

Diplomamunkámban a Szombathelyen és annak agglomerációjában bevezetendő, új, Magyarországon még nem létező, de Nyugat-Európa számos városában, illetve régiójában több évtizede működő tömegközlekedési megoldásra az ún. TramTrain-rendszerre teszek javaslatot.

A rendszer fő célja, hogy elsődlegesen az agglomeráció lakosságát közelebb hozza városi úti céljukhoz oly módon, hogy a nagyvasúti közlekedést és a városi villamost integrálja.

Az Európa számos városában már létező megoldás lényege, hogy a speciálisan kialakított városi villamos-szerelvények az országos közforgalmú vasúti hálózaton is közlekednek. A megoldásnak köszönhetően a vasutat választók az elővárosi hálózat bármely pontján felszállva közvetlenül a régió központi településének belvárosába vagy más frekvenciált városi utazási célponthoz juthatnak el átszállás nélkül.

Ezzel a megoldással egyrészt csökken az eljutási idő, másrészt korszerű járművek alkalmazásával, megfelelő infrastruktúra kiépítésével az utazási komfort is javul.

Megállapítottam, hogy az új tömegközlekedési rendszer bevezetése Szombathely esetében több okból is javasolt. A város és térségének vasúti hagyományai, a város közvetlen vonzaskörzetének egybefüggő településszerkezete, a meglévő vasúthálózat sugaras elrendezése vagy a korábban felszámolt vasútvonalak jelenleg is beépítetlen nyomvonalai mind-mind elősegíti a rendszer kialakítását.

A rendszer központi elemét jelentő városi villamos pálya kiépítésénél ugyanakkor az elővárosi szakaszoktól eltérően nem javasolt az 1897-ben épült és 1974-ben megszüntetett nyomvonallalhoz visszatérni. Az új villamos viszonylatokra a város elmúlt 100 évben végbement jelentős településfejlődésére figyelemmel tettem javaslatot.

Tarján Ferenc, Infrastruktúra-építő MSc szak, levelező tagozat, **2012/2013 őszi félév**

Szombathely térségében TramTrain-rendszerű kötőtpályás közlekedés kialakításának műszaki megvalósíthatósági tanulmánya

A hálózat kezdeti első ütemű kialakítását követően, lehetőség van annak további bővítésére, Ausztria, Sopron, Bük-fürdő vagy akár a Győr irányába.

A TramTrain-rendszer kialakítása ugyanakkor nem olcsó, már az első ütemének megvalósítása is – beleértve a szükséges pályainfrastruktúrát és a járműveket – közel 55,4 milliárd forintra becsülhető, mely 85%-os európai uniós támogatást feltételezve 8,3 milliárd forintos hazai önrészt igényel.

A TramTrain-rendszer megfelelő működése továbbá igényli annak elfogadottságát, illetve egy bizonyos társadalmi fejlettséget is feltételez.

E közlekedési rendszer, jelentős költsége ellenére, ugyanakkor hozzájárulhat a tömegközlekedés színvonalának és részarányának növekedéséhez, végső soron pedig egy élhetőbb lakókörnyezet kialakításához.