

Mustra - Gazdagodjunk kölcsönösen egymás véleménye által!

Megszületett a Vas megyei műszaki értelmiség stratégiájának egy új eleme, a „Mustra” című előadássorozat.

A Mustra ötlete a KTE Vas megyei szervezetének 2014. évi évváró elnökségi értekezletén fogant. Tóthné Temesi Kinga a KTE főtitkár helyettese javasolta, hogy a Magyar Mérnöki Kamara és a KTE céljaival egybeesően legyen fóruma a közlekedési szakemberek vélemény nyilvánításának. Hallgattassék meg véleményünk a tervekről. Különösen fontos ez a közvetlen környezetünkben. Az első téma egy diplomadolgozat és az azt továbbgondoló - a Közlekedéstudományi Intézet által folytatott - elemzés Szombathely elővárosi közlekedéséről.

A Mustrának a MÁV Zrt. tanácssterme adott otthont, melyre kitehettünk volna a „minden hely elkelt” táblát. Az első Mustrán részt vettek a Vas Megyei Mérnöki Kamara [alelnöke](#) és a MÁV Zrt. Pályavasúti Területi Igazgatóság vezetői is.

#### 1. sz. kép

Az első vitanapot Tóth Tibor a MÁV Létesítményüzemeltető és Vasútór Kft. Területi Központ vezetője nyitotta meg. Bevezetőjében elmondta: a MUSTRA célja megismerni a gondolatokat, amelyek egyébként itt vannak közöttünk! Megosztani a véleményeket. A bírálatok nem jók vagy rosszak, hanem mindenképpen pozitívak, hiszen gondolkodásra késztetnek mindenkit, aki eljön a rendezvényre, elmondja gondolatait, újakat ébreszt, és előre visz. A MUSTRA nem a politikáról szól, véleményével szigorúan a szakmánál akar maradni.

#### Az első téma: Szombathely elővárosi közlekedése

A Mustra első témája a Németh András<sup>1</sup> diploma dolgozata (BME), aki a KTI programjaival komplex betekintést ad Szombathely elővárosi közlekedésének újszerű megközelítésére.

#### 2. sz. kép

A KTI több határátmeneti vasúti programmal is foglalkozott, így az un. „Grenzbahn”, és a Szombathely-Oberwart (Felsőőr) vasút megépíthetőségével. Vas megye közlekedési fejlettségi szintje jó, Vasúthálózatának nagy része 100, 120 km/h sebességre is alkalmas. A Nyugat-Dunántúl régi északi és dél szegmesében van vasúti kapcsolat a szomszédos Burgenland tartománnyal, azonban a két pont között 120 km-en hiányzik, így a térség osztrák oldalán lévő ipari üzemek így ki vannak zárva a vasúti közlekedésből. A Szombathely-Oberwart vasúti kapcsolat a pótolhatja ezt a hiányt.

Az elővárosi közlekedés európai gyakorlata számos példát mutat. A tapasztalatok szerint a Szombathely méretű (80 ezer lakosú) városokban és elővárosaikban nem az un. „S-Bahn” a legjobb megoldás, sokkal előnyösebb a „Tram-Train” rendszer. Külföldi példák mutatják, hogy akár megtízszereződhet az utaslétszám a jól kialakított közlekedési rendszerrel.

---

<sup>1</sup> Németh András: okleveles közlekedésmérnök, gyakornok (KTI Közlekedéstudományi Intézet)

Szombathely tekintetében ez Kőszeg és a nyugatra eső települések irányába mutatkozik legkézenfekvőbbnek. A belvárosokat közvetlenül átszállás nélkül összekapcsoló járatok jelentős időmegtakarítást jelentenek. A munkaprogramban részletesen kidolgozták a menetrendet, a hozzá szükséges eszközállományt.

A megjelent érdeklődők nem kímélték kérdéseikkel az előadót: Milyen realitásai vannak a tervnek, kell-e a vasúti vágány, dízel, vagy villamos üzemű legyen-e, hány kV-os legyen a felsővezeték, kell-e és hogyan lehet a közösségi közlekedést megszerettetni az emberekkel, fogalmazódtak meg a kérdések és vélemények, melyek közül néhányat kiemelünk:

A közösségi közlekedést gazdasági alapon lehet megszerettetni, tehát olyan kínálatot és árakat kell alkalmazni, amely vonzóvá teszi (járatsűrűség, tarifarendszer). Ameddig az egyéni közlekedés gazdaságilag jobban megéri és fenntartható, addig nem lehet a közösségi közlekedésben nagy eredményre számítani.

#### A rendszer célja az utas kiszolgálása legyen!

A Szombathelyt környező vasútvonalak helyreállítására korábbi években is voltak kezdeményezések, sőt engedélyezési szintű tervek is készültek.

Hozzászólók megerősítették, hogy nem csak külföldi, de hazai jó példái is vannak az utas kiszolgálásba fektetett pénz és energia megtérülésének: jobb menetrend, gyorsabb eljutási idő fokozatosan meghozza a várt eredményt (ld. esztergomi vonal), de azonnali veszteséget okoznak az utaskiszolgálás hiányosságai, problémái (pl. a vasutas sztrájkot követően az egyéni közlekedésre utaltak közül már sokan nem tértek vissza közösségi közlekedéshez). Javaslatként fogalmazódott meg, hogy a Kormány által a multinacionális vállalatokkal kötött partnerségi megállapodások része lehetne a közösségi közlekedés használata a jelenlegi vállalati bérfuvaroztatással szemben.

#### „Sín márpedig kell”

Környezetbarát közlekedés a belvárosi szakaszokon elengedhetetlen. A közösségi közlekedés finanszírozását nem lehet kizárólagosan gazdasági alapokon vizsgálni, azonban az utazási igényeket körültekintően kell felmérni, többszörösen kell felülvizsgálni a lehetséges nyomvonalakat, részletesen vizsgálni kell a kedvező belvárosi geometria kialakíthatóságát.

Mindenesetre le lehet szögezni: a fejlődést a jövő tervei, víziói viszik előbbre. Felmerülhet ugyan, hogy gazdasági realitása van-e terveknek, de másképp célszerű megközelíteni. Mik a szempontok ma, és ugyanazok lesznek-e évek, évtizedek múlva? Mindenapjainkban is ugyanezt tapasztaljuk, milyen szempontok alapján vásároltunk autót 30 évvel ezelőtt és ma. A célunk a közlekedés volt és mai is az. A közlekedési infrastruktúra hosszú évtizedekre határozza meg az életünket, tehát merjünk álmodni, újat alkotni. Gondoljunk csak bele, a mintának tekintett un. karlsruhei modell is hosszú évek alatt forrt ki magát.

A gazdaságosság kérdése nyilván nem kerülhető meg, de meg kell keresni azokat a lehetőségeket, amelyekkel a Tram-Train rendszerek még gazdaságosabbá tehetők: pl. milyen legyen a pálya, csak személyforgalomra, vagy vegyes forgalomra is legyen alkalmas? Nyilván gazdasági előnyt jelent, ha azon pl. a környező ipari üzemek is kiszolgálhatók. És miért ne?

### A szakma mondja el a véleményét és szóljon bele a döntésekbe

A műszaki tervekről alkotott véleményükről a politikát igenis tájékoztatni kell. A folyamat esetenként hosszú, a megoldás még hosszabb. Jó példája ennek, a lukácsházi víztározó, hiszen szükségessége már az 1965-ös árvíz idején megfogalmazódott és 45 év telt el a megvalósulásáig. Széles körű, gondos tervezés szükséges, amely előrelátó és felveti a problémákat is. Hiába is készül el egy kiváló létesítmény, ha az védelem nélkül, árvízveszélyes területre épül meg. Sajnos erre is van bőven példa (még Szombathelyen is).

A megyei közösségi közlekedésnek vannak kézzel fogható eredményei is (pl.: bérletközösség a GYSEV és VOLÁN között). A közeljövő projektje lehet a Szombathely-Kőszeg vasútvonal felújítása, amelyben most kell döntenet, hogyan akarjuk átépíteni úgy, hogy néhány év múlva ne kelljen ismét átalakítani. Ugyanez vonatkozik Szombathely állomás rekonstrukciójára is.

Az emberekre nem kell ráerőltetni a közösségi közlekedést, ha megtalálják számításukat, megszeretik, használják.

### Tervek márpedig kellenek

Fontos, hogy legyenek előkészített terveink az asztalfiókban, legyenek megismertetve egymással, a széles közönséggel, politikusokkal. Ha ma - valamilyen csoda folytán - forrásokhoz jutnánk, nem tudnánk okosan, hasznosan elkölteni. Nincsenek a fiókjainkban kidolgozott tervek, nemhogy azokhoz még véleményekkel is rendelkezni. Így hát merjünk újakat tervezni, újdonságokat kitalálni, megvitatni, és megvalósulásig vigyázzunk rájuk, hogy mindig a legjobb megoldást valósíthassuk meg. A jövő Mustráinak így témája lehet a szombathelyi kerékpározás ügye, a vasúti pályaudvar korszerűsítése, vagy a rédics-lendvai vasúti átkötés, de várjuk minden érdeklődő megvitatásra érett témajavaslatát.

Szombathely 2015. február 26.

Stangl Imre

KTE titkár



1. sz. kép



2. sz. kép