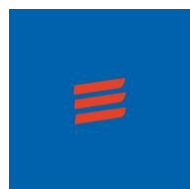




**SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI  
STRATÉGIÁJA FELÜLVIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓJA**

**3. MUNKARÉSZ**

**II. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS  
III. KÖTET**



**VÁROS**  
FEJLESZTÉS

**BUDAPEST, 2018 FEBRUÁR 28.**

# SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA FELÜLVIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓJA

## 3. MUNKARÉSZ

### II. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS III. KÖTET

Megrendelő: Megrendelő részéről a munkát irányította:	Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata Szakály Szabolcs, Osztályvezető, Városfejlesztési Osztály
Készítette: Irányító tervező, szerző: Közreműködő tervezők:	Városfejlesztés Zrt Dr. Bajnai László PhD Gergye Péter településrendezési szabályozás Dima András – közmű tervező Dr. Macsinka Klára – közlekedés tervező Flender Erika településmérnök
Közreműködő szervezet:	Központi Statisztikai Hivatal

BUDAPEST, 2018 FEBRUÁR 28.

## II.1. HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS

Az urbanizáció elméletének és gyakorlatának több ezer évre visszatekintő múltja azt jelzi, hogy a nyugati civilizációban a városfejlesztés általános célja végső soron általában az, hogy a városi szövet olyan fizikai keretet alkosson a városi élet számára, amely

- szép,
- egészséges (higiénikus),
- kényelmesen használható, jól funkcionáló.

Az Integrált Településfejlesztési Stratégia alapvető célja, hogy a város helyi fizikai, társadalmi és gazdasági adottságaiból következő sajátosságainak megfelelően segítse elő az említett általános városfejlesztési célkitűzések érvényesülését.

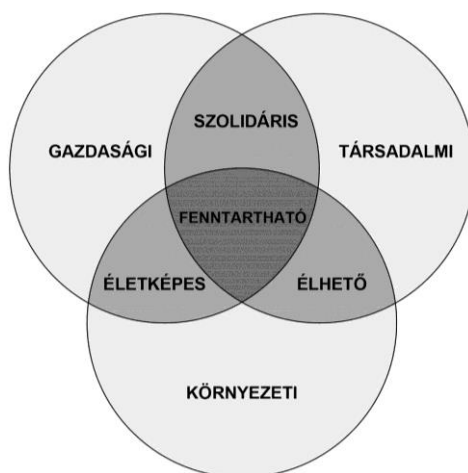
Az utóbbi évtizedekben nyilvánvalóvá vált, hogy az említett általános városfejlesztési célok helyi adottságoknak megfelelő konkretizálása és valóra váltása mellett a városfejlesztési tevékenységnek egy másik alapvető kihívásra is válaszolnia kell. Ez a kihívás a fenntartható fejlődés, a fenntartható urbanizáció kihívása.

Az urbanizáció ebben az összefüggésben egyrészt állapotot, másrészt folyamatot jelent.

Az urbanizáció mint állapot a város fizikai valóságának adott pillanatban meglévő, kialakult állapotát jelenti, illetve a fejlesztés-fejlődés eredményeként elérni kívánt célállapotát jelenti.

Az urbanizáció mint folyamat a városfizikai valóságának átalakulását, átalakítását jelenti. A város fizikai valóságának átalakulása a városfejlődés. A város fizikai valóságának átalakítása a városfejlesztés. Az így értelmezett városfejlesztés építési tevékenységgel történik.

Amikor a fenntartható urbanizáció mint folyamat és mint állapot kihívásairól van szó, az mindig a környezeti (fizikai), társadalmi és gazdasági szempontból egyaránt fenntartható fejlődést, urbanizációt jelenti.



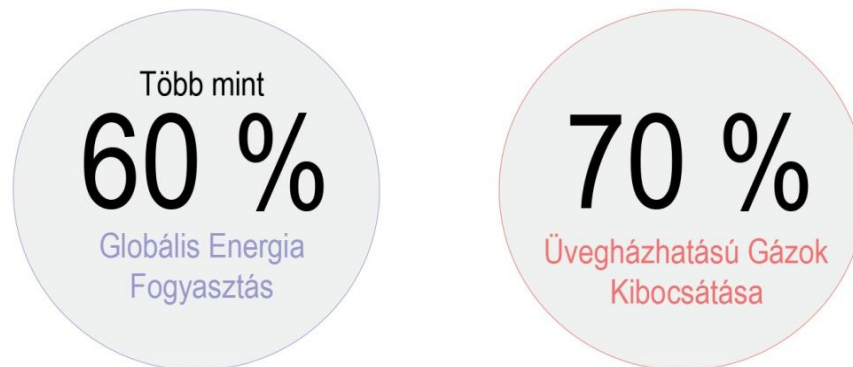
*A fenntartható fejlődés dimenziói és összefüggései (1)*

A városfejlesztés általános céljait valóra váltó, a fenntartható fejlődés kihívásait megválaszó urbanizáció a város fizikai valóságának átalakításával teszi jobbá az emberek életét.

Ezért kiemelkedő jelentőségű a környezeti szempontból fenntartható fejlődés urbanizációs kihívásainak megválaszolása, hiszen a fenntartható fejlődést és a fenntartható urbanizációt legnagyobb mértékben és a közvetlenül leginkább érzékelhető módon a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásai veszélyeztetik: a globális felmelegedés és következményei.

Ugyanakkor az urbanizáció strukturális problémái a környezeti szempontból fenntartható fejlődés legnagyobb kihívását jelentő globális felmelegedésnek nem csak következményei, hanem (mások mellett) okozói is.

### AZ URBANIZÁCIÓ SZEREPE A GLOBÁLIS ENERGIA FOGYASZTÁSBAN ÉS AZ ÜVEGHÁZHATÁSÚ GÁZOK KIBOCSÁTÁSÁBAN



Az urbanizációból származó energiapazarlás és felesleges üvegház-hatású gáz kibocsátás fő okozója a városok szuburbanizációból adódó térbeli szétterüléséből és a XX. században kialakult szerkezetéből - a nagy lakosság számú és népsűrűségű, funkcióhiányos lakóterületek és a munkahelyi, szolgáltatási funkciókat ellátó területek térbeli szétválasztásából és távolságából - következő mobilitási igényeket kiszolgáló, a társadalmi és gazdasági fejlődés eredményeként még intenzívebben növekvő gépjármű forgalom, ami Szombathelyen is tapasztalható.

A környezeti szempontból fenntartható fejlődés urbanizációs kihívásainak megválaszolásához ezért nélkülözhetetlen a városi szövet átalakítása az alábbiak szerint:

- a város, és különösen belső városrészei vonzóvá tétele a lakosság és a vállalkozások számára;
- a város belső szerkezetének átalakítása, a monofunkcionális övezetek, különösen a funkcióhiányos lakóterületek, funkcióhiányának oldása, lehetőség szerint vegyesebb funkcionális összetételű városrészekké történő alakítása, munkahelyek létesítése, városi alközpontok kialakítása, hiányzó közlekedési kapcsolatok biztosítása;
- a klímaváltozás káros hatásait (pl hőszigetek kialakulása) a lehető legjobban ellensúlyozó városi környezet kialakítása, különösen az intenzívebb beépítésű városrészekben.

A városi szövet átalakítása tehát nélkülözhetetlen a környezeti szempontból fenntartható, és ezáltal társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolásához is, nem csak a városfejlesztés általános céljainak valóra váltásához.

A városi szövet említett szempontoknak megfelelő átalakítása azonban nem történik meg magától.

A városi szövet átalakítása annak érdekében, hogy

- a belső városrészeket vonzóvá tegyük a lakosság és a vállalkozások számára,
- a nagy népsűrűségű és lakosságszámú monofunkcionális, illetve funkcióhiányos városrészek elszigeteltségét fokozatosan feloldjuk és funkcionális összetételét vegyesebbé tegyük
- a klímaváltozás káros hatásait a lehető legjobban ellensúlyozó városi környezetet hozunk létre, különösen az intenzívebb beépítésű városrészekben,

csak tervszerű városfejlesztéssel képzelhető el. A városi szövet említetteknek megfelelő átalakítása ugyanis bonyolult, szerteágazó, nagy volumenű, hosszú és költséges folyamat, ami csak hosszú távon térülhet meg, ezért csak a közsféra szervezésében, és irányításával képzelhető el a megvalósítása. Ugyanakkor a városi szövet említett szempontoknak megfelelő átalakítása nem képzelhető el a magánszféra szereplőinek aktív részvétele, vagyis a közsféra és a magánszféra strukturált együttműködése nélkül.

A közsféra városfejlesztési tevékenységére vonatkozóan a tervszerűség igénye nem csak a feladat fentiekben jelzett természetéből, hanem Magyarország Alaptörvényéből is következik, amelynek N) cikkelye előírja, hogy Magyarország a kiegyensúlyozott, átlátható és fenntartható költségvetési gazdálkodás elvét érvényesíti (1) bekezdés, valamint, hogy a helyi önkormányzatok és más állami szervek feladatuk ellátása során az (1) bekezdés szerinti elvet kötelesek tiszteletben tartani. Ez pedig a településfejlesztés fent említett bonyolult feladatainak ellátása során nem képzelhető el tervszerűség nélkül.

A fenntartható urbanizáció megvalósulását elősegítő, tervszerűen végzett fenntartható városfejlesztés az általános célok válóra váltására és a fenntartható urbanizáció kihívásainak megválaszolására irányul a konkrét helyi fizikai, társadalmi, gazdasági adottságokhoz kell igazodva.

Az integrált településfejlesztési stratégiák - a korábbi elnevezés szerint integrált településfejlesztési stratégiák készítésére vonatkozó 314/2012 (XI. 8.) Kormányrendelet szakmai tartalmát megalapozó szakpolitikai iránymutatás, a 2009. január 28-án megjelent Városfejlesztési Kézikönyv definíciója szerint a városfejlesztés a városi szövet új vagy megújult darabjának előállítását jelenti. Ezen belül a városi szövet megújult darabjának előállítása a városrehabilitáció. A városi szövet az épületek és az általuk meghatározott épített terek együttese, a helyi társadalom életének és a helyi gazdaság működésének fizikai kerete, a városi élet anyagi hordozója, amellyel kölcsönhatásban létezik.

A városon belül, vagy különböző városokban, lehatárolt két városi területet egymástól eltérő fizikai adottságokkal rendelkező városi szövet tölti ki, amely egymástól eltérő helyi társadalmak életének és egymástól eltérő helyi gazdaságok működésének fizikai keretét szolgál.

Nincs két olyan terület egy városon belül vagy különböző városokban, amelyeken belül a városi szövet azonos fizikai adottságokkal rendelkezik.

Nincs két olyan terület egy városon belül vagy különböző városokban, amelyeken belül a városi szövet azonos adottságú helyi társadalom, illetve helyi gazdaság keretét szolgálja.

Tehát nincs két egyforma „városi szövetdarab”.

A városfejlesztés előző diák szerinti alapdefinícióiból következik, hogy a tervszerű fenntartható városfejlesztés mindig az adott város és a konkrét fejlesztési terület, városfejlesztési akcióterület, fizikai, társadalmi és gazdasági adottságaihoz igazodva végezhető el. Ebből következően nincs eleve adott tartalmi, formai séma, érdemi tervezés szükséges.

Az érdemi tervezés céljainak általános keretmátrixát az alábbiak határozzák meg:

- a városfejlesztés általános céljai,
- a környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés, fenntartható urbanizáció, kihívásai megválaszolásának szükségessége, valamint
- az Alaptörvény N) cikkelyének a fejlesztés folyamatára és a fejlesztéssel elért célállapotra vonatkozó gazdálkodási követelményei, a kiegyensúlyozottság, a fenntarthatóság és az átláthatóság.

Az említett célok összefüggő hierarchikus rendszert alkotnak. A városfejlesztés általános céljainak valóra váltására irányuló fejlesztési tevékenység a következő két cél-csoport teljesítésének előfeltétele. Az Alaptörvény N) cikkelyében foglaltak nem tudnak teljesülni a másik két célrendszer érvényesülésének hiányában

Az említett három általános célrendszernek megfelelő konkrét településfejlesztési célokat valamint a valóra váltásukra alkalmas eszközöket a helyi adottságokra épülő tervezés folyamán kell meghatározni a. Ezt segíti elő a jelen felülvizsgálat.

A 2014-es Megalapozó Vizsgálat, ITS és Településfejlesztési Konceptió lényegében már ennek az általános keretmátrix szerinti komplex célrendszernek megfelelően készült el, az ország első 314-es Kormányrendelet szerinti megyei jogú városi Integrált Településfejlesztési Stratégiájaként és Megalapozó Vizsgálataként.

A 2014-es ITS Megalapozó Vizsgálatának lezárása óta eltelt közel négy év folyamán olyan változások történtek a globális környezetben, valamint a város és térsége fizikai, társadalmi és gazdasági valóságában, amelyeket célszerű figyelembe venni az ITS felülvizsgálatáról szóló döntést megalapozó helyzetelemzésben és helyzetértékelésben.

### II.1.1. A globális felmelegedés környezeti kihívásainak jelentősége

A klímaváltozás és a globális felmelegedés kihívásaira válaszoló környezeti szempontból fenntartható fejlődés előmozdítása az Európai Unió és az ENSZ egyik legfontosabb közpolitikai célkitűzésévé vált. Erről tanúskodik például a párizsi klímaegyezmény - amelyben meghatározó szerepet játszott az EU fejlődésének motorját jelentő Franciaország és Németország - az ENSZ településekkel foglalkozó szakosított szervezete a HABITAT 2016. évi quitói konferenciája, amelynek fókuszában a fenntartható urbanizáció volt, és széles spektrumon bemutatta az urbanizáció mint a globális felmelegedés egyik legfontosabb előidézője és egyúttal mint egyik legnagyobb jelentőségű potenciális kárvallottja összefüggéseit a klímaváltozással.

Ugyanakkor a bekövetkezett természeti katasztrófák - 3-as - 5-ös erősségű hurrikánok, erdőtüzek, özvízszerű esők, a városi kánikulai napok számának és intenzitásának növekedése, az ehhez kapcsolódó egészségügyi problémák, egyes városok, illetve területek drámai ivóvíz-ellátási problémái - mértéke és előfordulási gyakorisága a korábbiaknál is sokkal inkább nyilvánvalóvá tette, hogy a globális felmelegedés valódi, hosszan tartó és súlyos kihívást jelent minden város számára, miközben a nagyrészt az urbanizáció által előidézett veszélyek elhárításában kulcsszerepe van annak, hogy újra vonzóvá tudjuk-e tenni a városokat a lakosság és a vállalkozások számára.

Mindebből az ITS és a vele összehangolt eszköztárat alkotó operatív városfejlesztési tervek, Településfejlesztési Konceptió és településrendezési eszközök tekintetében az következik, hogy jó a 2014-ben választott irány, ami a környezeti társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés előmozdítását teszi az említettek alap gondolatává. Ehhez azt lehet hozzátenni, hogy célszerű még tudatosabban törekedni a helyi adottságokhoz igazodva a városfejlesztés általános célkitűzéseit valóra

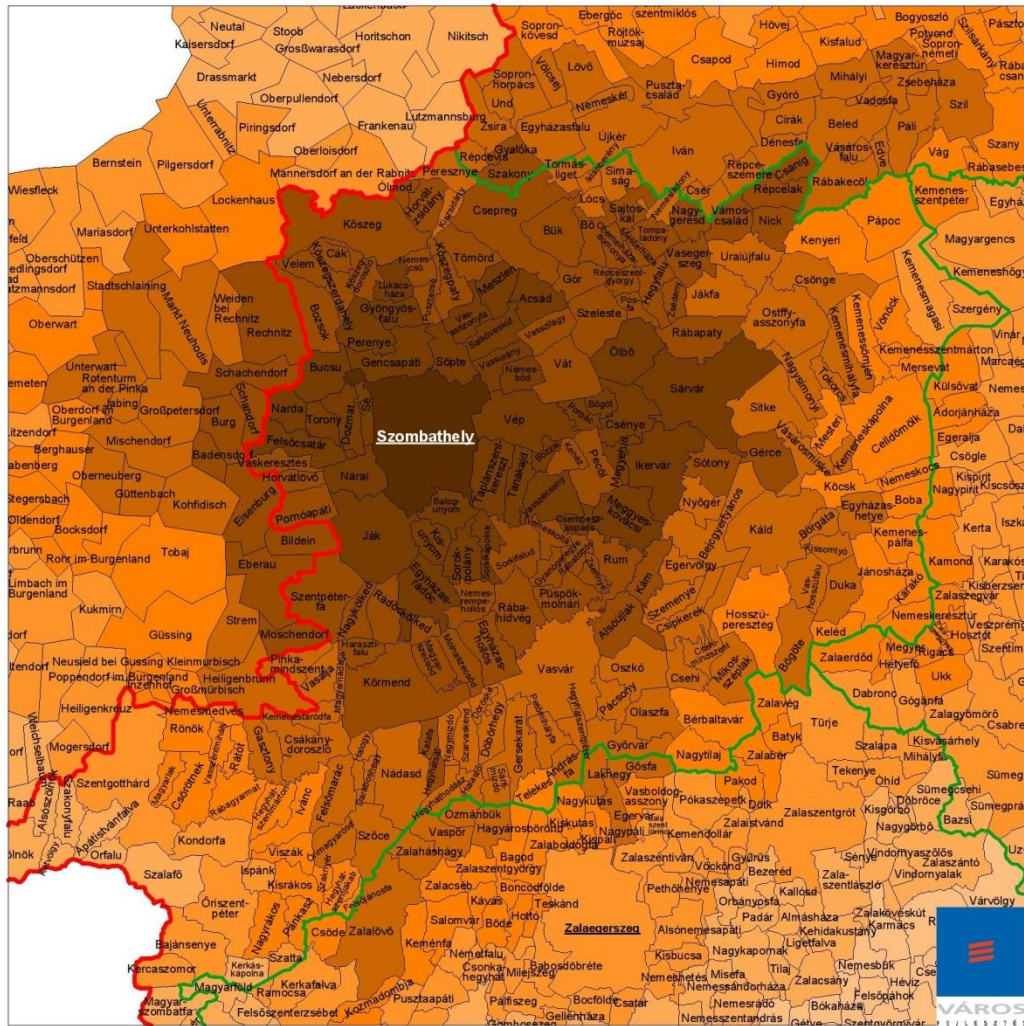
váltó, a környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés kihívásait megválaszoló, az Alaptörvény N) cikkelyében megfogalmazott követelményeknek megfelelő tervszerű településfejlesztésre.

Ez utóbbi szempontjából az alábbiak szerinti változások a legjelentősebbek.


## **II.1.2. A város térszerkezeti pozíciójának javulása**

Az M85 és M86 gyorsforgalmi utak megvalósulása az eleve kedvező térszerkezeti pozícióban levő Szombathelyt még kedvezőbb helyzetbe hozta, és lehetővé tette, hogy a kedvező földrajzi elhelyezkedésből a város valóban profitálhasson.

Időben közelebb került Szombathelyhez a Nyugat-Dunántúl többi megyei jogú városa. Győr elérési ideje egy órával lecsökkent a korábbi felére 1 óra 10 percre, Soproné 22 perccel és 25%-al 1 óra 7 percre, Zalaegerszegé 25 perccel és 32%-al 53 percre, Nagykanizsáé 37 perccel és 29%-al 1 óra 29 percre. Sopron, Zalaegerszeg és Nagykanizsa elérési ideje tovább csökken a folyamatban, illetve előkészítés alatt lévő gyorsforgalmi úthálózati fejlesztéseknek köszönhetően.

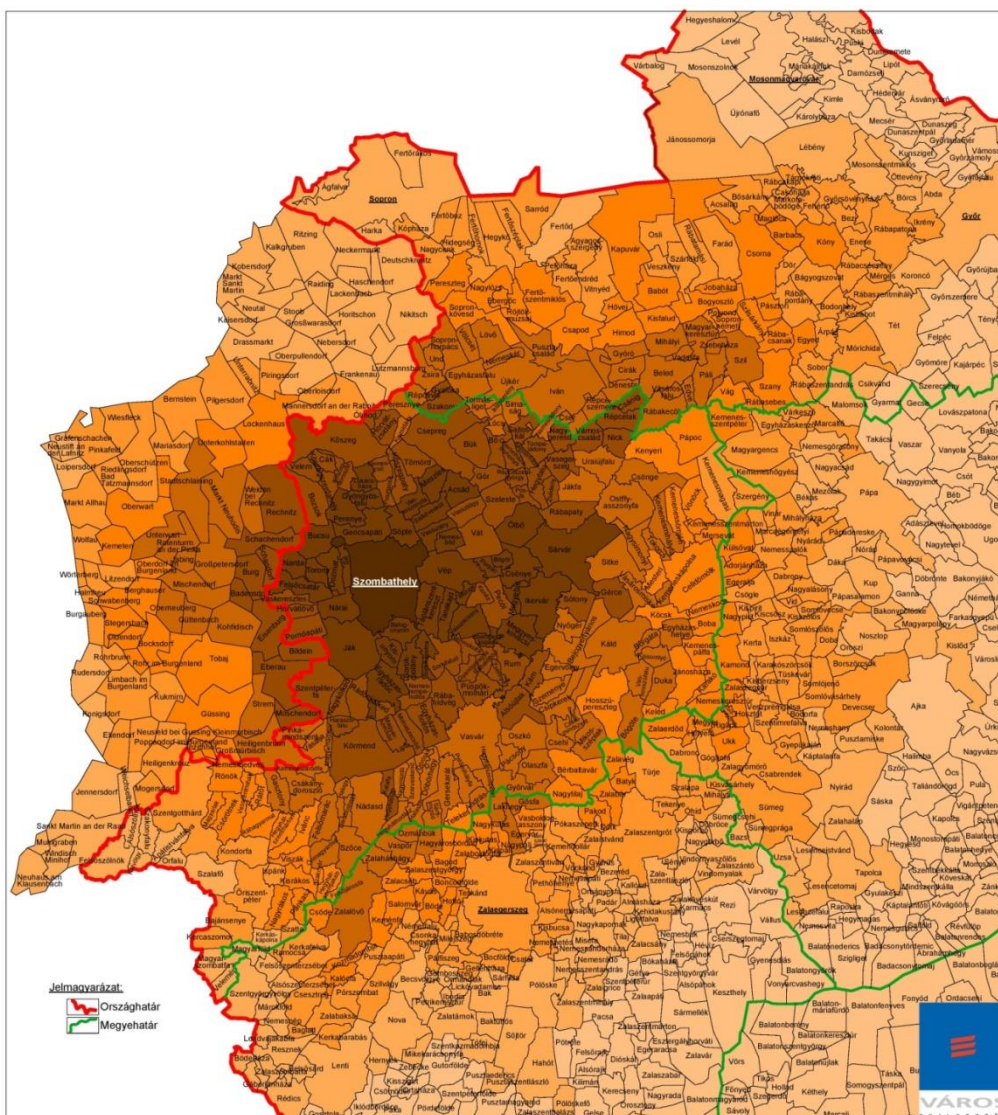


Elérési idő

	0-10 perc
	11-20 perc
	21-30 perc
	31-40 perc



Szombathely elérhetősége a következőképpen alakult a 85-ös és a 86-os gyorsforgalmi út megépítésével:



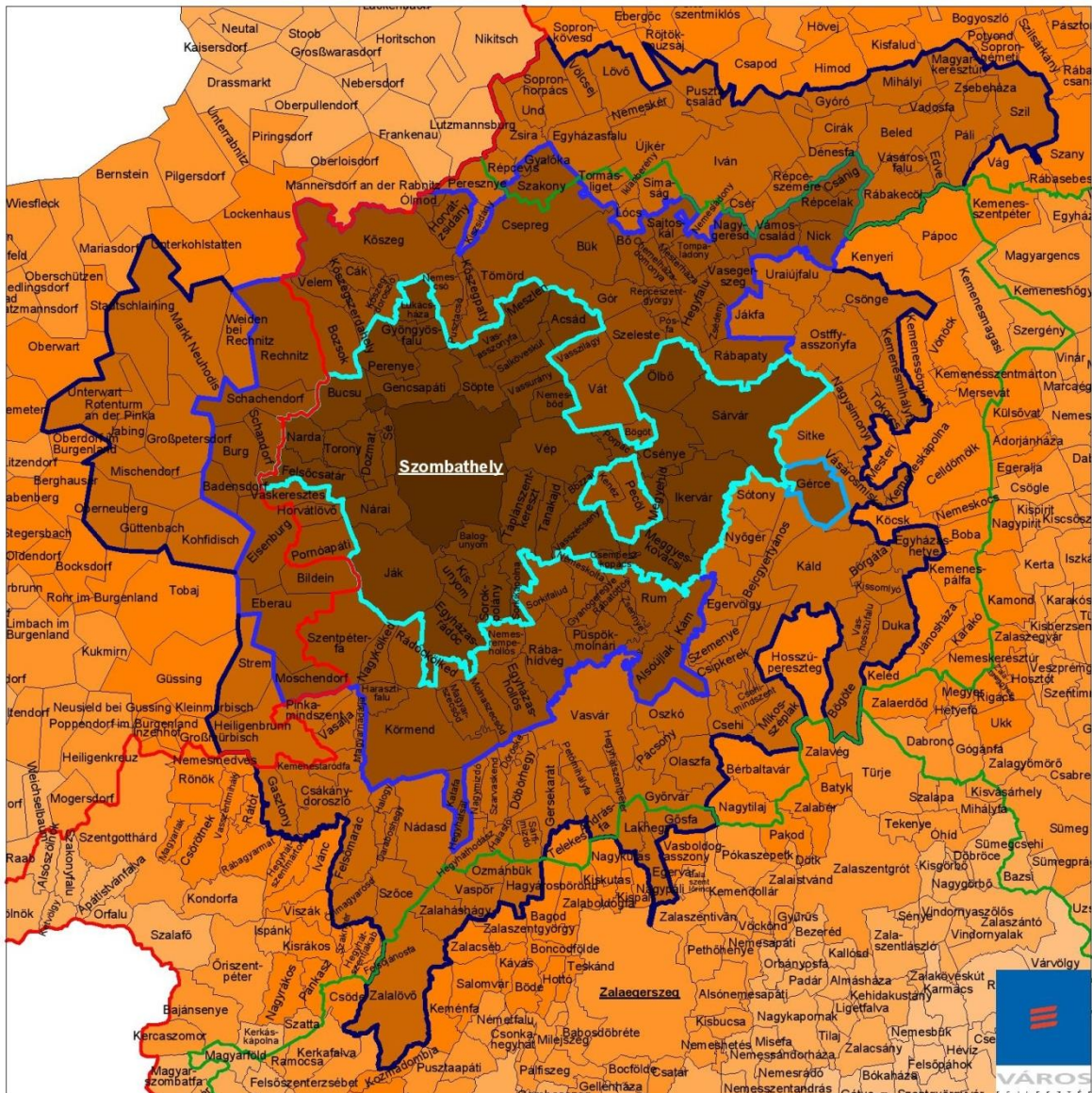
Szin	Elérési idő		Vas, Győr-Moson-Sopron, Veszprém és Zala megyei településekről Szombathely központját elérő népesség száma összesen				
	Idősávonként a kartogramhoz	Halmozottan a Szombathelyt elérő népesség számításához	Vas megyéből	Győr-Moson-Sopron megyéből	Veszprém megyéből	Zala megyéből	Összesen
	0-10 perc	0-10 perc	77.866 fő				<b>77.866 fő</b>
	11-20 perc	0-20 perc	109.364 fő				<b>109.364 fő</b>
	21-30 perc	0-30 perc	182.201 fő	476 fő			<b>182.677 fő</b>
	31-40 perc	0-40 perc	211.897 fő	16.786 fő		6.009 fő	<b>234.692 fő</b>
	41-50 perc	0-50 perc	238.783 fő	58.341 fő	3.767 fő	16.238 fő	<b>317.129 fő</b>
	51-60 perc	0-60 perc	251.304 fő	90.579 fő	32.784 fő	96.633 fő	<b>471.300 fő</b>
	61-70 perc	0-70 perc	<b>253.742 fő</b>	<b>157.722 fő</b>	<b>60.052 fő</b>	<b>111.036 fő</b>	<b>582.552 fő</b>

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének köszönhetően a megyeszékhely lakosságával együtt 234.692-re emelkedett annak a népességnek a száma, amely személygépkocsival 40 percen belül elérheti Szombathelyt. Kitolódtak azoknak a területeknek a határai, amelyek településeiről a város 20, 30 vagy 40 percen belül elérhető személygépjárművel. Az 50 perc elérési időn belül élő népesség száma 317.129-re emelkedett. Ez előre vetíti, hogy az M86 épülő déli szakaszának megvalósulásával valamint

az M85 Csorna-Sopron szakaszának megépülésével, később pedig az M9 Szombathelyről délre vezető szakaszának és a Zalaegerszeg-Nagykanizsa kapcsolatnak a megépülésével a várost 40 percen belül elérő népesség száma eléri, sőt jelentősen meghaladhatja a 300.000-et, a megyeszékhelyt 30 percen belül elérő népesség száma pedig eléri, illetve meghaladja a 200.000-et (jelenleg 182.677)

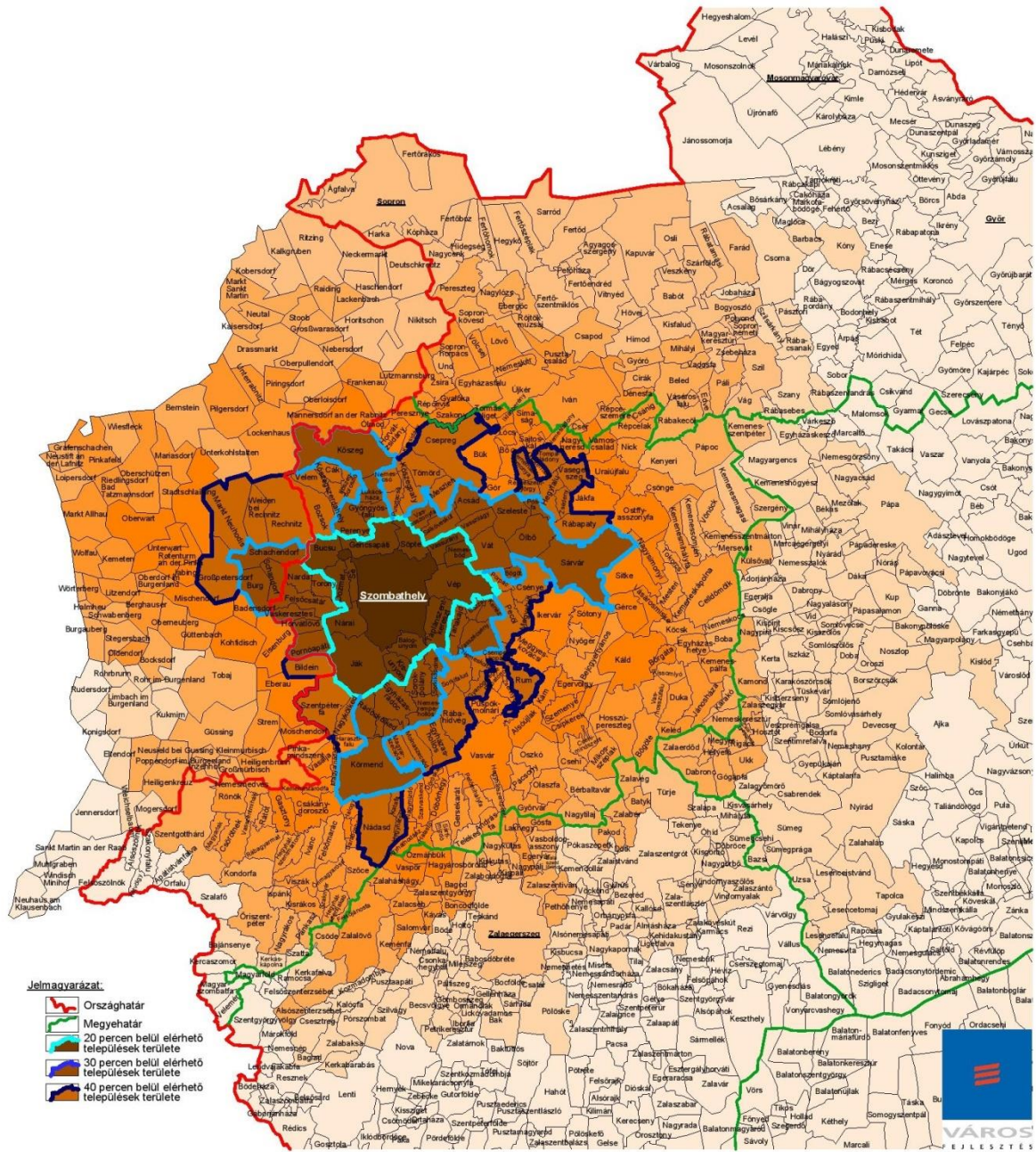
Azoknak a településeknek a területét, amelyekből Szombathely központja 20, 30 vagy 40 percen belül elérhető volt az M85-M86 Szombathely-Győr szakaszának megépülése előtt és azokat, amelyekről 20, 30 vagy 40 percen belül jelenleg elérhető az említett gyorsforgalmi utak megépítése eredményeként, az alábbi kartogramok ábrázolják.

A jelenlegi elérhetőség 20, 30, 40 perc vagy rövidebb idő alatt



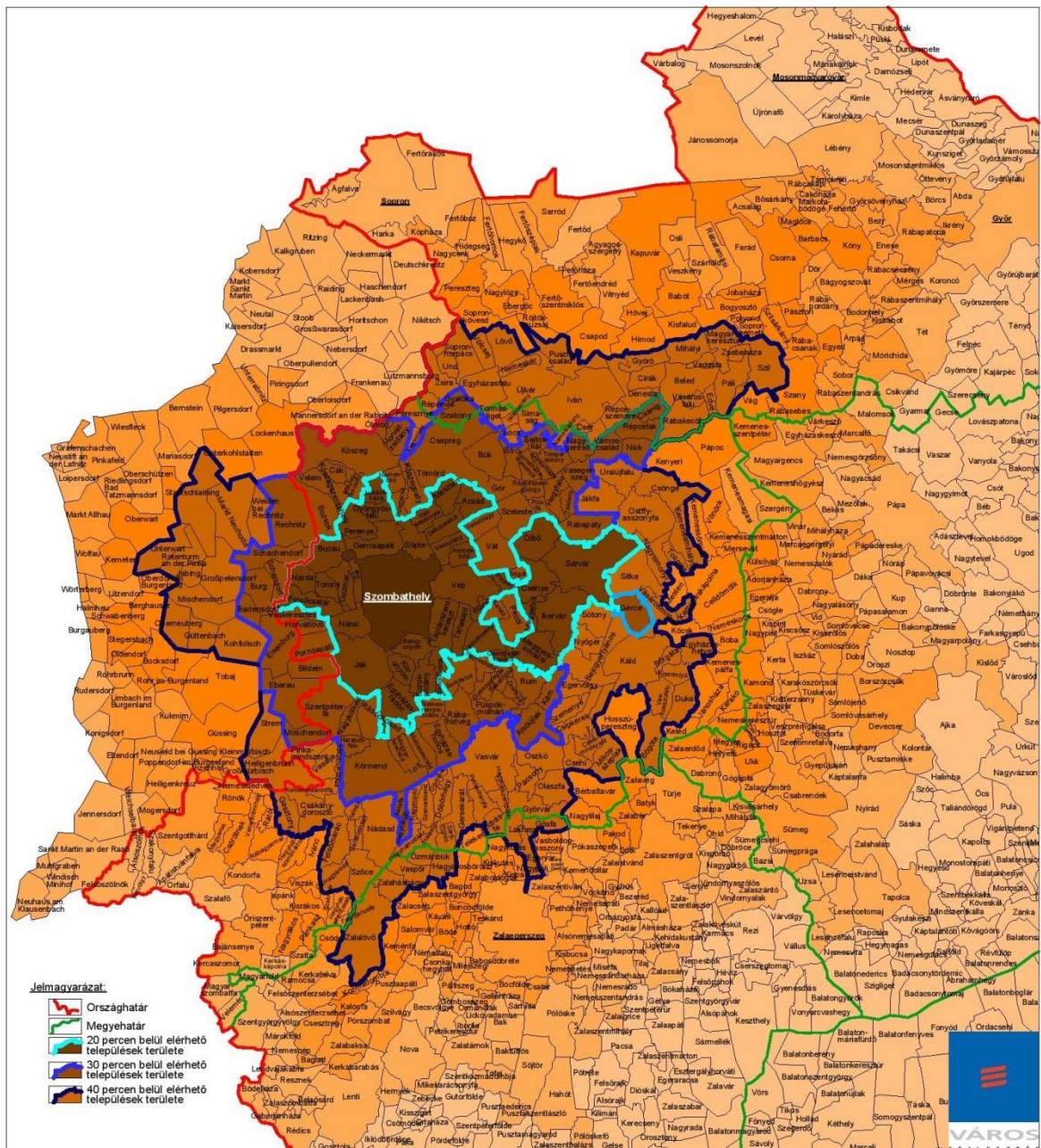
Elérési idő
0-10 perc
11-20 perc
21-30 perc
31-40 perc

Az elérhetőség a 2014-es ITS Megalapozó Vizsgálatában foglaltak szerint:



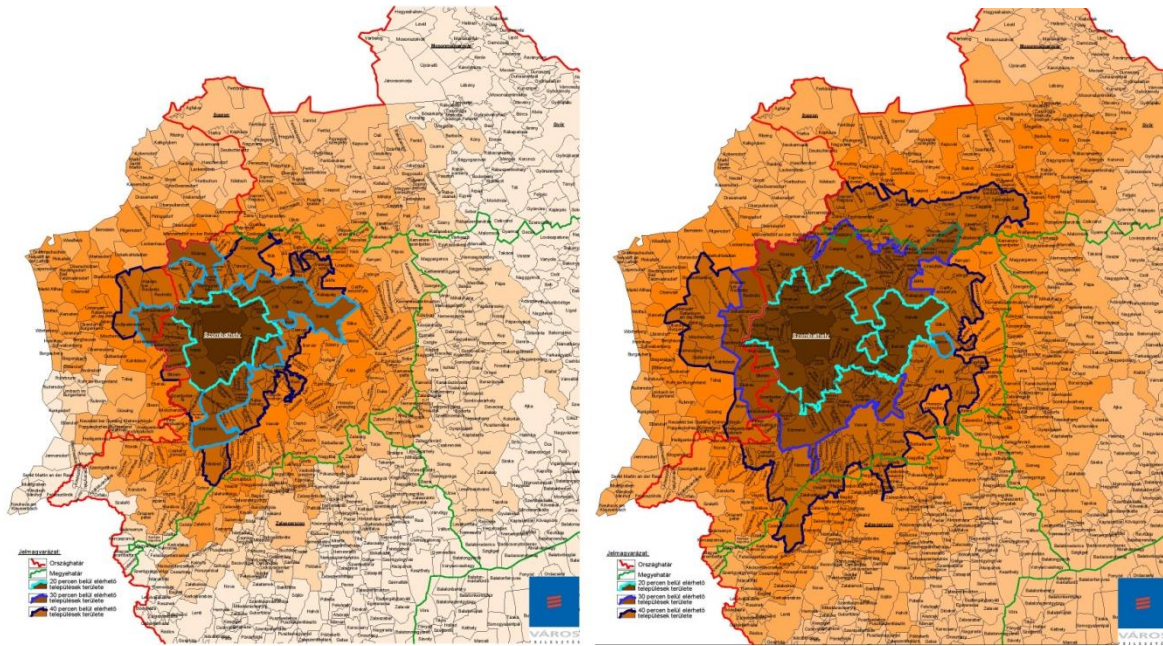
Szín	Elérési idő
	0-10 perc
	11-20 perc
	21-30 perc
	31-40 perc
	41-50 perc
	51-60 perc
	61-70 perc

Az elérhetőség jelenleg, az M85-M86 gyorsforgalmi utak elkészült része megépítésének eredményeként:



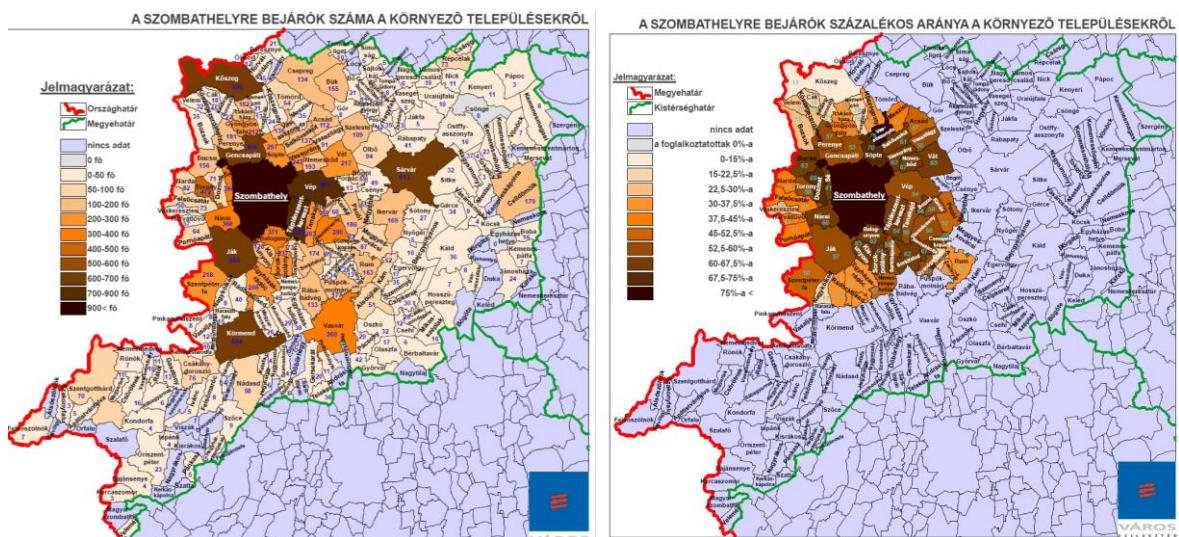
Szín	Elérési idő		Vas, Győr-Moson-Sopron, Veszprém és Zala megyei telepésekről Szombathely központját elérő népesség száma összesen				
	Idősávonként a kartogramhoz	Halmazottan a Szombathelyt elérő népesség számításához	Vas megyéből	Győr-Moson-Sopron megyéből	Veszprém megyéből	Zala megyéből	Összesen
	0-10 perc	0-10 perc	77.866 fő				77.866 fő
	11-20 perc	0-20 perc	109.364 fő				109.364 fő
	21-30 perc	0-30 perc	182.201 fő	476 fő			182.677 fő
	31-40 perc	0-40 perc	211.897 fő	16.786 fő		6.009 fő	234.692 fő
	41-50 perc	0-50 perc	238.783 fő	58.341 fő	3.767 fő	16.238 fő	317.129 fő
	51-60 perc	0-60 perc	251.304 fő	90.579 fő	32.784 fő	96.633 fő	471.300 fő
	61-70 perc	0-70 perc	253.742 fő	157.722 fő	60.052 fő	111.036 fő	582.552 fő

A 2014-es ITS szerinti és a jelenlegi elérhetőség összehasonlítása:



A két elemző kartogram összehasonlításával szabad szemmel látható a Szombathelytől 20, 30, 40 perces elérhetőségi időre eső települések által elfoglalt terület növekedése mindegyik említett elérhetőségi kategóriában. A kartogramok összehasonlításából jól érzékelhető, hogy azok a települések kerültek időben közelebb Szombathelyhez, amelyek az M86-al vagy az M85-el kapcsolódnak hozzá. A személygépkocsival mért elérési idő csökkenése jelzi az autóbusszal történő elérhetőség csökkenő tendenciáját is.

Az ingázás az M85-86 megépülte előtt:



Az elérhetőségi kartogramokat az ingázásiakkal összevetve látható, hogy az M85-86 megépülte előtt a azokról a településekről, amelyekből Szombathely 20 perc alatt elérhető volt, a munkavállaló korú lakosság ingázik 54-70 %-a Szombathelyre, azokból amelyekből 30 perc alatt volt elérhető a megyeszékhely, ugyanez az arány a Szombathelyi járáson belül 41-65% (elvonatkoztatva Vaskeresztes extrém alacsony 24%-os valamint Vasasszonyfa szélsőségesen magas 76%-os értékétől, amelyek kiesnek a jellemző szórásból, és feltehetően valamilyen speciális helyi okra vezethetőek vissza).

Prognosztizálható, hogy az M86 Szombathelytől délre folyamatban lévő fejlesztésének, majd a továbbiakban az M9-nek a megvalósulása ugyanezeket a hatásokat fogja eredményezni az általuk érintett, Szombathelyről délre eső települések vonatkozásában.

Valószínűsíthető, hogy a 20 perces valamint a 30 perces elérhetőségi sávba újonnan bekerült településeken a Szombathelyre ingázó népesség száma és aránya növekedni fog.

Az ingázók közötti közlekedése nem csak személygépkocsival történik, hanem autóbuszal is. A gazdaság és a társadalom fejlődése és a vásárlóerő növekedése mellett valószínűsíthetően elérési idő csökkenése is hozzá fog járulni lakosság mobilitási igényeinek növekedéséhez, aminek a közúti közlekedés keretében történő kielégítése nem csak személygépkocsival fog történni, hanem autóbuszal is. Ez várhatóan növelni fogja a térség települései és gravitációs központja, Szombathely, közötti autóbusz forgalmat. Ez a tendencia felveti az igényt, hogy az autóbusz pályaudvar a jelenleginél könnyebben, kisebb városi tranzit forgalmat generálva, és rövidebb idő alatt elérhető legyen Szombathely vonzaskörzetének északkeleti, keleti, délkeleti és déli szegmenséből, a várost keletről elkerülő M86-ról. Ehhez olyan városon belüli elhelyezkedés és kiszolgáló úthálózat szükséges, amely a vonzaskörzet északkeleti, keleti és déli településeiről az M86-on keresztül, a városközponthoz képest keleti irányból érkező autóbusz forgalmat nem viszi át feleslegesen a városközponton.

Szombathely elérhetőségét és térszerkezeti pozícióját tovább javítják a GYSEV és a MÁV megvalósult, illetve tervezett fejlesztései.

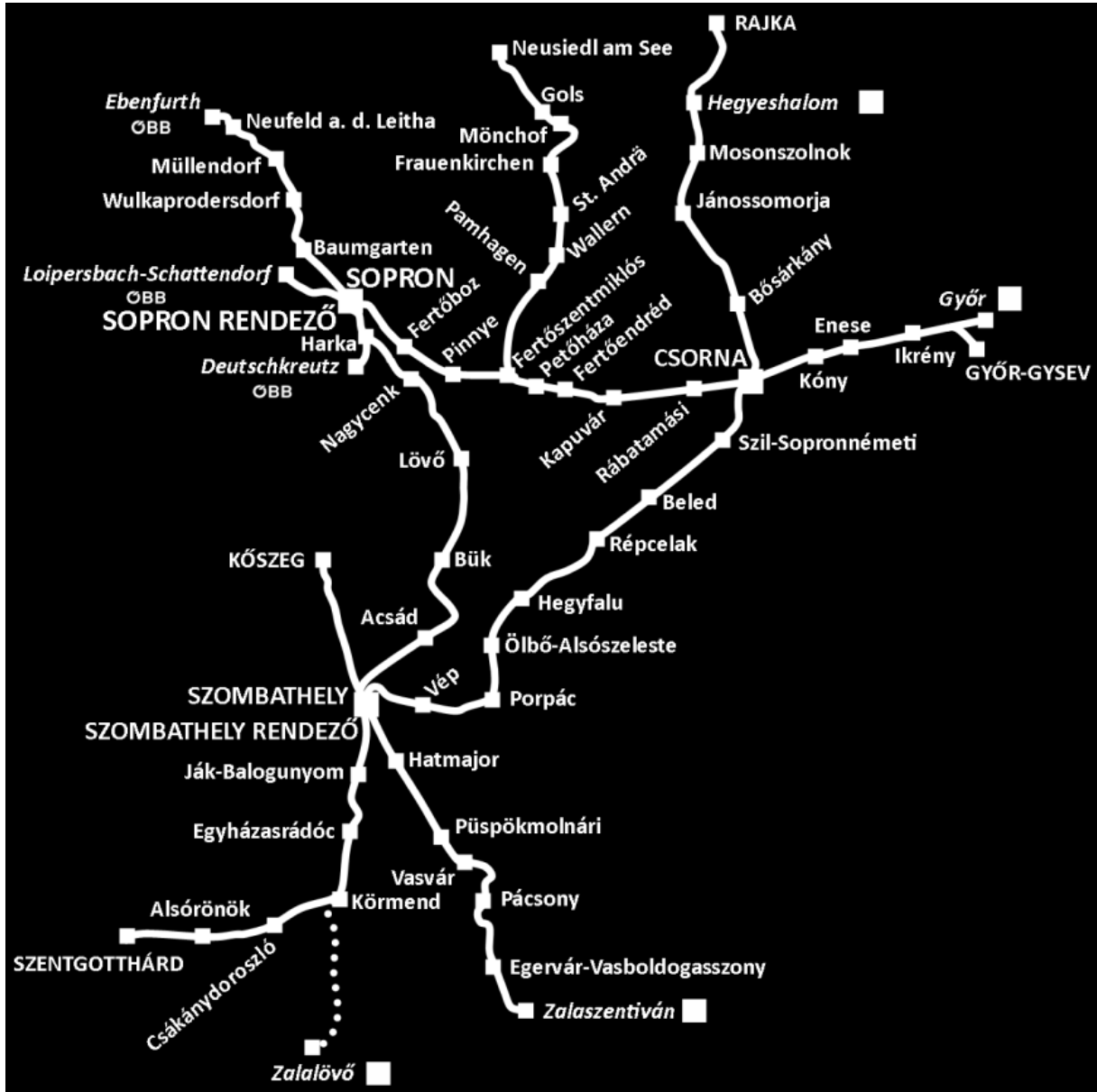
## **Szombathely vasúti elérhetősége**

A vasúti fejlesztésének eredményeként a Nyugat-Dunántúli Régió szomszédos megyei jogú városai közül már egy órán belül elérhető Sopron és Zalaegerszeg.

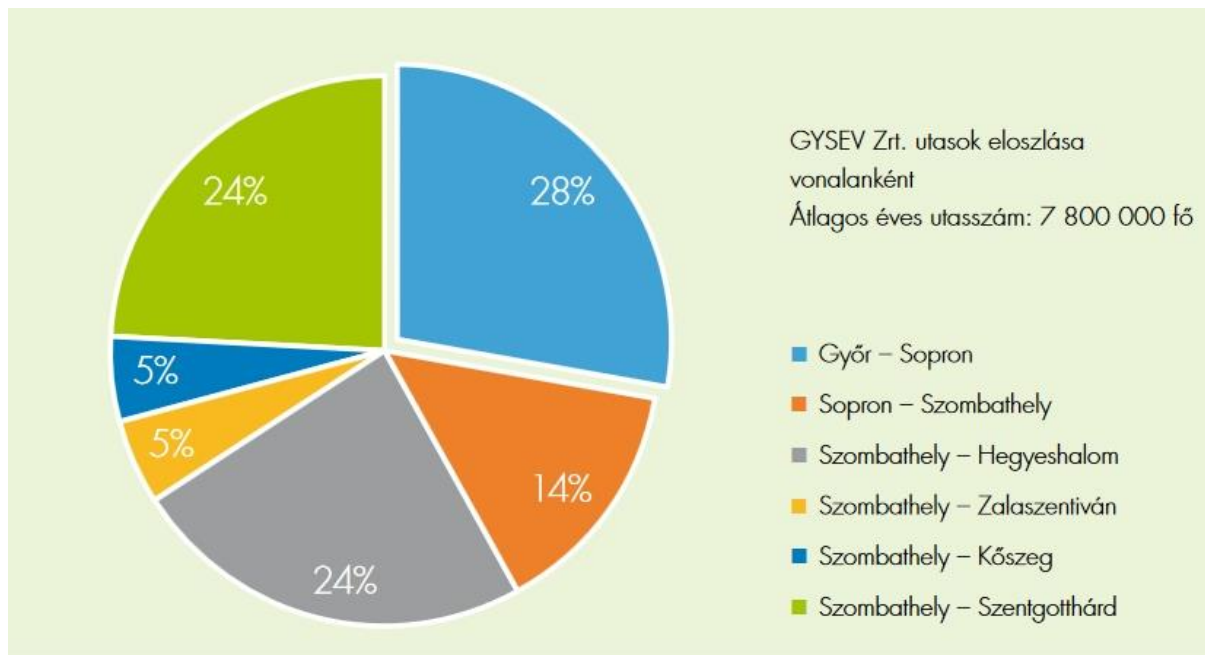
A funkcionális várostérség tekintetében már a korábbi fejlesztések biztosították, hogy vasúton

- 10 percen belül elérhető Balogunyom, Vép, Vassurány, Salköveskút, Acsád, Gencsapáti,
- 20 percen belül Gyöngyösfalu, Lukácsháza, Bük, Porpác, Ölbő, Sárvár, Sorkifalud, Püspökmolnári, Vasvár, Egyházasdaróc,
- 30 percen belül Kőszeg, Tormásliget, Pósfá, Hegyfalú, Ostffy-asszonyfa, Körmend, Csákánydoroszló,
- 40 percen belül Rátót Rönök, Pácsony, Nagysimonyi, Kemenesmihályfa, Celldömölk, Vasegerszeg,
- Vámoscsalád, Répcelak, Sopronkövesd, Nagycenk
- 50 percen belül Szentgotthárd, Vasboldogasszony, Egervár, Zalaszentiván, Boba, Csánig, Beled, Kópháza
- 60 percen belül Zalaegerszeg, Vadosfa, Zsebeháza, Magyarkeresztúr, Sopron.

Egy órán belül vasúton összesen 224.658 fős Szombathelyen kívül élő népesség számára érhető el Vas megye székhelye, ami Szombathelyével együtt összesen ... népességszámot jelent. A Győr-Sopron és a Csorna-Porpác GYSEV vasútvonalak korszerűsítésével a Győr-Szombathely menetidő is csökkenni fog, és tovább növekszik a Szombathelyet vasúton egy órán belül elérő népesség száma.







### MOZDONY- ÉS KOCSIADATOK

Mozdonyok száma összesen: 45 db

Motorvonatok összesen: 32 db

Vasúti személykocsik összesen: 110 db



Elérési idő (perc)	Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal		Szombathely-Zalaegerszeg vasútvonal		Szombathely-Cellsdömök-Pápa vasútvonal		Szombathely-Csorna-Győr vasútvonal		Szombathely-Sopron vasútvonal		Szombathely-Kőszeg vasútvonal		Összesen (fő)		
	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)	Település	Népesség (fő) (KSH adat 2015.01.01.)			
0-10	Balogunyom	1 106		0	Vép	3 322		0	Vassurány	807	Gencsapáti	2 711	9 061		
									Salköveskút	464					
									Acsád	651					
11-20	Egyházasadó	1 291	Sorkifalud	655	Sárvár	14 716	Ólbó	737	Bük	3 544	Gyöngyösfalu	1 134	28 409		
			Püspökmonári	848	Porpác	132					Lukácsháza	1 086			
			Vasvár	4 266											
21-30	Kőrmend	11 472			Ostffyasszonyfa	776	Pósfa	268	Tormásliiget	302	Kőszeg	11 702	28 474		
	Csákánydoroszló	1 757							Hegyfalu	794				Lövő	1 403
31-40	Rátót	291	Pácsony	293	Nagyszimonyi	970	Vasegerszeg	392	Sopronkővesd	1 249		0	19 937		
	Rönök	409			Kemenesmihályfa	497	Vámoscsalád	281	Nagycentek	2 003					
					Cellsdömök	10 927	Répcelak	2 625							
41-50	Szentgotthárd	8 867	Vasboldogasszony	605	Boba	827	Csánig	340	Kópháza	2 081		0	17 377		
			Egervár	1 012										Beled	2 640
			Zalaszentiván	1 005											
51-60		0	Zalaegerszeg	58 959		0	Vadosfa	76	Sopron	61 780		0	121 380		
							Zsebeháza	134							
							Magyarkelesztúr	431							
61-		0		0	Pápa	31 190	Szil	1 319		0		0	172 578		
							Sopronnémeti	297							
							Csorna	10 400							
							Győr	129 372							
Összesen (fő)		25 193		67 643		63 357		150 106		74 284		16 633			

A GYSEV fejlesztései eredményeként már 30 perces elérési időn belül van a Vas megyei városok többsége, Vasvár, Körmend, Szentgotthárd, Sárvár, ami Szombathely gazdasági, szolgáltatási, foglalkoztatási és kulturális központi szerepét erősíti tovább. Egy órányi elérési időre került két szomszédos megyei jogú város, Zalaegerszeg és Sopron, ami ugyanezt erősíti.

Szombathely térségi gazdasági és foglalkoztatási központi, valamint közút- és vasút-hálózati csomóponti funkciójának folyamatos erősödése, a vasúti közlekedési rendszer országos jelentőségű nyugat-dunántúli centrumaként betöltött szerepe és jelentőségének állandó növekedése a vasútállomáshoz kapcsolódva tervezett Intermodális Csomópont kiemelt fejlesztésként történő megvalósítását indokolja. Tervezése során a szombathelyi IMCS-t nem lokális objektumként célszerű értelmezni, hanem nemzetközi és regionális jelentőségű létesítményként, amely közlekedési funkciója mellett a modern Magyarország kirakataként is megjelenik, és elősegíti a határon átnyúló jelentőségű város imázsának építését, befektető-vonzó képességének erősödését.

A közút- és vasút-hálózati fejlesztések, amelyek Szombathely gazdasági, szolgáltatási, foglalkoztatási központi szerepét erősítik, fokozzák a város vonzerejét a munkahelyteremtő ipari befektetések szempontjából. A 30 perces elérési időn belüli, 234.692-es népességszámú, rövidesen a 300 ezrest elérő, illetve meghaladó, Szombathely vonzasközpontú várostérség jóval nagyobb vonzerőt jelent a munkahelyteremtő ipari beruházások számára, mint az M86 megvalósítása előtti 153.476-os népességszámú.

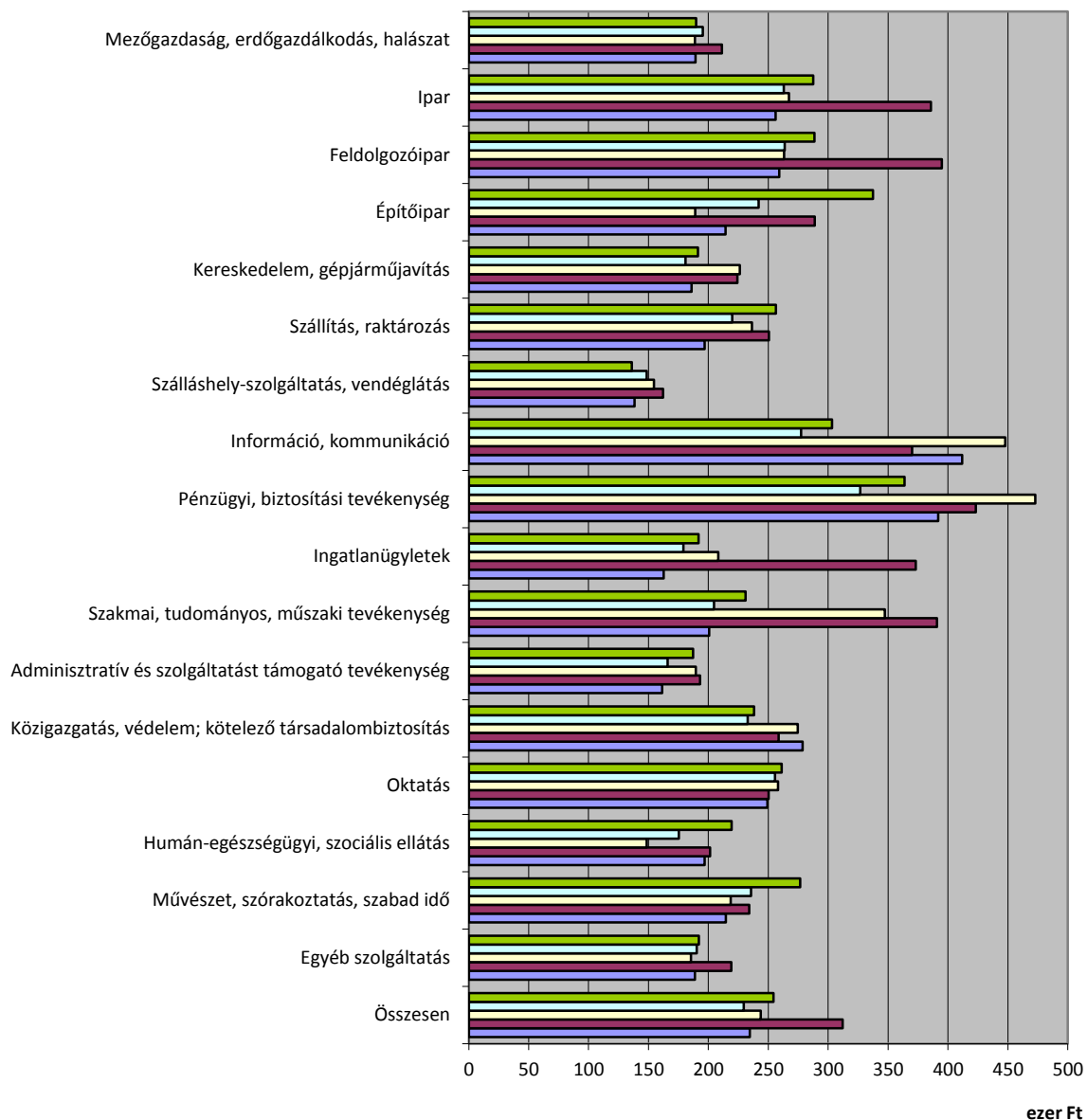
Az ipar, amely fejlődésének a közlekedéshálózati infrastruktúra fejlesztések hatásai újabb lendületet adhatnak, jelenleg is Szombathely és térsége gazdasági fejlődésének húzóereje.

### II.1.3. Az ipar a város és térsége gazdaságának húzóereje

A szombathelyi gazdaság dinamikusan fejlődött 2010 után a gazdasági válság ellenére is. A legtöbb munkavállalót messze az ipar foglalkoztatja. Az ipari foglalkoztatottak száma a sokszorososa a versenyszféra más ágazataiban dolgozó munkavállalók számának. A helyi gazdaság egészséges állapotát mutatja, hogy a foglalkoztatás szempontjából messzemenően legjelentősebb piaci ágazat 2011-ről 2015-re a válság ellenére 17%-al (1.715 fővel) 11.579 főre tudta emelni teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalói számát, és még ennél is nagyobb, 26%-os keresetnövekedést tudott biztosítani a növekvő számú munkavállalónak. Az iparban a teljes munkaidőben foglalkoztatottak havi bruttó átlagkeresete 2015-ben így már 288.366 Ft volt. Ez jóval meghaladja a szomszédos Zala megye székhelyén regisztrált ipari átlagkeresetet.

A magas ipari fizetések többek között különösen azért jelentősek, mert a feldolgozóiparban a legmagasabb (11.579) a teljes munkaidőben foglalkoztatottak száma, amely után a következő legtöbbet foglalkoztató ágazat a közigazgatás, védelem, kötelező társadalombiztosítás mintegy ötezer fővel, ami után a harmadik nagy különbséggel a humán-egészségügyi, szociális ellátás 2-3000 fő közötti teljes munkaidőben foglalkoztatottal. A foglalkoztatottak utóbbi két csoportjának havi bruttó átlagkeresete azonban jóval kisebb, mint a feldolgozó ipar munkavállalóié, az említés sorrendjében 237.993 Ft és 219 282 Ft. A feldolgozóipari munkavállalók havi bruttó átlagkereseténél kedvezőbb fizetéseket nyújtó három ágazat teljes munkaidőben foglalkoztatott munkavállalóinak száma összesen nem haladta meg az 1.000 főt.

## A teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete gazdasági áganként, 2015\*



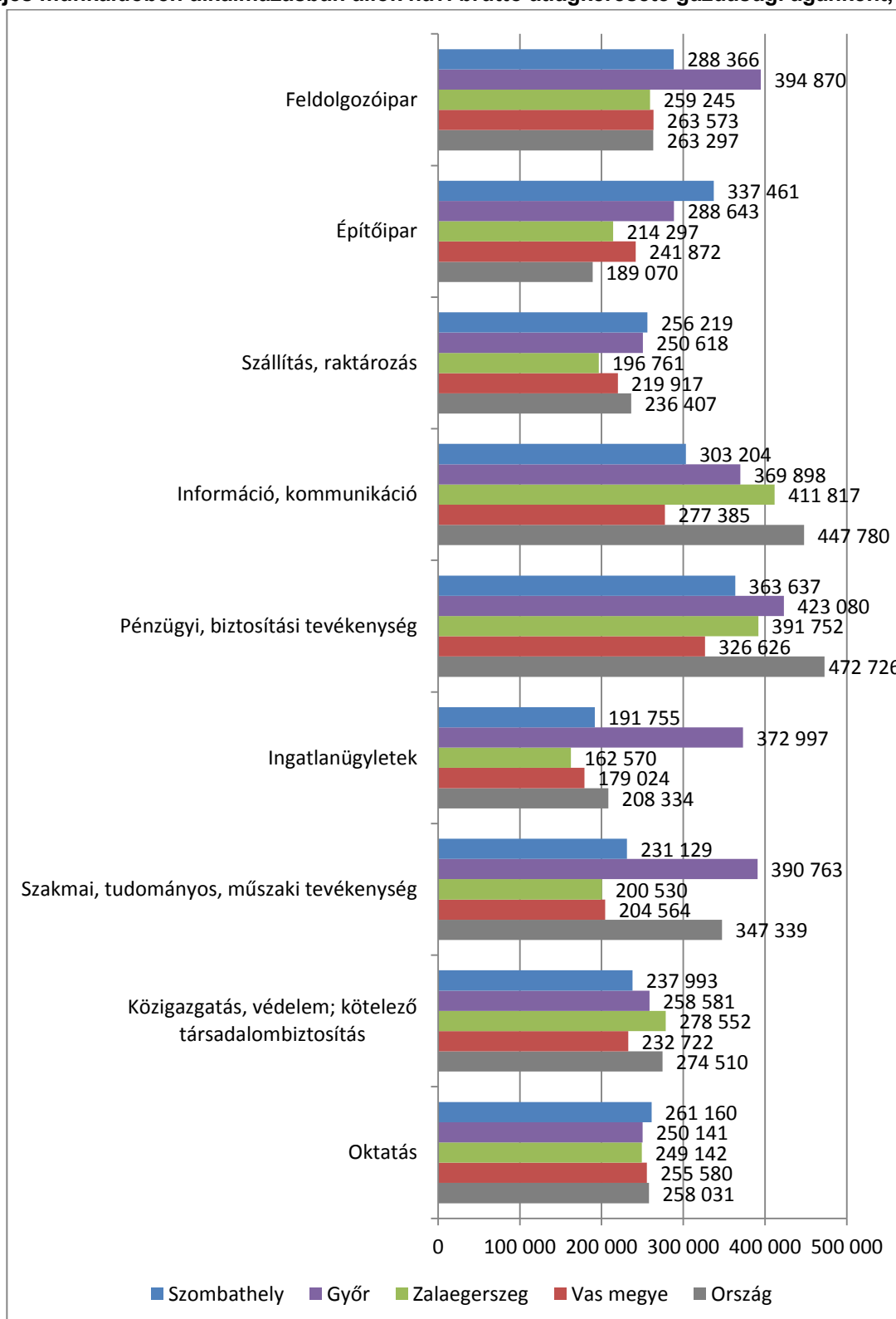
■ Szombathely ■ Vas megye ■ Ország ■ Győr ■ Zalaegerszeg

\* A

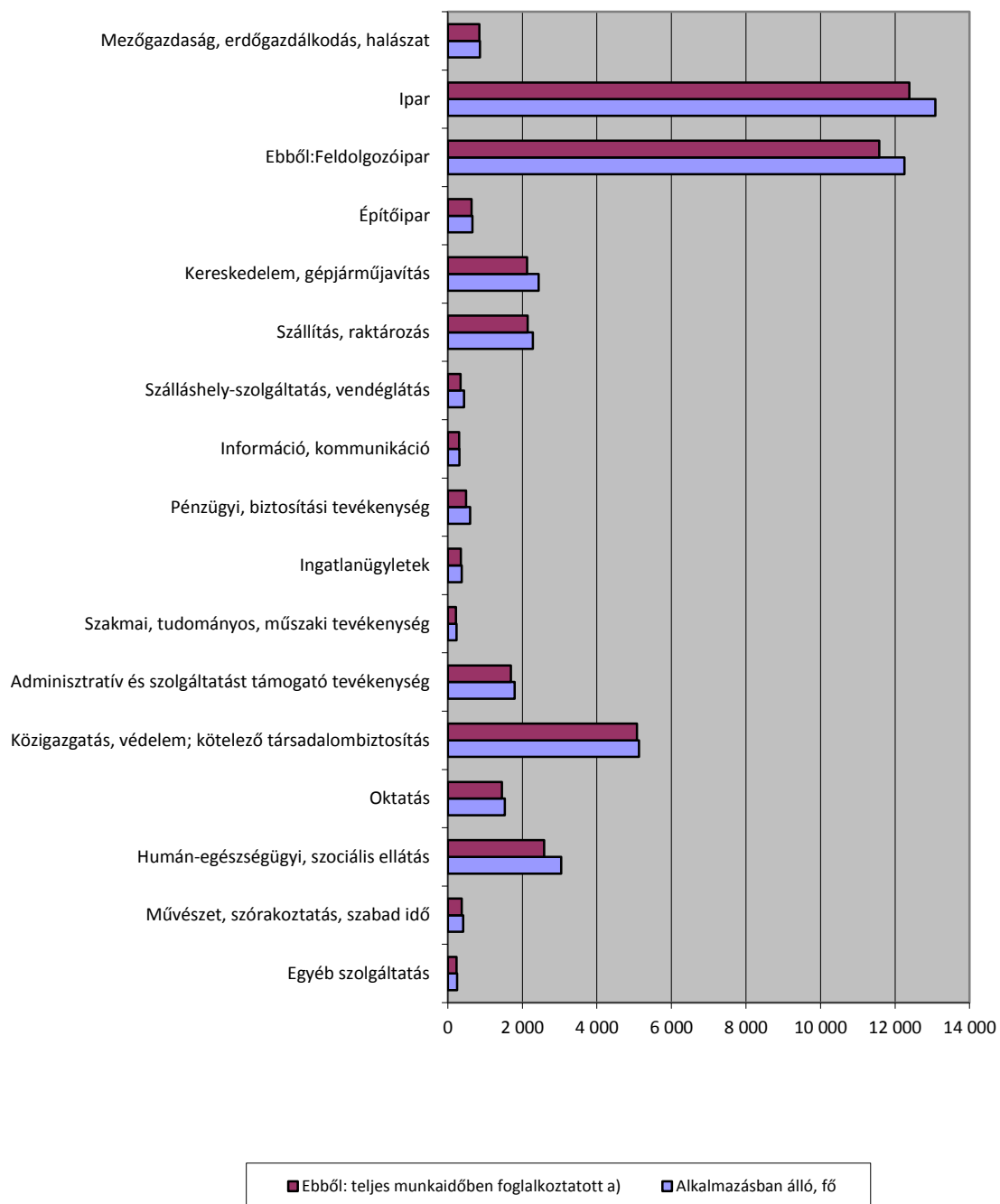
4 főnél többet foglalkoztató vállalkozások, létszámhatártól függetlenül a költségvetési szervek és a kijelölt nonprofit szervezetek adatai.

Adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal

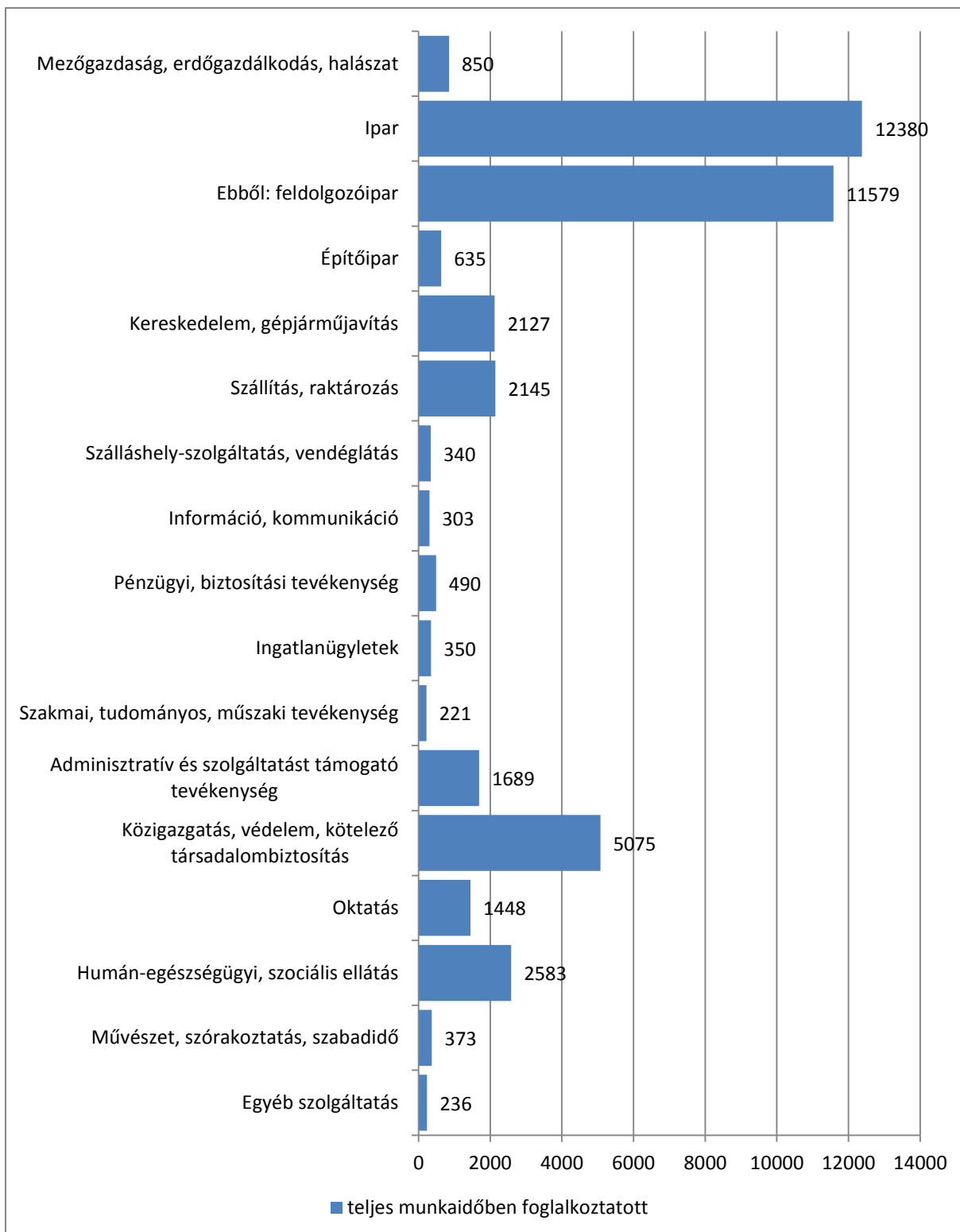
**A teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete gazdasági áganként, 2015\***



## Az alkalmazásban állók száma Szombathelyen, 2015



Adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal





## II.1.4. A közlekedési és parkolási rendszer fejlesztése döntő jelentőségű

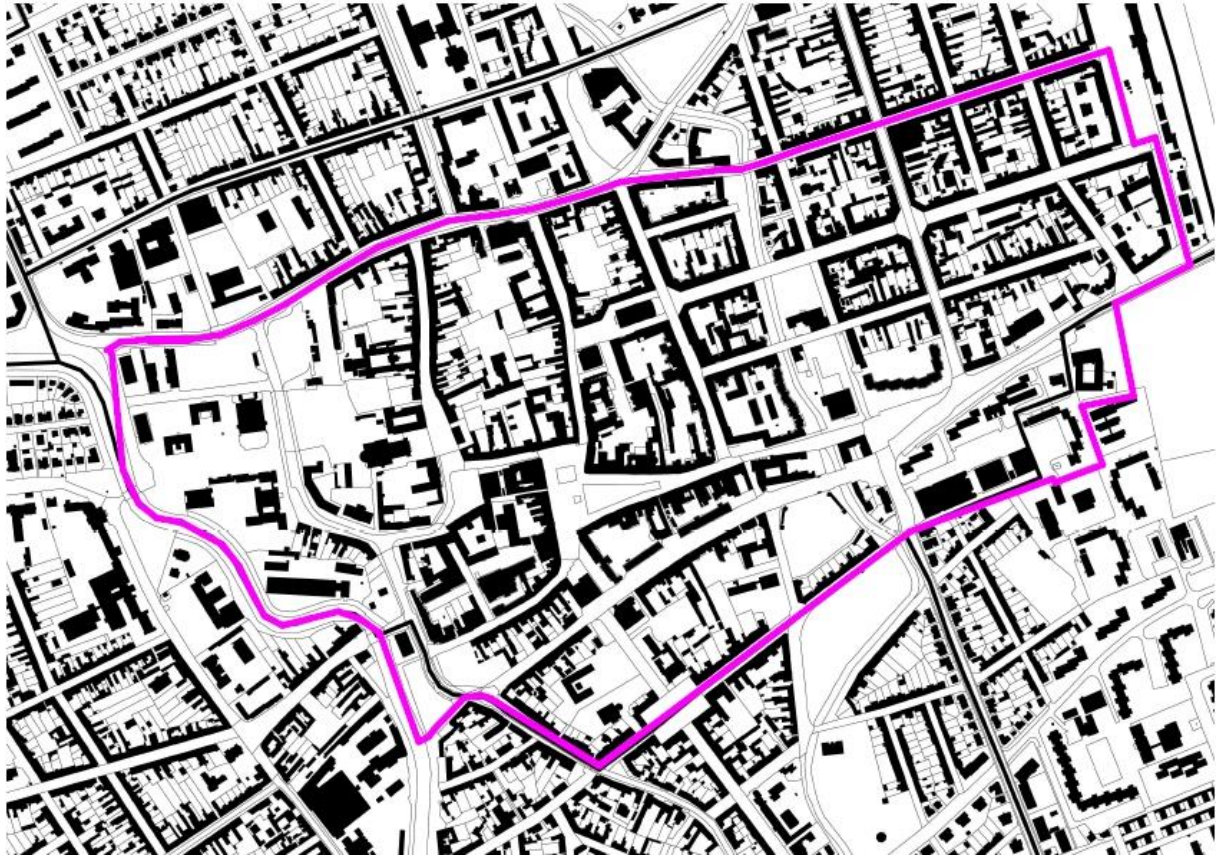
A fentiekben bemutatott, dinamikusan fejlődő helyi gazdaság további növekedését segítik elő a további munkahelyteremtő ipari beruházások valamint a közút- és vasút-hálózati fejlesztések eredményei és folyamatban vagy előkészítés alatt lévő, beruházásai. Az egymást kölcsönösen erősítő hatású közlekedésfejlesztés és iparfejlesztés eredményeként Szombathely néhány évtized alatt közép-európai jelentőségű ipari-gazdasági és közlekedési-logisztikai csomóponttá - a Soprontól Nagykanizsáig húzódó nyugat-dunántúli térség valódi központjává válhat, amelynek hatása Ausztria szomszédos régiójára, Burgenlandra is kisugározhat.

A feldolgozóipar helyzete és fejlődési perspektívái tükrében Szombathely fejlődése gazdasági szempontból fenntarthatónak mutatkozik, amely képes a környezeti és társadalmi szempontból fenntartható fejlődéshez a helyi gazdaság szintjén szükséges előfeltételek tartós biztosítására.

A környezeti és társadalmi szempontból fenntartható fejlődés biztosításának finanszírozásához nélkülözhetetlen dinamikus gazdasági növekedés következtében fokozódó mobilitási igények kielégítése ugyanakkor újabb kihívásokat is előidéz a környezeti szempontból fenntartható fejlődés számára.

A helyi gazdaság erőteljes fejlődése, és multimodális közlekedéshálózati csomóponti helyzete következtében ténylegesen betöltött, nemzetközi jelentőségű regionális központi szerepe ugyanis a városban élő, illetve oda ingázó népesség számának és motorizációs szintjének jelentős növekedésével, ezáltal a városi személygépjármű gépjármű-forgalom jár együtt.

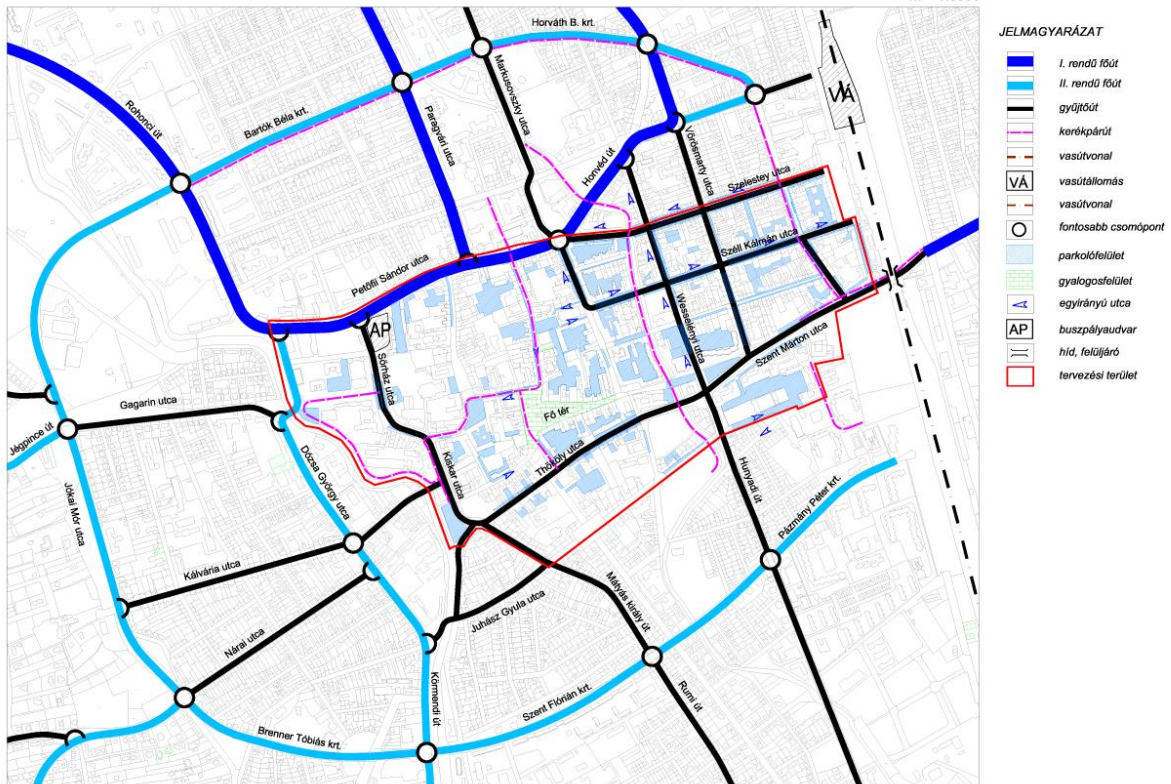
2014-ben az ITS lezárását követően Előzetes Akcióterületi Terv készült Szombathely Megyei Jogú Város Belvárosára (BEATT), az alábbi morfológiai tervrajzon lehatárolt területre, amelynek tervezett fejlesztéseiből már több megvalósult.



A 2014 évi vizsgálatok alapján kirajzolódó forgalmi rendszert és felszíni parkoló területeket a BEATT következő tervrajza ábrázolja.

SZOMBATHELY, BELVÁROS  
MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT

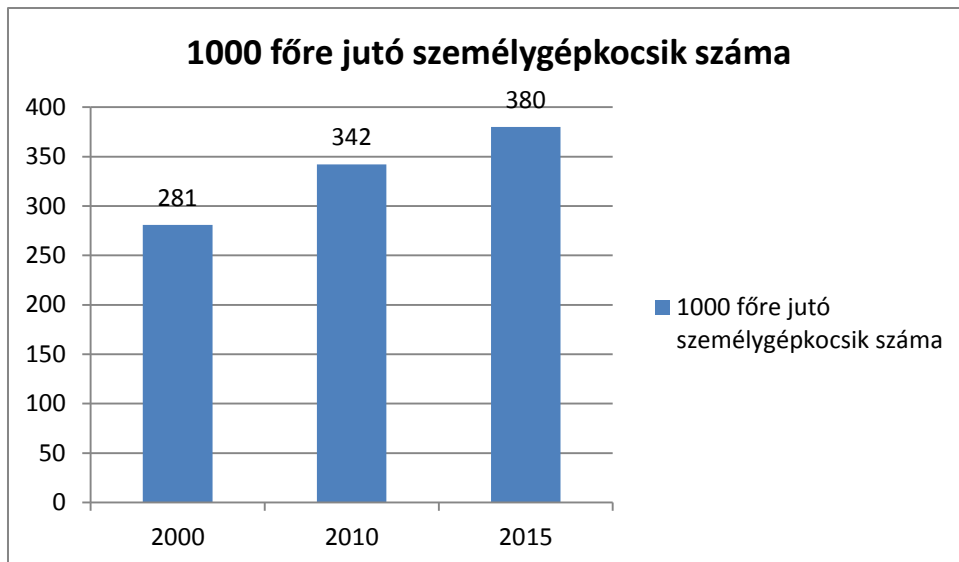
M = 1:8000



A tervrajzon kirajzolódik a város közlekedési rendszerének térbeli szerkezetét meghatározó, a belvárosi akcióterületet, illetve annak történelmi magját határoló I. rendű főutakra, illetve gyűjtőutakra, valamint a Belvárost övező városközponti területet határoló körutat alkotó II. rendű főútra a körúton kívüli városrészekből és a várostérségből a forgalmat nyugatról, északról, keletről és délről ráhordó II. rendű főutak, I. rendű főutak és gyűjtőutak vonala.

Az is jól látható a BEATT vizsgálati tervlapján, hogy a megyei jogú város centrumában, a növekvő kiterjedésű és népességszámú funkcionális várostérség vonzásközpontjában a személygépkocsival rendelkező helyi lakosság, a Belvárosba a városon belülről és kívülről személygépjárművel ingázók, valamint az ott elérhető megyeszékhelyi szintű közszolgáltatások és piaci szolgáltatások igénybe vételéhez személygépjárművel érkező közönség számára a parkolóhelyeket a tömbbelsőben kialakított felszíni parkolók biztosítják.

A motorizáció szintje Szombathelyen a 2014-es ITS Megalapozó Vizsgálatában a 2011-es népszámlálás adatai szerint 342 szgk/1000 lakos volt, ami 2015-re 380 szgk/1000 lakos értékre növekedett



Ugyanakkor a BEATT célzott kutatása szerint a Belvárosi Akcióterület 25 telektömbjében élő lakosság motorizációs szintje már 2014-ben 542 gjm/1000 fő volt, amelyen belül a mutató személygépjárművekre vonatkozó értéke 460 szemgjm/1000 fő volt (3866 szemgjm/8,402 ezer lakos). A 460 szemgjm/1000 fő motorizációs szint 55%-kal magasabb volt az akkori országos értéknél. Azt vetítette előre, hogy a Belváros lakosságszámának növekedésével automatikusan bővülő parkolási igények ennél magasabb motorizációs szinten fognak jelentkezni, amit a tervezett belvárosi parkolóhelyek kialakításánál szem előtt kell tartani. A belvárosi parkolási igények növekedését a belvárosi lakosság szempontjából két egymással párhuzamos folyamat idézi elő:

- a Belváros lakosságszámának növekedése, ami a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolásához szükséges a 2014-es Megalapozó Vizsgálatban, Településfejlesztési Konceptióban és Integrált Településfejlesztési Stratégiában valamint a jelen ITS felülvizsgálati dokumentumban foglaltak szerint;
- a motorizáció szintje jellemző európai tendenciáknak megfelelő emelkedése azzal összhangban, ahogy fejlődik a helyi gazdaság és társadalom, és ahogy növekszik a lakossági vásárlóerő Magyarország és az EU fejlesztéspolitikai célkitűzéseinek valóra váltásával párhuzamosan.

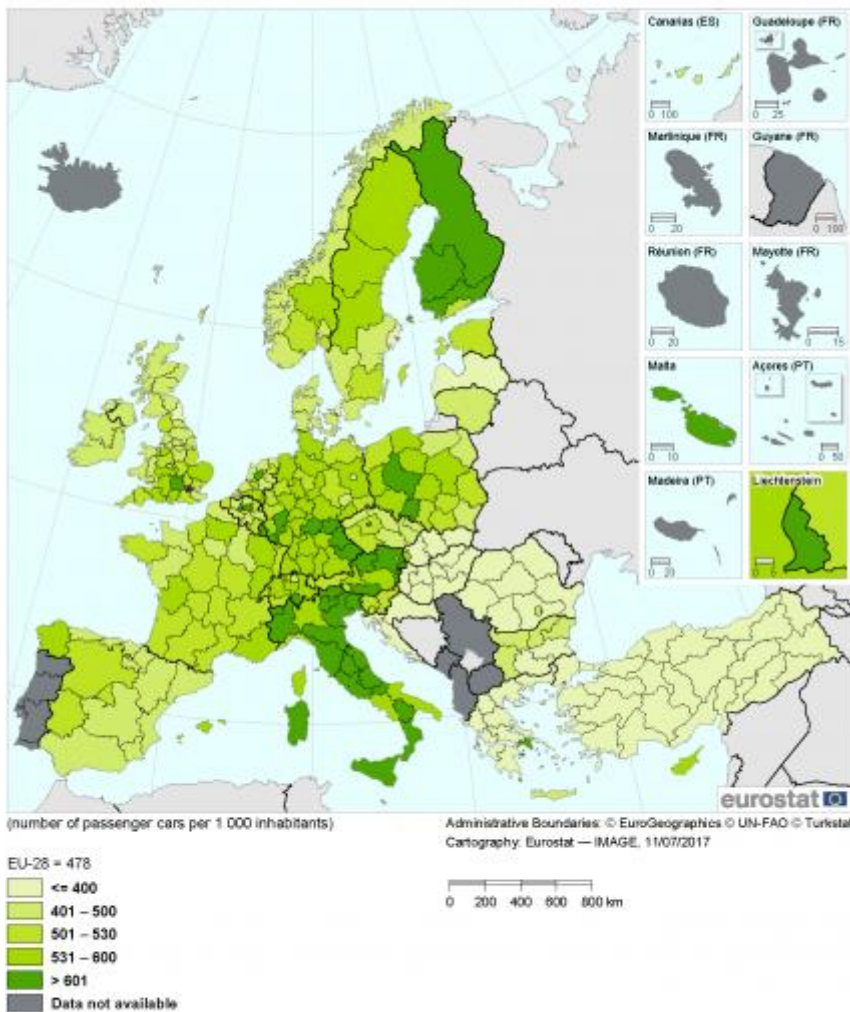
A szombathelyi motorizációs szint hazai átlagnál jóval magasabb értéke, valamint a belvárosinak a szombathelyit jelentősen meghaladó nagysága arra enged következtetni, hogy a Belváros esetében a motorizációs szint növekedési perspektíváinak vizsgálatánál célszerű az EU fejlett régióinak értékeit figyelembe venni. Mivel a környezeti fenntarthatóság érdekében a városfejlesztés alapvető célja a belső városrészek vonzóvá tétele a lakosság és a vállalkozások számára, és a színvonalas szolgáltatások továbbfejlesztése valamint a fizetőképes lakosság számának növekedése a cél, abból indokolt kiindulni, hogy a növekvő számú belvárosi lakosság motorizációs szintje a szombathelyi ipar és gazdaság dinamikus növekedésével párhuzamosan növekszik tovább, és az EU fejlett régióira jellemző értékek felé tart.

Az EU motorizációs szintjének átlaga (Dániát és Portugáliát nem számítva) az EUROSTAT 2014 évi regionális évkönyve szerint 2012-ben 484 szgk/1000 lakos volt, amihez a 2014-es szombathelyi belvárosi érték már nagyon közelít.

Az EU motorizációs szintjének 2015 évi NUTS 2 szintű regionális megoszlását az alábbi kartogram mutatja, mely szerint Magyarország 400 szgk/1000 lakos értéknél kisebb mutatója jelentősen elmarad

azoknak az alpesi és Alpok környéki régióknak - köztük Szlovéniának - az értékeitől, amelyhez a Megalapozó Vizsgálat szerint Szombathely térszerkezeti szempontból tartozik. A közeli észak-olaszországi, dél-németországi (bajorországi), illetve ausztriai régiók átlagos motorizációs szintje ugyanis már 2012-ben több mint 600 szgk/1000 lakos, vagyis több mint 50%-al, majdnem kétszeresen haladja meg a magyar átlagot - amely 325 volt - amin belül viszont Szombathely belvárosának értéke közelíti a dél-németországi, észak-olaszországi és ausztriai régiók második csoportját, amelynek 2012-es mutatója 531-600 szgk/1000 lakos. A magyarországi növekedés prognózisának realitását alátámasztja, hogy Csehország és Lengyelország minden egyes régiójának motorizációs szintje magasabb, mint a magyarországi régióké, és több olyan lengyel régió van, amelyben a mutató értéke azonos a legmagasabb vagy a második legmagasabb csoportba tartozó dél-német régiókéval. Lengyelország mutatójának átlagos értéke 2015-ben 546 volt, Csehországé 485, míg 2008-ban mindegyiké csak 420 és 425 között volt még.

Motorisation rate, by NUTS 2 regions, 2015  
(number of passenger cars per 1 000 inhabitants)



Note: Liechtenstein and Greece 2014 data instead of 2015. Denmark data taken from the Statistics Denmark website. Ireland and France provisional data. Romania and United Kingdom estimated data.  
Source: Eurostat (online data code: tran\_f\_yehst)

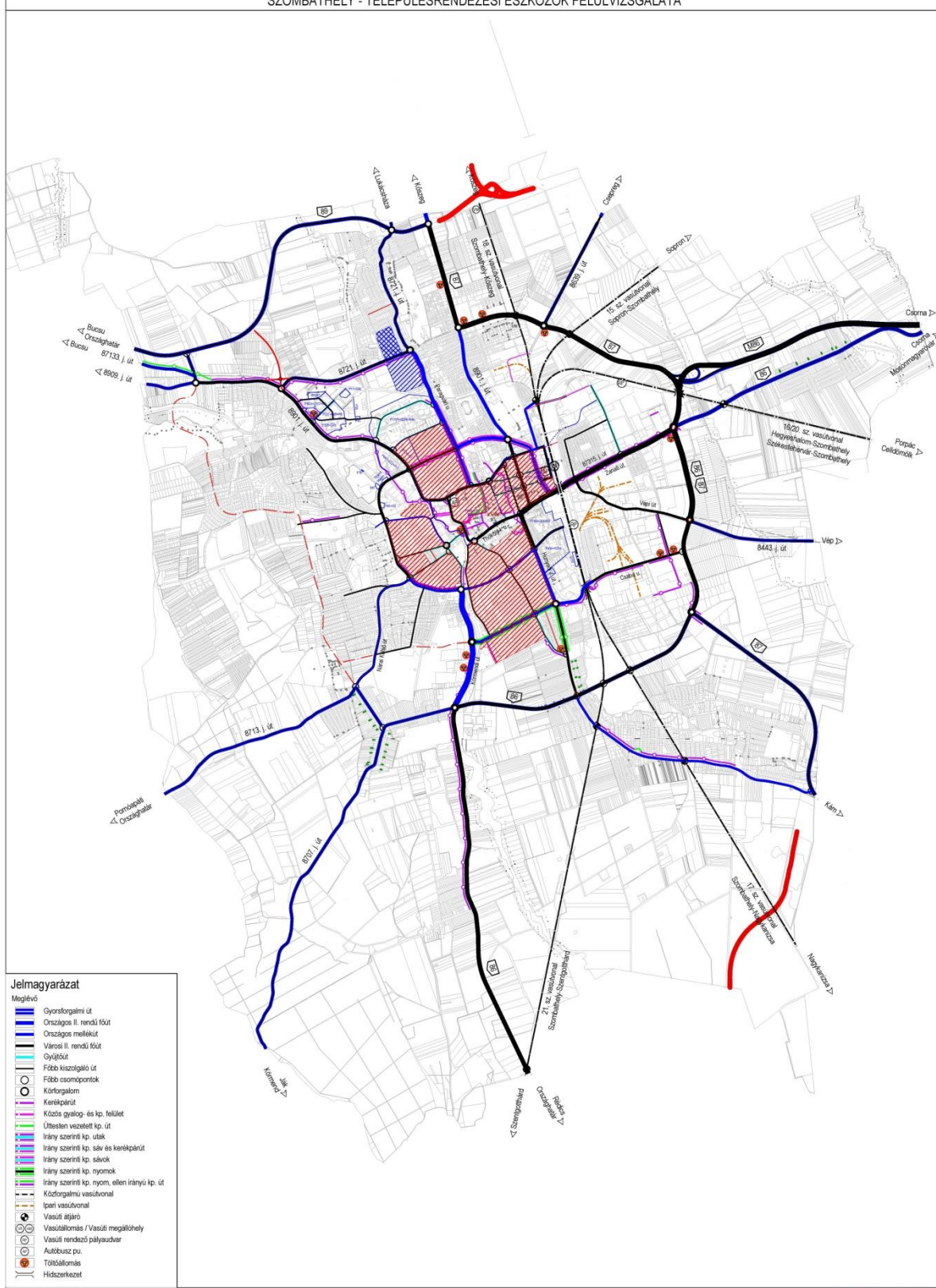
Ugyanakkor a 2012-es adatokat tartalmazó, említett 2014-es EUROSTAT évkönyv arra is felhívja a figyelmet, hogy a 600-nál magasabb értékű mutatók között az említett dél-német és észak-olasz régiók legmagasabb értéke az észak-olaszországi Trento tartományé volt 711 szgk/1000 lakos mutatóval. 2012-ben az EU-n belüli legmagasabb értéket - 816 szgk/1000 lakos - Flevoland holland régió motorizációs szintje érte el.

Az összehasonlító elemzésben feltárt fenti tendenciák és adatok annak a hipotézisnek a megalapozottságára engednek következtetni, hogy a helyi gazdaság további növekedésével párhuzamosan Szombathely belvárosában az ott élő lakosság motorizációs szintje tovább növekszik, és 7-10 éves távlatban elérheti a 600 szgk/1000 lakos értéket, Szombathelyé és térségéé pedig a 2015 évi 380-ról a szombathelyi Belváros 2014-es értékének megfelelően a 460 szgk/1000 lakos körüli szintre emelkedhet.

A Belváros, illetve a Városközpont parkolási rendszerének kapacitás-tervezése során célszerű az óvatosság elvének megfelelően figyelembe venni a fenti prognózisokat.

A szombathelyi közlekedés jelenlegi közúti közlekedési és forgalmi rendszerét az alábbi tervrajzok jellemzik.

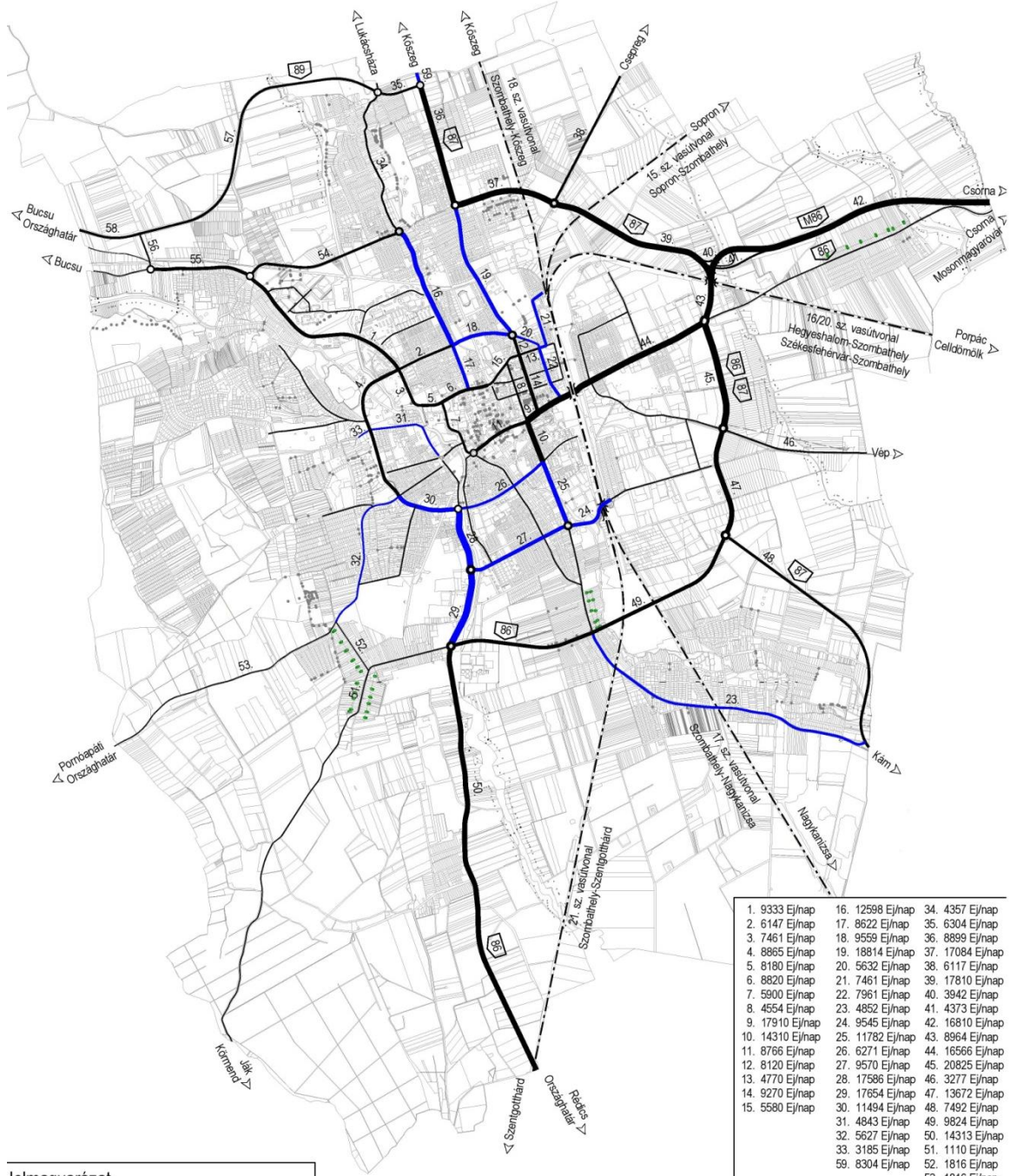
SZOMBATHELY - TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK FELÜLVIZGÁLATA



**Jelmagyarázat**

Meglévő	Gyorsforgalmi út
	Országos II. rendű főút
	Országos mellékút
	Városi II. rendű főút
	Gyűjtőút
	Főbb kiszolgáló út
	Főbb csomópontok
	Kétforgalom
	Kerékpárút
	Közös gyalog- és kp. felület
	Üttesten vezetett kp. út
	Irány szerinti kp. utak
	Irány szerinti kp. sáv és kerékpárút
	Irány szerinti kp. sávok
	Irány szerinti kp. nyomok
	Irány szerinti kp. nyom, ellen irányú kp. út
	Közforgalmi vasútvonal
	Ipari vasútvonal
	Vasúti átjáró
	Vasútállomás / Vasúti megállóhely
	Vasúti rendező pályaudvar
	Autóbusz pu.
	Töltőállomás
	Hídzerkezet

MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT



**Jelmagyarázat**

- Saját mért és OKA 2016 adatok
- IMCS 2015-ből vett adatok
- Nincs adat róla

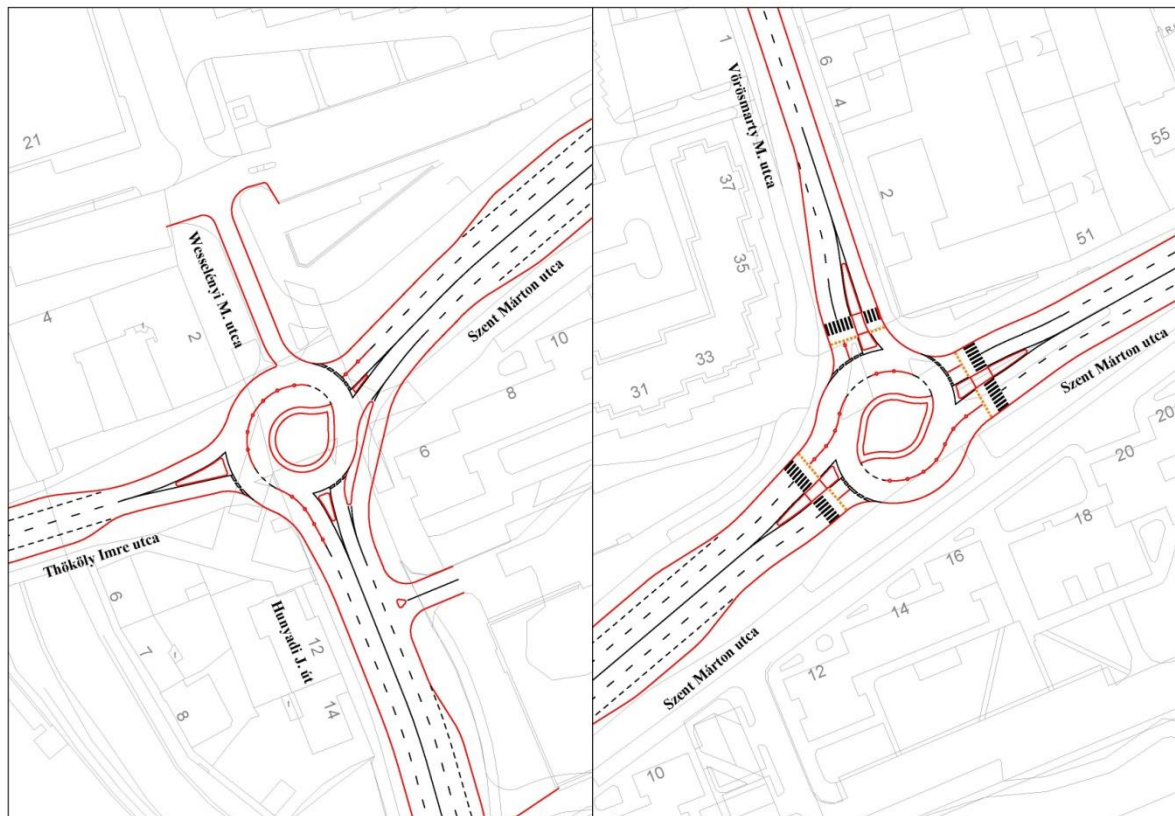
1. 9333 Ej/nap	16. 12598 Ej/nap	34. 4357 Ej/nap
2. 6147 Ej/nap	17. 8622 Ej/nap	35. 6304 Ej/nap
3. 7461 Ej/nap	18. 9559 Ej/nap	36. 8899 Ej/nap
4. 8865 Ej/nap	19. 18814 Ej/nap	37. 17084 Ej/nap
5. 8180 Ej/nap	20. 5632 Ej/nap	38. 6117 Ej/nap
6. 8820 Ej/nap	21. 7461 Ej/nap	39. 17810 Ej/nap
7. 5900 Ej/nap	22. 7961 Ej/nap	40. 3942 Ej/nap
8. 4554 Ej/nap	23. 4852 Ej/nap	41. 4373 Ej/nap
9. 17910 Ej/nap	24. 9545 Ej/nap	42. 16810 Ej/nap
10. 14310 Ej/nap	25. 11782 Ej/nap	43. 8964 Ej/nap
11. 8766 Ej/nap	26. 6271 Ej/nap	44. 16566 Ej/nap
12. 8120 Ej/nap	27. 9570 Ej/nap	45. 20825 Ej/nap
13. 4770 Ej/nap	28. 17586 Ej/nap	46. 3277 Ej/nap
14. 9270 Ej/nap	29. 17654 Ej/nap	47. 13672 Ej/nap
15. 5580 Ej/nap	30. 11494 Ej/nap	48. 7492 Ej/nap
	31. 4843 Ej/nap	49. 9824 Ej/nap
	32. 5627 Ej/nap	50. 14313 Ej/nap
	33. 3185 Ej/nap	51. 1110 Ej/nap
	52. 1816 Ej/nap	52. 1816 Ej/nap
	53. 1816 Ej/nap	53. 1816 Ej/nap
	54. 6207 Ej/nap	54. 6207 Ej/nap
	55. 13057 Ej/nap	55. 13057 Ej/nap
	56. 2834 Ej/nap	56. 2834 Ej/nap
	57. 6304 Ej/nap	57. 6304 Ej/nap
	58. 6033 Ej/nap	58. 6033 Ej/nap

**Forgalomnagyságok**





Lehetséges a közlekedéshálózat olyan átalakítása, amely növekvő forgalom mellett is megtartja a belváros gépjárművel történő elérhetőségét és átjárhatóságát, ugyanakkor területének nagy részén a jelenleginél nagyobb mértékben biztosítja a gyalogosok elsőbbségét valamint a kerékpárosok biztonságos közlekedését, valamint a közterületi zöldfelületek növelését a közlekedési területeken is. Ezt mutatja be példaként az alábbi két csomóponti helyszínrajz, ahol a forgalmi sávok számának megtartása mellett az általuk elfoglalt burkolt felület csökkentésére és ezáltal a zöldfelület növelésére van lehetőség.



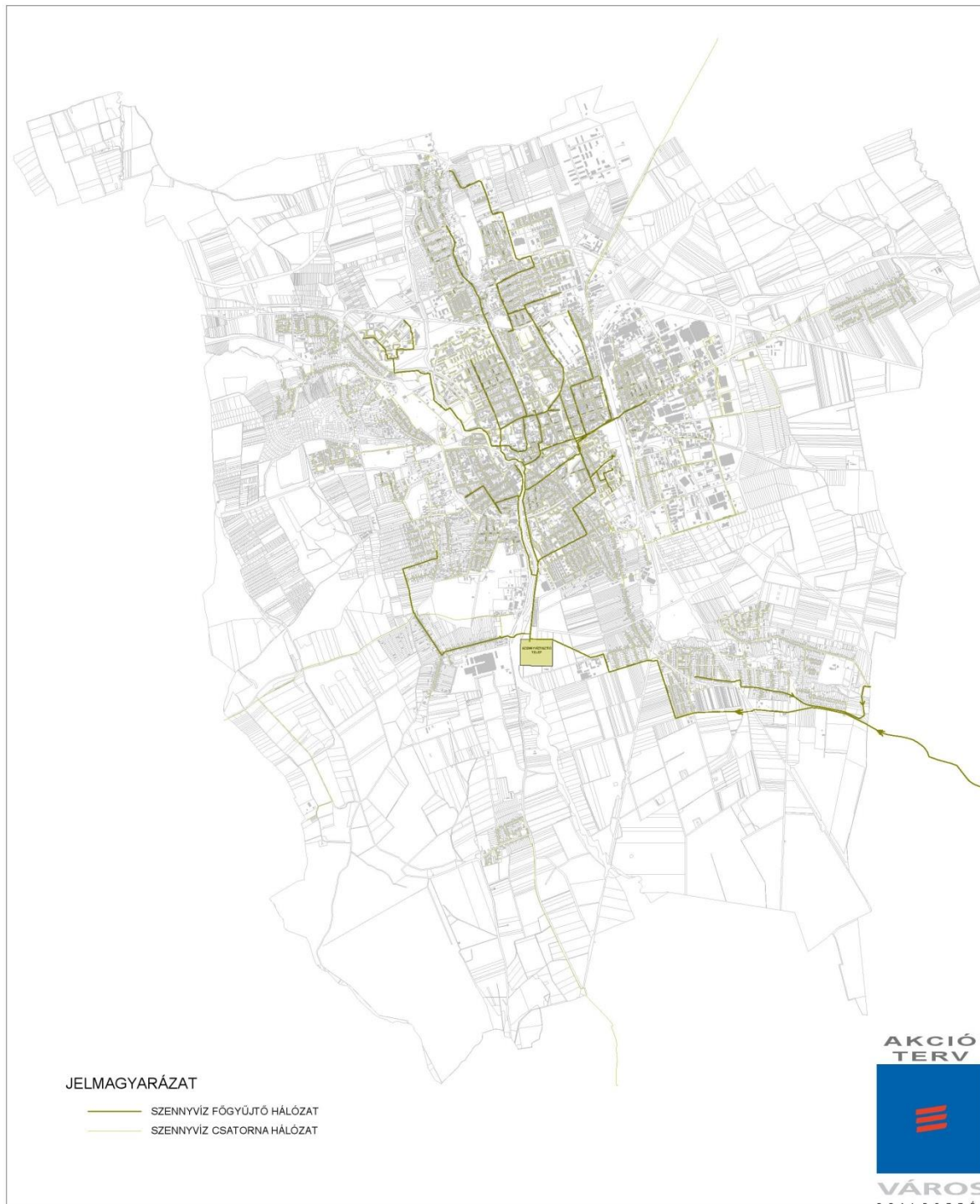
## II.1.5. A közműhálózat adottságai meghatározzák a fejlesztések lehetőségeit

A közmű hálózatok térbeli struktúráját mutatják be a következő tervrajzok

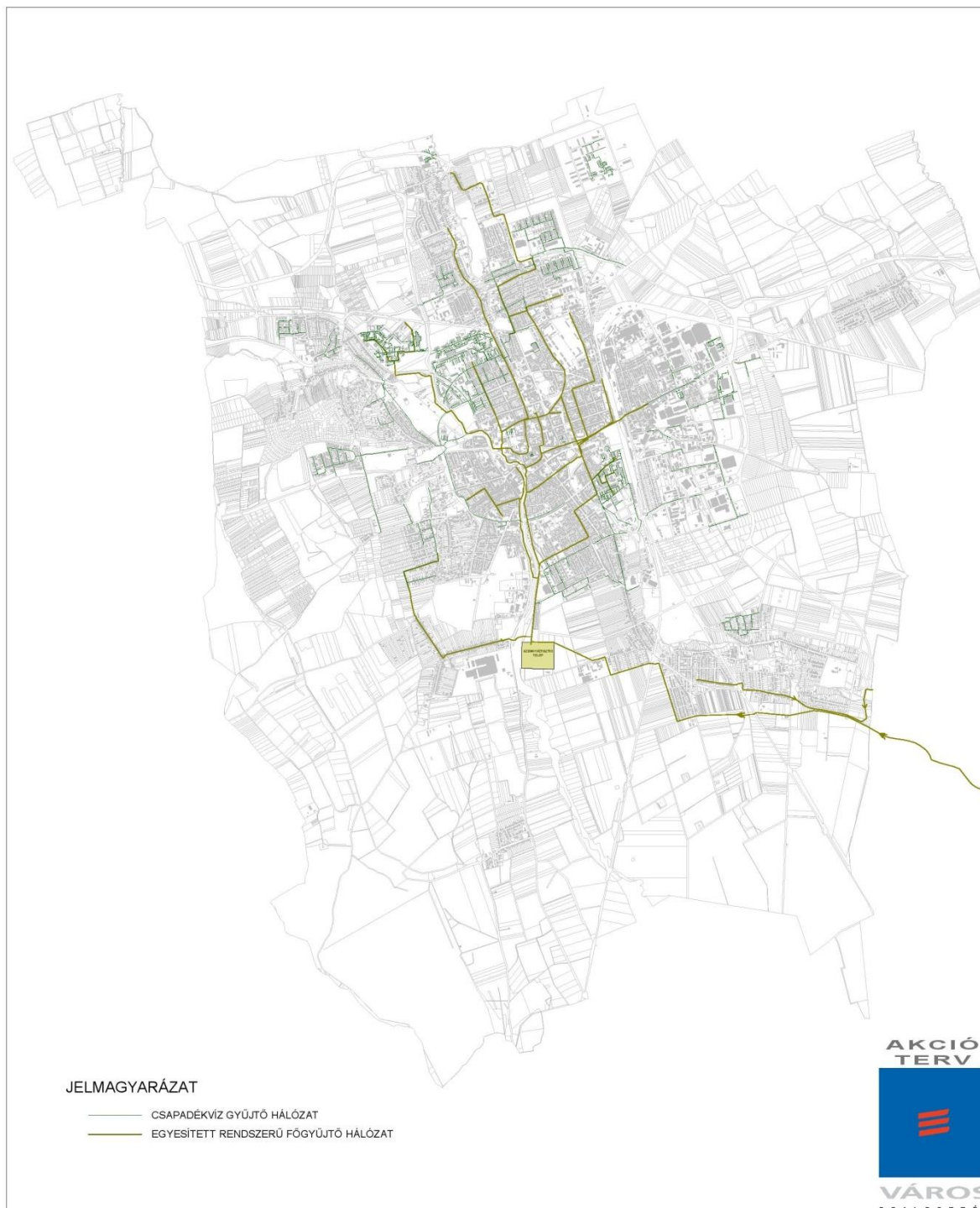
Településszerkezeti Terv  
szakági alátámasztó munkarészek  
VÍZELLÁTÁS GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv  
szakági alátámasztó munkarészek  
SZENNYVÍZ GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv  
szakági alátámasztó munkarészek  
CSAPADÉKVÍZ GERINCVEZETÉK



JELMAGYARÁZAT

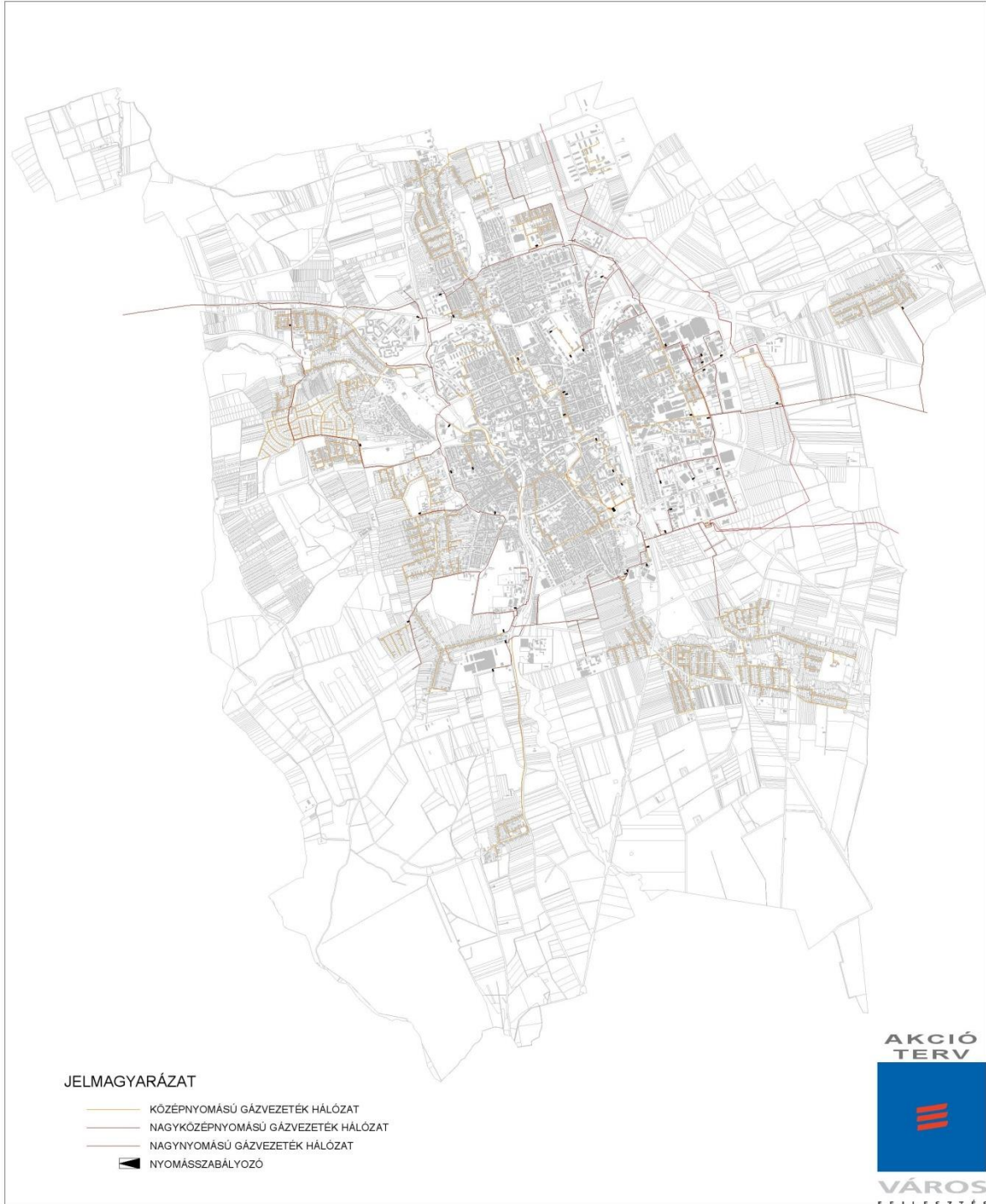
- CSAPADÉKVÍZ GYŰJTŐ HÁLÓZAT
- EGYESITETT RENDSZERŰ FŐGYŰJTŐ HÁLÓZAT

AKCIÓ  
TERV

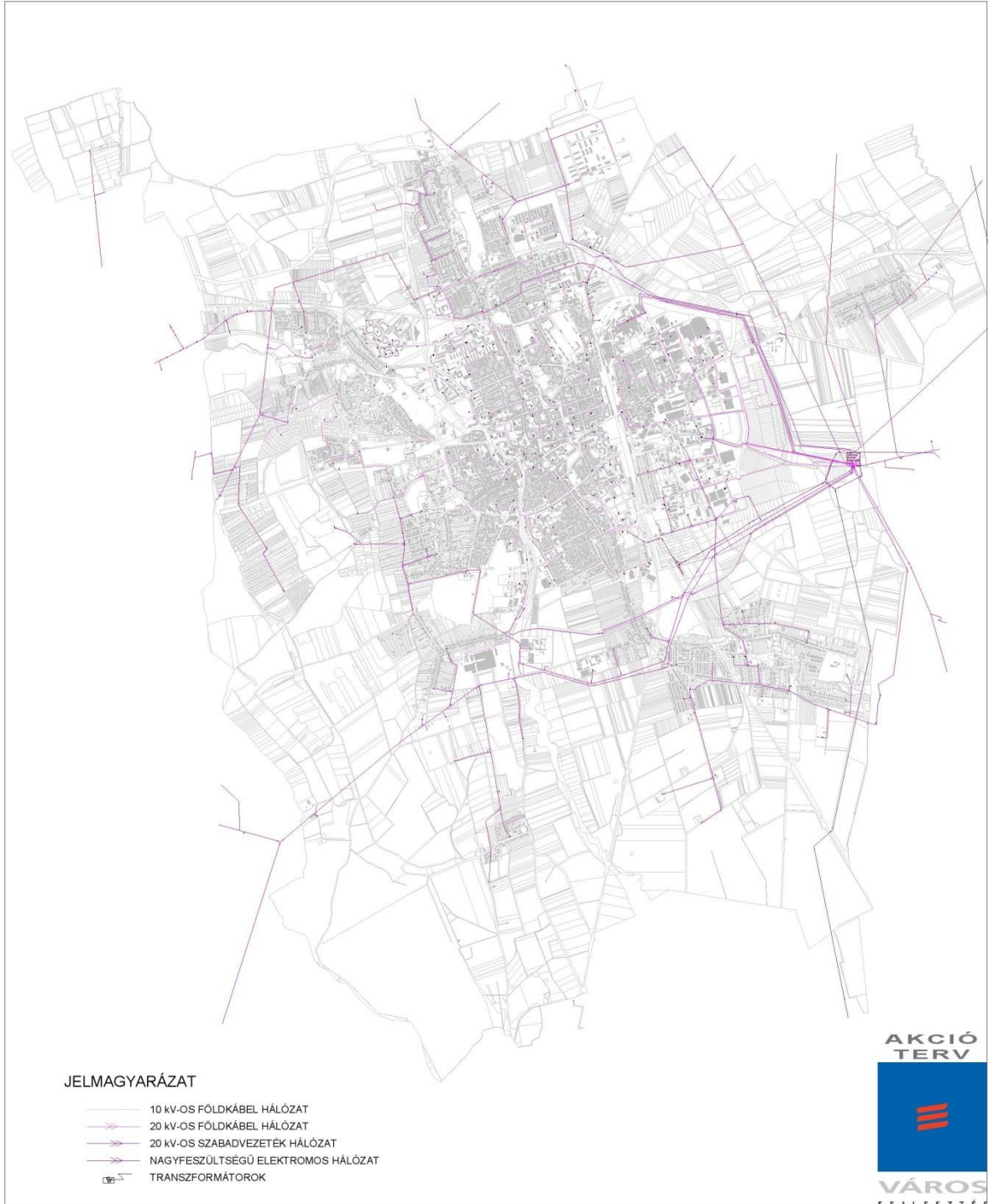


VÁROS  
FEJLESZTÉS

Településszerkezeti Terv  
szakági alátámasztó munkarészek  
GÁZ ENERGIA ELLÁTÁS GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv  
szakági alátámasztó munkarészek  
ELEKTROMOS ELLÁTÁS GERINCVEZETÉK



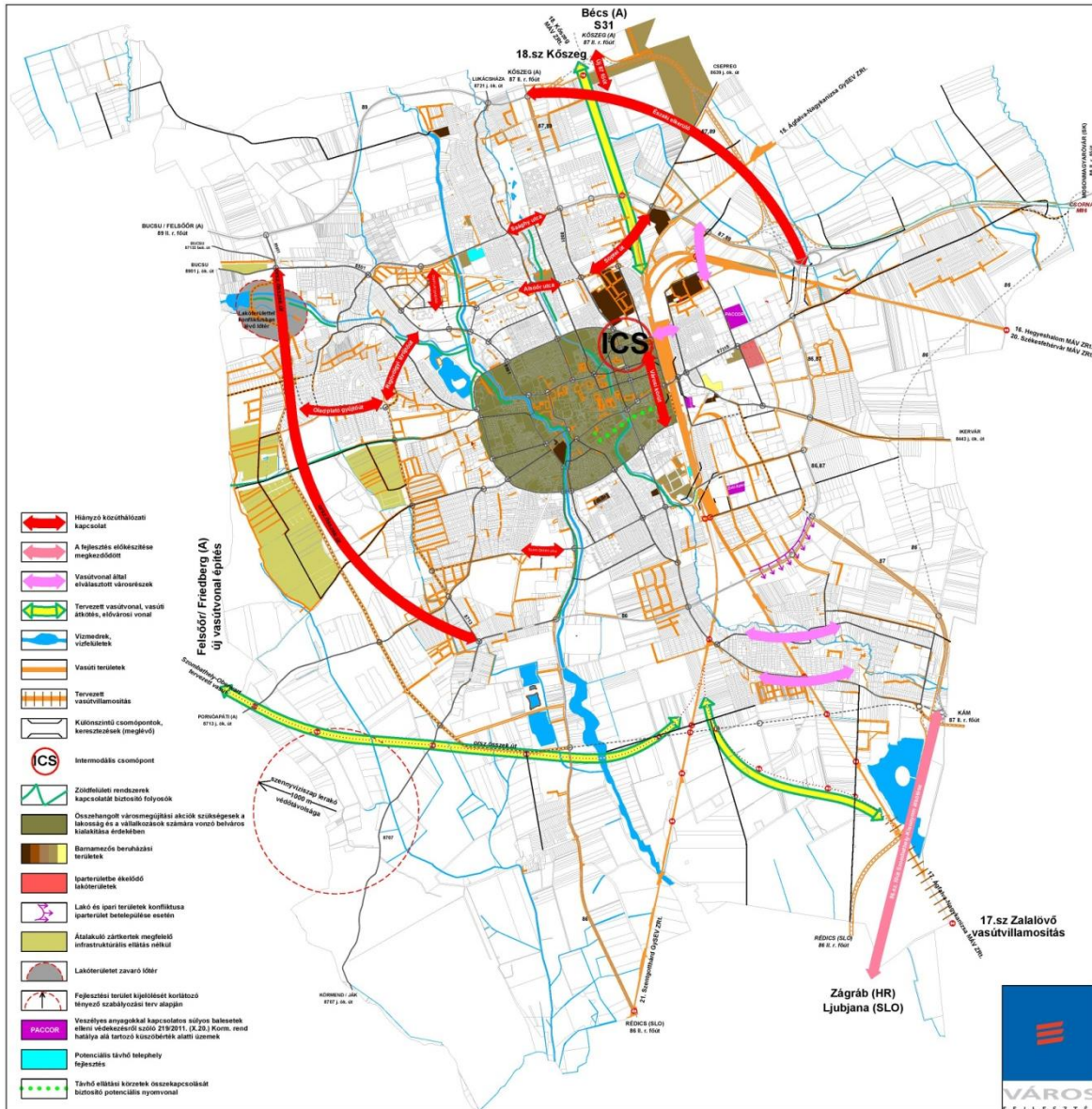
Településszerkezeti Terv  
 szakági alátámasztó munkarészek  
**KÖZMŰ GERINCVEZETÉK HÁLÓZAT**





## II.1.7. A városi szövet megújult konfliktusai

A városi szövet megújításának műszaki - funkcionális konfliktusait mutatja be az alábbi konfliktus térkép a 2014-es ITS konfliktustérképének aktualizálása alapján.



## II.1.7. A városfejlesztés fő irányai

Ágazati, területi és funkcionális szempontból a városfejlesztés fő irányai az alábbiak.

### II.1.7.1. A városfejlesztés fő irányai ágazati szempontból

Ágazati szempontból Szombathely gazdasági fejlődésének húzóereje az ipar, azon belül a feldolgozóipar, a járműipar az amelynek fejlődési perspektívái a jelenlegi ismeretek szerint a legkedvezőbbek.

A helyi gazdaság legtöbb értéket termelő és legtöbb munkavállalót foglalkoztató ágazatának, az iparnak a fejlődése közvetlenül elősegíti a fizetőképes kereslet növekedését a

- K+F és
- a vállalkozásokat segítő (pl pénzügyi, jogi, biztosítási, stb)

szolgáltatások iránt.

A szolgáltatások fejlesztéséhez kedvező új adottság a nyugat-dunántúli régió belüli, korábban is kedvező térszerkezeti pozíció radikális megjavulása és folyamatban lévő további javulása az M86 és a GYSEV megvalósult és folyamatban lévő fejlesztései, valamint az M85, az M8 és a MÁV folyamatban lévő fejlesztései által. Ennek következtében Szombathely mint regionális jelentőségű nagyváros olyan közelségbe került a Vas megye többi városában valamint Zala megye székhelyén működő ipari vállalkozásokhoz és munkavállalóikhoz, hogy elérhető módon tudja számukra biztosítani azokat a minőségi urbanizációs háttérszolgáltatásokat, amelyeket a kisebb városokban nem lehet megtalálni, mivel a korlátozott méretű helyi piacon nem lenne fenntartható a működésük gazdasági szempontból.

Ugyanígy Szombathely tudja biztosítani azoknak a nemzetközi piacon magasan jegyzett vas megyei turisztikai vonzasközpontoknak (Sárvár, Bük, Kőszeg) a vendégei számára azokat a magas színvonalú piaci és közszolgáltatásokat, amelyek a kisebb városokban nem tarthatóak fenn gazdasági szempontból.

### II.1.7.2. A városfejlesztés fő irányai területi és funkcionális szempontból

A városfejlesztés fő irányai az ágazati fejlesztések területi vetületei szerint az alábbiak.

Ipar fejlesztése a következő területeken:

- Északi iparterület
- Déli iparterület
- Keleti iparterület megmaradt hasznosítható területei

K+F tevékenységek fejlesztése kiemelten a következő területeken:

- 11-es Huszár úti laktanya
- volt EPCOS telephely
- ipari területek

Vállalkozásokat, városi és várostérségi lakossági igényeket a funkcionális várostérség szintjén kiszolgáló piaci és közszolgáltatások fejlesztése kiemelten a potenciális kibővített Belváros, illetve Városmegye területén:

- Történelmi városmag: Semmelweis Ignác u., Honvéd út, Petőfi Sándor u., Hollán Ernő u., Kiskar u., Thököly Imre u., Szent Márton u., Vasút u. által határolt terület
- Történelmi városmagot övező gyűrű a történelmi városmagot határoló közterületek és a Bocskai István körút, Horváth Boldizsár körút, Bartók Béla körút, Jókai Mór utca, Brenner Tóbiás körút, Szent Flórián körút, Pázmány Péter körút között;
- Körút külső oldalán a 11-es Huszár úti laktanya területe, Csónakázó-tó és környéke sport- és kulturális létesítményei, rekreációs és zöldterületei, a Szent István park, a Tóth István tér valamint a Brenner Tóbiás körút, Szent Flórián körút, Perint, Tinódi Lantos Sebestyén utca, Laky Demeter utca, Margaréta utca által határolt terület.

A városfejlesztés fő irányai funkcionális szempontból az alábbiak.

Közfoglaltatások fejlesztése:

- Városi és térségi közlekedési szolgáltatások
  - Intermodális Csomópont létesítése a vasútállomás közelében kijelölt helyen
  - Vasútállomás
  - közúti gépjármű közlekedés hálózatának fejlesztése az egész város területén, kiemelt figyelemmel a kibővített Belváros, illetve Városközpont területére, azon belül különösen a történelmi városmagra
  - kerékpár út hálózat fejlesztése az egész város területén, kiemelt figyelemmel a kibővített Belváros, illetve Városközpont területére, azon belül különösen a történelmi városmagra
  - csökkentett gépjármű forgalmú, gyalogos elsőbbségű közlekedési területek hálózatának fejlesztése a történelmi városmagan és a körülötte levő gyűrű belső sávjában
- Parkolási rendszer fejlesztése
  - a történelmi városmagan
  - a történelmi városmagot övező gyűrű belső sávjában
- Egészségügyi ellátás fejlesztése:
  - Markusovszky Kórház
  - Szakrendelők és rendelők a város egész területén
- Felsőoktatás fejlesztése:
  - ELTE Savaria Egyetemi Központ létesítményei
  - Szakrendelők és rendelők a város egész területén
- Rekreációs zöldfelületek, rekreációs sport és szabadidős létesítmények fejlesztése kiemelten az alábbi területeken:
  - biológiailag aktív zöldfelületek fejlesztése, illetve megújítása a történelmi városmag közterületein és tömbbelsőiben
  - biológiailag aktív zöldfelületek fejlesztése, illetve megújítása a történelmi városmagot övező gyűrű belső sávjában kiemelt figyelemmel a Perint potenciális mederrekonstrukciójával létrehozható vízfelületekre és a mellettük kialakítható zöldfelületekre
  - Csónakázó-tó és környéke a területén lévő, illetve hozzá kapcsolódó további rekreációs és sport területekkel, mint a Sportliget Akcióterülete, az Arany-patak

mederrekonstrukciójával létrehozható vízfelület és a mellette kialakítható zöldfelület, a Haladás VSE Sporttelepe

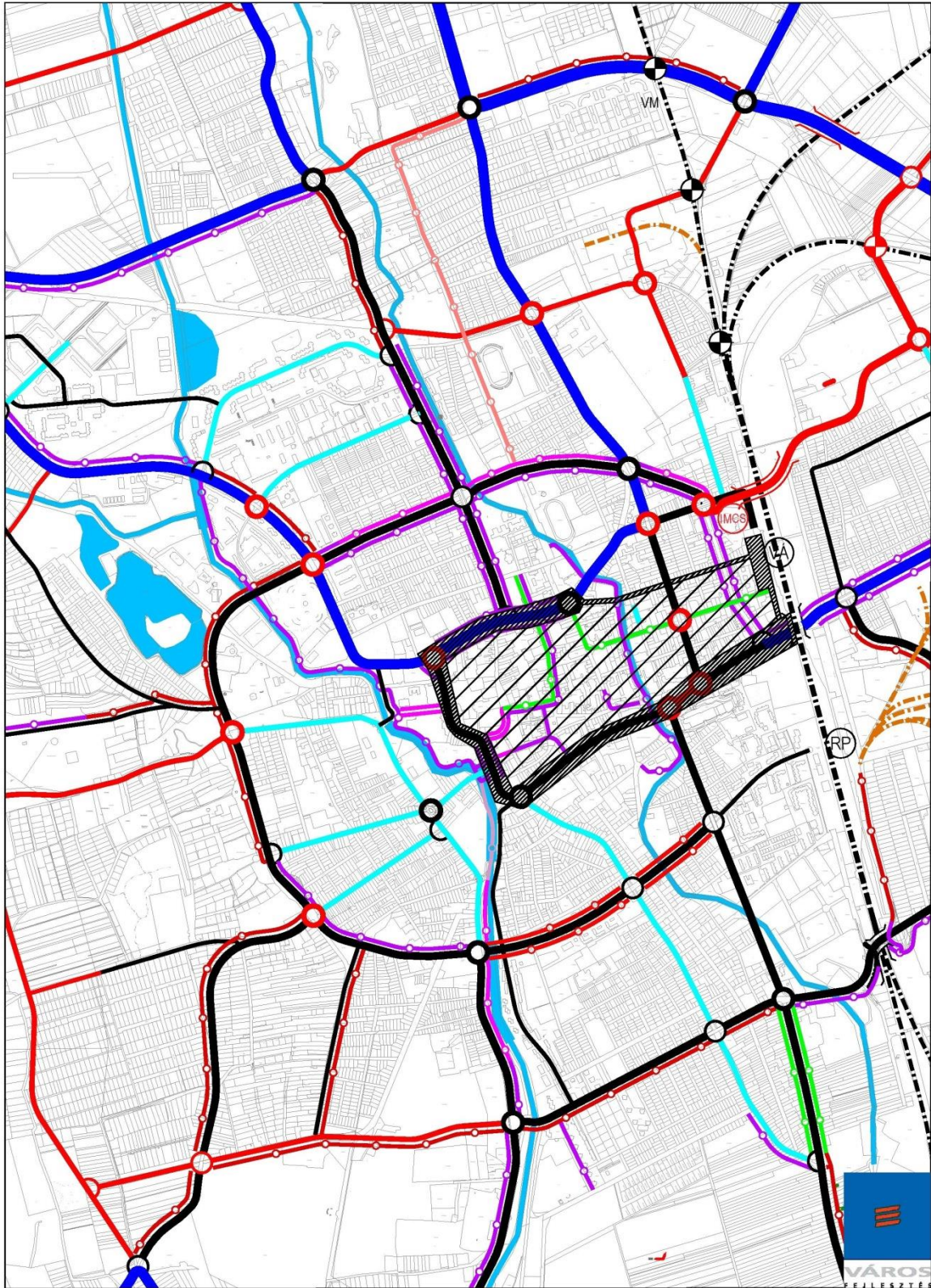
- Illés Akadémia
- városrészi sport, rekreációs és szabadidős területek
- Kulturális és egyházi létesítmények fejlesztése, kulturális és építészeti örökség integrált védelme Szombathely határon átnyúló kulturális kisugárzásának erősítése érdekében
  - Szent Márton szellemi örökségének ápolásához kapcsolódó fejlesztések folytatása
  - az ókori Savaria bemutatása
  - az önkormányzati kulturális létesítmények további fejlesztései

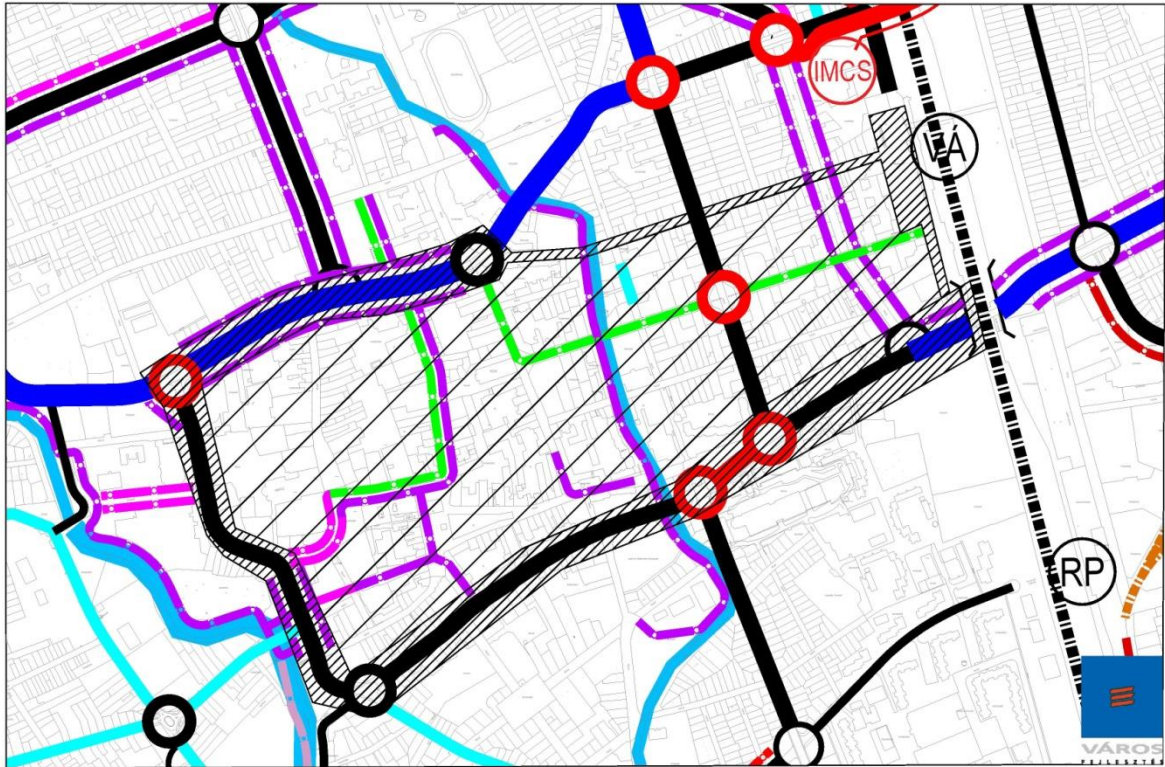
Piaci szolgáltatások- kereskedelem, kereskedelmi szálláshely, vendéglátás, pénzügyi és biztosítási, egészségügyi szolgáltatások - fejlesztése kiemelten:

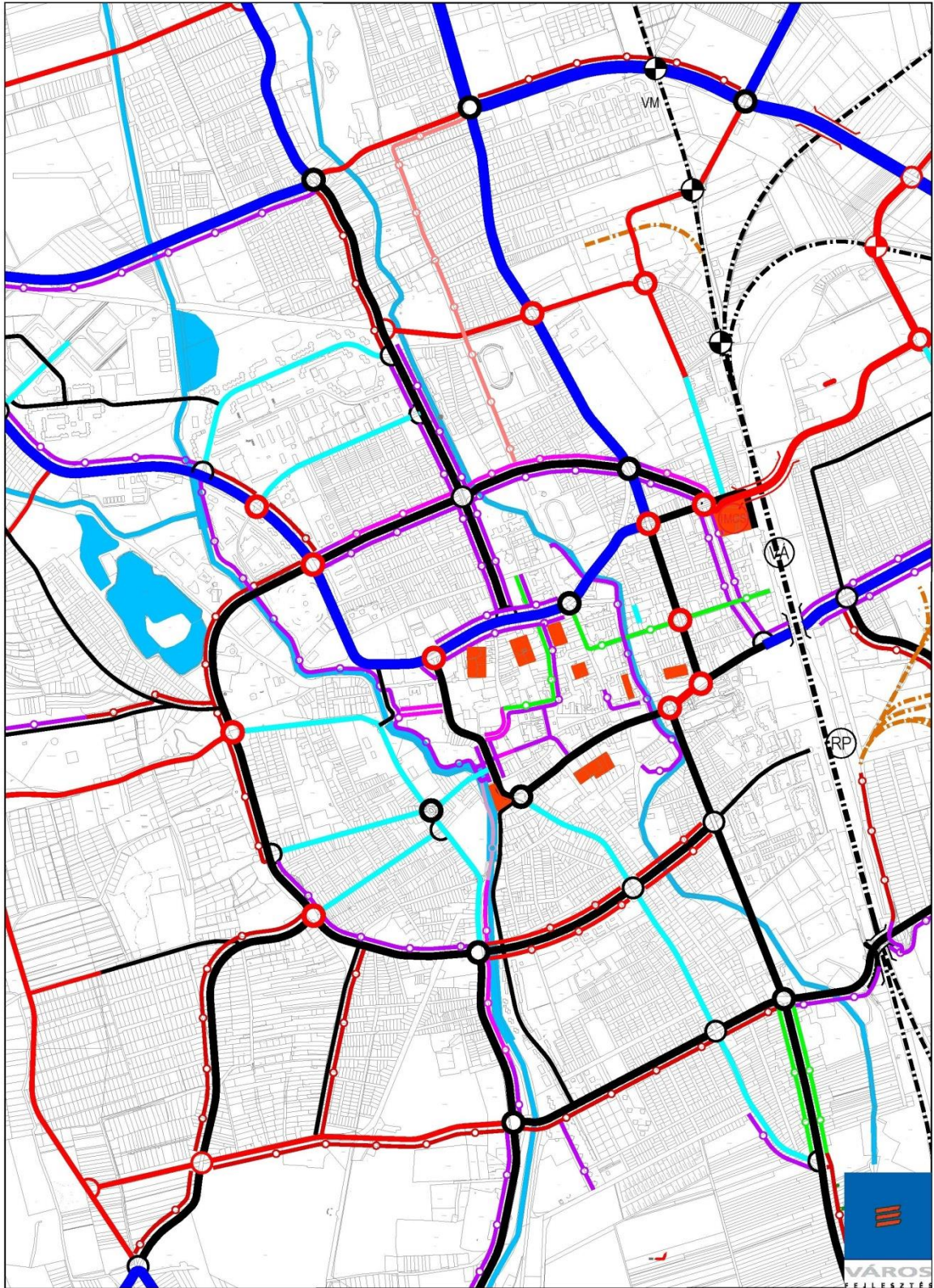
- a potenciális kibővített Belváros, illetve Városcsúcs területén

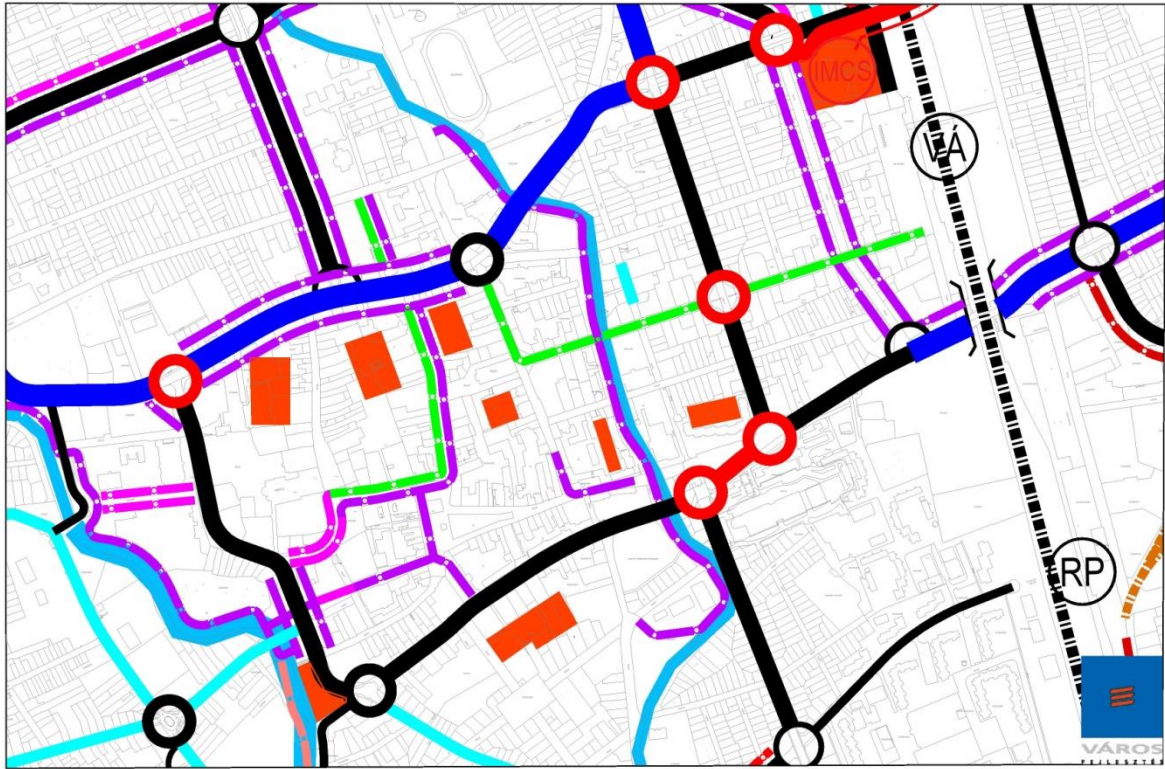
A lakásállomány fejlesztése korszerű többlakásos új vagy megújult épületekben piaci alapon és a közszéferá tulajdonában levő bérlakások formájában a megengedett szintterület sűrűség és épületmagasság differenciált növelésével az arra alkalmas helyszíneken a készülő új településrendezési eszközök által meghatározott szabályozásnak és a kidolgozásra kerülő operatív városfejlesztési terveknek megfelelően az alábbi, javasolt, területeken:

- a történelmi városmagban
- a történelmi városmagot övező gyűrűben
- a 11-es Huszár úti laktanya területén
- a Brenner Tóbiás körút, Szent Flórián körút, Perint, Tinódi Lantos Sebestyén utca, Laky Demeter utca, Margaréta utca által határolt területen.

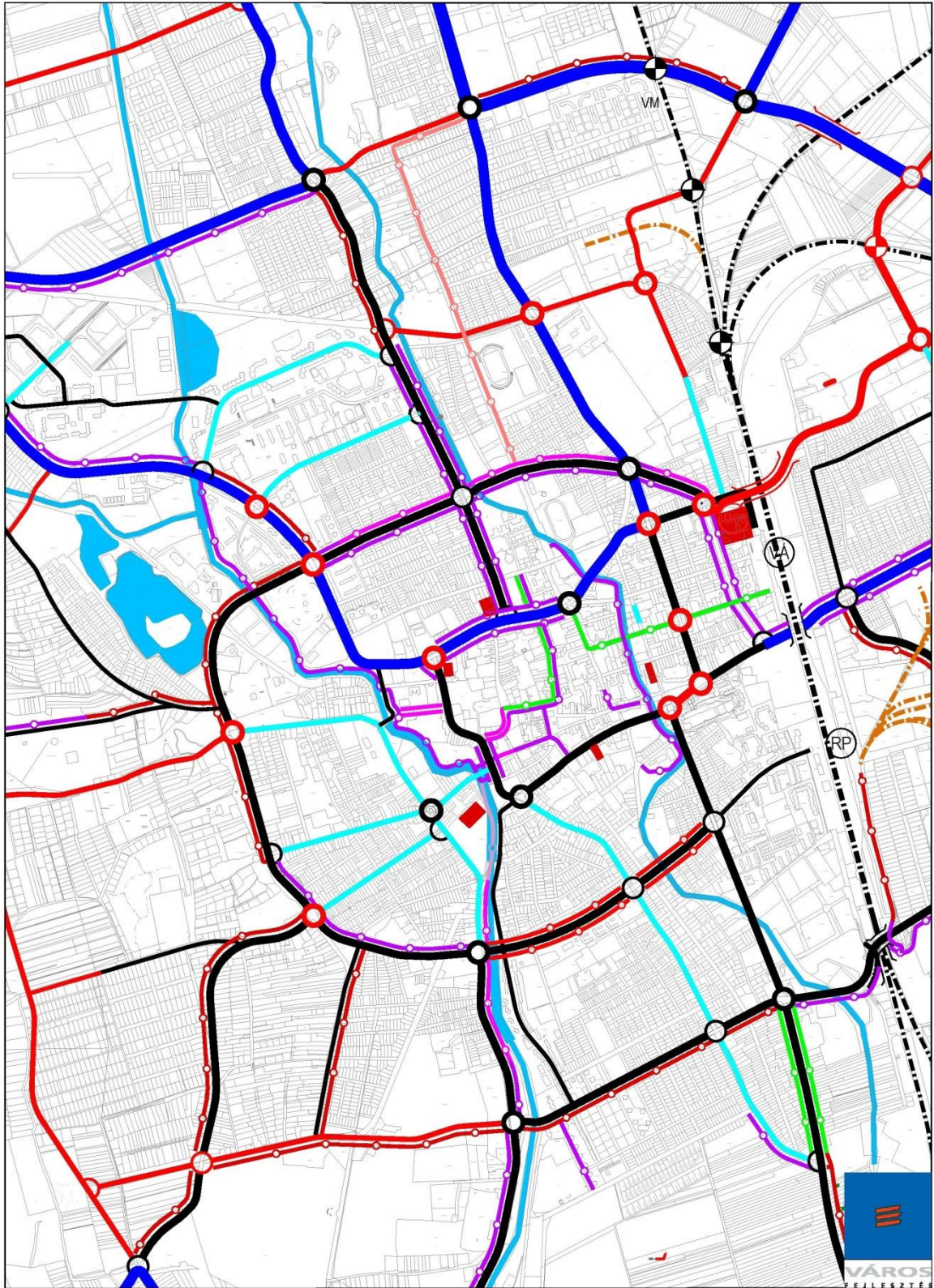


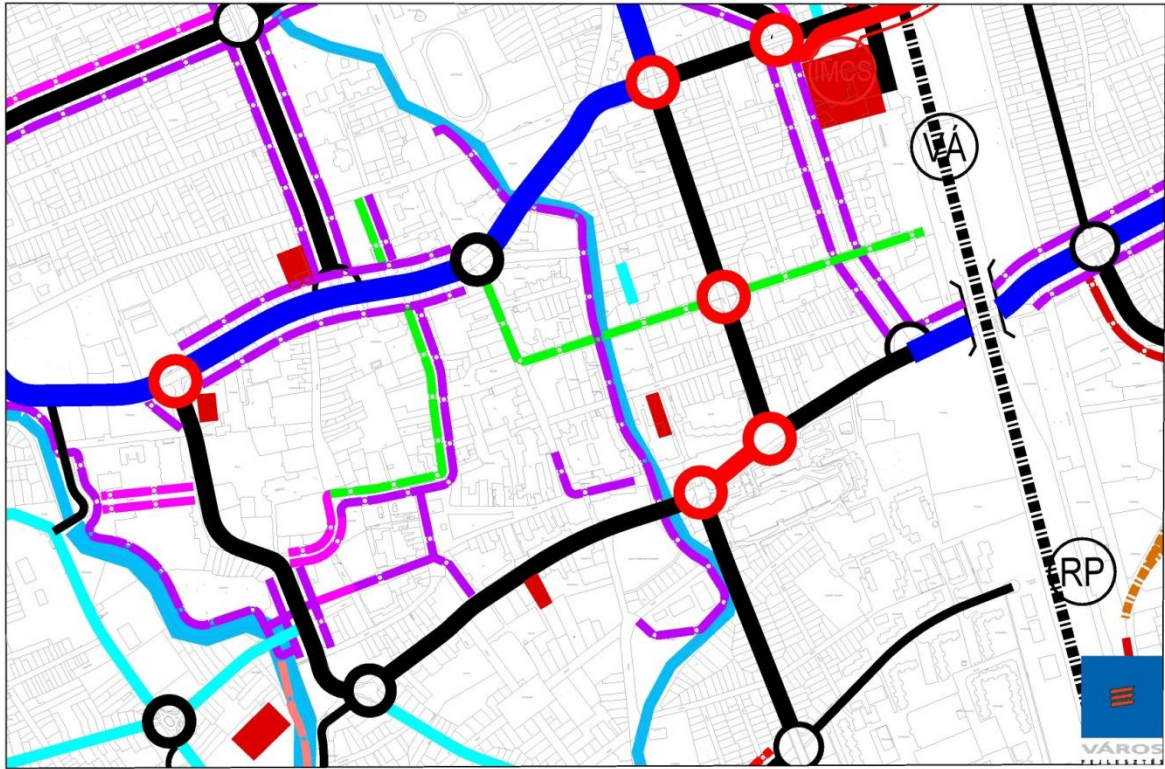


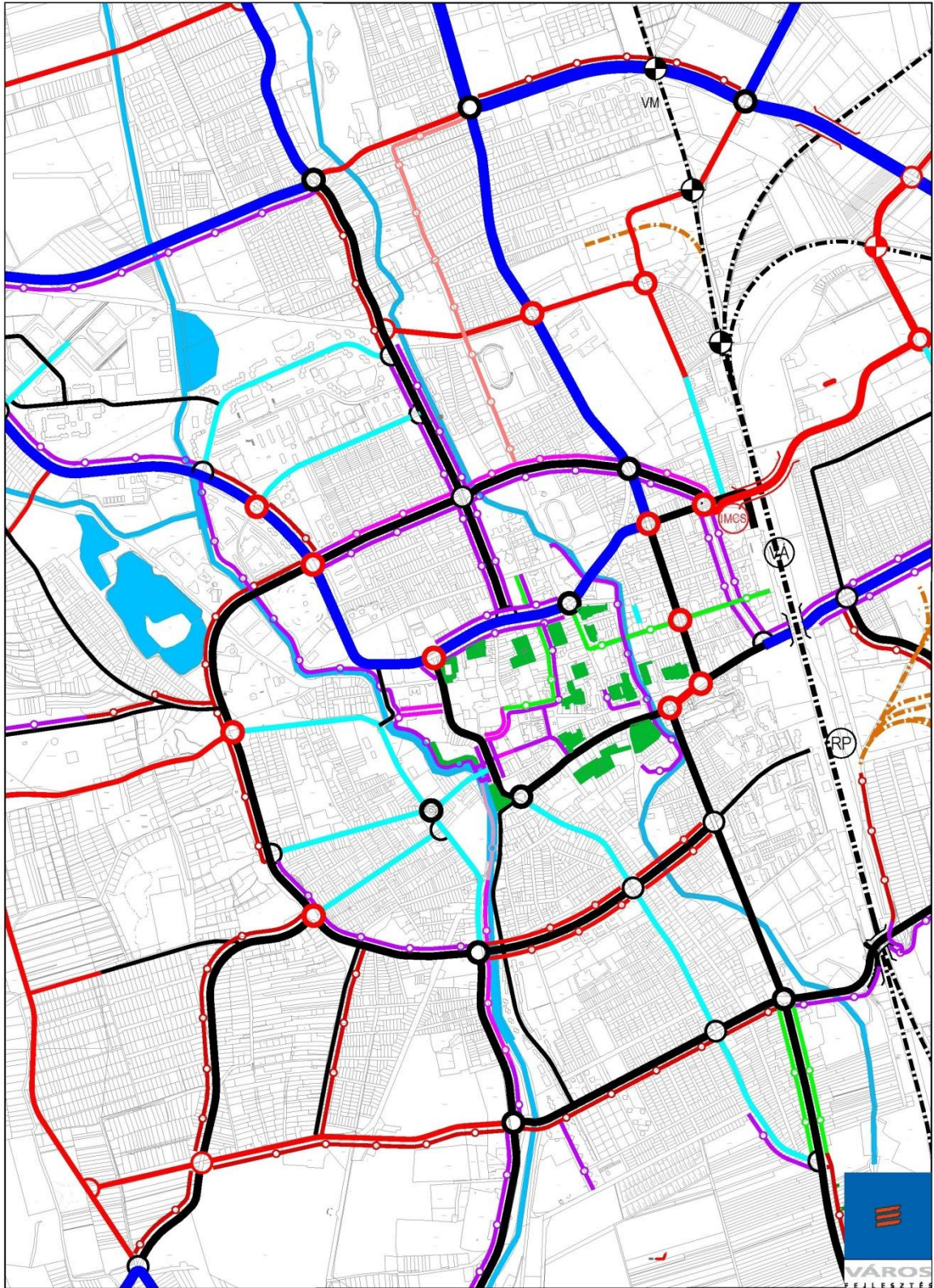


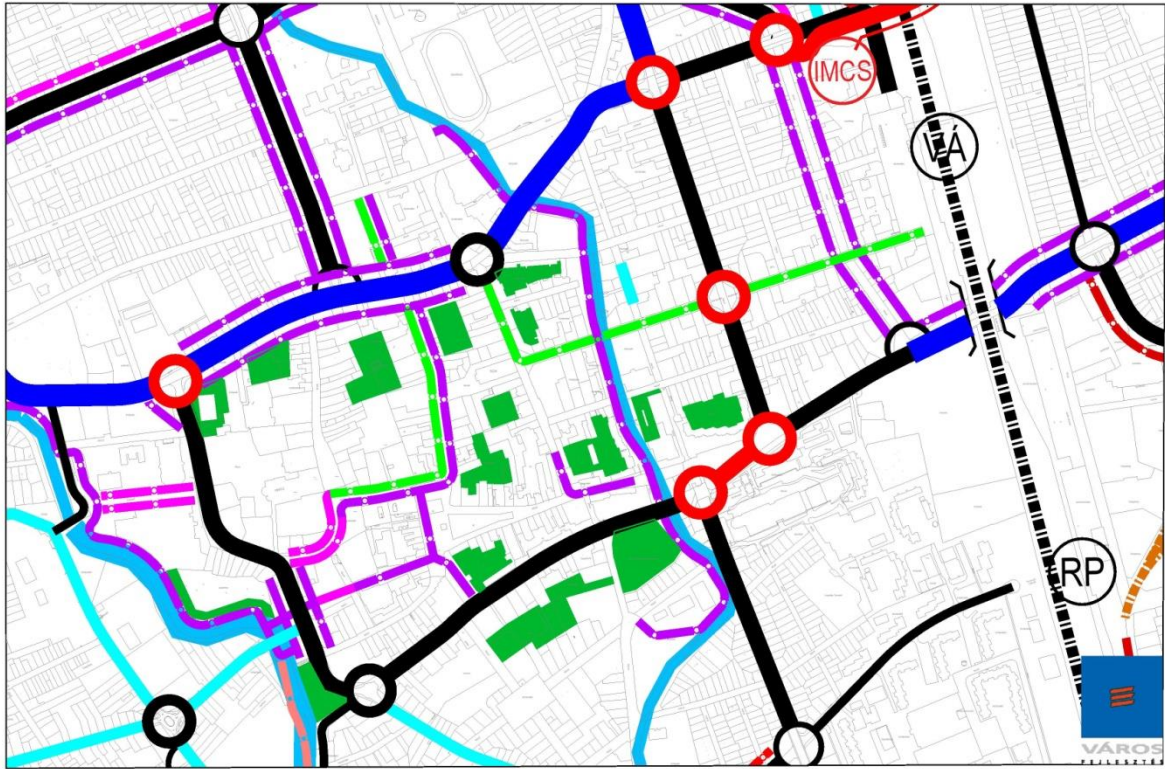


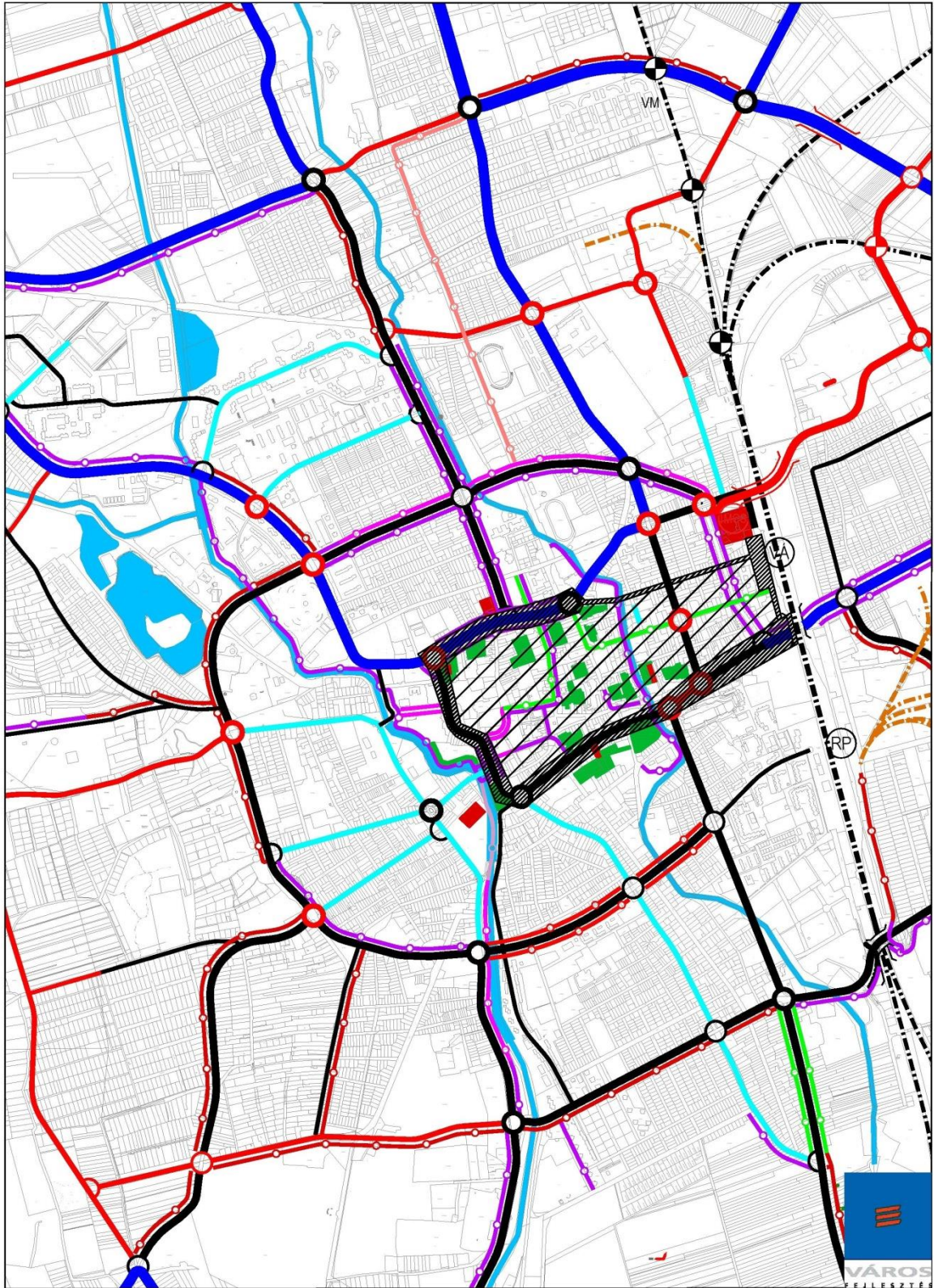


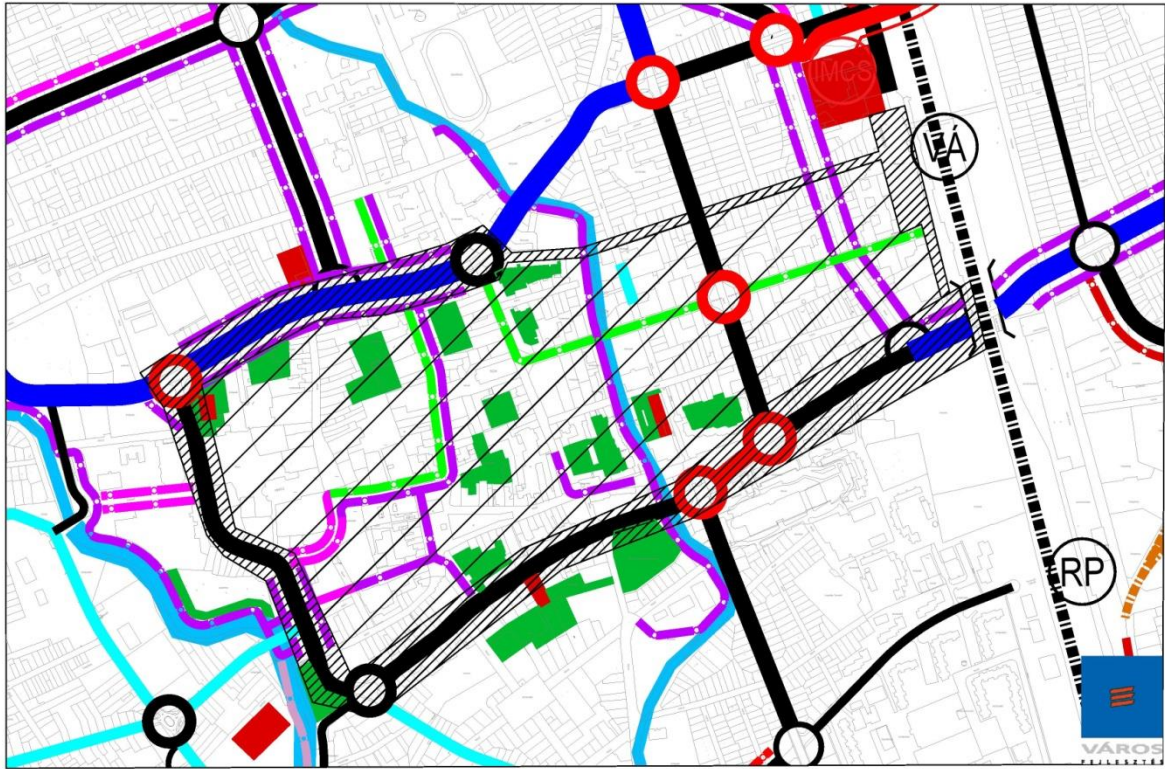




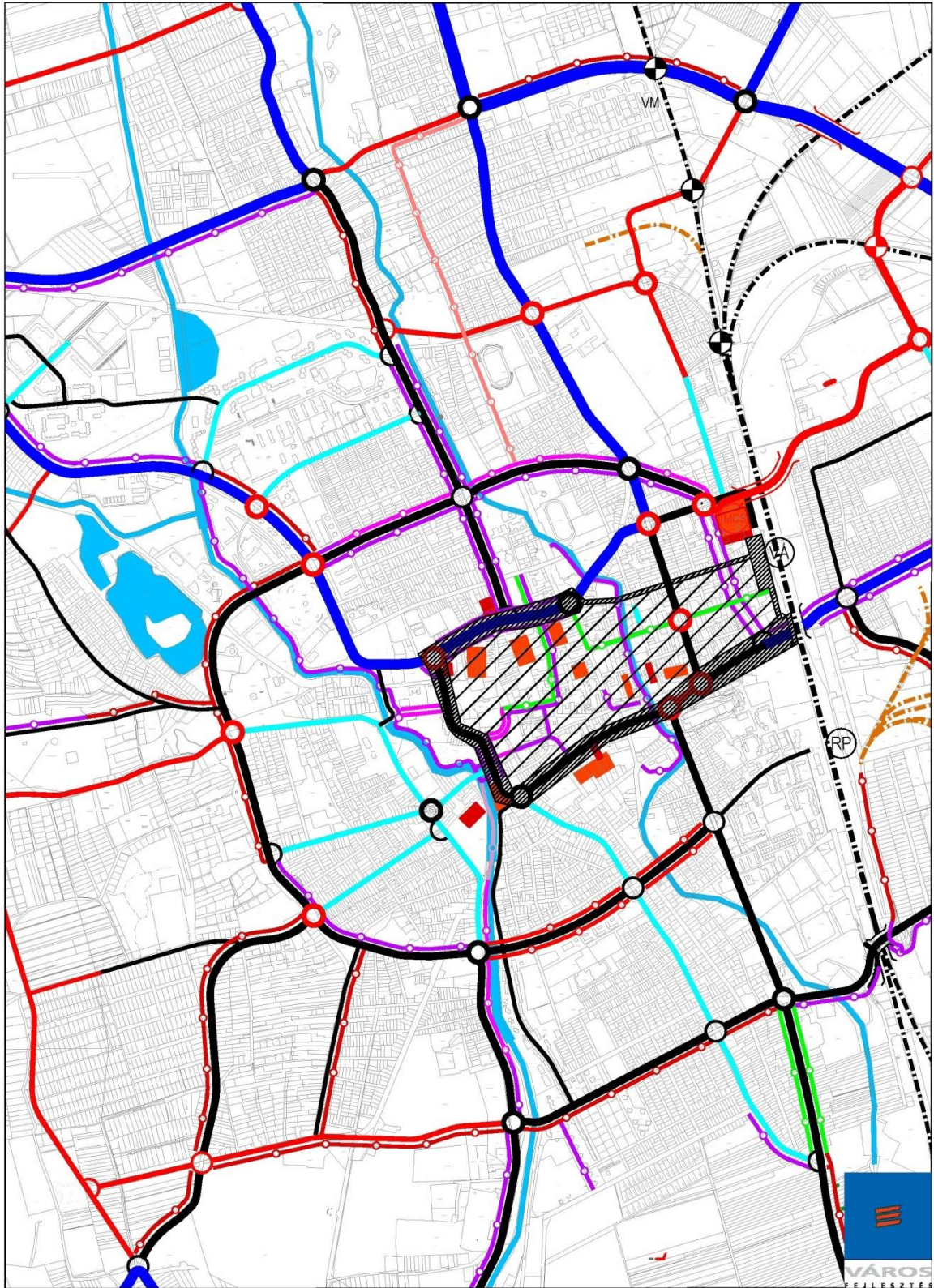




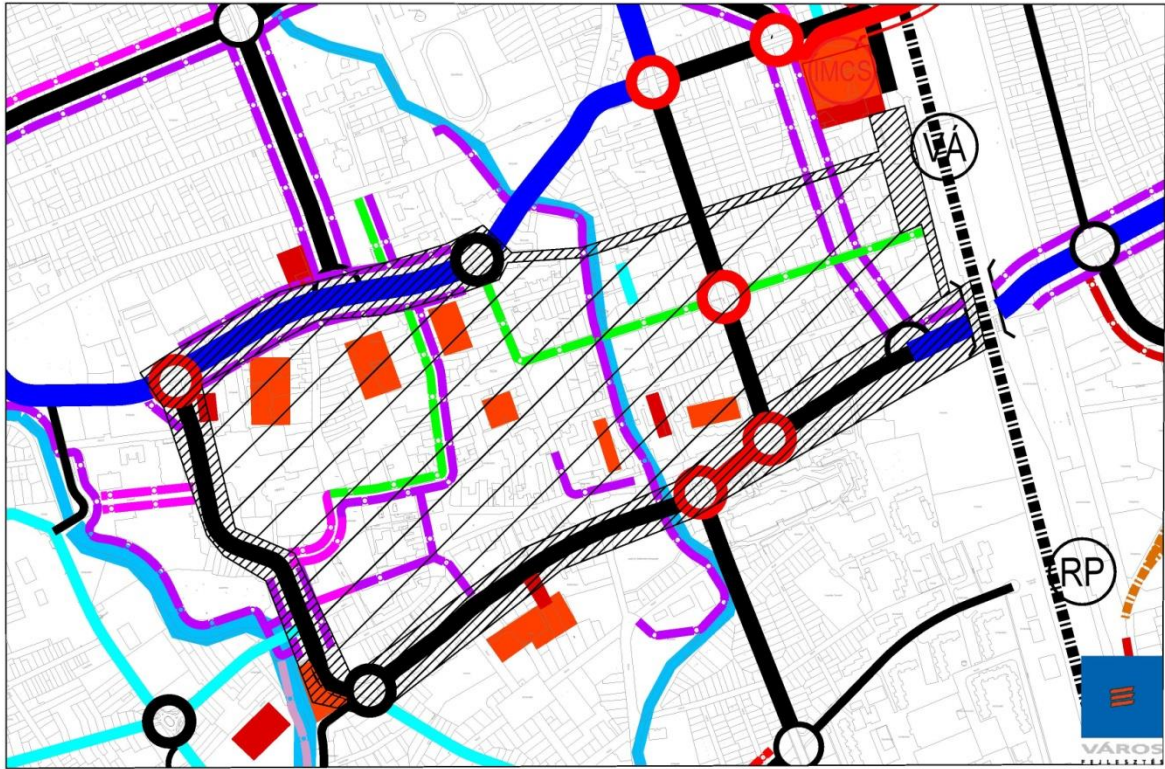


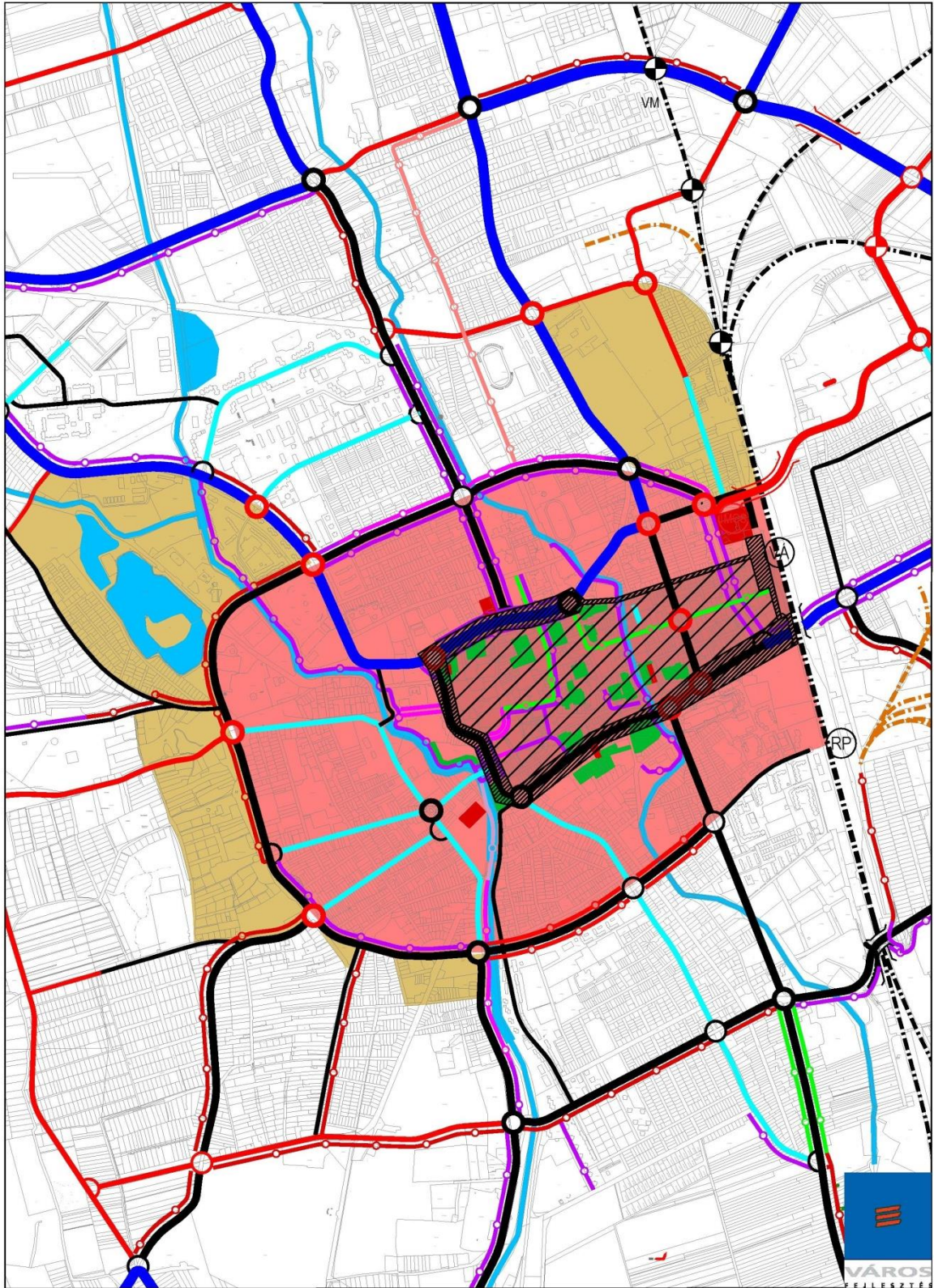












### **II.1.7.3. Kiemelt komplex városfejlesztési akciók akcióterületei**

Északi iparterület megvalósítása

Déli (SZOVA) iparterület megvalósítása

Történelmi városmag és a történelmi városmagot övező gyűrű összehangolt megújítása:

- gépjármű közlekedési hálózat fejlesztése
- IMCS megvalósítása
- Vasútállomás fejlesztése
- parkolási rendszer fejlesztése
- gyalogos közlekedés hálózatának fejlesztése
- kerékpár út hálózat fejlesztése
- zöldfelületi rendszer fejlesztése a közterületeken és a telektömbök belsejében
- lakások és közcélú létesítmények építésére alkalmas építési lehetőségek kialakítása
- barna mezős területek rehabilitációja (a városi szövet megújítása kiemelten a volt cipőgyár és a volt nyomda területein)

11-es Huszár úti laktanya területének komplex fejlesztése

### **II.1.7.4. Kiemelt hálózatos fejlesztések**

Elővárosi jellegű vasúti közlekedési kapcsolatok fejlesztése (Kőszeg, Sárvár, Bük, Vasvár, Körmend, Szentgotthárd vonatkozásában)

Közút hálózat fejlesztése

Kerékpárút hálózat fejlesztése

Szennyvíz és csapadékvíz elvezetés hálózatának komplex fejlesztése

Vízellátás hálózatának fejlesztése

Perint és környezete komplex fejlesztése