

Tisztelt Megjelentek, kedves Kollégák!

Előzetesen szeretném leszögezni, hogy annak ellenére, hogy öt éve látom el az állami főépítési feladatokat, és így – valamint helyi lakosként is – van némi rálátásom Szombathely fejlődésére, kimondottan erre irányuló vizsgálatok és adatok hiányában a város közösségi közlekedésével kapcsolatban, a felmerülő problémák feltárásával összefüggésben szakmai szemmel ugyan, de csak magánemberként nyilatkozhatok és csak így tudok esetleg javaslatokat is megfogalmazni.

A város településrendezési eszközeinek teljes felülvizsgálatakor a közlekedési fejezettel kapcsolatban 2019-ben az állami főépítész általános véleménye az volt, hogy az nem kellően megalapozott, elavult, nem veszi figyelembe sem az aktuális, sem a prognosztizálható vagy tervezett jövőbeli állapotokat, a problémafeltárása elnagyolt, így abból előremutató és átfogó fejlesztési irányokat sem lehet meghatározni. A megoldásként javasolt intézkedések sem hosszabb, sem rövidebb távon nem adtak választ a meglévő és várható problémákra. A javaslatok a tünetek kezelésére szorítkoztak csupán, óvatosan bántak a fejlesztésekkel, nem vállalták fel a szükséges – esetenként radikális – településrendezési lépések megtételét.

Erre is reagálva döntött az Önkormányzat a város teljes közlekedési rendszerére vonatkozó komplex közlekedési koncepció elkészítéséről, melyről a napirendi pontok szerint ma még részletesen hallani fognak.

A tervezett vizsgálatnál kapcsolatban fontosnak tartom a város és vonzásokörzete térbeli elhelyezkedésének, kiterjedésének és szerkezetének, kötöttségeinek elemzését, az ebből fakadó problémák feltárását.

A település közlekedési hálózatát nézve jellemzően észak-déli elnyúlású, az ezzel megegyező irányú Gyöngyös- és Perint-patak, valamint hídjaik, a történeti város szerkezete és a később csatlakoztatott városrészek felfűzése határozzák meg utcahálózatát. Az alap probléma az, hogy a település történeti spontán fejlődése, majd a későbbi időszakokban történő tervezett fejlesztése során sem lehetett felkészülni a közösségi közlekedés mai igényeire.

A történeti város utcái a középkori és koraújkor szerkezetből és kialakult beépítettségéből adódóan szűkek a megnövekedett személygépkocsi állomány és közösségi közlekedés együttesen forgalmát nem vagy egyre nehezebben tudják kiszolgálni. A korábbi önálló települések (Olad, Kámon, Herény, Szentkirály, Szőlős, Gyöngyöshermán, Újperint, Zanat), de más városrészek is (Bébic- és Pick-telep, Sallai-telep) 1, legfeljebb 2 utcával kapcsolódnak a városmaghoz, mely utcák jellemzően ellátják a vonzásokörzet települései és Szombathely összekötését is : Sé-Torony-Dozmat-Bucsu Olad felől, Gencsapáti-Gyöngyösfalu-Lukácsháza Kámon-Herény felől, Táplánszentkereszt Gyöngyöshermán-Szentkirály felől és a város országos megközelíthetősége a Zanati úton keresztül. Éppen ezért az egyes településrészek történetileg kialakult útkapcsolati jól láthatóan nem elegendőek a közösségi közlekedéshez.

A helyzetet súlyosbítja, hogy a város 1970. és 1980-as évek között kiépült kertvárosi részeit a meglévő úthálózatra fűzték fel, további megközelítést nem biztosítottak, illetve a meglévő utak szélességének tervezett szabályozásai nem valósultak meg –

holott az utat terhelő forgalom a fejlesztések következtében és attól függetlenül is folyamatosan nőtt –, sőt azok nagy része településrendezési szinten is sorra visszavonásra került. A még meglévő, a város közlekedési terheit enyhítendő, egyszerűsítendő szabályozások közül néhánytól az önkormányzat – remélhetőleg csak átmenetileg – lakossági kezdeményezésre elállt, nem vállalva a konfrontációt. Ugyancsak rossz gyakorlatnak tartom, hogy a közlekedési fejlesztések során nemegyszer a könnyen, problémamentesen építhető szakasz készült el először, a problémás megvalósítása pedig végül elmarad (pl. Saághy utca és Muskátli utca összekötése).

Az újonnan kialakult lakótelepek esetében (Angolkert utcai lakópark, Parkerdei-lakópark) sem beszélhetünk a tömegközlekedés helyének tudatos tervezéséről, a lehetőség biztosításáról. Megfigyelhető, hogy ezekben az esetekben az utólagos igények megjelenését követően az alultervezett, sokszor megfelelő és biztonságos megközelítés és az időjárás viszontagságaitól védő buszmegálló nélküli utakat veszik igénybe közösségi közlekedés céljára, és a feltételek évek múltával sem kerülnek megteremtésre (22-es busz Kilátó utcai megállói pl.).

Kiemelkedően jobb a helyzet az 1960-as évek óta kiépülő új városrészek közül a Derkovits-, az Oladi- és a volt KISZ-lakótelepek esetében, bár csak az utóbbinak a tagoltsága, utcaszerkezete és belvároshoz való közelsége biztosítja a közösségi közlekedéshez való, változatos irányokba történő hozzáférést, míg az Oladi-lakótelep gyakorlatilag egyetlen főúton keresztül kapcsolódik be a tömegközlekedésbe, de ez az út egyúttal a Sé-Torony irányú agglomerációt is kiszolgálja.

A közösségi közlekedés szervezése szempontjából további problémának látom az egyes településrészek közötti közvetlen kapcsolat hiányát, vagy ahol az létrejött a XX-XXI. században, ott a közútkapcsolat nem szolgál a közösségi közlekedés színteréül pl. Olad és Kámon közötti összekötő út, vagy a részben megépült kőgyűrű szakaszai.

Megfigyelhető az is, hogy a település XX-XXI. században épült útjainak és csomópontjainak tervezése során sem számoltak a várhatóan megnövekvő személygépkocsi forgalommal, a közösségi közlekedést az utak áteresztőképessége nehezíti: a busz – azonos sávban – ugyanabban a dugóban áll, mint a többi gépjármű (Brenner Tóbiás körút pl.) – ez különösen reggel, munkaidő után, iskolák körül jellemző. Előzőekből következik, hogy a közlekedésbe bevonható járművek mérete és így a befogadó képessége is korlátozott (Oladi-domb), illetve a jelenleg rendelkezésre álló buszok mérete korlátozza a szolgáltatás kialakítását egyes településrészekben.

Az agglomerációval történő közúti összeköttetésen kívül csak az észak-déli irányban meglévő települések (északra Lukácsháza-Gyöngyösfalu-Gencsapáti, a településen belül Kámon-Stromfeld, délre a településen belül Szőlős) esetében beszélhetünk vasúti összeköttetésről, forgalmi adatok ismeretének hiányában a kihasználtságról nem tudok nyilatkozni. A megyei területfejlesztési program szerint a Szombathely-Kőszeg közötti vonal villamosítása meg fog történni (folyamatban van) azzal, hogy a fenti állomások közül Lukácsházán vagy Gyöngyösfalun lesz megálló, a megállóhelyek csökkentése azonban ugyancsak nem kedvez a közösségi közlekedésnek. Más települések irányában a korábban

meglévő, de megszüntetett vasúti kapcsolat visszaállítását nem tartom reálisnak, egyrészt elépítésre vagy felhasználásra kerültek már a meglévő vasúti töltések (pl. kerékpárútként), másrészt új vasútvonal és megálló helyigényére a város területén belül, illetve a települések között megfelelő terület nem igazán áll rendelkezésre (ennél kisebb volumenű településrendezési döntést sem vállat fel eddig egy önkormányzat sem), harmadrészt a megérkezés helyéhez való kötöttség még akkor is hangsúlyos lesz, ha megvalósul az intermodiális csomópont Szombathelyen is.

Maga az intermodiális kapcsolat előremutató, de véleményem szerint főként az agglomerációnál távolabbról érkezők számára tűnik előnyösnek. Az agglomerációból érkezők esetében célszerűségét nem biztos, hogy alátámasztják az utasforgalmi adatok, a helyi közlekedés tekintetében pedig félok, hogy egypólusossá válik a közösségi közlekedés rendszere.

Meglátásom szerint a közösségi közlekedést igénybe vevők számát növelhetné, ha a Szombathely úthálózatát amúgy is kilométereken keresztül igénybe vevő helyközi buszok helyi közlekedési igényt is kielégítenének, vagyis ne csak a vidékről városba érkezők számára nyújtsanak le- és felszállási lehetőséget, vagy a helyi járatok helyközi funkciót is ellátnának, úgy, hogy azt minden fél igénybe vehesse pl. Torony-Bogát viszonylat vagy helyi járat pl. egészen Gencsapáti központjáig közlekedik – ez jótékonyan hatna a kihasználtságukra.

A közlekedési vizsgálat szempontjából fontosnak tartom a demográfiai adatok ismeretét, illetve a változások figyelemmel kísérését, prognosztizálását – gondolok itt nem csak a meglévő és új lakóterületek demográfiai változásaira, hanem az újonnan letelepülő, vagy megszűnő foglalkoztatókra is. A közösségi közlekedésre vonatkozó vizsgálat nem lehet sablonos, kanonizált módszerek alkalmazása nem elegendő, a helyi igények figyelembe vétele szükséges. A közösségi közlekedésben gyermekkorom óta részt veszek, helybeliként látom az esetleges problémákat, ezért szükségesnek és hasznosnak tartom az önkormányzat azon kezdeményezését, hogy egyrészt a problémafeltárásba bevonja a lakosságot, településen működő cégeket, partnereket egy interaktív kérdőív segítségével, másrészt munkacsoportot hoz létre helyben működő szervezetek képviselőiből, ezzel biztosítva a helyi szempontok érvényesülését a koncepció kialakítása során.

Bár nem függ össze közvetlenül a településrendezéssel, mégis szeretném hangsúlyozni, hogy a közösségi közlekedés igénybevétele során fontos szempont a szolgáltatás minősége, ide tartozik – a teljesség igénye nélkül – a könnyű elérhetőség, a biztonságos megközelíthetőség és várók kialakítása, a tisztaság, a pontosság, a rövid utazási idő, a kedvező ár, a változatos irányokba történő utazás lehetősége, a megfelelő gyakoriságú járatok. Sokszor a meglévő rendszer szolgáltatási minőségének hiánya az, ami miatt a potenciális használó más közlekedési módot választ – jellemzően személygépkocsit.

Nem szabad megfeledkeznünk azonban arról, hogy az alternatíva választásában nagy szerepet játszik az emberek/családok napi ritmusa és a közösségi közlekedés szervezésének kapcsolata is. Mivel az általános iskolák nagy része nem körzeti iskolaként működik, illetve az iskolák és az egyéb délutáni tevékenységek helye között nincs feltétlenül közvetlen tömegközlekedési kapcsolat, pl. a kisgyermekes családok nagy számban kiesnek a közösségi közlekedés használói közül. Ugyanide

tartoznak azok a családok/emberek, akik az agglomerációból utaznak minden nap Szombathelyre iskolába, munkahelyre. Ennek oka az is, hogy a távolsági buszok megállóhelyei Szombathely területén belül részben eltérnek a helyi közlekedésben résztvevő buszokétól, így nehezebb a helyközi járatokétól eltérő irányú utazás.

Problémának látom azt is, hogy város közlekedésének tervezése és fejlesztése, valamint a közösségi közlekedés szolgáltatója különbözik, ez utóbbi szervezése az anyagi veszteségek minimalizálásán alapul, így nincs, nem lehet kölcsönös együttműködés a két szereplő között az eltérő érdekek miatt, illetve a szolgáltatás nem tudja rugalmasan leereagálni a változásokat (menetrendek fél évente változnak csak pl.).

Másik példa az együttgondolkodás és kommunikáció hiányára, hogy egyrészt míg az egyik fél új településrendezési szabályozást, pl. buszfordulók szabályozását, mint későbbi lehetőséget nem tervez, addig a másik fél a nem akként tervezett, meglévő úthálózatot használja (korlátozva van ezzel a vonal hossza és az alkalmazható közlekedési eszköz tekintetében), ugyanakkor az akként tervezettek egy részének használatát megszünteti pl Bem József utcai korábbi buszforduló.

Jelenleg a közösségi közlekedés fejlesztése sok esetben leredukálódik arra a gondolatra, hogy az éppen mért utasforgalmi adatok vagy esetlegesen új „igénybejelentés” (pl. jelentős számú munkavállalót foglalkoztató Szombathelyen letelepedő vállalkozás vagy új iskola létesítése) milyen irányú változtatásokat indokolnak a meglévő struktúrában. Ilyenkor egy-egy vonal sűrítése, vagy egy új vonal beiktatása kínálkozik megoldásként, de ennek komolyabb, a településszerkezetre és a településfejlődésre közlekedési szempontból gyakorolt hatását feltehetően – eddig – nem vizsgálják. Ezért is várom érdeklődéssel a most tervezett közlekedési vizsgálatot!

Néhány javaslat – a teljesség igénye nélkül:

Az elkészülő közlekedési vizsgálat alapján meghatározott koncepcióhoz és a megvalósításához szükséges kényszerintézkedésekhez, településrendezési szabályozásokhoz ciklusokon keresztül, pártállástól függetlenül kell ragaszkodni és azokat következetesen meg kell valósítani. Az egyes intézkedések szükségességét az érintettek tekintetében, a településrészen és városi szinten is megfelelően kell kommunikálni – az adott intézkedésen túlmutató közérdeket hangsúlyozva.

Forgalomcsillapítás és a közösségi közlekedés „kikényszerítése” céljából meg lehetne vizsgálni, hogy Szombathely kijelölt belvárosában a lakókon kívül csak közösségi közlekedési eszközzel lehessen behajtani egészen a Fő térig pl. kisméretű elektromos autóbuszokkal (a Budai vár megközelítésének mintájára). Ugyanez vizsgálható lenne az egyes településrészek esetében is.

Meg kell vizsgálni, hogy van-e lehetőség a meglévő úthálózat tehermentesítésére új utak kiszabályozásával, illetve a meglévő utak szabályozási szélességének növelésére hol van szükség és mód?

A meglévő és tervezett szolgáltatások tekintetében is fontos a jövőbeni használók által joggal elvárt minőség biztosítása, de legalább a megállóhelyek gyalogosan

történő, biztonságos megközelíthetősége, az ehhez szükséges terület kiszabályozása.

A korábban megszüntetett villamos vonal, mint közösségi közlekedés településrendezési elképzelésként nem jelent meg az elmúlt években, és meglátásom szerint szakmailag nem is lenne támogatható. A megszüntetés óta átalakult az úthálózat, elépültek a korábbi közlekedés nyomvonalak és a remíz, új nyomvonal kijelölése a meglévő közlekedési problémákat tovább növelné ezért érdemben nem tudná pozitívan, hatékonyan alakítani a közösségi közlekedést, csak „látványosság” lenne, nem beszélve arról, hogy kiépítése a szakmai ajánlások szerint – megtérülési szempontból is – csak Szombathelynél lényegesen nagyobb, népesebb településeken ajánlott.

Köszönöm a figyelmüket és Takácsné Knizner Beátának, hogy tolmácsolta a gondolataimat!
Jó tanácskozást kívánok!

Üdvözlettel

Csermelyi Andrea
állami főépítész