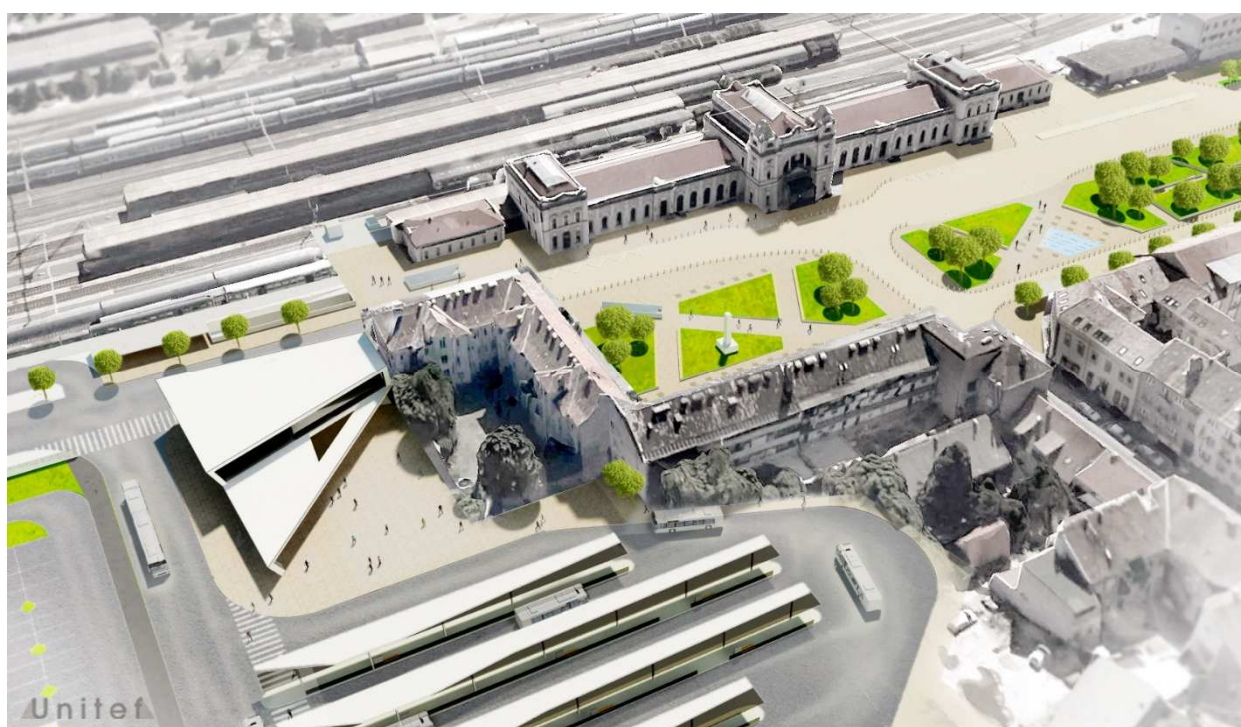




SZOMBATHELY INTERMODÁLIS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT LÉTESÍTÉSE

RÉSZLETES MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY

KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0017



Készítette Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata megrendelésére:

SZOMBATHELY KÖZLEKEDÉS KONZORCIUM



Konzorciumvezető:

ÚT-TEST Kft.



Konzorciumtag:

TRENCON COWI Tanácsadó és
Tervező Kft.

2015. MÁRCIUS

KÉSZÍTETTÉK:

Projekt – Szombathely Közlekedésfejlesztési Konzorcium			
Projekt igazgatók	Almássy László		ÚT-TEST Kft.
	Lehoczki Zsuzsanna		TRENECON COWI Kft.
Projektvezetők	Horváth Anikó		ÚT-TEST Kft.
	Schimmer Erzsébet		TRENECON COWI Kft.
Megvalósíthatósági tanulmány			
Témavezetők	Horváth Anikó		ÚT-TEST Kft.
	Schimmer Erzsébet		TRENECON COWI Kft.
Közlekedési munkarészek	Horváth Lilla	Dunszt Ádám	ÚT-TEST Kft.
	Schimmer Erzsébet	Molnár Zoltán	TRENECON COWI Kft.
Költség-haszon elemzés	Lehoczki Zsuzsanna	Gyenes Áron	TRENECON COWI Kft.
	Kocsis Tamás		
Intézményi-jogi elemzés	Hintenberger András	Schimmer Erzsébet	TRENECON COWI Kft.
	Balogh Zsuzsanna		
Forgalmi modellezés	Uti Gábor	Szóke Bálint	TRENECON COWI Kft.
	Hegedűs Márton	Márkus Gábor	
Menetrendi vizsgálatok	Schimmer Erzsébet	Molnár Zoltán	TRENECON COWI Kft.
	Esék Tamás		
Társadalmi-gazdasági elemzések	Tendli Krisztina	Fürstand Attila	TRENECON COWI Kft.
	Markó András	Szabó Gábor	
Környezetvédelem	Fleisz Bálint		ÚT-TEST Kft.
Közreműködő	Silló Szabolcs		Coaching-Team Kft.
Tanulmánytervi és alátámasztó munkarészek			
Útépítés, forgalomtechnika	Horváth Anikó		ÚT-TEST Kft.
	Horváth Lilla		ÚT-TEST Kft.
Geotechnika	Szántó Roland		ALAPGEO Kft.
Építészet	Szell Péter		UNITEF Kft.

TARTALOMJEGYZÉK

1	Vezetői összefoglaló	14
1.1	Előzmények	14
1.2	A tanulmány kidolgozásának folyamata	14
1.3	A projekt indokoltsága	16
1.4	A változatelemzés módszere és főbb következtetései	18
1.5	A kiválasztott projektváltozat bemutatása.....	20
1.5.1	Műszaki tartalom.....	20
1.5.2	A kiválasztott változat környezetvédelmi vonatkozásai	22
1.6	Költség-haszon elemzés eredményei	23
1.7	Az intézményi elemzés főbb megállapításai.....	26
1.8	Ütemezés, a megvalósítással kapcsolatos feladatok	27
2	A kedvezményezett bemutatása	30
2.1	A Kedvezményezett(ek) általános bemutatása	30
2.1.1	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	31
2.1.2	Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.	36
2.1.3	GYSEV Zrt.	42
2.2	A projekt elhelyezkedése a kedvezményezett stratégiájában	45
2.3	Az együttműködő partnerek és az együttműködés formájának bemutatása	46
2.3.1	Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.....	46
2.4	Projektmenedzsment szervezet bemutatása.....	48
2.4.1	I. megoldás: Projektmenedzsment feladatok Kedvezményezetti hatáskörön belül	48
2.4.2	II. megoldás: Külső projektmenedzsment szervezet, belső projektfelelősök	51
3	A projekt háttere	53
3.1	Vizsgálati terület lehatárolás.....	53
3.2	Rendelkezésre álló alapadatok	54
3.3	Gazdasági-társadalmi-környezeti alapadatok	55
3.4	A szakterület bemutatása.....	73
3.4.1	A közlekedési terület általános bemutatása	73

3.4.2	Jogszabályi háttér	74
3.5	A projekt szakpolitikai illeszkedése	75
3.5.1	Illeszkedés az európai közlekedéspolitikához	75
3.5.2	Illeszkedés a magyar közlekedéspolitikához	76
3.5.3	Illeszkedés a régió fejlesztési stratégiájához, terveihez	83
3.5.4	Illeszkedés más projektekhez	86
4	A fejlesztés indoklása	88
4.1	Helyzetértékelés	88
4.1.1	A kínálati oldal bemutatása	88
4.1.2	Keresleti igények felmérése	138
4.1.3	SWOT elemzés (a jelenlegi helyzet erősségeinek, gyengeségeinek feltárása)	165
4.2	Projekt nélküli eset leírása	167
4.2.1	A forgalmi prognózist megalapozó társadalmi-gazdasági folyamatok	167
4.2.2	Közlekedési hálózati változások és forgalmi prognózis	177
4.2.3	Költségek becslése	179
5	Projekt célkitűzései, elvárt eredmények	180
5.1	A Projekt célrendszere	180
5.1.1	Célkitűzések	180
5.1.2	Elvárt eredmények, hatások	181
5.2	Indikátorok	181
6	Általános feltételezések és módszertan	182
6.1	A Forgalmi modell előállítás és az utasforgalmi vizsgálat módszertana	182
6.1.1	A VISUM szoftver általános bemutatása	182
6.1.2	Az alkalmazott forgalmi modell bemutatása, felépítése	184
6.1.3	A forgalmi modellezés menete	190
6.2	A költség-haszon elemzés általános feltételezései	196
7	Változatelemzés	200
7.1	A változatelemzés módszere	200
7.1.1	A változatelemzés folyamatának összefoglalása	200
7.1.2	Alkalmazott változatelemzési módszer	200
7.2	Koncepció szintű Elemzések a végső projektváltozatok meghatározása érdekében	201
7.2.1	Koncepcionális szintű közösségi közlekedésfejlesztési változatok	202

7.2.2	A Döntés-előkészítő koncepció következtetései.....	206
7.3	Projekt szintű változatelemzés	208
7.3.1	A lehetséges fejlesztési változatok meghatározása	208
7.3.2	I. változat	210
7.3.3	II. változat	219
7.3.4	III. változat	227
7.3.5	A változatok környezetvédelmi szempontú összehasonlítása	235
7.3.6	A legmegfelelőbb változat kiválasztása	235
8	A kiválasztott projektváltozat bemutatása.....	237
8.1	Műszaki tartalom részletes leírása	237
8.1.1	Helyi és helyközi autóbusz állomás	237
8.1.2	Építészeti.....	238
8.1.3	Műtárgyépítés	240
8.1.4	Közúti kapcsolatok, útépítés, forgalomtechnika.....	241
8.1.5	P+R, B+R és K+R parkolók	241
8.1.6	Gyalogos és kerékpáros létesítmények.....	242
8.1.7	Intelligens közlekedési rendszereket érintő fejlesztések (ITS) - Utastájékoztató - forgalomirányítás	242
8.1.8	Kamerás megfigyelés	247
8.1.9	Táj- és térrendezés, zöldfelületek	247
8.1.10	Szabályozási környezet.....	248
8.2	A projekt hatásai	249
8.2.1	Társadalmi-gazdasági hatások.....	249
8.2.2	Forgalmi hatások	250
8.2.3	Környezeti hatások	253
8.2.4	Hozzájárulás a területi kohézió horizontális céljaihoz.....	258
8.2.5	Esélyegyenlőség bemutatása	259
8.2.6	Horizontális alapelvek teljesítése a projekt megvalósító szervezetnél	260
8.3	A kiválasztott változat intézményi elemzése	260
8.3.1	Az alapellátásért felelős szervezetek.....	260
8.3.2	Az állam közlekedéssel kapcsolatos feladatait ellátó szervezetek	263
8.3.3	Közlekedési közszolgáltatók.....	265
8.3.4	A Kedvezményezett.....	268
8.3.5	A támogatásra vonatkozó szabályok	271
8.3.6	A meglévő és új eszközök, területek tulajdonlása	276

8.3.7	A közszolgáltatás és a projekt keretében létrehozott eszközök működtetésének, eredményeinek hosszú távú biztosítása	281
8.3.8	Az ÁFA visszaigényelhetőség szabályai	286
9	A kiválasztott változat pénzügyi és közgazdasági költség-haszon elemzése.....	289
9.1	Pénzügyi elemzés	289
9.1.1	Beruházási költségek becslése	289
9.1.2	Működési költség	290
9.1.3	A pénzügyi költségek összegzése	293
9.1.4	Pénzügyi bevételek becslése	295
9.1.5	A projekt pénzügyi teljesítménymutatói	295
9.1.6	A támogatási arány és a támogatási összeg számítása.....	300
9.1.7	A pénzügyi fenntarthatóság vizsgálata	302
9.2	Közgazdasági költség-haszon elemzés	306
9.2.1	Közgazdasági költségek becslése.....	306
9.2.2	Közgazdasági hasznok becslése.....	308
9.2.3	Közgazdasági teljesítménymutatók	314
9.3	Érzékenységvizsgálat és kockázatelemzés.....	317
9.3.1	Érzékenységvizsgálat	317
9.3.2	Kockázatelemzés.....	319
10	Cselekvési terv a projekt megvalósítására.....	322
10.1	Lebonyolítási tervek a projekt megvalósítására	322
10.1.1	Előkészítettség bemutatása.....	322
10.1.2	Intézkedési terv.....	323
10.1.3	Pénzügyi ütemezés	325
10.1.4	Közbeszerzési/beszerzési terv	328
10.2	Kockázatkezelési stratégia.....	328
11	Mellékletek	334
12	Tervjegyzék	368

Ábra és táblázatjegyzék

1.	A változatelemzés célja az egyes elemzési szinteken.....	19
2.	Projektváltozatok és főbb jellemzőik.....	20
4.	A kiválasztott változat beruházási költségei, nettó, elszámolható ÁFA-val, Ft.....	24
5.	A projekt finanszírozása (Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val).....	24
6.	A közgazdasági elemzés eredményei (millió Ft, nettó).....	25
7.	A projekt intézkedési terve.....	28
8.	Az Önkormányzat főbb adatai.....	31
9.	Az Önkormányzat szervezeti felépítése.....	34
10.	Megvalósult önkormányzati projektek az elmúlt években.....	36
11.	Az ÉNYKK Zrt. főbb adatai.....	37
12.	Az ÉNYKK Zrt. szervezeti felépítése.....	37
13.	Vasi Volán Zrt. és a Somló Volán Zrt. korábbi projektjei.....	42
14.	GYSEV Zrt. főbb adatai.....	43
15.	A GYSEV Zrt. szervezeti felépítése.....	43
16.	A GYSEV Zrt. elmúlt éveinek főbb projektjei.....	45
17.	Az MNV Zrt. főbb adatai.....	47
18.	Az MNV Zrt. szervezeti felépítése.....	48
19.	A projekt közvetlen területe.....	53
20.	A projekt környéki érintettsége.....	54
21.	Szombathely elhelyezkedése Magyarország közlekedés- és településhálózatában.....	56
22.	Szombathely munkaerővonzás, az „agglomerálódó térség” és a „kistérség” (forrás: Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008-2013).....	58
23.	Szombathely elérése a környező településekről - Fekete: 0-30 perc; Sötétkék: 30-45 perc; Világoskék: 45-60 perc; Zöld: 60 perc.....	58
24.	Szombathely közúti elérhetősége személygépkocsival a szomszédos, illetve közeli településekről a főútvonalak jelölésével.....	59
25.	Szombathely közúti elérhetősége autóbusszal a szomszédos, illetve közeli településekről.....	60
26.	A naponta bejáró és más településre járó foglalkoztatottak száma Szombathelyen (forrás: KSH).....	61
27.	A naponta ingázók (eljáró) korcsoportonkénti megoszlása (forrás: KSH).....	61
28.	Szombathely funkcionális övezetei.....	62
29.	Népesség alakulása 2000-2013 között (Forrás: KSH).....	64
30.	A népesség korösszetételének változása Szombathelyen (forrás: KSH).....	65
31.	A népesség korösszetételének alakulása Vas megyében (forrás: KSH).....	65
32.	Oda- és elvándorlások száma Szombathelyen (forrás: KSH).....	66
33.	Gazdaságilag aktív népesség nemenként 2011 (forrás: KSH).....	66
34.	Gazdaságilag aktív, de nem kereső népesség korcsoportonként és nemenként (forrás: KSH).....	67

35.	Szombathely lakásállományának változása (forrás: KSH).....	68
36.	Szombathelyen épített lakások számának alakulása (forrás: KSH).....	68
37.	Gépjárművek számának alakulása Szombathelyen (forrás: KSH)	69
38.	A 2014-2020 közötti operatív programok finanszírozási forrásai	80
39.	Szombathely regionális közúti kapcsolatai – főbb úthálózata	88
40.	Regionális kapcsolatok (Forrás: Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió, 2012)	89
41.	Szombathely elhelyezkedése Magyarország közlekedéshálózatában	91
42.	Jelzőlámpás csomópontok Szombathelyen	94
43.	Közúti balesetek Szombathely belső területén az elmúlt egy évben	95
44.	Közúti balesetek Szombathelyen és környékén az elmúlt egy évben.....	95
45.	Közúti balesetek száma Szombathelyen (2005-2012).....	96
46.	Közúti balesetek száma és a balesetek kimenetele Szombathelyen (2005-2012)	96
47.	Közúti balesetek száma annak okozója szerinti megoszlásban Szombathelyen (2005-2012)	97
48.	Helyi buszmegállók által lefedett területek	98
49.	Helyi autóbusesz viszonylathálóza	99
50.	Helyi és helyközi autóbusesz megállóhelyek Szombathelyen	103
51.	Helyi hálózatok menetrendi jellemzői I.....	104
52.	Helyi járatok menetrendi jellemzői II.	105
53.	Ikarus 260.32-es autóbusesz.....	106
54.	: Ikarus 260.43-as autóbusesz.....	106
55.	Ikarus 263.01-es autóbusesz.....	106
56.	Ikarus 263.10-es autóbusesz.....	106
57.	Ikarus 280.06-os autóbusesz.....	106
58.	: Ikarus 280.17-es autóbusesz.....	106
59.	ARC 134-es autóbusesz.....	106
60.	Ikarus 280.02-es autóbusesz.....	106
61.	Ikarus 280.03-as autóbusesz.....	107
62.	ARC 187-es autóbusesz.....	107
63.	Ikarus 435-ös autóbusesz.....	107
64.	Credo BN12-es autóbusesz.....	107
65.	Ikarus 415.24-es autóbusesz.....	107
66.	Ikarus 435-ös autóbusesz.....	107
67.	Utastájékoztató rendszer az Éhen Gyula téren.....	108
68.	Belső utastájékoztató az autóbusesz.....	108
69.	Jelenlegi tarifák a személyszállításban	109
70.	Helyi közösségi közlekedés épülete	109
71.	Helyközi megállóhelyek által lefedett területek	111

72.	Ikarus 256.50-es autóbusz.....	112
73.	Ikarus 260.06-os autóbusz.....	112
74.	Ikarus 395-ös autóbusz.....	112
75.	Ikarus E98-as autóbusz	112
76.	Karosa C956-os busz.....	113
77.	Alfabusz Regio autóbusz	113
78.	Rába Contact 292 autóbusz.....	113
79.	Credo LC 9,5-ös autóbusz	113
80.	Credo LH 12-es autóbusza	113
81.	Ikarus 415.26-os autóbusza	113
82.	Ikarus C56-os autóbusz	114
83.	Credo E12-es autóbusz	114
84.	MAN SL 263-as autóbusz	114
85.	Credo IC 9,5-ös autóbusza	114
86.	MAN SÜ13-s autóbusz.....	114
87.	MAN SL 222-es autóbusz	114
88.	Helyközi autóbusz pályaudvar épülete az Ady téren	115
89.	Vasúti hálózat Szombathely térségében.....	116
90.	A nagyvasúti pályaudvar és felvételi épülete	125
91.	Kerékpárút-hálózat Szombathelyen	127
92.	Távolsági kerékpárszállító vonatok hálózata	129
93.	Autóbusz állomás az Ady Endre téren.....	130
94.	Vasútállomás Szombathelyen.....	131
95.	A vizsgált térségben rendelkezésre álló parkolóhelyek	132
96.	A parkolási zónák.....	133
97.	Havi parkoló bérletek árai 2014. évben.....	135
98.	Kizárólagos használati jogok éves díjai 2014. évben (ÁFÁ- val együtt).....	135
99.	Az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás induló kocsállásai	138
100.	Csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások helyszínei	139
101.	A kerékpáros forgalomszámlálás helyszínei és a napi kerékpáros forgalom nagysága	140
102.	A kerékpáros forgalomszámlálás 10 legforgalmasabb keresztmetszete (kerékpáros/nap).....	141
103.	A célzott kerékpáros forgalomszámlálás eredményei (kerékpáros/nap).....	142
104.	A kerékpáros forgalom napi lefolyása	143
105.	A helyi autóbusz közlekedés hétköznapi utasszámai viszonylatonként.....	145
106.	A helyi autóbuszos utasszámlálás forgalmasabb megállóinak forgalma (utas/nap).....	146
107.	A helyi autóbusz közlekedés hétköznapi forgalomlefordulása	146
108.	A Vasi Volán 2013 évi szombathelyi utasszámai, helyi autóbusz közlekedés.....	147

109.	Az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás induló kocsiallásai	148
110.	A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei (utas/nap).....	149
111.	A helyközi autóbusz közlekedés hétköznapi forgalomfolyása	149
112.	A Vasi Volán 2013 évi szombathelyi utasszámai, helyközi autóbusz közlekedés	150
113.	A vasútállomás peronelosztása, a forgalom felvételek helyszíne	151
114.	A vasútállomás utasforgalmi diagramja	152
115.	A helyi autóbuszos utaskikérdezés helyszínei és darabszámai.....	153
116.	A helyi autóbuszt használó utasok díjfizetési megoszlása.....	154
117.	A helyi autóbuszt használó utasok megoszlása a személygépkocsi-használat tükrében.....	154
118.	A helyi autóbusz közlekedés értékelése bizonyos jellemzők alapján a válaszadók szerint.....	155
119.	Felszállások számának megoszlása a válaszadók szerint	156
120.	A helyközi autóbuszos és vasúti utaskikérdezés helyszínei és darabszámai.....	156
121.	A megállóhely megközelítésének módja (bal: autóbusz állomás; jobb: megállóhelyek).....	157
122.	Az utazási indokok megoszlása (felül: autóbusz állomás; alul: megállóhelyek)	158
123.	Az utazás gyakoriságának megoszlása (bal: autóbusz állomás; jobb: megállóhelyek)	159
124.	A díjfizetés módjának megoszlása (felül: autóbusz állomás; alul: megállóhelyek)	160
125.	A vasútállomás megközelítésének módja	161
126.	Az utazási indokok megoszlása	161
127.	Az utazás gyakoriságának megoszlása	162
128.	A díjfizetés módjának megoszlása.....	162
129.	A vasútállomáshoz kapcsolódó napi forgalmak alakulása (utas/nap).....	163
130.	A Vasútállomásra/helyközi busz Vasútállomás mh.-re érkező gyalogosok forgalma az Éhen Gy. téri állomás környezetében (utas/nap).....	163
131.	A helyközi autóbusz pályaudvar napi forgalmának összetétele az érkezés módja szerint (utas/nap).....	164
132.	Az Ady E. téri helyközi autóbusz pályaudvarhoz érkező gyalogosok forgalma az állomás környezete szerint (utas/nap).....	165
133.	A Szombathelyi kistérség, Vas megye, az Nyugat-Dunántúl Régió és Magyarország GDP-jének változása – hosszú távú prognózis.....	170
134.	A Szombathelyi kistérség, Vas megye, az Nyugat-Dunántúl Régió és Magyarország GDP növekedési üteme – hosszú távú prognózis.....	171
135.	Az egyes érintett területek GDP növekedési ütemei – hosszú távú prognózis	171
136.	A szombathelyi városrészek népességi alapadatai – KSH, Népszámlálás, 2011 (a készülő ITS munkaközi változatában közölt adatok).....	173
137.	A szombathelyi városrészek lakás és foglalkoztatottsági adatai – KSH, Népszámlálás, 2011 (a készülő ITS munkaközi változatában közölt adatok)	174
138.	A Szombathelyen azonosított, közlekedési körzetbeosztásnak és a készülő ITS városrészi beosztásának megfelelő településdinamikai egységek és azok városi közlekedési körzetei	175

139.	A forgalmi igények várható változása a 2014 - 2020 évek között.....	178
140.	A projekt nélküli eset költségei (millió Ft, nettó).....	179
141.	A projekt indikátorai.....	181
142.	VISUM képernyőkép minta	183
143.	A modellezett terület	184
144.	A modell körzetbeosztása Szombathely és környéke vonatkozásában.....	185
145.	A körzetek típusai.....	186
146.	A modellben használt főbb úttípusok és paramétereik	188
147.	A közösségi közlekedési járatszám a vizsgált területen (járat/nap).....	189
148.	Forgalomszámlálási helyek.....	190
149.	Példa a közúti forgalom kalibrálására	191
150.	Jelenlegi közúti terhelés a vizsgált területen.....	192
151.	Jelenlegi közúti terhelés Szombathelyen	193
152.	Az érzékelt eljutási idő elemei egy utazási folyamatban	193
153.	Helyi közlekedés le és felszálló utasszámok	194
154.	Helyi közlekedés forgalmi terhelés (utas/nap)	195
155.	Összes közösségi közlekedés (vasút és busz) forgalom terhelése – jelenlegi állapot (utas/nap).....	195
156.	A változatelemzés célja az egyes elemzési szinteken.....	201
157.	Koncepcionális változatok és azok főbb változatképző jellemzői	203
158.	Elsődlegesen vizsgált közösségi közlekedési hálózatváltozatok	204
159.	A Rövid hálózat-változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020).....	205
160.	A Közepes hálózat változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020).....	205
161.	A Hosszú hálózat-változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020).....	206
162.	A javasolt – így a projektváltozatok során figyelembe vett - közösségi közlekedési hálózat az IMCS kapcsán. 206	
163.	Projektváltozatok és főbb jellemzőik	210
164.	IMCS I. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás.....	211
165.	Az I. változat beruházási költségei, nettó Ft.....	215
166.	Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása az I. változat esetén (különbözet, nettó).....	215
167.	Az I. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó)	216
168.	Az I. változat maradványértéke (millió Ft, nettó).....	217
169.	Az I. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó).....	218
170.	IMCS II. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás.....	219
171.	A II. változat beruházási költségei, nettó Ft	223
172.	Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a II. változat esetén (különbözet, nettó).....	223
173.	A II. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó).....	224
174.	A II. változat maradványértéke (millió Ft, nettó).....	225
175.	A II. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó)	226

176.	IMCS III. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás.....	227
177.	A III. változat beruházási költségei, nettó Ft	231
178.	Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a III. változat esetén (különbözet, nettó).....	231
179.	A III. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó)	232
180.	A III. változat maradványértéke (millió Ft, nettó).....	233
181.	A III. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó)	234
182.	A projektváltozatok költségei (millió Ft, nettó).....	235
183.	Az autóbusz állomás és IMCS épület madártávlatból, háttérben a vasút és a MÁV épület előtt az Éhen Gyula tér 238	
184.	A gyalogos aluljáró vázlatos alaprajza	240
185.	A fejlesztési terület a Szabályozási Tervben.....	248
186.	A Kiválasztott -változatnak megfelelő utasforgalom nagysága (2020).....	250
187.	A Kiválasztott változatnak megfelelő utasforgalom alakulása a jelenlegi állapothoz képest (különbözet ábra) .	251
188.	A Kiválasztott változat szerinti közúti forgalom nagyság alakulása a jelenlegi állapothoz képest (különbözet ábra) 252	
189.	A kiválasztott változat futásteljesítmény és utazási idő alakulása a jelenlegi állapothoz képest, 2020 (különbözet) 252	
190.	A Magyar Közút NZrt. főbb adatai.....	264
191.	A fejlesztés által érintett területek tulajdonviszonyai a lekérdezett tulajdoni lapok alapján.....	280
192.	A beruházási elemek után számított ÁFA (Ft)	288
193.	A kiválasztott változat beruházási költségei, nettó, elszámolható ÁFA-val, Ft.....	290
194.	Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a kiválasztott változat esetén (különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val)	291
195.	A pótlási költségek számításnál alkalmazott hasznos élettartamok.....	292
196.	A kiválasztott változat pótlási költségei (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)	293
197.	A kiválasztott változat maradványértéke (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)	293
198.	A kiválasztott változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val).....	294
199.	A beruházás megtérülése EU-támogatás nélkül, millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val	296
200.	A befektetett tőke megtérülési mutató, millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val	299
201.	A projekt finanszírozása (nettó, elszámolható ÁFA-val)	302
202.	A beruházás pénzügyi fenntarthatósága (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val).....	303
203.	A működés pénzügyi fenntarthatósága (millió Ft, különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val).....	305
204.	A kiválasztott változat közgazdasági költségei (millió Ft, különbözet, nettó)	307
205.	A forgalmi modell eredményei a kiválasztott változatra vonatkozóan.....	308
206.	Az időmegtakarítás fajlagos értékei a vizsgált időszak kezdő évében (nettó Ft/óra).....	309
207.	Feltételezett fajlagos utazási időérték növekedés évente (%)	309
208.	Az utazási idő megtakarítás pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó)	309

209.	RBM-relatív baleseti mutató (baleset/107 jkm) (baleset bekövetkezésének valószínűsége)	310
210.	Az egy balesetben átlagosan sérültek száma.....	310
211.	107 km-en átlagosan sérültek száma	311
212.	Balesetben károsodottak száma összesen/107 km	311
213.	Fajlagos baleseti érték növekedés évente, % (kumulált).....	311
214.	Fajlagos baleseti értékek, 2015. évi áron, nettó Ft, ill. Euro	311
215.	Fajlagos baleseti költségek, nettó Ft/jkm 2015-ös fogyasztói árszinten reálnövekedéssel	311
216.	A baleseti kockázat változásának pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó)	312
217.	A környezeti hatások fajlagos költségei, nettó Ft/1000jkm, 2015. évi áron.....	312
218.	A környezeti hatások pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó).....	313
219.	A közgazdasági hasznok összegzése (millió Ft, nettó).....	314
220.	A kiválasztott változat közgazdasági teljesítménymutatói (millió Ft, különbözet, nettó)	316
221.	A változók 1%-os növelésének hatása a közgazdasági teljesítménymutatókra	318
222.	A változók 1%-os növelésének hatása a pénzügyi teljesítménymutatókra.....	318
223.	Küszöbértékek a közgazdasági teljesítménymutatóra	319
224.	A beruházási költség eloszlás-függvénye, millió Ft.....	320
225.	A közgazdasági nettó jelenérték alakulása a beruházási költség és a hasznok függvényében	321
226.	A projekt intézkedési terve	323
227.	A projekt sávós ütemterve.....	324
228.	A projekt elszámolható költségei éves bontásban (millió Ft, nettó elszámolható ÁFA-val)	326
229.	A projekt tervezett finanszírozási forrásai (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)	327
230.	Közbeszerzési/beszerzési terv.....	328
231.	A változók bekövetkezési valószínűsége és hatásai	330
232.	A kockázatok ábrázolása a hatás mértéke és a valószínűség alapján	331
233.	Kockázat megosztási lehetőségek.....	333

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

1.1 ELŐZMÉNYEK

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata „Szombathely intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” címmel projektjavaslatot nyújtott be a Közlekedés Operatív Program KÖZOP-5.5.0 konstrukciójába. A projekt eljárásrendnek megfelelően a Kiemelt Projekt Zsűri javaslatára a KÖZOP Irányító Hatásának vezetője a projekt előkészítést célzó **KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0017 azonosító számú projektjavaslatot támogatásra érdemesnek ítélte.**

Ezt követően a Város Önkormányzata TED 2013/S 248-433243 sz. nyílt közbeszerzési eljárást indított, amelyen a „Szombathely Közlekedés Konzorcium”- nyerte el a „**Szombathely intermodális közösségi közlekedési csomópontjának létesítésére vonatkozó részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése**” tervezési feladatot.

Konzorciumvezető: ÚT-TEST Kft.

Konzorcium tag: TRENCON COWI Tanácsadó és Tervező Kft.

Az előkészítő tanulmány célja a Szombathely és agglomerációs térségét érintő projekt szakmai megalapozása, amely projektben a város és térsége részére egy **Intermodális közösségi közlekedési csomópont** kialakítására kerülhet sor.

A projekt célja egy olyan közlekedési csomópont kialakítása, amely elősegíti a közlekedési hálózatok integrációját és együttműködését, megteremt a jelenlegi autóbuzos és vasúti közösségi közlekedési tér egységességét úgy, hogy az összes közlekedési forma kapcsolata a használók számára a gyors és kényelmes, emellett átlátható és biztonságos legyen.

1.2 A TANULMÁNY KIDOLGOZÁSÁNAK FOLYAMATA

Összhangban a tervezési felhívással és a tervezési feladat jellegéből adódóan a **projekt előkészítése több egymásra épülő, iteratív szakaszból áll**, a következők szerint:

1. **Felmérési, helyzetértékelés szakasz:** Szombathely jelenlegi közlekedési rendszerének felmérése és elemzése (ezen belül forgalomfelvételek), a problémák megfogalmazása, a forgalmi modell elkészítése,
2. **Döntés-előkészítő szakasz:** A helyi és helyközi autóbuzs vonalhálózat felülvizsgálata, a projekt indokoltságának vizsgálata, a meghatározott cél elérését biztosító fejlesztési alternatívák kidolgozása, összehasonlító elemzése (konceptcionális változatelemzés)

3. **Projekt szakasz:** Projekt szintű változatok meghatározása és vizsgálata (projekt szintű változatelemzés), a kiválasztott változat műszaki kidolgozása és **költség-haszon elemzése (CBA), részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése.**

Az első, analízis jellegű felmérési, helyzetértékelési munkarészben feltárára kerültek a városi működésének közlekedéssel kapcsolatos nehézségei és a városfejlődési tendenciából várhatóan adódó kihívások. A tanulmány szakmai megalapozásául részletes forgalomfelvétel készült 2014. május-június, illetve szeptember hónapokban. A forgalomszámlálás kiterjedt a főbb közutak forgalmára, a teljes helyi autóbusszos közforgalmú közlekedésre, illetve a helyközi autóbusszvonalak városi forgalmára, valamint a vasúti közlekedésre. Ezen kívül a vizsgált területek kerékpáros, gyalogos és parkolási jellemzői is vizsgálat alá került, illetve a közlekedési szokásjellemzők megismerése érdekében a főbb közlekedési helyeken kikerdezőes vizsgálat is történt. A részletes elemzések alapján készült el a helyzetértékelés. Az elemzés eredményei, tanulságai alapján felülvizsgálatra került a közösségi közlekedési hálózat is. Az Intermodális csomópontra vonatkozóan a tervezés részeként különböző alternatívák és kialakítási megoldások eredményeként a második szakasz végén elkészült összességül egy **Döntés-előkészítő tanulmány.**

A Döntés-előkészítő tanulmány az adott időszak információit, felmérési eredményeit tárta a Megbízó elé, valamint fejlesztési elemeket fogalmazott meg, mutatott be és hasonlított össze annak érdekében, hogy a döntéshozók megismerjék a megoldandó problémákat, a kidolgozott fejlesztési javaslatokat, illetve, hogy a kidolgozott fejlesztési javaslatokból összeállított változatok közül válasszák ki a legmegfelelőbb megoldást. Az írásos munkarészek mellett rendszeres, havi szinten megtartott kooperációkon, valamint személyes egyeztetéseken került sor az elvégzett tervezői munka bemutatására, annak Megbízó általi véleményezésére és a megbízói álláspontok, javaslatok projektbe illesztésére. A **változatelemzés, majd a kiválasztott változat kidolgozása több lépcsős, iteratív módon történt**, a tervezői team javaslatait rendszeresen egyeztetve Megbízóval a legjobb műszaki tartalom megtalálása érdekében. **Megbízó döntéshozatalát szakértőkből álló szakmai bizottság segítette**, amelyiknek tagjaival a tanulmányok elkészítésében részvevő tervezők több alkalommal személyesen is egyeztettek.

A koncepcionális szintű (Döntés-előkészítő szakaszban végzett), majd a projekt szintű (jelen Megvalósíthatósági tanulmányban vizsgált) változatelemzések átadása, bemutatása és megvitatása után - a megalapozó munkarészt követően - **születtek meg a projektgazda döntései a megvalósítani kívánt változatról**, az ebben **körvonalazott műszaki tartalomra készült a jelen Megvalósíthatósági tanulmányban** a kiválasztott változat műszaki tervezése és költségbecslése tanulmánytervi szinten, a projekt forgalmi vizsgálata és költség-haszon elemzése, a vonatkozó útmutatóknak megfelelően.

Mivel a tanulmánnyal párhuzamosan készült a „Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése projekt” című KÖZOP projekt (KÖZOP-2.3.0-07-2008-0002), így a jelen tanulmányban készült változatelemzés,

az egymásra hatásokat és a kölcsönös megvalósíthatóságot figyelembe véve készült el. Ez a projekt esetében azt eredményezte, hogy a kiválasztott változat műszaki tartalmának vasúti területet érintő része folyamatosan alakult a GYSEV projekt hatására, adott esetben kis mértékben módosítva a döntés-előkészítő fázis változatelemzése során kidolgozott megoldásokat is.

A megvalósításra javasolt kialakítás majd igényli a közösségi közlekedési hálózat módosítását is. A **tömegközlekedési hálózati változatok** eredményeinek ismeretében a közlekedési szolgáltatóval (korábban Vasi Volán Zrt.) és a közforgalmú közlekedés állami megrendelői képviselő szervezetével (KTI), valamint a megbízóval (város önkormányzata) egyeztetve született meg a döntés a megvalósításra javasolt közösségi közlekedési hálózat rendszeréről. A havi rendszeres kooperációkon, a téma érintettség függvényében esetenként a GYSEV Zrt. képviselői is részt vettek.

Jelen Megvalósíthatósági tanulmány a 2007-2013 EU programozási időszakra érvényes KÖZOP útmutatók szerint készült. Időközben 2014. év második felében új EU útmutatók jelentek meg, amelyek a 2014-2020 EU programozási időszakra vonatkoznak. Tekintettel arra, hogy az előkészítés alatt álló projekt már várhatóan IKOP forrásból tud megvalósulni, ezért az új szabályok fognak rá vonatkozni. Szerencsére az útmutatók módosulása nem annyira jelentős, hogy a KÖZOP keretében készített dokumentumok ne lennének alkalmasak az IKOP forrásokra történő pályázásra.

A későbbi részletes szabályok ismeretében szükség lehet a projekt IKOP szerinti elszámolható költségek felülvizsgálatára.

1.3 A PROJEKT INDOKOLTSÁGA

Jelenlegi problémák összefoglalása

Az azonosított problémák:

A nagy forgalmú, naponta mintegy 4,7 ezer induló és 4,1 ezer érkező utas által igénybe vett jelenlegi helyközi-távolsági autóbusz állomás jelenleg is több problémával rendelkezik. Ilyen elsődlegesen az ÉNYKK Zrt. (érintett jogelődje: Vasi Volán Zrt.) autóbusz állomás jelenlegi helyszíne, amely a városközponttól észak-nyugatra a Petőfi S.u. menti Ady Endre térnél található. A buszforgalom nagy részét a Szent Márton u.-Thököly I.u.-Hollán E.u.-Sörház u.-Petőfi S.u. útvonal, az un. körút bonyolítja, amelynek csúcsidejében rendkívül zsúfolt. Kedvezőtlen az autóbusz pályaudvar belső forgalmi rendje, közúti kapcsolata, az indítóállásokon kívüli félreállásra csak járdafelületek felhasználásával van mód, a belső közlekedést (a buszok mellett a gyalogosok számára is) nehezíti a dedikált tárolóhelyek alacsony száma. Az üzemeltető telephelye a város déli pontján van, mindezek miatt a környező utcákban is tapasztalhatók félreálló járművek. A közúti kapcsolatok sem optimálisak (autóbuszok kanyarodásához),

valamint az utasok részéről a peronok megközelítése nehézkes és nem akadálymentes, illetve a peronok szűk kialakítása okán nincsenek fedett esőbeállóok.

- A vasútvonal széles sávban elválasztja a város egyes területeit (Éhen Gy. lakótelep, északi iparterület), a vasútállomás gyalogos megközelítésére sem állnak rendelkezésre megfelelő kapcsolatok a vágányok keleti oldaláról. A jelenlegi napi kétirányban 10 ezres utasforgalmat bonyolító vasútállomás a belvárostól keletre fekszik, a kapcsolatot segíti, hogy közvetlenül a vasúti pályaudvar szomszédságában helyezkedik el a helyi autóbusz állomás.
- A két mód között probléma, hogy a jelenlegi vasútállomás (Szombathely pályaudvar) és a helyközi autóbusz állomás gyalogos átszálláshoz már kényelmetlen, kb. 1 400 m-re található egymástól, célszerűen helyi közösségi közlekedéssel lehet utazni a kettő között.
- Az Éhen Gyula téri helyi buszállomás a vasútállomás előtt korszerűtlen utasforgalmi és üzemeltetési szempontból is, a „városkapu” szerepét pedig nem tölti, nem töltheti be – ráadásul elsősorban üzemi végállomásként és átszállóhelyként funkcionál. Emellett túl közel van a lakóépületekhez, a területnagyságból adódó kapacitása nem elégséges (leginkább a napközbeni félreálló buszok okoznak problémát, mivel a járművek egy része a környező utcákban parkol).

A fentiek alapján egy regionális szerepű közlekedési csomópont, ami megoldja az autóbusz végállomások jelenlegi nehézségeit, ezzel párhuzamosan pedig egymáshoz közelíti a távolsági és agglomerációs módokat, kedvezően összekapcsolva a helyi közösségi közlekedéssel is, számottevő fejlődési potenciált jelenthet ennek a térségnek a szempontjából.

Az intermodális csomópont funkciói

Az intermodális csomópontokon belül több típus különíthető el, melyek alapvetően funkcióikban térnek el, a műszaki kialakításukban megjelenő számottevő különbségek ebből adódóan vannak. Az utasforgalmi igények jellege, a legfontosabb helyközi autóbusz és a városi célpontok közötti utazások alapján, Szombathelyen egy vasútállomás melletti, elsősorban az agglomerációs ingaforgalmat kiszolgáló, de a helyi közforgalmú végállomásnak is teret adó közlekedési csomópont (terminál) kialakítása lehet indokolt.

Az előkészítés céljai

Az előkészítés **általános célja** olyan megvalósítható fejlesztések meghatározása és tanulmányterv szintű előkészítése, melyek Szombathely és az agglomerációs térsége számára szolgálják:

- az európai városfejlődés lényegét jelentő kompaktság megőrzését, az életminőség javításához, a terület fejlődéséhez való hozzájárulást – a település morfológiai és átalakuló szerkezeti adottságainak figyelembevételével – a fenntartható, környezetbarát közlekedés versenyképességének fokozásával, a munkaerő-mobilitás társadalmi költségeinek csökkentésével,

- a közlekedési rendszer minőségi fejlesztését a hazai és az uniós irányelvek figyelembevételével, a modal-split szinten tartását,
- az elérhetőség javítását, a mobilitási kapcsolatok erősítését megbízható, hatékony, környezetbarát és korszerű közlekedési kiszolgálás megteremtésével,
- az intermodalitás fokozását, a különböző közlekedési ágak egymással való kapcsolatának javítását, a térbeni és időbeli szolgáltatások fejlesztésével,
- a közösségi közlekedési hálózatok elérhetőségének javítását, az átszálló pontokon a P+R és B+R parkoló rendszer kiépítésével.

Közvetlen cél:

- Helyi és közúti helyközi közösségi közlekedési rendszer fejlesztése, intermodalitás megteremtése a szolgáltatási színvonal javításával
- Közösségi közlekedési hálózati és menetrendi szolgáltatás hatékonyabbá tétele
- Utastájékoztató fejlesztése, összhangban a kapcsolódó ITS rendszerrel
- Állomási infrastruktúra fejlesztése
- Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása
- Kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása
- Az IMCS-vel összefüggő városi közúthálózati rendszer optimalizálása
- Parkolási rendszer fejlesztése a közlekedési módok kapcsolatában.

1.4 A VÁLTOZATELEMZÉS MÓDSZERE ÉS FŐBB KÖVETKEZTETÉSEI

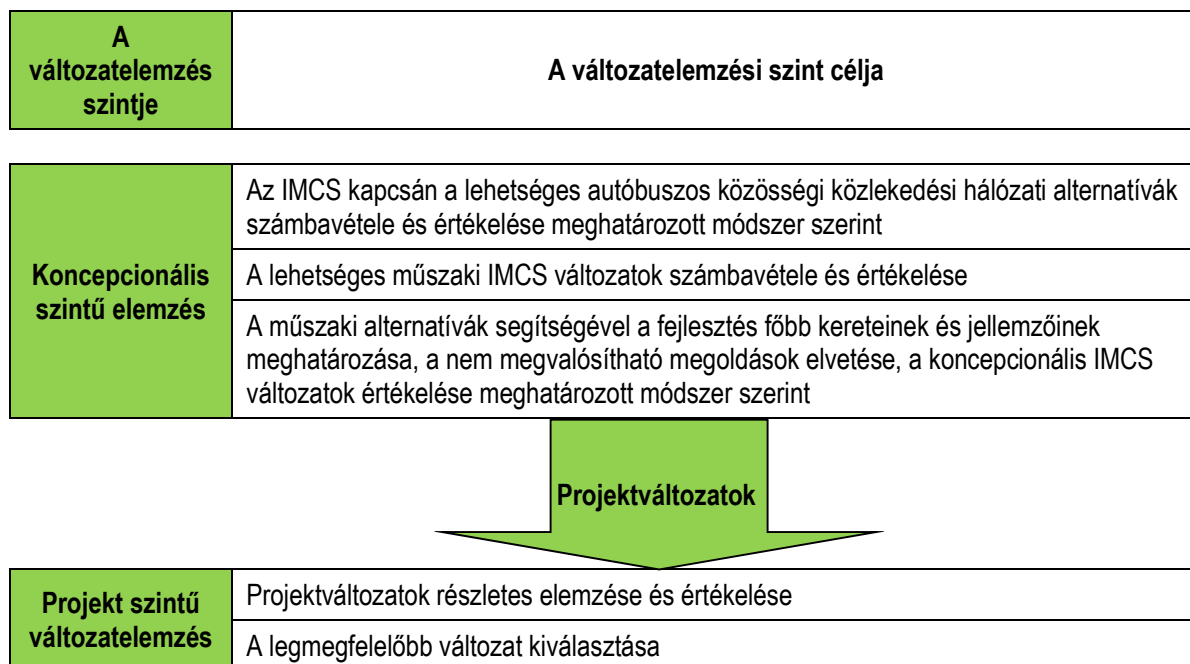
Az IMCS kialakítása kapcsán a helyzetelemzés, a keresleti és kínálati oldal elemzése, a fejlesztési célok ismerete alapján kétlépcsős változatelemzés elvégzésére kerül sor a következők szerint:

- Koncepcionális szintű változatelemzés – döntés-előkészítő fázisban
- Projekt szintű változatelemzés – részletes megvalósíthatósági tanulmány során.

Az első koncepcionális szintű változatelemzés a változatképző ismérvek alapján összeállítható összes műszaki változattól indul ki. Ezekből a logikailag lehetséges változatokból szűréssel került kiválasztásra az a 7 fejlesztési változat, amelyeket különböző megvalósíthatósági szempontok szerint, **többszemponatú értékeléssel** vizsgáltunk. Ez alapján ezek összehasonlításra és rangsorolásra kerültek.

A koncepcionális változatok elemzési eredményeinek Megbízóval történő egyeztetését követően kerültek kialakításra a változatelemzés második fázisára a vizsgálandó projekt változatok.

A végső, **projekt szintű változatelemzés módszere a költség-hatékonyság elemzés.** Mivel a vizsgált változatok hatására elérhető, számszerűsíthető közgazdasági hasznok (utazási idő megtakarítás, forgalmi hasznok) a forgalmi modell eredményei alapján nem térnek el egymástól, az elemzés során a változatok költségei alapján választottuk ki a legmegfelelőbb változatot. Ezt a folyamatot szemlélteti a következő ábra.



1. A változatelemzés célja az egyes elemzési szinteken

A koncepcionális változatelemzés alapján meghatározott három projektváltozat a következő:

Projekt-változatok	Megnevezés	Főbb jellemzők/ismérvek				
		Hosszú idejű busztárolás	P+R kialakítás	Terület igénybevételei sajátosság	Kereskedelmi létesítmény	Közüti kapcsolati sajátosság
I. változat		részben az IMCS területén + részben a volt laktanya területén	felszíni	Vasút u.-Simmelweis l.u. sarki ingatlan + Semmelweis u. – Bocskai l.krt. sarki ingatlan + Éhen Gy. téri lakóház + Nádasy u-i ingatlanok	---	Ötágú körforgalmi csomópont
II. változat		részben az IMCS területén + részben a volt laktanya területén	felszíni	Vasút u.-Simmelweis l.u. sarki ingatlan + Semmelweis u. – Bocskai l.krt. sarki ingatlan + Nádasy u-i ingatlanok	---	Ötágú körforgalmi csomópont

Projekt-változatok	Megnevezés	Főbb jellemzők/ismérvék				
		Hosszú idejű busztárolás	P+R kialakítás	Terület igénybevételei sajátosság	Kereskedelmi létesítmény	Közúti kapcsolati sajátosság
III. változat		nagyrészt a volt laktanya területén	felszíni	Semmelweis u. – Bocskai I.krt. sarki ingatlan + Nádasy u-i kisebb területrészt	---	Ötágú körforgalmi csomópont

2. Projektváltozatok és főbb jellemzőik

A projekt szintű változatelemzés eredményeit a következő táblázat tartalmazza.

	I. változat	II. változat	III. változat
Beruházási költség	4 225,77	3 838,75	3 234,34
Üzemeltetési és karbantartási költségek	1 566,37	1 572,19	1 484,63
Pótlási költség	167,82	161,33	150,99
Maradványérték	282,66	294,02	300,95
Teljes közgazdasági költség	5 677,30	5 278,27	4 569,00

3. A projektváltozatok költségei (millió Ft, nettó)

A költség-hatékonysági elemzés eredményei alapján megállapítható, hogy a három vizsgált változat közül a III. változat rendelkezik a legalacsonyabb költséggel, miközben ugyanazt a hatást éri el, mint a további vizsgált változatok, ezért a III. változat került – a Megbízó egyetértésével és döntésével - kiválasztásra.

1.5 A KIVÁLASZTOTT PROJEKTVÁLTOZAT BEMUTATÁSA

1.5.1 Műszaki tartalom

Az intermodális csomópont a Vasút utca – Semmelweis I. utca – Nádasy F. utca – Szelestey L. utcai tömb belsejében kerül kialakításra olyan módon, hogy az Éhen Gyula téri, a Szelestey L.u-i és a Nádasy F.u-i lakóépületek határolják délről, míg északról a Vasút u.-Semmelweis I.u-i ingatlanokon továbbra is zavartalan működés biztosítható.

Az Intermodális csomópontot a Vasút utca felől illetve a Semmelweis I. u. – Nádasy u-i csomópont felől lehet közúton elérni. Ez utóbbi kereszteződés öt ágú körforgalmú csomóponttá épül át, a forgalom megfelelő kapacitásának biztosítása érdekében.

Az új IMCS mind a helyi, mind a helyközi autóbusz állomás funkcióját ellátja, egyúttal áttelepítve az Ady Endre térről és az Éhen Gyula térről a közforgalmú közlekedési végállomásokat. A helyszínrajzi kialakítás lehetővé

teszi, hogy a helyi és helyközi buszok és a vasút között jelentkező jelentős utasáramlás a lehető legközelebb kerüljön egymáshoz, mindez egymásnak szerves részét alkotva.

Az intermodális csomópont felvételi épülete, az Éhen Gyula tér északi oldalán lévő lakótömb mellett, annak északi oldalán kerül kialakításra, ahova a tervezett gyalogos-kerékpáros aluljáró közvetlen kapcsolatot biztosít a vasúti peronokkal. A tervezett IMCS épületben vasúti és buszjegyek árusítására is van lehetőség. A földszinti terület az utasforgalom számára nyújt kellemes várakozást az induló járatokhoz, míg az emeleti részen az autóbusz állomás üzemi funkciói kaptak helyet. Az építmény kizárólag a közösségi közlekedést szolgálja ki. A meglévő műemléki vasúti felvételi épületében az utasforgalmi (várócsarnok, jegyértékesítés) és üzemi funkciók továbbra is megmaradnak. Ezen területekkel, funkciókkal együttműködni képes a tervezett intermodális csomópont.

Az új autóbusz állomáson 29 db szóló és 4 db csuklós indulóállás épül, további 3 db szóló busz részére kerül kialakításra félreállási lehetőség. A járművek csúcsidőn kívüli félreállítására az önkormányzattal egyeztetett módon, a Söptei utcában lesz lehetőség, a volt laktanya területének déli oldalán, az intermodális csomóponttól kb 600 m távolságra. Az éjszakai tárolás azonban továbbra is az ÉNYKK Zrt. Körmendi úti telephelyén történik.

Az intermodális csomópont legfőbb funkciója a közlekedési formák közti legoptimálisabb, legkényelmesebb, leggyorsabb átjárhatóság biztosítása. Ezt segíti az új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a vasúti felvételi épület bal oldalán, és biztosítja a közvetlen akadálymentes kapcsolatot a vasúti peronokkal, a buszpályaudvarral, az Éhen Gyula térrel, illetve a vasút túloldalán lévő lakott (Éhen Gy. lakótelep) és ipari területekkel. A gyalogos-kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasza a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen IMCS projektem, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz és IMCS épülethez vezető kijáratok, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés. A tervezett intermodális központ a Nádasdy Ferenc utcáról is elérhető a gyalogosok részére, ahol a buszállások és a tervezett IMCS épület, majd pedig az aluljárón keresztül a vasúti peronok is könnyen, akadálymentesen elérhetők, biztosítva az intermodalitást az egyes közlekedési módok között.

A MÁV felvételi épülete előtt, az Éhen Gyula téren városi tér kerül kialakításra, az intermodális csomóponthoz kapcsolódó K+R, autóbusz leszállóhely, továbbá taxi állások és mozgáskorlátozott parkolók (3 db) kialakításával. Az intermodális csomópont két területén összesen 150 férőhelynek megfelelő fedett B+R kerékpárparkoló is helyet kapott.

A közforgalmú eszközökre történő átszállás megkönnyítése érdekében, közvetlenül az IMCS központ északi oldalán 172 férőhelyes (ebből 6 mozgáskorlátozott) felszíni P+R parkoló kerül kialakításra, amelynek megközelítése a Vasút utcáról lehetséges. A P+R parkoló egyaránt biztosítja a vasúttal és a busszal közlekedők számára a parkolási lehetőséget, mely az helyszínrajzi kötöttségeket figyelembe véve a lehető legközelebb került

elhelyezésre a pályaudvarokhoz. További parkolók létesülnek az Éhen Gyula téren, a Szelestey L. u. és Széll Kálmán utca között lévő lakóépület előtt.

Az új Intermodális csomópont megköveteli a közlekedési rendszereket segítő intelligens fejlesztéseket (ITS) is. Az utastájékoztató fejlesztése során az intermodális csomópont utasforgalommal érintett főbb helyein egységes hangos (akusztikus) és képi (vizuális) tájékoztatói rendszer kerül kialakításra. Jelen fejlesztés keretén belül 3 db kültéri, és 3 db beltéri nagyméretű összesítő dinamikus vizuális kijelző kerül elhelyezésre. Az autóbusz indító állásoknál vizuális kijelzők segítik a tájékozódást. A rendszer kialakítása a GYSEV Zrt. és az ÉNYKK Zrt. bevonásával történik, illeszkedve a már meglévő és meghagyandó utastájékoztatói rendszerekhez (a vasútnál, valamint a GPS alapú buszos rendszer kapcsán).

A tervezett fejlesztési területen, a kritikus helyeken (IMCS épület, buszállomás, aluljáró, parkolók, kerékpártárolók) a projekt keretében kamerás biztonságtechnikai megfigyelés kialakítása is történik.

A megújuló vasútállomás előtti környezetben és az új Intermodális csomópont zajterhelésének mérséklése érdekében, a környező lakóépületek védelme okán, számos helyen zöldterületek épülnek, és növénytelepítésekre kerül sor.

1.5.2 A kiválasztott változat környezetvédelmi vonatkozásai

A tervezett intermodális csomópont belterületen létesül, termőföldet nem érint. A tervezési területen található a MÁV Rt. Vontatási Főnökség V98/5 j. figyelő kútja. A Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság tájékoztatása alapján a tervezési terület vízbázist nem érint. A tervezési terület a 219/2004. (VII.21.) Kormányrendelet 2. sz. melléklete szerint fokozottan érzékeny kategóriába (1a. *Vízbázisvédelmi védőterület*) tartozik. Az intermodális csomópont tervezett fejlesztésének helyszíne felszíni vízfolyást nem érint. A tervezett fejlesztés sem helyi, sem országos, sem európai jelentőségű védett területet nem érint. A tervezett beruházás területe és annak tágabb (több száz méteres) környezete antropogén, vagy erősen antropogén hatás alatt álló terület. A tervezési terület környezetében több egyedi tájértékként nyilvántartott objektum van, melyekre a tervezés során figyelemmel kell lenni. Közvetlenül az Éhen Gyula téren lévő szobor érintett.

A teljes beruházási terület érinti a 67957 azonosító számú Savaria K-i temetője nevű régészeti lelőhelyet. A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény értelmében **előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni**. A beruházás megvalósítása esetén több épület elbontására van szükség a Vasút utca, Semmelweis Ignác utca és a Nádasdy Ferenc utca közötti területen. Levegőtisztaság-védelmi szempontból jelentős eltérés nem várható távlati vele és nélküle állapotban, a projekt nem rejt magában levegőminőségi kockázatot. A megnövekvő, de határértéknek várhatóan megfelelő zajtól védendő homlokzatok irányában (a Szelestey utcai ingatlanok belső telekhatárán, a Vasút utca mentén) **az autóbusz pályaudvar telekhatárán zajárnyékoló fal elhelyezése javasolt** a várható zajterhelés változás mérséklésére. Az IMCS-t megközelítő utakon, az állomás

közvetlen környezetében az útburkolat a projekt keretében megújul. Ahol nincs a projekt keretében burkolat-megerősítés/új burkolat a kopóréteg folyamatos állagmegóvása javasolható, amely intézkedésekkel mérsékelhető a várható kismértékű túllépés.

A tervezett csomópont **nem érint Natura 2000 területet**. A beruházás földrajzi (Szombathely belterülete) elhelyezkedéséből adódóan nem szükséges a határon átnyúló környezeti hatások vizsgálata.

A tervezett létesítmény megvalósítása a vonatkozó 314/2005. Kormányrendelet 3. sz. melléklete szerint a **Felügyelőség döntésétől függően környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység**.

1.6 KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS EREDMÉNYEI

A pénzügyi elemzés eredményei

Beruházási költség

A beruházási költségeket a tervezői költségbecslés adja meg. A beruházási költségek becs-lése műszaki alapadatok alapján, a fő mennyiségekre vonatkozó egységárak felhasználásával történt.

A projekt beruházási költségeit, illetve azok ütemezését a következő táblázat tartalmazza.

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Előkészítési költségek						
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	114 700 000	110 876 667	34 410 000	80 290 000	0	0
Megvalósítási költségek						
Területszerzés, kártalanítás	29 330 100	28 352 430	8 799 030	20 531 070	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészet	66 365 261	63 205 010	0	66 365 261	0	0
Közművek	112 719 531	104 795 936	0	56 359 765	56 359 765	0
Építészeti	1 090 000 000	969 830 472	0	0	654 000 000	436 000 000
Műtárgyépítés	689 000 000	618 991 470	0	0	551 200 000	137 800 000
Útépítés	590 066 600	519 916 149	0	0	236 026 640	354 039 960
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	149 187 614	130 162 609	0	0	29 837 523	119 350 091
Térrendezés és zöldfelület rendezés	308 611 213	266 589 969	0	0	0	308 611 213
Utastájékoztató	230 000 000	200 669 474	0	0	46 000 000	184 000 000
Kamerarendszer	50 000 000	43 623 799	0	0	10 000 000	40 000 000
Kapcsolódó szolgáltatások						
Projektmenedzsment	95 600 000	88 334 772	19 120 000	23 900 000	23 900 000	28 680 000
Mérnökök	38 200 000	34 508 282	0	11 460 000	11 460 000	15 280 000
Közbeszerzés	38 200 000	37 290 476	19 100 000	19 100 000	0	0

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Jogi szolgáltatás	18 000 000	17 571 429	9 000 000	9 000 000	0	0
Könyvvizsgálat	19 100 000	17 254 141	0	5 730 000	5 730 000	7 640 000
Tájékoztatás és nyilvánosság	19 100 000	17 691 785	3 820 000	5 730 000	3 820 000	5 730 000
Tartalék	165 764 016	153 166 595	33 152 803	41 441 004	41 441 004	49 729 205
Összes költség (nettó)	3 823 944 335	3 422 831 464	127 401 833	339 907 100	1 669 774 932	1 686 860 469
Elszámolható ÁFA	596 676 991	534 370 457	18 506 431	63 820 600	249 298 417	265 051 544
Összes költség (bruttó)	4 420 621 326	3 957 201 920	145 908 265	403 727 700	1 919 073 349	1 951 912 013

4. A kiválasztott változat beruházási költségei, nettó, elszámolható ÁFA-val, Ft

A projekt finanszírozása

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a számítás a jelenleg hatályos szabályok szerint készült. A Támogatási Szerződés szerint a KÖZOP-ból finanszírozott projektekre vonatkozó szabályok szerint kellett a projektet összeállítani, ennek megfelelően a projektelemek költségei a KÖZOP szerint elszámolhatók. A KÖZOP projektekre vonatkozó finanszírozási hiány számítás alapján az alábbi támogatási arány becsülhető. Ez a számítási módszer azonban lényegét tekintve megmaradt az új szabályok szerint is.

Megnevezés	%	Ft
1. Diszkontált teljes pénzügyi beruházási költség (DIC)		3 780 135 662
2. Diszkontált pénzügyi bevétel (a)		0
3. Diszkontált üzemeltetési és karbantartási költség (b)		1 584 494 521
4. Diszkontált pótlási költség (c)		183 104 683
5. Diszkontált maradványérték (d)		393 885 140
6. Diszkontált nettó pénzügyi bevétel (DNR = a-b-c+d)		-1 373 714 065
7. Elszámolható ráfordítás maximuma (Max EE=DIC-DNR)		5 153 849 726
8. Finanszírozási hiány ráta (R=MaxEE/DIC)	100,00%	
9. Elszámolható költség (EC)		4 420 621 326
10. Döntési összeg, KÖZOP támogatás (DA=EC*R, de nem lehet magasabb a támogatási konstrukcióra vonatkozó maximális támogatási aránynál)		4 420 621 326
11. Prioritási tengelyre vonatkozó maximális társfinanszírozási ráta (Max CRpa)	85%	0
12. EU támogatás (=DA*max CRpa)		3 757 528 127
13. Központi költségvetési hozzájárulás		663 093 199
14. Kedvezményezett hozzájárulása		0
14.1. Elszámolható költségekre eső		0
14.2. Nem elszámolható költségekre eső		0
15. Összes nemzeti hozzájárulás (összes beruházási költség – EU támogatás)		663 093 199

5. A projekt finanszírozása (Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)

Pénzügyi fenntarthatóság

A pénzügyi elemzés részletesen vizsgálta a projekt pénzügyi fenntarthatóságát. A pénzáram (cash-flow) táblázatok megmutatják, hogy mind a beruházás, mind a működés pénzügyi fenntarthatósága alátámasztható.

A közgazdasági elemzés eredményei

A közgazdasági költség-haszon elemzés célja a projekt társadalmi hasznosságának igazolása. A projekt közgazdasági költség-haszon mutatóira vonatkozó feltételeket a projektnek teljesítenie kell a támogathatóság érdekében. A közgazdasági elemzés által becsült költségeket és hasznokat a következő táblázat mutatja be.

A közgazdasági elemzés eredményei az alábbiak.

	Jelenérték millió Ft
Beruházási költség	3 234
Üzemeltetési és fenntartási költségek	1 485
Pótlási költség	151
Maradványérték	301
Költségek összesen	4 569
Utazási idő megtakarítás	5 981
Baleseti kockázat változása	-6
Környezeti hatások	-772
Teljes közgazdasági haszon	5 203
Egyenleg (ENPV)	634
ERR	6,99%
BCR	1,14

6. A közgazdasági elemzés eredményei (millió Ft, nettó)

A közgazdasági megtérülési mutatók alapján a kiválasztott változatra vonatkozóan az alábbi következtetések vonhatók le:

- A projekt nettó jelenértéke (ENPV) pozitív: a várható gazdasági hasznok (társadalmi, környezeti) jelenértéke meghaladja a pénzben kifejezett gazdasági költségek jelenértékét.
- A gazdasági belső megtérülési ráta (ERR) nagyobb, mint az alkalmazott diszkont-ráta (5,5%).
- A haszon-költség arány (B/C) nagyobb, mint 1.

A teljesítménymutatók alapján tehát a projekt megvalósítása társadalmi szempontból igazolható.

1.7 AZ INTÉZMÉNYI ELEMZÉS FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSAI

A projekt megvalósítására javasolható, hogy az **IMCS működtetésében érdekelt felek konzorciumot hozzanak létre**. A konzorcium lesz a Projekt kedvezményezettje. A létrehozandó konzorcium javasolt tagjai Szombathely MJV Önkormányzata, valamint a közszolgáltatással érintettek köre (Észak-nyugat Magyarországi Közlekedési Központ Zrt. és GYSEV Zrt.). A létrehozandó konzorcium vezetője célszerűen az Önkormányzat.

A konzorciumi tagok együttműködési megállapodást kötnek az Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont üzemeltetésének megkezdésének napjáig. Az együttműködési megállapodásban meghatározzák az IMCS megvalósításához, működtetéséhez kapcsolódó jogaik, kötelezettségeik és feladataik ellátásának elvi kereteit és rögzítik a létrejövő beruházás tervezett tulajdoni viszonyait is.

A közszolgáltatást megrendelők nevében eljáró szervezetek, valamint az állami vagyon felügyeletében érintett szervezetek partnerként működnek közre a projekt megvalósítása során.

A projekttel érintett, illetve a megvalósítás során kialakítandó új ingatlanok és létesítmények, illetve ezen fejlesztéssel érintett ingatlanokon keletkezett **új vagyonelemek tulajdonjoga, illetve tulajdonosi aránya** azok tényleges funkciójához igazodóan, azon **Kedvezményezett tulajdonába kerül, aki az adott létesítményt működteti**. (Ezt az elvet a tervezés illetve a szükséges telekalakítási eljárások során figyelembe kell venni, és az ingatlan-nyilvántartásban történő átvezetéséről gondoskodni kell.) A műszaki tartalmát figyelembe véve **egyes létesítmények és területek tekintetében közös tulajdon állhat fenn vagy jöhet létre**. Az érintett Kedvezményezettek ezen létesítmények és területek esetében a tényleges használathoz kapcsolódó jogukat és kötelezettségeiket külön használati megállapodásban rögzítik.

A végleges kialakítás után az üzemi létesítmények üzemeltetése, fenntartása az egyes közlekedési közszolgáltatók feladata a tulajdonos Magyar Állammal vagy a közszolgáltatás megrendelőjével kötött közszolgáltatási szerződés szerint.

A fenntartás költségei a kedvezményezetteket terhelik. Az üzemi létesítmények esetén a közlekedési közszolgáltatók az általuk ellátott közösségi közlekedési közszolgáltatások költségeit saját közszolgáltatási szerződésükben meghatározott szabályok szerint viselik.

1.8 ÜTEMEZÉS, A MEGVALÓSÍTÁSSAL KAPCSOLATOS FELADATOK

Jelen projektnek nincs konkrét, a 2014. szeptemberi Döntés-előkészítő Tanulmányon kívüli tervelőzménye. Sem környezetvédelmi, sem építési engedélyezési eljárást nem folytattak le a projektre, vagy annak egyes részeire.

A projekt megvalósítására vonatkozó pozitív döntése alapján és a 2016. évi továbbtervezést feltételezve **2016-2019** években fizikailag megvalósítható, a tervezett állapot **2020-tól üzemeltethető**. Ez gyakorlatilag a **2014-2020-as Európai Unió költségvetési ciklusban** történő megvalósítást jelent.

	Kezdési időpont (A)	Befejezés időpontja (B)
1. Előkészítési pályázat elkészítése, tervező kiválasztása az RMT és költség-hason elemzés készítésére	2013.12.21.	2014.02.03.
2. RMT és költség-hason elemzés elkészítése (további előkészítés)	2014.05.16.	2015.03.31.
3. Kormányzati döntés a projekt támogatásáról	2015.05.01.	2015.06.30.
4. Támogatási kérelem elkészítése mellékleteinek összeállítása	2015.11.01.	2016.03.31.
5. Támogatási Szerződés megkötése a projekt megvalósításra	2016.04.01.	2016.08.01.
6. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, engedélyeztetések:	2016.12.01.	2017.11.30.
6.1. Engedélyezési és kiviteli tervek készítése	2016.12.01.	2017.05.31.
6.2. Tervek hatósági engedélyeztetése	2017.04.30.	2017.11.30.
7. Környezeti engedélyeztetés / Előzetes környezetvédelmi vizsgálat és hatósági véleményeztetése	2016.12.01.	2017.05.31.
8. Területvásárlás, kártalanítás	2016.12.01.	2017.09.30.
9. Területelőkészítés, régészet	2017.08.30.	2017.10.30.
10. Közbeszerzési eljárás(ok) várható indítása		
10.1. Műszaki tervezők (eng. és kiviteli tervek, kivitelezői tender dokumentációk)	2016.08.01.	2016.12.01.
10.2. Projektmenedzsment	2016.08.01.	2016.12.01.
10.3. Nyilvánosság biztosítása	2016.08.01.	2016.12.01.
10.4. Mérnökök	2016.10.01.	2017.02.01.
10.5. Kivitelező	2017.04.01.	2017.10.01.
10.6. Könyvvizsgáló	2016.08.01.	2016.12.01.
11. Szakmai szolgáltatások		
11.1. Projektmenedzsment	2016.12.01.	2019.12.30.
11.2. Kommunikációs és PR tevékenységek, a projekt nyilvánosságának biztosítása	2016.12.01.	2019.12.30.
11.3. Mérnöki feladatok	2017.02.01.	2019.12.30.
12. Építés-kivitelezés:	2017.10.01.	2019.04.30.
13. Beruházás befejezése, átadás:	2019.04.30.	2019.08.31.
14. Projekt lezárása (kb. 4 hónap)	2019.09.01.	2019.12.30.

7. A projekt intézkedési terve

A projekt megvalósításához:

- **Meg kell alakítani a Kedvezményezett Konzorciumot**, így **Együtműködési megállapodást kell kötni** a megvalósításban és a későbbi üzemeltetésben érintettekkel, szervezetekkel, (lásd előző fejezet).
- **Együtműködési megállapodás szükséges** az Önkormányzat és az ÉNYKK Zrt. között az autóbuszos szolgáltatás közös helyi és helyközi autóbusz terminál kialakításáról, valamint a jelenlegi állomások áthelyezéséről.
- Együtműködési megállapodást kell kötni a **GYSEV Zrt-vel** a jelen IMCS projekt kapcsán a vasúti (GYSEV) projekttel történő együttműködés érdekében.
- A fenti egyeztetésekbe szükséges a **Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.** bevonása.
- Az engedélyezési tervi fázis előtt **építész tervpályázat** lebonyolítása javasolt, a tervezési műszaki specifikáció ez alapján készíthető el. Az építési engedélyhez **a szabályozási terv módosítása is szükséges** az érintett területeken.

Tekintettel arra, hogy a fejlesztés nem érint magántulajdont, így a területszerzés eljárása valamelyest egyszerűbbé válhat. Ugyanakkor az engedélyek megfelelő beszerzése érdekében javasolható a szomszédos ingatlanok tulajdonosaival az előzetes kapcsolatfelvétel, a hozzájárulások gördülékenyebb (nem időhárítató) megszerzése érdekében.

2 A KEDVEZMÉNYEZETT BEMUTATÁSA

2.1 A KEDVEZMÉNYEZETT(EK) ÁLTALÁNOS BEMUTATÁSA

Konzorcium

A kedvezményezett főbb feladatait a 2014-2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet tartalmazza. A Kormányrendelet alapján – amennyiben a Projektre vonatkozó felhívás nem zárja ki – projektjavaslatot a projekt megvalósítására létrehozott konzorcium is benyújthat. A résztvevők közösen létrehozott konzorcium keretében – a konzorciumi együttműködési megállapodásban meghatározott módon – közösen valósítják meg a Projektet.

Projekt végrehajtására a közszolgáltatás megrendelőinek vagy azok megnevezett képviselőinek részvételével konzorciumot hoznak létre. A létrehozandó konzorcium vezetője az Önkormányzat lesz, ellátva a beruházás koordinátori teendőit is.

A konzorciumi szerződésben a megvalósításkor hatályos támogatási szabályok, elfogadott tervek, és a Megvalósíthatósági tanulmány megállapítása szerint szabályozni kell:

- a Konzorcium részletes tartalmi és működési feltételeit,
- a Projekt keretében létrejövő Üzemi létesítmények, Közös utasforgalmi létesítmények és az Egyéb létesítmények pontos meghatározását,
- a konzorciumi tagok között létrejött Együttműködési Megállapodás alapján az együttműködés részletes szabályait.

Együttműködési megállapodás

A Személyszállítási törvényben (Szsztv.) és a Vasúti törvényben (Vtv.) foglalt rendelkezések által előírt együttműködési kötelezettség, valamint a mindenkori hatályos támogatási szabályok alapján a konzorciumi tagok együttműködési megállapodást kötnek az Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont üzemeltetésének megkezdésének napjáig.

Az együttműködési megállapodásban meghatározzák az IMCS megvalósításához, működtetéséhez kapcsolódó jogaik, kötelezettségeik és feladataik ellátásának elvi kereteit és rögzítik a létrejövő beruházás tervezett tulajdoni viszonyait is.

2.1.1 Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Az Önkormányzat hivatalos megnevezése: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata (a továbbiakban: Önkormányzat).

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	
Jogi forma	Megyei Jogú Önkormányzat
Székhely	9700 Szombathely, Kossuth Lajos u. 1-3.
Rövidített név	SZMJVÖ
Adószám	15733658-2-18
Törzsszám	421139/0
KSH szám	15421137-8411-321-18
Hivatalos képviselő	Dr. Puskás Tivadar - polgármester
Telefonszám	+36 (94) 520-100
Faxszám	+36 (94) 328-148

8. Az Önkormányzat főbb adatai

Az Önkormányzat döntési mechanizmusa

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzata - 34/2014.(XI.3.) önkormányzati rendelet - határozza meg az önkormányzati tevékenységben részt vevők jogait és kötelezettségeit, rögzíti a részletes eljárási szabályokat, és megállapítja a feladat- és hatásköröket.

Az önkormányzati feladatok ellátását a képviselő-testület és szervei biztosítják. A képviselő-testületet a polgármester képviseli.

A Közgyűlés állandó jelleggel az alábbi bizottságokat hozta létre:

- Gazdasági és Városstratégiai Bizottság
- Oktatási és Szociális Bizottság
- Jogi és Társadalmi Kapcsolatok Bizottsága

A Gazdasági és Városstratégiai Bizottság látja el a kötelezően létrehozandó pénzügyi bizottság feladatait, így többek között: figyelemmel kíséri a költségvetési bevételek alakulását, különös tekintettel a saját bevételekre, a vagyonváltozás (vagyonnövekedés, -csökkenés) alakulását, értékeli az azt előidéző okokat; véleményezi az éves költségvetési javaslatot és a végrehajtásáról szóló féléves, éves beszámoló tervezetét; vizsgálja a hitelfelvétel indokait és gazdasági megalapozottságát, ellenőrizheti a pénzügyi szabályzat megtartását, a bizonylati rend és a bizonylati fegyelem érvényesítését.

A Bizottság a Városfejlesztési, -üzemeltetési, környezetvédelmi feladatai körében: közreműködik a városfejlesztési koncepciók, programok, tervek kialakításában; véleményezi a településszerkezeti tervet, a városi építési szabályzatot és a szabályozási tervet; véleményezi a rész szabályozási terveket és az építési szabályzatokat; figyelemmel kíséri a város-rekonstrukciót, a műemlék, illetve műemlék-jellegű ingatlanok hasznosítását; előkészíti a városfejlesztésben jelentős súllyal bíró területek hasznosítására kiírt pályázatokat; stb.

Az Oktatási és Szociális Bizottság látja el a köznevelési törvényben meghatározott bizottsági feladatokat. Oktatási feladatai körében: pl. dönt a költségvetési rendeletben meghatározott oktatási kiadások felhasználásáról; elkészíti, illetve véleményezi a Közgyűlés által tárgyalta, a köznevelési feladatellátással kapcsolatos előterjesztéseket; figyelemmel kíséri és ellenőrzi az önkormányzat által fenntartott óvodák és a Művelődési GAMESZ, ezen keresztül az önkormányzat által működtetett iskolák működését, gazdálkodását, az önkormányzat határozatainak végrehajtását; előzetesen véleményezi az óvodák, önkormányzat által működtetett, a Klebelsberg Intézményfenntartó Központ által fenntartott és működtetett köznevelési intézmények működésének biztosítását szolgáló épületek, épületrészek, vagy helyiségek hasznosítását vagy azok más célra történő igénybe vételét; közreműködik az oktatásért felelős miniszter által készített megyei szintű feladatellátási, intézményhálózat-működtetési és köznevelés-fejlesztési terv – melynek része a megyei szakképzési terv - elkészítésében, és előzetesen a Közgyűlés számára véleményezi azt; stb.

A Bizottság a szociális és családügyi feladatai körében: pl. kidolgozza az önkormányzat kötelező feladatát képező szociális alapellátás koncepcióját; véleményezi, vagy kezdeményezi az önkormányzat fenntartásában működő szociális és gyermekjóléti intézmények és gazdasági társaságok alapítását, átszervezését, vagy megszüntetését; együttműködik az egyházakkal, karitatív szervezetekkel és a szociális gondoskodás területén tevékenykedő társadalmi szervezetekkel; figyelemmel kíséri a városban a hátrányos helyzetben lévő néprétegek helyzetének, élet- és munkakörülményeinek alakulását; stb. Ifjúsággal kapcsolatos feladatai során: pl. részt vesz az önkormányzat ifjúságpolitikájának kidolgozásában, figyelemmel kíséri az ifjúságpolitikai célkitűzések megvalósítását; javaslatot tesz az ifjúság, a diákság, a civil szervezetek és az önkormányzat közötti együttműködésre; dönt a költségvetési rendeletben meghatározott ifjúsági kiadások felhasználásáról.

A Jogi és Társadalmi Kapcsolatok Bizottsága látja el az összeférhetetlenségi, méltatlansági, vagyonynyilatkozattételi, valamint a jogi feladatokat. Így pl. véleményezi az önkormányzati rendeletek tervezetét; törvényességi szempontból felügyeli az önkormányzati hatósági jogkörben hozott döntések Hivatal által történő előkészítését és végrehajtását, e körben célvizsgálatot kezdeményezhet; véleményezi az önkormányzati intézmények, az önkormányzati érdekeltségű gazdasági társaságok alapító okiratait és annak módosításait; ellátja a Közgyűlés működésével kapcsolatos ügyrendi feladatokat, előkészíti és lebonyolítja a titkos szavazásokat; stb.

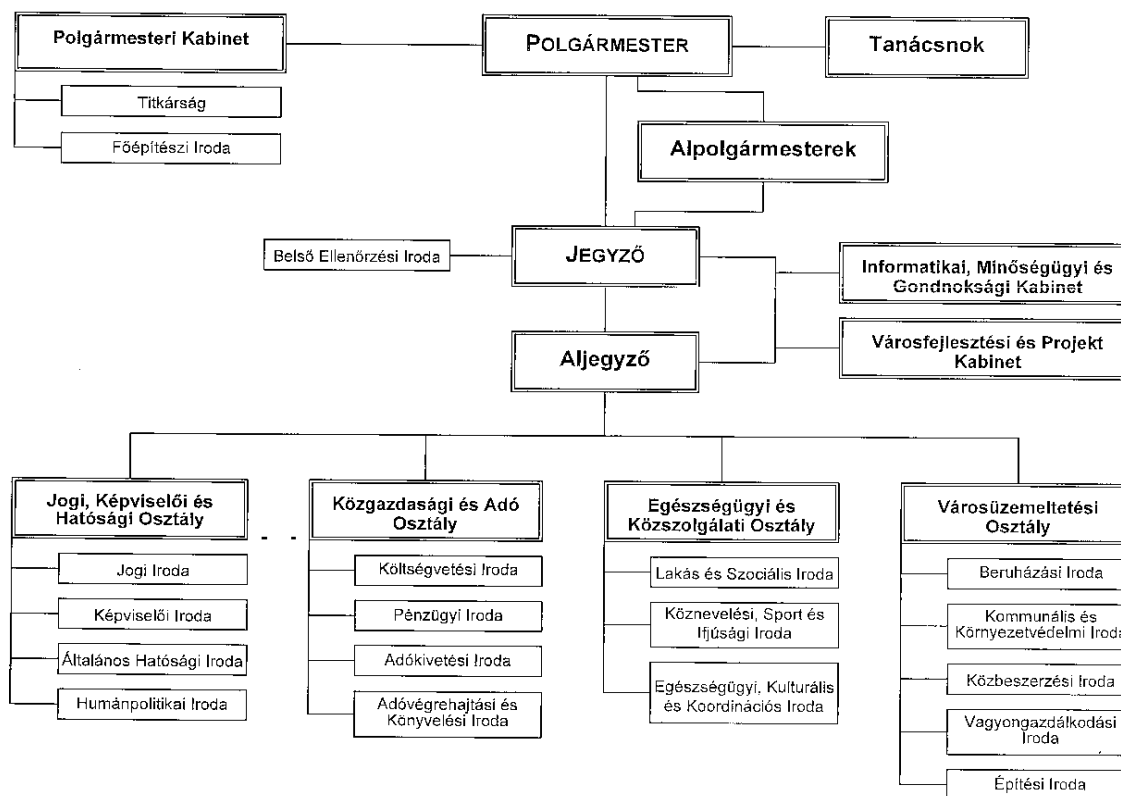
A Bizottság a kulturális és sport feladatai körében: pl. közreműködik az önkormányzat kulturális koncepciójának kidolgozásában; véleményezi a művészeti alkotás közterületen, önkormányzati tulajdonban, illetve nem önkormányzati tulajdonban álló épületen való elhelyezését, áthelyezését, lebontását; kezdeményezi, vagy véleményezi a kulturális önkormányzati intézmények, gazdasági társaságok alapítását, átalakítását, vagy megszüntetését; az önkormányzat nevében kiírja a város művészeti, kulturális életének gazdagítását szolgáló pályázatokat; az önkormányzat nevében kiírja a város művészeti, kulturális életének gazdagítását szolgáló pályázatokat; stb.

Az önkormányzat általános döntéshozatali mechanizmusait a Szervezeti és Működési Szabályzat határozza meg, összhangban a helyi önkormányzatokról szóló törvénnyel. Az önkormányzati feladat- és hatáskörök a Közgyűlést illetik meg. A Közgyűlés ellátja a törvényben megállapított és a Közgyűlés döntése alapján vállalt feladat- és hatásköröket. A Közgyűlés egyes hatásköreit a polgármesterre és a bizottságaira, kisebbségi önkormányzataira és - a törvényben meghatározottak szerint - társulásaira ruházhatja. A Közgyűlés a polgármester helyettesítésére, munkájának segítésére egyes önkormányzati feladatok ellátására alpolgármestereket választ (3 alpolgármester). A Közgyűlés döntéseinek előkészítésére, a döntések végrehajtásának szervezésére, ellenőrzésére állandó, vagy ideiglenes bizottságokat hozhat létre. A Bizottságok átruházott hatáskör gyakorlása során – minden esetben – határozatban döntenek, feladatkörükben eljárva határozatot hoznak, állásfoglalást alakítanak ki, ajánlást fogalmaznak meg.

2.1.1.1 Szervezeti felépítés

Az Önkormányzat létrejöttének és működésének alapkörülményeit a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. tv. szabályozza.

Az Önkormányzat irányító szerve Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése. Az alaptevékenység forrását a saját bevételek és az állami támogatások képezik Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata mindenkor költségvetési rendeletében foglaltak szerint.



9. Az Önkormányzat szervezeti felépítése

2.1.1.2 Tevékenységek

Az Önkormányzat a törvényben meghatározott kötelező feladatain túl különösen az alábbi, önként vállalt feladatokat látja el, anyagi lehetőségeinek függvényében:

- településrendezés és településfejlesztés,
- az épített és természeti környezet védelme,
- a lakásgazdálkodás,
- a vízrendezés, csapadékvíz elvezetés és csatornázás,
- a helyi közutak és közterületek fenntartása,
- a helyi tömegközlekedés és köztisztaság biztosítása,
- gondoskodás a helyi tűzvédelemről és a közbiztonság helyi feladatairól,
- a közreműködés az energiaszolgáltatásban,
- közreműködés a foglalkoztatás megoldásában,
- a közművelődési, tudományos, művészeti tevékenység és a sport támogatása,
- az egészséges életmód közösségi feltételeinek elősegítése.

A települési önkormányzatok feladatai közé tartozik a helyi közszolgáltatások körében a helyi közösségi közlekedés biztosítása (2011. évi CLXXXIX. törvény Magyarország helyi önkormányzatokról). Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata kötelező és önként vállalt feladatai között hangsúlyosan jelenik meg a helyi közösségi közlekedési szolgáltatások magas színvonalú és minél szélesebb körben hozzáférhető ellátása.

2.1.1.3 Már megvalósult fejlesztések tapasztalatai

Szombathely MJV Önkormányzatának fenntartási időszakban lévő legutóbbi évek projektjei:

Projekt megnevezés	Projekt összköltség	Év	Konstrukció
Szombathely történelmi régészeti városrész kialakítása II. ütem – Az Iseum rekonstrukciója	1.594.014.236 Ft	2013.	NYDOP-2.1.1/B-2008-0002
IVS I – Szombathely MJV városközpontjának funkcióbővítő megújítása	1.490.209.500 Ft	2013.	NYDOP-3.1.1/B2-12-k1-2013-0003
Korszerű környezet, korszerű tudás” - a szombathelyi Paragvári Utcai Általános Iskola felújítása és fejlesztése	221.830.308 Ft	2013.	NYDOP-5.3.1/A-10-2010-0018
Markusovszky utcai sportlétesítmények fejlesztése, felújítása	42.139.622 Ft	2013.	4/2012 (III.1.) BM rendelet alapján kiírt pályázat
Bartók B. krt. – Magyar L. u. közötti kerékpárút építése	66.909.626 Ft	2012.	NYDOP-4.3.1/B-09-2009-0011
Via Savaria – Szent Márton történelmi sétaút	187.186 euró	2012.	Si-HU-1-1-003
Centrope Capacity Project	268.555 euró	2012.	1CE094P4
A Nagy Lajos Gimnázium korszerűsítése	221.350.811 Ft	2012.	NYDOP-5.3.1/2/2F-2f-2009-0016
A Kereskedelmi és Vendéglátói Szakképző Iskola korszerűsítése	211.235.521 Ft	2012.	NYDOP-5.3.1/2/2F-2f-2009-0020
A Losonc (Donászy Magda) Óvoda korszerű közoktatási intézménnyé történő alakítása, fejlesztése az energiatakarékosság tükrében	47.669.170,- Ft	2012.	NYDOP-5.3.1/A-10-2010-0018
Az AGORA Savaria Filmszínház digitális fejlesztése érdekében szerverek beszerzése	20.000.000 Ft	2012.	Art mozihálózat digitális fejlesztésének támogatása 49/2011. (VIII. 3.) NEFMI rendelet
„Art” mozihálózat digitális fejlesztése – Az AGORA Savaria Filmszínház digitális fejlesztése	8.000.000 Ft	2012.	az "art" mozihálózat digitális fejlesztésének érdekében szerverbeszerzésre kiírt pályázat
„Az ismeretlen táj?” Gyöngyös patak völgyének bekapcsolása az Alpokalja fejlett aktív- és ökoturisztikai hálózatába	343.578.348 Ft	2011.	NYDOP2.2.1/C-2f.-2009-0002
Intelligens iskolák létrehozása Szombathely városában a fenntartható fejlődés tükrében	364.203.500 Ft	2011.	TIOP 1.1.1-07/1-2008-0230
A Szűrőcsapó utcai óvoda korszerűsítése	76.292.786 Ft	2011.	NYDOP-5.3.1/2/2F-2f-2009-0017
A Meseház Bölcsőde bővítése 24 férőhellyel és felújítása	54.229.423 Ft	2011.	NYDOP-5.1.1/B-09-2009-0016

Projekt megnevezés	Projekt összköltség	Év	Konstrukció
Ifjúsági szolgáltatási rendszer fejlesztése Szombathelyen a pályaválasztás jegyében	17.549.743 Ft	2011.	TÁMOP 5.2.5-08/1-2008-0262
A Szociális Szolgáltató Központ II. sz. Gondozási Körzetének és II. sz. Idősek Klubjának komplex akadálymentesítése	16.036.007 Ft	2011.	NYDOP-5.1.1/C-09
Férőhely-számbővítés és esélyegyenlőség megteremtése az Egyesített Bölcsődei Intézményben (Csicsergő Bölcsőde)	60.999.719 Ft	2011.	NYDOP-5.1.1/B-2008-0004
Szombathely Dolgozók úti kerékpárút építése	204.300.000 Ft	2010.	NYDOP-4.3.1/B-2007-0003
Kompetenciaalapú oktatás-nevelés kialakítása, megszilárdítása Szombathely város innovatív intézményeiben	120.999.999 Ft	2010.	TÁMOP-3.1.4-08/2-2009-0034
A Derkovits Gyula Általános Iskola korszerű közoktatási intézménnyé történő átalakítása, fejlesztése az energiatakarékosság tükrében	86.216.582 Ft	2010.	NYDOP-5.3.1/2F-2f-2009-0018
A Mocorgó Óvoda korszerű közoktatási intézménnyé történő átalakítása, fejlesztése az energiatakarékosság tükrében	61.459.821 Ft	2010.	NYDOP-5.3.1/2F-2f-2009-0010
Akadálymentesített központi ügyfélszolgálat megvalósítása Szombathely Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalában	15.588.010 Ft	2010.	NYDOP-5.1.1/C-09-2009-0002
Az "Aranyhíd" Nevelési Oktatási Integrációs Központ Egységes Gyógypedagógiai Módszertani Intézmény Óvoda, Általános Iskola, Speciális Szakiskola komplex fizikai akadálymentesítése	27.795.000 Ft	2009.	NYDOP-5.1.1/E/2007-0009
Egyesített Bölcsődei Intézmény, (Bem u. 33) komplex akadálymentesítése	23.456.176 Ft	2009.	NYDOP-5.1.1/E-2007-0010

10. Megvalósult önkormányzati projektek az elmúlt években

2.1.2 Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.

2012 év végén hat régiós Volán közlekedési központ megalapításáról döntött a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (MNV Zrt.). A megalakuló régiós társaságok közül a Projekt területén az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (székhelye: Szombathely) érintett.

A következő lépésben a jelenleg működő Volán-társaságok állami tulajdonban lévő részvényeit apportálják a régiós központi társaságokba, és ennek a folyamatnak az eredményeként végül összesen 7 Közlekedési Központ társaság marad. A Volán-társaságok átalakítása a közlekedésért felelős Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felügyelete alatt és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. koordinálásával történik.

A Volán-társaságok egyesülésének célja a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény preambulumban meghatározott elvek érvényre juttatására a közúti közösségi közlekedési szolgáltatás rendszerének átalakítása során szolgáltatás központú, hatékony, átlátható támogatási módokon keresztül

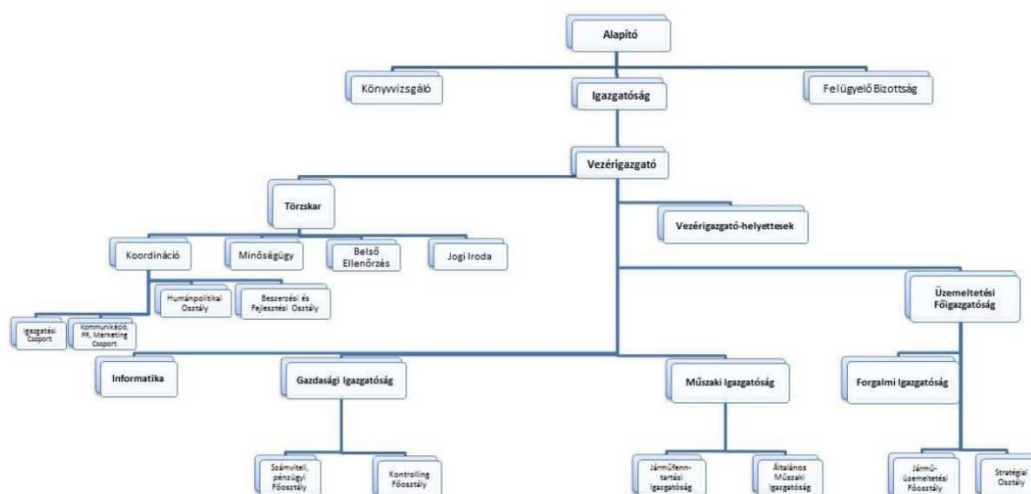
ellentételezett, a társadalom és a költségvetés teherbíró képességét figyelembe vevő egységes közszolgáltatási személyszállítási rendszer létrehozása, a jogutód társaságban a beolvadó társaságok közszolgáltatási személyszállítás területen megszerzett piaci helyzetének megőrzése és szerepének - az európai uniós és a hazai jogszabályi előírások maradéktalan betartása mellett - tovább erősítése.

Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (ÉNYKK Zrt.) a Bakony Volán Zrt., a Balaton Volán Zrt., a Kisalföld Volán Zrt., a Somló Volán Zrt., a Vasi Volán Zrt. és a Zala Volán Zrt. általános és teljes körű jogutója.

Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.	
Név	Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.
Rövidített név	ÉNYKK Zrt.
Székhely	9700 Szombathely, Körmenyi út 92.
Cégjegyzékszám	18-10-100-701
Központi telefonszám	+36-94/517-600
Központi e-mail cím	enykk@enykk.hu
Statistikai jelzőszám	24200493-7010-114-18
Adószám	24200493-2-18
Főtevékenység	Üzletvezetés
Társaság alaptőkéje (jegyzett tőkéje)	20. 000. 000,- Ft, azaz Húszmillió forint
Tulajdonos	Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság

11. Az ÉNYKK Zrt. főbb adatai

2.1.2.1 Szervezeti felépítés



12. Az ÉNYKK Zrt. szervezeti felépítése

2.1.2.2 *Tevékenységek*

Üzemeltetési Főigazgatóság

- A Közszolgáltatási Szerződésekből adódó kötelezettségek végrehajtása
- A Főigazgatóság üzletpolitikai koncepciójának megfogalmazása
- A társaság stratégiájában és éves üzleti tervében meghatározott célkitűzések, feladatok, intézkedési tervek végrehajtása, folyamatos értékelése, elemzése
- A Főigazgatóság szervezeti egységei között a feladatellátás szervezése, irányítása és ellenőrzése
- Döntés-előkészítés az autóbusz állomány beszerzésével, selejtezésével, értékesítésével kapcsolatban
- A közszolgáltatási feladatok ellátását biztosító személyi és tárgyi feltételek összhangjának biztosítása
- A szakterületeken dolgozó munkavállalók egységes foglalkoztatási és ellenőrzési rendszerének kialakítása
- Javaslatok kidolgozása az éves üzleti, beruházási, fejlesztési és fenntartási tervekhez
- A megyei Szolgáltatási Központok szakmai irányítása
- Szakmai kapcsolattartás a társaság egyéb szakterületeivel.

Forgalmi Igazgatóság

- A társaság személyszállítási tevékenységének irányítása
- A közforgalmú személyszállítási szolgáltatással összefüggő menetrendi koncepció és stratégia kialakítására
- A forgalomszervezési és forgalom-technológiai feladatok végrehajtása
- A szolgáltatás-felügyeleti tevékenység koordinálása, ellátása
- A forgalmi kontrolling tevékenység szakmai irányítása
- A forgalmi berendezések (jegykiadó gépek, fedélzeti számítógépek, utas-tájékoztató eszközök, stb.) üzemeltetésének szakmai irányítása
- A személyszállítási tevékenység szakmai fejlesztése, új forgalomtechnikai eljárások és alkalmazási módszerek kidolgozása és a korszerű adatrögzítő technológiák szakmai vizsgálata

Gazdasági Igazgatóság

- A társaság gazdasági és pénzügyi egyensúlyi helyzetének figyelése, annak biztosítását szolgáló döntések előkészítése, kezdeményezése
- A társaság éves üzleti tervének előkészítése, döntés alapján elkészítése
- A Kontrolling Koncepció előkészítése, kidolgozása a beolvasást követő időszakra vonatkozóan
- A külső gazdasági környezetben bekövetkező változások társaságra gyakorolt hatásának felmérése, a társaság vezetésének tájékoztatása

- A társaság gazdasági tevékenységének, az eszközök és források célszerű és gazdaságos felhasználásának folyamatos elemzése, értékelése
- A szervezet feladataihoz kapcsolódó rendszeres és eseti külső és belső adatszolgáltatás
- Az éves terv és a kapcsolódó intézkedési tervek megvalósulásának ellenőrzése, a tervtől való eltérések elemzése
- A társaság gazdálkodási folyamatait érintő kérdésekben a szakterületek között koordinációs feladatok elvégzése
- Együttműködés a társaság Igazgatóságával, Felügyelő Bizottságával, könyvvizsgálójával
- Kapcsolattartás a tulajdonosokkal, az adóhatóság és a szakminisztériumok illetékeseivel
- A számviteli, adózási, társasági és a gazdálkodást érintő egyéb jogszabályoknak megfelelő adminisztráció kialakítása, működtetése
- A számviteli törvény alapelveit betartva a társaság számviteli és pénzügyi tevékenységének irányítása, ellenőrzése
- Javaslattétel a mindenkori törvényi szabályok és a tulajdonosi elvárások figyelembevételével a társaság által alkalmazandó számviteli politikára, a számviteli, pénzügyi tevékenység szabályozására
- A számlarend, és a számviteli információs rendszer kialakítása, gondoskodás a folyamatos karbantartásáról
- Az adózott nyereség felhasználására vonatkozó javaslat kidolgozása
- A társaság bizonylati fegyelme betartatásának szervezése, irányítása
- A gazdálkodást érintő, számviteli és adó beszámolási kötelezettségek pontos teljesítése, statisztikai és információs feladatok ellátása
- A számlázási szabályzatban meghatározott számlázások végrehajtása
- A társaság pénzügyi gazdálkodásának irányítása, szervezése
- A pénz és értékezelés rendjének szabályozása, ellenőrzése
- Társaság szintű likviditáskezelési rendszer működtetése
- A társaság pénzügyi egyensúlyának fenntartása érdekében szükséges feladatok ellátása: negyedéves, havi napi bontású likviditástervezés, a terv folyamatos aktualizálása, pénzügyi, likviditási terv készítése
- A társaság kintlévőségeinek figyelése, felszólítások küldése, szükség esetén peresítésre átadása, késedelmi kamatok kiszámlázása
- A társaság költségvetési kapcsolatainak irányítása, bonyolítása, adóbevallások elkészítése/ ÁFA, egyéb/
- A kapcsolt vállalkozásokra vonatkozó számviteli és adójogi kötelezettségek teljesítése érdekében a szükséges ügyvitel kialakítása
- Részvétel a szervezet-fejlesztéssel kapcsolatos döntés-előkészítésben.

Műszaki Igazgatóság

- Javaslatok kidolgozása az éves üzleti, beruházási, fejlesztési és fenntartási tervekhez
- Stratégiai terv elkészítése a Műszaki Igazgatóság szervezeti és működési felépítésével és a munkáltatói jogok gyakorlásával összefüggésben
- A régió műszaki tevékenységével kapcsolatos jogszabályi változással, továbbá egyéb szakirányítási és operatív feladatokkal összefüggő döntések koordinálása
- A műszaki szakterületek feladatainak összehangolása, járműfenntartási és általános műszaki tevékenység régiós koordinálása, ellátása
- Középtávú koncepció kidolgozása a műszaki tevékenység szakmai fejlesztésére
- A régió középtávú jármű rekonstrukciós tervei alapján stratégia kialakítása autóbuszok beszerzésével, selejtezésével, értékesítésével kapcsolatban
- A régió járműfenntartási, üzemanyag-kereskedelmi, egyéb műszaki tevékenységének gazdaságossági elemzése, hatékonyságnövelő intézkedések kidolgozása és menedzselése
- Javaslattétel a jármű üzemeltetéssel, üzemanyag gazdálkodással és infrastruktúra-fenntartással kapcsolatos szakmai feladatokat integrációjára
- Javaslattétel a régiós Volán társaságok közbeszerzési eljárásaiban érvényesíteni kívánt műszaki követelmények meghatározására vonatkozóan
- Az integrált informatikai rendszer szakterületet érintő moduljainak szakmai előkészítése, a kapcsolódó modulokkal való összhang megteremtése
- A szakterületeken dolgozó munkavállalók egységes foglalkoztatási és ellenőrzési rendszerének kialakítása

Informatika

- A társaság informatikai stratégiájának kidolgozása
- Az átszervezésben érintett társvállalatok informatikai fejlesztéseinek koordinálása a társaság IT stratégiájához igazodva
- Integrált vállalatirányítási (ERP) rendszer kialakítása
- Integrált termelésirányítási (szakmai) rendszer kialakítása
- IT infrastruktúra konszolidáció tervezése, kivitelezése, koordinálása

Koordináció

Igazgatási csoport: A társaság igazgatási feladatainak szervezése és irányítása; Az Igazgatóság, Felügyelő Bizottság adminisztrációs feladatainak ellátása; Vezetői értekezletek előkészítése, szervezése;

Vagyonnyilatkozat-tétellel kapcsolatos feladatok; Iratkezelési, irattározási és kézbesítési tevékenységek; Titkársági feladatok.

Kommunikáció, PR, Marketing Csoport: Belső és külső információs hálózat működtetése; Külső marketing, cég imázs, arculat gondozása; Médiakapcsolatok gondozása, kapcsolattartás a médiával; Panaszok, észrevételek, kérések kezelése; Társasági rendezvények szervezése, kapcsolódó háttéranyagok készítése; Stratégiai partnerekkel történő együttműködések szakterületek közötti koordinálása

Humánpolitikai Osztály: A társaság emberi erőforrás gazdálkodásának (keresettömeg és létszámgazdálkodás) irányítása, középtávú stratégiájának kialakítása, tervek elkészítése, a tevékenység koordinálása; Az éves üzleti terv emberi erőforrás gazdálkodás vonatkozásainak előkészítése; Létszám, oktatás, képzés hatékonyság ellenőrzése, javaslatok kidolgozása; A társaság munkaerő ellátási feladatainak megszervezése, személyzeti tevékenység végzése; Béren kívüli, szociális, forma-munkaruha juttatások tervezése és a felhasználás ellenőrzése; HR tevékenységgel kapcsolatos elemzések, kimutatások készítése, statisztikai adatszolgáltatás; A munkavállalói érdekképviseletekkel folytatandó együttműködés támogatása; A Kollektív Szerződés előkészítése; Kapcsolattartás a munkaügyi szervekkel, kormányhivatalokkal.

Beszerezési és Fejlesztési Osztály: Az önálló közbeszerzés hatálya alá tartozó beszerzések esetén a termék vagy szolgáltatás beszerzés részletes műszaki és gazdasági paramétereinek meghatározása, az érintett szakterületek bevonásával; Közreműködés a közbeszerzést lebonyolító külső szakértő szervezettel, a közbeszerzési pályázati dokumentáció elkészítése során; Az elkészült bírálatok alapján javaslatétel a nyertes ajánlat kihirdetésére, majd a szerződéskötési eljárás lefolytatása, a szerződés előkészítése; Közös közbeszerzési eljárás esetén az eljárást lebonyolító ajánlatkérővel való együttműködés, adatszolgáltatás, a pályázati felhívás elkészítése, kiértékelése, szerződéskötés során; A vezérigazgatói döntés alapján régiós szintű pályázat alá vont termék és szolgáltatás beszerzés (továbbiakban beszerzés) esetén a pályázati eljárás lefolytatása; A beérkezett ajánlatok kezelése, kötelező tartalmi, formai előírások ellenőrzése, ajánlatok értékelése, javaslatétel a nyertes ajánlat kihirdetésére, a szerződéskötési eljárás lefolytatása; Pályázati lehetőségek feltárása, előkészítés; Pályázat összeállításának koordinálása, szükséges iratok beszerzése, a pályázatok beadása, az esetleges hiánypótlások végrehajtása, elbírálásának követése. Pályázat megvalósítás, végrehajtás esetén a közbeszerzési eljárás lefolytatása, abban való közreműködés; Kivitelezői és egyéb szerződések előkészítése, aláírások koordinálása, a teljes pályázati dokumentáció gyűjtése, kezelése, megőrzése.

Minőségügy

Az MSZ EN ISO 9001:2009 Minőségirányítási rendszer (továbbiakban MIR) kialakítása, bevezetése és harmadik féllel történő tanúsíttatásának előkészítése; Minőségügyi számítógépes adatbázis tervezése, kialakítása és

beüzemelése; A MIR rendszer kiadványainak, elemzéseinek kezelése, közzététele; Vezetőségi átvizsgálások szervezése, tervezése és végrehajtása; Kapcsolattartás a tanúsító cégekkel, stb.

Belső Ellenőrzés

A társaság belső ellenőre a vezérigazgató közvetlen irányításával végzi tevékenységét. Az ellenőrzéseket a belső ellenőr a társaság vezérigazgatója által megállapított és jóváhagyott, továbbá a Felügyelő Bizottság által elfogadott éves munkaterv, évközi egyedi megbízások, valamint a Felügyelő Bizottság által adott eseti megbízás alapján végzi.

Jogi Iroda

Minden a jogi szakterület feladatkörbe tartozó tevékenység ellátása (a társaság jogi képvisellete, szerződéses ügyek, jogi tanácsadás, jogszabálykövetés, adatvédelmi tevékenység irányítása, stb).

2.1.2.3 Már megvalósult fejlesztések tapasztalatai

A jogelőd Volán társaságok számos projekt előkészítésében és lebonyolításában vettek részt, melyben tapasztalatukkal az új szervezeti felállás kapcsán is rendelkeznek.

Korábbi jelentős európai uniós társfinanszírozású projektek:

Projekt megnevezés	Projekt összköltség	Év	Konstrukció
Korszerű tudás a korszerű közösségi közlekedési szolgáltatásért	24.128.000 Ft	2014-2015	TÁMOP-2.1.3.C-12/1-2012-0314
Térségi infrastrukturális és infokommunikációs fejlesztések, intermodális közlekedés-fejlesztés	585 215 109 Ft	2011-2012	NYDOP-3.2.1/B-09-2009-0007
Széles körű képzések a Somló Volán Zrt-nél	11.436.557 Ft	2012-2014	TÁMOP-2.1.3.C-12/1-2012-0070

13. Vasi Volán Zrt. és a Somló Volán Zrt. korábbi projektjei

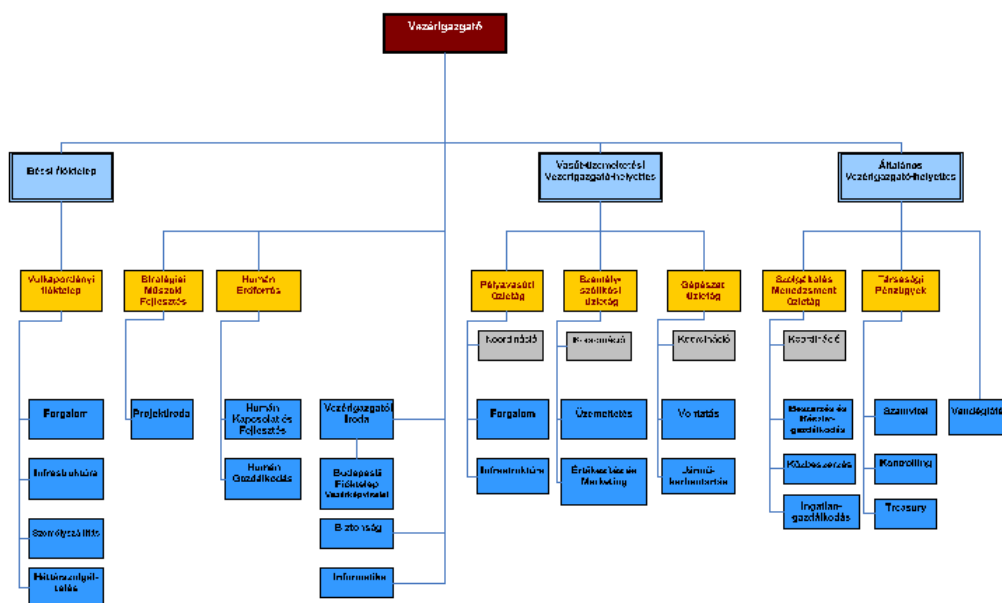
2.1.3 GYSEV Zrt.

A GYSEV Zrt. a belföldi személyszállítási tevékenységet a Magyar Állammal 2013. december 30-án megkötött Közszolgáltatási Szerződés alapján végzi, amely 2014 és 2023 közötti időszakra, 10 éves időtartamra jött létre. A GYSEV Zrt. vagyonkezelése azon alapszik, hogy az országos vasúti törzshálózat részét képező vonalak területileg megosztott működtetését nem független vasúti társaságként a MÁV Zrt. és az integrált vasúti társaságként működő GYSEV Zrt. végzik.

GYSEV Zrt.	
A cég elnevezése	GYSEV Győr – Sopron – Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Cégjegyzékszám:	08-10-001787
A cég székhelye:	9400 Sopron, Mátyás király u. 19.
A cég főtevékenysége:	Helyközi vasúti személyszállítás
A cég jegyzett tőkéje:	6.848.877.600 Ft
Tulajdonos	Magyar Állam, képviseli Nemzeti Fejlesztési Miniszter (több mint 50%) Republik Österreich, képviseli a mindenkori Közlekedési Minisztérium, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (33%) STRABAG SE (6%)

14. GYSEV Zrt. főbb adatai

2.1.3.1 Szervezeti felépítés



15. A GYSEV Zrt. szervezeti felépítése

2.1.3.2 Tevékenységek

A GYSEV Zrt. tevékenységi területe a Nyugat-Dunántúlon és Kelet-Ausztriában (Észak-Burgenlandban) van. Fő feladata a személyszállítás. A társaság tulajdonában van a Győr-Sopron-Ebenfurt vonalszakasz. Emellett üzemelteti a Fertővidéki Helyiérdekű Vasutat Fertőszentmiklós és az ausztriai Nezsider (Neusiedl am See) között. Szintén a GYSEV Zrt. üzemelteti 2001 óta a Sopron-Szombathely. 2006 óta pedig a Szombathely-Szentgotthárd szakaszt. 2011-ben újabb 214 kilométer vasúti pályaszakasz üzemeltetésére kapott megbízást a tulajdonos magyar államtól a GYSEV: ezek a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Répcelak-Porpác, a Porpác-Szombathely, a Szombathely-Kőszeg, a Szombathely-Zalaszentiván, valamint a jelenleg nem működő Körmend-Zalalövő közötti vonalak. A társaság ezeken a szakaszokon végzi a közszolgálati személyszállítást. Emellett a GYSEV személyszállító vonatai gyakran Budapestig és Bécsig közlekednek.

A GYSEV tevékenységei alapvetően 3 üzletágra tagozódik:

- Személyszállítási üzletág
- Pályavasúti üzletág
- Gépészeti üzletág.

A GYSEV Zrt. ellátási területén az áruszállítást a GYSEV CARGO Zrt., mint önálló cég látja el. A GYSEV CARGO Zrt. jelentős részt vállal a kelet-nyugat irányú vasúti tranzitküldemények, illetve a magyar és osztrák export, import vasúti árufuvarozásban.

A szervezeti egységek, a folyamatok és a tevékenységek gördülékeny mindennapi működéséhez több fontos szervezeti egység is tevékenykedik. A klasszikus vasúti üzletágak mellett ezek a következők:

Stratégiai műszaki fejlesztés (projektiroda): A Projektiroda alapvető feladata egyrészt a hosszú távú infrastruktúra fejlesztési elképzelések, javaslatok, tervek, vagyis stratégiai koncepciók kidolgozása, másrészt a nagy pénzügyi erőforrás igényű infrastruktúra fejlesztési projektek beruházásainak előkészítése, megvalósítása, és lebonyolítása, vagyis az előbbiek valóra váltása. A Projektiroda felkutatja a lehetséges pályázati forrásokat és összehangolja a megvalósítani tervezett munkákkal. A Projektiroda munkatársai a kivitelezési munka folyamatát a munkaterület átadással induló kezdetektől, a műszaki átadást követő használatba vétellel történő befejezésig koordinálják, azt rendszeresen személyesen felügyelik. Ez a tevékenység a műszaki előrehaladástól elválaszthatatlan pénzügyi tervezést, a tényleges felhasználások nyomán követését, valamint a támogatással történő elszámolást is jelenti.

Társasági Szolgáltatás (Beszerzés és készletgazdálkodás, Ingatlángazdálkodás): A szervezet feladata a vállalat működéséhez szükséges valamennyi általános és szakanyag beszerzése, a központi raktárak üzemeltetése, a folyamatos anyagellátás biztosítása, valamint a nem projektekhez tartozó közbeszerzési eljárások és versenytárgyalások lebonyolítása. A Beszerzés és Készletgazdálkodás irányítja a GYSEV központi és helyi

raktárainak készletgazdálkodását. Az Ingatlangazdálkodás felelős a GYSEV tulajdonában lévő vagy működtetése alá rendelt ingatlanokért.

Vendéglátás: A GYSEV Zrt. szállodája, a Hotel Sopron, melynek napi működtetése e terület feladata.

2.1.3.3 Már megvalósult fejlesztések tapasztalatai

A GYSEV Zrt. számos beruházásban és európai uniós társfinanszírozású projekt fejlesztésben vett részt.

Projekt megnevezés	Projekt összköltség	Év	Konstrukció
Sopron–Szombathely–Szentgotthárd vasútvonal korszerűsítése	49,8 milliárd Ft	2009.	KÖZOP-2.3.0-07-2008-0002
„Határon átnyúló Mobilitás Burgenland – Nyugat-Magyarország” („GreMoPannonia”)	3.218.270 €	2008-2012	ETZ-Program EU Határon Átnyúló Együtműködés Magyarország – Ausztria 2007-2013 „creating the future” programja
Célzottan közlekedésbiztonságot javító fejlesztések a GYSEV Zrt. hálózatán	982,6 millió Ft	2012.	KÖZOP-2.5.0-09-11-2011-0005
Győr-Sopron országhatár közötti vasútvonal kétvágányúsítása projekt 1. ütemének előkészítése	2.100 millió Ft	2011.	KÖZOP-4.0-09-2010-0003
Intermodális logisztikai fejlesztés a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaságnál	n.a.	n.a.	GOP-3.2.1-07/1-2008-0029
„Intermodális közlekedési rendszer fejlesztése Kőrmenden és térségében”	200 millió Ft	2013.	NYDOP-3.2.1/B-12-2013-0008
„Kormányablakok kialakítása Sopron és Szombathely vasútállomáson”	220 millió Ft	2013-2014	KÖZOP-2.5.0-09-11-2012-0011
Hegyeshalom – Csorna - Porpác vasútvonal villamosítása és állomási biztosítóberendezések felülvezérlésének kialakítása	11.981,5 millió Ft	2012.	KÖZOP-2.5.0-09-11-2012-0005

16. A GYSEV Zrt. elmúlt éveinek főbb projektjei

2.2 A PROJEKT ELHELYEZKEDÉSE A KEDVEZMÉNYEZETT STRATÉGIÁJÁBAN

Szombathely Megyei Jogú Város több területen is rendelkezik a jövőképét megfogalmazó stratégiai dokumentumokkal. Ilyen az **Integrált Településfejlesztési Stratégiája** (Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési koncepciója és Integrált Településfejlesztési Stratégiája /Készítette: Városfejlesztés Zrt. - 2014. május 30.).

Az említett dokumentum stratégiai célként jeleníti meg az intermodális közlekedés feltételeinek kialakítását, továbbá a nem gépjárműves, illetve közösségi közlekedés előtérbe helyezését az egyéni gépjárműves

közlekedéssel szemben. A 2014-2020 között tervezett integrált területei beruházások között említi, az Intermodális Csomópont kialakítását, megvalósításának tervezett forrásaként IKOP forrás megjelölésével.

Szombathely várostérségének fejlesztési prioritásai (2014-2020) között szerepel a várostérségi közlekedési hálózatok fejlesztése. A város térségi közösségi közlekedés infrastrukturális körülményeinek javításával a tömegközlekedést használók számának növelése a cél, ezzel csökkentve a gépjármű forgalom megnövekedéséből eredő környezeti terhelést. A tömegközlekedés színvonalának emeléséhez elengedhetetlen az intermodális kapcsolódási pontok megteremtése, parkolók és kerékpár tárolók kialakítása a tömegközlekedési állomásponatokon. A biztonságos közlekedési körülmények kialakítása, úgy mint a gyalogátkelők fejlesztése, járdák építése, közlekedési csomópontok fejlesztése.

A közösségi közlekedési szolgáltatók célkitűzései

A közösségi közlekedési szolgáltatók alapvető célja a személygépjárművel versenyezni tudó, attraktív és az utasok számára jó színvonalú szolgáltatást nyújtó rendszer működtetése, megfelelő utastájékoztatási rendszer és menetrend kialakítása, valamint fogyatékkal élők bevonása a potenciális utazóközönség körébe az akadálymentes átszállás lehetőségének biztosítása révén megkönnyítve utazásukat.

A közösségi közlekedési szolgáltatók alapvető célja a személygépjárművel versenyezni tudó, attraktív és az utasok számára jó színvonalú szolgáltatást nyújtó rendszer működtetése, megfelelő utastájékoztatási rendszer és menetrend kialakítása, valamint fogyatékkal élők bevonása a potenciális utazóközönség körébe az akadálymentes átszállás lehetőségének biztosítása révén megkönnyítve utazásukat.

Az ENYKK Zrt. (egyik jogelődje a Vasi Volán Zrt.) minden egyes szolgáltatásában arra törekszik, hogy a város közösségi közlekedési igényeit egyre magasabb színvonalon és az utazóközönség általános megelégedésére lássa el. Ennek megfelelően jelen projekt, amely egyértelműen a közösségi közlekedési szolgáltatás színvonalemelését, javítását szolgálja, a versenyképesség felé tett fontos lépés a társaság életében.

2.3 AZ EGYÜTTMŰKÖDŐ PARTNEREK ÉS AZ EGYÜTTMŰKÖDÉS FORMÁJÁNAK BEMUTATÁSA

A közszolgáltatást megrendelők nevében eljáró szervezetek, valamint az állami vagyon felügyeletében érintett szervezetek rövid bemutatását a következő fejezetek tartalmazzák.

2.3.1 Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.

Az állami vagyon felett a Magyar Államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét az állami vagyon felügyeletét a felelős miniszter gyakorolja. A miniszter feladatát az állami vagyonról szóló 2007. évi CVI.

törvény (továbbiakban Vtv.) 3. § (1) bekezdésében meghatározottak szerint a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: MNV Zrt.) útján látja el.

Az MNV Zrt. a Magyar Állam által alapított zártkörűen működő egyszemélyes részvénytársaság. A Magyar Állam részvényesi jogait - a Vtv.-ben meghatározott kivételekkel - a miniszter gyakorolja.

Az MNV Zrt. működésére a gazdasági társaságokról szóló 2006. évi IV. törvény szabályait kell alkalmazni.

A cég elnevezése	Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Cégjegyzékszám	01-10-045784
A cég székhelye	1133 Budapest, Pozsonyi út 56.
A cég főtevékenysége	Vagyonkezelés (holding)
A cég jegyzett tőkéje	50.000.000 Ft
Részvényes(ek) adatai	Magyar Állam egyedüli részvényes; a részvény átruházását az alapító okirat korlátozza.
Képviseli	Dr. Szivek Norbert vezérigazgató

17. Az MNV Zrt. főbb adatai

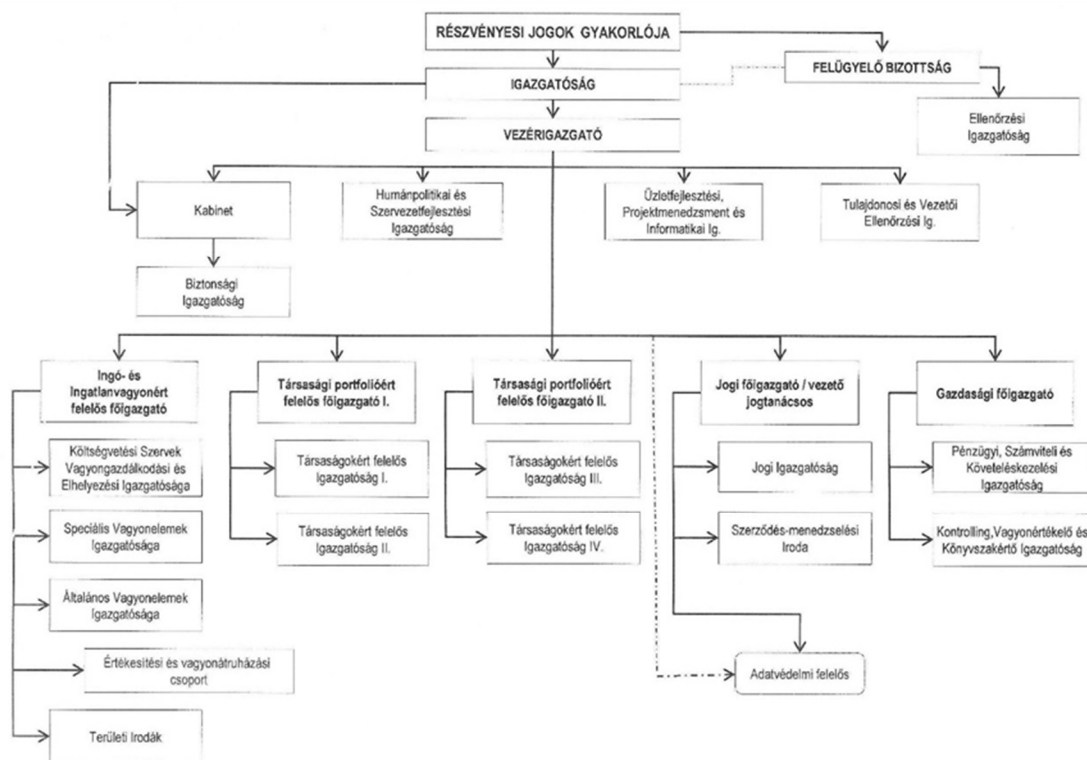
Az állami vagyonnal kapcsolatos tulajdonosi jogok gyakorlásának törvényi kereteit, az állami vagyon hasznosítására, kezelésére vonatkozó alapvető szabályokat a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény tartalmazza. Az MNV Zrt. jogszabályokban meghatározott feladatai állami feladatnak minősülnek.

Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. elsődleges szerepet tölt be az állami vagyon (ingatlanok, ingóságok, föld, társaságok, speciális vagyonelemek) és vagyonkezelők (MNV Zrt., Magyar Fejlesztési Bank, Nemzeti Földalap, központi költségvetési szervek, önkormányzatok) koordinátarendszerében.

Az MNV Zrt. gyakorolja az állami tulajdonban lévő társaságok tulajdonosi jogait, gondoskodik az állami feladatokat ellátó szervezetek elhelyezéséről, gazdálkodik a kezelésében lévő ingatlanokkal és ingóságokkal, az országosan ismert műemlékekkel éppúgy, mint az örökség folytán birtokába jutott dísz tárgyakkal, régiségekkel.

Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. feladatait a vagyontörvény legfontosabb keretszabályai tartalmazzák; a jogszabály, meghatározza azokat az ügyleteket, eljárásokat, tárgyakat, amelyekkel kapcsolatosan az állami vagyon esetében az MNV Zrt. kizárólagos hatáskörrel van felruházva.

Az MNV Zrt. irányításának rendjét, a döntési hatásköröket, a munkaszervezet szervezeti felépítését és annak hierarchiáját, a feladatmegosztás rendjét, valamint az általános működési szabályokat Szervezeti és Működési Szabályzat (a továbbiakban: SZMSZ) határozza meg.



18. Az MNV Zrt. szervezeti felépítése

2.4 PROJEKTMENEDZSMENT SZERVEZET BEMUTATÁSA

A Projektmenedzsmenti feladatokkal kapcsolatosan két lehetőséget mutatunk be. Egyik megoldásként a feladat végzése a Kedvezményezetti hatáskörön belül történik, míg másik lehetőség, hogy a projektmenedzselési feladatokat külső projektmenedzsmenti szervezet látja el, de irányítására belső projektfelelősök kerülnek kijelölésre. A Konzorciumi megállapodásban – a megvalósításra vonatkozó kedvezményezetti konzorcium tagjai közötti megállapodásban - a projektmenedzsmenti feladatokkal kapcsolatos feladatokat is szükséges rögzíteni.

2.4.1 I. megoldás: Projektmenedzsment feladatok Kedvezményezetti hatáskörön belül

A projekt menedzsmentjét ez esetben a Kedvezményezett, azaz a Szombathely MJV Önkormányzata, az ÉNYKK Zrt. és a GYSEV Zrt. tagokból álló Konzorcium megállapodása alapján kijelölt szervezet munkatársai képezik. Ez állhat az önkormányzat hivatalának munkatársaiból, vagy a konzorciumi tagokat képező társaságok munkatársaiból is, mely a projekt lebonyolításának teljes körű menedzselésére, így a projekt általános, pénzügyi és műszaki menedzsment feladatainak ellátására alkalmas szervezeti egység létrehozását jelenti.

Ezen belső erőforrásokra támaszkodó menedzsment szervezet felelősségi köreit, és az azokhoz kapcsolódó feladatokat az alábbi leírás foglalja össze.

Kedvezményezett szervezet döntéshozói (stratégiai szint)

- A projekt és azon belül különös tekintettel a beruházások főbb kérdéseit illetően egyeztetnek, álláspontjukat közvetítik a projektigazgató, és a projektmenedzser felé
- Kivitelezés ütemezése, az ütemterv esetleges módosítása.
- Közbeszerzési terv elfogadása, esetleges módosítására vonatkozó javaslat
- A projekt műszaki tartalmának lényeges (a támogatási szerződésben meghatározottakat befolyásoló) módosításának kezdeményezése
- A projekt elfogadott költségkeretét meghaladó igények jóváhagyása (a támogatási szerződésben előírt további jóváhagyásokat megelőzően).
- Szerződésekben rögzített lényeges szerződéses feltételeket (pl. határidő, díj, kötbérvisszatérítés érvényesítés vagy egyéb szerződésmódosítást eredményező) érintő döntések.

Projektmenedzser:

- A projekt előrehaladásának folyamatos nyomon követése, felügyelete,
- A szervezeten belül kialakított projektmenedzsmint szervezet munkájának irányítása; a szakterületi felelősök (menedzsmint tagok) rendszeres beszámoltatása, operatív kérdésekben számukra utasítások kiadása
- Folyamatos kapcsolattartás a projekttel kapcsolatos stratégiai döntésekért felelős döntéshozói körrel, szakmai kérdések tekintetében az IH-val (TOP, IKOP) és a Közreműködő szervezettel, valamint a Kivitelezőkkel és érintett Hatóságokkal
- A beruházásban közreműködők (kivitelező, lebonyolító, műszaki ellenőr, üzemeltető stb.) közötti véleménykülönbség esetén a Megbízói álláspont kialakítása.
- A projekt ellenőrzésével kapcsolatos vizsgálati jegyzőkönyvek és észrevételek jóváhagyása.

Szakterületi projektfelelősök

- A projekttel kapcsolatos ügyek koordinációja, projekt adminisztráció
- Közbeszerzési eljárások előkészítése, lebonyolítása, a szerződésekkel kapcsolatos jogi feladatok ellátása
- A projekttel kapcsolatos kommunikációs és PR feladatok
- A beruházás további előkészítésének és megvalósításának szakmai felügyelete, a projekttel kapcsolatos pénzügyi kifizetések teljesítése

Műszaki terület felelőse

- A projektgazda műszaki, szakmai érdekeinek képviselője, azok érvényesülésének biztosítása a projekt végrehajtása során
- A kivitelezési munkák nyomon követése, észrevételek, hiányosságok jelzése a projektmenedzser felé

- Folyamatos együttműködés a műszaki ellenőrrel a projekt sikere érdekében
- Közreműködés a Jelentések elkészítésében, azokhoz műszaki adatok, információk szolgáltatása
- Műszaki kérdéseket illetően szakmai segítségnyújtás a projektmenedzser számára
- A projekt végrehajtásával kapcsolatos ajánlatok műszaki részének, ütemezésének, átvizsgálása, véleményezése a projektmenedzser felé
- A vállalkozó szerződések műszaki részének átvizsgálása, véleményezése
- Minőségbiztosítással összefüggő műszaki jellegű feladatok végrehajtásának eseti ellenőrzése

Pénzügyi terület felelőse

- A projekt pénzügyi menedzsment feladatainak elvégzése
- A pénzügyi teljesítés segítése és kontrollja
- Belső pénzügyi ellenőrzés (számlák, szerződések és teljesítésigazolások, jóváhagyások összevetése), a projekt költségvetés szükség szerinti módosításának jelzése és módosítási javaslat megfogalmazása a projektmenedzser és szükség esetén a döntéshozók felé
- Közreműködés a vállalkozó szerződések előkészítésében
- Számlák dokumentálásában
- A pénzügyi dokumentáció vezetése, a pénzügyi jelentések és kimutatások készítése (mind a belső beszámolók, mind a projekttel kapcsolatos KSZ részére készülők Jelentések tekintetében)
- Információs szolgáltatás a projektmenedzser, a döntéshozók és a Közreműködő Szervezet felé a projekt pénzügyi kérdéseit illetően

Jogi terület felelőse

- szerződéses rendszer kialakítása, ideértve annak meghatározását, hogy milyen szerződések megalkotására van szükség,
- a projekt megvalósítási helyszínének, jogi infrastruktúrájában rejlő problémák megoldása, jogi környezet feltárása,
- ingatlanulajdonra vonatkozó speciális előírásokkal összefüggő feladatok ellátása, (pl. bejegyeztetés, kisajátítás, elbirtoklás,)
- a projekt megvalósítás jogi kockázatának felmérése, kezelése,
- hatóságokkal, közreműködőkkel való együttműködés,
- jogi szakvélemények nyújtása a projekt teljes szakaszában,
- ajánlatok, szerződés tervezetek jogi szempontból történő véleményezése,
- a projekttel összefüggő vitarendezés segítése jogi szakvéleménnyel,
- a projektre vonatkozó speciális jogi kötelezettségek ellátása,
- támogatási és beszállítói szerződések előkészítése, megkötése, módosítása

Közbeszerzési terület felelőse

- a közbeszerzési szakértő a hivatásának gyakorlásával - törvényes eszközökkel és módon - szakértelmével elősegíteni a közbeszerzési eljárások törvénynek és egyéb jogszabályoknak megfelelő előkészítését és lefolytatását,
- a Kedvezményezett érdekeinek leginkább megfelelő ajánlattételi felhívások elkészítése, illetve a döntés segítése,
- javaslat készítés a beszerzési eljárás módjára, a lebonyolítás menetére, ütemére, és annak várható időigényére,
- közbeszerzési eljárások előkészítése, lebonyolítása
- közbeszerzési eljárások jogszabályi megfelelésének ellenőrzése.

Projekt titkár (adminisztráció)

- Folyamatos rendelkezésre állás a projekt megvalósításának teljes időtartama alatt, Projektmenedzser és a kijelölt szakterületi projektfelelősök munkájának segítése
- Határidők figyelemmel kísérése
- Részvétel a projekt megvalósításával kapcsolatos megbeszéléseken, értekezleteken, azokról emlékeztetők, jegyzőkönyvek készítése
- A projektben érintett hivatali és külső szereplőkkel való kapcsolattartás
- Szervezési feladatok ellátása
- A dokumentumkezelési rendszer kialakításában és működtetésében való közreműködés, levelezés.

2.4.2 II. megoldás: Külső projektmenedzsment szervezet, belső projektfelelősök

A megvalósítás szakaszában a projektmenedzsment feladatokat a Projekt Megvalósító Egység (PME) látja el, amely a Kedvezményezett stratégiai felügyelete mellett egy közbeszerzésen kiválasztott külső projekt menedzsment szervezetet jelent. A projektmenedzsment feladatok ellátása ennek megfelelően 3 szinten zajlik.

- Stratégiai szint szereplői a stratégiai döntésekért felelősek (A Konzorcium tagjainak döntéshozóit jelenti)
- Projektmenedzsment szintet a Kedvezményezetti oldalról kijelölt projektfelelősök (Konzorciumi tagok kijelölt munkatársai), valamint a külső projektmenedzsment szervezet tagjai alkotják, akik a munka hatékony előrehaladása érdekében folyamatos, interaktív kapcsolatban állnak egymással.
- Operatív végrehajtói szintet a projekt megvalósításában résztvevő kivitelezők, és szakmai szolgáltatásokat nyújtó szervezetek alkotják.

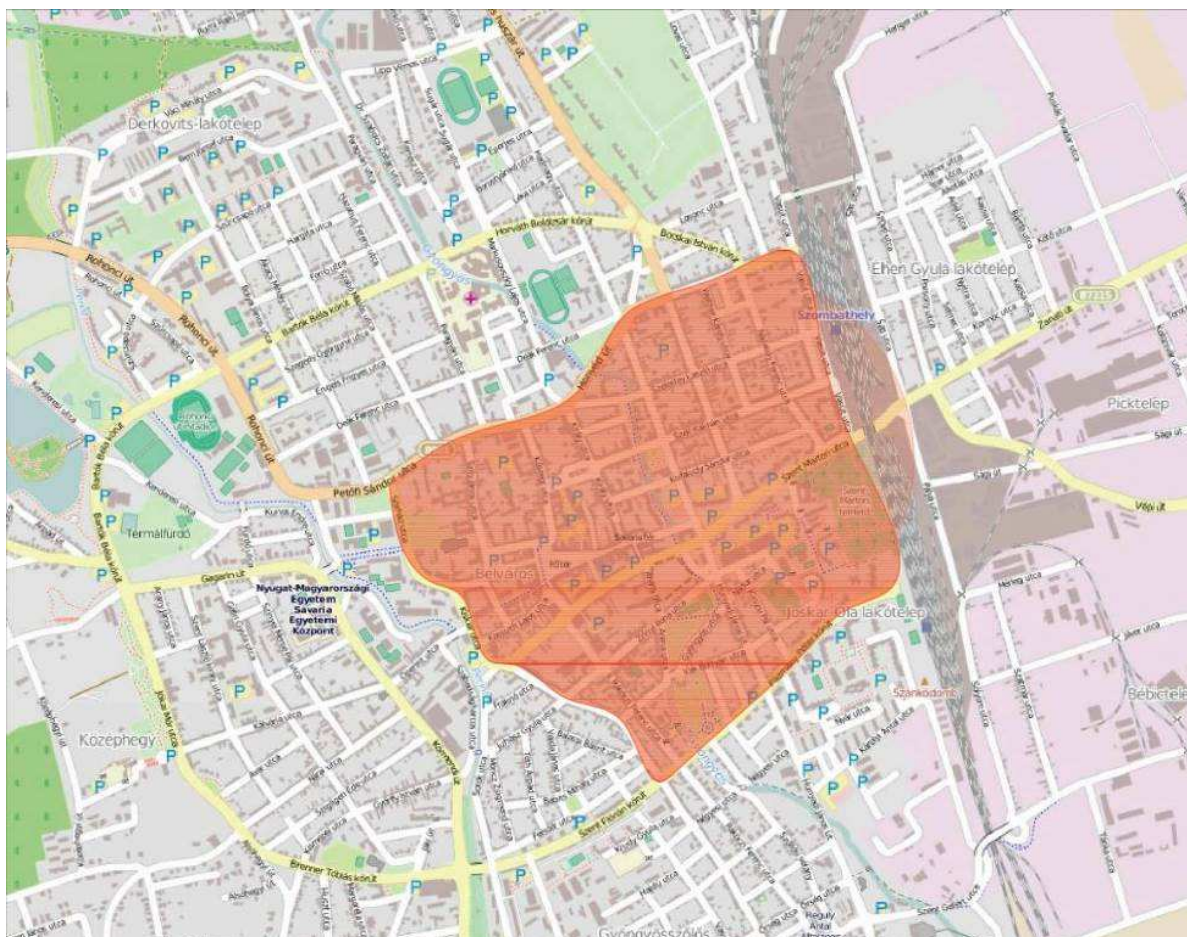
A PME egység feladatai alapvetően a következőkre terjednek ki:

- Projekt pályázati dokumentációjának utógondozása, az Európai Bizottság által megfogalmazott feltételek teljesítése, majd a projekt Támogatási Szerződés szerinti megvalósításának biztosítása
- Napi kapcsolattartás és koordináció a projektben résztvevő szereplők között
- Operatív kapcsolattartás az Irányító Hatósággal (itt IKOP)
- A projekt OP (itt IKOP) előírásoknak, hazai és uniós jogszabályoknak megfelelő megvalósításának biztosítása
- A projekt végrehajtásának felügyelete operatív szinten
- A projekt előrehaladásával kapcsolatos jelentések, értékelések elkészítése
- Közbeszerzési eljárások előkészítésében és lefolytatásában való közreműködés
- A megvalósítás során kötött szerződésekkel kapcsolatos feladatok ellátásában való közreműködés
- A szakértők munkájának koordinálása
- Műszaki átadások- átvételek felügyelete, e tekintetben a Kedvezményezett támogatása
- Az esetleges ellenőrzések során az ellenőrök helyszíni szemléjének megszervezése, részvétel az ellenőrzésben
- A projekt előrehaladásával kapcsolatban a stratégiai döntést nem igénylő kérdésekben állásfoglalás, stratégia döntést igénylő kérdések esetén döntés előkészítő tevékenység
- A projekt adminisztrációs, dokumentációs rendjének kialakítása és működtetése
- A projekt pénzügyi menedzsmentje
- Monitoring tevékenység a projekt megvalósítás során
- Minőségbiztosítási követelmények betartatása
- PR feladatok támogatása.

3 A PROJEKT HÁTTERE

3.1 VIZSGÁLATI TERÜLET LEHATÁROLÁS

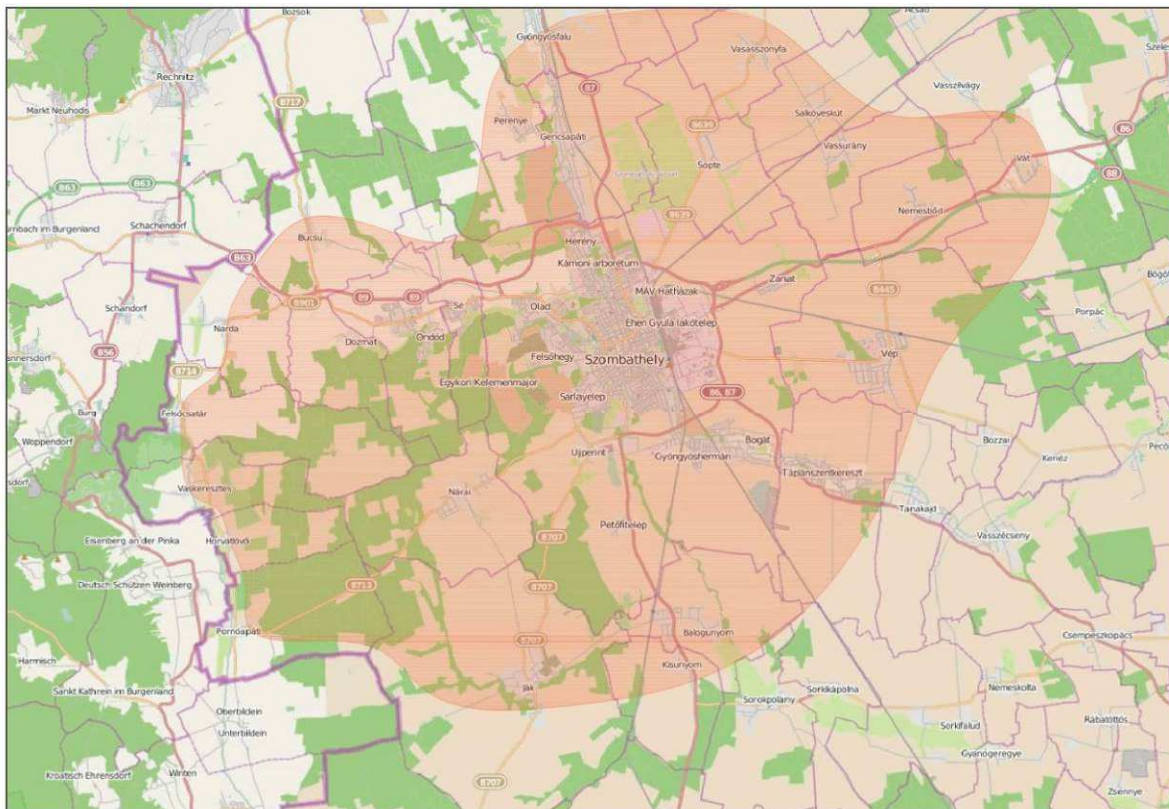
A szombathelyi intermodális közösségi közlekedési csomópont közvetlen környezetét a következő ábra szemlélteti.



19. A projekt közvetlen területe

A fejlesztés kapcsán közlekedési szempontból vizsgált közvetlen terület: az Éhen Gyula tér – Vasút utca – Semmelweis I. utca - Honvéd út – Március 15. tér – Petőfi S. u. Sörház u. – Hollán E. u. - Kiskar utca – Mátyás király út – Szent Flórián körút – Pázmány Péter körút - vasút által határolt környezet, mely magába foglalja a jelenlegi vasútállomást, a helyi forgalmat lebonyolító Éhen Gyula téri autóbussz pályaudvart, valamint az Ady Endre téri helyközi autóbussz állomást is. A közvetlen terület ugyanakkor a vasút túloldalára is annyiban értelmezendő, hogy a közlekedés szempontú vizsgálat kiterjed a vasút kettéválasztó hatását csökkentendő gyalogos-kerékpáros kapcsolat lehetőségeire a vasúttól nyugatra eső és keletre fekvő területek vonatkozásában.

Az intermodális központ kialakításával összefüggésben azonban nem csupán a közvetlen környezet – mint fejlesztési terület - vizsgálata történik, hanem tágabb értelemben a teljes város, a városi közlekedés, valamint a városra ható városkörnyéki területek is érintettek, ez utóbbiak a helyközi közlekedés és a hatások tekintetében mindenképpen. E távolabbi környezetet mutatja az alábbi ábra.



20. A projekt környéki érintettsége

3.2 RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ALAPADATOK

A tanulmány készítése során a következő alapadatok, dokumentumok álltak rendelkezésre:

- Szombathely Autóbuszállomás Tanulmányterve /SZIF Universitas Kft. 2002./Szombathely MJ Város Hosszú távú településfejlesztési koncepciója - 2003
- Szombathely 1. sz. Településszerkezeti terv módosítása 365/2011.(IX.29.) Kgy. sz. határozattal elfogadva /Készítette: Akcióterv Mérnöki Iroda Kft. - 2011. szeptember 29./
- Szombathely Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzat módosítása /Készítette: Akcióterv Mérnöki Iroda Kft. - 2011. szeptember 29./
- 30/2006. (IX. 7.) önkormányzati rendelet Szombathely Megyei Jogú Város Helyi Építési Szabályzatáról, valamint Szabályozási Tervének jóváhagyásáról

- SZMJV teljes közigazgatási területére Szabályozási tervének egységes állománya
- „Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008-13 között” /2013. június 6./;
- Szombathely MJ Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája, valamint Településszerkezeti terve 314/2012 (XI.8) korm. rendelet szerinti megalapozó vizsgálata
- Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési koncepciója és Integrált Településfejlesztési Stratégiája / Készítette: Városfejlesztés Zrt. - 2014. május 30. /
- Berzsényi tér és környezetének Munkaközi Fejlesztési Terve / Készítette: MANGLIÁR Építész Kft. – 2014. június 25./
- Egyeztetési Dokumentum Szombathely Megyei Jogú Város Belvárosára készült Előzetes Akcióterületi Tervéről / Készítette: Városfejlesztés Zrt. - 2014. július 21. /

3.3 GAZDASÁGI-TÁRSADALMI-KÖRNYEZETI ALAPADATOK

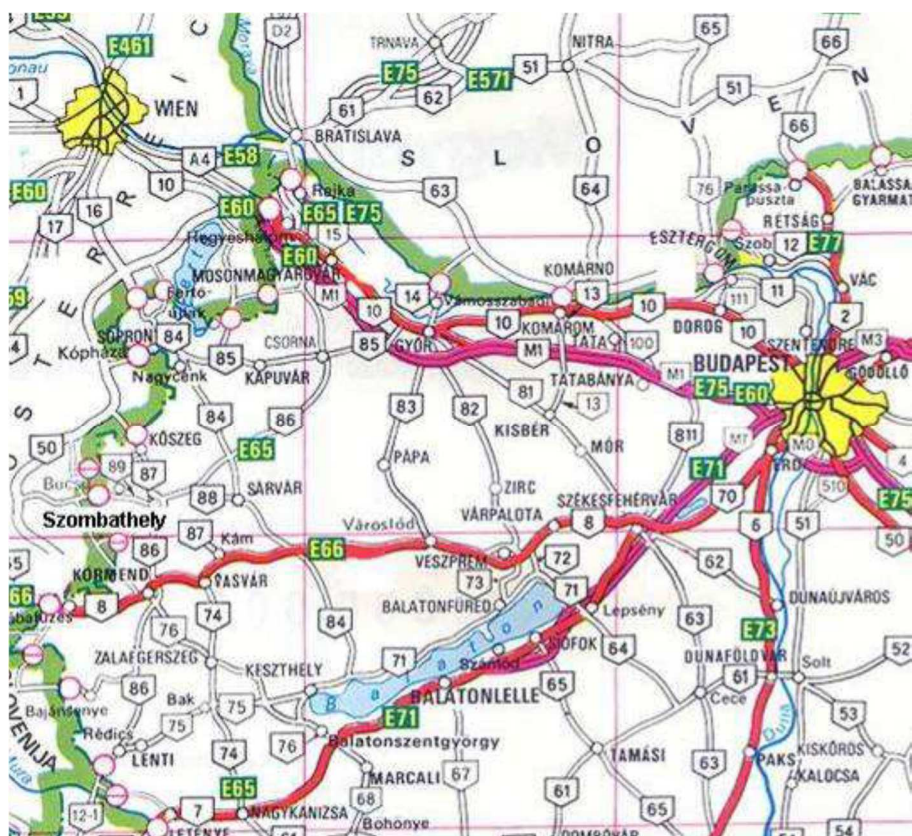
3.3.1.1 A város térségi szerepe, főbb jellemzői

Területi elhelyezkedés

Szombathely Megyei Jogú Város, Vas megye székhelye és a Szombathelyi kistérség központja.

A város a Nyugat-Dunántúli Régió, valamint a megye középső, nyugati részénél található, mintegy 12 km-re az osztrák határtól. Itt találkozik az Alpokalja és a Sopron-Vasi síkság, ahol a város a Perint és a Gyöngyös patakok mentén a Gyöngyösi sík nyugati peremvidékén terül el.

A megyeszékhelyet, a térségi kiemelkedő szerepe miatt számos országos közút érinti. A 86 sz. (E65), 87 sz., 89 sz. másodrendű főutak a település fő közlekedési kapcsolatai az országos törzshálózattal. Budapest légvonalban 184 km-re, közúton 226 km-re található. Szombathely a Fővárosból legegyszerűbben közúton az M1-E65-ös út segítségével érhető el. Szombathely jelenleg Kőszeg, Körmend, Porpác, Celldömölk, Vasvár irányából közelíthető meg vasúton. Közvetlen összeköttetésben áll a jelentősebb városokkal, így Budapesttel, Győrrel, Péccsel, illetve Bécs és Graz osztrák városokkal is.



21. Szombathely elhelyezkedése Magyarország közlekedés- és településhálózatában¹

Térségi szerep

Vas megye 9 db statisztikai kistérségre oszlik, amelyből a Szombathelyi kistérséghez 40 db település tartozik. A Szombathelyi kistérség Vas megyében a kistérségek közül a legnagyobb, a megye területének 19,36 %-a; Szombathely területe pedig a kistérség területének 15,1 %-a, 78 ezer fő körüli lakosságával Győr után a régió második legnépesebb városa.

Szombathely, Sopron, Zalaegerszeg, Nagykanizsa mellett a Nyugat-Dunántúli Régió egyik söt népességét tekintve legnagyobb alközpontjának tekinthető. Ugyan a régió ipari központja kétségtelenül Győr, Szombathely gazdasági jelentősége a régió középső részén számos nagy hozzáadott értéket adó, jelentős munkaerőt alkalmazó vállalkozással vitathatatlan. A régióban található többi megyei jogú városhoz hasonlóan adminisztratív, oktatási-kulturális jelentősége a megyében kiemelkedő, az üzleti, pénzügyi illetve turisztikai szolgáltatások legszélesebb skáláját kínálja.

Szombathely egyik erőssége a földrajzi fekvése, amely számos irányban potenciális kapcsolódási pontot jelent. A formális megye- és régióhatárokon belüli funkciók mellett legalább olyan fontos a térszerkezeti szerep, amelyet

¹ forrás: Szombathely megyei jogú város településfejlesztési koncepciója, integrált településfejlesztési stratégiája, 2013. június

egy város valóban betölteni képes. Az EU-s csatlakozás új távlatokat nyitott a megyeszékhely számára. Ilyen előny lehet például, hogy a centrum-hiányos Közép-Burgenland és a város hazai vonzáskörzet egy természetes térszerkezeti egységgé formálódhat. Szombathely már jelenleg is a megyén, országhatáron túl terjedő kapcsolatokkal bír, térségi szerepköre különösen a kiskereskedelem, turizmus vonatkozásában a schengeni határ óta Burgenland felé erősen érvényesül.

Szombathely a tágabb térsége számára több meghatározó területen kínál olyan szolgáltatásokat, lehetőségeket és infrastruktúrát, melyek a város térségszervező erejét illetve hatását kiteljesítik:

- Felsőoktatás (Nyugat-Magyarországi Egyetem)
- Kulturális élet: képtár, zenekar, Savaria karnevál, falumúzeum
- Aktív turizmus, rekreáció: kalandváros, szabadtéri és fedett fürdő
- Egészségügyi szolgáltatások
- Rendezvények (rendezvényhelyszínek)

A szűkebb térségben Szombathely központi szerepe értelemszerűen ennél lényegesen több szinten érvényesül. Nemcsak közigazgatási központ, hanem a térség lakosságának magasabb szintű közszolgáltatási, közoktatási, szociális és egészségügyi szakellátási, rekreációs stb. igényeit is jórészt a városba települt intézmények, létesítmények elégítik ki. A tágabb térség messze legnagyobb településeként a közigazgatási, szolgáltató szektor domináns jelenléte mellett a termelő, feldolgozó ipari vállalkozások is jelentős. Ennek megfelelően az üzleti, pénzügyi illetve kiskereskedelmi szektor is erős, a magas a foglalkoztatottak számaránya magas, a környező településekről sok az ingázó.

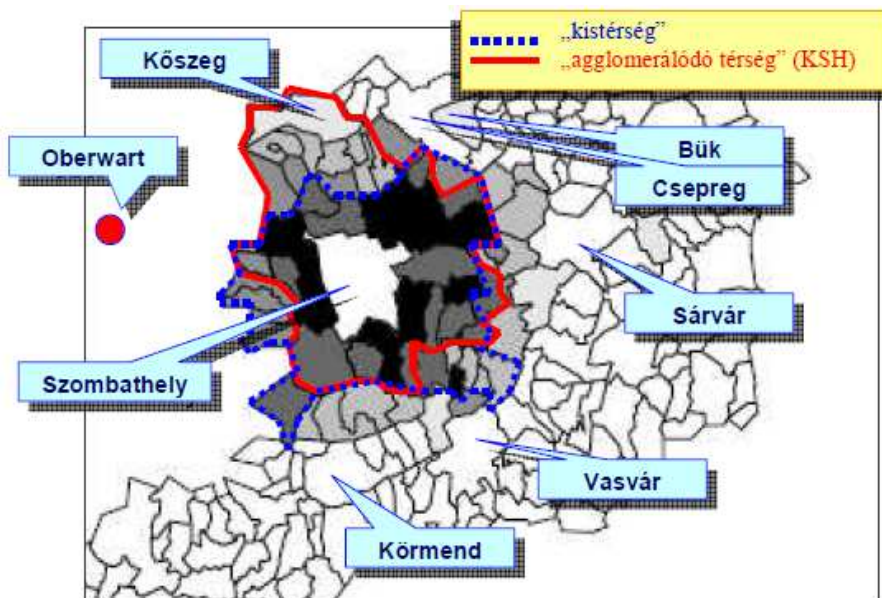
Szombathely vonzáskörzete túlnyúlik a kistérség területén, hatása világosan érezhető a tágabb munkaerőpiacon, illetve a lakosság életvitele, munkavállalása, vásárlási szokásai alapján a Kőszegi, Csepregi, Körmenyi kistérségek egyes részein, településein is.

Szombathely a KSH által elvégzett nagyvárosi település-együttes besorolás alapján agglomerálódó térségként jelenik meg, mely a településtest összefonódása alapján közepes erősségű kapcsolatot jelent, még nem tekinthető agglomerációnak. A város agglomerálódó térségét a KSH 2003. évi lehatárolása szerint 31, a 2014. évi szerint 52 település alkotja köztük 3 város.

Bár Szombathely összességében nem tekinthető országos viszonylatban kiemelkedő turisztikai célterületnek – országos és regionális szinten jelentős rekreációs/turisztikai attrakciókkal is rendelkezik.

Az agglomerálódás folyamatának megismeréséhez támpontként szolgálnak a város és a szomszédos települések között az elmúlt évtizedekben lezajlott migrációs folyamatok tendenciái, amelyek felvázolásához rendelkezésre állnak a 2011-es adatok. A négy egymást követő népszámlálás migrációs adatainak összehasonlításán alapuló kép azt mutatja, hogy az elmúlt két évtized során lezajlott szombathelyi

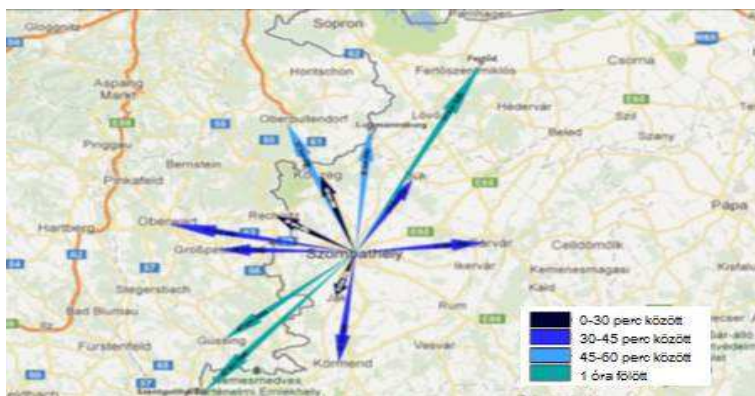
dezurbanizációs folyamatban a lakosság kitelepülésének célterületei éppen azok a környező települések voltak, amelyekből Szombathely jól elérhető. A dezurbanizációs kitelepülés célpontjait jelentő községek tulajdonképpen alvó településként működnek Szombathely körül, amelyek lakossága számára a munkahelyeket és a kertvárosi életmód mellett szükséges városi szolgáltatásokat Szombathely biztosítja.



22. Szombathely munkaerővonzás, az „agglomeráló térség” és a „kistérség” (forrás: Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008-2013)

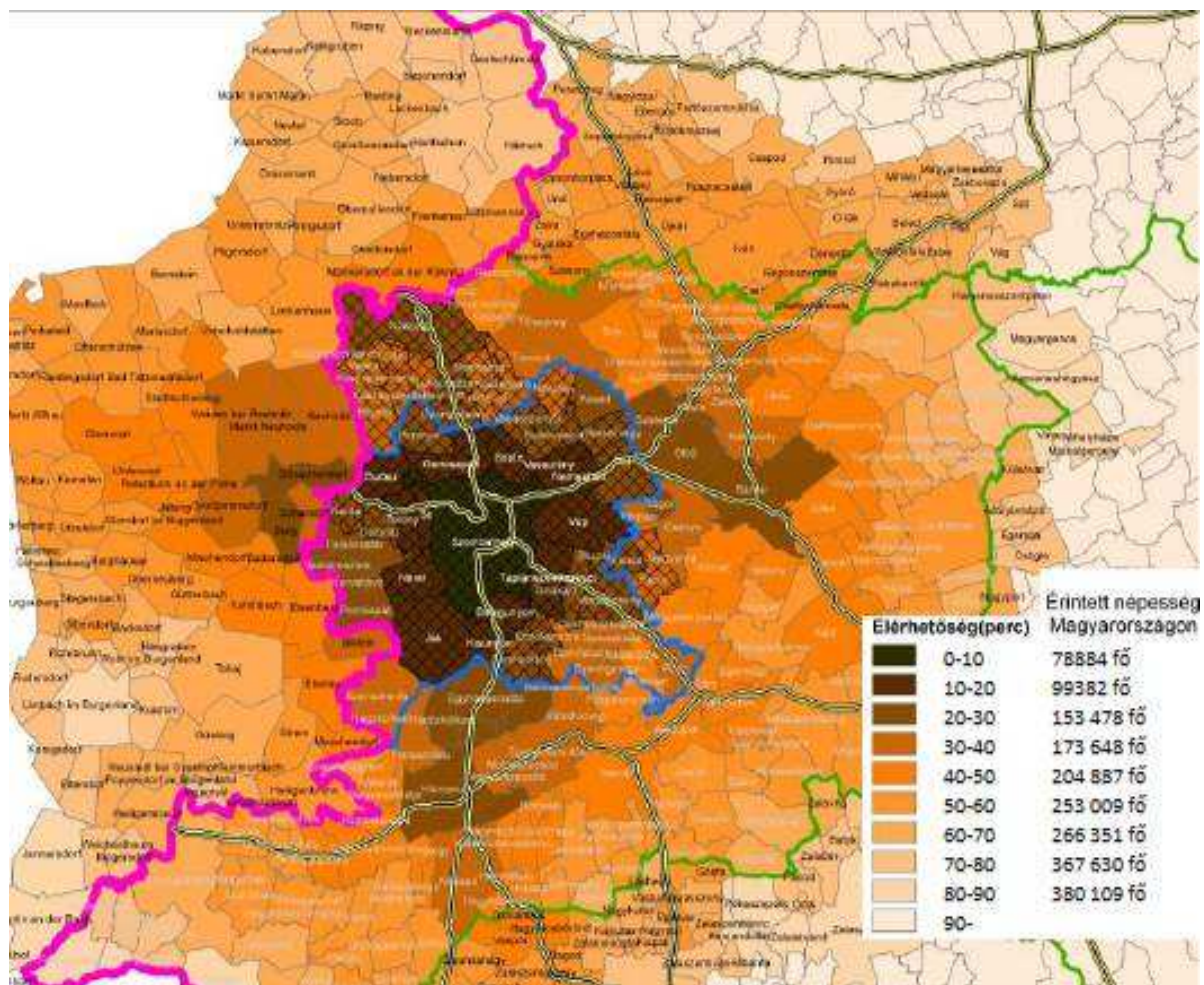
A potenciális agglomerációs tér: Bük-Sárvár-Vasvár-Kőrmend-Güssing-Oberwart-Kőszeg.

A megyeszékhely közlekedési célú vonzáskörzete nem csak a hazai, de a külföldi területekre is kiterjed, jól szemléltetik ezt a megyeszékhely elérhetőségét mutató ábrák.



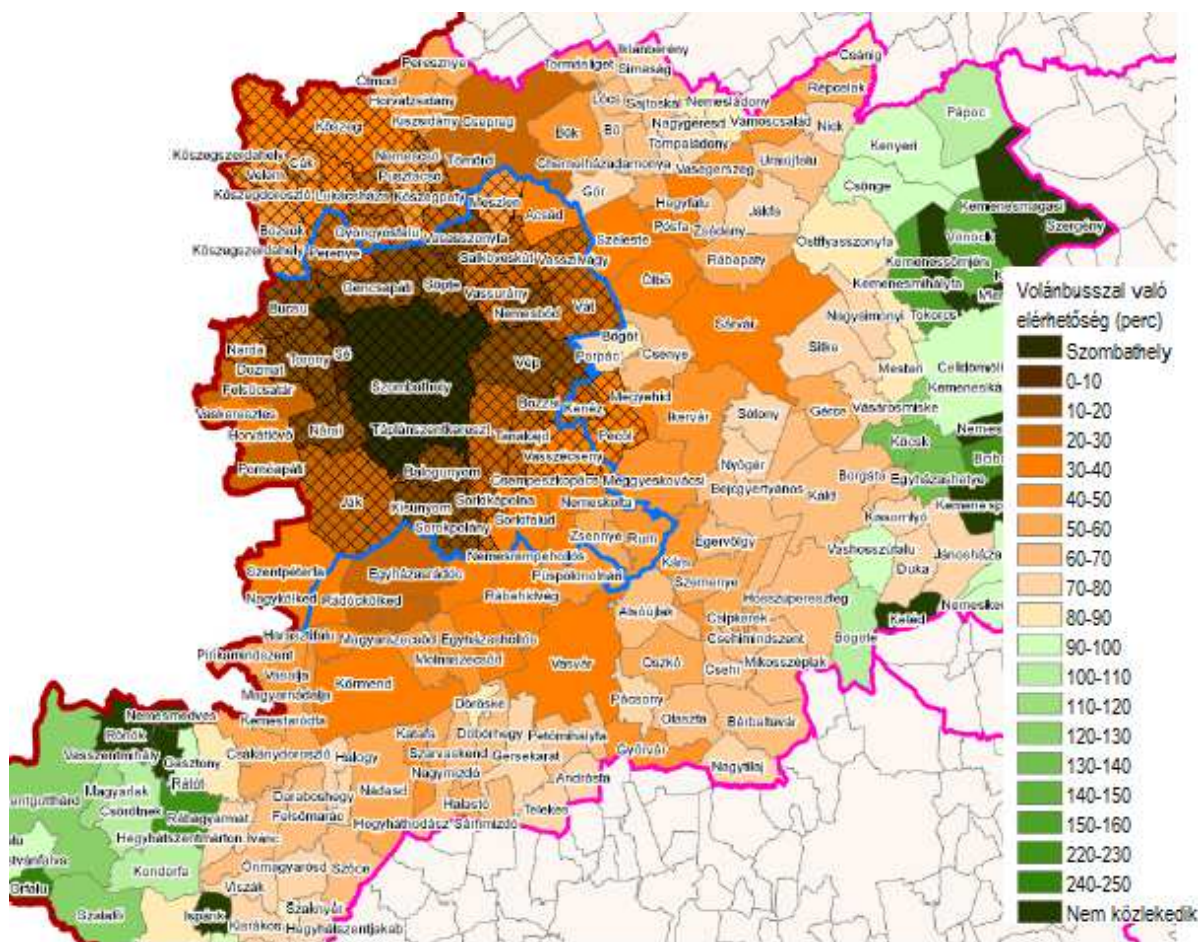
23. Szombathely elérése a környező településekről - Fekete: 0-30 perc; Sötétkék: 30-45 perc; Világoskék: 45-60 perc; Zöld: 60 perc²

² forrás: Településfejlesztési Koncepció és az Integrált Településfejlesztési Stratégia vizsgálata, helyzetfeltárás, helyzetelemzés 2014



24. Szombathely közüti elérhetősége személygépkocsival a szomszédos, illetve közeli településekről a főútvonalak jelölésével³

³ forrás: Településfejlesztési Konceptió és az Integrált Településfejlesztési Stratégia vizsgálata, helyzetfeltárás, helyzetelemzés 2014



25. Szombathely közüti elérhetősége autóbuszsal a szomszédos, illetve közeli településekről⁴

Szombathely környéki ingázás

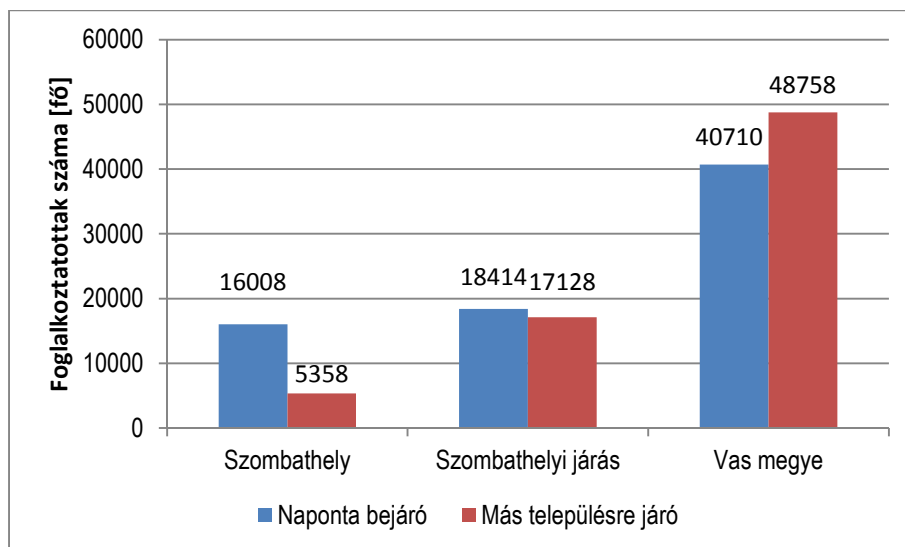
A 2001-es népszámlálás során összegyűjtött munkaerő-forgalmi adatok szerint Szombathelyre 33 településről járnak be dolgozni. Az összes bejáró 50 %-nál nagyobb arányban az iparban dolgozik, közel 46 % a szolgáltatási szektorban, a többi a mezőgazdaságban talál munkát. Látható tehát, hogy város munkaerővonzása túlmutat a kistérségen. 12 olyan településről is ingáznak munkavállalók, amelyek más kistérségben, elsősorban a Sárvári és a Kőszegi, illetve a Körmenyi kistérségben található. A városok közül Kőszegről, az aktív keresők 10-15 %-a jár be Szombathelyre dolgozni, ami kimagasló arányt képvisel. A város központi munkahelyi és oktatási szerepe miatt Szombathelyen a „nappali népesség” közel 15 ezer fővel magasabb, mint a város állandó lakónépessége.⁵

⁴ forrás: Településfejlesztési Koncepció és az Integrált Településfejlesztési Stratégia vizsgálata, helyzefeltárás, helyzetelemzés 2014

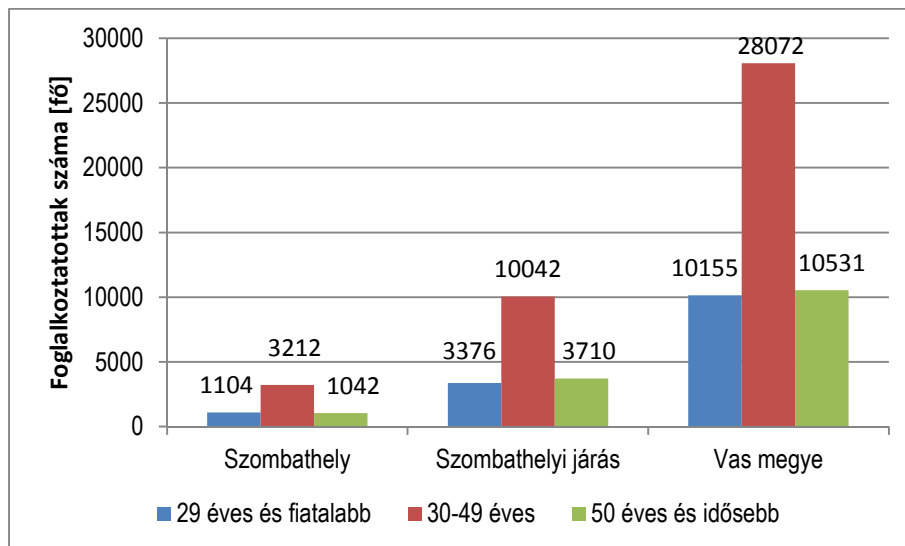
⁵ forrás: Szombathely, Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008-2013

A KSH 2011. évi adatai szerint a Szombathelyre ingázók száma meghaladja a 16 ezer főt, ami 21,4 %-os növekedés 2001-hez képest. A településre ingázók a helyben lakó és dolgozók százalékában 2001-ben 39,2 % volt, ezzel szemben 2011-re elérte az 54 %-ot.

Az alábbi ábrák Szombathelyen és térségében ingázó foglalkoztatottokról adnak részletesebb információkat nemenkénti, korcsoportonkénti bontásban.



26. A naponta bejáró és más településre járó foglalkoztatottak száma Szombathelyen (forrás: KSH)



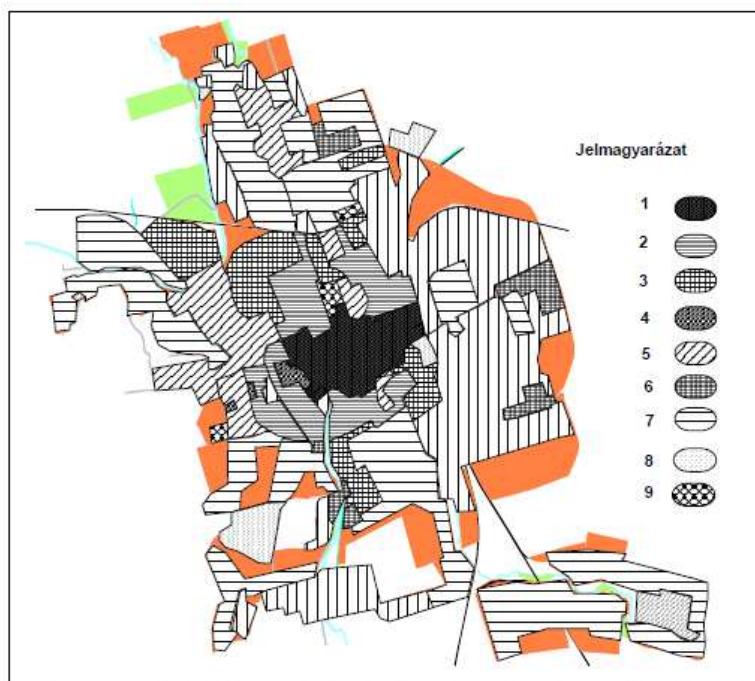
27. A naponta ingázók (eljáró) korcsoportonkénti megoszlása (forrás: KSH)

A 2011. évi KSH népszámlálási adataiból kiderül, hogy Szombathelynek valóban nagy vonzóereje van a foglalkoztatottság tekintetében, ugyanis a településen az el-, illetve odavándorlók aránya 25-75 %-ot mutat. Az

ingázók nemenkénti megoszlásában a nők 38 %-kal, a férfiak 62 %-kal vannak jelen. A foglalkoztatottak korcsoportonkénti eloszlásának megfelelően az ingázók korosztályos bontására is jellemző, hogy a legnagyobb részt (60 %-) a 30-49 éves korosztály képviseli. Az idősebb és fiatalabb korcsoport aránya megegyezik (20-20 %).

3.3.1.2 Településszerkezet

Szombathely egyike hazánk legrégebb településének. Mintegy kétezer éves folyamatos fejlődése során alakult ki mai képe. A történelem folyamán fokozatosan erősödött, növekedett, azonban a trianoni békeszerződés következtében határ menti várossá vált. A nyugati irányba ilyen formán igen korlátos lehetőségekkel bíró, periférikus területre szorult város az 1960-as évektől hirtelen fejlődésnek indult. Jelentősen megnőtt a város lélekszáma, ami elindította a többszintes lakótelepek építését. A mai városkép a szocializmus időszakában zajló jelentős városrendezési tevékenységek, lakótelep építések eredményeként alakult ki.



1=városközpont, 2=belső lakóöv, 3=lakótelepek, 4=oktatási terület, 5=zöldterület, rekreációs övezet, 6=külső bevásárló, kereskedelmi övezet, 7=külső lakóöv, 8=egyéb funkció (laktanya, temető), 9=ipari övezet.

28. Szombathely funkcionális övezetei⁶

Szombathely jellegzetesen nyugat-dunántúli arculatú város, amelyet a horizontálisan sűrű, vertikálisan pedig tagolt – több lakótelepi övezet -, és összességében városias arculatú beépítés jellemez. Szombathely

⁶ Szombathely megyei jogú város településfejlesztési koncepciója integrált településfejlesztési stratégiája, 2013. jún. 11

várostestének alakjából és a természetföldrajzi adottságainak is köszönhetően a város a tér alapvetően minden irányába tudott terjedni, és ezért az övezetek nagyjából centrikusan helyezkednek el, azzal, hogy a nyugati oldalon a dombos területeken lakóövezetek, míg a keleti, főbb városba vezető utak mentén az ipari övezetek alakultak ki.

„A város közepén, nagyjából egybeesve a történelmi várossal találjuk a városközpontot. Ide összpontosul a város, központi funkcióinak jelentős hányada. Itt a beépítés horizontálisan zárt, többnyire többszintes. A város lakóépület állományának 15 %-a található a belvárosban.

A városközpontot körbe veszi a lazább beépítésű belső lakóöv. Itt találhatóak beékelődve az oktatási negyed és az egészségügyi, illetve szociális terület intézményei is. A belső lakóöv peremén találhatóak a közepes, vagy magas beépítésű lakótelepek. Ezek a városrészek a legnagyobb népsűrűségűek. Szombathely lakóépület állományának 19 %-a található.

*A város külső, többnyire a hozzácsatolt egykori falvak területén található a külső lakóövezet, amely horizontálisan kevésbé zárt. Itt csak a lakók ellátását szolgáló intézmények fordulnak elő. Szombathely lakóépület állományának 24 %-a található a belső lakóterületen.”*⁷A belső lakóöv leginkább frekventált része a körút (Bartók Béla krt. – Jókai Mór u. – Brenner Tóbiás krt.) és a Kiskar utca – Petőfi Sándor utca – Rohonci út által határolt terület, amely számos oktatási intézménynek ad otthon, ezáltal jelentős közlekedési célpont.

Az ipari öv és a hozzá kapcsolódó közlekedési területek jelentős hányadot foglalnak el a várostestből. Az ipari területek döntően a település keleti részén, kisebb részt az északi és a déli városrészekben találhatók. A legnagyobb közülük a Claudius Ipari és Innovációs Park, amely 185 hektáron helyezkedik el, ide települtek a megyeszékhely meghatározó vállalatai is.

A városból kivezető főbb főútvonalak, és a rendszerváltást követően kiépült városi körgyűrű mentén jelentek meg az új, kereskedelmi és a gazdasági-üzleti szolgáltató intézmények.

A várost alkotó övek mellett kiemelkedő szerepű és területű a rekreációs és zöldövezet is, amely a város nyugati részénél található.

3.3.1.3 Társadalmi jellemzők

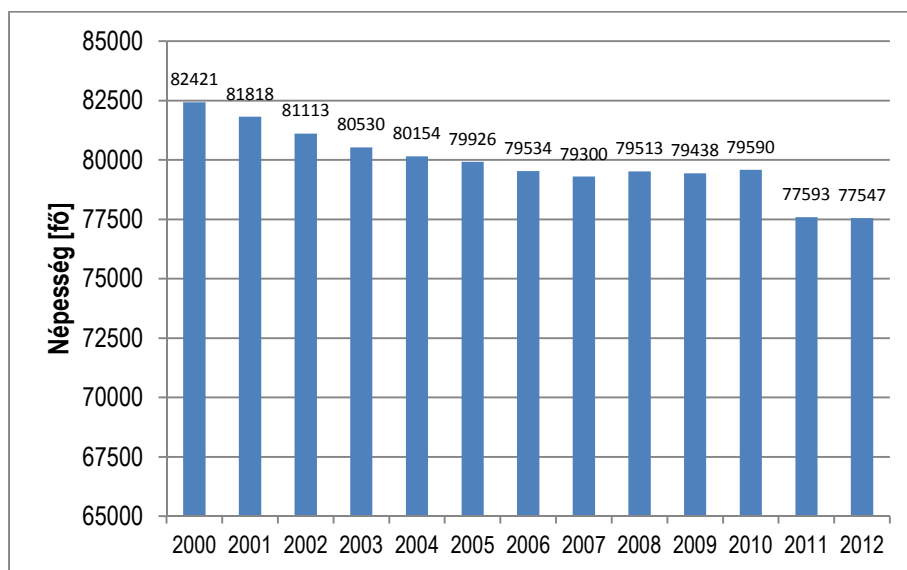
Népesség

Szombathely lakossága 2013. január 1-jén – a KSH adatai szerint - **77 547 fő**. Szombathely népessége a város vasúti csomóponttá válásával és a betelepülő iparral egyetemben indult gyors iramban növekedésének. A szocializmus idején a város népességnövekedését a központi fejlesztések és a környező falvak népességének

⁷ forrás: Szombathely, Hosszútávú Településfejlesztési Konceptió 2003.

elszívása biztosította. A rendszerváltást követően a népességszám drasztikusan csökkenni kezdett, mely egyrészt az országos trendhez hasonlóan a természetes fogyásnak, másrészt a szuburbanizációs folyamatok megkezdődésének tudható be. Ebben az időszakban a szombathelyi agglomerációba tartozó elővárosi települések népességszáma jelentős mértékben növekedett, az agglomeráció egészére vonatkozóan visszaesésről nem beszélhetünk.

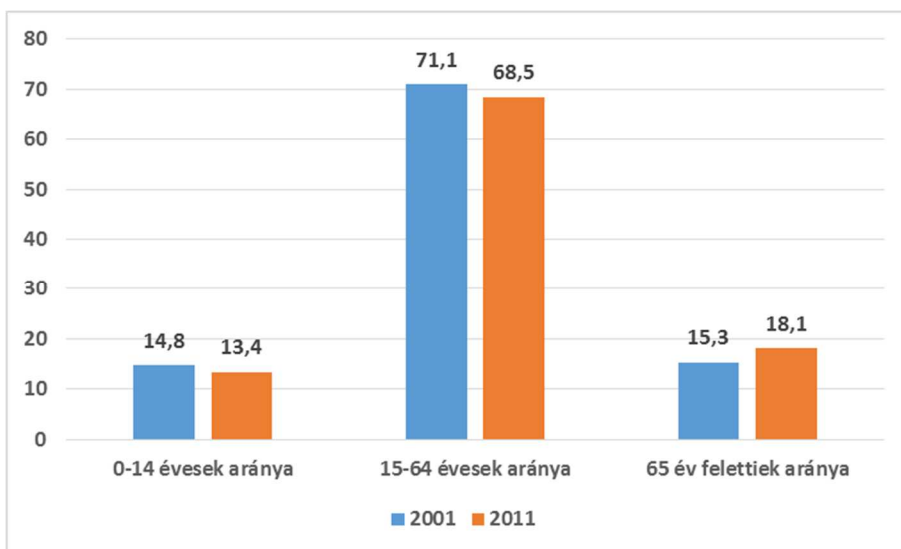
2000-2009 között a környező településekre történő elvándorlás intenzitásának csökkenésének, valamint a bevándorlás egyre nagyobb mértékének köszönhetően lassult a népességfogyás. Napjainkban 77-78 ezer fő körül stabilizálódni látszik a lakónépesség alakulása.



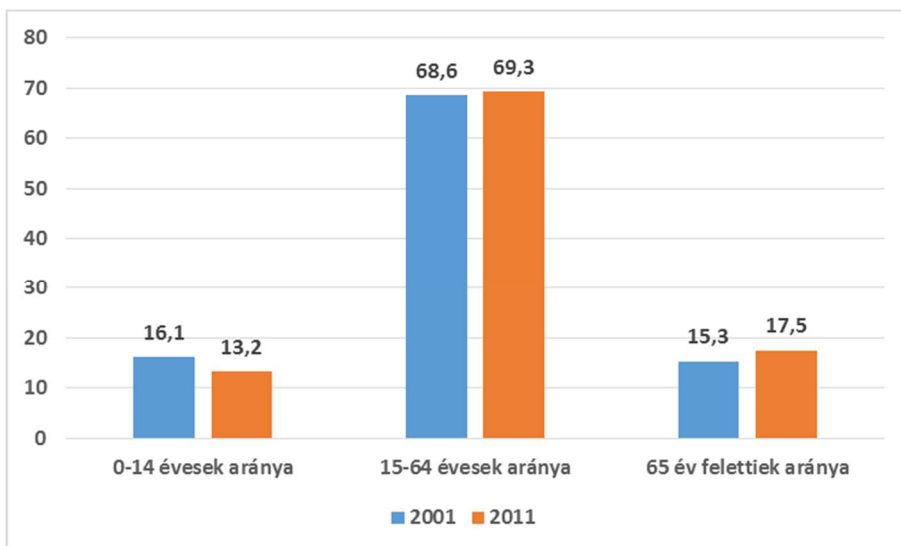
29. Népesség alakulása 2000-2013 között (Forrás: KSH)

Szombathely 98 km²-en helyezkedik el, népsűrűsége 791 fő/km². Vas megye legsűrűbben lakott települése.

Az alábbi ábra a népesség korösszetételének változását mutatja be Szombathelyen és Vas megyében. Látszik, hogy míg a gyermekkorú népesség aránya csökken 2001-2013 között, addig az időskorú népesség aránya folyamatosan növekszik a megyeszékhelyen és a megyében egyaránt. Szombathelyen a lakosság előregedésének mértéke nagyobb mértékű, mint a megye további településein.



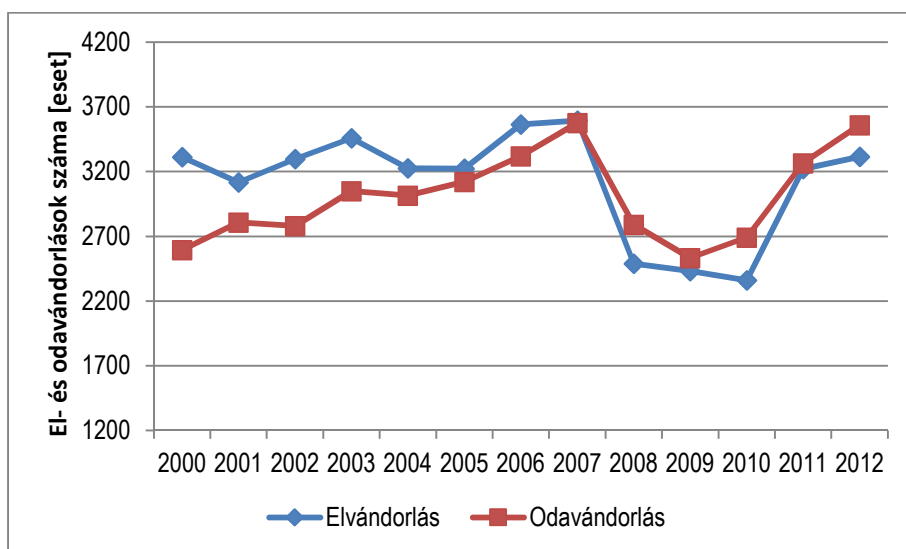
30. A népesség korösszetételének változása Szombathelyen (forrás: KSH)



31. A népesség korösszetételének alakulása Vas megyében (forrás: KSH)

Vándorlás

Szombathelyen az el- és odavándorlók száma a következőképpen alakul.

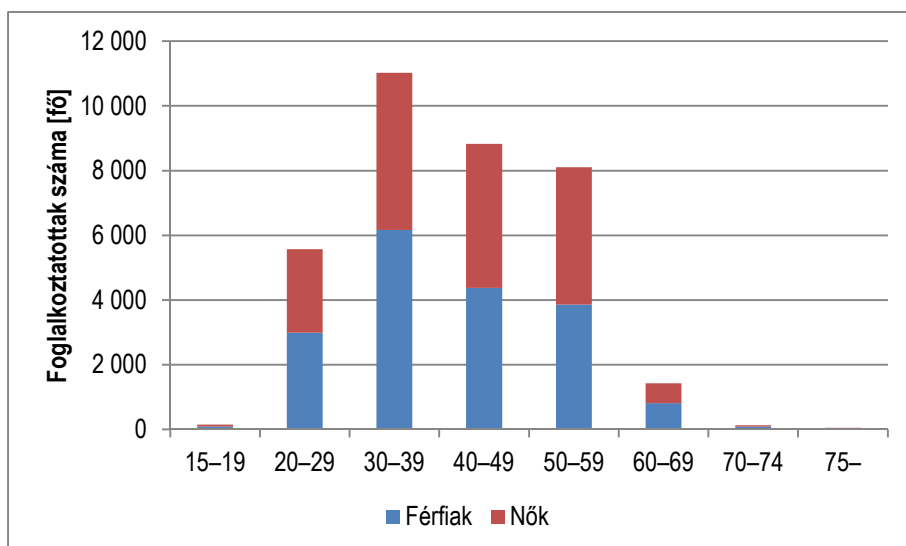


32. Oda- és elvándorlások száma Szombathelyen (forrás: KSH)

A megyeszékhely migráció szempontjából negatív tendenciát mutatott 2007-ig, azonban ebben az időszakban (2000-2007) folyamatosan növekedett az odavándorlók száma. 2007 óta a tendencia megfordult, a városba bevándorlók száma azóta meghaladja a városból kiköltözők számát.

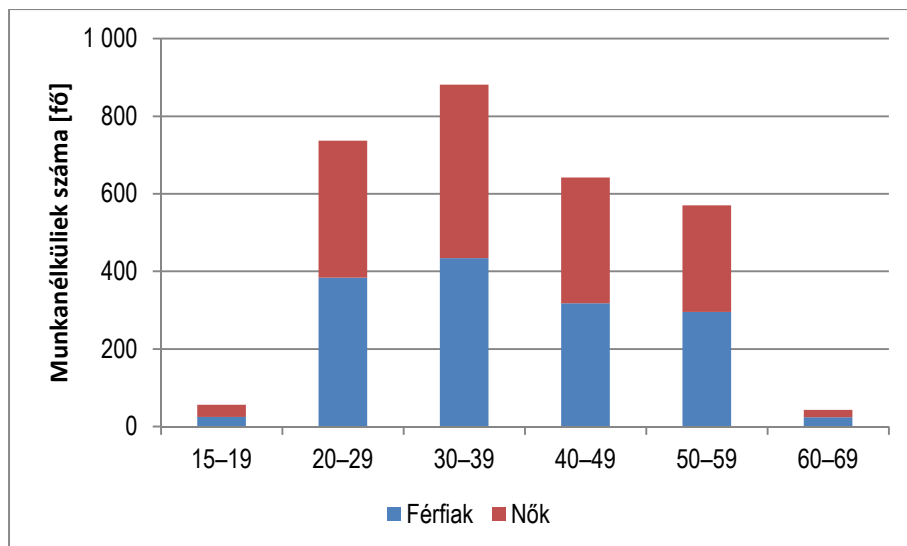
Foglalkoztatási helyzet

A rendelkezésre álló 2011-es népszámlálási adatok alapján a gazdaságilag aktív népesség száma a megyeszékhelyen 38 189 fő, azonban ebből a ténylegesen **kereső népesség csak 35 260 fő**.



33. Gazdaságilag aktív népesség nemenként 2011 (forrás: KSH)

A gazdaságilag aktív, de nem kereső népesség nemenként és korcsoportonként eloszlását az alábbi ábra mutatja be. Látszik, hogy a munkanélküliek korcsoportos eloszlása hasonló a keresők eloszlásához. A munkanélküliek száma 2 929 fő, a munkanélküliségi ráta 7,66 %.



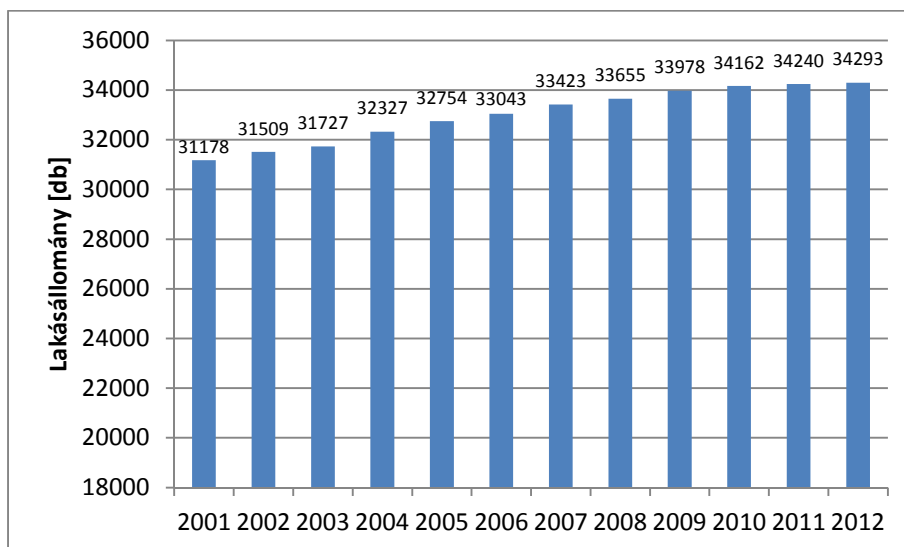
34. Gazdaságilag aktív, de nem kereső népesség korcsoportonként és nemeként (forrás: KSH)

A szombathelyi foglalkoztatási helyzet alakulása követte a megyei tendenciákat. Ugyanakkor a munkanélküliség aránya 0,5 %-kal növekedett a 2011-es KSH adatok alapján, a 2006-os évhez képest. A nyilvántartott álláskeresők száma 2001 és 2011 között Vas megyében 36 %-kal, Szombathelyen 27 %-kal növekedett. Ezen belül az egy évnél tovább munkát kereső személyek száma 2009 és 2011 között a megyében 43 %-kal, Szombathelyen 20 %-kal csökkent.

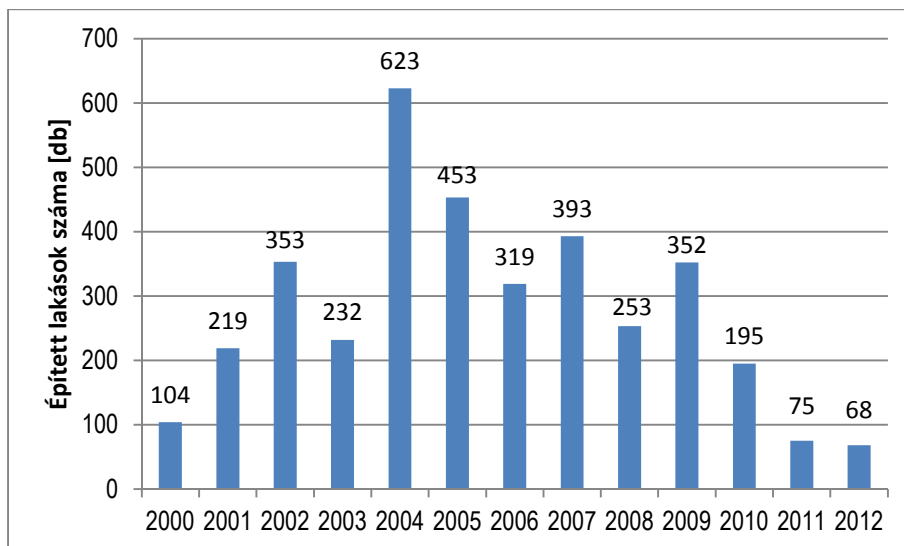
Lakásviszonyok

Szombathelyen 2012-ben a KSH adatai alapján 34 293 db lakást tartottak nyilván. Közel kétharmados (66 %) arányt képviseltek az egy vagy több családot magukba foglaló ún. család-háztartások, azonban egyre nagyobb az egyszemélyes háztartások aránya. A laksűrűség valamivel alacsonyabb a megyei átlagnál, átlagosan 2,26 fő lakik egy lakásban.

Szombathely lakásállományának és az épített lakások számának alakulását, a 2012. évi KSH településstatistikai adatai alapján az alábbi ábrák szemlélteti.



35. Szombathely lakásállományának változása (forrás: KSH)



36. Szombathelyen épített lakások számának alakulása (forrás: KSH)

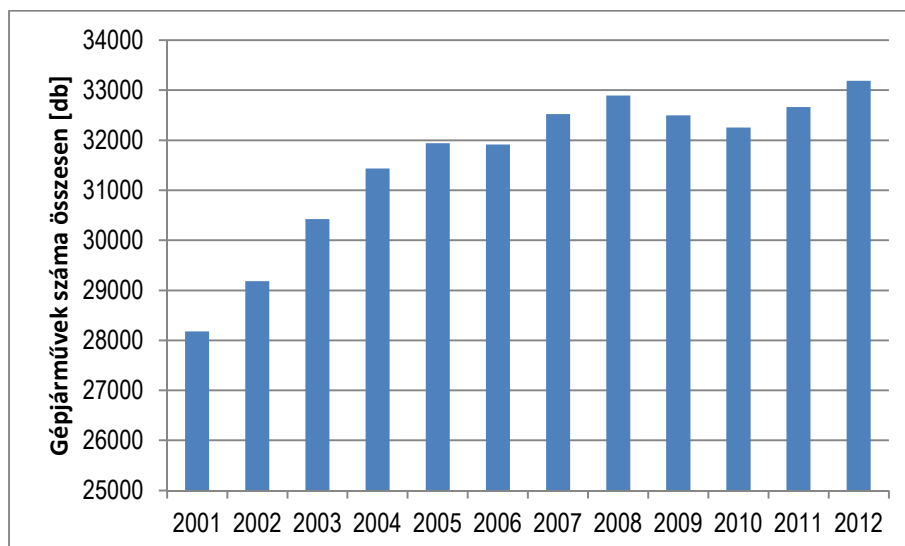
Habár a lakásállomány 10%-kal növekedett 2001-hez képest 2012-ben, azonban az épített lakások szám 68,9 %-kal csökkent. Ugyancsak csökkent a lakások átlagos alapterülete (20 467 m²-ről 5 953 m²-re) 70,9 %-kal. A száz épített lakásra jutó megszűnt lakások száma 54,9 %-kal növekedett közel 10 év alatt.

Motorizáció

A folyamatosan bővülő járműállomány ezzel párhuzamosan a változó utazási szokások is hozzájárulnak a város közötti forgalmának zsúfoltságához, illetve a város egyes területein, így a belvárosban és a 10 emeletes házakból álló lakótelepeken a növekvő parkolási nehézségekhez. A városban a gépjárműforgalmat növeli az

agglomerációba kiköltözöttek által generált forgalom, akik többnyire a város közszolgáltatásait veszik igénybe, melyhez az autózás a legkényelmesebb közlekedési eszköz.

A közúti járműállomány változását Szombathelyen 2000 és 2012 között, KSH adatok alapján, az alábbi diagramok mutatják be.



37. Gépjárművek számának alakulása Szombathelyen (forrás: KSH)

A KSH 2013. évi adatai szerint a Szombathelyi kistérségben 53 657 db közúti járművet regisztráltak, amelyek átlagos életkora 13,44 év volt. Ezek közül Szombathelyen 30 008 db személyszállító gépjármű, 305 db autóbusz, 1 277 db motorkerékpár, 3 588 db teherszállító gépjármű és 551 db lassú jármű található.

3.3.1.4 Gazdasági jellemzők

Vállalkozások és foglalkoztatás

Szombathelyen az 1990-es évek elején indult vállalkozás alapítási hullám az ezredfordulót követően mérsékelt ütemben folytatódott. Ezzel párhuzamosan csökkent a város határnyitás utáni gazdaságföldrajzi előnye a külföldi működő tőke letelepítésében. Mindezek ellenére a gazdaság szerkezete a 2000-es években tovább modernizálódott.

A működő vállalkozások száma 2001 óta több mint 15 %-kal csökkent Szombathelyen. Ez ellentétes tendenciát mutat az országos viszonyokkal szemben, ahol 2006-ra 10 %-os növekedést regisztráltak. Ugyanakkor az ezer lakosra jutó működő vállalkozások száma Szombathelyen még mindig 33 %-kal haladja meg az országos átlagot. A regisztrált társas vállalkozások száma közel kétszerese a meghaladja a működő vállalkozásokénak, melyek többsége (90,9 %-a) a szolgáltatási szektorban tevékenykedik, 7,1 %-uk az ipari szektorban, és mindössze 2 %-uk a primer szektorban.

Az évtized végére a vállalkozások gazdálkodási forma szerinti összetétele kiegyenlítetté vált. Ez annak a következménye, hogy 2000 és 2010 között a társas vállalkozások száma 39 %-kal gyarapodott, miközben az egyénié 4,0 %-kal csökkent. Ennek következtében az egyéni vállalkozások aránya 52 %-ra mérséklődött a társas vállalkozások számához képest. Az évtized végén a társaságok ritkábban fordultak elő a vállalkozások között Szombathelyen, mint Győrben vagy országosan, de gyakrabban találkozhattunk velük, mint a megyében.

A megyeszékhelyen a legtöbb céget korlátolt felelősségű társaságként jegyezték be, ezek száma csakúgy, mint a betéti társaságoké gyarapodik. A városban 2010 végén 16 részvénytársaság működött, méretüknél fogva a gazdasági életben és a foglalkoztatásban betöltött szerepük meghatározó.

Szombathelyen, 2013 végén 14 730 db regisztrált gazdasági szervezetet jegyezték be. Ebből a regisztrált vállalkozások száma 13 304 db, aminek 31 %-a társas vállalkozás és 69 %-a önálló vállalkozás. A regisztrált költségvetési szervek és költségvetési rend szerint gazdálkodó szervek száma 56 db, míg a regisztrált nonprofit szervezetek száma 1 345 db volt.

Szombathelyen meghatározó szerepű az ipar, melyen belül számos iparág képviselteti magát. Az iparszerkezet a vállalkozások megoszlása tekintetében kellően diverzifikált. Ez a fajta sokszínűség nem csupán a kisvállalkozások számosságának köszönhető. Az egyes ágazatok foglalkoztatásban betöltött szerepük tekintetében sem mutatnak kiugró aránytalanságot.

Az ipari szektorban foglalkoztatottak részaránya összességében 36,7 %-os a városban, az ipar koncentráltságát és a helyi iparszerkezetet illetően figyelmet érdemel, hogy viszonylag magas a jelentős foglalkoztatók aránya: az összes vállalkozáson belül 12 %-os a részesedése a legalább 50 főt foglalkoztató egységeknek.

A munkahelyek szempontjából a legmarkánsabb iparágak dominanciája akkor kezd erőteljesebbé válni, ha a 100 fő feletti cégek halmazát tekintjük: a textilipar 26 %-os, a bőr- és cipőipar 9 %-os, a „villamos gép és műszer gyártása” 30 %-kal képviselteti magát a cégek körében.

A túlnyomórészt kis- és középvállalkozásokra épülő, összességében nem kimagaslóan meghatározó súlyú építőipar jelentős számú szervezettel képviselteti magát a településen és a foglalkoztatottak 4,3 %-ának ad munkát. Szombathely fejlődési pályája szempontjából hasonlóképpen marginális jelentőségű a mezőgazdaság szerepe a foglalkoztatásban: mindössze 1,4 % a primer szektorban foglalkoztatottak aránya.

A megyeszékhely modern városi létében meghatározó jelentőségű a szolgáltató szektor, amely a városban a munkahelyek 62 %-át adja, főként a nagyvárosi és megyeszékhelyi funkciók ellátása révén a kiterjedtebb „kereskedelem-javítás”, „pénzügyi közvetítés” és a közsféra révén.

A Szombathelyen működő vállalkozásokról elmondható, hogy az összes Vas megyében működő vállalkozás mintegy 42,3 %-a Szombathelyen és több, mint 53 %-a a Szombathelyi kistérségben található. Ezek közül a

szombathelyi közép- és nagyvállalatok (szám szerint 46 és 11) adják a megyében működők 39 %-át, míg a Szombathelyi kistérségben működik a megyei közép- és nagyvállalatok 44 %-a – szám szerint 54 és 11.

Az ismertetett vállalkozási adatok alapján és a Szombathelyen és kistérségében élő felsőfokú végzettségű lakosság megyén belüli arányát (43,7 %) figyelembe véve elmondható, hogy a Vas megyei GDP megközelítőleg 40-44 %-ban a Szombathelyi kistérség gazdaságához köthető.

Idegenforgalom, turizmus

Szombathely idegenforgalmi vonzereje figyelemreméltó, köszönhetően a természeti adottságoknak, környezetnek, így a gyógyvíznek, a parkoknak, ligeteknek, a sok zöldterületnek, mesterséges tavaknak. A Kámoni Arborétum emelhető ki, mint a város legismertebb természeti értéke. A város kedvező földrajzi fekvése és jó megközelíthetősége szintén elősegíti a turizmus bővülését amellet, hogy igen gazdag történelmi, kulturális, társadalmi-néprajzi látnivalókban is..

E vonzerőgazdagság ellenére nem olyan élénk a város turizmusa. Ennek okai közt előkelő helyen áll a fogadóképesség elégtelen volta. A szálláshely-statisztikák szerint a város idegenforgalma közepes intenzitású, mind férőhelyek, mind a vendégforgalom tekintetében. „A kereskedelmi férőhelyek száma 22 %-kal csökkent 2001 és 2006 között. Ezzel ellentétben a vendégéjszakák száma 24 %-kal növekedett, ami a szálláshelyek kapacitás-kihasználtságának és ezzel együtt a jövedelmezőségük javulására utal. Kiemelkedő, hogy amíg az átlagos tartózkodási idő jóval az országos átlag (4,5) alatt marad, addig az egy férőhelyre jutó vendégéjszakák száma közel négyszeres az országos átlagnak (13,4 %). Miközben kis mértékben csökkent a látogatók tartózkodási ideje, a külföldi vendégek száma a belföldiekét meghaladó mértékben növekedett.”⁸ A turizmust erősítheti a jövőben a vendéglátóipar, a turisztikai szolgáltatások fejlesztése az erősödő gazdaság is, különös tekintettel a hivatás- és konferenciaturizmus terén élenjáró vállalatokra, szervezetekre.

A legnagyobb embertömeget az alábbi szegmensek vonzzák:

- bevásárlóturizmus,
- üzleti turizmus,
- sport-turizmus,
- zarándok-turizmus,
- konferenciaturizmus és
- gyógy- és wellness-turizmus.

⁸ Szombathely, Integrált Városfejlesztési Konceptió, 2008-2013

A statisztikák azt mutatják, hogy van lehetőség a turizmusban, de nagyobb befektetések akkor várhatók, ha jelentősen nő a város turisztikai vonzerejének kínálata. A városban a legtöbb férőhely a belvárosban, illetve környékén található.

3.3.1.5 Környezeti értékek

Települési zöldfelületek

Szombathely egy kedvező adottságú zöldfelületi rendszerrel rendelkező város, amely összesen 268,9 ha köztéri zöldterülettel rendelkezik, kb. 30 ezres faállománnyal, 11 nagy parkkal, 74 játszótérrel, 2 680 m² egynyári virágágyval, 1 883 m² rózsa felülettel, 59 db köztéri műalkotással és 6 db szökőkúttal. E jelentős mennyiségű zöldfelülettel kiemelkedik a városok közül. Területét két patak szeli át, mely jelentős adottság még kihasználatlan.

A közterületi zöldterületek fenntartását 2011. január 1-jétől a Szombathelyi parkfenntartási és temetkezési Kft. látja el.

Az erdőterületek megoszlása elsődleges rendeltetés szerint.

- védelmi erdő 89,75 ha
- gazdasági erdő 766,62 ha
- közjóléti erdő 153,69 ha
- Összesen: 1010,6 ha

Az erdők legnagyobb része 704,54 ha állami tulajdonban van ebből a legnagyobb kezelő a Szombathelyi Erdészeti Zrt. és kisebb részben a HM Vegra Zrt. A 35,19 ha közösségi és 257,25 ha magántulajdonú erdőterületen főként társult erdőgazdálkodási formában a Gyöngyös-Pinka Erdőtervezési Körzet erdőterve szerint folyik az erdőgazdálkodás.

2001-hez képest 14 %-kal csökkent a városon belüli zöldterületek száma. Mindeközben a város az erőforrásaihoz mérten igyekszik zöldterületeit karbantartani, folyamatosan újítja meg a parkokat és a parkokban található játszótereket.

Jelentősebb parkok közé tartozik: Kámoni arborétum, Brenner park, Csónakázó-tó, Ezredévi park, Gayer park, Pelikán park, Szent István park.

Élővilág, természetvédelem

A város kiemelkedő természetvédelmi területe az Erdészeti Tudományos Intézet Kámoni Arborétuma. A Gyöngyös-patak partján fekvő 27 hektáros botanikus kertben a mérsékelt és hideg égöv fa- és cserjefajai láthatók. A gyűjtő- és megőrző tevékenység mellett az arborétum az erdészeti növénynevelés egyik kutatóbázisa. A kert az év minden szakaszában tartogat látnivalókat, de a legkedveltebb látogatási ideje a május, a Rhododendronok virágzási ideje.

Műemléki értékek

A város jelentősebb műemléki védettséget élvező nem lakóépület létesítményei a következők:

- Megyeháza
- Vas megyei Levéltár
- Püspöki palota
- Székesegyház
- Járdányi Paulovics István Romkert
- Savaria nagyszálló
- Ferences templom és kolostor.

3.4 A SZAKTERÜLET BEMUTATÁSA

3.4.1 A közlekedési terület általános bemutatása

A megnövekedett személygépkocsi forgalom mellett egyre fontosabb feladattá válik a közösségi közlekedés fejlesztése is. Eredményeképp jelentősen csökkenhetne a belváros zsúfoltsága.

A város kiterjedt helyi autóbusz-hálózattal rendelkezik. A helyi autóbusz közlekedést jelenleg az **Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.** (egyik jogelődje a Vasi Volán Zrt.) az Önkormányzattal megkötött közszolgáltatási szerződése alapján biztosítja. Az utasok szállítása 2000-ben még 48 autóbusszal történt. Számuk 2009-ben 44-re, 2011-re 40 járműre fogyott. A szombathelyi hálózat sugaras, két forgalmi decentrumra (autóbusz- és vasútállomás) épül. A hálózat lényegében a város teljes területét lefedi. A létesített megállóhelyek száma 275. Ebből 225 db önkormányzati úton található, 188 db út mentén került kialakításra, 265 db a város belterületén helyezkedik el, 74 db megállóhely rendelkezik utasváróval és 56 esetben nincs az út és az utasváró között szintkülönbség. A helyi közösségi közlekedési szolgáltatást ellátó 36 db autóbusz közül 20 db CREDO BN12 típusú alacsonypadlós jármű. A legfontosabb átszállási megállóhelyek: Autóbusz állomás, Vasútállomás, Városháza és az Aluljáró.

Szombathelyen nagy hagyománya van a kerékpározásnak. Az itt lakók egyrészt az ún. hivatásforgalom, ügyintéző, bevásárló jellegű célok miatt használják a kerékpárt. Szombathelynek viszonylag kiterjedt kerékpárút-hálózata van, amelyek a város környékén több útvonalhoz is csatlakoznak. A kizárólag kerékpáros közlekedésre épített, illetve a gyalogosforgalommal közös járdákon kialakított utak együttes hossza 2011-ben közel 27 km volt, de a tervekben további 6 km-rel bővítés szerepelt. Összehasonlításként Győrben 33 km-es szakasz áll a kerékpárral közlekedők rendelkezésére. A kerékpáros közlekedés legbiztonságosabb formáját a kizárólag kerékpár közlekedésre épített úthálózat jelentheti. A mai városi közlekedésben is egyre jobban elterjedő kerékpárt munkába járáshoz vagy egyéb céllal való közlekedésre Szombathelyen is növekvő számban veszik igénybe és

nemcsak a városon belül, hanem a környező településekről történő ingázáshoz is. A megnövekedett gépjármű forgalom mellett azonban mindez nemcsak közlekedésbiztonsági szempontból teszi egyre sürgetőbbé a kerékpárút fejlesztéseket, hanem a térség lakosságának igényei és a turizmus trendjei egyaránt alátámasztják a településközi útvonalak kiépítésének szükségességét is. Ezek a fejlesztések így nemcsak a város és agglomerációjának kohézióját segítik, hanem a határon átívelő kapcsolatok erősítését is célozzák.

3.4.2 Jogsabályi háttér

Az országos és helyi közutak hálózatot alkotnak. A közútfejlesztési javaslatok a különböző szintű, az ötévenként, valamint a területrendezési tervek felülvizsgálatakor szintén felülvizsgálandó közúthálózat-fejlesztési tervekben szerepelnek. A közúthálózat-fejlesztési tervek az Országos Területrendezési Tervben, a regionális, megyei és kistérségi területrendezési tervekben vannak megjelenítve. Ezek a területi tervek egymásra épülve, a léptéküknek megfelelően tartalmazzák a közúti fejlesztéseket, a közutak távlati nyomvonalát és területét. A területrendezési tervekben a közúthálózati elemeket, azok tervezési osztályba sorolását úgy kell meghatározni, hogy azok megfeleljenek jelen előírásban foglaltaknak, valamint összhangban legyenek a kiszolgálandó területi igényekkel, a védett vagy védelemre javasolt területekre vonatkozó szabályozásokkal, a térségre vonatkoztatott környezetvédelmi igényekkel és az akadálymentességi követelményekkel. A közutak nyomvonalának és területigényének pontos meghatározása a település közigazgatási területére vonatkozó településrendezési tervben történik meg.

A közutak tervezését a Közutak Tervezési Szabályzata (KTSZ), és az ehhez kapcsolódó útügyi műszaki előírások betartásával kell elvégezni.

Alkalmazandó további jogsabályok:

- 1998. évi XXVI. törvény a fogyatékos személyek jogairól és esélyegyenlőségük biztosításáról,
- 1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről,
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről, és a végrehajtására kiadott, többször módosított 30/1988 (IV. 21.) MT rendelet.

A közszolgáltatások tekintetében az alábbi jogsabályokat szükséges alkalmazni:

- 1990. évi LXV. tv. az önkormányzatokról
- 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről
- 2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról
- 2012. évi XLI. törvény a személyszállítási szolgáltatásokról
- Európai Parlament és Tanács 1370/2007. EK rendelet
- Polgári Törvénykönyv (Ptk.)

3.5 A PROJEKT SZAKPOLITIKAI ILLESZKEDÉSE

3.5.1 Illeszkedés az európai közlekedéspolitikához

3.5.1.1 Az Európai Unió közlekedéspolitikai „Fehér Könyve”

Az Európai Unió az aktuális közlekedéspolitikáját az úgynevezett Fehér Könyvben összegzi, ez jelenleg a következő dokumentumban érhető el: „FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (2011.03.28. COM (2011) 144)”.

Már ennek a dokumentumnak az elődje, a 2001. évi fehér könyv 2006-os felülvizsgálata is rámutatott arra, hogy a fenntartható mobilitás eléréséhez politikai eszközök széles skáláját kell felhasználni, kezdve a gazdasági eszközökkel és a szabályozási intézkedésekkel, egészen az infrastruktúrafejlesztési beruházásokig és különféle új technológiák bevezetéséig.

(Többek között) a városi övezetekben át kell térni a mainál környezetbarátabb közlekedési módokra, és valamennyi módnak környezetbarátabbá, biztonságosabbá és energiahatékonyabbá kell válnia. Ez magában hordozza az elavult járművek cseréjét, a járműállományok minőségi fejlesztését, az elavult technológiák mielőbbi elhagyását. Ennek megfelelően minden közlekedési szolgáltatónál stratégiai célként kell, hogy megfogalmazódjon közlekedési rendszerének, szolgáltatásainak, járműállományának, infrastruktúrájának, és ezzel egy időben a hatékonyságának folyamatos fejlesztése.

Az Európai Bizottság közelmúltban publikált friss Fehér Könyve már egyértelműen a kötöttpályás közlekedésnek szánja azt a szerepet, hogy meghatározó eleme legyen az európai közlekedés jövőképeinek. Ez a cél a környezeti szempontok tekintetében is rendkívül fontos. Ennek a célnak az eléréséhez a megfelelő infrastrukturális háttér megteremtése elengedhetetlen lesz.

Az új közlekedéspolitika elsődleges célja „a közlekedés fejlesztése és a mobilitás támogatása a 60%-os kibocsátás-csökkentési célkitűzés elérése mellett”.

„A kihívás abból áll, hogy a közlekedési rendszer kőolajfüggőségét hatékonyságának feláldozása és a mobilitás veszélyeztetése nélkül kell felszámolni. Az Európa 2020 stratégiában ismertetett „Erőforráshatékony Európa” kiemelt kezdeményezéssel és az új, 2011. évi energiahatékonysági tervvel összhangban az európai közlekedéspolitika elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy a közlekedésnek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, jobban kell gazdálkodnia a korszerű

infrastruktúrával, valamint csökkentenie kell a környezetre és a kulcsfontosságú természet kincsekre – köztük a vizekre, a tájakra és az ökoszisztémákra – gyakorolt káros hatását.”

A fentiekkel összefüggésben a dokumentum kimondja azt is, hogy *„újfajta közlekedési modelleknek kell megjelenniük, amelyekben egyszerre nagyobb árumennyiséget és több utast juttatnak célhoz a leghatékonyabb közlekedési módokkal (illetőleg azok leghatékonyabb kombinálásával)”. Ehhez nyújthat segítséget a „multimodális logisztikai láncok teljesítményének optimalizálása, beleértve a természetüknél fogva erőforrás-hatékonyabb közlekedési módok fokozott használatát is”.*

3.5.1.2 Az Európai Unió városi közlekedési „Zöld Könyve”

Még az Európai Unió előző közlekedéspolitikáján alapulva készült el a városi közlekedés „Zöld Könyve”, azaz „A városi mobilitás új kultúrája felé” c. dokumentum (2007. 09. 25., COM (2007) 551), amely a Fehér Könyv célkitűzéseit alapul véve fogalmazza meg legfontosabb alapelveit a városi közlekedésre vonatkozóan: ezek a fenntartható fejlődés, a szubszidiaritás, a konzultációkon alapuló stratégia, és az élhetőbb városok, nagyvárosok megteremtése.

A Zöld Könyv alapvetően 5 fontosabb célt fogalmaz meg, összhangban a Fehér Könyv környezetbarát és hatékony közlekedési célkitűzéseivel:

- Közlekedési torlódásoktól mentes városok és nagyvárosok
- Zöldebb városok és nagyvárosok
- Intelligens városi közlekedés
- Akadálymentes városi közlekedés
- Biztonságos és biztonságérzetet adó városi közlekedés

A fenti célok megvalósítása érdekében a dokumentum kimondja, hogy *„az EU-nak továbbra is népszerűsítene és támogatnia kell a tiszta városi tömegközlekedés, mint a trolibuszok, villamosok, metrók és elővárosi vasutak kibővítését, rehabilitálását és modernizálását, valamint egyéb fenntartható városi közlekedési projekteket.”*

3.5.2 Illeszkedés a magyar közlekedéspolitikához

3.5.2.1 A magyar közlekedéspolitikai dokumentumai

A magyar közlekedéspolitikai irányait több dokumentum határozza meg egymással párhuzamosan, egymást kiegészítve:

- Magyar közlekedéspolitikai 2003-2015
- Városi Közlekedéspolitikai Konceptió;
- Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2008-2020;
- Nemzeti Közlekedési Stratégia
- Az Új Széchenyi Terv közlekedési célkitűzései

Magyar közlekedéspolitikai 2003-2015

A Magyar Közlekedéspolitikai 2003-2015 című dokumentum a Magyar Köztársaság hivatalos, elfogadott közlekedéspolitikája. A dokumentum szerint olyan városi közlekedésfejlesztési stratégiára van szükség, amely határozottabban támaszkodik a közösségi közlekedésre az egyéni közlekedéssel szemben. A dokumentum célja, hogy a közforgalmú közlekedés működőképességéhez és korszerűsítéséhez támogatással, illetve bevétel kiegészítéssel járjon hozzá, ezen felül forgalomszabályozási intézkedéseket is tartalmaz a közforgalmú közlekedés vonzerejének növelése érdekében.

Városi Közlekedéspolitikai Konceptió

Az országos közlekedéspolitikai alapjain 2005-ben elkészült a Városi Közlekedéspolitikai Konceptió Tézisei című dokumentum és az ezt megalapozó háttéranyag, amely a kormányzati szintű városi közlekedéspolitikai szükségességét és feladatait kívánja meghatározni. A dokumentum szerint a városi közlekedés fejlesztésében figyelmet kell fordítani a kötöttpályás közlekedés fejlesztésére, a nagyvárosokban környezetvédelmi és energiatakarékossági okokból is preferálni szükséges a kötöttpályás hálózatok megőrzését, a meglévő hálózatok jobb kihasználását. Ezzel párhuzamosan olyan járművek beszerzését kell célul kitűzni, amelyek az utazás színvonalának javításával csökkentik az egyéni és a közforgalmi közlekedés kényelme közötti különbséget.

3.5.2.2 Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia

A hivatalos közlekedéspolitikai mellett szintén fontos megemlíteni a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által kialakított, 2007 és 2020 közötti időszakot felölelő Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiát (EKFS) is.

Az EKFS tekintetbe veszi, hogy az EU közlekedéspolitikája a legutóbbi, 2003-ban készült közlekedési koncepció óta változott, illetve Magyarország az EU szabályrendszerének és fejlesztéspolitikájának aktív részesévé vált, a közlekedésfejlesztésre fordított összegek pedig jelentősen nőttek az elmúlt években. A magyar közlekedés egészére nézve az Európai Unióhoz történt csatlakozás és az EU további bővítése jelentős hatással jár, az EU Kohéziós Alapból és a Strukturális Alapokból származó beruházási források a korábbi koncepció átfogalmazását, a kormányprogrammal történő egységesítését kívánták meg. Kidolgozták ezért 2007-ben az EKFS Fehér

Könyvét, amely az alágazatok hatékonyabb együttműködését, a szolgáltatások egységes célrendszerét határozta meg.

Az EKFS általános jövőképe a következő: „A versenyképes gazdaság működési és fejlődési feltételeinek biztosítása, a mobilitási igények ésszerű kiszolgálása, minden alágazatban növekvő forgalom mellett költséghatékonyabb és a környezetet kevésbé terhelő rendszerek kialakításával.” Az EKFS ennek megfelelően arra törekszik, hogy minél teljesebb mértékben szolgálja a társadalom és a gazdaság érdekeit a környezeti és kulturális értékek minél nagyobb fokú megóvása és megőrzése mellett, egyúttal rövid, közép- és hosszú távon egyaránt igazodjék az új kihívásokhoz. Az ország versenyképességének és a lakosság életminőségének javítása egyaránt igényli a fizikai elérhetőség javulását, hatékonyabb áruszállítási és személyközlekedési rendszerek működtetését a fenntarthatóság és az esélyegyenlőség figyelembe vételével, valamint a jelenleginél költséghatékonyabb közlekedési rendszer létrehozásával.

Az EKFS kiterjed a közlekedés két nagy összetevőjére, a személyközlekedésre és az áruszállításra, valamint az ehhez alapot szolgáltató közlekedési infrastruktúrára egyaránt – továbbá horizontális témákra, mint a környezetvédelem és a közlekedésbiztonság. Az EKFS ugyanakkor állami stratégia, így azokra a fejlesztésekre terjed ki elsősorban, amelyek központi forrásokat igényelnek, illetve központi szabályozás alá tartoznak. Csak érintőlegesen tartalmazza azokat a feladatokat, amelyek szoros együttműködést igényelnek a helyi önkormányzatokkal, vagy a közlekedésben működő gazdasági társaságokkal.

A jelenleg társadalmi egyeztetés alatt álló Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) helyzetfeltáró részében megállapítja, hogy „A közösségi közlekedés helyzete az ország szinte valamennyi megyéjében negatív irányba változott az elmúlt évtizedben. ... A városi közösségi közlekedés legnagyobb problémája a városok, városközpontok zsúfoltságának drasztikus emelkedése. Magyarországon egyre inkább az egyéni gépkocsi használat kerül előtérbe, mivel a városok közösségi közlekedéssel történő elérhetősége a környező településekről az infrastrukturális és szervezésbeli hiányosságok miatt nem megfelelő.” Az NKS 1. szintű – általános – társadalmi céljai közül az előbbi problémák kezeléséhez az alábbi célok járulnak hozzá:

- Környezetre gyakorolt hatások javulása;
- Lakosság jólétének javulása;
- Társadalmi igazságosság, méltányosság javulása

Az ezen általános célokhoz társuló fő közlekedési célok közül a Szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése célhoz tartozó Fizikai rendszerelemek javítása cél tartalmazza az infrastruktúra- és járműállomány megújítását, amihez a projekt általánosságban illeszkedik.

3.5.2.3 Az Új Széchenyi Terv közlekedési célkitűzései

Az Új Magyarország Fejlesztési Terv 2007-2013 (ÚMFT) két legfontosabb célja volt a foglalkoztatás bővítése és a tartós növekedés feltételeinek megteremtése, az ÚMFT közlekedés fejlesztésének beavatkozási csoportjai között szerepelt „a városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése, akadálymentesítése” illeszkedés a régió fejlesztési stratégiájához, terveihez

Az ÚMFT helyére 2011-ben a január 14-én elinduló Új Széchenyi Terv (ÚSZT) lépett, melynek elsődleges prioritása a gazdaság élénkítése és a versenyképesség javítása. A magyar kormány gazdaságfejlesztési stratégiájának 7. programja tartalmazza a közlekedésfejlesztés prioritásait és feladatait.

A terv megfogalmazása szerint "a (nagy) városi élet nélkülözhetetlen eleme a megfelelő színvonalú tömegközlekedés", és az ÚSZT közlekedésfejlesztési programjának alapvető célja "a közlekedésből származó hasznok maximalizálása a társadalmi terhek minimalizálása mellett". Az egyes szakterületek közül ezért a városi közforgalmú közlekedés kiemelt fejlesztési területnek számít.

Ennek megfelelően a program megfelelő szabályozás alkalmazásával célul tűzi ki, hogy középtávon a városi közlekedésben ne romoljon tovább a közforgalmú közlekedés aránya az egyéni közlekedéssel szemben. A célkitűzés a jelenlegi, az egyéni gépjárműves közlekedés súlyának növekedésével járó átrendeződési tendenciák középtávon való megfordítását igényli, ezért fontos szerepet kapnak a közösségi közlekedési terület fejlesztései.

A városi közlekedés esetében így a megvalósítandó fejlesztési elemek közé sorolja a program a városi közösségi közlekedés infrastruktúrájának és eszközeinek fejlesztését.

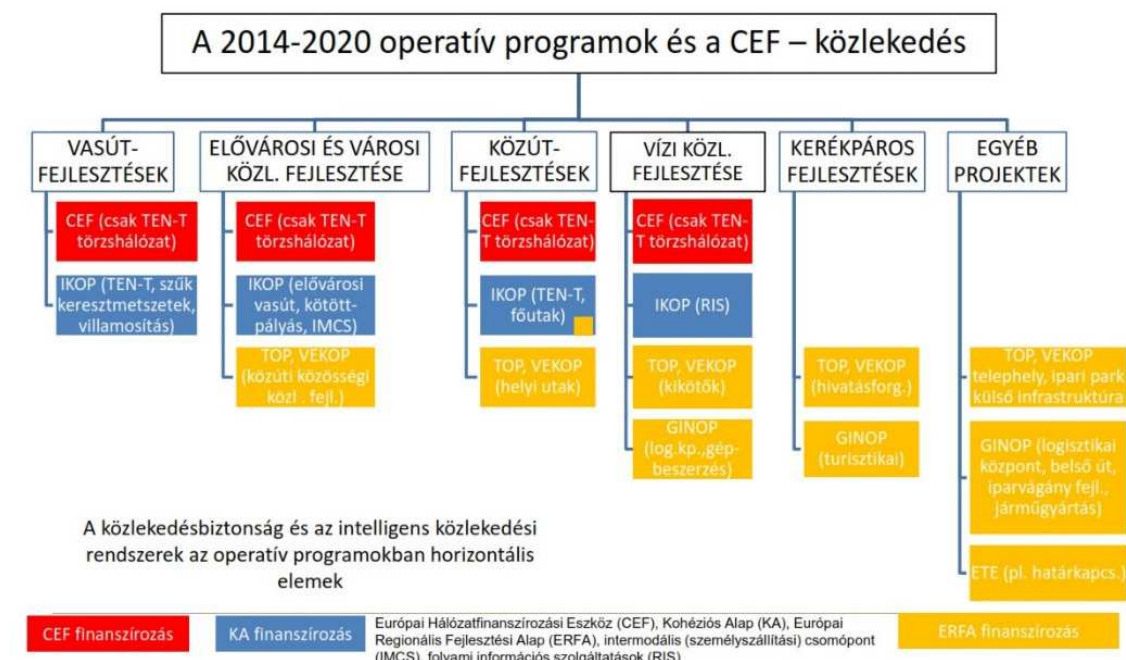
Mivel a következő, 2014-2020-as operatív programoknak az anyag kidolgozásával egy időben zajlik a társadalmi egyeztetése, így jelenleg még az új programozási időszakra (2014-2020) csak az OP-k egyeztetésre szánt verziói állnak rendelkezésre.

Közlekedési Operatív Program

Az ÚMFT szakági fejlesztési programját a Közlekedési Operatív Program 2007-2013 (KÖZOP) című dokumentum tartalmazza. A KÖZOP egyik átfogó stratégiai célja a közösségi közlekedés környezetkímélő fejlesztése, a program kiemelten a városi és elővárosi kötőpályás közösségi közlekedést (köztük a villamost) támogatja. E fejlesztésekkel azt kívánja elérni, hogy az érintett településeken csökkenjen a közlekedésből származó környezeti terhelés (légszennyezés, zajterhelés, zsúfoltság). A KÖZOP-nak ez a célkitűzése és az ehhez kapcsolódó prioritás összhangban van a Környezet és Energia Operatív Program (KEOP) „Élhető környezet megteremtése és fenntartása” és „Értékvédelem és megőrzés” célkitűzéseivel, illetve az „Egészséges, tiszta települések” prioritással.

A KÖZOP 5. prioritása a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése, mely a közösségi közlekedés fejlesztését, hatékonyságának, szolgáltatási színvonalának emelését, előnyben részesítését célozza. Az ÚMFT-hez hasonlóan a hálózatfejlesztés terén elsősorban a nagy tömegek szállítását környezetbarát módon biztosító kötöttpályás közlekedés korszerűsítését jelöli meg fejlesztendő területként: a közúti vasút fejlesztések egyszerre igyekeznek megoldást találni a tiszta, környezetbarát, energiatakarékos, esélyegyenlőséget biztosító és utasbarát közlekedés megvalósítására.

A 2007-2013-as EU költségvetési időszak Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) forrás bezárult, jelenleg már csak a támogatást kapott megvalósulás alatt lévő projektek lebonyolítása van folyamatban, a pénzügyi zárás legkésőbbi időpontja 2015. december 31. Amennyiben a projekt megvalósítása nem KÖZOP forrásból történik, célszerű áttekinteni a 2014-2020 költségvetési időszak rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségeit.



38. A 2014-2020 közötti operatív programok finanszírozási forrásai

Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)

(AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGHOZ JÓVÁHAGYÁSRA BENYÚJTOTT OPERATÍV PROGRAM – TÁRSADALMI EGYEZTETÉSRE KÉSZÍTETT VÁLTOZAT 2014 november)

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) a többi operatív programmal együtt Magyarország (és az Európai Bizottság 2014-2020-as időszakra szóló) Partnerségi Megállapodásban megcélzott fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és foglalkoztatás bővítésére épülő gazdasági növekedést szolgálja.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) a 2014 és 2020 közötti EU támogatásokból megvalósuló közlekedésfejlesztéseket többségét tartalmazza, amelyek önmagukban a készülő Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) beavatkozásainak csak egy részét jelentik.

Az IKOP figyelembe veszi, de nem terjed ki:

- az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) támogatható TEN-T törzshálózati,
- a többi operatív programból (pl. települési úthálózat, hivatásforgalmú kerékpáros és városi közösségi közlekedésfejlesztések, turisztikai célú kerékpárút- és nagyberuházásokhoz kapcsolódó útfejlesztések, intermodális logisztikai központ (pl. kikötő) beruházásai) tervezett közlekedésfejlesztésekre,
- illetve az EU támogatás nélkül megvalósuló intézkedésekre. (pl. megújuló energia, dugódíj).

Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása prioritási tengely (IKOP - 3.)

Az IKOP 3. prioritástengelye Kohéziós Alapból és az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) finanszírozott. A prioritási tengely keretében két egyedi célkitűzéshez kapcsolódó beruházások támogatása történik:

- A Közép-Magyarország Régió városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítményének megőrzése
- A vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése

A városi és elővárosi közlekedés szerves egységet alkot, emiatt sem célszerű két prioritási tengelyre bontani, ráadásul az ERFA nem használható fel a legjelentősebb városi-elővárosi szűk keresztmetszetekkel rendelkező Közép-Magyarország Régióban. A prioritáson belül a két alap kombinálása a városi-elővárosi közlekedésfejlesztések számára megnövekedett hatékonyságot biztosíthat.

Tehát jelen projekt esetében az IKOP – 3 azon belül is a 3.2 a vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése célkitűzés keretében kaphat támogatást.

A prioritási tengely tematikus célkitűzése:

Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából

A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések:

A vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése

Közös és program-specifikus eredménymutatók, amelyekre célértéket határoztak meg

- A vidéki elővárosi vasúti és városi személyszállítási teljesítmény és

- A városi közösségi közlekedés PM10, és NOx emissziója

Az **IKOP** vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése speciális célkitűzése keretében az alábbi Közép-Magyarország régión kívül megvalósuló intézkedések részesülhetnének vissza nem térítendő támogatásban:

a) A kapcsolódó infrastruktúrakorszerűsítésekkel, fejlesztésekkel (pl. megálló, üzemanyagtöltés) együtt olyan városi/helyi buszok beszerzése, amelyek a lecserélendő közösségi közlekedési járművekhez képest a helyi légszennyezők (különösen szálló por és nitrogén-oxidok) fajlagos kibocsátását csökkentik.

b) A közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztések:

i. Intermodális személyszállítási csomópontok kialakítása.

ii. a különböző utastájékoztató, forgalomirányító és egyéb közlekedési informatikai rendszerek összekapcsolása (pl. e-jegyrendszerek, interfacek, közösségi közlekedés előnyben részesítése).

iii. utazási láncok összekapcsolása, intermodális átszállókapcsolatok fejlesztése. (pl. vasútállomások, megállóhelyek P+R, B+R parkolók, különböző közösségi közlekedési szolgáltatók együttműködése)

c) Az 1315/2013/EU rendelet I. melléklet 6.2 és 6.3 részeiben meghatározott, a magyarországi TEN-T hálózat részét nem képező, a 2012. évi XLI. törvény 2. § (6) pontja alapján elővárosinak minősülő vasútvonalakon:

i. szűk keresztmetszeteinek felszámolása, mely elsősorban a lassújelek megszüntetésével, a hidak rekonstrukciójával és a vonalak villamosításával történne. A vonattalálkozások miatti időveszteségek csökkentése érdekében igény esetén az előbbieken túl részleges második vágány, állomásvégeken nagysebességű kitérők építése ad megnyugtató megoldást. Továbbá az egyes nagyforgalmú vasútvonalakon a központi forgalomirányítás kiépítése, egyidejű állomási vonatbejárás biztosítása, valamint egyéb korszerű pályavasúti IT alkalmazások bevezetése valósulna meg.

ii. a közlekedésbiztonság javítása érdekében tett beavatkozások, például közúti átjárók, vonatérzékelés korszerűsítése.

iii. Állomáskorszerűsítések (pl. megállóhely, közepes forgalmú állomás). Ez kiterjedne a felvételi épület rekonstrukciójára, szükség esetén új megállóhelyek létesítésére, épületenergetikai korszerűsítésére, akadálymentesítésére, a várótermi és peronon lévő hangos és vizuális utastájékoztatók korszerűsítésére, az utasáramlási útvonalak megújítására, perontetők felújítására, újak létesítésére, esőbeálló építésére, kapcsolódó P+R, B+R parkolók létesítésére, a térvilágítási rendszer korszerűsítésére, központi információs adatbázisának létrehozására, és a vagyonbiztonságot segítő rendszer kiépítésére. A korszerűsítés során tekintettel kell lenni az éghajlatváltozási hatásokra (pl.

hőhullámok, hirtelen és intenzív csapadék) miatt szükséges beavatkozásokra (pl. csapadékvíz-elvezető rendszerek, váltófűtés, árnyékoló felületek, ivókutak, kevésbé melegedő burkolatok)

iv. Az utazóközönség magasabb szintű kiszolgálása érdekében közösségi közlekedési járművek beszerzését, ha a vonal korszerűsítése Magyarország EU csatlakozásától megtörtént.

v. A városi és elővárosi közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát emelő, korszerű, valósidejű kiszámítható menetrendet biztosító a vizuális utastájékoztató és a jegyértékesítés korszerűsítésére irányuló, az integrált tarifarendszert is magába foglaló informatikai rendszerek

d) A kivitelezési projektekhez kapcsolódó projektek előkészítését, a korábbi fejlesztések értékelését, a fejlesztések hatékonyságát növelő utazásszervezési megoldásokat.

e) A közösségi közlekedést népszerűsítő kampányokat.

f) A fenti projektek megvalósításának nyomon követését célzó intézményi fejlesztéseket, kompetencia-bevonási lehetőségeket.

g) A KözOP városi-elővárosi prioritásba sorolható Közép-Magyarország régió kívüli szakaszolt projektjei.

A vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése specifikus cél lehetséges kedvezményezettjei például a NIF Zrt., a MÁV Zrt., a Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt., a GYSEV Zrt., a személyszállítási közszolgáltatást megrendelői (pl. önkormányzatok, helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást ellátó cégek, illetve előbbiek esetleges jogutódai).

3.5.3 Illeszkedés a régió fejlesztési stratégiájához, terveizhez

3.5.3.1 Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió

A Vas Megyei Közgyűlés a 45/2014 (VII.18.) számú határozatával elfogadta a Megye Területfejlesztési Konceptióját.

A Konceptió a megye fejlesztésének középtávú 2020-ig meghatározott stratégiai céljai között szerepel a Megyén belüli és kívüli kapcsolatok erősítése. Ennek alpontjaként kerül azonosításra az intermodalitás a következők szerint:

„a térségközpontok megközelíthetőségének javítása, ezen belül is a Szombathely környéki elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése (pl. Kőszeg irányába), a vasútvonalak mentén a különféle közlekedési típusról az átszállást biztosító, intermodális (pl. (Park+Ride; Bike+Ride) rendszerek kiépítése, illetve a kistelepüléseket érintő kisléptékű közösségi közlekedési szolgáltatások működtetése a munkalehetőségek szélesebb körének elérhetővé tétele érdekében. Szombathelyen intermodális közösségi közlekedési központ létesítése az Éhen

Gyula tér rehabilitációjával összhangban, illetve a belső közúti körgyűrű keleti szakaszának megépítése. A közösségi közlekedés fejlesztéséhez az érintett szereplőkkel együttműködve (pl. Volán társaságok, önkormányzatok) egy sikeres közlekedési szövetség működtetése. Az egyéni és a közösségi (autóbusz) közlekedés fejlesztése érdekében elengedhetetlen a megye minden kategóriába eső közútjának a korábnál intenzívebb karbantartása, illetve magasabb minőségű biztonságos kiépítése, hogy a megyén belül a települések elérhetősége gyorsabb és biztonságosabb legyen. A kistelepülések népességmegtartó erejének megőrzése szempontjából a közlekedési infrastruktúra fejlesztése az egyik legfontosabb tényező: a leromlott településközi alsóbbrendű utak karbantartása, fejlesztése az alapja minden további, kistelepülést érintő fejlesztésnek.”

Szombathely és várostérsége kulcsfontosságú fejlesztési programjaként azonosítja az Intermodális Csomópont kialakítását, mint Közlekedésfejlesztési Program keretében megvalósuló beruházást.

3.5.3.2 Integrált Városfejlesztési Stratégia (IVS)

Szombathely Megyei Jogú Város több területen is rendelkezik a jövőképét megfogalmazó stratégiai dokumentumokkal. Ilyen az **Integrált Településfejlesztési Stratégiája** (Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési koncepciója és Integrált Településfejlesztési Stratégiája / Készítette: Városfejlesztés Zrt. - 2014. május 30.)

Az említett dokumentum stratégiai célként jelenítik meg az intermodális közlekedés feltételeinek kialakítását, továbbá a nem gépjárműves, illetve közösségi közlekedés előtérbe helyezését az egyéni gépjárműves közlekedéssel szemben. A 2014-2020 között tervezett integrált területei beruházások között említi, az Intermodális Csomópont kialakítását, Megvalósításának tervezett forrásaként IKOP forrás megjelölésével.

Szombathely várostérségének fejlesztési prioritásai (2014-2020) között szerepel a várostérségi közlekedési hálózatok fejlesztése. A város térségi közösségi közlekedés infrastrukturális körülményeinek javításával a tömegközlekedést használók számának növelése a cél, ezzel csökkentve a gépjármű forgalom megnövekedéséből eredő környezeti terhelést. A tömegközlekedés színvonalának emeléséhez elengedhetetlen az intermodális kapcsolódási pontok megteremtése, parkolók és kerékpár tárolók kialakítása a tömegközlekedési állomásponatokon. A biztonságos közlekedési körülmények kialakítása, úgy mint a gyalogátkelők fejlesztése, járdák építése, közlekedési csomópontok fejlesztése.

3.5.3.3 Szent Márton Terv, Városfejlesztési Koncepció

Szent Márton Terv szerinti fejlesztések Szombathely fejlődését alapvetően meghatározó több évtizedes folyamat mérföldkövei. Döntő szerepük lesz a város jövőjének alakulásában. Alapvető módon hozzájárulnak az elérhető

város kialakításához, másrészt olyan kisugárzó erőt jelentenek, amely szent Márton szellemiségét tovább erősítik.

A fejlesztések a székesegyház és környékét, a püspöki palotát, a Smidt Múzeumot és körzetét, a Szent Márton-templomot és környékét, a Savaria Múzeumot, valamint a Szent Márton-utat is érintik, amely utóbbi beruházással új centruma alakulhat ki a városnak.

A terv fejlesztései a következők:

- Székesegyház és környezet megújítása
- Szent Márton útjának megújítása
- Savaria Múzeum és környezete megújítása

Szent Márton útjának, valamint a székesegyháznak és környezetének megújítása erősíti a belváros területi egységét, növeli társadalmi, szellemi, kulturális kisugárzását. A 2016-ra befejeződő beruházások olyan mérföldkövek, amelyek egy integrált fejlesztési folyamatba illeszkednek, és segítenek abban, hogy a következő másfél évtizedben további jelentős lépésekkel haladjon előre a város megújítása.

A Terv szerinti 2016-ig megvalósuló fejlesztések folytatásaként a következő évtizedekben 68 hektáron valósulhatnak meg a városközpontban olyan projektek, amelyek előmozdítják a gazdaságfejlesztéshez szükséges urbanizációs háttérrel. Ezek a fejlesztések a városközpontot még élhetőbbé teszik: nagyvárosi szolgáltatásaikkal, új otthonok építésével, korszerű, versenyképes munkahelyek teremtésével, fenntartható városi környezet és zöldfelületek kialakításával.

A tengely mentén megvalósuló fejlesztések elősegítik a városközpont többi területének felzárkóztatását, a centrumhoz kapcsolódását. A következő másfél évtizedben összesen 68 hektáron újulhatnak meg különböző funkciókkal a városlakók életét szolgáló fontos belvárosi területek.

A tervben szereplő fejlesztések által érintett Szent Márton utca és környezete fejlesztésére Szombathely MJV Önkormányzata közterület alakítási tervvel rendelkezik, amely javasolt változatokat tartalmaz a Szent Márton Terv által érintett közterületek átalakítására vonatkozóan.

A Szent Márton utca jelenleg a városközpont egyik jelentős nyomvonala, amely bár gyűjtőúti besorolású, jelenleg inkább városi főútként működik.

A Thököly utca/Hunyadi út – Szent Márton utca – Vörösmarty utca / Zanati út közlekedési tengely mind a mai napig Szombathely legforgalmasabb, E – D és K – Ny között kapcsolatot biztosító útjainak keresztezése, ahol a Szent Márton utcában fonódik egymással a két tengely a város négy égtája fele. A kistérség területfejlesztési koncepciója

Az IMCS kialakítása által a helyközi autóbusz állomás áthelyezésével és egységes helyi és helyközi buszpályaudvar kialakításával a vasútállomás közvetlen környezetében új egyesített közlekedési, átszállási központja jön létre a városnak. A város a tér környezeti értékeinek színvonal-emelése és a nyugodtabb lakókörnyezet megteremtése mellett tette le voksát. Emellett figyelemmel kell lenni a Szent Márton Tervben elfogadott stratégiai célokra is, amely a tér új funkciójának kialakítására jelent kihívást. Az IMCS tervezése ezen szempontok figyelembe vétele mellett történt.

3.5.4 Illeszkedés más projektekhez

Szombathely vasúti csomópont modernizációja - GYSEV projekt

A Szombathely állomáson működő biztosítóberendezés mind erkölcsi, mind műszaki szempontból elavult. Jelen állapotban távvezérlésre nem tehető alkalmassá, egyben a jelenlegi állomási technológia, illetve az állomás vágányhálózatának geometriája komoly kapacitáskorlátot jelent az itt kapcsolódó észak déli vasúti tengelyek (15-21. és 16-17. sz. vasútvonalak) átbocsátó képességében. A jelenleg üzemelő berendezés alkatrész pótlása nehézkes és egyedisége miatt rendkívül költségigényes. Szintén korszerűsítésre szorul a személypályaudvar mellett üzemelő karbantartó bázis valamint Szombathely Rendező.

Az állomásépület ugyan a közelmúltban újult meg, azonban utasforgalmi létesítmények jelentős része még korszerűsítésre szorul. A beruházás kiemelten foglalkozik a környezeti hatások minimalizálásával. A vasútüzemi tevékenységekhez köthető zajterhelés mérséklése mellett a környezetterhelés csökkentése is az elérendő projektcélok között szerepel.

A projekt főbb jellemzői a következők:

- Beavatkozási terület: Szombathely állomás és Szombathely Rendező területe, és a csatlakozó vasútvonalak bevezető szakaszai, beleértve a jelenleg MÁV-Gépészet által használt javítóbázist.
- Tengelyterhelés: 225 kN,
- Felépítmény:
 - átmenő fővágányokon: új, 60 kg/fm rendszer,
 - mellékvágányok: használt, 48-54 kg/fm rendszer.
- Peronok sk+ 55 cm magas (emelt), külön szintű, akadálymentes megközelíthetőséggel, figyelembe véve a vasútállomástól nyugatra tervezett új helyi és helyközi buszpályaudvart, valamint a vasútállomás és a város keleti részének gyalogos/kerékpáros megközelíthetőségének fejlesztését.
- Új elektronikus biztosítóberendezések létesítése,
- Meglévő utastájékoztató rendszer bővítése
- ETCS 2. szint telepítése (II. ütemben)

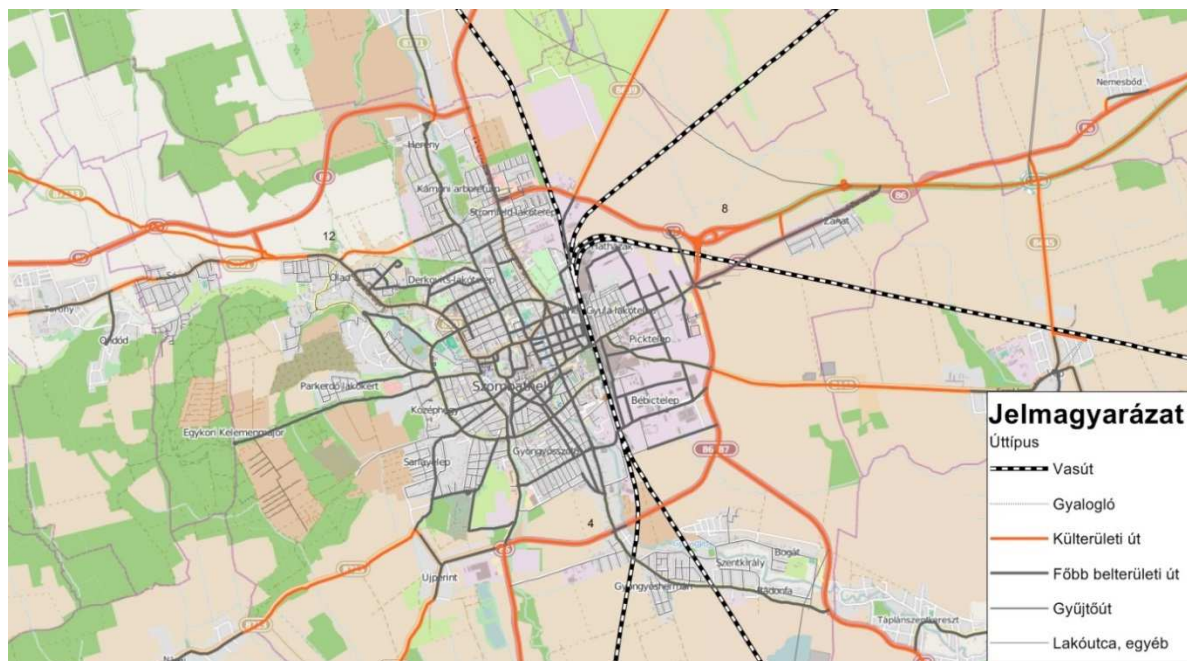
A kivitelezési munka várható ideje a következő 2014-2020-as programozási időszak, jelenleg a beruházás előkészítésének keretében a projektre vonatkozó Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány és környezeti tanulmányok készülnek.

4 A FEJLESZTÉS INDOKLÁSA

4.1 HELYZETÉRTÉKELÉS

4.1.1 A kínálati oldal bemutatása

4.1.1.1 Közúti hálózat



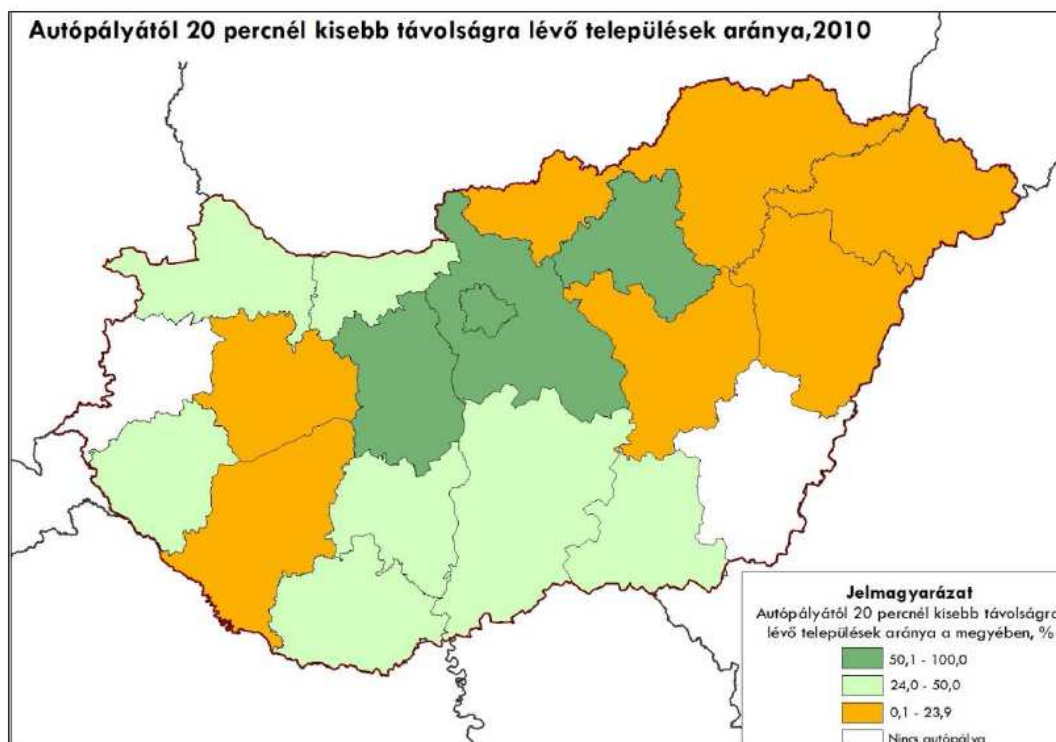
39. Szombathely regionális közúti kapcsolatai – főbb úthálózata

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. A magyar főváros elérhetőségét nehezíti, hogy jelenleg csak Győrtől lehet autópályán haladni. Győr, Budapest és a keleti országrész elérhetőségének javítására Győr és Csorna között 2x2 sávú autót épült, illetve 2x2 sávossá bővült a Csorna-Szombathely közötti útvonal jelentős része. A várost nyugat-európából osztrák-oldalon az A2-es autópályán, illetve az S31-es autóúton keresztül lehet elérni. Tervezik, hogy a jövőben Szombathelyről 2x2 sávú utak érik el a jelzett autótutakat. Ezáltal az érintett települések elkerülésével biztonságosabb és gyorsabb lehet a forgalom. A megye kisvárosai és a városi agglomerációba tartozó települések főútvonalakon érhetők el. Ugyanakkor megjegyzendők, hogy a hétköznapi reggeli és a délutáni csúcsforgalomban a város kivezető útjai, különösen a keleti, iparterület irányába gyakran bedugul. A város keleti irányú zsúfolt forgalmának - a gépjárművek számának megnövekedése és az agglomerációs kapcsolatok bővülése mellett - további oka, hogy az iparterületen felépült új kereskedelmi központ is jelentős gépjárműforgalmat generál. Ez utóbbi is igényli az észak-déli irányú vasútvonalat átszelő új vasúti felüljáró megépítését.

Regionális kapcsolatok

Kedvező térszerkezeti pozíciója ellenére Szombathely elérhetőséget nehezíti, hogy Magyarország két megyeszékhelye közül Szombathely az egyik, amelynek megyéjén nem halad át autópálya.



40. Regionális kapcsolatok (Forrás: Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió, 2012)

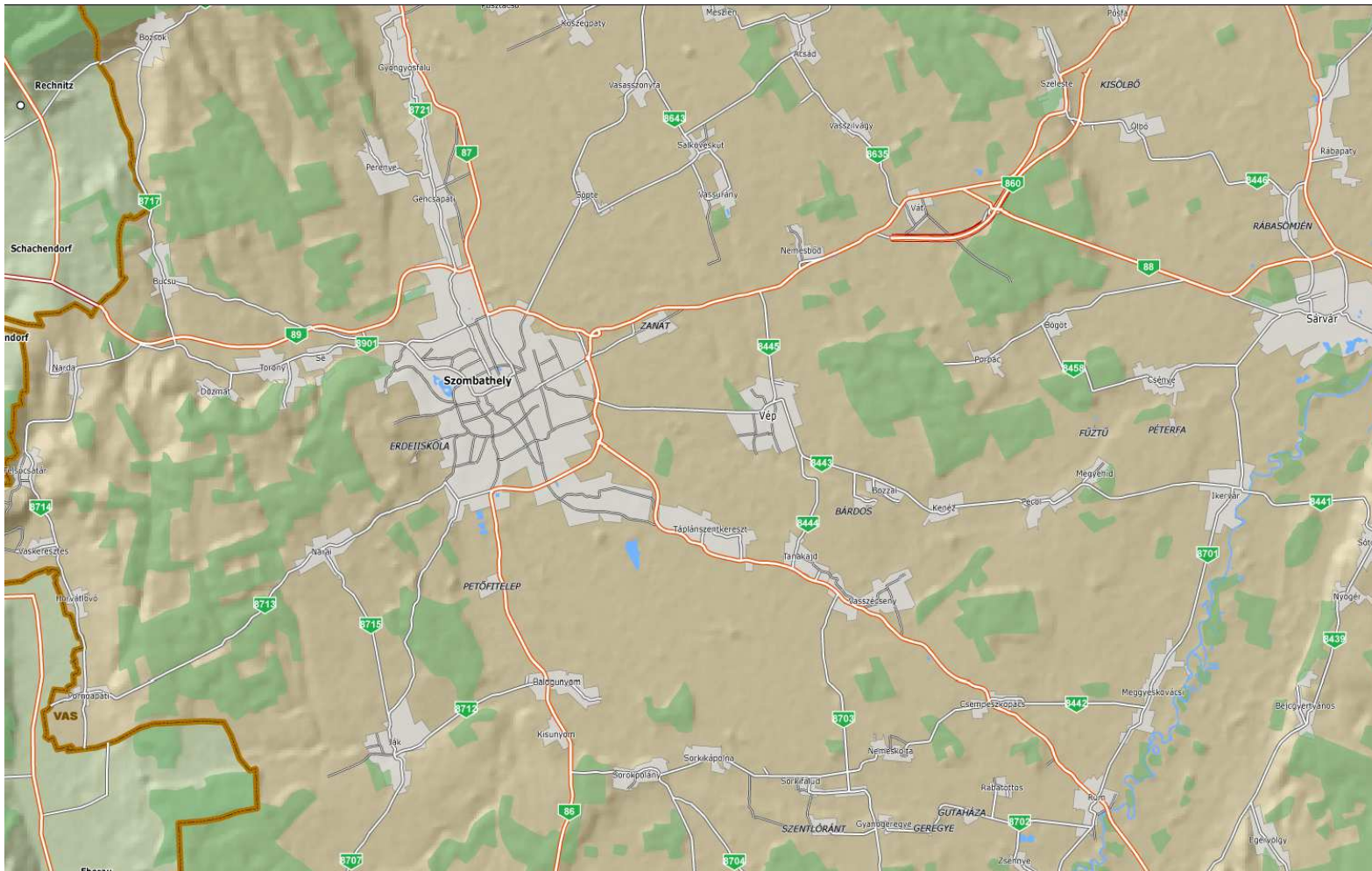
A közvetlen autópálya-kapcsolat hiánya Szombathely Budapestről történő elérhetőséget is megnehezíti. Budapestről Szombathelyre jelenleg csak Győrig lehet autópályán haladni (M1). Győrtől Csornáig a 85-os számú főútvonalon, Csornától a 86-os számú főútvonalon vezet az út Szombathelyig.

Az említett 86-os számú főútvonalon kívül az országos közúthálózat elemei közül az alábbiak biztosítják a közvetlen kapcsolatot Szombathely Megyei Jogú Város és a környező települések között:

- 87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút;
- 89. sz. Szombathely-Bucsu másodrendű főút;
- 8443. jelű Ikervar—Szombathely összekötő út;
- 8639. jelű Szombathely-Csepreg összekötő út;
- 8707. jelű Körmend-Ják-Szombathely összekötő út;

- 8713. jelű Szombathely-Pornóapáti összekötő út;
- 8721. jelű Szombathely-Lukácsháza összekötő út;
- 8901. jelű Szombathely-Bucsu összekötő út;
- 84144. jelű Szombathely (Zanat) bekötő út;
- 87133. jelű Bucsu bekötő út;
- 87135 jelű Szombathely állomáshoz vezető út;
- 89801 jelű Se csomóponti ág.

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány



41. Szombathely elhelyezkedése Magyarország közlekedés-hálózatában

Szombathely Közlekedés Konzorcium

91

Szombathelyet Ausztriából az A2-es autópályáról Pinkafelden es Oberwarton (Felsőőr) át a magyarországi 89-es számú főút folytatásában, valamint a Kőszeghez közeli Oberpullendorf (Felsőpulya) vezető S31-es autópályán, majd a Felsőpulyáról Kőszegre vezető úton keresztül a magyarországi 87-es számú főút folytatásában lehet elérni.

A többi szomszédos megye megyeszékhelyeihez a fent említett főutak biztosítják Szombathely közötti kapcsolatait.

Zalaegerszeg es Nagykanizsa Szombathelyről a Kámig vezető 87. számú másodrendű főúton, majd Vasvárig a 8. számú elsőrendű főúton, Vasvártól a 74-es számú másodrendű főúton érhető el. Veszprém a Kámig vezető 87. számú másodrendű főúton, majd a 8. számú elsőrendű közelíthető meg. Sopron a 86-os számú másodrendű főútról a 84-es számú másodrendű főútra áttérve érhető el Szombathelyről. Vas megye többi városának elérhetőséget az alábbiak szerint biztosítja a fenti, Szombathelyről kiinduló úthálózat:

A város és a városközpont regionális kapcsolatait az A 34. ábrán látható országos úthálózati elemek biztosítják. Ezek az országos főutak a város elkerülését is lehetővé teszik az átmenő forgalom számára. Ugyanakkor a város es központja is forgalomvonzó létesítményeket fogad be es erős a városon belüli gépjárműforgalom is. A városközpont több irányból is megközelíthető a keleti irányból érkezők számára, de jelenleg a jól kiépített északi kapcsolat helyett sokan a Zanati utat (közvetlen városközponti elérhetőség) használják, a forgalmat közvetlenül a városközpontba vezetve.

Városi közúthálózat

Szombathely városszerkezetének kialakulásában az utaknak a római kortól kezdődően meghatározó szerepe volt. Az 1970-es évek közepéig a városközponton keresztül haladtak a legforgalmasabb főutak, melyek a mai Fő téren keresztezték egymást. Az 1970-es 80-as években a motorizáció fejlődésével a forgalom folyamatos növekedése kikényszerítette nagyvárosainkban – köztük Szombathelyen is – az átmenő főutak áteresztő képességének növelését, kétszer kétsávos úgynevezett sugárutak építését.

Szombathelyen szerencsés módon a közúthálózati fejlesztésekkel párhuzamosan a Fő tér tehermentesült a közúti forgalomtól, így megmaradt egy fontos közösségi tér, kialakult a mai gyalogos övezet, a közúti forgalom pedig áttérte a környező utcákra. Ez időben épült kétszer kétsávos a Hunyadi út, a Szent Marton út, a Thököly út, a Vörösmarty utca, a Zanati út. A forgalom minél akadálytalanabb levezetése érdekében az abban az időszakban korszerű összehangolt jelzőlámpás csomópontok létesültek, valamint ugyancsak ekkor épült a Szombathely egyik szimbólumává vált gyalogos aluljáró. A kor minden elvárásának megfelelt ez a korszerű, nagyvárosias kialakítás, biztonságosan levezetve az egyre erősödő közúti forgalmat. A Thököly utca/Hunyadi út – Szent Márton utca – Vörösmarty utca / Zanati út közlekedési tengely mind a mai napig Szombathely

legforgalmasabb, E – D es K – Ny között kapcsolatot biztosító utjainak keresztezése, ahol a Szent Márton utcában fonódik egymással a két tengely a város négy égtája fele. Az 1990-es évektől kezdődően folyamatosan megépült a Szombathely várost körként övező elkerülő út, mely által az országos közúti kapcsolatok minden irányban a város érintése nélkül levezethetőek. Emiatt többek között a korábban 86-87 számú főutak közös szakaszaként nyilvántartott Hunyadi út es Szent Márton utca, a valamikor 87. számú főúti Vörösmarty utca, es 86 számú főúti Szent Márton utca Nádasdy utcáig terjedő szakasza országos másodrendű főútból átminősült helyi önkormányzati főúttá, es ezzel együttesen átkerült önkormányzati tulajdonba.

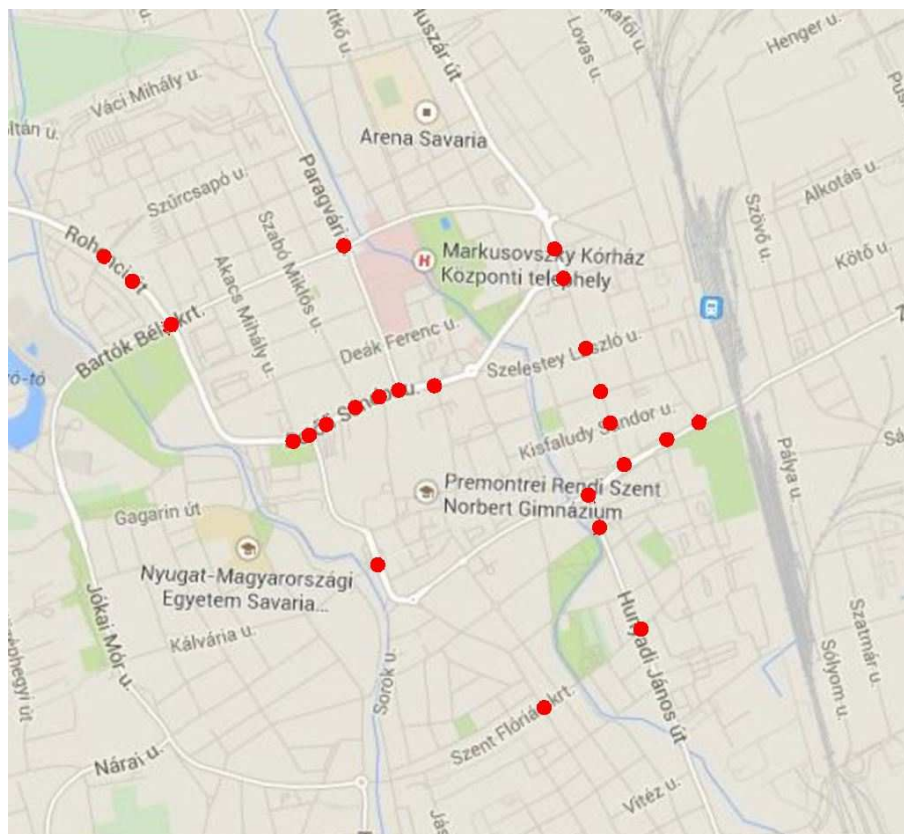
A közúti forgalom növekedésével egyre erősödtek a lakossági panaszok a belső városi nagy forgalmú utakon, ezek közül is legnagyobb tömegben a Vörösmarty utcai lakók körében. A 90-es évektől kezdődően a tervezési irányelvekben is szemléletváltás történt, egyre erősödni látszott az a szemlelet, hogy az út, amellet, hogy közlekedési felület, egyben életér is. Az elkerülő út megépítése lehetőséget adott az átmenő forgalom es a célforgalom szétválasztására, ezáltal a Vörösmarty utcában a korábbi kétszer kétsávos keresztmetszeti kialakítás helyett egy forgalomcsillapított, a parkolást lehetővé tevő, a jelzőlámpás csomópontokban a járműosztályozókat biztosító, építési beavatkozás nélkül, pusztán forgalomtechnikai beavatkozással kijelölhető forgalmi rend lépett életbe. Az átalakítás óta az útszakasz forgalmi rendjében változtatás nem történt. Hasonló panaszok jelentkeztek a Hunyadi úton is, azonban itt a panaszok elsősorban nem a közúti forgalom okozta életminőség romlására, hanem az üzleti vállalkozások parkolási nehézségeire irányultak.

A városközpont egyik jelentős nyomvonala a Szent Márton utca, amely bár gyűjtőúti besorolású, jelenleg inkább városi főútként működik. Kialakításának szűk keresztmetszetei a csomópontok. A csomópontok közötti szakaszok bár kétszer kétsávos kialakításúak, a lebonyolódni képes forgalom a kapacitáshoz képest lényegesen kevesebb, a vegyes csomóponti sávok miatti akadályoztatás pedig a folyópálya szakaszokon gyakori sávváltásokra kényszeríti a türelmetlen járművezetőket. Csúcsidőben, csúcsirányban a széles útfelületek ellenére jellemzőek a forgalmi torlódások, amely a bonyolult összehangolt rendszernek es a vegyes sávoknak (nincsenek önálló csomóponti kanyarodó sávok) köszönhető. Szombathely város szerkezetében a Thököly utca/Hunyadi út – Szent Márton utca – Vörösmarty utca/Zanati út közlekedési kapcsolatokat biztosító funkcióját nem veszítette el, mint helyi főúti tengely a továbbiakban is biztosítja a város településrészei közötti zavartalan összeköttetést, a városközpont, a forgalmas piac kiszolgálását, a szomszédos lakóterületek megközelítését.

Az Éhen Gyula tér a város egyik közösségi közlekedési központja. Itt található a vasútállomás es a helyi/helyközi autóbussz állomás. A téren a parkolás díjköteles (II. díjzóna, parkolási díj: 200 Ft/óra). A térrel közvetlen kapcsolatban álló Vasút utca déli részén es a Széll Kálmán utcában a parkolás ingyenes. A térről közelíthető meg a vasútállomás P+R parkolója is. A tér méretéhez es a lehetőségekhez képest kevés zöld felület található itt. A téren a parkoló-állások száma: 48 db, amely a P+R igényekhez képest alacsony. A burkolatok minősége közepes.

4.1.1.2 Forgalomszabályozás

Szombathely belvárosában 24 db jelzőlámpás irányítású csomópont található, ezek helyét a következő ábra mutatja.



42. Jelzőlámpás csomópontok Szombathelyen

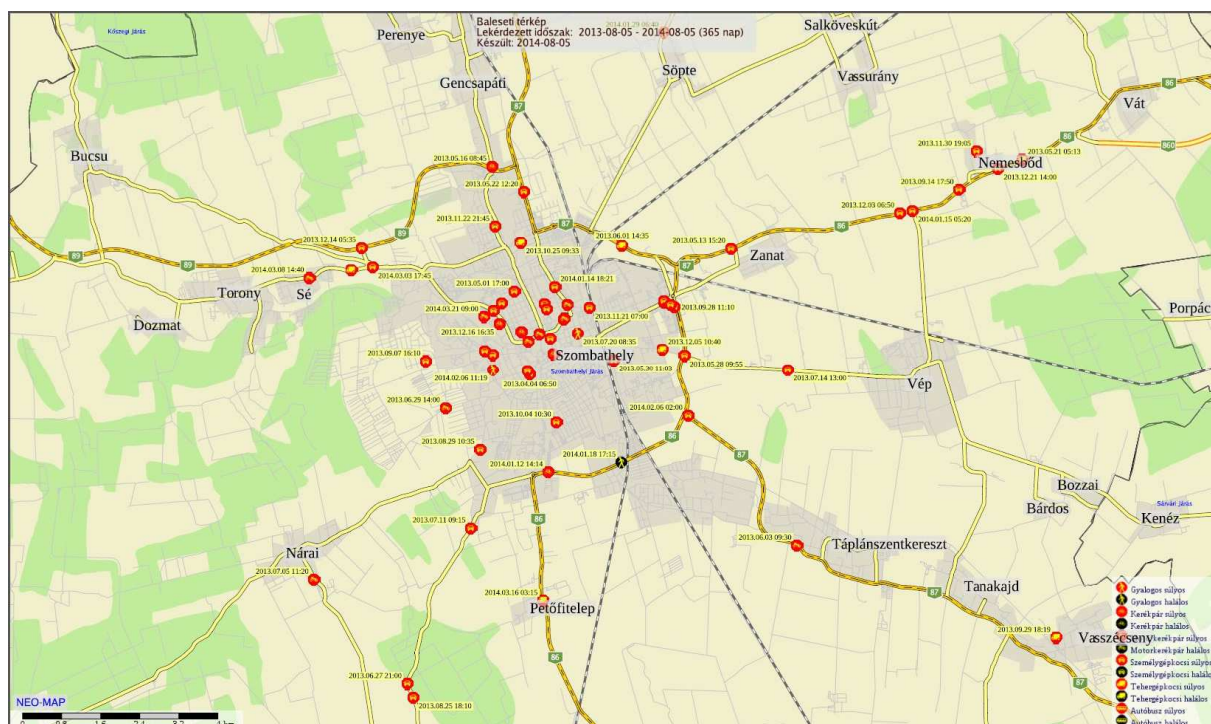
4.1.1.3 Baleseti helyzet

Az elmúlt egy évben történt súlyos és halálos kimenetelű közúti baleseteket Szombathelyen és környékén a Magyar Rendőrség hivatalos honlapjának térképes adatbázisa alapján mutatja be a következő két ábra.

Ezek alapján megállapítható, hogy balesetek mind a városközpontban, mind a bevezető utakon előfordulnak, de szerencsére minimális a halálos kimenetelű balesetek száma.



43. Közúti balesetek Szombathely belső területén az elmúlt egy évben

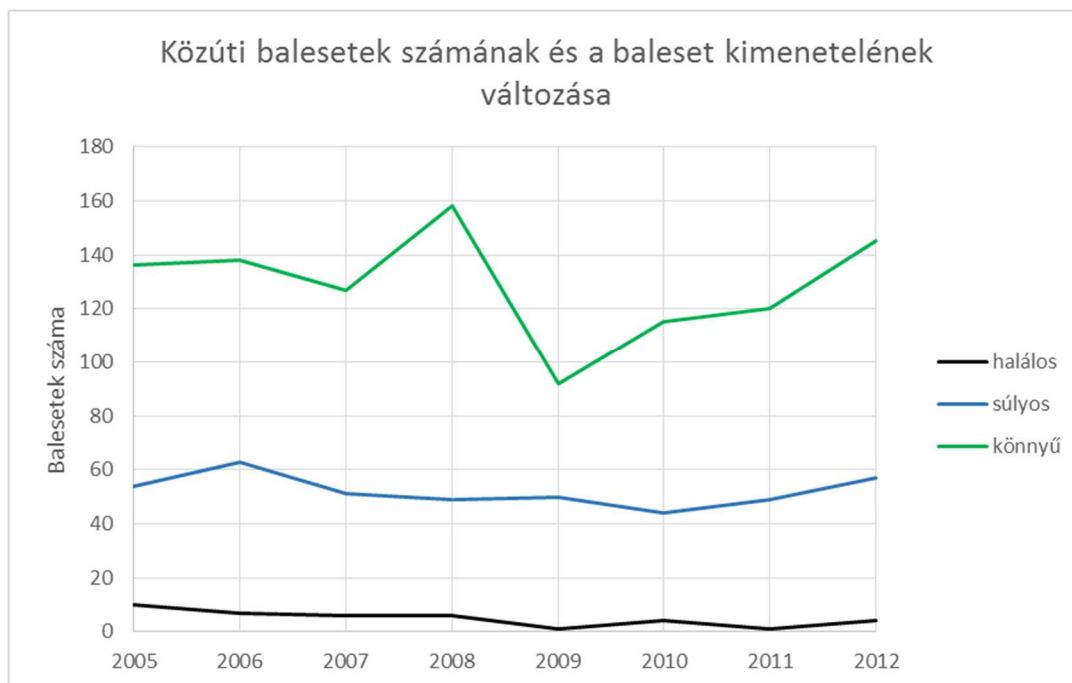


44. Közúti balesetek Szombathelyen és környékén az elmúlt egy évben

A 2005 és 2012 között történt közúti személyi sérüléssel járó baleseteket a Központi Statisztikai Hivatal nyilvántartása alapján tekintjük át. A közúti balesetek száma 2009-ben érte el a minimumát, azóta újra jelentős növekedésnek indult. Ez a tendencia legnagyobb részt a könnyű sérüléssel járó baleseteknek köszönhető, annak száma változik hasonló mértékben. A súlyos sérüléssel és a halálos kimenetelű balesetek számában az évek során jelentős változás nem mutatkozott.

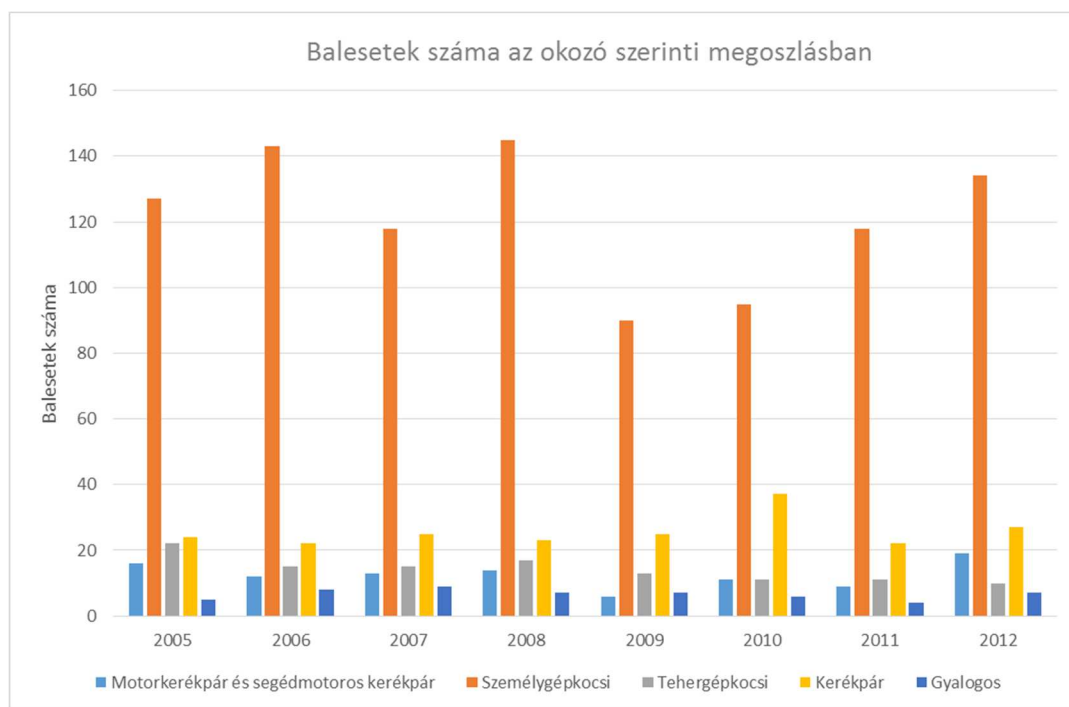
Közúti balesetek száma Szombathelyen			
Halálos közúti közlekedési baleset	Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési baleset	Könnyű sérüléssel járó közúti közlekedési baleset	Összes személyi sérüléssel járó közúti közlekedési baleset
10	54	136	200
7	63	138	208
6	51	127	184
6	49	158	213
1	50	92	143
4	44	115	163
1	49	120	170
4	57	145	206

45. Közúti balesetek száma Szombathelyen (2005-2012)



46. Közúti balesetek száma és a balesetek kimenetele Szombathelyen (2005-2012)

A balesetek okozói szerint vizsgálva a városban bekövetkezett személyi sérüléssel járó baleseteket megállapítható, hogy a személygépkocsival közlekedők okozzák a balesetek döntő részét. A személygépkocsi vezetőik által okozott balesetek száma is 2009-ben volt a legkevesebb, azóta újra növekedésnek indult. A személygépkocsik után a kerékpárosok és a motorkerékpárosok okozzák a legtöbb balesetet, 2010-ben például a kiemelkedően magas, ~40% volt a kerékpáros, illetve személygépkocsi okozta balesetek aránya.



47. Közúti balesetek száma annak okozója szerinti megoszlásban Szombathelyen (2005-2012)

4.1.1.4 Helyi közösségi közlekedés

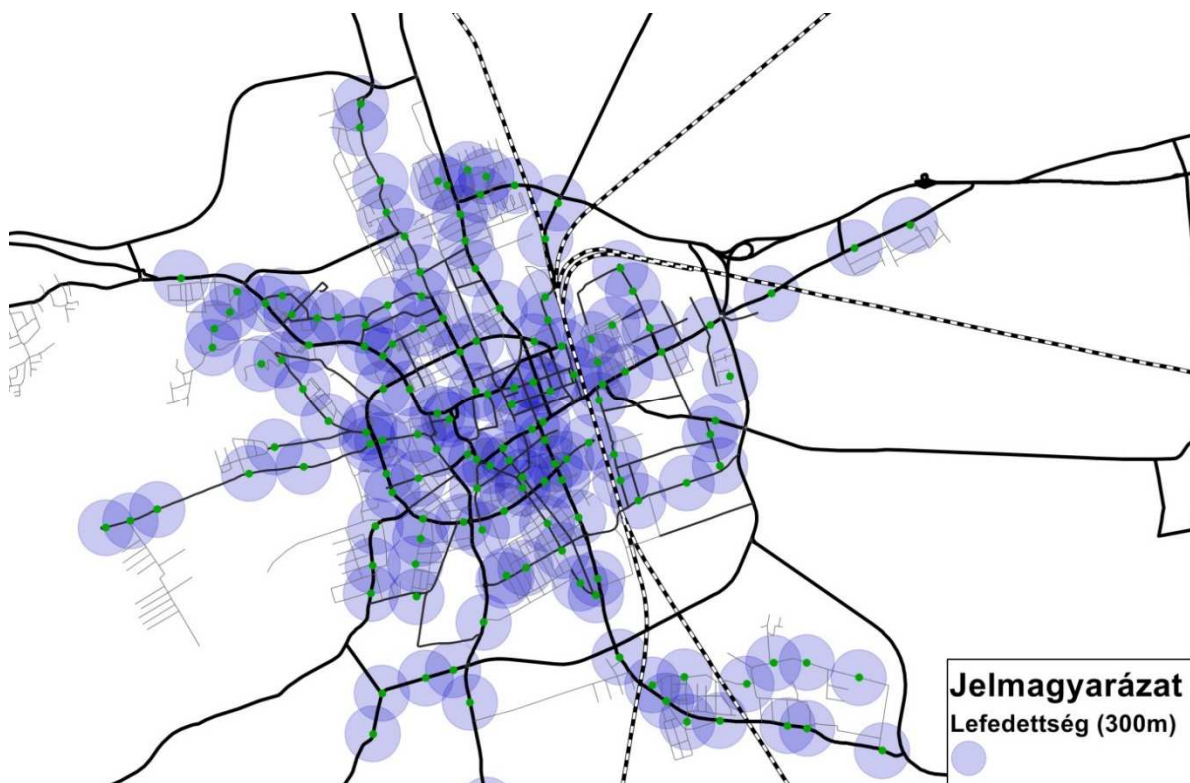
Szombathely helyi közösségi közlekedését az ENYKK Zrt. autóbuszokkal látja el.

Hálózat és területi lefedettség

A helyi közforgalmú közlekedési szolgáltatás kiterjed a város teljes területére. 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 és üzleti élet központja. A közösségi közlekedés iránt jelentkező igényt tovább növelik a város peremén található kertvárosias lakóterületek (pl. Gyöngyöshermán, Szentkirály, Olad, Herény), továbbá a város nyugati részére települt kereskedelmi egységek (pl.: TESCO, Praktiker, StopShop).

Az autóbusz járatok mindegyike érinti a városközpontot és szinte minden járat a vasútállomást is. Ez azért előnyös, mert ezek a célpontok átszállás nélkül érhetők el és a járatok közötti közvetlen átszállás is megoldott. Így 1 átszállással a város bármely pontjáról bármely másik pontjára el lehet jutni.

A megállók száma, elhelyezkedése megfelelőnek mondható, a sűrűn lakott városrészekben a 300 méteres rágyaloglási távolságot figyelembe véve a közösségi közlekedési hálózat a város belterületének szinte teljes egészét lefedi



48. Helyi buszmegállók által lefedett területek

Viszonylatok, megállóhelyek, átszállóhelyek

A városban 13 törzsvonal, 6 hivatásforgalmú vonal, 9 időszakos vonal működik. A helyi közforgalmú autóbusz gerinchálózat a város főúthálózatához igazodik, ezek az útvonalak jelentik a közút mellett a tömegközlekedés ütőereit is. A viszonylatok jól illeszkednek a város szerkezetéhez. A lakótelepek, a belváros és a különböző külső városrész területeinek lakosságának és/vagy funkciójuk alapján kiemelt közlekedési igényt generálnak. Helyi buszhálózat hossza 106,2 km.



49. Helyi autóbuszos viszonylathálóza

Törzsvonalak:

Az **1-es viszonylat** **Bogát – Gyöngyöshermán – Vasútállomás – Herény** között közlekedik. Lényegében a város É-D-i irányú gerincvonala. Funkciója, hogy a város külső területeit összekapcsolja a városközponttal. A járatok munkanapokon 8-12 óra között, valamint 19-22 óra között közlekednek, míg szabad és munkaszüneti napokon egész nap.

Az **1A viszonylat** **Vasútállomás-Bogát** között közlekedik. Funkciója Bogát összekötése a városközponttal és a vasútállomással. A járatok munkanapokon 4-9 óra között, valamint 12-19 óra között közlekedik.

Az **1C viszonylat Vasútállomás – Herény** között közlekedik. Funkciója, Herény összekötése a városközponttal és a vasútállomással. A járatok munkanapokon 4-9 óra között, valamint 12-19 óra között közlekednek.

Az **1U viszonylat Vasútállomás – Bogát** között közlekedik. Funkciója Bogát összekötése a városközponttal és a vasútállomással. Az 1A viszonylathoz hasonló nyomvonalon halad, de a városközpontot nagyobb területen tárja fel. A járatok munkanapokon 4-8 óra között, valamint 13-17 óra között közlekednek.

A **2A viszonylat Vasútállomás – Szűrcsapó út – Brenner Tóbiás krt.** – Vasútállomás között közlekedik. A járat lényegében a város körútján halad végig indulási és érkezési pontja a vasútállomásnál van. A járatok hétköznap 5-17 óra között közlekednek.

A **2C viszonylat a Vasútállomás – Brenner Tóbiás krt. – Szűrcsapó út – Vasútállomás** között közlekedik. Lényegében az előző 2A viszonylat útvonalán halad annak ellenirányú párja ez a viszonylat. A járatok munkanapokon 4-17 óra között közlekednek.

A **3A viszonylat a Vasútállomás – Oladi városrész** között közlekedik. A két végállomási pontnál körjárat formájában. A viszonylat funkciója, hogy az Oldai városrészt összekapcsolja a városközponttal és a vasútállomással. A járatok munkanapokon 6-8 óra és 12-16 óra között közlekednek.

Az **5 viszonylat a Vasútállomás – Olad városrész** között közlekedik. A városközpontot felfűzve biztosít kapcsolatot a vasútállomás és Olad városrész között. A járatok munkanapokon 4-22 óra között közlekednek.

A **6 viszonylat Minerva lakópark – Vasútállomás – Vasi Volán Zrt. – Újperint** között közlekedik. A viszonylat É-D-i irányú a városközpont felé biztosít kapcsolatot Újperint és a Minerva lakópark számára. A járatok munkanapokon 5-22 óra között, szabad és munkaszüneti napokon pedig 5-10 és 14-18 óra között közlekednek.

A **7 viszonylat a Vasútállomás – Sarlay telep – Újtemető** között közlekedik. A viszonylat a belváros érintésével közlekedik. A járatok munkanapokon, valamint szabad és munkaszüneti napokon 5-22 között közlekednek.

A **8 viszonylat az Autóbuszállomás – Vasútállomás – Zanat** között közlekedik. A városközpont és Zanat között biztosít közvetlen kapcsolatot. A járatok munkanapokon, valamint szabad és munkaszüneti napokon 5-22 óra között közlekednek.

A **9 viszonylat a Derkovits városrész – Joskar - Olad városrész** között közlekedik. Lényegében egy belvárosi viszonylatnak nevezhető mely a belvárosi területen haladva biztosítja annak elérhetőségét a Derkovits és Olad városrészek számára. A járatok munkanapokon 4-21 óra között közlekednek, valamint szabad és munkaszüneti napokon 6-12 óra között.

A **30Y viszonylat az Oladi városrész – Kámon városrész** között közlekedik. A két városrész közvetlen átszállásmentes elérhetőségét biztosító viszonylat a belvárosi területek felfűzésével közlekedik. A járatok munkanapokon 4-23 óra között, szabad és munkaszüneti napokon pedig 5-23 óra között közlekednek.

Hivatásforgalmú vonalak:

A **4H Oladi városrész – Derkovits városrész – Futóműgyár** között közlekedik. Az Oladi városrész és a Futóműgyár között biztosít kapcsolatot a belvárosi területek felfűzésével. Hivatásforgalmú viszonylat, közlekedési rendje igazodik az érintett ipari terület munkarendjéhez. Munkanapokon a járatok 5-7, 13-17, 21-23 óra között közlekednek.

Az **5H viszonylat Olad – Oladi városrész – Ipartelep** között közlekedik. A viszonylat a városközponton keresztül haladva biztosít kapcsolatot a lakónegyed és az ipartelep között. A járatok munkanapokon 5-6, 13-15 és 21-22 óra közötti időszakokban közlekednek.

A **6H viszonylat a Vasi Volán Zrt. – Ipartelep** között közlekedik. A járat a belvárosi területet kikerülve a körút D-i részén halad el, majd a város nyugati iparterületét éri el. A járatok munkanapokon 5-6, 13-16 és 21-22 óra közötti időszakokban közlekednek.

A **7H viszonylat az Arany János utca – Rumi út 142.** között közlekedik. Lényegében belvárosi járatnak lehet nevezni. A városközpont felfűzésével biztosítja a kapcsolatot a két végállomás között. Munkanapokon egy járatpár közlekedik a vonalon reggel 5 órakor és délután 13-14 óra között.

A **9H viszonylat a Derkovits városrész – Autóbuszállomás – Vasútállomás – Ipartelep** között közlekedik. A viszonylat a belváros felfűzésével biztosítja a kapcsolatot a két végállomás között. A járatok munkanapokon 5-7 óra, valamint 13-17 óra között közlekednek.

A **10H viszonylat az Autóbuszállomás – Bébic telep – Jabil Kft.** között közlekedik. Az autóbuszállomásról indulva a belvárost felfűzve jut el a város Ny-i részén található ipartelepre. A járatok munkanapokon 5-8, 13-18, 21-22 óra között közlekednek, valamint szabad és munkaszüneti napokon 13-14 és 21-22 óra közötti időszakokban.

Időszakos vonalak

A **21 viszonylat Vasútállomás – Sport tér** között közlekedik. Szentkirály számára biztosít elérhetőséget a belváros és a vasútállomás felé. A járatok munkanapokon 4-9 óra, valamint 12-19 óra között közlekednek.

A **22 viszonylat Vasútállomás – Kilátó út** között közlekedik. A vasútállomásról indulva felfűzi a Derkovits lakótelepet és egészen a Kilátó útig közlekedik. A járatok munkanapokon 5-9, valamint 12-18 óra között közlekednek.

A **23 viszonylat Autóbuszállomás – Petőfi telep** között közlekedik. A viszonylat Petőfitelep számára biztosít átszállásmentes kapcsolatot a belvárossal. A járatok munkanapokon, valamint szabad és munkaszüneti napokon 6-8 és 13-17 óra között közlekednek.

A **25 viszonylat Vasútállomás – Aranypatak lakópark** között közlekedik. A lakópark belvárossal és a vasútállomással való kapcsolatát biztosítja. A járatok munkanapokon, valamint szabad és munkaszüneti napokon 4-8 óra között, valamint 12-18 óra között közlekednek.

A **26 viszonylat Vasútállomás – Parkerdő** között közlekedik. A Parkerdő felől érkező járat a belváros felfűzésével közvetlen kapcsolatot biztosít a vasútállomáshoz. A járatok munkanapokon 7-9 óra, 12-14, 17-20 óra közötti időszakokban közlekednek, valamint szabad és munkaszüneti napokon 8-9, 12-13, 17-20 óra közötti időszakokban.

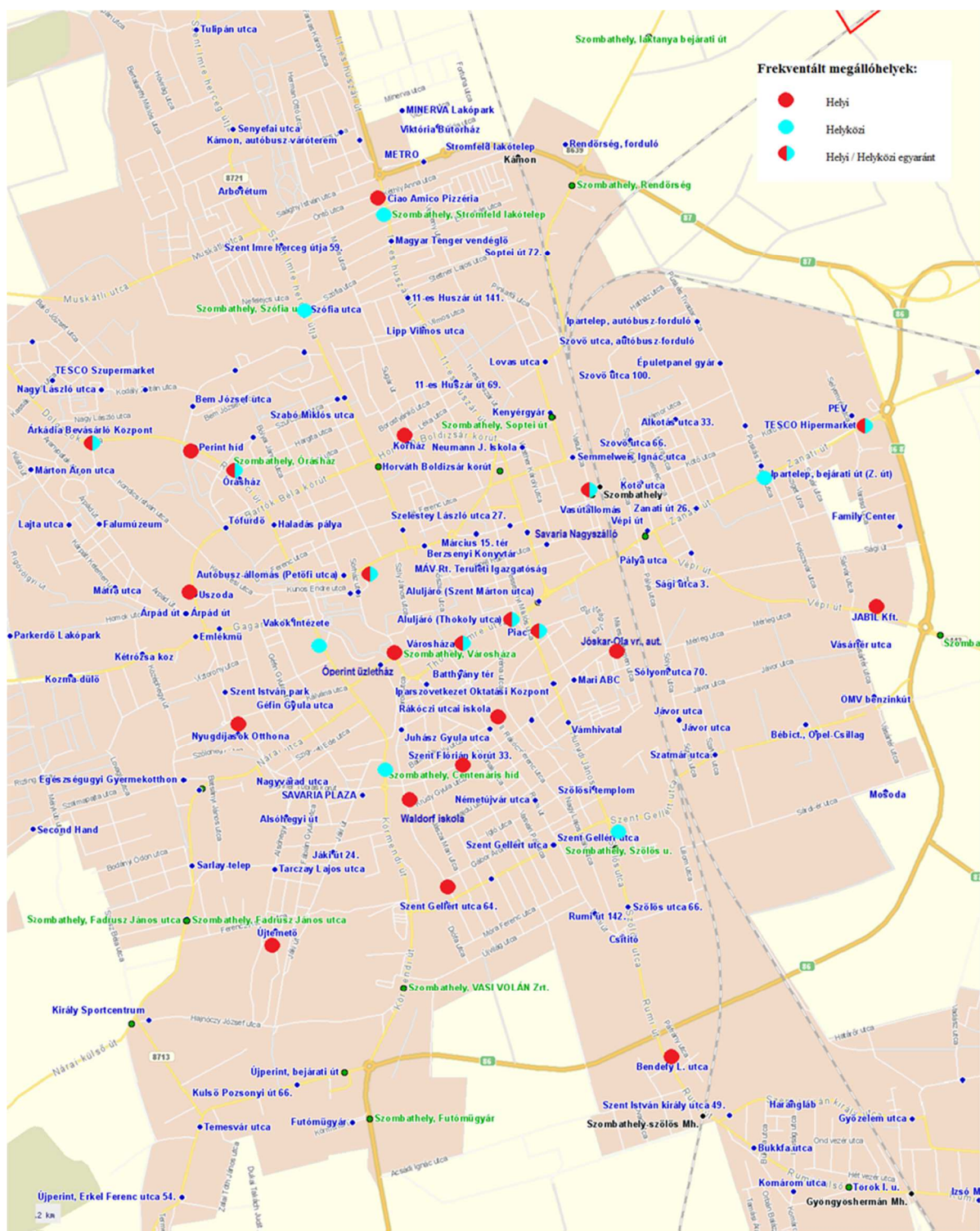
A **27 viszonylat Vasútállomás – Parkerdő lakópark** között közlekedik. A járat Ny-K-i irányban halad keresztül a belvároson. A járatok munkanapokon 5-9 óra, 12-18 óra között közlekednek.

A **29A viszonylat Vasútállomás – Váci Mihály út – Brenner Tóbiás krt. – Vasútállomás között** közlekedik. A városi körjárat a körúton közlekedik, de feltárja a Derkovits lakótelepet és Gyöngyösszőlős városrész egy részét is. A járatok munkanapokon 17-23, szabad és munkaszüneti napokon 5-23 óra között közlekednek.

A **29C viszonylat Vasútállomás – Joskar-ola városrész – Brenner Tóbiás körút – Szűrcsapó út – Vasútállomás** között közlekedik. Lényegében a 29A viszonylat nyomvonalán halad, azzal a különbséggel, hogy feltárja a Joskar-Ola lakótelepet is. A járatok munkanapokon 17-22 óra között, szabad és munkaszüneti napokon pedig 6-22 óra között közlekednek.

A **35 viszonylat Minerva lakópark – Kámon – Oladi városrész – Olad** között közlekedik. A Minerva lakópark és Olad között közlekedő viszonylat közvetlen kapcsolatot biztosít a két városrész között a belváros feltárásával. A járatok munkanapokon nem közlekednek, szabad és munkaszüneti napokon viszont 5-23 óra között.

A városban az ENYKK Zrt. összesen 281 db helyi megállóhelyet használ, valamint a helyi és helyközi autóbusz állomásokat.



50. Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek Szombathelyen

Menetrendi jellemzők (járatsűrűség, menetidő)

Menetrendi jellemzők (járatsűrűség, menetidő)

A helyi autóbusz viszonylatok jellemzői az alábbi táblázatokban kerültek összefoglalásra.

Vonal	Végállomás	Hossz [km]	Menet-idő [perc]	Követési idő [perc] munkanap/szabadnap				Menet-szám [db]
				Reggel	Délelőtt	Délután	Este	
1	Herény, Béke tér	14,5	45	-/40	45/40	-/40	45/	10/27
1A	Bogát, Szoc. Otthon	7,8	24	25/-	-/-	25/-	-/-	25/-
1C	Herény, Béke tér	4,7	17	20/-	-/-	20/-	-/-	28/-
1U	Bogát, Szoc. Otthon	9,7	28	6 induló naponta / nem közlekedik				6/-
2A	Vasútállomás	9,5	29	30/-	30/-	30/-	-/-	26/-
2C	Vasútállomás	10,2	29	30/-	30/-	30/-	-/-	30/-
3A	Oladi vr., aut. vt.	4,7	15	30/-	-/-	30/-	-/-	11/-
5	Oladi, aut. ford.	5,3	18	30/-	40/-	20-30-40/-	40/-	30/-
6	Újperint, Erkel u. 54.	10,0	30	30/60	60/-	30/60	60/-	26/7
7	Újtemető	5,0	17	40/60	60/60	40/60	60/60	22/17
8	Zanat, aut. ford.	7,2	21	60/60	60/60	30-60/60	60/-	22/17
9	Joskar-Ola vr., aut. f.	5,0	20	40/-	40/40	40/-	-/-	24/9
30Y	Kámon, aut. vt.	8,1	28	15/-	30/-	15/-	30/-	52/-
4H	Futóműgyár	8,4	21	7 induló naponta / nem közlekedik				7/-
5H	Ipatelep, aut. ford.	9,0	30	5 induló naponta / nem közlekedik				5/-
6H	Ipatelep, aut. ford.	5,4	16	6 induló naponta / nem közlekedik				6/-
7H	Rumi út 142.	3,3	10	1 induló naponta / nem közlekedik				1/-
9H	Ipatelep, aut. ford.	7,2	22	4 induló naponta / nem közlekedik				4/-
10H	JABIL Kft.	6,1	20	7 induló naponta / 3 induló naponta				7/3
21	Sport tér	6,3	19	40/-	-/-	40/-	-/-	15/-
22	Kilátó út	6,5	20	40/-	-/-	40/-	-/-	14/-
23	Petőfi telep, aut. ford.	6,9	15	7 induló naponta / nem közlekedik				7/-
25	Aranypatak Lakópark	6,1	20	45/-	-/-	45/-	-/-	11/-
26	Parkerdő, aut. ford.	6,6	15	4 induló naponta / 4 induló naponta				4/4
27	Parkerdő Lakópark	5,2	15	40/-	-/-	40/-	-/-	12/-
29A	Vasútállomás	10,3	30	-/40	-/40	-/40	40/40	9/26
29C	Vasútállomás	11,1	36	-/40	-40	-/40	40/40	9/26
35	Oladi, aut. ford.	11,1	34	-/40	-/40	-/40	-/40	-/27

51. Helyi hálózatok menetrendi jellemzői I.

Vonal	Végállomás	Hossz [km]	Menet-idő [perc]	Követési idő [perc] munkanap/szabadnap				Menet-szám [db]
				Reggel	Délelőtt	Délután	Este	
1	Bogát, Szoc. Otthon	13,4	45	-/40	45/40	-/40	45/40	10/28
1A	Vasútállomás	7,3	23	25/-	-/-	25/-	-/-	25/-
1C	Vasútállomás	4,8	17	20/-	-/-	20/-	-/-	29/-
1U	Vasútállomás	9,5	29	8 induló naponta / nem közlekedik				8/-
3A	Vasútállomás	4,7	15	30/-	-/-	30/-	-/-	11/-
5	Olad, aut. ford.	5,5	18	30/-	40/-	30/-	40/-	30/-
6	Minerva Lakópark	9,9	30	30/-	60/120	30/60	60/-	25/6
7	Vasútállomás	4,2	17	40/60	60/60	40/60	60/60	23/18
8	Autóbuszállomás	8,0	23	30/45	60/60	30/60	-/60	23/18
9	Szolgáltatóház	4,5	15	40/40	40/40	40/-	40/-	24/8
30Y	Oladi vr. aut. vt.	8,6	29	15/-	30/-	15/-	30/-	55/-
4H	Oldai vr. aut. vt.	8,1	24	6 induló naponta / nem közlekedik				6/-
5H	Olad, aut. ford.	8,8	25	5 induló naponta / nem közlekedik				5/-
6H	VASI VOLÁN Zrt.	5,7	16	5 induló naponta / nem közlekedik				5/-
7H	Arany János u.	4,3	11	1 induló naponta / nem közlekedik				1/-
9H	Szolgáltatóház	6,7	23	3 induló naponta / nem közlekedik				3/-
10H	Aut. állomás	6,7	19	8 induló naponta / 3 induló naponta				8/3
21	Vasútállomás	6,2	19	40/-	-/-	40/-	-/-	17/-
22	Vasútállomás	6,3	20	40/-	-/-	40/-	-/-	13/-
23	Autóbuszállomás	6,7	15	7 induló naponta / nem közlekedik				7/-
25	Vasútállomás	6,5	20	45/-	-/-	45/-	-/-	12/-
26	Vasútállomás	6,4	15	4 induló naponta / 4 induló naponta				4/4
27	Vasútállomás	4,8	15	40/-	-/-	40/-	-/-	12/-
35	Minerva Lakópark	9,4	32	-/40	-/40	-/40	-/40	-/27

52. Helyi járatok menetrendi jellemzői II.

Járműállomány

A szolgálatot teljesítő járművek között megtalálhatóak az új, komfortos járművek mellett előregedett, műszakilag elavult, utaskényelmi szempontoknak nem megfelelő járművek is. Az ENYKK 36 helyi (Szombathely helyi közlekedését bonyolító) autóbuszszállomással rendelkezik.

Az aktuális járműállományt az alábbi fényképeken mutatjuk be (forrás: <http://vavort.uw.hu/>) a teljesség igénye nélkül, a főbb típusok.



53. Ikarus 260.32-es autóbusz



54. : Ikarus 260.43-as autóbusz



55. Ikarus 263.01-es autóbusz



56. Ikarus 263.10-es autóbusz



57. Ikarus 280.06-os autóbusz



58. : Ikarus 280.17-es autóbusz



59. ARC 134-es autóbusz



60. Ikarus 280.02-es autóbusz



61. Ikarus 280.03-as autóbusz



62. ARC 187-es autóbusz



63. Ikarus 435-ös autóbusz



64. Credo BN12-es autóbusz



65. Ikarus 415.24-es autóbusz



66. Ikarus 435-ös autóbusz

Utastájékoztató

Az új utas-tájékoztató rendszer 2 évvel ezelőtt került átadásra. A város 27 megállójában a GPS alapú járműkövetési informatikai rendszernek köszönhetően real-time információkat kapnak az utasok az autóbuszjáratok pontos érkezéséről, indulásáról. Szombathelyen az Ady Endre téren, az Éhen Gyula téren és a Thököly utcában vannak elhelyezve a digitális kijelzők. Az autóbuszon utazók is pontos információkat kapnak arról, hogy éppen merre járnak. A társaság összesen 225 járművét szerelték fel digitális kijelzővel, amik

információkat szolgáltatnak arról, hogy melyik megálló következik, illetve a csatlakozási, átszállási lehetőségekről.



67. Utastájékoztató rendszer az Éhen Gyula téren



68. Belső utastájékoztató az autóbussen

Tarifarendszer

Szombathely közösségi közlekedésének tarifarendszere a többi magyarországi városéhoz hasonlóan alakul. A szolgáltatás, melynek alapja a papír alapú jegyrendszer, nem tudja rugalmasan kezelni az utazási szokásokat. Hiányoznak az olyan elemek, amelyek ár-érték arányban is megfelelnek az utazóközönség igényeinek, és vonzóbbá tennék a közösségi közlekedést a utasok számára. Szombathely helyi közlekedésének díjszabását az Önkormányzat Közgyűlésének 460/2012. (XI.29.) sz. rendelete szabályozza.

Az alábbi táblázatban összehasonlításra kerültek egyes nagyvárosok főbb közösségi közlekedési menetdíjai. Látható, hogy Szombathely városában a közösségi közlekedés viteldíjai más városokat összehasonlítva nem magasak.

	menetjegy	teljesárú havi bérlet	diák havibérlet
Szombathely	275.-	6290.-	1990.-
Budapest	350.-	9500.-	3450.-
Miskolc	300.-	7000.-	3900.-
Debrecen	300.-	6500.-	3600.-
Szeged	310.-	6830.-	3585.-
Pécs	280.-	6700.-	3300.-
Győr	250.-	5600.-	2200.-
Kecskemét	250.-	6610.-	2300.-
Kaposvár	240.-	6590.-	3100.-

69. Jelenlegi tarifák a személyszállításban

Épület, jellemzői



70. Helyi közösségi közlekedés épülete

A helyi közösségi közlekedés autóbusz állomása a vasútállomással szembe az Éhen Gyula téren található. A megállóhelyeket körbevevő tér közepén található autóbusz állomás üzemi épülete. A kisméretű földszintes rossz állapotú, lapos tetős épület elsősorban a minimális üzemi feladatokat lát el. Az épület az üzemi részeken kívül kismértékű utasforgalmi kiegészítő funkciókat is ellát (információ, trafik). Az épület és a hozzá tartozó fedetlen

peronok mind funkcionálisan és műszakilag sem felelnek meg a mai kor elvárásainak. Az autóbusz állomás kialakítása egy korábbi időszak jellegét tükrözi, mind funkcionális működését, mind burkolati anyagait (aszfalt-aszfalt, zöldterületek és fák hiánya), mind esztétikáját tekintve (utcabútorok, szín-hiány, stb.) egyáltalán nem képviselnek közösségi életteret. Az utóbbi években az utas tájékoztatási rendszer fejlesztésén kívül jelentősebb fejlesztés nem történt az állomáson.

4.1.1.5 *Helyközi közösségi közlekedés*

Szombathely és környéke helyközi autóbuszos közlekedését túlnyomórészt a Vasi Volán Zrt. biztosította. 2015. január elsejével a Vasi Volán Zrt. beolvadt az Északnyugat- magyarországi Közlekedési Központ Zrt.-be.. A város térségi központi szerepköréből adódóan kiemelten fontos szerepet tölt be a környékbeli településekkel meglévő közlekedési kapcsolat biztosításában.

Hálózat és területi lefedettség

A megye autóbusz közlekedési rendszere a települési, elővárosi, kistérségi, elsődlegesen azok központjait összekötő, valamint ezeket a megyeszékhellyel összekötő hálózattól áll, ez kapcsolódik a regionális szinthez, valamint az országos hálózathoz.

A Társaságok autóbuszaival Vas megye minden településébe biztosított a közúti közforgalmú eljutás lehetősége. A főutak és a jelentősebb mellékutak mentés fekvő településeket számos járat érinti, ugyanakkor sok kisebb település csak betérőkkel szolgálható ki. A Társaság 218 helyközi vonalon folytatja a személyszállítási szolgáltatást.

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.

Szombathely területén a Volán járatok a főúthálózatot használják, útvonalaik jellemzően az országos közúthálózat belterületi szakaszait jelentik, kiegészítve ezeket néhány összekapcsoló úttal. A járatok elsősorban a főúthálózaton közlekednek, ezért a torlódásokból adódó problémák, akadályoztatások és a jelzőlámpás csomópontoknál adódó időveszteségek a helyközi buszokat is érintik.

Viszonylatok, megállóhelyek, átszállóhelyek

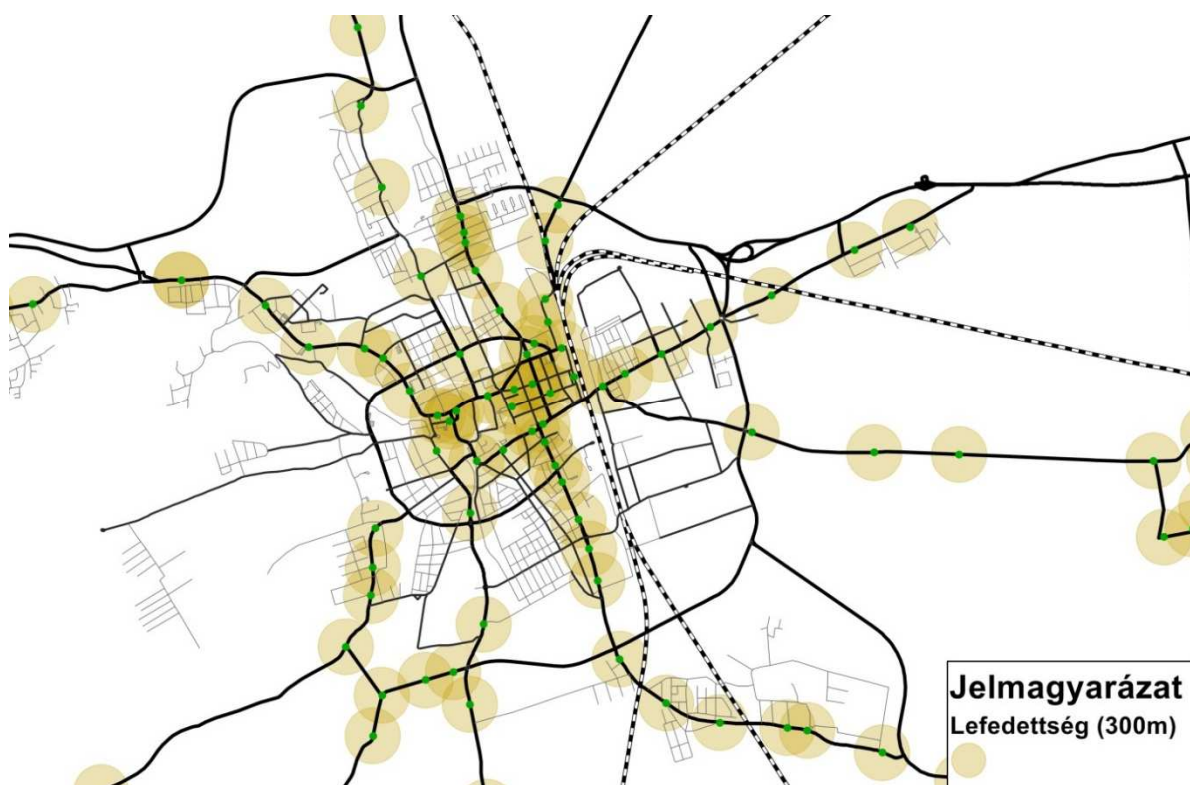
A helyközi Volán járatok a bevezető országos közutakon keresztül jutnak el a városközpontba, az Ady térre, ahol a helyközi autóbuszállomás található. Az autóbusz-állomáson biztosítják a helyközi és a távolsági autóbuszok végállomási funkcióit, az állomásépületben menetjegy-és bérletpénztár és utasinformációs szolgálat is található.

A helyközi autóbusz állomáson kívül az Éhen Gyula téren található a helyi autóbusz végállomás, ahová szintén érkeznek helyközi autóbuszok.

Szombathely területén a helyközi autóbuszok legtöbb esetben a helyi autóbusz megállókkal közös megállóban állnak meg. A közös megállóban jó feltételek mellett, gyaloglási többlet nélkül szállhatnak át az utasok közvetlenül a helyi járatokra. A közös megállóhelyeken természetesen minden járat menetrendje megtalálható. Az átszállások online tervezése ugyanakkor egyelőre csak manuálisan végezhető el a két szolgáltató menetrendjeinek külön-külön történő használatával és összevetésével.

A városba érkező agglomerációs vonalak közül a legerősebb forgalmi irány a Körmend felől érkező irány. Ezt követi csökkenő sorrendben Vép, Söpte, Torony, Táplánszentkereszt, Pornóapáti, Nemesbőd, Gencsapáti, Ják felől érkező irányok.

A megállóhelyek területi lefedettségét Szombathelyen belül az alábbi ábra szemlélteti. Ebből látható, hogy a főbb úthálózati elemek mentén a helyközi megállóhelyek elérhetősége nagyrészt biztosított.



71. Helyközi megállóhelyek által lefedett területek

Menetrendi jellemzők (járatsűrűség, menetidő)

Szombathely vonzáskörzete tekintetében elmondható, hogy a napi járatszámot a lakosság száma (utazási igények) határozzák meg. A városban futnak össze a régió és a kistérség helyközi autóbuszvonalai. A helyközi autóbusz állomás elhelyezkedése biztosítja, hogy a városba bármely irányból érkező járat közvetlenül elérje a városközpontot.

Járműállomány

A szolgáltató 160 helyközi, 26 távolsági autóbuszsal rendelkezik. Az autóbuszok nagy része modern, utaskényelmi szempontok tekintetében megfelelő állapotban vannak. Az állományban különböző gyártmányú és típusú autóbuszok találhatók, ezek közül a leggyakoribb az Ikarus, MAN, Credo autóbuszok.

Az aktuális helyközi járműállományt az alábbi fényképeken mutatjuk be (forrás: <http://vavort.uw.hu/>) a teljesség igénye nélkül, a főbb típusok.



72. Ikarus 256.50-es autóbusz



73. Ikarus 260.06-os autóbusz



74. Ikarus 395-ös autóbusz



75. Ikarus E98-as autóbusz



76. Karosa C956-os busz



77. Alfabusz Regio autóbusz



78. Rába Contact 292 autóbusz



79. Credo LC 9,5-ös autóbusz



80. Credo LH 12-es autóbusza



81. Ikarus 415.26-os autóbusza



82. Ikarus C56-os autóbusz



83. Credo E12-es autóbusz



84. MAN SL 263-as autóbusz



85. Credo IC 9,5-ös autóbusz



86. MAN SÜ13-s autóbusz



87. MAN SL 222-es autóbusz

Utastájékoztató

A Helyközi járatok esetében szintén megtalálhatóak a statikus és a dinamikus utastájékoztató eszközök. Az utastájékoztatóval kapcsolatos fejlesztések a helyi közösségi közlekedés utastájékoztató fejezetében leírtaknak itt is elmondhatóak ezért ismételtelen nem kerülnek kifejtésre.

Tarifarendszer

A helyközi autóbusz közlekedésben a jegyek és a bérletek is a hatósági díjszabásnak megfelelően alakulnak, a menetdíjak megállapítása a menetrendi kilométerek alapulvételével képzett díjszabási kilométerek alapján 5 km-es lépésben, teljesítményarányosan történik.

Épület, jellemzői

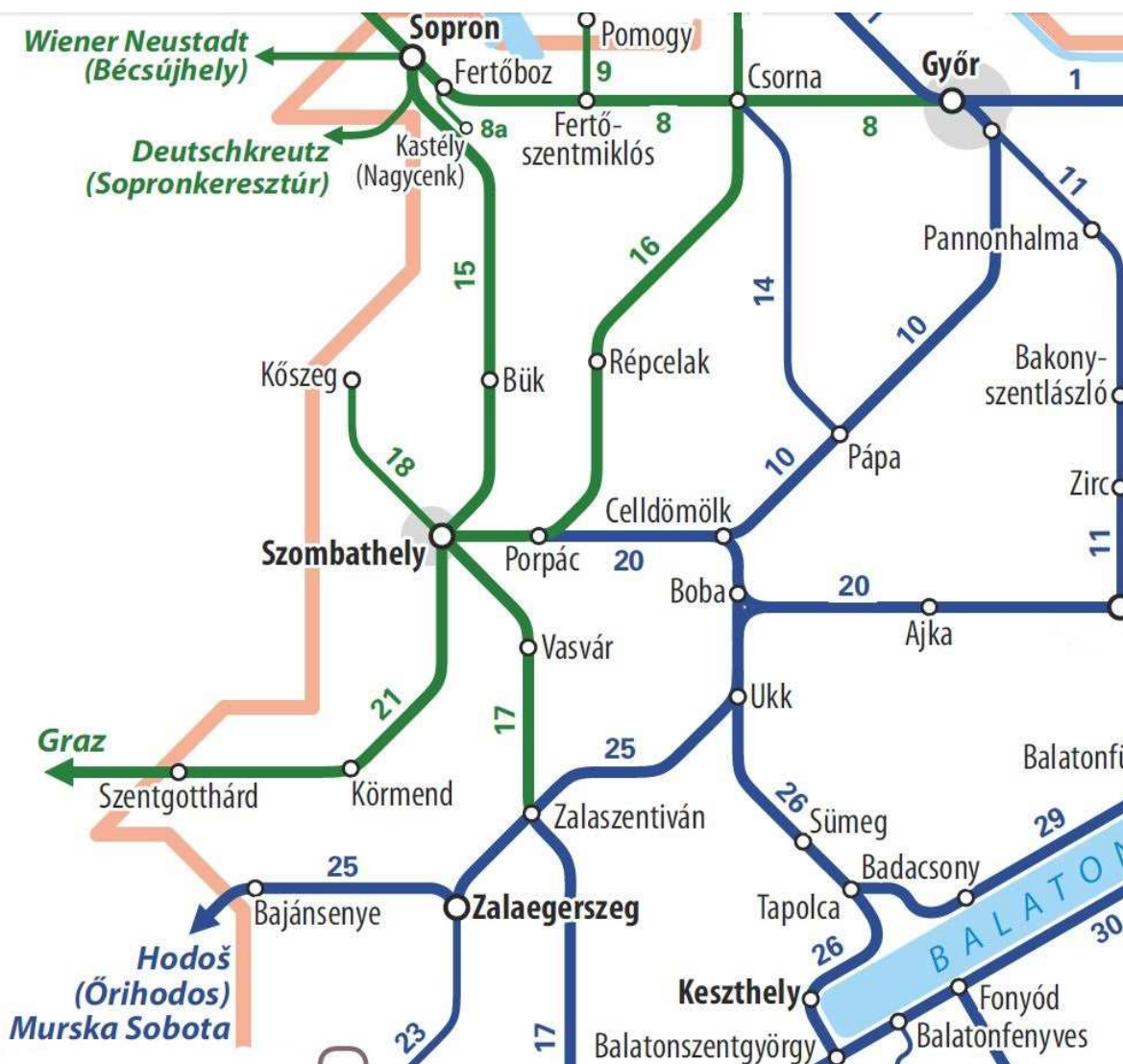


88. Helyközi autóbusz pályaudvar épülete az Ady téren

A helyközi közlekedés autóbusz pályaudvara 1965-ban épült az Ady Endre téren. A pályaudvar a város nyugati részén, nem messze a városközponttól, a Petőfi Sándor u. és Sörház utca találkozásánál található. A földszintes, részben emeletes felvételi épület a több peronszigetes pályaudvar mellet helyezkedik el. Az épület együttes részben utasforgalmi, üzemi és kereskedelmi funkciókat lát el. Az épület előtti fedett peron biztosítja a kívülről megközelíthető egységek közötti kapcsolatot. Az épület együttes műszakilag rossz állapotú, láthatólag jelentősebb felújításon az állagmegóváson kívül nem esett át. Az autóbusz állomás kialakítása szintén egy korábbi időszak jellegét tükrözi, a szűk fedetlen utcabútorok nélküli peronok jelenleg nem alkalmasak színvonalas közlekedés kiszolgálására.

4.1.1.6 Vasúti közlekedés

Hálózat és területi lefedettség



89. Vasúti hálózat Szombathely térségében

A Központi Statisztikai hivatal adatai alapján Vas megye összes vasútvonalának hossza 307 km, a megye területét, illetve népességét tekintve megfelelő hálózati lefedettségű. A személyszállítás tekintetében Szombathely, illetve Celldömölk állomások jelentős gyűjtő-, elosztó állomási szereppel bírnak. A 20-as számú vasútvonal Porpác – Szombathely közötti szakaszának kivételével valamennyi vasútvonal egyvágányú. A térségben a személyszállítási közszolgáltatást elsősorban a Gysev Zrt. biztosítja, a MÁV Zrt. személyszállító szerelvényeivel csak a 20-as számú, valamint a 16-os számú vasútvonalakon találkozhatunk.

Szombathely vasútállomást az alábbi vasútvonalak érintik:

- Transz-európai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő vasúti pályák:
 - o 15-ös számú, Ágfalva Oh. – Szombathely viszonylatú vasútvonal
 - o 17-es számú, Szombathely – Nagykanizsa viszonylatú vasútvonal
 - o 20-as számú, Székesfehérvár – Szombathely viszonylatú vasútvonal
 - o 21-es számú, Szombathely – Szentgotthárd oh. viszonylatú vasútvonal
- Országos törzshálózat részeként működő vasútvonalak
 - o 16-os számú, Hegyeshalom – Porpác viszonylatú vasútvonal
- Regionális vasútvonal

18-as számú, Szombathely – Kőszeg viszonylatú vasútvonal

Viszonylatok, megállóhelyek, átszállóhelyek

15-ös számú, Ágfalva Oh. – Szombathely viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep

A vasútvonal a Dunántúl északnyugati részén, Győr-Moson-Sopron megye, valamint Vas megye területén biztosít észak-déli irányú összeköttetést Sopron illetve Szombathely között. A vasútvonal üzemeltetését a MÁV 2001. december 1-én adta át a Gysev részére, ugyanis az Ausztriában párhuzamosan futó vasúthálózatok miatt nem tudta nyereségesen üzemeltetni, ennek ellenére a Gysev alternatív szállítási irányt kívánt kialakítani elsősorban Béctől az adriai kikötők, és Olaszország irányába. Ezt követően rövid időn belül megkezdődött a vonalon a pályafelújítás, a vasútvonalat 2002-ben villamosították, továbbá a vonalon korszerű elektronikus biztosítóberendezést telepítettek.



Vonal műszaki paraméterei

Az egyvágányú vasútvonal 62 km hosszú, Ágfalva országhatár – Harka között korlátozás nélkül 210 kN engedélyezett tengelyterheléssel, 80 km/h maximális sebességgel, Harka és Szombathely között pedig korlátozás nélkül 225 kN engedélyezett tengelyterheléssel, 120 km/h maximális sebességgel közlekedhetnek a vonatok. A vonalon legfeljebb 700 m hosszú szerelvények közlekedhetnek.

A nyíltvonal a már korábban említett átépítéskor UIC60-as sínrendszerrel, hézagnélküli kivitelben valósult meg. Az állomásokon és megállóhelyeken SK+55 cm magas, térkő burkolatú, legalább 150 m hosszú utasperonok létesültek, megközelítésük szintben történhet.

A vonalon központi forgalomirányítás (KÖFI) üzemel, a forgalom biztonságos lebonyolítását Alcatel rendszerű, tengelyszámlálás, foglaltság-érzékeléses ellenmenet és vonatutolérést kizáró biztosítóberendezés biztosítja. A vonalon INDUSI rendszerű, pontszerű vonatbefolyásoló berendezés is működik. A vonalon állomástávolságú közlekedés lehetséges.

Forgalom

A Gysev Zrt. a vasútvonalon jellemzően Szentgotthárd – Sopron viszonylatú, Szombathely állomáson átmenő személyvonatokat üzemeltet. Az utasok kényelmét 2013 decemberétől, napszaktól függően csatolt, vagy szóló Stadler FLIRT típusú villamos motorvonatok szolgálják. A Sopron – Szombathely távolságot a személyvonatok átlagosan 51 perc alatt teszik meg.

A viszonylat nemcsak személyforgalomban jelentős, áruforgalma éves szinten kb. 115.000 vonatkilométerre tehető, ez átlagosan napi 4-6 tehervonat közlekedését jelenti.

17-es számú, Szombathely – Nagykanizsa viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep

A vasútvonal a Dunántúl nyugati részén, Vas megye, valamint Zala megye területén biztosít észak-déli irányú összeköttetést Szombathely illetve Nagykanizsa között. A vasútvonal Szombathely és Zalaszentiván közötti szakaszán a személyszállítási közszolgáltatást 2011. október 1-től a Gysev Zrt. végzi. A Gysev Zrt. a vasútvonal rekonstrukcióját tervezi, melynek része a vasútvonal villamosítása Zalaszentivánig, továbbá néhány jelentősebb állomás részleges átépítése 2015 őszére. A vasútállomásokon 160 m hosszú, míg a



megállóhelyeken 90 m hosszú utasperonokat terveztek. A vasútvonalon tervezett távlati fejlesztési elem a Zalaszentivánt nyugatról elkerülő, 17-es számú, valamint a 25-ös számú vasútvonalak között létesülő deltavágány, mely személyforgalomban közvetlen kapcsolatot biztosít Szombathely és Zalaegerszeg állomások között, áruforgalomban pedig felgyorsítja a Szombathely felől érkező, Órihodos felé kilépő teheráramlat továbbítását. A deltavágány megvalósíthatósági tanulmányának készítése jelen projekttel párhuzamosan történik.

Vonal műszaki paramétereit

Az egyvágányú, dízelüzemű vasútvonal hossza Szombathelytől Nagykanizsáig 102 km. A vonalon korlátozás nélkül 210 kN engedélyezett tengelyterhelés mellett, szakaszosan 80 km/h, vagy 100 km/h maximális sebességgel közlekedhetnek a maximum 600 m hosszú vonatok.

A vasútvonal nyíltvonal felépítménye 48,3-as rendszerű, hézagnélküli kivitelben épült. A szolgálati helyeken az utasforgalmi létesítmények állapota vegyes képet mutat, a peronok hossza, magassága, burkolata is változatos. Az alacsonyabb utasforgalmú helyeken jellemzően sk+15 cm magas aszfalt, vagy zuzalék burkolatú keskenyperonok találhatóak. Megközelítésük szintben történhet.

A vasútvonalon vonatbefolyásolásra kiépített, önműködő térközrendszer üzemel, a vonatok biztonságos térközi követését automata térköz, valamint ellenmenet kizárás biztosítja.

Forgalom

A részben ütemes menetrend alapját a jellemzően Szombathely – Zalaszentiván viszonylatú személyvonatok alkotják, melyekről Zalaszentiván állomáson közvetlen átszállási lehetőség biztosított Zalaegerszeg felé. Az alapütem napközben többször is kiegészül Sopron – Pécs, illetve Szombathely – Pécs viszonylatú személy-, vagy sebesvonatokkal is. A Gysev Zrt. a vasútvonalon jellemzően 5047, vagy 5147 sorozatszámú dízel motorvonatokat közlekedtet, a pécsi viszonylatok M41 gép által vontatott 3 kocsis szerelvények.

A viszonylat áruforgalma éves szinten kb. 47.000 vonatkilométerre tehető, ez átlagosan napi 2-3 tehervonat közlekedését jelenti.

20-as számú, Székesfehérvár – Szombathely viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep

A vasútvonal a Dunántúlon, Vas, Veszprém, valamint Fejér megye területén, a Bakonyt átszelve biztosít kelet-nyugati irányú összeköttetést Székesfehérvár illetve Szombathely között. A vasútvonal Szombathely és Porpác közötti szakaszán a vasútvonal üzemeltetését október 1-től a Gysev Zrt. végzi. A vasútvonal elsősorban a Budapest-Déli pályaudvar – Szombathely között közlekedő vonatok számára épült. A vasútvonalat Várpalotától Szombathelyig tartó szakaszát 2000-ben villamosították.



A vonal műszaki paraméterei

A vasútvonal Celldömölk és Szombathely között korlátozás nélkül 225 kN engedélyezett tengelyterheléssel, Celldömölköt követően csak 210 kN engedélyezett tengelyterheléssel járható. A vasútvonalon engedélyezett sebesség Porpác – Szombathely között 120 km/h, Porpáctól – Celldömölkig 100 km/h, ezt követően váltakozó 80/100 km/h. A transzeurópai áruszállítási hálózat részeként üzemelő vasútvonalon 600 m hosszú vonatok közlekedhetnek. A vonal állomásain jellemzően Sk+30 cm magas, aszfalt burkolatú peronokat találhatunk.

A vasútvonalon vonatbefolyásolásra kiépített, önműködő térközrendszer üzemel, a vonatok biztonságos térközi követését automata térköz, valamint ellenmenet kizárás biztosítja.

Forgalom

A vonal végpontja, Szombathely felé a 16-os számú vasútvonal Porpácnál csatlakozik a 20-as számú vonalra. Szombathelyre Celldömölk, Sárvár felől jelentős a vasúti bérletesek száma, a vonalszakasz elővárosi forgalma számottevő. Távolsági forgalomban a Budapestről Szombathelyre érkező személyforgalomban az 1-es és a 16-os számú, Budapest – Győr – Csorna – Szombathely útvonal fontos alternatívája.

Áruforgalmi szempontból a vasútvonal fontos szerepet tölt be a Budapest és Ausztria déli része, áttételesen pedig az Észak-Olaszország felé irányuló forgalomban.

21-es számú, Szombathely – Szentgotthárd oh. viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep

A vasútvonal a Vas megye nyugati területén húzódik, a megye magasabb lélekszámú településeit, Szentgotthárdot, Körmendet köti össze a vasi megyeszékhellyel, illetve nemzetközi kapcsolatot biztosít Szombathely illetve Graz között. A Gysev hosszás előkészítés után 2006-ban vette át a MÁV-tól a vasúti pályaszakaszt, majd 2007 tavaszán Európai Unió forrásból megkezdte a vasúti pálya korszerűsítését, melynek eredményeképpen az 54 km-es



Szentgotthárd – Szombathely távolság 70 percről 47 percre rövidült. A beruházás részeként 2011-re elkészült a vasútvonal villamosítása, valamint korszerű elektronikus biztosítóberendezés telepítése is.

A vonal műszaki paraméterei

Az egyvágányú, villamos üzemű vasútvonal hossza Szombathelytől Szentgotthárdig 54 km. A vonalon korlátozás nélkül 225 kN engedélyezett tengelyterhelés mellett, 120 km/h maximális sebességgel közlekedhetnek a maximum 700 m hosszú vonatok.

A nyíltvonal a már korábban említett átépítéskor UIC60-as sínrendszerrel, hézagnélküli kivitelben valósult meg. Az állomásokon és megállóhelyeken SK+55 cm magas, térkő burkolatú, legalább 150 m hosszú utasperonok létesültek, megközelítésük szintben történhet.

A vonalon központi forgalomirányítás (KÖFI) üzemel, a forgalom biztonságos lebonyolítását Alcatel rendszerű, tengelyszámlálós, foglaltság-érzékeléses ellenmenet és vonatutolérést kizáró biztosítóberendezés biztosítja. A vonalon INDUSI rendszerű, pontszerű vonatbefolyásoló berendezés is működik. A vonalon állomástávolságú közlekedés lehetséges.

A vasútvonalon vonatbefolyásolásra kiépített, önműködő térközrendszer üzemel, a vonatok biztonságos térközi követését automata térköz, valamint ellenmenet kizárás biztosítja.

Forgalom

A Gysev Zrt. a vasútvonalon jellemzően Szentgotthárd – Sopron viszonylatú, Szombathely állomáson átmenő személyvonatokat üzemeltet. Az utasok kényelmét 2013 decemberétől, napszaktól függően csatolt, vagy szóló

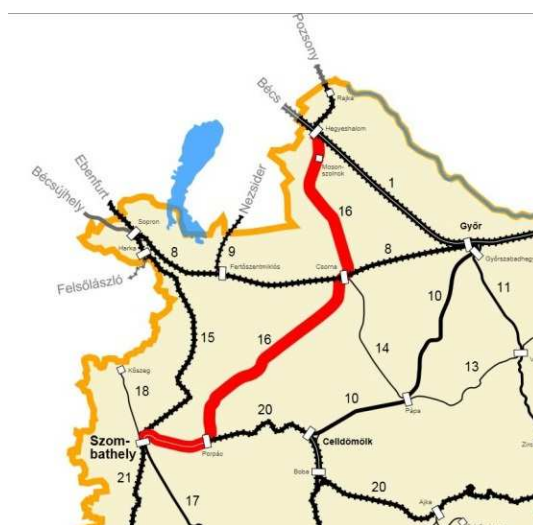
Stadler FLIRT típusú villamos motorvonatok szolgálják. A Szentgotthárd – Szombathely távolságot a személyvonatok átlagosan 47 perc alatt teszik meg. Nemzetközi forgalomban napi 1 pár Rába IC vonat Graz és Budapest-Keleti pályaudvar között biztosít eljutási lehetőséget.

A viszonylat nemcsak személyforgalomban jelentős, áruforgalma éves szinten kb. 93.000 vonatkilométerre tehető, ez átlagosan napi 4-5 tehervonat közlekedését jelenti. A vasútvonal fontos szerepet tölt be Ausztria déli részének, továbbá Olaszország északi részének áruforgalmi elérésében.

16-os számú, Hegyeshalom – Porpác viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep

A vasútvonal a Győr-Moson-Sopron megyét illetve Vas megyét átszelve biztosít kapcsolatot a két megyeszékhely között, továbbá északon Rajka – Hegyeshalom településeknél kapcsolatot teremt az osztrák illetve a szlovák határral. 2011. december 11-től a vasútvonal személyszállítását a Gysev Zrt. látja el, a vonal kezelését október elején vette át a MÁV-tól. Az alacsonyabb lélekszámú, kisebb utasforgalmú településeken nagyvasúti forgalomban ezen a vonalon vezették be Magyarországon elsőként a feltételes megállást. 2015 nyarára fejeződik be a hiányzó 87 km-es Mosonszolnok–Csorna–Porpác vasútvonal teljes villamosítása és a központi forgalomirányítás kiépítése.



A vonal műszaki paramétereit

Az egyvágányú, dízel üzemű vasútvonalon korlátozás nélkül 210 kN tengelyterhelés mellett, 100 km/h engedélyezett sebességgel közlekedhetnek a maximum 600 m hosszú vonatok. A vasútvonal hossza Hegyeshalom, illetve Porpác között 94 km.

A vasútvonalat az 1970-es évek elején építették át utoljára, ma végig 48 kg/fm sínrendszerű. A vonal villamosítása évtizedek óta húzódik, a felsővezeték csak a Hegyeshalom–Mosonszolnok közötti, illetve a Szombathely–Porpác közötti vonalszakaszokon van kiépítve. Az állomási D55-ös és a vonali biztosítóberendezéseket az 1970-es évek végén építették ki. Átépítése a villamosítással egyetemben megtörténik. A szolgálati helyeken az utasforgalmi létesítmények állapota vegyes képet mutat, a peronok hossza,

magassága, burkolata is változatos. Az alacsonyabb utasforgalmú helyeken jellemzően sk+15 cm magas aszfalt, vagy zuzalék burkolatú keskenyperonok találhatóak. Megközelítésük szintben történhet.

Forgalom

A vasútvonalon 2 órás ütemben közlekednek a Budapest-Keleti pályaudvar - Szombathely között közlekedő InterCity vonatok, a köztes időben, ütemen felüli személyvonatok, valamint tehervonatok közlekednek. Az IC vonatok Csornán gépcseréznek. A vasútvonal személyszállítását figyelembe véve elsősorban a távolsági forgalomban bonyolít jelentősebb forgalmat, elővárosi szerepe Győr felé hangsúlyosabb.

A vonal áruforgalma éves szinten kb. 130.000 vonatkilométerre tehető, ez átlagosan napi 3-4 tehervonat közlekedését jelenti. A vasútvonal fontos szerepet tölt be Ausztria déli részének, továbbá Olaszország északi részének áruforgalmi elérésében.

18-as számú, Szombathely – Kőszeg viszonylatú vasútvonal

Elhelyezkedés, hálózati szerep:

A 17,1 km hosszú vasútvonal Vas megye nyugati felén észak – déli irányban köti össze Kőszegét Szombathellyel. A vonal korábban összekötötte Kőszegét Sopronnal, azonban az első világháborút követően a Hakra – Kőszeg közötti pályaszakasz Ausztriához került. A kőszegi határátmenetnél 1951. október 6-án állt le a személyforgalom, 1960. szeptember 1-jével a teherforgalom. A vonal felbontását az osztrák fél kezdeményezte földcsuszamlásra hivatkozva. A vonal Magyarországi részén, Kőszegtől a határig a vasúti pályát felszedték. A közelmúltban 2008. májustól 2008. októberig tartó vágányzárban a vonalon egyszerűsített felépítménycserét végeztek. Közel 6 km-es szakaszon a régi, elhasználódott síneket és korhadt talpfákat elbontották. A felújított vonal hézag nélküli felépítményű és



alkalmassá vált a 80 km/h-ás sebességre. A vasútvonal üzemeltetését 2011. decemberétől a GYSEV vette át. 2011. szeptember 20-án közlekedett először ezen a pályán GYSEV jelzéssel az ÖBB 5047 sorozat motorkocsija.

A vonal műszaki paramétereit

Az egyvágányú dízel üzemű vasútvonalon jelenleg korlátozás nélkül 210 kN engedélyezett tengelyterhelés mellett 80 km/h sebességgel közlekedhetnek a maximum 450 m hosszú vonatok.

A vonalon Kőszeg kivételével mindenhol sk+15 cm magas, 3 méter széles, kavics burkolatú keskenyperonok szolgálják az utasforgalmat. A peronok hossza Kámon mh. kivételével legalább 150 m hosszú. Kőszegen 6,4 m széles, 200 m hosszú utasperon található. A peronok megközelítése szintben történhet.

A vonalon állomástávolságú közlekedés lehetséges. A vasútvonal vonatbefolyásolásra ki nem épített, nincs semmilyen ellenmenet és vonatutolérést kizáró berendezés telepítve.

Forgalom

A vasútvonalon a Gysev Zrt. 5047-es, illetve 5147-es sorozatszámú, ún. Jenbacher típusú motorvonatokkal órási ütemű személyvonati közlekedést biztosít. A 80 km/h sebességre alkalmas vasútvonalon Szombathely és Kőszeg között 23 perces eljutási idő biztosítható. A vasútvonal szerepe kifejezetten elővárosi jellegű, a vonali forgalmat homogén járműpark szolgálja ki. Távolabban a vasútvonal további elővárosi jellegű fejlesztését tervezik, a fejlesztés kapcsán Kőszeg városban új intermodális csomópont létesülhet.

Szombathely vasútállomás műszaki paramétereit:

Szombathely állomásnak két elhatárolható, de a biztosítóberendezés és forgalomszabályozás tekintetében egységet alkotó pályaudvara van:

- személy-pályaudvar, menetrendi anyagokban "Szombathely"
- rendező-pályaudvar, menetrendi anyagokban „Szombathely-Rendező"

A két pályaudvar soros elrendezésű. Az összekötést négy vágányút biztosítja (A, B, C, és D jelű) a két pályaudvar között. A Szentgotthárd és Nagykanizsa irányába induló személyszállító vonatok Szombathely rendező-pályaudvar XI és XII sz. vágányain keresztül hagyják el Szombathely állomást. Szombathely állomáson három állítóközpontos, vonat-vágányutas, fény főjelzőkkel kiegészített elektromechanikus biztosítóberendezés üzemel. Az állomás vágányain nincs jelfeladás és jelenleg az általánosan megengedett legnagyobb sebesség 40km/h.

A 11 számozott vágányos személypályaudvaron az az első vágányból átszelési kitérővel kiágazó „A” és „B” jelű vágányok elsősorban a kőszegi személyszállító vonatok fogadó-, indító csonkavágányai. Az F1, illetve F2 vágányokon gázolaj vételezés történhet, illetve itt történik meg a műhelybe kerülő kocsik átadása is.

A személypályaudvar területén több szakszolgálat is üzemel, az állomás páratlan oldalán 224-es számú kitérővel ágazik ki a fenntartási részleg motorműhelye, a XI. számú vágány páros oldalán 202-es számú kitérőjén, az F1-es jelű vágány 204-es számú átszelési kitérőjén, valamint az F2 jelű vágány 205-ös számú átszelési kitérőjén keresztül a felső motorműhely közelíthető meg. A motorműhelyből páros irányba haladva fordítókorong található.

Az F3 vágány körüljárásra, a gépészet belső tolatási mozgásainak biztosítását szolgálja.

Az állomás páros oldaláról közelíthető meg a MÁV Vasjármű Kft telephelye, valamint a járműjavító tároló vágányai. A kőszegi viszonylat vágányából ágazik ki a B+M pannónia, valamint a Pannon Mill Zrt. Komárom sajátcélú vágánya.

A személypályaudvaron bonyolódik a személyvonatok összeállítása, szétrendezése, a tisztításra váró szerelvények tároló vágányra állítása, a személykocsik zárt rendszerű WC-inek ürítése, a személykocsik vízzel történő feltöltése, a szerelvények előfűtése, személykocsik belső tisztítása, karbantartása.

Tarifarendszer

A jelenleg érvényben lévő vasúti díjszabás távolságarányos, a távolságokhoz rendelet tarifa azonos a helyközi autóbuszos személyszállításban alkalmazott díjakkal.

Vasúti épület, jellemzői



90. A nagyvasúti pályaudvar és felvételi épülete

A pályaudvart Közép-Európa egyik legpatinásabb magánvasútja, a Budát és Bécset egyaránt a trieszti kikötőhöz kapcsoló, Rotschild érdekeltségű Déli Vasút 1865-ben építette egy szolid méretű épülettel. A város a 19. és 20. század fordulóján a felgyorsult urbanizálódáshoz illő állomásépületet igényelt, ezért a Déli Vasút 1902-ben Posel Gusztáv építész tervei szerint új állomást épített. Historizáló épület a fejlődő városhoz illő középület lett. 1987-ben az állomáson két szigetperont hoztak létre a vágányok között, melyekhez aluljárón keresztül lehet eljutni. A földszintes, részben emeletes épületben tágas utasforgalmi és üzemi területek találhatók. Jelenleg a déli épületszárnyba kormányablak építése történik. Az épület 2006-ban teljes műemléki rekonstrukció keretében lett felújítva. Az épület és környezete műemléki védelem alatt áll. A részben fedett peronok és az aluljáró nem akadálymentesített. Az épülethez tartozó gépjármű parkolók és a kerékpár tárolók száma a megnövekedett igények miatt nem elegendő.

4.1.1.7 Kerékpáros közlekedés

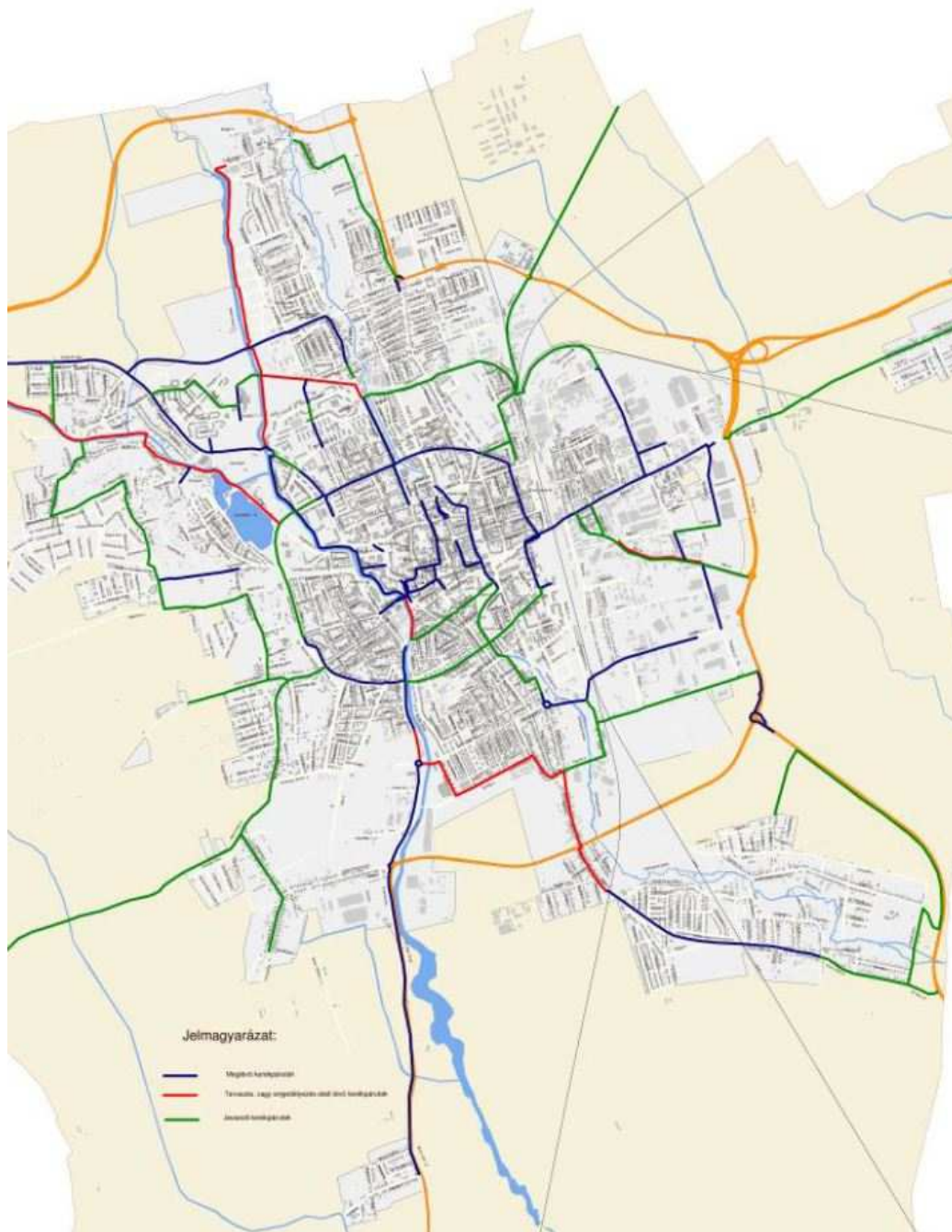
Kerékpárforgalmi hálózat

Szombathelyen nagy hagyománya van a kerékpározásnak. Az itt lakók egyrészt az ún. hivatásforgalom, ügyintéző, bevásárló jellegű célok miatt használják a kerékpárt. Szombathelynek viszonylag kiterjedt kerékpárút-hálózata van, amelyek a város környékén több útvonalhoz is csatlakoznak. A kizárólag kerékpáros közlekedésre épített, illetve a gyalogosforgalommal közös járdákon kialakított utak együttes hossza 2011-ben közel 27 km volt, de a tervekben további 6 km-rel bővítés szerepelt. Összehasonlításként Győrben 33 km-es szakasz állt a kerékpárral közlekedők rendelkezésére.

A kerékpáros közlekedés legbiztonságosabb formáját a kizárólag kerékpár közlekedésre épített úthálózat jelentheti. A mai városi közlekedésben is egyre jobban elterjedő kerékpárt munkába járáshoz vagy egyéb céllal való közlekedésre Szombathelyen is növekvő számban veszik igénybe és nemcsak a városon belül, hanem a környező településekről történő ingázáshoz is. A megnövekedett gépjármű forgalom mellett azonban mindez nemcsak közlekedésbiztonsági szempontból teszi egyre sürgetőbbé a kerékpárút fejlesztéseket, hanem a térség lakosságának igényei és a turizmus trendjei egyaránt alátámasztják a településközi útvonalak kiépítésének szükségességét is. Ezek a fejlesztések így nemcsak a város és agglomerációjának kohézióját segítik, hanem a határon átívelő kapcsolatok erősítését is célozzák. A fejlesztések másrészt a sok esetben leromlott állapotú, szigetszerűen elhelyezkedő városon belüli kerékpárutak komplex rendszerré fejlesztését jelentik.

Mindezek azonban nem kis feladatot rónak a település vezetésére. A városrendezési tervvel és egy időközben elkészült megvalósítási tanulmánnyal összhangban, középtávú 3–4 éves (Sé – Szombathely – Táplánszentkereszt) útvonalra kerékpárút-hálózati fejlesztést fogadtak el. Megvalósulásuk révén Szombathely Sé határától egészen Táplánszentkereszt határáig átkerékpározhatóvá válna, ami egyrészt nagyban segítené az

agglomerációból kerékpárral történő munkába járást, illetve kiépülésével Szombathelyre akár az osztrák határtól közvetlenül is el lehet jutni kerékpárral. Ezáltal egy olyan egyedülálló nyugat-kelet irányú kerékpárút folyosó jönne létre Szombathely és térségében, amely nagyban hozzájárulhatna Szombathely kerékpár-turisztikai vonzerejének növeléséhez, a turisztikai lehetőségek jobb kihasználáshoz.



91. Kerékpárút-hálózat Szombathelyen

Kerékpártárolás

A közterületi kerékpártárolás megoldott, sok helyen találkozhatunk kerékpártárolókkal. A vasútállomás környezetében jelentős kerékpáros elhelyezési igény tapasztalható. A szabályosan elhelyezhető kerékpárok száma 30, de számlálásaink szerint itt esetenként 120-150 kerékpárt is észleltünk, pl egy támaszhoz 3 db bicikli rögzítéssel, vagy oszlophoz láncolva. A Vasút utcai fánál is több kerékpárt helyeznek el.

Kombinált közlekedés

Az ENYKK Zrt. üzletszabályzata rendelkezik a járműveken való kerékpár-szállítási lehetőségekről:

Utazási feltételek a menetrend szerinti autóbuszjáratoknak belföldi országos, regionális és elővárosi, valamint a határon átmenő forgalomban történő igénybevételére:

- X. Fejezet Kézipoggyász
7. Egyes kézipoggyászokra vonatkozó különleges feltételek:
f) Kerékpár csak a kerékpár szállítására alkalmas autóbuszokon szállítható, amit a Szolgáltató az autóbuszon külön feltüntet.

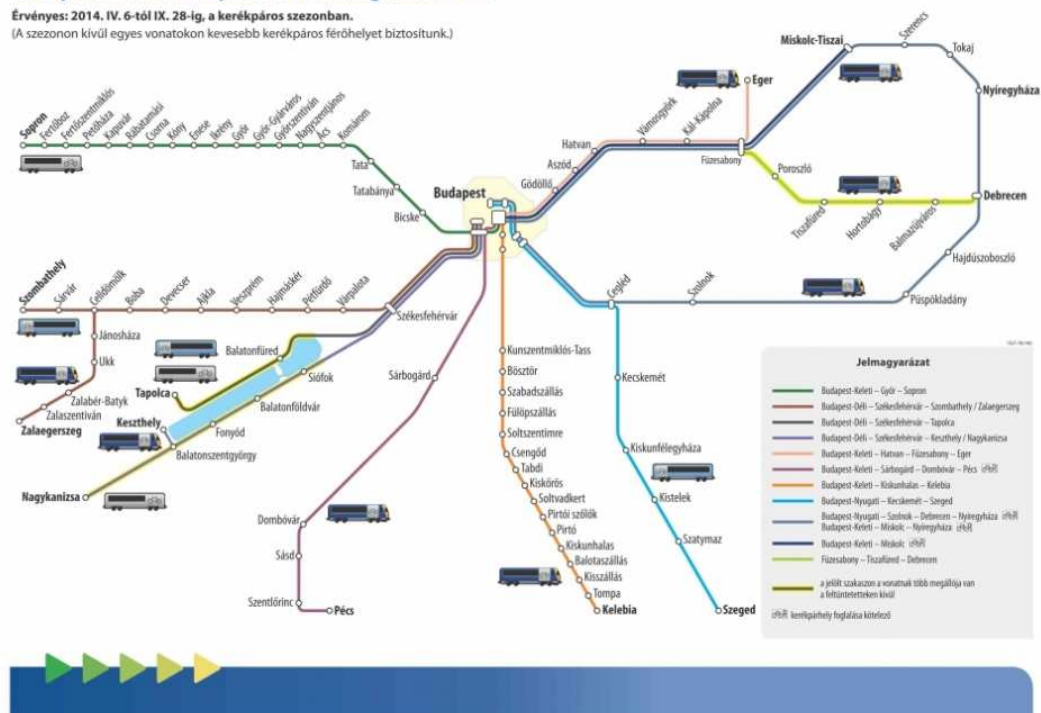
- XIII. Fejezet Útipoggyász szállítása
7. Ha az autóbusz poggyászterében vagy az egyéb, az útipoggyászok továbbítására szolgáló helyen elhelyezhető, akkor mérethatárokra való tekintet nélkül, és ha a következőkben más rendelkezés nincs, akkor csomagolatlanul is, útipoggyászként feladható még:
d) összecukható kerékpár

A MÁV járatain lehetőség van kerékpár szállítására a Szombathely-Budapest vonalon. Azonban nem minden vonat rendelkezik kerékpárszállításra alkalmas kocsival. A kerékpárok szállítására alkalmas kocsik kapacitása változó, vonatonként eltérő.

Kerékpárszállítás Budapestről a távolsági vonatokon

Érvényes: 2014. IV. 6-tól IX. 28-ig, a kerékpáros szezonban.

(A szezonon kívül egyes vonatokon kevesebb kerékpáros férőhelyet biztosítunk.)

**92. Távolsági kerékpárszállító vonatok hálózata****4.1.1.8 Gyalogos közlekedés**

A város mérete és adottságai miatt a közlekedési munkamegosztásban jelentős része van a gyalogos közlekedésnek.

A gyalogosokra valamivel nagyobb figyelem irányult, mint a kerékpárosokra, ők 2011-ben összesen mintegy 292 km kiépített járdán közlekedhettek, ami jelentős növekedés a 2005-ben elindult nagy volumenű járdaépítést megelőző állapothoz képest, amikor még csak 72 km hosszú járdahálózat állt a gyalogos közlekedés rendelkezésére.

A belvárosban gyalogos zóna épült ki, a területet díszburkolat és utcabútorzat teszi vonzóbbá.

Szombathely városközpontjában a gyalogosok számára megfelelően kiépített létesítmények állnak rendelkezésre. Minden utcában található legalább egyoldali járda, de a gyalogosfelületek fejlesztését az álló- és a haladó gépjárműforgalom által igénybe vett területek korlátozzák. A nem motorizált forgalom biztonsága jelzőlámpás átvezetésekkel, gyalogos aluljáróval, elkülönített gyalogos- és kerékpáros felületekkel biztosított.

Gyalogos területek

A gyalogosok 2011-ben összesen mintegy 292 km kiépített járdán közlekedhettek, ami jelentős növekedés a 2005-ben elindult nagy volumenű járdaépítést megelőző állapothoz képest, amikor meg csak 72 km hosszú járdahálózat állt a gyalogos közlekedés rendelkezésére.

Közösségi közlekedés megközelítése

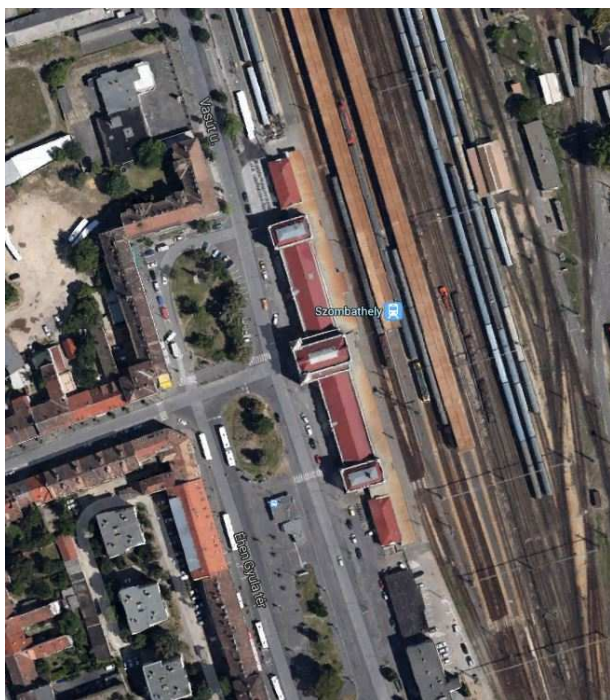
A szombathelyi hálózat sugaras, két forgalmi decentrumra (autóbusz- és vasútállomás) épül. A hálózat lényegében a város teljes területét lefedi. A létesített megállóhelyek száma 275. Ebből 225 db önkormányzati úton található, 188 db út mentén került kialakításra, 265 db a város belterületen helyezkedik el, 74 db megállóhely rendelkezik utasváróval és 56 esetben nincs az út és az utasváró között szintkülönbség.

Szombathelyen a helyi autóbusz közlekedés megállóhelyi lefedettsége városszerte kedvezőnek mondható. A városban összesen 281 db helyi megállóhelyet használ, valamint a helyi és helyközi autóbusz állomásokat. A közösségi közlekedés rágyaloglási távolságai kedvezőnek mondhatók.



93. Autóbusz állomás az Ady Endre téren

A helyközi autóbusz-állomás a belvárosban, a Petőfi S. u. és a Sörház u. találkozásánál, az Ady Endre téren található, gyalogosan minden irányból jól megközelíthető.



94. Vasútállomás Szombathelyen

A vasútállomás a belváros keleti szélén található, az állomásépület és az észak-dél irányú vágányok elválasztják a belvárost a vágányoktól keletre elhelyezkedő kertvárosias területektől. A vasútállomás nyugati irányból, a belváros felől jól megközelíthető gyalogosan, illetve helyi járáttal, és azt követően gyalogosan is. A vasútállomástól nyugatra, illetve keletre elhelyezkedő két városrész közötti gépjármű-összeköttetést, valamint a gyalogos és kerékpáros kapcsolat döntő részét a déli szélükön húzódó Zanati út biztosítja. A szomszédos városrészek kelet-nyugat irányban futó utcái nem kapcsolódnak össze, azokat elvágja a vasútvonal.

4.1.1.9 Parkolás

Meglévő parkolási létesítmények jellemzői

Az elmúlt évtizedekben megnövekedett városi személygépkocsi park, és forgalom a 90-es évek közepétől szükségessé tette a fizetőparkoló rendszer kialakítását. Az 1996-ban elfogadott parkolás gazdálkodási koncepció időtállóan bizonyult, azonban –a személygépkocsi állomány növekedési trendjei, valamint a város vonzásának változása miatt – az elkövetkező években feltétlenül szükséges a parkolóhelyek számának növelése, és azok arányainak áttekintése.

Strukturális probléma a lakótelepek és a belvárosi, városközponti hagyományos beépítésű lakóterületek parkoló hiánya, ami a városépítés folyamatának adottságaiból következik, tartós fennmaradása azonban az említett

városrészek ingatlanpiaci leértékelődését vonhatja maga után, és a kompakt város továbbfejlesztésével ellentétben a dezurbanizáció folyamatát erősíthetne.

Parkolási rendszer mai jellemzőinek meghatározása **Szombathely Megyei Jogú Város Belvárosára** Szombathely MJV Önkormányzata által megbízott Városfejlesztési Zrt. illetve MOBIL CITY Bt. által készített **Előzetes Akcióterületi Terv** alapján történt.

Az alábbi táblázat mutatja a vizsgált térségben rendelkezésre álló parkolóhelyek számát és jellegét.

Parkolás				KSH adatok			
Tömbbelső				Közterület	Összesen	Lakónépesség száma (fő)	Lakásállomány (db)
magán	közhaszn	garázs	összesen				
544	1392	435	2371	1505	3876	8402	4092

95. A vizsgált térségben rendelkezésre álló parkolóhelyek

A városközpont vegyes területhasználati funkcióinak megfelelően a lakófunkció mellett intézmények, kereskedelmi és szolgáltató létesítmények is megtalálhatók, amelyek szintén forgalomvonzó hatásúak és jelentős parkolási igényt képviselnek.

A terület parkolási mérlege (a nem lakás funkciójú belvárosi épületek szintterületeire vonatkozó adatok hiánya miatt) csak becsülhető az alábbiak szerint:

Parkolási igények

lakófunkció parkolási igénye: 4092 parkolóhely

(OTÉK szerint 1 ph/lakóegység)

intézmények, igazgatási, kereskedelmi és szolgáltató funkciók:

kb. 4000 ph

Összes parkolási igény: 8000 ph (közelítőleg)

Rendelkezésre álló parkolóhelyek száma:

3876 ph (számolt) + kb. 10 % (magánterületen fel nem mérhető parkolási lehetőségek) = **4300 ph**

Közelítő parkolási mérleg:

PM= 4300/8000 = 53,75 %

Ez egy magyarországi nagyváros központjában nem csupán elfogadható, de magas arányú kiszolgálást jelent. Figyelembe véve, hogy (helyi rendeletben szabályozottan) az OTÉK is megenged (belvárosi területeken) -50 %-os eltérést a parkolási mérlegben, Szombathely városközpontjában a rendelkezésre álló parkolóhelyek száma

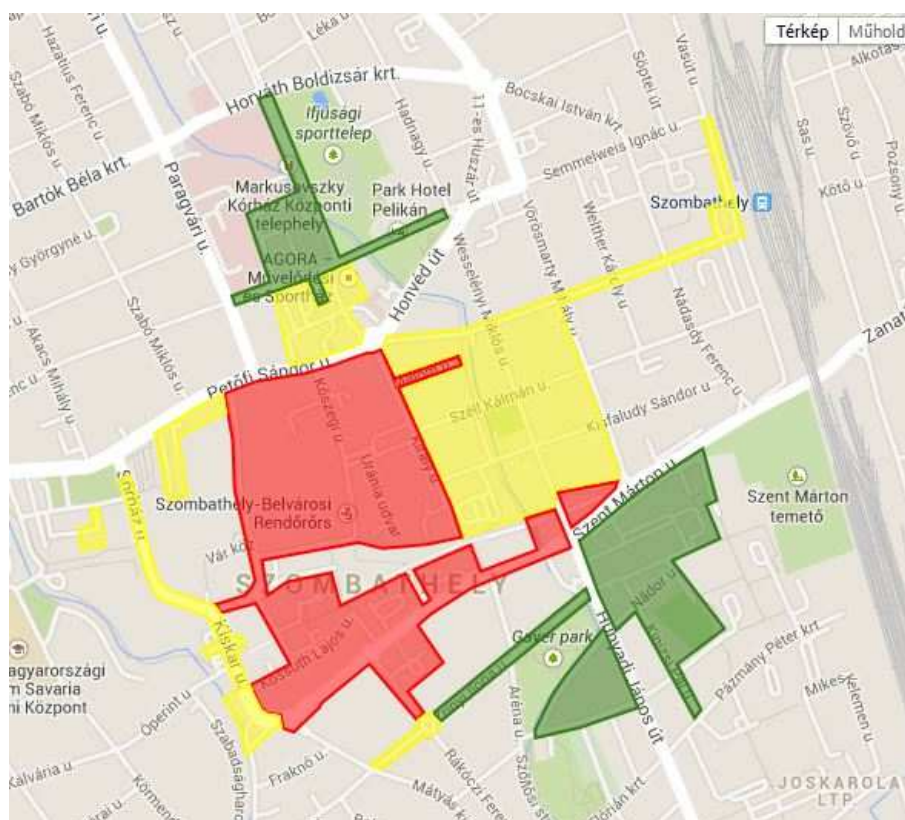
kifejezetten jónak ítélnélhető. Nagy probléma viszont, hogy a parkoló-állások nagy része felszínen helyezkedik el és a közterületek jelentős hányadát foglalják el, a gyalogos-, közösségi és különösen a zöldfelületek kárára.

Az akcióterületen elhelyezkedő parkolóhelyek csak cél- és eredőforgalmat generálnak, a városközponton belül minimális a belső forgalom (15 perc gyaloglási távolságok merhetők).

Díjsszabás

A fizetőparkolókat a Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatával kötött szerződés alapján a SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási ZRt. üzemelteti.

A díjfizetési kötelezettség a városközpontnak az Éhen Gyula tér – Horváth B. krt. – Perint patak – Mátyás király u. – Vak B. utcák által határolt területére - továbbá a Vásárcsarnok és környékére terjed ki.



Zóna információk:

- 100,-Ft/óra , III. Védő díjzóna
- 200,-Ft/óra , II. Középső díjzóna
- 320,-Ft/óra , I. Centrális díjzóna

96. A parkolási zónák

A *fizetendő* díj nem egységes. A Fő tértől kifelé haladva fokozatosan és jelentősen csökkennek a tarifák.

Üzemeltetési idő:

Munkanap: 8.00-18.00 óra,

kivétel vásárcsarnok és környéke:

Munkanap: 7.00-18.00 óra

Díjosztályok

A rendelet KÉT DÍJOSZTÁLYT különít el, természetesen más-más díjtételekkel. Könnyű eldöntenünk, hogy melyik díjosztályba sorolódik járművünk.

A. Díjosztály: Az 5,50 m-nél nem hosszabb és 3500 kg összsúlyt meg nem haladó járművek.

B. Díjosztály: Egyéb, 5,50 m-nél hosszabb vagy 3500 kg összsúlyt meghaladó járművek.

Parkolási díj megfizetésére HÁROM lehetőségünk adódik:

I. **Szükség szerint PARKOLÓJEGYET** váltunk az e célra felállított **JEGYKIADÓ AUTÓMATÁKBÓL**. Jegyünket az automatán feltüntetett pénzérméssel, valamint Chip kártyával válthatjuk meg.

Alapdíjak óránként 2014. évben:

Díjővezet	A. díjosztály	B. díjosztály
I. díjővezetben	320,- Ft/óra	960,- Ft/óra
II. díjővezetben	200,- Ft/óra	600,- Ft/óra
III. díjővezetben	100,- Ft/óra	300,- Ft/óra

A díjak általános forgalmi adót is tartalmaznak.

II. **MOBILTELEFONOS DÍJFIZETÉSSSEL** is rendezhetjük a parkolási díjat.

III. **PARKOLÓBÉRLETET** váltunk az Ügyfélszolgálati Irodában. Bérlet csak az A./díjosztályba tartozó járművekre váltható.

A havi parkoló bérletek árai 2014. évben:

Díjővezet	33 %-os mérséklésű *		Teljes árú	
	lakossági	nem lakossági	lakossági	nem lakossági
Az összes parkolóra	15.000,-Ft	30.000,-Ft	22.500,-Ft	45.000,-Ft
az összes parkolóra (kivétel kiemelt parkolóhelyek)	9.000.-Ft	18.000.-Ft	13.500.-Ft	27.000.-Ft
a II. III. övezetre	6.000,-Ft	12.000.-Ft	9.000.-Ft	18.000.-Ft
csak a III. övezetre	3.000,-Ft	6.000.-Ft	4.500.-Ft	9.000.-Ft

97. Havi parkoló bérletek árai 2014. évben

* Szombathelyen lakóhellyel, munkavisztonnal vagy munkaviszony jellegű egyéb jogvisztonnal rendelkező természetes személyek (a továbbiakban együttesen: lakosság), valamint a szombathelyi székhellyel, telephellyel vagy kirendeltséggel rendelkező gazdálkodó szervezetek és a Vásárcsarnokban árusítóbérlettel rendelkező személyek 33 %-os mérséklésű havi bérletjegy vásárlására jogosultak.

(ÁFÁ-val együtt, a bérlet előállításának költsége nélkül)

A bérletek előállítási költsége 200 Ft/db

KIZÁRÓLAGOS HASZNÁLATI JOGOT is vásárolhatunk a rendeletben szabályozott módon és feltételekkel. Az ügyintézés ez esetben is az Ügyfélszolgálati Irodában kell kezdeményezni. A kizárólagos használati jogok éves díjai 2014. évben:

Díjővezet	lakossági	közületi
az I. díjővezetben	220.000,- Ft	360.000.- Ft
a II. díjővezetben	160.000,- Ft	240.000,- Ft
a III. díjővezetben	100.000,- Ft	150.000,- Ft

98. Kizárólagos használati jogok éves díjai 2014. évben (ÁFÁ- val együtt)

A BELVÁROSBAN LAKÓK VÉDELME, a városközpont környezeti terhelésének csökkentése a szabályozás kiemelt célja volt és maradt. A rendeletalkotás során a város közgyűlése maradéktalanul érvényesítette azt az elvet, hogy a leginkább érintettek - tehát a belvárosban lakók - a lehető legnagyobb kedvezményben részesüljenek.

KEDVEZMÉNYES LAKOSSÁGI BÉRLET KIVÁLTÁSÁRA jogosultak azok a polgárok:

- akiknek személyi igazolványában, valamint saját tulajdonú személygépkocsijának forgalmi engedélyében ugyanazon lakcím (lakóhely) található és az adott lakcím (lakóhely) a fizetőparkolási rendszer valamely övezetébe tartozik;
- akiknek gépjárműve az önkormányzati rendelet II. sz. mellékletében rögzített, A. díjosztályba tartozik;
- akik gépjárműadó bevallási kötelezettségüknek eleget tettek, gépjárműadó hátralékuk nincs, és erről az önkormányzattól beszerzik az igazolást;
- lakásonként csak 1 kedvezményes lakossági bérlet igényelhető
- A kedvezményes lakossági bérletek éves díja 5.000 Ft. (ÁFÁ-val együtt, a bérlet előállítási költsége nélkül)

A bérletek előállítási költsége 200 Ft/db.

4.1.1.10 *Érintett közlekedési csomópontok és kapcsolatok*

Vasútállomás és környezete (vasút elvágó hatása)

Szombathely vasútállomás a belváros keleti szélén, a Vasút u. szomszédságában helyezkedik el.

Szombathely elágazó- és csatlakozó állomásként működik.

Az állomás a 20. számú Székesfehérvár – Szombathely és a 15. számú Sopron – Szombathely vasútvonal végpontja, egyben a 21. számú Szombathely – Szentgotthárd vasútvonal, a 17. számú Szombathely – Nagykanizsa és a 18. számú Szombathely – Kőszeg vasútvonal kezdőpontja. A 20. számú vasútvonal Porpác – Szombathely állomások között kétvágányú. Szombathely – Celdömölk, Szombathely – Sopron és Szombathely – Szentgotthárd állomások közötti vonalszakaszokon a vonattovábbítás villamos vontatású.

A vasútállomás a belváros keleti szélén található, az állomásépület és az észak-dél irányú vágányok elválasztják a belvárost a vágányoktól keletre elhelyezkedő kertvárosias területektől. A vasútállomás nyugati irányból, a belváros felől jól megközelíthető. A vasútállomástól nyugatra, illetve keletre elhelyezkedő két városrész közötti gépjármű-összeköttetést, valamint a gyalogos és kerékpáros kapcsolat döntő részét a déli szélükön húzódó Zanati út biztosítja. A szomszédos városrészek kelet-nyugat irányban futó utcái nem kapcsolódnak össze, azokat elvágja a vasútvonal.

A vasútállomás épülete mellett P+R parkoló található fedett kerékpár tárolási lehetőséggel, valamint több helyen is van lehetőség parkolásra a vasútállomás környezetében.

Helyi autóbusz állomás bemutatása, kapcsolat a vasúttal

A helyi autóbusz állomás a vasútállomás szomszédságában, az Éhen Gyula téren helyezkedik el. Szinte minden helyi járat érinti a vasútállomást, így a város bármely részéről jól megközelíthető. A buszmegálló közvetlenül a vasútállomás épülete előtt található, így átszállásnál a gyaloglási idő minimális. Gyalogosan nyugati irányból jól megközelíthető, keleti irányból a vágányok és a vasútállomás épülete akadályt képeznek.

Építészeti jellemzők (kialakítás, környezet)

Szombathelyen több magyarországi nagyvároshoz hasonlóan a vasutat a város külső peremére építették. A város növekedése során azonban elkerülhetetlen volt, a vasúton túli városfejlődés. Ezért a vasút városrészeket elvágó hatása érezhető. A pályaudvar déli részén közúti, míg az észak végén gyalogos felüljáró biztosítja az átközlekedést a külső városrészek között. Az autóbusz pályaudvar vasútállomásra költöztetésével járó megnövekedett utasforgalom indokolni fogja újabb átkötéseket létesítését.

Helyközi autóbusz állomás bemutatása

A helyközi autóbusz-állomás a belvárosban, a Petőfi S. u. és a Sörház u. találkozásánál, az Ady Endre téren található, gyalogosan minden irányból jól megközelíthető.

Az autóbusz állomáson biztosítják a helyközi és távolsági autóbuszok végállomási funkcióit, az állomásépületben menetjegy- és bérletpénztár és utas-információs szolgálat is található.



99. Az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás induló kocsállásai

Gyaloglási és egyéb jellemzők

A közlekedési csomópontok gyalogos közlekedési jellemzőiről a Gyalogos közlekedés fejezetben lehet részletesen olvasni.

4.1.2 Keresleteti igények felmérése

4.1.2.1 A közúti igények felmérése

4.1.2.1.1 Közúti keresztmetszeti és csomóponti forgalomszámlálások

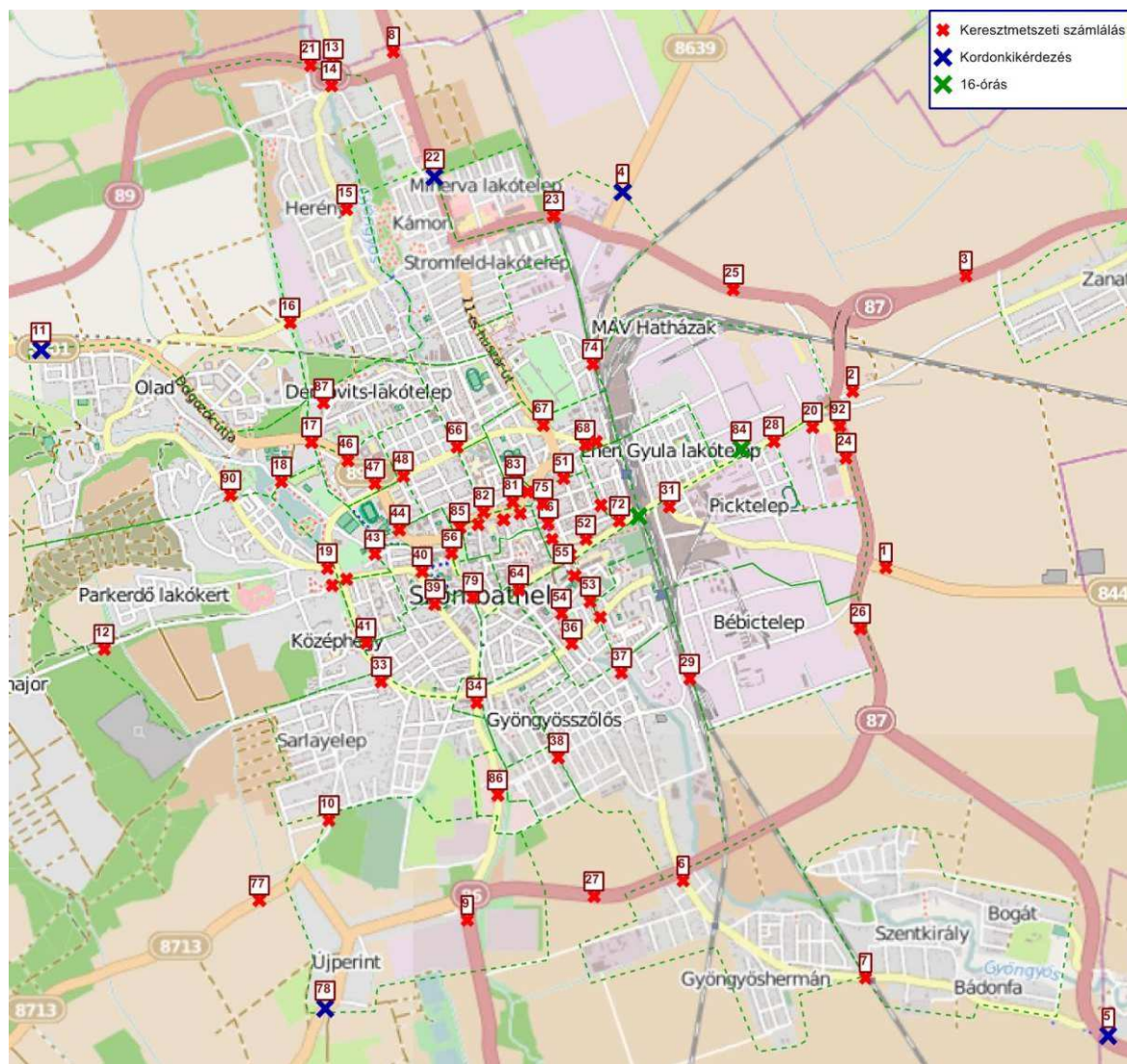
A közúti forgalom nagyságának meghatározására Szombathely bel- és külterületén közúti csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások történtek. A számlálások 93 keresztmetszeti pontban kerültek elvégzésre 2x4 órában (6-10 és 14-18 óra között), illetve egyes helyszíneken 16 órában (6-22 óra között).

A keresztmetszeti számlálások során a számlálók nyílt szakaszokon (nem csomópontban) irányonként számolták az előttük elhaladó járműveket. A számlálások negyedórás bontásban és 4 gépjármű-kategóriát és kerékpár

megkülönböztetve történtek. A forgalomnagyság meghatározásakor az összegzés jármű db-ban és egységjárműben történt.

A közúti számlálások 2014. júniusban munkanapokon történtek.

A Szombathely területén végzett közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás felvételi helyszíneit az alábbi ábra szemlélteti.



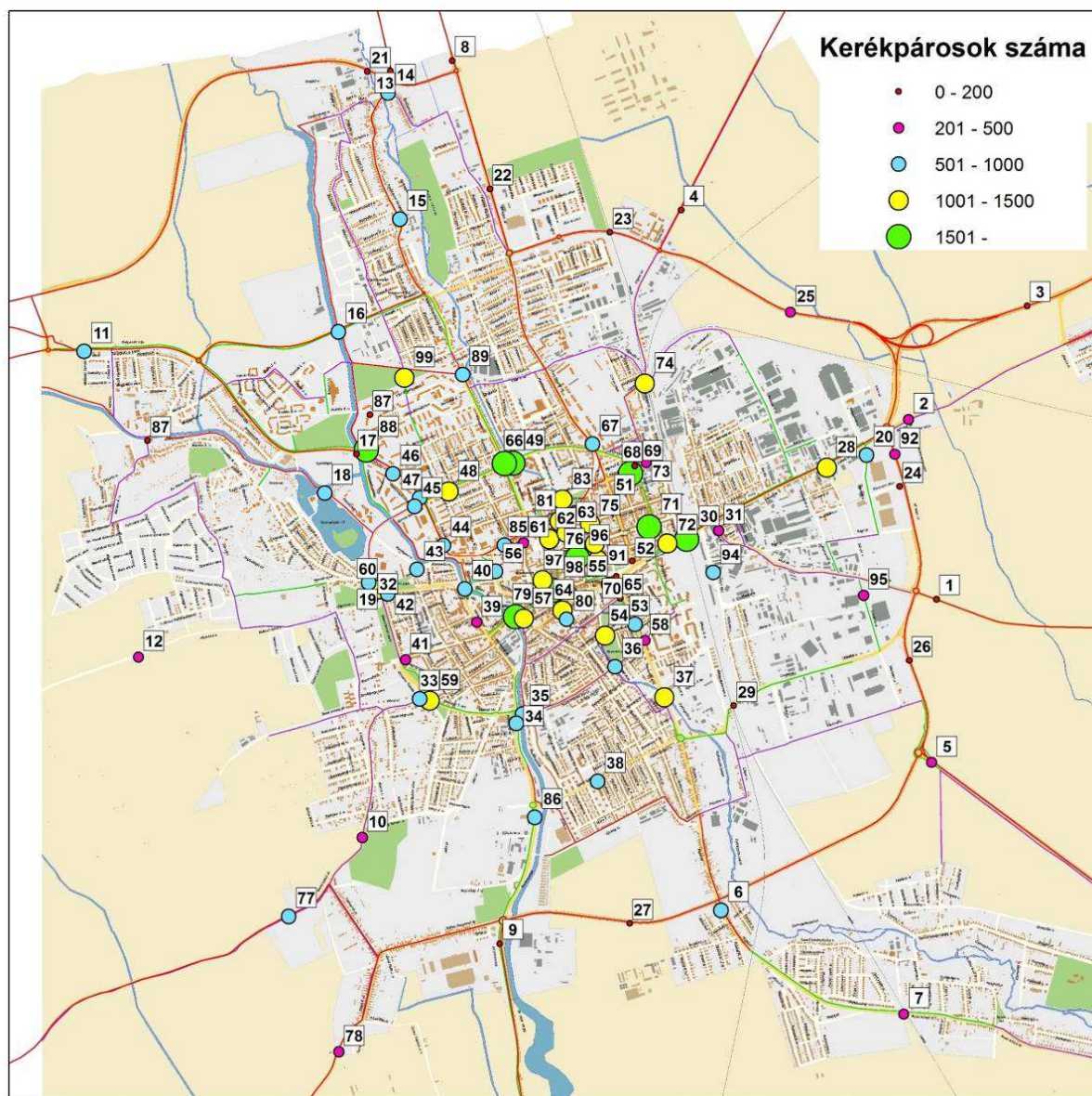
100. Csomóponti és keresztmetszeti forgalomszámlálások helyszínei

A számlálások kivitelezését és az eredmények feldolgozását a „Helyi közutak keresztmetszeti forgalmának meghatározása” tervezési útmutató szerint végeztük.

A közúti forgalomszámlálások eredményeit a jelenlegi helyzet forgalmi modelljének kalibrálásához használtuk fel, aminek a leírása a 6.1 fejezetben található. A forgalomszámlálások eredményeit az 1. sz. Melléklet tartalmazza.

4.1.2.1.2 Kerékpáros felvételek

A közúti keresztmetszeti számlálások során rögzítésre kerültek a kerékpárral közlekedők is. Annak érdekében, hogy a kerékpárosok számára létrehozott útvonalak forgalma is ismert legyen, a közúti számlálások mellett kiegészítő, célzott számlálásokat is végeztünk további 6 helyszínen (kerékpárutakon, kijelölt kerékpáros útvonalakon).



101. A kerékpáros forgalomszámlálás helyszínei és a napi kerékpáros forgalom nagysága

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerékpáros /nap	megnevezés	Kerékpáros /nap	
30	Zanafi út a Pálya u. és Nádasdy Ferenc u. között	Pálya u. felé	862	Nádasdy Ferenc u. felé	1909	2771
65	Zrínyi Ilona u. a Gyöngyös patak felett	Hunyadi János út felé	1557	Hunyadi János út felől	1037	2594
66	Paragvári u. a Bartók Béla krt. és Forró u. között	Bartók Béla krt. felé	1192	Forró u. felé	1280	2473
72	Nádasdy Ferenc u. a Szent M. u. és Kisfaludy S. u. között	Szent Márton u. felé	996	Kisfaludy Sándor u. felé	1180	2176
63	Király u. a Malom u. és a körforgalom között	Körforgalom felé	1009	Körforgalom felől	903	1912
88	Váci Mihály u. a Rohonci út és a Bem József u. között	Rohonci út felé	1082	Bem József u. felé	792	1874
49	Horváth Boldizsár krt. a Gyöngyös patak felett	Paragvári u. felé	999	Paragvári u. felől	810	1810
79	Óperint u. a Kiskar u. és Szabadságharcos u. között	Kiskar u. felé	917	Szabadságharcos u. felé	845	1763
80	II. Rákóczi Ferenc u. a Thököly I. u. és Zrínyi I. u. között	Thököly Imre u. felé	881	Zrínyi Ilona u. felé	858	1739
35	Szent Flórián krt. a körmendi út és Sorok u. között	Körmendi út felé	789	Sorok u. felé	828	1617

102. A kerékpáros forgalomszámlálás 10 legforgalmasabb keresztmetszete (kerékpáros/nap)

A számlált értékek azt mutatják, hogy Szombathelyen jelentős mértékű a kerékpáros forgalom, mind a belvárosi sétáló utcákban kialakított kerékpárutakon, mind jelentősebb összekötő- és gyűjtőutak mentén.

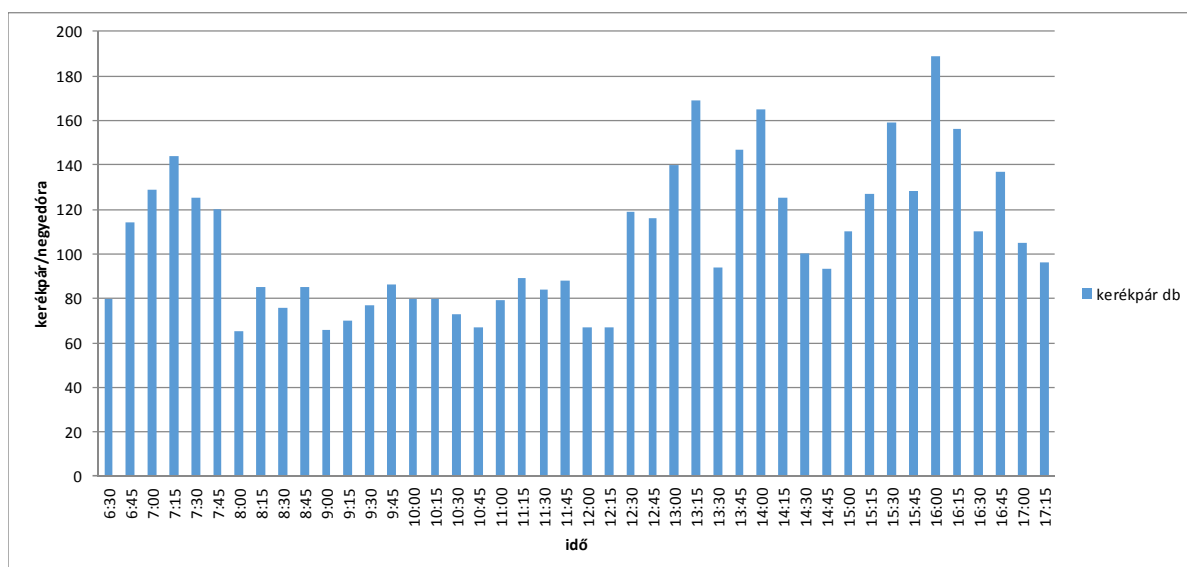
A következő táblázatban feltüntetett 6 helyszínen közúti számlálásra nem került sor, csak kerékpáros felvétel történt, leginkább az ott meglévő kerékpárforgalmi létesítmény okán (pl. Belváros esetében), illetve a Pálya utcánál a munkahelyi nagyszámú kerékpáros forgalom megismerése érdekében.

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerékpáros /nap	megnevezés	Kerékpáros/nap	
98	Fő tér, OTP előtt	T hőköly Imre utca felé	883	T hőköly Imre utca felől	1238	2121
96	Király utca (Kisfaludy utca - Széll Kálmán utca között)	Kisfaludy utca felé	1022	Kisfaludy utca felől	684	1706
97	Széchenyi utca (Szent Norbert Gimnázium előtt)	Fő tér felé	618	Fő tér felől	534	1152
99	Vízöntő utca vége - Váci Mihály u. (Derkovits ltp.) közötti kerékpárút	Váci Mihály utca felé	523	Váci Mihály utca felől	480	1003
94	Pálya utca (Sági út - Mérleg utca között)	Sági út felé	351	Sági út felől	252	603
95	Vásártér utca (Jávor utca - Vépi út között)	Vépi út felé	283	Vépi út felől	195	478

103. A célzott kerékpáros forgalomszámlálás eredményei (kerékpáros/nap)

A számlálások jól mutatják, hogy belvárosi, forgalomcsillapított övezetekben igen jelentős a kerékpárosok száma.

A kiegészítő számlálás adatai alapján készült napi forgalomlefolást az alábbi diagram mutatja be.



104. A kerékpáros forgalom napi lefolyása

4.1.2.2 Közösségi közlekedési igények felmérése

4.1.2.2.1 Helyi közösségi közlekedési utasszámlálások

Módszertan

A helyi közösségi közlekedés megállóhelyi és keresztmetszeti utasszámainak megismerésére teljes körű, egész napos keresztmetszeti utasszámlálást végeztünk a Vasi Volán Zrt. valamennyi helyi vonalán munkanapon.

Az iskolai szünet közelsége miatt nehézségekbe ütközött a megfelelő létszámú mérőszemélyzet biztosítása, ezért végül a Vasi Volánnal egyeztetve, a fordát két részre bontva két egymást követő napon bonyolítottuk le a méréseket. A felvételekre 2014. május 30-án (péntek) és június 2-án (hétfőn) került sor.

A számlálás során minden jármű minden ajtajánál történő le- és felszállások rögzítésre kerültek az előre elkészített felvételi füzetek kitöltésével. A lapokat az előre megkapott forda-beosztásnak megfelelően készítettük el, illetve voltak tartalék-lapok is a nap közbeni változások operatív kezelésére.

A szükséges személyzetet a WorkPositive Kft. szervezte, középiskolai diákok valamint felnőttek. A felvételen több, mint 300 személy vett részt. A munkát a szolgáltató Vasi Volán Zrt. munkatársai aktív közreműködésükkel igen hatékonyan támogatták.

Az előkészítéshez szükséges hálózati, üzemi és menetrendi adatokat a szolgáltató Vasi Volán Zrt. biztosította:

- tömegközlekedési viszonylatok üzemi adatai (FORDA)
- helyi tömegközlekedési hálózat menetrendi adatai,

- tömegközlekedési járművek jellemzői (ajtószám, befogadóképesség, stb.).

A felvett adatok adatbázisban kerültek rögzítésre ajtónként, fordánként, és teljesített járatonként, tehát a felvételi lapoknak megfelelő formátumban. Az adatok nyers rögzítése után az adatbázis lehetséges hibái:

- elírások rögzítés során, hibás értelmezések, pl. 2,2 = 22, a 4 helyett
- ajtók elkeveredése, kimaradt lapok,
- fel- és leszálló utasok számának jelentős eltérése.

Mivel a fel és leszálló utasok összegében egy fordulón belül is jelentős eltérések mutatkozhatnak, ezért a rögzített adatokat a kérdéses helyeken a számláló-lapokkal összevetettük és szükség esetén javítottuk.

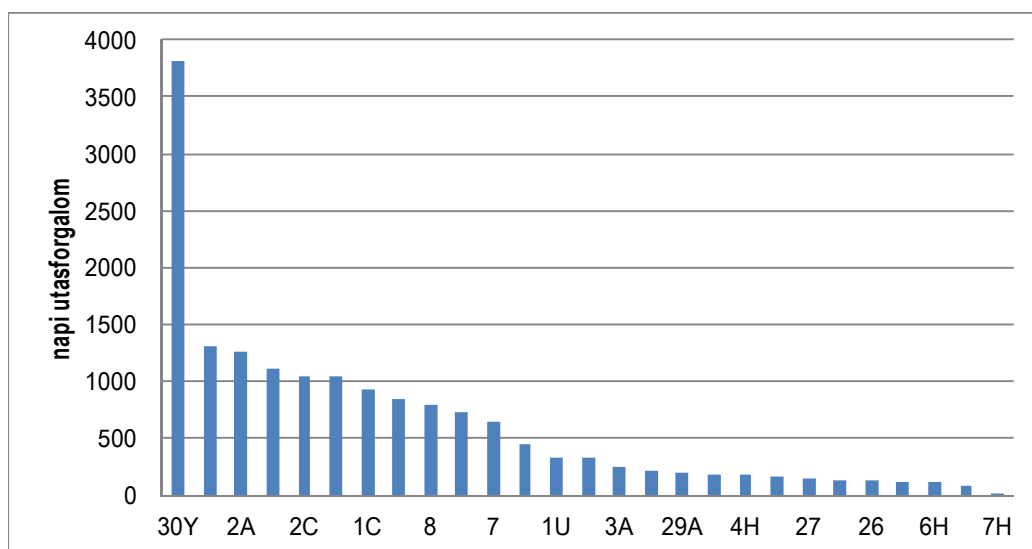
Amennyiben a felvétel során, a számlálólapokon a végállomástól végállomásig tartó menet végén a fel- és leszálló utasok száma nem egyezik meg, ezt a különbséget kiegyenlítettük. A korrekció során a fel- és leszállások számtani átlagára módosítjuk mind a felszálló mind a leszálló utasok számát. Az algoritmus az utasforgalom módosítását a különböző megálló forgalmának arányában hajtja végre; ezzel biztosítva az egyes fel- és leszállások között kapott arányok megtartását.

A feldolgozás során külön figyelmet kellett szentelni azoknak a viszonylatoknak, ahol valamelyik végállomáson az utasok a járművel „körbeutaznak”. Itt a fel- és leszálló utasok számának korrekcióját a viszonylat fordulójára készítettük el.

Eredmények

A számlás adatai szerint Szombathely munkanapi fel- és leszálló utasforgalma a számlálás napján ~33 000 fő volt.

A legforgalmasabb járat a 30Y viszonylat (Oladi városrész – Vasútállomás - Kámon), mely napi 120 járatán közel 4 000 felszálló utast számoltunk. 1 000 feletti felszálló utasszámmal rendelkezik még a 6, 2A,5, 2C, és 9-es viszonylat.



105. A helyi autóbusz közlekedés hétköznapi utasszámái viszonylatonként

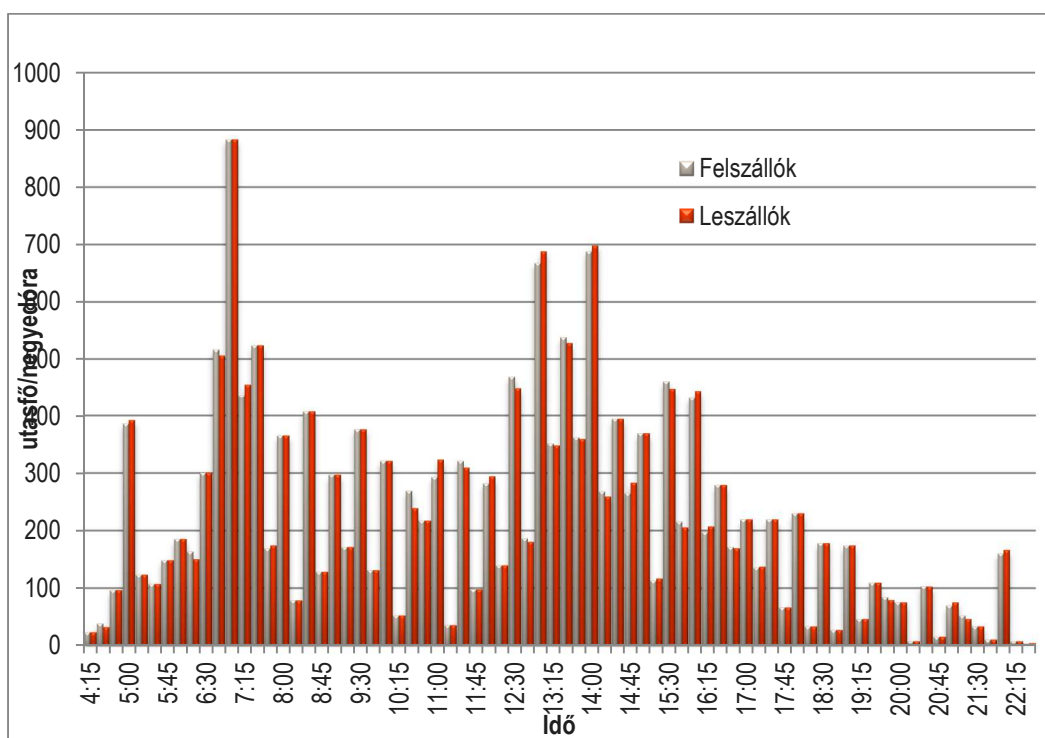
A megállóhelyeket tekintve a legnagyobb forgalmú helyszín természetesen a Vasútállomásnál elhelyezkedő helyi autóbusz pályaudvar (Éhen Gyula tér). További jelentős forgalmú megállóhelyek a Városháza, az Órásház és a helyközi autóbusz pályaudvar mellett található Sörház u. megállóhely. A munkanapi utasok több mint 30%-a ezekben a megállóokban szállt fel a járművekre. A következő táblázat összevonva tartalmazza az egyes megállópárokban mért utasforgalmat.

Megálló neve	Leszállók	Felszállók	Összesen
Vasútállomás	2 106	2 369	4 475
Városháza	1 210	1 300	2 510
Órásház	971	930	1 901
Aut.áll. (Sörház u.)	661	525	1 186
Szent Gellért u. 64.	412	410	822
Berzsenyi Könyvtár	397	392	789
Piac	433	283	716
Aluljáró (Szt. M. u.)	266	382	648
Nyomda	319	236	555
Aluljáró (Thököly u.)	332	221	553
Árkádia Bev. Közp.	147	347	494
Oladi vr., aut.vt.	170	293	463
Waldorf iskola	212	243	455
Derkovits Bev. Közp.	176	269	445
TESCO Szupermarket	263	159	422
Perint híd	180	233	413
SAVARIA PLAZA	179	205	384

Megálló neve	Leszállók	Felszállók	Összesen
Oladi iskolák	218	153	371
Haladás pálya	196	170	366
Művészeti Gimn. (Paragv.u.)	177	177	354
Olad, aut.ford.	154	175	329
Újtemető	160	160	320
Kórház	185	128	313
STYL Ruhagvár Rt.	153	155	308
Herény, Béke tér	151	155	306

106. A helyi autóbuszos utasszámlálás forgalmasabb megállóinak forgalma (utas/nap)

A forgalom időbeli lefolyását tekintve jól látszik a reggeli és délutáni csúcsidőszak. Reggel ez rövidebb időszak, ugyanakkor 7.00 órakor van, ami napi csúcs, közel 900 utas/negyedóra. Délután az iskolaidő végén tapasztalható nagyobb forgalom, de kisebb kiugró értéket számoltunk 16 óra körül is, ami feltételezhetően a munkaidő végét jelenti.

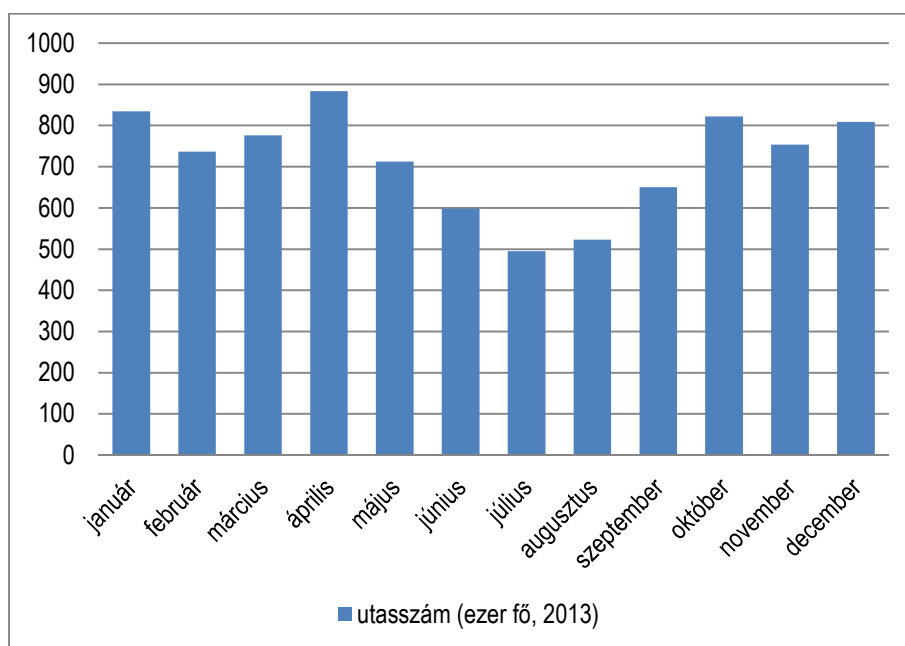


107. A helyi autóbusz közlekedés hétköznapi forgalomlefolysa

A Szolgáltató utasforgalmi adatai, az eredmények korrigálása a forgalmi modellezéshez

Mint már említésre került, a mérések időpontjában az iskolai szünetek, érettségi szünetek részben már megkezdődtek, ezt a mérési eredmények vizsgálatakor figyelembe kell venni. Ehhez nyújt segítséget a tavalyi év egyes havi jegyeladásait tartalmazó idősor, melyből a „normál” forgalmi állapotokat tükröző adatok előállításához szükséges szorzó előállítható.

Tekintettel arra, hogy ebben az időszakban nagymértékben a végzős középiskolás diákok és egyetemisták utazásai hiányoznak, ezért a felsorzás differenciáltan történt, az egyes körzettípusok (pl. oktatás, munkahely, lakás, kereskedelem, városközpont, stb.) között. Az átlagos szorzó a helyi autóbusz-közlekedés esetén 1,2 lett.



108. A Vasi Volán 2013 évi szombathelyi utasszámai, helyi autóbusz közlekedés

4.1.2.2.2 Helyközi autóbuszos utasszámlálások

Módszertan

A városba autóbuszsal érkező és az azt elhagyó utasok számának meghatározására a Volán járatokra vonatkozóan utasszámlálást végzünk.

A számlálásokra 2014. június 6-án pénteken került sor, a Vasi Volán Zrt-vel egyeztetett időpontban.

Az autóbuszos helyközi utasszámlálás a következők szerint történt:

- az autóbusz pályaudvaron teljes üzemidőben,
- a nagyobb forgalmú megállóhelyeken 6:00 és 20:00 között.



109. Az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomás induló kocsállásai

A nagyobb forgalmú megállók kiválasztásánál a Vasi Volán Zrt-vel történt egyeztetésből indultunk ki.

Az előkészítő adatgyűjtés során megkaptuk az autóbusz állomás indítási jegyzékét, valamint a helyközi menetrendi adatokat.

A számlálás során a számlálók egy előre elkészített felvételi lapon, melyen időrendben voltak felsorolva az adott megállóhelyre érkező autóbuszok érkezései, a diákok az autóbusz rendszámát, viszonylatát valamint fel- és leszálló utasforgalmát rögzítették.

Ahhoz, hogy a teljes napi utasszámokat kapjuk meg a megállóhelyeken is, a megállóhelyi utasszámokat korrigáltuk az autóbusz-állomáson mért teljes üzemidei értékek alapján számított szorzóval, melynek értéke 1,11.

Eredmények

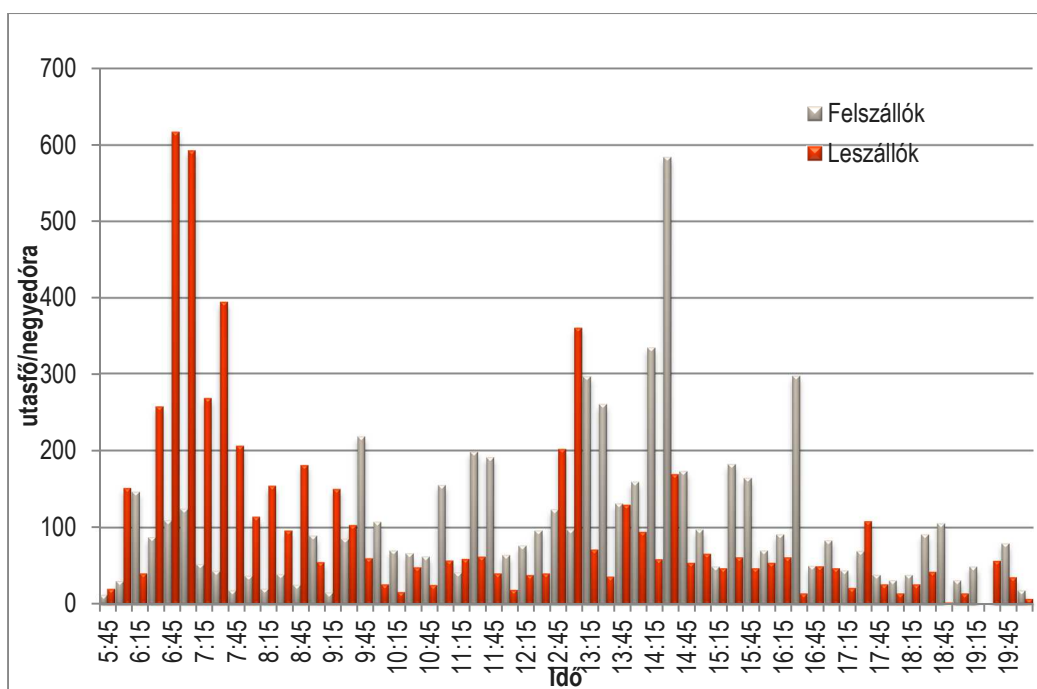
Az autóbusz állomás napi utasforgalma több mint 8.800 fő volt, a további legforgalmasabb megállók a Vasútállomás, az Órásház és a Piac. A következő táblázat összevonva tartalmazza az egyes megállópárokban mért utasforgalmakat.

Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Szombathely aut.áll.	4 149	4 659	8 808
Vasútállomás mh.	977	871	1 848
Órásház	346	427	773

Megálló	Leszállók	Felszállók	Összesen
Piac	152	350	502
Aluljáró	201	149	350
Tesco	147	198	345
NYME, Savaria Egy.K.	208	99	307
Városháza	100	158	258
Szófia u.	109	113	222
Szőlős u.	71	71	142
Stromfeld ltp.	62	62	124
Árkádia bev. Közp.	52	64	116
Centenárius híd	24	78	102
Ipartelep	11	88	99
Béke tér	8	2	10
	6 593	7 080	13 673

110. A helyközi autóbuszos utasszámlálás eredményei (utas/nap)

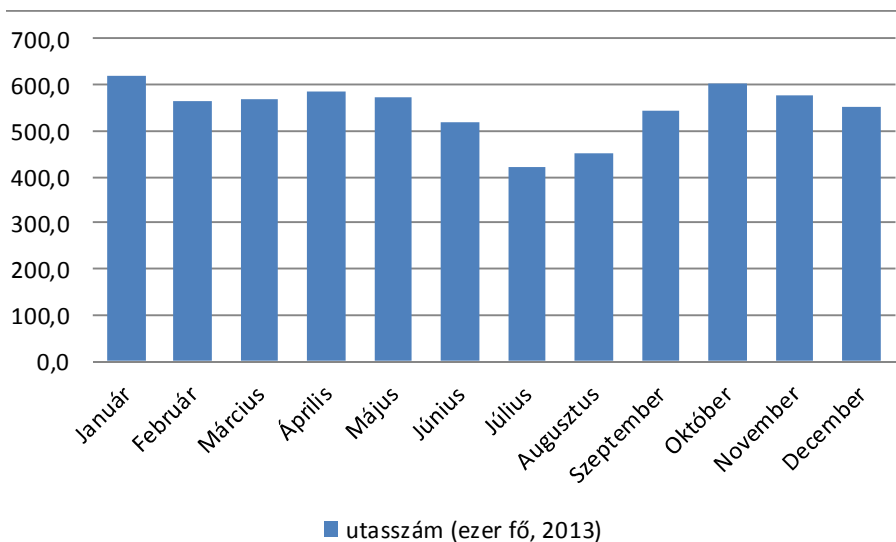
A helyközi buszközlekedésben szintén jól látható a reggeli és délutáni csúcsidőszak. Reggel – a város vonzásából adódóan – a felszállók, míg délután a leszállók száma a sokkal nagyobb. A helyi közlekedéshez képest a reggeli csúcsforgalom korábban kezdődik és hosszabb ideig tart, míg a délután kb. fél órával később (14.30) szállnak fel a legtöbben.



111. A helyközi autóbusz közlekedés hétköznapi forgalomlefordása

A Szolgáltató utasforgalmi adatai, az eredmények korrigálása a forgalmi modellezéshez

Mint a helyi buszközlekedésnél már említésre került, a mérések időpontjában az iskolai szünetek, érettségi szünetek részben már megkezdődtek, ezt a mérési eredmények vizsgálatakor figyelembe kell venni. Ehhez nyújt segítséget a tavalyi év egyes havi jegyeladásait tartalmazó idősor, melyből a „normál” forgalmi állapotokat tükröző adatok előállításához szükséges szorzó előállítható. Az átlagos szorzó a helyi autóbusz közlekedés esetén 1,06 lett, a felszorzás módszertana megegyezik a helyi közlekedéssel.

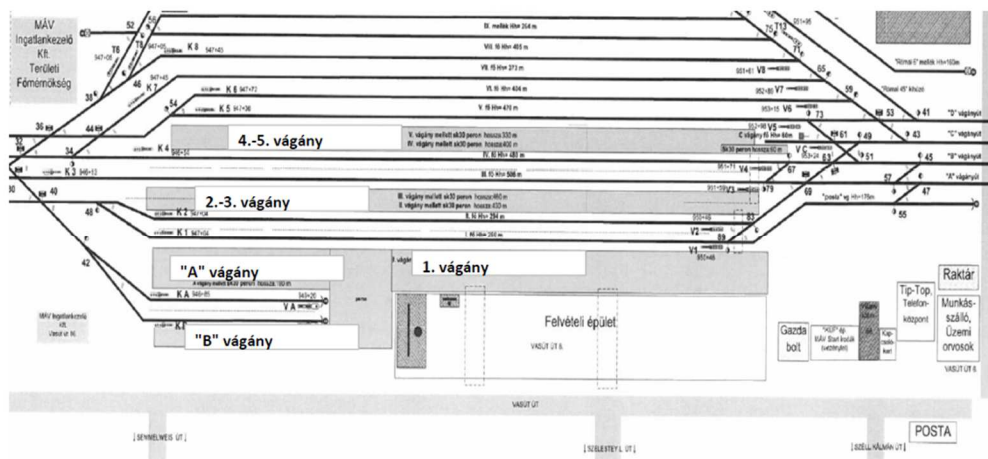


112. A Vasi Volán 2013 évi szombathelyi utasszámai, helyközi autóbuszközlekedés

4.1.2.2.3 Vasúti utasszámlálások

Módszertan

A szombathelyi vasúti utasforgalom meghatározására 2014. június 5-én, csütörtökön került sor a szombathelyi pályaudvar területén.



113. A vasútállomás peronelosztása, a forgalom felvételek helyszíne

A számlálások a szolgáltatás teljes üzemidejében zajlottak.

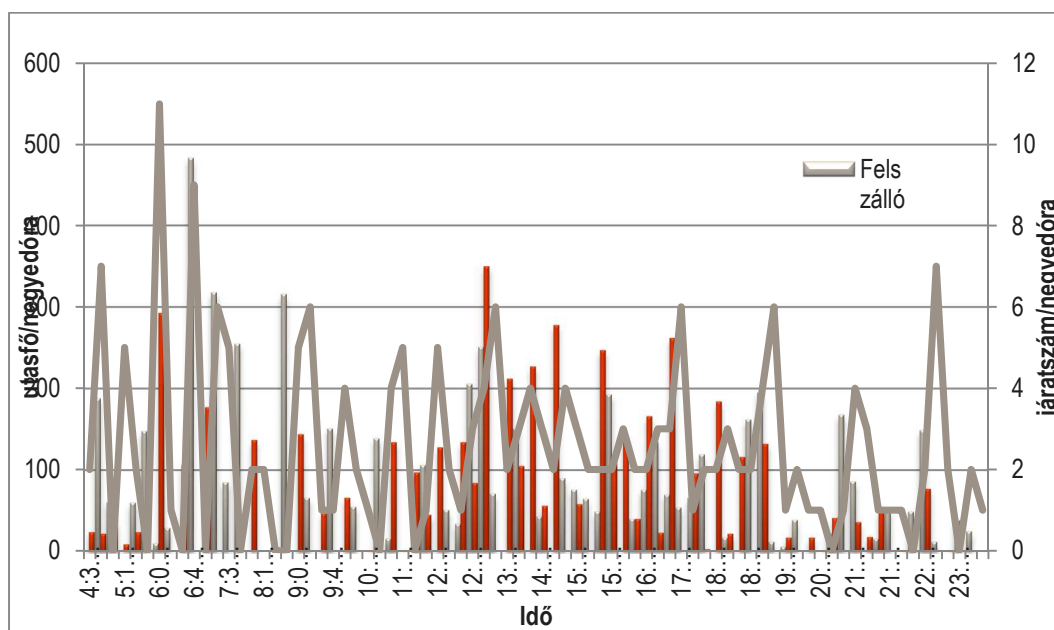
Az előkészítő adatgyűjtés során az ELVIRA menetrend-nyilvántartó rendszer internetes felületéről gyűjtöttük le a szükséges adatokat.

A felvett adatok adatbázisban kerültek rögzítésre, a felvételi lapoknak megfelelő formátumban. Az adatok nyers rögzítése és összesítése után az adatbázis lehetséges hibái:

- elírások rögzítés során, hibás értelmezések.

Eredmények

Szombathely vasútállomás teljes napi utasforgalma a mérés napján 10 150 fő volt (5 381 le- és 4 769 felszálló utassal). Az utazások napi lefolyását az alábbi diagram mutatja be.



114. A vasútállomás utasforgalmi diagramja

A reggeli csúcspóra Szombathely vasútállomáson 6:30 és 7:30 között, napközben 12:45 és 13:45 között volt. Ezek tipikusan az iskolai célú utazásokat tükrözik.

Az eredmények korrigálása a forgalmi modellezéshez

A 2014 nyár eleji mérésből adódó korrekciót itt is elvégeztük, egyéb adat híján a helyközi autóbusz közlekedés szorzóját használva.

4.1.2.2.4 Helyi közösségi közlekedési kikérdezések

Módszertan

A helyi közösségi közlekedést igénybe vevő utasokat a szolgáltatóval egyeztetett megállóhelyeken kérdeztük ki több hétköznapi napon.

A kérdezők a megállóhelyeken a járművekre várakozó utasokat kérdezték az adott utazáshoz használt jegy/bérletfajtáról, a módválasztás okáról, a szolgáltatással kapcsolatos elégedettségéről illetve elégedetlenségéről. Ezek mellett rögzítették még az adott napon helyi közösségi közlekedéssel megtett utazások számát, valamint a válaszadó által jellemzően használt relációkat.

A helyszíneken 2 345 fő kikérdezése történt meg, ami a napi felszállószám több mint 7 %-a.

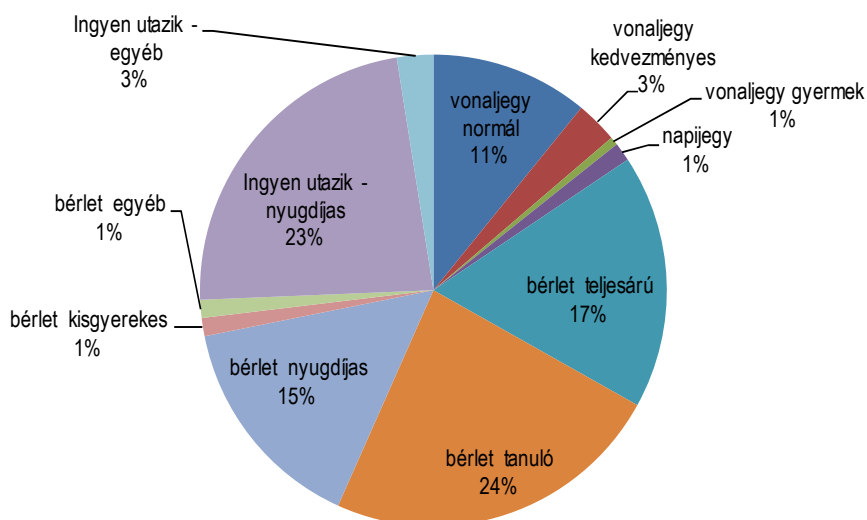
Helyszín	kikérdezés db	Helyszín	kikérdezés db
Vasútállomás	211	Újtemető	42
Autóbuszállomás	186	Március 15. tér	37
Aluljáró (Szent Márton u.)	149	56-osok tere	32
Városháza	113	Oladi iskolák	30
Órásház	111	Jóskar-Ola vr.	28
Szent Gellért u. 64.	110	Tesco hiper	28
Piac	88	Bendefy L. u.	26
Waldorf iskola	85	Neumann János ált. isk.	25
Szent Flórián krt 33.	76	Horváth Boldizsár krt.	23
Aluljáró (Thököly u.)	76	Savaria Pláza	23
Kórház	68	Szolgáltatóház (Váci M. u.)	23
Ciao Amico	63	Bébic Telep	22
Nyomda	59	Minerva lakópark	18
Árkádia	54	Zanat	18
NYME Savaria Egy.K.	54	Rákóczi utcai iskola	17
Szabó Miklós u.	53	Vépi út	14
Nyugdíjasok Otthona	51	Savaria Nagyszálló	12
Művészeti Gimnázium	50	Kenyérgyár	11
Szentkirály	50	Jabil kft.	8
Rendőrség	46	Uzoda	8
Berzsenyi könyvtár	44	Épületpanelgyár	5
Perint híd	44	Centenáris híd	3
Haladás pálya	42	Szőlős utca	1

115. A helyi autóbuszos utaskikérdezés helyszínei és darabszámai

Eredmények

Az utasok több mint fele (58 %) bérlettel, negyede (26 %) ingyen utazik, és csak 15 %, aki jegyet vesz.

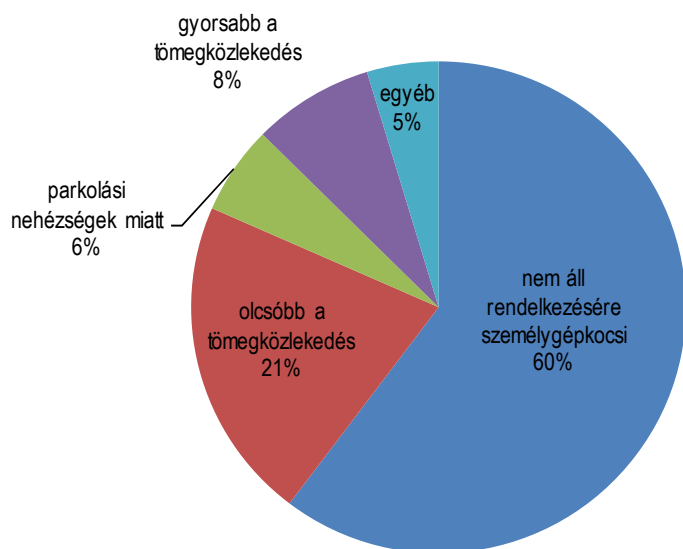
A legtöbbben tanuló bérlettel utaznak, az utasok közel egynegyede használja ezt a fizetési módot.



116. A helyi autóbust használó utasok díjfizetési megoszlása

A válaszadók 60 %-a azért a közösségi közlekedést választotta, mert nem áll rendelkezésre számára gépkocsi.

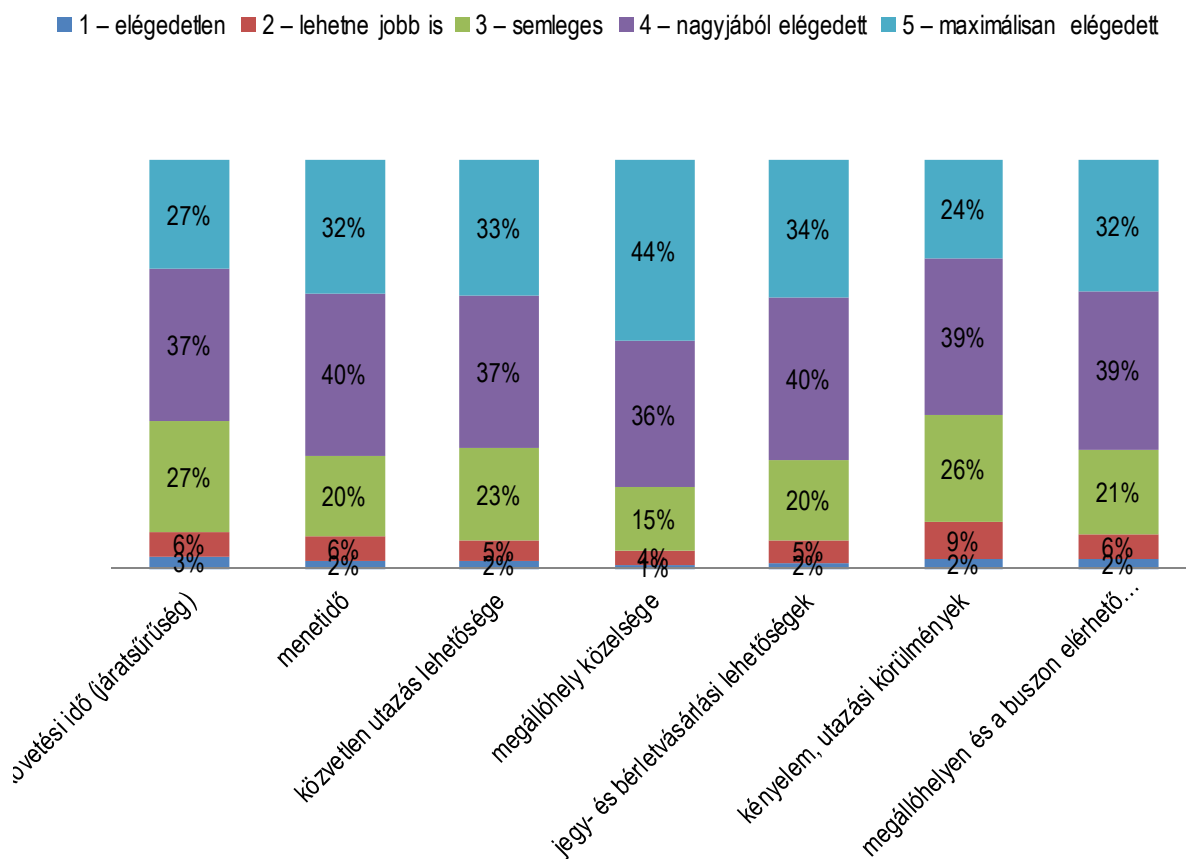
A ténylegesen választhatók 81 %-ánál a pénzügyi ok volt az elsődleges választási szempont.



117. A helyi autóbust használó utasok megoszlása a személygépkocsi-használat tükrében

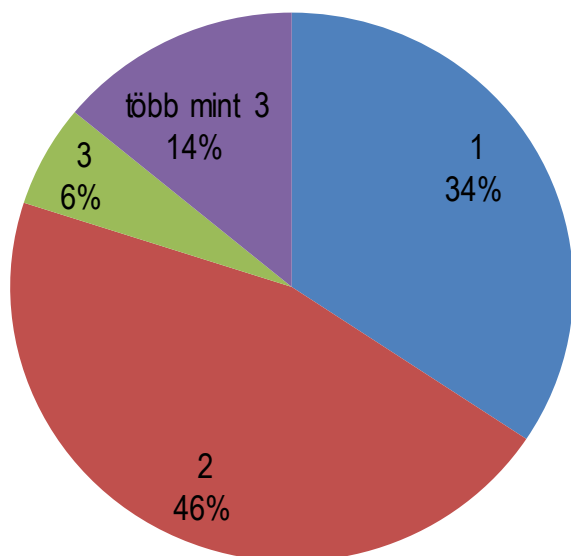
A szolgáltatási jellemzők értékelése során kiderült, hogy a válaszadók nagy része elégedett a szolgáltatással.

Semleges vagy annál jobb megítélést kapott 91-95 %-ban a paraméterek mindegyike. Legtöbbször az utazás kényelmére panaszkodtak, itt az elégedetlenek aránya elérte a 11 %-ot.



118. A helyi autóbusz közlekedés értékelése bizonyos jellemzők alapján a válaszadók szerint

Az utolsó kérdéscsoport a válaszadók rendszeres utazásaira vonatkozott. Az utasok túlnyomó része (80 %) jellemzően naponta egy-két járatot használ rendszeresen.



119. Felszállások számának megoszlása a válaszadók szerint

4.1.2.2.5 Helyközi közösségi közlekedési kikérdezések

Módszertan

A felvétel egyik célja a helyközi utazási szokások megismerése, a városon belüli induló és célhelyek meghatározása volt. Ugyanakkor, tekintettel a projektre, kiemelten vizsgáltuk az autóbusz állomáson és a vasútállomáson történő utasmozgásokat, ezen kiemelt megállók megközelítési módjait.

Az autóbusz megállóiban több, mint 1500, míg a vasútállomáson közel 680 utast kérdeztünk (több mint 11 %, illetve 14 %-os minta) a megállóhely megközelítésének módjáról, a díjfizetésről, az utazás gyakoriságáról valamint a módválasztás indokáról kérdeztük.

Helyszín	Db.
Ady tér	984
Vasútállomás mh.	202
Városháza	63
Szófia u.	49
Béke tér	48
Ipartelep	43
Centenáris híd	42
Aluljáró	32
Piac	23
NYME	19
Szőlős u.	8
Vasútállomás	676

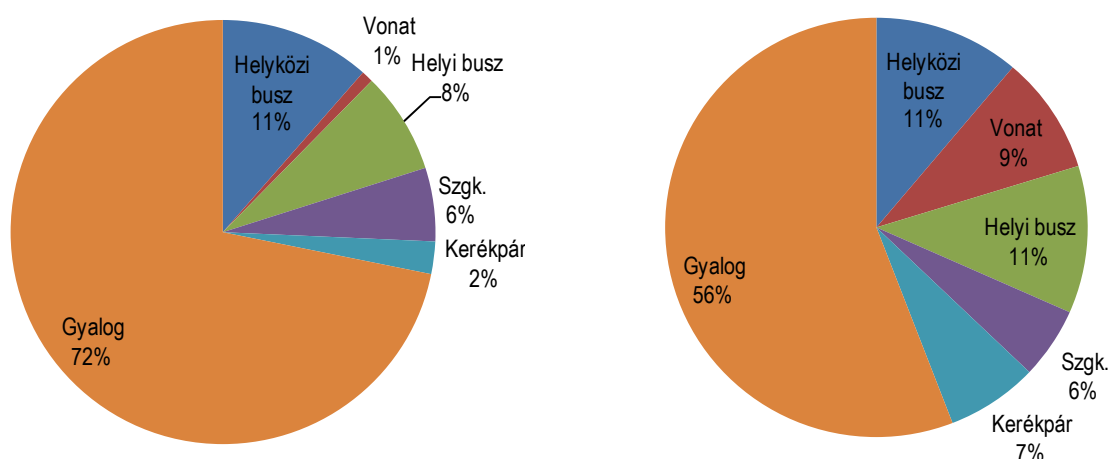
120. A helyközi autóbuszos és vasúti utaskikérdezés helyszínei és darabszámai

Eredmények

Helyközi autóbusz közlekedés

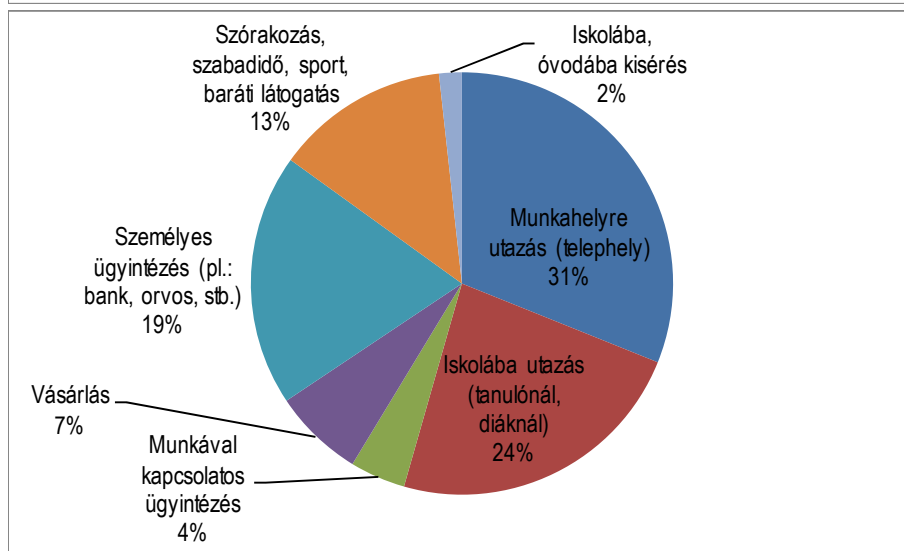
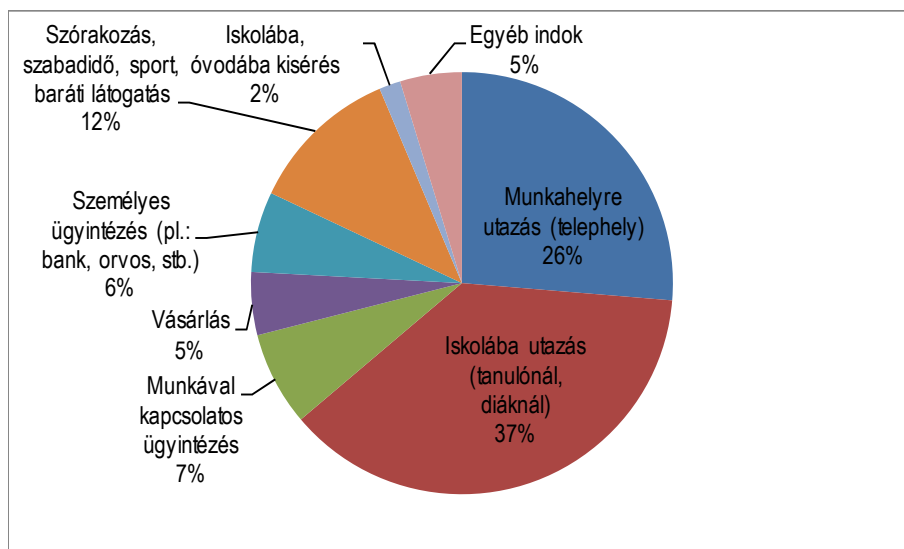
Az autóbusz állomásra az utasok mintegy 67 %-a gyalog érkezik. Helyi autóbuszt mindössze 8 %-uk vesz igénybe.

A többi megállóhelyeken az utasok 56 %-a érkezik gyalog, jelentős a helyi és helyközi buszos átszállók aránya is (11-11%).



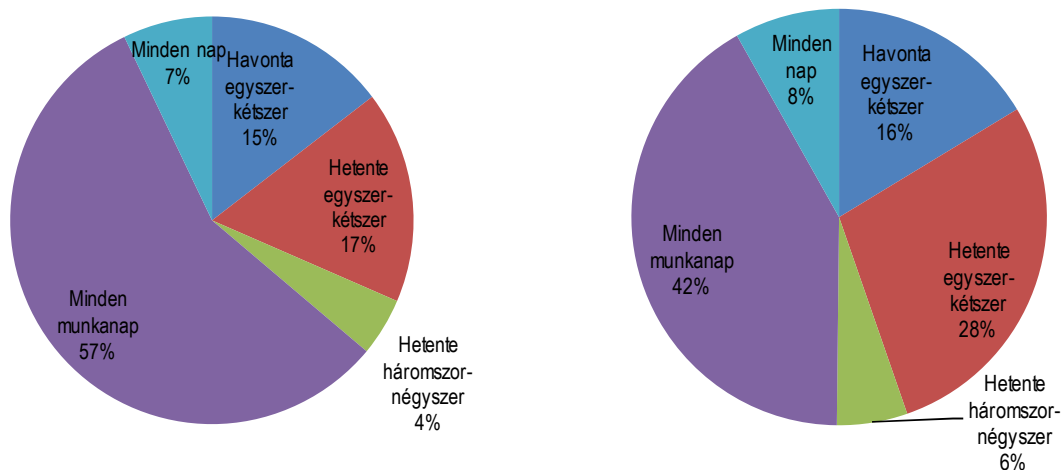
121. A megállóhely megközelítésének módja (bal: autóbusz állomás; jobb: megállóhelyek)

Az utazási indokoknál mindkét helyszínen az iskola és munkahely megközelítésére irányuló jellegű forgalom volt a jellemző, kissé eltérő arányban. (63-55 %) A megállóhelyeknél jelentősebb a személyes ügyintézés jellegű utazás, míg az autóbusz-állomáson a szórakozás-szabadidős elfoglaltság volt inkább a jellemző.



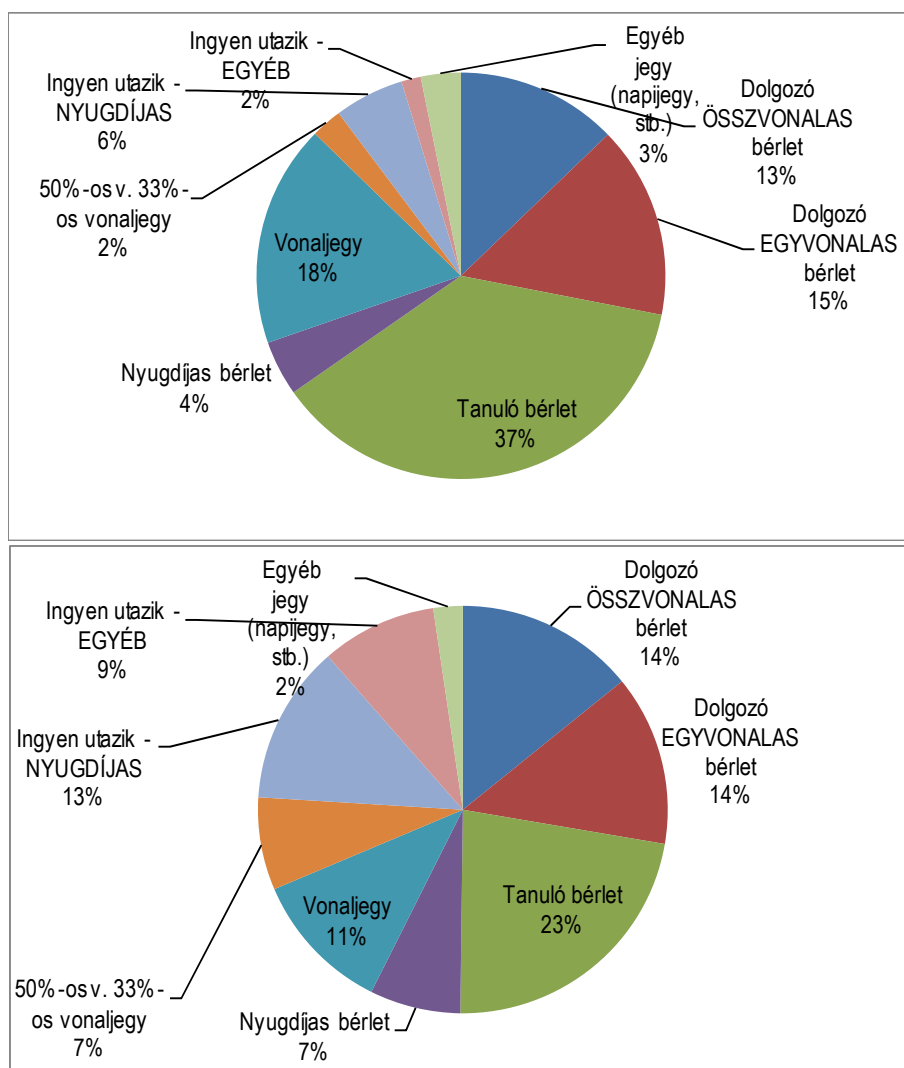
122. Az utazási indokok megoszlása (felül: autóbusz állomás; alul: megállóhelyek)

Az autóbusz állomáson felszálló utasok mintegy 64 %-a (megállóhelyeken 50 %) minden nap vagy minden munkanap megteszi az adott utazását, hetente legalább többször az utasok további 21 %-a (megállóhelyeken 34 %).



123. Az utazás gyakoriságának megoszlása (bal: autóbusz állomás; jobb: megállóhelyek)

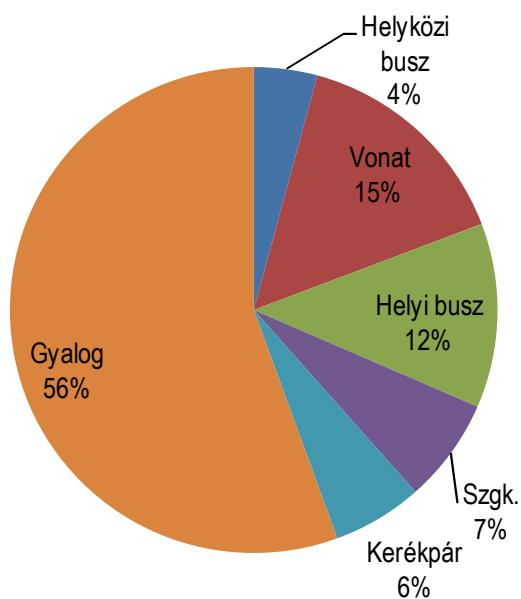
A díjfizetések esetében az autóbusz állomáson nagyobb arányban utaznak valamilyen bérlettel (69 %), míg a megállóhelyeken ez az arány valamivel alacsonyabb (58 %), viszont erősebb az ingyen utazók aránya. a jegyvásárlók aránya nagyjából megegyezik a két helyszínen.



124. A díjfizetés módjának megoszlása (felül: autóbusz állomás; alul: megállóhelyek)

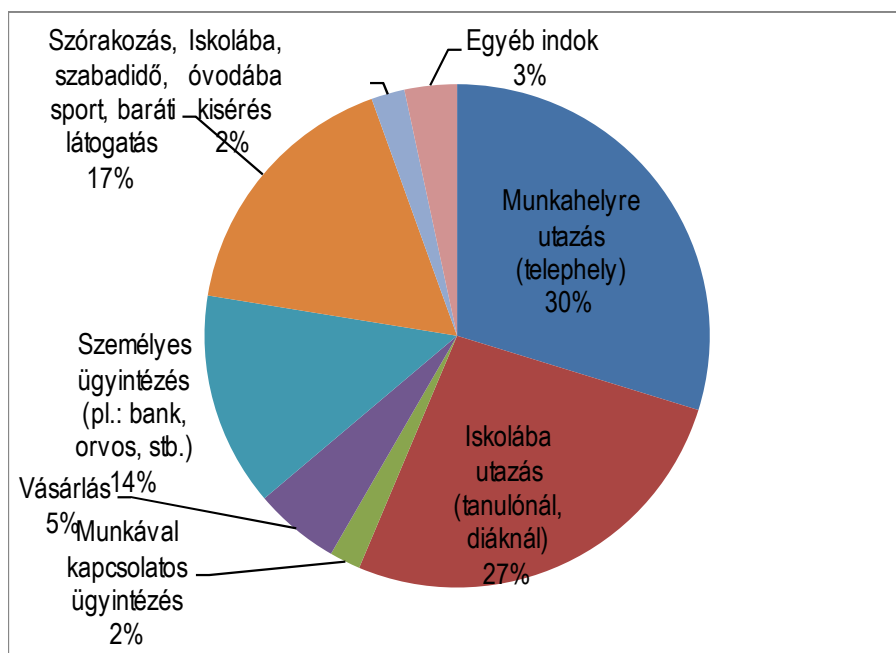
Vasúti közlekedés

Szombathely vasútállomáson az utasok több mint 50 %-a gyalog érkezik a pályaudvarra. Valamilyen közösségi közlekedési járműről száll fel a vonatra 37 %-uk.



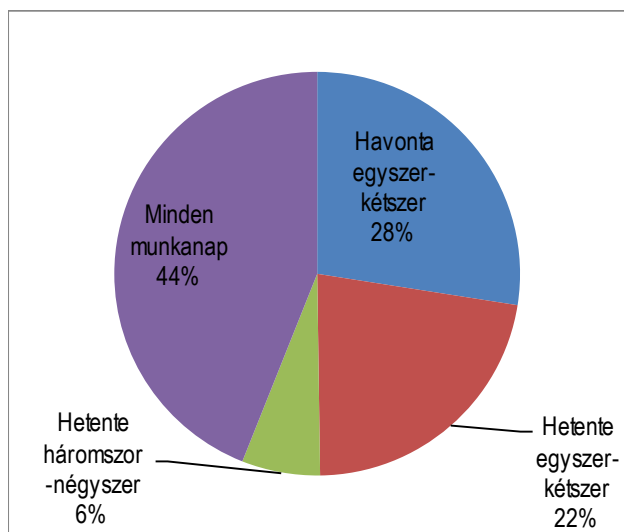
125. A vasútállomás megközelítésének módja

Az utazási indokoknál az iskola és munkahely megközelítésére irányuló jellegű forgalom volt a jellemző, kissé eltérő arányban. (57 %) Jelentős még a személyes ügyintézés jellegű utazás (14 %), valamint a szórakozás-szabadidős célú utazás (17 %).



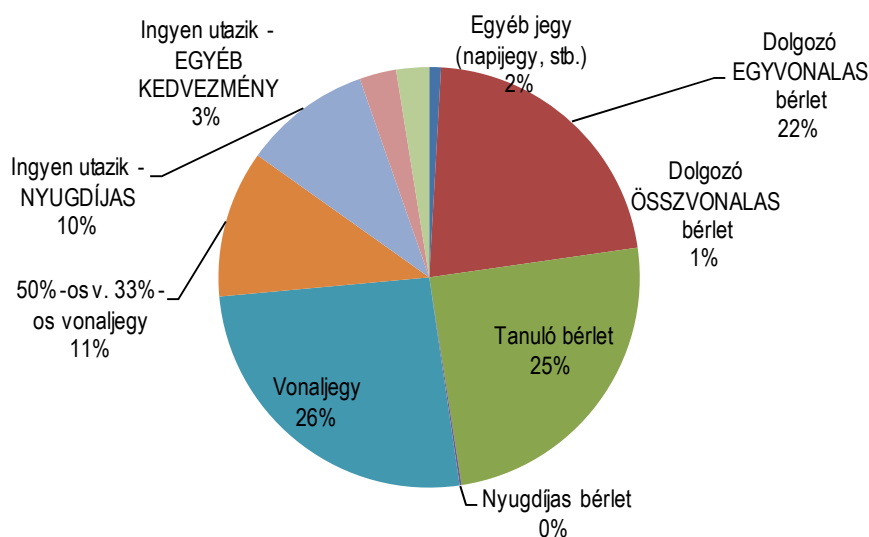
126. Az utazási indokok megoszlása

A vasútállomáson felszálló utasok mintegy 44 % minden nap vagy minden munkanap megteszi az adott utazását, hetente legalább többször az utasok további 28 %-a.



127. Az utazás gyakoriságának megoszlása

A díjfizetéseknél Szombathelyen a tanuló és teljesárú bérletek használata jellemzi az utazások közel 48 %-át, míg a vonaljegy az utasok 40 %-a használ. Ingyen utazik a kikérdezettek 13 %-a.

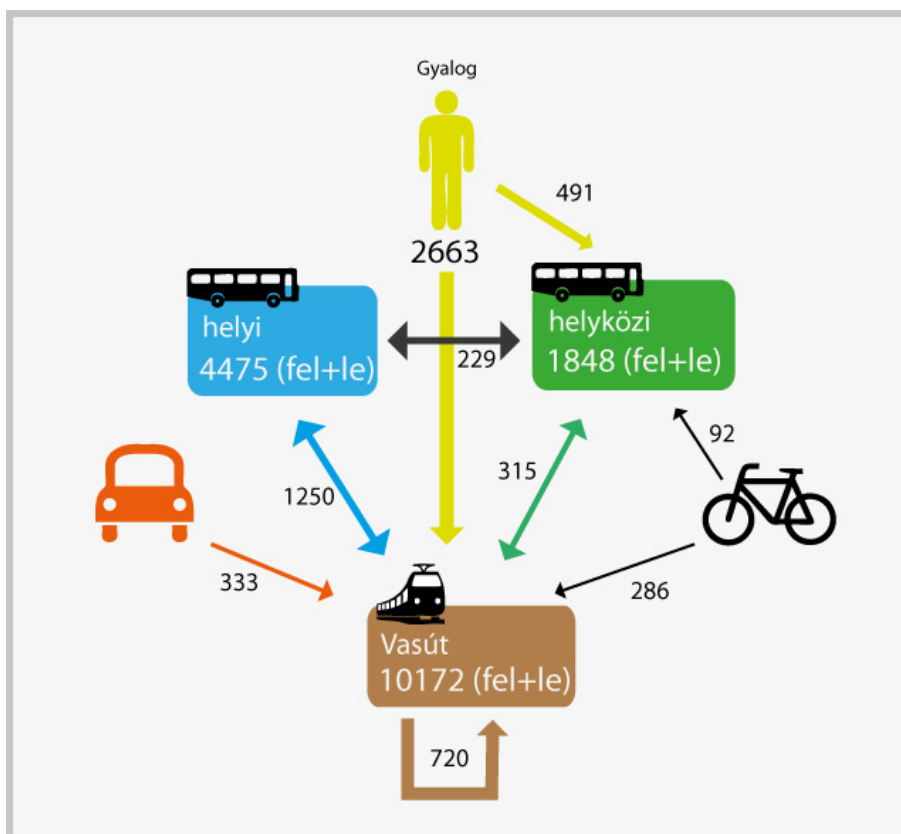


128. A díjfizetés módjának megoszlása

4.1.2.2.6 A vasútállomás környékének (Éhen Gyula tér) forgalma

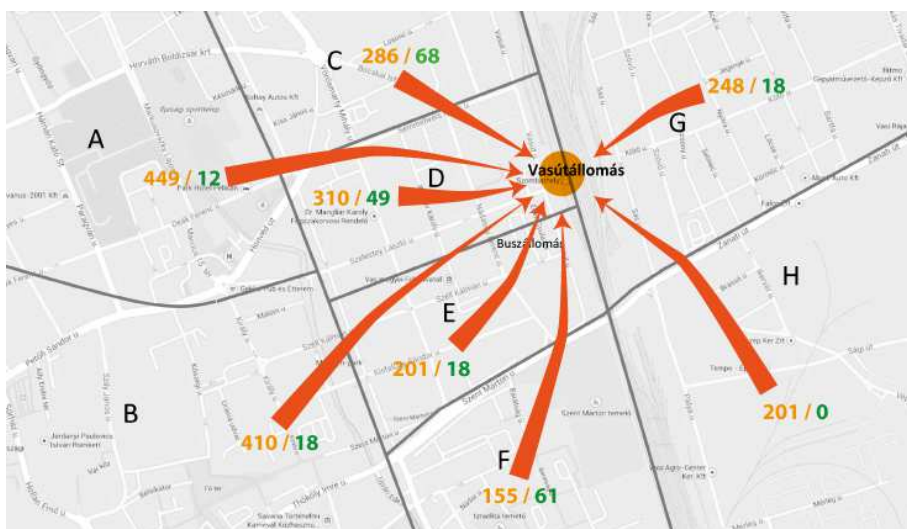
Az Éhen Gyula tér Szombathely közösségi közlekedésének egyik legfontosabb eleme. Itt található a vasúti pályaudvar, a helyi autóbusz pályaudvar, és átszállási lehetőség van helyközi autóbuszokra is.

Központi elhelyezkedése miatt jelentős a gyalogos- és kerékpáros forgalom is. (ez utóbbit a közel 800 férőhelyes, részben fedett kerékpártároló segíti). A következő ábra a tér forgalmát mutatja az egyes közlekedési módok között.



129. A vasútállomáshoz kapcsolódó napi forgalmak alakulása (utas/nap)

Fontos még megvizsgálni a gyalog érkező utasok kiindulási körzeteit, ezt a következő ábra szemlélteti.

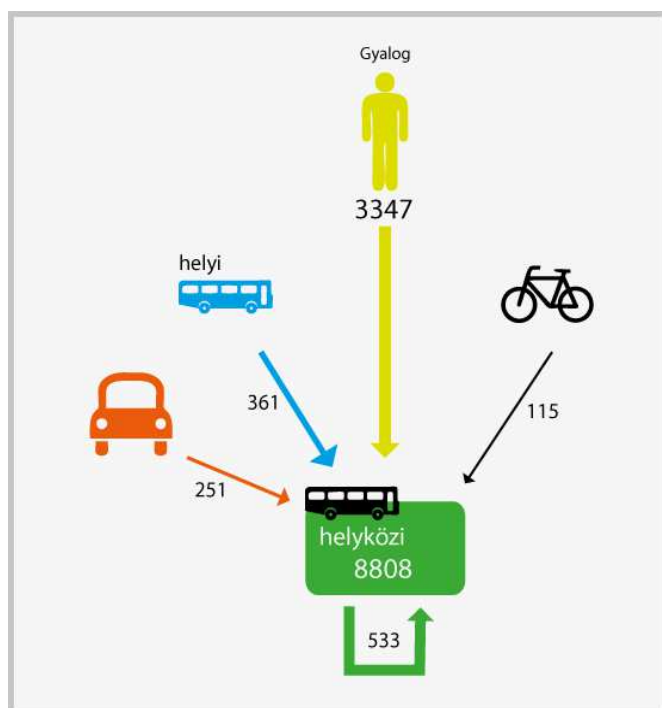


130. A Vasútállomásra/helyközi busz Vasútállomás mh.-re érkező gyalogosok forgalma az Éhen Gy. téri állomás környezetében (utas/nap)

A kikérdezések szerint a legtöbb gyalogos a kórház, valamint a Fő tér – Belváros – autóbusz pályaudvar – Nyugat-magyarországi Egyetem irányából érkezik. A többi szomszédos körzet aránya nagyjából hasonlóan mondható.

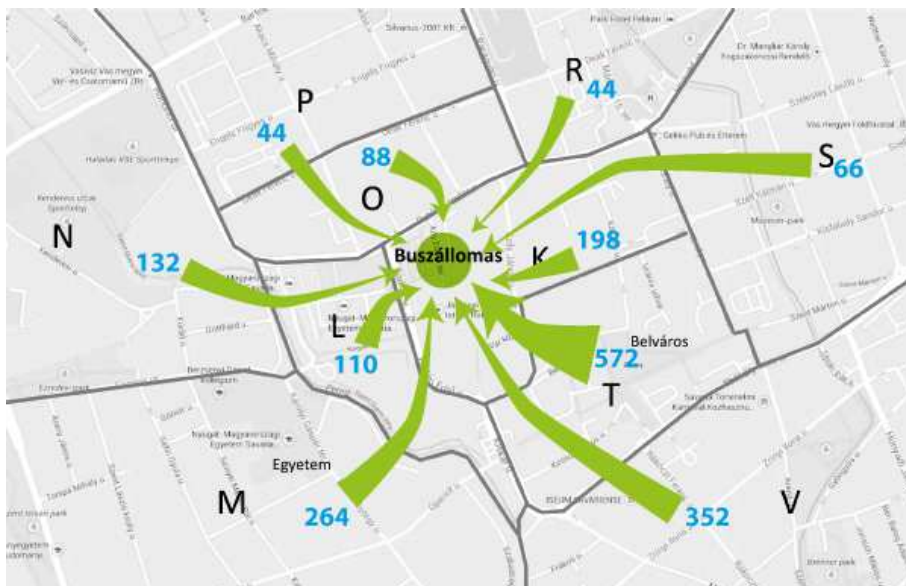
4.1.2.2.7 A helyközi autóbusz-állomás (Ady Endre tér) környékének forgalma

A helyközi autóbusz-pályaudvar Szombathely belvárosától nyugatra helyezkedik el, gyaloglási távolságon belül, átszállási lehetőséggel helyi autóbuszokra. a vasútállomáshoz hasonlóan itt is magas a gyalogosan érkezők aránya.



131. A helyközi autóbusz pályaudvar napi forgalmának összetétele az érkezés módja szerint (utas/nap)

A gyalogosan érkező utasok forráskörzeteit az alábbi ábra mutatja be.



132. Az Ady E. téri helyközi autóbusz pályaudvarhoz érkező gyalogosok forgalma az állomás környezete szerint (utas/nap)

A kikérdezések szerint legtöbb gyalogos a Fő tér – Belváros, valamint a piac és a temető irányából érkezik. Jelentős forgalmat generál még a Nyugat-magyarországi Egyetem környezete is.

4.1.3 SWOT elemzés (a jelenlegi helyzet erősségeinek, gyengeségeinek feltárása)

Erősségek

- Földrajzi fekvése, térségi szerepköre kedvező (osztrák határ közelsége)
- Közlekedési célú vonzáskörzete nem csak hazai, hanem külföldi területekre is kiterjed
- Idegenforgalmi vonzereje, gazdag kulturális élete
- Helyi és helyközi közösségi közlekedés hálózata, területi lefedettsége megfelel az igényeknek.

Gyengeségek

- Megyén nem halad át autópálya
- Közúti közlekedési elérhetőség szempontjából váákumban van, csupán egy észak-dél irányú közlekedési folyosó megy rajta keresztül, nyugat-keleti irányúak elkerülik
- Hiányos és leromlott állapotú kerékpárút hálózat
- Hiányos városi körgyűrű, belvárosi területek közötti forgalomtól való tehermentesítésének hiánya
- Erős városközponti gépjármű forgalom

- Kevés parkolóhely a belvárosi városközponti lakóterületeken
- A városközponti parkolóhelyek nagy része felszíni, közterületek jelentős részét foglalja, a gyalogos, közösségi és zöldfelületek kárára
- Akadálymentes gyalogos közlekedést biztosító műtárgyak hiánya
- Vasút elvágó hatása, a vasútállomás keletre és nyugatra elhelyezkedő városrészei között egyedüli összeköttetést a Zanati út biztosítja, a szomszédos városrészek kelet-nyugati irányú utcáit kettévágja a vasút.
- A város levegője mérsékelten szennyezett, fő probléma a közúti közlekedés és a dízel meghajtású vonatok szennyezőanyag kibocsátása

Lehetőségek

- M85-M86-os gyorsforgalmi út építése Győr-Szombathely között
- Városi körgyűrű bezárása – Vasú utca és Pázmány Péter körút összekötése
- EU és Állami források alkalmazása az infrastruktúra fejlesztésekhez
- Mélygarázsok építése a belváros túlterheltsége miatt
- Városi egységes kerékpárút hálózat kiépítése a kistérségi elképzelésekkel összhangban: nyugat-kelet irányú kerékpárút folyosó fejlesztése
- Mozgáskorlátozottak utcai közlekedési esélyegyenlőségének elősegítése
- Lakossági gépjárműhasználat visszaszorítása tömegközlekedés fejlesztésével
- Kerékpáros pihenőhelyek, kerékpártárolók, útbaigazító táblarendszer fejlesztése, a kerékpáros közlekedés népszerűsítése
- Autóbuszpályaudvar potenciális áthelyezése
- Védőfásítás, zöldsávok telepítésének szorgalmazása
- Infrastruktúra fejlesztésére a vasúti és a közúti közlekedés összehangolása

Veszélyek

- Az egyéni közlekedés térnyerése a tömegközlekedés kárára
- Forgalmas útvonal miatti forgalom növekedés
- Tömegközlekedés további drágulása
- Közlekedés okozta környezeti terhelések növekedése
- EU és Állami források elmaradásának a kockázata

- Amíg a körgyűrű bezárása nem valósul meg, addig a közúti közlekedési eredetű belvárosi légszennyezettség tekintetében sem várható érzékelhető javulás

4.2 PROJEKT NÉLKÜLI ESET LEÍRÁSA

A projekt nélküli helyzet előrejelzése a változatelemzés során a fejlesztési alternatívák kiinduló állapotának bemutatásához, majd a kiválasztott változat pénzügyi-közgazdasági elemzéseivel, a hatások számszerűsítésénél a referencia állapot meghatározásához is szükséges.

A költség-haszon elemzés során a fejlesztési különbözet (inkrementális) módszer alkalmazását írja elő az EU költség-haszon elemzési útmutató, vagyis a projektben tervezett fejlesztések hatásait a projekt nélküli esethez viszonyítva kell számolni.

4.2.1 A forgalmi prognózist megalapozó társadalmi-gazdasági folyamatok

4.2.1.1 Módszertani háttér

A forgalmi modell legfontosabb bemenő adata a Szombathely valamint a környező agglomerációs települések közigazgatási területét lefedő belterületi és külterületi forgalmi körzetek forgalmi adatai. A prognózis tekintetében a forgalom változása a város és környéke fejlődési tendenciáinak figyelembevételével határozható meg, amelyek részben a közlekedéstervezésben széles körben alkalmazott feltételezésekre alapul, részben pedig az agglomerálódó település-együttes jelenlegi és várható gazdaság-társadalmi folyamataival van összefüggésben. A gazdasági-társadalmi folyamatok becslése a forgalmi szempontból lényeges tényezőkre kell kitérjen. Ezek:

- a gazdaság fejlődése,
 - amely egyben a foglalkoztatás bővülését,
 - a jövedelmi viszonyok javulását,
 - így a közlekedési és fogyasztási szokások változását eredményezi,
- valamint – részben ezek eredőjeként – a város és térsége belső tagozódásának változása, amely a vizsgált modellterületen a különböző utazási célok és gyakoriságok változását eredményezi.

A gazdasági fejlődés és a közlekedési igények változása tekintetében általános szabályként az egy főre eső bruttó jövedelem, a GDP változását vizsgáltuk. Az elfogadott és a forgalmi becslésekben széleskörűen alkalmazott összefüggések szerint a forgalom nagyságának növekedése egyenesen arányos a GDP bővülésének ütemével; az összefüggést a városi és városkörnyéki közlekedés esetében egy hazánk nagyvárosaira jellemző, empirikus módon meghatározott, 0,7-es konstans szorzóval alkalmaztuk. A GDP változásánál az általános hazai trendeket, a régió és a megye gazdaságának jellegzetességeit, valamint ezen gazdasági térben Szombathely és térsége szerepét vettük figyelembe.

Az egyes forgalmi körzetek forgalmát meghatározó másik vizsgált tényező az adott körzet a tágabban értelmezett városi térben elfoglalt helye, illetve annak változása. Az egyes forgalmi körzetekben várható forgalom meghatározása során

- a körzeteket a város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában foglalt városrészeknek megfelelően osztályoztuk,
- figyelembe vettük a városrészekre vonatkozó főbb demográfiai adatokat,
- illetve a helyszíni bejárások tapasztalatait, az ITS megállapításait és a Szombathely településszerkezeti tervében közöltek felhasználva vizsgáltuk a városrészekben és az egyes forgalmi körzetekben meglévő, és várhatóan megjelenő forgalomkeltő és forgalomvonzó létesítményeket.

Az egyes forgalmi körzetek a városi térben elfoglalt helyzetének változását a fentiek alapján mind a forgalomkeltés, mind a forgalomvonzás tekintetében egy-egy korrekciós tényezővel becsültük.

A forgalmi prognózis megalapozásához két időtávot vettünk figyelembe. Ezek:

- Közép táv: 2013-2020
- Hosszú táv: 2020-2030.

4.2.1.2 *A forgalom alakulását befolyásoló tényezők*

A társadalmi-gazdasági fejlődés általános trendjei

Népesség, társadalmi tényezők

A népesség az országos tendenciáknak megfelelően, de az átlagnál kissé nagyobb mértékben Vas megyében illetve Szombathelyen is csökken. Az előrejelzések szerint a népességfogyás mértéke hosszabb távon is fennmarad. Míg a megye lakosságának mintegy 4 %-át veszítette el a két népszámlálás között, addig Szombathely lakossága kisebb mértékben, 79 ezer fő alá csökkent. A természetes fogyás tekintetében a megye illetve térség mutatói (-53 fő/1000 lakos) az országos átlagnál jóval kedvezőtlenebbek, ezzel szemben Szombathelyen az 1000 lakosra vetített fogyás mindössze 29 fő körül alakul. Vas megyében a 11 fő/1000 lakosra jutó pozitív vándorlási egyenleg a természetes fogyást csak részben tudja ellensúlyozni, illetve Szombathely esetén az agglomerációs folyamatoknak köszönhetően a megyeszékhelyről a betelepülőknél többen költöztek ki, egyes agglomerációs települések (pl. Gencsapáti, Nárai, Táplánszentkereszt) népesség így nőtt. A fentiekkel összefüggésben a város népsűrűség 2011-re 809 fő/km²-re csökkent.

A lakosság korosztályos összetétele alapján megállapítható, hogy Vas megye népessége egyre nagyobb mértékben öregszik, az országos átlaghoz képest jelentősen kedvezőtlenebb a demográfiai helyzet. Az időskorúak (65+) száma igen magas, az öregségi index 1,27 feletti. Szombathelyen az öregségi index még ennél

is rosszabb korösszetételt mutat. A város lakónépességének alig 13,4 % fiatalos (0-14) az idősek aránya viszont meghaladja a 17 %-ot. A munkaerőpiacon megjelenő aktív korú lakosság ennek megfelelően a lakosságnak összességében mintegy 70 %-át alkotja. Az egyes városrészekben azonban jelentős eltéréseket mutat a korfa, a nyugati városrészek esetén a fiatalos lakosság lényegesen magasabb arányban képviselteti magát, míg a keleti városrészekben az idősek számaránya kiemelkedő. A képzettségi szint folyamatosan javul, de a felsőfokú végzettséggel bírók aránya a megyében még mindig az országos átlag alatt van, azonban a legtöbb magyar megyénél jobbnak mondható. Szombathely esetében a 15 év feletti lakosság közel 18% rendelkezik valamilyen diplomával, fele középfokú végzettségű.

Közép- és hosszú távon az országos illetve régiós előrejelzésekkel ellentétben a Szombathely Integrált Településfejlesztési Stratégiájában megfogalmazott jövőkép és célok szerint a város lakosságának gyarapodása várható. Részcélként fogalmazódott meg a „növekvő számú, gyarapodó népesség” illetve többek között a növekvő gazdaság, munkahelyteremtés, a város egyes részeinek rehabilitációja, a környezet fejlesztése olyan célok, melyek közvetve mind a bevándorlást, a lakosság számának növekedését ösztönzik.

Összességében rövidtávon a jelenlegi folyamatok folytatódását, a lakosságszám csökkenését prognosztizáljuk, melyet azonban, az **ITS optimista jövőképének megfelelően** a lakosságszám (elsősorban bevándorlásból adódó) gyarapodása vált fel, és hosszú távon **a jelenlegihez képest közel 5 %-os növekedéssel számolunk.**

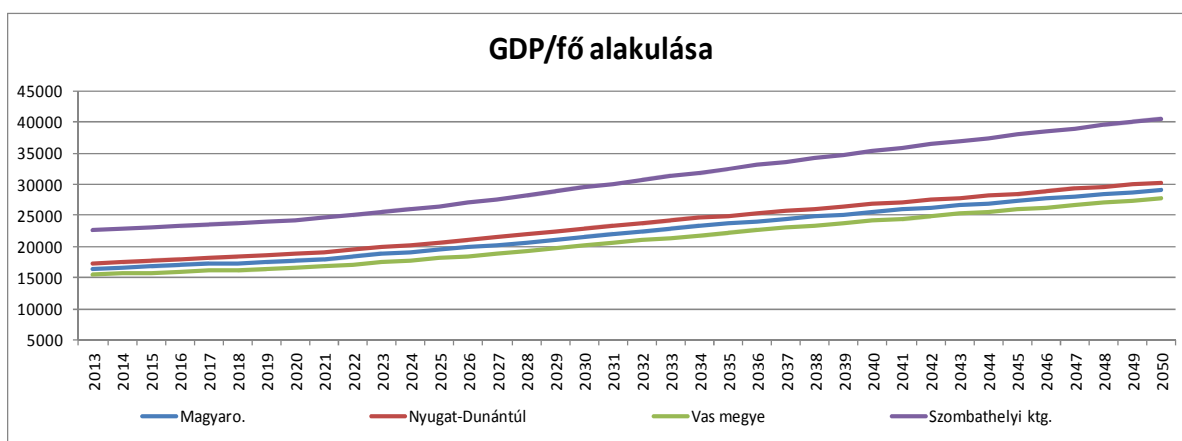
Gazdasági tényezők, GDP

A GDP alakulását tekintve összességében elmondható, hogy a Nyugat-Dunántúl régió Budapest és a Közép-magyarországi régió után hazánk legfejlettebb térségének számít, Vas megye – az országos átlag kb. 90 %-ával – az ország negyedik legfejlettebb megyéjének számít az egy főre jutó GDP alapján. Szombathely és térségének gazdasági teljesítménye – tekintettel a városban koncentráltan jelen lévő gazdasági erőforrásokra – számít Vas megye gazdasági központjának, egyúttal a régió központ, Győr utáni második legnagyobb városként régiós tekintetben is meghatározó szerepe van.

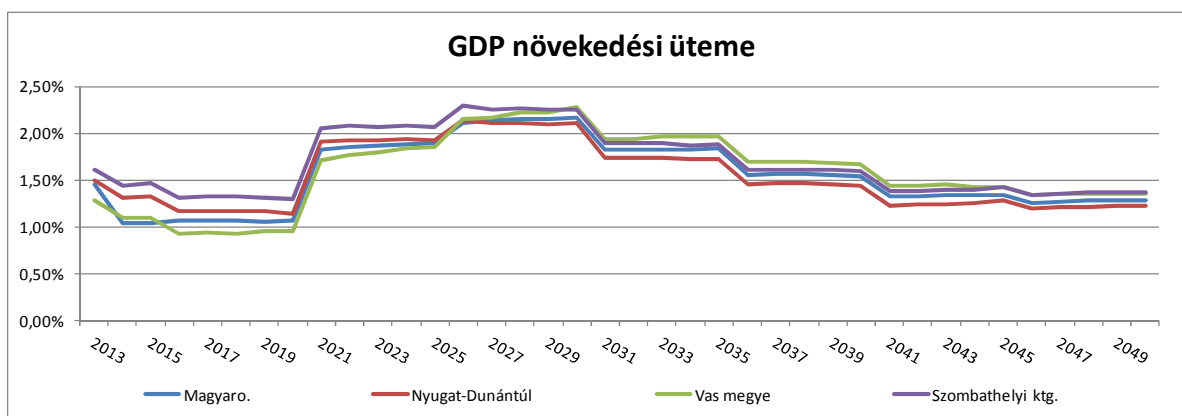
A GDP növekedési ütemének jövőbeni becslésekor azon feltételezésekből indultunk ki, hogy

- Szombathely fekvése országon és régióon belül is jelentős fejlődési potenciált biztosít a város számára a jövőben, ennek következtében az országosnál valamivel dinamikusabb gazdasági fejlődés prognosztizálható Vas megye és a város számára egyaránt,
- 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 viszonylagos fejlettsége okán a Nyugat-Dunántúl régióban valamivel az országos átlag alatt fog mozogni, míg Vas megyében azt meghaladva fog alakulni,

- Vas megye pozíciója a régió belül továbbra sem változik jelentősen, az erősen iparosodott és kiemelkedő infrastruktúrával bíró Győr-Moson-Sopron megye után, azonban a fejletlenebb Zala megye előtt várhatóan továbbra is a régió második legfejlettebb megyéje marad hosszú távon,
- a városban és térségében megtermelt GDP arányos a megye kistérségeiben lakó, felsőfokú végzettséggel bíró lakosok a 15 év feletti lakosságon belüli arányával: arra való tekintettel, hogy ezen munkavállalók jövedelme jellemzően magasabb, így a GDP-számítás alaptétele (jövedelem megmaradás törvénye) alapján feltételezhető, hogy a GDP-termelődése is arányos a felsőfokú végzettségűek eloszlásával,
- a felsőfokú végzettségű lakosok 15 év feletti lakosságságon belüli aránya nagyjából megegyezik a Szombathelyi kistérségben található közép- és nagyvállalatok megyén belüli (44 %-os) arányával, tehát a megyén belüli termelési és szolgáltatási kapacitások jelentős részben Szombathelyen és környékén összpontosulnak.
- Előbbi pontokat figyelembe véve, az alábbi feltételezésekkel éltünk a prognózis során:
- a városban megtermelt GDP a közép-és nagyvállalatok, illetve a felsőfokú lakosság arányában a régiós és megyei átlag felett alakul,
- az agglomerációs települések esetében a megyei átlagnak megfelelően alakul a GDP változása,
- míg a regionális GDP növekedése közép és hosszú távon valamivel az országos átlag alatt fog alakulni.



133. A Szombathelyi kistérség, Vas megye, az Nyugat-Dunántúl Régió és Magyarország GDP-jének változása – hosszú távú prognózis



134. A Szombathelyi kistérség, Vas megye, az Nyugat-Dunántúl Régió és Magyarország GDP növekedési üteme – hosszú távú prognózis

A forgalmi prognózis szempontjából kiemelt közép- és hosszú távú időszakokban a GDP növekedés az alábbiak szerint alakul:

Területi egység	Közép-táv: 2012-2020	Hosszú táv: 2012-2030
Szombathelyi kistérség	1,11647	1,38359
Agglomerációs gyűrű	1,10332	1,34736

135. Az egyes érintett területek GDP növekedési ütemei – hosszú távú prognózis

A város és térsége belső szerkezetének átalakulása

A város belső tagozódásának és annak várható változásának meghatározásánál a 2013-ban elkészült Integrált Településfejlesztési Stratégia, illetve a hatályos településszerkezeti terv jelentettek kiindulási alapot. A város az ITS dokumentumában szereplő, 2030-as jövőképében önmagát és térségét „virágzó gazdasági, kulturális és ipari központ”ként definiálja, jelentős, határon átnyúló térségi szerepkört vízionálva:

„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 jövőképben leírtak a város népességének - elsősorban a fejlődő iparhoz kapcsolódóan létrejövő új munkahelyek hatására beköltözők miatt – növekedését, az előregedési tendencia lassulását vetítik elő. A város, vonzó célpontot jelent a térség, sőt az ország egyéb területein lakók számára is.

A Vonzó városi környezet rész cél keretében a városi szövet megújulása hangsúlyos, amely a városközpont épületállományának felújítása, a lakótelepek rehabilitációja, a város zöldterületeinek minőségi, illetve mennyiségi

fejlesztése, és a megvalósuló közlekedési fejlesztések alapoznak meg. A városfejlesztés céljai között fontos szerepet kap a barnamezős beruházások előtérbe helyezése, a város szétterülésének mérséklése, a további területi növekedés korlátozása a megkezdett és abbamaradt lakóterületi fejlesztések befejezését követően.

A város által megfogalmazott fő tématerületek között számos egyéb olyan elem is fellelhető, amelyek térszerkezeti szempontból is jelentőséggel bírnak, és amelyek a jelenlegi szerkezetre építve forgalmi szempontból is jelentősnek mondhatók; ezek:

- Fejlett helyi gazdaság, nagyszámú minőségi munkahely, magasabb jövedelmi szint; a meglévő befektetők megtartása és további befektetése a városba történő vonzása → ipari területek használatának intenzívebbé válása, meglévő iparterületek betelepítése, a város északkeleti és déli területein újabb ipari területek kialakítása.
- „a városban folyó ipari termelési valamint kutatási - fejlesztési tevékenység emberi erőforrásait nagy arányban biztosító, piacképes tudást adó mérnökképzés”-re épülő magas színvonalú egyetemi oktatás → felsőfokú oktatási intézmények fejlesztése, diákok számának növekedése
- várost körülvevő elkerülő út, tehermentesítő utak, villamosított elővárosi vasúti rendszer kiépítése → a városközponti, illetve az azt körülvevő ipari területek elérhetőségének javulásával felértékelődhetnek az elővárosi lakóövezetek, illetve a belváros jelenleg alulhasznosított területei is

Az ITS városrészekre vonatkozó előrejelzései szerint:

- A belvárosi területeken a lakóépületek megújulása mellett a köz- és szabadidős funkciók, valamint az egyéb, nagy hozzáadott értékű szolgáltatások fejlődése várható, zöld- és rekreációs területeinek fejlesztése, valamint városi alközpontok kialakítása mellett.
- A lakótelepi területek lakóépületeinek teljes körű energetikai szempontú felújítása, hőszigetelése megtörténik, a városközpont irányába korszerű közösségi közlekedési rendszert alakítanak ki. A városközponttól távolabb fekvő lakótelepeken új alközpontok alakulnak ki.
- A kertvárosi területek számára a közösségi közlekedés, valamint a fejlesztett közúthálózat biztosít jó elérhetőséget, helyi (elsősorban kiskereskedelmi, szolgáltató) alközpontok alakulnak ki.
- A keleti iparterület infrastrukturális kapacitásai a szükséges mértékben bővülnek, intenzív területhasználat mellett folytatódik a nagy-, illetve kiskereskedelmi üzletek számának bővülése is. Zöldmezős ipari, vagy kereskedelmi beruházások elsősorban az északkeleti városrészben várhatóak, a város déli részén (Körmendi út mentén), a gazdasági, ipari felhasználású területek aránya növekszik.

A városrészek – és ezen keresztül az azokat magukba foglaló közlekedési körzetek – főbb társadalmi jellemzőit az ITS-ben is felhasznált népszámlálási adatokat összegezve mutatjuk be. A város fejlődése szempontjából meg

kell jegyezni, hogy az ITS-ben felhasznált városrészi adatok csak jelzésértékűek lehetnek, tekintettel arra, hogy a városon belül – tehát a városrészek között – a mobilitás magas, így a népesség korcsoportos jellemzői csak korlátok között tekinthetők irányadónak; ezzel ellentétben a lakásállomány és lakosság foglalkoztatási jellemzői elsősorban az adott terület társadalmi státuszát jellemzik.

	Lakónépesség száma	Lakónépességen belül 0-14 évesek aránya	Lakónépességen belül 15-59 évesek aránya	Lakónépességen belül 60- x évesek aránya
Szombathely összesen	78 884	13	62,4	24,6
1. Belváros	9 697	11,4	64,5	24,1
2. Északi városközpont	7 597	10,7	62,9	26,4
3. Délnyugati városközpont	6 665	14,2	59,2	26,7
4. Derkovits lakótelep	10 789	11,9	60	28,1
5. Oladi lakótelep	6 533	13,8	74,1	12
6. Rigóvölgy- Új városliget - Közép-hegy városrész	1 783	19,7	55	25,4
7. Oladfalu - Oladi plató városrész	2 320	20	63,4	16,7
8. Nárái úti - Alsóhegyi úti lakóterület	2 509	18,6	58,9	22,5
9. Ifjúsági lakótelep városrész	5 200	10,8	60,3	28,8
10. Újperint - Petőfi telep városrész	1 205	15,6	64,6	19,8
11. Gyöngyösszlős - Gyöngyöshermán városrész	5 073	11,1	61,1	27,8
12. Szentkirály - Bogát városrész	2 149	16,3	61,2	22,5
13. Joskar Ola lakótelep	5 669	12,8	59,5	27,7
14. Éhen Gyula kertváros	1 252	9,9	60,2	29,9
15. Zanat városrész	878	18,9	72,7	8,4
16. Keleti ipari és lakóterület	1 342	12,6	59	28,4
17. Minerva - Stromfeld lakótelep	3 094	15	67,5	17,5

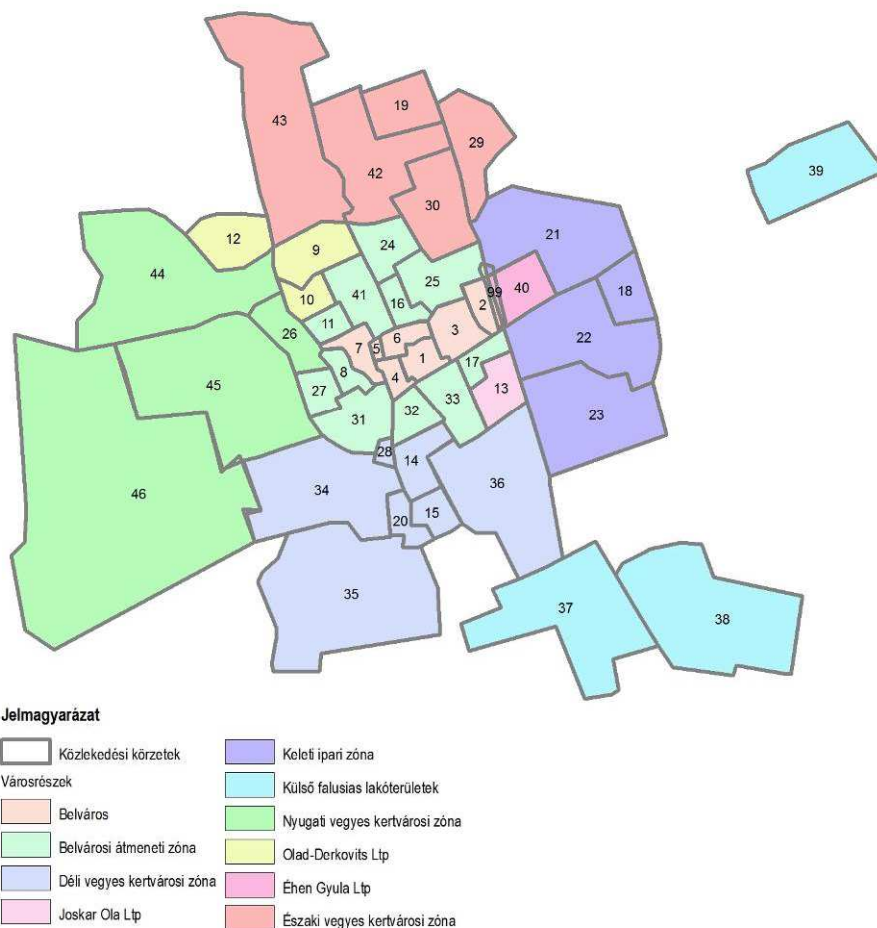
136. A szombathelyi városrészek népességi alapadatai – KSH, Népszámlálás, 2011 (a készülő ITS munkaközi változatában közölt adatok)

	Lakásállomány (db)	Alacsony komfort fokozatú lakások aránya	Rendsz. munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya az aktív korúakon belül	Felsőfokú végzettségűek a 25 év+népesség arányában
Szombathely összesen	34 226	3,6	31,6	23,6
1. Belváros	4 997	4,6	43,4	28,7
2. Északi városközpont	3 260	2,8	34,4	22,5
3. Délnyugati városközpont	2 947	8,6	33,9	28,5
4. Derkovits lakótelep	5 112	0,4	29	17,2
5. Oladi lakótelep	2 742	0,6	27,8	22,3
6. Rigóvölgy- Új városliget - Középg-hegy városrész	755	7,9	32,3	38,8
7. Oladfalva - Oladi plató városrész	797	3,3	33,7	32,6
8. Nárai úti - Alsóhegyi úti lakóterület	919	3,7	30	30,3
9. Ifjúsági lakótelep városrész	2 422	5	27,7	18,2
10. Újperint - Petőfi telep városrész	407	5,7	33,7	15,6
11. Gyöngyösszlős - Gyöngyöshermán városrész	1 957	3,6	26,3	22,5
12. Szentkirály - Bogát városrész	701	7,6	30,7	20
13. Joskar Ola lakótelep	2 749	2,6	27,8	18,4
14. Éhen Gyula kertváros	475	5,9	33,2	14,5
15. Zanat városrész	264	0,4	26,2	30,5
16. Keleti ipari és lakóterület	545	10,3	31,1	10,5
17. Minerva - Stromfeld lakótelep	1 235	1,1	25,5	34

137. A szombathelyi városrészek lakás és foglalkoztatottsági adatai – KSH, Népszámlálás, 2011 (a készülő ITS munkaközi változatában közölt adatok)

A városrészeket, az ezeken belül azonosított városrészi körzeteket a következő ábra mutatja.

**Szombathely városrészei
közlekedés - városdinamika**



138. A Szombathelyen azonosított, közlekedési körzetbeosztásnak és a készülő ITS városrészi beosztásának megfelelő településdinamikai egységek és azok városi közlekedési körzetei

A városrészek eltérő fejlődési tendenciái az alábbiak szerint prognosztizálhatók:

Belvárosi területek: A belváros a közösségi, üzleti típusú szolgáltatási és kereskedelmi tevékenységek elsődleges színhelye, a lakófunkciók is jelentős mértékben van jelen. Középtávon a lakófunkció kismértékű visszaszorulása mellett a magas hozzáadott értékű szolgáltatások, köz- és rekreációs funkciók további előtérbe helyeződése várható (sportlétesítmények, kórház, egyetem felújítása), valamint a vasút mellett barnamezős beruházások keretében kisebb léptékű ipari fejlesztések is várhatóak. Hosszú távon az ITS-ben prognosztizált általános népességnövekedési tendenciának megfelelően, a belvárosi lakásállomány megújításával (a beépítési intenzitás növelésével, nagyobb szintszámú épületek építésével) a lakosságszám kismértékű növekedése is várható, azonban a kereskedelmi, kulturális és közszolgáltatások további tényérése lesz a forgalom szempontjából a meghatározó tényező.

Keleti iparterület: A keleti iparterületen a hasznosítható területek nagyrészt beteltek, új, nagy területigényű létesítmény megtelepedésére már nem alkalmas. Ennek megfelelően, a terület infrastrukturális fejlesztésével is csak a jelenleginek nagyjából megfelelő termelési szint fenntartása prognosztizálható. A területbe zárványként beékelődő Éhen Gyula lakótelep elzárt helyzete a vasúton átívelő új, belváros felé kiépülő összeköttetéssel valamelyest oldódhat, azonban hosszú távon a lakosság szám csökkenésével lehet számolni.

Északi vegyes kertvárosi zóna: Az északi kertvárosi zóna lakosság számának lassú növekedése prognosztizálható, ami a város általános növekedéséből, valamint a városrész jobb elérhetőségéből, a létrejövő új munkahelyek nagy számából adódik. A terület forgalomvonzó képességének változásában két, jelentős beruházási terület fejlesztése játszik főszerepet közép- és hosszú távon. A volt laktanya területén kialakítani tervezett komplex szolgáltató, valamint K+F+I tevékenységeknek helyt adó központ, valamint a részben Söpte és Gencsapáti területére eső, volt katonai gyakorlótér területére tervezett északi ipari terület jelentős munkahely szám növekedést fog indukálni a városrészben.

Nyugati vegyes kertvárosi zóna: A nyugati kertvárosi zónában a legfontosabb fejlesztések a már jelenleg is meglévő sport, illetve rekreációs helyszínek tekintetében várhatóak, melyek a városrész turisztikai jelentőségét, így forgalomvonzó képességét növelik. A lakosság szám a korlátozott lakóterület fejlesztési lehetőségekből adódóan csak kis mértékben tud növekedni hosszú távon is. A területen jelenlévő legjelentősebb ipari forgalomvonzó létesítménye, a hulladékkezelő központ hosszú távon is megmarad, így forgalmi hatásai is érvényesülnek.

Déli vegyes kertvárosi zóna: A területen közép- és hosszú távon a városi átlagnál magasabb népességnövekedéssel kalkulálhatunk, mivel jelentős barnamezős lakóterületi fejlesztések tervezettek. A Körmen di út mentén található déli iparterület mind jobban történő kiépítése, hozzá kapcsolódóan kereskedelmi, illetve kisebb mértékben szolgáltató funkciók megjelenése várható, így a forgalmi vonzása is nőni fog.

Lakótelepi városrészek: A nagyobb lakótelepeken (Derkovits-, Olad-, Joskar Ola ltp.) az épületállomány megújítása, valamint a jobb közösségi közlekedési feltételek megteremtése, ezáltal a városközponthoz, illetve a környező városrészekhez való kapcsolódás javítása a lakosság szám megtartását eredményezheti, jelentős növekedés nem várható. Az egyes lakótelepeken helyi kereskedelmi, szolgáltató alközpontok kialakulása prognosztizálható, azonban a Joskar Ola lakótelep szomszédságában található, középtávon megújuló vásárcsarnokon kívül jelentős forgalomvonzó létesítmény nem található ezen városrészekben.

Külső, falusias lakóterületek: A város külső lakóterületein jelentősebb, zöldmezős lakáscélú beruházás az ITS szerint nem várható, lakosság számuk, azonban várhatóan tovább nő, részben a javuló közlekedési kapcsolatok, részben a létrejövő új munkahelyeknek köszönhetően.

Agglomerációs települések: A Szombathely agglomerációjába tartozó települések népességének növekedése várhatóan, bár a Szombathelyről való kiköltözés mérséklődése miatt valamelyest csökkenő ütemben, de továbbra is folytatódik. Ezt a fejlődő elővárosi közlekedés (mind kötöttpályás, mind autóbusz), valamint a növekvő munkahely kínálat (főként Szombathelyen, de az agglomerációba tartozó nagyobb településeken, illetve a szombathelyi északnyugati iparterületnek köszönhetően Söptén és Gencsapátn is). A viszonylag jó közlekedési infrastruktúrának köszönhetően a szombathelyi agglomerálódó térség határai túlnyúlnak a Szombathelyi kistérség határain, olyan települések is a város vonzáskörzetéhez sorolhatóak, mint a Szombathelytől 20 kilométerre fekvő Kőszeg.

4.2.2 Közlekedési hálózati változások és forgalmi prognózis

A megvalósíthatósági tanulmányban a mai közlekedési rendszer jellemzőinek felmérése és értékelése a jelenlegi helyzet megismeréséhez szükséges, a tervezés alapjait jelenti. A projektjavaslat (kiválasztott változat) várható forgalmi hatásainak modellezéséhez azonban elengedhetetlen a jövőbeni közlekedési igények előrejelzése.

A forgalmi előrebecslés két időtávra készül el: Középtávra: 2020-ra, valamint hosszútávra, azaz 2030-ra, megbecsülve a várható közlekedési igényeket és forgalomnagyságokat.

Szolgáltatók

Feltételezésünk szerint a közlekedési ágazatok üzemeltetése nem változik a jelenlegi helyzethez képest: a közutakat egyrészt a Magyar Közút Nonprofit Zrt. másrészt Szombathely MJV Önkormányzatának ezért felelős szervezete üzemelteti. A közösségi közlekedési közszolgáltatást mind a város helyi közlekedésében mind az autóbuszos agglomerációs forgalomban az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. nyújtja. A vasút közlekedést pedig továbbra is a GYSEV Zrt. üzemelteti.

Műszaki leírás

A „nélküle” állapotban az feltételezhető, hogy a jelenlegi közlekedési rendszerben nem történnek alapvető változások.

A szombathelyi vasúti pályaudvar a jelenlegi helyén, a jelenlegi elrendezés és műszaki színvonal mellett végzi a vonatok kezelését és szolgálja ki az utasforgalmat. A felvételi épület felújítása megtörténik, így az utasok kiszolgálása a mainál kényelmesebb és biztonságosabb körülmények között zajlik majd, de az utasok közlekedési kapcsolatai a helyi és helyközi közlekedés irányában, valamint a vasútállomás autós és gyalogos megközelíthetősége és belső közlekedési rendje alapvetően nem változik.

Projekt nélküli esetben a helyközi autóbusz állomással a jelenlegi helyén és funkciókkal, azaz az Ady Endre téren számolunk, illetve a helyi végállomás is az Éhen Gyula téren a mai kialakításban marad. Mindkét helyen legfeljebb a közterületen szükséges felújítási, állagmegóvási munkák történnek meg.

Az intermodális csomópont létesítését és működését közvetlenül nem befolyásoló, és attól elkülönülten megvalósítandó fejlesztés a kötött pályát érintő GYSEV projekt, melynek megvalósulását projekt nélküli esetben is feltételezzük. A párhuzamos projekt kezelését lásd a 3.5.4 fejezetben.

Forgalmi prognózis

A forgalmi modellben Szombathelyet 46 körzet reprezentálja, a város vonzaskörzetének települései összesen 20 kistérségi körzetre lettek összevonva, míg a modellezett területen kívüli részt 19 kordonkörzet jeleníti meg. Az előrejelzések modellkörzet szinten készültek el.

A várost érintő forgalmi igények előre becslését az előző fejezetben ismertetett trendek figyelembe vételével alakítottuk ki. Az adatok részletessége lehetővé tette, hogy körzetenként eltérő mértékű forgalomfejlődést rendeljünk mind a kibocsájtott, mind a vonzott forgalmakhoz.

Az agglomerációs, és kordonkörzetek forgalomfejlődési prognózisát, valamint a teherforgalmi előrebecslést a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia tárgyú munkához épített forgalmi modellünkből emeltük át.

Ennek megfelelően mutatja be a következő táblázat a közúti közlekedési igények 2020. évre várható változását a teljes hálózatra összegezve.

Közlekedési mód	Prognosztizált növekedés (%)
Közösségi közlekedés (vasút és busz)	2,67
Személyközlekedés (szgk.)	5,01
Teherforgalom (összes tkg.)	16,05

139. A forgalmi igények várható változása a 2014 - 2020 évek között

Figyelembe vett közúthálózati fejlesztések és forgalmi hatásuk

A projekt nélküli esetnek azt tekintjük, hogy új intermodális csomópont nem jön létre a városban, egyébként pedig a fent bemutatott társadalmi-gazdasági tendenciák érvényesülnek, első sorban közép-hosszútávon.

A közúthálózaton Szombathely közlekedésfejlesztési tervében elfogadott és programozott fejlesztéseket vesszük figyelembe, korrigálva az ott feltételezett ütemezéseket, és figyelembe véve jelen projekt időbeli megvalósíthatóságát.

Az intermodális csomópont projekt középtávjára (2020) nem számolunk a közúthálózaton olyan fejlesztéssel, amely számottevően befolyásolná a következő években a közúti forgalmat.

Hosszabb távon, 2030-ig a közlekedésfejlesztési terv által 2030-ig megvalósításra javasolt hálózatot tekintjük a vizsgálatok alapjának.

4.2.3 Költségek becslése

4.2.3.1 Beruházási költségek

A projekt nélküli esetben nem számolunk beruházási költséggel.

4.2.3.2 Üzemeltetési és karbantartási költségek

A projekt nélküli eset üzemeltetési és karbantartási költségeinek becslésénél a szolgáltató (ÉNYKK Zrt.) által átadott adatokból, illetve a 9.1.2. fejezetben bemutatott, infrastruktúra-fenntartási költségbecslésből indultunk ki, és feltételeztük, hogy a jelenlegi költségek a vizsgált időszak során, reálértéken nem változnak.

Az infrastruktúrával kapcsolatos költségek számítása az alábbi módon történt.

4.2.3.3 Pótlási költségek

A projekt nélküli esetben nem számoltunk pótlási költséggel.

4.2.3.4 Maradványérték

Mivel a projekt megvalósulásának elmaradása esetén feltételezéseink szerint sem beruházási költség, sem pótlási költség nem merül fel, a projekt nélküli esetben nem számoltunk maradványértékkel.

4.2.3.5 Teljes költség

A projekt nélküli eset költsége az alábbiak szerint alakul.

	Közigaz- dasági jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	...	2045
1. Beruházási költség (Ft)	0	0	0	0	0	0	0	0		0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség (Ft)	156	13	13	13	13	13	13	13		13
3. Pótlási költség	0	0	0	0	0	0	0	0		0
4. Működési költség összesen (2+3)	156	13	13	13	13	13	13	13		13
5. Maradványérték (Ft)	0	0	0	0	0	0	0	0		0
6. Összes költség (1+4+5)	156	13	13	13	13	13	13	13		13

140. A projekt nélküli eset költségei (millió Ft, nettó)

5 PROJEKT CÉLKITŰZÉSEI, ELVÁRT EREDMÉNYEK

5.1 A PROJEKT CÉLRENDSZERE

5.1.1 Célkitűzések

Általános célok

A projekt általános célja Szombathely és térsége elérhetőségének, élhetőségének, versenyképességének javítása a közlekedési ágazat fenntarthatóságot szem előtt tartó fejlesztése révén.

Az ország városai közötti versenyhelyzetben, amely a lakónépességért, a befektetésekért, közfunkciókért, vendég-éjszakákért és más javakért folyik, a város élhetősége, életminősége alapvető tényező. Az élhető város összetett minőségi fogalom, amiben a boldogulás, lakhatás lehetősége mellett a szolgáltatások elérhetősége és a városi környezet játsszák a legfontosabb szerepet.

A közlekedés az előbbieket minőségét is kisebb-nagyobb mértékben befolyásolja, de az elérhetőséget és a városi környezetet döntően meghatározza.

Közvetlen célok:

A projekt közvetlen célja egyrészt egy olyan, a városközpont közelében közlekedési csomópont kialakítása, amely elősegíti a közlekedési hálózatok integrációját és együttműködését. Megteremti a jelenlegi autóbuzos és vasúti közösségi közlekedési tér egységességét úgy, hogy az összes közlekedési forma kapcsolata a használók számára a gyors és kényelmes, emellett átlátható és biztonságos legyen.

Közvetlen cél emellett a vasúti terület városrészeket egymástól elvágó hatásának csökkentése, valamint az átszállási funkciók javítása.

A fejlesztéssel egyaránt ki kell használni a közlekedési csomópontként elérhető előnyöket és a városközpont közeli terület értéknövelő, funkcióváltó hatását. Az intermodális csomópontnak fejlődést kell jelentenie a mai állapothoz képest.

A megfelelő kialakítással és funkciókkal el kell érni, hogy az intermodális csomópont fenntarthatóan működtethető legyen, emellett a város szerves részét képező lélettérre is váljon. Ezzel érhető el az is, hogy a beruházás környezetében városfejlesztést is generáljon. Fontos tehát, hogy mind a közlekedési, mind a városi szempontok a tervezésben már a koncepció kialakításától kezdve együttesen jelen legyenek, és ne csak az egyik oldal szempontjai érvényesüljenek.

Az intermodalitásra szervezett városi közlekedés kitüntetett helye, lételeme a csomópont. A használók számára az átszállás az egyik legriasztóbb utazási mozzanat. A hátrány előnnyé fordítható, ha az átszállás nem a kényelmetlenség és a kiszámíthatatlanság, hanem a minőségi kiszolgálás és a megbízhatóság hordozója, ha az eszközváltás "sebességváltás" is, ha az átszállás nem idővesztés, hanem időnyerés, mivel a használó napi "ügyeinek" intézésével köthető össze. Az intermodális csomópontok mindezek révén városfejlesztési pólussá is válhatnak."

5.1.2 Elvárt eredmények, hatások

A tervezési cél, mindezeknek megfelelően: egyrészt a vasútállomás és a helyi-helyközi-távolsági autóbusz pályaudvar együttműködő szerepkörének kialakítása (közös utasforgalmi létesítményekkel, összefüggő tájékoztatási és utaskiszolgálási rendszerekkel, stb.).

Cél másrészt olyan intermodális csomópont kialakítása (vasút, helyi, helyközi és távolsági közösségi közlekedés, P+R, B+R, K+R és szolgáltatói funkciók), amely integráltan segíti a különböző közlekedési rendszerek közötti átszállást, és a módváltásban ösztönzi a közösségi közlekedés igénybevételét.

Cél harmadrészt új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a felvételi épület bal oldalán, közvetlen kapcsolatot teremtve a vágányokkal, a közlekedési kapcsolatok javítása, és ezáltal a közösségi közlekedés könnyebb hozzáféréseinek segítése.

5.2 INDIKÁTOROK

A projekt indikátorait a következő táblázat mutatja be.

Az eredményindikátor megnevezése	Mértékegység	Kiindulási érték	Dátum	Célérték	Dátum
Intermodális csomópont kiépítése	db	0	2015	1	2020
P+R állások száma	állás	17	2015	189	2020
B+R állások száma	állás	30	2015	180	2020
K+R állások száma	állás	0	2015	14	2015
Fejlesztett közúti/gyalogos-kerékpáros csomópontok száma	db	0	2015	4	2020
Fejlesztett gyalogos/kerékpáros külön szintű kapcsolatok száma	db	0	2015	1	2020
Megtakarított utazási idő a prioritás keretében létrehozott közlekedési infrastruktúrán összességében	ezer utasóra/év	0	2015	150	2020

141. A projekt indikátorai

6 ÁLTALÁNOS FELTÉTELEZÉSEK ÉS MÓDSZERTAN

6.1 A FORGALMI MODELL ELŐÁLLÍTÁSA ÉS AZ UTASFORGALMI VIZSGÁLAT MÓDSZERTANA

A szükséges elemzések elvégzéséhez a közlekedési igényeket leíró és a közlekedési hálózatokon megjelenítő közlekedési modellek alkalmazására van szükség.

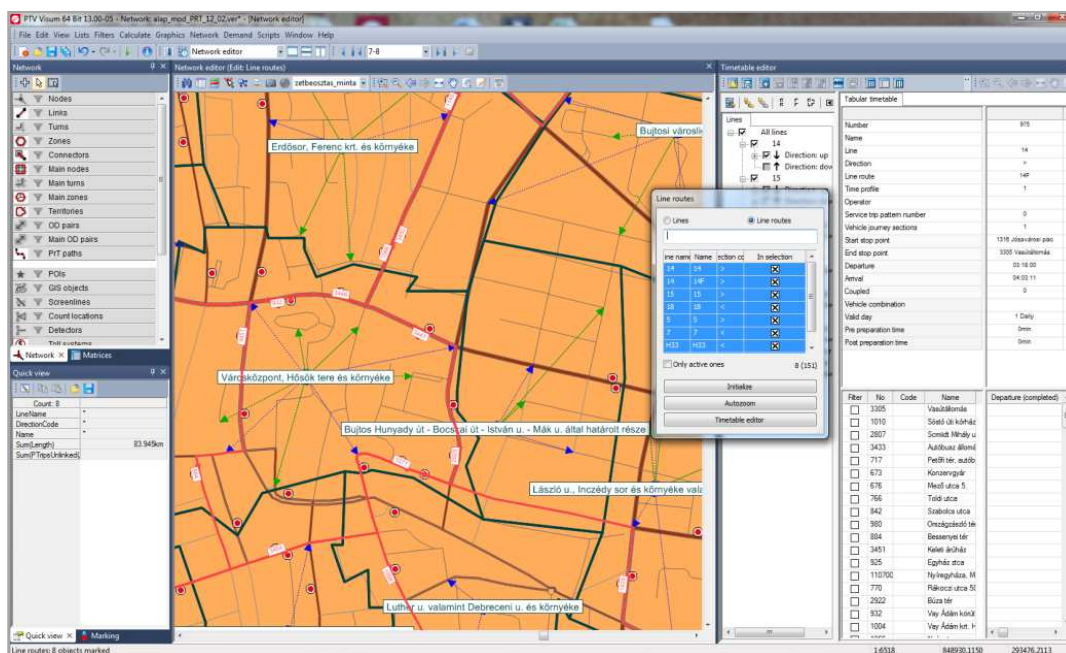
Miután a térség közlekedésének teljes körű, minden járművekkal végzett mozgásra kiterjedő felmérése csak mintavételeken, forgalmi számlálásokon és háztartásfelvételeken alapuló szimulációkkal lehetséges, ezért a térség és vonzáskörzetének közúti és a közösségi közlekedési rendszerének leírása számítógépes forgalmi modellel történik.

A forgalmi modell lehetőséget ad a jelenlegi helyzet értékelése mellett a jövőbeni fejlesztések, beavatkozások hatásainak vizsgálatára is.

6.1.1 A VISUM szoftver általános bemutatása

A számítógépes forgalmi modellezéshez a nemzetközileg akkreditált és széles körben használt VISUM® programot használjuk. A VISUM egy Microsoft Windows alapú közlekedéstervező szoftvercsomag, amely számos interfészt tartalmaz mind a Windows környezettel való, mind egy egyéb irányadó ipari formátumokkal való adat és képi kommunikációhoz. A VISUM több mint hagyományos modellezés, biztosítja a legmodernebb közlekedéstervezési eszközöket a hálózati vizsgálati módszerek lehető legteljesebb kínálatával. Tartalmaz olyan beágyazott elemeket, melyek segítik piacvezető térinformatikai szoftvercsomaggal az ArcGIS-szel való könnyű integrációt, továbbá objektum-orientált alapelven működik, ami lehetővé teszi a felhasználók számára, hogy a szoftverhez saját alkalmazásokat fejlesszenek VISUAL Basic vagy bármilyen programozási nyelv használatával.

A VISUM egy széleskörű, rugalmas szoftverrendszer közlekedéstervezéshez, igénymodellezéshez és hálózati adat menedzsmenethez. A világ összes kontinensén használják városi, regionális, országos és nemzetközi modellekhez. Alkalmazkodva a multimodális tervezéshez és hálózati analízis igényeihez a VISUM tartalmazza az összes releváns közlekedési módot (pl.: személygépjármű, személygépjármű utas, teherszállító jármű, busz, vonat, motor, bicikli és gyalogos.), ami lehetővé teszi konzisztens hálózati modellek létrehozását. A VISUM továbbá nyújt különféle ráterhelési eljárásokat és elemeket a négy lépcsős modellezéshez, amik épp úgy tartalmazzák a trip-end alapú és a tevékenység alapú megközelítéseket. A programcsomag további, részletes leírása a szoftverfejlesztő PTV AG német cég honlapján (www.ptvag.com) található meg. A fejezetben a továbbiakban a szoftver azon elemeit emeljük ki, amely a tárgyi projekthez közvetlenül kapcsolódik.



142. VISUM képernyőkép minta

A VISUM a hagyományos négy lépcsős modellezéshez lett kifejlesztve, de emellett nagyon hatékony eszköz a közlekedéstervezőknek a hálózat analízishez és adat menedzsmenthez. Egyedi erőssége a közúti forgalom városi és agglomerációs leképezésén túl a közösségi közlekedési szolgáltatási részletes tervezése, menetrendi adatmodelljei túlmutatnak a hagyományos modellezésen. A VISUM támogatja a 64bit-es operációs rendszereket, ami lehetővé teszi jóval nagyobb méretű hálózatok kezelését és hatékonyabb vizsgálatokat a kibővített memóriának köszönhetően.

A szoftver részletes közösségi közlekedési modulja segíti a közforgalmú hálózatok hatékony felépítését az interaktív viszonylat és járatszerkesztővel, a háromrétegű megállórendszerrel és a minden részletre kiterjedő menetrendszerkesztő modulokkal. A VISUM lehetővé teszi továbbá a szolgáltatók és járművek definiálását, ami nagy segítség lehet vonali és hálózati szintű kapacitásvizsgálatokhoz is. Ezen felül a VISUM-ban található egy hatékony költség-bevétel modell is, ami az alábbi összetevőkből áll: jegyrendszer modellje, járművek és fordájuk, járművekhez és szolgáltatókhoz tartozó állandó és változó működési költségek.

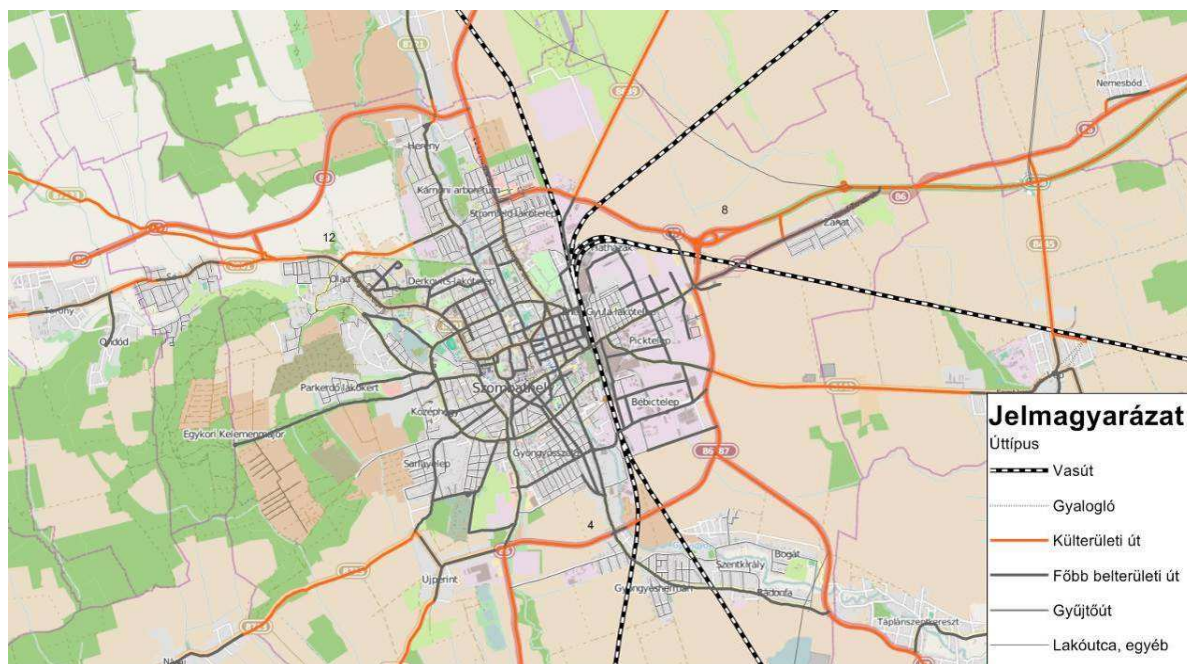
A VISUM legfőbb előnyei, amelyek alkalmassá teszik a tárgyi projektben a forgalom modellezésére:

- az összes releváns adat megjeleníthető egy modellben;
- részletes analízis és tervezés lehetséges a közúti és közösségi közlekedés területein egyaránt;
- magas minőség a konzisztens hálózati modelleknek köszönhetően;
- GIS orientált és részletes térinformatikai alkalmazás;
- egyedi használat lehetősége, a nyitott rendszer elv miatt;

- felhasználó által meghatározható részletességi szint;
- számos interfész adat bevitelhez és későbbi exportáláshoz (pl.: VISSIM, mikroszimuláció).

6.1.2 Az alkalmazott forgalmi modell bemutatása, felépítése

A helyzETFelmérési munkaszakasz részeként elkészült a térség közúthálózati és közösségi közlekedési hálózat forgalmi modellje. Ez a fejezet a forgalmi modell előállításának módszertanát, a felhasznált adatok leírását, valamint a modell paraméterezésének és kalibrálásának módszereit írja le.



143. A modellezett terület

A számítógépes modell 3 fő elemből áll:

- Területi modell elkészítése – forgalmi körzetek lehatárolása
- Hálózati modell (közúti illetve közösségi közlekedési) – kínálat jellemzése
- Forgalmi mátrix (közúti illetve közösségi közlekedési) – kereslet jellemzése

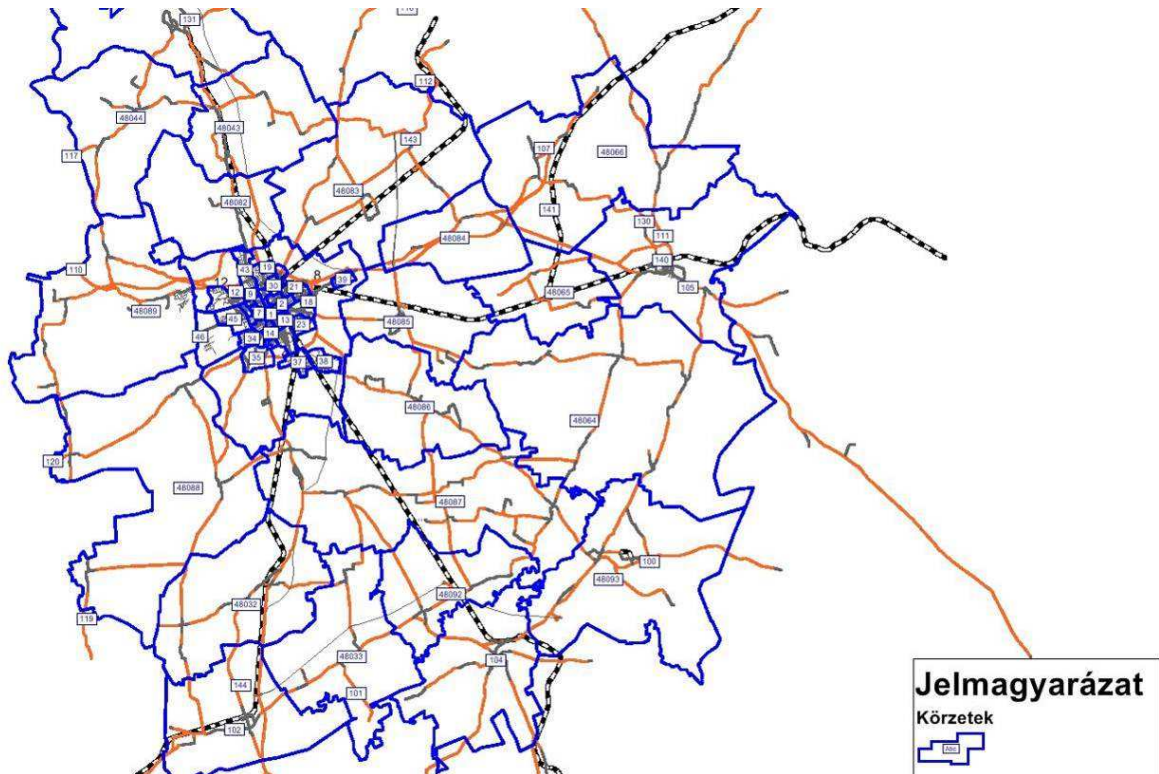
6.1.2.1 Területi modell

A területi modellben a város területét körzetekre osztottuk, az utasok és járművek kiinduló és célpont (pl. a lakóhely és munkahely) közötti mozgását ezekre a körzetekre vonjuk össze. A zónákat – melyek között a forgalom áramlását a forgalmi modellben megadjuk – megfelelő finomságú felbontásban kell meghatározni, hogy a modell minél jobban közelítse a valóságot.

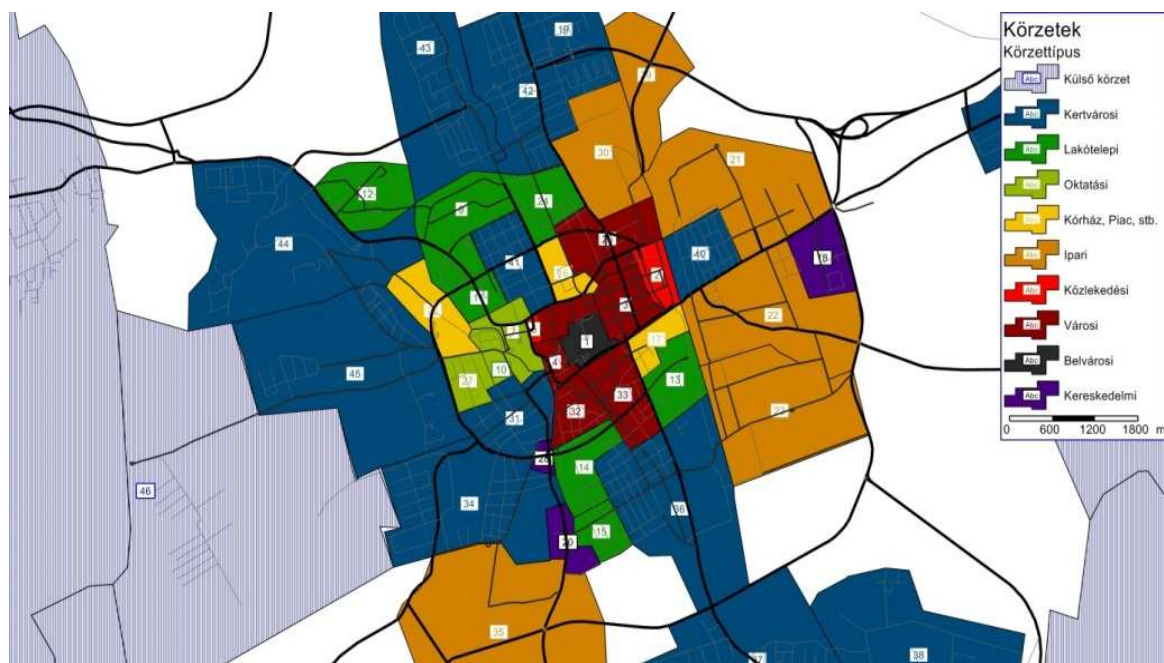
A modell az alábbi körzetekből tevődik össze:

- 46 szombathelyi körzet
- 20 rész kistérségi körzet
- 19 kordon körzet

Az alábbi két ábrán az alkalmazott körzetbeosztás (Szombathely és környéke) és a Szombathely városhatáron belüli, városi körzetek fő jellege látható.



144. A modell körzetbeosztása Szombathely és környéke vonatkozásában



145. A körzetek típusai

A körzeteket és az úthálózatot úgynevezett konnektorok kapcsolják össze. A körzet kimenő és beérkező forgalma ezeken keresztül jelenik meg a modellben. A legtöbb zóna több, járműkategóriánként eltérő súlyú konnektorral rendelkezik, ez reprezentálja a főbb forgalomvonzó helyeket (parkoló, üzem/gyár, bevásárló központ stb.).

6.1.2.2 Hálózati modell

A közlekedési hálózatokat szakaszokból és csomópontokból álló, illetve közösségi közlekedési útvonalakat és megállóhelyeket tartalmazó gráf formájában a közúti és tömegközlekedési hálózati modell írja le. A szakaszok hosszát, a csomópontok és megállóhelyek helyét, a geometriai elhelyezkedést digitális térképről vettük fel. A közösségi közlekedéssel kapcsolatban a kínálatot a menetrendek és a férőhely kapacitások határozzák meg, így ezek is részei a hálózati modellnek.

A hálózati modell tartalmazza:

- az országos közúthálózatot az OKA adatbázis alapján, a csatlakozó külföldi úthálózati elemekkel, az "Országos Gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztési terv" adatállományából a vizsgált területre vonatkozó szakaszokat,
- Szombathely város teljes közúti hálózatát,
- Szombathely város helyi autóbusz hálózatát és a 2014. évi menetrendet,
- a Vasi Volán várost érintő helyközi autóbusz szolgáltatásait, 2013/2014. évi menetrendek alapján,

- a vasúti hálózatot (közfogalmú vonalak, iparvágányok, rendező pályaudvar és kiszolgáló létesítmények),
- vasúti szolgáltatásokat, 2013/2014. évi menetrendek alapján,
- az egyes hálózatokat összekapcsoló technikai szakaszokat (gyalogló, átszálló kapcsolatok).

A közúti hálózat

A közúti hálózat leírása a következő paraméterekkel történik:

- a szakasz kezdőpontja,
- a szakasz végpontja,
- a szakasz tényleges hossza,
- a szakasz típusa (amely magában hordozza a sávszám és hozzárendelt kapacitás-értékeket, forgalomsebesség összefüggés jelleget),
- rang, amely a külön nem paraméterezett csomópontokban az alá és fölérendeltségi viszonyokat definiálja,
- a szakasz iránya,
- a szakasz szabad sebessége, a szakaszon üres állapotban (kis forgalomsűrűség esetén) elérhető sebesség, alapesetben az adott úttípuson engedélyezett sebesség,
- csomópontoknál az esetleges kanyarodási tiltások.

A város és környékének úthálózatát a modellben kb. 6 500 szakasz reprezentálja. A szakaszok jellegük szerint lettek útkategóriákba sorolva.

A modellben az alábbi főbb úttípusokat különböztetjük meg:

Típus	Kapacitás [Ejm/óra]	V0_szkg [km/h]	V0_kis tkg [km/h]	V0_nagy tkg [km/h]
Autópálya	3 400	120	90	85
Autóút	3 200	110	90	85
Kiemelt főút	2 800	105	90	85
Főút 2x1	950	90	80	80
Főút 2x2	2 800	105	80	80
Összekötő út	850	70	70	70
Mellékút 2x1	800	70	60	60
Átkelési szakasz 2x1	1 000	45	40	40
Átkelési szakasz 2x2	2 000	55	50	50
Gyűjtőút 2x1	800	35	35	35

Típus	Kapacitás [Ejm/óra]	V0_szkg [km/h]	V0_kis tkg [km/h]	V0_nagy tkg [km/h]
Gyűjtőút 2x2	1 600	35	35	35
Lakóutca	500	20	20	20
Külterületi jellegű	1 000	80	80	80

146. A modellben használt főbb úttípusok és paramétereik⁹

A táblázatban feltüntetettek kivül az útvonalon megengedett sebességnek, és a teherforgalom-tiltásnak megfelelően további úttípusokat különböztetünk meg (pl. átkelési szakasz 70-, 60-, 40 km/h megengedett sebességgel).

Közösségi közlekedési hálózat

A közösségi közlekedési modellben a helyi és helyközi közlekedési útvonalak kerültek felépítésre a szolgáltatók, egy átlagos munkanapra vonatkozó hatályos menetrendje alapján.

A közösségi közlekedést leíró jellemzők:

- viszonylat (oda- és vissza irány külön, vagy körjárat) útvonala, menetrendi utazási idővel,
- megállóhelyek (az azonos nevű, de más irányban közlekedő járatok megállóhelyeit megkülönböztetjük, közöttük átszállási kapcsolat (és ennek hatásának, pl. idő) figyelembevételével,
- indítási időpontok (menetrendi modell),

A modellben az utazási folyamat összetevői a megállóhelyi kikérdezés és korábbi tapasztalatok alapján kerülnek paraméterezésre: megállóhelyi rá- és elgyaloglás, várakozási és átszállási idő, átszállási távolság, átszállási „kényelmetlenség”, amelyek az útvonalválasztást befolyásolják.

Az alábbi ábra a modellben figyelembe vett tömegközlekedési járatok úthálózatát, valamint az egyes szakaszok napi járatszámát mutatják be

⁹ A táblázat rövidítései: Ejm – Egységjármű, szkg – személygépjármű, ktgk – 3,5 t feletti, kis- és közepes tehergépjármű, ntgk – nehéz tehergépjármű, 12 t felett



147. A közösségi közlekedési járatszám a vizsgált területen (járat/nap)

6.1.2.3 Forgalmi mátrix

A tervezési terület egyes részterületeit lehatárolva, a forgalom a kiinduló és célkörzetek között jelentkezik. Ezt ún. "honnan-hová" mátrixokban írhatjuk le.

A honnan-hová forgalmi mátrix előállításához az alapvető demográfiai és területszerkezeti adatokat, valamint a háztartásfelvétel és a kikérdezések során nyert eredményeket használjuk fel, a mátrixbecslés alapját a körzetenkénti utazási igény adatok jelentik.

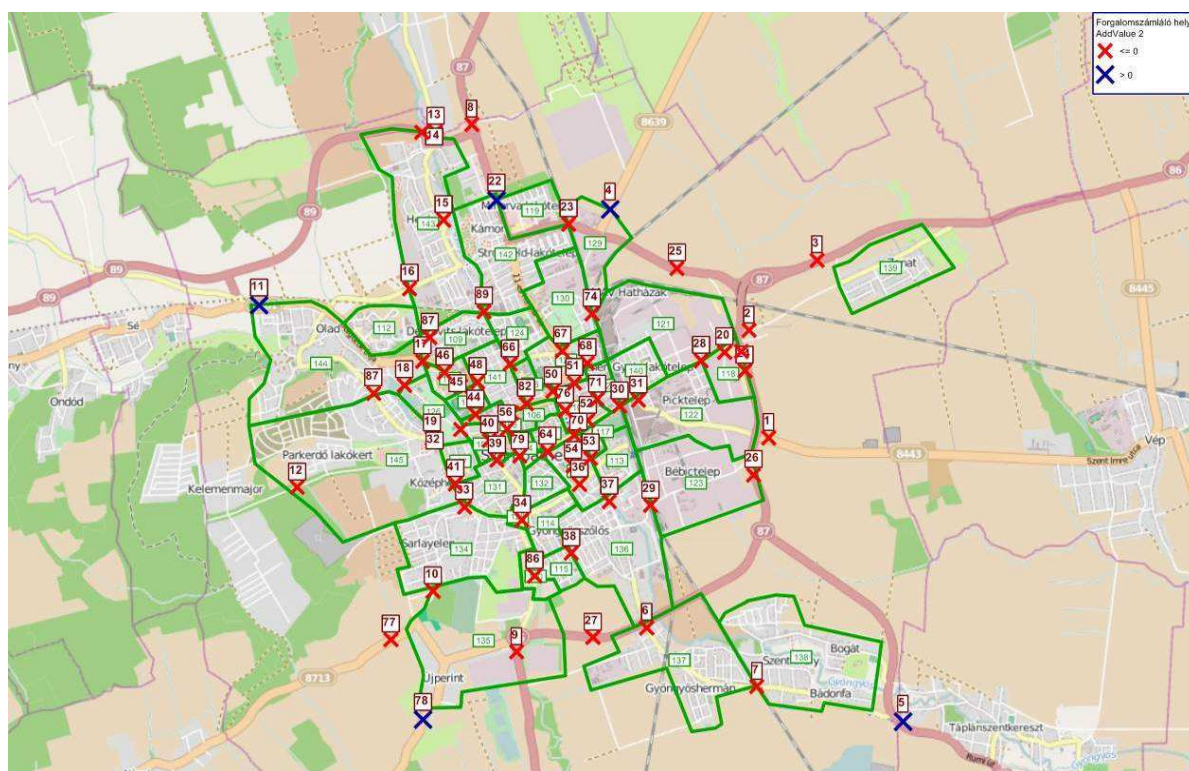
Közúti közlekedés

A jelenlegi közúti forgalmi mátrix három rétegből, személygépjármű, kis és közepes tehergépjármű, valamint a nehéz tehergépjárműt mátrixból áll.

A napi forgalmi mátrixokból a csúcsórai mátrix képzését területileg differenciált csúcsórai szorzókkal állítjuk elő a reggeli és délutáni időszakokra.

Közúti közlekedés mátrixa az alábbi kiinduló adatokból készül:

- Hosszú távú, helyközi utazások tekintetében a TRENECON COWI Kft. országos közúti közlekedési mátrixai (Országos célforgalmi felvétel alapján),
- Helyi és agglomerációs utazások esetén a tárgyi munkához készített közúti forgalomszámlálások.



148. Forgalomszámlálási helyek

6.1.2.4 Közösségi közlekedési modell

A közforgalmú közlekedés mátrixa az alábbi kiinduló adatokból készül:

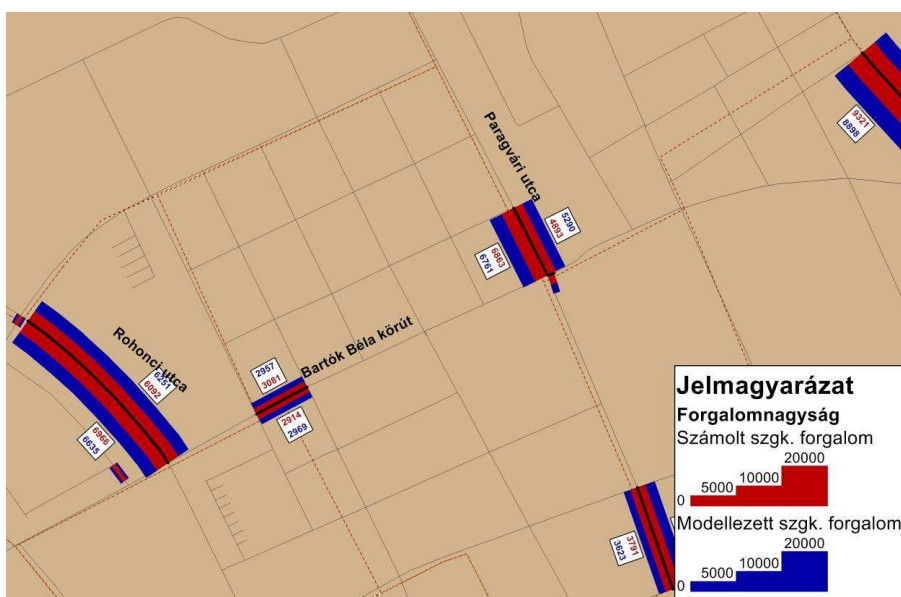
- MÁV-START Zrt. teljes körű gépi jegyeladási adatai, keresztmetszeti számlálási adatok, a vasútállomáson végzett utasszámlálás (le-fel szálló utasok) és állomási utas-kikérdezések,
- A helyi és a helyközi autóbusz állomásokon és a szombathelyi autóbusz megállóhelyeken végzett utasszámlálások és utas-kikérdezések,
- A TRENECON COWI Kft. országos közösségi közlekedési mátrixai (KTI 2007. évi számlálás alapján),
- Vasi Volán Zrt 2012 évi jegyeladási adatokból statisztikailag számított utasforgalmi értékek.

6.1.3 A forgalmi modellezés menete

6.1.3.1 Modellkalibrálás, validálás

A számítógépes közlekedés modell egyik alapfeladata a jelenlegi hálózat és a jövőbeli tervezett fejlesztések vizsgálatán túl a jelenlegi közlekedési igény meghatározása célforgalmi mátrix formájában.

A tervezési terület egyes részterületeit lehatárolva, a forgalom a kiinduló és célközrtek között jelentkezik. Ezt ún. "honnan-hová" mátrixokban írhatjuk le. A honnan-hová forgalmi mátrix előállításához az alapvető demográfiai és területszerkezeti adatokat, valamint a forgalomszámlálások során nyert eredményeket használtuk fel, a mátrixbecslés alapját a körzetenkénti utazási igény adatok jelentik. A valós célforgalmi mátrix előállításához a TFlowFuzzy mátrix korrekciós eljárást használjuk, ahol a becsült mátrixot kalibráljuk a keresztmetszeti közúti adatokkal mindhárom közúti járműréteg (személygépkocsi, kis- és közepes tehergépkocsi, nehézteher-gépjármű) részletességgel. Ezek megbízható képet mutatnak a hálózat egyes szakaszainak forgalmáról.



149. Példa a közúti forgalom kalibrálására

6.1.3.2 Jelenlegi állapot forgalmi terhelése

A bemenő adatok megadása és hálózatok felvétele után a számítógépes programrendszer a közlekedési hálózatok paraméterezett leírásával a hálózatokat leképezi, és megfelelő algoritmusok segítségével a körzetek közötti forgalmi áramlatokat a hálózatra terheli. A hálózati modellen az utazásokat a valóságnak megfelelően indulási- és érkezési pontok között kell vezetni.

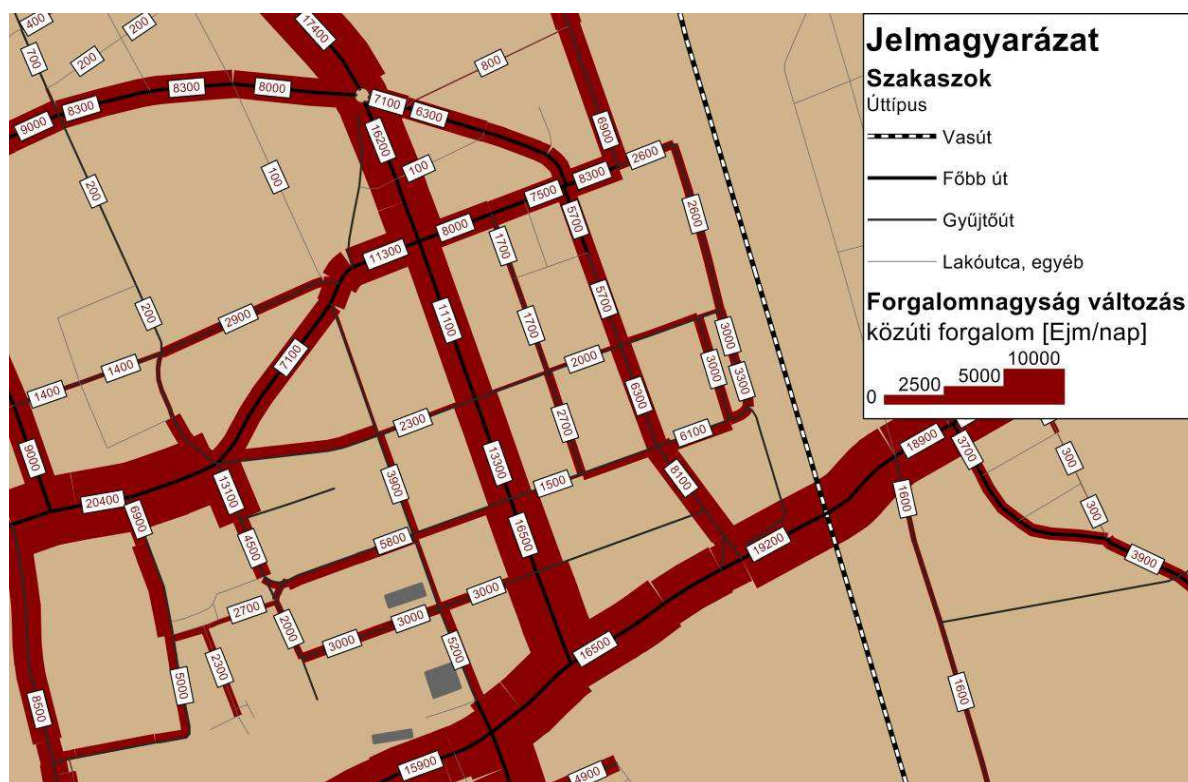
A közösségi közlekedési mátrixokat a közösségi közlekedési hálózatra, az egyéni utazások mátrixait a közúthálózatra többútvonalas ráterhelési eljárással terheli rá. A ráterhelési modell a hálózat egyes pontjai közötti utazások, mozgások idejét, sebességét, hosszát, költségeit számítja.

A program futásának eredményeként a hálózatok szakaszain folyó forgalom nagyságát és egyéb jellemzőit kapjuk.

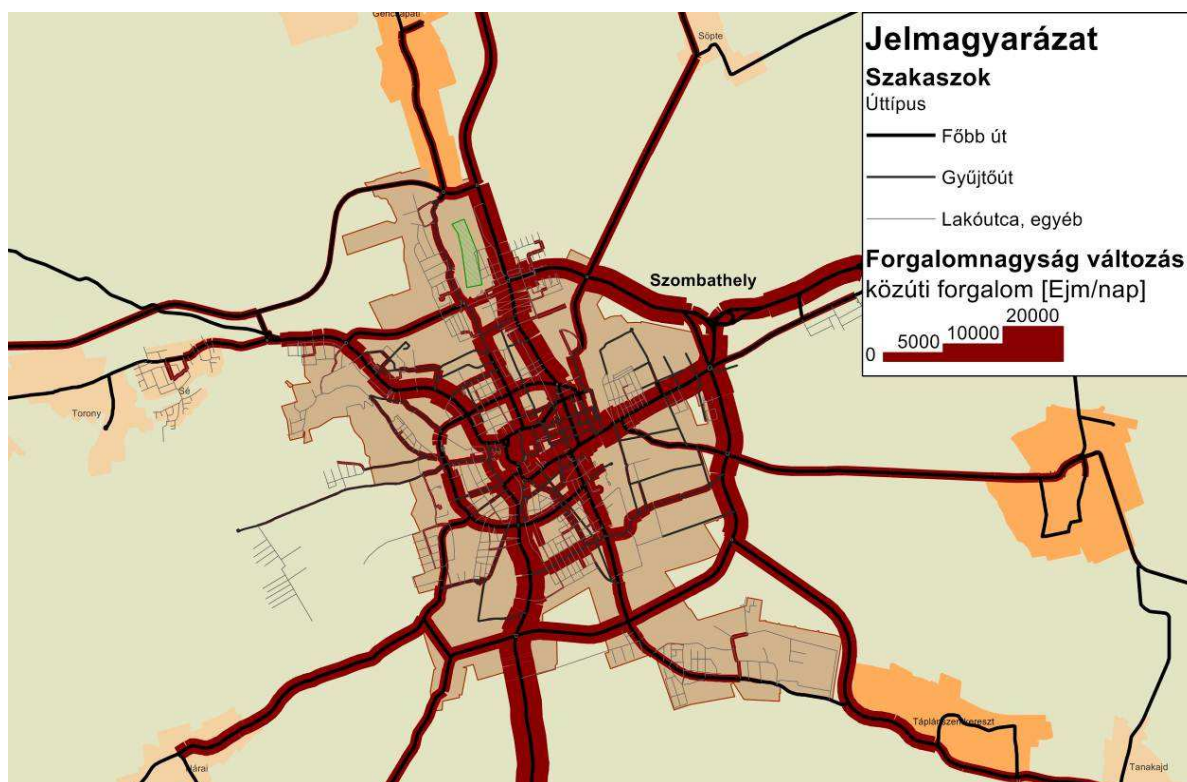
Közúti forgalom

A közúti járműkategóriák esetén a forgalmi állapotot ráterheléssel, a VISUM modell "Equilibrium assignment" eljárásával állítjuk elő. A ráterhelési eljárásban az útvonalválasztás egy többemű költségfüggvény segítségével történik, mely járműkategóriánként eltérő súllyal veszi figyelembe az utazási távolságot, és a forgalomnagyságtól függő pillanatnyi eljutási időt.

Ezekhez adódnak a helyi és helyközi menetrend szerint közlekedő autóbuszok, melyekből a járműszámok a menetrendből számolódnak. A nem menetrend szerint közlekedő autóbuszok a nehéz tehergépjárművek rétegében jelennek meg.



150. Jelenlegi közúti terhelés a vizsgált területen

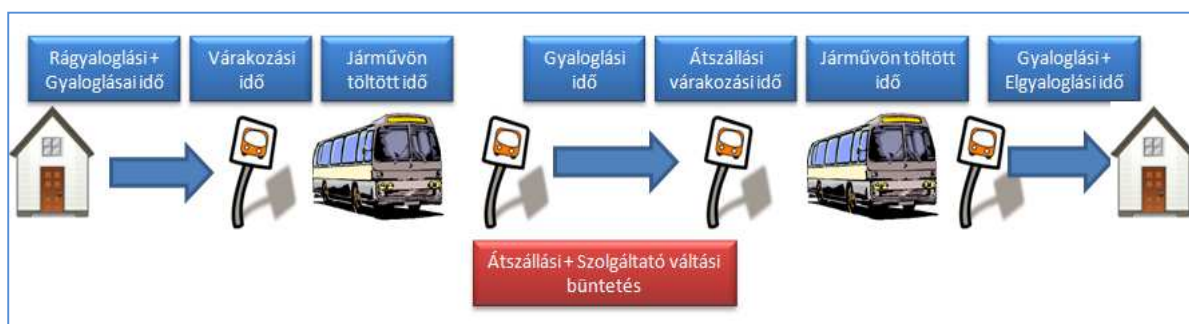


151. Jelenlegi közúti terhelés Szombathelyen

Közösségi közlekedési forgalom

Közösségi közlekedési ráterhelés során a mátrixot az érzékelt utazási idők segítségével terheljük rá a hálózatra. Az érzékelt utazási időben a háztól-házig eljutás minden eleme (rá- és elgyaloglás, várakozási idő, átszállási idő, gyaloglási idők, járművön töltött idő) szerepel súlyozva.

Az érzékelt eljutási idő elemeit az alábbi folyamatábra szemlélteti:

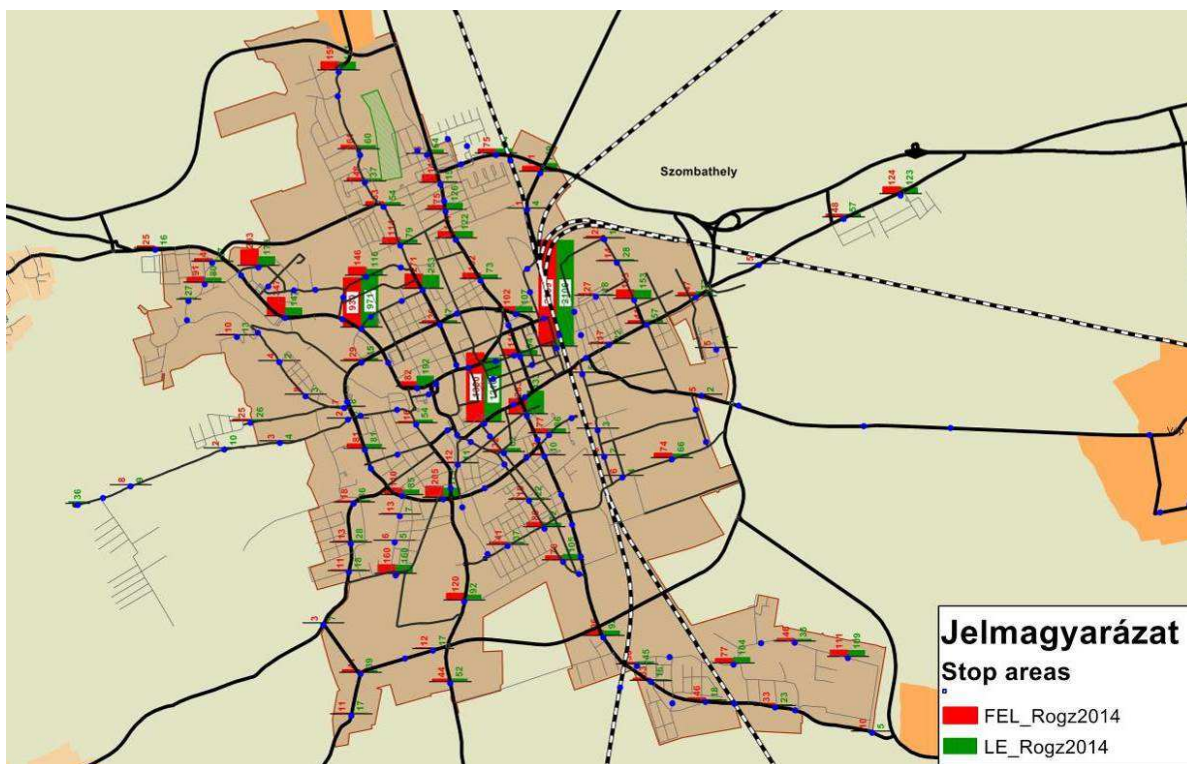


152. Az érzékelt eljutási idő elemei egy utazási folyamatban

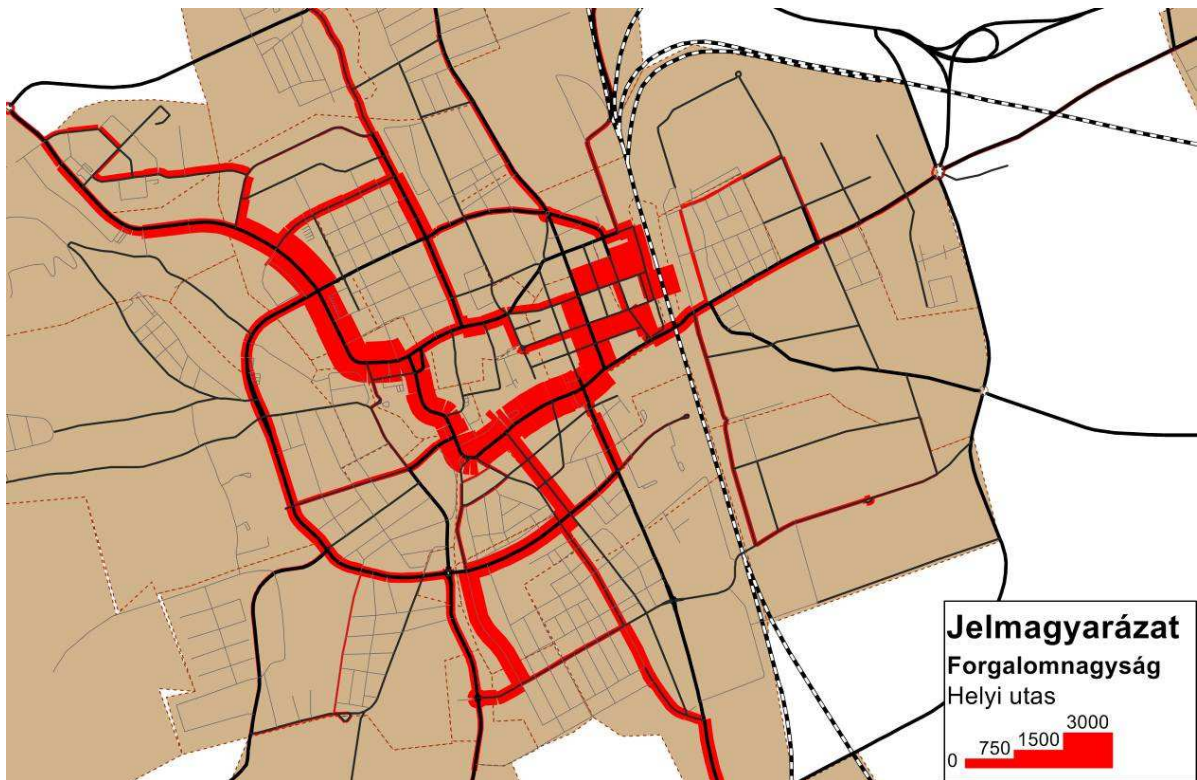
A várakozási idők elsősorban az adott napszakok követési időközével függnek össze, és egy úgynevezett érkeztetési függvény írja le őket, melynek független változója az adott időszak járatszáma.

A ráterhelésnél a Kirchoff-módszert használjuk, melynél az adott útvonal érzékelt ellenállásával fordított arányban osztja szét az utasokat az útvonalak között. Természetesen az útvonalak eljutási idejének vizsgálatánál szűrést alkalmazunk, mely szerint a legrövidebb érzékelt eljutási idejű útvonalhoz képesti túl hosszú útvonalak kikerülnek a vizsgálatból.

A szombathelyi helyi közlekedés le és felszálló utasszámát munkanapokon a következő ábra szemlélteti.



153. Helyi közlekedés le és felszálló utasszámok



154. Helyi közlekedés forgalmi terhelés (utas/nap)



155. Összes közösségi közlekedés (vasút és busz) forgalom terhelése – jelenlegi állapot (utas/nap)

6.2 A KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS ÁLTALÁNOS FELTÉTELEZÉSEI

Módszertani háttér

Az elemzés a következő EU-s útmutatók és dokumentumok iránymutatásain alapul:

- „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects (Structural Funds, Cohesion Fund and Instrument for Pre-Accession)”, 2008
- WORKING DOCUMENT 4 Guidance on the methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis (Version sent to translation 08/2006),
- Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment (HEATCO), 2006
- Deliverables of IMPACT (Internalisation Measures and Policies for All external Cost of Transport), CE Delft 2008
- Az NFÜ kérdéseire az Európai Bizottságtól 2006 októberében kapott válaszok
- „Information Note to the COCOF Guidance Note on Article 55 of Council Regulation (EC) No 1083/2006: Revenue-generating projects” című dokumentum
- Note for the attention of DG REGIO Geographical Heads of Unit (European Commission) Treatment of VAT in the major project application
- JASPERS szakértői segítségnyújtás során, illetve a nagyprojektek EU értékelése során kapott észrevételek

Jelen tanulmányban alkalmazott módszertan a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség honlapján (<http://ujszachenyiterv.gov.hu/doc/2644>) közzétett, következő hatályos dokumentumok módszertani előírásai figyelembevételével készült:

- Útmutató megvalósíthatósági tanulmány készítéséhez a 2007-2013 időszakban a Közlekedési Operatív Program pályázataihoz: KözOP-5.4 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése - Előkészítés" és KözOP-5.5 "Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése", 2011. január (a továbbiakban: MT útmutató)
- Módszertani útmutató költség-haszon elemzéshez, KÖZOP-támogatások – Közútfejlesztési projektek, Vasútfejlesztési projektek, Városi közösségi közlekedési projektek, 2011. március (továbbiakban: KHE útmutató). A KHE útmutató lehatárolja az EU útmutatókat is, azokat itt nem ismételjük meg.

Változatelemzési módszerek

Költség-hatékonyság elemzés

A költség-hatékonyság elemzés eredményei alapján kiválasztható egy adott cél elérésére alkalmazandó optimális megoldás. A projektben az előzetes vizsgálatok során alkalmazzuk ezt a módszert egy-egy azonos célt elérő, konkrét műszaki megoldás kiválasztásakor. Mivel a kitűzött cél minden paraméterében azonos eredményt hozó változatokat lehet csak így összehasonlítani, alkalmazási köre korlátozott. Ilyen lehet pl. egy teljes mértékben azonos színvonalat eredményező épület-felújítás két különböző technológiával, amelyek közül az egyik magasabb beruházási költségű, de alacsonyabb üzemeltetési költségű. A közgazdasági költségek számszerűsítése, forintosítása megtörténik, az azonos hatású változatok közül a kisebb teljes költségű változat javasolható megvalósításra.

(Egyszerűsített) közgazdasági költség-haszon elemzés

Az (egyszerűsített) közgazdasági költség-haszon elemzés akkor alkalmazandó, ha a konkrét célt több paraméter írja le, és ezek célértékeinek a meghatározása is a változatelemzés célja. Ez a közgazdasági költségek becslését és a hasznok pénzben történő kifejezését igényli. Ennek idő- és munkaigénye általában magas, ezért a módszer alkalmazása akkor javasolt, ha kevés számú változatot kell összehasonlítani és a szükséges adatok könnyen beszerezhetők.

Többszempon্তু értékelés

A többszempon্তু értékelés módszerének alkalmazása abban az esetben javasolt, amennyiben a cél meghatározás jellege szerint nem homogén. Nem szükséges a hatások teljesen pontos becslése, csak olyan mértékig, hogy kategóriák szerint pontozhatók legyenek. A módszer előnye, hogy az intézményi, működtetési kockázat is figyelembe vehető az elemzés során.

Pénzügyi elemzés a változatelemzésnek általában nem része. A pénzügyi, finanszírozási kockázatok illetve lehetőségek ugyanakkor nagyon fontos szempontok lehetnek a változatok kiválasztásában. Többszempon্তু elemzés erre is lehetőséget ad.

A módszer előnyei:

- olyan változatok összehasonlítását is lehetővé teszi, amelyek nem azonos célt érnek el,
- a szempontrendszer meghatározása és az egyes kritériumok mérhetősége igazítható az egyes változatokról rendelkezésre álló információ részletességéhez.

- az értékelési vizsgálatok nem csak a projekt által közvetlenül érintett területeken, hanem a projektterületen kívüli szempontok terén is biztosít összehasonlíthatóságot, így a hatások együttese figyelembe vételével lehet a változatokat értékelni.

Fejlesztési különbözet módszer

Az elemzés a fejlesztési különbözeten alapuló hatások módszerét alkalmazza, melyhez szükség van a projekt nélküli eset meghatározására. A projekt beruházási, működési költségeit, bevételeit és hatásait a projekt nélküli változathoz viszonyítva kell megállapítani. Ennek következtében az elemzésben leírt számítási eredmények a projekt nélküli és a projekt megvalósulása közötti különbségeket jelentik, nem jellemzik abszolút értékben a projektet és a projekt nélküli esetet.

Projekt nélküli eset

A projekt nélküli esetre vonatkozóan legalább a szolgáltatás jelenlegi színvonalának megőrzése a cél. A projekt nélküli eset fejlesztéseit és utasforgalmi előrebecslését az 4.2 fejezet tartalmazza.

Árszint

Az elemzés változatlan áron (inflációval kiigazított, a kiinduló évhez rögzített ár) történik. A számításokban az értékeket 2015 évi áron szerepeltettük.

Infláció

Az elemzés változatlan áron (inflációval kiigazított, a kiinduló évhez rögzített ár) történik.

Vizsgált időtáv

A vizsgált időtáv (referencia-időszak) azon évek száma, amelyek tekintetében a költség-haszon elemzés előrejelzéseket tartalmaz, azaz a pénzügyi és a közgazdasági költség-haszon elemzés során alkalmazott időtáv. Az MT útmutató alapján közlekedési projektek esetében a vizsgált időtáv 30 év, amely tartalmazza a beruházási időszakot is, a pályázat benyújtásától. A referencia időszak kezdete és a jelenérték számítás éve 2016.

Társadalmi diszkont-ráta

A számításokhoz az NFÜ útmutatóban meghatározott társadalmi diszkontráta (reálértéken): 5,5 % került alkalmazásra.

Reálértéken történő tervezés

Az elemzéseket reálértéken végeztük, ennek következtében reál diszkontráta került alkalmazásra.

A beruházás időtartama

A beruházással kapcsolatos költségek 2016-tól merülnek fel, a beruházás 2019-ben fejeződik be. Az üzembe helyezésre 2020. év elején kerül sor.

Tervezői költségbeclés

Az építési költségek tervezői költségbeclés alapján kerültek meghatározásra. A tervezői költségbeclés egy többlépcsős folyamatot jelent, mely során minden egyes lépcsőfok egyre szofisztikáltabb beclést eredményez. Jelen tanulmányban az elkészítés alatt lévő tanulmányterveken alapuló tervezői költségbecléseket vettük figyelembe. A működési költségeket az infrastruktúra működtetőitől kapott adatszolgáltatás alapján, valamint a közszolgáltatást végző szervezetek adatszolgáltatása alapján számított fajlagos költségek figyelembevételével becsültük.

Tartalék kezelése

Az elemzés során a KHE útmutató szerint a tartalékot a beruházási költségekben eltérően kell megjeleníteni az adott számítás céljától függően (pl. a közgazdasági elemzésben, illetve a finanszírozási hiány számításánál nem szerepelhet, az elszámolható költségek között és a pénzügyi fenntarthatóságnál viszont megjelenhet).

A pályázati útmutató lehetőséget ad arra, hogy a még meg nem kezdődött, tervezett építés és a megvalósítással kapcsolatos szolgáltatások becsült költségére 10% tartalék legyen tervezhető. A költségbeclés során a kivitelezés költségeire 5%-os tartalék került beállításra.

ÁFA kezelése

Az ÁFA az egyes elemzésekben – a KHE útmutató alapján, figyelembe véve az intézményi elemzés következtetéseit – eltérően jelenik meg. A közgazdasági elemzésben ÁFA nem szerepelhet, a pénzügyi elemzésben azonban a vissza nem igényelhető ÁFA elszámolható költségként megjelenik.

Azoknak a projektelemeknek az esetében, melyek a személyszállítási közszolgáltatáshoz kapcsolódnak – így ezekkel kapcsolatban ÁFA tartalmú bevétel merül fel – az ÁFA vissza-igényelhető, így itt nettó összegekkel számoltunk a pénzügyi elemzés során. Az ide nem sorolható elemek esetében az ÁFA nem igényelhető vissza, ezért utóbbiak esetében bruttó összegekkel számoltunk.

A kapcsolódó szolgáltatások és tartalék esetében az ÁFA a visszaigénylésre jogosító és nem jogosító beruházási költség arányában kerül megosztásra.

Közgazdasági költségek beclése

Az egyes költségfajták beclését a kiválasztott projektváltozat pénzügyi és költség-haszon elemzésében részletezzük (9. fejezet).

7 VÁLTOZATELEMZÉS

7.1 A VÁLTOZATELEMZÉS MÓDSZERE

A változatelemzés általános célja a legnagyobb nettó társadalmi hasznú, pénzügyileg fenntartható projektváltozat kiválasztása.

7.1.1 A változatelemzés folyamatának összefoglalása

A változatelemzés egy folyamat, amely során több rész kérdésben folyamatosan döntéseket kell hozni a változatelemzés szabályai szerint. Logikailag ennek a folyamatnak a fő lépései a következők:

- a lehetséges változatok számbavétele
- a lehetséges változatok szűrése – ennek eredményeképpen határozhatók meg a megvalósítható változatok
- a megvalósítható változatok meghatározása és elemzése, amely során kerül kiválasztásra a projekt keretében megvalósításra javasolt változat.

Jelen IMCS projekt kapcsán az első két lépésnek megfelelő elemzések a Döntés-előkészítő tanulmány során a koncepcionális változatok vizsgálatával kerültek elvégzésre. Jelen Megvalósíthatósági tanulmány keretében történik a harmadik lépés szerinti elemzés, azaz a megvalósítható projektváltozatok vizsgálata.

7.1.2 Alkalmazott változatelemzési módszer

Az IMCS kialakítása kapcsán a helyzetelemzés, a keresleti és kínálati oldal elemzése, a fejlesztési célok ismerete alapján kétlépcsős változatelemzés elvégzésére kerül sor a következők szerint:

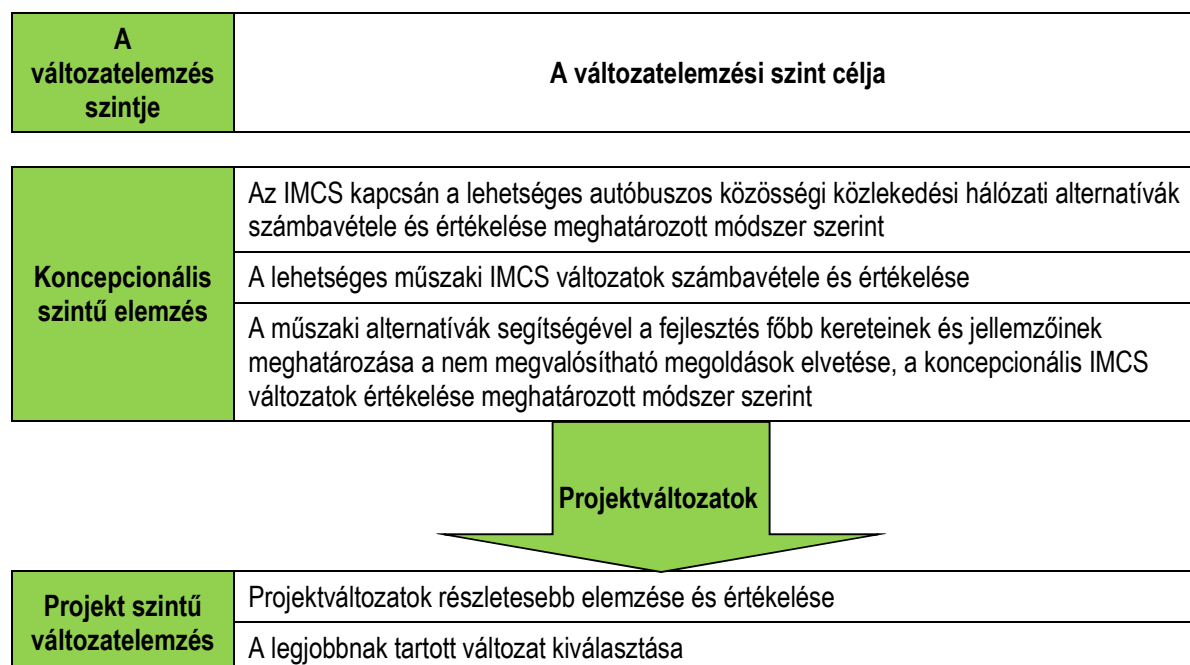
- Koncepcionális szintű változatelemzés – Döntés-előkészítő fázisban
- Projekt szintű változatelemzés – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány során.

A változatelemzés, majd a kiválasztott változat kidolgozása több lépcsős, iteratív módon történt, a tervezői team javaslatait rendszeresen egyeztetve Megbízóval a legjobb műszaki tartalom megtalálása érdekében.

Az első, **Döntés-előkészítés fázisában** koncepcionális szintű változatelemzés készült, kiindulva a változatképző ismérvek alapján összeállítható összes műszaki változattól. Ezekből a logikailag lehetséges változatokból szűréssel került kiválasztásra az a 7 fejlesztési változat, amelyeket különböző megvalósíthatósági szempont szerint, **többszempontrú értékeléssel** vizsgáltunk. Ez alapján ezek összehasonlításra és rangsorolásra kerültek.

A koncepcionális változatok elemzési eredményeinek Megbízóval történő egyeztetését követően kerültek kialakításra a változatelemzés második, a Részletes **Megvalósíthatósági Tanulmány készítése során**, azaz jelen fázisban a megvalósításra vizsgálandó projekt változatok. Ezen változatok meghatározásához szükséges a koncepcionális fejlesztési változatokkal kapcsolatban a Megbízói egyeztetéseken felmerült észrevételek kezelése, valamint további Megbízói iránymutatásokat figyelembe véve funkcionális, városképi, és közlekedési kapcsolatok biztosításával kapcsolatos szempontok szerinti értékelés. A végső, **projekt szintű változatelemzés módszere a közgazdasági költség-haszon elemzés**. Ennek eredményei alapján fogalmazzuk meg a végső következtetéseket, és ezek alapján tesz javaslatot a Megvalósíthatósági Tanulmány a kiválasztott projekt változatra.

Ezt a változatelemzési folyamatot, szinteket tünteti fel a következő ábra:



156. A változatelemzés célja az egyes elemzési szinteken

7.2 KONCEPCIÓ SZINTŰ ELEMZÉSEK A VÉGSŐ PROJEKTVÁLTOZATOK MEGHATÁROZÁSA ÉRDEKÉBEN

A fejlesztés keretében megvalósuló Intermodális közösségi közlekedési központ városi fejlesztési stratégiájához való illeszkedését a 3.5.3 fejezet mutatta be. Jelen fejezetben az Intermodális csomópont kapcsán az első, úgynevezett Döntés-előkészítő fázisban feltárt és vizsgált koncepcionális közlekedésfejlesztési alternatívák összegzésére kerül sor, röviden bemutatva a koncepcionális szintű vizsgálat megállapításait és a jelen fázisban – azaz a Megvalósíthatósági tanulmányban – további vizsgálandó projekt elemeket, eredményeket.

7.2.1 Konceptcionális szintű közösségi közlekedésfejlesztési változatok

7.2.1.1 Konceptcionális szintű IMCS változatok

Döntés-előkészítő szinten, a fejlesztési elemekből összesen 7 IMCS közlekedésfejlesztési koncepcionális változat került vizsgálatra. A 7 változatban a legfőbb koncepcionális elv azonos, azaz egy olyan intermodális csomópont létrehozása, amely megteremti az egyes közlekedési módok, vonalak és viszonylatok közötti minél összehangoltabb kapcsolatát, és a zavarmentesebb eszközváltást, emellett a közlekedési kapcsolat és utazási lánc optimalizálásával hozzájárul a gazdaság és a munkaerőpiac, valamint az intézményhálózati rendszer illetve a komplex szolgáltatások körének markáns folyamatainak megfelelő irányba tereléséhez.

Ezen elvrendszer alapján mind a 7 IMCS változat azzal számol, hogy a vasútállomás környezetében teremti meg ezen mobilitási folyamatokat szervező intermodális központot. A változatokban azonos, hogy a vasúti pályaudvar pályaképeinek átépítését egyik sem érinti, mivel a kapcsolódó GYSEV projekt tartalmazza a vasúti pályaudvar átépítését. Az összes alternatívában a közlekedési csomópont súlypontja az új intermodális pályaudvarra, a vasútállomás előterére helyeződik át, amihez a közúti (autós), a gyalogos és kerékpáros kapcsolódások átszervezése szükséges.

A Döntés-előkészítő fázisban vizsgált IMCS közlekedésfejlesztési változatok a következők.

Változatok	Megnevezés	Változatképző jellemzők/ismérvek				
		Hosszú idejű busztárolás	P+R kialakítás	Terület igénybevételei sajátosság	Kereskedelmi létesítmény	Közúti kapcsolati sajátosság
„A” változat	Minimál változat, közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket	volt laktanya területén	felszíni	---	---	---
„B” változat	Közlekedés szempontú, kereskedelmi fejlesztetőséggel	volt laktanya területén	részben felszíni, részben parkolóház	Vasút u.- Semmelweis l.u. sarki ingatlan + Nádasy F.u-i épület	Kereskedelmi bővítési lehetőség (terület figyelembevétele)	Négyágú körforgalmi csomópont
„C” változat	Közlekedés és kereskedelmi létesítmények kialakítása	volt laktanya területén	részben felszíni, részben felszín alatti	Vasút u.- Semmelweis l.u. sarki ingatlan	Kereskedelmi épületrész	Négyágú körforgalmi csomópont
„D” változat	Minimál változat, közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket	volt laktanya területén	mélygarázs	Vasút u.- Semmelweis l.u. sarki ingatlan + Éhen Gy. téri lakóház	---	---

Változatok	Megnevezés	Változatképző jellemzők/ismérvek				
		Hosszú idejű busztárolás	P+R kialakítás	Terület igénybevételi sajátosság	Kereskedelmi létesítmény	Közüti kapcsolati sajátosság
„E” változat	Minimál változat, közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket	közvetlenül az új autóbusz pályaudvarnál	mélygarázs	Vasút u.- Simmelweis l.u. sarki ingatlan + Éhen Gy. téri lakóház	---	---
„F1” változat	Minimál változat, közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket	közvetlenül az új autóbusz pályaudvarnál	mélygarázs	Vasút u.- Simmelweis l.u. sarki ingatlan	---	Ötágú körforgalmi csomópont
„F2” változat	Minimál változat, közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket	közvetlenül az új autóbusz pályaudvarnál	mélygarázs	Vasút u.- Simmelweis l.u. sarki ingatlan	---	Ötágú körforgalmi csomópont

157. Konceptcionális változatok és azok főbb változatképző jellemzői

A fenti konceptcionális változatokat (a Döntés-előkészítő fázisban) többszemontú értékeléssel vizsgáltuk (a módszerről általános leírás a 7.1 fejezetben), ahol a szempontok az alábbiak voltak:

- Közlekedők szempontjai
 - gyaloglás, kerékpározás
 - P+R parkoló elhelyezkedése, megközelíthetősége
 - Átszállási, komfortossági tényezők
- Területrendezési, építészeti szempont
 - A beépítési területekhez való viszony
 - Téregység és funkcionális viszony
- IMCS továbbfejlesztés lehetősége
- Környezeti szempont
- Üzemeltetés, fenntartás finanszírozásának segítése a kereskedelmi funkciójú területek révén
- Beruházás finanszírozásának kockázata
- Autóbuszos közösségi közlekedés üzemeltetési költsége (hosszú idejű tárolás)
- Beruházási, illetve működési (üzemeltetési és karbantartási) költségek – Költség-hatékonyság

7.2.1.2 Konceptcionális szintű autóbuszos közösségi közlekedés-hálózati változatok

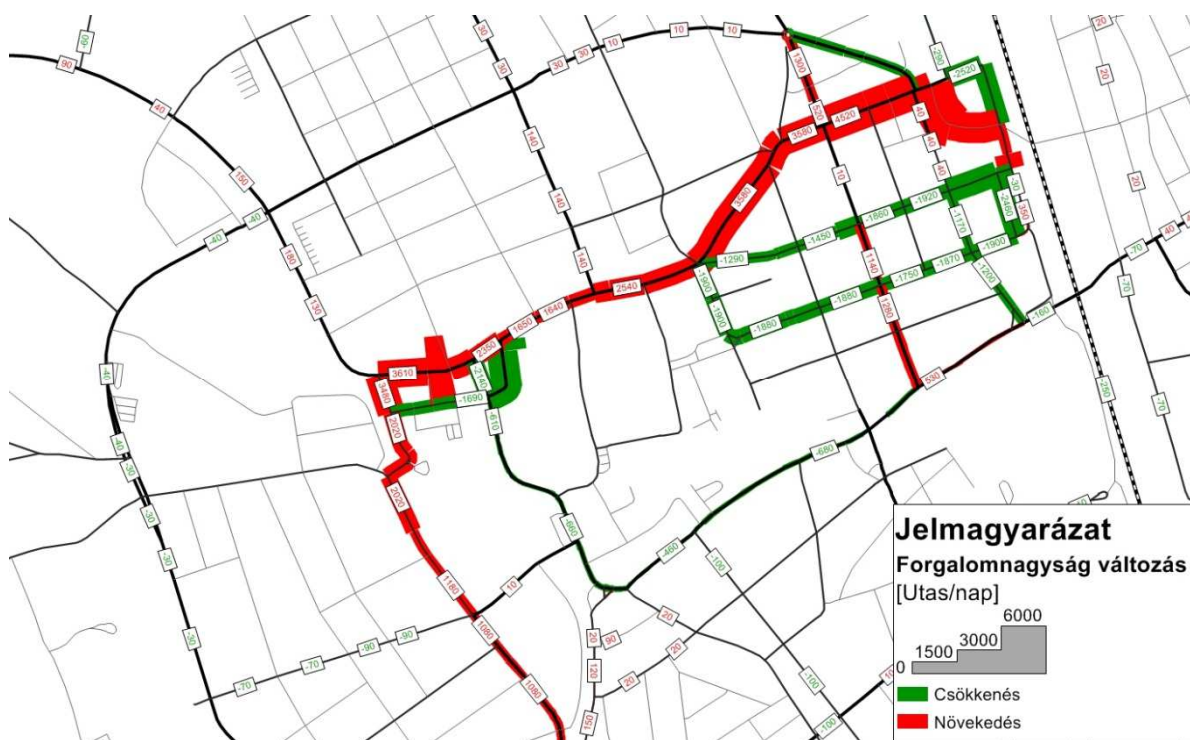
Döntés-előkészítő szinten vizsgálat alá került a helyközi és helyi közösségi közlekedési rendszer is. Az IMCS kialakítása a helyi és a helyközi autóbuszos közlekedés hálózatának módosítását igényli, amelyeknél először három változat vizsgálatára került sor:

Változatok	Értelmezés
Rövid változat	A helyközi autóbuszok a városba haladva a legrövidebb úton érik el az új IMCS területét (vasútállomást), azaz nincs közvetlen belvárosi kapcsolat (helyközi rövid scenárió), illetve a helyi vonalaknál az az állapot, hogy az Éhen Gy. téri végállomás átkerül az új autóbusz állomáshoz, egyéb helyi járat nem módosul.
Közepes változat	A helyközi autóbuszok az agglomerációból a szombathelyi végállomás felé és felől haladva a teljesebb kapcsolat biztosítása érdekében kisebb kitérőt tesznek a városközpont felé/mellett (helyközi közepes scenárió), illetve a helyi járatokból a javasolt korrekciók szerinti (ahol változat van ott II. változat) útvonal módosítás.
Hosszú változat	Minden érintett helyközi autóbusz a külterületről az új végállomás felé/felől olyan a mainál hosszabb útvonalon éri el az intermodális csomópontot, hogy érint egyes városközponti megállókat és az Ady Endre teret is (helyközi hosszú scenárió), illetve a helyi járatokból a javasolt korrekciók szerinti (ahol változat van ott II. változat) útvonal módosítás.

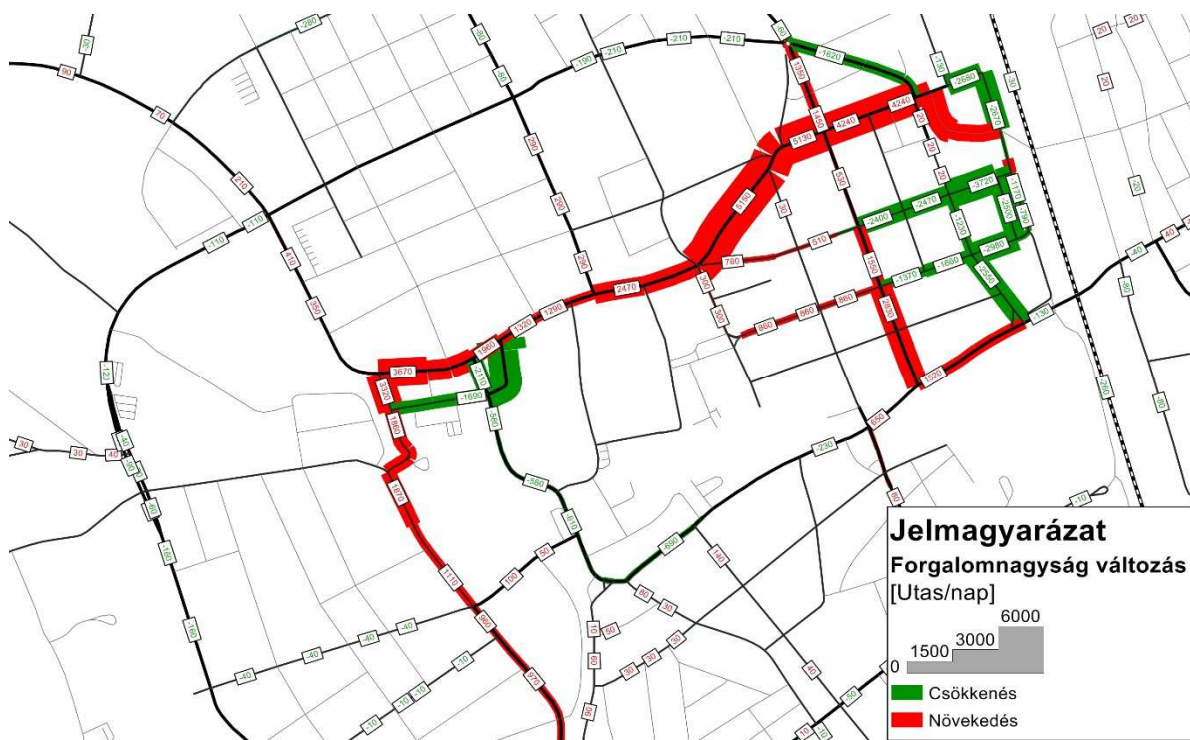
158. Elsődlegesen vizsgált közösségi közlekedési hálózatváltozatok

A koncepcionális vizsgálat – a Döntés-előkészítő tanulmány során - mind a helyközi, mind a helyi hálózat esetében – Szombathely érintettségében – az egyes viszonylatokra tételesen kiterjedt.

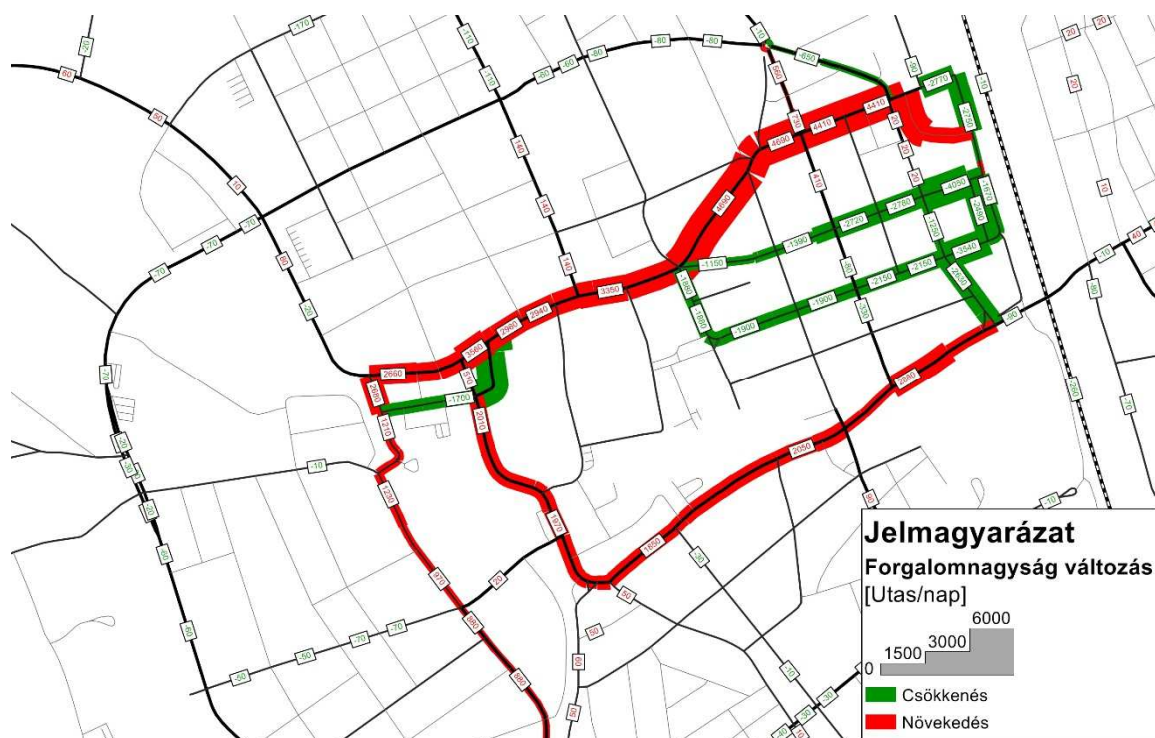
A bemutatott három változat forgalmi hatását az átadás évében (2020) várható forgalmi igények mellett az alábbiakban mutatjuk be.



159. A Rövid hálózat-változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020)



160. A Közepes hálózat változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020)



161. A Hosszú hálózat-változat utasforgalomra gyakorolt hatása (2020)

7.2.2 A Döntés-előkészítő koncepció következtetései

A Döntés-előkészítő tanulmány végső megállapításait, javaslatait az alábbiakban foglaljuk össze.

A közösségi közlekedési hálózat-módosítások futásteljesítményei és a költségek becslése alapján elvégzett közgazdasági teljesítménymutatók szerint a helyi és helyközi járatok hálózat változatai közül a „Közepes” változat bizonyult a legkedvezőbbnek. A megrendelővel (városi önkormányzattal) és a közlekedési szolgáltató szervezetekkel (Vasi Volán, és a KTI) folytatott egyeztetés eredményeként a legkedvezőbb változathoz kiindulva került rögzítésre a továbbiak – jelen Megvalósíthatósági tanulmány - során javasolt közösségi közlekedési hálózat. Ennek értelmében a helyközi viszonylatok esetében egy **időben eltérő vonalvezetésű közösségi közlekedési hálózat** került rögzítésre, amelynél a reggeli és a délutáni csúcsidőszakban (a napi járatszám 17 %-ában) a napközbeni vonalvezetéshez képest a helyközi autóbuszok kismértékben érintik a belvárosi megállókat is, míg napközben rövidebb útvonalon érik el az IMCS területét.

Javasolt változat	Értelmezés
	A helyközi autóbuszok csúcsidőben (reggel és délután) az új IMCS végállomás felé/felől érintenek egyes városközponti megállókat és az Ady Endre teret is, míg napközben rövid útvonalon érik el az új IMCS területét. A helyi járatok a javasolt korrekciók szerinti módosított útvonalon közlekednek (az Éhen Gy. térről) az IMCS-hez áthelyezett végállomásra.

162. A javasolt – így a projektváltozatok során figyelembe vett - közösségi közlekedési hálózat az IMCS kapcsán

Így a **Projekt szintű változatelemzések során** (7.2. fejezet), azaz **mindhárom változat esetében** a fentiekben leírt, **a fenti táblázat szerint javasolt közösségi közlekedési hálózatot vettük alapul** (a javasolt közösségi közlekedési hálózat forgalmi hatásait a 8.2.2 fejezet mutatja be). A Döntés-előkészítő tanulmányt követő egyeztetések eredményeként javasolt közösségi közlekedési hálózat kialakítását (mind a helyi, mind a helyközi viszonylatok vonatkozásában) a 3. sz. Mellékletben foglaltuk össze.

Az Intermodális csomópont (IMCS) kialakításának vonatkozásában a koncepcionális változatelemzés (Döntés-előkészítő tanulmány) többszempontú elemzésének eredménye alapján a költség-hatékonysági pontszámok rangsora szerint az E, D és F2 változatok rendelkeztek a legkedvezőbb mutatóval, így ezen megoldások alapjai, illetve tartalmilag az ebből kiinduló műszaki megoldások kombinációja került továbbvitelre a jelen Megvalósíthatósági tanulmány projektváltozatai meghatározása során.

A Projektváltozatok rögzítéséhez ugyanakkor a legkedvezőbb koncepcionális fejlesztési változatokkal kapcsolatosan is szükséges a Megbízó részéről, illetve a megvalósításban és üzemeltetésben várható partnerek részéről jelentkező további észrevételek kezelése. A projekt kooperációkon történt egyeztetések alapján és a Megbízói iránymutatásokat figyelembe véve **a projekt szintű vizsgálat során**, a városképi szempontokon túl a közlekedési kapcsolatokban és **a létrejövő rendszer kapcsán is kimondatott, hogy kapjon nagyobb hangsúlyt az intermodalitás, illetve ezen elv szerinti kialakítást leképező rendszer.**

Megjegyezzük, hogy a Döntés-előkészítő tanulmányban majd azt követően számos olyan közlekedésfejlesztési kérdés is vizsgálat alá került, amely a tervezett IMCS környezetében a városi közúthálózati rendszer optimalizálására, a környező közúthálózati hiányosságok pótlására, illetve új átkötési pontokra/lehetőségekre fókuszált (a Tervezési szerződés mellékletét képező Műszaki leírásban foglalt témákat is felölelve). Ezen fejlesztési elemek – a Megbízó döntése alapján - nem kerültek beépítésre, nem kerültek figyelembevételre az IMCS fejlesztési projektváltozatokba, azaz jelen Megvalósíthatósági Tanulmányba, hanem segítséget nyújtanak ahhoz, hogy a városnak az IMCS megvalósulását követően, az új intermodális központ működésével kapcsolatos tapasztalatok mellett lehetőséget adjon olyan fejlesztések irányába, amely jövőbe mutatóan a város élhető környezetét közlekedési szempontból is tovább javíthatja. Ezek a kiegészítő vizsgálatok a Döntés-előkészítő Tanulmányt követően, külön Kiegészítő vizsgálat címmel került átadásra, leszállításra a Megbízó, Szombathely MJV Önkormányzata számára.

7.3 PROJEKT SZINTŰ VÁLTOZATELEMZÉS

7.3.1 A lehetséges fejlesztési változatok meghatározása

A városvezetés célja az intermodális kapcsolatok javítása. Az intermodalitást az utasközönség szempontjából fizikailag egy olyan kialakítás segíti, amelynek keretében a helyközi autóbusz állomás áthelyezésével a vasútállomás közvetlen környezetében egy egységes helyi és helyközi buszpályaudvar és a vasútállomással összetartozó központ alakulhat ki, emellett a vasút elválasztó hatásának csökkentésével a város keleti és nyugati része közötti kapcsolat jön létre és ezáltal közvetlenül elérhetővé válik az új intermodális csomópont, igényes megoldások által.

Meglevő közlekedési rendszerek

A jelenlegi állapotban a város külön pontján érhető el a helyközi autóbusz induló járművei, illetve a helyi és vasúti járművek. A két állomás környéki terület között nincs közvetlen kapcsolat, az állomások a városközpont keleti és nyugati szélén helyezkednek jelenleg el, a távolság mintegy 1,6-2 km. Alapvető megoldást a két jelenlegi (helyi és helyközi) állomás egybeépítése jelenti, mivel az ehhez szükséges terület a vasútállomás környékén szinte csak egyetlen helyen lehetséges. Így a koncepcionális változatok megfogalmazása során területileg egyetlen lehetőség tárult elénk a városi kapcsolatok és a hatékony intermodalitás létrehozására, az új IMCS kialakítására.

Éhen Gyula tér, helyi buszpályaudvar

A mai helyi állomás közlekedés célú bővítése – a hely adottságai miatt és a Szent Márton Tervben elfogadott stratégiai célokra figyelemmel – kizárt. Így került előtérbe a MÁV épülettől északra fekvő, Vasút utca – Semmelweis I. u. környezetében lehetséges fejlesztési terület.

Ady Endre tér, helyközi buszpályaudvar

A helyközi buszpályaudvar vasútállomáshoz történő „átköltöztetésével” a területet minden változatban érintetlenül hagytuk.

Közlekedési kapcsolatok

A **közúti kapcsolatok** tekintetében meghatározó az észak-déli vonalvezetésű vasút elválasztó hatása, illetve a városközpontot körül ölelő un. körút közúti kapcsolat rendszere a vasútállomási térséggel.

A körútnak a vasút menti összezárása a városi kapcsolat szempontjából külön vizsgálat tárgyát képezte (Vasút utca meghosszabbítása a Pázmány P. krt-ig). A Szent Márton temető érintettsége kapcsán illetve a Szent Márton Terv stratégiai kérdései okán az összeköttetés ezért nem került automatikusan beépítésre a projektváltozatokba, azok elemzése a döntés-előkészítő fázisban megtörtént. Hasonlóképpen külön vizsgáltuk a Vasút utcának a Szent Márton útra történő kikötését, amely az intermodális csomópont keleti közúti kapcsolatában adhat a mainál

jobb helyzetet, de a projektváltozatoknál ezen elemmel sem számolunk. A városi közúti kapcsolatok szempontjából meghatározó még a kelet-nyugat irányú közúti kapcsolat, a pályaudvarok Éhen Gy. lakótelepről illetve a lakótelep környéki iparterületekről való IMCS közúti elérhetősége. Ezt is külön vizsgáltuk döntés-előkészítő fázisban (új közúti alul vagy felüljáró szükségességét az új IMCS megközelítésére a Semmelweis I. u. folytatásaként az Alkotás u. felé), azonban ez a fejlesztési elem sem került beépítésre a projektváltozatokba.

A **gyalogos és kerékpáros kapcsolatok** vonatkozásában az IMCS jobb elérhetősége érdekében mindegyik változatban szerepel egy új vasúti vágányok alatt átvezető gyalogos-kerékpáros aluljáró. A MÁV épület tengelyében meglévő (csak a vasúti peronokhoz vezető) aluljáró keleti oldali továbbvezetéshez ugyan elegendő hely lenne, azonban a vasútállomás épülete okán ennek felhasználásával nehézkesen létesíthető közvetlen kapcsolat egyben a buszpályaudvarokkal és az új IMCS épülettel is. Ennek okán a változatok mindegyikében új gyalogos-kerékpáros kapcsolat lett figyelembe véve.

Hosszú idejű busztárolás

Az új helyi és helyközi autóbusz közlekedési rendszer működtetésében a reggeli és délutáni csúcsidőkön kívül szükséges az utasforgalomban nem résztvevő, de min. 2 órára félreállítandó buszok számára hely biztosítása. Jelenleg ez részben az Ady E. téren, részben az Éhen Gy. téri mai állomásokon történik, emellett néhány városi közút mentén is félreállnak, parkolnak autóbuszok. Tekintettel arra, hogy az új IMCS területe az ÉNYKK Zrt. telephelyéhez távolabb kerül, így a napközbeni telephelyi elhelyezés lehetősége – idősükséglet és üzemköltségek szempontjából – nem lehetséges alternatíva (éjszakai tárolás továbbra is a telephelyen történik). Ennek okán a döntés-előkészítő tanulmányban előzetesen vizsgált megoldások végeredményeként a hosszú idejű buszparkolás az IMCS területén kívül, egy másik közeli (600 m-re levő) területrészen kerül kialakításra mindegyik változat esetében.

A Vasút utca – Semmelweis I. utca környezetében elhelyezkedő épületek, terület-együttes

A Vasút utca menti, kifejezetten az Éhen Gyula térhez közelebb eső területek fejlesztési lehetőségei korlátozottak. Az Éhen Gyula tér északi vonalában lakóházak húzódnak, a Vasút utca – Nádasdy F. u. között, annak a Semmelweis I. u. felé eső része alkalmas lehet a helyi és helyközi pályaudvar elhelyezésére. Az igényes, korszerű pályaudvar funkció kialakításához a terület meglehetősen korlátozott, pl. a Vasút u.- Semmelweis I. u. sarkán elhelyezkedő épületegyüttes és telephelyek megtartásával kisebb helyigényű autóbusz állomás létesíthető. A három projektváltozat között ezen épületegyüttesek és telephely érintettség szempontjából eltérések vannak, így ez a változatképző szempontként jelenik meg.

Műemléki védettségű épületek, örökségvédelmi területek

A fejlesztés közvetlen környezetében védett műemléki épületről nincs tudomásunk, a közeli Szent Márton plébániatemplom és temető ugyanakkor örökségvédelmi szempontból érintett lehet, és mint régészeti lelőhely kiemelt védelemben részesül.

Mindezek alapján, valamint a Döntés-előkészítő fázisban koncepcionális szinten vizsgált változatok eredményeként **összesen 3 lehetséges, projekt szintű fejlesztési változatot** elemeztünk részletesebben:

Projekt-változatok	Megnevezés	Főbb jellemzők/ismérvek				
		Hosszú idejű busztárolás	P+R kialakítás	Terület igénybevételi sajátosság	Kereskedelmi létesítmény	Közüti kapcsolati sajátosság
I. változat		részben az IMCS területén + részben a volt laktanya területén	felszíni	Vasút u.-Simmelweis l.u. sarki ingatlan + Semmelweis u. – Bocskai l.krt. sarki ingatlan + Éhen Gy. téri lakóház + Nádasdy u-i ingatlanok	---	Ötágú körforgalmi csomópont
II. változat		részben az IMCS területén + részben a volt laktanya területén	felszíni	Vasút u.-Simmelweis l.u. sarki ingatlan + Semmelweis u. – Bocskai l.krt. sarki ingatlan + Nádasdy u-i ingatlanok	---	Ötágú körforgalmi csomópont
III. változat		nagy részt a volt laktanya területén	felszíni	Simmelweis u. – Bocskai l.krt. sarki ingatlan + Nádasdy u-i kisebb terület rész	---	Ötágú körforgalmi csomópont

163. Projektváltozatok és főbb jellemzőik

A projektváltozatokat részletesebben a következő fejezetekben mutatjuk be.

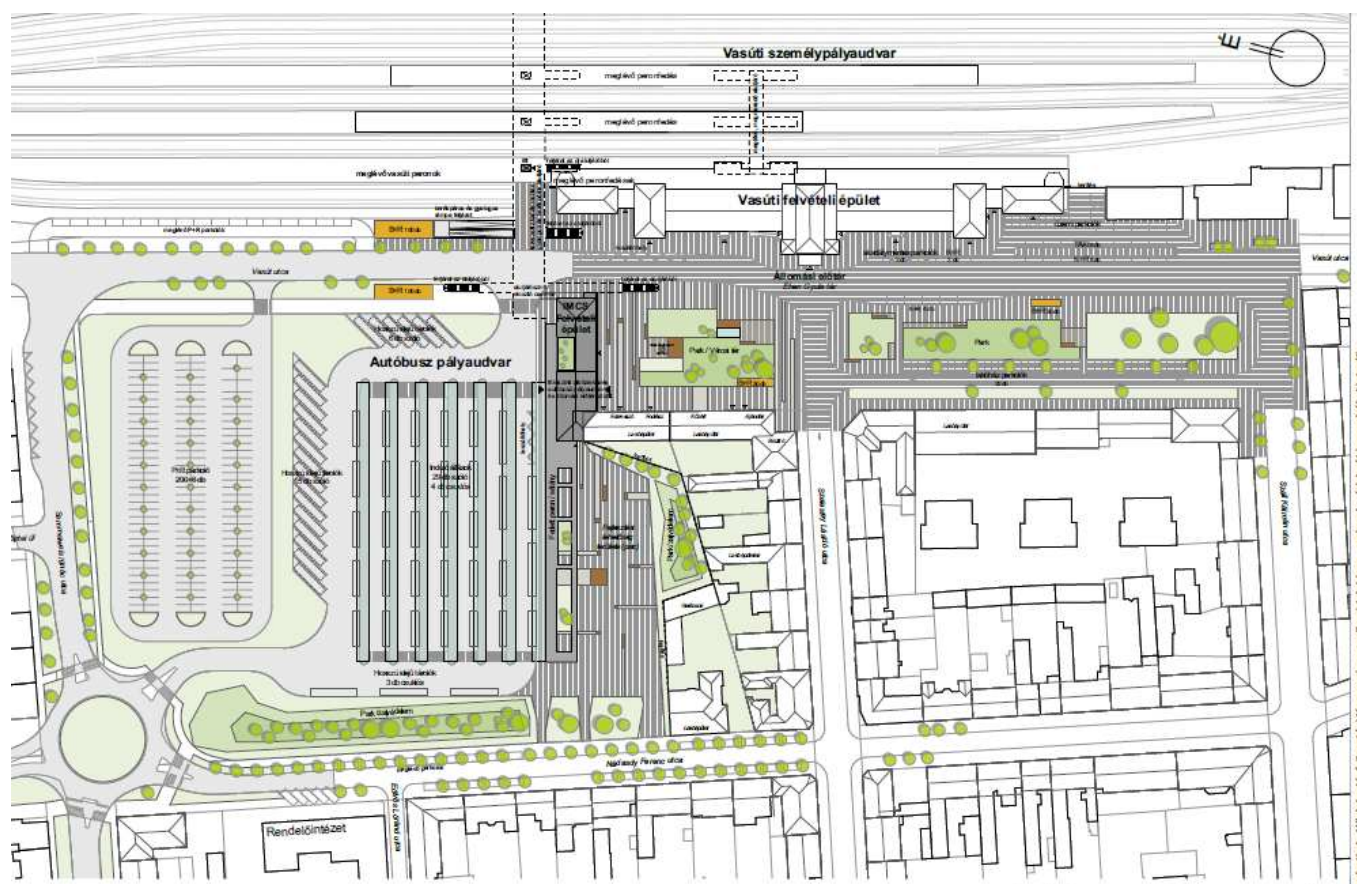
7.3.2 I. változat

7.3.2.1 „Műszaki leírás, tartalom

Az **intermodális csomópont** a Vasút utca – Semmelweis utca – Nádasdy utca – Szelestey utcai lakóépületek mögötti területen került kialakításra. Városi elképéléseknek megfelelően, az Éhen Gyula téren városi tér kerül kialakításra, az intermodális csomóponthoz kapcsolódó K+R, B+R, autóbusz leszállóhely, továbbá taxi parkoló kialakításával. A vasútállomás felvételi épületéhez, illetve a vasúti vágányokhoz való közvetlen kapcsolatot biztosítja a tervezett kialakítás.

A helyszínrajzi kialakítás lehetővé teszi, hogy a helyi és helyközi buszok között jelentkező jelentős utasáramlás, a lehető legközelebb kerüljön egymáshoz, ugyanakkor mindez a vasúti felvételi épület közelében alakul ki, egymásnak szerves részét alkotva. A hosszabb idejű buszok tárolására kialakított buszparkoló kialakításával lehetővé válik, hogy az intermodális csomópont városközpont felőli területe a lehető legkisebbre zsugorodjon, teret engedve ezzel a terület városi szempontból előnyösebb hasznosíthatóságára.

Az I. változat közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket.



164. IMCS I. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás

A tervezett **buszpályaudvar** a vasúti felvételi épület északnyugati oldalán került elhelyezésre, melynek belső kialakítása egyeztetésre került az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) képviselővel. Az intermodális csomópont felvételi épülete, az Éhen Gyula tér északi oldalán lévő lakótömb helyén kerül kialakításra, ahova a tervezett gyalogoskerékpáros aluljáró közvetlen kapcsolatot biztosít a vasúti vágányokkal. A tervezett felvételi épületben vasúti és buszjegyek árusítására is van lehetőség.

A tervezett buszpályaudvar helyet biztosít az ENYKK Zrt. által megadott buszszámnak, 29 db szóló és 4 db csuklós indulóállásnak, ezen kívül további 21 db szóló busz és 3 db csuklós busz részére kerül kialakításra parkolási lehetőség.

A buszpályaudvar megközelítése a tervezett Semmelweis utcai körforgalomból és a Vasút utcáról egyaránt biztosított.

Az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) által megadott 66 db parkoló számú (51 db szóló, 15 db csuklós busz) hosszú idejű busztárolás az önkormányzattal egyeztetett módon, a Söptei utcában kerül elhelyezésre, a volt laktanya területének déli oldalán, az intermodális csomóponthoz legközelebb eső területen, a Semmelweis I. utcától mintegy 600 méterre. A hosszú idejű buszok tárolása alatt a napközben, leginkább a csúcsidők közötti busz féleállásokat kell érteni, amikor nem végeznek utasszállítást. Az éjszakai tárolás helyszíne (helyi és helyközi buszoknak) azonban továbbra is az ÉNYKK Zrt. Körmendi úti telephelyén történik.

Az intermodális csomópont által határolt helyszínrajzi kötöttségek miatt nincs lehetőség az IMCS közvetlen közelében a hosszú idejű busztárolásra. Ez a kialakítás lehetőséget biztosít arra, hogy az Éhen Gyula téren, valamint az Ady E. tér a Megbízói igényeknek megfelelően tehermentesítésre kerüljön és megszűnjön a környező utcákban félreálló autóbuszok állapota.

P+R parkoló: 200 + 6 férőhelyes térszínen elhelyezett parkoló, az autóbusz pályaudvar bal oldalán került kialakításra, melyhez igénybevételre kerül a Vasút utca – Semmelweis utca sarkán lévő ingatlan is. A P+R parkoló megközelítése a Vasút utcáról lehetséges. A P+R parkoló bejárata a meglévő vasúti felvételi épület sarkától 105 méterre helyezkedik el. A P+R parkoló egyaránt biztosítja a vasúttal és a busszal közlekedők számára a parkolási lehetőséget, mely az helyszínrajzi kötöttségeket figyelembe véve a lehető legközelebb került elhelyezésre a pályaudvarokhoz.

Az Éhen Gyula téren, közvetlenül a felvételi épület előtt 3 db mozgáskorlátozott parkolóhely létesül.

További 32 db parkoló került kialakításra az Éhen Gyula téren, a Szelestey L. u. és Széll Kálmán utca között lévő lakóépület előtt közvetlenül, a lakóépületek kiszolgálása érdekében.

K+R (Kiss and Ride): vagyis a gyors ki- és beszállást, rövid idejű parkolást lehetővé tevő parkoló állások az Éhen Gyula téren kerülnek kialakításra, a vasúti felvételi épület előtt, összesen 14 db került elhelyezésre.

B+R (Bike and Ride): fedett tárolók, az Éhen Gyula téren 100 db kerül kialakításra, továbbá a Vasút utcában további 200 db kerül elhelyezésre a buszpályaudvar, illetve gyalogos-kerékpáros aluljáró rámpája mellett, a meglévő P+R parkoló mellett.

Taxik részére 8 db megállóhely kerül kialakításra az Éhen Gyula téren, a vasúti felvételi épület déli oldalán.

A Semmelweis utca – Nádasdy utca kereszteződésében új öt ágú **körforgalom** kerül kialakításra, a buszpályaudvar a Semmelweis utcai körforgalomból is és a Vasút utcáról is érhető el. A körforgalomnál átvezetésre kerül a meglévő járda hálózat.

A Semmelweis – Vasút utca keresztezésénél az intermodális csomópont felőli lekerekítő ív 15 m sugarú íre történő módosítása került betervezésre, a megnövekedett buszforgalom közlekedést elősegítve.

A Vasút utcán közlekedő buszok részére, buszöböl kerül kialakításra, lehetőséget adva a helyi és helyközi buszok esetében a vasútállomás felé közlekedő utasok rövidebb elérésére.

Gyalogos közlekedés: Új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a felvételi épület bal oldalán, mely biztosítja a közvetlen kapcsolatot a vágányokkal, a buszpályaudvarral, illetve a vasút túloldalán lévő lakott területekkel. A gyalogos- kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasz a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen projekt, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz vezető kialakítás, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés.

A tervezett intermodális csomópont a Nádasdy Ferenc utcáról is elérhető a gyalogosok részére, ahol a buszállások és a tervezett felvételi épület, majd pedig az aluljárón keresztül a vasúti vágányok is elérhetők, biztosítva az intermodalitást az egyes közlekedési módok között.

Építészet: Az új IMCS felvételi épület a kisajátítandó, 7026 hrsz.-on álló, bontandó lakó épület helyére kerül. Az új IMCS épület kombinált funkciójú, az autóbusz- és a vasúti közlekedés igényeit egyszerre kiszolgáló létesítmény. Az épület tömege az Éhen Gyula tér új, északi térfalát képezi, az állomási előtér és a buszpályaudvar között közvetlenül helyezkedik el, az itt történő átközlekedést egy földszinten elhelyezett áttörés segíti. Az épület az aluljáró szinten csatlakozik a tervezett akadálymentes gyalogos és kerékpáros aluljáróhoz, ami vasúthoz vezet és a vasúton túli városrészekre is átköt.

Az autóbusz pályaudvar területétől délre, a Szelestey László utca felé egy fedett sétány kerül, amelyhez egy piac funkciójú fejlesztési terület csatlakozik. A tömb déli, Szelestey László utcai felén megmaradó lakóépületeket és az új létesítményeket, zajvédő növényssávval javasoljuk elválasztani egymástól. Az autóbusz pályaudvar és a Nádasdy Ferenc utca között szintén zajvédő zöldsáv kerül kialakításra.

Az Éhen Gyula tér fennmaradó része park illetve csillapított gépjármű forgalmú városi tér lehet. A vasúti állomási előtértől elnyúló új pályaudvaron az átszállók fedetten kis átszállási távolságokon keresztül, komfortosan érhetik el az összes közlekedési eszközt.

Az átszállások nagy része a tér-szinten történhet, és mivel igen koncentráltak a különböző közlekedési eszközök le és felszálló helyei egy helyről jól elérhetőek.

A zaj- és egyéb hatások kivédése érdekében, a környező lakóépületeket védelme érdekében zöldterületek, növénytelepítés kerül elhelyezésre a P+R parkoló Semmelweis utca felőli oldalán, a buszpályaudvar Nádasy utca felőli oldalán, továbbá a Szelestey L. utcai lakóingatlanok buszpályaudvar felőli részén.

Az I. változat előnye: Területrendezés, szellős kialakítás

Az I. változat hátránya: A tömbön belül az önkormányzati és ENYKK Zrt. (Vasi Volán) tulajdonú ingatlanok felhasználásán kívül 7030,7016,7017/2, hrsz. telkek kisajátítása szükséges.

7.3.2.2 Közgazdasági elemzés

7.3.2.2.1 Az I. változat költségei

Beruházási költség

Az I. változat beruházási költségeit az alábbi táblázat tartalmazza.

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Előkészítési költségek						
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	146 900 000	141 539 194	44 070 000	102 830 000	0	0
Megvalósítási költségek						
Területszerzés, kártalanítás	777 686 900	749 306 857	233 306 070	544 380 830	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészeti	373 271 011	353 811 385	0	373 271 011	0	0
Közművek	144 316 520	133 227 218	0	72 158 260	72 158 260	0
Építészeti	1 090 000 000	958 891 437	0	0	654 000 000	436 000 000
Műtárgyépítés	557 250 000	495 442 430	0	0	445 800 000	111 450 000
Útépítés	481 287 800	418 888 435	0	0	192 515 120	288 772 680
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	191 007 159	164 453 614	0	0	38 201 432	152 805 727
Térrendezés és zöldfelület rendezés	349 784 141	297 880 954	0	0	0	349 784 141
Utastájékoztató	230 000 000	198 025 725	0	0	46 000 000	184 000 000
Kamerarendszer	50 000 000	43 049 071	0	0	10 000 000	40 000 000
Kapcsolódó szolgáltatások						
Projektmenedzsment	122 400 000	112 248 637	24 480 000	30 600 000	30 600 000	36 720 000
Mérnök	48 900 000	43 743 073	0	14 670 000	14 670 000	19 560 000
Közbeszerzés	48 900 000	47 625 355	24 450 000	24 450 000	0	0
Jogi szolgáltatás	24 000 000	23 374 408	12 000 000	12 000 000	0	0
Könyvvizsgálat	24 400 000	21 826 810	0	7 320 000	7 320 000	9 760 000

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Tájékoztatás és nyilvánosság	24 400 000	22 436 648	4 880 000	7 320 000	4 880 000	7 320 000
Összes költség (Nettó)	4 684 503 531	4 225 771 251	343 186 070	1 189 000 101	1 516 144 812	1 636 172 548

165. Az I. változat beruházási költségei, nettó Ft

Üzemeltetési, karbantartási költség

Az üzemeltetési és karbantartási költségek során megkülönböztünk jármű- és infrastruktúra költség változásából eredő különbséget.

A járművek esetében a forgalmi modell outputjaként 807 járműkm/nap busz-futásteljesítmény csökkenés adódott. Ez alapján (évi 300 nappal számolva) 72,6 mFt/év járművekkel kapcsolatos költségcsökkenés adódik.

Az üzemeltetési és karbantartási költségek számításához használt terület- és felületnagyságokat, ill. db számokat, a fajlagos költségeket, valamint az ezek alapján kalkulált éves működési költségeket az alábbi táblázat tartalmazza.

létesítmény/terület	m2 ill. db	Ft/m2 ill. Ft/db	Ft/év
térfelület és zöldfelület	9 000	770	6 930 000
mélygarázs/parkolóház	0	6 846	0
épület felszín felett	1 100	34 231	37 654 540
műtárgy	1 280	1 230	1 574 400
járda és peron	3 670	410	1 504 700
P+R parkoló	5 920	410	2 427 200
buszállomás	5 398	410	2 213 180
közút	7 048	510	3 594 480
mozgólépcső/lift	2	1 530 000	3 060 000
kereskedelmi épületrész felszín felett	0	34 231	0
hosszú idejű buszparkoló	7 466	409	3 054 938
Összesen			62 013 438

166. Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása az I. változat esetén (különbözet, nettó)

Pótlási költség

A pótlási költségek a beruházási elemek élettartamának lejártakor merülnek fel az egyes beruházási elemek esetében. Az I. változatban a következő pótlási költségek merülnek fel a vizsgált időszak során.

	Jelen- érték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	191	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0
Összesen	0	0	0	0	0	0	0	241	0	0

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0

167. Az I. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó)

Maradványérték

A költség-haszon elemzés által figyelembe vett időtáv nem feltétlenül esik egybe a beruházás során létrejött létesítmények, eszközök élettartamával. Ebből adódóan ezek a vizsgált időszak után is képviselnek valamilyen értéket. A projekt esetében a beruházott és a pótoló elemek vizsgálati időtávra eső, azzal arányos értéke vehető figyelembe a maradványérték számításakor.

Az egyes létesítmények maradványértéke az I. változatban a vizsgált időszak végén az alábbiak szerint alakul.

	Jelenérték	2045
Közművek	15	69
Építészet	111	523
Műtárgyépítés	57	267
Útépités	49	231
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	8	38
Térrendezés és zöldfelület rendezés	10	47
Utastájékoztató	32	150
Kamerarendszer	2	10
Összesen	283	1 335

168. Az I. változat maradványértéke (millió Ft, nettó)

Teljes költség

A változat teljes költsége az alábbiak szerint alakul:

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Beruházási költség	4 226	343	1 189	1 516	1 636	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	1 566	0	0	0	0	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
3. Pótlási költség	168	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	1 734	0	0	0	0	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
5. Maradványérték	283	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Összes költség (1+4+5)	5 677	343	1 189	1 516	1 636	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
3. Pótlási költség	0	0	0	241	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	135	135	135	376	135	135	135	135	365	135	135	135	135	135	135	135
5. Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 335
6. Összes költség (1+4+5)	135	135	135	376	135	135	135	135	365	135	135	135	135	135	135	-1 201

169. Az I. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó)

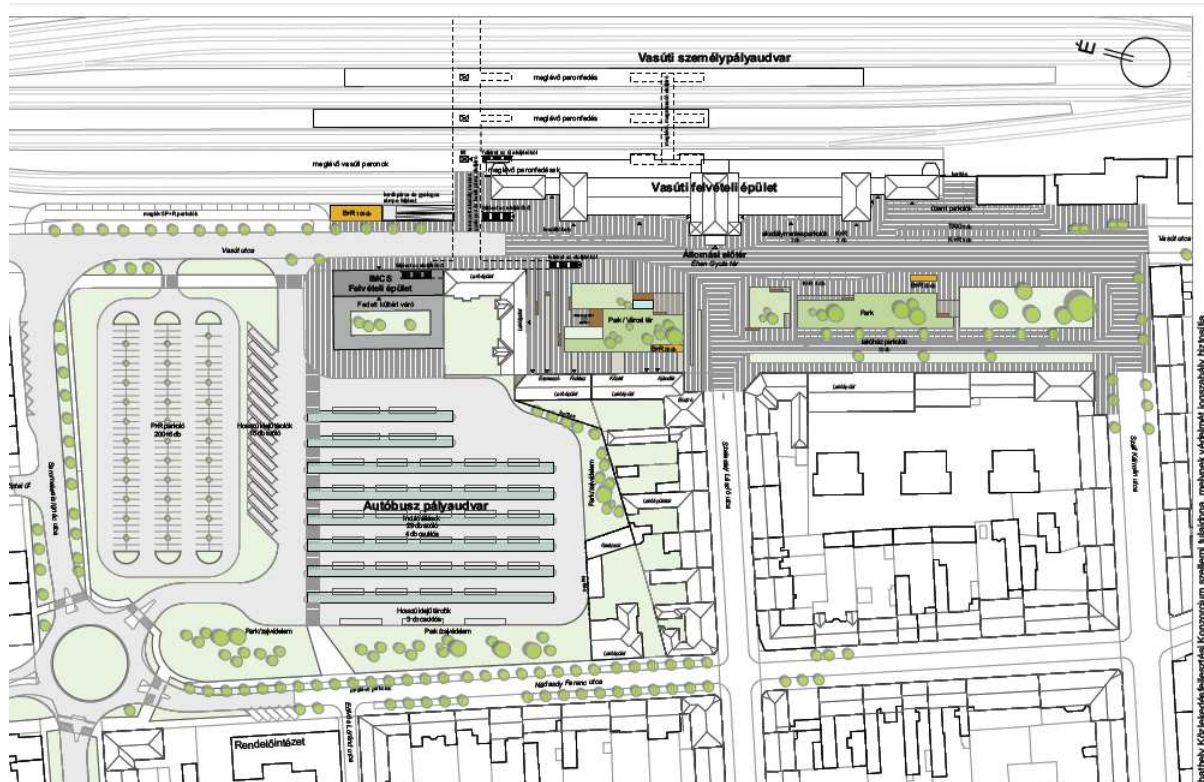
7.3.3 II. változat

7.3.3.1 Műszaki leírás, tartalom

Az **intermodális csomópont** a Vasút utca – Semmelweis utca – Nádasdy utca – Szelestey utcai lakóépületek mögötti területen került kialakításra. Városi elképéléseknek megfelelően, az Éhen Gyula téren városi tér kerül kialakításra, az intermodális csomóponthoz kapcsolódó K+R, B+R, autóbusz leszállóhely, továbbá taxi parkoló kialakításával. A vasútállomás felvételi épületéhez, illetve a vasúti vágányokhoz való közvetlen kapcsolatot biztosítja a tervezett kialakítás.

A helyszínrajzi kialakítás lehetővé teszi, hogy a helyi és helyközi buszok között jelentkező jelentős utasáramlás, a lehető legközelebb kerüljön egymáshoz, ugyanakkor mindez a vasúti felvételi épület közelében alakul ki, egymásnak szerves részét alkotva. A hosszabb idejű buszok tárolására kialakított buszparkoló kialakításával lehetővé válik, hogy az intermodális csomópont városközpont felőli területe a lehető legkisebbre zsugorodjék, teret engedve ezzel a terület városi szempontból előnyösebb hasznosíthatóságára.

A II. változat közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket.



170. IMCS II. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás

A tervezett **buszpályaudvar** a vasúti felvételi épület északnyugati oldalán került elhelyezésre, melynek belső kialakítása egyeztetésre került az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) képviselővel. Az intermodális csomópont felvételi épülete, az Éhen Gyula tér északi oldalán lévő lakótömb mellett, annak északi oldalán kerül kialakításra, ahova a tervezett gyalogos-kerékpáros aluljáró közvetlen kapcsolatot biztosít a vasúti vágányokkal. A tervezett felvételi épületben vasúti és buszjegyek árusítására is van lehetőség.

A tervezett buszpályaudvar helyet biztosít az ENYKK Zrt. által megadott buszszámnak, 29 db szóló és 4 db csuklós indulóállásnak, ezen kívül további 15 db szóló busz és 3 db csuklós busz részére kerül kialakításra parkolási lehetőség.

A buszpályaudvar megközelítése a tervezett Semmelweis utcai körforgalomból és a Vasút utcáról egyaránt biztosított.

A hosszú idejű busztárolás az I. változattal azonos módon, a Söptei utcában kerül elhelyezésre, a volt laktanya területének déli oldalán, az intermodális csomóponthoz legközelebb eső területen, a Semmelweis I. utcától mintegy 600 méterre. Az intermodális csomópont által határolt helyszínrajzi kötöttségek miatt ugyanis a II. változat esetében sincs lehetőség a hosszú idejű buszparkolásra a kialakításra kerülő helyen, vagy annak közvetlen közelében. Az éjszakai tárolás a Körmendi út menti telephelyen történik.

P+R parkoló: 200 + 6 férőhelyes térszínen elhelyezett parkoló, az autóbusz pályaudvar bal oldalán került kialakításra, melyhez igénybevételre kerül a Vasút utca – Semmelweis utca sarkán lévő ingatlan is. A P+R parkoló megközelítése a Vasút utcáról lehetséges. A P+R parkoló bejárata a meglévő vasúti felvételi épület sarkától 140 méterre helyezkedik el. A P+R parkoló egyaránt biztosítja a vasúttal és a busszal közlekedők számára a parkolási lehetőséget, mely az helyszínrajzi kötöttségeket figyelembe véve a lehető legközelebb került elhelyezésre a pályaudvarokhoz.

Az Éhen Gyula téren, közvetlenül a felvételi épület előtt 3 db rokkant parkolóhely létesül.

További 32 db parkoló került kialakításra az Éhen Gyula téren, a Szelestey L. és Széll Kálmán utca között lévő lakóépület előtt közvetlenül, a lakóépületek kiszolgálása érdekében.

K+R (Kiss and Ride): vagyis a gyors ki- és beszállást, rövid idejű parkolást lehetővé tevő parkoló állások az Éhen Gyula téren kerülnek kialakításra, a vasúti felvételi épület előtt, összesen 14 db került elhelyezésre.

B+R (Bike and Ride): fedett tárolók, az Éhen Gyula téren 100 db kerül kialakításra, továbbá a Vasút utcában további 200 db kerül elhelyezésre a buszpályaudvar, illetve gyalogos-kerékpáros aluljáró rámpája mellett, a meglévő P+R parkoló mellett.

Taxik részére 8 db megállóhely kerül kialakításra az Éhen Gyula téren, a vasúti felvételi épület déli oldalán.

A Semmelweis I. utca – Nádasdy F. utca kereszteződésében öt ágú **körforgalom** kerül kialakításra, a buszpályaudvar a Semmelweis I. utcai körforgalomból is és a Vasút utcáról is érhető el. A körforgalomnál átvezetésre kerül a meglévő járda hálózat.

A Semmelweis I.u. – Vasút utca keresztezésénél az intermodális csomópont felőli lekerekítő ív 15 m sugarú ívre történő módosítása került betervezésre, a megnövekedett buszforgalom közlekedést elősegítve.

A Vasút utcán közlekedő buszok részére, buszöböl kerül kialakításra, lehetőséget adva a helyi és helyközi buszok esetében a vasútállomás felé közlekedő utasok rövidebb elérésére.

Gyalogos közlekedés: Új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a vasúti felvételi épület bal oldalán, mely biztosítja a közvetlen kapcsolatot a vágányokkal, a buszpályaudvarral, Éhen Gyula térrel, illetve a vasút túloldalán lévő lakott területekkel. A gyalogos- kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasz a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen projekt, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz vezető kialakítás, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés.

A tervezett intermodális csomópont a Nádasdy Ferenc utcáról is elérhető a gyalogosok részére, ahol a buszállások és a tervezett felvételi épület, majd pedig az aluljárón keresztül a vasúti vágányok is elérhetők, biztosítva az intermodalitást az egyes közlekedési módok között.

Építészet: A fejlesztési javaslat szerint a csomópont építményei kizárólag a közösségi közlekedést szolgálják.

A tervezett változatban a meglévő műemlék Vasúti felvételi épületben a vasúti utasforgalmi (várócsarnok, jegyértékesítés) és üzemi funkciók továbbra is megmaradnak.

Az intermodális csomópont tömbön belül az önkormányzati és Vasi Volán tulajdonú ingatlanok felhasználásával valamint a 7016-os (pékség), 7017/1 és a 7017/2 hrsz. telkek kisajátításával létesül az autóbusz pályaudvar. A P+R felszíni parkoló kialakításához a 7030 hrsz. telket kell kisajátítani.

A tervezett IMCS felvételi épület a földszinten felszíni gyalogos átjárást biztosít a vasút felől az autóbusz pályaudvar irányába. Az épület földszintjén kizárólag az utasforgalmat kiszolgáló funkciók (várócsarnok, pénztár, utasforgalmi mosdók), az emeleten pedig üzemi helyiségek kerülnek elhelyezésre.

A tér fennmaradó része park illetve csillapított gépjármű forgalmú városi tér lehet. A vasúti állomási előtértől elnyúló új pályaudvaron az átszállók kis átszállási távolságokon keresztül, komfortosan érhetik el az összes közlekedési eszközt.

Az átszállások nagy része a tér-szinten történhet, és mivel igen koncentráltak a különböző közlekedési eszközök le és felszálló helyei egy helyről jól elérhetőek.

A zaj- és egyéb hatások kivédése érdekében, a környező lakóépületeket védelme érdekében zöldterületek, növénytelepítés kerül elhelyezésre a P+R parkoló Semmelweis utca felőli oldalán, a buszpályaudvar Nádasy utca felőli oldalán, továbbá a Szelestey L. utcai lakóingatlanok buszpályaudvar felőli részén.

Az II. változat előnye: Szellős kialakítás, területrendezés.

Az II. változat hátránya: A tömbön belül az önkormányzati és Vasi volán tulajdonú ingatlanok felhasználásán kívül 7030,7016,7017/2,7018/1 hrsz. telkek kisajátítása szükséges.

7.3.3.2 Közgazdasági elemzés

7.3.3.2.1 A II. változat költségei

Beruházási költség

A II. változat beruházási költségeit az alábbi táblázat tartalmazza.

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Előkészítési költségek						
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	134 400 000	129 495 355	40 320 000	94 080 000	0	0
Megvalósítási költségek						
Területszerzés, kártalanítás	327 686 900	315 728 658	98 306 070	229 380 830	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészet	373 271 011	353 811 385	0	373 271 011	0	0
Közművek	132 145 948	121 991 834	0	66 072 974	66 072 974	0
Építészeti	1 090 000 000	958 891 437	0	0	654 000 000	436 000 000
Műtárgyépítés	689 000 000	612 579 334	0	0	551 200 000	137 800 000
Útépítés	484 176 800	421 402 873	0	0	193 670 720	290 506 080
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	174 899 049	150 584 830	0	0	34 979 810	139 919 239
Térrendezés és zöldfelület rendezés	335 465 821	285 687 277	0	0	0	335 465 821
Utastájékoztató	230 000 000	198 025 725	0	0	46 000 000	184 000 000
Kamerarendszer	50 000 000	43 049 071	0	0	10 000 000	40 000 000
Kapcsolódó szolgáltatások						
Projektmenedzsment	112 000 000	102 711 171	22 400 000	28 000 000	28 000 000	33 600 000
Mérnökök	44 800 000	40 075 454	0	13 440 000	13 440 000	17 920 000
Közbeszerzés	44 800 000	43 632 227	22 400 000	22 400 000	0	0
Jogi szolgáltatás	21 000 000	20 452 607	10 500 000	10 500 000	0	0

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Könyvvizsgálat	22 400 000	20 037 727	0	6 720 000	6 720 000	8 960 000
Tájékoztatás és nyilvánosság	22 400 000	20 597 579	4 480 000	6 720 000	4 480 000	6 720 000
Összes költség (Nettó)	4 288 445 529	3 838 754 546	198 406 070	850 584 815	1 608 563 504	1 630 891 140

171. A II. változat beruházási költségei, nettó Ft

Üzemeltetési, karbantartási költség

Az üzemeltetési és karbantartási költségek során megkülönböztünk jármű- és infrastruktúra költség változásából eredő különbséget.

Az üzemeltetési és karbantartási költségek során megkülönböztünk jármű- és infrastruktúra költség változásából eredő különbséget.

A II. változatnál a járművek esetében a forgalmi modell outputjaként 807 járműkm/nap busz-futásteljesítmény csökkenés adódott. Ez alapján (évi 300 nappal számolva) 72,6 mFt/év járművekkel kapcsolatos költségcsökkenés adódik.

Az üzemeltetési és karbantartási költségek számításához használt terület- és felületnagyságokat, ill. db számokat, a fajlagos költségeket, valamint az ezek alapján kalkulált éves működési költségeket az alábbi táblázat tartalmazza.

létesítmény/terület	m2 ill. db	Ft/m2 ill. Ft/db	Ft/év
térfelület és zöldfelület	9 000	770	6 930 000
mélygarázs/parkolóház	0	6 846	0
épület felszín felett	1 100	34 231	37 654 540
műtárgy	1 180	1 230	1 451 400
járda és peron	3 245	410	1 330 450
P+R parkoló	5 903	410	2 420 230
buszállomás	7 360	410	3 017 600
közút	7 048	510	3 594 480
mozgólépcső/lift	2	1 530 000	3 060 000
kereskedelmi épületrész felszín felett	0	34 231	0
hosszú idejű buszparkoló	7 466	409	3 054 938
Összesen			62 513 638

172. Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a II. változat esetén (különbözet, nettó)

Pótlási költség

A pótlási költségek a beruházási elemek élettartamának lejártakor merülnek fel az egyes beruházási elemek esetében. A II. változatban a következő pótlási költségek merülnek fel a vizsgált időszak során.

	Jelen- érték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	161	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	175	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0
Összesen	0	0	0	0	0	0	0	225	0	0

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0

173. A II. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó)

Maradványérték

A költség-haszon elemzés által figyelembe vett időtáv nem feltétlenül esik egybe a beruházás során létrejött létesítmények, eszközök élettartamával. Ebből adódóan ezek a vizsgált időszak után is képviselnek valamilyen értéket. A projekt esetében a beruházott és a pótoló elemek vizsgálati időtávra eső, azzal arányos értéke vehető figyelembe a maradványérték számításakor.

Az egyes létesítmények maradványértéke a II. változatban a vizsgált időszak végén az alábbiak szerint alakul.

	Jelenérték	2045
Közművek	13	63
Építészeti	111	523
Műtárgyépítés	70	331
Útépítés	49	232
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	7	35
Térrendezés és zöldfelület rendezés	9	45
Utastájékoztató	32	150
Kamerarendszer	2	10
Összesen	294	1 389

174. A II. változat maradványértéke (millió Ft, nettó)

Teljes költség

A II. változat teljes költsége az alábbiak szerint alakul:

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Beruházási költség	3 839	198	851	1 609	1 631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	1 572	0	0	0	0	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
3. Pótlási költség	161	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	1 734	0	0	0	0	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
5. Maradványérték	294	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Összes költség (1+4+5)	5 278	198	851	1 609	1 631	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135	135
3. Pótlási költség	0	0	0	225	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	135	135	135	360	135	135	135	135	365	135	135	135	135	135	135	135
5. Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 389
6. Összes költség (1+4+5)	135	135	135	360	135	135	135	135	365	135	135	135	135	135	135	-1 254

175. A II. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó)

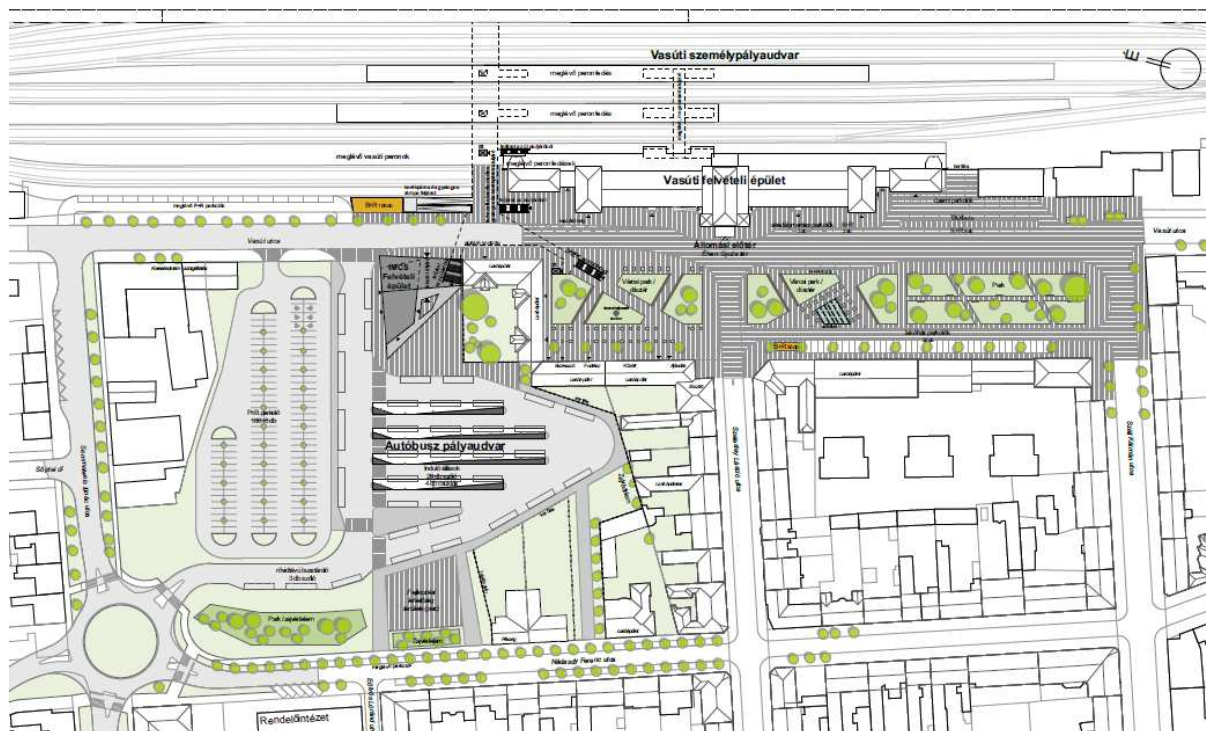
7.3.4 III. változat

7.3.4.1 Műszaki leírás, tartalom

Az **intermodális csomópont** a Vasút utca – Semmelweis utca – Nádasdy utca – Szelestey utcai lakóépületek mögötti területen került kialakításra. Városi elképzeléseknek megfelelően, az Éhen Gyula téren városi tér kerül kialakításra, az intermodális csomópontához kapcsolódó K+R, B+R, autóbusz leszállóhely, továbbá taxi parkoló kialakításával. A vasútállomás felvételi épületéhez, illetve a vasúti vágányokhoz való közvetlen kapcsolatot biztosítja a tervezett kialakítás.

A helyszínrajzi kialakítás lehetővé teszi, hogy a helyi és helyközi buszok között jelentkező jelentős utasáramlás, a lehető legközelebb kerüljön egymáshoz, ugyanakkor mindez a vasúti felvételi épület közelében alakul ki, egymásnak szerves részét alkotva. A hosszabb idejű buszok tárolására kialakított buszparkoló kialakításával lehetővé válik, hogy az intermodális csomópont városközpont felőli területe a lehető legkisebbre zsugorodjék, teret engedve ezzel a terület városi szempontból előnyösebb hasznosíthatóságára.

A III. változat közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket.



176. IMCS III. változat szerinti helyszínrajzi kialakítás

A tervezett **buszpályaudvar** a vasúti felvételi épület északnyugati oldalán került elhelyezésre, melynek belső kialakítása egyeztetésre került az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) képviselővel. Az intermodális csomópont felvételi épülete, az Éhen Gyula tér északi oldalán lévő lakótömb mellett, annak északi oldalán kerül kialakításra, ahova a tervezett gyalogos-kerékpáros aluljáró közvetlen kapcsolatot biztosít a vasúti vágányokkal. A tervezett felvételi épületben vasúti és buszjegyek árusítására is van lehetőség.

A tervezett buszpályaudvar helyet biztosít az ENYKK Zrt. által megadott buszszámnak, 29 db szóló és 4 db csuklós indulóállásnak, ezen kívül további 3 db szóló busz részére kerül kialakításra parkolási lehetőség.

A buszpályaudvar megközelítése a tervezett Semmelweis utcai körforgalomból és a Vasút utcáról egyaránt biztosított. Az tervezett buszpályaudvar az önkormányzat kérésének megfelelően, nem érinti a Nádasdy F. utcán lévő 7016, 7017/1 helyrajzi számú ingatlanokat, ahol jelenleg pékség működik, így a tervezett buszpályaudvar geometriáját befolyásolja.

A hosszú idejű busztárolás az I. és II. változattal azonos módon, a Söptei utcában kerül elhelyezésre, a volt laktanya területének déli oldalán, az intermodális csomóponthoz legközelebb eső területen, a Semmelweis I. utcától mintegy 600 méterre. Itt 66 busz képes egyidejűleg félreállni csúcsidők között az önkormányzattal egyeztetett módon. Az intermodális csomópont által határolt helyszínrajzi kötöttségek miatt ugyanis a III. változat esetében sincs lehetőség a hosszú idejű buszparkolásra a kialakításra kerülő helyen, vagy annak közvetlen közelében (ennél a változatnál a legkisebb a rendelkezésre álló területnagyság). Az éjszakai busztárolás ebben a változatban is a Körmendi út menti telephelyen történik. Ez a kialakítás is lehetőséget ad arra, hogy az Éhen Gyula tér, és az Ady E. tér - a Megbízói igényeknek megfelelően – a közforgalmú közlekedés részéről tehermentesítésre kerüljön.

P+R parkoló: 166 + 6 férőhelyes térszínen elhelyezett parkoló, az autóbusz pályaudvar bal oldalán került kialakításra, a parkoló a tervezett autóbusz pályaudvar és a Vasút utca – Semmelweis utca sarkán lévő 7030 helyrajzi számú ingatlan közé került elhelyezésre. A P+R parkoló megközelítése a Vasút utcáról lehetséges. A P+R parkoló bejárata a meglévő vasúti felvételi épület sarkától 90 méterre helyezkedik el. A P+R parkoló egyaránt biztosítja a vasúttal és a busszal közlekedők számára a parkolási lehetőséget, mely az helyszínrajzi kötöttségeket figyelembe véve a lehető legközelebb került elhelyezésre a pályaudvarokhoz.

Az Éhen Gyula téren, közvetlenül a MÁV felvételi épület előtt 3 db mozgáskorlátozott parkolóhely létesül.

További 32 db parkoló került kialakításra az Éhen Gyula téren, a Szelestey L. u. és Széll Kálmán utca között lévő lakóépület előtt közvetlenül, a lakóépületek kiszolgálása érdekében.

K+R (Kiss and Ride): vagyis a gyors ki- és beszállást, rövid idejű pakolást lehetővé tevő parkoló állások az Éhen Gyula téren kerülnek kialakításra, a vasúti felvételi épület előtt, összesen 14 db került elhelyezésre.

B+R (Bike and Ride): fedett tárolók, az Éhen Gyula téren 50 db kerül kialakításra, továbbá a Vasút utcában további 100 db kerül elhelyezésre a buszpályaudvar, illetve gyalogos-kerékpáros aluljáró rámpája mellett, a meglévő P+R parkoló mellett.

Taxik részére 8 db megállóhely kerül kialakításra az Éhen Gyula téren, a vasúti felvételi épület déli oldalán.

A Semmelweis utca – Nádasdy utca kereszteződésében öt ágú **körforgalom** kerül kialakításra, a buszpályaudvar a Semmelweis utcai körforgalomból is és a Vasút utcáról is érhető el. A körforgalomnál átvezetésre kerül a meglévő járda hálózat.

A Vasút utcán közlekedő buszok részére, buszöböl kerül kialakításra, lehetőséget adva a helyi és helyközi buszok esetében a vasútállomás felé közlekedő utasok rövidebb elérésére.

Gyalogos közlekedés: Új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a vasúti felvételi épület bal oldalán, mely biztosítja a közvetlen kapcsolatot a vágányokkal, a buszpályaudvarral, Éhen Gyula térrel, illetve a vasút túloldalán lévő lakott területekkel. A gyalogos-kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasz a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen projekt, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz vezető kialakítás, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés.

A tervezett intermodális csomópont a Nádasdy Ferenc utcáról is elérhető a gyalogosok részére, ahol a buszállások és a tervezett felvételi épület, majd pedig az aluljárón keresztül a vasúti vágányok is elérhetők, biztosítva az intermodalitást az egyes közlekedési módok között.

Építészet: A fejlesztési javaslat szerint a csomópont építményei kizárólag a közösségi közlekedést szolgálják.

A tervezett III. változatban a meglévő műemléki vasúti felvételi épületben a vasúti utasforgalmi (várócsarnok, jegyértékesítés) és üzemi funkciók továbbra is megmaradnak.

Az új összevont helyi- helyközi autóbusz pályaudvar, épülete és a felszíni P+R parkolók a Vasút utca, Szelestey László utca, Nádasdy Ferenc utca, Semmelweis Ignác utca által határolt tömbbe kerülnek. A tömbön belül kizárólag az önkormányzati és ÉNYKK Zrt. (egyik jogelődje Vasi Volán Zrt.) tulajdonú ingatlanok felhasználásával létesül az autóbusz pályaudvar. A P+R felszíni parkoló szintén ezen tömb belsejébe kerül elhelyezésre.

A tervezett IMCS felvételi épület a földszinten felszíni gyalogos átjárást biztosít a vasút felől az autóbusz állomás irányába. Az épület földszintjén kizárólag az utasforgalmat kiszolgáló funkciók (várócsarnok, pénztár, utasforgalmi mosdók), az emeleten pedig üzemi helyiségek kerülnek elhelyezésre. Az épületben elhelyezkedő pénztár(ak) azonban képesek lehetnek a vasúti kiszolgálásra is, ami az intermodalitást segíti.

Az Éhen Gyula tér fennmaradó része park illetve csillapított gépjármű forgalmú városi tér lehet. A vasúti állomási előtértől elnyúló új IMCS központban az átszállók kis átszállási távolságokon keresztül, komfortosan érhetik el az összes közlekedési eszközt.

Az átszállások nagy része a tér-szinten történhet, és mivel igen koncentráltak a különböző közlekedési eszközök le és felszálló helyei egy helyről jól elérhetőek.

A zaj- és egyéb hatások kivédése érdekében, a környező lakóépületeket védelme érdekében zöldterületek, növénytelepítés kerül elhelyezésre a P+R parkoló Semmelweis utca felőli oldalán, a buszpályaudvar Nádasdy utca felőli oldalán, továbbá a Szelestey L. utcai lakóingatlanok buszpályaudvar felőli részén.

Az III. változat előnye: Nem tartalmaz magántulajdon érintettséget, mely a kisajátítás során nem jelent kockázatot, továbbá a kisajátítási költségek, így a beruházási költség is minimalizálható ezáltal.

7.3.4.2 Közgazdasági elemzés

7.3.4.2.1 A III. változat költségei

Beruházási költség

A III. változat beruházási költségeit az alábbi táblázat tartalmazza.

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Előkészítési költségek						
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	114 700 000	110 514 265	34 410 000	80 290 000	0	0
Megvalósítási költségek						
Területszerzés, kártalanítás	29 330 100	28 259 760	8 799 030	20 531 070	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészeti	66 365 261	62 905 460	0	66 365 261	0	0
Közművek	112 719 531	104 058 146	0	56 359 765	56 359 765	0
Építészeti	1 090 000 000	958 891 437	0	0	654 000 000	436 000 000
Műtárgyépítés	689 000 000	612 579 334	0	0	551 200 000	137 800 000
Útépítés	590 066 600	513 563 972	0	0	236 026 640	354 039 960
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	149 187 614	128 447 763	0	0	29 837 523	119 350 091
Térrendezés és zöldfelület rendezés	308 611 213	262 817 526	0	0	0	308 611 213
Utastájékoztató	230 000 000	198 025 725	0	0	46 000 000	184 000 000
Kamerarendszer	50 000 000	43 049 071	0	0	10 000 000	40 000 000
Kapcsolódó szolgáltatások						

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Projektmenedzsment	95 600 000	87 671 321	19 120 000	23 900 000	23 900 000	28 680 000
Mérnök	38 200 000	34 171 481	0	11 460 000	11 460 000	15 280 000
Közbeszerzés	38 200 000	37 204 265	19 100 000	19 100 000	0	0
Jogi szolgáltatás	18 000 000	17 530 806	9 000 000	9 000 000	0	0
Könyvvizsgálat	19 100 000	17 085 740	0	5 730 000	5 730 000	7 640 000
Tájékoztatás és nyilvánosság	19 100 000	17 563 114	3 820 000	5 730 000	3 820 000	5 730 000
Összes költség (Nettó)	3 658 180 319	3 234 339 188	94 249 030	298 466 096	1 628 333 928	1 637 131 264

177. A III. változat beruházási költségei, nettó Ft

Üzemeltetési, karbantartási költség

Az üzemeltetési és karbantartási költségek során megkülönböztünk jármű- és infrastruktúra költség változásából eredő különbséget.

A II. változatnál a járművek esetében a forgalmi modell outputjaként 807 járműkm/nap busz-futásteljesítmény csökkenés adódott. Ez alapján (évi 300 nappal számolva) 72,6 mFt/év járművekkel kapcsolatos költségcsökkenés adódik.

Az üzemeltetési és karbantartási költségek számításához használt terület- és felületnagyságokat, ill. db számokat, a fajlagos költségeket, valamint az ezek alapján kalkulált éves működési költségeket az alábbi táblázat tartalmazza.

létesítmény/terület	m2 ill. db	Ft/m2 ill. Ft/db	Ft/év
térfelület és zöldfelület	8 800	770	6 776 000
mélygarázs/parkolóház	0	6 846	0
épület felszín felett	900	34 231	30 808 260
műtárgy	1 180	1 230	1 451 400
járda és peron	3 546	410	1 453 860
P+R parkoló	5 420	410	2 222 200
buszállomás	6 260	410	2 566 600
közút	7 048	510	3 594 480
mozgólépcső/lift	2	1 530 000	3 060 000
kereskedelmi épületrész felszín felett	0	34 231	0
hosszú idejű buszparkoló	7 466	409	3 054 938
Összesen			54 987 738

178. Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a III. változat esetén (különbözet, nettó)

Pótlási költség

A pótlási költségek a beruházási elemek élettartamának lejártakor merülnek fel az egyes beruházási elemek esetében. A III. változatban a következő pótlási költségek merülnek fel a vizsgált időszak során.

	Jelené rték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	71	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	149	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0
Összesen	0	0	0	0	0	0	0	199	0	0

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építéset	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0

179. A III. változat pótlási költségei (millió Ft, nettó)

Maradványérték

A költség-haszon elemzés által figyelembe vett időtáv nem feltétlenül esik egybe a beruházás során létrejött létesítmények, eszközök élettartamával. Ebből adódóan ezek a vizsgált időszak után is képviselnek valamilyen értéket. A projekt esetében a beruházott és a pótoló elemek vizsgálati időtávra eső, azzal arányos értéke vehető figyelembe a maradványérték számításakor.

Az egyes létesítmények maradványértéke a III. változatban a vizsgált időszak végén az alábbiak szerint alakul.

	Jelenérték	2045
Közművek	11	54
Építészeti	111	523
Műtárgyépítés	70	331
Útépítés	60	283
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	6	30
Térrendezés és zöldfelület rendezés	9	41
Utastájékoztató	32	150
Kamerarendszer	2	10
Összesen	301	1 422

180. A III. változat maradványértéke (millió Ft, nettó)

Teljes költség

A III. változat teljes költsége az alábbiak szerint alakul:

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Beruházási költség	3 234	94	298	1 628	1 637	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	1 485	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	1 636	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	301	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Összes költség (1+4+5)	4 569	94	298	1 628	1 637	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	0	0	0	199	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	128	128	128	327	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 422
6. Összes költség (1+4+5)	128	128	128	327	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	-1 294

181. A III. változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó)

7.3.5 A változatok környezetvédelmi szempontú összehasonlítása

Talaj, felszín alatti és felszíni víz

A változatok között talaj, felszín alatti és felszíni víz szempontjából nincs különbség.

Élővilág

Élővilág védelem szempontjából nincs különbség a változatok között.

Épített környezet, települési környezet

A III. változat esetében van a legkevesebb (2.910 m³), az I. változat esetében a legtöbb (11.158 m³) épületbontásra szükség. A II. változatnál 5.452 m³ épületbontás szükséges.

Örökségvédelmi szempontból nincs különbség a változatok között.

Levegőtisztaság-védelem

Levegővédelmi szempontból az I. változat és a III. változat a legkedvezőbb, majd végül a II. változat, mely kissé kedvezőtlenebbnek ítélnélhető a másik két változatnál.

Zajvédelem

Zajvédelmi szempontból az I. változat a legkedvezőbb, majd kis különbséggel a III. változat, míg a II. változat nem javasolt továbbtervezésre.

Összességében kijelenthető, hogy környezetvédelmi szempontból a III. változat a legkedvezőbb.

7.3.6 A legmegfelelőbb változat kiválasztása

A változatelemzés eredményeit a következő táblázat tartalmazza.

	I. változat	II. változat	III. változat
Beruházási költség	4 225,77	3 838,75	3 234,34
Üzemeltetési és karbantartási költségek	1 566,37	1 572,19	1 484,63
Pótlási költség	167,82	161,33	150,99
Maradványérték	282,66	294,02	300,95
Teljes közzgazdasági költség	5 677,30	5 278,27	4 569,00

182. A projektváltozatok költségei (millió Ft, nettó)

A költség-hatékonyság elemzés eredményei alapján megállapítható, hogy a három vizsgált változat közül a III. változat rendelkezik a legalacsonyabb költséggel, miközben ugyanazt a hatást éri el, mint a további vizsgált változatok, ezért – a Megbízó önkormányzat egyetértésével találkozóva - **a III. változat kiválasztása javasolható.**

8 A KIVÁLASZTOTT PROJEKTVÁLTOZAT BEMUTATÁSA

8.1 MŰSZAKI TARTALOM RÉSZLETES LEÍRÁSA

Az intermodális csomópont a Vasút utca – Semmelweis utca – Nádasdy utca – Szelestey L. utcai lakóépületek mögötti területen került kialakításra. Városi elképéléseknek megfelelően, az Éhen Gyula téren városi tér kerül kialakításra, az intermodális csomóponthoz kapcsolódó K+R, B+R, autóbusz leszállóhely, továbbá taxi parkoló kialakításával. A vasútállomás felvételi épületéhez, illetve a vasúti vágányokhoz való közvetlen kapcsolatot biztosítja a tervezett kialakítás.

A helyszínrajzi kialakítás lehetővé teszi, hogy a helyi és helyközi buszok között jelentkező jelentős utasáramlás, a lehető legközelebb kerüljön egymáshoz, ugyanakkor mindez a vasúti felvételi épület közelében alakul ki, egymásnak szerves részét alkotva. A hosszabb idejű buszok tárolására kialakított buszparkoló kialakításával lehetővé válik, hogy az intermodális csomópont városközpont felőli területe a lehető legkisebbre zsugorodik, teret engedve ezzel a terület városi szempontból előnyösebb hasznosíthatóságára.

A kialakítás közlekedési szempontú, nem tartalmaz kereskedelmi létesítményeket.

A kialakítás nem tartalmaz magántulajdon érintettséget, mely a kisajátítás során nem jelent kockázatot, továbbá a kisajátítási költségek is minimalizálhatók ezáltal.

8.1.1 Helyi és helyközi autóbusz állomás

A tervezett buszpályaudvar a vasúti felvételi épület északnyugati oldalán került elhelyezésre, melynek belső kialakítása egyeztetésre került az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) képviselővel. Az intermodális csomópont felvételi épülete, az Éhen Gyula tér északi oldalán lévő lakótömb mellett, annak északi oldalán kerül kialakításra, ahova a tervezett gyalogos- kerékpáros aluljáró közvetlen kapcsolatot biztosít a vasúti vágányokkal. A tervezett felvételi épületben vasúti és buszjegyek árusítására is van lehetőség.

A tervezett buszpályaudvar helyet biztosít az ENYKK Zrt. által megadott buszszámnak, 29 db szóló és 4 db csuklós indulóállásnak, ezen kívül további 3 db szóló busz részére kerül kialakításra parkolási lehetőség.

A buszpályaudvar megközelítése a tervezett Semmelweis utcai körforgalomból és a Vasút utcáról egyaránt biztosított. Az tervezett buszpályaudvar az önkormányzat kérésének megfelelően, nem érinti a Nádasdy F. utcán lévő 7016, 7017/1 helyrajzi számú ingatlanokat, ahol jelenleg pékség működik, így a tervezett buszpályaudvar geometriáját befolyásolja.



183. Az autóbusz állomás és IMCS épület madártávlatból, háttérben a vasút és a MÁV épület előtt az Éhen Gyula tér

Az ENYKK Zrt. (Vasi Volán Zrt.) által megadott 66 db parkoló számú (51 db szóló, 15 db csuklós busz) hosszú idejű busztárolás az önkormányzattal egyeztetett módon, a Söptei utcában kerül elhelyezésre, a volt laktanya területének déli oldalán, az intermodális csomóponthoz legközelebb eső területen, a Semmelweis I. utcától mintegy 600 méterre. Az intermodális csomópont által határolt helyszínrajzi kötöttségek miatt nincs lehetőség a hosszú idejű busztárolásra. Ez a kialakítás lehetőséget biztosít arra, hogy az Éhen Gyula téren, valamint az Ady tér a Megbízói igényeknek megfelelően tehermentesítésre kerül.

8.1.2 Építészet

A koncepcionális szinten vizsgált (döntés előkészítő tanulmányban) megoldások közül, finanszírozhatósági, támogatási és telek kisajátítási kérdések miatt a kialakítási elv a legelőször mutatott, költségtakarékos változatok felé fordult. A koncepcionális szintű elképzelések egy részében szereplő mélygarázsba javasolt P+R parkoló, felszíni, költségtakarékos módon került kialakításra, közvetlenül az IMCS állomás melletti területre.

Az Éhen Gyula téri sarki lakóház költséges kisajátítása és bontása helyett a mellette lévő telekrészen kerül elhelyezésre az új felvételi épületet.

A kiválasztott fejlesztési javaslatban a közlekedési infrastruktúrák egy helyre kerülnek. A különböző közlekedési eszközváltások pedig koncentráltan egy helyen történhetnek meg. A kialakítás szerint az utasok eszközváltási centruma a közös új aluljáró rész, és a felszínen az autóbusz állomás és vasúti felvételi épület bal oldali peron

átjáró része lehet. Erre a helyre kerül kialakításra az új kombinált, minden közlekedési eszközt használó számára javasolt új IMCS felvételi épület. Az építmények kizárólag a közösségi közlekedést szolgálják ki.

A meglévő műemléki vasúti felvételi épületben az utasforgalmi (várócsarnok, jegyértékesítés) és üzemi funkciók továbbra is megmaradnak. Ezen területekkel, funkciókkal együtt működőképes a tervezett Intermodális csomópont. Az állomási előtér (Éhen Gyula tér) pedig a helyi autóbusz pályaudvar átköltöztetésével felszabadul és részben intermodális előtérként, részben városi térként és parkként tud tovább működni a várakozó utazók és lakosok számára. A fejlesztéssel a felújított tér nagy része újból kihasználható és átadható a gyalogosok és kerékpárosok számára.

Fontos eleme a koncepciónak az új autóbusz állomást és az Éhen Gyula teret a vasúttal összekötő új aluljáró, ami a Vasút utca alatt vezet át. Ezen aluljáró szervesen kapcsolódik a nagyvasúti fejlesztés során készülő új aluljáróhoz, mely a vasút alatt átkötés lehetőségét nyitja meg az eddig elválasztott városrészek felé.

Az Intermodális csomópont legfőbb funkciója a közlekedési formák közti legoptimálisabb, legkényelmesebb, leggyorsabb átjárhatóság biztosítása. Ezért az új IMCS épületet olyan kialakításúra javasoljuk, hogy az könnyen átjárható legyen, ne képezzen „falat” az átszálló utasok előtt. A földszinti rész megnyitásával az utasok a vasútról az aluljárón keresztül illetve a térről érkezők közvetlenül érhetik el az új autóbusz pályaudvart. Ezáltal az épület is körül járható, minden oldalról könnyen megközelíthető. Az épület földszinti része kizárólag közönségforgalmi területek és kiszolgáló funkciókat tartalmaz. Itt található a váróterem és a hozzá tartozó jegypénztárak, információk, szociális helyiségek. Az épület emeleti részén az autóbusz pályaudvarhoz tartozó üzemi funkciók kiszolgálására alkalmas területeket javasoltunk elkülönítve a közönségforgalmi területektől.

Az épület tömegformálását egyfelől a mellette lévő lakóház zártos beépítése és az utazók számára való könnyed felismerhetőség határozza meg. Mivel a műemléki épülettől és a tértől, a lakóház megtartása miatt távolabb került, ezért a modernebb, szoborszerűbb tömegformálás indokolható. A karakteres megjelenés pedig új könnyen megjegyezhető emblemikus középületévé teheti. Az avult, nem karbantartott építészeti környezet helyét, új, a város szövetébe jobban illeszkedő építmények és környezet veheti át, ami a későbbiekben akár még további fejlesztéseket indukálhat. Az épületek egyszerűsége, eleganciája, fenntarthatósága és funkcionalitása mind olyan tényezők, melyek megfelelnek a mai kor kihívásainak.

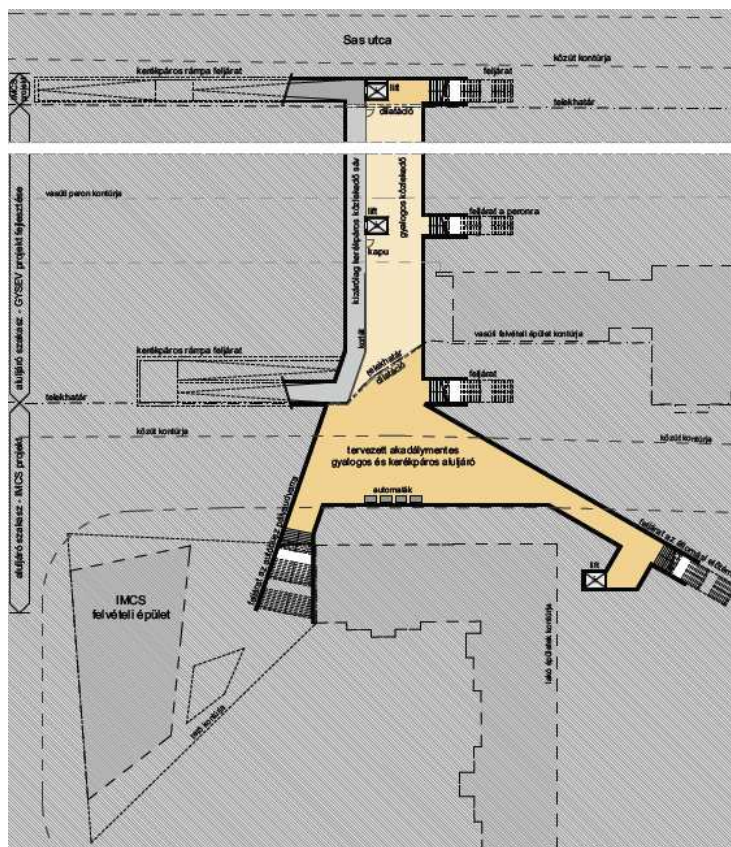
Az aluljáró és épület is vasbeton teherhordó szerkezetű. A megépíthetőség miatt a meglévő épületektől a szükséges távolságot kell tartani a föld alatti részekben. A zártos beépítési részen a szomszédos lakóépület megvédésére résfalás mélyépítési technológiával lehet a biztonságos munkagödör elhatárolást biztosítani. A többi részen, hagyományos technológiával megépíthető az épület. Az épületszerkezetek kialakításánál törekedni kell az üzemeltetési költségeket csökkentő energiatakarékos megoldásokra.

Az épület megvalósításakor jellemzően korszerű, modern építészetre jellemző időtálló anyagokat javasolt használni (látszóbeton, fém, üveg). Az utasforgalmi terek esetében a rideg hatást elkerülendő melegebb felületű anyagok is szerepet kaphatnak. A peronok mennyezetburkolatánál, váróterem falburkolatánál javasolható a fa anyagú burkolat alkalmazása.

A közönségforgalmi területeket teljes körűen akadálymentes kialakításra kell megépíteni. Ezt liftekkel és a lépcsők akadálymentes kialakításával lehet elérni.

8.1.3 Műtárgyépítés

Új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a vasúti felvételi épület bal oldalán kerül kialakításra, mely biztosítja a közvetlen kapcsolatot a vágányokkal, a buszpályaudvarral, Éhen Gyula térrel, illetve a vasút túloldalán lévő lakott területekkel. A gyalogos- kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasz a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen projekt, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz vezető kialakítás, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés.



184. A gyalogos aluljáró vázlatos alaprajza

Az aluljáró tekintetében 8,0 m szélesség került figyelembevételre, ahol a gyalogos és a kerékpáros forgalom elválasztásra kerül. A GYSEV projekt keretén belül csatlakozó aluljáró, a Vasút utca tekintetében a meglévő felvételi épület északi oldalán is biztosít kapcsolatot, továbbá az intermodális csomópont új felvételi épületéhez, illetve az Éhen Gyula tér közvetlen megközelítéséhez is biztosításra kerül a feljárát. A vasút északkeleti oldalán lévő Sas utcánál is biztosításra kerülnek a feljárók, ezzel a vasút által kettévágott városrész között intenzívebbé válik a kapcsolat, elérhetőbbé a közforgalmú közlekedési eszközök, állomások.

8.1.4 Közúti kapcsolatok, útépités, forgalomtechnika

A Semmelweis I. utca – Nádasdy F. utca kereszteződésében öt ágú körforgalom kerül kialakításra, a buszpályaudvar a Semmelweis I. utcai körforgalomból is és a Vasút utcáról is érhető el. A körforgalomnál átvezetésre kerül a meglévő járda hálózat.

A Vasút utcán közlekedő buszok részére, buszöböl kerül kialakításra, lehetőséget adva a helyi és helyközi buszok esetében a vasútállomás felé közlekedő utasok vasúti rövidebb elérésére.

A Semmelweis I. utca és a Vasút utca tervekben jelölt szakaszain burkolat megerősítés került betervezésre.

8.1.5 P+R, B+R és K+R parkolók

P+R parkoló: 166 + 6 férőhelyes térszínen elhelyezett parkoló, az autóbusz pályaudvar bal oldalán került kialakításra, a parkoló a tervezett autóbusz pályaudvar és a Vasút utca – Semmelweis utca sarkán lévő 7030 helyrajzi számú ingatlan közé került elhelyezésre. A P+R parkoló megközelítése a Vasút utcáról lehetséges. A P+R parkoló bejárata a meglévő vasúti felvételi épület sarkától 90 méterre helyezkedik el. A P+R parkoló egyaránt biztosítja a vasúttal és a busszal közlekedők számára a parkolási lehetőséget, mely az helyszínrajzi kötöttségeket figyelembe véve a lehető legközelebb került elhelyezésre a pályaudvarokhoz.

Az Éhen Gyula téren, közvetlenül a felvételi épület előtt 3 db mozgáskorlátozott parkolóhely létesül.

További 32 db parkoló került kialakításra az Éhen Gyula téren, a Szelestey L. és Széll Kálmán utca között lévő lakóépület előtt közvetlenül, a lakóépületek kiszolgálása érdekében.

Taxik részére 8 db megállóhely kerül kialakításra az Éhen Gyula téren, a vasúti felvételi épület déli oldalán.

K+R (Kiss and Ride): vagyis a gyors ki- és beszállást, rövid idejű pakolást lehetővé tevő parkoló állások az Éhen Gyula téren kerülnek kialakításra, a vasúti felvételi épület előtt, összesen 14 db került elhelyezésre.

B+R (*Bike and Ride*): fedett tárolók, az Éhen Gyula téren 50 db kerül kialakításra, továbbá a Vasút utcában további 100 db kerül elhelyezésre a buszpályaudvar, illetve gyalogos-kerékpáros aluljáró rámpája mellet, a meglévő P+R parkoló mellett.

8.1.6 Gyalogos és kerékpáros létesítmények

Új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése a vasúti felvételi épület bal oldalán, mely biztosítja a közvetlen kapcsolatot a vágányokkal, a buszpályaudvarral, Éhen Gyula térrel, illetve a vasút túloldalán lévő lakott területekkel. A gyalogos-kerékpáros aluljáró GYSEV földhivatali területére eső szakasz a GYSEV megbízásából készülő Szombathely vasúti csomópont modernizálása projekt része, melyhez kapcsolódik jelen projekt, az intermodalitást biztosító buszállomáshoz vezető kialakítás, illetve az északkeleti oldalon a Sas utcára való kikötés.

A tervezett intermodális csomópont a Nádasy Ferenc utcáról is elérhető a gyalogosok részére, ahol a buszállások és a tervezett felvételi épület, majd pedig az aluljárón keresztül a vasúti vágányok is elérhetők, biztosítva az intermodalitást az egyes közlekedési módok között.

8.1.7 Intelligens közlekedési rendszereket érintő fejlesztések (ITS) - Utastájékoztató - forgalomirányítás

Az Intermodális csomópont létesítésével az új autóbusz állomásnak, a vasúti kapcsolatokkal, valamint az új IMCS épületnek és a környezetének (pl. gépjármű és kerékpár parkolóknak) új funkciókat is el kell majd látnia. Ezen funkciók ellátásához a fejlesztés tervezésekor az alábbi előfeltételezésekkel élünk:

- Az IMCS utastájékoztató és forgalomirányítás során, azaz a vasúti és autóbuszos közforgalom részéről egyrészt a GYSEV Zrt. másrészt az ÉNYKK Zrt. biztosítja az érkező és induló (dinamikus adatokon alapuló) járatinformációkat, részben a vasútnál meglévő utastájékoztató (illetve a GYSEV projekt alapján módosuló helyzetnek megfelelő) rendszerből, illetve a részben az ÉNYKK Zrt. GPS alapú forgalomirányítási rendszeréből, melynek átalakítása/fejlesztése jelen projekt része.
- A szükséges adatkapcsolatok az ÉNYKK Zrt. és a MÁV meglévő szerverei, utastájékoztatói rendszerei részéről rendelkezésre állnak.
- A helyi és helyközi autóbusz állomásoknál meglévő forgalomirányítási rendszer elemek új IMCS épületébe történő áttelepítése a jelen projekt részét képezik.
- A dinamikus (akusztikus és vizuális) eszközök, kijelzők számára szükséges kábelezés (tápellátás, kábelezés, stb), vagy vezetékmentes kapcsolat a projekt részeként kerül kialakításra.

Utastájékoztató

Az utastájékoztató fejlesztése során az intermodális csomópont utasforgalommal érintett főbb helyein egységes hangos (akusztikus) és képi (vizuális) tájékoztatási rendszer kerül kialakításra.

Jelen fejlesztés keretén belül **3 db kültéri, nagyméretű**, az autóbuszokat és a vasúti járatokat is megjeleníteni képes **összesítő dinamikus vizuális egység** kerül beszerzésre és telepítésre, amely az átszállási kapcsolatokról (valós menetrendi adatokról) és aktuális állapotról informálja az utazóközönseget egyrészt az autóbusz állomáson (2 db), valamint a vasútállomási épület mellett, az aluljáró környezetében. A nagyméretű vizuális panel tartószerkezetének arculatát egységes megjelenítésben szükséges megtervezni, amelynek szintén illeszkednie kell a kialakításra kerülő környezethez. Az elhelyezésnél fontos a láthatóság, hogy nappal a nap állásától függően is láthatók legyenek az információk, de az esti időszakban a térvilágítás se okozzon gondot, ha-nem segítse a táblán megjelenő adatok minél pontosabb észlelését.

Az IMCS gyalogos közlekedő tereinek fedett részein, illetve az új IMCS épület fedett utasváró területén szükséges **beltéri, nagyméretű összesítő dinamikus vizuális kijelző** kihelyezése. Ez összesen **3 db** helyen LCD / TFT monitorok elhelyezését jelenti, amely eszközökön keresztül lehetséges az utazóközönseggel vizuális tájékoztatása a következő járatok indulásáról, és az átszállási kapcsolatokról beltéren. A pontos helyek kijelölése a következő tervfázisban történik (engedélyezési tervek készítése során).

A helyi és helyközi autóbusz állomási területen, a **buszok indító állásainál max. 33 db dinamikus kijelző** kerül telepítésre. (A MÁV peronok fejlesztése nem jelen projekt része.)

A *kültéri összesítő kijelző* rendszernek - egy felületen/panelen - az alábbiakra kell alkalmasnak lennie:

- min. 8 induló / érkező autóbusz viszonylat megjelenítésére (a karaktermagasság módosításával további sorok kiírására van lehetőség)
- min. 2 vasúti járat indulásának (érkezésének) kijelzésére
- rendkívüli információk megjelenítésére további egy soron
- a kialakítástól függően opcionális: további járatok megjelenítésére további lapokon, paraméterezzhető lapváltással
- főbb műszaki követelmények:
 - LCD vagy ahhoz hasonló vizuális megjelenítést biztosító technológia
 - működési hőfoktartomány: -30°C és +60°C
 - minimum 50 mm-es karaktermagasság
 - kijelzett szöveg vagy ábra folyamatos (érzékkelhető megállás nélküli)
 - görgetésére alkalmas
 - kezelje a magyar ABC betűit

- automatikus fényerő-szabályozás
- láthatósági szög 110°
- vandálbiztos, 5mm vastag, tükröződésmentes üveggel (vagy azzal egyenértékű minőségű felülettel)

A *beltéri összesítő kijelzők* kapcsán az információtartalom megjelenítésében és a rendszerképességekben megegyező elvárások fogalmazhatók meg a kültéri kijelzőkkel (kivéve működési hőfoktartomány: 0°C és +40°C; tárolási hőfoktartomány: -10°C és +45°C).

Az *autóbusz indító* állásoknál elhelyezendő *vizuális kijelzőkkel* szembeni alapvető elvárások:

- információk megjelenítése:
 - Pontos idő (pontos idő kijelzés központilag szinkronizált digitális óra alapján)
 - Indulási idő
 - Célállomás / Viszonylatszám és végállomás
 - Szöveges közlemény – Diszpécser által tetszőlegesen kiírható szöveg (illetve fix szöveganyagokból választható szövegrész)
- főbb műszaki követelmények:
 - LED full mátrix, vagy hasonló felhasználói élményt nyújtó kivitelű
 - működési hőfoktartomány: - 30°C - +60°C
 - kommunikáció: RS485
 - Kezeli a magyar ABC betűit
 - UV védett
 - rendelkezik beépített táblavezérlővel, ipari kivitelű, rendelkezik kommunikációs interfésszel
 - túláram-védelemmel ellátott
 - képes az automatikus hibadetektálásra és jelentésre (min. kommunikációs hiba, LED modul hiba)
 - automatikus fényerő-szabályozás (külső fényerősséghez igazítja a kijelző fényerejét)
 -

A vizuális tájékoztatás mellett *akusztikus utastájékoztató* kiépítése is szükséges a fejlesztés keretében. A kihangosítás a vasútállomás melletti új buszpályaudvar területén (az utascarnokban és az induló kocsállásoknál) fogja biztosítani az érkező-induló járatokról szóló információk dinamikus adatokon alapuló szolgáltatását.

Az *audio* eszközöktől elvárt főbb jellemzők:

- Az utascarnokban és a buszok induló állásainál a megfelelő, környezeti zajterhelést figyelembe vevő hangerő kerüljön biztosításra.
- A busz-indítóállások területének kihangosítására 100V-os hangrendszer kialakítása tervezett, saját keverőerősítővel.
- Diszpécseri (autóbuszos) mikrofon és kontrollhangszóró kiépítése része a rendszernek, előre felvett és dinamikus hangüzeneteket egyaránt tud szolgáltatni a rendszer.
- Beltéren legalább IP54-es védettségű, 0°C-tól - 40°C-ig működő-, kültéren legalább IP65-ös védettségű, -20°C-tól - 70°C-ig működő megfelelő minőségű és számú hangszóró kerüljön kiépítésre.
- A feladatba beleértendő a hangosítással kapcsolatos összes háttérművelet és kiegészítő eszköz, ezen belül
 - a dinamikus információkon alapuló hangbemondás vezérlése
 - beleértve a megállóhelyi hanganyagok elkészítését
 - és a szükséges vezérlő számítógép és erősítő szállítását, a RACK szekrénybe szerelését.
- A MÁV területen, a vasúti peronok és a várócsarnokban működő rendszer fejlesztése nem jelen projektnek része (GYSEV projekt keretében). Ugyanakkor a vasúti területen adódó, esetleges közös használatú terek esetén (pl. kialakításra kerülő a közös használatú aluljárónál, stb.) a buszos információk a GYSEV hangrendszeréhez csatlakozhat, azonban a közös használat működésének összehangolása kiemelten fontos: egyszerre működés nem megengedett.

A dinamikus eszközökön kívül elengedhetetlen a *statikus tájékoztatás kialakítása* is. Ez egyrészt jelenti az utasáramlást és átszállást jelentő mozgások segítését a teljes IMCS területen (gépjármű és kerékpáros parkolókkal együtt), amely magába foglalja az aluljárót is. Olyan utastájékoztató rendszer tervezése szükséges, amely az átszálló utasokat is folyamatos tájékoztatással vezeti végig a területen, és segíti az útirányok és helyek könnyű felismerését. Ennek során külön figyelmet kell szentelni a mozgásukban korlátozottak közlekedésének infokommunikációjára, egyértelmű és egységes piktogramokkal és jelölésekkel (pl. vakvezető felületek).

Az autóbusz állomáson szükséges ún. statikus utastájékoztató eszközök elhelyezése (tájékoztatók és hirdetések számára):

- Utascarnokban (beltéren) min. 1 db nagyméretű vitrin (pl. A0 méretben) papíralapú információk kihelyezésére, zárható formában.
- Fedett központi utasvárakozó helyen, az utascarnok melletti fedett kültéri helyen min. 1 db nagyméretű vitrin (pl. A1 méretben) papíralapú információk kihelyezésére, zárható formában.

Az utastájékoztatóval kapcsolatos általános elvárások:

- Általános követelmény az eszközök vandálbiztos kialakítása.

- Az üzemeltetendő rendszerelemek részére szünetmentes áramellátást kell/javasolt biztosítani.
- Kültérben elhelyezendő fém felületek minden esetben rozsdamentes anyagúak legyenek, vagy duplex (tüzi horganyozás+üzemi fedő mázolás) felületkezeléssel készüljenek.
- A kiviteli tervek készítésekor az aktuális, hatályban lévő „A közszolgáltatás keretében nyújtott utastájékoztató normatív előírásairól és azok alkalmazásáról normál üzemi körülmények között, valamint rendkívüli események bekövetkezésekor” című utasításban előírtak alapján kell tervezni.

Az akusztikus (hangos), vizuális (képi) és statikus (nyomtatott) utastájékoztató konkrét eszközeit az engedélyezési- kiviteli tervezés során szükséges véglegesíteni az akkori informatikai feltételek és az utasáramlási tervrajzok figyelembevételével, az ÉNYKK Zrt. és a GYSEV Zrt. bevonásával, illetve az önkormányzat tervtanácsi egyetértésével.

Kapcsolódó forgalomirányítási feladatok

A vasúti forgalomirányítás egysége a GYSEV épületben üzemel. Szabványos adatkimenet és együttműködés kialakítása szükséges a GYSEV menetirányítás és menetrendi információk működtetése érdekében.

Az új Intermodális csomópontra áttelepített helyi és helyközi autóbussz állomás okán az ÉNYKK Zrt. jelenlegi állomásain működő forgalomirányítási rendszerét az új helyre kell áttelepíteni, amelyet illeszteni szükséges a projekt keretében fejlesztésre kerülő ITS rendszerhez. A buszpályaudvar központi irányító rendszere (a tárgyi projekt során kerül kialakításra) az új IMCS épületben kap helyet. A forgalmi szolgáltatók fogják a rendszert kezelni.

Az utastájékoztató előre felvett hang- és képi üzenetek útján, automatikusan végzi a működését, de az eseti tájékoztató elvégzésére a forgalmi irodában kezelőszoftver kialakítása és a meglévő számítógéppark fejlesztése szükséges. A felkészítés és a szükséges szoftverek beszerzése/fejlesztése, azokra történő megfelelő oktatás szintén a projekt fejlesztés részét képezi.

Az utastájékoztató fejlesztésében beleértendők a telepítéssel, kábelezéssel, tartó szerkezetek kialakításával kapcsolatos feladatok, valamint a szoftverek és minden egyéb járulékos eszközök is. Így a feladat részét képezi a kijelzők és eszközök első beállítása, tesztidőszakos üzemeltetése, vezérlésének kialakítása és a működtetést lehetővé tevő oktatás is.

A szabványos adatkimenet és együttműködés kialakítása a GYSEV Zrt. és ÉNYKK Zrt. érintettségével követelmény a fejlesztés megvalósulásához és működtetéséhez.

8.1.8 Kamerás megfigyelés

A tervezett fejlesztési területen a kritikus helyeken a projekt keretében kamerás biztonságtechnikai megfigyelés kialakítása is történik. A kamerás biztonsági megfigyeléssel lefedett területek egyrészt az új autóbusz állomás kültéri területét, az új IMCS épület utasforgalmi belterületét (utascarnok, bejáratok), a P+R és B+R parkolókat, valamint egyes speciális biztonsági utasforgalmi területeket (pl. gyalogos-kerékpáros aluljáró kijáratok) jelentik.

A fejlesztett kamerarendszer jeleit meglévő központba kell szállítani, és ott kerülnek tárolásra is, új eszközökön. A kamerával megfigyelt területek jeleit a helyi rendőrségre is szükséges bekötni (vagy csak oda). A buszos forgalom irányítását végző forgalmi szolgálat számára is javasolt egyes kamerák képi jeleit megjeleníteni (IMCS épületben), hogy az adott forgalmi szituáció kezelését pl. az autóbusz állomáson mielőbb meg tudja kezdeni a beosztott személyzet.

A fejlesztés keretében kb. 20 db, egyedi oszlopra telepített kamerás megfigyelőpont kialakítása tervezett. Minden helyszínen a kialakítandó helyi IP videó rendszer önálló hálózatot képez, mely hálózatban lévő kamerák POE switch-ről, vagy önálló tápegységről kaphatnak tápfeszültséget. A hálózat csatlakoztatható az IMCS állomás saját számítógép hálózatához (amennyiben van), annak zavarása nélkül, felhasználja a helyi internet csatlakozást a kamerák élő- és rögzített képeinek távoli elérése céljából. A kameraképek távoli elérésének minősége a helyi internetkapcsolat sebességétől függ. Az elvárásoknak megfelelő **működtetésre irányuló esetleges sávszélesség-növelés, vagy internetkapcsolat-kiépítés nem része a projektnek.**

A beruházás a szükséges kábelezésekkel (tápellátás, adatkábel) és a rendőrségre történő képtovábbítási rendszerbe illesztéssel értendő, emellett a tartószerkezetek, energia betáplálás és szoftver, valamint járulékos tevékenységek, költségek is beleértendők. A költségek nagy részét elsősorban nem a kamerák beszerzési ára adja, sokkal inkább a háttér-infrastruktúra és a szoftverek. A megrendelői elvárásokon (pl. legyen-e képes a rendszer éjszakai üzemre) múlik, hogy a végleges költségek hogyan alakulnak, amelyek megbízhatóan csak a további tervezési fázisban (engedélyezési-kiviteli tervek készítés) becsülhetők részletesebben.

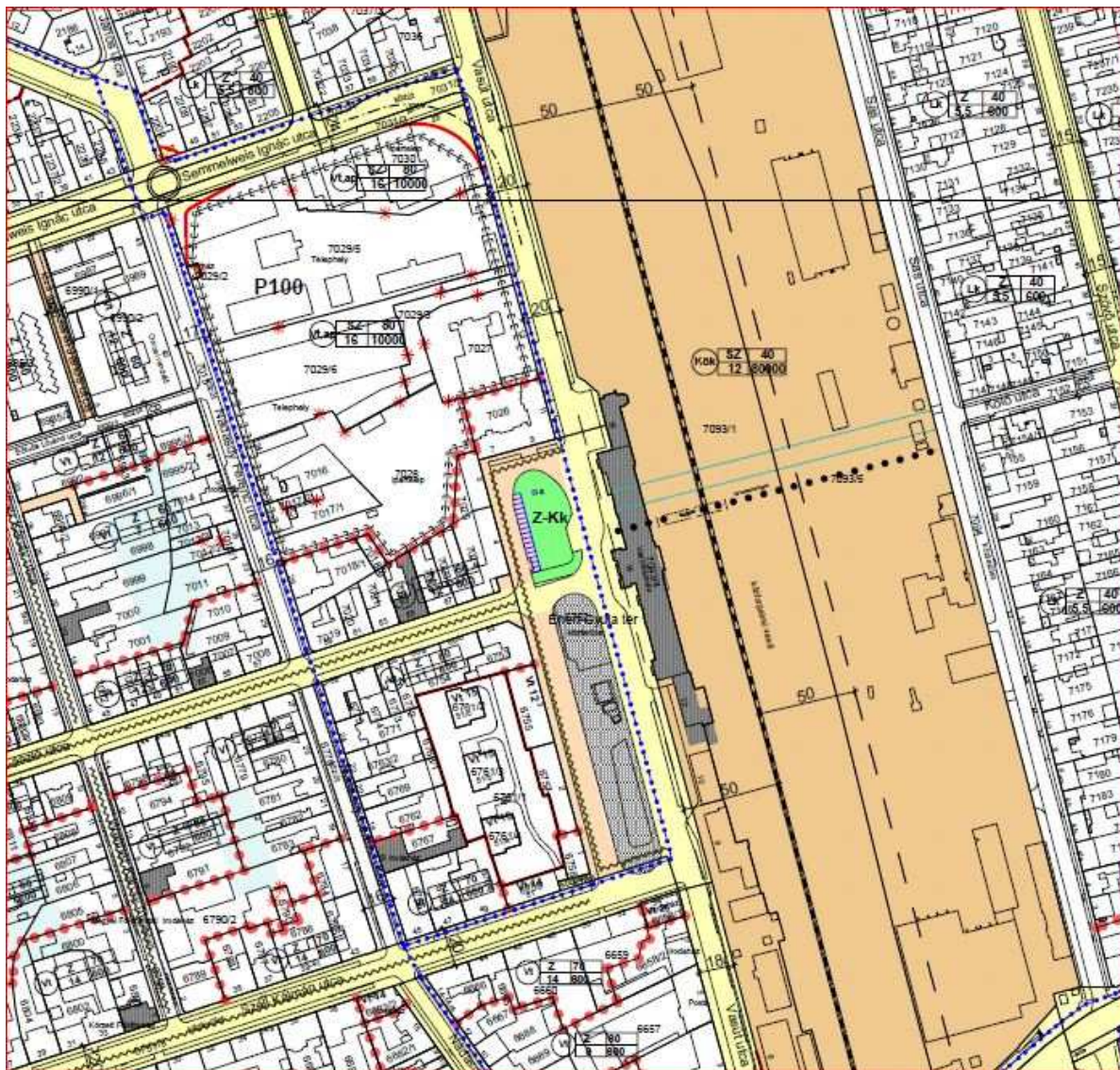
A kiviteli szintű tervezés időszakában a hatályos előírásokat kell figyelembe venni, és a végleges eszközök és elvárások tekintetében egyeztetni szükséges a GYSEV Zrt., és az ÉNYKK Zrt. szakembereivel.

8.1.9 Táj- és térrendezés, zöldfelületek

A zaj- és egyéb hatások kivédése érdekében, a környező lakóépületeket védelme érdekében zöldterületek, növénytelepítés kerül elhelyezésre a P+R parkoló Semmelweis utca felőli oldalán, a buszpályaudvar Nádasdy utca felőli oldalán, továbbá a Szelestey utcai lakóingatlanok buszpályaudvar felőli részén.

8.1.10 Szabályozási környezet

A vasútállomás környezetének megjelenítését a hatályos Szabályozási Tervben a következő ábra szemlélteti.



185. A fejlesztési terület a Szabályozási Tervben

Jelenleg a fejlesztési terület által határolt tömb az érvényes Szabályozási Terv szerint településközponti vegyes terület. Indokolt és szükséges lehet a környező parkolási kapacitás fejlesztés miatt a szabályozási tervet módosítani a Vasút u. – Semmelweis Ignác u. – Nádasy Ferenc u. – Szelestey László u. által határolt tömbre vonatkozóan. A tördelt, egyenlőtlen telekszerkezetet és az ehhez alkalmazkodó szabályozást felül kell vizsgálni és a megvalósuló kialakításhoz kell pontosítani a közlekedési területnek szabályozott területeket. Így lehet kikötéseket, minőségi elvárásokat is meghatározó területhasználatokat rögzíteni.

8.2 A PROJEKT HATÁSAI

8.2.1 Társadalmi-gazdasági hatások

Célcsoportok

Elsődleges célcsoportnak tekinthetők a vasúton és helyközi autóbuszal Szombathelyre érkezők és innen elutazók, valamint a helyi és helyközi közösségi közlekedéssel az új IMCS-t igénybe vevők, akiknek többsége napi rendszerességgel ingázik a város és agglomerációja között. Ők a fejlesztés következtében a mainál kedvezőbb és kényelmesebb átszállási kapcsolatot kapnak, az új Intermodális központ kialakításával kedvezőbb várakozási körülményekkel utazhatnak. Azokról a környező településről, ahol nincs vasút mindenképpen kedvezőbb helyzetet teremt a fejlesztés eseti utazásoknál is, mivel a helyközi autóbusz vonaláról közvetlen átszállás lehetséges a vonathoz az új IMCS révén.

További célcsoportot képez a projekt tágan értelmezett hatásterületének – szűkebb értelemben a napi ingaforgalmat jelentő szombathelyi agglomeráció, tágabb értelemben a távolsági vasúti vagy autóbusz kapcsolattal rendelkező települések – ma még nem a közösségi közlekedést preferáló lakossága, akik a jobb szolgáltatási szintnek, újszerű városi közlekedési központnak és kényelmesebb átszállási vagy várakozási körülményeknek köszönhetően választják a közösségi közlekedést (pl. az autóhasználat helyett).

Kiemelt célcsoportot jelentenek továbbá a közlekedésükben korlátozottak, akik számára a fejlesztések akadálymentes, könnyebben elérhető és életminőséget javító közlekedési, utazási lehetőséget adnak.

Tapasztalati tény, hogy az utasok nagyobb része nő, és magas a fiatalok, illetve a nyugdíjasok aránya is. Bár a fejlesztés célközönsége a város és agglomerációs területének népessége, az említett társadalmi csoportok is a fejlesztés elsődleges haszonélvezői lesznek, csak úgy mint a vasút elválasztó hatása miatt a központi (belvárosi) városrész és az Éhen Gy. lakótelep között gyalogosan és kerékpárral közlekedők. Továbbá a vasút melletti Intermodális csomópontba átkerülő helyközi és helyi végállomási funkciók következtében mind az Ady Endre tér, mind az Éhen Gyula tér környezetében élők és ott tartózkodók körülményei is javulnak.

A jobb közösségi közlekedési szolgáltatás a gazdaságra is kihat a könnyebb munkába járással, a munkahelyek, közszolgáltatások, kereskedelem kölcsönös elérhetőségével a két város szempontjából. A korszerű közlekedési infrastruktúra vonzóbb, élhetőbb városi környezetet is eredményez, tehát közvetve minden lakos és az üzleti szereplők is részesednek a projekt eredményéből.

A társadalmi-gazdasági hatások számítása a 9.2.2. fejezetekben kerül részletes bemutatásra.

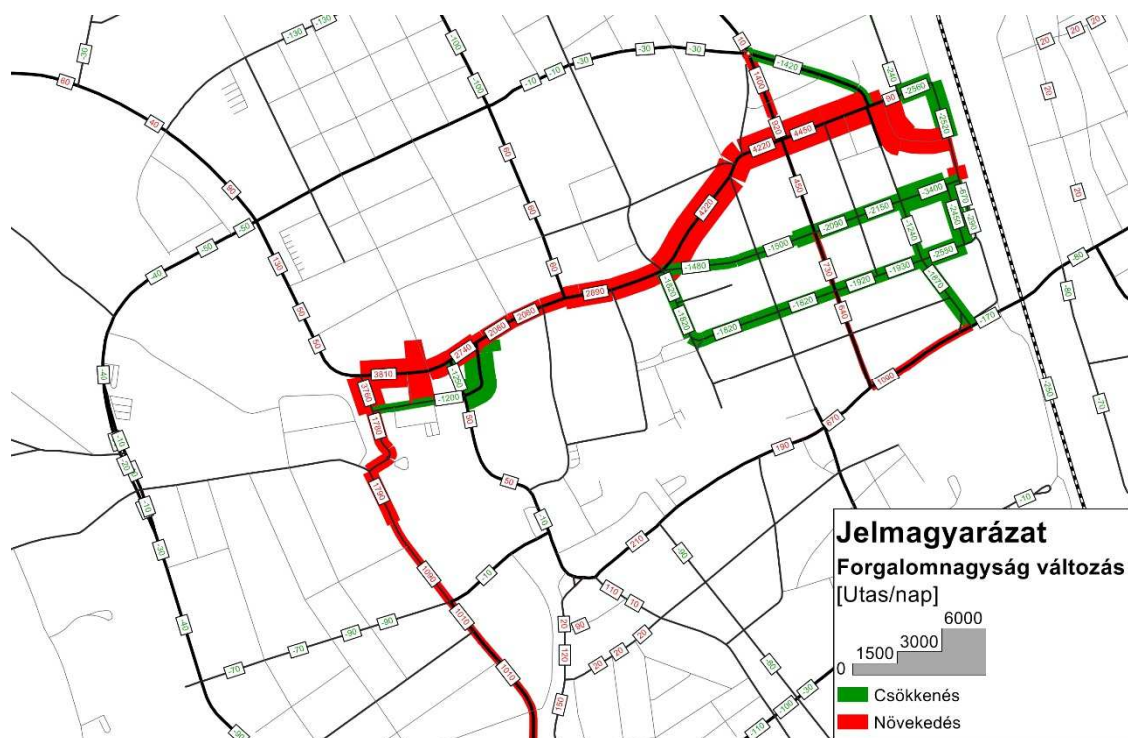
8.2.2 Forgalmi hatások

A forgalmi modellezést a projekt átadását követő (működtetés) évére (2020) becsülve végeztük el.

A fejlesztés utasforgalomra gyakorolt hatását a következő két ábrán mutatjuk be.



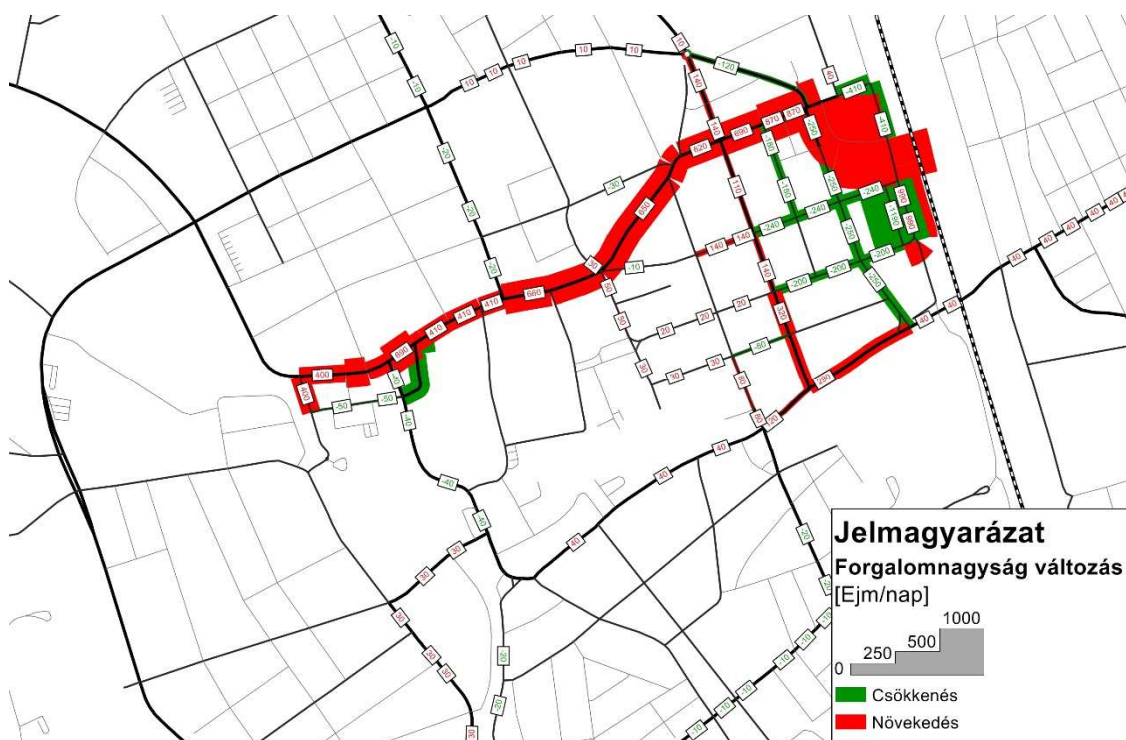
186. A Kiválasztott -változatnak megfelelő utasforgalom nagysága (2020)



187. A Kiválasztott változatnak megfelelő utasforgalom alakulása a jelenlegi állapothoz képest (különbözet ábra)

Látható, hogy a Kiválasztott változat a járatok átszervezésének, és a kialakításra kerülő intermodális csomópontnak köszönhetően a Körmenyi út – Petőfi Sándor út – Honvéd út - Semmelweis Ignác u. tengelyén az utasforgalom jelentősen nő, míg a Szelestey László u., Széll Kálmán u., illetve a Nádasy Ferenc u. forgalma a mai állapothoz képest csökken.

A járatok átszervezése természetesen a közúti forgalomra is hatást gyakorol, a csökkenő járatszám kisebb „alapterhelést” jelent a hálózaton, ami így egyfajta forgalomvonzó hatásként jelentkezik a közúti forgalom tekintetében. Ennek megfelelően kismértékben növekvő személygépjármű forgalmat várhatunk, mind a Széll Kálmán u. – mind pedig a Szelestey László utcán, ami azonban a nagymértékben csökkenő buszforgalom mellett, egységjárműben kifejezve még mindig érzékelhető forgalomcsökkenést eredményez. A hálózat egészére elmondható, hogy a közúti forgalom tekintetében tapasztalható változás elhanyagolható a járatok átszervezéséből adódó terhelés-változáshoz képest. Ezt szemlélteti az alábbi ábra.



188. A Kiválasztott változat szerinti közúti forgalom nagyság alakulása a jelenlegi állapothoz képest (különbözet ábra)

Megjegyzendő, hogy a fenti ábrán mind a személyforgalmú terhelés, mind a közforgalmú terhelés együttesen jelenik meg egységjármű/nap mértékegységben kifejezve.

A fejlesztés eredményeként az összes utazási idő (közösségi közlekedés) jelentős, közel 500 óra/nap értékkel csökken. Emellett mind a helyi-, mind a helyközi viszonylatok összesített futásteljesítménye nő, összesen mintegy 736 jmkm/nap értékkel.

A közösségi közlekedési hálózat fejlesztés várható eredményeit – a forgalmi modellezés alapján - összefoglalóan mutatja be az alábbi táblázat.

Jelenlegi állapot	Helyközi futástelj. mértéke – vizsgált területen [jmkm/nap]	16 510
	Helyi futástelj. mértéke [jmkm/nap]	9 855
	Utazási idő mértéke [utasóra/nap]	30 441
Tervezett állapot	Helyközi futástelj. mértéke – vizsgált területen [jmkm/nap]	16 824
	Helyközi futástelj. változás [jmkm/nap]	314
	Helyi futástelj. mértéke [jmkm/nap]	10 277
	Helyi futástelj. változás [jmkm/nap]	422
	Utazási idő mértéke [utasóra/nap]	29 941
	Utazási idő változás [utasóra/nap]	-500

189. A kiválasztott változat futásteljesítmény és utazási idő alakulása a jelenlegi állapothoz képest, 2020 (különbözet)

Annak eredményeként, hogy a hosszú idejű autóbusz tárolások nem az IMCS állomáson kerülnek elhelyezésre, hanem attól mintegy 600 m-re levő területen (volt laktanya területén), a helyi és a helyközi autóbuszoknak csúcsidőn kívül némileg megnövekszik a futásteljesítménye. A forgalmi modell eredményeként ez összesen 70,8 járműkm/nap futásteljesítmény növekményt jelent (helyi és helyközi összesen).

8.2.3 Környezeti hatások

8.2.3.1 Föld, felszín alatti víz

Szombathely az Alpokalján, a Perint és Gyöngyös patakok lapályán fekszik, ott, ahol a Kisalföld sík vidékét az Alpokalja dombos-hegyes tájai váltják fel. Tengerszint feletti magassága kb. 220 méter. A fejlesztéssel érintett terület a Gyöngyös-sík kistáját érinti (Nyugat-magyarországi peremvidék nagytáj, Sopron-Vasi síkság).

A tervezett intermodális csomópont belterületen létesül, termőföldet nem érint.

Korábbi geotechnikai vizsgálatok során a Petőfi utcán mélyített fúrások alapján megállapítható, hogy a 2,7-3,1 m változó vastagságú feltöltés alatt, 0,8-1,7 m vastag átmeneti rétegcsoporthoz található, melynek anyaga változatos, sárga, sötétbarna agyag, sárga, vörössárga- barna homok, sárgásbarna iszap, iszapos homokliszt. A változatos átmeneti rétegek alatt megjelent az Ős-Gyöngyös pleisztocén teraszkavicsa. A homokos kavics a terep alatt 3,5-4,1 méterben kezdődik. Vastagságát környező talajmechanikai vizsgálatok alapján legalább 3-4 méterre becsüljük. Alatta iszapos finomhomok várható. A kavics tömör, a felső –5,0 méterig feltárt része száraz, illetve talajnedves. A környéken a talajvíz 4-5 m mélyen található.

A szombathelyi kórház közelében létesített fúrásokban a felső réteg nagyjából 1,5 m vastag feltöltés. Anyaga vegyes, épülettörmelékes, de leginkább iszapos homok. A feltöltés alatt 1,8-2,0 méter vastagságban agyagrétegek helyezkednek el, a terep alatti 3,2-3,7 méterig. Ennek felső része sárga közepes agyag, alsó része sárga, szürke foltos sovány és közepes agyag. Az agyag közepesen tömör, száraz, kemény állapotú. Ahol a feltöltés kivastagodik, az agyagréteg teljesen el is tűnhet. Az agyagok alatt a 210,3-210,8 m szinttől kezdődően az Ős-Gyöngyös pleisztocén teraszkavicsa volt feltárható. Ez a réteg gyakorlatilag homokos kavics. Vastagsága 2,8 méter. Felső része gyakran kavicsos homok. A kavicsréteg alatt sárga iszapos homokos iszap réteg összlet volt feltárható, amelyben iszap és agyag rétegek, lencsék ékelődnek be. A talajvíz 4-5 m mélyen található.

A korábbi fúrások talajvizadatai, a három szombathelyi talajvízszint észlelő kút adatsora alapján a beépítési terület maximális talajvízszintjét B. 210,70 m szintre becsüljük.

A tervezési területen található a MÁV Rt. Vontatási Főnökség V98/5 j. figyelő kútja. A kút nyugalmi vízszintje 4,7 m. A Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság tájékoztatása alapján a tervezési terület **vízbázist nem érint**.

A tervezési terület a 219/2004. (VII.21.) Kormányrendelet 2. sz. melléklete szerint **fokozottan érzékeny** kategóriába - *1a. Vízbázisvédelmi védőterület* – tartozik.

Mivel a tervezési terület a felszín alatti víz szempontjából fokozottan érzékeny területen található, ezért az építési munkálatok során kiemelt figyelmet kell fordítani a szennyeződések megakadályozására.

Elsősorban a munkagépek meghibásodása során bekövetkező hidraulikai és motor olaj szivárgások elkerülésére kell figyelmet fordítani, amit a gépek tervszerű, rendszeres ellenőrzésével és karbantartásával lehet minimalizálni. A gépek javítását, karbantartását üzemanyaggal, olajjal történő utántöltését a vállalkozók telephelyén kell elvégezni. Az építési munkálatok során törekedni kell nem veszélyes építési anyagok használatára, a nem veszélyes anyagokkal ki nem váltható veszélyes építési anyagokat pedig szigetelőlemezzel ellátott zárt tározókban, minimális mennyiségben kell tárolni.

Az üzemeltetés során, az autóbusz pályaudvaron, illetve a megközelítő útvonalakon síkosság mentesítést végeznek, amely a hó ellapátolását és sózást jelent. Megfelelő időben és mennyiségben alkalmazott síkosság mentesítő használata esetén nem következik be a környezet túlzott mértékű terhelése.

Az autóbusz pályaudvar üzemeltetése során a talaj, illetve a felszín alatti vizek állapotát befolyásoló hatások a területen keletkező, olajjal szennyezett csapadékvíz-elvezetéséből származhatnak. A gépkocsi állásokra és a parkoló állásokra hulló csapadékvíz összegyűjtése csatornaszemeken keresztül felszín alatti gyűjtőcsatornákkal tervezett. A P+R parkoló állásokról és az autóbusz állásokról összegyűjtött csapadékvizek tisztítására olajfogó alkalmazása tervezett. Az olajfogóból elfolyó tisztított vizek befogadója város zárt csapadékvíz-elvezető rendszere lesz.

Nagyobb mennyiségű talaj kitermelésére van szükség az új gyalogos aluljáró esetében. Az új gyalogos aluljáró a vasút alatt megy át, így itt előfordulhat, hogy a talaj szennyezett. A későbbi tervfázisokban szükséges ennek a talajnak a vizsgálata, és a kitermelt talaj elhelyezésének megtervezése.

8.2.3.2 *Felszíni víz*

Szombathely felszíni vízfolyásai a Perint, a Gyöngyös (mely a városon keresztül egy mesterséges csatornában folyik), valamint az Arany-patak. Ez utóbbi táplálja a város nyugati részén lévő Csónakázó tavat.

Az intermodális csomópont tervezett fejlesztésének helyszíne **felszíni vízfolyást nem érint**. A legközelebbi vízfolyás a tervezési területtől nagyjából 500 m-re nyugatra található Gyöngyös-patak. A Gyöngyös patak műcsatorna, a talajvízzel nincs hidraulikai kapcsolatban.

Mivel a beruházás felszíni vízfolyást nem érint, ezért sem az építés, sem az üzemelés nem lesz hatással erre a környezeti elemre.

A területre hulló csapadékvíz befogadója a város zárt csapadékvíz-elvezető rendszere. A parkoló és autóbusz-parkoló vizeinek befogadóba vezetése előtt olajfogó műtárgy építése szükséges a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság tájékoztatása szerint.

8.2.3.3 Élővilág

A tervezett fejlesztés sem helyi, sem országos, sem európai jelentőségű **védett területet nem érint**.

A tervezett beruházás területe és annak tágabb (több száz méteres) környezete antropogén, vagy erősen antropogén hatás alatt álló terület. A természetvédelmi szempontból értékesebb élőhelyek, és fajok állományai a tervezett beruházástól biztonságos távolságban fordulnak elő.

A tervezett intermodális csomópont zöldterületeket (művelés alól kivont, beépítetlen terület, fák, facsoportok stb.) is igénybe vesz, de ezek természeti állapota leromlott, az eredeti vegetáció alig vagy egyáltalán nem ismerhető fel.

8.2.3.4 Épített környezet, települési táj

A tervezési terület Szombathely belterületén található, a városi belső útgűrű és a vasútállomás találkozásánál. A tervezett intermodális csomópont által érintett terület Szombathely településszerkezeti terve szerint településközponti vegyes terület (főként telephelyek), valamint a hosszúidejű busz tárolására alkalmas terület kisvárosias lakóterület (volt laktanya).

Szombathely vasútállomásának mai felvételi épülete a 20. századdal egyidős: 1900 óta szolgálja a szombathelyi utazóközönséget. A monumentális épületet Posel Gusztáv tervezte, az akkoriban divatos szecessziós-eklektikus nagyvárosi pályaudvarok mintájára. Az állomásépület felújításával 2006 őszére végeztek.

A tervezési terület környezetében több egyedi tájértékként nyilvántartott objektum van, melyekre a tervezés során figyelemmel kell lenni. Közvetlenül az Éhen Gyula téren lévő szobor érintett.

A belvárost érintő projektelemek a busz- és vasúti pályaudvar környékén és a kapcsolódó területrészekon alapvető településképi, és –szerkezeti változásokat hoznak.

A meglévő Semmelweis I. utcán új öt ágú körforgalom kerül kialakításra, a buszpályaudvar közvetlen a körforgalomból vagy a Vasút utcáról érhető el. A beruházás megvalósítása esetén néhány épület elbontására van szükség a Vasút utca, Semmelweis Ignác utca és a Nádasdy Ferenc utca közötti területen.

A buszok rövid idejű félreállása az IMCS területén belül lehetséges, a közlekedési szolgáltató által megadott számú hosszú idejű buszparkolás (félreállítás) a volt laktanya területére van kihelyezve. Ez lehetőséget biztosít arra, hogy az Éhen Gyula téren, valamint az IMCS területén ne jelenjen meg a jelentősebb tárolási funkció, ami a környezet szempontjából előnyös. A jelenlegi Éhen Gyula téri buszpályaudvar gyalogos és zöldfelületekkel épül

át, a vasúti épület előtt létesülnek megálló/átszállóhelyek. A beruházás keretében rendezett gyalogos-kerékpáros területek, parkos részek és zöldsávok kerülnek kialakításra, melyek javítani fogják a terület zöldfelületi arányát.

8.2.3.5 Örökségvédelem

A projekt részeként elkészült az örökségvédelmi kockázatelemzés az intermodális csomópont tervezéséhez. A kockázatelemzés, melyet Szalontai Csaba (Via Antica Bt.) készített, önálló dokumentációban került benyújtásra a Döntés-előkészítő tanulmánnyal együtt, így itt csak a vizsgálat eredményeit mutatjuk be röviden.

A felmérés célja az volt, hogy már a tervezés korai fázisában váljanak ismertté a tervezett beruházások által érintett nyilvántartott régészeti lelőhelyek és a környezetükben található egyedi műemlékek. Ezek megismerése fontos lehet a különböző terváltozatok összehasonlításánál és fontos lehet a beruházás megvalósulását hátráltató, vagy annak lehetőségét teljesen kizáró érintettség felmérése miatt is.

A teljes beruházási terület érinti a 67957 azonosító számú Savaria K-i temetője nevű régészeti lelőhelyet. A lelőhely határai:

- Keleten: Vasút u., Éhen Gyula tér, Vasúti pályaudvar, Pálya u.
- Északon: 48-as honvéd u., 11-es huszár u., Bocskai u., Semmelweis I. u.
- Nyugaton: Király u., Aréna u.
- Délen: Vak Bottyán u., Szőkefalvi u., Szent Márton temető, Vasúti pályaudvar

A római Savaria keleti temetője a város keleti fala mentén létesített temető volt, melyet a keresztény városlakók használhattak. Pontos kiterjedése nem ismert, a lelőhely nyilvántartásban jelölt terület azt a városrészt jelzi, ahonnan valaha római kori sírok előkerültek. Jellemzően inkább a Szent Márton utca menti 50–100 méteres sávban ismertek római kori sírok, melyek kelet felé kb. a mai Szent Márton templomig követhetők.

A beruházási terület nem érint műemlékeket.

A kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény értelmében előzetes régészeti dokumentációt kell készíteni. Az előzetes régészeti dokumentációt a beruházóval kötött írásbeli szerződés alapján az Örökségvédelmi Hivatal készíti el.

8.2.3.6 Levegőtisztaság-védelem

A teljes **Levegőtisztaság-védelmi összefoglaló** a 4.sz. Mellékletben található, itt csak a vizsgálat eredményét foglaljuk össze.

Levegőtisztaság-védelem szempontjából a parkoló forgalmának légszennyezése nem tekinthető jelentősnek.

Az intermodális csomópont közúti megközelítése tekintetében, a tervezési terület közvetlen környezetét figyelembe véve, a meglévő állapothoz képest a megnövekvő forgalom emelkedő levegőterheltséget jelent, így

kismértékben kedvezőtlenebb környezeti állapotot. Azonban fontos kiemelni, hogy jelentős eltérés nem várható távlati vele és nélküle állapotban, levegőtminőségi kockázatot a projekt nem rejt magában.

Az új autóbusz pályaudvar létesítése mindenképpen kedvezőnek ítélnél, hiszen így az Éhen Gyula téren, valamint az IMCS területén nem történik hosszúidejű busztárolás (csak az autóbusz pályaudvar területén létesül rövididejű félreállásra alkalmas hely). Az új IMCS elhelyezkedését tekintve a kiválasztott változat kedvező, mert itt a lakóépületektől távolabb kerül elhelyezkedésre az autóbusz pályaudvar.

8.2.3.7 Zajvédelem

A teljes **Zajvédelmi összefoglaló** az 5. sz. Mellékletben található, itt csak a vizsgálat eredményét mutatjuk be.

A jelenlegi zajterhelés a tervezett projekt terület környezetében nappal mintegy 0-2 dB-lel haladja meg a megengedett zajterhelést, míg éjjel a túllépés 0-5 dB közötti.

Azok a zajtől védendő belső homlokzatok, amelyek a majdani autóbusz pályaudvar felé néznek, zajterhelés szempontjából viszonylag kedvező helyzetben vannak, jelenleg nem tapasztalható túllépés.

A referencia állapot zajterhelése a jelenlegi zajterheléshez viszonyítva a tervezett projekt terület környezetében nappal és éjjel egyaránt mintegy 0-2 dB zajterhelés növekedést jelez.

Az autóbusz pályaudvartól határérték feletti zajterhelésre nem kell számítani az érintett zajtől védendő épületek belső, autóbusz pályaudvar felé néző homlokzata előtt.

A kapcsolódó úthálózaton azonban kismértékű túllépés várható a nappali és éjszakai időszakban egyaránt. A túllépés mértéke nappal 0-1,6 db, éjjel 0-1,7 db közötti.

Tárgyi határérték feletti zajterhelés a vonatkozó jogszabályok értelmében zajvédelmi intézkedést nem igényel. Az egyenértékű zajszint lényegében nem változik (az emberi fül által kb. min. 2 dB változás az érzékelhető különbség).

Intézkedési javaslatok, lehetőségek

Az IMCS hatására megnövekvő, de határértéknek várhatóan megfelelő zajtől védendő homlokzatok irányában (a Szelestey utcai ingatlanok belső telekhatárán, a Vasút utca mentén) az autóbusz pályaudvar telekhatárán zajárnyékoló fal elhelyezését javasoljuk a várható zajterhelés változás mérséklésére. **A zajárnyékoló fal méretét a későbbi tervfázisok során kell pontosítani.**

Az IMCS-t megközelítő utakon, az állomás közvetlen környezetében az útburkolat a projekt keretében megújul (Simmelweis u. és Vasút utca érintett szakaszai). Ahol nincs a projekt keretében burkolat-megerősítés/új burkolat a kopóréteg folyamatos állagmegóvása javasolható, amely intézkedésekkel mérsékelhető a várható kismértékű túllépés.

8.2.3.8 *Hulladék*

A tervezett beruházás hulladéklerakót közvetlenül nem érint és a területen nem is terveznek ilyet létesíteni.

Az építés és üzemelés során kiemelt figyelmet kell fordítani az építés és üzemelés során keletkező különböző hulladékok gyűjtésére, átmeneti tárolására.

8.2.3.9 *Természetvédelem*

A tervezett beruházás **nem érint Natura 2000 területet.**

8.2.3.10 *Települési táj, településszerkezet*

A tervezett intermodális csomópont által érintett terület Szombathely településszerkezeti terve szerint településközponti vegyes terület (főként telephelyek), valamint a hosszúidejű busz tárolására alkalmas terület kisvárosias lakóterület (volt laktanya). A beruházás kizárólag önkormányzati és Vasi Volán Zrt. (2015-től ÉNYKK Zrt.) illetve állami tulajdonú területeket vesz igénybe.

A tervezés során folyamatos egyeztetés történt a Megbízó Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatával, illetve a Vasi Volán Zrt-vel (2015-től ÉNYKK Zrt.).

8.2.4 *Hozzájárulás a területi kohézió horizontális céljaihoz*

A beruházás egyik célja a vasút elvágó hatásának megszüntetése, jobb kapcsolatokat biztosítva ezáltal a közlekedési csomóponthoz. Jelen projekt kapcsolódik a GYSEV beruházásában megvalósuló vasútállomás épületének korszerűsítéséhez, amely beruházás előkészítése során kiemelt figyelmet fordítanak jelen intermodális csomóponttal való illeszkedés, a helyi és helyközi tömegközlekedéshez történő kapcsolódás meglétére.

Jelen projektfejlesztés teremti meg az egyetlen fizikai kapcsolat további kiterjesztését, a közúti, kerékpáros és gyalogos elérhetőség javításával, valamint az átszállások ösztönzésével (P+R, K+R, B+R parkolók).

A beruházás egyrészt elsősorban a vasútvonaltól keletre fekvő, kertvárosias lakóterületek életében hozhat változást, hiszen jobb eljutási lehetőségeik lesznek a közösségi közlekedési csomóponttal. A város egésze szempontjából is kedvező a beruházás, mivel az élhető város alapjainak további „kövei” teremődnek meg.

Területi hatás

Területi hatásnak tekinthető a projekt következményében, a projekt környezetében jelentkező hatás. A hatások lehetnek mennyiségi vagy minőségi jellegű változások, közvetlenek vagy közvetettek és rövid vagy hosszú távúak.

A beruházás két legfontosabb célja, hogy egyrészt egy kedvező, utasbarát kialakítású regionális közlekedési csomópont jöhessen létre, másrészt, hogy ezen keresztül csökkentsük a vasútvonal várost kettévágó hatását, jobban feltárjuk és a mainál vonzóbbá tesszük a vasúttól keletre eső területeket (Éhen Gy. lakótelep, illetve iparterületi rész).

A projektjavaslat megvalósítása során új helyre, a vasútállomás közvetlen szomszédságába költözik a helyközi autóbusz pályaudvar és ehhez illesztve a helyi busz végállomás, aminek révén új intermodális központ jön létre. A tervezett kialakítás egyben megoldja a sínek alatti akadálymentes gyalogos és kerékpáros átjárhatóságot is a vasút elválasztó hatás feloldásával. A terület a közösségi közlekedési funkciókon túl nagyobb férőhelyű P+R és B+R parkolók elhelyezésére is mód nyílik, amelyek a távolsági közlekedéssel (busz, vasút) való kapcsolatban nyújtanak kombinált utazási lehetőséget.

A projekt a fentiek mellett a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztésével javítja a város életminőségét, ezáltal versenyképességét is.

A területi szinergia alatt azon pozitív hatások eredője értendő, amely több kezdeményezés együttes megvalósulása során, az intézkedések kapcsolódása miatt jön létre, amely erősebb, mint a támogatott beavatkozások által külön-külön elérhető hatások.

A közösségi közlekedés egy olyan közszolgáltatás, amely a város átjárhatóságát, elérhetőségét, az ingatlanok infrastrukturális feltételeit alapvetően érinti. Ennél fogva szinte minden, a városban tervezett vagy megvalósuló olyan fejlesztéssel, amely emberek közlekedését igényli, szinergikus együttműködése feltételezhető.

Fenntartható közlekedés a motorizált közlekedéssel szemben

A projekt kifejezett célja vonzó közösségi közlekedési alternatívát nyújtani az egyén gépjármű-használattal szemben, megteremtve a más közforgalmú eszközökkel vagy a kerék-páros közlekedéssel való legjobb kapcsolatot is.

8.2.5 Esélyegyenlőség bemutatása

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának az Integrált Településfejlesztési Stratégiában megfogalmazott hitvallása, hogy a fejlesztések feladata egyes konkrét irányok és beavatkozási területek kijelölésén túl bizonyos követendő értékek és alapelvek rögzítése, amelyek különböző ágazatokban és területeken egyaránt szem előtt tartandók. Szombathely Megyei Jogú Város fejlesztéseiben érvényre kívánja juttatni azokat a közös alapelveket, úgymint a fenntartható fejlődés, esélyegyenlőség, információs társadalom.

A Kedvezményezettek körében kiemelkedő szerepe van az esélyegyenlőségnek, melynek szempontrendszerének érvényesítése jelen projektben is célkitűzés, így a projekt kivitelezése során is nagy hangsúly helyeződik a közösségi közlekedés akadálymentesítésére.

A külön szintű kapcsolatoknál az egyéb beruházásból létrejövő lépcsők, mozgólépcsők és liftek mellett kiemelt jelentőséggel bírnak az akadálymentes el- és odavezetések.

A létesülő gyalogos átkelők esetében akadálymentesen megközelíthető kialakítás valósul meg a süllyesztett szegély építése révén, valamint a kerékpárosok számára is lesüllyesztett felületek és rámpák biztosítják a megfelelő átvezetéseket (pl. útpályán), illetve a B+R parkolók akadálymentes megközelítését.

A vasút alatt átvezető aluljáró építése során is érvényesítésre kerülnek az akadálymentesség szempontjai, a megközelíthetőség és magasságok szintbeli kialakítása során.

8.2.6 Horizontális alapelvek teljesítése a projekt megvalósító szervezetnél

Szombathely Megyei Jogú Város és a Községi Közlekedési szolgáltató gazdaság társaság ezen projekt keretében együttesen törekednek a fenntartható fejlődés és az esélyegyenlőség szempontjainak érvényesítésére, valamint a területi kohézió erősítésére az alábbi fejlesztések során:

- akadálymentesítés (utak, aluljárók esetében egyaránt)
- zöldterület kialakítása
- a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása lehetővé teszi, ezen közlekedési módok előtérbe helyezését ezáltal a CO₂ kibocsátás csökkentése.

8.3 A KIVÁLASZTOTT VÁLTOZAT INTÉZMÉNYI ELEMZÉSE

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy az elemzés a jelenleg hatályos szabályok szerint készült, és mind a Támogatási Szerződés, mind a Megrendelővel kötött Vállalkozási Szerződés értelmében elvárt módon a 2007-2013-as támogatási periódusra vonatkozóan érvényes. A projekt 2014-2020-as támogatási periódusban várható megvalósítására vonatkozó támogatási feltételek jelen tanulmányban szereplőektől eltérhetnek. Tekintettel arra, hogy a projekt megvalósítása várhatóan a 2014-2020-as támogatási periódusban várható, ezért a jelenleg ismert szabályok alapján ilyen értelemben is némileg kitekintést tettünk. (Azonban az új feltételekhez való illeszkedés a jelen tanulmányban nem volt elvárt feltétel, így a tanulmány ilyen módon való kiigazítása, pontosítása egy következő várható fázis feladata lesz majd.)

8.3.1 Az alapellátásért felelős szervezetek

Az alapellátás az országos, a regionális és az elővárosi személyszállítási közszolgáltatások ellátásért felelős által biztosítandó, a „személyszállítási szolgáltatásokról” szóló 2012. évi XLI. törvényben (Szsztv.), 27. § (2) és (3) bekezdésében meghatározott mértékű szolgáltatás, a főváros esetében és a megyei jogú városok közül azoknál, amelyek helyi személyszállítási közszolgáltatást működtetnek, a Főváros Közgyűlésének vagy a megyei jogú város képviselő-testületének rendeletében meghatározott szolgáltatási szint.

Az ellátásért felelős: 1370/2007/EK rendelet 2. cikk b) pontja szerinti illetékes hatóság:

- a közlekedésért felelős miniszter (Miniszter) és
- a települési önkormányzat, valamint önkormányzatok társulása.

Nemzeti Fejlesztési Miniszter

Az Szsztv. és a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény (Vtv.) meghatározzák, hogy az állami feladatok közül melyeket látja el a Kormány, illetve - a kormányzati munkamegosztás szerinti rendben - a közlekedésért felelős miniszter, illetve az adott feladat ellátásáért felelős más miniszter a miniszterrel együttesen, vagy önállóan.

Az Állam vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatait a Nemzeti Fejlesztési miniszteren keresztül gyakorolja. A miniszter feladatait a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 152/2014. (VI. 6.) Korm. rendelet határozza meg. A miniszter - többek között - a Kormány:

- állami vagyonnal való gazdálkodás szabályozásáért,
- állami vagyon felügyeletéért,
- állami infrastruktúra-beruházásokért,
- közlekedésért,
- fejlesztési célelőirányzatok kezeléséért, szabályozásáért és ellenőrzéséért

felelős tagja.

A miniszter a közlekedésért való felelőssége körében előkészíti különösen:

- a közúti közlekedésről,
- a vasúti közlekedésről,
- a veszélyes áruk szállításáról,
- a kombinált áru fuvarozásról,
- a közúti, a légi, a vasúti és a vízi közlekedésről,
- a gyorsforgalmi utakról és az utakkal kapcsolatos szabályokról, a kombinált áru fuvarozásról, a közlekedési szolgáltatásokról, a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról, a veszélyes áruk szállításáról,
- a közlekedés védelméről,
- a közlekedés biztonságáról,

szóló jogszabályokat, továbbá e tárgy körökben felhatalmazás alapján miniszteri rendeleteket ad ki.

A miniszter a közlekedésért való felelőssége körében irányítja:

- a Nemzeti Közlekedési Hatóságot,
- a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központot,

- a Közlekedésbiztonsági Szervezetet.

A miniszter a közlekedésért való felelőssége körében

- ellátja a helyközi közösségi közlekedés megrendelésével és finanszírozásával kapcsolatos feladatokat,
- szervezi, összehangolja a közlekedési hálózati infrastruktúra fejlesztését.

A miniszter vezetésével a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium fogja össze és irányítja a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, a meghatározott stratégiai irányok alapján dönt vagy döntést készít elő a közúti és vasúti beruházások sorrendjéről, ütemezéséről. A tárca a helyközi közösségi közlekedés szervezésében a menetrendek megrendelőjeként vesz részt, gondoskodik a közszolgáltatások finanszírozásáról. A minisztérium alkotja meg vagy terjeszti elő a közlekedéshez kapcsolódó jogszabályokat.

A minisztériumon belül a közlekedési terület az Infrastruktúráért Felelős Államtitkárság – ezen belül a Közlekedésért Felelős Helyettes Államtitkárság látja el a közlekedés kormányzati irányítását. Munkáját az ágazatban kiterjedt intézményrendszer segíti.

A tárca szervezi, hangolja össze a közlekedési infrastruktúra fejlesztését. Gondoskodik az országos közút- és vasúti pályahálózat műszaki állapotának karbantartására, javítására fordítható források hatékony felhasználásáról. Szakmai, stratégia szempontok szerint kiválasztja és előkészíti a következő uniós költségvetési időszakában megvalósítandó infrastruktúra-fejlesztési projekteket. Az államtitkárság dolgozza ki a közlekedéshez kapcsolódó (pl. a közlekedési szolgáltatásokról, a gyorsforgalmi utakról és az utakkal kapcsolatos egyéb szabályokról, a közlekedés védelméről vagy a közlekedés biztonságáról szóló) jogszabályokat.

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Szombathely MJV Önkormányzatának önálló helyi tömegközlekedési szolgáltató cége nincs. A város helyközi közlekedését a Vasi Volán Zrt., 2015. január 01-től az ÉNYKK Zrt látja el. A vasútállomás személyforgalmát a GYSEV Zrt. által üzemeltetett vonatok biztosítják.

A Vasi Volán Zrt és a Magyar Állam képviseletében eljáró nemzeti fejlesztési miniszter között 2016. december 31-ig létrejött helyközi közszolgáltatási szerződés biztosítja a helyközi közlekedési feladatok mellett a helyi közlekedési közszolgáltatást is, a szerződés 3. számú melléklete alapján.

Szombathely MJV és a Vasi Volán Zrt között 2008. december 22-én létrejött egy helyi tömegközlekedési közszolgáltatási szerződés is, amely Szombathely MJV közigazgatási területén belül végzett menetrendszerinti helyi közforgalmú autóbusz közlekedési hálózat kizárólagos működtetését biztosítja a cégnek 2016. december 31-ig.

8.3.2 Az állam közlekedéssel kapcsolatos feladatait ellátó szervezetek

Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.

Az állami vagyon felett, a Magyar Államot megillető tulajdonosi jogok és kötelezettségek összességét az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter hatályos szabályozás szerint ugyancsak a nemzeti fejlesztési miniszter gyakorolja. A miniszter feladatát nagy részben a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zártkörűen Működő Részvénytársaság - MNV Zrt. -, mint tulajdonosi joggyakorló szervezet útján látja el. Az MNV Zrt. a Magyar Állam által alapított egyszemélyes részvénytársaság, amelynek részvénye forgalomképtelen.

Az MNV Zrt. feladatai

Az állami vagyonnal kapcsolatos tulajdonosi jogok gyakorlásának törvényi kereteit, az állami vagyon hasznosítására, kezelésére vonatkozó alapvető szabályokat a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény tartalmazza. Az MNV Zrt. jogszabályokban meghatározott feladatai állami feladatnak minősülnek. Az MNV Zrt.:

- előkészíti, illetve végrehajtja az Országgyűlés, a Kormány és a miniszter állami vagyonnal kapcsolatos döntéseit,
- nyilvántartást vezet a tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó az állami vagyonról, annak alapján adatszolgáltatást nyújt,
- a tulajdonosi joggyakorlása alá tartozó állami vagyont közvetlenül vagy polgári jogi szerződések útján hasznosítja,
- rendszeresen ellenőrzi a vele szerződéses jogviszonyban lévő személyek, szervezetek vagy más használók állami vagyonnal való gazdálkodását, megállapításairól az MNV Zrt. Felügyelő Bizottságát, az ellenőrzött szervezet, szükség esetén a minisztert és az Állami Számvevőszéket tájékoztatja,
- az állami vagyonnal kapcsolatos polgári jogi jogviszonyokban - jogszabály eltérő rendelkezése hiányában - képviseli a Magyar Államot,
- ellenőrzi az értékesítési szerződésekben foglalt kötelezettségek teljesítését,
- közreműködik a Nemzeti Vagyongazdálkodási Irányelvek és az Éves Nemzeti Vagyongazdálkodási Program előkészítésében,
- az állami feladatok ellátása során a költségvetési szervek, illetve az egyéb, az állami vagyont használó természetes személyek, jogi személyek és jogi személyiséggel nem rendelkező szervezetek részére a működésükhöz szükséges állami tulajdon használatához szükséges szolgáltatásokat (üzemeltetés, beszerzés) nyújt.

Az állami vagyon hasznosítására az MNV Zrt. vagyonkezelési szerződést is köthet.

Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

A Vtv. alapján a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (a továbbiakban: NIF Zrt.), mint fejlesztési közreműködő a vasúti pályahálózaton központi költségvetési és európai uniós támogatásból létesítési, felújítási és fejlesztési feladatokat lát el a Magyar Állam nevében és állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén a Magyar Állam javára.

A létrehozott eszközökkel elszámol a Magyar Állam nevében eljáró, a forrást rendelkezésre bocsátó szervvel.

Az elszámolás során a létrehozott eszközöket a NIF Zrt. közvetlenül átadja (nyilvántartásaiból az elszámolásra kapott forrásokkal szemben kivezeti) állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén az MNV Zrt-nek, nem állami tulajdonon megvalósuló fejlesztés esetén a tulajdonosnak. A létrejövő állami vagyont az MNV Zrt. a miniszter egyetértésével megjelölt szervezet részére vagyongazdálkodásba adja és azzal vagyongazdálkodási szerződést köt.

Magyar Közút Nonprofit Zrt.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.), valamint a 6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet az országos közutak kezelésének szabályozásáról a gyorsforgalmi utak nélküli országos közúthálózat közútkezelői feladatait a Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság (a továbbiakban: Magyar Közút Zrt.) látja el, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtal (a továbbiakban: KKK) kötött szerződés alapján.

A cég elnevezése	Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság
Cégjegyzékszám:	01-10-046265
A cég székhelye	1024 Budapest, Fényes Elek utca 7-13.
A cég tevékenysége	Szárazföldi szállítást kiegészítő szolgáltatás Közhasznú főtevékenység.
A cég jegyzett tőkéje	Tizenhárommillió-négyszázötvenkettőezer-hétszáznegyven darab egyezer Ft névértékű Magyar Közút tőzsrészevény
Részvényes(ek) adatai	Magyar Állam egyedüli részvényes. Magyar Állam (tulajdonosi jogok gyakorlója az állami vagyonért felelős miniszter, aki e feladatát az MFB Magyar Fejlesztési Bank Zrt. útján látja el) HU-1051 Budapest, Nádor u 31.

190. A Magyar Közút NZrt. főbb adatai

Kkt szerint megkötött szerződés esetén az építetési feladatokat – beleértve az előkészítést, a területbiztosítást, a tervezetést, a közbeszerzési eljárások lefolytatását, a szerződéskötéseket, a szerződések teljesítésének igazolását – a közútkezelő is végezheti, vagy végeztetheti. A közútkezelő a megkötött szerződés szerint az alábbi feladatok ellátása során járhat el építetőként:

- elválasztó sáv átépítése (burkolatépítés, vasbeton terelőfal kihelyezése, csapadékvíz elvezető rendszer építése vagy átépítése),
- közvilágítás kiépítése, meglévő közvilágítás átépítése,

- pihenőhelyek felújítása, bővítése, tengelyterhelés mérő helyek kialakítása,
- jelzőlámpa telepítése, ITS (Intelligent Transport System) közlekedési rendszerek kiépítése,
- zárt és nyílt vízelvezető rendszerek építése, felújítása; áteresz és csatlakozó műtárgyak (tisztító berendezések) építése, környezetvédelmi berendezések építése (olaj- és hordalékfogó műtárgy, purátor stb.),
- zajvédő falak építése, támfalak építése,
- védőkerítések átépítése,
- utólagos, a hírközléssel kapcsolatos engedélyezési ügyek,
- magasépítési engedélyezési ügyek (meglévő mérnökségek felújítása, új építések),
- gyalogátkelőhely kiépítése,
- forgalomcsillapító építése sávelhúzással, középszigettel,
- autóbusz-öböl kiépítése,
- közúti híd műtárgyak teherbírás növekedéssel és szélesítéssel nem járó rekonstrukciója, tartószerkezetek teherbírását, kialakítását, átalakítását nem érintő felújítások,
- megrongálódott műtárgyak helyreállítása,
- a forgalmi terhelés miatt indokolt új sáv építése, sávszélesítés, ívkorrekció, csomóponti felállósáv és kanyarodó sáv kialakítása és a meglévő csomópontok átépítése, valamint
- a gyorsforgalmi utak tekintetében miniszteri rendeletben meghatározott fejlesztési munkák.

8.3.3 Közlekedési közszolgáltatók

Közlekedési szolgáltatónak minősül a vasúti közlekedésről szóló Vtv-ben meghatározott vasúti hatóság és vasúti igazgatási szerv, valamint az Szsztv-ben meghatározott közlekedési hatóság által kiadott, a tevékenység végzésére jogosító engedély birtokában közlekedési szolgáltatási tevékenységet végző gazdálkodó szervezet.

GYSEV Zrt.

A Magyar Állammal 2011. december 30-án megkötött érvényben lévő Pályaműködtetési Szerződés alapján a GYSEV Zrt. vagyonkezelőként működtet több nyugat-magyarországi vasútvonalat. A Magyar Állam összesen 426,6 kilométer pályaszakasz működtetésével bízta meg a GYSEV Zrt-t. A Magyar Állam a működtetés során a bevételekkel nem fedezett, indokolt költségeket megtéríti, ennek mértékét évente határozzák meg.

A GYSEV Zrt. a belföldi személyszállítási tevékenységet a Magyar Állammal 2013. december 30-án megkötött Közszolgáltatási Szerződés alapján végzi, amely 2014 és 2023 közötti időszakra, 10 éves időtartamra jött létre. A GYSEV Zrt vagyonkezelése azon alapszik, hogy az országos vasúti törzshálózat részét képező vonalak területileg megosztott működtetését nem független vasúti társaságként a MÁV Zrt. és az integrált vasúti társaságként működő GYSEV Zrt. végzik.

A közszolgáltatási szerződés alapján a GYSEV Zrt. az évente aktualizált menetrend alapján végzi személyszállítási tevékenységét. A szerződésben rögzítésre kerültek a közszolgáltatás feltételei, valamint minőségi jellemzői. A pénzügyi rendelkezések szerint a közszolgáltatásból származó bevételek a GYSEV Zrt-t illetik meg, amely a közszolgáltatási tevékenység költségeit elsősorban a közszolgáltatási tevékenységből származó bevételekből köteles fedezni.

A Magyar Állammal kötött pályaműködtetési szerződés szerint a vasútüzem működéséhez szükséges vasútüzemi létesítmények meghatározott köre a GYSEV Zrt. tulajdonát képezi ún. vasúti pályahálózatot működtető vagyonként.

A GYSEV Zrt. tulajdonában van a Győr-Sopron-Ebenfurt vonalszakasz. Emellett működteti:

- a Fertővidéki Helyiérdekű Vasutat Fertőszentmiklós és az ausztriai Neusiedel (Neusiedel am See) között.
- 2001 óta a Sopron-Szombathely szakaszt,
- 2006 óta pedig a Szombathely-Szentgotthárd szakaszt.
- 2011 óta a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Répcelak-Porpác, a Porpác-Szombathely, a Szombathely-Kőszeg, a Szombathely-Zalaszentiván, valamint a jelenleg forgalom-szüneteltetett Körmen-d-Zalalövő közötti vonalakat.

A működtetett szakaszok közül:

- a Sopron-Harka-Deutschkreutz vonal az ÖBB tulajdonában van,
- a Fertőszentmiklós-Neusiedel am See szakasz a Fertővidéki Helyiérdekű Vasút Zrt. tulajdonában van,
- a többi GYSEV Zrt. által üzemeltetett szakasz a magyar állam tulajdonában van.

A pályavasúti szolgáltatások Vtv. alapján meghatározott körét, ennek részletes feltételeit a HÜSZ és a HÜSZ alapján kötött hálózat-hozzáférési szerződés tartalmazza.

A GYSEV Zrt. a Magyar Állammal kötött pályaműködtetési szerződés alapján ellátott pályaműködtetési tevékenység költségeit elsősorban a pályavasúti szolgáltatási tevékenység hálózat-hozzáférési díjából származó, szolgáltatót megillető bevételekből fedezi. Amennyiben e bevételek és a szolgáltató egyéb bevételei nem fedezik a szerződésben meghatározott pályaműködtetési tevékenységének teljesítésével összefüggő, de bevételekkel nem fedezett indokolt költségeit, ráfordításait, a szolgáltató jogosult ezeknek az Állam általi megtérítésére.

A GYSEV Zrt. a 2011. december 30-ig vagyonkezelésbe átvett vonalak esetében 2036. június 11. napjáig jogszerűen gyakorolhatja a vagyonkezelői jogot a jelenleg hatályos vagyonkezelési megállapodása tekintetében; azzal, hogy a hatályos vagyonkezelési szerződés az újonnan létrehozott vagyonelemekre, mint a vasúti pálya

tartozékára, és mint a meglévő pályahálózat fejlesztéssel létrejövő növedékére vonatkozóan a szerződés tárgyi hatálya kiterjeszthető.

Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.

2012 év végén hat régiós Volán közlekedési központ megalapításáról döntött a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (MNV Zrt.). A megalakuló régiós társaságok közül a Projekt területén az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (székhelye: Szombathely) érintett.

A következő lépésben a jelenleg működő Volán-társaságok állami tulajdonban lévő részvényeit apportálják a régiós központi társaságokba, és ennek a folyamatnak az eredményeként végül összesen 7 Közlekedési Központ működik (a budapestivel együtt), valamint a Budapest környéki Volánbusz Zrt. Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ 2015. január 1-jétől látja el Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém és Zala megye régiós autóbusz közforgalmú közlekedését.

A Volán-társaságok átalakítása a közlekedésért felelős Nemzeti Fejlesztési Minisztérium felügyelete alatt és a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. koordinálásával történik.

Az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (ÉNYKK Zrt.) a Bakony Volán Zrt., a Balaton Volán Zrt., a Kisalföld Volán Zrt., a Somló Volán Zrt., a Vasi Volán Zrt. és a Zala Volán Zrt. általános és teljes körű jogutója.

A jogelődként működött Vasi Volán Autóbuszközlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság 1993. január 1-jétől részvénytársasági formában működött. Az 1998. májusi dolgozói részvényjegyzés eredményeként a társaság részvényeinek 10 %-a dolgozói tulajdon lett, a fennmaradó 90 % tulajdonosa az állam maradt. A Vasi Volán Zrt. alaptervekenysége az autóbusszal végzett személyszállítás, mely szolgáltatást a részvénytársaság két személyszállítási üzletága (helyközi, helyi) látta el.

Szombathely MJV közigazgatási határán belül, helyi díjszabás alapján végzett menetrend szerinti autóbuszos személyszállítás ellátását korábban az önkormányzattal kötött megállapodás alapján a Vasi Volán Zrt., majd 2015 év elejétől az ÉNYKK Zrt. látja el.

8.3.4 A Kedvezményezett

A 2007-2013. közötti tervezési időszakban a kedvezményezett fogalmát a Tanács 1083/2006/EK rendelet¹⁰ 2. cikk 4. pontja határozza meg. E szerint a kedvezményezett: a közszférához vagy a magánszférához tartozó gazdasági megvalósító, szervezet vagy cég, amely felelős a műveletek kezdeményezéséért vagy azok kezdeményezéséért és végrehajtásáért. A Szerződés 87. cikke szerinti támogatási rendszerek összefüggésében a kedvezményezettek a köz- vagy a magánszférához tartozó vállalkozások, amelyek egyedi tervet hajtanak végre, és állami támogatásban részesülnek.

A kedvezményezett főbb feladatait a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló 4/2011. (I. 28.) Korm. rendelet tartalmazza.

A kedvezményezett projekttel kapcsolatos tájékoztatásra és nyilvánosságra vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatos feladatait az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló 1083/2006/EK tanácsi rendelet, valamint az Európai Regionális Fejlesztési Alapról szóló 1080/2006/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló, 2006. december 8-i 1828/2006/EK bizottsági rendelet 8. cikke tartalmazza. E szerint a kedvezményezett feladata, hogy a nyilvánosságot a 8. cikk (2), (3) és (4) bekezdésben előírt intézkedések útján tájékoztassa az alapoktól kapott támogatásról.

A fenti jogszabályok közvetlenül nem rendelkeznek a fejlesztéssel létrehozott eszközök tulajdonjogáról, azaz a támogatásban részesülőkről. Erre vonatkozóan az 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében előírtakat kell figyelembe venni. Ennek (1) bekezdése szerint a tagállam vagy az irányító hatóság (IH) biztosítja, hogy egy művelet csak akkor tartja meg az alapokból származó hozzájárulást, ha a művelet befejeződését követő öt éven belül a műveletet illetően nem történik olyan jelentős módosulás, amely:

- jellegét vagy végrehajtási feltételeit érinti, illetve valamely cégnek vagy közjogi szervnek jogtalan előnyt biztosít, és
- valamely infrastruktúraegység tulajdonjogának jellegében bekövetkezett változásból vagy egy termelőtevékenység megszűnéséből ered.

A fent említett bármely módosulásról a tagállam és az IH éves jelentésben tájékoztatja a Bizottságot, amely tájékoztatja erről a többi tagállamot (57. cikk (2) bekezdés).

¹⁰ 1083/2006/EK rendelete (2006. július 11.) az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről

Ez alapján magában a Támogatási szerződésben a támogatási kérelem alapján a kedvezményezett és a támogatásban részesülő, a létrehozott eszközök tulajdonosává váló szervezetek eltérhetnek, de azok 5 éven belül nem változtathatóak. Ha a kedvezményezett egy személyben támogatott is, akkor természetesen az előírások mindkét csoportja vonatkozik rá.

A fejlesztés eredményeinek fenntartása alapvető követelménye az EU-társfinanszírozás megszerzésének. A hosszú távú fenntarthatóságot a támogatási kérelem, illetve csatolandó dokumentumok több pontján is bizonyítani kell (pl. műszaki állapot előrejelzése, pénzügyi elemzés a megvalósíthatósági tanulmányban). Az EU-támogatások célja értelmében a hosszú távú fenntarthatóság a fejlesztéssel elért eredmények fenntartását jelenti. Ez esetünkben a fejlesztéssel kialakított közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának fenntartása.

A már idézett 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében lényegében az öt éven át tartó nyomon követési és változás-bejelentési kötelezettséget írja elő. Tehát a jogszabályból következik, hogy a projekt keretében létrehozott eszközök működtetése, az eredmények fenntartása, a közszolgáltatás ellátása hosszú távon biztosított kell, hogy legyen.

A 2014-2020. közötti tervezési időszakban a kedvezményezett fogalmát AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 1303/2013/EU RENDELETE (2013. december 17.) az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra, a Kohéziós Alapra, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről 2. cikk 10. pontja határozza meg.

E szerint a kedvezményezett: olyan közjogi vagy magánjogi szervezet, illetve – kizárólag az EMVA-rendelet és az ETHA- rendelet értelmében – olyan természetes személy, amely vagy aki műveletek kezdeményezéséért vagy azok kezdeményezéséért és végrehajtásáért egyaránt felelős; az e cikk 13. pontjában meghatározott állami támogatási rendszerek összefüggésében a támogatásban részesülő szervezet; az e rendelet második részének IV. címe szerinti pénzügyi eszközök összefüggésében a pénzügyi eszközt vagy – adott esetben – az alapok alapját végrehajtó szervezet.

A kedvezményezettek projekttel kapcsolatos tájékoztatásra és nyilvánosságra vonatkozó intézkedésekkel kapcsolatos feladatait az 1303/2013/EU tanácsi rendelet valamint későbbiekben megjelenő európai uniós jogi aktusok tartalmazzák. A 2014–2020 programozási időszakban az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről a Kormány 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelete szól.

A jelenleg ismert előírások (115-117. cikk) alapján tagállami szintű feladat:

- egységes honlap vagy egységes honlap-portál létrehozása, amely tájékoztatást nyújt az adott tagállamban levő valamennyi operatív programról, és hozzáférést biztosít ezekhez, beleértve a programozás végrehajtásának ütemtervére és a kapcsolódó nyilvános konzultációs folyamatokra vonatkozó információkat is;
- tájékoztatás a lehetséges kedvezményezettek számára az operatív programok finanszírozási lehetőségeiről;
- a kohéziós politika és az alapok szerepének és eredményeinek közzététele az uniós polgárok számára a partnerségi megállapodások, operatív programok és műveletek eredményeiről és hatásáról szóló tájékoztatási és kommunikációs intézkedések révén.

A fenti jogszabályok közvetlenül nem rendelkeznek a fejlesztéssel létrehozott eszközök tulajdonjogáról, azaz a támogatásban részesülőkről. Erre vonatkozóan az 1303/2013/EU rendelet műveletek tartósságáról szóló 71. cikkében előírtakat kell figyelembe venni.

Az ESB-alapokból valamely infrastrukturális vagy termelő beruházást magában foglaló műveletre fordított támogatás akkor fizetendő vissza, ha a kedvezményezettnek történő utolsó kifizetéstől számított öt éven belül, illetve adott esetben, az állami támogatásokról szóló szabályozás szerinti időtartamon belül, a következők valamelyike történik:

- a termelő tevékenység megszűnése vagy a programterületen kívülre való áthelyezése;
- az infrastruktúra valamely elemében tulajdonosváltás következik be, amelynek eredményeként egy cég vagy állami szervezet jogosulatlan előnyhöz jut;
- a természetében, célkitűzéseiben vagy végrehajtási feltételeiben olyan lényeges változás következik be, amely az eredeti célkitűzéseket veszélyezteti.

A műveletre jogosulatlanul kifizetett összegeket a tagállamnak vissza kell térítenie, azon időszakokkal arányosan, amelyek tekintetében nem teljesültek a követelmények.

A közszolgáltatás biztonsága megköveteli, hogy a közszolgáltatáshoz szükséges eszközöket a közszolgáltató jogszerűen, hosszú távon használhassa. Ez a feltétel teljesülhet, ha a közszolgáltató az eszközöket:

- tulajdonolja vagy
- vagyonkezeli vagy
- működtetésre megkapta.

Jelen projekt kedvezményezettje

A jelen, Intermodális csomópontra vonatkozó projekt kedvezményezettjei:

- Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata
- ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.
- GYSEV Zrt.

Együttműködő partnerei:

- Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

A 4/2011. (I. 28.) Kormányrendelet alapján – amennyiben a Projektre vonatkozó felhívás nem zárja ki - projektjavaslatot a projekt megvalósítására létrehozott konzorcium nyújtja be. Hasonló szabályokat tartalmaz a 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendelet is. A résztvevők közösen létrehozott konzorcium keretében – a konzorciumi együttműködési megállapodásban meghatározott módon - közösen valósítják meg a Projektet.

A konzorciumi szerződésben a megvalósításkor hatályos támogatási szabályok, elfogadott tervek, és a Megvalósíthatósági tanulmány megállapítása szerint szabályozni kell:

- a Konzorcium részletes tartalmi és működési feltételeit,
- a Projekt keretében létrejövő Üzemi létesítmények, Közös utasforgalmi létesítmények és az Egyéb létesítmények pontos meghatározását,
- a konzorciumi tagok között létrejött Együttműködési Megállapodás alapján az együttműködés részletes szabályait.

A Projekt jelen szakaszában az Önkormányzat, az ÉNYKK Zrt, a GYSEV Zrt, és a NIF Zrt az Intermodális Közlekedési Központ megvalósításához, működtetéséhez kapcsolódó jogaik, kötelezettségeik és feladataik ellátásának elvi kereteit külön Együttműködési Megállapodásban határozhatják meg.

Egyik lehetséges megoldásban a Projekt kedvezményett Önkormányzat látja el a beruházás projektmenedzseri teendőit is. De lehetséges olyan megoldás is, hogy külső szervezettel végeztetik el a projektmenedzselését (szerződés keretében).

8.3.5 A támogatásra vonatkozó szabályok

A vasúti közszolgáltatások, illetve szolgáltatások támogathatóságával kapcsolatos, illetve ezzel összefüggő főbb előírások alapvetően jogszabályban meghatározottak, továbbá szerződésekben, üzletszabályzatokban előírtak, módszertani útmutatók, pályázati csomag részei lehetnek.

A támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálata az Európai Unióról szóló szerződéssel és az Európai Unió működéséről szóló szerződéssel (a továbbiakban: Szerződések) való összeegyeztethetőség elemzését jelenti. E kérdéskörben vizsgálni kell:

- az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalmát és tartalmát,
- a közszolgáltatás fogalmát,
- az állami támogatás kérdéskörét.

Az Európai Unió Működéséről szóló Szerződés (EUMSZ) rendelkezéseiből kiindulva a tagállamok saját hatáskörükben és a Szerződések alkalmazási körén belül gondoskodnak arról, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások olyan elvek alapján és feltételek mellett működjenek, amelyek lehetővé teszik rendeltetésük teljesítését.

Gazdasági természetű szolgáltatások közül egyes szolgáltatásokat – mint például a városi közösségi közlekedés – a tagállamok, illetve az Unió speciális közszolgáltatási kötelezettségként definiálnak.

A közszolgáltatás általános definíciója a Szerződésekben nincs pontosan meghatározva, általában a Bíróság, a Bizottság gyakorlata irányadó, illetve minden tagállam a saját hatáskörében határozhatja meg, mely szolgáltatásokat minősít közszolgáltatásnak, valamint a szolgáltatás nyújtásának feltételeit.

A közszolgáltatás meghatározása esetében az Altmark Trans ügyben az Európai Unió Bírósága által hozott ítéletből C 280/00 (menetrendszerű tömegközlekedés üzemeltetésére támogatás - regionális közszolgáltatás) indulunk ki. Egyrészt ha az alábbiakban meghatározott konjunktív feltételek teljesülnek, a kompenzáció nem jelent állami támogatást, mivel nem jelent előnyt, másrészt ez biztosítja, hogy a vállalkozás nem fog a versenyt torzító vagy annak torzításával fenyegető előnyhöz jutni, versenypozíciójának erősödése által:

- a vállalkozásnak rendelkeznie kell világosan meghatározott közszolgáltatási kötelezettséggel, amelyet teljesítenie kell; a közszolgáltatás meghatározása jogszabályban, szerződésben, tevékenységi engedélyben történik;
- a kompenzáció számításának alapját képező paramétereket előre, objektíven és átlátható módon meg kell határozni;
- a kompenzáció mértéke nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek teljes vagy részleges fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket;
- a közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő vállalkozást olyan közbeszerzési eljárással kell kiválasztani, amely lehetővé teszi azon pályázó kiválasztását, aki a közösség számára a szolgáltatásokat a legkisebb költséggel képes nyújtani, vagy

- a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy tipikus – hatékonyan vezetett és felszerelt – vállalkozásnál felmerülhetnek volna, figyelembe véve az ezen kötelezettségek teljesítésével járó ésszerű profitot és a vonatkozó bevételeket.

Ugyanakkor 2009. december 3-tól lépett hatályba a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1370/2007/EK rendelet. A rendelet meghatározza a közszolgáltatási szerződések és általános szabályok tartalmi és eljárási követelményeit.

A közszolgáltatási szerződések odaítélése esetében főszabálynak a versenytárgyalás tekinthető, kivétel a közszolgáltatási szerződések odaítélése Amennyiben a vállalkozó vasúti társaság nem pályázat útján került kiválasztásra, az ellentételezés számításánál költségként az azonos jellegű és színvonalú közszolgáltatási feladatokat ellátó, hatékonyan működő szolgáltatók átlagköltségeit kell figyelembe venni.

Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK Rendelet 5. cikke foglalkozik a közszolgáltatási szerződés odaítélésével. A (2) bekezdés szerint: „Ha a nemzeti jog nem tiltja, bármely illetékes helyi hatóság határozhat úgy, hogy saját maga nyújt személyszállítási közszolgáltatásokat vagy közvetlenül ítél oda közszolgáltatási szerződéseket...”. A (3) bekezdés kimondja: „Bármely illetékes hatóságnak, amely belső szolgáltatótól eltérő, harmadik személy szolgáltatásait veszi igénybe, a közszolgáltatási szerződéseket – a (4), (5) és (6) bekezdésben meghatározott esetek kivételével – versenytárgyalási eljárás alapján kell odaítélnie.

A közszolgáltatási szerződésre – az 1370/2007/EK rendeletben, illetve a Vtv-ben meghatározott eltérésekkel – a Ptk. szerződésekre vonatkozó általános szabályait kell alkalmazni, tehát a szerződés teljes tartalma nem tartozik a felek szerződési szabadságának körébe, a hivatkozott jogszabályi előírásokat kötelezően tartalmaznia kell. A Vtv. hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződéseket a Vtv. pályázatra vonatkozó szabályai szerint kell megkötni.

Az állami támogatásokra vonatkozóan rendelkezik az EUMSZ. A 107. cikk (az EK Sz. korábbi 87. cikke) szerint: (1) Ha a Szerződések másként nem rendelkeznek, a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.

A Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják.

Az összeegyeztethetőség feltételei:

- a közszolgáltatás pontos meghatározása,
- megbízás – hatósági aktussal, szerződéssel,
- arányosság – csak kötelezettség többletköltségeire,
- kereskedelem fejlődését ne érintse az uniós érdekekkel ellentétes mértékben.

Annak eldöntésére, hogy adott esetben állami támogatásról vagy általános intézkedésről van szó, az alábbi szempontok segítenek:

- ha minden vállalkozásnak kedvező, az intézkedés általánosnak minősül,
- nem minősül támogatásnak támogatás, ha az állam által megvalósított infrastrukturális fejlesztésért a vállalkozás piaci díjat fizet,
- ezzel szemben, ha az infrastrukturális beruházás csak egy vagy csupán néhány vállalatot kedvezményez, és ezért a kedvezményezett vállalkozás(ok) nem fizet(nek), az állami támogatásnak minősül.

A Bizottság közleménye Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (2008/C 184/07) 20. pontja szerint: az „1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követően az EUMSZ 93. (a Szerződés 73.) cikke jogalként közvetlenül alkalmazható a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet hatálya alá nem tartozó – különösen az árufuvarozás összehangolására nyújtott – támogatások Szerződéssel való összeegyeztethetőségének megállapításához. Ezért a támogatások összeegyeztethetőségének vizsgálatához olyan általános értelmezési keretet kell kidolgozni, amely megfelel a Szerződés 73. cikkével való összehangolás szükségességének. Ezen iránymutatás közelebbi célja, hogy e vizsgálatához megfelelő kritériumokat, valamint intenzitási küszöbököt alakítson ki. Tekintettel a 73. cikk szövegére, a Bizottságnak ugyanakkor biztosítania kell a tagállamok részére, hogy adott esetben bizonyíthassák a megállapított küszöbököt túllépő támogatások szükségességét és arányosságát.”

A fenti iránymutatás a Szerződés 73. és 87. cikkének alkalmazására és azoknak a 91/440/EGK irányelv szerinti vasúti vállalkozások javára szánt állami finanszírozások tekintetében történő végrehajtására vonatkozik. Az iránymutatás a következő területekkel foglalkozik:

- a vasúti vállalkozások részére az infrastruktúrák finanszírozásával nyújtott állami támogatás (2. fejezet),
- a járművek vásárlásához és megújításához nyújtott támogatások (3. fejezet),
- az adósságoknak a vasúti vállalkozások reorganizációja céljából történő állam általi elengedése (4. fejezet),
- a vasúti vállalkozások szerkezetátalakításához nyújtott támogatások (5. fejezet),
- a közlekedés összehangolására nyújtott támogatások (6. fejezet),
- a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami kezességvállalások (7. fejezet).

Ezzel szemben a fenti iránymutatás nem tér ki a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló rendelet részletes alkalmazási szabályaira, mert ennek tekintetében a Bizottság még nem alakított ki döntéshozatali gyakorlatot.

A támogatható költségeket a következő tényezők alapján kell meghatározni:

- a vasúti infrastruktúra használatához nyújtott támogatásokat illetően a támogatható költségek az infrastruktúra használatával járó, a vasúti vállalkozás – de nem egy környezetszennyezőbb versengő szállítási mód – által viselt többletköltségek;
- az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásokat illetően támogatható költség az externális költségek azon része, amely a vasúti szállítás folytán más versengő szállítási módokhoz viszonyítva elkerülhető;
- a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások terén a támogatható költségek, amennyiben hozzájárulnak közlekedés összehangolásának céljához, magukban foglalják a biztonsági és kölcsönös átjárhatósági rendszerek kiépítésével, vagy a zajártalom csökkentésével kapcsolatos beruházásokat, mind a vasúti infrastruktúra, mind a járműállomány területén. Különösen az ERTMS (European Rail Traffic Management System – európai vasúti forgalomirányítási rendszer) és minden más, a vasúti szolgáltatások európai piacán a műszaki akadályok megszüntetésére képes hasonló intézkedés alkalmazásához kapcsolódó beruházások támogathatók;
- mind a vasúti infrastruktúra használatához, mind az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásnak szigorúan korlátozódnia kell azon alternatív költségek ellentételezésére, amelyek a vasúti szállításnak egy másik, környezetszennyezőbb szállítási mód helyett történő igénybevételéhez kapcsolódnak,
- az infrastruktúra használatához és az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatásoknak valós távlatokat kell nyújtania a vasútra áttért forgalom fenntartása számára annak érdekében, hogy a támogatás a forgalom tartós áttételét eredményezhesse.

A támogatás szükségessége és arányossága akkor vélelmezhető, ha a támogatási intenzitás nem éri el a következő értékeket:

- az infrastruktúrahaználathoz nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a, és a támogatható költségek 100 %-a;
- az externális költségek csökkentéséhez nyújtott támogatások esetében a vasúti közlekedés összköltségének 30 %-a és a támogatható költségek 50 %-a;
- a támogatható költségek 50 %-a a kölcsönös átjárhatóságot elősegítő támogatások esetén.

E küszöbök felett a tagállamoknak kell bizonyítaniuk az érintett intézkedések szükségességét és arányosságát.

8.3.6 A meglevő és új eszközök, területek tulajdonlása

8.3.6.1 Tulajdonjogi előírások

A vasúti pálya tulajdonjoga

Az országos törzshálózati vasúti pálya - ha a törvény eltérően nem rendelkezik - az állam kizárólagos tulajdonában áll.

A regionális vasúti pálya, valamint az egyéb vasúti pálya az állam vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az állam legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

A helyi vasúti pálya az önkormányzat vagy olyan szervezet tulajdonában állhat, amelyben az önkormányzat legalább többségi irányítást biztosító befolyással rendelkezik.

Az út tulajdonjoga

Az országos közutak az állam tulajdonában, a helyi közutak a települési vagy területi önkormányzatok tulajdonában vannak.

Az országos közút fejlesztéséhez szükséges megvásárolt, illetve kisajátított földrészlet a Magyar Állam tulajdonába és e törvény erejénél fogva, ellenérték nélkül az építető vagyonkezelésébe kerül, amelyet köteles az ingatlan-nyilvántartásba bejegyeztetni. Az építető a vagyonkezelői jog bejegyzésére vonatkozó földhivatali határozatot annak kézhezvételétől számítottan haladéktalanul köteles a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. (a továbbiakban: MNV Zrt.) részére tájékoztatásul megküldeni.

A tulajdonviszonyoknak a Projekt során történő alakítása során az ismertetett törvényi rendelkezésekre figyelemmel kell eljárni.

A nemzeti vagyon fogalma

A nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény szerint a nemzeti vagyonba tartozik:

- az állam vagy a helyi önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló dolgok,
- a fenti körbe nem tartozó, az állam vagy a helyi önkormányzat tulajdonában lévő dolog,
- az állam vagy a helyi önkormányzat tulajdonában lévő pénzügyi eszközök, továbbá az államot vagy a helyi önkormányzatot megillető társasági részesedések,
- az államot vagy a helyi önkormányzatot megillető bármely vagyoni értékkel rendelkező jogosultság, amelyet jogszabály vagyoni értékű jogként nevesít.

A vagyonkezelés

A vagyonkezelés tekintetében a Vtv. alapján: az országos, valamint az állami tulajdonban lévő vasúti pályát tartalmazó térségi, illetve elővárosi vasúti pályahálózatot működtető pályavasúti társaság, illetve az integrált

vasúti társaság a vagyonkezelési szerződést a miniszter és az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszter egyetértésével - a vonatkozó jogszabályok alapján - az állam nevében eljáró MNV Zrt-vel köti meg.

Az út kezelői:

- a koncessziós szerződés alapján működtetett országos vagy helyi közút tekintetében a koncessziós társaság;
- a fenti pontban nem említett
 - országos közút vonatkozásában a miniszter döntése alapján a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben az állam 100%-os részesedéssel rendelkezik, vagy
 - helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat, vagy a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben a helyi ön-kormányzat 100%-os részesedéssel rendelkezik.

2012. január 1-jétől az Nvtv. az alábbiak szerint rendelkezik a vagyonkezelésről:

- a törvény szerint az állam kizárólagos tulajdonába tartoznak: a meghatározott országos törzshálózati vasúti pályák és azok tartozékai;
- a nemzeti vagyon tekintetében vagyonkezelési szerződés - e jelen helyzetre vonatkozóan - az állam 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezettel köthető, és a vagyonkezelői jog kizárólag általuk gyakorolható.
- A helyi önkormányzat tulajdonában álló nemzeti vagyon tekintetében:
 - önkormányzati társulás,
 - költségvetési szerv vagy önkormányzati intézmény,
 - köztestület,
 - az állam, a helyi önkormányzat, a vagy az első két alpontban meghatározott személyek együtt vagy külön-külön 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet,
 - a 3. és 4. alpont szerinti gazdálkodó szervezet 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet.

A helyi önkormányzat kizárólagos tulajdonában álló nemzeti vagyon birtoklása, használata, hasznai szedésének joga, fenntartása, üzemeltetése, létesítése, fejlesztése, valamint felújítása a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvényben szabályozott módon engedhető át másnak.

A képviselő-testület rendeletében határozza meg a vagyonkezelői jog ellenértékét, az ingyenes átengedés, a vagyonkezelői jog gyakorlásának, valamint a vagyonkezelés ellenőrzésének részletes szabályait.

Az Nvtv. szerinti vagyonkezelés tehát az alábbiak szerint összegezhető:

- Az új szabályozás szerint a vagyonkezelői jog meghatározott kivétellel vagyonkezelési szerződéssel jön létre.
- A vagyonkezelési szerződés versenyztetés nélkül köthető. A vagyonkezelési szerződés a törvény erejénél fogva megszűnik, ha a vagyonkezelő fentiekben meghatározott tulajdonosi szerkezete megváltozik. A vagyonkezelési szerződés megszűnésének időpontja az a nap, amelyen a meghatározottaktól eltérő tulajdonosi szerkezetet eredményező tulajdonosváltás bekövetkezik.
- A vagyonkezelői jog kivételesen törvényben történő kijelöléssel, a törvényben megjelölt, meghatározott személyekkel, vagy a törvényben egyedileg meghatározott jogi személlyel jön létre. Az állam kizárólagos tulajdonában álló nemzeti vagyon, a nemzeti vagyonról szóló törvény 2. mellékletben meghatározott nemzet-gazdasági szempontból kiemelt jelentőségű nemzeti vagyon (ebben egyébként szerepel a GySEV), valamint az állam és a helyi önkormányzat kizárólagos gazdasági tevékenysége tekintetében a felsorolt személyeken kívül kijelölés nem alkalmazható.
- Törvény alapján kijelöléssel létrejött vagyonkezelői jog – ha a törvény másként nem rendelkezik – az adott törvényben meghatározott feltételek teljesülésének, ennek hiányában a törvény hatálybalépésének napján keletkezik. A vagyonkezelésre vonatkozó részletes szabályokat a tulajdonosi joggyakorlóval megkötött vagyonkezelési szerződés tartalmazza.
- A vagyonkezelőt – ha jogszabály másként nem rendelkezik – megilletik a tulajdonos jogai, és terhelik a tulajdonos kötelezettségei – ideértve a számvitelről szóló törvény szerinti könyvvezetési és beszámoló-készítési kötelezettséget is – azzal, hogy a vagyont nem idegenítheti el, továbbá használati joggal, szolgálommal vagy más dologi joggal nem terhelheti meg, biztosítékul nem adhatja, valamint a vagyonkezelői jogot harmadik személyre – kivéve a központi költségvetési szervek közötti ilyen tartalmú szerződést - nem ruházhatja át és nem terhelheti meg.

8.3.6.2 A projektben érintett területek és tulajdonjogok

A projektben érintett területek az alábbi tulajdonosok között oszlanak meg:

- Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata
- Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt.
- Magyar Állam
- Vasi Volán Közlekedési Zrt.

A Projektrel érintett ingatlanok és létesítmények, jelentős része a kedvezményezettek tulajdonában van, és jelenleg is a közlekedési közszolgáltatáshoz kapcsolódó tevékenységgel érintett.

A projekt keretében megvalósuló fejlesztések által érintett ingatlanok tulajdonviszonyait az alábbi táblázat foglalja össze:

Fejlesztés által érintett terület Hrsz.	Tulajdonos	Tulajdonos címe	Fejlesztés jellege	Megjegyzés
7027	Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt.	9700. Szombathely, Welter Károly u. 4.	IMCS épület és buszállomás	Vasút u. 13.
7028	Vasi Volán Közlekedési Zrt.	9700. Szombathely, Körmenyi út 92.	buszállomás	Nádasdy F.u. 28.
7029/2	Magyar Állam vagyonkezelő: MNV Zrt.		zöldterület	Nádasdy F.u. 36.
7029/3	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3		Vasút u. 13.
7029/5	Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt.	9700. Szombathely, Welter Károly u. 4.	parkoló, buszállomás, körforgalom utépítés	Vasút u. 15 és Nádasdy F.u.36.
7029/6	Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt.	9700. Szombathely, Welter Károly u. 4.	buszállomás, zöldfelület	Nádasdy F.u. 34-36 között
7031/1	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	útépítés	Semmelweis I.u.
7031/2	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	útépítés	Semmelweis I.u.
7031/3	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés	Semmelweis I.u.
2261/6	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés	Semmelweis I.u.
2261/8	Magyar Állam vagyonkezelő: KKK		körforgalom utépítés	Semmelweis I.u.
2261/10	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés	Semmelweis I.u.
6752	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	útépítés, zöldfelület, buszöböl, B+R parkolók	Éhen Gy. tér
7015	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés, zöldfelület	Nádasdy F.u.
7092	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	útépítés, aluljáró	Vasút u.
2209	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés	Semmelweis I.u. 47.
2210	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	körforgalom utépítés	Bocskai körút
6751/3	Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt.	9700. Szombathely, Welter Károly u. 4.	útépítés, zöldfelület	Széli K.u.

Fejlesztés által érintett terület Hrsz.	Tulajdonos	Tulajdonos címe	Fejlesztés jellege	Megjegyzés
7094	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata	9700. Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3	aluljáró	Sas u.

191. A fejlesztés által érintett területek tulajdonviszonyai a lekérdezett tulajdoni lapok alapján

Amennyiben a projekttel érintett terület nem a Magyar Állam, vagy az Önkormányzat, vagy valamely kedvezményezett közlekedési közszolgáltató tulajdonában van, úgy a kérdéses ingatlan tulajdonjogának megszerzéséről gondoskodni kell. Magántulajdonos esetén a kérdéses ingatlant vagy meghatározott részét a tulajdonostól meg kell vásárolni, illetve ennek meg-hiúsulása esetén a kisajátítását kell kezdeményezni.

A fejlesztéssel érintett ingatlanok tulajdonosait áttekintve úgy találtuk, hogy azok között nincs magánszemély tulajdonos, így magánszemélytől területvásárlásra, kisajátításra a jelenlegi ismeretek alapján nem lesz szükség.

A projektben érintett területek tulajdonosai közül Szombathely Város Önkormányzata és a Vasi Volán Zrt. (illetve jogutódja, az ÉNYKK Zrt.) kedvezményezettként vesz részt a projektben, így az általuk tulajdonolt ingatlanok a tulajdonos döntésével alkalmassá válhatnak a fejlesztés megvalósítására.

A projektben érintett ingatlanok közül több a Magyar Állam tulajdonában van, ezek esetén a vagyonkezelő bevonására szükség lehet, míg a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. adhat tulajdonosi hozzájárulást a fejlesztés megvalósítására, mint a tulajdonos Magyar Állam vagyoni ügyekben való képviselőjére felhatalmazott szervezet.

Az ingatlanok egy része a SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. tulajdonában van, azonban a cég 100 %-os tulajdonosa Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, így a város meg tudja tenni a szükséges lépéseket ahhoz, hogy a projektben nem részes SZOVA Zrt. rendelkezésre bocsássa az ingatlanokat a fejlesztés megvalósításához.

A fejlesztés megvalósítása érdekében szükséges területszerzési, kisajátítási költségeket a költségbecslés során beépítésre került.

8.3.6.3 A projektre vonatkozó tulajdonjogi rendelkezések

Az általános gyakorlat szerint az Intermodális közlekedési csomópont keretében megvalósuló fejlesztéseket három típusba soroljuk a rendezetetés szempontjából:

- **Üzemi létesítmény:** az Intermodális Közlekedési Központ (a projekt) részét képező, a közlekedési közszolgáltatás keretében a közlekedés lebonyolításához szükséges ingatlan (földterület), valamint a területen elhelyezkedő épület, építmény, illetve egyéb műszaki létesítmény amely a közlekedési

közszolgáltatási tevékenység ellátását segíti elő, és amely nélkül a közlekedési közszolgáltatási tevékenység nem vagy csak jelentős nehézség árán lenne folytatható, beleértve a vasúti pályát is.

- **Közös utasforgalmi létesítmény:** az Intermodális Közlekedési Központ létrehozásának egyik fejlesztési céljaként megjelölt a különböző közlekedési közszolgáltatások mindegyikéhez kapcsolódó közös utasforgalmi helyiségek, közös utastájékoztatói rendszer, valamint a közös közönségszolgálati, és jegyirodák elhelyezésére szolgáló létesítmények, berendezések és infrastruktúra, a közös parkolók, továbbá az utasforgalmi szolgáltatás színvonalának és minőségének emeléséhez közvetlenül kapcsolódó, de nem közlekedési kereskedelmi és szolgáltatási létesítmények az alatta levő földterülettel együtt).
- **Egyéb létesítmények:** az Intermodális Közlekedési Központ (a projekt) részét képező olyan létesítmények, amelyek nem tartoznak az üzemi, vagy közös utasforgalmi létesítmények körébe, de fejlesztésük vagy létrehozásuk Intermodális Közlekedési Központ működtethetőségéhez kapcsolódó műszaki szükséglet vagy jogszabályi előírások alapján kötelező: kiszolgáló közművek, csatlakozó úthálózat és zöldterületek.

A projekttel érintett, illetve a teljes Projekt során kialakítandó új ingatlanok és létesítmények, illetve ezen fejlesztéssel érintett ingatlanokon keletkezett új vagyonelemek tulajdonjoga, illetve tulajdonosi aránya azok tényleges funkciójához igazodóan, azon Kedvezményezett tulajdonába kerül, aki az adott létesítményt működteti. Ezt az elvet a tervezés illetve a szükséges telekalakítási eljárások során figyelembe kell venni, és az ingatlan-nyilvántartásban történő átvezetéséről gondoskodni kell.

A jelen Megvalósíthatósági Tanulmányban meghatározott műszaki tartalmat figyelembe véve egyes létesítmények és területek tekintetében – a vonatkozó jogszabályok keretei között - közös tulajdon áll fenn vagy jöhet létre. A használati jogokat ilyen esetben külön megállapodásokban rögzíteni kell.

8.3.7 A közszolgáltatás és a projekt keretében létrehozott eszközök működtetésének, eredményeinek hosszú távú biztosítása

A fejlesztés eredményeinek fenntartása alapvető követelménye az EU-társfinanszírozás megszerzésének. A hosszú távú fenntarthatóságot a támogatási kérelem, illetve csatolandó dokumentumok több pontján is bizonyítani kell (pl. műszaki állapot előrejelzése, pénzügyi elemzés a megvalósíthatósági tanulmányban). Az EU-támogatások célja értelmében a hosszú távú fenntarthatóság a fejlesztéssel elért eredmények fenntartását jelenti. Ez esetünkben a fejlesztéssel kialakított közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának fenntartása.

Az 1083/2006/EK rendelet műveletek tartósságáról szóló 57. cikkében lényegében az 5 éven át tartó nyomon követési és változás bejelentési kötelezettséget írja elő. Tehát a jogszabályból következik, hogy a projekt keretében létrehozott eszközök működtetése, az eredmények fenntartása, a közszolgáltatás ellátása hosszú távon biztosított kell, hogy legyen.

A közszolgáltatás biztonsága megköveteli, hogy a közszolgáltatáshoz szükséges eszközöket a közszolgáltató jogszerűen, hosszú távon használhassa. Ez a feltétel teljesülhet, ha a közszolgáltató az eszközöket tulajdonolja vagy vagyonkezel, vagy működtetésre megkapta.

A Projekt célja a települések belterületét kiszolgáló helyi, továbbá a helyközi közúti és vasúti közszolgáltatások összekapcsolása meghatározott területeken közös intézményi és működési rendszer kialakítása.

A kedvezményezett és az Együtműködő Partnerek kötelezettséget vállalnak arra, hogy az ellátási kötelezettség, illetve a közlekedési közszolgáltatás keretében fennálló kötelezettségeik teljesítése során, a támogatási szabályoknak megfelelően legalább az általánosan elfogadott fenntartási időszak alatt, a Projekt során létrejövő, az Intermodális Közlekedési Központot használják.

Általános előírás, hogy a támogatott beruházással létrehozott vagyon a fenntartási időszak végéig csak a támogatási döntést hozó előzetes jóváhagyásával és a foglalkoztatási, illetve a szolgáltatási és az egyéb kötelezettségek átvállalásával, átruházásával idegeníthető el, adható bérbe, illetve terhelhető meg, mely hozzájárulás megléte jelen Megállapodás érvényességi feltétele. A Projekt keretében beszerzett vagyontárgyak a fentiek figyelembevételével a projekt fenntartási jelentés elfogadásáig csak a támogató egyedi engedélye és az 1083/2006/EK rendelet 57. cikkében meghatározott feltételek sérelme nélkül terhelhetők meg vagy idegeníthetők el.

A 2014-2020. közötti időszakra az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra, a Kohéziós Alapra, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló 1303/2013/EU RENDELET (2013. december 17.) a korábbi időszakra vonatkozó szabályokkal egyező rendelkezéseket tartalmaz.

A létrejövő vagyon üzemeltetésének lehetséges formái

- Külön-külön a konzorciumi tagok az egyes vagyonelemeket üzemeltetik. Amelyik fél érdekkörébe, tulajdonába tartozik, az gondoskodik az üzemeltetésről.
- Felek által létrehozott projektársaság üzemeltet – kérdések a jogi korlátok, különösen a nemzeti vagyon, kizárólagos állami tulajdon esetén.
- Együtműködési megállapodás megkötésével kvázi közös üzemeltetés (egyes feladatok összehangolása, bizonyos tevékenységek pl takarítás közös elvégeztetése).

Az üzemeltetésben érintett szereplők

- Szombathely MJV Önkormányzata, illetve a tulajdonában álló vagyonkezelő
- ÉNYKK Zrt. : Többségi tulajdonos: a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt., felügyeleti szerve a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. A társaság tulajdonosi szerkezete nem érhető el nyilvánosan, azonban a cég szerepel azon, nagyjából állami tulajdonban lévő cégek listáján, ahol az állami tulajdon nem éri el a 100 %-ot, de az állam igyekszik ezt elérni a kisértvényesek kivásárlásával. (véltetően 2015. májusig tisztázódik)
- GYSEV Zrt.: Felettes, felügyeleti, törvényességi ellenőrzést gyakorló szervek: Nemzeti Közlekedési Hatóság, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium. A GYSEV Zrt. magyar-osztrák tulajdonú vasúttársaság. A jelenlegi tulajdonosi szerkezet: Magyar Állam: 65,6%; Osztrák Köztársaság: 28,2%; STRABAG SE: 6,1%

Általánosságban az üzemeltetésre lehetőséget biztosíthat **vagyonkezelő kijelölése**. A vagyonkezelő vagy maga gondoskodik az üzemeltetésről, vagy kiválaszthat üzemeltetőt; másrészt az üzemeltetésre közbeszerzéssel vagy in house eljárással kiválasztható üzemeltető, vagyonkezelői jogosítványok nélkül. E tekintetben speciális a vasúti közlekedési közszolgáltatás részét képező vasútvonal és tartozékai, mivel jogszabály alapján az országos törzshálózati vasúti pályát és tartozékát magában foglaló pályahálózat vagy olyan vasúti pályahálózat működtetését, amelynek országos törzshálózati vasúti pálya vagy annak tartozéka a része, kizárólag az állam vagy az a gazdasági társaság végezheti, amelynek egyedüli tagja vagy részvényese az állam, vagy amely az állam közvetlen vagy közvetett többségi tulajdonában áll.

A külön-külön, a projektben résztvevők feladat- és hatásköre szerint elválasztott üzemeltetés egyrésztől figyelembe veszi, hogy az üzemi létesítményeket azok a közszolgáltatók üzemeltetik, akiknek a feladatkörébe tartozik az adott üzemi létesítmény. Ebben a megoldásban nincs szükség cég létrehozására, mivel azok léteznek, megfelelnek a jogszabályi feltételeknek, nem igényel különösebb szerzést, döntéshozatalt, finanszírozási kötelezettséget, esetleges bevételek kezelését stb az üzemeltetésről való gondoskodás. Hátránya, hogy az egymáshoz szorosan kapcsolódó létesítmények esetén kevésbé hatékony és nem jelenik meg projektszempontról az a szükségszerű együttműködés, ami az intermodális csomópontok legfontosabb ismérve, és ami a pályázat támogathatóságánál is fontos szempontot képez. (Ebben a megoldásban elképzelhető olyan változat, hogy valamely konzorciumi tagra csak olyan fejlesztési rész üzemeltetése jut, amely semmilyen bevétel termelését nem biztosítja a jövőben, így még részben sem térülnek meg az üzemeltetés költségei.) A jogszabályi kötelezettségek alapján a meglévő üzemi létesítmények és üzemi területek üzemeltetését és fenntartását az egyes közlekedési ágazatoknak megfelelő közlekedési közszolgáltatók saját eszközeikkel, illetve saját szakembereikkel, munkavállalóikkal látják el. Üzemi létesítmények esetében közlekedési közszolgáltatók az

általuk ellátott közösségi közlekedési közszolgáltatások költségeit, saját közszolgáltatási szerződésükben meghatározott szabályok szerint maguk viselik.

A létrejövő, nem üzemi létesítmény körébe sorolt létesítmények vagyongazdálkodására, a projekt üzemeltetésére, végrehajtására - a közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény, valamint a nemzeti vagyonról szóló 2011. évi CXCVI. törvény (Nvtv) vonatkozó rendelkezéseire figyelemmel –100 %-os állami és/vagy állami-önkormányzati tulajdonban lévő gazdasági társaságot hozhatnak létre (a továbbiakban: **Projekt Társaság**). A **Projektársaság** az üzemi létesítményeken túl minden létesítmény üzemeltetési feladatait elláthatja.

A közbeszerzésekről szóló 2011. évi CVIII. törvény alapján az üzemeltetés szolgáltatásnak minősül, amely esetében a szolgáltatót vagy közbeszerzési eljárással, vagy az 'in house' eljárással lehet kiválasztani. A konzorciumi tagok (kivéve: GYSEV) a Kbt szabályainak megfelelően ajánlatkérőnek minősülnek, így a projektársaságnak, mint üzemeltetőnek a Kbt feltételeinek is meg kell felelnie:

ka) a 6. § (1) bekezdés a)-d) pontja szerinti ajánlatkérő és olyan gazdálkodó szervezet köt egymással, amelynek egyedüli tagja az ajánlatkérő, és amely felett az ajánlatkérő - tekintettel a közfeladat, illetve a közszolgáltatás ellátásával vagy ellátásának megszervezésével összefüggő feladatára - az ügyvezetési jellegű feladatok ellátását illetően teljes körű ellenőrzési jogokkal rendelkezik és képes a gazdálkodó szervezet stratégiai céljainak és fontos döntéseinek alapvető befolyásolására, feltéve hogy a szerződéskötést követően a gazdálkodó szervezet adott üzleti évben elért nettó árbevételének legalább 80%-a az egyedüli tag ajánlatkérővel kötendő szerződések teljesítéséből származik,

kb) a 6. § (1) bekezdés a)-d) pontja szerinti ajánlatkérő és olyan gazdálkodó szervezet köt egymással, amelynek részvényei vagy üzletrészei kizárólag ezen ajánlatkérő és más a 6. § (1) bekezdés a)-d) pontja szerinti ajánlatkérő(k) tulajdonában vannak, amely felett az ajánlatkérők - tekintettel a közfeladat, illetve a közszolgáltatás ellátásával vagy ellátásának megszervezésével összefüggő feladatára - az ügyvezetési jellegű feladatok ellátását illetően teljes körű ellenőrzési jogokkal közösen rendelkeznek és képesek a gazdálkodó szervezet stratégiai céljainak és fontos döntéseinek alapvető befolyásolására, feltéve, hogy a szerződéskötést követően a gazdálkodó szervezet adott üzleti évben elért nettó árbevételének legalább 80%-a a tag ajánlatkérőkkel kötendő szerződések teljesítéséből származik.

A Projektársaság létrehozását jogszabály azonban nem teszi lehetővé abban az esetben, ha **vagyonkezelői jogot** is kap, mivel az Nvtv értelmében vagyonkezelő:

- a) az állam tulajdonában álló nemzeti vagyon tekintetében:
- aa) költségvetési szerv,
- ab) helyi önkormányzat, önkormányzati társulás,

ac) önkormányzati intézmény,

ad) közttestület,

ae) az állam, az aa)-ac) alpontban meghatározott személyek együtt vagy külön-külön 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet,

af) az ae) alpont szerinti gazdálkodó szervezet 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet,

ag) a törvény által kijelölt egyedileg meghatározott jogi személy.

b) a helyi önkormányzat tulajdonában álló nemzeti vagyon tekintetében:

ba) önkormányzati társulás,

bb) költségvetési szerv vagy önkormányzati intézmény,

bc) közttestület,

bd) az állam, a helyi önkormányzat, a ba)-bb) alpontban meghatározott személyek együtt vagy külön-külön 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet,

be) a bd) alpont szerinti gazdálkodó szervezet 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet.

Jelenleg ennek a feltételnek sem a GYSEV Zrt., sem az ÉNYKK Zrt. nem felel meg. A GYSEV Zrt. a kizárólagos állami tulajdonban lévő vagyon kezelését jogszabályi felhatalmazás alapján gyakorolhatja a működtetésében lévő vasúti pályahálózathoz tartozó vasúti pályák és tartozékaik tekintetében.

A létrehozandó projektársaság tulajdonosa lehet a GSEV Zrt., de ekkor a projektársaság nem felel meg a törvényi feltételeknek.

Az ÉNYKK Zrt. tekintetében nincs olyan jogi korlát, hogy nem hozhat létre gazdálkodó szervezetet, a hatályos SzMSz-ben az ilyen típusú döntéseket a Közgyűlés hatáskörébe helyezték. Az ÉNYKK Zrt. a tulajdonosi szerkezet megváltozását követően már megfelelhet a törvényi feltételeknek.

További akadály projektársaság megalakítása szempontjából, hogy a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény értelmében az út kezelői a helyi közutak tekintetében a helyi önkormányzat, vagy a fenntartásra, a fejlesztésre és a fejlesztéssel összefüggő üzemeltetésre alapított költségvetési szerv, vagy olyan gazdálkodó szervezet, amelyben a helyi önkormányzat 100 %-os részesedéssel rendelkezik.

Az Nvtv a működtetés körébe sorolja az üzemeltetői feladatok és ehhez szervesen hozzáragasztja a vagyonkezelést: a nemzeti vagyon birtoklásából, használatából, hasznai szedéséből, a nemzeti vagyon fenntartásából és üzemeltetéséből álló tevékenységek együttese, amely - jogszabály vagy szerződés alapján - a nemzeti vagyon felújítására, fejlesztésére, a birtoklásának, használatának, hasznai szedése jogának továbbengedésére is kiterjedhet.

A nemzeti vagyon részét az állami és az önkormányzati vagyon képezi, így **véleményünk szerint a szombathelyi intermodális csomópont esetén nincs arra lehetőség** a vagyonkezelői és az üzemeltetői jogok szoros kapcsolódása miatt, **hogy projektársaságot hozzanak létre.**

A projektársaság, mint gazdálkodó szervezet létrehozása is kötött: A helyi önkormányzat vállalkozási tevékenysége a kötelező feladatainak ellátását nem veszélyeztetheti. A helyi önkormányzat csak olyan gazdálkodó szervezetben vehet részt, amelyben felelőssége nem haladja meg vagyoni hozzájárulásának mértékét.

A helyi önkormányzat kizárólagos gazdasági tevékenysége (ide tartozik: a helyi közutak és műtárgyaik létrehozása és működtetése, a törzsvagyon részét képező terek, parkok felszíne alatt építmény létrehozása és működtetése) gyakorlásának időleges joga koncessziós szerződés megkötése nélkül kizárólag

- a) az állam,
- b) a helyi önkormányzat vagy az önkormányzati társulás,
- c) költségvetési szerv,
- d) önkormányzat intézmény,
- e) az a)-d) pont szerinti személyek együtt vagy külön-külön 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet, vagy
- f) az e) pontban megjelölt gazdálkodó szervezet 100%-os tulajdonában álló gazdálkodó szervezet részére átengedhető és kizárólag általuk gyakorolható.

A projektársaság ennek a feltételnek sem tud megfelelni, amennyiben abban a GYSEV Zrt. és a jelenlegi tulajdonosi szerkezetű ÉNYKK Zrt. részt vesz.

A **felek megállapodással létrehozhatnak egy** kevésbé formális **együttműködést**, jogi személyiségű projektársaság megalakítása nélkül. Ebben az esetben arra vállalhatnak kötelezettséget, hogy az üzemeltetési tevékenység egyes elemeit összehangolják. E megoldásban nincs szükség külön cég alapítása, alacsonyabb költségszintet jelenthet a meglévő cégek együttműködése. A megállapodás hátránya, hogy bonyolultabb döntési mechanizmust hozhat létre, kevésbé rugalmas a működése, módosítása.

8.3.8 Az ÁFA visszaigényelhetőség szabályai

Az Önkormányzat esetében az általános forgalmi adóról szóló 2007. évi CXXVII. törvény 7 §-a alapján: Nem gazdasági tevékenység és nem eredményez adóalanyiságot a Magyar Köztársaság Alkotmánya által, illetőleg az annak felhatalmazása alapján megalkotott jogszabály alapján közhatalom gyakorlására jogosított személy, szervezet által ellátott, és a létesítő okiratában is megjelölt közhatalmi tevékenysége. Nem minősülnek közhatalmi tevékenységnek a tulajdon kisajátítása, valamint a törvény 2. számú mellékletben felsorolt tevékenységek, amelyből kiemelésre kerültek a közlekedés jellegű tevékenységek:

- termék fuvarozása
- vízi és légi kikötői szolgáltatások nyújtása
- személy szállítása.

Ez alapján az ÁFA visszaigényelhető lenne, azonban az ÁFA visszaigényelhetőségének másik feltétele, hogy ahhoz bevételek kapcsolódjanak. A szolgáltatási jellegű funkciójú létesítmények hasznosítása esetében az Önkormányzatnak bevétele keletkezik, így itt az Önkormányzat ÁFA visszaigénylésére lesz jogosult, viszont az Önkormányzat tulajdonába kerülő helyi közutak esetében nem keletkezik, így azon vagyontárgyak után az Önkormányzat nem jogosult ÁFA visszaigénylésre.

A pénzügyi elemzés során azoknak a beruházási elemeknek az esetében, amelyek a személyszállítási közszolgáltatáshoz tartoznak (pl. utastájékoztató) nettó összegeket vettünk figyelembe. Mivel itt a beruházáshoz közvetlenül kapcsolódik ÁFA köteles bevétel, ezért itt az ÁFA visszaigényelhető.

Minden más projektelem esetében bruttó összegekkel számoltunk, mivel ott az ÁFA nem visszaigényelhető. A nem visszaigényelhető ÁFA ekkor az elszámolható beruházási költségek között szerepel. Az Európai Bíróság által a T-89/10. és T-407/10. sz. Magyarország kontra Bizottság ügyekben 2012. 09. 20-án hozott ítéletei szerint az ÁFA abban az esetben nem lenne elszámolható, ha az ÁFA megfizetése az adót tartalmazó díjak formájában az infrastruktúra használóira hárulna. Ezen projekt elemekben azonban nem tartalmaznak díjköteles útszakaszokat, sem más infrastruktúrát, melynek használata után díjat kell fizetni. Így az ÁFA-fizetés kötelezettsége nem hárul a használókra. A vissza nem igényelhető ÁFA ezért itt elszámolható költség. Az egyéb szolgáltatások (projektmenedzsment, stb.) esetében az ÁFA a visszaigénylésre jogosító és nem jogosító beruházási költség arányában kerül megosztásra az ÁFA-visszaigénylés szempontjából.

Ennek megfelelően az egyes beruházási elemek ÁFA tartalma a következő:

Beruházási elem	Nettó költség (Ft)	ÁFA (Ft)
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	114 700 000	17 897 450
Területszerzés, kártalanítás	29 330 100	0
Területelőkészítés, bontás, régészeti	66 365 261	17 918 620
Közművek	112 719 531	0
Építészeti	1 090 000 000	30 434 273
Műtárgyépítés	689 000 000	0
Útépítés	590 066 600	186 030 000
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	149 187 614	159 317 982
Térrendezés és zöldfelület rendezés	308 611 213	40 280 656
Utastájékoztató	230 000 000	83 325 027
Kamerarendszer	50 000 000	0
Projektmenedzsment	95 600 000	0
Mérnök	38 200 000	14 917 142

Beruházási elem	Nettó költség (Ft)	ÁFA (Ft)
Közbeszerzés	38 200 000	5 960 615
Jogi szolgáltatás	18 000 000	5 960 615
Könyvvizsgálat	19 100 000	2 808 667
Tájékoztatás és nyilvánosság	19 100 000	2 980 308
Tartalék	165 764 016	2 980 308
Összesen	3 823 944 335	570 811 663

192. A beruházási elemek után számított ÁFA (Ft)

9 A KIVÁLASZTOTT VÁLTOZAT PÉNZÜGYI ÉS KÖZGAZDASÁGI KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉSE

9.1 PÉNZÜGYI ELEMZÉS

A pénzügyi elemzés célja a javasolt műszaki megoldással kapcsolatos beruházási és működési költségek és bevételek számbavétele és a projekt pénzügyi mutatóinak, támogatási arányának és támogatási összegének kiszámítása.

A pénzügyi elemzés általános feltételezéseit és módszertani alapjait a 6.2 fejezet ismerteti.

A pénzügyi költségek a következő költségelemeket foglalják magukban:

- Beruházási költségek,
- Működési költségek, ezen belül:
 - Üzemeltetési és karbantartási költségek,
 - Pótlási költség.
- Maradványérték.

A teljes pénzügyi költséget a felsorolt költségek összegzésével határozzuk meg.

9.1.1 Beruházási költségek becslése

Beruházási költségek

A költségek tervezői költségbecslés alapján kerültek meghatározásra. A tanulmánytervek alapján készített költségbecslést az engedélyezési tervek részletesebb mennyiségszámításai alapján felül kell majd vizsgálni. Az engedélyezési tervek készítése során egyes (pl. a közművek kiváltásával, bontás és építéssel kapcsolatos) feladatok pontosabban, részletesen is meghatározhatók, így a költségek is változhatnak.

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Előkészítési költségek						
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	114 700 000	110 876 667	34 410 000	80 290 000	0	0
Megvalósítási költségek						
Területszerzés, kártalanítás	29 330 100	28 352 430	8 799 030	20 531 070	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészeti	66 365 261	63 205 010	0	66 365 261	0	0
Közművek	112 719 531	104 795 936	0	56 359 765	56 359 765	0

	Összesen	Közgazdasági jelenérték	2016	2017	2018	2019
Építészeti	1 090 000 000	969 830 472	0	0	654 000 000	436 000 000
Műtárgyépítés	689 000 000	618 991 470	0	0	551 200 000	137 800 000
Útépítés	590 066 600	519 916 149	0	0	236 026 640	354 039 960
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	149 187 614	130 162 609	0	0	29 837 523	119 350 091
Térrendezés és zöldfelület rendezés	308 611 213	266 589 969	0	0	0	308 611 213
Utastájékoztató	230 000 000	200 669 474	0	0	46 000 000	184 000 000
Kamerarendszer	50 000 000	43 623 799	0	0	10 000 000	40 000 000
Kapcsolódó szolgáltatások						
Projektmenedzsment	95 600 000	88 334 772	19 120 000	23 900 000	23 900 000	28 680 000
Mérnök	38 200 000	34 508 282	0	11 460 000	11 460 000	15 280 000
Közbeszerzés	38 200 000	37 290 476	19 100 000	19 100 000	0	0
Jogi szolgáltatás	18 000 000	17 571 429	9 000 000	9 000 000	0	0
Könyvvizsgálat	19 100 000	17 254 141	0	5 730 000	5 730 000	7 640 000
Tájékoztató és nyilvánosság	19 100 000	17 691 785	3 820 000	5 730 000	3 820 000	5 730 000
Tartalék	165 764 016	153 166 595	33 152 803	41 441 004	41 441 004	49 729 205
Összes költség (Nettó)	3 823 944 335	3 422 831 464	127 401 833	339 907 100	1 669 774 932	1 686 860 469
Elszámolható ÁFA	596 676 991	534 370 457	18 506 431	63 820 600	249 298 417	265 051 544
Összes költség (bruttó)	4 420 621 326	3 957 201 920	145 908 265	403 727 700	1 919 073 349	1 951 912 013

193. A kiválasztott változat beruházási költségei, nettó, elszámolható ÁFA-val, Ft

9.1.2 Működési költség

Működési költségben az EU útmutatók alapján az alábbiak szerint az alábbiakat megkülönböztettük meg:

- üzemeltetési költség
- karbantartási költség
- pótlási költség

9.1.2.1 Üzemeltetési és karbantartási költségek

Üzemeltetési és karbantartási költségek

Az üzemeltetési és karbantartási költségek tekintetében a pénzáram (DCF) módszert alkalmaztuk, azaz csak a ténylegesen felmerülő kiadások kerültek figyelembe vételre (a tényleges kiadást nem jelentő tételek, mint például az amortizáció nem képezi részét a költségeknek).

Az üzemeltetési és karbantartási költségek során megkülönböztettünk jármű- és infrastruktúra költség változásából eredő különbséget.

A járművekkel kapcsolatos költségek különbözetének becsléséhez a Vasi Volán által rendelkezésre bocsátott költségadatokból indultunk ki. Ezek alapján 300 Ft/jkm járművekkel kapcsolatos közvetlen költséget becsültünk fajlagosan. A járművek esetében a forgalmi modell outputjaként 807 járműkm/nap busz-futásteljesítmény csökkenés adódott. Ez alapján (évi 300 nappal számolva) nettó 72,6 mFt/év járművekkel kapcsolatos költségcsökkenés adódik.

Az üzemeltetési és karbantartási költségek számításához használt terület- és felületnagyságokat, ill. db számokat, a fajlagos költségeket, valamint az ezek alapján kalkulált éves működési költségeket az alábbi táblázat tartalmazza.

létesítmény/terület	m2 ill. db	Ft/m2 ill. Ft/db	Ft/év
térfelület és zöldfelület	8 800	770	6 776 000
mélygarázs/parkolóház	0	6 846	0
épület felszín felett	900	34 231	30 808 260
műtárgy	1 180	1 230	1 451 400
járda és peron	3 546	410	1 453 860
P+R parkoló	5 420	410	2 222 200
buszállomás	6 260	410	2 566 600
közút	7 048	510	3 594 480
mozgólépcső/lift	2	1 530 000	3 060 000
kereskedelmi épületrész felszín felett	0	34 231	0
hosszú idejű buszparkoló	7 466	409	3 054 938
Összesen			54 987 738

194. Infrastruktúra üzemeltetési és karbantartási költségek számítása a kiválasztott változat esetén (különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.1.2.2 Pótlási költségek

A pótlás fogalmába az eszközök cseréje tartozik (például selejtezéskor). A projekt keretén belül infrastruktúra pótlására kerül sor.

A projekt esetén a vizsgált időszaknál rövidebb élettartamú infrastruktúraelemek nettó beruházási költsége alapján felmerülő pótlási költségek szerepelnek.

A várható élettartamokat az NFÜ Módszertani útmutató költség-haszon elemzéshez KÖZOP-támogatások: Közútfejlesztési projektek, Vasútfejlesztési projektek, Városi közösségi közlekedési projektek (2009. szeptember) című dokumentuma alapján határoztuk meg. Az alábbi táblázat tartalmazza a pótlási költségek és a maradványérték számításához felhasznált élettartamokat.

	Jelenérték
Közművek	50
Építészeti	50
Műtárgyépítés	50
Útépités	50
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	15
Térrendezés és zöldfelület rendezés	30
Utastájékoztató	20
Kamerarendszer	15

195. A pótlási költségek számításánál alkalmazott hasznos élettartamok

A pótlási költségek a beruházási elemek élettartamának lejártakor merülnek fel az egyes beruházási elemek esetében. A kiválasztott változatban a következő pótlási költségek merülnek fel a vizsgált időszak során.

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	83	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	189	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0
Összesen	0	0	0	0	0	0	0	239	0	0

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Közművek	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Útépités	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utastájékoztató	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Összesen	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0

196. A kiválasztott változat pótlási költségei (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.1.2.3 Maradványérték

A költség-haszon elemzés által figyelembe vett időtáv nem feltétlenül esik egybe a beruházás során létrejött létesítmények, eszközök élettartamával. Ebből adódóan ezek a vizsgált időszak után is képviselnek valamilyen értéket. A projekt esetében a beruházott és a pótoló elemek vizsgálati időtávra eső, azzal arányos értéke vehető figyelembe a maradványérték számításakor.

Az egyes létesítmények maradványértéke a kiválasztott változatban az alábbiak szerint alakul.

	Jelenérték	2045
Közművek	69	17
Építészeti	523	127
Műtárgyépítés	420	102
Útépités	360	87
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	38	9
Térrendezés és zöldfelület rendezés	52	13
Utastájékoztató	150	36
Kamerarendszer	10	2
Összesen	1 621	394

197. A kiválasztott változat maradványértéke (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.1.3 A pénzügyi költségek összegzése

A kiválasztott változat teljes költsége az alábbiak szerint alakul:

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Beruházási költség	3 957	146	404	1 919	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	1 584	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	1 768	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	394	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Összes költség (1+4+5)	5 331	146	404	1 919	1 952	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	0	0	0	239	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	128	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 621
6. Összes költség (1+4+5)	128	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	-1 494

198. A kiválasztott változat teljes költsége (millió Ft, különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.1.4 Pénzügyi bevételek becslése

A projekt jövedelemtermelő, ha igénybevétele közvetlenül a használókat terhelő díjakkal jár, vagy ha bármilyen ellenszolgáltatással jár.

Mivel új utasokkal, illetve a bérleti díjából származó bevételek változásával a vizsgálat jelenlegi szakaszában nem számoltunk, a bevételek fejlesztési különbözete a projekt megvalósulása esetén 0.

9.1.5 A projekt pénzügyi teljesítménymutatói

9.1.5.1 EU támogatás nélküli esetben

A pénzügyi megtérülési mutatók számítása az első lépésben a finanszírozás módjától függetlenül történik, mivel azt kell vizsgálni, hogy a fejlesztés önmagában milyen megtérülést biztosít. Ekkor a költségek között kamattal nem kell számolni. Amikor a finanszírozást figyelembe véve számítjuk a mutatókat, a kamat is része a költségeknek.

A pénzügyi megtérülés legfontosabb mutatószámai:

nettó jelenérték (FNPV): megmutatja a projekt időtartama alatt keletkező pénzáramok (bevételek és kiadások) jelenre diszkontált értékét. Piaci alapszabály, miszerint egy projektet pénzügyi szempontból akkor érdemes megvalósítani, ha az $FNPV > 0$. Ebből következik, hogy támogatásban viszont – az egyéb feltételeken túl – akkor részesülhet a projekt, ha az $FNPV < 0$.

belső pénzügyi megtérülési ráta (FRR): Azt a diszkontrátát fejezi ki, amelynél az $FNPV = 0$. A belső megtérülési ráta számításához ugyanaz a képlet használható, azzal a különbséggel, hogy adott az FNPV nagysága (zérus), és a kamatlábat keressük.

Eredmények

A beruházás pénzügyi nettó jelenértéke $FNPV/C = 5\,154$ millió Ft.

Mivel az FNPV negatív, ezért a beruházás pénzügyi belső megtérülési rátája (FRR), nem értelmezhető.

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Pénzügyi beruházási költség	3 780	108	356	1 871	1 894	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Pénzügyi működési költség	1 768	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Kiadási pénzáram (1+2)	5 548	108	356	1 871	1 894	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
4. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Bevételi pénzáram (4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Pénzügyi maradványérték	394	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7. Nettó összes pénzügyi pénzáram (5+6-3)	-5 154	-108	-356	-1 871	-1 894	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128
Pénzügyi nettó jelenérték (FNPV/C)	-5 154														
Pénzügyi belső megtérülési ráta FRR/C	-10,03%														

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Pénzügyi beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Pénzügyi működési költség	128	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
3. Kiadási pénzáram (1+2)	128	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
4. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Bevételi pénzáram (4)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Pénzügyi maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 621
7. Nettó összes pénzügyi pénzáram (5+6-3)	-128	-128	-128	-367	-128	-128	-128	-128	-358	-128	-128	-128	-128	-128	-128	1 494

199. A beruházás megtérülése EU-támogatás nélkül, millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val

9.1.5.2 *EU támogatással*

A számítási módszer megegyezik a 9.1.5.1. pontban leírtakkal.

Eredmények

A befektetett tőke pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV/K) : -3 401 millió Ft.

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése
Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Pénzügyi működési költség, kivéve (2)	1 584	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
2. Pénzügyi pótlási költség	183	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Hiteltörlesztés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Hitelkamat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Nemzeti hozzájárulás, költségvetési hozzájárulás	2 027	22	61	288	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Kiadási pénzáram (1+2+3+4+5)	3 794	22	61	288	1 952	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
7. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Pénzügyi maradványérték	394	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9. Nettó összes pénzügyi pénzáram	-3 401	-22	-61	-288	-1 952	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128	-128
Pénzügyi nettó jelenérték (FNPV/K)	-3 401														
Pénzügyi belső megtérülési ráta (FRR/K)	-9,37%														

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Pénzügyi működési költség, kivéve (2)	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
2. Pénzügyi pótlási költség	0	0	0	239	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0
3. Hiteltörlesztés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Hitelkamat	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Nemzeti hozzájárulás, költségvetési hozzájárulás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Kiadási pénzáram (1+2+3+4+5)	128	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
7. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Pénzügyi maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 621
9. Nettó összes pénzügyi pénzáram	-128	-128	-128	-367	-128	-128	-128	-128	-358	-128	-128	-128	-128	-128	-128	1 494

200. A befektetett tőke megtérülési mutató, millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val

9.1.6 A támogatási arány és a támogatási összeg számítása

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a számítás a jelenleg hatályos szabályok szerint, a közcélú, jövedelemtermelő projektekre vonatkozó számítási módszerrel készült.

9.1.6.1 A támogathatósági feltételek vizsgálata

Az EU-útmutatók szerint egy projekt támogatásra jogosultságát ellenőrizni kell. A javasolt projekt változat az alábbiak miatt jogosult támogatásra:

Közgazdasági költség-haszon szempontok alapján:

- A közgazdasági nettó jelenérték (ENPV) nagyobb, mint 0
- A közgazdasági belső megtérülési ráta (ERR) nagyobb, mint az alkalmazott 5,5%-os diszkontráta
- A közgazdasági haszon-költség arány (BCR) nagyobb, mint 1.

Pénzügyi szempontok alapján:

- A projekt pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV) negatív, mely alapján megállapítható, hogy a projekt pénzügyi támogatást igényel.
- Támogatás nélkül a kumulált pénzáram negatív értékeket vesz fel.
- A projekt megvalósulása utáni működtetés pénzügyileg fenntartható.

9.1.6.2 A támogatás mértékének meghatározása

Támogatási arány számítás

Tekintettel arra, hogy a javasolt beruházási változat jövedelemtermelőnek minősül, a támogatási összeg kiszámítása az alábbiak szerint történik.

1. lépés: A finanszírozási hiány meghatározása

$$R = \text{Max } EE / DIC,$$

ahol:

R: A finanszírozási hiány

Max EE: az elszámolható ráfordítás maximuma = DIC-DNR

DIC: a diszkontált beruházási költség

DNR: diszkontált nettó bevétel = diszkontált bevétel – diszkontált működési költség (üzemeltetési, fenntartási, valamint pótlási költség) + diszkontált maradványérték

A finanszírozási hiány kiszámításánál kizárólag a bevételi pénzáramok veendő figyelembe. A nem közvetlen a felhasználóktól származó, nem a kedvezményezettnek keletkező egyéb bejövő pénzáramok a finanszírozási hiány számításánál nem veendő figyelembe, de a tőke-megtérülés vizsgálatánál igen.

Az állami támogatás nem közvetlen a felhasználótól származik, ezért az a finanszírozási hiány számításánál nem veendő figyelembe (a túlkompensáció számításánál és a pénzügyi fenntarthatóság számításánál azonban figyelembe veendő).

A finanszírozási hiány számításánál

- semmilyen támogatás nem vehető figyelembe,
- a költségek tartalékot nem tartalmazhatnak,
- a „Treatment of VAT in the major project applications EC Note” alapján a nem visszaigényelhető ÁFA-t figyelembe kell venni a finanszírozási hiány számítása során,
- a finanszírozási hiány kiszámításakor kizárólag a felhasználók által közvetlenül fizetett bevételek veendő figyelembe, az Egyéb bejövő pénzáramok nem,
- Az EU Guide 2008 alapján a projekt által generált működési költség megtakarítást figyelembe kell venni a finanszírozási hiány számítás során. Amennyiben a működési költségmegtakarítás teljes egészében levonásra kerül a működési támogatásokból, abban az esetben a működési költség megtakarítást nem kell figyelembe venni a finanszírozási hiány számításánál. Ezt az intézményi fejezetben leírtakkal összhangban a túlkompensációs számítás részeként részletesen be kell mutatni.

2. lépés: Döntési összeg meghatározása

$DA = EC \cdot R$, ahol

DA: döntési összeg (azon összeg, amelyre a prioritási tengely társfinanszírozási rá-tája vonatkozik).

EC: Elszámolható költség (Az akcióterv és az aktuális pályázati felhívás szabályai szerint, vagy az Elszámolható költség útmutató a 2007–2013 programozási idő-szakra szerint).

3. lépés: Az EU-támogatás maximumának számítása

EU támogatás = $DA \cdot \max CR_{pa}$, ahol

CR_{pa}: a prioritási tengelyre vonatkozó maximális társfinanszírozási ráta

Jövedelemtermelő projektek esetén csak akkor kell a $(DIC-DNR)/DIC \cdot Crpa$ képletet alkalmazni, ha a maradványérték nélkül számított $DNR > 0$.

Felhívjuk a figyelmet arra, hogy a számítás a jelenleg hatályos szabályok szerint készült. A Támogatási Szerződés szerint a KÖZOP-ból finanszírozott projektekre vonatkozó szabályok szerint kellett a projektet összeállítani, ennek megfelelően a projektelemek költségei a KÖZOP szerint elszámolhatók. A KÖZOP projektekre vonatkozó finanszírozási hiány számítás alapján az alábbi támogatási arány becsülhető.

Megnevezés	%	Ft
1. Diszkontált teljes pénzügyi beruházási költség (DIC)		3 780 135 662
2. Diszkontált pénzügyi bevétel (a)		0
3. Diszkontált üzemeltetési és karbantartási költség (b)		1 584 494 521
4. Diszkontált pótlási költség (c)		183 104 683
5. Diszkontált maradványérték (d)		393 885 140
6. Diszkontált nettó pénzügyi bevétel ($DNR = a - b - c + d$)		-1 373 714 065
7. Elszámolható ráfordítás maximuma ($Max EE = DIC - DNR$)		5 153 849 726
8. Finanszírozási hiány ráta ($R = MaxEE/DIC$)	100,00%	
9. Elszámolható költség (EC)		4 420 621 326
10. Döntési összeg, KÖZOP támogatás ($DA = EC \cdot R$, de nem lehet magasabb a támogatási konstrukcióra vonatkozó maximális támogatási aránynál)		4 420 621 326
11. Prioritási tengelyre vonatkozó maximális társfinanszírozási ráta ($Max CRpa$)	85%	0
12. EU támogatás ($= DA \cdot max CRpa$)		3 757 528 127
13. Központi költségvetési hozzájárulás		663 093 199
14. Kedvezményezett hozzájárulása		0
14.1. Elszámolható költségekre eső		0
14.2. Nem elszámolható költségekre eső		0
15. Összes nemzeti hozzájárulás (összes beruházási költség – EU támogatás)		663 093 199

201. A projekt finanszírozása (nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.1.7 A pénzügyi fenntarthatóság vizsgálata

9.1.7.1 A beruházás finanszírozása

A beruházás pénzáramai a következő táblázatban kerülnek bemutatásra.

	Összesen	2016	2017	2018	2019
Elszámolható költség	4 421	146	404	1 919	1 952
Nem elszámolható költségekre eső	0	0	0	0	0
EU támogatás	2 098	124	343	1 631	0
Központi költségvetési hozzájárulás	370	22	61	288	0
Kedvezményezett hozzájárulása	0	0	0	0	0

	Összesen	2016	2017	2018	2019
Elszámolható költségekre eső	1 952	0	0	0	1 952
Nem elszámolható költségekre eső	0	0	0	0	0
Összes nemzeti hozzájárulás (összes beruházási költség – EU támogatás)	2 322	22	61	288	1 952

202. A beruházás pénzügyi fenntarthatósága (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)

A beruházás pénzügyileg fenntartható, a pótlólagos kumulált felhalmozási egyenleg egyik évben sem negatív.

9.1.7.2 A működés fenntarthatósága

A projekt működési pénzáramát a következő táblázat mutatja (a negatív számok költségtöbbletet, a pozitív számok költségmegtakarítást jelentenek a projekt nélküli esethez képest).

A projekt halmozott működési pénzárama egyik évben sem negatív, tehát a működés pénzügyileg fenntartható, ugyanakkor szükséges a projekt hatására megnövekedett működési költségek egyéb forrásokból való finanszírozása.

A fejlesztési különbözet pénzügyi fenntarthatóságát az alábbi táblázat mutatja be:

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2 016	2 017	2 018	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023	2 024	2 025	2 026	2 027	2 028	2 029	2 030
1. Pénzügyi beruházási költség	146	404	1 919	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Pénzügyi működési költség	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Hiteltörlesztés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Hitel kamatának törlesztése	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Egyéb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Kiadási pénzáram 1+2+3+4+5	146	404	1 919	1 952	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
7. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Egyéb bejövő pénzáram	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
9. EU támogatás	124	343	1 631	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Nemzeti hozzájárulás (11+12)	22	61	288	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Központi költségvetés hozzájárulása	22	61	288	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Saját forrás (13+14)	0	0	0	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Önerő (kézpénz, munkaerő hozzájárulás)	0	0	0	1 952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Idegen forrás (15+16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Hitel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Egyéb idegen forrás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Pénzügyi maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Bevételi pénzáram 7+8+9+10+17	146	404	1 919	1 952	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
19. Nettó összes pénzügyi pénzáram 18-6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20. Nettó halmozott pénzügyi pénzáram	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2 031	2 032	2 033	2 034	2 035	2 036	2 037	2 038	2 039	2 040	2 041	2 042	2 043	2 044	2 045
1. Pénzügyi beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Pénzügyi működési költség	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
3. Hiteltörlesztés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Hitel kamatának törlesztése	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Egyéb	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Kiadási pénzáram 1+2+3+4+5	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
7. Pénzügyi bevétel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8. Egyéb bejövő pénzáram	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
9. EU támogatás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10. Nemzeti hozzájárulás (11+12)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11. Központi költségvetés hozzájárulása	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12. Saját forrás (13+14)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13. Önerő (készpénz, munkaerő hozzájárulás)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
14. Idegen forrás (15+16)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15. Hitel	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
16. Egyéb idegen forrás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17. Pénzügyi maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18. Bevételi pénzáram 7+8+9+10+17	128	128	367	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128
19. Nettó összes pénzügyi pénzáram 18-6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20. Nettó halmozott pénzügyi pénzáram	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

203. A működés pénzügyi fenntarthatósága (millió Ft, különbözet, nettó, elszámolható ÁFA-val)

9.2 KÖZGAZDASÁGI KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS

A kiválasztott változat közgazdasági költség-haszon elemzése során szintén a fejlesztési különbözet módszerének alkalmazására került sor. A projekt beruházási, működési költségeit, bevételeit és hatásait a projekt nélküli változathoz viszonyítva állapítottuk meg. Ennek következtében a közgazdasági költség-haszon elemzésben leírt számítási eredmények a projekt nélküli és a projekt megvalósulása közötti különbségeket jelentik, nem jellemzik abszolút értékben külön-külön a projekt nélküli, illetve a projekt megvalósulása során fennálló állapotokat.

9.2.1 Közgazdasági költségek becslése

Költségvetési (fiskális) kiigazítások

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című útmutató alapján közgazdasági elemzés a pénzügyi költségbecslésből indul ki, azonban a pénzügyi elemzésben szereplő piaci árak magukba foglalhatnak adókat és támogatásokat, amelyek befolyásolják a viszonylagos árakat. E torzítások kiküszöbölése érdekében általános szabály, hogy a közgazdasági elemzés közvetett adókat nem tartalmazhat.

A legjelentősebb és legáltalánosabb fiskális korrekciós tényező az általános forgalmi adó. A közgazdasági elemzéshez minden költség-tétel elemből az ÁFA tartalmat le kell vonni. Ez független attól, hogy beruházási vagy működési költségről van-e szó, illetve, hogy az ÁFA visszaigényelhető-e vagy sem. Az ÁFA visszaigényelhetősége csak a pénzügyi költségek meghatározásában játszik szerepet.

A fentiek alapján a közgazdasági költség-haszon elemzésben a költségek nettó módon szerepelnek.

Közgazdasági költségek összegzése

A fiskális korrekciót követően a közgazdasági költségek a következő táblázatban láthatók.

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
1. Beruházási költség	3 234	94	298	1 628	1 637	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	1 485	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	1 636	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	301	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Összes költség (1+4+5)	4 569	94	298	1 628	1 637	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
1. Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Üzemeltetési és karbantartási költség	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
3. Pótlási költség	0	0	199	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Működési költség összesen (2+3)	128	128	327	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	128	128
5. Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 422	0
6. Összes költség (1+4+5)	128	128	327	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	-1 294	128

204. A kiválasztott változat közgazdasági költségei (millió Ft, különbözet, nettó)

9.2.2 Közgazdasági hasznok becslése

9.2.2.1 A forgalmi modell eredményei

A forgalmi modell eredményei a következők a kiválasztott változat esetében.

forgalmi output	mértékegység	érték
Utásidő változás – tömegközlekedés	utasóra/nap	-500
Futáskm változás – tömegközlekedés (busz)	jkm/nap	807

205. A forgalmi modell eredményei a kiválasztott változatra vonatkozóan

A futásteljesítmény változása a projekt nélküli esethez képest két okból adódik. Egyrészt a tervezett állapotban feltételezhető közösségi közlekedési hálózat módosítása (lásd 3.sz. Mellékletben) okoz futásteljesítmény változást. Ezt a hatást a 8.2.2. fejezetben bemutattuk. Másrészt abból adódóan, hogy a hosszú idejű busztárolások, félreállások nem közvetlenül az IMCS területén nyertek megoldást, hanem a csomóponttól mintegy 600 m-re lévő volt laktanya területén, ez azt jelenti, hogy a napközben félreálló buszok nagy részének erre a telekre kell közlekedniük, majd onnan jönnek ismét csúcsidei kiszolgálás érdekében az IMCS területen lévő indítóállásokhoz. Ez többlet futásokat jelent. A felsorolt két elem összesége képezi a fenti táblázat szereplő napi futásteljesítmény változás mértékét.

9.2.2.2 Utazási idő megtakarítás

Várható utazási idő megtakarítás

Az utazási idő megtakarítás a projekt nélküli eset és a projekt megvalósítása után becsült utazási idők különbségével határozható meg.

Az utazási idő megtakarítás (naturáliában kifejezve) a számítógépes (közösségi közlekedési és közúti) forgalmi modell outputjaként áll elő.

A számszerűsítés során a kiválasztott változat utazási idejéből ki kell vonni a projekt nélküli eset utazási idejét. Az összes utazásiidő-megtakarítás pénzben történő kifejezése az utazási idő fajlagos értéke alapján számolható:

- a meglévő utasok esetében az utazásiidő-megtakarítás és az éves fajlagos időérték-változás szorzata,
- új utasok esetén: az utazásiidő-megtakarítás és az éves fajlagos időérték-változás szorzata, osztva kettővel.

A fajlagos időértékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” (www.nfu.hu) című dokumentum alapján kerültek meghatározásra. A tanulmány adatai a HEATCO (Developing harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, 2005, <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/>) adatain alapszanak.

Haszonelem	Ft/óra (2016)
időmegtakarítás (meglévő utasok)	2 746

206. Az időmegtakarítás fajlagos értékei a vizsgált időszak kezdő évében (nettó Ft/óra)

A feltételezett fajlagos utazási időérték növekedés évenkénti üteme a HEATCO tanulmány javaslata szerint elméleti és tapasztalati tények alapján (helyi adatok hiányában) a GDP/fő alapján számított növekedés 0,7 rugalmassági tényezővel került korrigálásra az alábbi táblázatban bemutatottak szerint.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
%	101,75	101,75	101,75	101,75	101,75	101,75	101,75	101,75	101,75	101,82

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
%	101,82	101,82	101,82	101,82	101,82	101,82	101,82	101,82	101,82	100,98

	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
%	100,98	100,98	100,98	100,98	100,98	100,98	100,98	100,98	100,98	100,91

207. Feltételezett fajlagos utazási időérték növekedés évente (%)

Eredmények

Az utazási idő megtakarítás pénzben kifejezett értéke a kiválasztott változatban az alábbiak szerint alakul.

	Jelené rték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utazási idő megtakarítás	5 981	0	0	0	0	438	446	454	462	470	479

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Utazási idő megtakarítás	488	496	506	515	524	534	543	549	554	559

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Utazási idő megtakarítás	565	570	576	582	587	593	599	604	610	615

208. Az utazási idő megtakarítás pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó)

9.2.2.3 Baleseti kockázat csökkenése

Baleseti kockázat változása

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedés projektek költség-haszon elemzéséhez” útmutató alapján a baleseti kockázat változásának pénzben történő kifejezése járműkilométer alapon történik a balesetben sérültek, illetve csak anyagi káros balesetek számának évenkénti változásának, a fajlagos baleseti érték, valamint a fajlagos baleseti érték-növekedés szorzataként.

A baleseti kockázat a baleset bekövetkezési valószínűségének és a bekövetkező kár várható nagyságának szorzata, összességében tehát a bekövetkező kár várható értéke.

A számszerűsítéshez a járműkm változását össze kell szorozni a fajlagos baleseti értékkel (a releváns RBM mutató és az egy balesetben átlagosan sérültek, károsodottak releváns számának szorzata) és a fajlagos baleseti érték kumulált növekedési ütemének szorzatával. Ezt követően összegezni kell a sérültek, károsodottak számát.

A fajlagos baleseti érték évenkénti összegének számítása az alábbiak mentén történik:

- a meglévő utasok esetében a balesetben sérültek, illetve a csak anyagi káros balesetek számában bekövetkező változás és az éves fajlagos baleseti érték szorzata,
- új utasok esetén a balesetben sérültek, illetve a csak anyagi káros balesetek számában bekövetkező változás és az éves fajlagos baleseti érték szorzata, osztva kettővel.

A fajlagos baleseti kockázat értékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentum alapján kerültek meghatározásra. A módszertani útmutatóban szereplő alapadatok a következők.

Útkategóriák	halálos baleset	súlyos baleset	könnyű baleset	Csak anyagi káros
Belterületi út	0,017	0,136	0,202	1,215

209. RBM-relatív baleseti mutató (baleset/107 jkm) (baleset bekövetkezésének valószínűsége)

Útkategóriák	Baleset kimenetele	Meghaltak száma	Súlyosan sérültek száma	Könnyű sérültek száma
Belterületi út	Halálos	1,077	0,219	0,231
	Súlyos	-	1,102	0,291
	Könnyű	-	-	1,233

210. Az egy balesetben átlagosan sérültek száma

Útkategóriák	Baleset kimenetele	Meghaltak száma	Súlyosan sérültek száma	Könnyű sérültek száma	Csak anyagi káros
Belterületi út	Halálos	0,019	0,004	0,004	-
	Súlyos	0,000	0,150	0,040	-
	Könnyű	0,000	0,000	0,250	-
	Csak anyagi	-	-	-	1,215

211. 107 km-en átlagosan sérültek száma

A fenti táblázat alapján a balesetben károsodottak száma összesen az alábbi:

	Meghaltak száma	Súlyosan sérültek száma	Könnyű sérültek száma	Csak anyagi káros
Belterületi út	0,019	0,154	0,293	1,215

212. Balesetben károsodottak száma összesen/107 km

A feltételezett fajlagos baleseti érték növekedés (reálértéken) évente megegyezik a prognosztizált reálbér növekedési ütemmel:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
%	101,9	101,9	101,9	101,9	102,5	102,5	102,5	102,6	102,6	102,6

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
%	102,6	102,6	102,6	102,6	102,6	102,6	102,6	101,4	101,4	101,4

	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043
%	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,4	101,3	101,3	101,3

213. Fajlagos baleseti érték növekedés évente, % (kumulált)

A Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentumban szereplő fajlagos baleseti értékek reálnövekedéssel korrigált értékei az alábbiak:

Baleseti sérülés, károsodás jellege	Halálozás	Súlyos sérülés	Könnyű sérülés	Csak anyagi károsodás
Fajlagos baleseti érték, 2014.12.31. Ft	352 245 827	47 256 911	3 443 829	716 641
Fajlagos baleseti érték, 2008.12.31. Ft	294 818 990	39 552 590	2 882 380	600 000
Fajlagos baleseti érték, 2008.12.31. Euro	951 029	127 589	9 298	

214. Fajlagos baleseti értékek, 2015. évi áron, nettó Ft, ill. Euro

A fajlagos baleseti költségek a fajlagos baleseti értékek összegének illetve a releváns balesetben károsodottak száma összegének szorzataként alakul az alábbi táblázat szerint.

	Ft/jkm
Busz, személygépkocsi	1,607

215. Fajlagos baleseti költségek, nettó Ft/jkm 2015-ös fogyasztói árszinten reálnövekedéssel

Eredmények

A fentiek alapján a baleseti kockázat változás eredménye az alábbiak szerint alakul.

	Jelené rték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Baleseti kockázat változása	-6,22	0,00	0,00	0,00	0,00	-0,43	-0,44	-0,45	-0,46	-0,47	-0,48

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Baleseti kockázat változása	-0,50	-0,51	-0,52	-0,54	-0,55	-0,56	-0,57	-0,58	-0,59	-0,60

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Baleseti kockázat változása	-0,61	-0,61	-0,62	-0,63	-0,64	-0,65	-0,66	-0,67	-0,67	-0,68

216. A baleseti kockázat változásának pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó)

9.2.2.4 Környezeti hasznok

Környezeti hatások

A környezeti hatások közül az alábbiak számszerűsítésére került sor:

- légszennyezés
- éghajlatváltozás
- zajterhelés.

A „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedés projektek költség-haszon elemzéséhez” útmutató alapján a környezeti hatások változásának pénzben történő kifejezése járműkilométer alapon történik.

A számszerűsítéshez a kiválasztott változat teljesítményadataiból ki kell vonni vonása a projekt nélküli eset teljesítményadatait. A környezeti hatások pénzben való kifejezése során a járműkilométer változását össze kell szorozni a fajlagos légszennyezési, illetve éghajlat-változási értékkel, valamint a kumulált növekedési ütemmel.

A fajlagos környezeti hatás értékek a „Módszertani útmutató városi közösségi közlekedési projektek költség-haszon elemzéséhez” című dokumentum alapján kerültek meghatározásra. A tanulmány az INFRAS-IWW-2004 tanulmány alapján a következő fajlagos értékeket határozza meg:

Környezeti hatás	Busz	Személygépkocsi
Légszennyezés	142 462	19 296
Éghajlatváltozás	43 225	11 779
Zajterhelés	8 444	4 589

217. A környezeti hatások fajlagos költségei, nettó Ft/1000jkm, 2015. évi áron

A fajlagos környezeti érték növekedési ütem feltételezés szerint a GDP növekedési ütemével egyezik meg a baleseti kockázathoz hasonlóan.

A számítás során a járműkilométer változását össze kell szorozni a fajlagos értékkel, valamint a kumulált növekedési ütemmel.

Eredmények

A környezeti hatások változásának pénzben kifejezett értékét az alábbi táblázat mutatja be.

	Jelen- érték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Légszennyezés	-567	0	0	0	0	-39	-40	-40	-41	-42	-43
Éghajlatváltozás	-172	0	0	0	0	-12	-12	-12	-13	-13	-13
Zajterhelés	-34	0	0	0	0	-2	-2	-2	-2	-3	-3
Összesen	-772	0	0	0	0	-53	-54	-55	-56	-58	-59

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Légszennyezés	-44	-45	-46	-47	-48	-50	-51	-52	-53	-54
Éghajlatváltozás	-13	-14	-14	-14	-15	-15	-15	-16	-16	-16
Zajterhelés	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3	-3
Összesen	-60	-62	-63	-65	-66	-68	-69	-71	-72	-74

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Légszennyezés	-56	-57	-58	-60	-61	-62	-64	-65	-67	-68
Éghajlatváltozás	-17	-17	-18	-18	-18	-19	-19	-20	-20	-21
Zajterhelés	-3	-3	-3	-4	-4	-4	-4	-4	-4	-4
Összesen	-76	-77	-79	-81	-83	-85	-87	-89	-91	-93

218. A környezeti hatások pénzben kifejezett értéke (millió Ft, nettó)

9.2.2.5 A hasznok összegzése

A fenti haszonelemenkénti számítások részeredményeit a következő táblázat összegzi.

	Jelen- érték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Utazási idő megtakarítás	5 981	0	0	0	0	438	446	454	462	470	479
Baleseti kockázat változása	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Környezeti hatások	-772	0	0	0	0	-53	-54	-55	-56	-58	-59
Teljes közgazdasági haszon	5 203	0	0	0	0	385	392	398	405	412	419

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Utazási idő megtakarítás	488	496	506	515	524	534	543	549	554	559
Baleseti kockázat változása	0	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Környezeti hatások	-60	-62	-63	-65	-66	-68	-69	-71	-72	-74
Teljes közgazdasági haszon	427	434	442	450	457	465	474	477	481	485

	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Utazási idő megtakarítás	565	570	576	582	587	593	599	604	610	615
Baleseti kockázat változása	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Környezeti hatások	-76	-77	-79	-81	-83	-85	-87	-89	-91	-93
Teljes közgazdasági haszon	489	492	496	500	504	508	511	515	518	522

219. A közgazdasági hasznok összegzése (millió Ft, nettó)

9.2.3 Közgazdasági teljesítménymutatók

A következő közgazdasági teljesítménymutatókat kell kiszámolni és értékelni:

- nettó társadalmi haszon jelenértéke (ENPV):
- társadalmi belső megtérülési ráta
- haszon-költség arány (BCR)

Az alábbi táblázat összefoglalja a kiválasztott változat közgazdasági adatait és teljesítmény-mutatóit.

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése
Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	Jelenérték	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Beruházási költség	3 234	94	298	1 628	1 637	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Üzemeltetési és fenntartási költségek	1 485	0	0	0	0	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
Pótlási költség	151	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maradványérték	301	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Költségek összesen	4 569	94	298	1 628	1 637	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
Utazási idő megtakarítás	5 981	0	0	0	0	438	446	454	462	470	479	488	496	506	515
Baleseti kockázat változása	-6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	-1	-1
Környezeti hatások	-772	0	0	0	0	-53	-54	-55	-56	-58	-59	-60	-62	-63	-65
Teljes közgazdasági haszon	5 203	0	0	0	0	385	392	398	405	412	419	427	434	442	450
Egyenleg (ENPV)	634	-94	-298	-1 628	-1 637	258	264	271	277	285	292	299	307	314	322
ERR	6,99%														
BCR	1,14														

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
Beruházási költség	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Üzemeltetési és fenntartási költségek	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128	128
Pótlási költség	0	0	199	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0
Maradványérték	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1 422	0
Költségek összesen	128	128	327	128	128	128	128	358	128	128	128	128	128	128	-1 294	128
Utazási idő megtakarítás	534	543	549	554	559	565	570	576	582	587	593	599	604	610	615	534
Baleseti kockázat változása	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1
Környezeti hatások	-68	-69	-71	-72	-74	-76	-77	-79	-81	-83	-85	-87	-89	-91	-93	-68
Teljes közgazdasági haszon	465	474	477	481	485	489	492	496	500	504	508	511	515	518	522	465
Egyenleg (ENPV)	338	346	151	353	357	361	365	139	372	376	380	384	387	391	1 816	338

220. A kiválasztott változat közgazdasági teljesítménymutatói (millió Ft, különbözet, nettó)

A közgazdasági megtérülési mutatók alapján a kiválasztott változatra vonatkozóan az alábbi következtetések vonhatók le:

- A projekt nettó jelenértéke (ENPV) pozitív: a várható gazdasági hasznok (társadalmi, környezeti) jelenértéke meghaladja a pénzben kifejezett gazdasági költségek jelenértékét.
- A gazdasági belső megtérülési ráta (ERR) nagyobb, mint az alkalmazott diszkont-ráta (5,5%).
- A haszon–költség arány (B/C) nagyobb, mint 1.

A teljesítménymutatók alapján a fentebb részletezett feltevések alkalmazása esetén **a projekt megvalósítása társadalmi szempontból igazolható.**

9.3 ÉRZÉKENYSÉGVIZSGÁLAT ÉS KOCKÁZATELEMZÉS

9.3.1 Érzékenységvizsgálat

Az érzékenységi vizsgálat célja a projekt kritikus változóinak és paramétereinek kiválasztása, melyek változása a legnagyobb hatást gyakorolja az alapesetben kiszámított teljesítménymutatókra. A változók egy időben változhatnak úgy, hogy más paraméterek nem módosulnak. A „Guidance on the Methodology For Carrying Out Cost-Benefit Analysis, Working Document” szerint „kritikus” minden olyan változó, melynek 1 %-os mértékű megváltozása (pozitív vagy negatív értelemben) a teljesítménymutatók 5 %-os, vagy annál nagyobb mértékű változását okozza.

9.3.1.1 A pénzügyi és közgazdasági elemzés során használt adatok számbavétele, csoportosítása

A projekt keretében az alábbi változók vizsgálatára került sor:

- beruházási költség,
- üzemeltetési és karbantartási költség,
- pótlási költség,
- utazási idő-megtakarítás,
- baleseti kockázat
- környezeti hatások.

9.3.1.2 Az egymástól függő változók azonosítása, kizárása

Az egymástól függő változók azonosítása és kizárása fontos, mivel az egymástól függő változók az eredmények torzulását okozhatják, illetve kettős számbavételt idézhetnek elő, esetünkben a vizsgált változók függetlenek egymástól.

9.3.1.3 A változók hatásának elemzése

Az érzékenységvizsgálat során kiszámításra került, hogy a vizsgált változók 1 %-os mértékű változtatása esetében a közgazdasági teljesítménymutatókban milyen mértékű változás következik be. A vizsgálat eredményeit az alábbi táblázat foglalja össze.

Változók	ENPV	ERR
Beruházási költség (Ft)	-5,11%	-1,24%
Üzemeltetési és karbantartási költség (Ft)	-2,34%	-0,49%
Pótlási költség	-0,24%	-0,05%
Utazási idő megtakarítás	9,44%	1,95%
Baleseti kockázat változása	-0,01%	0,00%
Környezeti hatások	-1,22%	-0,25%
Közgazdasági diszkontráta 5%-ra csökkentése	41,43%	0,00%

221. A változók 1%-os növelésének hatása a közgazdasági teljesítménymutatókra

	Beruházás pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV/C)	A befektetett tőke pénzügyi nettó jelenértéke (FNPV/K)
Beruházási költség	0,73%	0,13%
Üzemeltetési és karbantartási költség	0,31%	0,63%
Pótlási költség	0,04%	0,09%

222. A változók 1%-os növelésének hatása a pénzügyi teljesítménymutatókra

9.3.1.4 A projekt kritikus változóinak azonosítása

Ezt követően azonosításra kerülnek a kritikus változók. Ennek lényege, hogy meg kell állapítani: a vizsgált változók közül melyik rugalmassága nagyobb 1 %-nál (1 %-os változása 1 %-nál nagyobb változást idéz elő a teljesítménymutatókban) az ENPV-re vonatkozóan, illetve 1 % pontnál az ERR-re vonatkozóan.

A vizsgálat alapján a közgazdasági teljesítménymutatók esetében a beruházási költség, az üzemeltetési és karbantartási költség, az utazási idő-megtakarítás és környezeti hatások a kritikus változók, míg a pénzügyi teljesítménymutatók esetében nem volt kritikus változó.

9.3.1.5 A küszöbértékek számítása

Ez megmutatja, hogy a kritikus változók milyen mértékű százalékos változásánál válnak a pénzügyi és közgazdasági teljesítménymutatók olyanná, amelyek nem támogathatóvá teszik a projektet. A küszöbérték-számításnak elsősorban a gazdasági megtérülési mutatók vizsgálatánál van jelentősége.

Vizsgált változó	Küszöbérték (%)
Beruházási költség (Ft)	19,59 %
Üzemeltetési és karbantartási költség	42,67 %
Utazási idő megtakarítás	-10,59 %
Környezeti hatások	82,06

223. Küszöbértékek a közgazdasági teljesítménymutatóra

A fenti eredmények azt jelentik, hogy ha pl. a beruházási költség 19,59 %-kal megnőne, akkor váltanának a közgazdasági teljesítménymutatók olyan értékre, amely a támogathatóságot biztosítja.

9.3.2 Kockázatelemzés

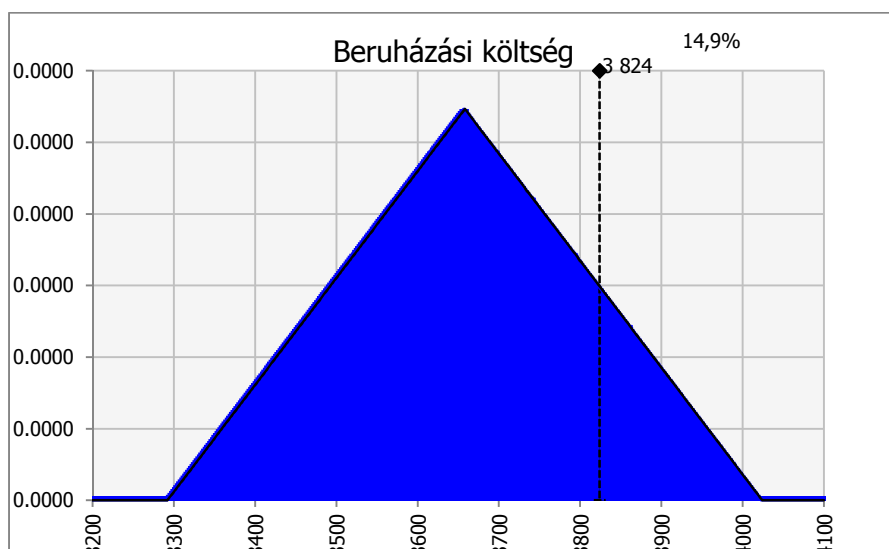
Mennyiségi kockázatelemzés

Mennyiségi kockázatelemzés elvégzése egyrészt azért indokolt, mert a beruházási költség tartalékot foglal magában, így a tartalék beállításának szükségességét kockázatelemzéssel is igazolni szükséges. Másrészt a pénzügyi és közgazdasági szempontból elvégzett érzékenységvizsgálat alapján kritikusnak bizonyuló változók alakulását is szükséges vizsgálni mennyiségi kockázatelemzés segítségével.

A vizsgálat az @RISK 6.0 (www.palisade.com) szoftverrel készült, a nettó beruházási költségre gyakorolt hatások vizsgálata MONTE CARLO szimulációval történt. Az alkalmazott eloszlás EU által is javasolt háromszög eloszlás.

Beruházási költség vizsgálata

A vizsgálatban a nettó tartalék nélküli beruházási költséget vizsgáltuk. Az alkalmazott eloszlás a már említett háromszög eloszlás. A vizsgálat eredményét a következő ábra mutatja.

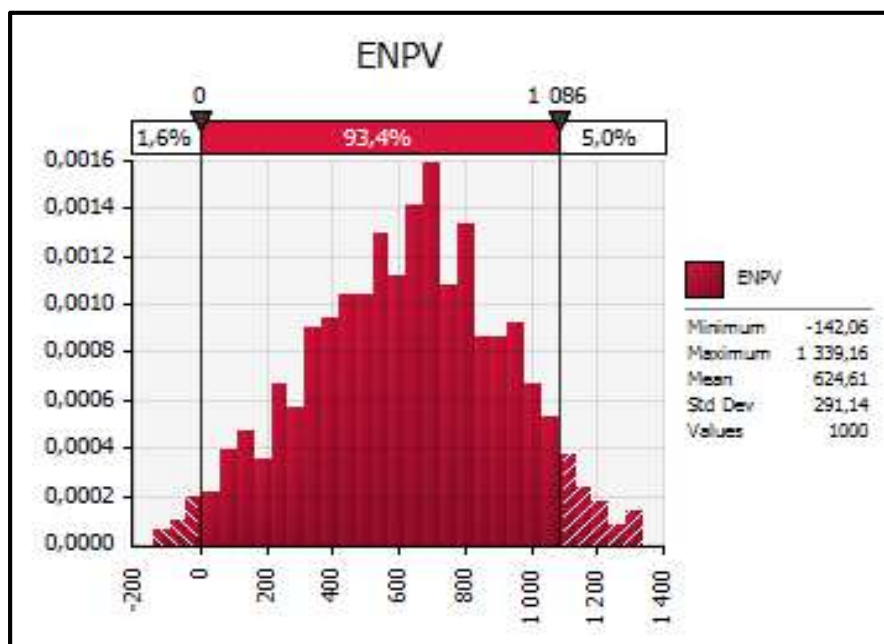


224. A beruházási költség eloszlás-függvénye, millió Ft

A jelenlegi nettó tartalék nélküli beruházási költség 3 658 millió Ft. A beruházási költség az ábra alapján 85,1 %-os valószínűséggel nem lépi át a 166 millió Ft tartalékkal megnövelt nettó beruházási költséget (3 824 millió Ft).

A közgazdasági nettó jelenérték vizsgálata

A vizsgálat során a kritikus változók egyidejű módosulásának közgazdasági mutatókra való hatását vizsgáltuk, azaz a beruházási költség, az utazási idő megtakarítás és a GDP-növekedési multiplikáló hatásának egyidejű változásának hatását vizsgáltuk az ENPV-re. Mindhárom változónak háromszög eloszlást adtunk. A változók egyidejű változásának vizsgálata a következő eredményeket hozta.



225. A közgazdasági nettó jelenérték alakulása a beruházási költség és a hasznok függvényében

Az ábráról látható, hogy a nettó jelenérték minden az esetek 98,4%-ában pozitív értéket vett fel.

10 CSELEKVÉSI TERV A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁRA

10.1 LEBONYOLÍTÁSI TERVEK A PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSÁRA

10.1.1 Előkészítettség bemutatása

Szombathely Város Önkormányzata TED 2013/S 248-433243 sz. nyílt közbeszerzési eljárást indított, amelyen a „Szombathely Közlekedés Konzorcium”- nyerte el a „**Szombathely intermodális közösségi közlekedési csomópontjának létesítésére vonatkozó részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése**” tervezési feladatot.

Jelen Tervezési szerződés keretében a következőkben ismertetett munkarészek készültek el:

Az első, analízis jellegű munkarészben feltárássra kerültek a városi működés közlekedéssel kapcsolatos nehézségei és a városfejlesztési tendenciából várhatóan adódó kihívások. A tanulmány szakmai megalapozásául a teljes városra és annak agglomerációjára, minden közlekedési módra és érintett szolgáltatásra kiterjedően forgalomfelvételek kerültek elvégzésre 2014-ben. A részletes elemzések alapján készült el a helyzetértékelés, illetve az analízis eredményei, tanulságai alapján a második szakasz végén összegzésül elkészült egy **Döntés-előkészítő tanulmány**.

A döntés-előkészítő tanulmány az adott időszak információit, felmérési eredményeit tárta a Megbízó elé, valamint fejlesztési elemeket fogalmazott meg, mutatott be és hasonlított össze annak érdekében, hogy a döntéshozók megismerjék a megoldandó problémákat, a kidolgozott fejlesztési javaslatokat, illetve, hogy a részletes megvalósíthatósági tanulmány tényleges közlekedési problémafelvetésre kidolgozott fejlesztési javaslatokból összeállított változatok közül válassza ki a legmegfelelőbb megoldást. Az írásos munkarészek mellett rendszeres, havi szinten megtartott kooperációkon, valamint személyes egyeztetéseken került sor az elvégzett tervezői munka bemutatására, annak Megbízó általi véleményezésére és a megbízói álláspontok, javaslatok projektbe illesztésére. **A változatelemzés, majd a kiválasztott változat kidolgozása több lépcsős, iteratív módon történt**, a tervezői team javaslatait rendszeresen egyeztetve Megbízóval a legjobb műszaki tartalom megtalálása érdekében. **Megbízó döntéshozatalát szakértőkből álló szakmai bizottság segítette**, amelyiknek tagjaival a tanulmányok elkészítésében részvevő tervezők több alkalommal személyesen is egyeztettek.

A koncepcionális, majd a projekt szintű változatelemzés átadása, bemutatása és megvitatása után - a megalapozó munkarészt követően - **születtek meg a projektgazda döntései a megvalósítani kívánt változatról**, az ott **körvonalazott műszaki tartalomra készül jelen megvalósíthatósági tanulmányban** a kiválasztott változat műszaki tervezése és költségbecslése tanulmánytervi szinten, a projekt forgalmi vizsgálata és költség-haszon elemzése, a vonatkozó útmutatóknak megfelelően.

10.1.2 Intézkedési terv

	Kezdési időpont (A)	Befejezés időpontja (B)
15. Előkészítési pályázat elkészítése, tervező kiválasztása az RMT és költség-hason elemzés készítésére	2013.12.21.	2014.02.03.
16. RMT és költség-hason elemzés elkészítése (további előkészítés)	2014.05.16.	2015.03.31.
17. Kormányzati döntés a projekt támogatásáról	2015.05.01.	2015.06.30.
18. Támogatási kérelem elkészítése mellékleteinek összeállítása	2015.11.01.	2016.03.31.
19. Támogatási Szerződés megkötése a projekt megvalósításra	2016.04.01.	2016.08.01.
20. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, engedélyeztetések:	2016.12.01.	2017.11.30.
20.1. Engedélyezési és kiviteli tervek készítése	2016.12.01.	2017.05.31.
20.2. Tervek hatósági engedélyeztetése	2017.04.30.	2017.11.30.
21. Környezeti engedélyeztetés / Előzetes környezetvédelmi vizsgálat és hatósági véleményeztetése	2016.12.01.	2017.05.31.
22. Területvásárlás, kártalanítás	2016.12.01.	2017.09.30.
23. Területelőkészítés, régészet	2017.08.30.	2017.10.30.
24. Közbeszerzési eljárás(ok) várható indítása		
24.1. Műszaki tervezők (eng. és kiviteli tervek, kivitelezői tender dokumentációk)	2016.08.01.	2016.12.01.
24.2. Projektmenedzsment	2016.08.01.	2016.12.01.
24.3. Nyilvánosság biztosítása	2016.08.01.	2016.12.01.
24.4. Mérnök	2016.10.01.	2017.02.01.
24.5. Kivitelező	2017.04.01.	2017.10.01.
24.6. Könyvvizsgáló	2016.08.01.	2016.12.01.
25. Szakmai szolgáltatások		
25.1. Projektmenedzsment	2016.12.01.	2019.12.30.
25.2. Kommunikációs és PR tevékenységek, a projekt nyilvánosságának biztosítása	2016.12.01.	2019.12.30.
25.3. Mérnöki feladatok	2017.02.01.	2019.12.30.
26. Építés-kivitelezés:	2017.10.01.	2019.04.30.
27. Beruházás befejezése, átadás:	2019.04.30.	2019.08.31.
28. Projekt lezárása (kb. 4 hónap)	2019.09.01.	2019.12.30.

226. A projekt intézkedési terve

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése
Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

Tevékenység	Kezdési időpont	Befejezési időpont	2014				2015				2016				2017				2018				2019			
			I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év	I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év	I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év	I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év	I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év	I. n.év	II. n.év	III. n.év	IV. n.év
1. Előkészítési pályázat elkészítése, tervező kiválasztása az RMT és költség-haszon elemzés készítésére	2013.12.21	2014.02.03	■																							
2. RMT és költség-haszon elemzés elkészítése (további előkészítés)	2014.05.16	2015.03.31		■	■	■	■	■	■																	
3. Kormányzati döntés a projekt támogatásáról	2015.05.01	2015.06.30						■																		
4. Támogatási kérelem elkészítése mellékleteinek összeállításával	2015.11.01	2016.03.31								■	■	■	■													
5. Támogatási Szerződés megkötése a projekt megvalósításra	2016.04.01	2016.08.01									■	■	■													
6. Engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, engedélyeztetések:	2016.12.01	2017.11.30												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.1. Engedélyezési és kiviteli tervek készítése	2016.12.01	2017.05.31												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.2. Tervek hatósági engedélyeztetése	2017.04.30	2017.11.30																			■	■	■	■	■	■
7. Környezeti engedélyeztetés / Előzetes környezetvédelmi vizsgálat és hatósági véleményeztetése	2016.12.01	2017.05.31												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8. Területvásárlás, kártalanítás	2016.12.01	2017.09.30												■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
9. Területelőkészítés, régészeti	2017.06.30	2017.10.30																								
10. Közbeszerzési eljárás(ok) várható indítása																										
10.1. Műszaki tervezők (eng. és kiviteli tervek, kivitelezői tender dokumentációk)	2016.08.01	2016.12.01																								
10.2. Projektmenedzsment	2016.08.01	2016.12.01																								
10.3. Nyilvánosság biztosítása	2016.08.01	2016.12.01																								
10.4. Mérnök	2016.10.01	2017.02.01																								
10.5. Kivitelező	2017.04.01	2017.10.01																								
10.6. Könyvvizsgáló	2016.08.01	2016.12.01																								
11. Szakmai szolgáltatások																										
11.1. Projektmenedzsment	2016.12.01	2019.12.30																			■	■	■	■	■	■
11.2. Kommunikációs és PR tevékenységek, a projekt nyilvánosságának biztosítása	2016.12.01	2019.12.30																			■	■	■	■	■	■
11.3. Mérnöki feladatok	2017.02.01	2019.12.30																			■	■	■	■	■	■
12. Építés-kivitelezés	2017.10.01	2018.04.30																								
13. Beruházás befejezése, átadás	2019.04.30	2019.08.31																								
14. Projekt lezárása (kb. 4 hónap)	2019.09.01	2019.12.30																								

227. A projekt sávós ütemterve

A projekt tevékenységeinek ütemezésénél a normál eljárásrendnek megfelelő időszükségleteket vettük alapul, figyelembe véve az egyes résztevékenységek egymásutánosságát, és egymásra épülését, valamint a tevékenység elvégzésének reális időigényét és adminisztratív eljárásrendi határidőit is.

Az RMT elkészítését követően a projekt támogathatóságáról szóló kormányzati döntést követően kezdődhet projekt forrásigénylésére vonatkozó támogatási kérelem és dokumentumainak elkészítése, benyújtása és a támogatási kérelem megkötése.

Az ütemezés során azzal a feltételezéssel élünk, hogy a tervezési, engedélyezési és kivitelezési munkák egy Támogatási szerződés keretében kapnak támogatást.

A Támogatási szerződés megkötését követően indíthatók a közbeszerzési eljárások, első körben a Tervező, a Projektmenedzsment Szervezet és PR kiválasztására. Célszerű, hogy a Mérnök, már a kivitelezők kiválasztásánál (műszaki követelmények összeállítása) segítse a munkát, feladatai az üzembe helyezésig tartanak.

A kivitelező kiválasztása egy hosszabb folyamat erre 6 hónap került ütemezésre.

A projekt tervezési feladatainak időigénye 2016 decembertől mintegy 12 hónapra tehető.

A projekt pénzügyi zárására max. 4 hónapot feltételezünk.

A projektmenedzsment feladatok és a tájékoztatási, nyilvánosság biztosítási feladatok a projekt tervezési szakaszától indulnak, és a projekt tervezett pénzügyi zárásával érnek véget.

10.1.3 Pénzügyi ütemezés

Az alábbi táblázatok bemutatják a projekt megvalósításához kötődő pénzáramokat, a támogatási és egyéb finanszírozási források lehívhatóságának, felhasználhatóságának várható ütemezését évenkénti bontásban.

Szombathely Intermodális Községi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2016			2017			2018			2019		
	Nettó	ÁFA	Bruttó	Nettó	ÁFA	Bruttó	Nettó	ÁFA	Bruttó	Nettó	ÁFA	Bruttó
Engedélyezési és kiviteli tervek, EVD, engedélyeztetések	34	5	40	80	13	93	0	0	0	0	0	0
Területszerzés, kártalanítás	9	0	9	21	0	21	0	0	0	0	0	0
Területelőkészítés, bontás, régészet	0	0	0	66	18	84	0	0	0	0	0	0
Közművek	0	0	0	56	15	72	56	15	72	0	0	0
Építészeti	0	0	0	0	0	0	654	0	654	436	0	436
Műtárgyépítés	0	0	0	0	0	0	551	149	700	138	37	175
Útépités	0	0	0	0	0	0	236	64	300	354	96	450
Forgalomtechnika, szabályozástechnika	0	0	0	0	0	0	30	8	38	119	32	152
Térrendezés és zöldfelület rendezés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	309	83	392
Utastájékoztatás	0	0	0	0	0	0	46	0	46	184	0	184
Kamerarendszer	0	0	0	0	0	0	10	0	10	40	0	40
Projektmenedzsment	19	3	22	24	4	28	24	4	28	29	4	33
Mérnök	0	0	0	11	2	13	11	2	13	15	2	18
Közbeszerzés	19	3	22	19	3	22	0	0	0	0	0	0
Jogi szolgáltatás	9	1	10	9	1	10	0	0	0	0	0	0
Könyvvizsgálat	0	0	0	6	1	7	6	1	7	8	1	9
Tájékoztatás és nyilvánosság	4	1	4	6	1	7	4	1	4	6	1	7
Tartalék	33	5	38	41	6	48	41	6	48	50	8	57
Összesen	127	19	146	340	64	404	1 670	249	1 919	1 687	265	1 952

228. A projekt elszámolható költségei éves bontásban (millió Ft, nettó elszámolható ÁFA-val)

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

	2016			2017		
	Nettó	ÁFA	Bruttó	Nettó	ÁFA	Bruttó
I. Saját forrás	0	0	0	0	0	0
támogatást igénylő hozzájárulása	0	0	0	0	0	0
partnerek hozzájárulása	0	0	0	0	0	0
bankhitel	0	0	0	0	0	0
II. Egyéb támogatás	0	0	0	0	0	0
III. A támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás	127	19	146	340	64	404
Összesen	127	19	146	340	64	404

	2016			2017		
	Nettó	ÁFA	Bruttó	Nettó	ÁFA	Bruttó
I. Saját forrás	0	0	0	0	0	0
támogatást igénylő hozzájárulása	0	0	0	0	0	0
partnerek hozzájárulása	0	0	0	0	0	0
bankhitel	0	0	0	0	0	0
II. Egyéb támogatás	0	0	0	0	0	0
III. A támogatási konstrukció keretében igényelt támogatás	1 670	249	1 919	1 687	265	1 952
Összesen	1 670	249	1 919	1 687	265	1 952

229. A projekt tervezett finanszírozási forrásai (millió Ft, nettó, elszámolható ÁFA-val)

10.1.4 Közbeszerzési/beszerzési terv

Valamennyi közbeszerzés közösségi értékhatárt meghaladó, nyílt eljárás lesz, illetve a kiíráskori hatályos jogszabályi környezetnek fog megfelelni.

Közbeszerzési/beszerzési eljárás tárgya	Kezdési időpont (A)	Befejezés időpontja (B)
Műszaki tervezők (eng. és kiviteli tervek, kivitelezői tender dokumentációk)	2016.08.01.	2016.12.01.
Projektmenedzsment	2016.08.01.	2016.12.01.
Nyilvánosság biztosítása	2016.08.01.	2016.12.01.
Mémők	2016.10.01.	2017.02.01.
Kivitelező	2017.04.01.	2017.10.01.
Könyvvizsgáló	2016.08.01.	2016.12.01.

230. Közbeszerzési/beszerzési terv

10.2 KOCKÁZATKEZELÉSI STRATÉGIA

Kockázatok azonosítása és kezelésük módja

Az alábbiakban kvalitatívan jellemezzük az egyes kockázatokat. Ennek során a kockázat nagyvonalú becslésével a kockázatokat pozícionálni lehet a bekövetkezési valószínűség és a hatás mértékének összevetése alapján. A felmért, majd kiértékelt kockázatok tulajdonképpen a kockázatok tényleges kezelésének előkészítését jelentették. Ezekre alapozva kerül sor azokra a konkrét lépésekre, válasz reakciókra, amelyek célja, hogy csökkentsék, illetve megszüntessék a fenyegetést jelentő kockázatokat, vagy éppen kihasználják a kínáló lehetőségeket.

A kockázatkezelési stratégia tervezés lényege a kockázattal kapcsolatos intézkedések meghatározása, és intézkedési javaslatok rögzítése.

A projekt keretében feltárt kockázatok és a kezelésükre alkalmazott megoldások a következők:

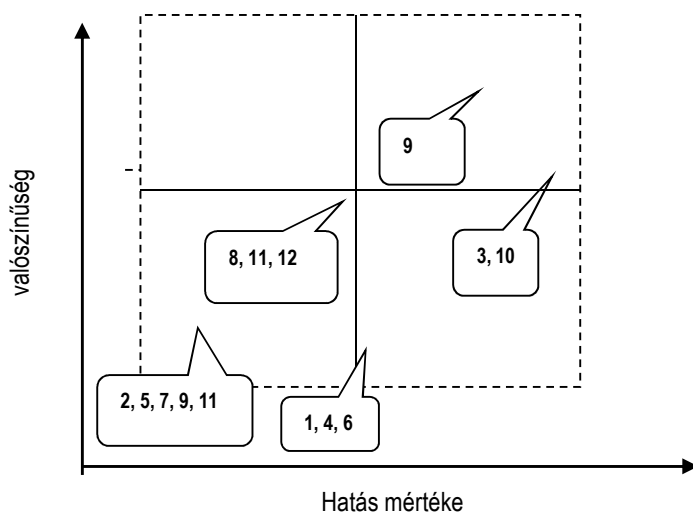
Változók	Hatás mértéke	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázat kezelési stratégia
1. Az utazási idő megtakarítás változása	Közepes	Alacsony A forgalmi modellezés nem kifejlesztett, nem számol jelentős utasnövekedéssel, illetve nincs jelentős utazási-idő megtakarítás.	Konzervatív becsléssel éltünk. Az áthelyezett helyközi buszállomás és a módosuló tömegközlekedési hálózat folytán az utaskomfort mindenképp növekszik, az átszállási távolságok kedvező mértékben módosulnak.
2. Az idő értékének változása	Alacsony	Alacsony, mivel az útmutató meghatározza.	Nem releváns.
3. Beruházási költség	Magas	Közepes A beruházási költségek a megvalósíthatósági tanulmány illetve tanulmányterv szintjén kerülhettek meghatározásra. Jelentős	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Következő tervezési fázisok (engedélyezési-kiviteli tervek) készítése során szükséges döntések időbeni meghozatala,

Változók	Hatás mértéke	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázat kezelési stratégia
		<p>bizonytalansági tényező, hogy a költségbecslés az engedélyes szintű, majd kiviteli szintű tervezés során pontosodik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - az engedélyező hatóság által előírt műszaki tartalom módosítása által, - a közművek költségnagysága változhat, mivel a szolgáltatókkal az engedélyezési tervezés során konkretizálódik a szükséges beruházások pontosabb műszaki tartalma, és finanszírozása, - az építészeti engedélyezés alá eső létesítmények engedélyezési előírásai okán, - a kivitelezés során felmerülő pótmunkák szükségessége által (pl. régészeti leletek, talajállapot, lőszementesítés stb). 	<p>előzetes egyeztetések lefolytatása a közműszolgáltatókkal és az engedélyezésben érintett hatósági szervezetekkel.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Előzetes egyeztetések és megállapodások a vagyonkezelőkkel és az érintett (valamint szomszédos) magánterületek tulajdonosaival a következő tervezési fázisban. ▪ Olyan szerződések megkötése, amely a vállalkozókra terheli az egyes kockázatokat, és a versenyztetés révén csökkenti a költségnövekedést.
4. Társadalmi diszkontráta	Közepes	Alacsony Az útmutató az 5%-ot meghatározta.	Nem releváns
5. Működési költség	Alacsony	Alacsony A működési költség változása a projekt megítélése szempontjából nem jelentős, így kedvezőtlen alakulásuk bekövetkezésének kockázatát is alacsonynak tekintjük.	Folyamatos költségkontroll, az utó kalkuláció alapján a költségek tervezett szintje tartható.
6. Üzembe helyezéskor várható forgalom	Közepes	Alacsony A forgalmi modellezés nem kifeszített, nincs jelentős utasforgalom-változás.	lásd 1. pont
7. Környezeti hasznok változása	Alacsony	Alacsony A környezeti hasznok közül a szennyezőanyag-kibocsátás csökkenést objektívan lehet megbecsülni. Az ebből származó pénzben kifejezett haszon „beárazás” kérdése, amelyre átfogó tanulmányok készülnek.	Nem releváns
8. Engedélyezési eljárások lefolytatása	Közepes	Közepes Az engedélyezési eljárás lefolytatásának jogszabályi háttérének változása, az engedély kiadásának elhúzódnása a projekt megvalósításának időbeli csúszását eredményezheti.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jogszabályi háttér folyamatos nyomon követése ▪ Engedélyezési tervdokumentáció készítése és az eljárás lefolytatása során folyamatos egyeztetés az illetékes szakhatóságokkal.
9. A közbeszerzés és tiszta verseny szabályai	Alacsony	Alacsony Minden esetben a törvényi előírásokat (Kbt.) betartva, a tiszta verseny szabályaira tekintettel kell versenyztetni a közbeszerzési/berzerzési tervben szereplő tételeket. A felmerülő problémákat a Közbeszerzési Döntőbiztosághoz fordulva lehet orvosolni, ebben az esetben határidő-módosító hatás várható.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Független közbeszerzési szakértők igénybevétele, ▪ Dokumentálás következetes, gondos kezelése, ▪ Eljárási szabályok betartása
10. Területrendezés	Magas	Közepes Már tanulmánytervi szinten törekedtünk arra, hogy a kedvezményezettek tulajdonában álló ingatlanokat érintsen a fejlesztés és legyen összhangban a szabályozási tervvel. A fejlesztés által érintett terület tulajdoni viszonyai és fejlesztési projektelemként történő beazonosítása, a szükséges	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Az érintett területek tulajdoni helyzetének áttekintése, ▪ A magántulajdonosok időbeni felkeresése, és egyeztetési folyamat mielőbbi megkezdése, ▪ A területszerezés, esetleges kártalanítás előkészületeinek mielőbbi megkezdése, jogi

Változók	Hatás mértéke	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázat kezelési stratégia
		intézkedések felmérése már az MT és tanulmányterv készítési fázisban megtörtént. Láthatóan néhány terület megvásárlása és a kártalanítás problémákat okozhat, ami a projekt megvalósításának időbeli csúszását eredményezheti. Emellett a projekt közmegítélésében is kedvezőtlen helyzetet teremthet.	szakemberek bevonásával (MT és tanulmányterv elfogadását követően).
11. Időjárási körülmények alakulása	Alacsony	Alacsony Az időjárási viszonyok jelen munkafázisban csak a sokévi átlag alapján becsülhetők meg a projekt tervezett megvalósítási időszakára.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Az építési tevékenység az időjárási viszonyoknak megfelelő ütemezése ▪ Csapadékos hónapokban nem kerül beütemezésre olyan tevékenység (pl. aluljáró építése), amely kivitelezését befolyásolja a magas talajvíz, csapadék.
12. Kivitelezés időtartama, ütemezése	Közepes	Közepes Több helyszínen zajló, ugyanakkor időben egymásra épülő kivitelezés szükséges. A kivitelezés a helyközi autóbuszos közlekedést alig, a vasúti közlekedést egyáltalán nem érinti. A helyi közforgalmú közlekedés építés alatti működtetéséhez a vasútállomás környezetében ideiglenes megoldásokat kell találni.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A kockázati tényezők figyelembe vétele alapján megfelelő organizációs ütemterv kidolgozása, ▪ A kivitelezési munkák határidő szerinti megvalósulásának rendszeres ellenőrzése, ▪ A határidő tartását kockázatos tényezők felmerülésének azonnali kezelése a további csúszás megakadályozása érdekében. ▪ A kivitelezői szerződésben a késedelmes teljesítést magas kötbérrel kell büntetni, a tervezés előrehaladásával, az ütemezés pontosítandó. ▪ A projekt megvalósítása során is biztosítani kell a közlekedési eszközök elérhetőségét és a megfelelő szolgáltatás nyújtását.

231. A változók bekövetkezési valószínűsége és hatásai

A kockázat nagyvonalú számszerűsítésével a kockázatokat pozícionálni lehet a bekövetkezési valószínűség és a hatás mértékének összevetése alapján.



232. A kockázatok ábrázolása a hatás mértéke és a valószínűség alapján

A kockázatelemzés alapján a kockázatok nagyságától függően megoldások javasolhatók a kockázatok kezelésére.

A kockázatok kezelésének főbb módszerei a következők (ezek együttesen is alkalmazhatók):

- a projekttől vagy projektrészekről való elállás,
- a kockázatok áthárítása (történhet például különböző garanciális kötelezettség-vállalásokkal, biztosítás vagy kezességvállalás útján),
- a kockázat megosztása az érdekeltek között a bizonytalanság befolyásolási képessége alapján.

Célszerű a pályázatnál, illetve a szerződés megkötésekor az autonóm (feltétel nélküli) bankgarancia megkövetelése. A feltétel nélküli garanciavállalásnak következő formái terjedtek el:

- az építés előtti garancia,
- tendergarancia (a pályázat beadásakor szavatolja, hogy a tenderen indulás követelményeit a pályázó kielégíti),
- pénzügyi biztosíték garancia (elég nagy összeg ahhoz, hogy egyrészt a beruházó/kivitelező érdemes legyen törekedni annak visszaszerzésére, másrészt pedig hogy a megbízót kárpótolja azért, ha a beruházó/kivitelező esetleg később nyilvánvalóvá vált nem megfelelése következtében, újabb tender kiírásából származó többlet ráfordításokra kényszerül),

- építési garancia (30-50%-kal csökkenthető, ha a beruházó/kivitelező már jelentős – pl. 20-25%-nyi – összeget már a létesítménybe beruházott; ilyenkor a beruházó/kivitelező a pénzügyi biztosíték garanciát is visszakapja);
- a teljes építési garanciát akkor fizetik ki a beruházó/kivitelező részére, ha az egész létesítmény, megbízó által igazoltan, elkészült, illetve a működés időszakában a szavatossági hibák kijavításra kerültek.

A szerződésekben is törekedni kell a szerződő (kivitelező) és a megrendelő közötti kockázatmegosztásra, illetve kockázat áthárítására. A kivitelezés minőségi elvégzésének megvalósulásához biztosítékokat és garanciákat kell a szerződésben rögzíteni. Az inflációs hatások csökkentésére a szerződés megkötésekor már a fix árak kikötését támogatjuk. A többletmunkák indokoltságát minden esetben vizsgálni szükséges, és lehetőség szerint a szerződésben már ennek részbeni áthárítását javasoljuk a kivitelezőre. A következő táblázatban a kockázatmegosztás lehetőségeit mutatjuk be:

Kockázatmegosztás a különböző üzleti megoldások mellett, kockázatáthárítás lehetősége				
Kockázati tényező	Megbízó	Megbízott/ Kivitelező	Közös	Védekezési lehetőség
Tervezési hibák	A tenderkiírás tervezésre vonatkozó hibája	A Vállalkozó által készített terv hibája		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tenderkiírás ellenőrzése, ▪ Tervezés figyelemmel kísérése, ▪ Vállalkozói biztosítás erre való kiterjesztése
Költség-túllépés	Hatósági engedélyek	Gyenge tervezési/ építési minőség	Vis major	Előzetes engedélykérés
	Közműkiváltás stb.	Irreális építési ütemterv vállalása		Kivitelezés gondos ellenőrzése
	Terület-kisajátítás	Építési engedélyek vállalása	Régészeti leletek	Korai figyelmeztetési mechanizmus a szerződésben
	Kormányzati vállalatok elkészülte	Vállalkozói hiba		Biztosítás kötése
	Veszélyes anyagok			
Teljesítményi követelmények nem teljesítése		Minőségi hiba		Kivitelezés gondos ellenőrzése
		Építési hiba		Korai figyelmeztetési mechanizmus a szerződésben
			Tenderkiírás részeként elvárás	Biztosítás kötése
Árváltoztatás hatásai		Fix árú projektek		Egyértelmű szerződési feltételek
Kamatszintek			Az alapkamat szintjének ingadozása az ajánlat és kifizetés között	Állandó kamatszintű hitelek felvétele
				Kamatszint-konverzió

Kockázatmegosztás a különböző üzleti megoldások mellett, kockázatáthárítás lehetősége				
Kockázati tényező	Megbízó	Megbízott/ Kivitelező	Közös	Védekezési lehetőség
				Biztosítás jövőbeni kamatszint-ingadozásra
				Állami garancia (már a tenderkiírásban)
Szavatosság		Építési hibák		Garanciák
		Alvállalkozói számlák		Biztosítások
				Közös felelősségű alvállalkozói szerződések
				Biztosítás/garancia

233. Kockázat megosztási lehetőségek

11 MELLÉKLETEK

- | | |
|-------------------------|---|
| 1. sz. Melléklet | FORGALOMSZÁMLÁLÁSI EREDMÉNYEK - FELSZORZOTT NAPI FORGALMAK |
| 2. sz. Melléklet | FORGALOMSZÁMLÁLÁSI EREDMÉNYEK – KERÉKPÁROSOK |
| 3. sz. Melléklet | A SZOMBATHELYI HELYKÖZI ÉS HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER HÁLÓZATÁNAK VIZSGÁLATA AZ IMCS MEGVALÓSÍTÁSÁVAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN |
| 4. sz. Melléklet | LEVEGŐTISZTASÁG-VÉDELMI, ZAJVÉDELMI ÖSSZEFOGLALÓ (Műszaki Tanulmány kötet) |

1.sz. Melléklet

FORGALOMSZÁMLÁLÁSI EREDMÉNYEK - FELSZORZOTT NAPI FORGALMAK (jmű db + Ejmű)

S	Személygépkocsi, kistehergépkocsi, motorkerékpár
K	Közepes tehergépkocsi
N	Nehéz, pótkocsis, nyerges tehergépkocsi
A	Autóbusz

Helysz. kód	Helyszín	1. irány				2. irány				ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/óra		
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K			N	A
1	Szent Imre út (8443. sz. út) a 86-87. sz. főút és Vép között	86-87. sz. főutak (Szombathely) felé	2638	23	77	83	86-87. sz. főutak (Szombathely) felől	2530	37	83	61	6011	571
2	Külső-Zanati út (körforgalom és vasúti átjáró között)	87-87. sz. főutak (körforgalom) felé	1479	14	34	64	87-87. sz. főutak (körforgalom) felől a vasúti átjáró felé	1863	25	13	78	3870	368
3	86. sz. főút a felüljáró és a Zanati bejáró között	Felüljáró felé	4115	187	1596	42	Zanati bejáró felé	3801	194	1310	19	15868	1507
4	8639. sz. út Tücsökmajor határánál	87. sz. főút (Szombathely) felé	3064	353	140	59	87. sz. főút (Szombathely) felől	3496	68	119	42	8051	765
5	87. sz. főút (Rumi út) Rumi külső út és József Attila utca között	József Attila utca (Táplánszentkereszt) felé	4070	195	307	29	József Attila utca (Táplánszentkereszt) felé	3531	193	199	39	9582	910
6	Rumi út a 86. sz. főút és Benderfy László u. között	86. sz. főút felé	3418	53	16	72	Benderfy László u. felé	2577	51	19	71	6586	626
7	Rumi Külső út a Török Ignác u. és Borotszeg u. között	Török Ignác u. felé	2030	219	29	67	Borotszeg u. felé	1818	212	14	50	4852	461
8	87. sz. főút a 89. sz. főút körforgalma után a városból kifelé	89. sz. főút (körforgalom) felé	3299	487	221	66	89. sz. főút (körforgalom) felől	2335	503	153	73	8304	789
9	86. sz. főút a Külső Pozsonyi út (8707) és Petőfitelep között	Külső Pozsonyi út (8707) felé	7216	696	4856	289	Petőfitelep felé	8235	169	5231	197	43093	4094
10	Nárai u. a Galambos dűlő és Fadrusz János u. között	Galambos dűlő felé	1568	103	40	48	Fadrusz János u. felé	1702	141	50	53	4090	389

Szombathely Intermodális Községi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

Helysz. kód	Helyszín	1. irány					2. irány					ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/ óra
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K	N	A		
11	Dolgozók útja (8901) a 87133. sz. út és Eötvös J. u. között	87133. sz. út felé	4044	154	47	74	Eötvös József u. felé	4313	176	64	68	9452	898
12	Parkerdei út Mezei u. és Falunagy u. között	Mezei u. felé	872	17	0	0	Falunagy u. felé	547	20	0	0	1471	140
13	Hunyadi János út (8721) a 89. sz. főút körforgalom mellett	89. sz. főút (körforgalom) felé	2248	64	22	29	89. sz. főút (körforgalom) felől	2162	58	19	22	4809	457
14	Szent Imre herceg útja a 89. sz. főút és Szabadnép u. között	89. sz. főút felé	1625	42	46	24	Szabadnép u. felé	1902	53	29	46	4027	383
15	Szent Imre herceg útja a Senyefai u. és Mészáros J. u. között	Senyefai u. felé	2205	41	30	53	Mészáros József u. felé	2690	33	26	65	5432	516
16	Muskátlí u. (8721) a Perint-patak felett	Vízöntő u. felé	3344	29	32	11	Dolgozók útja (8901) felé	3423	52	34	9	7095	674
17	Rohonci út (8901) a Perint-patak felett	Váci Mihály u. felé	4283	86	16	117	Váci Mihály u. felől	5993	93	15	64	11058	1051
18	Kenderesi u. a Csónakázó-tó mellett	Bartók Béla krt. felé	2815	0	0	0	Bartók Béla krt. felől	1157	0	0	11	3999	380
19	Kárpáti Kelemen u. az Árpád út és Bartók Béla krt. között	Árpád út felé	2198	82	0	21	Bartók Béla krt. felé	2369	67	0	17	4869	463
20	Varasd u. a Zanati út (87315) és a körforgalom között	Zanati út (87315) felé	3229	318	87	29	Körforgalom felé	3813	396	46	10	8472	805
21	89. sz. főút a Hunyadi J. út és a Perint-patak között	Hunyadi János út felé	1111	126	253	0	Hunyadi János út felől	1334	164	225	0	4045	384
22	11-es Huszár út a Minerva u. és Szabadnép u. között	Minerva u. felé	5636	357	428	58	Minerva u. felől	5856	332	392	83	14857	1411
23	87. sz. főút a kámoni vasúti átjárónál	Söptei út felé	4310	497	483	73	Söptei út felől	3897	631	402	62	12336	1172
24	Rozsnyó u. a 86-87. sz. főutak és a körforgalom között	86-87. sz. főutak felé	2763	62	67	11	86-87. sz. főutak felől	2503	59	35	6	5733	545
25	87. sz. főút a 86-os felüljáró és a Söptei út között	86-os felüljáró felé	7728	196	362	143	Söptei út felé	6477	225	319	134	17190	1633
26	86-87. sz. főutak a Csaba u. és Sárdi-ér u. felé	Csaba u. felé	4100	309	1435	11	Sárdi-ér u. felé	4288	244	1271	82	16163	1536
27	86. sz. főút a Körmendi út és rumi út között	Körmendi út felé	2817	225	1038	133	Rumi út felé	3011	142	1398	17	12807	1217

Szombathely Intermodális Községi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

Helysz. kód	Helyszín	1. irány					2. irány					ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/ óra
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K	N	A		
28	Zanati út a Vámház u. kereszteződésnél	Belváros felé	7305	158	201	121	Belváros felől	7143	778	163	138	17316	1645
29	Csaba u. a Mikes Kelemen u. és Sólyom u. között	Mikes Kelemen u. felé	4371	461	173	26	Sólyom u. felé	3194	371	116	11	9545	907
30	Zanati út a Pálya u. és Nádasdy Ferenc u. között	Pálya u. felé	8572	76	33	129	Nádasdy Ferenc u. felé	7535	41	18	125	17031	1618
31	Vépi út a Zanati út és Brassó u. között	Zanati út felé	1634	84	55	11	Brassó u. felé	1578	82	27	16	3720	353
32	Jégpince út a Jókai Mór u. és Középhegyi út között	Jókai Mór u. felé	1326	28	21	9	Középhegyi út felé	1618	26	16	21	3185	303
33	Nárai u. a Jókai Mór u. és Erdei iskola u. között	Jókai Mór u. felé	2631	103	34	24	Erdei iskola u. felé	2450	89	19	35	5627	535
34	Körmendi út a Brenner Tóbiás krt. és Tinódi L. S. u. között	Brenner Tóbiás krt. felé	8326	154	96	204	Tinódi Lantos Sebestyén u. felé	7233	153	104	235	17586	1671
35	Szent Flórián krt. a körmendi út és Sorok u. között	Körmendi út felé	3016	160	115	15	Sorok u. felé	2228	138	74	41	6271	596
36	Szent Flórián krt. a Rákóczi F. u. és Wálder Alajos u. között	Rákóczi Ferenc u. felé	3881	85	15	14	Wálder Alajos u. felé	3127	101	5	72	7531	715
37	Hunyadi János út a Károlyi Antal u. és Vitéz u. között	Károlyi Antal u. felé	6140	188	24	55	Vitéz u. felé	4806	115	28	58	11782	1119
38	Szent Gellért u. Fogaras u. és Hársfa u. között	Fogaras u. felé	4578	79	11	61	Hársfa u. felé	4337	131	11	62	9570	909
39	Dózsa György út a Kálvária u. és Esze Tamás u. között	Kálvária u. felé	3755	62	18	185	Esze Tamás u. felé	4377	111	29	170	9378	891
40	Magyar László u. a Perint-patak felett	Gagarin út felé	3752	59	0	240	Gagarin út felől	3143	29	0	220	8169	776
41	Kálvária u. Jókai Mór u. és Szent László király u. között	Jókai Mór u. felé	912	17	0	53	Szent László király u. felé	837	11	0	40	2020	192
42	Gagarin út a Jókai Mór u. és az Arany János u. között	Jókai Mór u. felé	2156	38	10	39	Arany János u. felé	2277	64	18	40	4843	460
43	Kenderesi u. a Bartók Béla krt. és Reviczky Gy. u. között	Bartók Béla krt. felé	225	0	0	6	Reviczky Gyula u. felé	188	0	5	0	441	42
44	Rohonci út a Deák F. u. és Magyar L. u. között	Deák Ferenc u. felé	5257	33	29	144	Magyar László u. felé	4801	43	21	168	11071	1052
45	Szürcsapó u. a Bartók Béla krt. mellett	Bartók Béla krt. felé	1220	11	4	0	Bartók Béla krt. felől	1182	16	0	0	2449	233

Szombathely Intermodális Községi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

Helysz. kód	Helyszín	1. irány					2. irány					ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/ óra
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K	N	A		
46	Szűrőcsapó u. - Rohonci út kereszteződés (kerékpárút oldala)	Szűrőcsapó u. Rohonci út felé	1400	14	2	0	Szűrőcsapó u. Rohonci út felől	0	0	0	0	1424	135
47	Rohonci út Bartók Béla krt. és Szűrőcsapó u. között	Bartók Béla krt. felé	6995	78	39	191	Bartók Béla krt. felől	6055	57	4	193	14305	1359
48	Bartók Béla krt. az Akacs M. u. és Bolyai J. u. között	Akacs Mihály u. felé	2905	35	11	0	Bolyai János u. felé	3070	19	15	0	6116	581
49	Horváth Boldizsár krt. a Gyöngyös patak felett	Paragvári u. felé	3947	69	30	65	Paragvári u. felől	5077	85	15	18	9559	908
50	Honvéd út a Gyöngyös patak felett	Körforgalom (Sportház) felé	3516	48	23	29	Körforgalom (Sportház) felől	2762	59	10	75	6770	643
51	Vörösmarty M. u. a Semmelweis I. u. és Szelestey L. u. között	Semmelweis Ignác u. felé	5947	62	14	6	Szelestey László u. felé	5171	33	11	22	11384	1081
52	Vörösmarty M. u. a Szent Márton u. és Kisfaludy S. u. között	Szent Márton u. felé	10704	53	39	224	Kisfaludy S. u. felé	8395	124	21	215	20594	1956
53	Hunyadi J. út a Vak Bottyán u. és Gyöngyös u. között	Vak Bottyán u. felé	7633	144	33	136	Gyöngyös u. felé	8658	112	11	123	17404	1653
54	Vak Bottyán u. a Gyöngyös patak felett	Aréna u. felé	601	46	0	0	Aréna u. felől	553	47	0	0	1284	122
55	Thököly Imre u. a Gyöngyös patak felett	Aréna u. felé	6509	33	51	232	Hunyadi J. út felé	7106	67	25	236	15114	1436
56	Sörház u. a buszmegállónál (MMIK mellett)	Ady Endre tér felé	3491	33	20	117	Ady Endre tér felől	4015	54	11	153	8381	796
57	Kiskar u. a Kossuth L. u. és Óperint u. között	Kossuth Lajos u. felé	8683	162	47	276	Óperint u. felé	6827	147	35	264	17496	1662
58	Pázmány Péter krt. a Hunyadi J. út és Kinizsi P. u. között	Hunyadi János út felé	3012	45	0	55	Kinizsi Pál u. felé	1968	24	11	62	5399	513
59	Brenner Tóbiás krt. a Nárai u. és Szigligeti E. u. között	Nárai u. felé	5278	55	13	67	Szigligeti Ede u. felé	5605	78	24	66	11494	1092
60	Bartók Béla krt. a Gagarin út és Kárpáti Kelemen u. között	Gagarin út felé	5254	167	72	147	Kárpáti Kelemen u. felé	4238	151	89	93	10942	1040
61	Szily János u. a Petőfi S. u. és a Székesegyház között	Székesegyház felé	2681	15	0	0	Székesegyház felől	4445	60	0	6	7246	688

Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése

Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány

Helysz. kód	Helyszín	1. irány				2. irány				ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/ óra		
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K			N	A
62	Köszegi u. a Petőfi S. u. és Mártírok tere között		0	0	0	0	Mártírok tere felé	3288	35	16	0	3378	321
63	Király u. a Malom u. és a körforgalom között	Körforgalom felé	7005	21	0	210	Körforgalom felől	6954	34	5	188	15044	1429
64	Thököly Imre u. - Beczy István u. kereszteződés	Thököly u. a körforgalom felé	8250	116	6	144	Thököly u. a körforgalom felől	7820	71	0	169	17130	1627
65	Zrínyi Ilona u. a Gyöngyös patak felett	Hunyadi János út felé	1868	71	6	0	Hunyadi János út felől	1113	34	0	5	3156	300
66	Paragvári u. a Bartók Béla krt. és Forró u. között	Bartók Béla krt. felé	6866	102	11	144	Forró u. felé	4906	94	17	48	12598	1197
67	11-es Huszár út a Horváth B. krt. és Léka u. között	Horváth Boldizsár krt. felé	9345	236	39	98	Horváth Boldizsár krt. felől	8146	302	10	82	18814	1787
68	Bocskai István krt. a Semmelweis I. u. és Koncz J. u. között	Semmelweis Ignác u. felé	2713	127	17	123	Koncz János u. felé	1968	120	6	97	5632	535
69	Semmelweis Ignác u. a Nádasdy F. u. és Garai J. u. között	Nádasdy Ferenc u. felé	4095	224	5	191	Garai János u. felé	3583	177	0	151	9109	865
70	Wesselényi Miklós u. a Thököly I. u. és Szent M. u. között	Thököly Imre u. felé	363	0	0	0	Szent Márton u. felé	5520	24	0	0	5917	562
71	Széll Kálmán u. a Nádasdy F. u. és Welther K. u. között	Nádasdy Ferenc u. felé	3261	99	6	340	Welther Károly u. felé	500	10	0	0	4778	454
72	Nádasdy Ferenc u. a Szent M. u. és Kisfaludy S. u. között	Szent Márton u. felé	4180	66	6	103	Kisfaludy Sándor u. felé	3037	69	6	108	7961	756
73	Söptei út a Semmelweis I. u. és Losonc u. között	Semmelweis Ignác u. felé	3704	249	58	107	Losonc u. felé	2302	203	51	113	7461	709
74	Söptei út a vasúti átjárónál	Belváros felé	2720	141	50	101	Belváros felől	2422	144	24	101	6232	592
75	Szelestey László u. a Gyöngyös patak felett	Wesselényi Miklós u. felé	3024	96	45	266						3938	374
76	Széll Kálmán u. a Gyöngyös patak felett	Wesselényi Miklós u. felé	5155	6	0	194	Wesselényi Miklós u. felől	5472	11	0	228	11704	1112
77	8713. sz. út a Temesvár u. mellett	Temesvár u. felé	4083	250	65	71	Temesvár u. felől	4071	287	37	64	9496	902
78	Erkel Ferenc u. - Temetők útja kereszteződés	Erkel F. u. belváros felé	2793	215	103	59	Erkel F. u. belváros felől	2808	206	127	40	7014	666
79	Óperint u. a Kiskar u. és	Kiskar u. felé	4824	51	0	63	Szabadságharcos u. felé	3686	64	11	69	9029	858

Helysz. kód	Helyszín	1. irány				2. irány				ÁNF Ejmű/n ap	MOF Ejmű/ óra		
		megnevezés	S	K	N	A	megnevezés	S	K			N	A
	Szabadságharcos u. között												
80	II. Rákóczi Ferenc u. a Thököly I. u. és Zrínyi I. u. között	Thököly Imre u. felé	1424	18	0	84	Zrínyi Ilona u. felé	1620	6	0	70	3463	329
81	Március 15. tér a Karinthy F. u. és körforgalom között	Körforgalom felé	2594	4	0	4	Körforgalom felől	2278	0	0	0	4886	464
82	Paragvári u. a Deák F. u. és Petőfi S. u. között	Deák Ferenc u. felé	4194	38	12	70	Petőfi Sándor u. felé	3809	80	16	84	8622	819
83	Deák Ferenc u. a Gyöngyös patak felett	Markusovszky Lajos u. felé	1784	49	0	0	Markusovszky Lajos u. felől	1540	46	6	0	3471	330
84	Puskás Tivadar u. a Zanati útnál.	Zanati út felé	1518	431	209	66	Zanati út felől	877	296	196	55	4729	449
85	Petőfi Sándor u. az Ady E. tér és Szabó M. u. között	Ady Endre tér felé	5584	30	28	235	Ady Endre tér felől	5434	22	6	211	12289	1167
86	Körmendi út a Szent Gellért u. és Újvilág u. között	Szent Gellért u. felé	8317	121	35	203	Szent Gellért u. felől	7379	209	117	244	17654	1677
87	Kodály Zoltán u. a Perint hídnál	Váci Mihály u. felé	2150	44	6	59	Váci Mihály u. felől	2419	43	0	83	5060	481
88	Váci Mihály u. a Rohonci út és a Bem József u. között	Rohonci út felé	2403	45	27	27	Bem József u. felé	2692	47	11	79	5586	531
89	Paragvári u. a Váci M. u. és Szófia u. között	Váci Mihály u. felé	5727	87	15	52	Szófia u. felé	5853	51	20	35	12079	1148
90	Kárpáti Kelemen u. az Árpád út és Rigóvölgyi út között.	Rigóvölgyi felé	1253	44	0	0	Rigóvölgyi felől (belváros felé)	1165	42	6	0	2553	243
91	Kisfaludy Sándor utca a Gyöngyös hídjánál (Király u. - Wesselényi M. U.)	Király utca (belváros) felé	674	5	0	0	Király utca (belváros) felől	1643	29	4	0	2375	226
92	86-87. sz. főutak Szombathely elkerülő, Zanati út - Rozsnyó utca között	Zanati út felé	5745	137	1409	134	Zanati út felől	5689	174	1647	52	19972	1897
93	Szatmár utca	Jávor u. felé	708	31	19	0	Csaba u. felé	792	48	16	0	1698	161

2.sz. Melléklet

FORGALOMSZÁMLÁLÁSI EREDMÉNYEK – KERÉKPÁROSOK (napi felszorozott)

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerékpáros/nap	megnevezés	Kerékpáros /nap	
30	Zanati út a Pálya u. és Nadasdy Ferenc u. között	Pálya u. felé	862	Nadasdy Ferenc u. felé	1909	2771
65	Zrínyi Ilona u. a Gyöngyös patak felett	Hunyadi János út felé	1557	Hunyadi János út felől	1037	2594
66	Paragvári u. a Bartók Béla krt. és Forró u. között	Bartók Béla krt. felé	1192	Forró u. felé	1280	2473
72	Nadasdy Ferenc u. a Szent M. u. és Kisfaludy S. u. között	Szent Márton u. felé	996	Kisfaludy Sándor u. felé	1180	2176
63	Király u. a Malom u. és a körforgalom között	Körforgalom felé	1009	Körforgalom felől	903	1912
88	Váci Mihály u. a Rohonci út és a Bem József u. között	Rohonci út felé	1082	Bem József u. felé	792	1874
49	Horváth Boldizsár krt. a Gyöngyös patak felett	Paragvári u. felé	999	Paragvári u. felől	810	1810
79	Óperint u. a Kiskar u. és Szabadságharcos u. között	Kiskar u. felé	917	Szabadságharcos u. felé	845	1763
80	II. Rákóczi Ferenc u. a Thököly I. u. és Zrínyi I. u. között	Thököly Imre u. felé	881	Zrínyi Ilona u. felé	858	1739
35	Szent Flórián krt. aKörömdi út és Sorok u. között	Körömdi út felé	789	Sorok u. felé	828	1617
87	Kodály Zoltán u. a Perint hídnál	Váci Mihály u. felé	829	Váci Mihály u. felől	788	1617
42	Gagarin út a Jókai Mór u. és az Arany János u. között	Jókai Mór u. felé	784	Arany János u. felé	702	1486
48	Bartók Béla krt. az Akacs Mihály u. és Bolyai J. u. között	Akacs Mihály u. felé	631	Bolyai János u. felé	803	1434
37	Hunyadi János út a Károlyi Antal u. és Vitéz u. között	Károlyi Antal u. felé	755	Vitéz u. felé	676	1430
57	Kiskar u. a Kossuth L. u. és Óperint u. között	Kossuth Lajos u. felé	847	Óperint u. felé	545	1392
89	Paragvári u. a Váci M. u. és Szófia u. között	Váci Mihály u. felé	825	Szófia u. felé	558	1383
62	Kőszegi u. a Petőfi S. u. és Mártírok tere között		0	Mártírok tere felé	1349	1349
54	Vak Bottyán u. a Gyöngyös patak felett	Aréna u. felé	610	Aréna u. felől	728	1339
68	Bocskai István krt. a Semmelweis I. u. és Koncz J. u. között	Semmelweis Ignác u. felé	610	Koncz János u. felé	726	1336
28	Zanati út a Várház u. kereszteződésnél	Belváros felé	649	Belváros felől	591	1240
76	Széll Kálmán u. a Gyöngyös patak felett	Wesselényi Miklós u. felé	603		628	1230
60	Bartók Béla krt. a Gagarin út és Kárpáti Kelemen u. között	Gagarin út felé	658	Kárpáti Kelemen u. felé	531	1190
91	Kisfaludy Sándor utca a Gyöngyös hídjánál (Király u. - Wesselényi M. u.)	Király utca (belváros) felé	703	Király utca (belváros) felől	394	1097
64	Thököly Imre u. - Bejczy István u. kereszteződés	Thököly u. a körforgalom felé	508	Thököly u. a körforgalom felől	556	1064

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerék-páros/nap	megnevezés	Kerék-páros /nap	
83	Deák Ferenc u. a Gyöngyös patak felett	Markusovszky Lajos u. felé	563	Markusovszky Lajos u. felől	495	1058
81	Március 15. tér a Karinth F. u. és körforgalom között	Körforgalom felé	804	Körforgalom felől	251	1055
59	Brenner Tóbiás krt. a Nárai u. és Szigligeti E. u. között	Nárai u. felé	558	Szigligeti Ede u. felé	492	1050
75	Szelestey László u. a Gyöngyös patak felett	Wesselényi Miklós u. felé	1037		0	1037
69	Semmelweis Ignác u. a Nádasdy F. u. és Garai J. u. között	Nádasdy Ferenc u. felé	585	Garai János u. felé	438	1023
53	Hunyadi J. út a Vak Bottyán u. és Gyöngyös u. között	Vak Bottyán u. felé	381	Gyöngyös u. felé	544	925
67	11-es Huszár út a Horváth B. krt. és Léka u. között	Horváth Boldizsár krt. felé	505	Horváth Boldizsár krt. felől	398	903
47	Rohonci út Bartók Béla krt. és Szűrcsapó u. között	Bartók Béla krt. felé	374	Bartók Béla krt. felől	525	899
40	Magyar László u. a Perint-patak felett	Gagarin út felé	532	Gagarin út felől	345	878
36	Szent Flórián krt. a Rákóczi F. u. és Wälder Alajos u. között	Rákóczi Ferenc u. felé	544	Wälder Alajos u. felé	333	878
13	Hunyadi János út (8721) a 89. sz. főút körforgalom mellett	89. sz. főút (körforgalom) felé	453	89. sz. főút (körforgalom) felől	410	863
18	Kenderesi u. a Csónakázó-tó mellett	Bartók Béla krt. felé	365	Bartók Béla krt. felől	488	853
34	Körmendi út a Brenner Tóbiás krt. és Tinódi L. S. u. között	Brenner Tóbiás krt. felé	500	Tinódi Lantos Sebestyén u. felé	275	775
58	Pázmány Péter krt. a Hunyadi J. út és Kinizsi P. u. között	Hunyadi János út felé	484	Kinizsi Pál u. felé	288	771
6	Rumi út a 86. sz. főút és Benderfy László u. között	86. sz. főút felé	418	Benderfy László u. felé	299	717
15	Szent Imre herceg útja a Senyefai u. és Mészáros J. u. között	Senyefai u. felé	313	Mészáros József u. felé	403	716
33	Nárai u. a Jókai Mór u. és Erdei iskola u. között	Jókai Mór u. felé	331	Erdi iskola u. felé	379	710
73	Söptei út a Semmelweis I. u. és Losonc u. között	Semmelweis Ignác u. felé	382	Losonc u. felé	293	676
44	Rohonci út a Deák F. u. és Magyar L. u. között	Deák Ferenc u. felé	281	Magyar László u. felé	388	669
11	Dolgozók útja (8901) a 87133. sz. út és Eötvös J. u. között	87133. sz. út felé	333	Eötvös József u. felé	322	655
20	Varasd u. a Zanati út (87315) és a körforgalom között	Zanati út (87315) felé	253	Körforgalom felé	358	610
14	Szent Imre herceg útja a 89. sz. főút és Szabadnép u. között	89. sz. főút felé	277	Szabadnép u. felé	329	607
16	Muskátli u. (8721) a Perint-patak felett	Vizöntő u. felé	283	Dolgozók útja (8901) felé	319	602
56	Sörház u. a buszmegállónál (MMIK mellett)	Ady Endre tér felé	250	Ady Endre tér felől	334	584
77	8713. sz. út a Temesvár u. mellett	Temesvár u. felé	274	Temesvár u. felől	307	582
86	Körmendi út a Szent Gellért u. és Újvilág u. között	Szent Gellért u. felé	238	Szent Gellért u. felől	343	581
45	Szűrcsapó u. a Bartók Béla krt. mellett	Bartók Béla krt. felé	293	Bartók Béla krt. felől	275	568
19	Kárpáti Kelemen u. az Árpád út és Bartók Béla krt. között	Árpád út felé	271	Bartók Béla krt. felé	277	548

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerék-páros/nap	megnevezés	Kerék-páros /nap	
38	Szent Gellért u. Fogaras u. és Hársfa u. között	Fogaras u. felé	302	Hársfa u. felé	240	542
43	Kenderesi u. a Bartók Béla krt. és Reviczky Gy. u. között	Bartók Béla krt. felé	256	Reviczky Gyula u. felé	276	532
84	Puskás Tivadar u. a Zanati útnál.	Zanati út felé	380	Zanati út felől	108	487
25	87. sz. főút a 86-os felüljáró és a Söptei út között	86-os felüljáró felé	294	Söptei út felé	182	476
32	Jégpince út a Jókai Mór u. és Középhegyi út között	Jókai Mór u. felé	195	Középhegyi út felé	264	459
71	Szell Kálmán u. a Nádasy F. u. és Welther K. u. között	Nádasy Ferenc u. felé	346	Welther Károly u. felé	104	450
31	Vépi út a Zanati út és a Brassó u. között	Zanati út felé	221	Brassó u. felé	226	447
7	Rumi Külső út a Török Ignác u. és Borotszeg u. között	Török Ignác u. felé	215	Borotszeg u. felé	194	409
90	Kárpáti Kelemen u. az Árpád út és Rigóvölgyi út között.	Rigóvölgyi felé	217	Rigóvölgyi felől (belváros felé)	178	396
50	Honvéd út a Gyöngyös patak felett	Körforgalom (Sportház) felé	289	Körforgalom (Sportház) felől	76	365
74	Söptei út a vasúti átjárónál	Belváros felé	183	Belváros felől	168	351
12	Parkerdei út Mezei u. és Falunagy u. között	Mezei u. felé	236	Falunagy u. felé	108	344
93	Szatmár utca	Jávor u. felé	185	Csaba u. felé	143	329
61	Szily János u. a Petőfi S. u. és a Székesegyház között	Székesegyház felé	153	Székesegyház felől	170	323
10	Nárai u. a Galambos dűlő és Fadrusz János u. között	Galambos dűlő felé	194	Fadrusz János u. felé	112	306
46	Szűrcsapó u. - Rohonci út kereszteződés (kerékpárút oldala)	Szűrcsapó u. Rohonci út felé	291	Szűrcsapó u. Rohonci út felől	0	291
78	Erkel Ferenc u. - Temetők útja kereszteződés	Erkel F. u. belváros felé	149	Erkel F. u. belváros felől	135	284
39	Dózsa György út a Kálvária u. és Esze Tamás u. között	Kálvária u. felé	154	Esze Tamás u. felé	85	240
5	87. sz. főút (Rumi út) Rumi külső út és József Attila utca között	József Attila utca (Táplánszentkereszt) felé	139	József Attila utca (Táplánszentkereszt) felé	86	225
9	86. sz. főút a Külső Pozsonyi út (8707) és Petőfi-telep között	Külső Pozsonyi út (8707) felé	80	Petőfitelep felé	137	217
2	Külső-Zanati út (körforgalom és vasúti átjáró között)	87-87. sz. főutak (körforgalom) felé	140	87-87. sz. főutak (körforgalom) felől a vasúti átjáró felé	73	213
82	Paragvári u. a Deák F. u. és Petőfi S. u. között	Deák Ferenc u. felé	88	Petőfi Sándor u. felé	120	208
51	Vörösmarty M. u. a Semmelweis I. u. és Szelestey L. u. között	Semmelweis Ignác u. felé	91	Szelestey László u. felé	95	185
41	Kálvária u. Jókai Mór u. és Szent László király u. között	Jókai Mór u. felé	102	Szent László király u. felé	79	182
23	87. sz. főút a kámonai vasúti átjárónál	Söptei út felé	107	Söptei út felől	58	164
4	8639. sz. út Tücsökmajor határánál	87. sz. főút (Szombathely) felé	70	87. sz. főút (Szombathely) felől	61	131
85	Petőfi Sándor u. az Ady E. tér és Szabó M. u. között	Ady Endre tér felé	68	Ady Endre tér felől	19	87

Helysz. kód	Helyszín	1. irány		2. irány		Két irány összesen
		megnevezés	Kerék-páros/nap	megnevezés	Kerék-páros /nap	
1	Szent Imre út (8443. sz. út) a 86-87. sz. főút és Vép között	86-87. sz. főutak (Szombathely) felé	39	86-87 sz. főutak (Szombathely) felől	40	79
55	Thököly Imre u. a Gyöngyös patak felett	Aréna u. felé	64		0	64
70	Wesselényi Miklós u. a Thököly I. u. és Szent M. u. között	Thököly Imre u. felé	4	Szent Márton u. felé	57	61
21	89. sz. főút a Hunyadi J. út és a Perint-patak között	Hunyadi János út felé	42	Hunyadi János út felől	9	51
52	Vörösmarty M. u. a Szent Márton u. és Kísfaludy S. u. között	Szent Márton u. felé	51		0	51
22	11-es Huszár út a Minerva u. és Szabadnép u. között	Minerva u. felé	39	Minerva u. felől	4	43
26	86-87. sz. főutak a Csaba u. és Sárdi-ér u. felé	Csaba u. felé	15	Sárdi-ér u. felé	25	40
27	86. sz. főút a Körmendi út és rumi út között	Körmendi út felé	23	Rumi út felé	16	39
17	Rohonci út (8901) a Perint-patak felett	Váci Mihály u. felé	9	Váci Mihály u. felől	22	32
92	86-87. sz. főutak Szombathely elkerülő, Zanati út - Rozsnyó utca között	Zanati út felé	0	Zanati út felől	21	21
24	Rozsnyó u. a 86-87. sz. főutak és a körforgalom között	86-87. sz. főutak felé	9	86-87. sz. főutak felől	11	20
8	87. sz. főút a 89. sz. főút körforgalma után a városból kifelé	89. sz. főút (körforgalom) felé	4	89. sz. főút (körforgalom) felől	4	8
3	86. sz. főút a felüljáró és a Zanati bejáró között	Felüljáró felé	0	Zanati bejáró felé	0	0
29	Csaba u. a Mikes Kelemen u. és Súlyom u. között	Mikes Kelemen u. felé	0	Súlyom u. felé	0	0

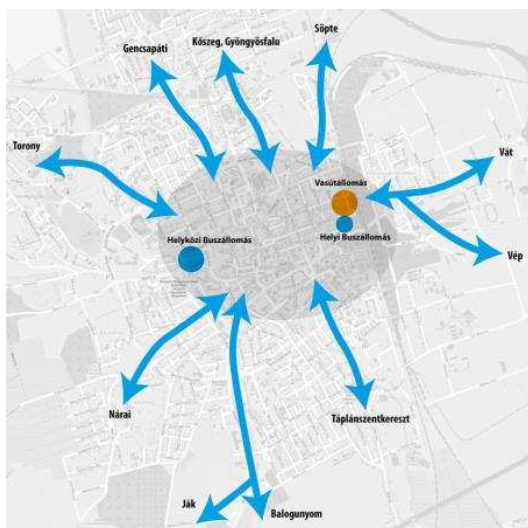
3.sz. Melléklet

A SZOMBATHELYI HELYKÖZI ÉS HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER HÁLÓZATÁNAK
VIZSGÁLATA AZ IMCS MEGVALÓSÍTÁSÁVAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN

Jelen vizsgálati anyag röviden összegzi azt a vizsgálatot, amelyre a Döntés-előkészítő Tanulmány során került felszínre. A vizsgálat szerinti hálózati javaslatokat a koncepcionális szintű Döntés-előkészítő fázist követően egyeztetettük Szombathely MJV Önkormányzatával, a Vasi Volán Zrt-vel (jelenleg ÉNYKK Zrt.), illetve a Közlekedéstudományi Intézettel. A témában érintettek véleményét beépítve, állásfoglalásaik alapján jelen összegző anyagban kívánjuk bemutatni, hogy a jelenlegi Ady Endre téri helyközi autóbusz állomásnak és az Éhen Gyula téri helyi autóbusz állomásnak az új Intermodális Központba, pályaudvarra helyezett kiépítésével a helyi és helyközi járatok számára – az egyeztetések eredményeként - milyen javasolt vonalvezetés eszközölhető. Cél, hogy a következők az IMCS-vel működtethető hálózat kialakítására irányt mutasson.

Az új hálózat kialakítása során a helyközi közlekedést tekintve elsődleges szempont, hogy az új rendszerrel mindazon funkciók lehetőleg továbbra is biztosíthatóak legyenek, amit a Belváros közeli Ady Endre téri állomás – a helyszín adottságaiból adódóan – eleve megadott. Jelen vizsgálatnak a menetrendi paraméterek kidolgozása nem tárgya. Cél továbbá, hogy az állomási átköltözés és járat-át szervezés révén a hálózat továbbra is jól és hatékonyan üzemeltethető maradjon, ne jelentsen olyan mértékű többletkapacitás igényt, amelynek kigazdálkodása mérhetetlen terhet ró a közforgalmú ellátásért felelős szervezetre és a szolgáltatóra.

A helyközi autóbusz állomás átköltöztetése és a helyi autóbusz állomással együtt közös IMCS központból történő működtetése is megköveteli a helyi közösségi közlekedési hálózat áttekintését, újraértékelését. Cél az igényekhez jobban alkalmazkodó olyan közös rendszer létrehozása, hogy az utazóközönség számára lehetőleg ne növekedjen, hanem inkább csökkenjen a közforgalmú közlekedéssel töltött idő.



A helyközi autóbuszok Szombathellyel 10 főirányból teremtenek kapcsolatot aszerint, hogy a vonalak merre vezetnek és a város úthálózatának melyik részén érkeznek és távoznak. Az egyes fő irányokat a következő ábra szemlélteti.

A kelet felől érkező autóbuszok érintik a belvárost, míg az északi, illetve déli irányból érkezők csak korlátozott mértékben, a nyugat felől érkezők pedig egyáltalán nem. A vasútállomást csak a Gyöngyösfalu, Söpte, Vát és Vép felől érkező járatok egy része érinti, így a vasúti csatlakozás az esetek döntő többségében csak átszállással, vagy gyaloglással biztosított.

Helyközi közösségi közlekedési hálózat

Jelenlegi főbb jellemzők

Munkanapokon a 317 helyközi járat alig több mint fele érinti közvetlenül a belvárost, a vasútállomás esetében ugyanez egyharmad.

	munkanap		szabadnap		munkaszüneti nap	
	járat/nap	arány	járat/nap	arány	járat/nap	arány
Belváros	160	50%	57	48%	53	59%
Vasútállomás	112	35%	40	34%	30	33%
Összesen	317		118		90	

Az Ady Endre téri autóbusz állomásra a legsűrűbb buszforgalom a reggeli csúcsidőszakban 6.00 és 8.00 között van.

Az alábbi ábra a számítógépes forgalmi modellben figyelembe vett tömegközlekedési járatok úthálózatát, valamint az egyes szakaszok napi járatszámát mutatják be



A helyközi közforgalmú közlekedési hálózat módosítása az új Intermodális csomópont kapcsán

Az intermodális csomópont kialakításával a helyközi járatok végállomása jelenlegi helyéről, azaz az **Ady Endre térről teljes mértékben áthelyezésre kerül a vasútállomás közvetlen közelébe, a Vasút utca – Semmelweis utca dél-nyugati területére**. Ugyanitt kap helyet a jelenleg az Éhen Gyula téren levő helyi autóbusz állomás forgalma is, azaz **Szombathely helyi és helyközi autóbuszainak egy közös állomásuk lesz**. Az új kialakítás szükségessé teszi a helyközi viszonylatok városon belüli szakaszának útvonali átgondolását, és újraértékelését.

A déli és nyugati irányokból érkező helyközi autóbuszok esetében célszerűen azzal számolunk, hogy a viszonylatok minden esetben érintik a városközpontot. Az északi és keleti irányokból (Gencsapáti, Gyöngyösfalu, Söpte, Vát, Vép) érkező buszoknál ez a feltételezés már nem szükségszerű. Ezen járatok közlekedésére, az új IMCS végállomás elérésére és elhagyására vizsgálati szinten **három elvi útvonal-vezetési scenáriót** állítottunk fel, amelyeket a döntés előkészítő tanulmányban vizsgáltunk. A három scenárió:

- A **„rövid scenárió”** lényege, hogy az autóbuszok a városba haladva a legrövidebb úton érik el a vasútállomást. Ez általában azt eredményezi, hogy nincs közvetlen belvárosi kapcsolat, a városközpont elérése érdekében az utasok átszállásra, vagy gyaloglásra kényszerülnek. Előny ugyanakkor a vasútállomás, illetve a helyi autóbusz állomás közvetlen elérhetősége.
- A **„közepes scenárió”** szerint a helyközi autóbuszok az agglomerációból a szombathelyi végállomás felé haladva a teljesebb kapcsolat biztosítása érdekében kisebb kitérőt tesznek a városközpont felé/mellett. Ebben az esetben a menetidő többletet kompenzálja az átszállási kényszer csökkenése, de a kis kitérő miatt a városközpont elérése rövid gyaloglást vagy egy-két megállónyi átszállásos továbbutazást tesz szükségessé.
- A **„hosszú scenárió”** lényege, hogy minden érintett helyközi autóbusz a külterületről az új végállomás felé olyan a mainál hosszabb útvonalon éri el az intermodális csomópontot, hogy érint egyes városközponti megállókat és az Ady Endre teret is. A scenárió előnye, hogy a hosszú útvonal révén gyakorlatilag a belvárosi célpontok elérése közvetlenül biztosított, nincs helyi viszonylatra átszállási kényszer, ugyanakkor a vasút elérése többletutazási idővel lehetséges, akinek nincs belvárosi célja, annak szinte körbe kell utaznia a belvárost, hogy átszálljon a vasútra.

Az új szombathelyi IMCS autóbusz állomásról induló helyközi autóbuszok esetében azzal számoltunk, hogy a rövid scenárióban a városból való kivezetés is rövid útvonalon történik. A közepes és a hosszú scenárióban elvként az mondható el, hogy a végállomásról induló helyközi autóbuszok néhány utcás kitérővel még megközelítik a városközpont szélét, indokolt megállóknak meg is állnak, majd úgy térnek rá korábbi kivezető útvonalukra.

Ezen elvek mentén a döntés-előkészítő fázisban áttekintettük az egyes helyközi vonalakat és megvizsgáltuk azok útvonal-vezetési lehetőségeit – a három scenárió szerinti változatként - az új IMCS kapcsolati rendszerében. Nem minden helyközi vonal esetében fogalmazunk meg több, a három scenárió elve szerinti változatot, de mindegyik helyközi vonal kapcsán szükséges az útvonal korrekciója (meghosszabbítása, vagy útvonal módosítása).

A döntés-előkészítő fázisban a helyi közösségi közlekedéssel együttesen elemeztük a változatokat, közgazdasági- költség-haszon elemzéssel. Az autóbuszos fejlesztési változatok elemzése során a változatok költségei közül nem vettük figyelembe a beruházási és pótlási költségeket, illetve a maradványértéket, mivel a változatok csak közlekedésszervezést igényelnek. A közgazdasági teljesítménymutatók alapján a „Közepes” változat bizonyult a legkedvezőbbnek, érdemlegesen szintén figyelembe vehető eredménnyel látható a „Rövid” változat. Ezek a változatok eredményezték a legmagasabb közgazdasági nettó jelenértéket, belső megtérülési rátát, illetve haszon-költség arányt is.

Ebből kiindulva indultunk tovább a hálózat finomításának. Ennek során az utasforgalom további elemzésével, valamint a Vasi Volán Zrt. és az Önkormányzat (Megrendelő) képviselőivel együttesen vonalról-vonalra

tekintettük át az új IMCS-hez kapcsolódó helyközi közösségi közlekedési hálózat módosítását, amely **végző javaslatként a következő elvre épül.**

A helyközi járatok utasforgalma munkanapokon – hagyományosan - a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban a legnagyobb. A Szombathelyi iskolák többsége, illetve az egyetem is leginkább az Ady Endre téri jelenlegi állomáshoz esik közel. Mindezek okán célszerű olyan hálózat-igazítást javasolni, amely nem kényszeríti a legnagyobb volumenű utastömeget állandó átszállásra (helyi járatokra).

Mindezekből kiindulva a „Rövid” és a „Közepes” változatok ötvözésével a helyközi hálózati átalakításoknál egy **időben eltérő hálózati szerkezetre** tettünk közösen javaslatot. Ennek elve szerint a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban a különböző településekről érkező autóbuszok elérik az Ady Endre tér környezetét, és azt követően haladnak a vasútállomás melletti IMCS-re.

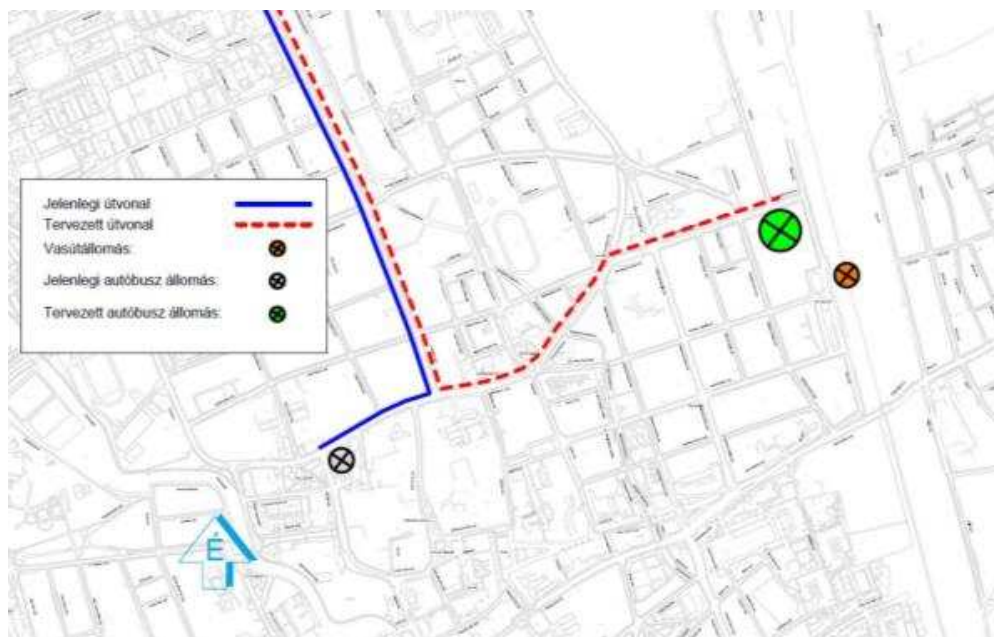
Csúcsidőszakon kívül, azaz a legkorábbi, a nappali és az esti időszakokban a viszonylatok az ún. „Rövid” változat szerint közlekednek, azaz a városba belépésüket követően a legrövidebb útvonalon elérik a vasútállomás menti új IMCS területét. Ellenkező irányokban is ezt az elvet követi a rendszer.

Természetesen egyes vonalak esetében nem feltétlen indokolt időben eltérő hálózatot kialakítani, ha új megállókkal, vagy megállások beiktatásával közel azonos megoldást lehet biztosítani az Ady E. tér környezetének csúcsidei elérésére.

Fenti elvek mentén a javasolt útvonal-módosítások az egyes helyközi vonalak esetében a következők szerint alakulnának.

Gencsapáti vonal

Gencsapáti felől az autóbuszok csúcsidőben és csúcsidőn kívül azonos útvonalon, a lehető legrövidebb úton, a Szent Imre herceg útja – Paragvári u. – Honvéd út – Semmelweis u. útvonalon érik el az új állomást, azaz időben nincs vonalvezetési különbség. A vonal nem érinti az Ady Endre teret és a városközpontot, ezért az oktatási és egészségügyi létesítmények nem érhetőek el átszállás nélkül. A vasúti kapcsolat közvetlen módon igénybe vehető a tervezett végállomáson történő átszállással. Kifelé az útvonal azonos. Az útvonal-vezetést a következő ábra szemlélteti.



A Paragvári utcában jelenleg meglévő megállóból az Ady E. téri környezet mintegy 200-300 m-es gyaloglással elérhető.

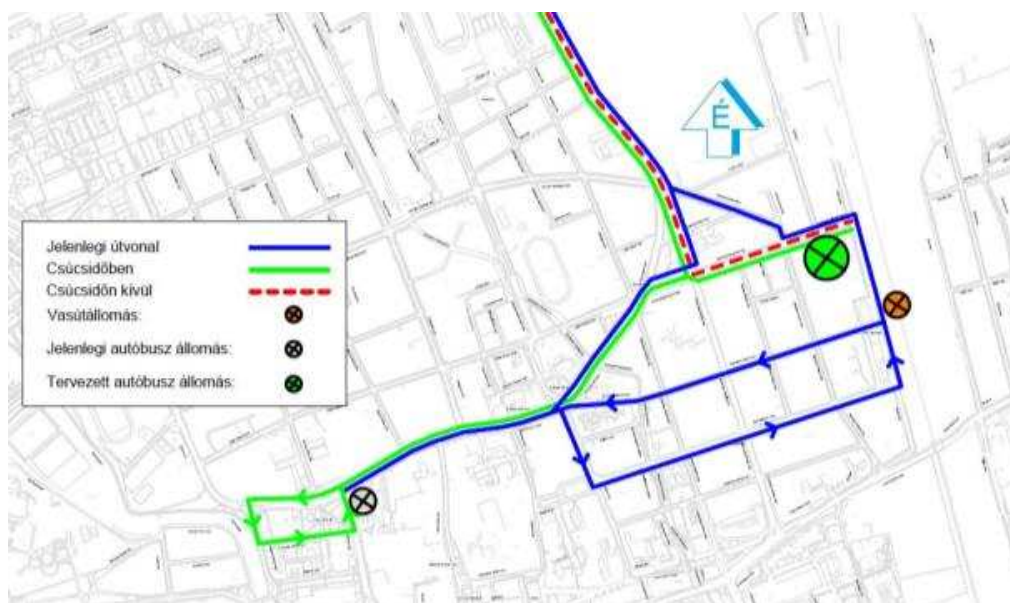
Kőszeg, Gyöngyösfalui vonal

A javaslat szerint Gyöngyösfalu felől az autóbuszok csúcsidőben és csúcsidőn kívül eltérő útvonalon közlekednek.

Csúcsidőben a járatok a Honvéd út – Petőfi S. u. útvonalon érik el az Ady Endre teret, majd a tűzoltósági kerülővel a Magyar László u. – Brutscher J. u. – Sörház u. – Petőfi Sándor u. – Honvéd u. – Semmelweis Ignác u. útvonalon haladnak tovább a vasútállomás felé.

Csúcsidőn kívül az autóbuszok a legrövidebb útvonalon, a 11-es Huszár út – Vörösmarty M. u. – Semmelweis I. u. szakaszon haladnak a végállomáshoz. A jelen helyzethez képest átszállási lehetőséget kínál az utasoknak a vasútra, illetve csekély mértékben terheli a városközpont forgalmát. Kifelé az útvonal azonos a befelé vezető iránnyal.

A járatok egy kis része ugyanakkor ma is másik útvonalat is használ, van olyan járat, amelyik nem a 11-es Huszár úton, hanem a Paragvári úton éri el a belvárost. A javaslat szerint ezeknél a járatoknál továbbra is a Paragvári úti beközeledés marad meg és csúcsidőben a Petőfi S. utcán érik el az Ady Endre tér környékét, majd a fent leírtak szerint haladnak tovább a vasútállomás felé. Csúcsidőn kívül az útvonal megegyezik a Gencsapáti vonal esetén leírtakkal. Az útvonal-vezetéseket az alábbi ábra mutatja (kivéve a néhány Paragvári úton bejövő járatot).

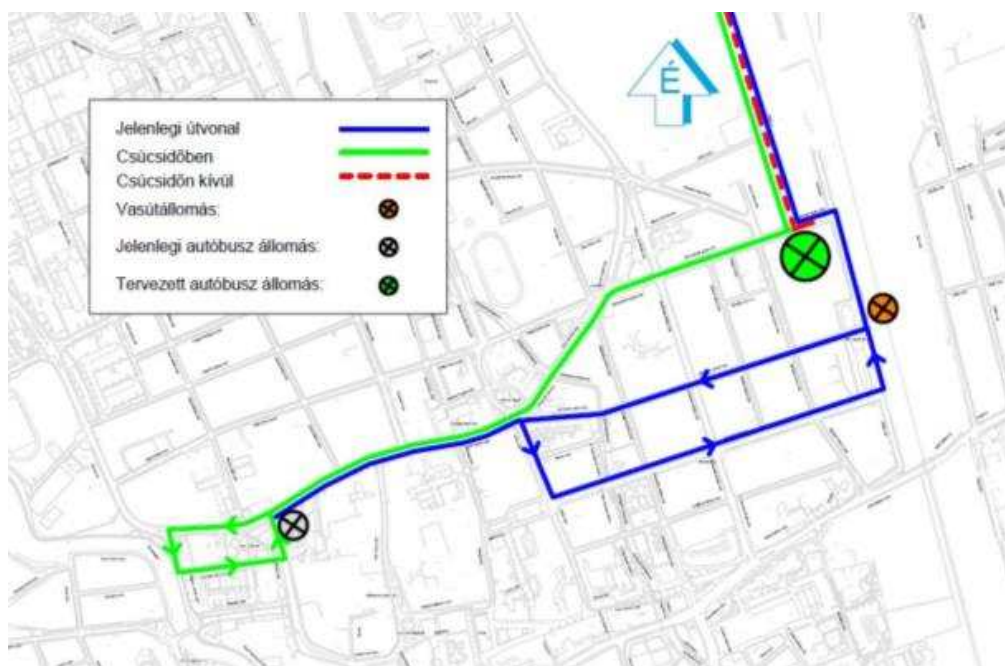


Söptei vonal

Söpte felől az autóbuszok csúcsidőben és csúcsidőn kívül eltérő útvonalon közlekednek.

Csúcsidőben a járatok a Semmelweis u. – Honvéd út – Petőfi S. u. útvonalon érik el Ady Endre tér környezetét, és a Magyar László u. – Brutscher J. u. – Sörház u. – Petőfi Sándor u. – Honvéd u. – Semmelweis Ignác u. útvonalon haladnak a vasútállomás felé.

Csúcsidőn kívül az autóbuszok a legrövidebb úton – a Söptei út - Semmelweis I. utcán közlekednek az új végállomáshoz. A napközbeni hálózat ugyan közvetlenül nem éri el az Ady E. teret, de átszállással, helyi járással az elérhető, ugyanakkor előny, hogy a módosított napközbeni és esti útvonal okán a buszok kisebb mértékben terhelik a belváros forgalmát. Kifelé irányban a járatok útvonala a befelé iránnyal azonos. Az útvonal-vezetéseket a következő ábra tünteti fel.



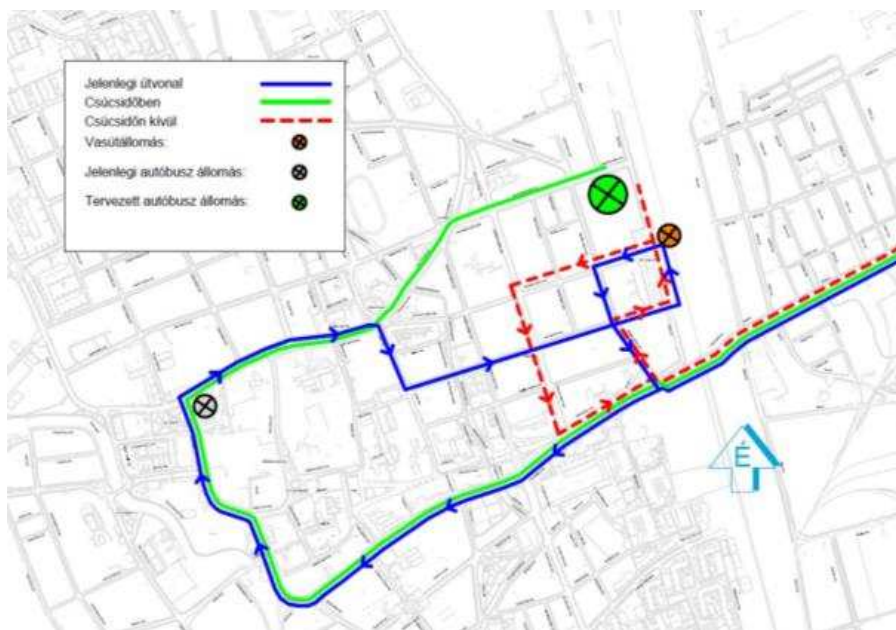
Váti és vépi vonal

Az azonos belvárosi vonalvezetés miatt a váti és a vépi vonalakat együtt kezeljük. Vát és Vép felől a viszonylatok csúcsidőben és csúcsidőn kívül eltérő útvonalon közlekednek.

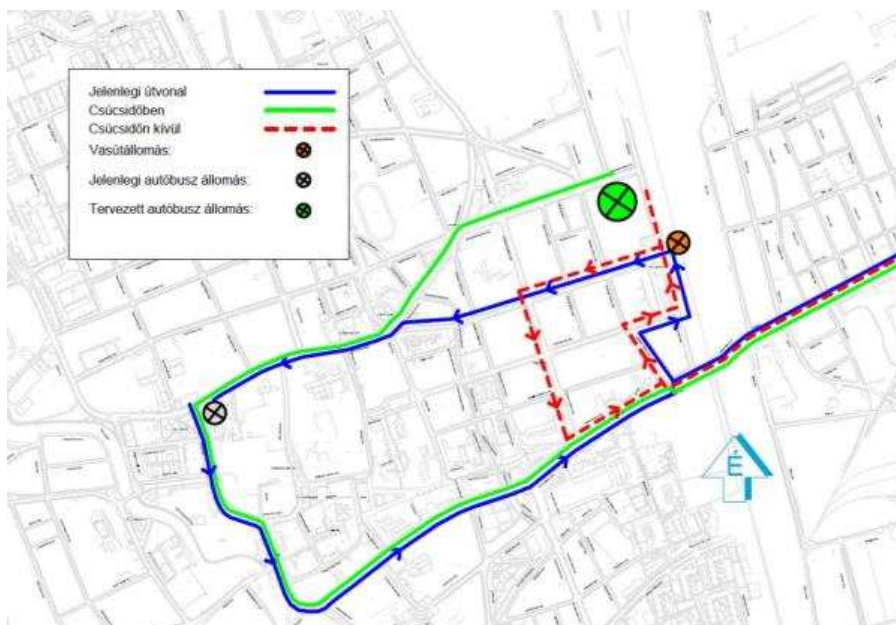
Csúcsidőben a járatok az Ady Endre térig a jelenlegi útvonalat használják (körút), majd a Petőfi S u. – Honvéd út – Semmelweis I. utca igénybevételével érik el az új végállomást. A vissza irány (végállomásról) ugyanez. A csúcsidei járatok érintik az Ady Endre teret, így elérhető marad a városközpont nyugati és déli része, illetve az ezen a környéken fekvő oktatási és közintézmények. Némi hátrányt jelent, hogy a városközpont keleti fele – amelyet jelenleg a Király utca és a Széll K. utca vonalában a mai viszonylat kiszolgál – csak gyalogosan vagy egy megállónyi átszállással lehetséges megközelíteni, igaz a belváros feltárása nem a helyközi járatok célja.

Csúcsidőn kívül az autóbuszok a legrövidebb úton, a Zanati út – Szent Márton utcáról a Nádasy F. utca – Széll Kálmán utca – Vasút utca igénybevételével érik el a vasútállomást. Így a vasúttal való közvetlen kapcsolat megmarad. A végállomásról a Vát és Vép felé vezető irányba az autóbuszok a Vasút utca – Szelestey L. utca – Vörösmarty M. utca útvonalon érik el a Szent Márton utat, majd korábbi útvonalukon haladnak kifelé a városból.

Új megállóhely létesítése szükséges a Szent Márton út – Nádasy F. u. kereszteződésénél. Ennek pontos elhelyezését még vizsgáljuk. Az útvonal-vezetéseket a következő ábrák tüntetik fel.



Váti vonal:

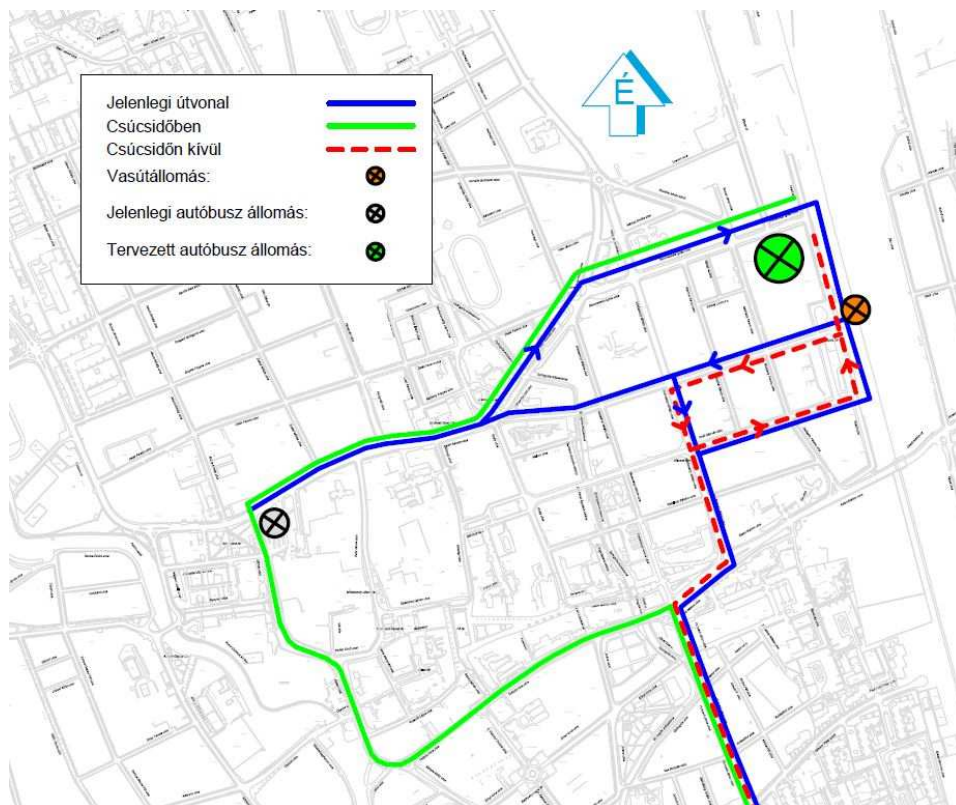


Vépi vonal:

Táplánszentkereszti vonal

Táplánszentkereszt irányából az autóbuszok csúcsidőben és csúcsidőn kívül eltérő útvonalon közlekednek. Csúcsidőben a Váti és Vépi vonalakhoz hasonlóan, míg csúcsidőn kívül a lehető legrövidebb úton, a Rumi külső út - Hunyadi J. út – Szent M. út – Vörösmarty M. u. – Széll Kálmán u. – Vasút u. igénybevétel jutnak el az új helyközi állomásig.

A javasolt hálózatban csúcsidőben érintik közvetlenül az Ady Endre teret, így az oktatási és egyéb közigazgatási intézményekhez a kapcsolat megteremthető. A visszafelé vezető útvonal napközben közel azonos a végállomás felé vezetővel, annyi eltéréssel, hogy a Vörösmarty M. utcát a Vasút utca – Szelestey L. utca útvonalon éri el. Az útvonal-vezetést a következő ábra tünteti fel.



Balogunyomi és jáki vonal

Az azonos belvárosi vonalvezetés miatt a balogunyomi és a jáki vonalat együtt tekintjük át.

A tervezet szerint a jelenlegi útvonal mintegy 1,3 km hosszúságban meghosszabbításra kerül csúcsidőben és csúcsidőn kívül egyaránt. A maihoz képest változatlanul éri el az Ady Endre teret, majd az új autóbusz állomás felé továbbvezet a Petőfi S. u. – Honvéd út – Semmelweis I. utcán keresztül. A visszafelé vezető útvonal ugyanez.

Ezzel a kialakítással a viszonylat megőrzi a jelenlegi funkcióit, kapcsolati rendszerét, legfontosabb megállóit és amellett, hogy számos helyen közvetlen átszállás biztosított több helyi járattal is, a szolgáltatás színvonalát azzal is fokozza, hogy a vasútra is közvetlen átszállási lehetőség nyílik (ami eddig nem volt).

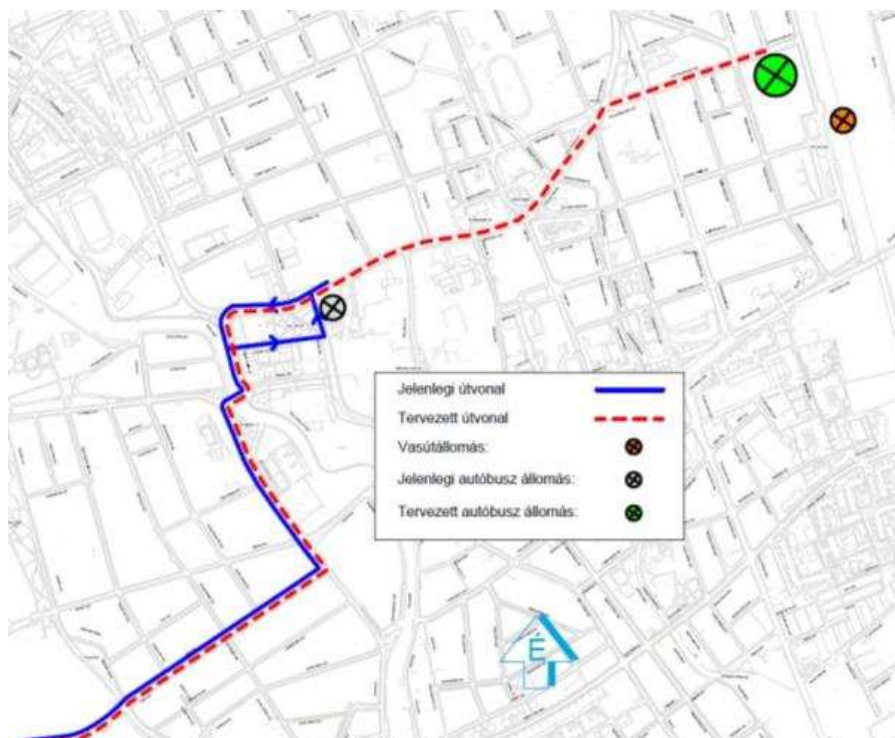
Az Ady Endre tér átmenő megállóhelyként kerül beépítésre mindkét irányban. A következő ábra mutatja a jelenlegi és a meghosszabbításra javasolt útvonalat.



Nári vonal

Hasonlóan a balogunyomi és jáki vonalhoz a nárai járatok útvonala is meghosszabbításra kerül a mai állapothoz viszonyítva csúcsidőben és csúcsidőn kívül egyaránt. Az Ady Endre tértől az új állomásig az autóbuszok a Petőfi S. u. – Honvéd út – Semmelweis I. utcán mintegy 1,3 km hosszabban közlekednek. A Nárai felől érkező helyközi autóbuszok így megőrzik korábbi szerepüket és megállóikat, vagyis elérik a belváros szélét, az oktatási, egészségügyi és közintézményeket. A visszafelé vezető irány ugyanaz.

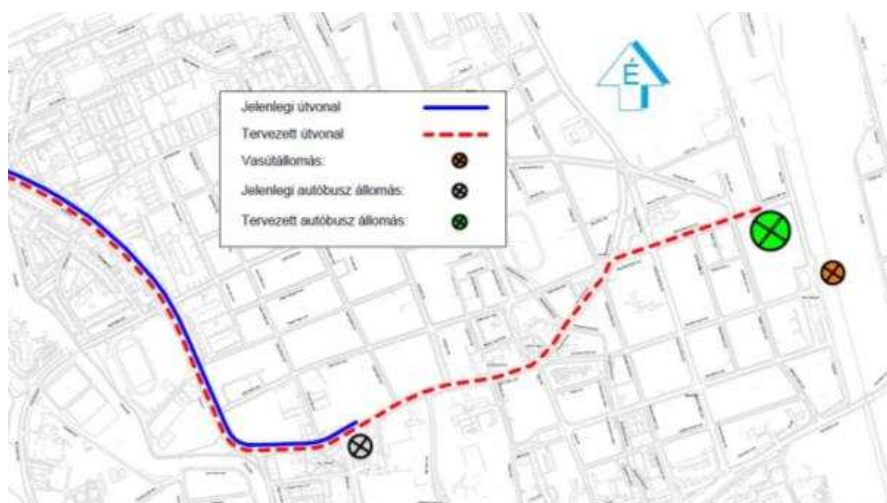
Az Ady Endre tér átmenő megállóhelyként kerül beépítésre mindkét irányban. Az alábbi ábra szemlélteti a javasolt vonal-meghosszabbítást az új autóbusz állomásig.



Toronyi vonal

A jelenlegihez képest meghosszabbításra kerül a toronyi autóbuszok útvonala minden napszakban. Az útvonalhosszabbítás az előzőekben bemutatott kialakításokkal megegyezik, azaz az új autóbusz állomás felé a járművek az Ady Endre teret elhagyva a Petőfi S. u. – Honvéd út – Semmelweis I. utcán járnak. A visszafelé vezető útvonal ugyanez.

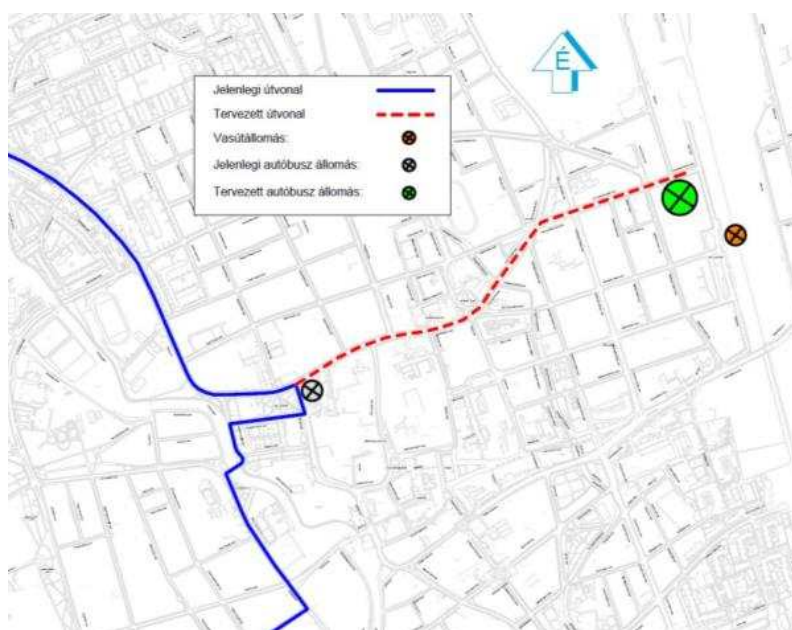
A meglévő és a tervezett útvonalon érinti Szombathelyen a legfontosabb megállókat: Aranypatak Lakópark, Árkádia Bevásárló Központ, Órásház, Ady Endre tér, Március 15. tér. Előny, hogy az útvonal korrekcióval közvetlen kapcsolat biztosított a vasúttal. Itt is az Ady Endre tér átmenő megállóhelyként kerül beépítésre mindkét irányban. A következő ábra szemlélteti a tervezett útvonal hosszabbítást.



Szombathely – Náriai – Torony – Szombathely körjárat (6686)

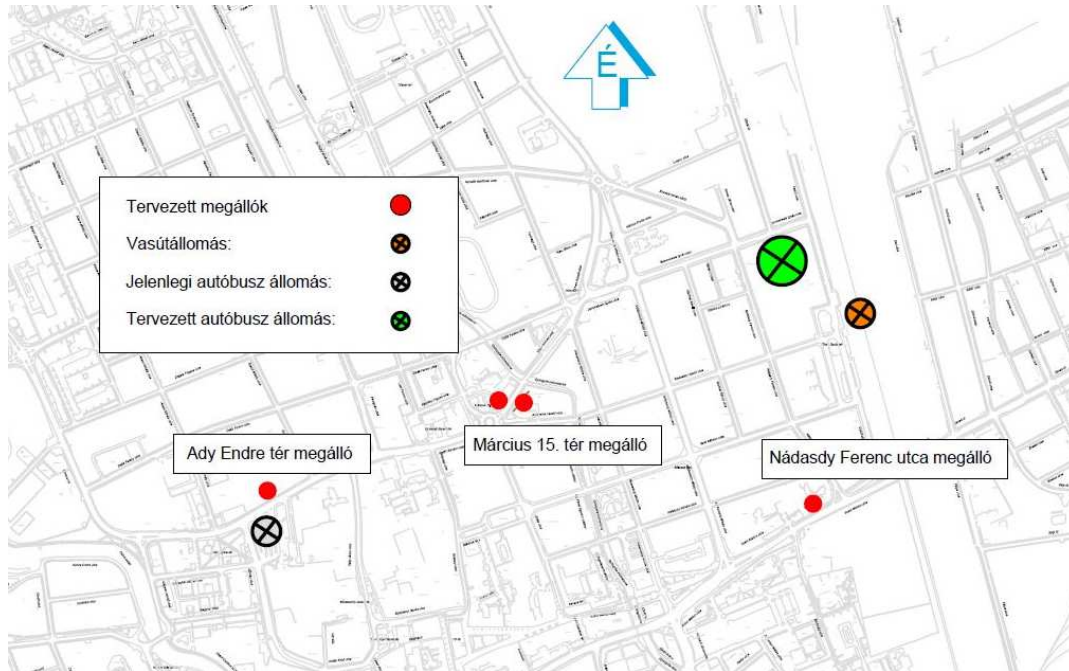
A 6686 jelű autóbuszok Náriai és Torony érintésével Szombathelyről Szombathelyre közlekednek, mindkét irányban.

A Szombathely – Náriai – Torony – Szombathely irányba közlekedő járatok útvonala az előbb bemutatott „Toronyi vonal” leírásnál ismertetettek szerint kerül meghosszabbításra a vasútállomás felé, a Szombathely – Torony – Náriai – Szombathely irányba közlekedő járatok útvonala a „Náriai vonal” szerint módosul, mindkét irányban a Petőfi S. u. – Honvéd út – Semmelweis I. utca igénybevételével kerül meghosszabbításra a vasútállomás felé. Ennél a körjáratnál is az Ady Endre tér átmenő megállóhelyként kerül beépítésre a hálózatba.



Az útvonal-módosítások kapcsán a jelenlegiekhez képest új megállóhelyek létesítése, kiépítése szükséges az alábbi helyeken:

- Ady Endre térnél a Petőfi Sándor utcán a Rohonci út irányába
- Március 15. térnél a Honvéd úton mindkét irányban
- Szent Márton út és a Nádasdy Ferenc utca kereszteződésénél a belváros irányába



A távolsági közlekedéssel kapcsolatban azt feltételezzük, hogy a városba érkező autóbuszok a lehető legrövidebb útvonalon érik el az új IMCS területét. E kérdéskörben külön útvonal vizsgálat nem szükséges.

Hely közösségi közlekedési hálózat

Jelen anyag résznek az a tárgya, hogy a jelenlegi Éhen Gyula téri helyi autóbusz állomásnak az új Intermodális Központba, pályaudvarra helyezett kiépítésével áttekintse a helyi járatok vonalvezetését, kiszolgálását és az előzetes alternatíva vizsgálatok alapján (Döntés-előkészítő tanulmány) javaslati anyagban rögzítse a helyi közösségi közlekedési rendszer új hálózatának tervezett kialakítását.

Jelenlegi főbb jellemzők

A jelenlegi helyi közösségi közlekedés főbb jellemzőit részletesen a Döntés-előkészítő tanulmány már bemutatta, ezért itt csak olyan mértékű bemutatás történik, hogy a javasolt hálózatmódosítás érthetőségét elősegítsük. Az autóbusz járatok mindegyike érinti a városközpontot és a vonalak többsége a vasútállomást is.

A megállóhelyek száma, elhelyezkedése megfelelőnek mondható, a sűrűn lakott városrészekben a 300 méteres rágyaloglási távolságot figyelembe véve a közösségi közlekedési hálózat a város belterületének szinte teljes egészét lefedi.

A város helyi autóbuszos közlekedésében 13 törzsvonal, 6 hivatásforgalmú vonal, 9 időszakos vonal működik. A helyi buszhálózat hossza 106,2 km. A városban az ÉNYKK Zrt. (egyik jogelődje: Vasi Volán Zrt.) összesen 281 db helyi megállóhelyet használ, valamint a helyi és helyközi autóbusz állomásokat.

A helyi közforgalmú közlekedés jelenlegi hálózata – jelen elemzés szempontjából - alapvetően négy részre tagolható:

- a) csoportba tartoznak azok a viszonylatok (a vonalak jelentős része), amelyek a vasútállomás előtti Éhen Gyula téri helyi autóbusz állomásról indulnak és érkeznek,
- b) csoportba tartoznak azok a viszonylatok, amelyeknek a végállomása az Ady Endre téri helyközi autóbusz állomásnál van (ezek közül egy van olyan amelyik nem érinti a vasútállomás környékét)
- c) csoportot képezik azok a vonalak, amelyek nem az Éhen Gyula téri végállomásról indulnak és érkeznek, azonban érintik az Éhen Gyula teret, a vasútállomásnál található megállóból közvetlen kapcsolatot biztosítanak a vasúttal és egyéb helyi járatokkal, illetve
- a vizsgálat szempontjából relevánsak még a d) csoportiak, amelyek végállomása máshol van, és ugyan elhaladnak az Ady E. térenél, ugyanakkor nem érintik a vasútállomás környékét.

A helyi közforgalmú közlekedési hálózat áttekintése az új Intermodális csomópont kapcsán

Az áttekintést a fenti csoportok szerint az érintett viszonylatokra vonatkozóan végezzük.

- a) csoport: A jelenleg a vasútállomásnál (Éhen Gyula tér) végállomásozó helyi vonalak a következők:

Indulási hely	Vonalak jelzése
Vasútállomás (Éhen Gyula tér)	1A, 1C, 1U, 2A, 2C, 3A, 5, 7, 21, 22, 25, 26, 27, 29A, 29C

Az a) csoport esetében azt szükséges áttekinteni, hogy az Éhen Gy. téri mai állomás áthelyezése az új Intermodális csomópontba milyen kisebb vonalvezetési korrekciót igényel az érintett viszonylatok esetében.

1A, 1C, 1U, 3A, 5, 7, 21, 22, 25, 26, 27 vonalak

A vasútállomásonál (Éhen Gyula tér) végállomásozó vonalak zöme a végállomást jelenleg a Széll Kálmán utcán keresztül éri el, majd indulását követve a Szelestey László utcán hagyja el.

Ezeknél a viszonylatoknál az új végállomásra való érkezés továbbra is a Széll Kálmán utcán keresztül, a Vasút utcáról történik. Az új csomópont elhagyása is a Vasút utca igénybevételével a Szelestey L. utcán át javasolt. Ez **kismértékű vonalhosszabbítást jelent**, ami a menetrendben jelentősebb változást nem gerjeszt.

2A, 29A vonalak

A 2A és 29A vonalak a mai végállomást a Széll K. utcán keresztül érik el, indulásukat követően viszont az állomásról a Vasút utcán keresztül a Semmelweis Ignác utca felé közlekednek.

Ezeknek a vonalaknak az útvonala lényegében nem változik, az új állomást továbbra is a Vasút utcán keresztül közelítik meg és a Semmelweis I. utcán át hagyják el.

2C, 29C vonalak

A 2C és a 29C vonalak a mai Éhen Gy. téri állomást északról a Semmelweis Ignác utca – Vasút utca felől közelítik meg, majd indulás után az autóbuszok a Szelestey L. utcán hagyják el. **E viszonylatok esetében sem jelent lényegi módosítást az új állomási hely**, mivel az új végállomást továbbra is a Semmelweis I. u. felől érik majd el és a Vasút utcáról a Szelestey L. utcára kanyarodva hagyják el.

b) csoport : Az Ady Endre térről, mint végállomásról a következő három vonal indul és érkezik:

Indulási hely	Viszonylatok	Induló járatok száma (irányonként, munkanap/ szabadnap/ munkaszüneti nap)	Jelenlegi útvonal
Ady Endre tér	8	22/17/17	Autóbusz állomás – Vasútállomás – Zanat, aut. ford.
	10H	7/3/3	Autóbusz állomás – Vasútállomás – JABIL Kft.
	23	7/0/0	Autóbusz állomás – Petőfi telep aut. ford.

A b) csoport kapcsán kerülhet szóba az új IMCS végállomásra történő áthelyezés miatti útvonal-korrekción.

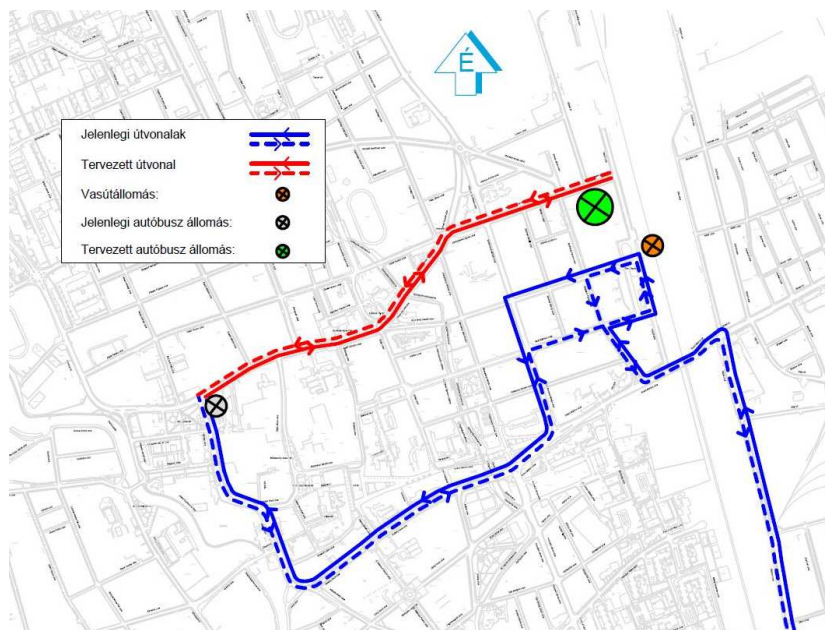
8, 10H vonalak

A 8 és a 10H autóbuszok a városközpont déli és nyugati szélén, a Thököly I. u. – Mátyás kir. út - Kiskar utca – Hollán Ernő utca – Sörház utcáról érik el az Ady Endre téri mai végállomást és ugyanezen útvonalon hagyják is el. Mindkét viszonylat – bár nem azonos útvonalon, de – ma is érinti a vasútállomást. A 8-as autóbusz a Zanati úton Zanat felé jár, a 10H (hivatásforgalmi viszonylat) a vasút keleti oldalán Bébic telep felé vezet.

Az új végállomás kialakításával az említett két vonal végállomása áthelyezésre kerül az új IMCS autóbusz állomáshoz.

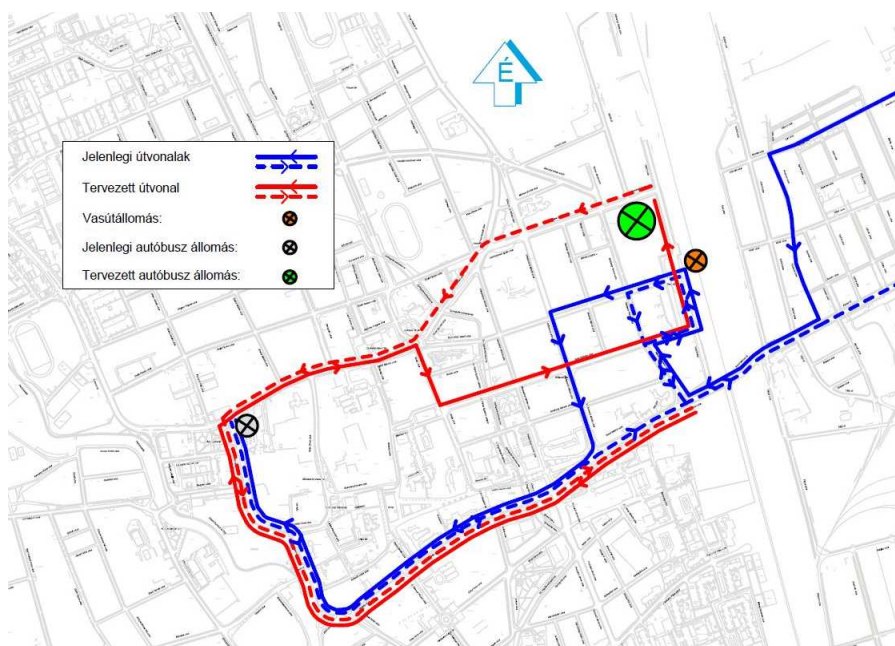
Az útvonal a 10H esetében a következőképpen **kerül meghosszabbításra**: Sörház utca (Ady E. tér) – **Petőfi S. u. – Honvéd út – Semmelweis I. u.** Visszafelé ugyanez az útvonal javasolt. A 10H viszonylat továbbra is érinti

a korábbi jelentős utasforgalmú megállókat, ugyanakkor új megállóhelyet a Király utca vonalában levő körforgalomnál, valamint a Vörösmarty utcánál szükséges létesíteni (mindkét irányban).



A **8-as viszonylat útvonalára** – az IMCS kapcsán – **az alábbi korrekció javasolható**: az autóbusz az új végállomásról Zanat felé a Semmelweis I. u. – Petőfi S. u. – Ady Endre tér – Sörház u. – Hollán E. u. – Kiskar u. – Thököly út – Szent Márton út útvonalon halad (így mivel a végállomás a vasút mellett van, a mai vonalvezetéssel ellentétben nem megy be újra a Nádasdy F. utcán a vasútállomás felé), majd a Zanati úti aluljárótól a jelenlegi útvonalán közlekedik tovább.

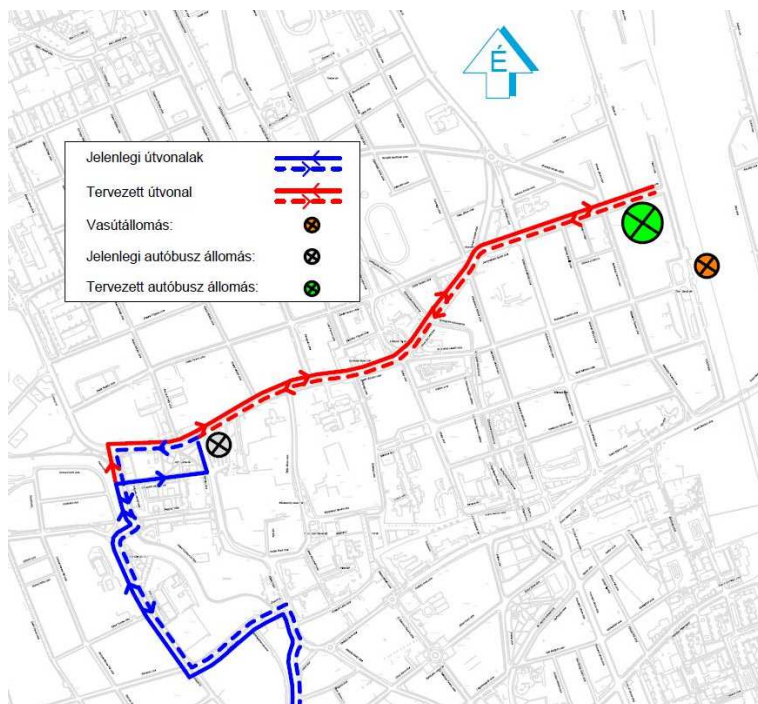
Ellenkező irányban (a városközpont felé) a Zanati út – Szent Márton út – Kiskar u. – Hollán E. u. – Sörház u. útvonalon éri el az Ady E. teret (vagyis a mai vonalvezetéssel ellentétben ekkor sem megy be a Zanati útról a Nádasdy F. utcán), majd a Petőfi S. u. – Király u. – Széll K. u. – Vasút utca útvonalon éri el az új IMCS végállomást. Így a jelenlegi megállóhelyek megtartása mellett lehetséges a tervezett új végállomás elérése.



23-as vonal

A 23-as autóbusz a városközpont nyugati széle és a város legdélibb lakóterülete között (Petőfitelep) közlekedik. A viszonylat az Ady Endre teret jelenleg a Petőfi Sándor utcán keresztül éri el és hagyja el. A mai végállomástól nyugatra a Magyar L. utcán közlekedik, majd a patak keresztezését követően a Körmenyi úton halad dél felé.

Az új IMCS végállomás kialakításával javasolt a **vonalt meghosszabbítása az új autóbusz állomás felé**, a Petőfi S. u. – Honvéd u. – Semmelweis I. u. útvonalon. Ezzel a Külső Pozsonyi úttól délre fekvő területek (Petőfitelep, Újperinti bányató illetve a BPW-Hungária Kft.) közvetlen vasúti kapcsolatot kapnak.



- c) csoport: A vasútállomást (Éhen Gyula tér) ma áthaladóként érintő viszonylatok (az Ady E. téren végállomásozók kivételével):

Viszonylatok	Induló járatok száma (irányonként, munkanap/ szabadnap/ munka- szüneti nap)	Jelenlegi útvonal
1	10/27/26	Bogát – Gyöngyöshermán – Vasútállomás - Herény
6	26/7/7	Minerva lakópark – Vasútállomás – Vasi Volán Zrt. - Újperint
9H	4/0/0	Derkovics városrész – Ady E. tér (Sörház u.) – Vasútállomás - Ipartelep
30Y	52/0/0	Oladi városrész – Ady E. tér (Sörház u.) – Vasútállomás - Kámon
35	0/27/27	Minerva lakópark – Kámon – Vasútállomás – Ady E. tér (Sörház u.) – Oladi városrész - Olad

A c) csoportnál azokat a viszonylatokat nem szükséges külön vizsgálni, amelyek végállomása nem az Ady Endre téren van, mivel a vasútállomás környezetét ma is eléri, így az új helyzet csupán annyi változást jelenthet, hogy az új állomás környezetében kialakításra kerülő új megállónál fognak az autóbuszok megállni, azaz vonalvezetésükben vélhetően csak kismértékű korrekció szükséges.

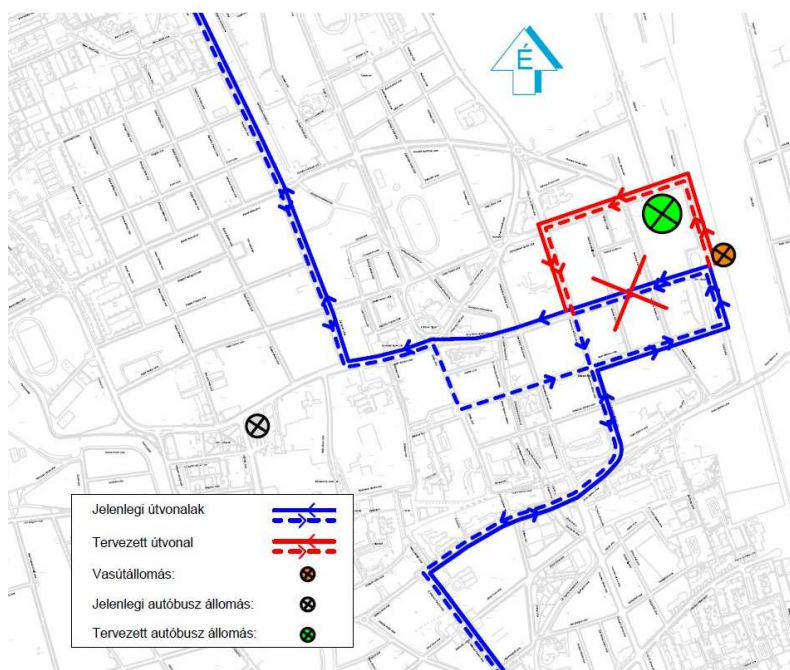
1-es vonal

A vonal a város északi részénél található Herényt és a déli fekvésű Bogátot köti össze. Jelenleg Herény irányából a vasútállomást a Széll Kálmán utca – Szelestey L. utca hurkon keresztül éri el és halad tovább Bogát irányába a Vörösmarty utcán.

Az új IMCS végállomás kapcsán az útvonal következőképpen változik:

Északról a Vasút utca elérése ugyanaz marad, mint a jelenlegi útvonal, azonban a Vasút utcáról nem kanyarodik rá a Szelestey L. u-ra az autóbusz, hanem tovább a Vasút utca – Semmelweis I. u. – Vörösmarty Mihály u. útvonalon tér vissza a korábbi vonalvezetéshez dél felé.

Délről, azaz Bogát irányából a Vasút utca elérése változatlan, de az un. „hurok” nagyobb, azaz a Vasút utcáról a Semmelweis I. utca – Vörösmarty Mihály u. útvonalon kapcsolódik vissza a korábbi útvonalhoz, a Szelestey L. u-ra kanyarodva. Ez a kismértékű útvonal-korrekció kedvező megoldás, ugyanis a jelenlegi megállóhelyek megtartása mellett érhető el az új végállomás is.

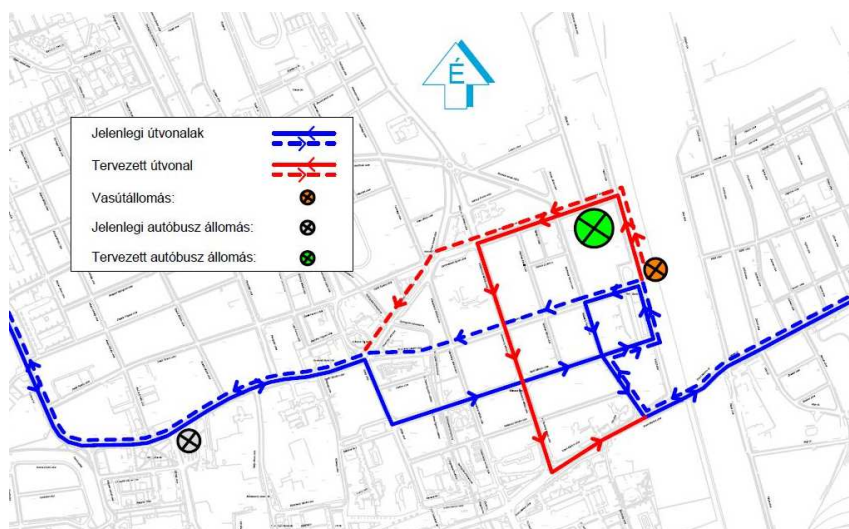


9H vonal

A 9H autóbusz a Derkovits városrész és az Ipartelep között közlekedik. A vonal jelenleg a vasútállomást a Széll Kálmán utca – Vasút utca - Szelestey L. utca hurokkal éri el, majd halad tovább az Ipartelep felé a Vörösmarty u. – Szent Márton u. - Zanati úton.

A közvetlen helyközi autóbusz kapcsolat egy **kisebb útvonal hosszabbítással** elérhető, ami gyakorlatilag a mainál nagyobb hurok vonalvezetést jelenti. Ennek értelmében a javasolt útvonal: a Derkovits városrész felől a Vasút utcáig a maival megegyező a vonalvezetés, majd a Vasút utca – Semmelweis I. u. – Vörösmarty M. utcán keresztül éri el a Szent Márton utat, és korábbi útvonalát. Az útvonal módosítás révén megtarthatóak a jelenlegi megállók és e mellett biztosítható az új végállomási kapcsolat is.

Ipartelep irányából a járatok a vasútállomás továbbra is a Széll Kálmán utca – Vasút utca felől érik e. **Kismértékű útvonal hosszabbítással** az autóbuszok a Vasút utcán továbbhaladva a Semmelweis I. u. – Honvéd u. útvonalon haladnak a Petőfi S. utcáig és így csatlakoznak vissza a korábbi útvonalukra. Ezt szemlélteti az alábbi ábra.



6. 30Y és 35-ös vonalak

A felsorolt viszonylatok Minerva lakótelep és Újperint, Kámon, illetve Olad között teremtenek kapcsolatot. Ezeknek a vonalaknak mindegyike érinti, mindkét irányban a tervezett új IMCS végállomás környezetét, a Semmelweis I. u. – Vasút utca útvonalon. **Útvonal módosítás e három vonalon így nem szükséges.**

- d) csoport: Azon vonalak, amelyek végállomása máshol van, és ugyan elhaladnak az Ady E. térnél, ugyanakkor nem érintik a vasútállomás környékét, a következők:

Viszonylatok	Induló járatok száma (irányonként, munkanap/ szabandnap/ munkaszüneti nap)	Jelenlegi útvonal
4H	7/0/0	Oladi vr. – Derkovits vr. – Futóműgyár
5H	5/0/0	Olad – Oladi vr. – Ipartelep
7H	1/0/0	Arany János utca – Rumi út 142.
9	24/9/9	Derkovits vr. – Joskar-Ola vr.

A d) csoport esetében azt vizsgáljuk meg, hogy e helyi viszonylatok alapvetően milyen funkciót szolgálnak, azaz az Ady E. tér mai elérése mennyiben szolgálja a helyközi járatokkal való szoros kapcsolat biztosítását. Ebben az esetben ugyanis indokoltá válik az érintett vonalak módosítása az új helyzetnek megfelelően.

4H vonal

A 4H autóbusz jelenleg az Oladi városrész felől a Derkovits városrész érintésével a városközpont nyugati szélén, a Rohonci út – Petőfi Sándor utca – Sörház utca – Hollán Ernő utca – Kiskar utca útvonalon halad dél felé a Sorok utca – Károly Róbert utca – Körmendi út útvonalon a Futóműgyárig. Az útvonal visszafelé ugyanaz. Mindkét irányban érinti az Ady Endre téri mai végállomást, de attól keletre fekvő vasútállomás felé nem közlekedik.

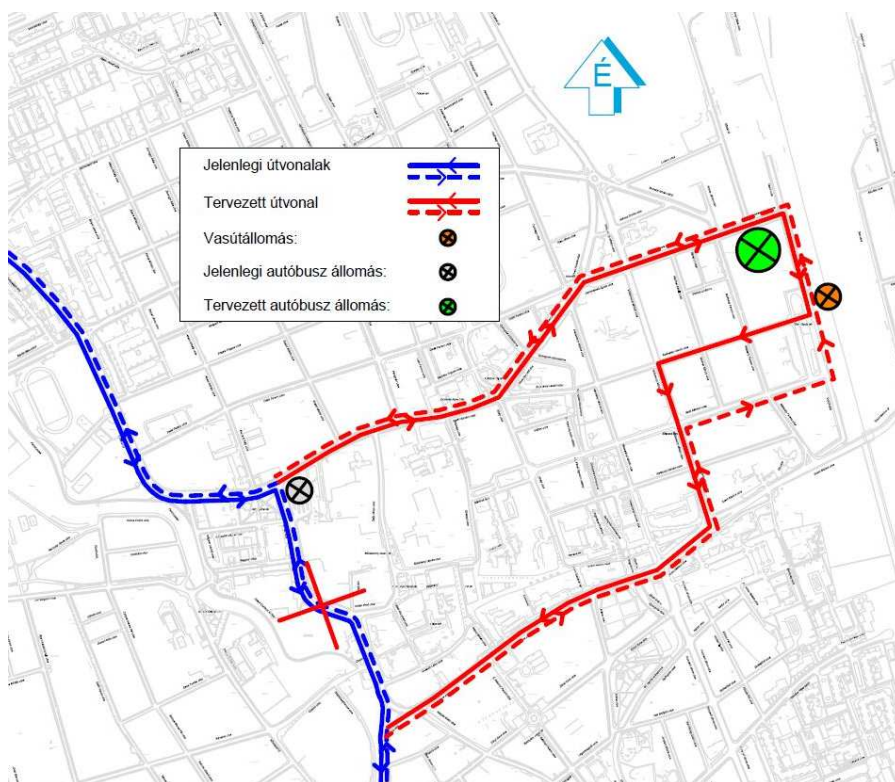
A vonal elsődlegesen hivatás forgalmat szolgál ki (különös tekintettel a Futóműgyár, a Vasi Volán dolgozóira), de szerepe van a városi oktatási intézmények helyi megközelítésében is. Láthatóan a menetrend is alkalmazkodik a tanítási és munkaidőhöz.

A hivatás forgalom kiszolgálása szempontjából fontos a kapcsolat a belvárossal a körút menti intézményekkel, ennek okán célszerű a vonal jelenlegi útvonalának megtartása.

Amennyiben az új IMCS elérése mellett születik városi döntés úgy, a korrigált útvonal a következőként javasolható:

- Futóműgyár felé: Petőfi Sándor u. – Honvéd u. – Semmelweis u. – Vasút u. – Szelestey u. – Vörösmarty u. – Thököly u. – Sorok u. felé,
- Oládi városrész felé: Sorok u. - Thököly u. – Vörösmarty M. u. – Széll Kálmán u. – Vasút u. – Semmelweis u. – Honvéd u. – Petőfi Sándor u. felé tesz kitérőt.

Ez mindkét irányban kb. 2,8 km nagyságú többletútvonalat jelent, amit az alábbi ábra szemléltet.



5H vonal

Az 5H viszonylat az Oladi városrész felől a városközpont nyugati és déli szélén, a Rohonci út – Petőfi Sándor u. – Sörház u. – Hollán Ernő u. – Kiskar u. – Thököly Imre u. – Szent Márton u. – Zanati út - Puskás Tivadar utca útvonalon vezet az ipartelepig. Az útvonal visszafelé ugyanaz. A jelenlegi útvonal mindkét irányban érinti az Ady Endre teret, azaz a most ott elhelyezkedő helyközi állomást.

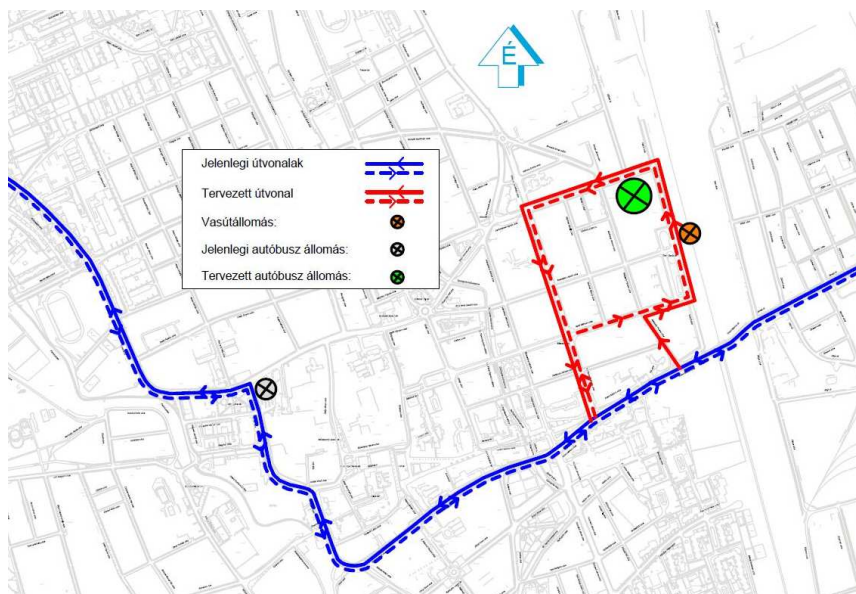
A vonal elsősorban hivatás forgalmat szolgál ki (különös tekintettel az ipartelepen lévő cégek dolgozóira), de van szerepe az oktatási intézmények megközelítésében is. A menetrend alkalmazkodik a munkaidőhöz.

A hivatás forgalom kiszolgálása szempontjából fontos a kapcsolat a helyközi autóbuszokkal, hiszen a helyközi autóbusz állomás fel- és leszálló utasok szempontjából is az egyik legnagyobb forgalmú megállóhely a vonalon.

Az új IMCS végállomás kapcsán az útvonal következőképpen változik:

Eszerint a jelenlegi vonal összes megállóját megtartja, az ipartelep irányában a viszonylag alacsony forgalmú Aluljáró (Szent Márton u.) kivételével, de a vasútállomással való kapcsolatot is biztosítja. Megmarad a nagy forgalmú Városháza megálló is. A járatok útvonalát az alábbiak szerint javasolt kiegészíteni:

- Ipartelep felé: Szent Márton u. – Vörösmarty M. u. – Széll Kálmán u. – Vasút u. – Semmelweis u. – Vörösmarty u. – Szent Márton u.
- Oládi városrész felé: Szent Márton u. – Nádasdy u. – Széll Kálmán u. – Vasút u. – Semmelweis u. – Vörösmarty u. – Szent Márton u. – Thököly Imre u.



A vonal-hosszabbítás, azaz az új kitérő révén biztosított továbbra is a helyközi járatokkal való közvetlen kapcsolat, illetve új lehetőség a vasút közvetlen elérése. A kisebb mértékű többlet egyirányú útvonal (az Ipartelep felé kb. 2,2 km, az Oladi városrész felé 1,6 km), bár többletutazásra kényszerítheti az északról, azaz az Oladi vagy a Derkovics lakótelepről az Ipartelepre utazókat, ugyanakkor több viszonylattal és vasúttal ad kedvező átszálló kapcsolatot.

7H vonal

A 7H vonal az Arany János utca felől a városközpont nyugati szélén, a Gagarin út – Ady Endre tér – Sörház u. – Hollán Ernő u. – Kiskar u. – Mátyás király u. – Rumi út útvonalon vezet dél felé a Rumi út 142-ig. Az útvonal visszafelé ugyanaz. A viszonylat jelenleg mindkét irányban érinti az Ady Endre téri helyközi végállomást.

A vonal funkciója elsődlegesen a hivatás forgalom kiszolgálása, a helyi igények kielégítése. A menetrend alkalmazkodik a munkaidőhöz, bár a járatszám mindössze napi egy. A vonalat nagyszámú megváltozott munkaképességű utas veszi igénybe. Mivel a városközponti fő kapcsolatot mindkét irányban a Sörház utcai és a Nyomda megálló jelenleg is biztosítja, **az útvonal módosítása nem szükséges.**

9-es vonal

A 9-es autóbusz a Derkovits városrész felől a Váci Mihály u. – Paragvári utca – Szűrcsapó u. – Rohonci út – Petőfi Sándor u. – Sörház u. – Hollán Ernő u. – Kiskar u. – Thököly Imre u. – Hunyadi János út – Pázmány Péter krt. útvonalon halad a Joskar Ola városrészig. Az útvonal visszafelé annyiban különbözik, hogy az Ady E. téri végállomást jelenleg a Rohonci út – Váci Mihály u. útvonalon éri el.

Ugyan az Ady Endre téri megállóhely jelentős forgalmat bonyolít, de a 9-es vonal funkciója nem elsősorban a helyközi autóbuszokra való ráhordás, hanem a városon belüli közlekedés, a Derkovits városrész, illetve a Joskar Ola lakótelep kapcsolatának biztosítása a belvárossal.

Ennek okán **az útvonal módosítása nem szükséges.**

Egyéb helyi vonalak kapcsán a jelenlegi útvonalhoz képest módosítás nem szükséges.

Tekintettel arra, hogy a helyi közösségi közlekedési rendszer (hálózat, viszonylatok, menetrend) kialakítása a közlekedés ellátásáért felelős városi önkormányzat illetékességi körébe tartozik, így az IMCS kialakítását megegyezően a városnak szükséges a közlekedési szolgáltatóval együttműködve a tervezett helyi rendszert meghatározni és a köztük levő szerződésbe foglalni. Fentiekben bemutatott javaslatok mindkét féllel egyeztetve kerültek rögzítésre (Szombathely MJV Önkormányzata, illetve Vasi Volán, amely 2015-től ÉNYKK Zrt.-ként működik).

12 TERVJEGYZÉK

- Műszaki tartalom – Mellékletek

Útépítés

Magasépítés

Környezetvédelem – Levegő és zajvédelem

Geotechnika

Örökségvédelem