődlegesen gyalogosnak.

Az alábbi diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák hány alkalommal fordultak elő a szöveges észrevételek között.

A szöveges észrevételek értékelése során a véleményeket 16 jellemző észrevétel-kategóriában soroltuk. Ezek megjelenési gyakorisága széles skálán mozog. Az észrevételek 8 témakörben jelennek meg, melyek közül **a legtöbb észrevétel az infrastruktúra (58 %), a fenntartás (14 %), a környezet (12 %) és a hálózat megfelelőségét vizsgáló témakörben (11 %) érkezett.** A többi csak 1-2 százalékot képvisel, jelentőségük elhanyagolható.

A legnagyobb gyakorisággal bíró – 75 db - jellemző észrevétel a járdák és sétányok állapotát, rossz minőségét kifogásolja. Az észrevételek mintegy negyede erről szól.

Bár a válaszadók döntő többsége elsődlegesen nem tartja magát gyalogosan közlekedőnek, de ennek ellenére naponta szembesül ezzel az állapottal, amely csak tovább rontja a gyalogos közlekedés melletti egyéni utazási döntések esélyét.

„Folytatni kellene a járdák burkolatának javítását, cseréjét.”

„A járdák állapota is sok kívánnivalót hagy maga után, a burkolatuk töredezett, balesetveszélyes, némelyik közepén villanyoszlop, tábla akadályozza a közlekedést.”

A válaszok mintegy 12 %-a (35 db) szerint az egyes gyalogátkelőhelyek kialakítása, működése nem megfelelő, ezért fejlesztésük szükséges.

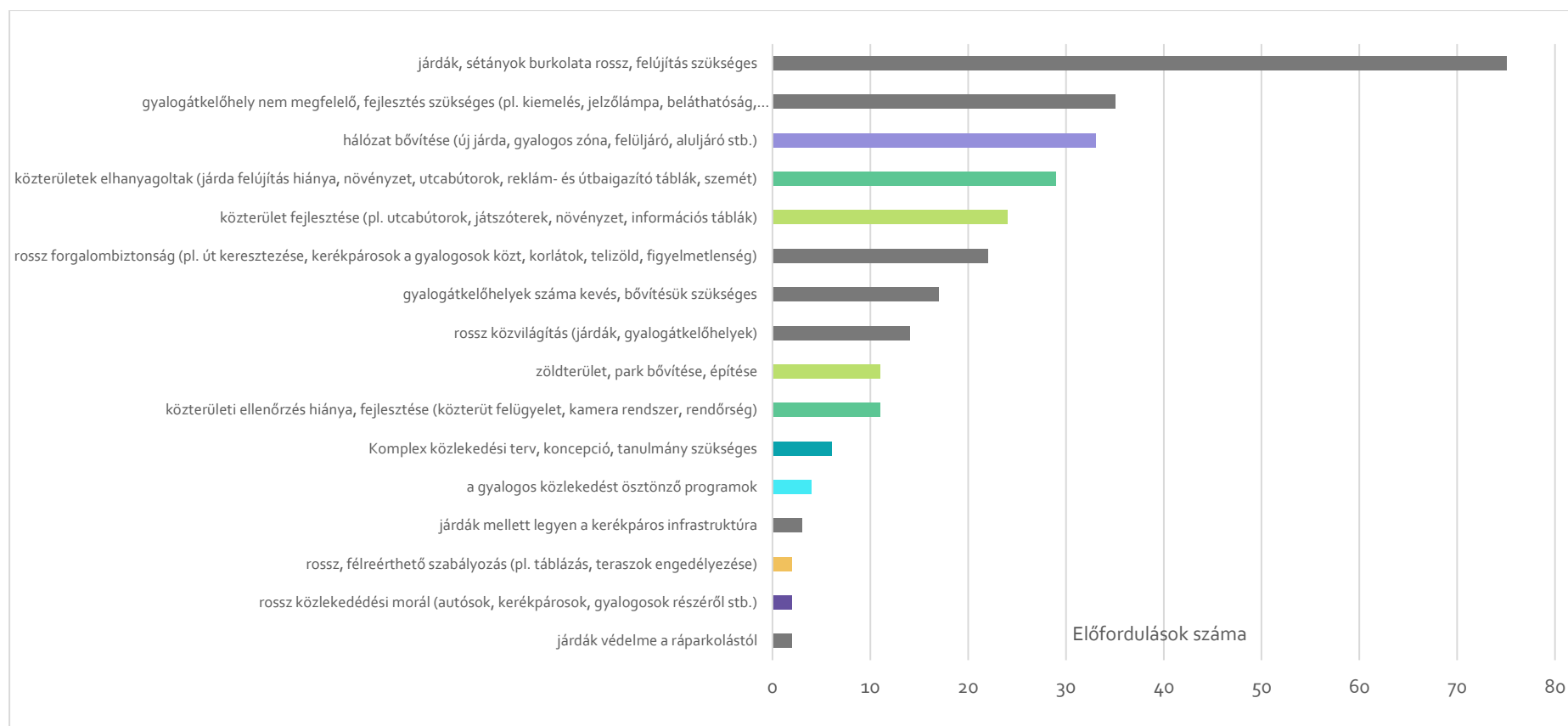
„Gyalogátkelő helyek bővítése, lámpás zebráknak a lámpa időnként módosítása. (Idősek csak nagyon nehezen érnek át.)”

„Azt tapasztalom, hogy sok helyen nincsen akadálymentesítő a szegélykő a gyalogátkelőhelynél/biciklis átkelőnél, de ha van is döntött szegélykő, az sincs normálisan lerakva, így balesetveszélyes rajta közlekedni.”

„MINDEN gyalog átjárót ki kéne emelni.....”

„A fenti problémák megoldásán túl okos zebrák, 3D-s zebrák, zebrák megvilágítása, forgalmas utakon a zebrák elé közlekedési lámpa, ahol a gyalogos gombnyomásra jelezheti átkelési szándékát és a lámpa úgy aktiválódik.”

„Egyes gyalogátkelőhelyek nehezen beláthatóak (pl.: Király u. Széll Kálmán u. kereszteződés).”



Szöveges észrevételekben előforduló témák gyakorisága - gyalogos közlekedés

TÉMAKÖRÖK

- | | |
|--|--|
|  hálózat |  üzemeltetés, fenntartás |
|  infrastruktúra |  tervezés |
|  szabályozás |  ösztönzés, szemléletformálás |
|  környezet |  közlekedési morál |

Az észrevételek között megjelent a hálózatbővítés kérdése is, vagyis **új járdák, gyalogos felületek és kapcsolatok kialakítása.**

„Külső területeken.... Sallai telep erdei iskola út járda hiányzik!”

„A város széléről gyalogosan, vagy kerékpárral nem, vagy csak kockázatosan lehet közlekedni, holott itt sok munkahely van, bevásárlóközpont vagy rengeteg lakóház épült (nyugati városrészén).”

„A belváros műemlékei védelmében, valamint a zaj és por csökkentése érdekében ”Lakó-pihenő övezet” kialakítása lehetne egyféle megoldás, ...”

„Nagyobb autómentes övezetre lenne szükség a belvárosban.”

A válaszok **10 %-a gyalogos infrastruktúrát övező közterületeket fenntartás szempontjából elhanyagoltnak, rendezetlenné tartja.** Ehhez szorosan kapcsolódóan a gyalogosok környezetében lévő közterületek fejlesztésére tesznek javaslatot (utcabútorok kihelyezése, játszótér létesítése, fásítás stb.).

„A parkokban kevés a pad, rendezetlen a növényzet, kevés a szemétkgyűjtő.”

„Fákat kéne ültetni pl. Metró előtti két út közötti zöld füves területet be lehetne ültetni fákkal, bokrokkal, virágokkal, de sok hely van, ahol ezt még meg lehetne valósítani.”

„Kevés a városban a szemetes.”

„Az út mellé padokat és szemeteseket kellene kihelyezni, hogy ha például egy idősebb gyalogos elfárad, legyen hová leülnie, és ha valakinek van szemetje, azt ne a földre szórja, mert nincs a közelében kuka, hanem a kihelyezett szemetesbe.”

Az 5 magas megjelenés számmal bíró észrevétel-kategória alapján Szombathelyen a **gyalogos közlekedés érdekében javítani szükséges a gyalogos burkolatok állapotán, fel kell újítani a legfontosabb és legrosszabb állapotban lévő járdákat, sétányokat; felül kell vizsgálni és szükség szerint fejleszteni kell a gyalogátkelőhelyeket, a hiányzó gyalogos útvonalakat ki kell építeni, valamint a járdák és sétányok környezetében a közterületek fejlesztése és a fenntartás, üzemeltetés színvonalának emelése elengedhetetlen.**

Mindezek mellett számos észrevétel érkezett a rossz forgalombiztonsági helyzetre, a kevés gyalogátkelőhelyre és a gyenge, nem megfelelő közvilágításra vonatkozóan.

KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

A gyalogos közlekedés kapcsán több, konkrét helyszínt is megadó észrevétel, illetve javaslat fogalmazódott meg. Az alábbiakban csak néhány jellemző példát idézünk.

A rossz járdaburkolat helye több észrevételben konkrétan is megjelenik.

„A kámoni városrész járdái balesetveszélyesek, a járólapok össze visszaállnak és este korom sötétbe menni a járdán nagyon veszélyes.”

„Babakocsit tolvaj a babáknak nagyon kényelmetlen pl. Szent Flórián körút páratlan oldala. De gyerekek biciklivel, rollerrel sem tudnak rajta menni, nagy szemű járdafelületek, könnyen elesnek. Fák gyökerei felhajtják a járdákat, töredezettség, rengeteg helyen még az eredeti felület van kb. 45 éve.”

Alkotás utca járdafelületének teljes javítása, illetve kialakítása, mivel a Puskás Tivadar utca felé nincs is kialakítva!

„Bárdosi N.J. utca járdafelújítás ... zebra a Metronál.”

Az egyes kifogásolt, rosszul működő gyalogátkelőhelyek helyszínei is említésre kerültek.

„A kórházi kereszteződés gyalogátkelőhelyeinél túl sokáig kell várni és túl rövid ideig zöld.”

„A 11-es Huszár úton lévő ”villogó” gyalogos átkelő a Hunyadi úti Lidl-nél sem lenne rossz...”

„A Paragvári utca-Bartók Béla krt. és Horváth Boldizsár krt. kereszteződésében, hogy egyszerre engedi a lámpa mind a 4 oldalon a gyalogosokat! A gyalogosok keresztben közlekednek az úttesten.”

A Körmendi úton a 2x2 sávos úton van (legalább) egy, közlekedési lámpa nélküli gyalogos átkelő, amit gyalogos szempontból az egyik legveszélyesebb helynek tartok a városban. Egy közlekedési lámpa elhelyezése itt erősen indokoltnak tűnik.

A járdák hiánya, illetve építésük helyét több szakaszon megadták a válaszolók.

„Újperinten járda kialakítás”

„Simon István utca egyirányúsítása, összekötése a Kassák Lajos utcával. Iránya Simon I. - Kassák L., valamint ide járda is kellene plusz zebra!”

„Nincs kihasználva a két patak, melynek környezete színfoltja kellene, hogy legyen a városnak.”

Több esetben a kifogásolt, illetve fejlesztendő közterületek is megnevezésre kerültek.

„A közlekedést zavaró és a városképet elcsúfító "idejét múlt" reklám és útbaigazító táblák leszerelése. (Pl.: Lánchíd Rádió, Kemping stb.)”

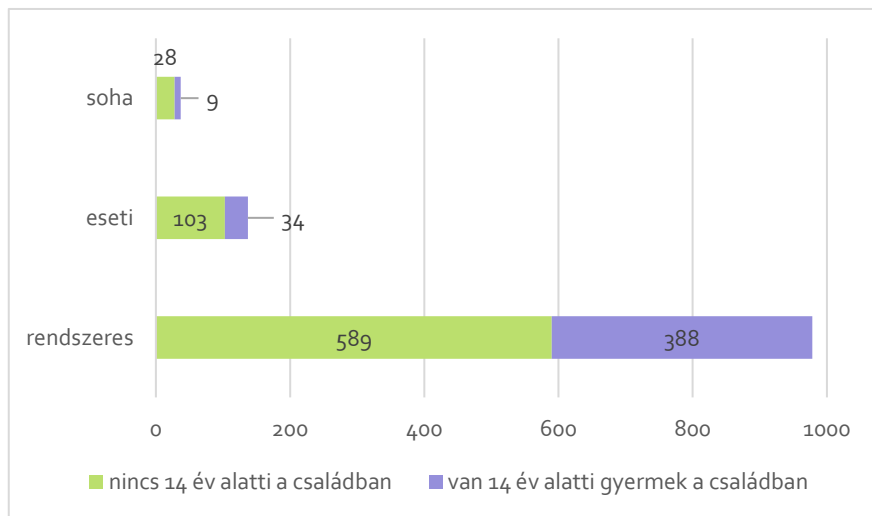
„Ady téren lakom, nagyon elhanyagolt a pályaudvar környéke, szemetes! MMIK környéke, mögötte a játszótér, elavult, szemetes! Kevés a kuka. Fő tér melletti játszótér is nagyon szemetes mindig!”

„A fák, bokrok növekedése miatt a járdák használatra alkalmatlanok a gyalogosok kénytelenek az úttesten közlekedni. Pl.: Vas Gereben utca, Páfrány utca.”

2.3 EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

AUTÓS KÖZLEKEDÉS

A válaszadók (1.151 fő) közül személygépkocsit rendszeresen használók száma 977 fő, közülük 669 fő naponta, 308 fő hetente többször választja ezt a közlekedési módot. Eseti autósoknak (évente 1-2 alkalom, és havonta 1-2 alkalom) 137 fő vallotta magát, illetve csak 37 fő volt, aki soha nem utazik autóval.

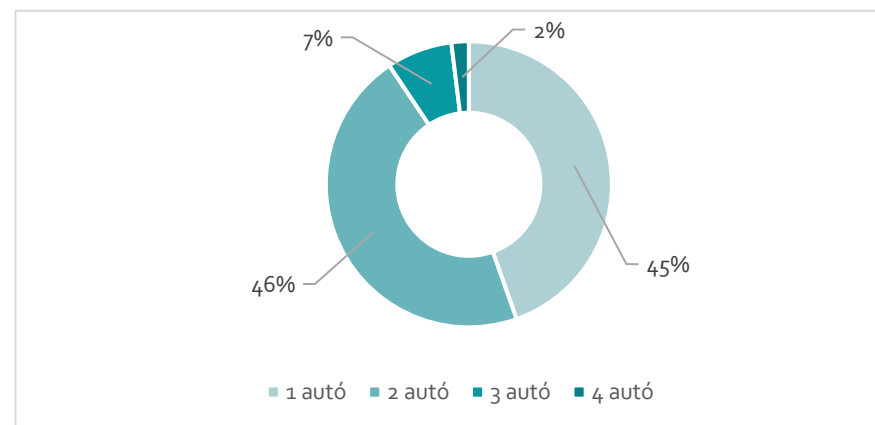


Személygépkocsi használatának gyakorisága

Megfigyelhető, hogy a rendszeresen autót használók között a családok 40 %-ában van kiskorú ez részben magyarázatot adhat az autóval közlekedők magas számára.

A következő diagram azt mutatja be, hogy a rendszeres személygépkocsi használók közül, egy háztartáson belül mennyi autót használnak.

Látható, hogy túlnyomó többségben 1 vagy 2 autót használnak.



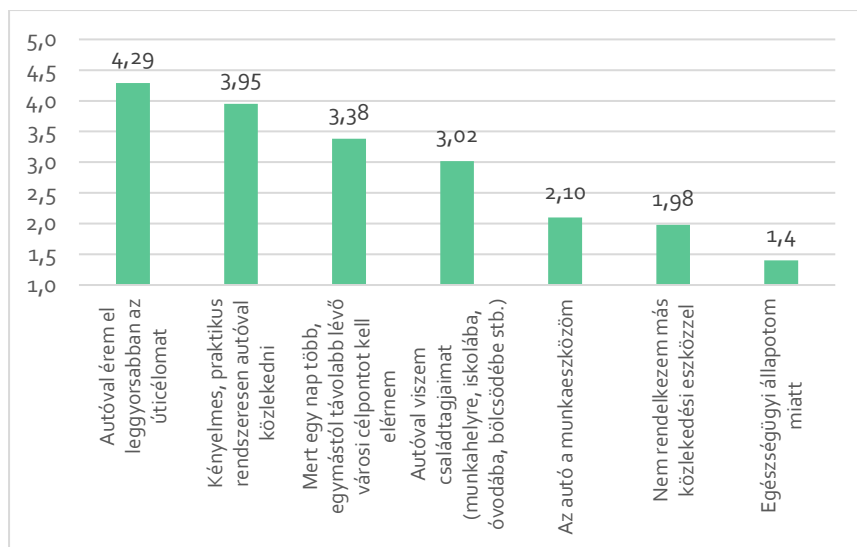
Egy háztartásban használt autók száma

A 977 főnek, akik a rendszeres személygépkocsi használók közé tartoznak, tettük fel a következő kérdést:

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN AUTÓT HASZNÁL?

A következő ábra bemutatja, hogy az adott állításokkal átlagosan a válaszadók milyen mértékben értett egyet az 1-5 skála szerint

A rendszeres használók ¾-e úgy gondolja, hogy autóval gyorsan eléri az úticélját a városban, ez a legfőbb oka, hogy ezt a közlekedési formát választják.



Rendszeresen autót használók indokai

Az autót rendszeresen használók többsége kényelmesnek, praktikusnak tartja, a válaszadók csaknem negyede a középutat jelölte meg ennél a kérdésnél.

A kitöltők több mint felének függ a módváltásztása attól, hogy egy nap alatt több, egymástól távolabbí célpontot kell érinteniük.

Ugyanannyian vannak azok, akik egyáltalán nem értenek egyet és akik teljes mértékben egyetértének (37-37 %) azzal, hogy a módváltásztásuk függ attól, hogy családtagokat szállítanak munkába, iskolába stb. Ugyanakkor a rendszeresen autóval közlekedők 46 %-a jelezte, hogy autóval viszi családtagjait, míg 44 %-ára nem igaz, hogy a családtagjait autóval viszi munkába/iskolába stb.

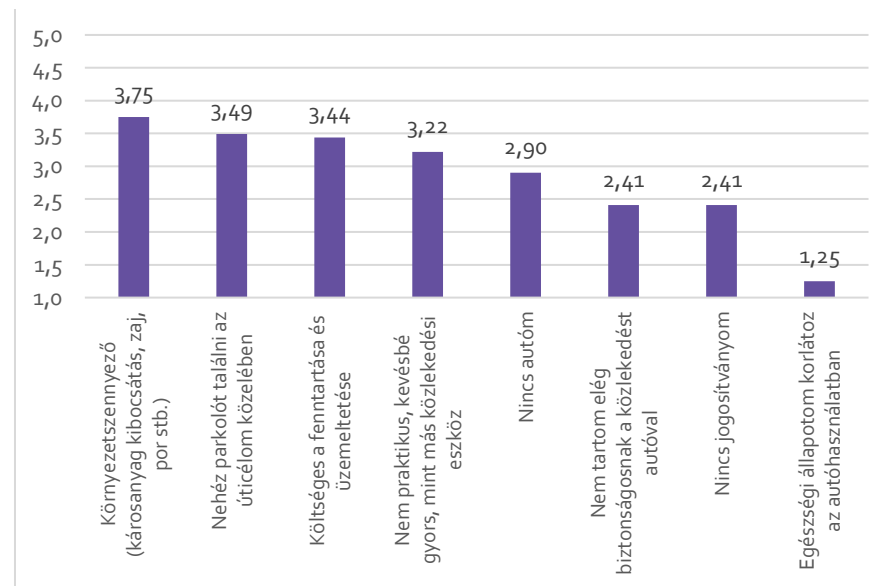
A rendszeres autóval közlekedők 68 %-ának egyértelműen nem az autója a munkaeszköze, 12 %-uk ért egyet valamilyen szinten (4 vagy 5) ezzel a kijelentéssel. **A rendszeresen autót használók 73 %-ának lenne lehetősége más közlekedési módot választani.**

Az egészségi állapot kis mértékben befolyásolja a módváltásztást, a válaszadók 82 %-a úgy gondolja nem igaz rá a kijelentés.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM AUTÓVAL KÖZLEKEDIK?

Erre a kérdésre az eseti autósok, illetve azok adták meg a választ, akik soha nem autóval közlekednek.

174 főből a legtöbben (69 %) azzal értettek egyet, hogy **környezetszennyező hatása miatt nem érdemes személygépkocsival közlekedni**, de egyéb előnytelen tulajdonságaival – például: parkolóhelyek keresése, költséges fenntartás stb. – is egyetértettek a válaszadók.



Rendszeresen NEM autóval közlekedők indokai

A kérdőívet kitöltők **negyede úgy gondolja, hogy nehéz parkolóhelyet találnia és ez befolyásolja a módválasztását**. Ugyanakkor 51 % nem tartja problémának a parkolókeresést, mégis második helyen van az indokok között, hogy miért nem érdemes rendszeresen autóval közlekedni.

Többségben vannak (52 %) azok, akik úgy gondolják, hogy **azért nem érdemes személygépkocsival közlekedni, mert költséges az üzemeltetése és fenntartása**. A válaszadók negyede szerint se nem drága, se nem olcsó fenntartani egy vagy több személygépkocsit és 23 % mondja azt, hogy rájuk ez az állítás nem igaz.

A rendszeresen nem autót használók 42 %-a szerint nem praktikus, kevésbé gyors közlekedési eszköz az autó, érdekes, hogy akik így gondolják azok háromnegyede kerékpárral, 16 %-a gyalog és 11 %-a menetrendszerinti busszal közlekedik.

52 % nem az autó hiánya miatt nem választja rendszeresen ezt a közlekedési eszközt, velük szemben állnak 47 %-os szavazattal azok, akiknek a „Nincs autóm” fő indokként szolgál.

Egyértelműen látszik, hogy a többség valamilyen más megfontolásból nem használ autót és nem azért, mert nincs jogosítványa, hiszen a válaszadók csak 35 %-a jelölte azt, hogy ez igaz lenne rá. Azon személyek közül, akiknek van jogosítványa 31 fő nem rendelkezik autóval, a többi válaszukkal összevetve arra következtethetünk, hogy a többségüknek a környezetszennyezés mellett, a saját személygépkocsi hiánya a visszatartó erő abban, hogy rendszeresen használjanak autót.

A minta 91 %-a egyáltalán nem gondolja úgy, hogy egészségügyi állapota korlátozza a személygépkocsi használatában, így ez a legkevésbé visszatartó ok.

AUTÓZÁS SZEMPONTJÁBÓL MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

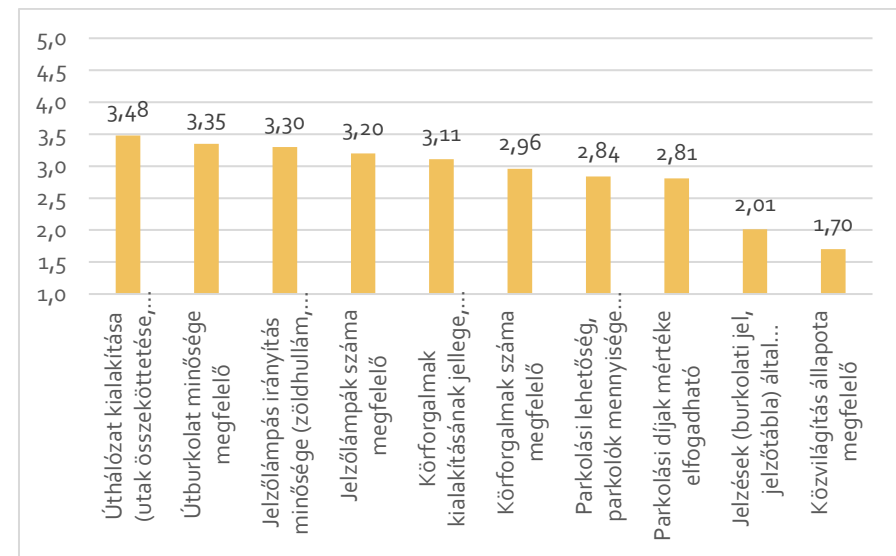
Azon válaszadóktól, akik valamilyen gyakorisággal használnak személygépkocsit, megkérdeztük, hogy mit gondolnak alapvető, az autózáshoz elengedhetetlen körülményekről, például a jelzőlámpák -,

körforgalmak számáról, úthálózat kialakításáról és útburkolat minőségéről stb.

A kitöltők **54%-a szerint megfelelő a jelzőlámpák száma**, 30 % semlegesen és 16 % nem megfelelőnek ítélte meg e kérdést.

A körforgalmak számát inkább megfelelőnek tartják az autós kitöltők. A körforgalmak kialakítása autós szemszögből a válaszadók 48 %-ának megfelelő, míg 23 %-ának kifejezetten nem elégséges. A fennmaradók nem „billentették a mérleget” sem pozitív, sem negatív irányban.

Autózás szempontjából is fontos a városban lévő közvilágítás állapota, ezt a szempontot összesen 1136 fő véleménye alapján tudtuk értékelni. A többség (a válaszadók 44 %-a) megfelelőnek tartja a közvilágítást Szombathelyen.



Infrastruktúra helyzete a személygépkocsit használók szemszögeiből

Jelzőlámpás irányítás minőségének vizsgálatakor három fontos szempontot: zöldhullám, várakozási idő, láthatóság kell figyelembe venni. Ezek alapján a válaszadók összességében megfelelőnek tartják ezt a

körülményt Szombathelyen. 34 % egyetért az állítással, míg 33 % középútas választ és szintén 33 % nemleges választ adott.

Az autózás szempontjából **leginkább kifogásolható tulajdonság**, amellyel Szombathely rendelkezik:

- **Útburkolat minősége**
- **Parkolási lehetőség, parkolóhelyek mennyisége.**

1141 főből 938-an (83 %) ítélik rossznak a burkolatot, ezen a téren jelentős fejlesztésre, rendszeres útfenntartásra szorul a város.

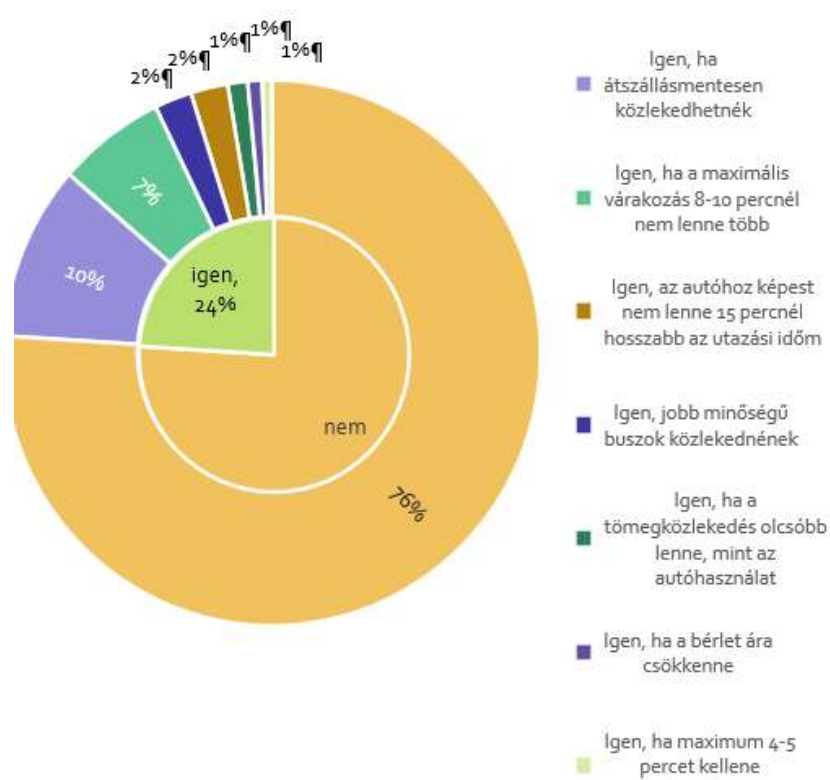
Szombathelyen az autósok 49 %-a elégedett, 20 %-a nem elégedett az Információk által nyújtott szolgáltatással.

Parkolás szempontjából díjrendszerrel sem elégedettek teljes mértékben az autózó válaszadók, összesen 40 % nem elégedett a díjak mértékével, 31 % szerint semleges és összesen 29 % egyetért az állítással.

ELKÉPZELHETŐNEK TARTJA, HOGY A JÖVŐBEN AUTÓ HELYETT HELYI MENETRENDSZERINTI AUTÓBUSZOS KÖZLEKEDÉSRE VÁLT? MILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT?

A fenti kérdésre adott válaszok alapján **a rendszeres autóhasználók mintegy negyede váltana közösségi közlekedésre**, ha annak feltételei kedvezőbbek lennének.

Az erről szóló részletesebb kiértékelés megtalálható a *Helyi autóbusz közlekedés* fejezet végén.

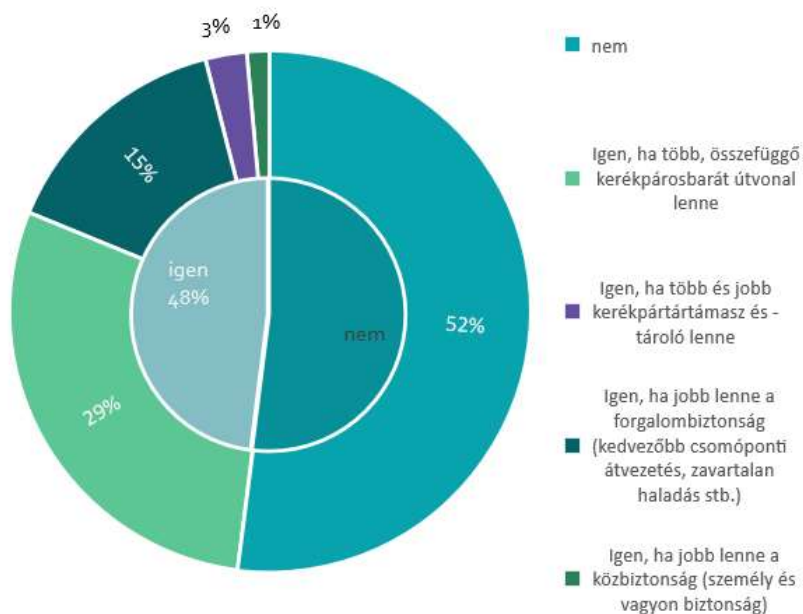


Helyi autóbuszozás közlekedésre váltás feltételeinek megoszlása

ELKÉPZELHETŐNEK TARTJA, HOGY A JÖVŐBEN AUTÓ HELYETT KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSRE VÁLT? MILYEN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT?

A rendszeres autóhasználók közel fele hajlandó lenne kerékpárra váltani, ha a kerékpározás feltételei kedvezőbbek lennének, azaz a kerékpározást elősegítő, támogató fejlesztések segítségével számottevő mértékben csökkenthető lenne az autók száma.

A válaszok részletesebb kiértékelése megtalálható a *Kerékpáros közlekedés* fejezet végén.



Kerékpáros közlekedésre váltás feltételeinek megoszlása

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

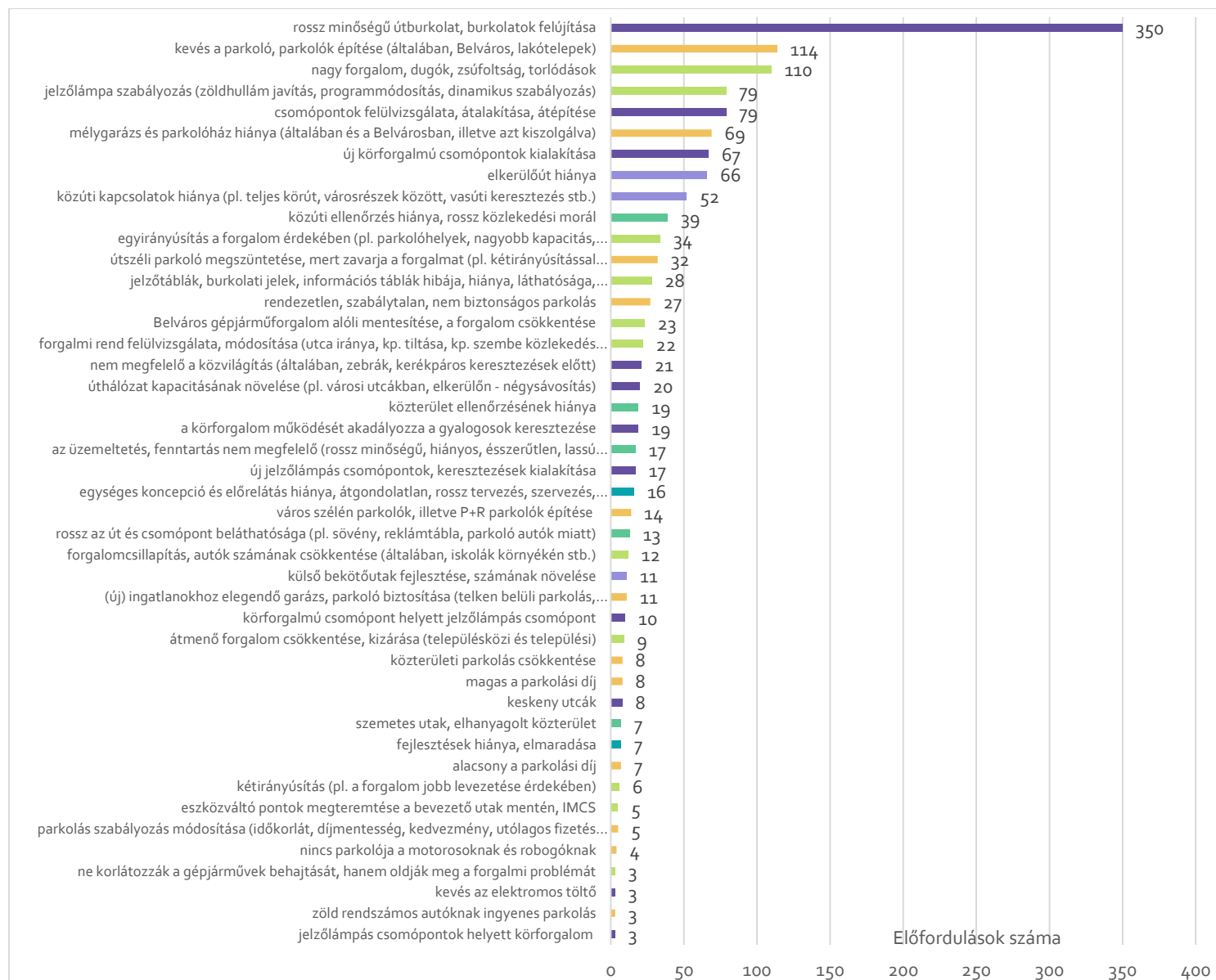
A válaszadók 74%-a saját szavaival is megfogalmazott észrevételt a kérdőív végén. A hozzászólások több, mint felében szerepelt az autós közlekedéshez közvetlenül vagy közvetetten kapcsolódó probléma vagy javaslat.

ÁLTALÁNOS ÉSZREVÉTELEK

A következő diagram témakörök szerint színezve mutatja be, hogy az egyes témák, témakörök mennyi alkalommal fordultak elő a közvetlen szöveges észrevételek között. Mivel igen sokféle észrevétel érkezett, az áttekinthetőség érdekében leszűrtük azokat, melyek csak egy-két alkalommal kerültek említésre.

A válaszadók szöveges észrevételében mintegy 1.500 alkalommal jelent meg az egyéni gépjármű közlekedéssel kapcsolatos probléma, hiányosság, elégedetlenség. Ezt az 1.151 válaszadó számával összevetve megállapítható, hogy átlagban minden válaszadóra jutott egy gépkocsi közlekedéssel kapcsolatos problémafelvetés. Ez alapján általánosnak mondható a személygépkocsi közlekedés feltételeire vonatkozó kritikai hangvétel.

A szöveges észrevételek értékelése során több, mint 60 vélemény-kategóriába kerültek besorolásra az észrevételek. Ezek megjelenési gyakorisága széles skálán mozog, van amelyik csak 1-szer fogalmazódott meg, míg a másik 350-szer. Az értékelés során elhanyagoltuk az 1-2 elfordulással bíró észrevételeket. Az így fennmaradtak összefoglaló ábrája a következő diagram. A vélemények és észrevételek 6 témakörben jelentek meg: fejlesztés és tervezés, úthálózat, közúti infrastruktúra, parkolás, forgalom és forgalmi rend, üzemeltetés és fenntartás.



Szöveges észrevételekben
előforduló témák
gyakorisága - autó

TÉMAKÖRÖK

- infrastruktúra (utak, csomópontok, burkolat, közvilágítás, üzemanyag ellátás)
- parkolás
- úthálózat
- forgalom, forgalmi rend
- fejlesztés, tervezés
- üzemeltetés, fenntartás

A legtöbb észrevétel a közúti infrastruktúra minőségére, javítására, módosítására vonatkozó csoportban található, a vélemények mintegy 40 %-a. Ezt követi a közel azonos arányt (22 és 20 %) képviselő forgalommal és forgalmi renddel, valamint a parkolás kérdésével foglalkozó témakör. **Az infrastruktúra, a parkolás és a forgalom, forgalmi rend témakörében kimagaslóan sok negatív vélemény, illetve javaslat fogalmazódott meg.**

A fennmaradó témákban nagyságrenddel kevesebb észrevétel érkezett. A hálózati hiányosságokkal, valamint az üzemeltetés, fenntartás kérdéseivel foglalkozó észrevételek csoportja 8 %, illetve 6 %-ot képvisel. A közlekedésfejlesztés, tervezés minőségét a vélemények kevesebb, mint 2 %-a kifogásolta.

A legtöbb kritikát – 350 db - az utak rossz állapota, az útburkolat rossz minősége kapott. Az észrevételek mintegy 23 %-a erre vonatkozik. A kérdés azért is fontos, mert az útburkolat rossz minősége minden útpályát használó közlekedést negatívan érint, így a helyi és helyközi autóbusz, a tehergépkocsi és a kerékpáros közlekedést egyaránt. Rontja ezek szolgáltatási színvonalát és megítélését is.

„Üljenek bele egy sportfutóművel szerelt autóba és menjenek végig a városban. Ráfagy a mosoly az arcukra azt garantálom.”

„A legfőbb probléma az utak minősége. Minden jármű, amit vesznek hamar elhasználódik, tönkre megy. Igaz, hogy kevés a forrás és nem lehet pár nap alatt megváltani a világot, de szép lassan lépésenként ez a probléma megoldható.”

„Elsősorban a meglévő úthálózaton kellene elvégezni az útburkolatok felújítását.”

„Az aszfalt minőségi több helyen botrányos, autóval a kátyúk kerülgetése mindennapi probléma.”

„Az utak állapotán kellene javítani, a lukakat, kátyúkat megszüntetni. Nagyon balesetveszélyes, ha a lyukakba beleesik az eső, valaki gépkocsival, vagy kerékpárral belemegy balesetet okozhat.”

A válaszadók mintegy 7 %-a – 114 db - szerint kevés a parkoló, illetve, új parkolókat kell létesíteni.

„A belvárosban kevés a parkolóhely. Társasházaknál gyakori, hogy kevés a lakásonkénti parkolóhelyek száma.”

„Kevés a parkolóhely, még rokkant kártyával is esetenként nehéz helyet találni az autónak.”

„Parkolóhelyek hiánya nagy gondot jelent a városban, sajnos már a zöld területeket is elfoglalják az autók.”

„Szombathely belső forgalmi hálózata nincsen ennyi autóra felkészítve, úgy a parkolóhelyek számára és a forgalomra is tekintettel.”

Azonos arányban lett észrevételezve a városra jellemző nagy forgalom, forgalmi dugók, zsúfoltság.

„Jelenleg a szgk forgalom hatalmas.”

„Az autóval rendelkezők állománya rohamosan növekszik, a város főleg a csúcsforgalmi időszakban élethetetlen. az embernek az az érzése, hogy mindig nagy a forgalom, lassan csúcsforgalmi időszaktól függetlenül.”

„A probléma az, hogy már nemcsak reggel vagy délután dugul be a város, hanem műszakváltáskor is, sőt napközben is nehézkes a közlekedés, elfogadom, hogy autóval közlekedem én is, de nekem nagyon nincs más választásom, de a legtöbb ingázó így van. Azt is tudom, hogy Szombathelyen van a legtöbb autó lakosságárányosan az országban, de ez nem jelenthet mentséget semmire sem.”

„A gépjárműforgalom tekintetében még mindig jelentős az a forgalom a városban, amelynek nem célja a város. Meg kell építeni a teljes elkerülő hálózatot.”

E három kimagasló megjelenés számmal bíró vélemény alapján a Szombathelyen **személygépkocsival közlekedőket leginkább az útburkolatok rossz minősége, a kevés parkoló és a forgalmi torlódások zavarják, illetve akadályozzák a közlekedésben.**

Mindezek mellett jelentős számú észrevétel érkezett még a jelzőlámpás szabályozás (zöldhullám, jelzőlámpa program módosítása) és a csomópontok felülvizsgálata, átalakítása, átépítése tárgyában is.

KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

A személygépkocsi közlekedést érintően számos konkrét helyszínrre vonatkozó észrevétel, illetve javaslat fogalmazódott meg, melyek közül az alábbiakban osztunk meg néhány jellemző példát.

A rossz útburkolatok helyére, illetve a javítására vonatkozóan több konkrét javaslat érkezett.

„Az utak minősége katasztrofális!! A legrosszabbak: Csaba utca, -Hunyadi út, Paragvári út, Homok út, Szt. Flórián, Nádasdy, Bartok Béla.”

„A plázánál lévő körforgalom útburkolata télen, vizes időben csúszik, balesetveszélyes!”

„A Magyar László utca útburkolata kritikán aluli!”

„Némelyik út állapota kritikán aluli, gondolok itt például a Sugár út elejére, vagy a Dozmat utcára, ami meg biciklivel sem biztonságos.”

A parkoló hiány több helyszín esetében is felmerült.

„Kevés parkolóhely, különösen a lakótelepeken és a bevásárlóközpontoknál.”

„Az Oladi lakótelepen, mint köztudott nagyon kevés a parkolóhely.”

„Kevés a parkolóhely a kórháznál és a Fő tér közelében.”

„Kevés parkoló: pl. uszoda előtt.”

A forgalmi torlódások helyszíneként is több útvonal vagy csomópont került megjelölésre.

„A probléma az, hogy bedugul a város délutánoként, és szerintem ez azért van, mert a város legforgalmasabb útjai bevezetnek egyenesen a belvárosba, ahol több utca is egyirányú, vagy nem lehet balra kanyarodni, így a dolgozók egy olyan belvárosba özönlenek be, ahol mindenki éppen kerülgeti a főteret.”

„A Hefele iskola előtti útszakaszt kössék be a Szent Márton utcába a sokszor a Szelestey utcáig bedugult Nádasdy tehermentesítésére - régebben is úgy volt.”

A jelzőlámpás csomópontok szabályozási kérdései (zöldhullám, program módosítás) több útvonalon és konkrét csomópontban megjelent.

„A prioritással bíró főútvonalak esetében hosszabb zöld időt javasolnék a lámpás forgom irányításnál, pl. Zanati út, Hunyadi út, Petőfi S. út, a zöldhullám figyelembevételével.”

„Közlekedési lámpák összehangolása - Zanati út, Vörösmarty úton nem lehet zöldhullámmal 50-l végig menni...”

„A Márkus Emília utcai érzékelős lámpa többet árt, mint használ.”

„A Thököly úttól, a Zanati úton kifele a jelzőlámpák állandóan megakasztnak, mindennél nagyobb szükség lenne a lámpák összehangolására, zöldhullám kialakítására.”

„A forgalmi dugók kialakulásának elkerülése érdekében javaslok a hosszabb ideig tartó zöldhullám biztosítását - akár kifejezetten az említett forgalmasabb időszakokban -, hogy a főbb utcákon (pl.: Zanati út, Vörösmarty Mihály utca, Szent Márton utca, Thököly Imre utca) a gépjárművek mielőbb áthaladjanak.”

A csomópontok felülvizsgálata, átalakítása több helyszínen javasolták a válaszadók.

„A Rumi út és a 86-os főút külön szintűvé fejlesztése (+a 86-os átvezetése a vasutak felett) ...”

„Az ipartelepen a gyárakhoz, cégekhez érkező kamionoknak nincs se ráfordulási lehetősége, se parkolási helye (Zanati u, Puskás T. u.)”

„Négysávos utakra történő balra kanyarodáshoz (pl. 11-es Huszár úti lakótelepről) nappali időszakban időnként kamikaze-akció szükséges, indokolt lenne a jelzőlámpás forgalomirányítás”

„Gondolni kell a Thököly utcai, Vörösmarty - Horváth Boldizsár körúti, és a "Tesco-s" körforgalmak közlekedési rendjének fejlesztéséről, újra gondolásáról.”

„A Tesco-nál a lámpa jó ötlet volt, a másik, a Praktiker felőli oldalon viszont még mindig beragad a sor, ha egyvalaki balra akar kikanyarodni, oda is jó lenne valami megoldás.”

„A Bartók Béla körút - Jégpince utca kereszteződésének átalakítása nagyban megnehezítette az autósok helyzetét. A meglévő két sávból elvettek egyet, helyettük bicikli sávokat festettek fel. Akik a Kárpáti Kelemen utca, illetve a II. János Pál Pápa utca felől érkeznek, lehetetlenség besorolni, se balra, se jobbra nem lehetséges. Hosszú sorok alakulnak ki a reggeli, illetve a délutáni csúcsforgalomban. Kérem, azt a kereszteződést gondolják át, esetleges körforgalmat építve megoldható lenne a probléma.”

A parkolóihiány megoldására visszatérő javaslat a parkolóházak és mélygarázsok építése.

„A belváros és lakótelepek átformálására lenne szükség. Gondolok itt parkolóházak vagy mélygarázsok kialakítására.”

„Korlátozás a belvárosban mind forgalom, mind parkolás szempontjából. Az utcai parkolást a lakóknak biztosítani (egy lakás max. 2 gépkocsi), ugyanakkor parkolóházak, parkolólemezek (föld felett, alatt) a belvárosba jöveknak (pl. a Bűrű utcánál, 11-es Huszár úton (Neumann iskola mellett), az Ady téri buszpályaudvar helyén/alatt.”

„A belvárosban parkolóház vagy föld alatti parkoló építése javíthat a helyzeten, de keresni kell a megoldást, pl. parkolólemez építésével a lakótelepeken is. Mindezek óriási összeget emésztene fel, ezzel tisztában vagyok, de az óriási mennyiségű autók inkább ilyen helyeken pihenjenek, minthogy a zöldfelületre parkoljanak.”

Sokan a város forgalmi torlódásait a tranzit forgalom elvezetésével oldanák meg, melyhez **további elkerülőutak építése szükséges.**

„A nyugati városrész elkerülő útját is meg kell építeni az Illés Akadémiától Újperintig...”

„Északkeleti elkerülőút tehermentesítése, valamint a korábbi elkerülőutakon kívüli új valódi 2x2 sávok elkerülőutak kiépítése (M87 északi, M86 keleti/déli szektor). Puskás Tivadar utca átvezetése a vasúton.”

„A körgyűrű északi részének befejezése.”

A **mozgó és az álló forgalom egymásnak feszülő közterületigénye** olvasható ki az észrevételekből. Az útszéli szabályosan vagy szabálytalanul parkoló autók miatt akadozó forgalmat az útszéli parkolás csökkentésével, megszüntetésével, illetve egyirányúsítással kívánja a többség orvosolni. Persze az ezekre vonatkozó ellenvélemény is megjelenik.

„Hasznos lenne a Vörösmarty utcában megszüntetni a parkolósávot, és kétsávosítani az utcát.”

„Egyirányú utcák rendszerének kialakítása a Paragvári és a Rohonci út között. (Akacs M. u. - Szabó Miklós u. stb.)”

„Átgondolatlan egyirányúsítások, úttesten való parkolások (Öntő utca, Kálvária utca stb.) megszüntetése.”

„Az utak mentén parkoló gépjárművek miatt célszerű volna egyirányúsítani, pl. Nári-Kálvária utcák esetében.”

„Szűk, keskeny utcákban a parkolás nehezíti a közlekedést, ezen az utcák egyirányúsítása, pl. Bolyai Akacs, Szabó Miklós u.”

A városon kívüli elkerülőutak hiánya mellett megjelenik a válaszokban a **belső hálózati kapcsolatok hiánya** is. Ez természetesen nem csak a személygépkocsi forgalom, hanem a közösségi közlekedés, a kerékpáros és minden közúti forgalom levezetése szempontjából fontos fejlesztési elem tényező lehet.

„A városi belső összekötő utak tekintetében is van még hiány, több új gerincút kell, pl.: Szent Gellért Jáki út összeköttetés, "Metro" és "Vadász" körforgalmak összekötése a Saághy utcán, új híd az Aranyputakra az Aranyputak utcánál, a Kenderesi pedig legyen sétáló-kerékpárút.”

„Puskás Tivadar utca összekötése a 87-es fő úttal.”

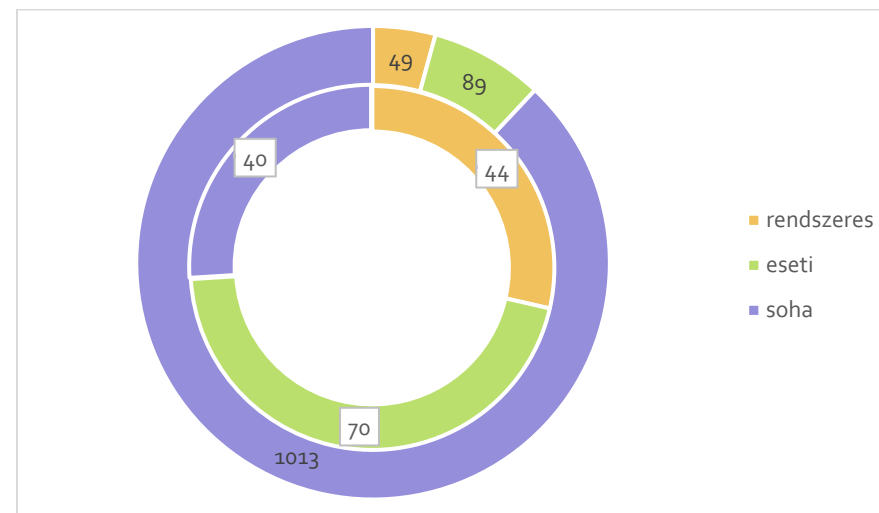
„Nyugati városrészeket (Olád-Újperint) egységes összekötő út kiépítése.”

„Fontos volna a Bocskai István körút és Pázmány Péter körút összekötése.”

MOTORKERÉKPÁROS/ ROBOGÓS KÖZLEKEDÉS



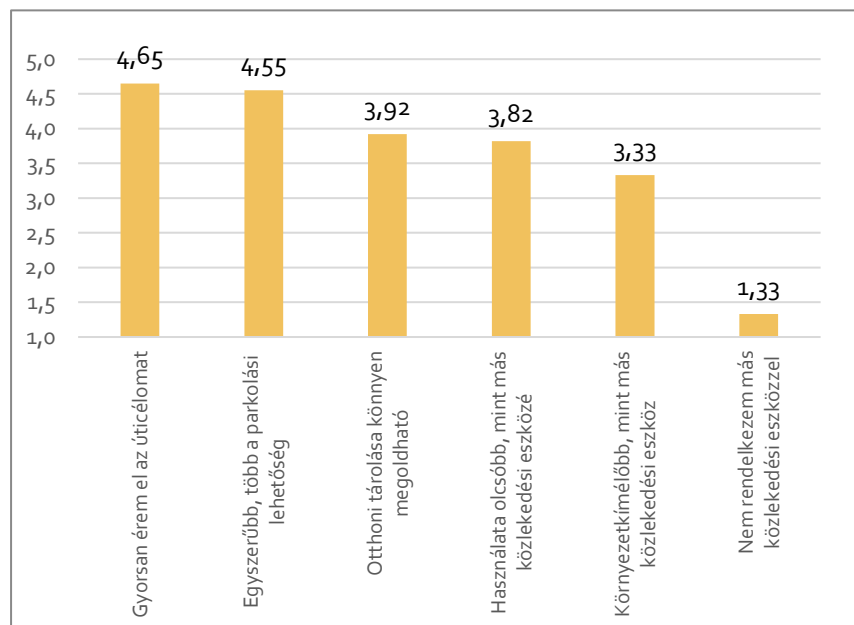
A válaszadók közül mindössze 49 fő – naponta 8 fő, hetente többször 41 fő –, 89 fő esetenként használja rendszeres közlekedésre motorkerékpárját/robogóját. A maradék 1013 fő soha nem használja ezt a fajta közlekedési módot, ennek legfőbb oka – ahogy a későbbiekben látható –, hogy nem rendelkeznek ezen eszközzel, azonban összesen 40 db olyan válaszadó van, akinek van robogója/motorkerékpárja, de soha nem használja.



Külső kör: Motorkerékpár/robogó használatának gyakorisága

Belső kör: A külső körhöz képest hányan vannak, akik rendelkeznek motorkerékpárral/robogóval

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBOGÓVAL KÖZLEKEDIK?



Rendszeres motorkerékpár/robogót használók okai

Kiugróan magas egyetértés született abban, hogy ezen közlekedési mód választásának legfőbb oka a gyorsaság és a jobb parkolási lehetőség.

E két ok a kerékpárral és a személygépkocsival szemben mutatja meg a motorkerékpár/robogó praktikus használatát.

A motorkerékpár/robogót rendszeresen használók 82 %-a teljes mértékben, további 8 % inkább egyetért azzal, hogy gyorsan elérik az úticéljukat. A válaszadó 49 fő közül összesen 2 fő nem ért egyet, vagyis lassúnak találja ezt a közlekedési módot.

Jelentős többség (92 %) egyetért azzal, hogy motorkerékpárral/robogóval egyszerűbb, gyorsabb parkolni.

A válaszadók ugyanakkor egyetértettek (3, azaz semleges feletti átlagos pont alakult ki) a következő kijelentésekkel is:

A motorkerékpárral/robogóval közlekedők kétharmadának **könnyen megoldható az eszközük otthoni tárolása.**

A rendszeres motorkerékpár/robogót használók közül többen vannak azok (65 %), akik szerint ez a közlekedési mód **olcsóbb, mint más közlekedési eszköz használata.**

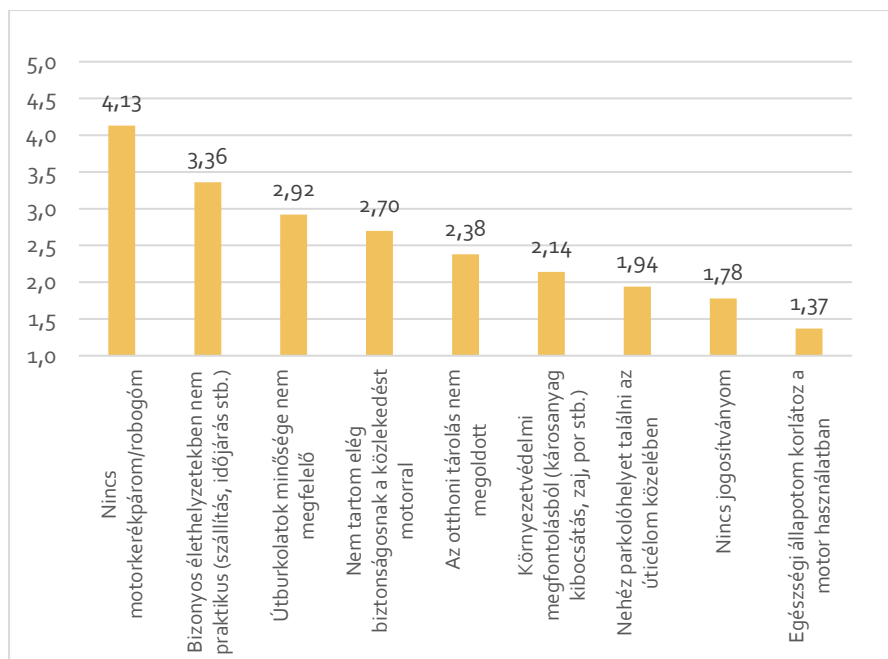
Környezetbarát szempontból a mérleg nyelve az egyetértők felé billen, míg azok, akik nem értenek egyet (16%) azzal, hogy a motorizált kétkerekű közlekedés nem környezetbarát.

A válaszadók összesen 90 %-a rendelkezik más közlekedési eszközzel, tehát ez befolyásolja a legkevésbé, hogy motorkerékpár/robogót használnak.

MI AZ OKA ANNAK, HOGY RENDSZERESEN NEM MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBOGÓVAL KÖZLEKEDIK?

Összesen 1.102 fő nem használ rendszeresen motorkerékpár/robogót, válaszaik alapján megtudjuk ennek okát.

A válaszadók több mint ¾-e azért nem használja ezt a motorizált kétkerekű közlekedést, mert nem rendelkezik motorkerékpárral vagy robogóval. Ez a legfőbb indok arra, hogy nem választják ezt a közlekedési módot.



Rendszeresen NEM motorkerékpárral/robotgávák közlekedők indokai

A válaszadók több mint fele gondolja úgy, hogy **bizonyos élethelyzetekben nem praktikus** ezt a közlekedési módot választani, például, ha valamit szállítani kell, illetve az eszköz használata nagyban az időjárás függvénye.

Azok, akik **nem tartják megfelelőnek** az útburkolat minőségét és ez befolyásolja azt, hogy nem használnak rendszeresen motorkerékpárt/robotgót **2 %-os többségben vannak**, azokkal szemben, akik szerint az útburkolat minősége megfelelő, a válaszadók közül előbbi 38 %-ot és utóbbi 36 %-ot tesz ki.

Többen vannak azok (49 %), akik nem azért nem használnak motorkerékpárt/robotgót, mert nem tartják biztonságosnak, mint azok, akiknél ez a szempont számít (37 %).

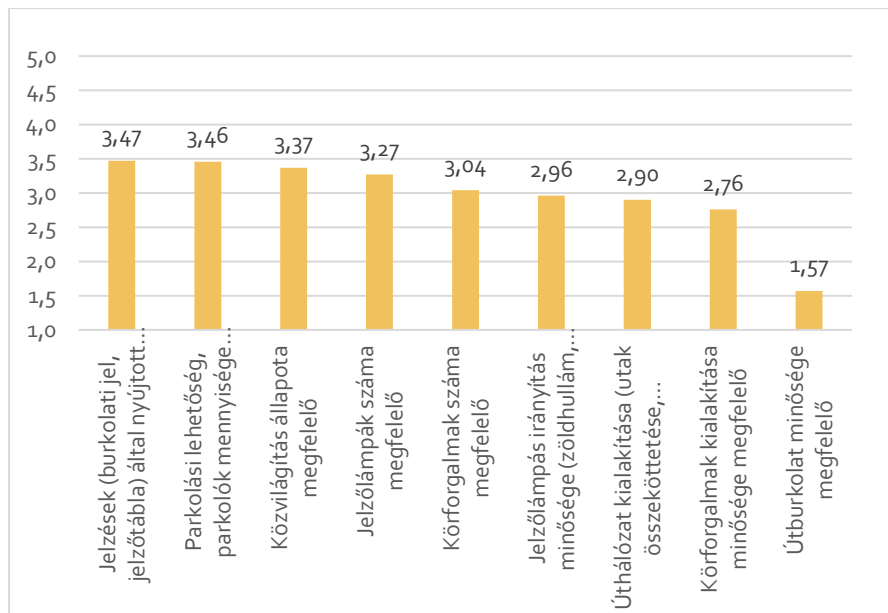
A rendszeresen nem motorkerékpárral/robotgóval közlekedők 60 %-ának megoldott lenne az eszköz otthoni tárolása, azonban a ¼-ük nem tudná ezt megoldani. Hasonlóképpen a rendszeres felhasználók 67 %-a könnyen megoldja az otthoni jármű tárolást.

Az eseti és ezt a közlekedési módot egyáltalán nem választók között a válaszok alapján a környezetvédelem kevésbé befolyásolja, hogy nem használják ezt az eszközt, illetve a válaszadók több mint 2/3-a úgy látja, hogy rá nem igaz az a kijelentés, nehéz parkolóhelyet találni az utcélja közelében.

A kitöltők többsége (89 %) úgy látja, hogy egészségi állapota nem befolyásolja, hogy nem ezt a módot választja.

A MOTORKERÉKPÁRRAL/ROBÓGÓVAL VALÓ KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL, KÉRJÜK, MINDEGYIKNÉL JELÖLJE MEG, HOGY MENNYIRE ÉRT EGYET AZ ALÁBBI ÁLLÍTÁSOKKAL SZOMBATHELYEN?

138 fő tudja megítélni motorkerékpáros/robotgós szemszögből az állításokat. Nagyjából egyhangú szavazatok jöttek létre, átlagosan 3,5 és 2,9 érték között értékelték az egyes elemeket, amely arra utal, hogy a válaszadók többnyire épphogy elégedettek (nem sokkal lépik túl a semleges 3-as átlagot).



Motorkerékpárral/robogóval közlekedők szempontjából az infrastruktúra helyzete (%)

A válaszadók 65 %-a úgy gondolja, hogy a burkolati jelek és jelzőtáblák által nyújtott információk elegendőek, továbbá a parkolási lehetőséggel, parkolók mennyiségével és a közvilágítással a válaszadók több mint fele elégedett.

A jelzőlámpák és körforgalmak száma szintén jó megítélést kapott, a válaszadók közel fele elégedett ezen infrastruktúra elemek mennyiségével.

Zöldhullámok, várakozási idők és láthatóság szempontjából kellett megítélni a jelzőlámpás irányítás minőségét. A válaszadók **41 %-a úgy gondolja, hogy megfelelő**, 1/3-uk szerint nem megfelelő számukra a jelzőlámpás infrastruktúra.

Az úthálózat és a körforgalmak kialakítása a motorkerékpárt/robogót használók 1/3 -a szerint sem megfelelő.

Motorkerékpározás/robogózás szempontjából is az útburkolat minősége kapta a legrosszabb megítélést, pontosan 1,57 pontot.

Egybevetve a személygépkocsi válaszokkal látszik, hogy Szombathelyen nagy szükség lenne a hálózat útburkolatának fejlesztésére.

SZÖVEGES ÉSZREVÉTELEK ÉS JAVASLATOK

A motorkerékpár és a robogó használat vonatkozásában elenyésző észrevétel érkezett a többi közlekedési módokhoz viszonyítva. Ezek a motorkerékpárok számára kijelölt, illetve kialakított parkolókat hiányolták, illetve tettek javaslatot ezek kialakítására.

Tekintettel a motorkerékpár és a robogó közlekedési jellemzőire a személygépkocsi közlekedés körülményeit részletező észrevételek a parkolás kérdéséről eltekintve alapvetően érvényesek lehetnek ezen közlekedési módra is.

4. A PROJEKTEK TÁRSADALMI HATÉKONYSÁGA, MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS JAVASOLT ÜTEMEZÉSE

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
1	Helyi, helyközi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése	- A fejlődő városi területek (lakóterületek, új gazdasági területek, intézmények) közösségi közlekedési kiszolgálásának biztosítása (pl. Olad-plató, Északi iparterület) - Hiányzó városrészi kapcsolatok megteremtése (pl. Olad - Kámon/Herény, Olad - Zanati út) - Menetrendi hangolások (átszállási kapcsolatok, csatlakozások fejlesztése, utasigényekhez igazított menetrendi finomhangolások, megbízhatóság, menetrend tartás növelése) - Helyközi buszok Szombathelyen belüli megállásainak felülvizsgálata	önkormányzati	F1	KK	120	124,1	2,75	I. II. ütem
2	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	- Buszsávok kialakítása torlódással érintett szakaszokon - Busz-zsilipek és autóbuszok csomóponti áthaladásának segítése, buszok előnyben részesítése (busz-bejelentkezéssel - forgalomirányítás-integrálás) <u>I. ütem:</u> 3 helyszín <u>II. ütem:</u> 5 helyszín	önkormányzati	M1	KK	320	1,9	2,5	I. II. ütem
3	Autóbusz megállók infrastruktúra fejlesztése	- Városi megállóhelyeket nyilvántartó adatbázis létrehozása, legalább negyedévenkénti frissítése - Peron és járdacsatlakozás építés - Utasváró telepítések megvilágítása, kialakítása, javítása <u>I. ütem:</u> megállóhelyi adatbázis + 15 peron + 30 megálló <u>II. ütem:</u> 25 peron + 80 megálló	önkormányzati	F1	KK	223	7,7	3,25	I. II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
4	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes területeken	Kisforgalmú időszakokban az alacsony kihasználtságú viszonylatok csak igény esetén közlekednek, ill. alacsony laksűrűségű, eddig feltáratlan városrészekbe (pl. Olad-plató) új viszonylatok indítása, melyek csúcsidőn kívül csak igény esetén indulnak. Az utazási igény bejelentésére, feldolgozására szolgáló hátteret az üzemeltető biztosítja.	önkormányzati	F1	KK	95	31,0	2,75	II. ütem
5	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben	A helyi tömegközlekedési járművek elektromos/hibrid buszokkal való kiváltása (kb. 40 db busz) A fejlesztés részeként bázis-telep fejlesztés a meghajtáshoz igazodva	önkormányzati	F2	KK	7.600	3,1	2,5	II. ütem
6	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	- vágányhálózat teljes rekonstrukciója (pályasebesség és tengelyterhelés emelésével) - sk+55 cm magas peronok kialakítása - gyalogos aluljáró rekonstrukciója, akadálymentesítése (liftek beépítése) - új állomási biztosítóberendezés, vonatbefolyásolás - teljeskörű közmű, erőszármű fejlesztés - Csaba utcai felüljárótól délre (17. sz és 21. sz vonalak találkozásánál) a délkeleti iparterület kiszolgálására - Ipari útnál a 16-20 sz. vonalakon az északkeleti iparterület eléréséhez (Schaeffler parkoló mellett)	állami	F11	KK	29.000	0,3	2,75	I. ütem
7	Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	- Csaba utcai felüljárótól délre (17. sz és 21. sz vonalak találkozásánál) a délkeleti iparterület kiszolgálására - Ipari útnál a 16-20 sz. vonalakon az északkeleti iparterület eléréséhez (Schaeffler parkoló mellett)	állami	F11	KK	953	14,2	2	I. ütem
8	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	17 km hosszú vasúti pálya (benne Kőszeg vasútállomás) villamosítása	állami	F11	KK	7.000	0,8	3,25	I. ütem
9	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	47 km vasúti pálya teljes megújítása, pályasebesség növelése, a tengelyterhelés 22,5t-ra történő emelése, valamint 740m hosszú tehervonatok közlekedtetésére, keresztezésére alkalmas állomások kialakítása	állami	F11	KK	50.000	0,0	2,5	II. ütem

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
10	Szombathely - Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	17 km vasútvonalon a tengelyterhelés 22,5 tonnára növelése, illetve Vép és Porpác állomásokon akadálymentesített magasperonok létesítése	állami	F11	KK	35.000	0,0	2,5	II. ütem
11	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	Új gyalogutak, járdák, burkolatfelújítás, közvilágítás, fasorok, zóldsávok, utcabútorok a város közigazgatási területének Belvároson kívüli részén <u>I. ütem:</u> - Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 25 km hosszban) - Hiányzó járda építése, gyalogos sétány felújítása a közvilágítás fejlesztésével Jégpince utcán a Brenner J. u. és a Bartók Béla krt. között <u>II. ütem:</u> - Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 50 km hosszban) - Hiányzó járdák építése Parkerdő lakóparkban a II. János P. pápa krt. 16-18. sz. előtt, Káptalan utcán a II. János P. pápa krt-től a 20. szám alatti telekig - Oladi lakótelepen gyalogos sétány építése a 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 <u>III. ütem:</u> - Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 50 km hosszban)	önkormányzati	F7	GYK	6.200	3,1	3	I. II. III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
12	Gyalogos átjárhatóság javítása, gyalogátkelőhelyek létesítése	Forgalomtechnikai vizsgálatokkal megalapozva új kijelölt gyalogátkelőhelyek létesítése a szükséges építési, vízvezetési, közvilágítás és jelzőlámpa fejlesztési, valamint zöldterület rendezési munkákkal <u>I. ütem:</u> 4 db <u>II. ütem:</u> 6 db	állami és önkormányzati	F7	GYK	55	33,6	3	I. II. ütem
13	Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a közlekedésben	A mozgáskorlátozottak, vakok-gyengén látók, siketek-hallássérültek, gyermekek-idősek és kisgyermekkel közlekedők esélyegyenlőségének biztosítása a gyalogos és közösségi közlekedésben, akadálymentesség és a szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés • jelzőlámpa hangjelzés • taktilis jelek, piktogramok • szegélyszüllesztés • megállóhelyi audio-információk <u>I. ütem:</u> 14 helyszín <u>II. ütem:</u> 20 helyszín <u>III. ütem:</u> 20 helyszín	állami és önkormányzati	F7	GYK	103	100,5	3	I. II. III. ütem
14	Lakossági és vállalkozói zöldfelület fejlesztés	Szombathely zöldterületeinek összességében 20 %-kal való növelése érdekében közterületen, lapostetős városi intézményeken és tömbházakon összesen 10 ezer m ² zöldtető/zöldfelület létrehozása <u>I. ütem:</u> 5 000 m ² <u>II. ütem:</u> 5 000 m ²	önkormányzati	F7	GYK	250	56,2	2,5	II. III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
15	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	Környező települések kapcsolatát biztosító kerékpárutak szombathelyi szakaszának megépítése <u>I. ütem:</u> • Szombathely - Balogunyom (Petőfiteleptől a 86. sz. főút mentén, átvezetéssel a 21. sz. vasútvonalon) • Szombathely - Vép (86. sz. főút körforgalomtól a Végi út mentén) • Kétirányú kerékpárút Szombathely-Söptei úti körforgalomtól Söpte közigazgatási határáig <u>II. ütem:</u> • Kőszeg – Szombathely térségi kerékpárút (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 kp. nyom felfestése • Szombathely – Ják térségi kerékpárút (8707 j. összekötőút mentén a közigazgatási határtól az Alpár Gy. utcáig kp. út, tovább a Körmenyi úti körforgalomig kétoldali kp. sáv útszélesítéssel)	állami és önkormányzati	F4	GYK	1.910	17,0	3,5	I. II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
16	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése I. ütem	• Park és sportpark, új játszótér a Bakó J.-Kassák L.-Kodály Z. utcák határolta tömbben: burkolt sétányok, új utcabútorok, fásítás, parkosítás, gyerek focipálya, fitness park, játszótér, növényzet • Játszótér felújítása, új pihenőpark sétányokkal, utcabútorok, megújított zöldterület Stromfeld, Lidl mellett • Új kerékpárút és sétány Északi városrész Váci M. utcával párhuzamosan a Kodály Z.-Paragvári u. és Váci M. - Muskátli utcák között • KRESZ-park rehabilitáció, játszótér-felújítás, zöldterület fejlesztés (Víztorony) • Emlékmű környezetének megújítása • Parkok kialakítása a Bem u. 11-13. és 15-17. háztömbök között	önkormányzati	F4, F7	GYK	1.003	24,0	3,25	I. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
17	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése II. ütem	• Park rehabilitáció (utcabútorok, sétányok) a Bem és Szűrcsapó u. között az elbontott játszótérek helyén • a Váci M. Ált. Iskola előtti tér parkká alakítása (régiburkolat bontása, új sétányok, zöldterület, utcabútorok) • Pelikán park rekreációs célú fejlesztése (játszótér, sporteszközök időseknek) • Új közösségi park kialakítása a Diófa u. 5-6. sz. mögött (egyik játszótér elbontása, sétányok építése, másik játszótér bővítése, új utcabútorok telepítése, zöldterület felújítása); Park rehabilitáció a Fogaras és Kőrösi u. között (játszótér elbontása, új játszótér és sétányok építése, járdák felújítása, kialakítása, új utcabútorok telepítése, zöldterület felújítása) • Új park sétányokkal, utcabútorokkal, játszótérrel a Termelőök útja - Alpár Gy. u. - Erkel F. u. által meghatározott területen • Pihenőpark kialakítása a Derkovits lakótelepen • Gyalogos sétány, futóút, kerékpárút a felhagyott vasút töltésén komplex zöldterület rehabilitációval a Dolgozók útról érkező földút és a Perint-patak között az Oladi ltp. mellett • Új sétány az Arany-patak mentén a Sportligettől az Ernuszt K. u-ig, Arany-patak Ernuszt K. utcai hídjától a Dozmat u-ig	önkormányzati	F4, F7	GYK	1.682	20,4	3,25	II. ütem
18	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése III. ütem	• Sétány létesítése a Rákóczi Ferenc u. és az Aréna u. közötti új parkban • Gyöngyös menti új kétirányú gyalog-, kerékpárút a Gayer parkon át, a Gyöngyös mentén a Szent Flórián krt-ig • Új sétány a Nagykároly u. mentén a Perinttől a Hollán E. utcáig	önkormányzati	F4, F7	GYK	260	18,0	3,25	III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
19	Kerékpáros hálózatfejlesztések I. ütem	• Kerékpárút építése a Táplánszentkereszt felől érkező kerékpárút és a Sport tér között • Kerékpáros nyom felfestése a Gábor Áron u. - Őrség utcában (Károly R. - Hunyadi u. között) • Kerékpárút a Szőlős vá. és a Csititő között • Kétirányú kerékpárút a Szent Gellért u. – Ferenczy I. u. vonalán a Hunyadi J. út – Nárai külső út között • Új egyoldali kétirányú kerékpárút a 86. sz. főút mentén, új vasúti keresztezéssel a 86-87 sz. autóút körforgalmától Zanat, Áfonya utcáig, kerékpáros nyom a Külső-Zanati úton az Áfonya utcától az utolsó keresztutcáig	önkormányzati	F4	GYK	1.040	28,6	3,5	I. ütem
20	Kerékpáros hálózatfejlesztések II. ütem	• Új kerékpárút és sétány a régi felsőőri töltés vonalán a Lovas és a 11-es Huszár út között • Kétirányú kerékpárút a Homok utcai kerékpárút és a Bartók Béla körúton lévő kerékpársávok között • Kétirányú kerékpárút a Sólyom utcán a Csaba u. és a Pálya u. között • Irányhelyes kerékpárutak a Paragvári utcában a Deák Ferenc u. és a Petőfi S. u. között • Nyitott kerékpársáv az Alsóhegyi úton a Ferenczy I. u. és a Brenner T. krt. között, forgalomtechnika	önkormányzati	F4	GYK	359	24,3	2,75	II. ütem
21	Kerékpáros hálózatfejlesztések III. ütem	• Megemelt kétoldali kerékpársáv létesítése a Hunyadi J. úton a Szent Gellért utcától a Wesselényi M. utcáig • Ellenirányú kerékpáros közlekedés biztosítása kerékpársáv létesítésével a Szelestey L. utcán az Éhen Gy. tér és a Király u. között, a Széll K. utcán az Éhen Gy. tér és a Király u. között	önkormányzati	F4	GYK	182	21,4	2,75	III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
22	Meglevő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	<u>I. ütem:</u> • Kerékpárút felújítása burkolatcserével a Sport tér - Szőlős vá. között • Egyoldali gyalogos- és egyirányú kerékpárút felújítása burkolatcserével a Bartók B. körúton, a Paragvári út és az Akacs M. u. között • Meglévő Óperint utcai kétoldali kerékpársáv átvezetése kp. nyommal a Körmendi úti körforgalmon át a kivezető ágakba • Zanati úti aluljáróban meglévő egyirányú elválasztott gyalogos- kerékpáros út helyett a meglévő burkolaton helyi szűkületben elválasztott gyalogos-, kerékpár út kialakítása forgalomtechnikai beavatkozásokkal (régijelzések eltüntetése, elválasztás nélküli gyalogos- és kerékpárút többlet forgalomtechnikai jelzésekkel, pl. prizmák, fényvisszaverő burkolatfestés, burkolati jelek stb.) <u>II. ütem:</u> • Meglévő egyoldali kétirányú kerékpárút kikötése a 11-es Huszár úton az Öntő u. és a Saághy I. u. között egyoldali egyirányú kp. út építésével • 82.B számú Rum - Szombathely - Bucsú országos törzshálózati kp. út. kialakítása 0.25-1.20 m szélesítéssel (Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Perintparti sétány – Szent Qúrinus sétány – Magyar László u. – Sorok u. – Szabadságharcos u. – Körmendi út – Szent Gellért u. – Diófa u. – Újvilág u. – Rumi út – Rumi külső út) <u>III. ütem:</u> • Kerékpárút felújítása burkolatcserével a Körmendi út mentén a Szent Gellért u. és a Halastó u. (Petőfitelep) között	önkormányzati	F4	GYK	2.750	7,0	2,5	I. II. III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
23	Meglévő kerékpáros útvonalak csomóponti fejlesztése, átjárhatóság javítása	Zanati úton a közúti aluljáró és a TESCO körforgalom közötti meglévő kijelölt gyalogátkelők mellett a kerékpáros átvezetések kijelölése (7 db)	állami és önkormányzati	F4	GYK	9	73,5	3,25	II. ütem
24	Közbringa rendszer létesítése	12-14 db gyűjtőállomás, 150 db bicikli	önkormányzati	F5	GYK	331	82,7	2,25	II. ütem
25	B+R kerékpárparkolók létesítése, cseréje	Fedett kerékpártároló építés, bővítés, csere: • Szombathely-Szőlős vm. (elavult tárolók cseréje) • Ady E. tér 30 férőhely (IMCS megvalósulása esetén nem szükséges) (• Vasútállomás B+R férőhely bővítés IMCS projekt keretében) (• új vasúti megállóknál a megálló létesítés projekt keretében)	önkormányzati	F3	GYK	4	199,1	2,75	I. ütem
26	Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése	Meglévő, korszerűtlen kerékpártámaszok cseréje, új fedett és fedetlen támaszok telepítése (pl. Fő téren, a Kórház és az Egyetem mellett, kereskedelmi centrumoknál) <u>I. ütem:</u> 200 db <u>II. ütem:</u> 150 db <u>III. ütem:</u> 150 db	önkormányzati	F4	GYK	24	114,6	3	I. II. III. ütem
27	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése	Szombathely városban egységes kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, különösen a főbb kerékpáros útvonalak jelzésére és a helyi célok, forgalomvonzó létesítmények irányainak megjelölésére (a városi és a kerékpáros arculat figyelembevételével, tervkészítéssel együtt) 100 db tábla + oszlop	önkormányzati	F4	GYK	9	171,4	3,25	I. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
28	Kerékpáros adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring	<u>I. ütem:</u> • Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) felülvizsgálata • kerékpáros létesítmények nyilvántartási rendszerének kialakítása <u>Minden ütem:</u> • Rendszeres kerékpáros forgalomszámlálás Szombathely 7 helyszínén	önkormányzati	F4	GYK	12	63,8	3,25	I. II. III. ütem
29	M86 autótűt Körment (M86) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz	M86 autótűt Körment (M86) – Szombathely-Zanat kelet közötti 27 km-es 2x2 sávós szakasz (Balogunyom – Kisunyom elkerűlű) előkészítése (engedélyezési és kiviteli tervek, építési engedély megszerzés) és megvalósítása	állami	F8	EM	110.414	0,6	1,5	I. ütem
30	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87. sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása	• Szombathely és Kőszeg közötti 13,58 km hosszú 2x2 sávós szakasz fizikai elválasztással • Kőszeg keletre elkerűlű és az országhatárig tartó mintegy 4,51 km hosszú 2x1 sávós szakasz <u>I. ütem:</u> előkészítés (engedélyes és kiviteli tervek, építési engedély megszerzése) <u>II. ütem:</u> megvalósítás	állami	F8	EM	62.762	1,0	1,5	I. II. ütem
31	87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerűlű út fejlesztése	• 4 km 2x2 sávós főút, 2,2 km 2x1 sávós főút új nyomvonalon • 3 db vasút feletti (külön szintű) átvezetés, 2 db külön szintű és 2 db szintbeni csomópont • Puskás Tivadar utca kikötése a 87. sz. főútra	állami	F8	EM	28.719	2,3	1,75	I. ütem
32	Nyugati elkerűlű út kiépítése	A városi és belvárosi úthálózat tehermentesítése érdekében Szombathely nyugati szélén tervezett nyomvonal <u>II. ütem:</u> Dolgozók útja és a Nárai Külsű út között (5,34 km) <u>III. ütem:</u> Nárai Külsű út és 87. sz. főút között (6,98 km)	állami és önkormányzati	F8	EM	45.523	1,4	1,25	II. III. ütem

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
33	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I. ütem	• Ferenczy I. u. (Körmenyi út - Jáki út között, gyalog- és kerékpárúttal, csapadékvíz-elvezetéssel, új körforgalmi csomóponttal a Jáki útnál) • 11-es Huszár út - Lovas u. összekötése, 2 új körforgalmi csomópont, Lovas u. szélesítés, burkolatfelújítás • Sárdi-ér úti ipari parki terület összekötése a 86-87. sz. főutak körforgalmával • Márton Á. u. a helyi buszközeledés feltételeinek megteremtése (Olad, aut. ford.-tól Wimmer Á. u.-ig, buszfordulóval, 580 m) • Új gyűjtőút a keleti iparterületen a 86-87 sz. főút és a Vépi út között • Dolgozók útja és a Kárpáti K. u. összekötése az Aranyfatah utcán át új híddal • Bogát városrészt kikötése a 86-87. sz főutakra	önkormányzati	F8	EM	2.755	2,7	3,5	I. ütem
34	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II. ütem	• Nyugati területek észak-déli és kelet-nyugati irányú új gyűjtőútjai: észak-déli irányban a 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, kelet-nyugat irányban a Ferenczy I. u. és a nyugati gyűjtőút között, a Rigóvölgyi utcán a Kárpáti K. u. és Síp u.-Sáfrány u. csp. között • A Szőlős-Rumi utat tehermentesítő út nyomvonal kijelölése, megvalósítása, • Sági út kikötése a 86. és 87. sz. főútra	önkormányzati	F8	EM	4.280	2,3	2,5	II. ütem
35	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése III. ütem	• Nyugati területek észak-déli és kelet-nyugati irányú új gyűjtőútjai: észak-déli irányban a 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, kelet-nyugat irányban a Ferenczy I. u. és a nyugati gyűjtőút között, a Rigóvölgyi utcán a Kárpáti K. u. és Síp u.-Sáfrány u. csp. között • A Szőlős-Rumi utat tehermentesítő út nyomvonal kijelölése, megvalósítása, • Sági út kikötése a 86. és 87. sz. főútra	önkormányzati	F8	EM	6.894	2,0	2,25	III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
36	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) I. ütem	• Markusovszky Lajos utca komplex rehabilitációja (400 m) • Károly Róbert utca (burkolatfelújítás 700 m) • Éhen Gyula Lakótelep útfejlesztése: Hámor u., Ipar u., Vas u., Alkotás u., Acél u., Jegyenye u. (burkolatcsere 1.670 m) • Szőlős utca (Szent Gellért u. és Csititó között), Rumi út (Szent Gellért u. és Szőlős vmh. között) burkolatfelújítás, csapadékvízvezetés 2.400 m • Kodály Z. u. (felújítás 850 m) • Hermán u., Bükkfa u. (burkolatcsere, kétoldali járda térkövezéssel 440 m) • Thököly u. (burkolatcsere, járda nélkül 710 m) • Markusovszky utcai híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Kodály Z. utcai híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Bartók B. körúti híd felújítása (teljes szerkezetcsere) • Kulcsár I. u., Vidos J. u. (burkolatcsere 460 m) • Rumi Rajki I. u. (burkolatcsere), Szófia u. híd (rekonstrukció) • Szűrcsapó u. (burkolatcsere 750 m) • Garai J. u., Eötvös L. u., Koncz J. u. (burkolatcsere) • Kétrózsa köz (burkolatcsere 230 m)	önkormányzati	F9	EM	3.426	2,2	3,75	I. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
37	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) II. ütem	• Jávor u. (teljes pályaszerkezet csere 1.100 m), Csaba u. (burkolatcsere 1.150 m) • Nagy Lajos király u. (burkolatcsere, zárt csapadékvíz elvezetés 600 m) • Sándor L. u. (burkolatcsere 350 m) • Gárdonyi G. u. (burkolatcsere járda nélkül) • Nyár u., Ősz u., Hajnal u. (felújítás 530 m) • Áchim A. u., Bárdos A. u., Komlósi F. u. (felújítás 864 m) • Diófa u., Móra F. u., Fogaras u. (burkolatcsere) • Őrség u. (komplex felújítás 170 m) • Tölgyfa u., Nyárfa u., Gesztenyefa u. (burkolatcsere 855 m) • Petőfi S. u. komplex rekonstrukció a gyalogos és kerékpáros közlekedés, valamint a zöldterület prioritásával (814 m)	önkormányzati	F9	EM	3.412	1,8	3,25	II. ütem
38	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció) III. ütem	• 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)	önkormányzati	F9	EM	1.461	1,6	3,25	III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
39	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése	<u>I. ütem:</u> • Jókai u. - Jégpince u. - Bartók B. krt. - Gagarin u. kereszteződésben körforgalmú csomópont építése • Horváth B. krt. - Sugár út kereszteződésben körforgalmú csomópont építése • Jelzőlámpás csomóponti hangolások felülvizsgálata, fejlesztése (3 útvonalon) • Jelzőlámpás csp-ban piros- és zöldidő visszaszámlálók telepítése (min. 10 csp-ban) <u>II. ütem:</u> • Zanati út - 86-87 sz. főút (Tesco) körforgalom fejlesztése • Szt. Flórián krt. - Körmendi út (Savaria Plaza) körforgalom felülvizsgálata • Csaba u. - 86-87 sz. főút csomópontjának fejlesztése	önkormányzati	F8	EM	944	5,4	2,75	I. II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
40	Felszíni parkolók kialakítása I. ütem	• Bem buszforduló parkoló kialakítása (42+22 db) • Rohonci út 33-39. parkolóépítés (40 db) • Rohonci út 26-36. parkolófelújítás (83 db); • Szűrőcsapó u. 6-8. sz. mögötti parkoló építés (12+20 db); • Bem J. u. 2. - Váci M. Ált. Iskola mögötti parkoló kialakítása (44 db); • Patak utcai parkoló építése (engedélyezés alatt); • Pázmány P. krt. 25. melletti parkoló (32 db); • Barátság u. 17. melletti parkoló (32 db); • Mikes K u.-Károlyi A. u. új csomópont és parkoló építése útépítéssel (66 db parkoló); • Károly R. u. parkoló kialakítása (78 db); • Szalónak u. ÉK-i oldalán és a Krúdy Gy. u. 2. sz. mögött ferde beállású parkoló (38+4 db, ill. 42 db); • Stromfeld ltp. parkolók kialakítása (47) db; • Bakó J. u. - Kassák L. u. - Kodály Z. u. parkoló (50 db); • Éhen Gy. tér parkolófejlesztés (15 db); • Váci M. u. 32-34. sz. mögötti parkoló kialakítása (12 db)	önkormányzati	F9	EM	1.595	1,6	3,25	I. ütem
41	Felszíni parkolók kialakítása II. ütem	• Nagy L. u. parkoló burkolat és parkoló felújítás (60 db) • Aranypatak étterem parkoló kialakítás (100 db) • Gábor Á. parkoló kialakítás (30 db)	önkormányzati	F9	EM	387	1,4	2,5	II. ütem
42	Mélygarázsok, parkolóházak kialakítása	• 4 db parkolóház (Sörház u. mellett az Ady E. tér keleti felén, a Petőfi S. u - Paragvári u. sarkán (Petőfi S. u. 35.), a Wesselényi M. u. mentén (Borostyánkő áruház parkolója) és a Thököly I. u. 36. és környezetében) • 1 db mélygarázs építése a Mátyás király út - Thököly I. u. csp. mellett (Kiskar u., Sorok u. és a Perint-patak között) (• 1 db parkolóház/mélygarázs építése az IMCS projekt részeként)	önkormányzati	F9	EM	8.554	0,5	1,75	II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
43	Parkolásiirányítási rendszer kialakítása	• kiemelt fontosságú és nagy forgalmú területek parkolási infrastruktúrájának valós idejű nyomonkövetése • parkoló területre koncentrált mérő berendezések (kamera, foglaltságérzékelő stb.) kihelyezése • aktuális parkolási foglaltság digitális információs táblákon való megjelenítése (városi bevezető utakon) • mobiltelefonos alkalmazás fejlesztése a szabad parkolóhely számok nyomonkövetésére	önkormányzati	M1	EM	150	5,4	3	II. ütem
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése	Új városi töltőpontok létesítése, férőhelyszám bővítése <u>I. ütem:</u> 5 töltőpont <u>II. ütem:</u> 15 töltőpont (töltőpontonként 2 új férőhely)	önkormányzati	F6	EM	158	43,1	2,75	I. II. ütem
45	Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	Hivatali és intézményi elektromos járműflotta kialakítása (járműcsere program) <u>I. ütem:</u> 15 db (10 szgk., 5 tehergk.) <u>II. ütem:</u> 21 db (11 szgk., 10 tehergk.)	önkormányzati	F6	EM	772	0,5	2,5	I. II. ütem
46	City logisztika fejlesztése, az áruszállítás hatékonyság-javítása szabályozókkal és SMART megoldásokkal	• súlykorlátozások, behajtások felülvizsgálata-fejlesztése • koncentrált rakodóhelyek kijelölése a belvárosi gyalogos-zónák környezetében • SMART megoldások	önkormányzati	F10	KVA	95	12,5	3,25	I. II. ütem
47	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	<u>I. ütem:</u> a területhez csatlakozó ipari gyűjtőutak tervezése, építése és csapadékvíz elvezetés, közművesítés <u>II. ütem:</u> területbővítés északi irányban Söpte felé a söptei önkormányzattal való megállapodás keretében	önkormányzati	F8	KVA	4.445	0,2	1,25	I. II. ütem

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
48	Új iparvágány kapcsolatok létesítése	Északi iparterület vasúti kiszolgálása (18. sz. vasútvonal felől)	állami	F10	KVA	4.647	2,6	1,5	II. ütem
49	Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében	A Belváros forgalmi rendjének komplex újragondolása a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezésével: • kelet-nyugati irányú kerékpáros átjárhatóság megteremtése (pl. ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele egyirányú utcában) • forgalomcsillapítás (egyirányú utcák megengedett irányainak felülvizsgálata, behajtási korlátozás stb.) • az utcakeresztmetszet funkcionális újraosztása pl. közterületi parkolóhelyek számának csökkentésével • gyalogosbarát jelleg erősítése 5 db Zóna30 korlátozott sebességű övezet és 1 vonalmenti forgalomcsillapítás (elsősorban forgalomtechnikai beavatkozás és szemléletformálás, kisebb építésekkel, pl. forgalomcsillapító küszöb, elhúzás): • Váci M. u. - Rohonci út - Szűrcsapó u. - Paragvári u. • Szűrcsapó u. - Paragvári i. - Bartók B krt. - Rohonci út • Perint patak - Gagarin u. - Bartók B. krt. • Szent Flórián krt. - Rumi út - Szent Gellért u. - Károly R. u. • Szent Flórián krt. - Hunyadi J. út - Szent Gellért u. - Rumi út • Nagy Lajos király u.	önkormányzati	F7, F8, F4	ÖK	95	166,0	2,25	II. ütem
50	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) I. ütem	5 db Zóna30 korlátozott sebességű övezet és 1 vonalmenti forgalomcsillapítás (elsősorban forgalomtechnikai beavatkozás és szemléletformálás, kisebb építésekkel, pl. forgalomcsillapító küszöb, elhúzás): • Váci M. u. - Rohonci út - Szűrcsapó u. - Paragvári u. • Szűrcsapó u. - Paragvári i. - Bartók B krt. - Rohonci út • Perint patak - Gagarin u. - Bartók B. krt. • Szent Flórián krt. - Rumi út - Szent Gellért u. - Károly R. u. • Szent Flórián krt. - Hunyadi J. út - Szent Gellért u. - Rumi út • Nagy Lajos király u.	önkormányzati	F7	ÖK	100	41,2	3,25	I. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
51	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) II. ütem	6 db Zóna30 korlátozott sebességű övezet és 2 vonalmenti forgalomcsillapítás (elsősorban forgalomtechnikai beavatkozás és szemléletformálás, kisebb építésekkel, pl. forgalomcsillapító küszöb, elhúzás): • Bartók B. krt. - Paragvári u. - Petőfi S. u. - Rohonci út • Gagarin út - Károlyi G. tér – Dózsa Gy. u. - Kálvária u. - Jókai M. u. • Kálvária 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. és Fraknó u.	önkormányzati	o	ÖK	98	35,0	3,25	II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
52	Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása	Intermodális csomópont kialakítása a vasútállomás mellett, főbb elemek: • Összevont helyi és helyközi autóbusz állomás kialakítása az Éhen Gyula téren, a vasútállomás közvetlen előterében • Buszok napközbeni félreállítását biztosító tárolóhely • P+R parkoló • B+R kerékpár parkolók • K+R parkolóállások és taxiállomás • Utastájékoztatás fejlesztése, utaskomfort növelő eszközök telepítése, kamerás megfigyelés • Éhen Gyula tér gyalogos és kerékpárosbarát kialakítása • Semmelweis I. u. – Nádasdy F. u. csomópont fejlesztése • Vasút u. kikötése a Szent Márton útra (jobbira kisíves mozgások) • Belvárosi buszmegállók (4 db) építése a módosuló helyi és helyközi autóbusz hálózat okán	állami és önkormányzati	F3	ÖK	12.600	3,9	1,75	I. ütem
53	Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében	• Térfigyelő kamerarendszer bővítése és fejlesztése • A lefedett területek növelése • Közúti és gyalogos csomópontok közlekedésbiztonságának elősegítése • Balesetek, bűncselekmények és szabálysértések résztvevőinek azonosítása • Aktuális forgalmi helyzet észlelése • Statisztikai elemzések támogatása	önkormányzati	M1, F7	ÖK	225	5,4	3,5	I. II. III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
54	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	<u>I. ütem:</u> • Okoszebra telepítés 9 helyszínen • Okos buszmegálló kialakítása az Éhen Gy. téren és a Söptei úton • Okospadok kihelyezése 4 helyszínen <u>II. ütem:</u> Városi okoseszközök telepítése további 15 helyszínen	önkormányzati	F1, F7	ÖK	298	1,8	3,5	I. II. ütem
55	Lakó- és munkaterület fejlesztés a 11-es Huszár úti volt laktanya területén	A volt laktanya „B” jelű (keleti) területén parkosított zöldfelületekbe integrálódó 3-4 szintes, modern, 15-20 lakásos szabadon álló társasház beépítés (összesen 567 lakás), a terület déli részén szolgáltató és irodaegységekkel vegyes kialakításban (9600 m2 irodater, 4800 m2 szolgáltatás, 4800 m2 üzlet és raktár), süllyesztett és térszín alatti közlekedő utakkal és parkolókkal (összesen 2.375 parkolóhely). Az „A” jelű (nyugati) területen kreatív munkahelyi környezet kialakítása a megőrzött műemléki épületegyüttesben.	önkormányzati	F9	ÖK	4.445	0,6	1,5	III. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
56	Gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás	- Népszerűsítés: szemléletformáló programok, kiadványok, rendezvények a civil szervezetekkel együttműködve a fenntartható közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés) népszerűsítése érdekében különös tekintettel a gyalogosok, a kerékpárosok, a potenciális kerékpárosok és a gépjárművel közlekedők célcsoportjaira - 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 infrastruktúra hálózat, szolgáltatások, időjárás, a folyamatban lévő fejlesztések, forgalomterelések, általános információk, GYIK stb.) Az aktuális hálózat folyamatos frissítése az országos nyilvántartásokban.	önkormányzati	M3	MEN	75	408,5	3,5	I. II. III. ütem
57	Szombathely mobilitási applikáció	A szombathelyi utazástervezést segítő mobil applikáció és webes felület, mely a közigazgatási és szolgáltatói szereplők együttműködésével integrálja és továbbfejleszti a különböző már meglévő alkalmazásokat és rendszereket, a Mobility As A Service (MAAS) elvei mentén lefedve a teljes utazási láncot, és az összes lehetséges közlekedési módra kiterjedő útvonalajavaslatoakat ad eljutási időre, utazási költségre és esetlegesen szemléletformálási céllal a környezeti költségére is kiterjedő információkkal.	önkormányzati	M1	MEN	95	268,1	3	I. II. ütem



Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Kompetencia	Kapcsolódó eszköz(ök)	Közlekedési mód	Bruttó beruházási költség (millióFt)	Társadalmi hatékonyság pontszám**	Megvalósíthatósági pontszám	Tervezett ütemezés
58	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	• Tarifarendszerek, díjrendszerek fejlesztése a közösségi közlekedés ösztönzése érdekében (kombinált jegyek-bérletek, rendezvényeknél kedvezményes napijegyek stb.) • Kedvezményezett célcsoportok prioritási hozzáféréseinek biztosítása környezetkímélő közszolgáltatásokhoz (önk. szabályzókkal) • Parkolási rendszer felülvizsgálata, díjfizető zónák területének és díjának újraértékelése (belvárosban az időkorlát felülvizsgálata), külső díjfizetési zóna vizsgálata • Jelentősebb önkormányzati cégeknél, intézményeknél munkahelyi mobilitási menedzsment kialakítása, működtetése • Elektromos autótöltő pontok fejlesztési koncepciójának kidolgozása • Taxi közlekedés környezetvédelmi rendszerének felülvizsgálata, szigorítása • Környezetvédelmi célú behajtási korlátozások vizsgálata, bevezetése • Klímavédelmi és energetikai szervezetrendszer fejlesztése: a város mindenkori klíma- és energetikai céljai teljesítésének érdekében hozott döntések előkészítésének, végrehajtásának és monitoringjának a biztosítása • intelligens energiagazdálkodás irányítási program kidolgozása az országos okos-mérési mintaprogram részeként	önkormányzati	M2	MEN	95	633,3	2	I. II. ütem

14. táblázat A projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság eredményei, valamint tervezett ütemezése

Közlekedési mód:

KK Közösségi közlekedés

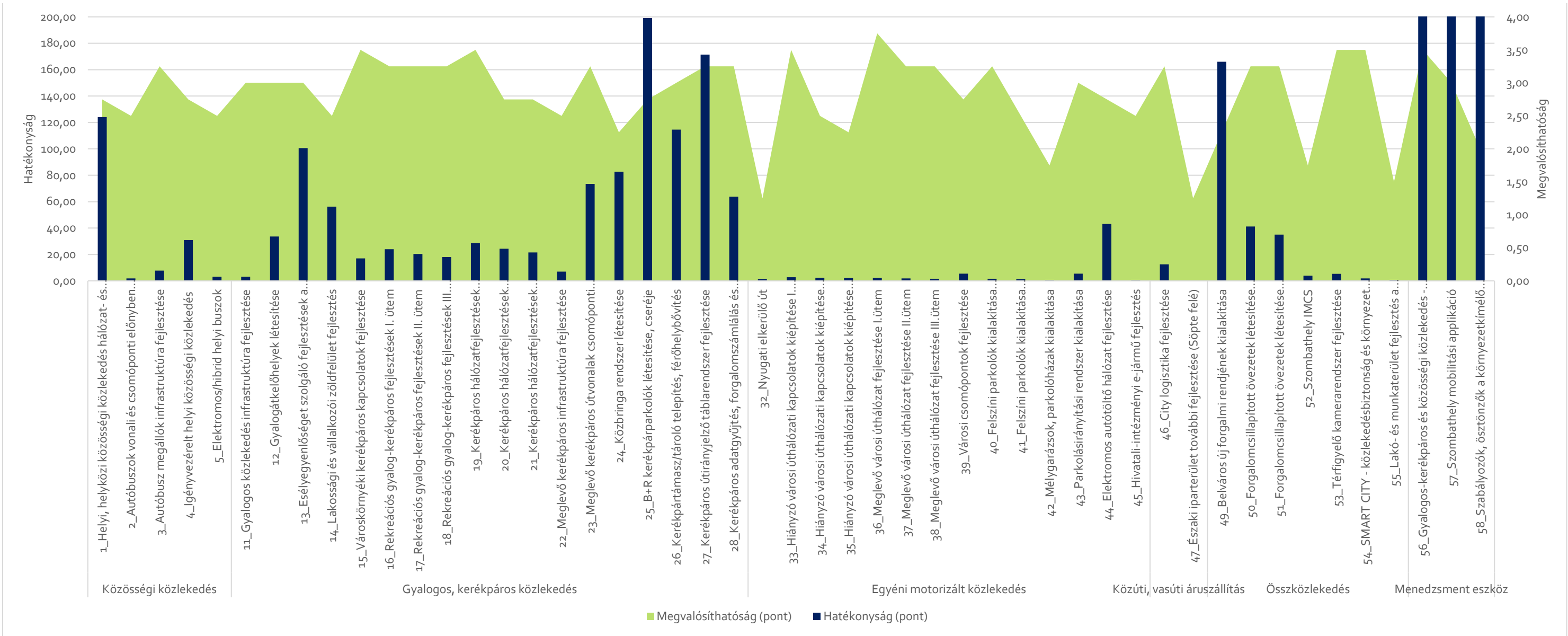
EM Egyéni motorizált közlekedés

GYK Egyéni nem motorizált közlekedés /gyalogos-kerékpáros/

KVA Közúti-vasúti áruszállítás

ÖK Összközlekedés

MEN Menedzsment



78. ábra A projektek hatékonysági és megvalósíthatósági értékelése, az egyes közlekedési módok szerinti összevetéssel (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)

5. ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Szombathely jellemző közlekedési munkamegosztása (modal split) a városon belül (%), és a város határát átlépő helyváltoztatások száma szerint (ezer helyváltoztatás/nap).....	4
2. ábra Közlekedési munkamegosztás várható alakulása és a célkitűzések	15
3. ábra Közlekedési szegmensek és módok.....	18
4. ábra A Mobilitási terv kidolgozásának főbb feladatlépései (forrás: A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP) KIDOLGOZÁSÁHOZ ÉS MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ 2. Kiadás dokumentum alapján tovább fejlesztve - saját szerk.)	19
5. ábra Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) szakpolitikai háttere	27
6. ábra Szombathelyet és vonzáskörzetét érintő folyamatban lévő, illetve tervezett forrással rendelkező, vagy forrással nem rendelkező jelentősebb közlekedési projektek	30
7. ábra Szombathelyre munkába ingázók /min. 50 fő esetén/ (forrás: KSH-2011. évi népszámlálás).....	32
8. ábra Szombathelyre iskolába ingázók /min. 40 fő esetén/ (forrás: KSH-2011. évi népszámlálás)	33
9. ábra Szombathely vonzáskörzetének vizsgálati területe.....	34
10. ábra Szombathely környékének jelenlegi közlekedési hálózata	35
11. ábra Forgalmvonzó létesítmények Szombathelyen.....	38
12. ábra Az értékesített ingatlanok ára m ² -re vetítve (forrás: https://www.ingatlanet.hu/statisztika/Szombathely . 2022. január)	39
13. ábra Lakóövezetek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi lakóterületek; piros: tervezett lakóövezetek)	39
14. ábra Ipari Gazdasági területek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi gazdasági ipari területek; sötét lila: tervezett gazdasági ipari területek)	40
15. ábra Kereskedelmi területek a tervezett közúthálózattal (szürke: jelenlegi kereskedelmi területek; világos lila: tervezett kereskedelmi területek).....	40
16. ábra Lakónépesség száma az adott év végén (a népszámlálás végleges adataiból továbbvezetett adat)	41
17. ábra A megye, a járás és a város lakosság számának változása 10 év vonatkozásában	41
18. ábra Szombathely (bal oldali ábra) és Vas megye (jobb oldali ábra) népességének korcsoportos bontása (fő)	42
19. ábra Szombathely városrészeinek laksűrűsége.....	43
20. ábra A népesség számának alakulása a három természetes népmozgalmi forgatókönyv szerint (forrás: KSH Területi Statisztika 2019)	43
21. ábra A járások 2051. évi népessége a 2011. évi népesség százalékában	44



22. ábra A Szombathelyi járási lakónépesség korcsoportok szerinti megoszlásának alakulása (forrás: Natér)	44
23. ábra Szombathely népességének korcsoportok szerinti bontása várhatóan 2021-; 2031; 2041 és 2051-ben - fő	45
24. ábra Szombathelyet érintő helyváltoztatások száma (ezer helyváltoztatás/nap) és részaránya (%) a városon belül, illetve a városhatárt átlépő közlekedés esetében	49
25. ábra Ingázási irányok és az ingázók közlekedési módválasztása a Szombathely környéki főbb irányok és települések esetében	50
26. ábra Közlekedési munkamegosztás a szombathelyi lakosság körében (forrás: Háztartásfelvétel 2021)	51
27. ábra Az egyes közlekedési eszközök használati gyakorisága a Mobilitási kérdőív válaszadói körében	51
28. ábra Szombathely környékének vasúti személyszállítási térképe (forrás: MÁV-START Zrt.)	52
29. ábra Szombathely helyközi autóbusz járműállomány megoszlása jelleg és környezetvédelmi besorolás szerint (2021)	55
30. ábra Autóbuszos és vasúti napi járatszámok és menetidők összevetése a mindkét közlekedési mód által kiszolgált Szombathely környéki települések vonatkozásában	56
31. ábra Jegyeladásból származó éves utasszámok	56
32. ábra Helyközi buszos és vasúti utasforgalmi áramlatok Szombathelyen (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)	57
33. ábra A helyközi közösségi közlekedési buszmegállók 500 méteres hálózati lefedettsége és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (saját szerkesztés)	57
34. ábra A helyi közösségi közlekedési megállók hálózati lefedettsége (300 méter) és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (saját szerkesztés)	59
35. ábra A városközpontba jutás időigénye a városi körzetekből közösségi közlekedéssel (TRENECON Kft. Forgalmi modell)	59
36. ábra Helyi autóbusz állomány összetétele a szolgáltatóváltás előtt (2021) és után (2022)	61
37. ábra A 2022-től szolgálatot teljesítő új helyi buszflotta járművei	61
38. ábra Helyi közlekedés viteldíjai a Szombathelyhez hasonló megyei jogú városokban	62
39. ábra Helyi járatok utasszám és éves teljesítmény-mutatóinak alakulása, % (forrás: VOLÁNBUSZ Zrt.)	63
40. ábra Helyi közösségi közlekedés átlagos munkanapi utazásszáma (TRENECON Kft. forgalmi modell)	63
41. ábra Helyi megállók utasforgalma (forrás: Utasszámlálás 2021)	64
42. ábra Meglévő és folyamatban lévő kerékpárforgalmi létesítmények, valamint a kerékpáros baleseti gócpontok	68
43. ábra Szombathely jelentősebb, nagyobb méretű gyalogos felületei	70



44. ábra Szombathely vonzáskörzetének közútminősége (forrás OKA, 2020)	72
45. ábra Átlagos napi forgalmak a Szombathely környéki közúthálózaton (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)	73
46. ábra A szombathelyi útburkolati típusok útkategóriák szerint	74
47. ábra A motorizációs szint alakulása Szombathelyen és a hasonló méretű megyeszékhelyeken (forrás: KSH)	75
48. ábra Átlagos napi forgalom (ÁNF) alakulása két forgalmas városi főúton.....	75
49. ábra Átlagos napi forgalmak Szombathely közúthálózatán (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)	76
50. ábra Szombathely főúthálózatán jellemző munkanapi, délutáni csúcsforgalom mértéke (forrás: Google Maps)	76
51. ábra Szombathelyi fizető parkolási zónák és díjszabások (2022)	77
52. ábra A 2021. évi parkolás vizsgálatban érintett lakótelepek	78
53. ábra Parkolási férőhely telítettség Szombathely négy legnagyobb lakótelepén (2021)	78
54. ábra Járműtípusok megoszlása a közterületi parkolási igényekben a vizsgált 4 lakótelepen	79
55. ábra A szombathelyi reptér a várostól északra	81
56. ábra Teherforgalom Szombathely és környéke közúthálózatán (forrás: TRENECON Kft. forgalmi modell)	82
57. ábra Szombathely Rendező pályaudvar teherforgalmi irányai és évenkénti áruforgalma	83
58. ábra Kombinált bérlet típusok értékesítési megoszlása Szombathelyen	84
59. ábra Jelzőlámpás csomópontok Szombathelyen.....	86
60. ábra Jegykiadó automata kijelzőjén megjelenő valós idejű utastájékoztató (forrás: BLAGUSS Kft.)	87
61. ábra Személyesüléssel közúti gépjármű balesetek számának alakulása.....	90
62. ábra Szombathely közúti baleseti gócpontjai a 2016-2020 közötti személyi sérüléssel közúti balesetek alapján (saját szerkesztés, forrás: WEB-BAL)	90
63. ábra Szombathely MJV Önkormányzatának egyes közlekedési infrastruktúra elemeivel kapcsolatos költségfordítása	92
64. ábra A város parkolási bevételeinek alakulása (bírságok nélkül)	94
65. ábra A város közúti közlekedésből származó kibocsátási értékeinek várható változása (tonna CO ₂ egyenértékben megadva) közlekedési módok szerinti bontásban.....	95
66. ábra A város közúti közlekedésből származó kibocsátási értékeinek (tonna CO ₂ egyenértékben megadva) megoszlása, közlekedési módok szerinti bontásban.....	95



67. ábra Problématérkép – Közösségi közlekedés	99
68. ábra Problématérkép – Nem motorizált egyéni közlekedés (gyalogos-kerékpáros)	100
69. ábra Problématérkép – Egyéni motorizált közlekedés	101
70. ábra Közlekedési munkamegosztás várható alakulása és a célkitűzések	104
71. ábra Szombathely ÜHG kibocsátásának változása (tonna CO ₂ egyenérték), kiemelve a közlekedésre vonatkozó kibocsátási értékeket	105
72. ábra A légszennyezés társadalmi hatási pénzben kifejezve (millió Ft/év)	106
73. ábra Projekttérkép I. ütem (helyszínhez köthető projektek)	160
74. ábra Projekttérkép II. ütem (helyszínhez köthető projektek)	161
75. ábra Projekttérkép III. ütem (helyszínhez köthető projektek)	162
76. ábra Várható forgalom különbség I. ütemben a közúti projektfejlesztés nélküli állapothoz képest (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)	166
77. ábra Várható forgalom különbség II. ütemben a közúti projektfejlesztés nélküli állapothoz képest (forrás: TRENECON Kft. Forgalmi modell)	166
78. ábra A projektek hatékonysági és megvalósíthatósági értékelése, az egyes közlekedési módok szerinti összevetéssel (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)	254



6. TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma, átlagos társadalmi hatékonysági, illetve megvalósíthatósági pontszáma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)	12
2. táblázat Projektek ütemezése (bruttó, millió Ft)	13
3. táblázat Finanszírozással rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)	13
4. táblázat Finanszírozással nem rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)	14
5. táblázat Szombathelyi székhelyű nagyfoglalkoztatók létszámmal 2020 (forrás: OPTEN)	46
6. táblázat: Szombathely helyi közösségi közlekedésének viteldíjai	62
7. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)	128
8. táblázat Az egyes csoportokba tartozó projektek száma, átlagos társadalmi hatékonysági, illetve megvalósíthatósági pontszáma (nem tartalmazza a csak állami beruházásokat, de tartalmazza az állami és önkormányzati közös forrású projekteket)	167
9. táblázat Eredmény indikátorok	170
10. táblázat Hatásindikátorok	171
11. táblázat Projektek ütemezése (bruttó, millió Ft)	174
12. táblázat Finanszírozással rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)	175
13. táblázat Finanszírozással nem rendelkező projektek (bruttó, millió Ft)	176
14. táblázat A projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság eredményei, valamint tervezett ütemezése	253



Megrendelő: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.



ZÁRADÉK

Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése a Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terv dokumentumot a 2022. június 27-i nyílt ülésen, a 243/2022 (VI.27.) Kgy. számú határozattal elfogadta.

Szombathely, 2022. augusztus 15.

dr. Nemény András
polgármester



Dr. Nemény András