



SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA FELÜLVIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓJA

II. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS III. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS DÖNTÉSI JAVASLAT

III. KÖTET



BUDAPEST, 2018. JÚNIUS 30.

SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA FELÜLVIZSGÁLATI DOKUMENTÁCIÓJA

II. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS III. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS DÖNTÉSI JAVASLAT

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. JÚNIUS 30.

Tartalomjegyzék

II. FELÜLVIZSGÁLT HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS . 4

II.1. A HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS TARTALMI ÉS MÓDSZERTANI MEGKÖZELÍTÉSE	4
II.2. A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS KÖRNYEZETI KIHÍVÁSAINAK JELENTŐSÉGE	9
II.3. A VÁROS TÉRSZERKEZETI POZÍCIÓJÁNAK JAVULÁSA	10
II.4. HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS GAZDASÁGI SZEMPONTBÓL	23
II.5. HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS TÁRSADALMI SZEMPONTBÓL.....	29
II.6. HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS KÖRNYEZETI SZEMPONTBÓL.....	29
II.7. A TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS ÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉS KAPCSOLATA	29
II.8. PROBLÉMATERKÉP	30
II.9. A TELEPÜLÉSRESZEK KIJELÖLÉSE, LEHATÁROLÁSA	31
II.10. JAVASOLT BEAVATKOZÁSOK A VÁROS FIZIKAI VALÓSÁGÁNAK ÁTALAKÍTÁSA CÉLJÁBÓL A KÖRNYEZETI SZEMPONTBÓL FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS ÉRDEKÉBEN	33
II.10.1. Javaslat a fenntartható városfejlesztés szempontjából döntő jelentőségű közlekedési és parkolási, zöldfelületi és a vízfelületi rendszer fejlesztésére	33
II.10.1.1. A gépjármű közlekedési és parkolási rendszer fejlesztése	34
II.10.1.2. A kerékpáros közlekedési rendszer fejlesztése	46
II.10.1.3. A gyalogos közlekedési rendszer fejlesztése	51
II.10.1.4. A vízfelületek és zöldfelületek rendszerének fejlesztése.....	53
II.10.1.5. A középtávon javasolt strukturális beavatkozások a város fizikai valóságának átalakítása érdekében a kibővített történelmi városmag és az azt övező városközponti gyűrű területén.....	58
II.10.2. A fejlesztések közműhálózati környezete.....	75
II.10.3. Akcióterületek	81
II.11. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS DÖNTÉSI JAVASLAT	83
II.11.1. Következtetések	83
II.11.1.1. A stratégiai szempontból célszerű beavatkozások javasolt fő irányai ágazati, területi és funkcionális értelemben.....	83
II.11.1.1.1. <i>Javaslat a városfejlesztés fő irányaira ágazati szempontból.....</i>	83
II.11.1.1.2. <i>Javaslat a városfejlesztés fő irányaira területi és funkcionális szempontból</i>	83
II.11.1.2. A stratégiai szempontból célszerű beavatkozások javasolt fő irányai az akcióterületi és a hálózati fejlesztések szempontjából.....	86
II.11.1.2.1. <i>Javaslat a kiemelt komplex városfejlesztési akciók akcióterületeire</i>	86
II.11.1.2.2. <i>Javaslat a kiemelt hálózatos fejlesztésekre</i>	86
II.11.1.3. <i>Összefoglaló következtetés</i>	87
II.11.2. Döntési javaslat	87

II. FELÜLVIZSGÁLT HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS

II.1. A helyzetelemzés és helyzetértékelés tartalmi és módszertani megközelítése

A felülvizsgált helyzetfeltáró valamint helyzetelemző és helyzetértékelő munkarészek kidolgozása során, a 2014-ben jóváhagyott Településfejlesztési Konceptióban, Integrált Településfejlesztési Stratégiában és Megalapozó Vizsgálatban foglaltakkal összhangban, erőteljesen érvényesültek a környezeti, társadalmi és gazdasági tekintetben fenntartható fejlődés szempontjai. A fenntartható fejlődés környezeti, társadalmi és gazdasági kihívásai Szombathely szempontjából is döntő jelentőségűek. Ezért a felülvizsgált Helyzetelemzés és helyzetértékelés következtetéseket és döntési javaslatokat megalapozó végleges dokumentumában még az előző részteljesítés dokumentumában foglaltakhoz képest is indokolt a fenntartható fejlődés hármas – környezeti, társadalmi és gazdasági – szempontrendszerének érvényesítése. Ezért a végleges Helyzetelemzés és helyzetértékelés dokumentumának kidolgozása ennek a tartalmi megközelítésnek megfelelően történt, egyidejűleg illeszkedve a 314/2012 (XI. 8.) Korm. rendelet mellékletében meghatározott általános tartalmi keretek között is. Ennek a tartalmi és módszertani megközelítésnek a következetesség igényével történő alkalmazásából következően nyerte el jelen formáját a tartalmi egységek és címeik struktúrája is, ami a már ledokumentált Helyzetelemzés és helyzetértékelés struktúrájának kisebb mértékű módosításával, pontosításával is együtt járt.

A legutóbbi évtizedekben felszínre került fenntarthatósági szempontot megelőzve a városfejlesztési dokumentumok tartalmi megalapozását az adja, hogy az urbanizáció elméletének és gyakorlatának több ezer évre visszatekintő múltja azt jelzi: 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 megválaszoló 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 lakosságszámú 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 hozzunk 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 közszéferá szervezésében, és irányításával képzelhető el a megvalósítása. Ugyanakkor a városi szövet említett szempontoknak megfelelő átalakítása nem képzelhető el a magánszéferá szereplőinek aktív részvétele, vagyis a közszéferá és a magánszéferá strukturált együttműködése nélkül.

A közszéferá 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 valóra 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, amelyekben belül a városi szövet azonos fizikai adottságokkal rendelkezik.

Nincs két olyan terület egy városon belül vagy különböző városokban, amelyekben 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.

A globális környezetben alapvető változást jelent, hogy időközben a fenntartható fejlődés, ezen belül a környezeti szempontból fenntartható fejlődés, kihívásai és annak városi dimenziói még inkább nyilvánvalóak lettek, és még nagyobb súlyt kaptak a közvéleményben valamint a városfejlesztést

szempontjából releváns közpolitikai döntésekben. Ezért indokolt, hogy a helyzetelemzés és a helyzetértékelés következő fejezeteinek kidolgozását tartalmi szempontból a fentiekben kifejtett megközelítés határozza meg a környezeti, gazdasági és társadalmi tekintetben fenntartható fejlődés és fenntartható urbanizáció szempontjainak érvényesítésével. Ennek megfelelően a Helyzetelemzés és helyzetértékelés szerkezete, tartalmi felépítése, fejezetcímeinek rendszere a fenntartható városfejlesztés fentiekben részletesen bemutatott megközelítését és logikáját követi. Ezért a 314/2012 (XI. 8.) Kormányrendelet 1. mellékletében szereplő tematikának megfelelő tartalmi elemek, a négy évvel ezelőtt, 2014-ben elkészült eredeti Helyzetfelmérés és helyzetértékelés (a továbbiakban: Eredeti Helyzetfelmérés és helyzetértékelés) alkotórészei, mint

- a helyzetelemzés eredményeinek értékelése, szintézis a folyamatok értékelésével, a település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső és belső tényezők összefoglaló értékelésével, a településfejlesztés és -rendezés kapcsolatával,
- a problématerkép/értéktérkép, valamint
- az eltérő jellemzőkkel rendelkező településrészek,

relevanciájuknak megfelelően a fentiek szerinti fenntartható városfejlesztés megközelítésének és logikájának megfelelően kidolgozott szerkezetbe és fejezetekbe integrálódnak.

II.2. A fenntartható fejlődés 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 drámai változásokat hozott. Ezek a korábbiaknál is sokkal inkább nyilvánvalóvá tették, 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 megválaszó, az Alaptörvény N) cikkelyében megfogalmazott követelményeknek megfelelő tervszerű településfejlesztésre.

Szombathely fenntartható fejlődése szempontjából a 2014-es ITS helyzetelemzésében és helyzetértékelésében foglaltakhoz képest az alábbi változások, illetve folyamatok a legjelentősebbek:

- Szombathely térszerkezeti pozíciójának javulása a gyorsforgalmi úthálózat és a vasúthálózat fejlesztésének eredményeként;
- a város és térsége gazdasága húzóerejének, Szombathely iparának dinamikus fejlődése a gazdasági válság ellenére;
- a statisztikai adatokból az látható, hogy megállt a város népességszámának csökkenése, az azonban a rendelkezésre álló adatok alapján még nem ítéltető meg, hogy a spontán folyamatok eredményeként a jelenlegi lakosságszám tartósan megmaradhat, illetve növekedhet-e; ugyanakkor a helyi társadalom elöregedésének folytatódása tapasztalható, ami nem felel meg a város társadalmi szempontból fenntartható fejlődése követelményeinek;
- számtalan olyan fizikai beavatkozás történt meg, illetve indult el a városi szövet átalakítása érdekében, amelyek közvetlenül vagy közvetve előmozdítják Szombathely környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődését.

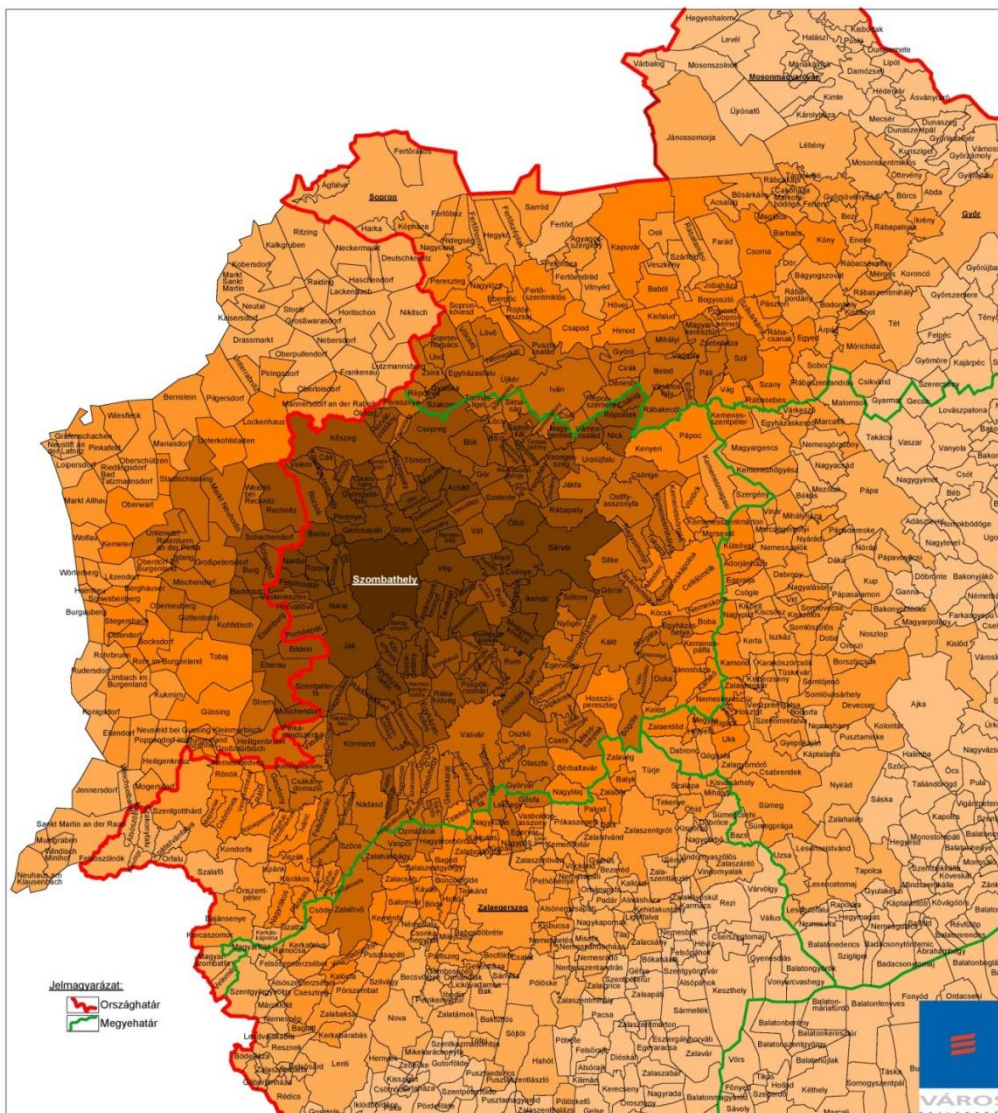
II.3. A város térszerkezeti pozíciójának javulása

Az Eredeti Helyzetfelmérésben és helyzetértékelésben foglaltakhoz képest a település és környezetének fejlesztését befolyásoló külső tényezők kedvező irányú és jelentős mértékű változásokon mentek keresztül az időközben megvalósult közlekedésfejlesztési projekteknek köszönhetően.

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.

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

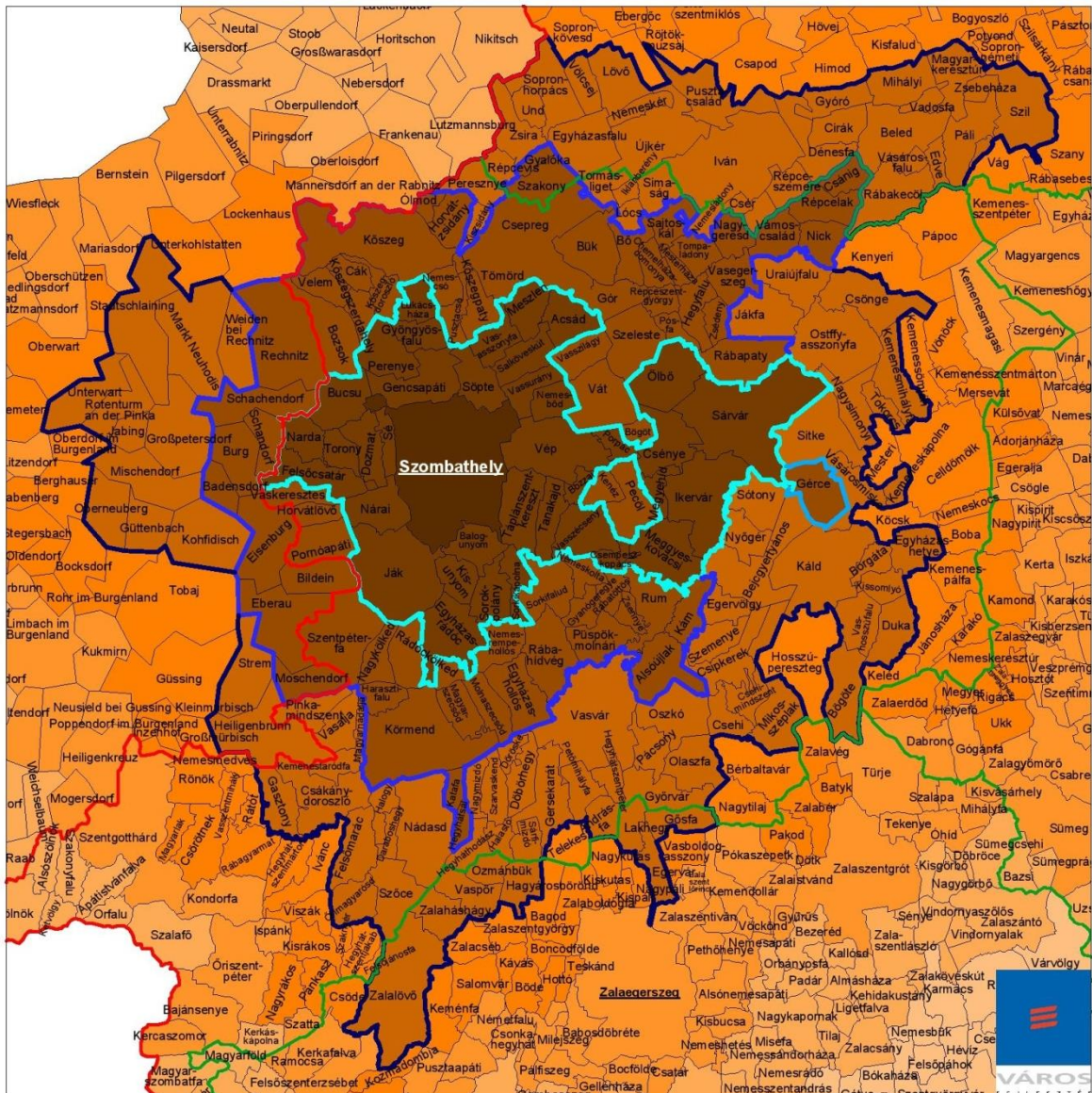


Szín	Elérési idő		Vas, Győr-Moson-Sopron, Veszprém és Zala megyei településekről Szombathely központját elérő népesség száma összesen				
	Idősávonként a kartogramhoz	Halmazottan a Szombathelyt elérő népesség számításához	Vas megyéből	Győr-Moson-Sopron megyéből	Veszprém megyéből	Zala megyéből	Összesen
	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 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 azokét, amelyekről 20, 30 vagy 40 percen belül jelenleg elérhető az említett gyorsforgalmi utak megépítése eredményeként, az alábbi kartogramok ábrázolják.

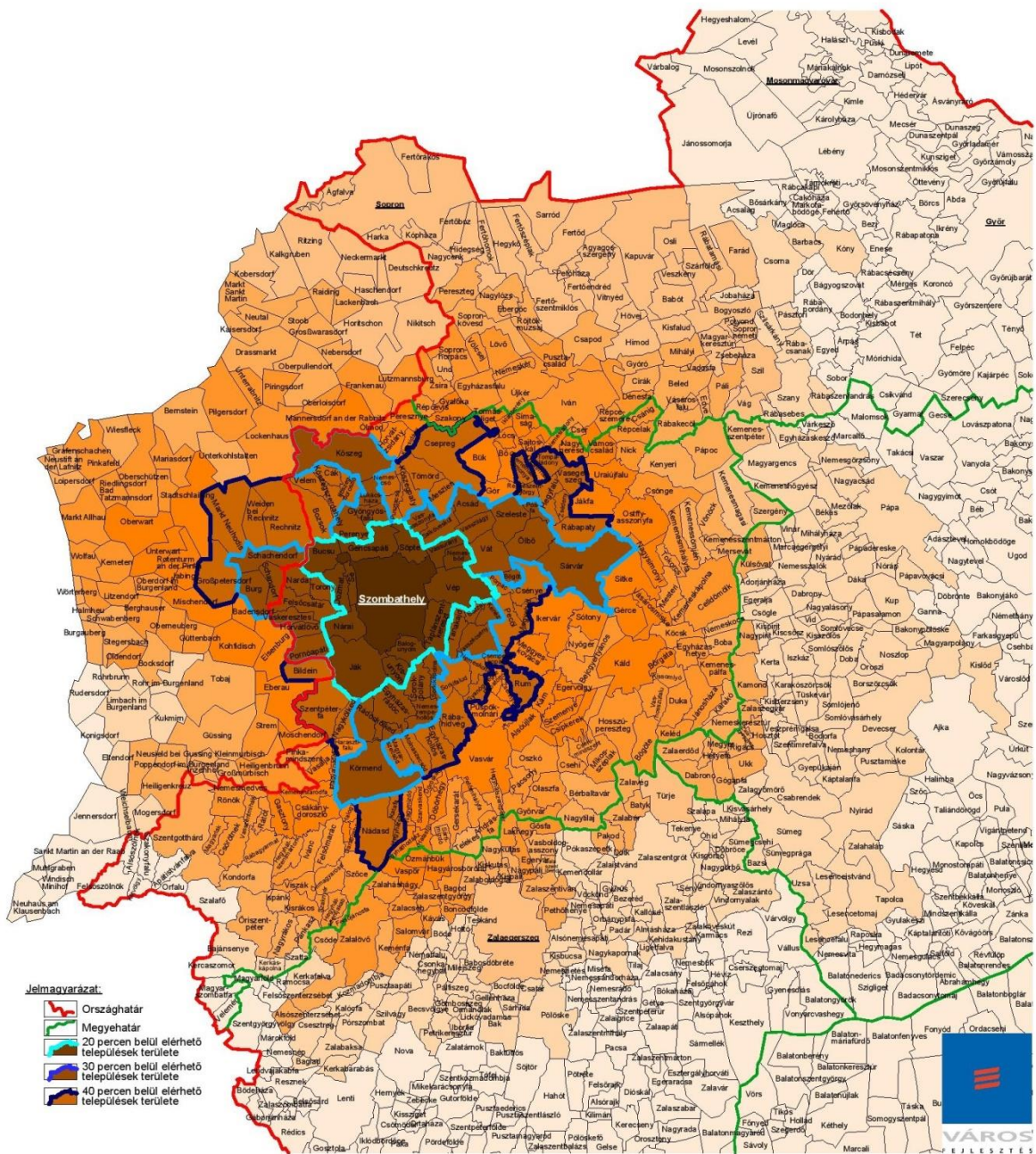
A jelenlegi elérhetőség 20, 30, 40 perc vagy rövidebb idő alatt



Elérési idő

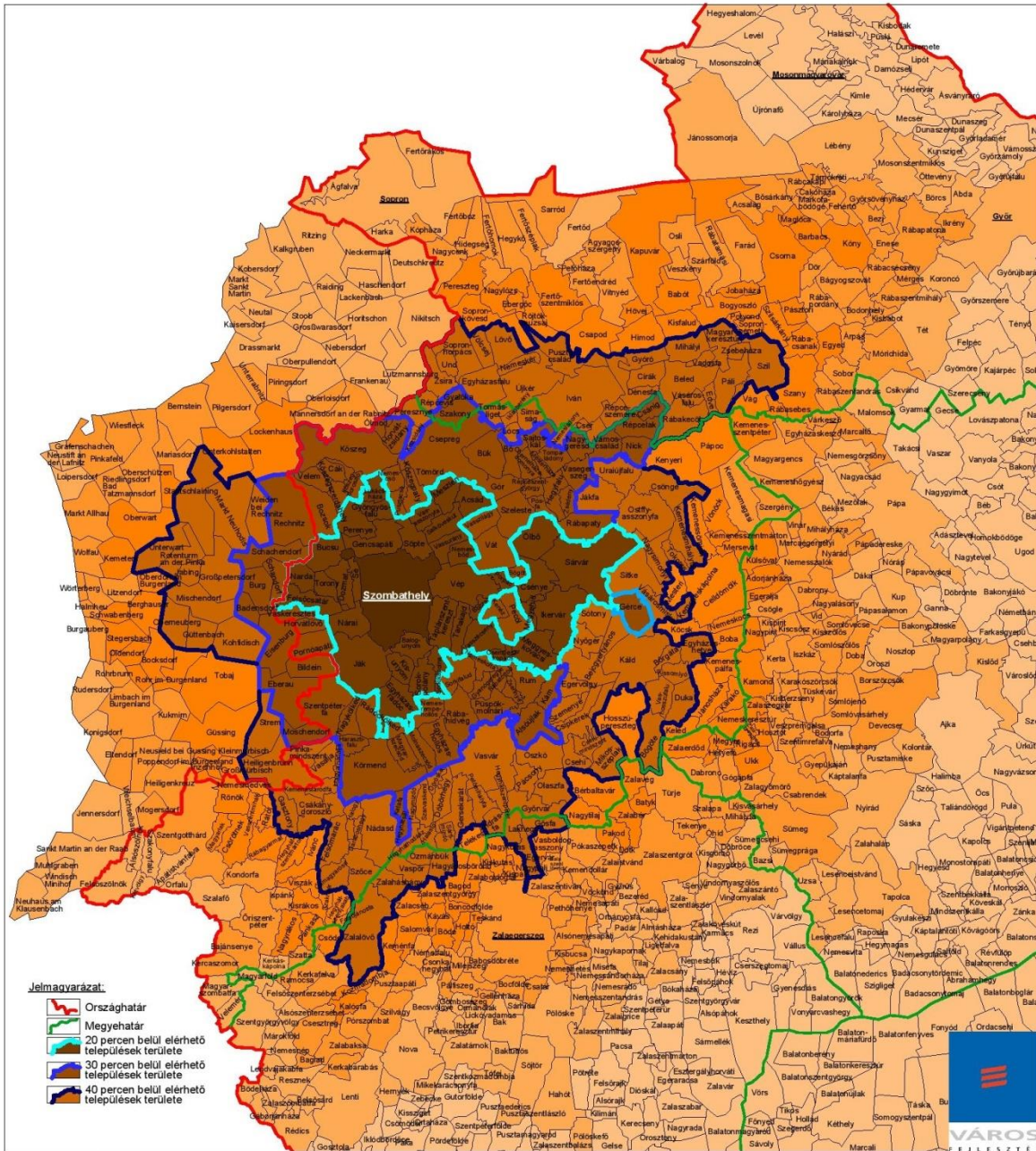
- 0-10 perc
- 11-20 perc
- 21-30 perc
- 31-40 perc

Az elérhetőség a 2014-es ITS Megalapozó Vizsgálatában foglalt Eredeti Helyzetfelmérés és helyzetértékelés szerint:



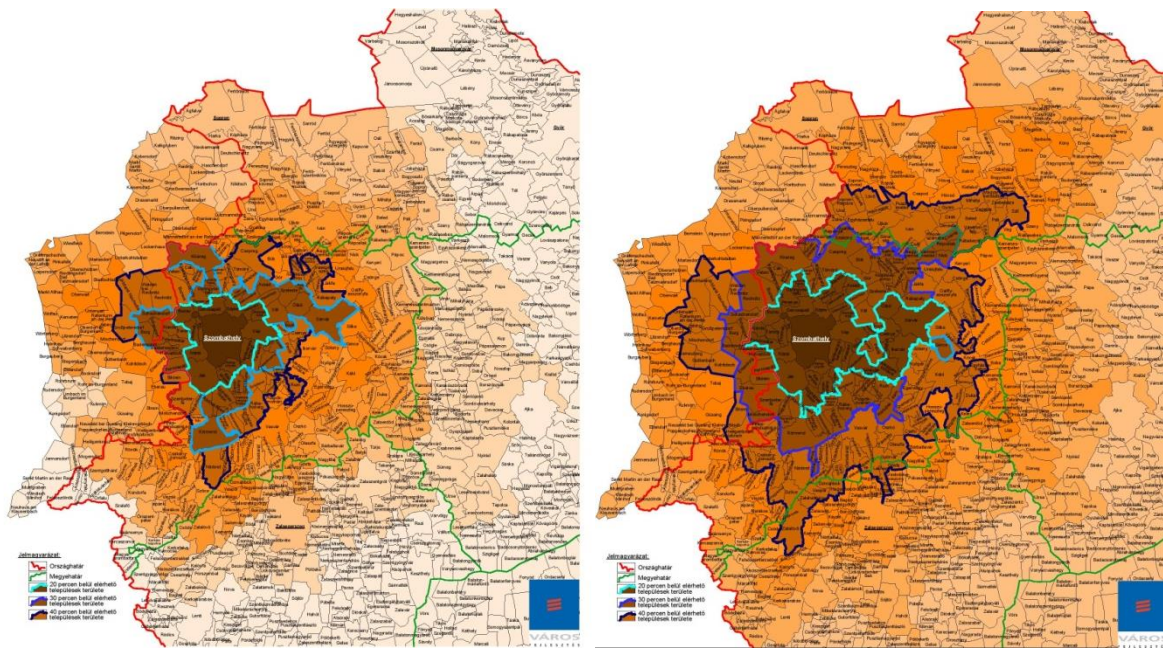
Szín	Elérési idő
(darkest brown)	0-10 perc
(dark brown)	11-20 perc
(medium brown)	21-30 perc
(light brown)	31-40 perc
(light orange)	41-50 perc
(pale orange)	51-60 perc
(very pale orange)	61-70 perc

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



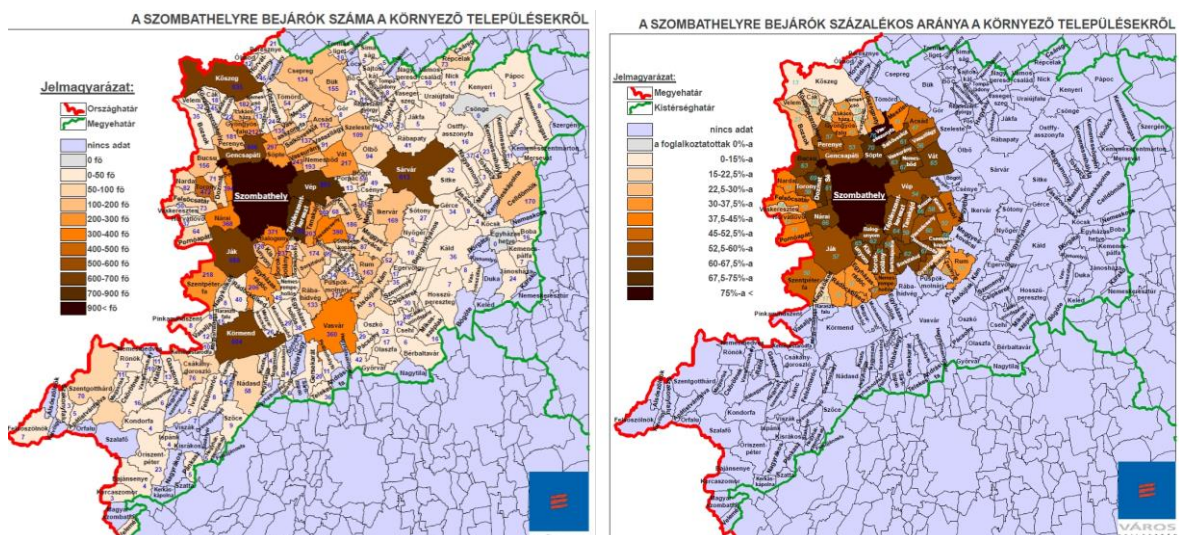
Szín	Elérési idő		Vas, Győr-Moson-Sopron, Veszprém és Zala megyei telepésekről Szombathely központját elérő népesség száma összesen				
	Idősávonként a kartogramhoz	Halmazottan a Szombathelyt elérő népesség számításához	Vas megyéből	Győr-Moson-Sopron megyéből	Veszprém megyéből	Zala megyéből	Összesen
	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

Az Eredeti Helyzetfelmérés és helyzetértékelés 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 közúti közlekedése nem csak személygépkocsival történik, hanem autóbusszal 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 autóbusszal 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 városközpontoz 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

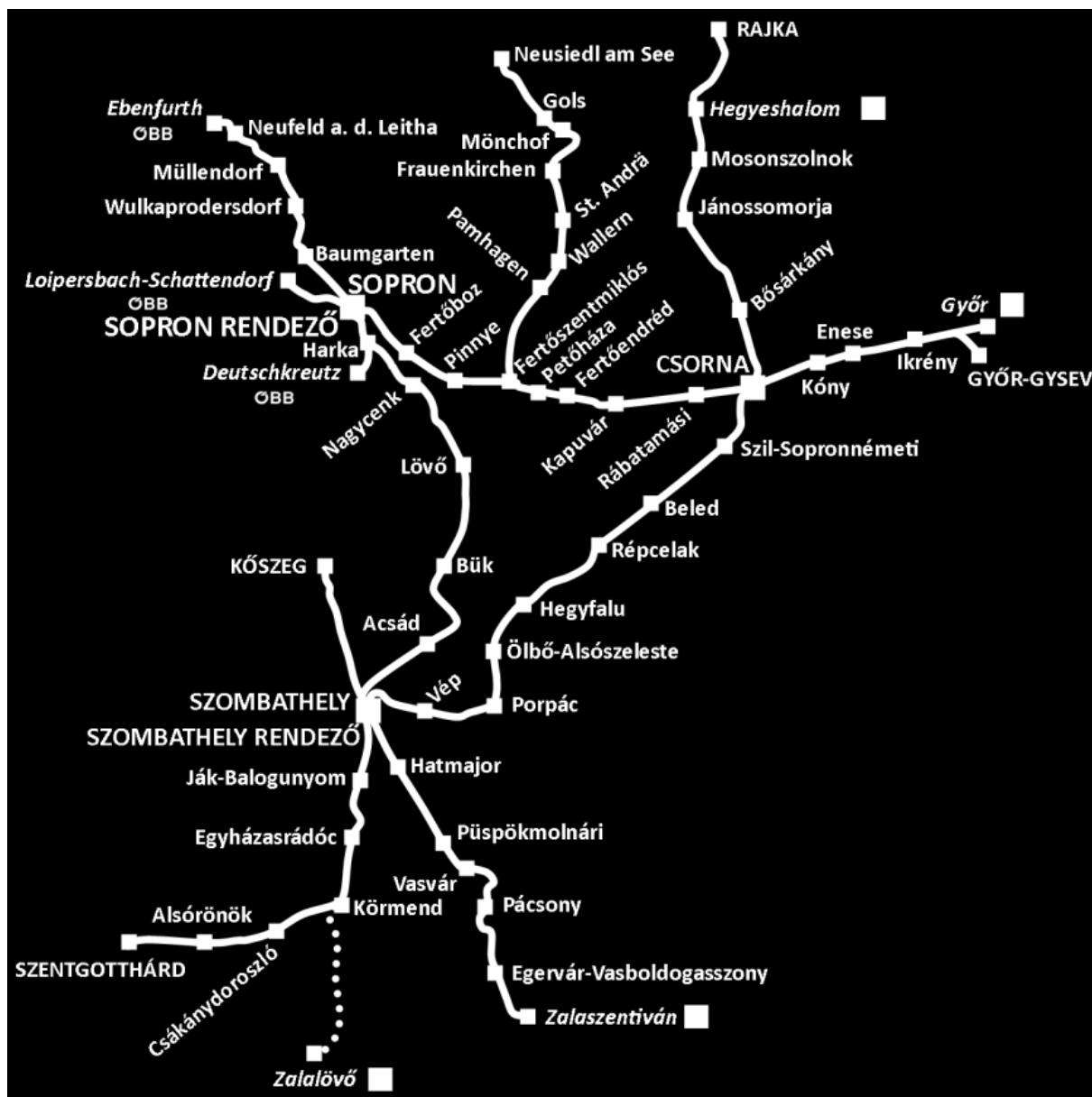
A vasúti fejlesztésének eredményeként a Nyugat-Dunántúli Régió szomszédos megyei jogú városai közül már egy órán belül elérhető Sopron és Zalaegerszeg.

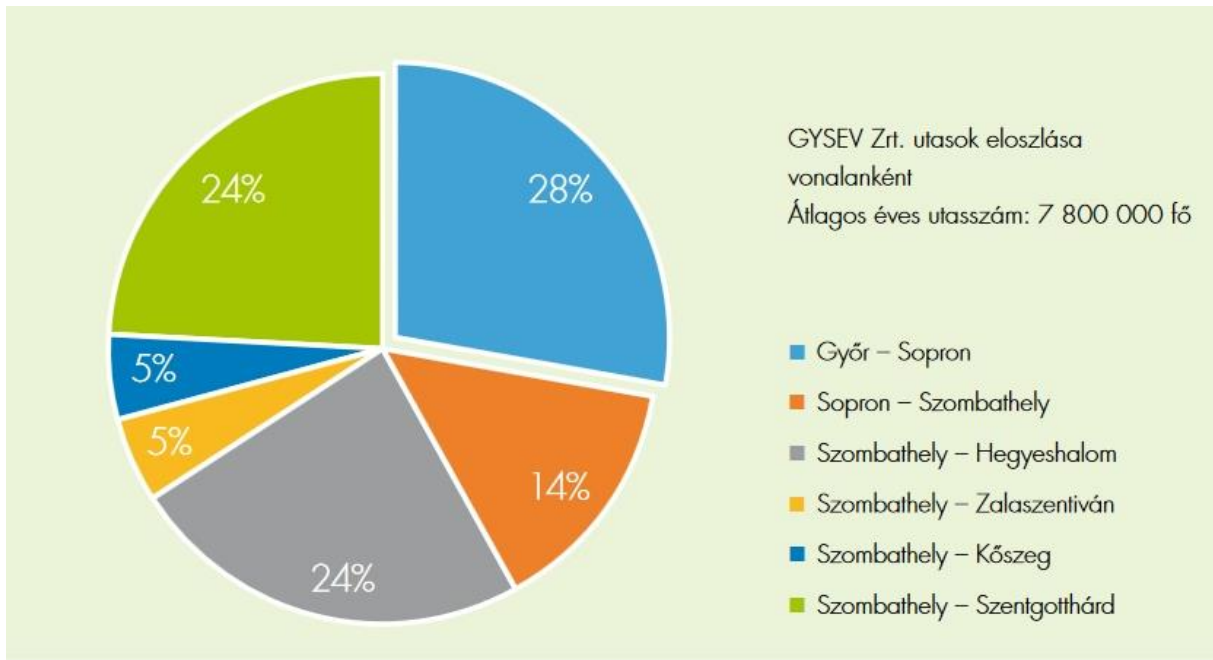
A funkcionális várostérség tekintetében már a korábbi fejlesztések biztosították, hogy vasúton

- 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, Pósa, Hegyfalva, 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 224.638 fős Szombathelyen kívül élő népesség számára érhető el Vas megye székhelye, ami Szombathelyével (78025 fő) együtt összesen 302.663 fő 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.



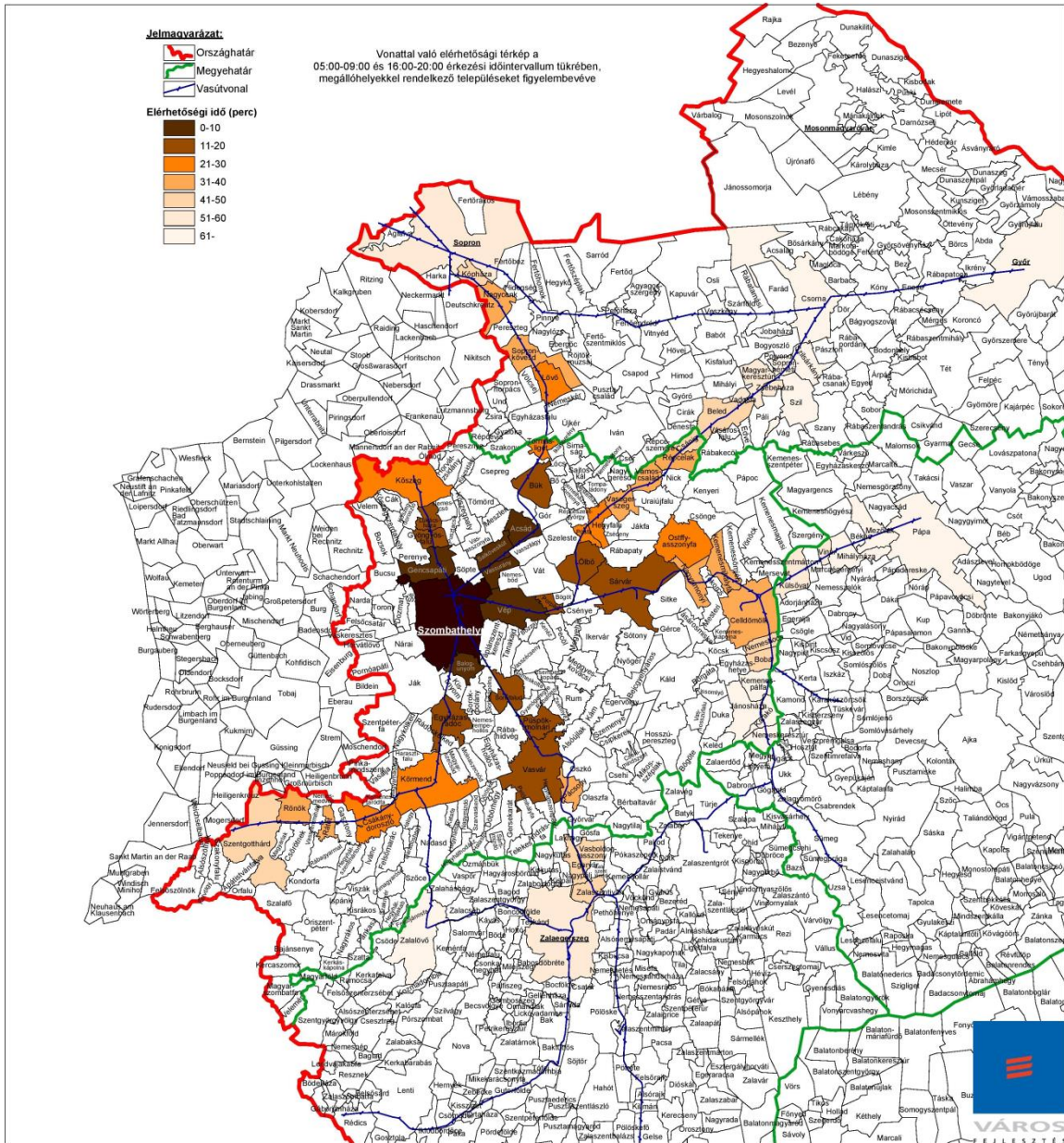


MOZDONY- ÉS KOCSIADATOK

Mozdonyok száma összesen: 45 db

Motorvonatok összesen: 32 db

Vasúti személykocsik összesen: 110 db



Elérési idő (perc)	Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal		Szombathely-Zalaegerszeg vasútvonal		Szombathely-Celldömök-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	Egyházaskródc	1 291	Sorkifalud	655	Sárvár	14 716	Ölbő	737	Bük	3 544	Gyöngyösfalu	1 134	28 409
			Püspökmolnári	848	Porpác	132					Lukácsháza	1 086	
			Vasvár	4 266									
21-30	Körmend	11 472			Ostffyasszonyfa	776	Pósfa	268	Tormásliget	302	Kőszeg	11 702	28 474
	Csákánydoroszló	1 757							Hegyfalu	794			
31-40	Rátót	291	Pácsony	293	Nagysimonyi	970	Vasegerszeg	392	Sopronkövesd	1 249		0	19 937
	Rönök	409			Kemenesmihályfa	497	Vámoscsalád	281	Nagycentk	2 003			
					Celldömök	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					
							Magyarkeresztúr	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 Szombathely multimodális közlekedéshálózati csomóponti szerepét tovább fokozó, elérhetőségét a korábbinál sokkal kedvezőbbé tevő, a 40-50 perc alatt a várost elérő népességet tartalmazó területet jelentős mértékben megnövelő közút- és vasút-hálózati fejlesztések felerősítik Szombathely gazdasági, szolgáltatási, foglalkoztatási központi szerepét, és fokozzák a város vonzerejét a munkahelyteremtő ipari befektetések szempontjából. A személygépkocsival való 30 perces elérési időn belüli, 234.692-es népességszámú, belátható időn belül 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 említett közlekedéshálózati fejlesztések, illetve eredmények a térségi közlekedési infrastruktúrák szempontjából szilárd alapokat biztosítanak Szombathely gazdasági szempontból fenntartható fejlődéséhez.

A gazdaságon belül különösen a feldolgozóipar - azon belül is mindenekelőtt a járműipar - jelenti azt az ágazatot, amelynek fejlődéséhez a közlekedéshálózati infrastruktúra fejlesztések újabb lendületet adhatnak, és amely jelenleg is Szombathely és térsége gazdasági fejlődésének húzóereje.

II.4. Helyzetelemzés és helyzetértékelés gazdasági szempontból

Az Eredeti Helyzetelemzés és helyzetértékelés tükrében megmutatkozó állapotához képest a helyi gazdaság, mint a település és környezetének fejlesztését meghatározó jelleggel befolyásoló belső tényező, jelentős mértékű kedvező irányú változáson mentek keresztül.

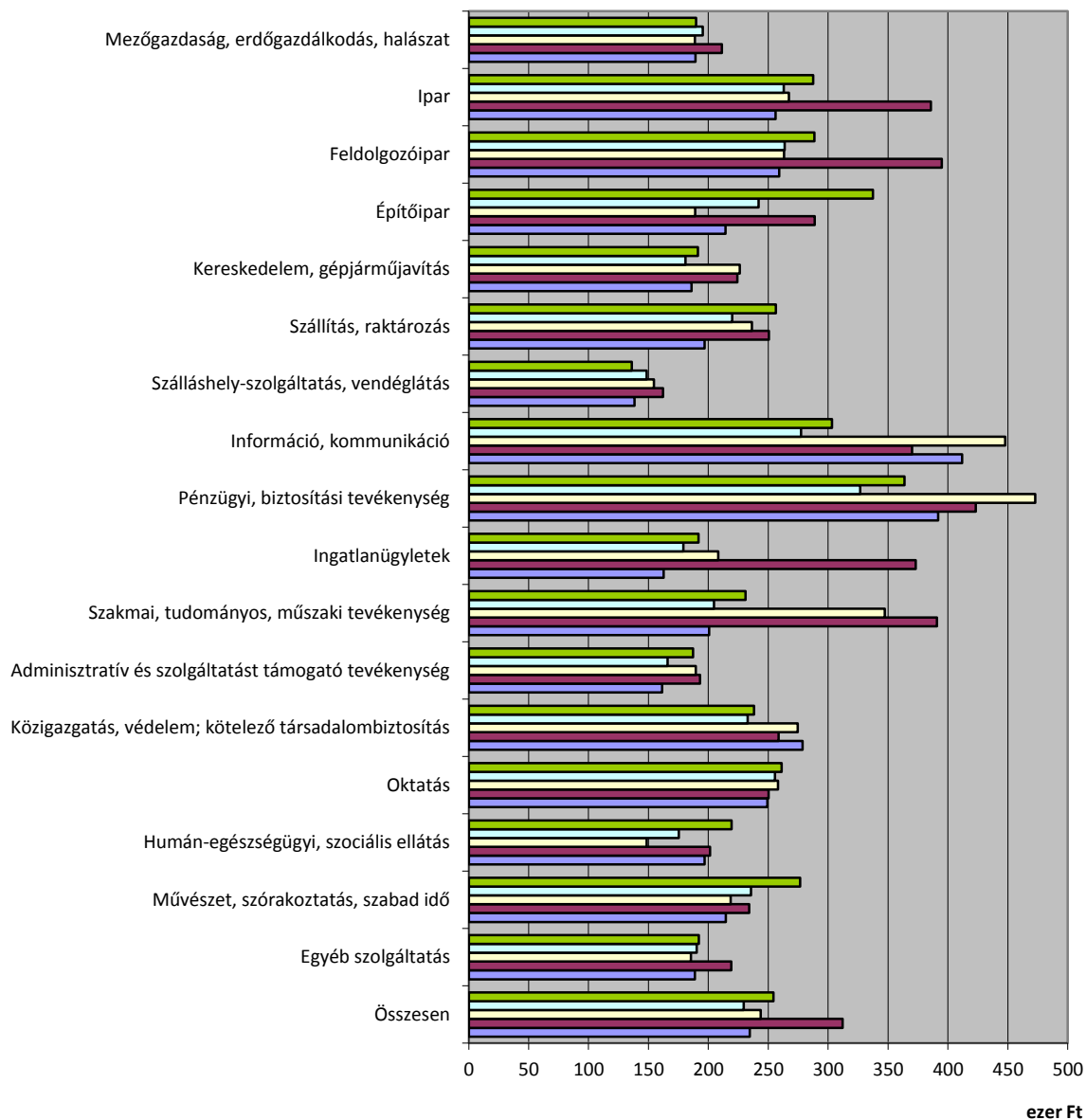
A jelentős gazdasági fejlődés az ipar erőteljes növekedésének köszönhető. Szombathely gazdasági szempontból fenntartható fejlődésének kulcsa jelenleg az ipar.

A szombathelyi gazdaság dinamikusan fejlődött 2010 után a gazdasági válság ellenére is. A legtöbb munkavállalót messze az ipar foglalkoztatja. Az ipari foglalkoztatottak száma a sokszorosa 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.

Az ipar a város és térsége gazdasági fejlődésének húzóereje.

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



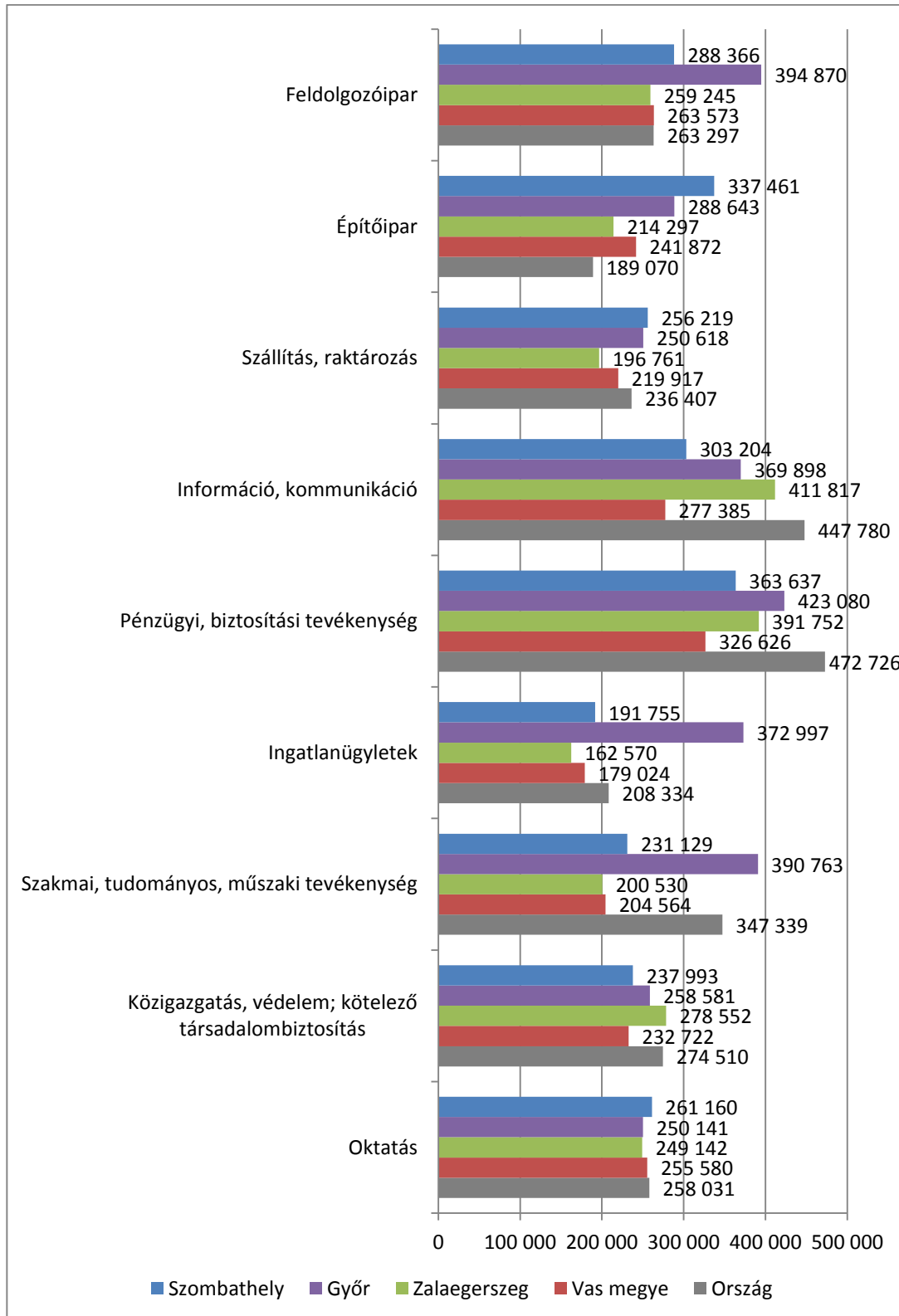
■ Szombathely ■ Vas megye ■ Ország ■ Győr ■ Zalaegerszeg

* A

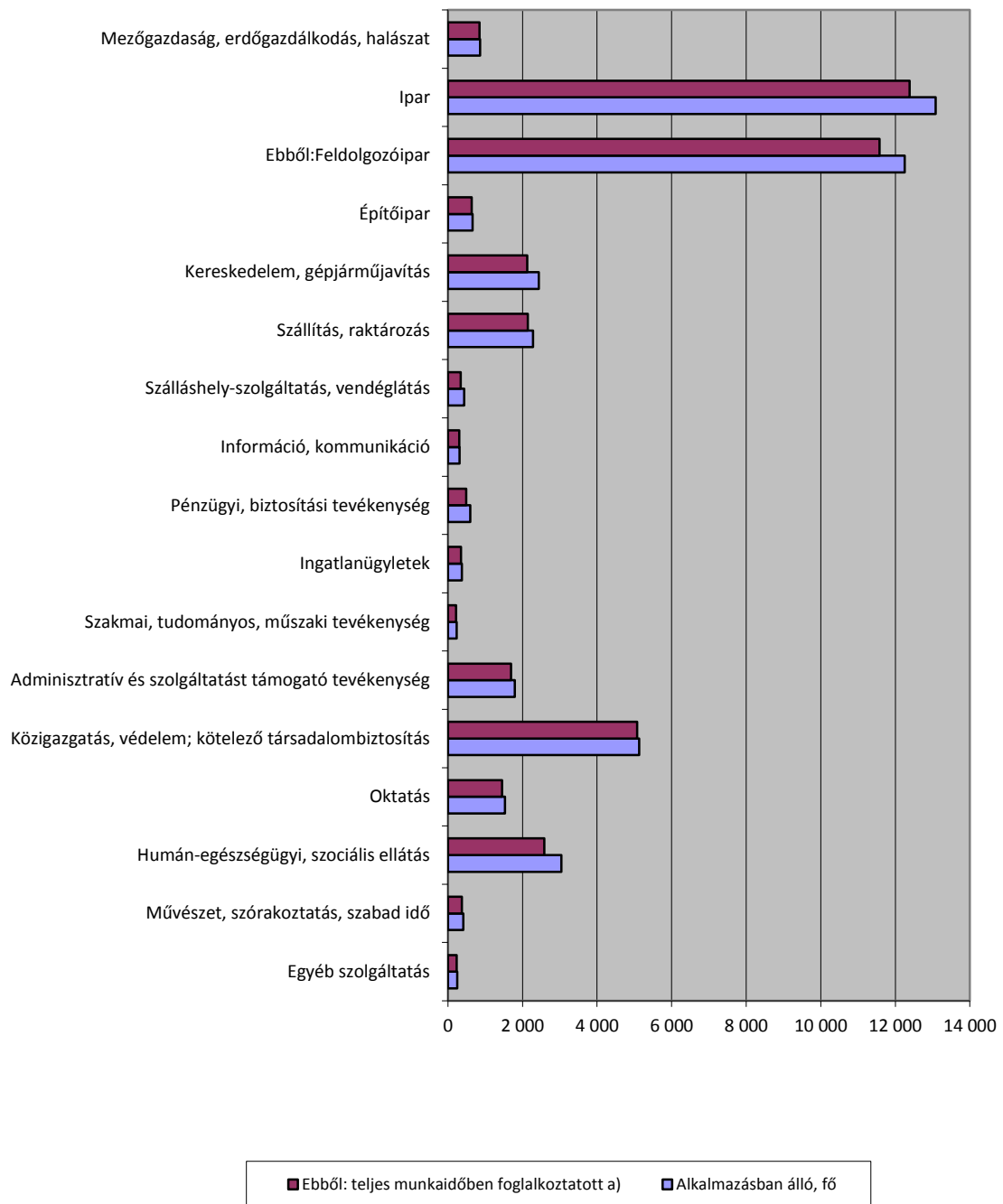
4 főnél többet foglalkoztató vállalkozások, létszámhatártól függetlenül a költségvetési szervek és a kijelölt nonprofit szervezetek adatai.

Adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal

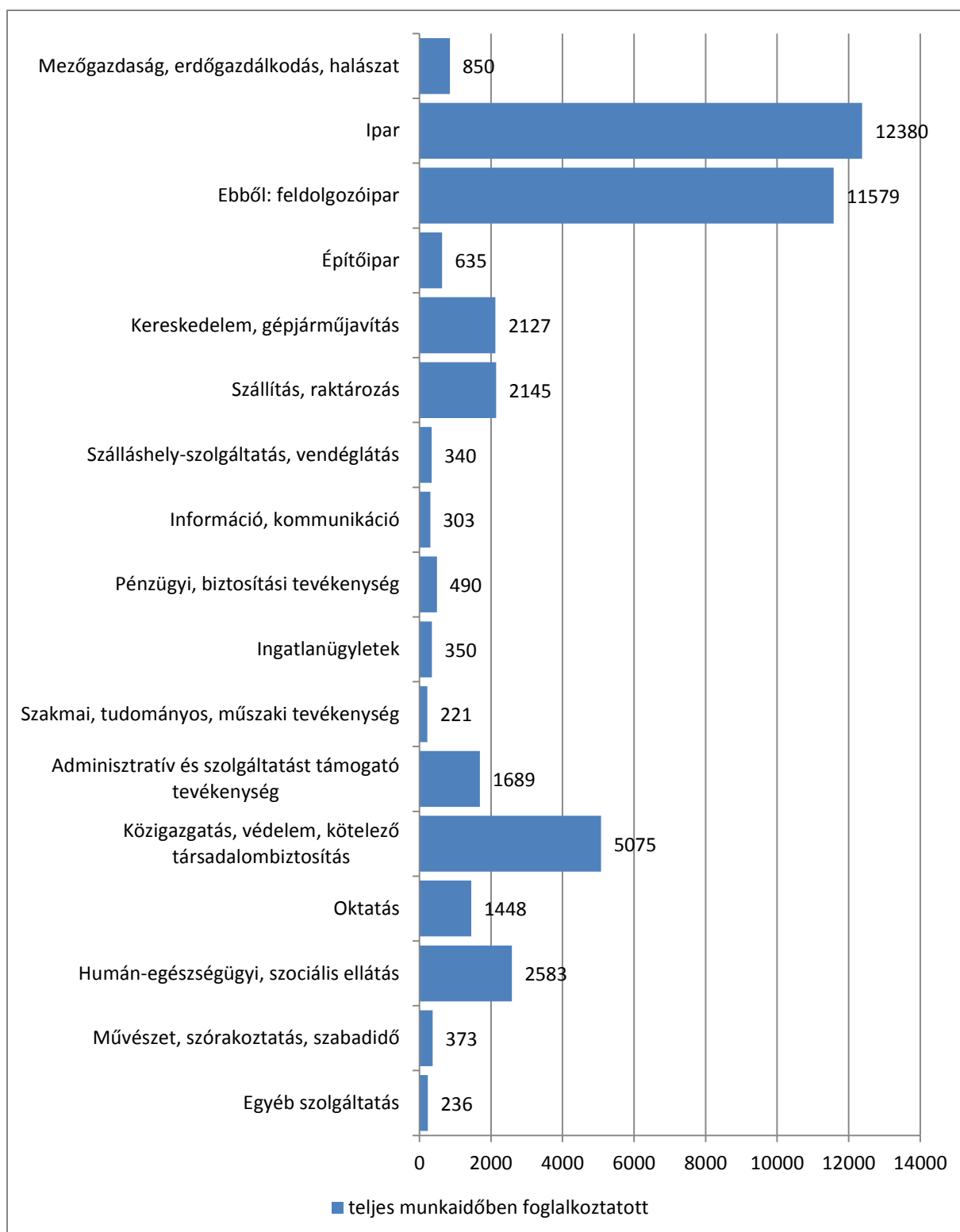
A teljes munkaidőben alkalmazásban állók havi bruttó átlagkeresete gazdasági áganként, 2015*



Az alkalmazásban állók száma Szombathelyen, 2015



Adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal



A fentiekben bemutatott, dinamikus 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 tekinthető, amely képes a társadalmi és környezeti szempontból fenntartható fejlődéshez a helyi gazdaság szintjén szükséges előfeltételek tartós biztosítására.

Az ITS feladata mindenekelőtt azoknak a fizikai beavatkozásoknak a stratégiai jellegű előrevetítése, amelyek a városi szövet átalakításával tudják jobbra tenni az emberek életét. A város fizikai valóságának átalakítása közvetetten tudja szolgálni a gazdasági és társadalmi szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolását a munkahelyteremtő beruházásokhoz szükséges infrastrukturális és ingatlangazdálkodási előfeltételek, valamint az urbanizációs háttérfeltételek, továbbá a lakosság és a vállalkozások számára vonzó belső városrészek, városközponti városnegyedek és lakóterületek kialakításával. Az említett beavatkozási területek egyúttal a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolásához szükséges - a városi szövet tudatos és tervszerű átalakítására irányuló - operatív városfejlesztési tevékenységnek is a fő területei. Másrészt a fenntartható fejlődés kihívásai közül a környezeti szempontból fenntartható fejlődés jelentik azokat, amelyek megválaszolása mindenekelőtt a városi szövet fizikai valóságának és funkcionálásának átalakítását kívánja meg. Az ITS-ben előrevetített operatív városfejlesztési tevékenység a társadalmi, gazdasági és környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásai közül a leginkább közvetlen módon a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolását tudja elősegíteni. Ezért az alábbiakban a helyzetelemzés és a helyzetértékelés a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolását elősegítő komplex városfejlesztési beavatkozásokra összpontosít.

II.5. Helyzetelemzés és helyzetértékelés társadalmi szempontból

Az Eredeti Helyzetelemzés és helyzetértékelés tükrében megmutatkozó állapotához képest a helyi társadalom, mint a település és környezetének fejlesztését meghatározó jelleggel befolyásoló belső tényező, problematikus jelenségei, a természetes népességfogyás és az előregedés, nem változtak érdemben.

A helyi gazdaság fejlődésének, a közcélú létesítmények fejlesztésének kedvező hatásai még nem tudták előidézni a népességfogyás és az előregedés tartós megállítását.

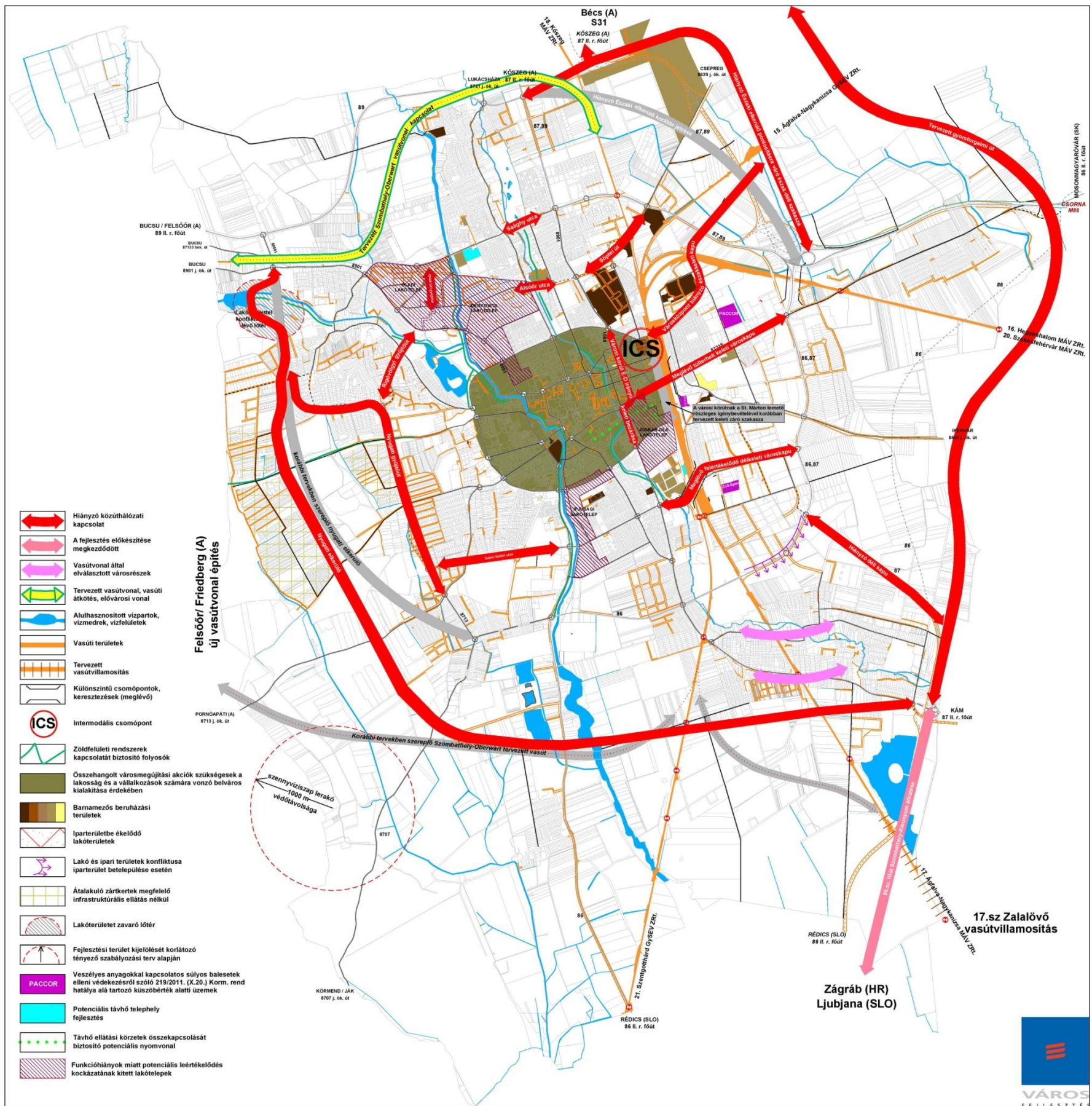
II.6. Helyzetelemzés és helyzetértékelés környezeti szempontból

Az Eredeti Helyzetelemzés és helyzetértékelés tükrében megmutatkozó állapotához képest a város fizikai valósága, a városi szövet által alkotott települési környezete, mint a település és térségének fejlesztését meghatározó jelleggel befolyásoló belső tényező, kedvező irányú átalakulás képét mutatja.

II.7. A településfejlesztés és településrendezés kapcsolata

A jelen felülvizsgált Helyzetelemzés és helyzetértékelés kidolgozását követően kerülnek önkormányzati egyeztetésre és kidolgozásra a készülő új településrendezési eszközök önkormányzattal, közigazgatási és társadalmi partnerekkel egyeztetett, véglegesítésre kerülő új dokumentumai, a Településszerkezeti Terv és a Helyi Építési Szabályzat a Szabályozási Tervvel. Ezáltal lehetőség nyílik rá, hogy a szabályozáson alapuló városfejlesztés új eszköztára olyan településrendezési szabályozási és műszaki tartalommal készülhessen el, ami összhangban van az Integrált Településfejlesztési Stratégia és az arra épülő operatív városfejlesztési tervek új generációját megalapozó jelen felülvizsgálati dokumentum stratégiai tervezési és műszaki-településrendezési tartalmával. Ez az alaphelyzet biztosítja a lehetőséget annak, hogy a jóváhagyásra kerülő új településrendezési eszközök, mint a szabályozáson alapuló városfejlesztés eszközei alapvetően összhangban legyenek az Önkormányzat döntése esetén kidolgozásra kerülő felülvizsgált Integrált Településfejlesztési Stratégiával és a végrehajtása érdekében készülő operatív városfejlesztési tervekkel.

A LEGJELENTŐSEBB VÁROSSZERKEZETI KONFLIKTUSOK VÁROSFEJLESZTÉSI SZEMPONTBÓL



II.9. A településrészek kijelölése, lehatárolása

A városrészeket az Eredeti Helyzetfelmérés és helyzetértékelés a következőképpen jelöli ki.



1. Belváros
2. Északi városközpont
3. Délnyugati városközpont
4. Derkovits lakótelep
5. Oladi lakótelep
6. Rigóvölgy - Új városliget - Közép-hegy városrész
7. Oladfalva - Oladi plató városrész
8. Náriai úti - Alsóhegyi úti lakóterület
9. Ifjúsági lakótelep városrész
10. Újperint - Petőfi telep városrész
11. Gyöngyösszőlős - Gyöngyöshermán városrész
12. Szentkirály - Bogát városrész
13. Joskar Ola lakótelep
14. Éhen Gyula lakótelep
15. Zanat városrész
16. Keleti ipari és lakóterület
17. Minerva - Stromfeld lakótelep
18. Kámon - Herény városrész

A helyzetfeltárás és helyzetelemzés tükrében nem mutatkozik olyan körülmény, amely indokolná a városrészi lehatárolás módosítását. Nem változott lényegében véve a városi szövet morfológiája és funkcionális tartalma. Nincsenek tudományosan megalapozott értékelést lehetővé tevő és változást mutató adatsorok a városrészek lehatárolt területén élő népességre és az ott működő gazdaságra vonatkozóan, mivel a városrészi elemzésekben használatos adatok túlnyomó részét a tíz évenkénti népszámlálások alkalmával gyűjti össze és dolgozza fel a KSH. A városi szintű adatok változása sem utal egyébként olyan radikális változásra, ami a városrészek társadalmi-gazdasági helyzetében és folyamataiban gyökeres változásokat jelezne, amelyek következtében egyes városrészek helyzete önmagukban vagy a többihez képest jelentősen megváltozott volna. Az Eredeti dokumentumban alkalmazott városrész lehatárolás lehetőség szerinti megtartása ugyanakkor eleve indokolt. Még akkor is ajánlatos lenne, ha néhány kisebb jelentőségű körülmény a módosítás mellett szólna. A korábbi lehatárolás megtartása ugyanis azért fontos, mert a meghatározott területre vonatkozó, időszakonként rendszeresen frissülő statisztikai adatok változatlan lehatárolás mellett adnak torzítástól mentes területi képet a társadalmi-gazdasági folyamatokról.

A helyzetértékelés területi és funkcionális jellegű elemzései nem mondanak ellent a városrészek meglévő lehatárolásának, hanem pontosítják a mögöttük meghúzódó tartalmat, és amennyiben túlmutatnak az Eredeti dokumentum készítésekor feltárt helyzeten, a tervezett komplex városfejlesztési akciók tartalmának és a megvalósításukra tervezett akcióterületek lehatárolásának újragondolását segítik elő és alapozzák meg.

II.10. Javasolt beavatkozások a város fizikai valóságának átalakítása céljából a környezeti szempontból fenntartható fejlődés érdekében

II.10.1. Javaslat a fenntartható városfejlesztés szempontjából döntő jelentőségű közlekedési és parkolási, zöldfelületi és a vízfelületi rendszer fejlesztésére

A fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolása érdekében a városfejlesztés célja Szombathely gazdasági fejlődésének elősegítése. A kedvező adottságok és az elért eredmények alapján kijelenthető, hogy minden esély megvan a város fenntartható gazdasági fejlődésére.

A jelenlegi helyzetből és a vizsgálatok tükrében megmutatkozó folyamatokból az a következtetés adódik, hogy Szombathely, és különösen annak városközpontja, azon belül pedig még inkább a megyeszékhely kibővített történelmi városmagja, fokozódó forgalmi terhelés nyomásának lesz kitéve. Ezt támasztják alá a következő tényezők:

- a prognosztizálható gazdasági fejlődés,
- a kedvező térszerkezeti pozíció, és annak a várható további javulása, amitől a város térségi gazdasági, foglalkoztatási, szolgáltatási és kulturális központi szerepének ezzel párhuzamosan történő erősödése várható,
- a város és vonzáskörzete népességének anyagi gyarapodása és életszínvonalának emelkedése következtében az 1000 főre jutó személygépkocsik számának további jelentős növekedése, és közelítése a fejlettebb európai régiók mutatójának értékéhez,
- a személygépkocsi állomány összetételének átrendeződésével, az elektromos autók arányának egy évtizeden belül várható jelentős növekedésével párhuzamosan egyre inkább okafogyottá válik a belvárosi személygépkocsi forgalom korlátozása a levegő tisztaságának védelmére hivatkozva;
- az Intermodális Csomópont létesítése önmagában is növelni fogja a Szombathely és Funkcionális Várostérsége települései közötti forgalmat, mivel a Nyugat-Dunántúl legnagyobb és legkorszerűbb vasúti csomópontjaként a vasútállomás induló és fogadó állomása lesz a Szombathely és Magyarország, illetve Európa nagyvárosai közötti, várhatóan növekvő mértékű vasúti személyforgalomnak.

Az említett tendenciák következtében a városmagra nehezedő gépjármű forgalmi terhelés akkor is fokozódik, ha a jelenleg megvalósítás alatt lévő valamint a jelen dokumentumban javasolt közlekedéshálózati fejlesztési projektek megépülnek. Az utóbbiak teherelosztó hatása - például az északkeleti kapu megvalósítása, a vasúti átkötés az IMCS-nél külön szintű csomóponttal, magának az Intermodális Csomópontnak a megépítése - azt segítheti elő, hogy a Zanati út és a Szent Márton út forgalom-növekedése a kezelhető legyen, és megmaradjon a Szent Márton út humanizálásának lehetősége. A kibővített történelmi városmag határvonalát elérő gépjármű forgalom esetleges korlátozása, az összefüggéseiből kiragadva és leegyszerűsítve, kedvező megoldásnak tűnhetne a belváros, illetve a városközpont környezeti szempontból fenntartható fejlődésére. Teljesen ellentétes lenne azonban a város gazdasági szempontból fenntartható fejlődéséhez fűződő közérdekkel. A kibővített történelmi városmag ugyanis nem csak lakóhely, amit a jelenleginél még vonzóbbá szeretnénk tenni, hanem azoknak a köz- és piaci szolgáltatásoknak a helyszíne is, amelyek a gazdasági fejlődés motorját jelentő ipar fejlődéséhez biztosítják az urbanizációs háttérfeltételeket. Ezen kívül azoké is, amelyek Szombathelyet térségi szolgáltatási központtá és európai kisugárzású kulturális centrummá tehetik. Az említett szolgáltatások pedig nem tudnak működni és fejlődni, ha ügyfeleik

számára személygépjárművel megközelíthetetlen helyen vannak. A szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások, illetve közhasznú szervezetek szempontjából tehát olyan beavatkozásokkal tehetjük vonzóbbá a belvárost, amelyek azzal járnak, hogy helyszíneik kényelmesen megközelíthetőek gépjárművel.

A belváros és a városközpont prognosztizálható gépjármű-forgalom növekedésének másik oka az ott élő lakosság eleve magas motorizációs szintjének nagy valószínűséggel előre vetíthető további jelentős arányú és mértékű növekedése a gazdasági és társadalmi szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolására irányuló fejlesztések sikere esetén, annak egyenes következményeként, amint az alábbiakban részletesebben bemutatásra kerül. Ezen kívül a környezeti szempontból fenntartható urbanizáció előmozdítása érdekében a tervezett fejlesztések éppen azt célozzák, hogy a fentiek szerint várhatóan növekvő motorizációs szintű lakosság száma nagyobb legyen a belvárosban és a városközpontban. Ez tovább növeli a potenciális forgalmi terhelést és a szükséges parkolóhelyek biztosításával kapcsolatos feladatokat.

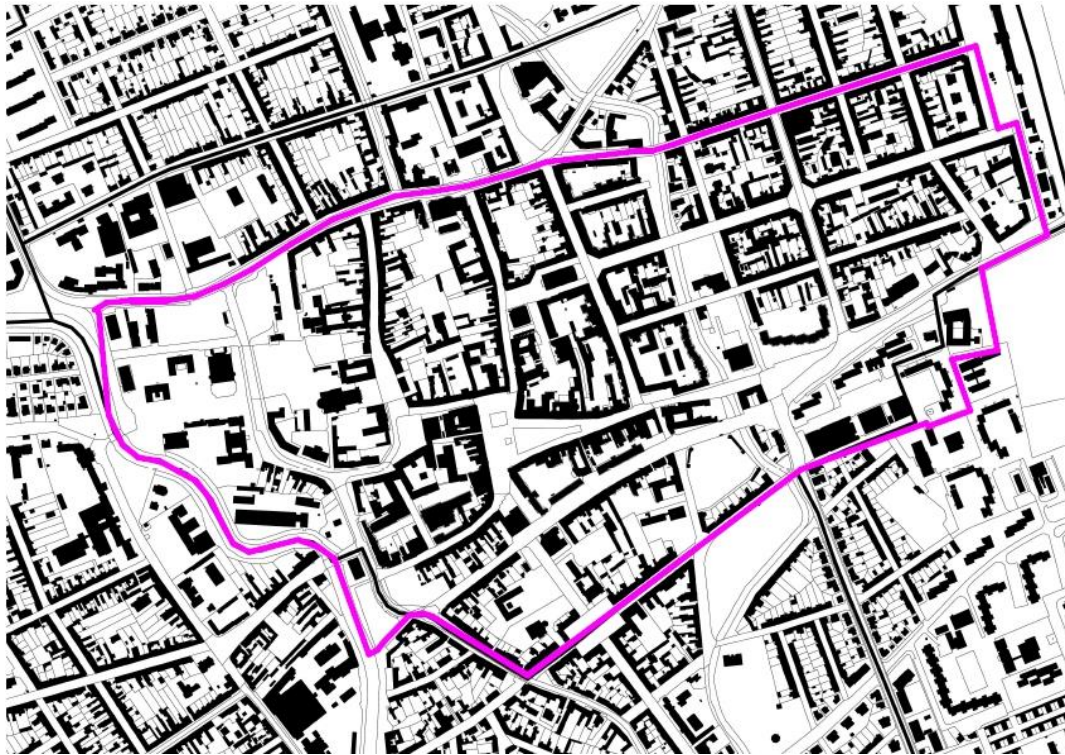
Az említettek miatt különös jelentőségű feladat a város gépjármű közlekedési és parkolási rendszerének fejlesztése. Ezzel összefüggésben azonban - a környezeti szempontból fenntartható fejlődés célkitűzéseinek érvényesítése érdekében - ugyanilyen fontos a kerékpáros közlekedés egész városra kiterjedő rendszerének, valamint a kibővített történelmi városmagban és az azt övező gyűrű belső sávjában a gyalogos elsőbbségű útvonalak hálózatának fejlesztése is.

II.10.1.1. A gépjármű közlekedési és parkolási rendszer fejlesztése

A környezeti és társadalmi szempontból fenntartható fejlődés biztosításának finanszírozásához nélkülözhetetlen dinamikus gazdasági növekedéssel párhuzamosan fokozódó mobilitási igények kielégítése újabb kihívásokat idéz elő a környezeti szempontból fenntartható fejlődés számára.

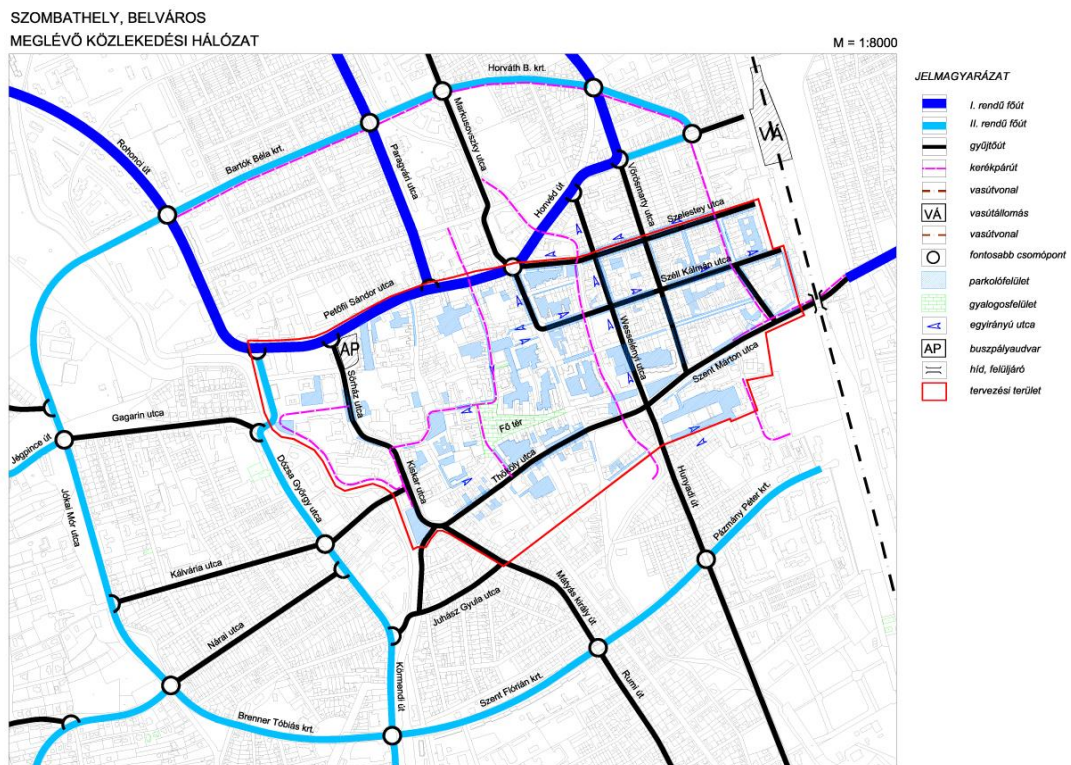
A helyi gazdaság erőteljes fejlődése, és a város multimodális közlekedéshálózati csomóponti helyzete következtében ténylegesen betöltött, nemzetközi jelentőségű regionális központi szerepe a Szombathelyen élő, illetve oda ingázó népesség számának és motorizációs szintjének jelentős növekedésével jár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

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



A BEATT tárgyat képező akcióterület lehatárolása

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

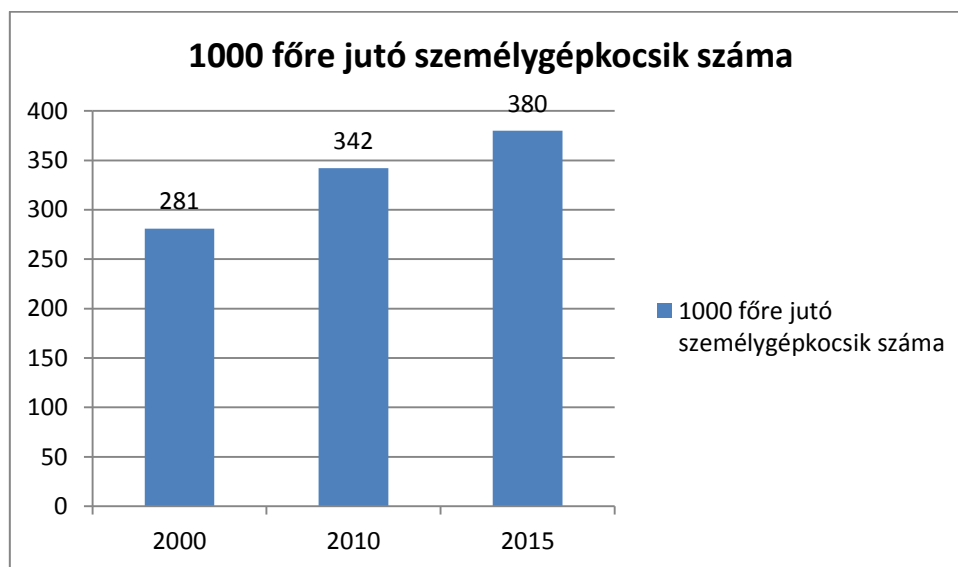


A tervrajzon kirajzolódik a város közlekedési rendszerének térbeli szerkezetét meghatározó, a belvárosi akcióterületet, illetve annak történelmi magját határoló I. rendű főutakra, illetve gyűjtőutakra, valamint a

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 tömbbelsőkből 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:

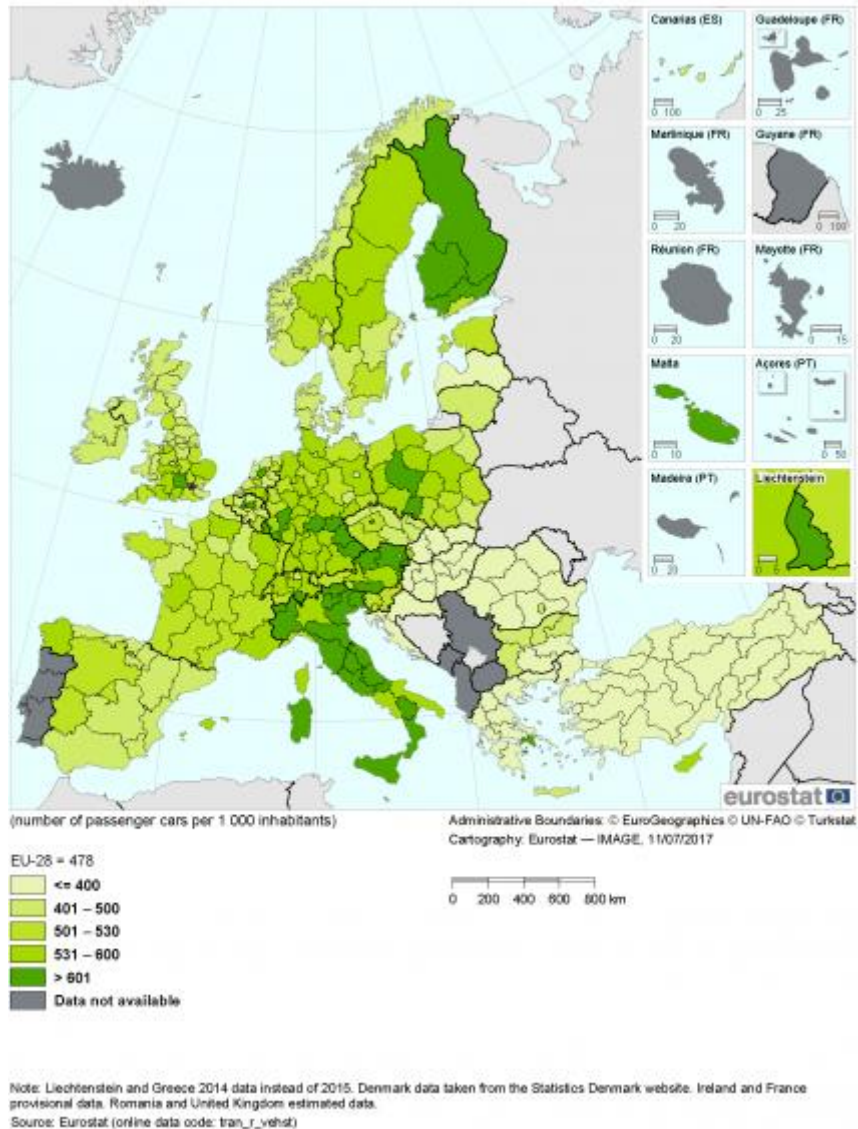
- a Belváros lakosságszámának növekedése, ami a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolásához szükséges a 2014-es Megalapozó Vizsgálatban, Településfejlesztési Konceptióban és Integrált Településfejlesztési Stratégiában valamint a jelen ITS felülvizsgálati dokumentumban 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)

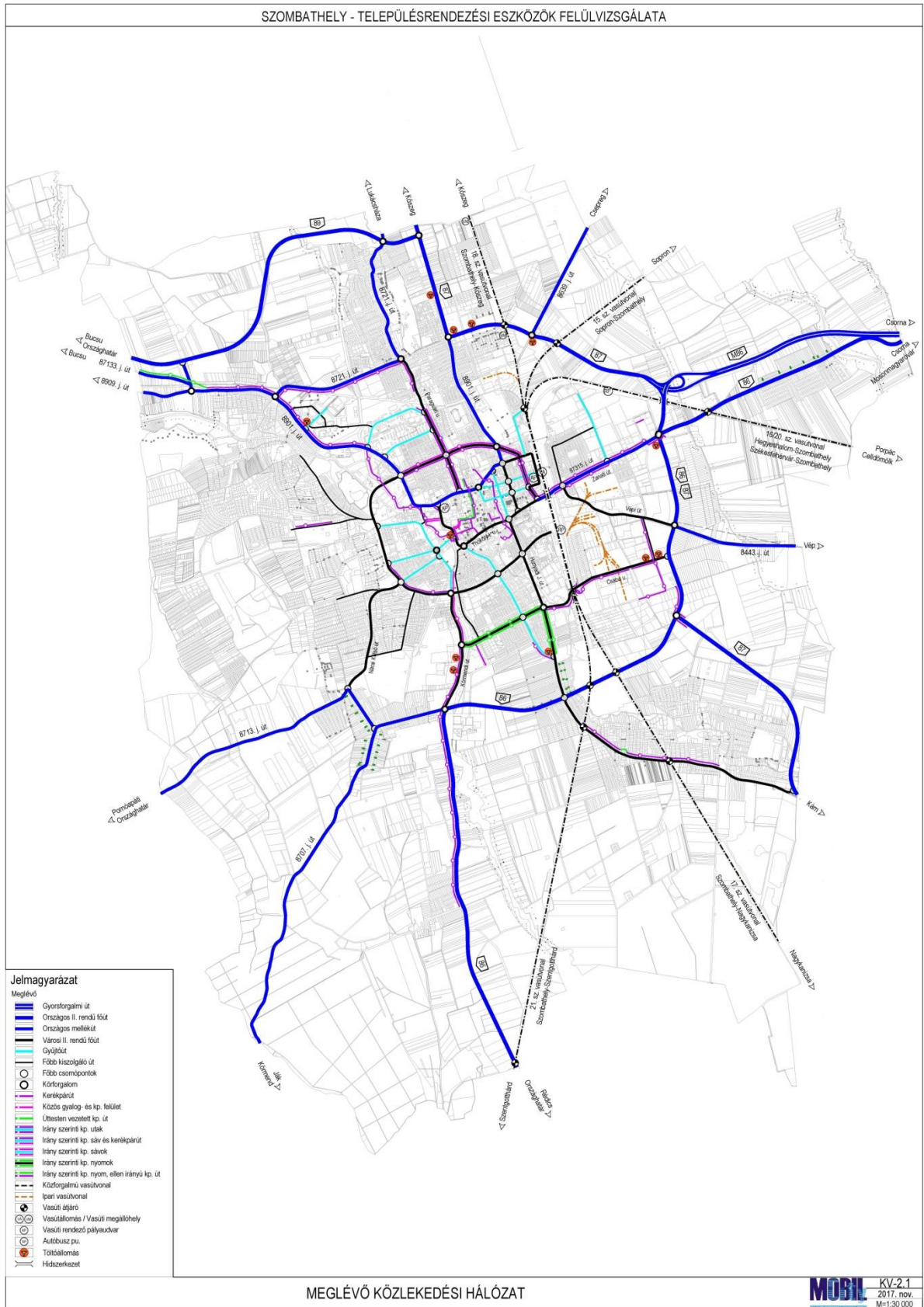


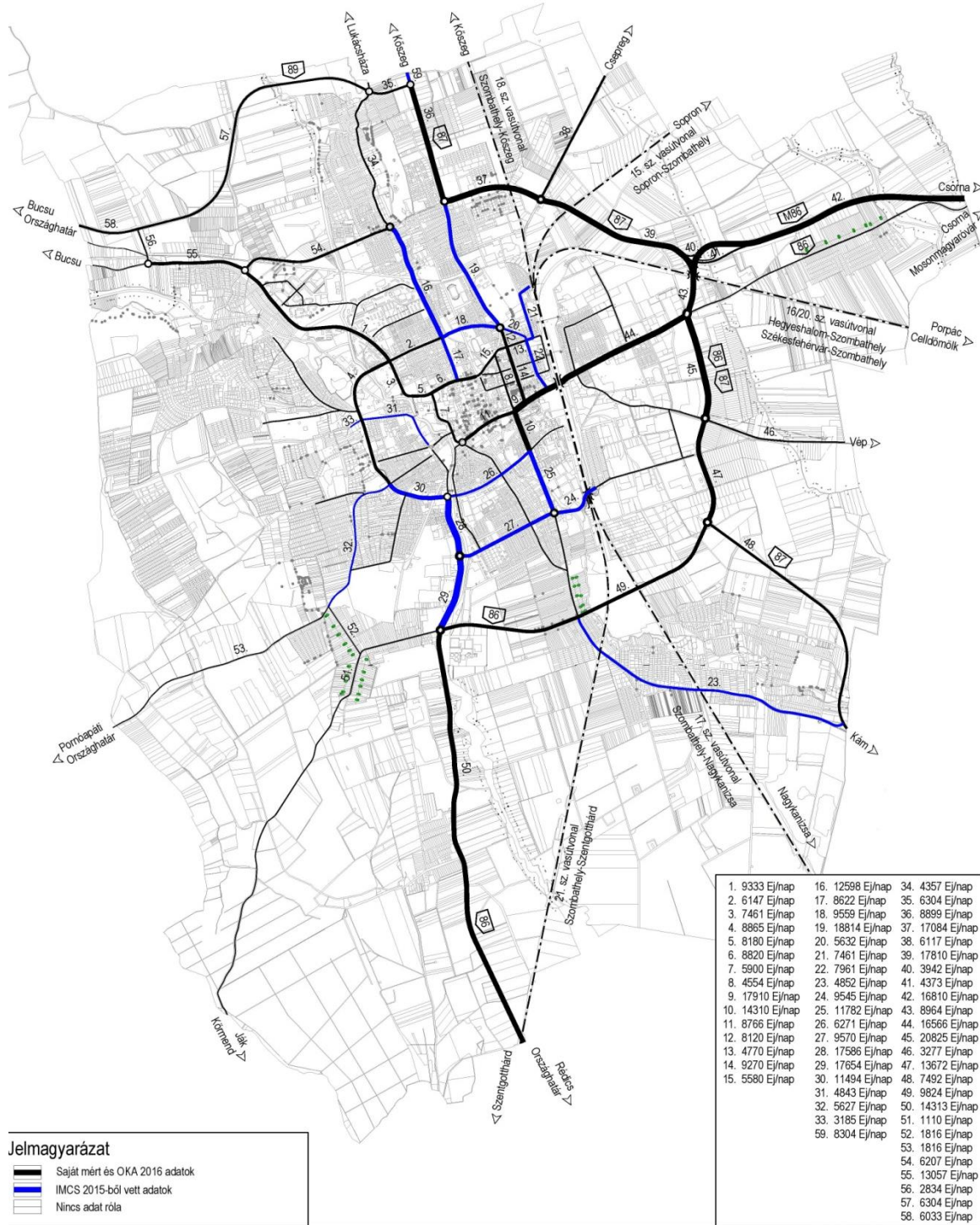
Ugyanakkor a 2012-es adatokat tartalmazó, említett 2014-es EUROSTAT évkönyv arra is felhívja a figyelmet, hogy a 600-nál magasabb értékű mutatók között az említett dél-német és észak-olasz régiók legmagasabb értéke az észak-olaszországi Trento tartományé volt 711 szgk/1000 lakos mutatóval. 2012-ben az 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 a MOBIL City Kft által az új településrendezési eszközök tervezése során készített alábbi tervrajzok jellemzik a hálózat szerkezete és a forgalom nagysága szempontjából.



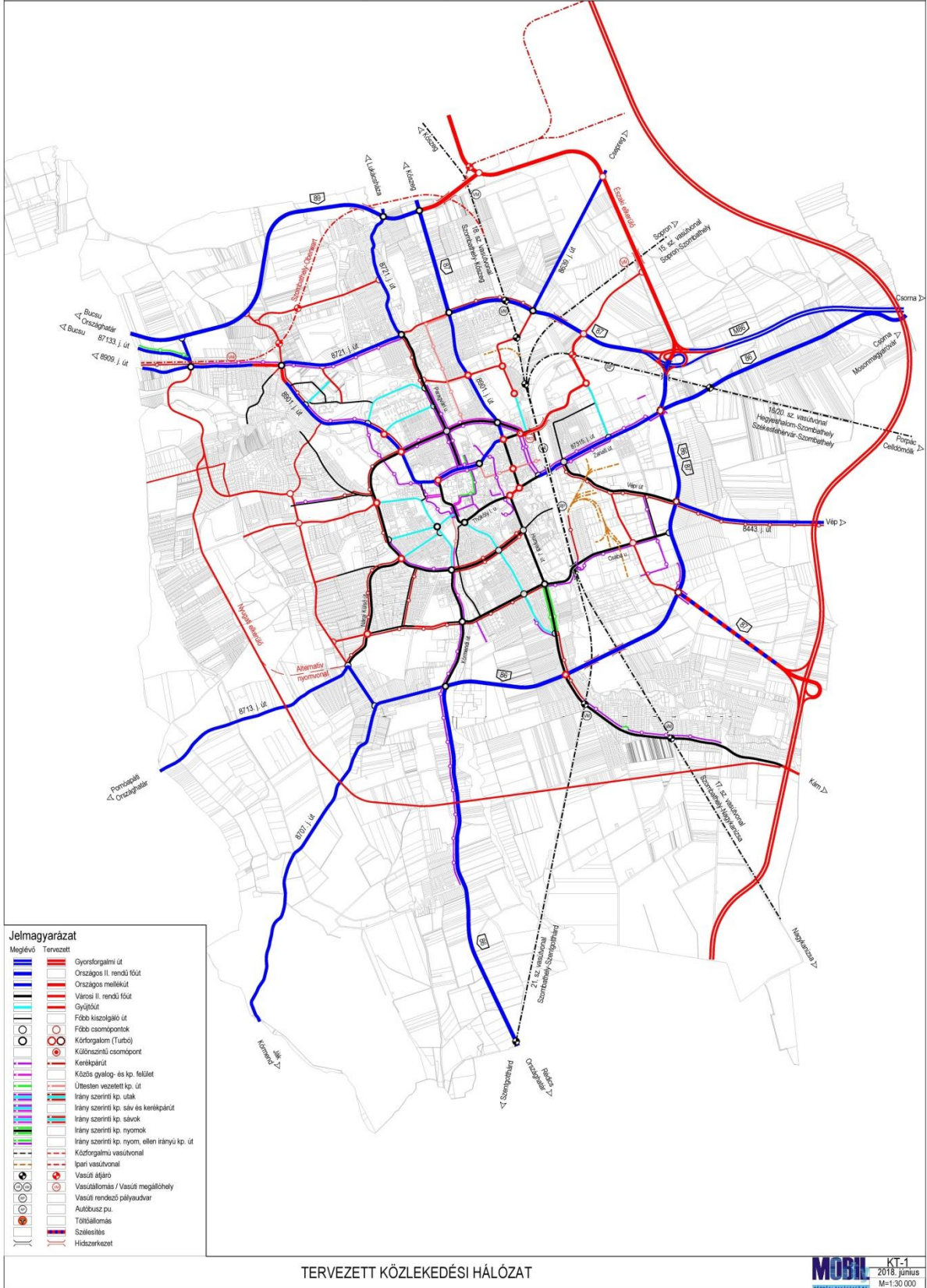


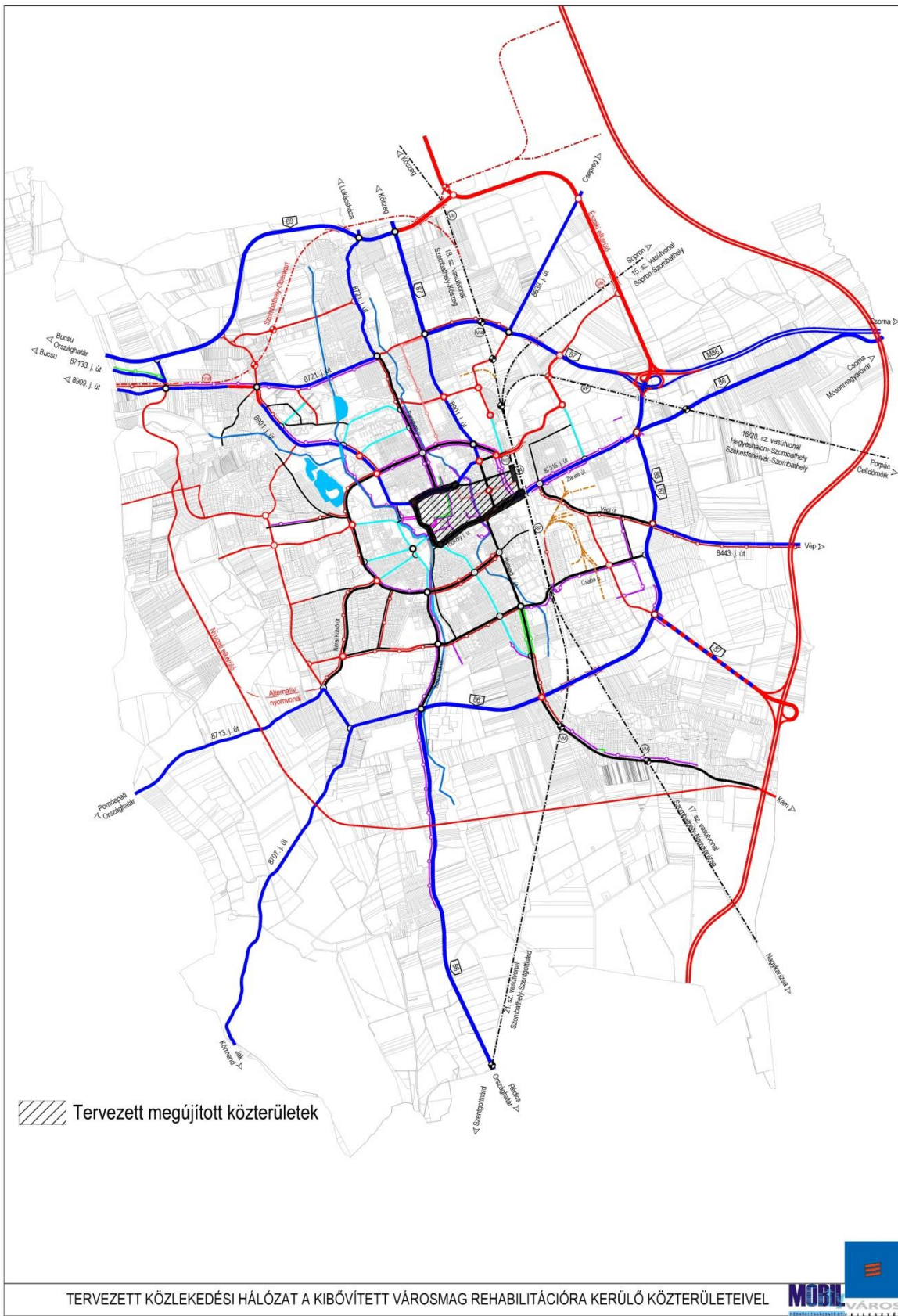
Forgalomnagyságok

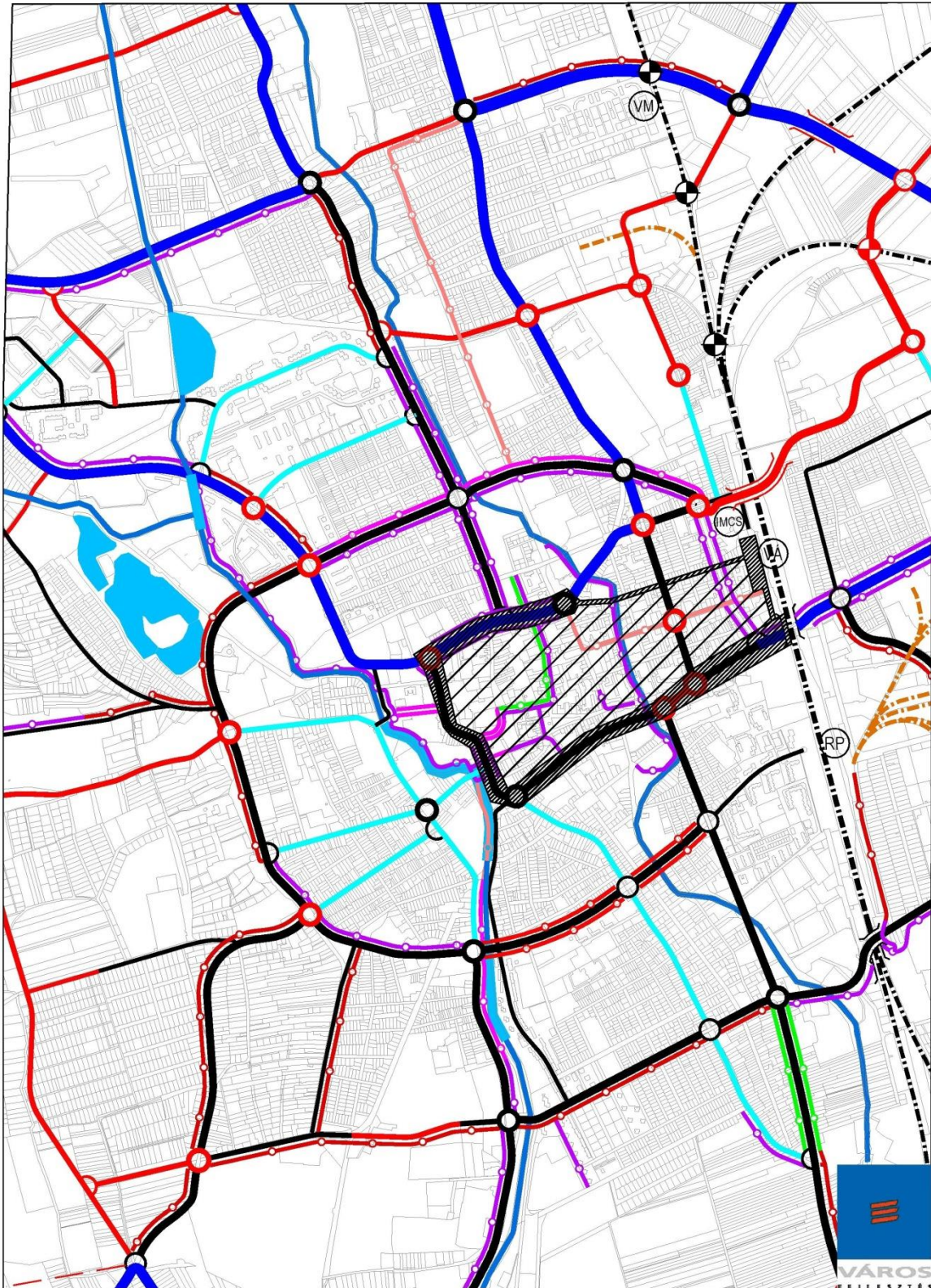
MOBI KT-1
2017. nov.
M=1:40 000

Az egyes hálózati elemeken tapasztalt forgalomnagyságok ábrázolása tükrében látható többek között a Zanati út, Szent Márton utca vonal meghatározó szerepe a városközpontot érintő kelet-nyugat irányú forgalom levezetésében. Ugyancsak markánsan kirajzolódik a kibővített történelmi városmagon és a városközponton átmenő leginkább egyértelmű és legjelentősebb észak-dél irányú városi közlekedési tengely a 87-es számú főút, 11-es Huszár út, Vörösmarty Mihály utca, Szent Márton utca, Hunyadi János út, Szőlős utca, Rumi út vonalán. A Szent Márton utca Wesselényi utca és Vörösmarty utcai szakasza a városközpont átmenő észak-déli főtengety és kelet-nyugati főtengety közös szakasza jelenleg és a jövőben is.

JAVASLAT A KÖZLEKEDÉSHÁLÓZAT FEJLESZTÉSÉRE

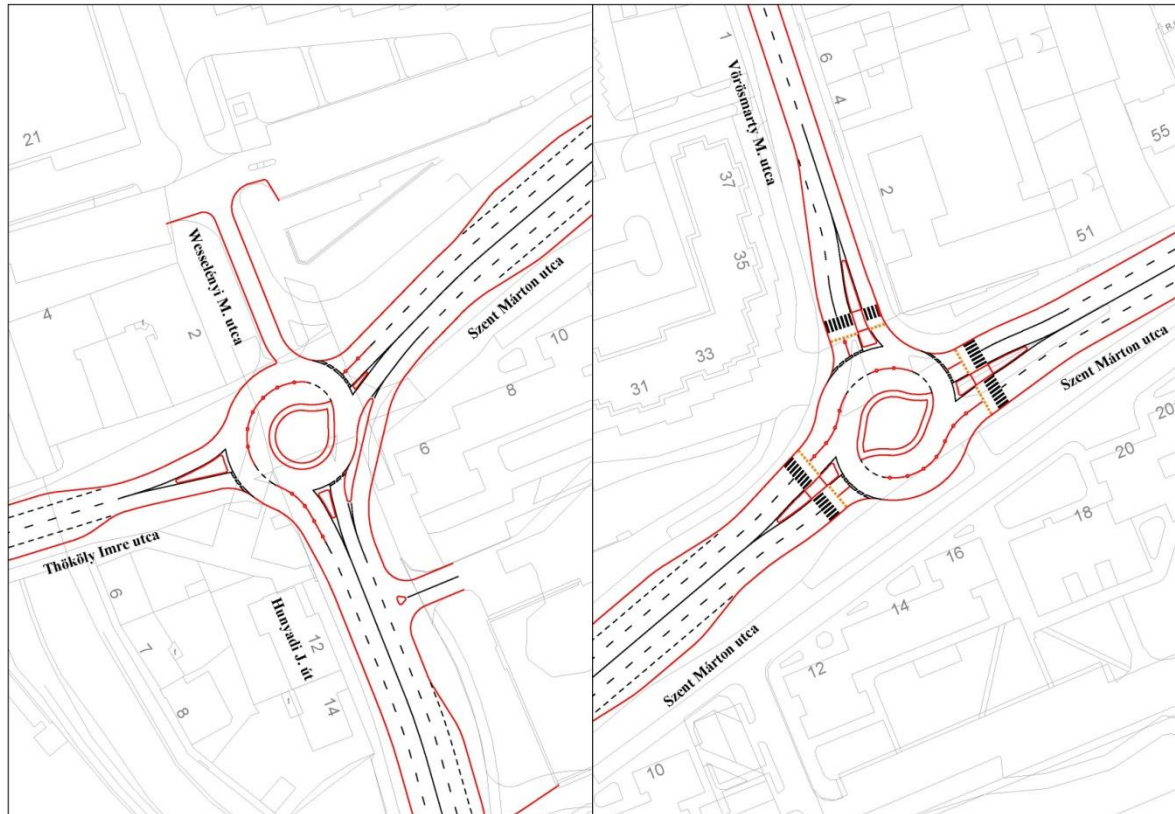


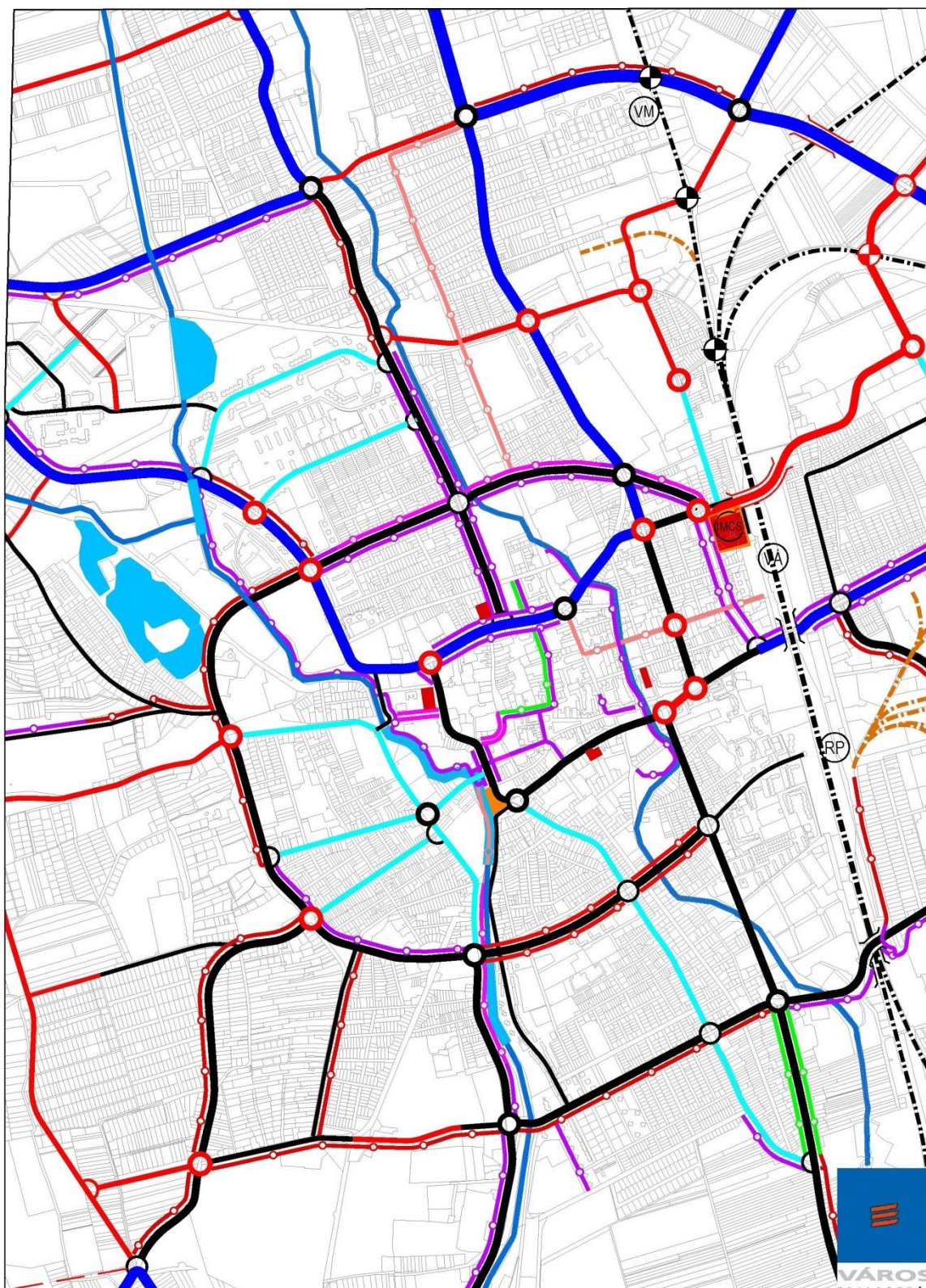




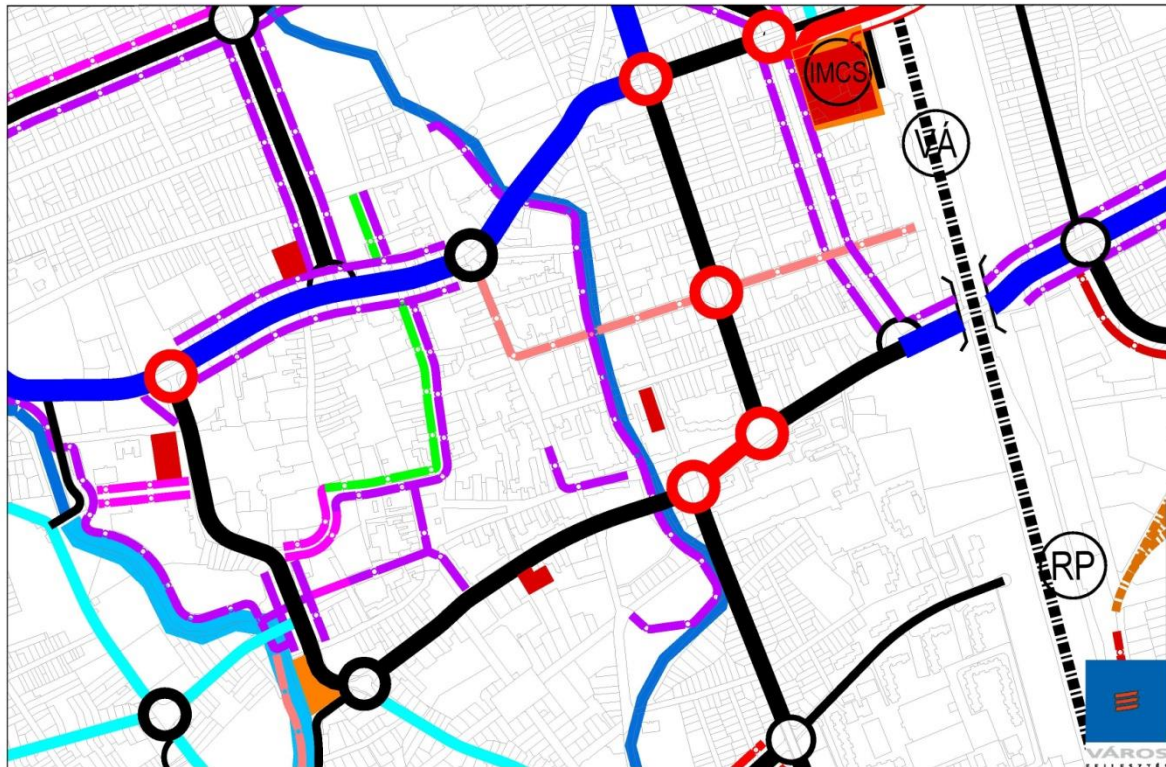
 Tervezett megújított közterületek

Ugyanakkor lehetséges a közlekedéshálózat olyan átalakítása, amely növekvő forgalmi terhelés mellett is megtartja a belváros gépjárművel történő elérhetőségét és átjárhatóságát, ugyanakkor területének nagy részén a jelenleginél nagyobb mértékben biztosítja a gyalogosok elsőbbségét és 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.





- Tervezett mélygarázs
- Tervezett parkolóház



- Tervezett mélygarázs
- Tervezett parkolóház

II.10.1.2. A kerékpáros közlekedési rendszer fejlesztése

A várost és térségét teljesen átjárhatóvá tevő kerékpárút hálózat működése hozzájárulhatna a Szombathelyt és annak belvárosát, illetve városközpontját terhelő személygépjármű forgalom növekedésének csökkentéséhez. Ezért a kerékpárút hálózat és a kerékpáros közlekedési rendszer fejlesztése, tökéletesítése nagyon fontos tényezője a környezeti szempontból fenntartható fejlődés előmozdításának. A hazai éghajlati viszonyok, társadalmi és kulturális adottságok miatt nem várható, hogy a kerékpáros közlekedés olyan mértékben a személygépjárműves közlekedés alternatívájává váljon, mint például Hollandiában, a jelenlegi helyzethez képest azonban még igen sok kihasználatlan lehetőség van benne még egy olyan fejlett kerékpáros közlekedési infrastruktúrájú és kultúrájú városban is, mint Szombathely. Nyilvánvaló, hogy az Alpokalja téli havazásai vagy más évszakainak viharai, zivatarai közepette a legtapasztaltabb és legsportosabb kerékpárosok sem feltétlen a kerékpárt választják közlekedési eszköznek, és ez például nagy különbség egyes egyenletesebb éghajlatú, magasabb téli átlaghőmérsékletű, nagy kerékpáros kultúrájú országokhoz képest. Az ilyen jellegű különbségeken kívül azonban számtalan olyan tényező van, illetve hozható létre, ami elősegíti a kerékpáros közlekedésnek, mint a személygépjárműves közlekedés alternatívájának, az erősödését.

Az első ilyen tényező a megfelelő sűrűségű és vonalvezetésű hálózatot alkotó útvonalak léte. A következő az említett kerékpáros útvonal-hálózat fizikai kialakítása. A harmadik a kerékpáros közösségi közlekedés - közbringa rendszer - működtetése.

A készülő új településrendezési eszközök közlekedési szakági vizsgálatait, illetve fejlesztési javaslatait feltárják a kerékpárút hálózat kiépítettségének jelenlegi szintjét és tervezett, illetve megvalósítás alatt álló fejlesztéseit, javaslatot tesznek azokra az esetleges új hálózati elemekre, amelyek kialakítása az eddigi fejlesztési tervekben nem szerepelt, de az új településrendezési eszközök készítésének összefüggésrendszerében szükségesnek mutatkozik. Ezáltal a jelenleg is kiterjedt és jó kerékpáros átjárhatóságot biztosító kerékpárút hálózat ki tud teljesedni. A kerékpárút hálózat fejlesztése szempontjából az ITS felülvizsgálatát előkészítő jelen tanulmány szintjén egyetlen nagy hálózati elemnek a kiemelkedő jelentősége körvonalazódik. Ez a jelentős új elem az IMCS, amit a városi kerékpárút hálózat talán legfontosabb csomópontjaként és a közbringa rendszer központjaként célszerű értelmezni, és indokolt ezt az értelmezést érvényesíteni is az IMCS tervezése során. A kerékpárút hálózat fizikai kialakítása szempontjából még sok lehetőség van a tökéletesítésre, aminek kihasználása nagyban növelhetné a kerékpáros közlekedés vonzerejét. A kerékpáros közlekedés ugyanis akkor igazán vonzó, ha olyan infrastruktúrával rendelkezik, ami biztonságos közlekedést tesz lehetővé nem csak a fiatalok és a sportemberek, hanem a gyermekek és az idősek, a kevésbé jó fizikai adottságú és kevésbé ügyes potenciális kerékpárosok számára is. A gyermekek és az idősek biztonságos kerékpáros közlekedéséhez szükséges fizikai-infrastrukturális előfeltételek biztosítása ma már mindenhol alapvető szempont Európában. Különösen fontos azonban ez a szempont egy olyan városban, amelyet vonzóvá akarunk tenni a lakosság számára, ahol növelni szeretnénk a gyermek korú lakosság számát és részarányát, és ahol viszonylag magas, és a demográfiai adatok szerint a jövőben egyre magasabb számban és arányban vannak jelen az összlakosságon belül az idősek.

Az alábbiak a MOBILCITY Kft kutatásai, vizsgálatait alapján mutatják be a nemzetközi gyakorlat tükrében azokat az elveket, illetve gyakorlati megoldásokat, amelyek a biztonságos kerékpáros közlekedéshez szükséges fizikai-infrastrukturális feltételek biztosítására vonatkoznak.

Kerékpárforgalmi infrastruktúra új fejlesztési elvei:

1) Kerékpárbarát úthálózatok

Az úthálózatok (majdnem) minden elemét úgy kell kialakítani, hogy a kerékpáros forgalom is akadálymentesen, biztonságosan tudja használni (főutakon fizikailag elválasztott hálózati elemek: kerékpársávok, kerékpárutak, forgalomcsillapított lakóutcák, esetenként csak egy oldalon engedélyezett parkolással).

2) Irányhelyes infrastrukturális elemek

A kerékpárral közlekedők számára sokkal jobb útkapcsolati lehetőségeket és az utak kisebb számú keresztezését teszik lehetővé az úgynevezett irányhelyesen vezetett kerékpár-hálózati elemek: a közutak forgalmi irányaival megfelelő irányban vezetett egyirányú kerékpárutak és kerékpársávok.

Nemzetközi példák:

- A csökkentett sebességű utcákban a kerékpárosok számára biztosítani lehet a biztonságos burkolaton történő közlekedést. Javasolt olyan kialakítás, burkolatok választása, amely során a közlekedők egyértelműen tudják azonosítani a nekik szánt felületeket. Hollandiában a legtöbb lakóutcában csökkentett sebesség (Zóna 30) van érvényben, amelyet a burkolatok megválasztásával is erősítenek a közlekedők tudatában.



A legtöbb nagyvárosban ma már a kerékpársávok használatát lehetőség szerint csökkentik és az elválasztott irány szerinti (vagy egyoldali) kerékpárút kialakítását valósítják meg. A különböző közlekedési formák fizikai elválasztásával tudják elérni a legnagyobb forgalombiztonságot.

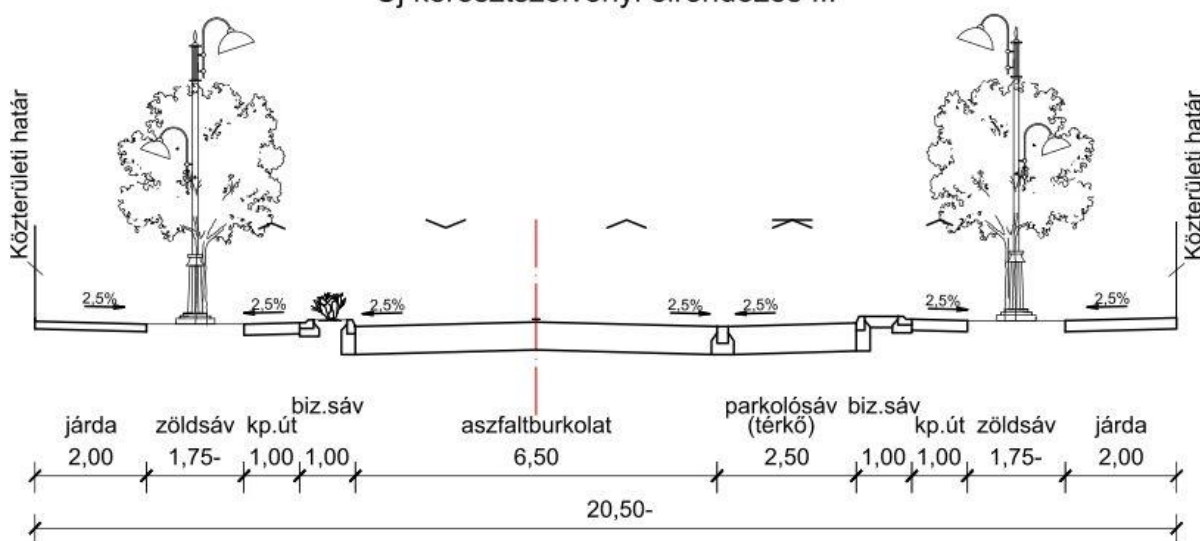
A kerékpáros infrastruktúra elemek kialakítása nem vonz maga után egyértelmű teljes keresztaszvénnyel átalakítást. Több olyan megoldás is létezik, amellyel egy kerékpárút kialakítása gyorsan megvalósulhat. Az előre gyártott vasbeton, műanyag vagy gumielemezek burkolatra lehelyezésével és rögzítésével is létrehozható új, biztonságosan használható kerékpáros útvonal. Természetesen ehhez megfelelő szélességű és állapotú burkolat szükséges.

A lehelyezett elemek előnye

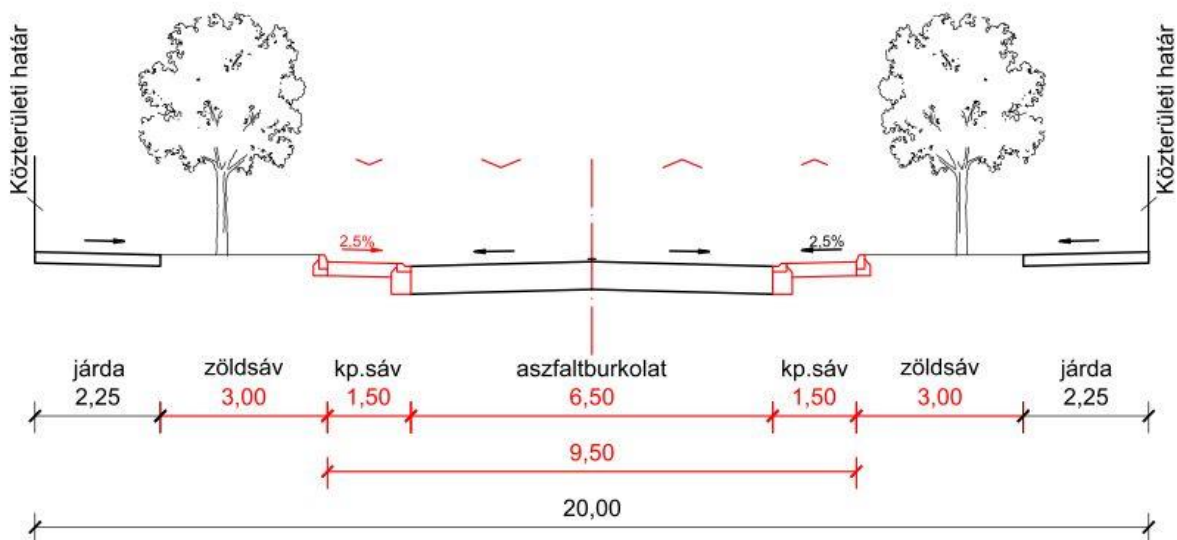
- Kiépítésük olcsóbb és gyorsabb
- Felújítások során vagy rendezvények előtt, az elemek könnyen eltávolíthatók és így nagyobb felület alakítható ki, segítve ezzel a forgalom jobb lebonyolítását



Petőfi Sándor utca,
 (Sörház utca - Március 15. tér)
 Új keresztmetsvényi elrendezés II.



Szent Flórián krt.
 (Sorok utca - Szőlő utca)
 Új keresztmetsvényi elrendezés



II.10.1.3. A gyalogos közlekedési rendszer fejlesztése

A kizárólagosan vagy elsődlegesen gyalogos használatra szánt közlekedési területek hálózatának fejlesztése a környezeti szempontból fenntartható urbanizáció tervezésének és megvalósításának egyik fontos feladata a közlekedési rendszer többi eleme valamint a parkolási rendszer fejlesztése mellett.

Kibővített történelmi városmag és azt övező városközponti gyűrű belső sávja

A kibővített történelmi városmag és azt övező városközponti gyűrű belső sávja Semmelweis Ignác u., Deák Ferenc u., Rohonci út, Magyar László u., Károlyi Gáspár tér, Dózsa György u., Körmendi út, Szabadságharcos u., Juhász Gyula u., Zrínyi Ilona u., Barátság u., Szent Márton u., Vasút u. vonallal határolt területén, belül három eltérő jellegű terület határozható meg:

- a városközponti gyűrű belső sávja,
- a kibővített történelmi városmagnak a Király utcától keletre eső, a Vasút utcáig tartó része, a történelmi városmag bővítésének területe
- a tulajdonképpeni történelmi városmag, a kibővített történelmi városmagnak a Király utcától nyugatra eső, a Kiskar utcáig tartó része.

A Megalopozó Vizsgálat Helyzetfelmérése szerint az utóbbi rész az, amelynek a nyugati határvonalától a mai Király utcáig eső része egybe esik a római kori város falak közötti területével. A Király utca és a Wesselényi utca közötti - a rómaiak által kiépített Gyöngyös-patak két oldalán elhelyezkedő - telektömbök már kiesnek a római városfalak által határolt területből. Az említett, római falak közé eső területen a történelem során kialakult beépítés, az Óperint utca és a Perint közötti "cipőgyári" területtől és a Szent Márton utca menti beépítéstől, valamint a városi szövet néhány kisebb nyúlványától eltekintve, alkotta a várost még a II. katonai felmérés idején a XIX. század közepén is. A XIX. század utolsó harmadában valósult meg a történelmi városmag kibővítése a Király utca és a vasútvonal közötti terület urbanizációjával, tengelyében Szombathely sugárútjával a Széll Kálmán utcával, és magának a Király utcának a kiépítésével.





A kibővített történelmi városmag észak-dél irányú átmenő utcái közül a Király utcától keletre, a bővítés területére esők a fenti közlekedési vizsgálatok szerint fontos, és a jövőben sem nélkülözhető szerepet játszanak a város gépjármű közlekedési rendszerében. Az említett utcáknak, a Wesselényi, a Vörösmarty, a Nádasdy és a Vasút utcának - különböző tartalommal és mértékben - tartósan jelentős szerepük lesz az egész város észak-dél irányú gépjármű forgalmának levezetésében. A jelenlegi forgalom nagyságok vizsgálata szempontjából egyértelműen kiemelkedik közülük a Vörösmarty utca, és valamivel kisebb forgalommal a Nádasdy utca szerepe. A Vörösmarty utca, mint a város észak-déli fő közlekedési tengelyének a kibővített történelmi városmagra eső szakasza, jelentősége morfológiai szempontból is kirajzolódik a jelenlegi úthálózatot ábrázoló tervrajzon. A Nádasdy és a Vasút utca jövőbeli jelentőségét az IMCS-hez kapcsolódó forgalom levezetésében meglévő fontos szerepe adja. A Vörösmarty utca a jövőben a növekvő észak-déli forgalom terhelésének az elosztásában játszhat nélkülözhetetlen szerepet.

Az említettekből az következik, hogy az átmenő gépjármű forgalom jelentős korlátozásával járó beavatkozás a gyalogos közlekedés előtérbe helyezése érdekében inkább a történelmi városmagon belüli észak-déli utcákban képzelhető el, vagyis a Szily János utcában, a Kőszegi utcában és a Király utcában. Közülük a Szily János utcában már megtörtént a BEATT keretében megfogalmazott Szent Márton Terv megvalósítása során. A történelmi városmag tervszerű megújításának következő szakaszában tehát a Kőszegi utcában és a Király utcában hajtható végre olyan operatív városfejlesztési beavatkozás, amelynek célja a gépjármű forgalom korlátozása, a gyalogos forgalom elsőbbségének biztosítása, a gépjármű forgalom és parkolás céljára igénybevett, burkolt közterület felületének csökkentése, a biológiailag aktív zöldfelület fejlesztése.

A Király utcától keletre, a történelmi városmag bővítési területén a Welther Károly utca közterületének a megújítása során képzelhető el a burkolt közlekedési és parkoló felületeknek valamint az átmenő gépjármű forgalomnak a jelentősebb csökkentése, a biológiailag aktív zöldfelületek rendszerének fejlesztése a gyalogos közlekedés előtérbe helyezésével.

A történelmi városmag belsejének egyetlen olyan kelet-nyugati irányú közterülete van, amelyet nem érintettek az elmúlt időszak városmegújítási műveletei, a Mártírok tere. Ez a jelenleg túlnyomóan gépjármű közlekedési területtel és felszíni parkolóval elfoglalt közterület, a kibővített történelmi városmag fenntartható közlekedési rendszerét biztosító forgalomszervezési intézkedésekkel és az egykori Hotel Savaria, vagy más néven Kovács Szálló komplex ingatlan rehabilitációjával összhangban, a történelmi városmag közterületi megújításának egyik jelentős lehetőségét alkotja. A BEATT-ban is szereplő javaslatnak megfelelően parkolásnak a tér alatti mélygarázsba történő helyezésével a rendezett terepszinten számottevő nagyságú, biológiailag aktív zöldfelület és a gyalogos közlekedés számára elsőbbséget biztosító, csökkentett gépjármű forgalmat lehetővé tevő közlekedési terület alakítható ki, a jelenlegi aszfalt burkolat megszüntetésével és a szilárd burkolatú felületek területének jelentős csökkentésével.

A kibővített történelmi városmag bővítési területén ugyancsak alapvető cél a közterületek megújításával, a biológiailag aktív zöldfelületek növelésével, a közterületen kialakított felszíni parkolók számának csökkentésével a közterületek megújítása annak érdekében, hogy a kibővített történelmi városmag, és ezáltal az egész város vonzóbb legyen a lakosság és a vállalkozások számára. Az észak-déli vonalvezetésű utcák esetében azonban ezt a szempontot úgy célszerű érvényesíteni, hogy településszerkezeti és városi közlekedéshálózati szerepüknek megfelelően hosszú távon fenntartható módon alkalmasak legyenek a kibővített történelmi városmagon áthaladó, a jövőben várhatóan még intenzívebbé váló gépjármű forgalom levezetésére.

II.10.1.4. A vízfelületek és zöldfelületek rendszerének fejlesztése

A kibővített történelmi városmag és közlekedési és parkolási rendszerének fejlesztése láthatóan elválaszthatatlanul magában foglalja a zöldfelületi rendszer közlekedési területeken levő részének minőségi és mennyiségi megújítását, a zöldfelületek, illetve fasorok által elfoglalt terület növelését és biológiai aktivitási szintjének megemelését, valamint a szilárd burkolatú közlekedési felületek területének csökkentését.

A kibővített történelmi városmag és a körülötte elhelyezkedő városközponti gyűrű belső sávja zöldfelületi rendszerének fejlesztésére az említetteken kívül az alábbi kétféle értelemben kínálkozik még kedvező lehetőség hosszabb távon:

- az említett terület tömbbelsőiben és
- a vízpartok mentén, a Perint és a Gyöngyös menti változó geometriájú területsávokban, amelyek Szombathely friss levegő utánpótlásának talán legfontosabb városi légcsatornáit.

A zöldfelületi rendszer fejlesztése a tömbbelsőekben

Már a BEATT elemzései és fejlesztési javaslatai felhívták a figyelmet, hogy a lakosság és a vállalkozások számára vonzó kibővített történelmi városmag kialakítása nehezen képzelhető el úgy, hogy a Magyarországon egyedülálló értékű kétezres éves építészeti és városi örökséget reprezentáló történelmi városmag közforgalom számára megnyitott tömbbelsőinek területét jellemzően a parkoló autók foglalják el hosszabb távon ahelyett, hogy ott magas biológiai aktivitás értékű zöldfelület lenne. A parkolási rendszer fejlesztésére vonatkozó fentebbi javaslatok megmutatják, hogy a parkolási rendszer

átalakításával, a fokozódó parkolási igények is kielégíthetőek parkolóházak, illetve nagyobb időtávlatban mélygarázsok építésével.

A tömbbelsőik zöldfelületi rendszerének az ilyen értelemben történő, hosszabb távon megvalósítható fejlesztése nagy mértékben elősegíti a városmag, illetve a városközpont vonzóbbá tételét és a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolását

- az oxigén termelő cserjék, lombos fák mennyiségének növelése,
- a fák által a nyári kánikulában beárnyékolt terület növelése,
- a nyáron beárnyékolt terület növekedése és a szilárd burkolatú felületek radikális csökkenése következtében a kánikulai hősziget hatások kialakulása gyakoriságának és mértékének valószínűsíthető csökkenése,
- a csökkenő méretű szilárd burkolatú területekről az egyesített rendszerű csatorna hálózatba kerülő csapadékvíz mennyiségének csökkenése

által, a jelenleginél relatíve, illetve abszolút értékben kedvezőbb városi mikroklíma kialakulása révén. A kibővített történelmi városmag tömbbelsőiben a BEATT által tervezett mélygarázsok és a zárófödemeik felett előirányzott, közparkként kialakított zöldfelületek megvalósítása hosszabb távlatban irányozható elő. A tömbbelsőiben elhelyezkedő felszíni parkolók rendszerének kiváltása a helyükön létesíthető mélygarázsokkal és a tetejükön kialakított zöldfelületekkel olyan volumenű és bonyolultságú összehangolt fejlesztés megtervezését, finanszírozásának és megvalósításának megszervezését igényli, aminek a biztosításához jelenleg nem láthatóak a feltételek közszervezési és finanszírozási oldalról. Ugyanakkor a jelen helyzetértékelésben középtávon javasolt mélygarázs megvalósításával a város megteheti az első lépést a történelmi városmag tömbbelsőiben kialakítható mélygarázsok és zöldfelületek irányában.

A zöldfelületi rendszer fejlesztése a vízparti sávokban, a Gyöngyös és a Perint mentén

A környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolása szempontjából Szombathely kibővített városmagjának legkedvezőbb adottságai közé tartoznak eleve jelentős fajlagos és abszolút területű zöldfelületei és meglévő vízfelületei, valamint az, hogy az említett vizek és a tágran értelmezett vízparti területsávokban elhelyezkedő zöldfelületek északnyugat-délkeleti vonalvezetése majdnem egybeesik az uralkodó északi széljárás irányával, amely a nyugatra, északnyugatra elhelyezkedő Alpokalja hegyvidékének friss levegőjével keveredve friss levegővel látja el a várost

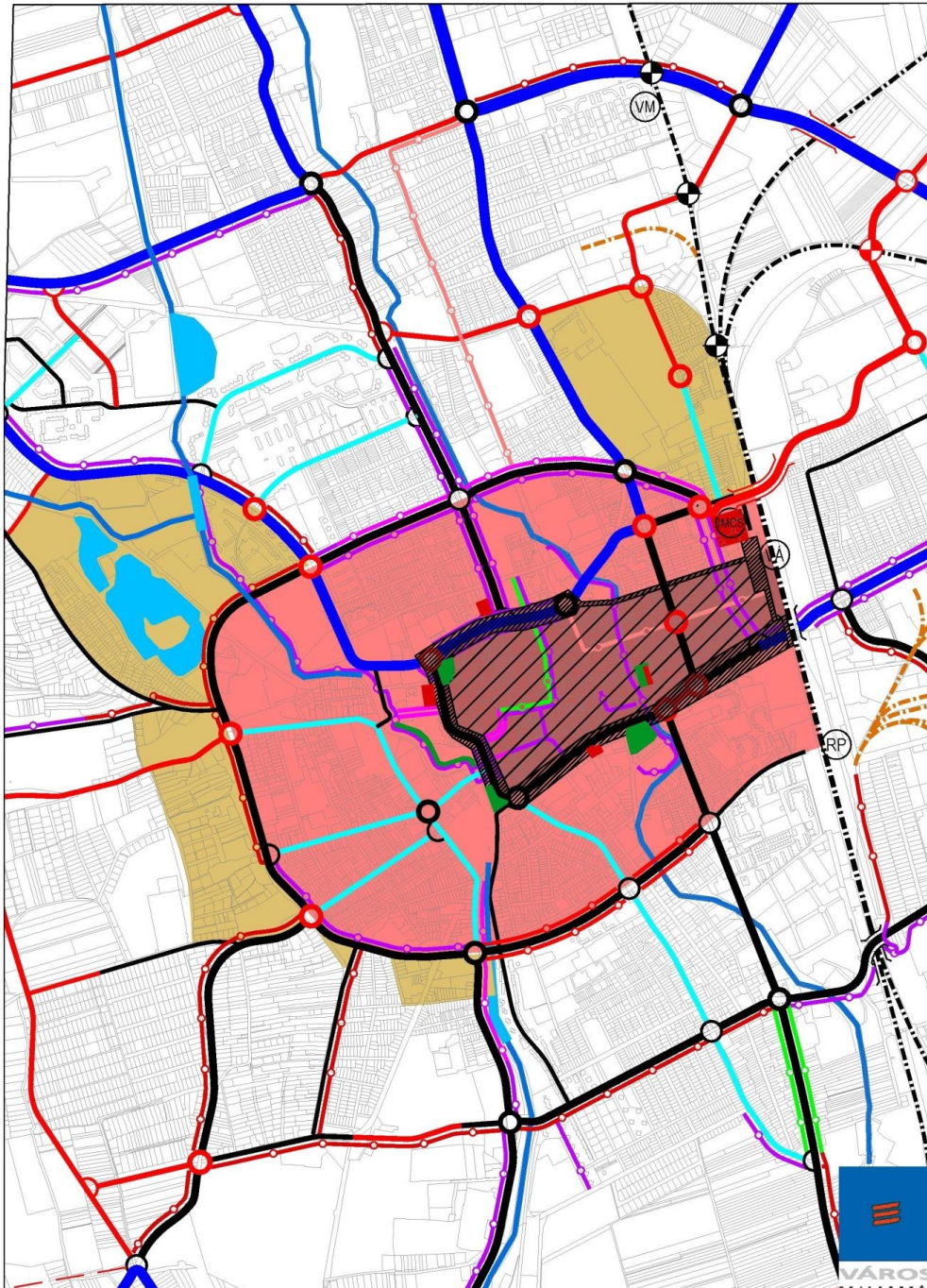
Erre a kedvező adottságra építve, az elért jelentős eredmények továbbfejlesztése komoly lehetőséget jelent a zöldfelületi rendszer mennyiségi és minőségi fejlesztésére annak érdekében, hogy Szombathely kibővített történelmi városmagja és városközpontja még vonzóbb legyen a lakosság és a vállalkozások számára.

A Gyöngyös-patak menti sáv zöldfelületi rendszere jól kialakult az Ifjúsági sporttelep, a Pelikán park, a Dr. Pável Ágoston sétány, a Múzeum park, a Gyöngyösparti sétány, a Gayer park és a Brenner park láncolatával. Esetükben az ITS felülvizsgálatának jelen fejlesztési dokumentuma arra hívhatja fel a figyelmet, hogy létük és összehangolt minőségi fejlesztésük lehetősége milyen kiemelkedő értéket és lehetőséget jelent a város számára a környezeti szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolása szempontjából. Ugyanakkor az egész kibővülő városközponton átmenő, említett zöldfelületek összefüggő térbeli láncolatának tükrében láthatóvá válik, hogy ez a markánsan kirajzolódó, városi léptékű zöld folyosó az adottságaiban rejlő lehetőségekhez képest törést szenved az Aréna utca, Thököly utca Gyöngyös-patak, Zrínyi Ilona utca által határolt területen. Ez a telektömb a városi zöld folyosó említett többi elemével azonos biológiai aktivitási értékű és mikroklímikus hatású része lehetne ennek az egyedülálló értékű hálózatnak.

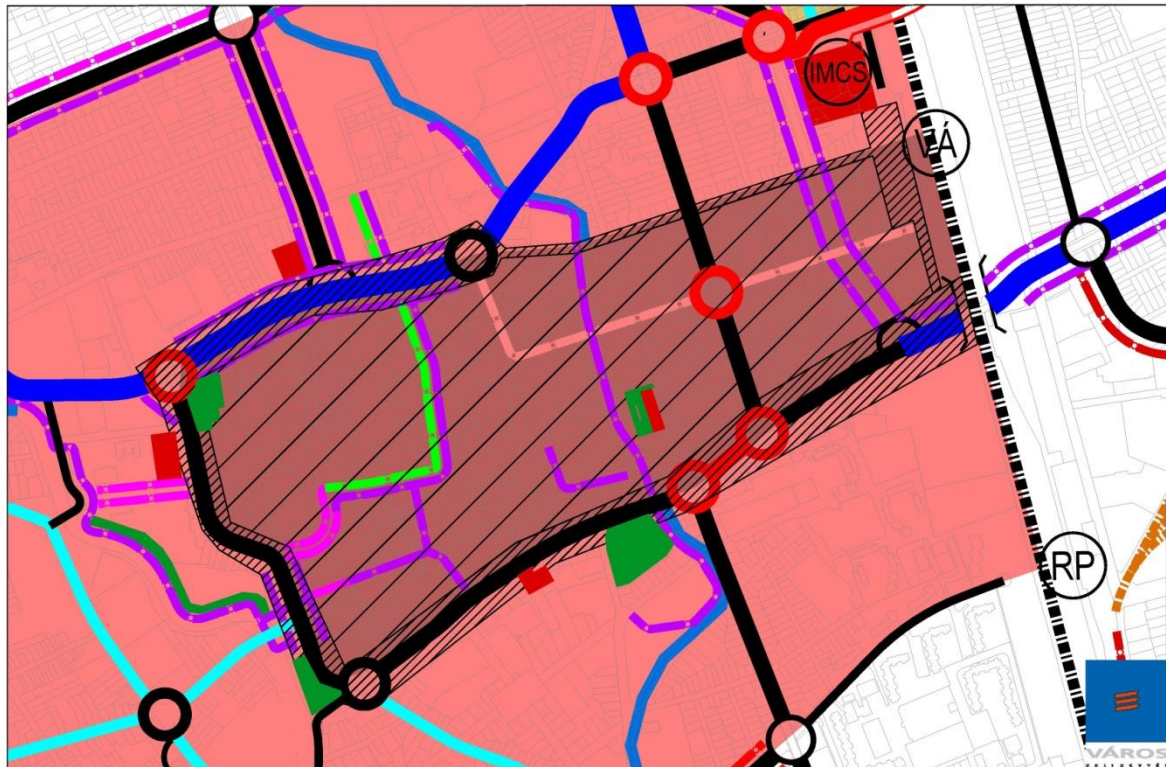
Meglévő zöldfelületének jelenlegi kialakítása miatt azonban távol marad attól, hogy ezt a fontos városi szerepét be tudja tölteni a kibővített történelmi városmag határán. Feltételezhető, hogy zöldfelületének meglévő funkciójával összhangban történő fejlesztése a turisztikai, örökségvédelmi és fenntartható fejlődési szempontok összehangolásával megoldható a későbbiekben történő komplex tervező munka eredményeként.

A kibővülő városközponton belüli víz menti sávokban történő további zöldfelületi fejlesztésekre a Perint eddig kihasználatlan parti sávjai adnak jelentős lehetőséget.

A megépült lukácsházi víztározó és az épülő dozmati elkészültével kialakulnak az előfeltételek ahhoz, hogy - a város jelenlegi adottságaihoz és fejlődési perspektíváihoz hozzáigazított, aktualizált műszaki tartalommal - megvalósuljanak a tervezett mederrendezések, visszaduzzasztások, vízparti rekreációs és zöldfelületek, sétányok és kerékpár utak. Az említettek az előző években megfogalmazott városépítészeti, illetve tájépítészeti elképzelések eredményeire építve integrálhatják a megújuló vízfelületeket és víz menti területeket a városi szövetbe, elősegítve a városközpont vonzóbbá válását és felértékelődését a lakosság és a vállalkozások számára.

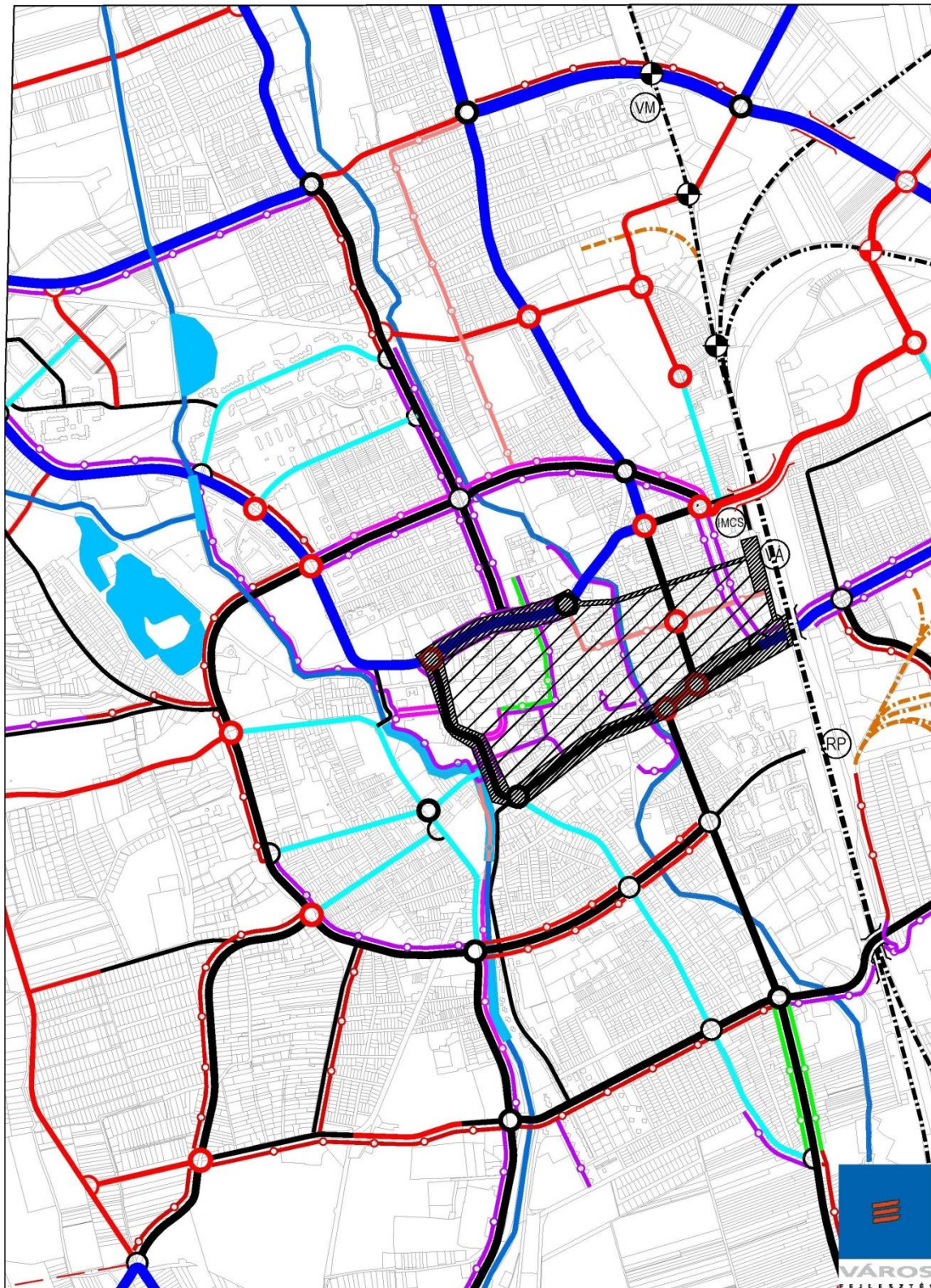



- Kibővített történelmi városmag
- Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű
- Városközpont zöldfelületi, illetve szolgáltatási bővítései
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzasztás nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával

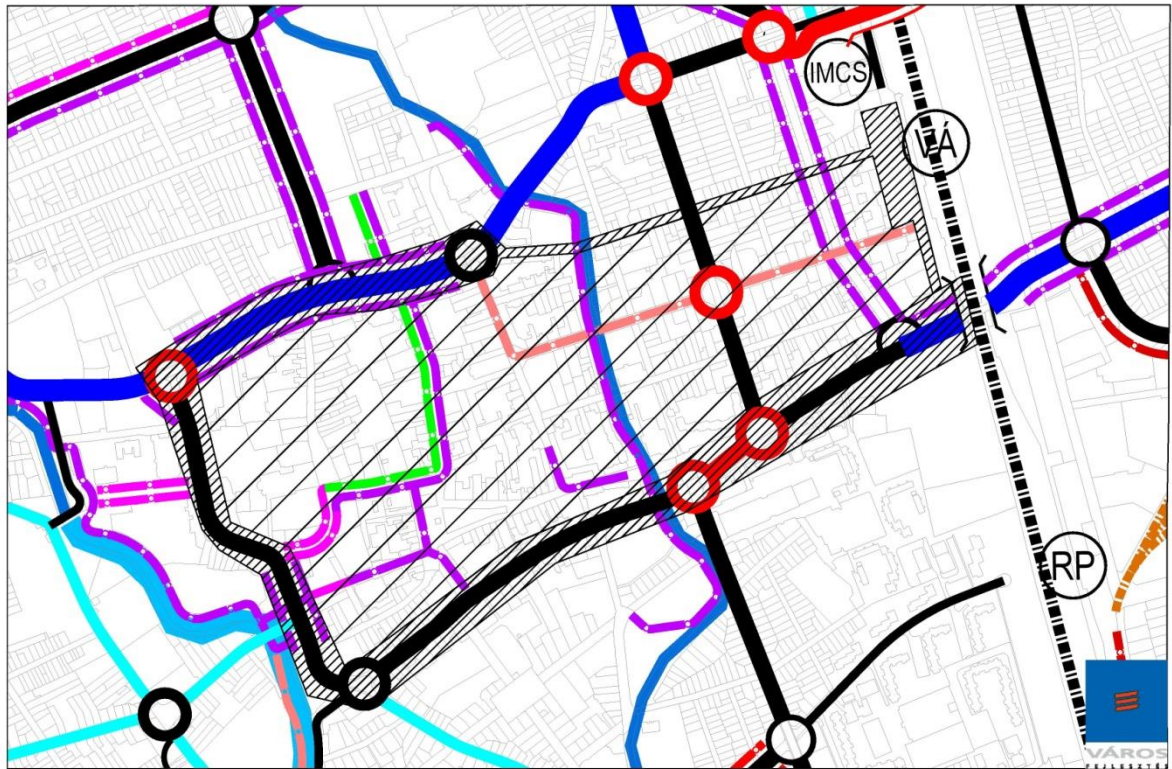


- Kibővített történelmi városmag
- Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű
- Városközpont zöldfelületi, illetve szolgáltatási bővítései
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzaszt és nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával

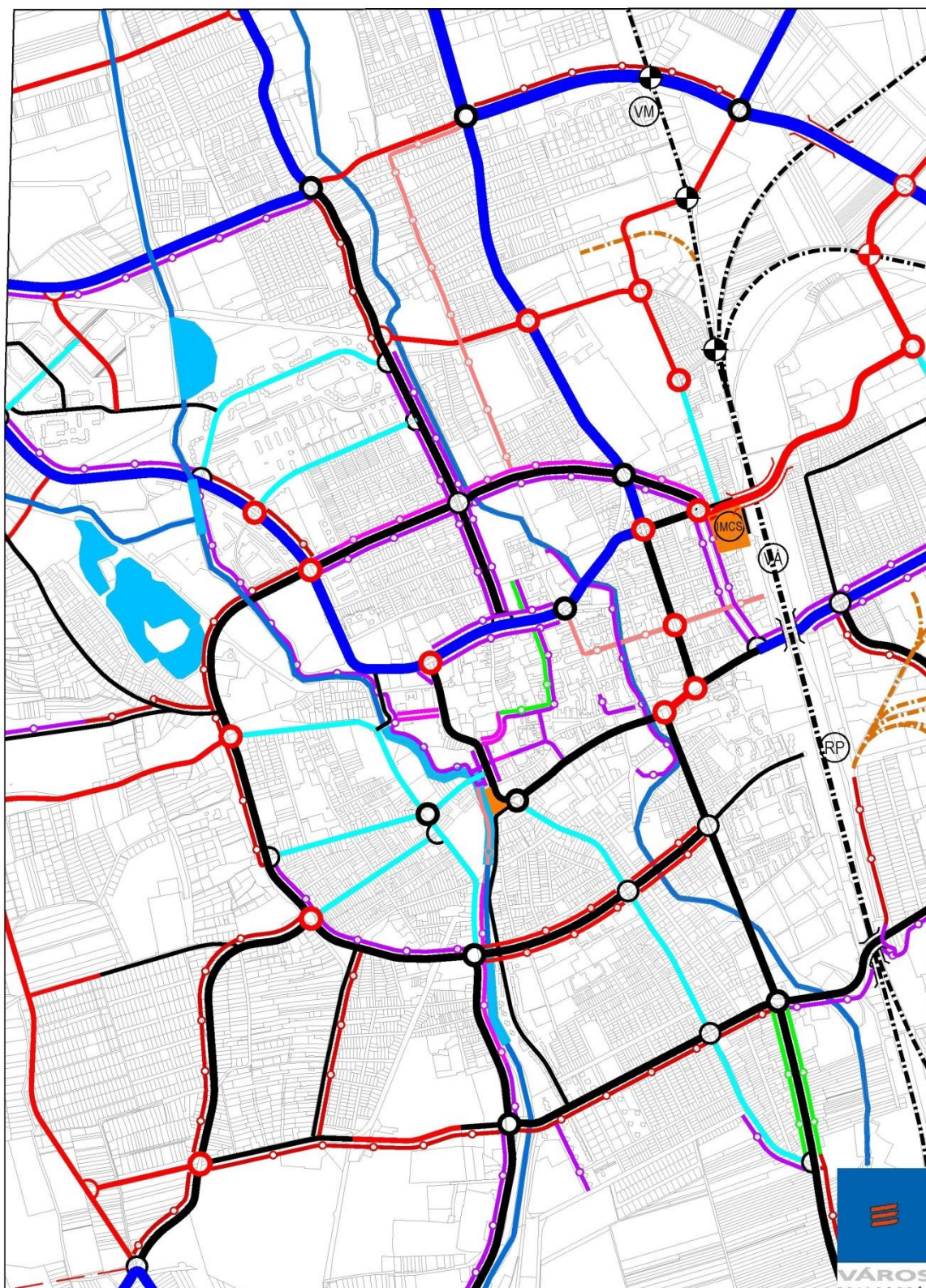
II.10.1.5. A középtávon javasolt strukturális beavatkozások a város fizikai valóságának átalakítása érdekében a kibővített történelmi városmag és az azt övező városközponti gyűrű területén



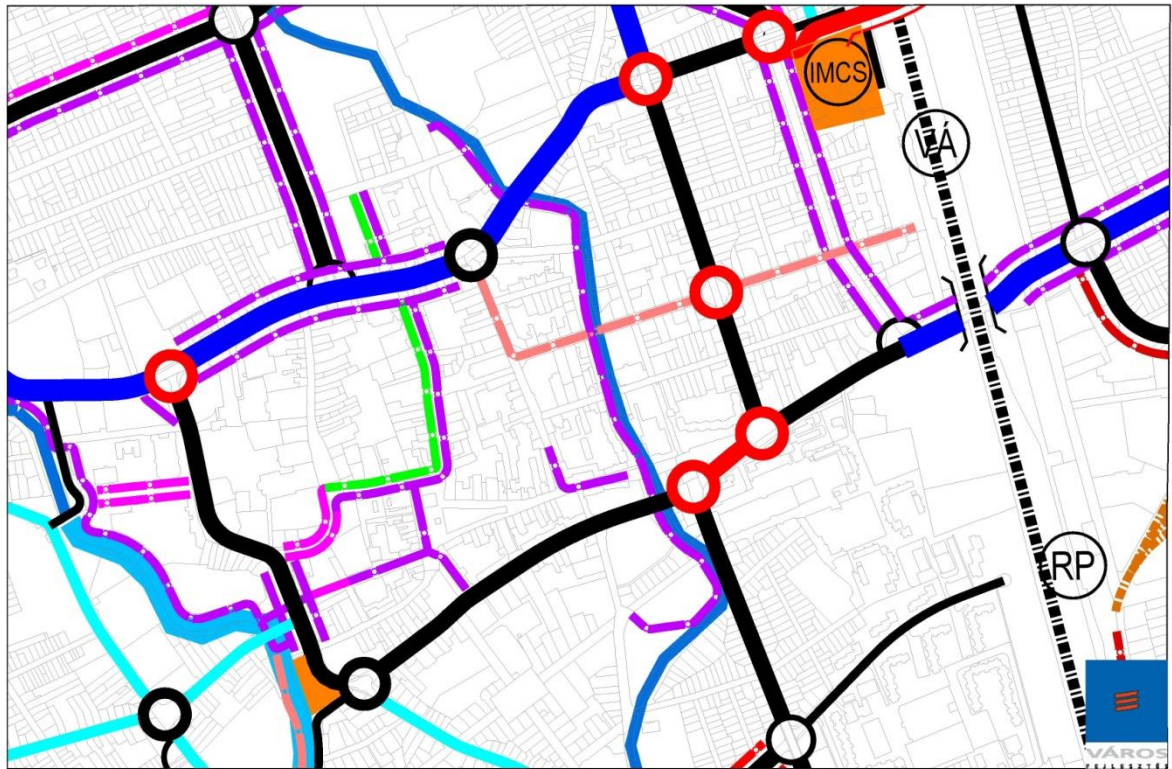
 Tervezett megújított közterületek



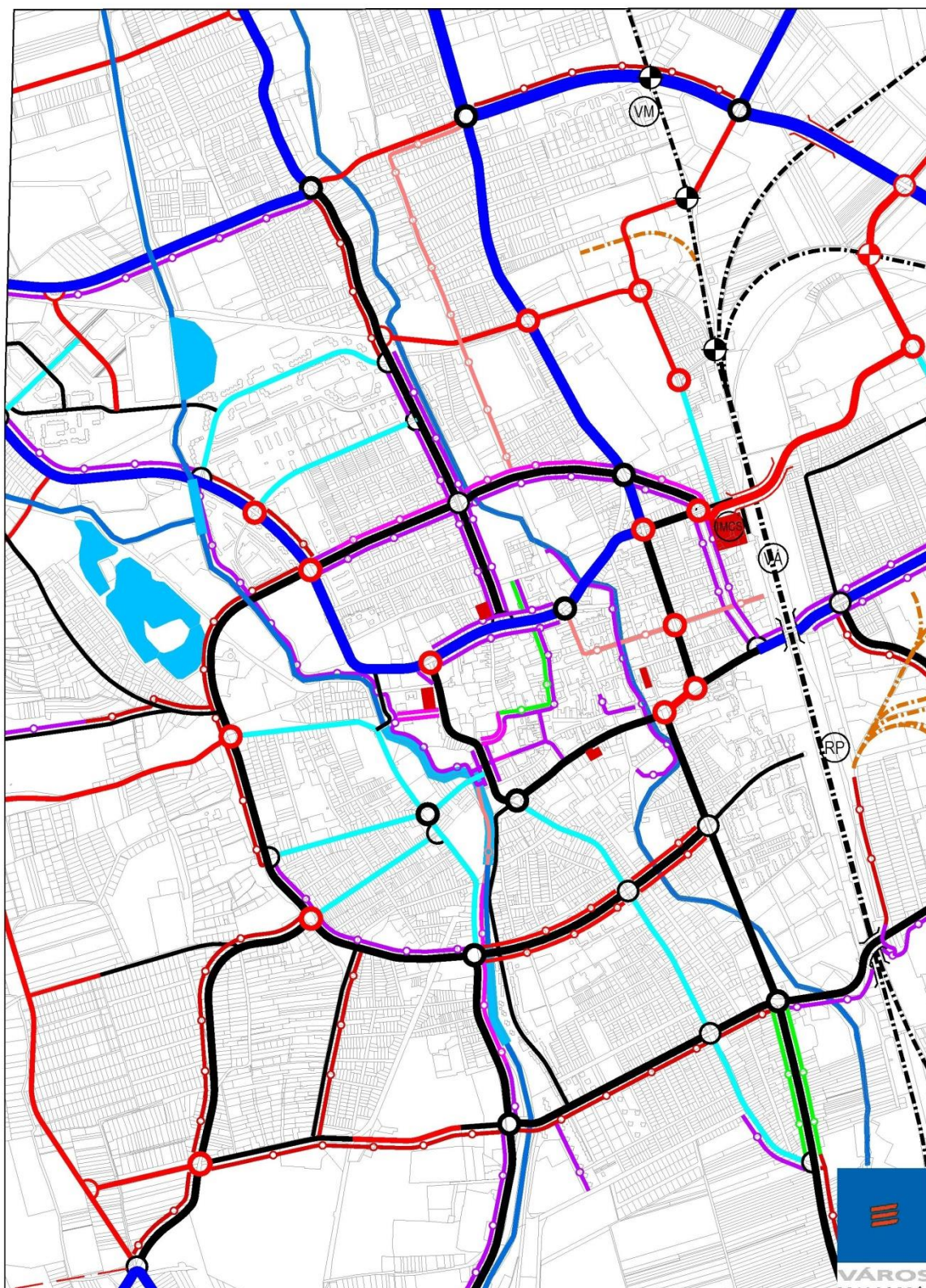
 Tervezett megújított közterületek



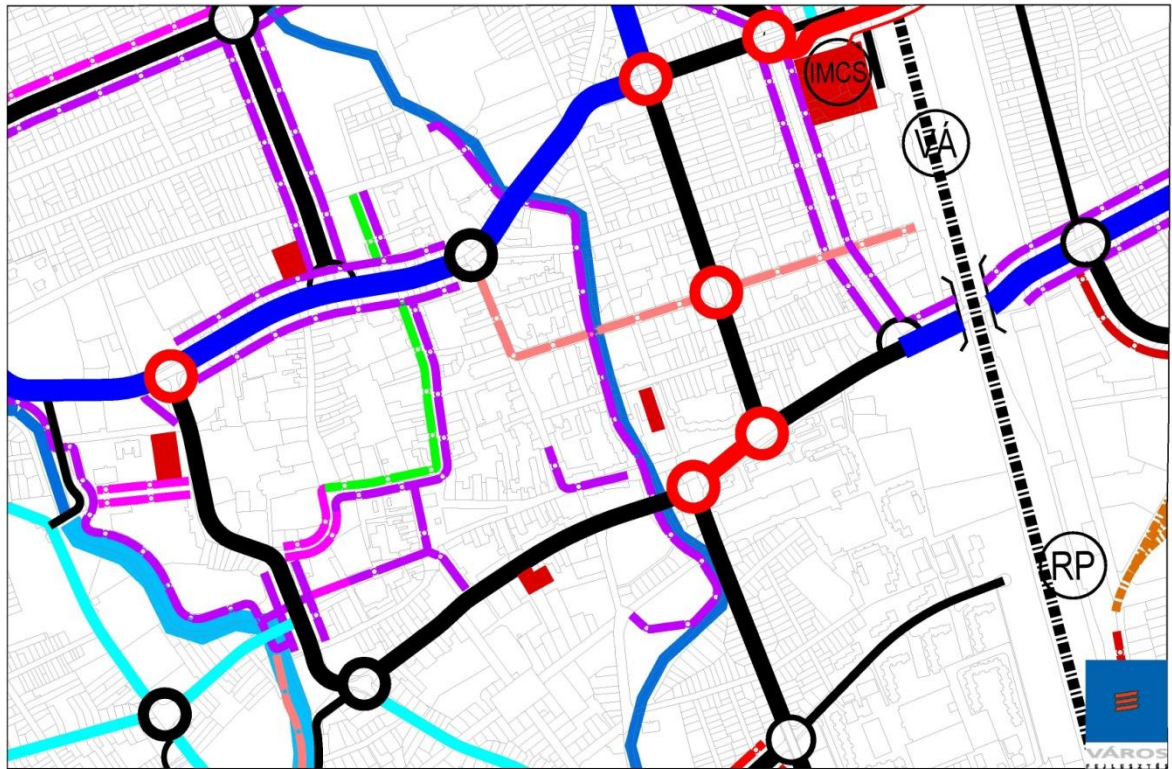
 Tervezett mélygarázs



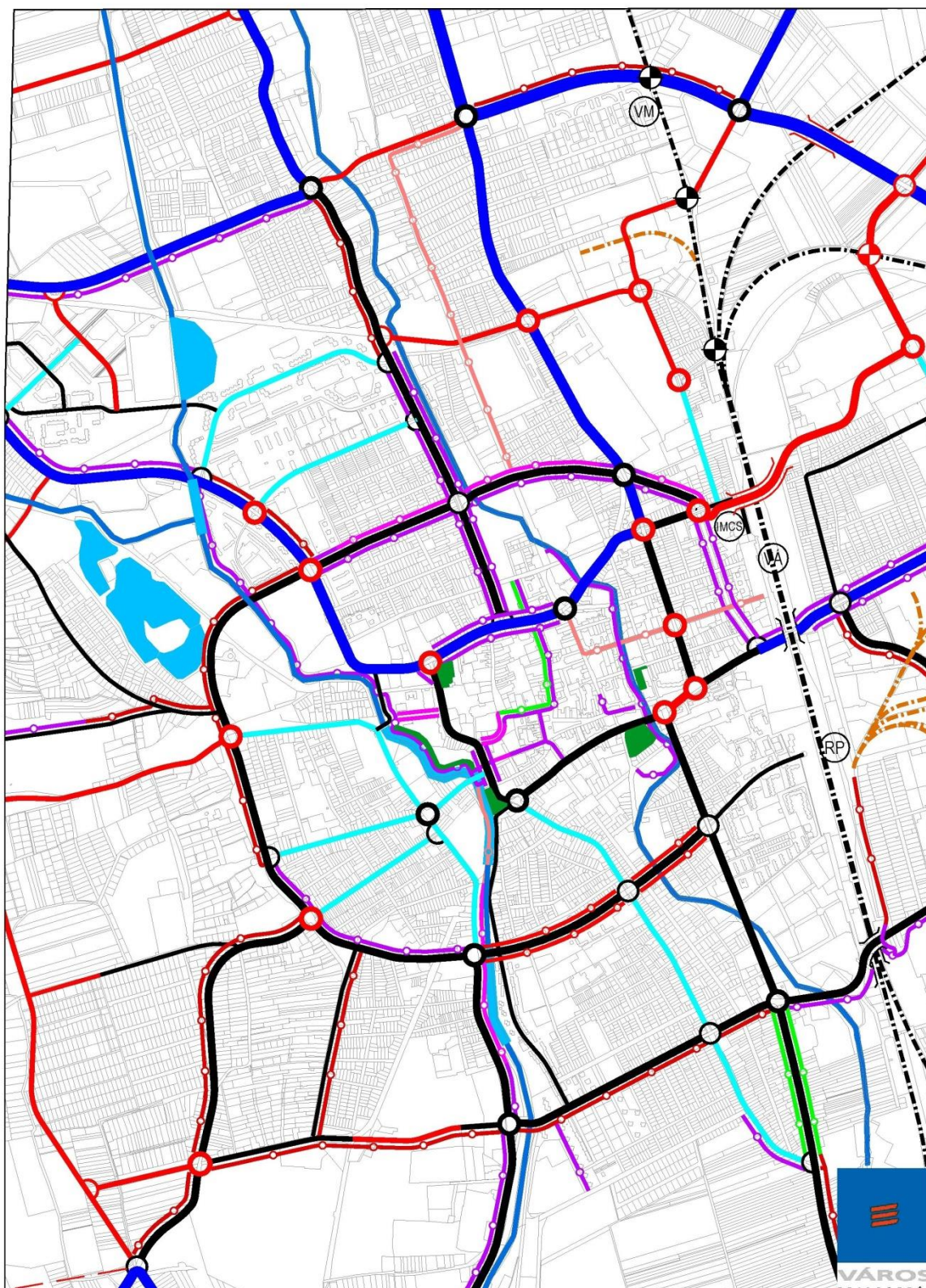
 Tervezett mélygarázs




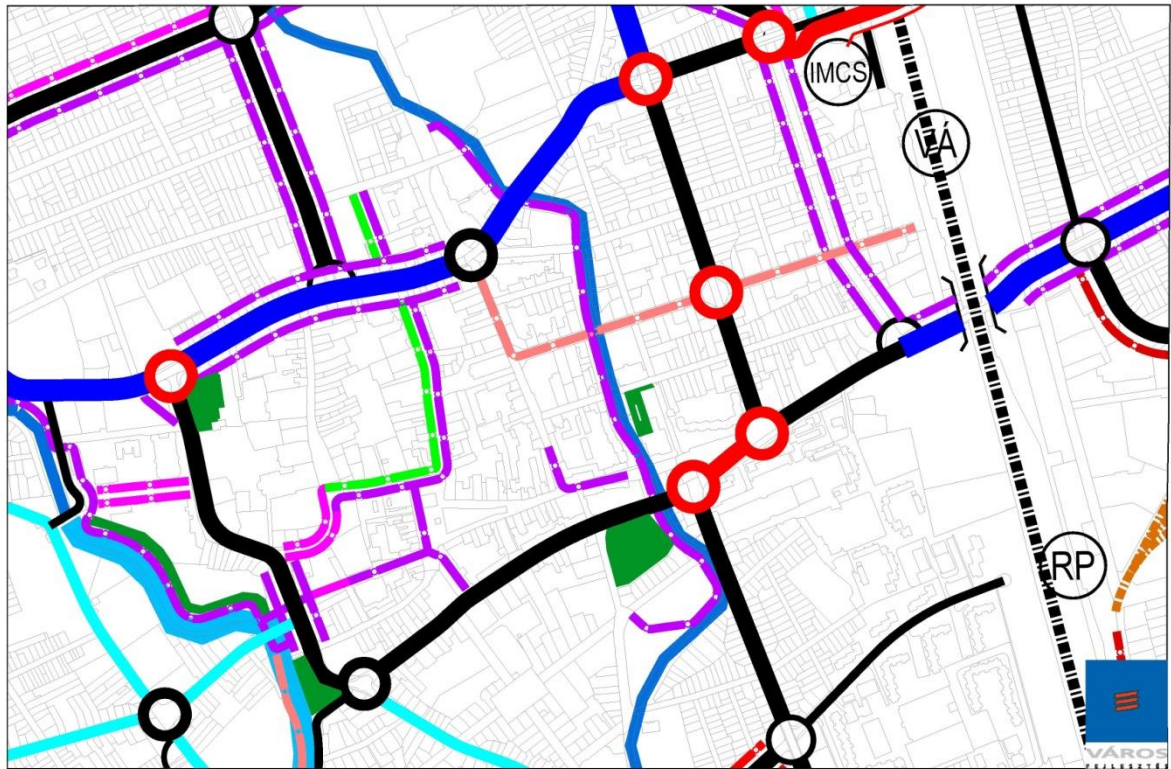
 Tervezett parkolóház




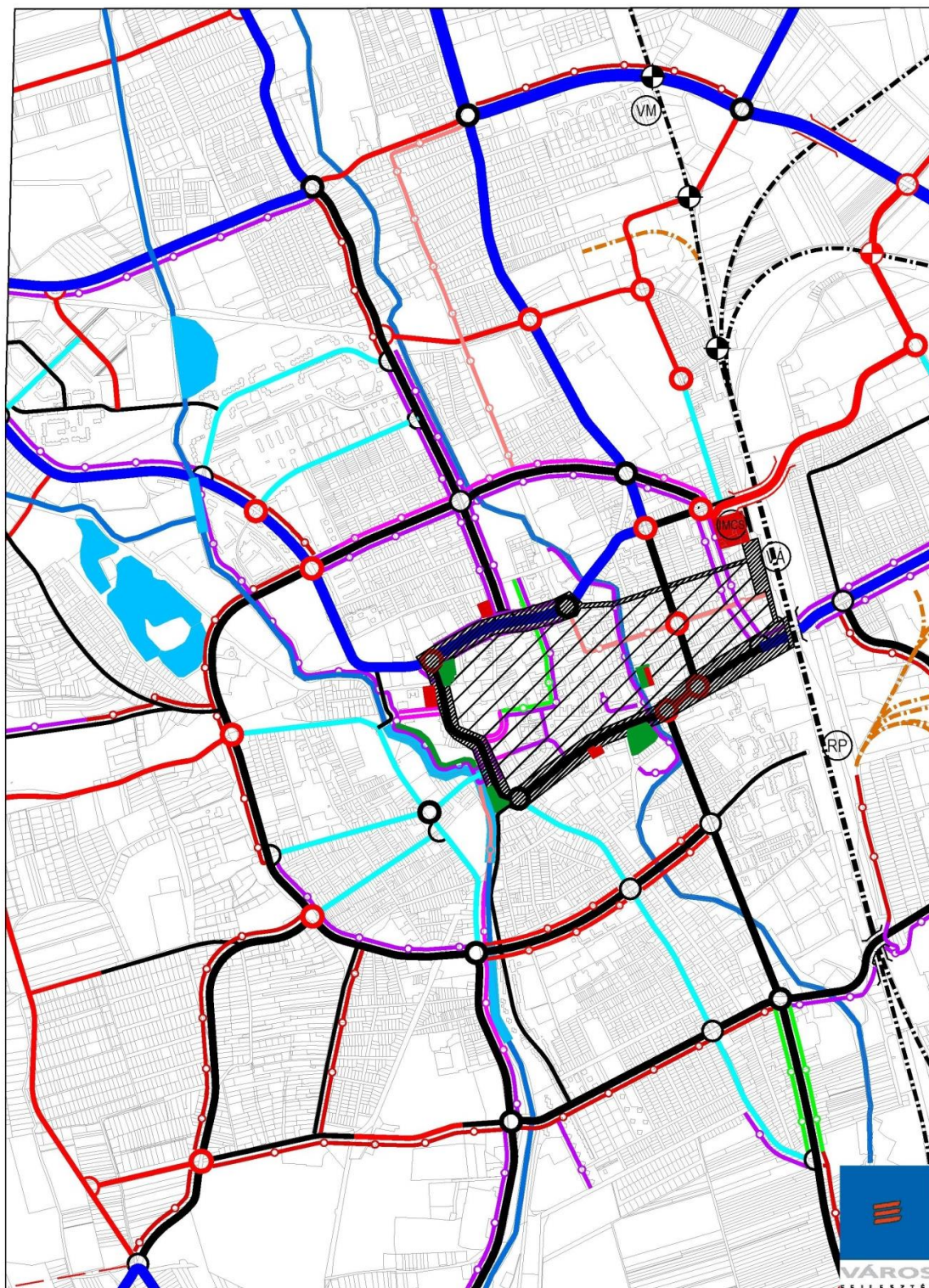
 Tervezett parkolóház








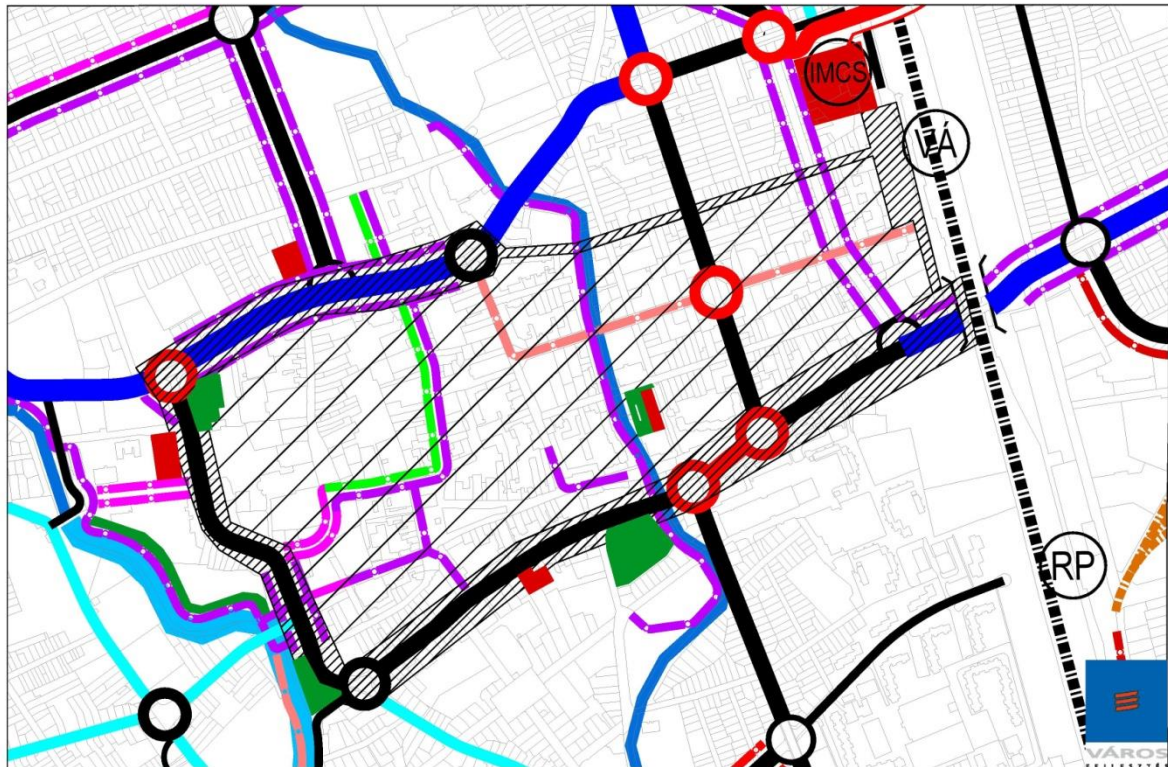
 Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával








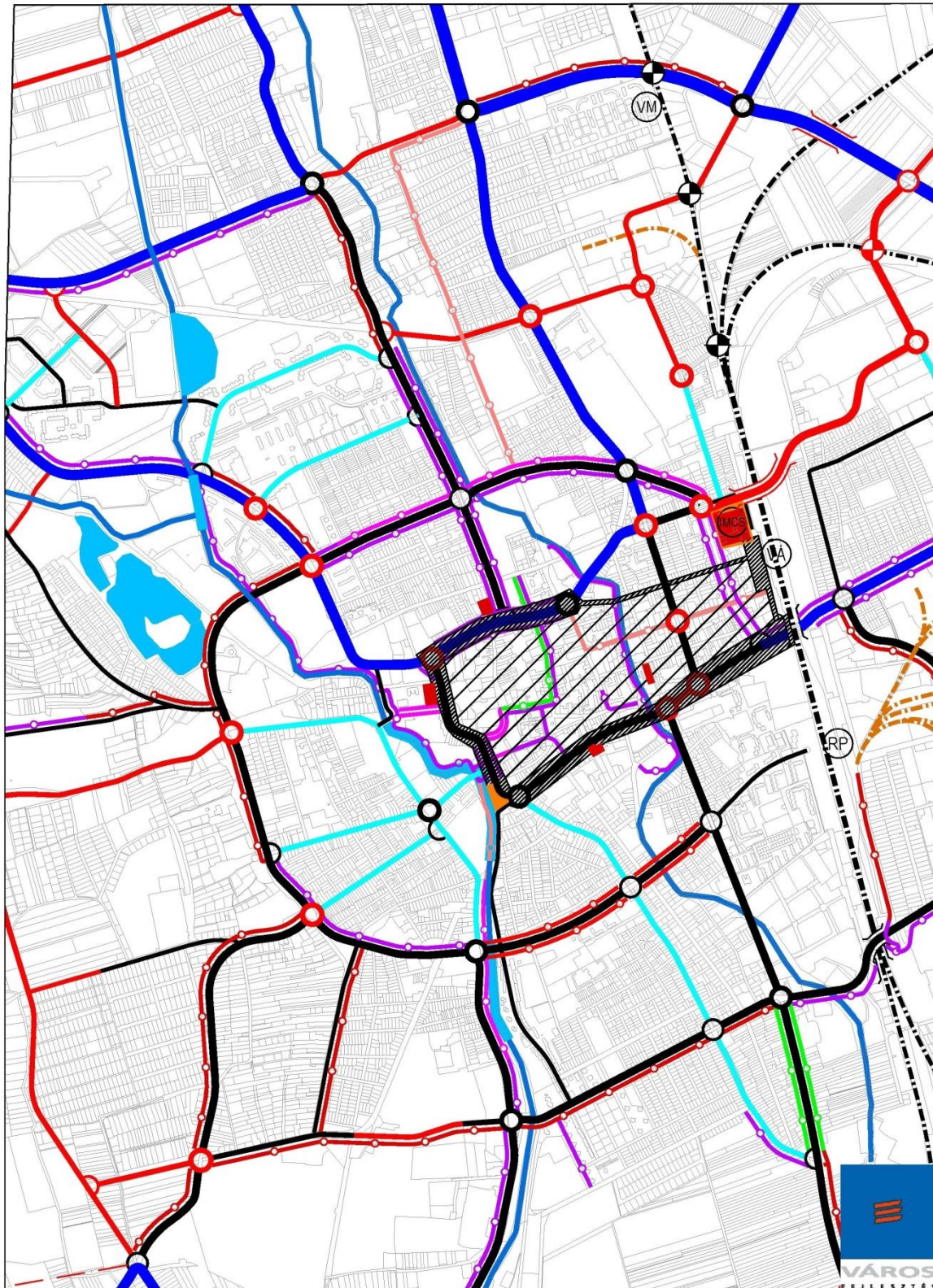
 Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új,
ill. megújított zöldfelületek kialakításával



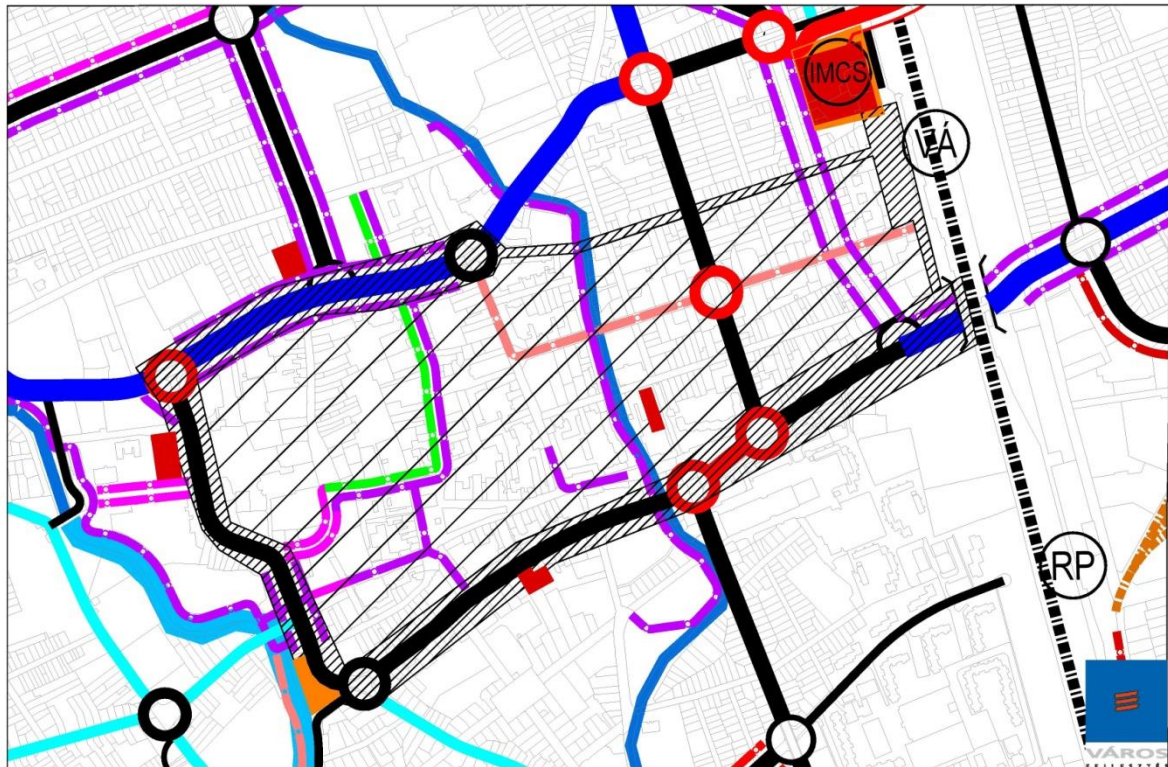
-  Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
-  Perint visszaduzzasztás nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
-  Tervezett parkolóház
-  Tervezett megújított közterületek
-  Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával



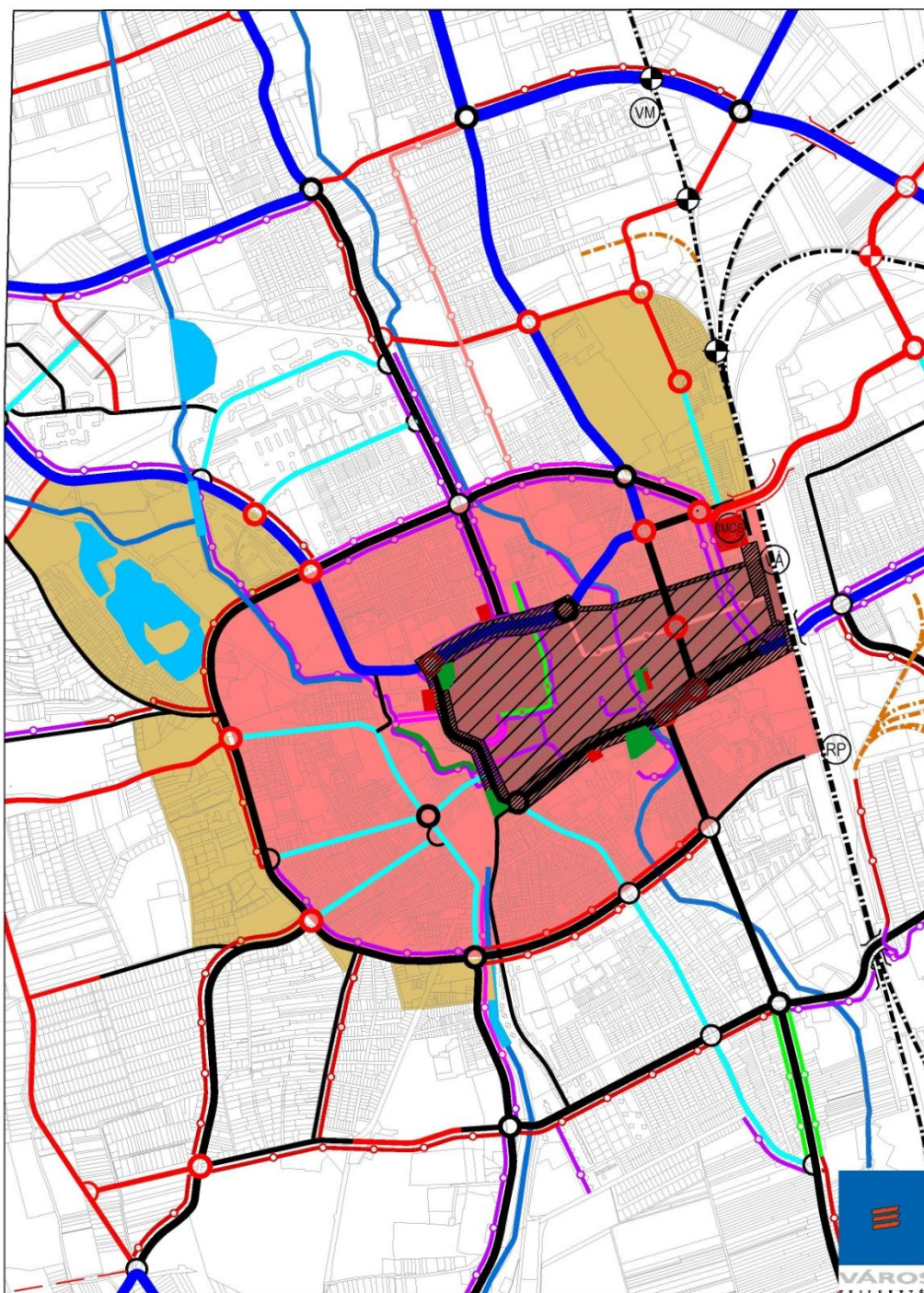
-  Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
-  Perint visszaduzzaszt és nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
-  Tervezett parkolóház
-  Tervezett megújított közterületek
-  Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával



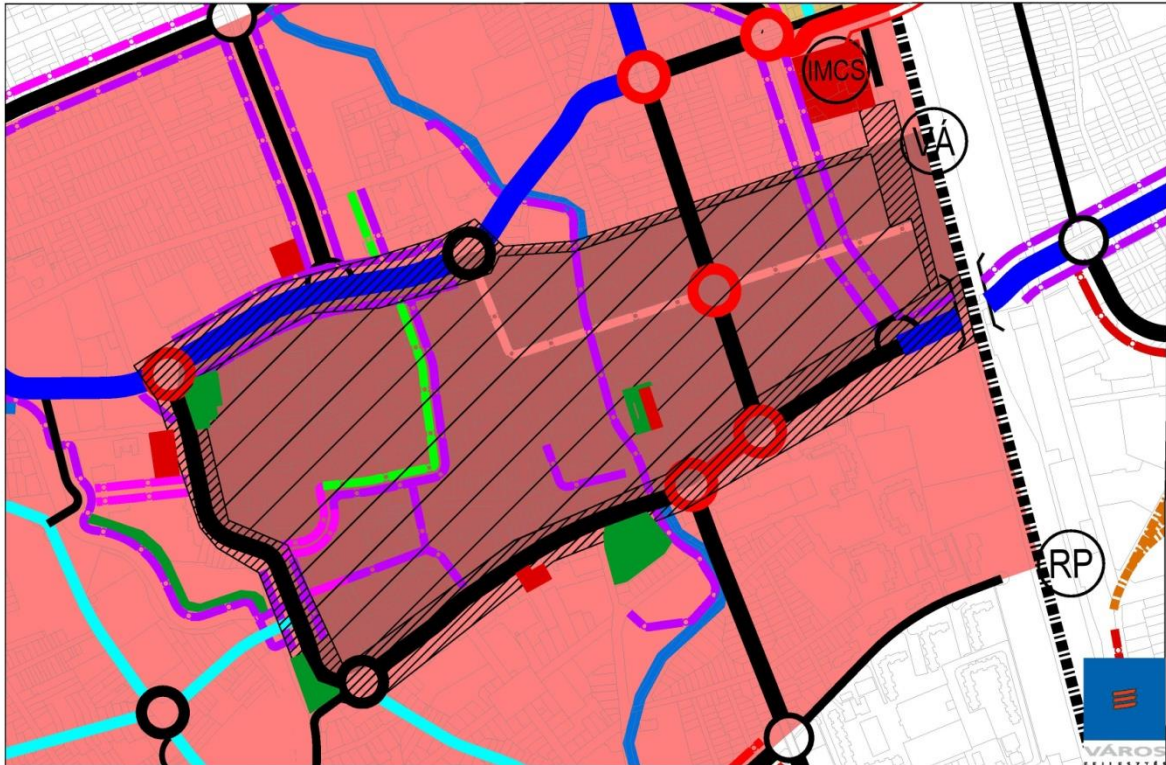
- Tervezett mélygarázs
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzasztás nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe



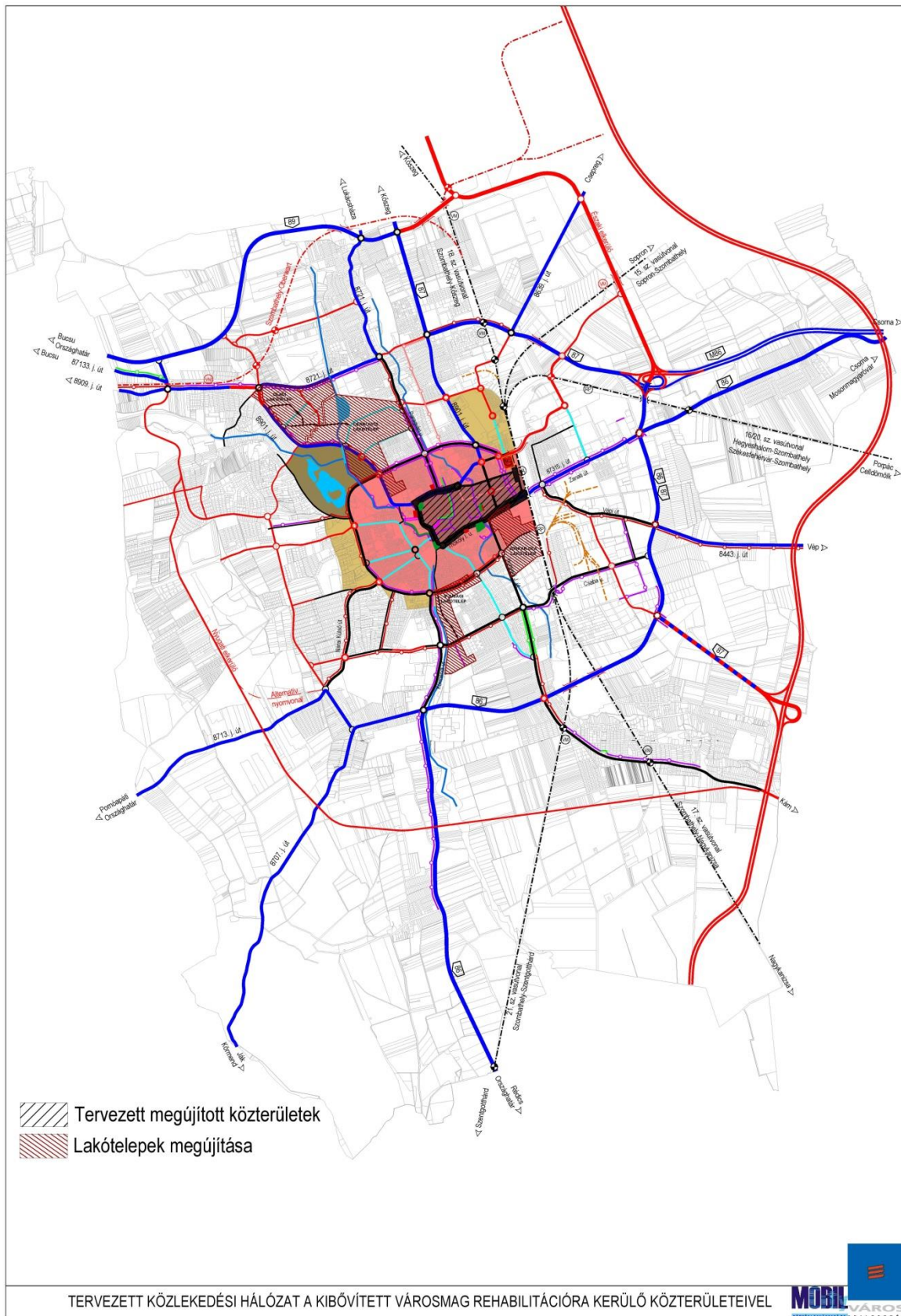
- Tervezett mélygarázs
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzasztás nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe

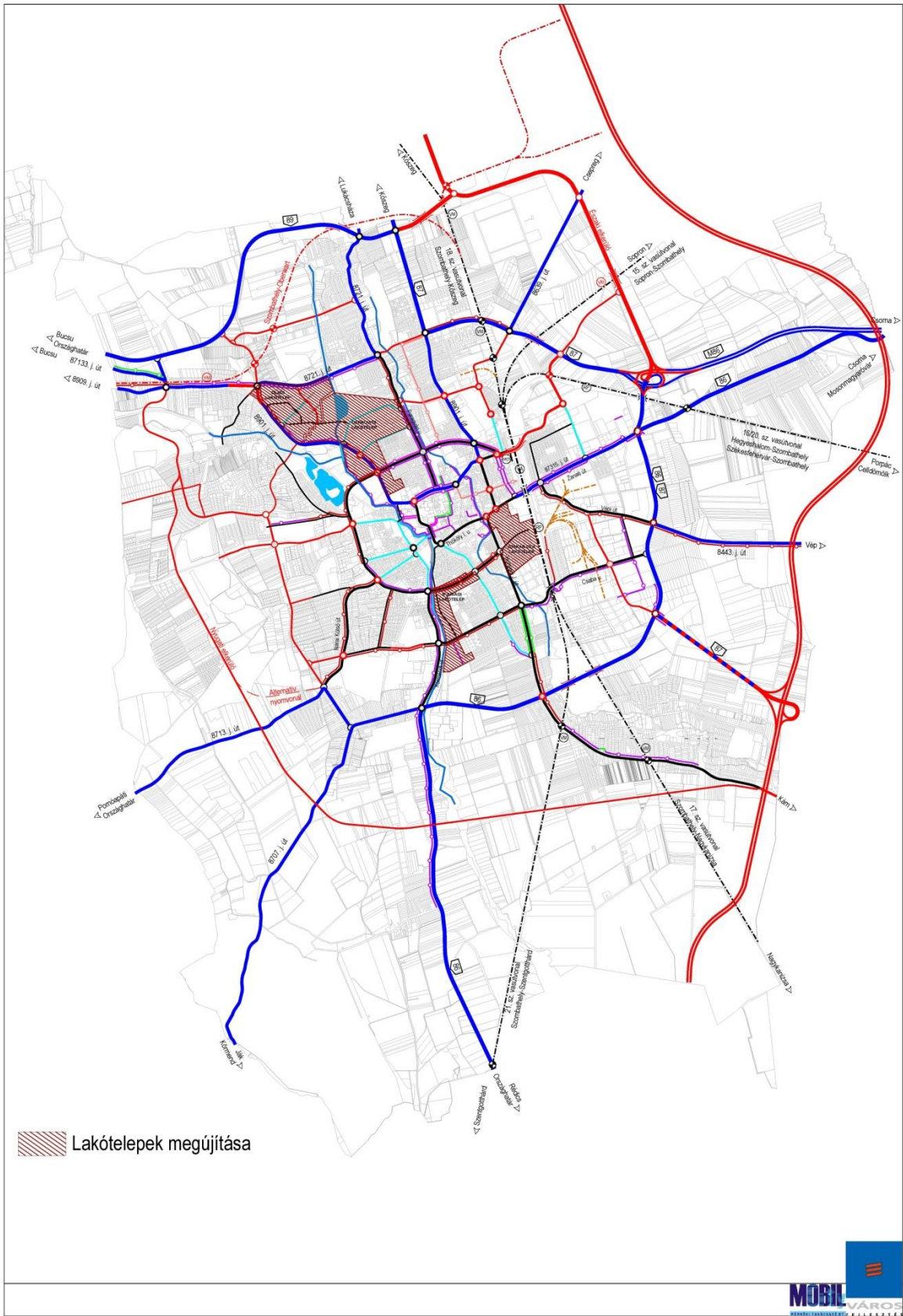


- Kibővített történelmi városmag
- Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű
- Városközpont zöldfelületi, illetve szolgáltatási bővítményei
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzasztás és nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával







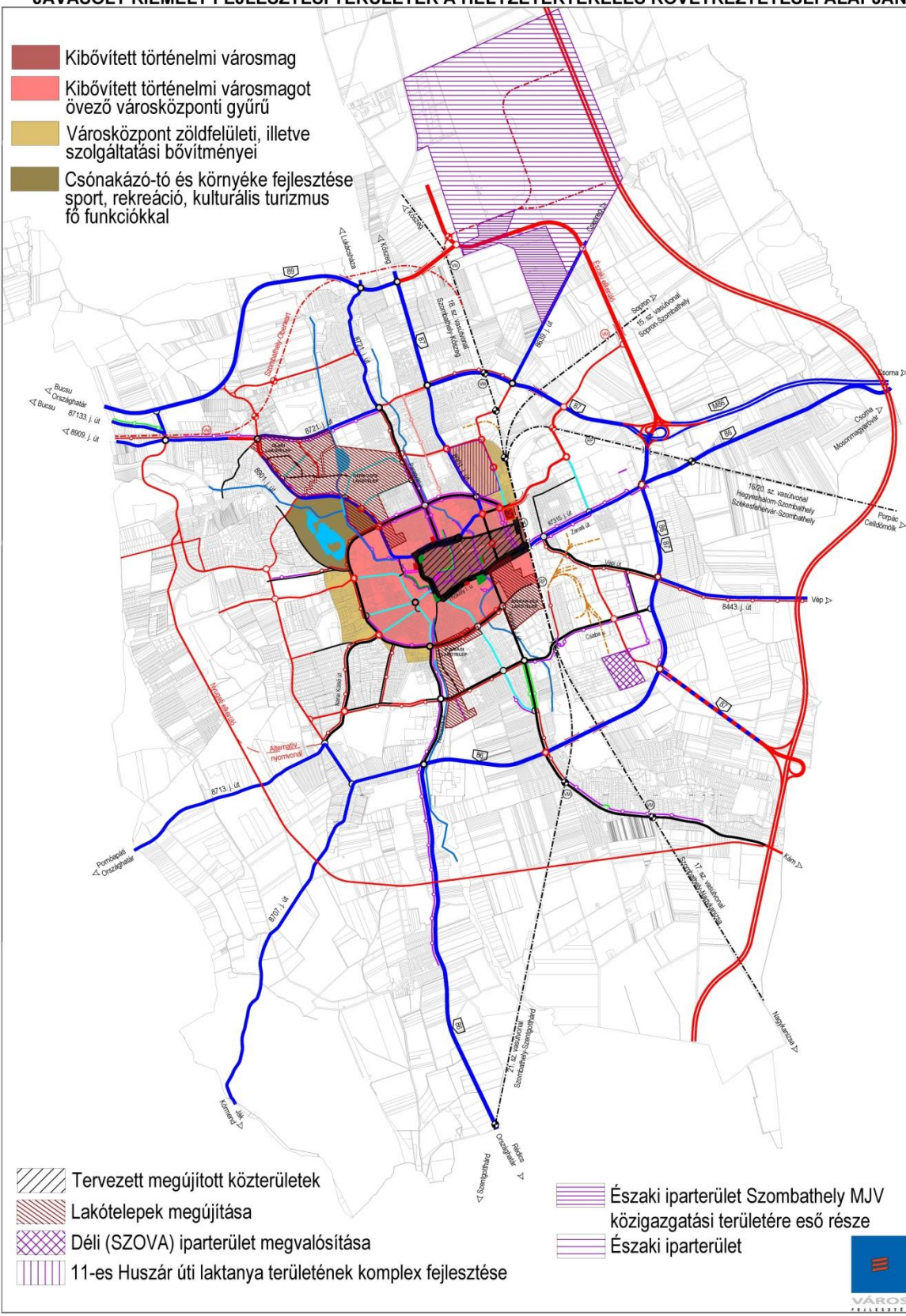
- Kibővített történelmi városmag
- Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű
- Városközpont zöldfelületi, illetve szolgáltatási bővítései
- Perint tervezett visszaduzzasztott vízfelülete
- Perint visszaduzzaszt és nélkül tervezett rendezett vízgazdálkodási területe
- Tervezett parkolóház
- Tervezett megújított közterületek
- Tervezett, kiemelt zöldfelület fejlesztés új, ill. megújított zöldfelületek kialakításával











JAVASOLT KIEMELT FEJLESZTÉSI TERÜLETEK A HELYZETÉRTÉKELÉS KÖVETKEZTETÉSEI ALAPJÁN

-  Kibővített történelmi városmag
-  Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű
-  Városközpont zöldfelületi, illetve szolgáltatási bővítései
-  Csónakázó-tó és környéke fejlesztése sport, rekreáció, kulturális turizmus fő funkciókkal



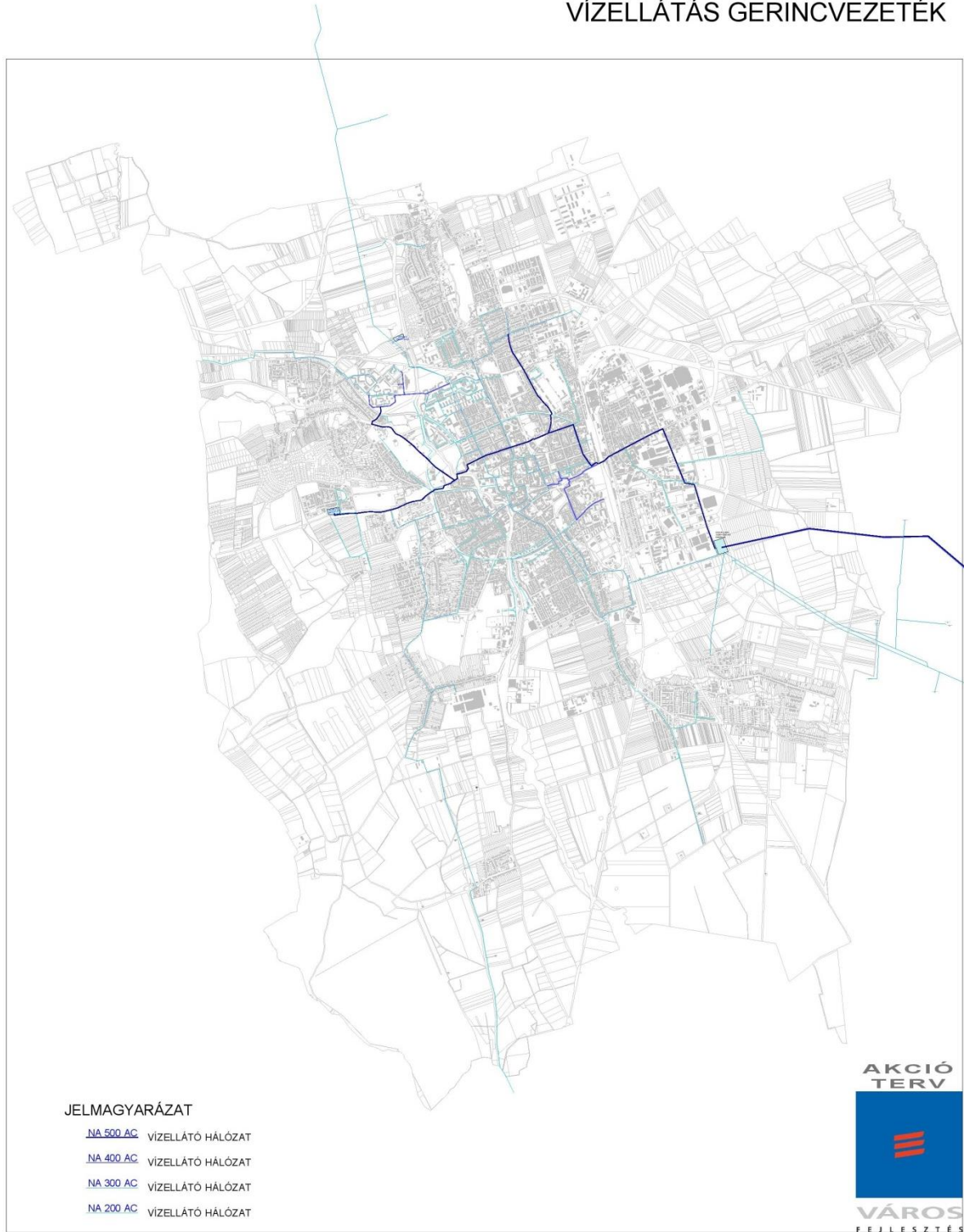
-  Tervezett megújított közterületek
-  Lakótelepek megújítása
-  Déli (SZOVA) iparterület megvalósítása
-  11-es Huszár úti laktanya területének komplex fejlesztése

-  Északi iparterület Szombathely MJV közigazgatási területére eső része
-  Északi iparterület

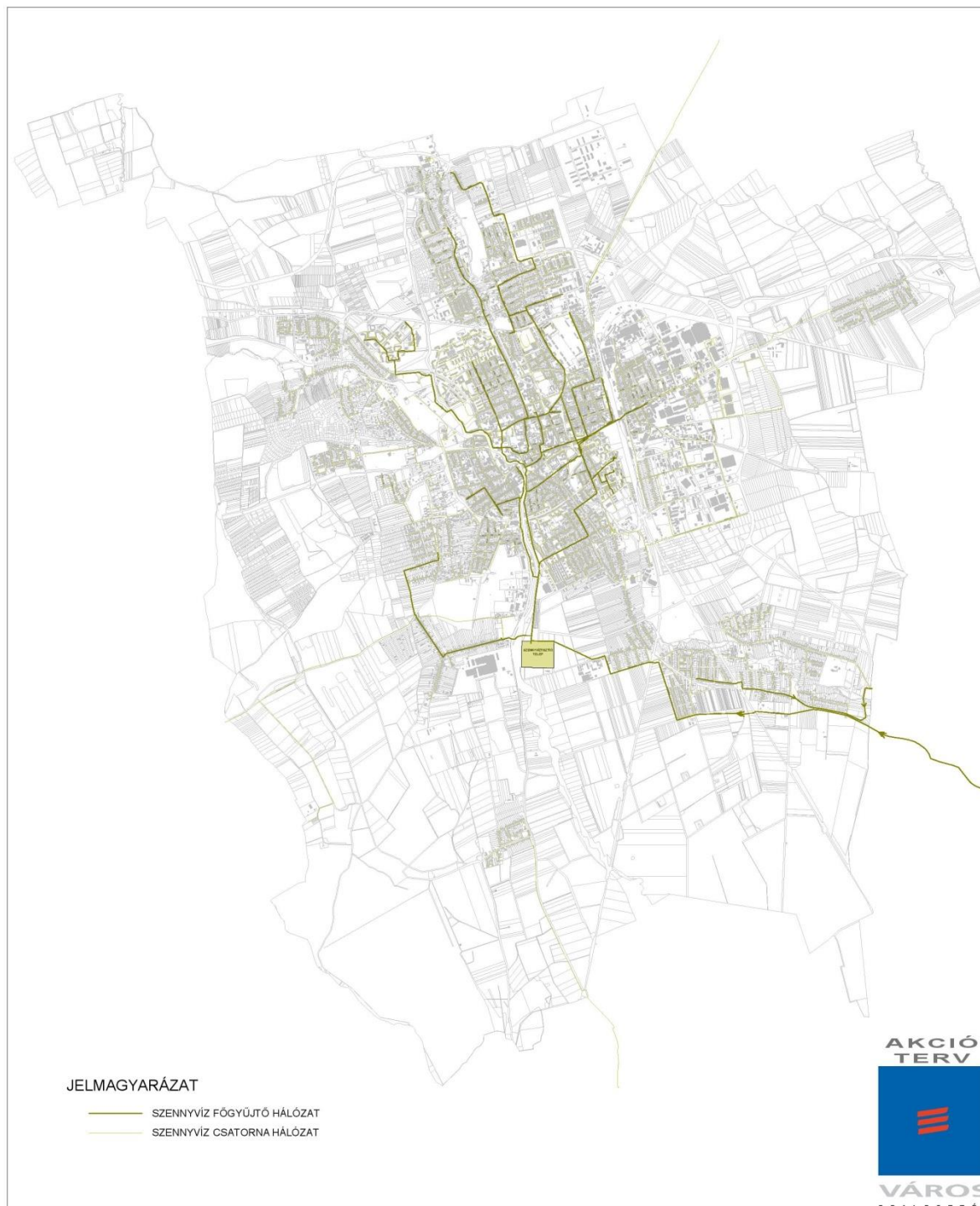


II.10.2. A fejlesztések közműhálózati környezete

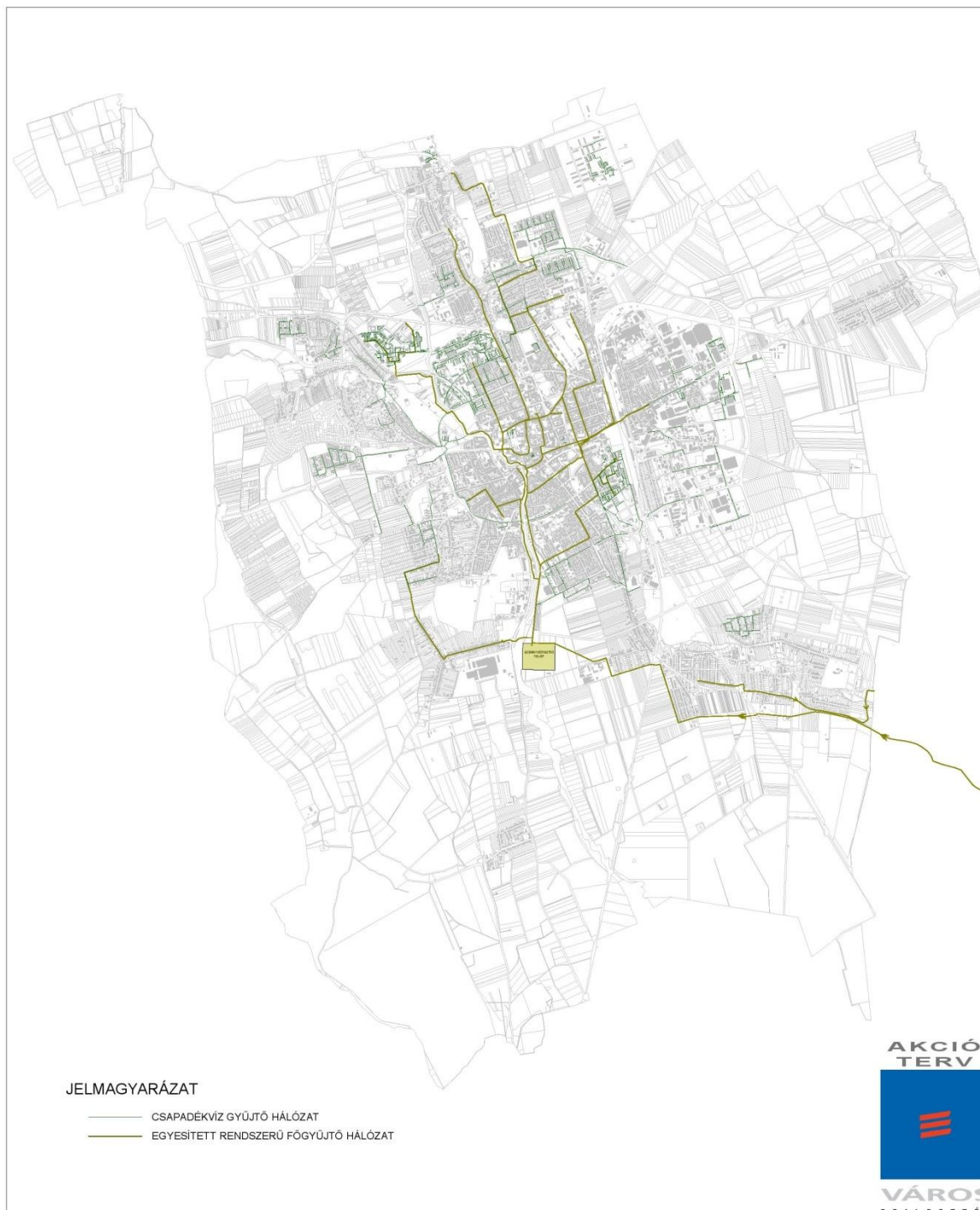
Településszerkezeti Terv
szakági alátámasztó munkarészek
VIZELLÁTÁS GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv
szakági alátámasztó munkarészek
SZENNYVÍZ GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv
szakági alátámasztó munkarészek
CSAPADÉKVÍZ GERINCVEZETÉK



JELMAGYARÁZAT

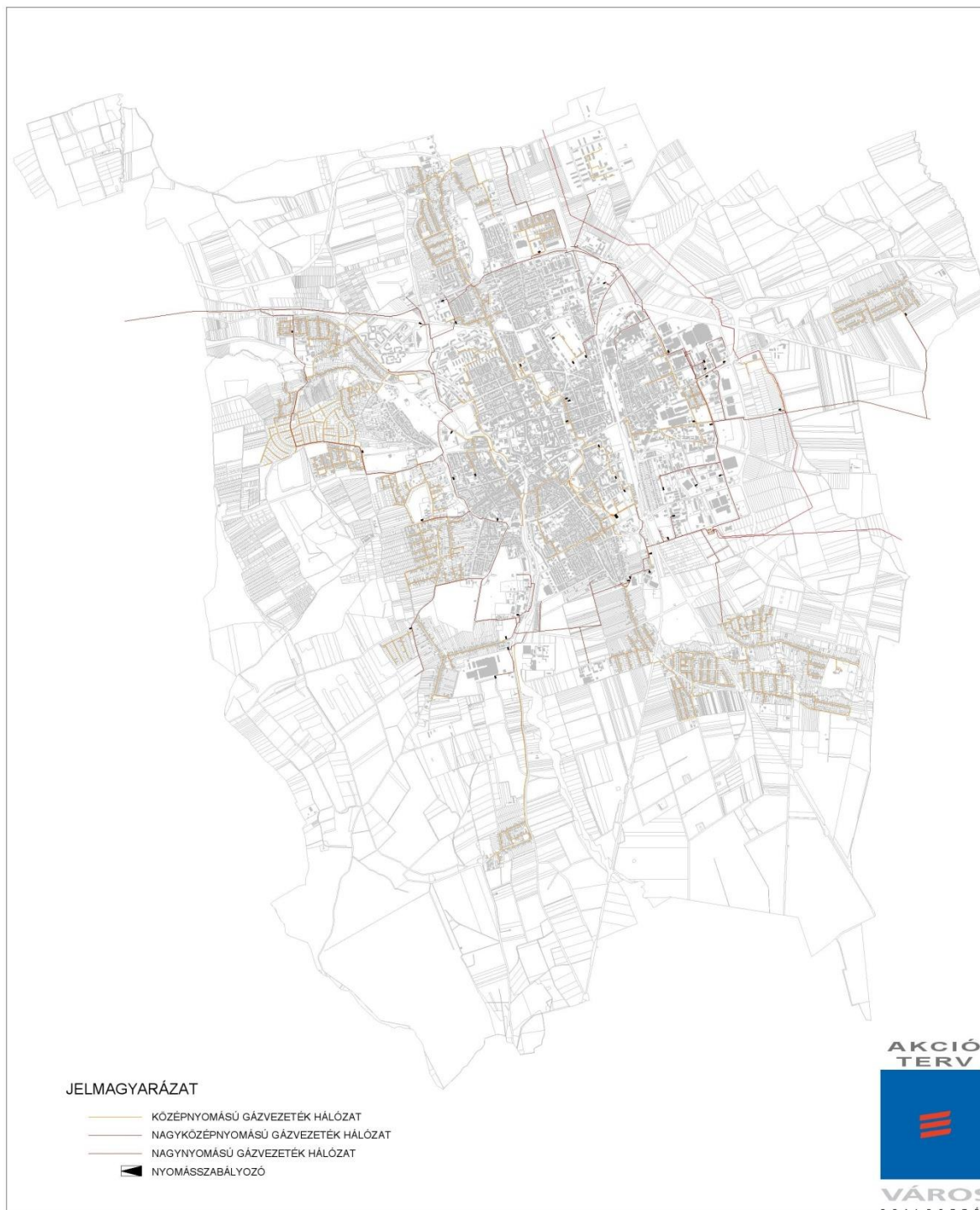
- CSAPADÉKVÍZ GYŰJTŐ HÁLÓZAT
- EGYESITETT RENDSZERŰ FŐGYŰJTŐ HÁLÓZAT

AKCIÓ
TERV

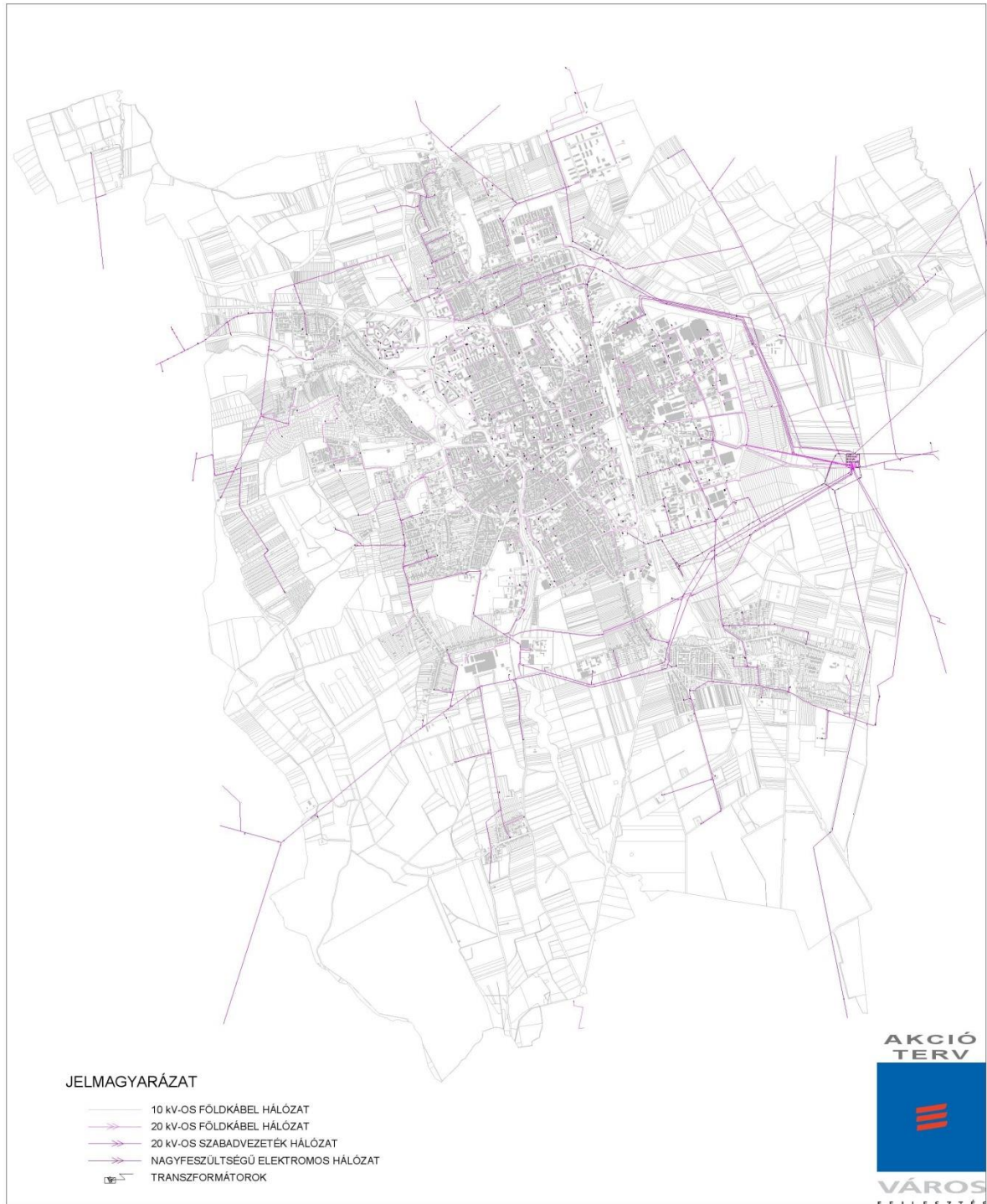


VÁROS
FEJLESZTÉS

Településszerkezeti Terv
szakági alátámasztó munkarészek
GÁZ ENERGIA ELLÁTÁS GERINCVEZETÉK



Településszerkezeti Terv
szakági alátámasztó munkarészek
ELEKTROMOS ELLÁTÁS GERINCVEZETÉK

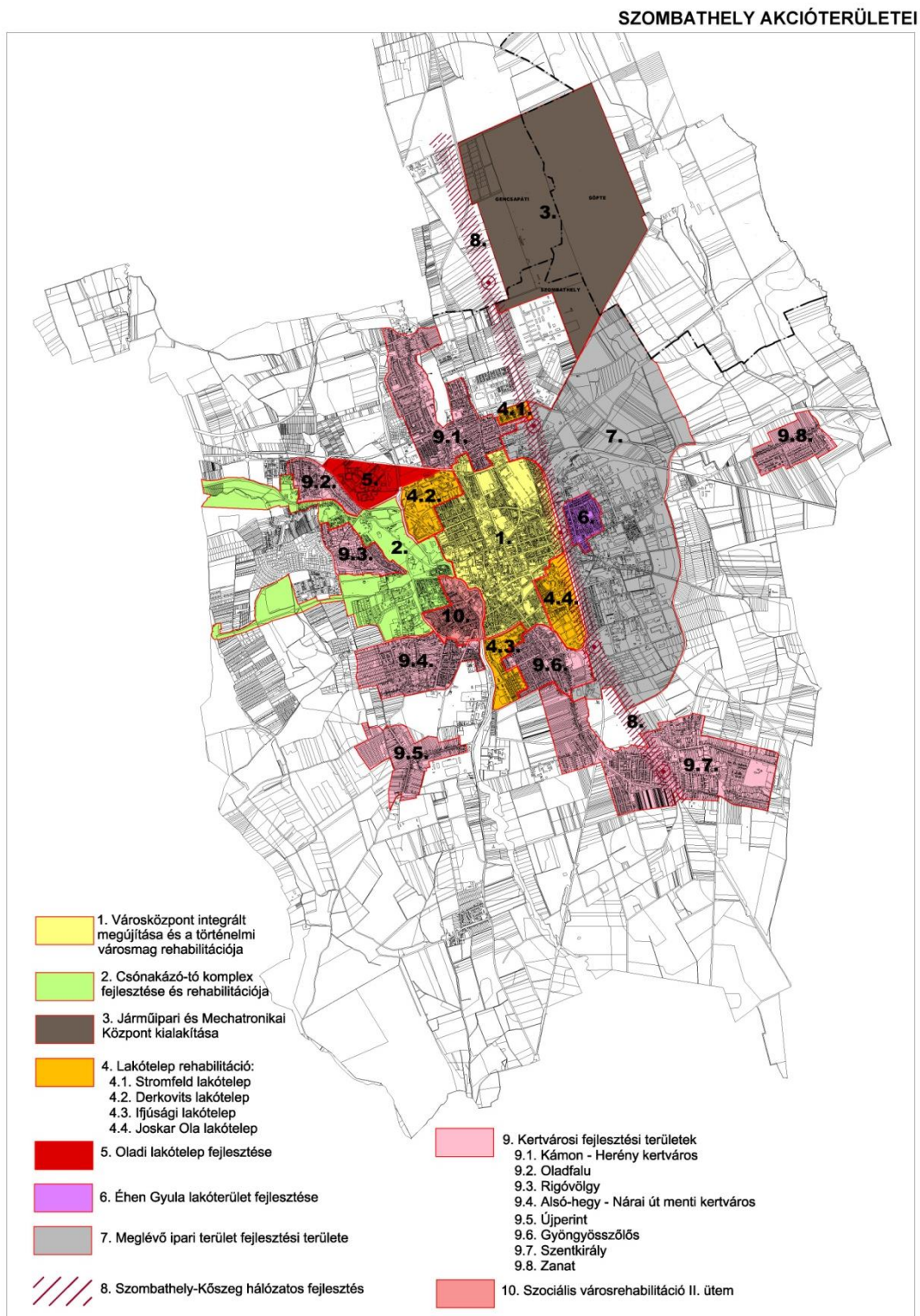


Településszerkezeti Terv
 szakági alátámasztó munkarészek
KÖZMŰ GERINCVEZETÉK HÁLÓZAT



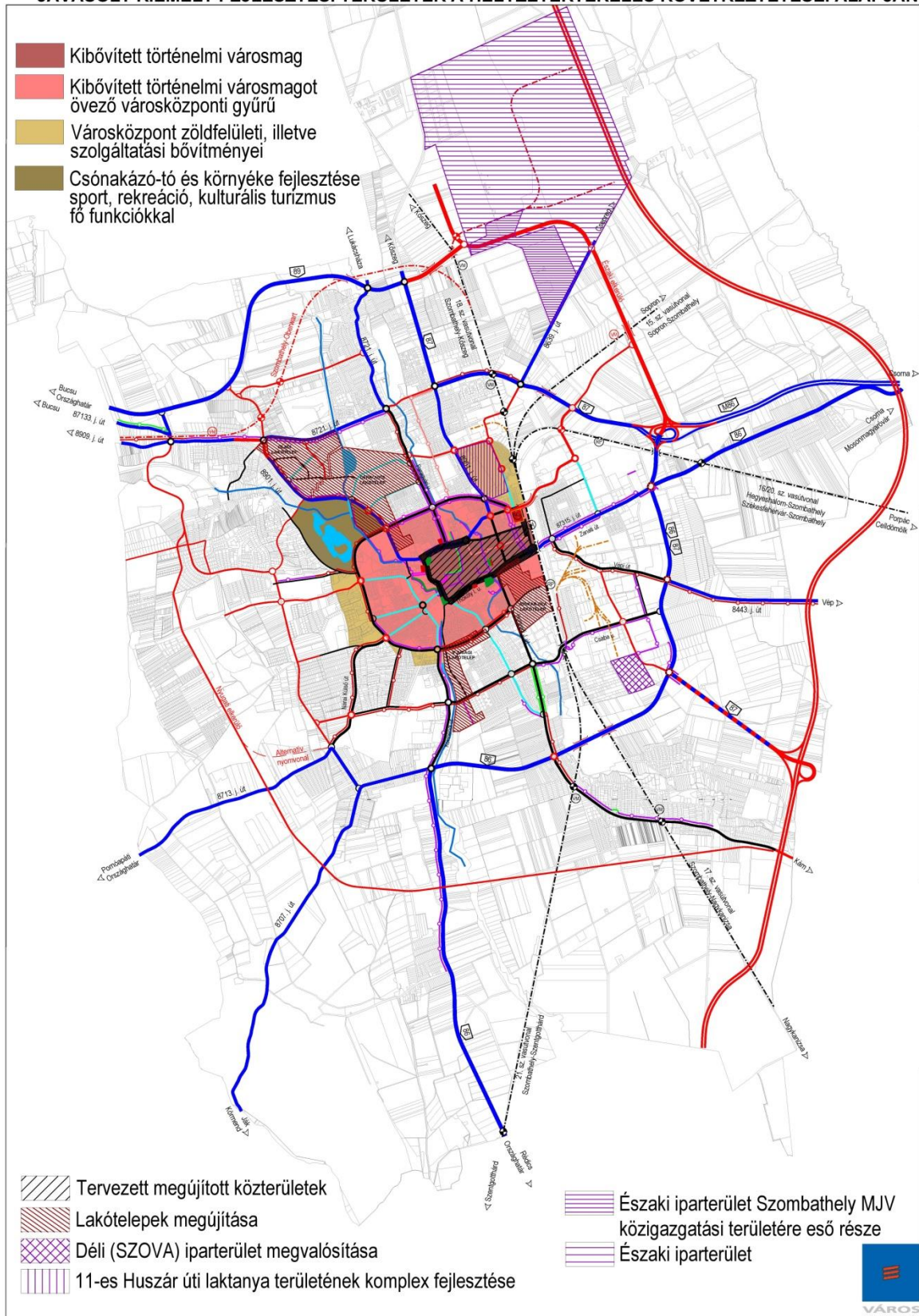
II.10.3. Akcióterületek

A jelenlegi ITS-ben lehatárolt akcióterületeket az alábbi tervlap ábrázolja (2017-es módosítás alapján).



A jelen felülvizsgált Helyzetelemzésből és helyzetértékelésből adódó következtetéseknek megfelelően javasolt kiemelt fejlesztési területeket az alábbi tervlap ábrázolja.

JAVASOLT KIEMELT FEJLESZTÉSI TERÜLETEK A HELYZETÉRTÉKELÉS KÖVETKEZTETÉSEI ALAPJÁN



II.11. Következtetések és döntési javaslat

II.11.1. Következtetések

II.11.1.1. A stratégiai szempontból célszerű beavatkozások javasolt fő irányai ágazati, területi és funkcionális értelemben

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

II.11.1.1.1. Javaslat a városfejlesztés fő irányaira 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.11.1.1.2. Javaslat a városfejlesztés fő irányaira területi és funkcionális szempontból

A városfejlesztés fő irányai az ágazati fejlesztések területi vetületei szerint az alábbiak a város egészének fejlődését szolgáló, és térsége fejlődését is elősegítő beavatkozások szempontjából.

Ipar fejlesztése a következő területeken:

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

K+F tevékenységek fejlesztése kiemelten a következő területeken:

- 11-es Huszár úti laktanya barna mezős városfejlesztési akcióterülete
- volt EPCOS telephely barna mezős városfejlesztési akcióterülete

- ipar fejlesztésére szánt említett iparterületek

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

- Kibővített 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
- Kibővített történelmi városmagot övező városcsúcsi 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.

Lakhatási igényeket kielégítő lakásépítés többlakásos lakóépületek megvalósításával kiemelten a

- kibővített történelmi városmagban
- kibővített történelmi városmagot övező gyűrű területén

építési vállalkozási, ingatlanfejlesztési tevékenység keretében piaci alapon, valamint önkormányzati, illetve vállalati bérlakásként.

A város egészének fejlődése szempontjából meghatározó jelentőségű városrészi fejlesztések:

Városrészi lakossági igényeket helyi szinten kiszolgáló piaci és közszolgáltatások fejlesztése

- a lakótelepek megújítása
- a kertvárosi, illetve kisvárosi jellegű városrészek fejlesztése

során.

A városfejlesztés fő irányai funkcionális szempontból az alábbiak.

A magas színvonalú települési közszolgáltatások biztosításának elősegítése érdekében a közcélú létesítmények és infrastruktúrák 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 Városcsúcs területére, azon belül különösen a történelmi városmagra
 - kerékpárút-hálózat mennyiségi és minőségi fejlesztése az egész város területén, kiemelt figyelemmel a kibővített Belváros, illetve Városcsúcs területére, azon belül különösen a történelmi városmagra
 - csökkentett gépjármű forgalmú, gyalogos elsőbbségű közlekedési területek hálózatának fejlesztése a történelmi városmagban és a kibővített történelmi városmagot övező városcsúcsi gyűrű belső sávjában
- Parkolási rendszer fejlesztése
 - a kibővített történelmi városmagban
 - a történelmi városmagot övező városcsúcsi gyűrű belső sávjában

- a lakótelepeken
- Egészségügyi ellátás fejlesztése:
 - Markusovszky Kórház
 - Szakrendelők és rendelők a város egész területén
- Felsőoktatás fejlesztése:
 - ELTE Savaria Egyetemi Központ létesítményei
- 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:

Kibővített történelmi városmag

Kibővített történelmi városmagot övező városközponti gyűrű

A lakásállomány fejlesztése korszerű többlakásos új vagy megújult épületekben piaci alapon és a közszféra 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 kibővített történelmi városmagban
- a kibővített 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.11.1.2. A stratégiai szempontból célszerű beavatkozások javasolt fő irányai az akcióterületi és a hálózati fejlesztések szempontjából

II.11.1.2.1. Javaslat a kiemelt komplex városfejlesztési akciók akcióterületeire

Északi iparterület megvalósítása

Déli (SZOVA) iparterület megvalósítása

Kibővített történelmi városmag és az azt övező városközponti 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)

Csónakázó-tó és környéke fejlesztése sport, rekreáció, kulturális turizmus fő funkciókkal

11-es Huszár úti laktanya területének komplex fejlesztése

Lakótelepek megújítása funkcióhiányaik csökkentése érdekében

A jelen felülvizsgált Helyzetelemzésből és helyzetértékelésből adódó következtetések tükrében a funkcionális és területi összefüggések új megvilágításban láthatók.

A korábbi akcióterületi lehatárolásokhoz képest a kiemelt komplex városfejlesztési akcióterületek részben megváltozott, megújult struktúrája rajzolódik ki. A kibővített történelmi városmag, az ezt övező városközponti gyűrű és az ehhez csatlakozó rekreációs, lakótelepi, illetve potenciális innovációs és technológiai fejlesztési területek az akcióterületi fejlesztések módosult térbeli szerkezetét vetítik előre a 2014-2020 fejlesztési időszak utáni évekre. Ebben az integráltabb, megújult, illetve új elemekkel gazdagodott struktúrában léptékében, jelentőségében és lehatárolásában változatlan elemként jelenik meg az Északi Iparterület városfejlesztési akcióterülete.

II.11.1.2.2. Javaslat a kiemelt hálózatos fejlesztésekre

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

Közút hálózat fejlesztése

Kerékpárút hálózat fejlesztése

Gyalogos közlekedési hálózatának fejlesztése

Perint és környezete komplex fejlesztése

Vízellátás hálózatának fejlesztése

Szennyvíz és csapadékvíz elvezetés hálózatának komplex fejlesztése

II.11.1.3. Összefoglaló következtetés

A város fizikai, társadalmi és gazdasági valóságában az Eredeti ITS jóváhagyása óta eltelt négy évben bekövetkezett változások, a fenntartható fejlődés kihívásainak fokozódása és az új településrendezési eszközök készítése indokoltá teszi az Eredeti ITS-ben megfogalmazott stratégiai célkitűzések és a megvalósításuk elősegítése érdekében tervezett akcióterületi és hálózatos beavatkozások aktualizálását, és ennek érdekében az ITS módosítását.

II.11.2. Döntési javaslat

A felülvizsgált Helyzetelemzés és helyzetértékelés, az abból levont következtetések alapján, az Eredeti ITS jóváhagyása óta eltelt négy évben bekövetkezett pozitív változások,

- a TOP és a Modern Városok Program keretében megvalósult, illetve megvalósulás alatt álló fejlesztések és
- a város dinamikus gazdasági fejlődése

következtében,

- a környezeti, társadalmi és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés kihívásainak megválaszolása,
- a társadalmi, demográfiai szempontból fenntartható fejlődéshez szükséges fizikai előfeltételek tudatos és tervszerű városfejlesztés segítségével történő tartós biztosítása
- a város további gazdasági fejlődésének előmozdítása

céljából, valamint

- a készülő új településrendezési eszközök és az Integrált Településfejlesztési Stratégia összehangolása érdekében

indokolt, hogy a 314/2012 (XI.8.) Korm. rend 7. § b) pontja alapján Szombathely megyei Jogú Város Önkormányzata úgy döntsön, hogy aktualizálja az Eredeti ITS-t és ennek érdekében módosított integrált településfejlesztési stratégiát készíttessen.