

**TOP-1.2.1-15-VS1-2016-00002**  
**azonosítószámú „Kerékpáros turizmus**  
**fejlesztése Vas megyében” című pályázathoz**  
**kapcsolódó Sárvár Város kerékpárforgalmi**  
**hálózati terve**

amelyet készített a

Promen Kft.



# TARTALOMJEGYZÉK

1. Vezetői összefoglaló .....	4
2. Bevezető .....	6
3. Helyzetértékelés.....	7
3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása.....	7
3.1.1. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK).....	7
3.1.2. Országos Területrendezési Terv (OTrT) .....	7
3.1.3. Nemzeti Közlekedési Stratégia .....	9
3.1.4. Vas megye Integrált Területi Programja 2014-2020.....	10
3.1.5. Vas megye Területrendezési Terve .....	10
3.1.6. Sárvár Integrált Városfejlesztési Stratégiája és a Város Építési Szabályzata .....	11
3.2. Vizsgált terület bemutatása .....	12
3.2.1. A terület lehatárolása .....	12
3.2.2. Forgalomvonzó létesítmények .....	13
3.2.3. A kerékpáros közlekedés szerepe .....	18
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete .....	23
3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága .....	26
3.3.2. Meglévő kerékpáros és kerékpárforgalmi létesítmények .....	32
3.3.3. A kerékpározás turizmusban betöltött szerepe .....	41
3.3.4. Értékelés és problématerkép .....	54
3.4. Közbringa .....	63
3.5. Szervezeti-működési háttér .....	63
3.6. A fejlesztési terület kijelölése.....	64
4. A fejlesztési lehetőségek felmérése .....	67
4.1. Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz.....	67
4.2. A vizsgált terület fejlesztési lehetőségei, kötöttségei .....	68
4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei .....	69
4.4. Kerékpáros adatgyűjtés.....	71
5. A tervezett fejlesztések bemutatása.....	72
5.1. Kerékpáros infrastruktúra fejlesztései.....	72
5.2. Közbringa .....	91
5.3. Szervezeti-működési háttér .....	91
5.4. Kerékpáros adatgyűjtés.....	91
5.5. Kísérő intézkedések .....	91
6. Megvalósítás .....	95

6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv .....	95
6.2. Források .....	97
Melléklet .....	98

# 1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

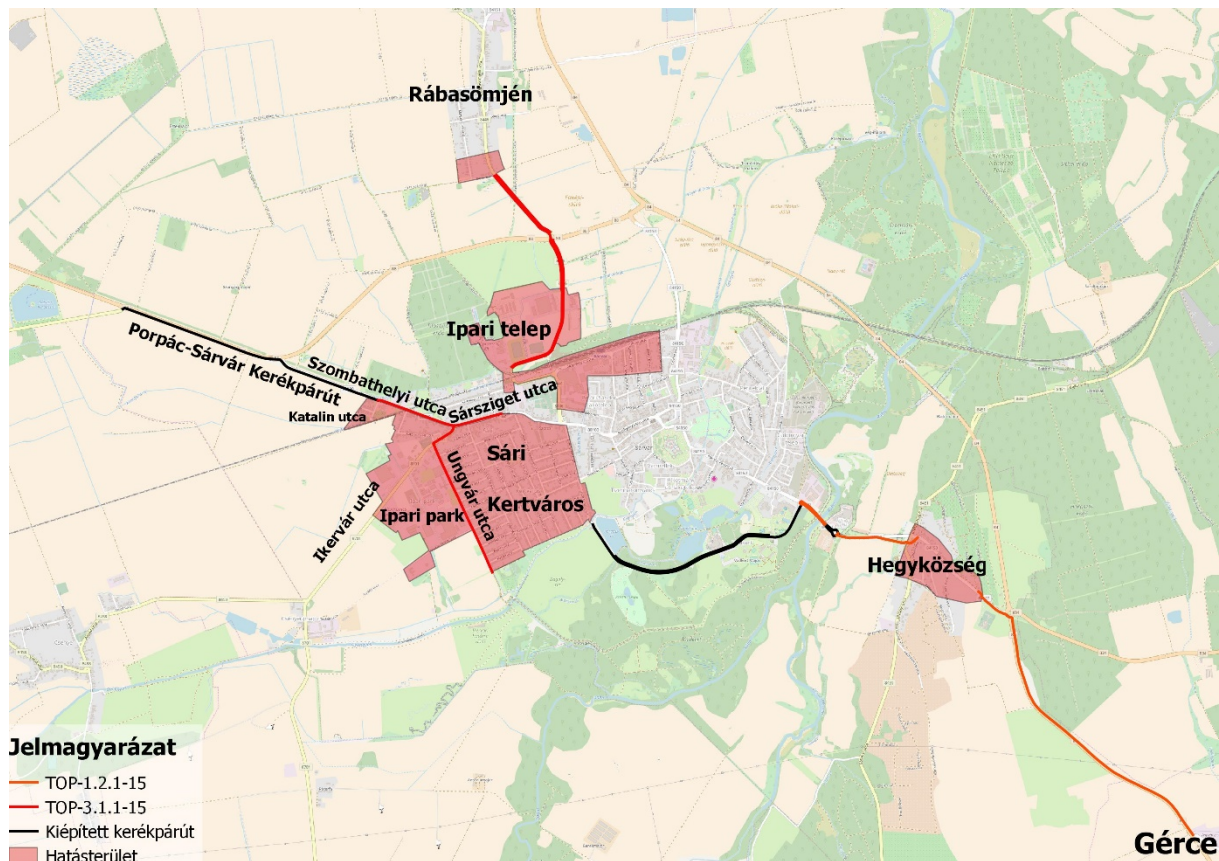
A kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása, fejlesztése és annak támogatása társadalmi szinten megtérülő, hasznot termelő beruházás. A kerékpározás környezetkímélő és fenntartható, mivel, sem levegő-, sem zajszennyezésével, sem károsanyag-kibocsátással nem terheli a környezetét. Hozzájárul ez által a fenntartható növekedés, valamint a fenntartható mobilitás minél nagyobb fokú eléréséhez, mely kiemelt szintű globális célkitűzés. A kerékpározás gazdaságélénkítő is, mivel, mint szabadidős tevékenység növeli a turizmus – ami Sárvár esetében kiemelt jelentőséggel bír –, és kereskedelmi, szolgáltató szektor képességeinek kihasználtságát, illetve, mint alternatív közlekedési eszköz segíti a munkába való eljutást és iskolába járást. A kerékpáros közlekedés területhasználata jóval csekélyebb a személyautós közlekedési módnál, így mind a forgalmi, mind pedig parkolási szempontból kisebb infrastruktúra igényű. Az egészséges életmód eléréséhez is hozzájárul a kerékpározás – a rendszeresen kerékpározók ritkábban betegszenek meg, ezáltal kevésbé terhelik meg az egészségügyi rendszert. Ezek mellett a kerékpáros közlekedés javíthatja a városi morált, azaz a társadalom jólétét, ami a versenyképességre is pozitív hatást gyakorol, egyéb tényezők megléte mellett.

Sárvár lakosságszáma közel 15 000 fő, járásának lakosságszáma pedig mintegy 39 ezer főt tesz ki, amivel a 2. legnagyobb járásnak számít Vas megyében. A járási székhely Sárvár jelentős szerepet tölt be a megyén belül, mind kulturális, mind kiemelt turisztikai központként funkcionál. A járáson belüli szerepe munkaerő vonzó, közigazgatási szerepkörű és egészségügyi. A városban a gépjárművek száma az utóbbi mintegy 10 évben közel 15%-kal növekedett, ez a napi szintű közlekedés során is érzékelhető, mely a parkolási nehézségekben és a zajterhelésben érhető leginkább tetten az ott élők számára. A központi szerepköréből adódóan Sárvár megközelítése, valamint a városon belüli közlekedés minősége, a közlekedési módok használatának környezeti szempontból is fenntarthatóbb irányba való terelése nem csak a város lakossága, hanem az ide látogató vendégek és a járás egyéb településeinek élők számára is fontos életminőséget, vonzerőt befolyásoló tényező.

Nemzetközi/európai szinten, annak részeként, hazánkban is megnövekedett az igény a kerékpározásra. A kerékpározás városi környezetben a leggyorsabb és leginkább költségkímélő közlekedés mód. A kerékpáros közlekedés nem csak az egyének, hanem azok közösségeinek részére is egyértelmű előnyökkel jár. Ez a közlekedési mód minden társadalmi réteg számára egyformán hozzáférhető.

Nagy népszerűségnek örvend a kerékpáros közlekedés hazánkban belül, bár elsősorban a sík, alföldi területek esetén. Sárváron – forgalomszámlálások alapján – a kerékpárosok a teljes közlekedők körülbelül 5,8%-át teszik ki, amely a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésével és a szolgáltatások színvonalának javulásával jelentősen mértékben emelkedhet a jövőben. Ennek elérése érdekében fogalmaz meg a kerékpárforgalmi hálózati terv egy olyan beavatkozási stratégiát, mely a meglévő kerékpáros közlekedés állapotának értékelésén, és a megvalósítandó projekteken alapszik.

A beruházás igénye két projektben ölt testet Sárváron. Egyrészt a 88. sz. főút és a 88100. sz. út folytatásaként, érintve az Ipari park területét és a település két kertvárosi részét, kerül kialakításra kerékpárforgalmi létesítmény. A kerékpáros közlekedés fejlesztés másik eleme pedig a 84. számú főutat és a 84150. sz. utat érinti. Sárvár és Gérce település között fog a kerékpárosok számára biztonságos közlekedést nyújtani az elkészül kerékpárút. Az új hálózati elemek egyrészt a város közigazgatási területére, elsődlegesen a város belterületére terjednek ki, másrészt annak külterületét, település közigazgatási határán kívülre eső területét is érintik. A kialakítani kívánt kerékpárforgalmi létesítmények célja, hogy biztonságos összeköttetést biztosítson a kerékpárosok számára az egyes városrészek között (1. ábra).



1. ábra: Kialakítani kívánt kerképforgalmi létesítmények hatásterületei

A Sárvaron jelenlévő közösségi közlekedés átszállási pontjainak: a vasútállomásnak és az autóbusz pályaudvarnak a kerékpáros-barát fejlesztése elengedhetetlen, különös tekintettel a fedett és őrzött kerékpártárolók létesítésére (B+R). A város gazdag történelmi örökségére és termálfürdőjére kerékpáros turizmus építhető. Ehhez – de a napi közlekedési célú és hivatásforgalmi kerékpározás támogatásához is – a kerékpáros háttér infrastruktúra jelentős fejlesztésére van szükség, elsődlegesen a kerékpártárolás lehetőségeinek javítása, pihenőhelyek létesítése, tájékoztató rendszer megvalósítása (pihenőhelyek, illemhelyek, szerviz, étkezési, szállás, bevásárlási lehetőségek jelzése) révén.

A pályázatok keretében az alábbi intézkedések kerülnek megvalósításra:

- szemléletformáló kampányok (közlekedésbiztonság javítása és a kerékpározás általános népszerűsítése főleg a gyermekek körében, a tájékoztatás színvonalának növelése érdekében).
- kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése (a kerékpárforgalmi létesítmények építése, kerékpáros nyomvonalak kialakítása, kerékpártárolás kapacitásainak fejlesztése, a kombinált közlekedési lehetőségek megteremtése, térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése, kerékpáros közösségi rendszer kiépítése, javaslatok kidolgozása a távlati fejlesztések érdekében).

A kerékpárforgalmi hálózati tervvel biztosítható, hogy a kapcsolódó futó és a jövőben tervezett további fejlesztések egységes szemléletben tartalmazzák a városi kerékpározás fejlesztésének elemeit és szempontjait, így alkotva egy kiterjedt, összefüggő kerékpárforgalmi hálózatot.

## 2. BEVEZETŐ

Jelen hálózati terv az Európai Unió és Magyar állam által támogatott Terület- és Településfejlesztési Operatív Program „Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés” TOP-1.2.1-15-VS1 kódszámú, megyék térségi szintű tematikus turisztikai fejlesztéseik megvalósítására és turisztikai termékcsomagok létrehozására kiterjedő pályázati kiírására készült el. Az elkészített Kerékpárforgalmi Hálózati Terv szorosan kapcsolódik a „Fenntartható települési közlekedésfejlesztés” TOP-3.1.1-15-VS1 kódszámú, közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázathoz is. A dokumentum a „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” című segédlet alapján elkészített úgynevezett „Kerékpárforgalmi hálózati terv” (továbbiakban: KHT), melynek elsődleges feladata, hogy Sárvár város kerékpáros közlekedésének jelenlegi helyzetét feltárja, és lehetséges fejlesztéseit bemutassa. A terv másodsorban nem csak magának a városnak a kerékpáros közlekedését írja le, hanem annak közvetlen környezetét és a szomszédos településekkel való kapcsolatát is megjeleníti, tehát egy térségi kitekintést is nyújt az elkészült hálózati terv. A dokumentum másik feladata amellet, hogy ismereti a kerékpáros forgalmat, feltárja a kerékpáros közlekedést nehezítő vagy akadályozó tényezőket, a nem kerékpáros barát utakat, a térség kerékpározhatóságát, javaslatokat tesz azon fejlesztésekre, amelyek az egyes területek javításának köszönhetően növelhetik a mindennapos kerékpározást választók számát és egy alternatívát vázol fel a problémák megoldására.

Így a KHT célja, hogy a város térségére vonatkozóan olyan kerékpáros infrastruktúra-hálózati javaslatot vázoljon fel, melynek megvalósításával:

- biztonságosan – összhangban a vonatkozó, ÚT 2-1.203 (e-ÚT 03.04.11:2010) „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. útügyi műszaki előírással (ÚME);
- kényelmesen – megfelelő burkolaton, minimális létesítményváltással, minimális szintkülönbséggel, forgalmi előnyben részesítéssel; valamint
- közvetlenül – a célállomások között a gépjármű-közlekedéssel azonos vagy hatékonyabb nyomvonalon való eljutást tesz lehetővé.

A hálózati terv „Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében” című projekt keretében, Sárvár Város Önkormányzata, valamint a Vas Megyei Önkormányzat partnerségében került benyújtásra, mely összefügg a már említett „Agglomerációs településrészeket a városközpontához kapcsoló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése Sárváron” című – szintén ebben a konzorciumban – megvalósuló projekttel.

A KHT készítése során több körben kerül sor egyeztetésre a tervezők és az önkormányzat között, valamint egy, a térségben kerékpáros közlekedés terén aktív civil szervezettel. A KHT készítésének utolsó fázisában a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által összehívott tervzsűri elé kerül a dokumentum, majd azt követően kerül véglegesítésre.

## **3. HELYZETÉRTÉKELÉS**

### **3.1. MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA**

Az alább felsorolt stratégiai dokumentumok és tervelőzmények relevánsak a KHT szempontjából:

- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030)
- Országos Területrendezési Terv
- Nemzeti Közlekedési Stratégia
- Vas Megye Integrált Területi Program
- Vas megye Területrendezési Terv
- Sárvár Integrált Városfejlesztési Stratégia
- Sárvár Város Építési Szabályzata

#### **3.1.1. ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (OFTK)**

A hatályos nemzeti szintű fejlesztési koncepció határozottan kimondja, hogy növelni kell a fenntartható közlekedési módok, kiemelten a kerékpáros közlekedés szerepét a helyi közlekedésen belül. Ezek mellett kiemeli az infrastruktúrafejlesztésen túlmenően a közlekedési módok közötti zökkenőmentes váltás biztosítását is (pl.: B+R). Az OFTK kerékpározást több kontextusban is említi.

A hazai kerékpározás fejlődésének további lökést adhatnak az általában kedvező domborzati/környezeti adottságok, melyek a kerékpáros turizmus fejlesztéséhez is hozzájárulhatnak, ami egyben alternatív, környezetbarát közlekedési eszközt is jelent. A kerékpáros elérhetőségi viszonyok javítása is felmerült a városok fejlesztése kapcsán. A kompakt városszerkezet megőrzésében a kerékpáros közlekedésnek kiemelt szerepe van, mely egyben klímabarát közlekedési módnak is tekinthető. Ennek érdekében a kerékpáros közlekedés részarányát a városokban 10%-ra, a kis- és közepes települések esetében pedig 30%-ra kívánják növelni, melyhez 2000 km kerékpárút megépítését, valamint egyéb utak kerékpáros-baráttá alakítását tűzik ki célul.

#### **3.1.2. ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV (OTRT)**

Az OFTK-hoz szorosan kapcsolódó országos jelentőségű dokumentum az Országos Területrendezési Terv, melyben szintén kiemelt tématerület a kerékpáros közlekedés. A tervben kijelölt fejlesztések az országos kerékpárforgalmi törzshálózat, ezen belül az EuroVelo európai kerékpáros útvonalhálózat Magyarországot érintő szakaszainak hiányzó elemeire fókuszál, mely hozzájárul az összefüggő kerékpáros hálózat kialakításához. Fontos elemként jelenik meg a tervben az országos törzshálózatra ráhordó kerékpáros útvonalak fejlesztése is.

A 2014-től érvényes országos területrendezési terv 2013-ban került elfogadásra a 2003. évi XXVI. tv. módosításával. Sárvár a tervben nemzetközi gyógyhelynek minősített településként jelenik meg. Az OTRT 2. sz. melléklete az országos szerkezeti terv, melyen jól látható, hogy

Sárvár két országos kerékpárút-törzshálózati elem találkozási pontjánál fekszik (2. ábra). Ezek a kerékpárutak a következők<sup>1</sup>:

- 82. Termál kerékpárút, mely 2 fő ágból tevődik össze:
  - 82.A: Zalabér - Kám - Rum - Sárvár - Szeleste - Bük - Csepreg
  - 82.B: Rum - Szombathely – Bucusu
- 83. Rába - Bakonyalja kerékpárút:
  - Sárvár - Celldömölk - Mersevát - Pápa

A Termál kerékpárútnak nemzetközi kerékpár turisztikai jelentősége is van, mivel összeköttetést biztosít az ausztriai Lutzmannsburggal (Locsmánd) és így az EuroVelo 13-mal is. Az EuroVelo 13 jelű nemzetközi kerékpárút a Barents-tengertől (norvég-orsz határ) a Fekete-tengerig halad az egykori vasfüggöny mentén. Országos súlya pedig abban rejlik, hogy összeköti nem csak a Nyugat-Dunántúlt, hanem az ország legjelentősebb fürdői közé tartozó városait (Bük-Sárvár-Hévíz), illetve Szombathely is rácsatlakozik erre az útvonalra.

A Rába-Bakonyalja kerékpárútnak viszont csak területi jelentőség tulajdonítható. Vas megye középső és keleti részén fekvő nagyobb településeket (Sárvár, Celldömölk) és Veszprém megye nyugati határán fekvő Pápa városát köti össze, ahonnan Győrbe lehet eljutni, ahol kerékpárral rá lehet csatlakozni az EuroVelo 6 nemzetközi kerékpárútra. Az EuroVelo 6, vagyis az Atlanti-óceán - Fekete-tenger útvonal, amely Nantesből az Atlanti-óceán partjának közeléből a Fekete-tengerig tart. Egyike annak a három EuroVelo útvonalnak, amely Magyarországon is áthalad. Németországból az útvonal együtt halad a Duna menti kerékpárúttal.

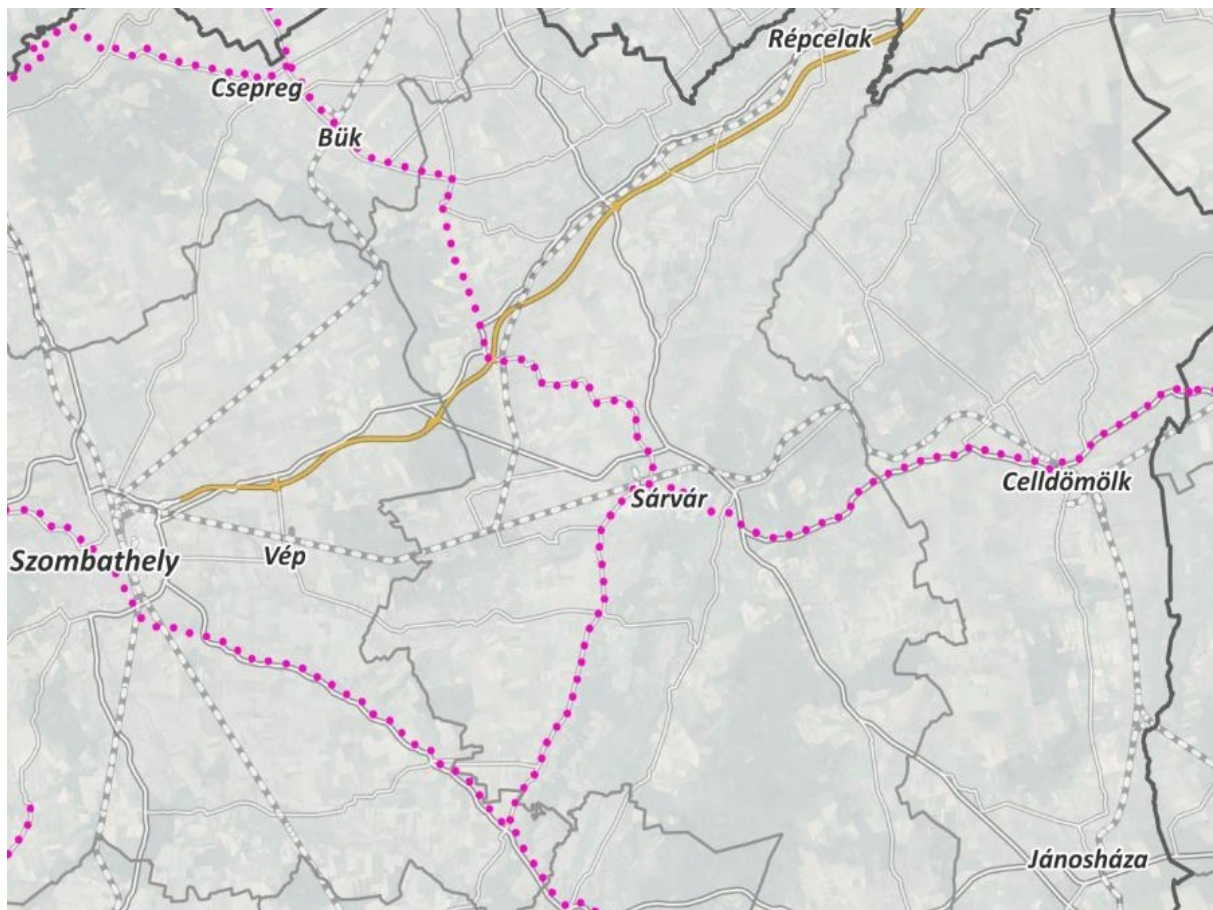


2. ábra: Sárvár és annak térsége az országos szerkezeti tervben<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Forrás: OTrT, 2014, 1/6. melléklet

<sup>2</sup> Forrás: OTrT 2. sz. melléklete alapján saját szerk.





3. ábra: Sárvár és az Országos Kerékpáros Törzshálózat nyomvonala (rózsaszín színnel jelölve)<sup>3</sup>

### 3.1.3. NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA

A 2014-ben elkészült Nemzeti Közlekedési Stratégia célja, hogy felvázolja a közlekedésben megjelenő problémákat és azok javítására javaslatot tegyen. Az útmutatás meghatározza az egyes fejlesztések hasznosságát, azok megvalósíthatóságát, illetve a közlekedési rendszer funkcionális, térségi együttműködésekre is hangsúlyt fektet.

- A kerékpározás szempontjából problémaként jelenik meg a kerékpárparkolók- és tárolók alacsony száma, a biztonságos kerékpáros parkolás és tárolás infrastrukturális hiányossága.
- A kerékpárok szállítása a közösségi közlekedési járműveken csak részben megoldott. Községi kerékpáros közlekedési rendszerek, egyelőre csak néhány térség esetében áll rendelkezésre.
- Az országos, regionális és helyi alhálózatokból álló kerékpárforgalmi hálózat (a hálózat elemei közé tartozik minden olyan közúthálózati elem, amelyen nem tilos a kerékpározás) nem folytonos.
- A kerékpárhálózat esetében és a csatlakozó infrastruktúra bővülés jelentősnek mondható, de e téren volt talán legnagyobb az elmaradás hazánkban belül.

A stratégia számos intézkedést felvet a kerékpáros közlekedés javítására: települési és országos közúthálózat kerékpáros barátá történő átalakítása és fejlesztése integrált és komplex módon az alágazati Ütügyi Műszaki Előírásoknak megfelelő kialakítással, illetve a

<sup>3</sup> Forrás: OTT alapján saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

közösségi közlekedési megállóhelyek akadálymentesítése és kerékpárral történő megközelíthetőségének biztosítása, valamint a Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek kialakítása. Kiemelt szempont, hogy a kerékpárszállítás lehetősége a személyszállítási közszolgáltatást végző járműveken adott legyen. Továbbá megjelenik a Módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése is (B+R-kerékpárral érkezz és utazz).

#### **3.1.4. VAS MEGYE INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAMJA 2014-2020**

A program célul tűzte ki a megyei szinten preferált hálózatos turisztikai termékek fejlesztését, melybe beletartozik a kerékpáros turizmus szolgáltatás és infrastrukturális fejlesztés is. Kerékpározáshoz kapcsolódóan a Vasfüggöny EuroVelo rendszerbe tartozó kerékpárút támogatása is kiemelt jelentőségű. Emellett fontos, hogy kerékpáros turizmus szervezeti elemei, egységes megjelenése, illetve modern szolgáltatásai összehangoltan létrejöhessenek a megyében.

A fenntartható gazdálkodás szempontjából nemcsak természeti értékek, kulturális örökség turisztikai célú hasznosítása jelenik meg, mint fejlesztési kívánt elem, hanem a személygépjárművel történő közlekedéssel szemben a kerékpározás preferálása, annak biztonságának és színvonalának javítása. Településeket összekötő kerékpárutak összehangolt, rendszerszerű fejlesztése nagyon fontos, mely kapcsán olyan kerékpárútszakaszok támogathatók, melyek fejlesztését a megyei önkormányzat jóváhagyja jelen program alapján. Az alábbi szempontokat szükséges figyelembe venni a fejlesztés során.

- a hálózatos rendszer kialakítása,
- a biztonságos kerékpározás feltételeinek megteremtése (lehetőség szerint szemléletformálás is)
- minél magasabb szintű kihasználtsága a fejlesztett szakaszoknak

A megyei önkormányzat által jóváhagyott fejlesztések elsődlegesen az alábbi útszakaszok valamelyikét célozzák: Locsmánd-Sárvár-Celldőmök-Borgáta (termálút), Sárvár-Vép-Szombathely-Bucsu-(Bozsok), Szentgotthárd-Őrszentpéter (két irányból)-Zala Megye határa.

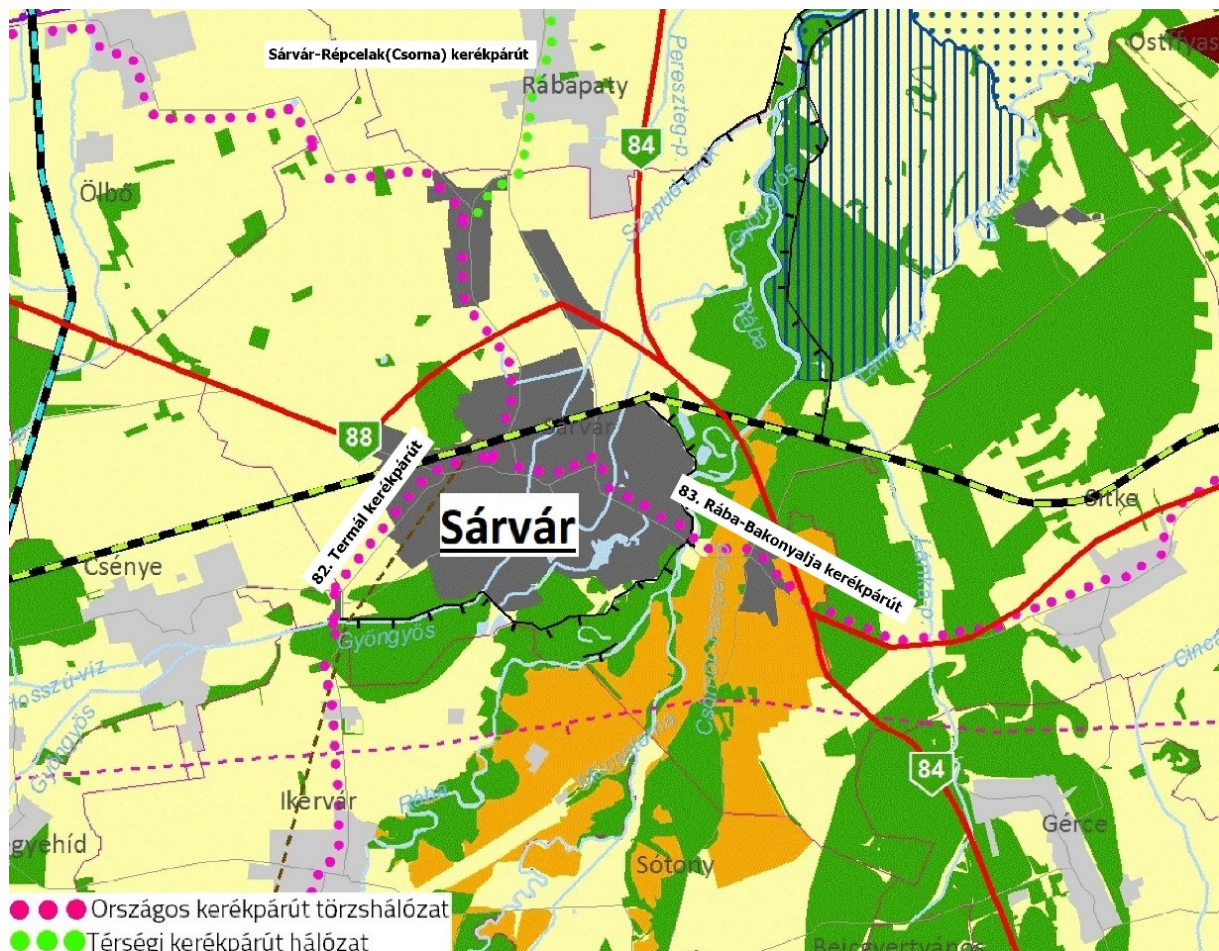
#### **3.1.5. VAS MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE**

A rendezési tervben kialakításra kerültek a megye kerékpáros közlekedését szolgáló kerékpárút-hálózati elemek. Ez a javaslat csak a megye egészét, illetve több települését érintő hálózati elemeket tartalmazza, ugyanis az egyes, illetve általában legfeljebb csak a szomszédos településeket érintő lokális jelentőségű vonalak a településrendezési tervekben fogalmazhatók meg. Ezek a kerékpárutak általában nem alkotnak térségi rendszert, összefüggő folyamatos hálózatot.

A terv esetén a kerékpárút-hálózat kialakításánál két – további – igény egyidejű, illetve egymáshoz illeszkedő kielégítését célozza meg. Egyrészt az országos, nagytérségi kapcsolatrendszer kiépítése szükséges a főbb turisztikai célpontok megközelítésére (pl. Balaton, Győr, Sopron és környéke, Őrség, stb.), a kerékpáros útvonalak országos elemeit az OTrT szerint tartalmazza a terv. Másrészt a dokumentum kijelöli az idegenforgalmi szempontból vonzó területeken az egynapos kerékpártúra-útvonalak javasolt nyomvonalát is, mint térségi jelentőségű kerékpáros útvonalakat. Ez a kettős szempontrendszer döntő módon lefedi a kerékpározás, mint turisztikai elem legfontosabb megjelenési formáit.

Az OTrT-ben már említett két országos kerékpárút törzshálózati elem mellett – 82. Termál kerékpárút, 83. Rába - Bakonyalja kerékpárút – a megyei rendezési tervben egy térségi

jelentőségű kerékpárút is megtalálható, mely Sárvárt köti össze Répcelakon keresztül a Győr-Moson-Sopron megyei Csorna városával (4. ábra).



4. ábra: Sárvár Vas megye településrendezési tervén <sup>4</sup>

A bemutatott, tervezett hálózat kerékpáros útvonalakat jelöl, tehát nem konkrétan a kialakítás módját mutatja. A tényleges kialakítás mikéntje az építés idején, illetve az azt követő időszakra prognosztizált kerékpáros és közúti forgalom nagysága, a helyszínrajzi adottságok és a forgalombiztonsági követelmények alapján lesz majd a későbbiekben meghatározható.

### 3.1.6. SÁRVÁR INTEGRÁLT VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIÁJA ÉS A VÁROS ÉPÍTÉSI

#### SZABÁLYZATA

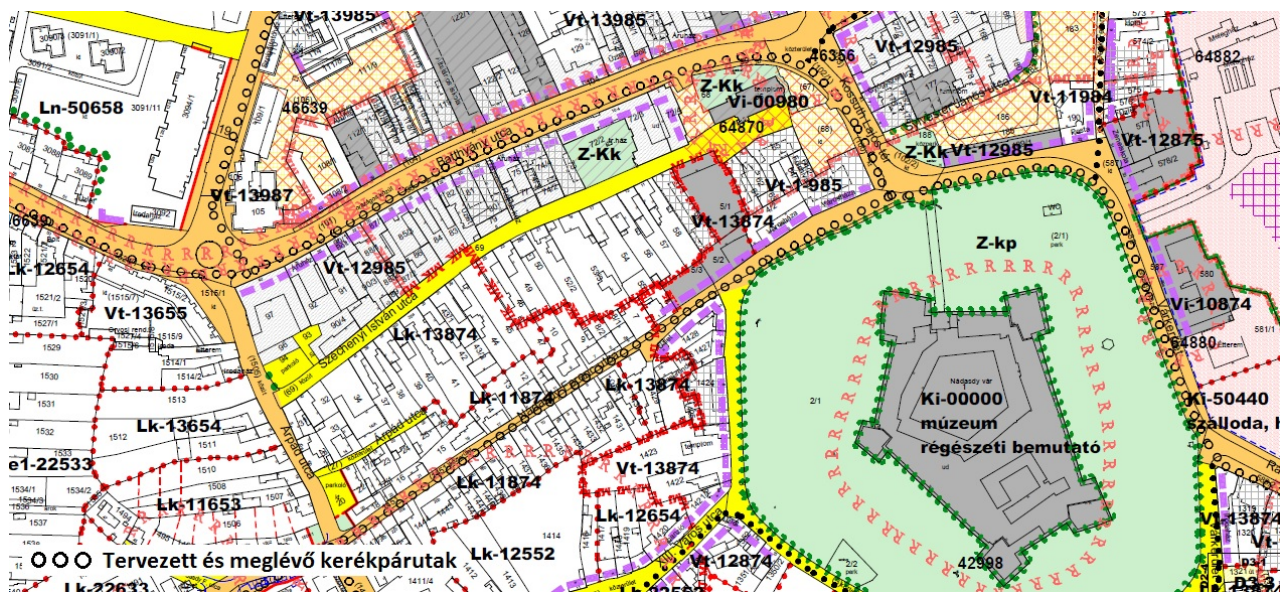
A város fejlesztési stratégiája több összefüggésben is megemlíti a kerékpáros közlekedést – turizmus-, városfejlesztés, fenntarthatóság és környezettudatosság, CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentés, városi és várostérségi kapcsolatok erősítése stb. – és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését. A dokumentumban megjelenik, hogy a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya növekedjen és mindezt az egyes beruházásokkal szeretné elősegíteni.

<sup>4</sup> Forrás: [http://gis.teir.hu/rendezes\\_vas\\_trt/](http://gis.teir.hu/rendezes_vas_trt/)

A város számára fontos turizmusfejlesztés egyik elengedhetetlen feltétele a település külső megközelíthetőségének javítása, és a városon belüli kerékpáros közlekedés megfelelő színvonalának biztosítása és annak kiépítése. Ezért a városfejlesztési stratégiában szinte az összes lakott városrész esetén megjelenik a kerékpáros úthálózat fejlesztése.

A hosszabb távú fejlesztési szándékok között is előkerül a kerékpározás, mint közlekedési mód fejlesztése, amely regionális és kistérségi kerékpárút-hálózat fejlesztésként is megjelenik.

Sárvár és térségére hatályos településszerkezeti tervben számos kerékpáros-úthálózatfejlesztés jelenik meg, illetve kistérségi jelentőségű utakat is jelöl. Az országos jelentőségű hálózati elemek mellett megjelennek a térségi- és a helyi szempontból is lényeges utak, melyek javasolt és tervezett kerékpárutakból és kerékpározásra kijelölt szakaszokból tevődnek össze (5. ábra).



5. ábra: Tervezett és meglévő kerékpárutak Sárvár Építési Szabályzatában<sup>5</sup>

## 3.2. VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA

### 3.2.1. A TERÜLET LEHATÁROLÁSA

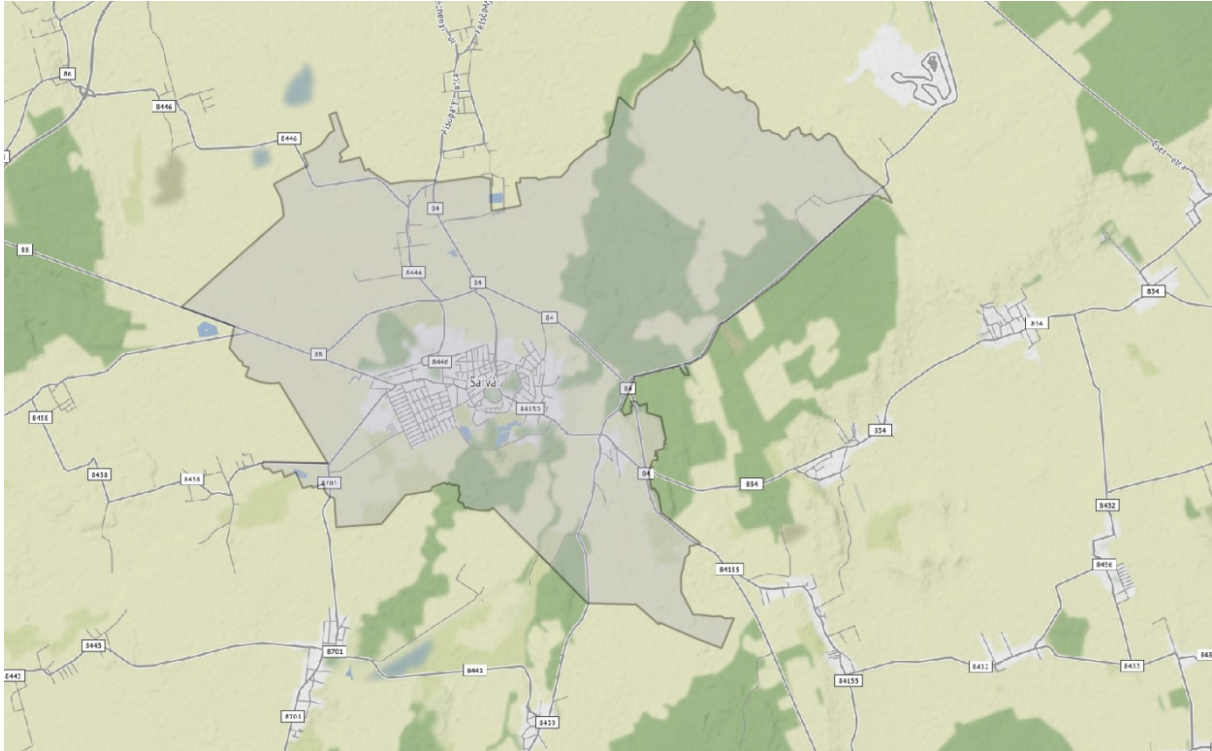
Sárvár város Nyugat-Magyarországon, Vas megye földrajzi tengelyét képező Rába folyó két partján, a Gyöngyös-patak torkolatától délre fekszik. A város a Sárvári járás székhelye, amely 42 települést foglal magába (két város Sárvár és Répcelak, valamint 40 község tartozik hozzá). A település utolsó hivatalosan becsült népessége 14 910 fő (2017), így megyén belül a 2. legnépesebb település. Területe 64,65 km<sup>2</sup>, népsűrűsége 231 fő/km<sup>2</sup>.

Természetföldrajzi szempontból a város Nyugat-magyarországi Peremvidék nagytáj, Sopron-Vasi síkság középtáj és a Rábai teraszos sík kistáj középső részén helyezkedik el, azaz a város és annak területe legnagyobb részt síkvidéki terület. Földtanilag a Pinka- és a Gyöngyös-síktól az Ős-Rába által alámosott töréssperem választja el, a Répce-sík kavicstakarós hordalékkúpjába viszont fokozatosan belesimul. A délnyugatról északkeleti irányban lejtő síkság átlagos tengerszint feletti magassága 180 méter (6. ábra). Itt találkozik

<sup>5</sup> Forrás: Sárvár Építési Szabályzat

egymással a Gyöngyös-patak és a Rába folyó. A kavics hátakon kedvezőtlen volt, hogy települések alakuljanak ki, így a folyó völgyekbe épültek azok, mint például Sárvár városa is.

A Rábai teraszos sík, így a város éghajlatát délnyugatról északkeleti irányban emelkedő, mérsékelt hűvös évi középhőmérséklet (9,2–9,8 °C) jellemzi. A csapadékmennyiség szintén mérsékelt (640–740 mm/év), jelentős területi különbségekkel a nedvesebb délnyugati régiók és a szárazabb északi részek között. Az évi napsütöttség órák száma 1820-1900 között mozog. Jellemző az északi szélirány, melynek átlagos sebessége nem jelentős, így kedvezve a kerékpáros közlekedésnek.



6. ábra: Sárvár és annak területének felszíni adottságai<sup>6</sup>

Mind a hivatásforgalmi, mind a turisztikai célú kerékpározásban kimutatható a szezonális ingadozás. A kedvezőbb időjárási helyzetben többen használják a kerékpárt, beleértve a turisztikai és a hivatásforgalmi kerékpározókat is. A hivatásforgalmi kerékpározásban résztvevők a kedvezőtlenebb időjárási helyzetekben inkább a közösségi közlekedést vagy az egyéni gépjármű közlekedést részesítik előnyben.

### 3.2.2. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

Sárvár esetében a fontosabb forgalomvonzó létesítmények, intézmények a városban elnyúltnan helyezkednek el (ÉNy-DK irányba). A központi részében leginkább hivatali intézmények, óvodák iskolák, illetve kulturális épületek helyezkednek el. Déli irányba a turizmushoz kapcsolódó termálfürdő és szálláshelyek találhatók, továbbá a kórház is itt érhető el. Északi irányba vendéglátóhelyek vannak nagy számban, középiskolák, számos kisebb, nagyobb kereskedelmi egységek, buszpályaudvar, vasútállomás és a mellette található Sága Foods Rt. és ennek folytatásában lévő ipari telep. Nyugati külterületén helyezkedik el a város másik nagy foglalkoztatóját – Flextronics International Kft. – is magában foglaló ipari park. A felsorolt intézmények, létesítmények, üzemek sorolhatók a forgalomvonzó létesítmények közé, míg a kibocsájtó területekként a belső- másodsorban pedig a külső lakóövezet azonosítható. A

<sup>6</sup> Forrás: Saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

kerékpározás szempontjából problémaként jelenik meg a kerékpárparkolók- és tárolók alacsony száma, infrastrukturális hiányossága.

Forgalomvonzó- és a kibocsátó területek között elsősorban hivatásforgalmi, kereskedelmi és akár a turizmushoz kapcsolódó kerékpárforgalom is jelen van. Ezen létesítmények nagy része már rendelkezik kerékpártárolóval (1. táblázat, 7. ábra).

Ez alapján a legjelentősebb kerékpárosforgalom-növekedést a nagy foglalkoztatotti vagy látogatói létszámmal rendelkező oktatási, turisztikai, kulturális intézmények, hivatalok, illetve elsősorban nagyobb gépkocsiforgalomra berendezkedő kis- és nagykereskedelmi létesítmények alkotják. Ezek esetében van jelentős esély arra, hogy a meglévő személygépkocsi-forgalom egy része áterelhető kerékpárra, ezáltal csökkenthető a város útjainak zsúfoltsága, a zaj- és porszennyezés, illetve a balesetek száma, amin keresztül javítható a lakosság életminősége.

		Kerékpáros közlekedés várható növekedése	
		Nem jelentős	Jelentős
Forgalomvonzó funkció	Jelentős	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kisebb alapterületű kiskereskedelmi egységek: szaküzletek, kényelmi boltok, bankfiókok.</li> <li>▪ Közösségi közlekedési csomópontok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Oktatási, kulturális intézmények</li> <li>▪ Hivatalok</li> <li>▪ Turisztikai létesítmények</li> <li>▪ Egészségügyi intézmények</li> <li>▪ Nagyobb alapterületű kiskereskedelmi létesítmények (nagyobb szupermarket hipermarket, diszkont)</li> <li>▪ Üzemek, jelentős foglalkoztatók</li> </ul>
	Nem jelentős	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Autószalon</li> <li>▪ Étterem, söröző</li> <li>▪ Benzinkút</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Csatolt településrészek – kerékpáros turizmus fellendülése esetén</li> </ul>

1. táblázat: A forgalomvonzó létesítmények besorolása.<sup>7</sup>

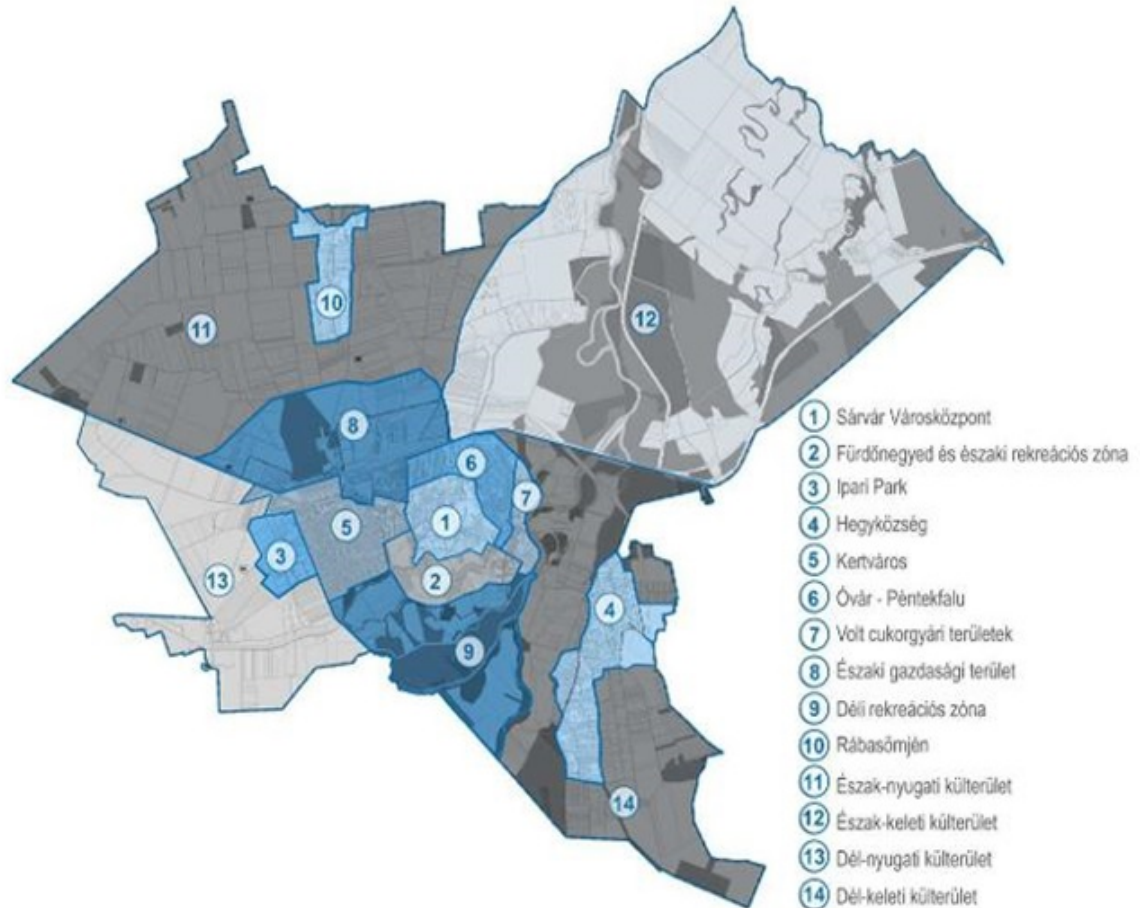
<sup>7</sup> Forrás: saját szerkesztés



7. ábra: Főbb forgalomvonzó létesítmények Sárváron<sup>8</sup>

<sup>8</sup> Forrás: Saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

Sárvár kisváros, viszont turisztikai központ is, így a forgalomvonzó létesítmények nem csak, de leginkább a város nagy forgalmú fő közlekedési útvonalai mentén vagy attól pár száz méteres, gyalogosan elérhető távolságban található, de a fő utaktól távolabb is települtek forgalomvonzó létesítmények. (8. ábra). Jelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények bemutatása az alábbi térképi felosztás szerint történik:



8. ábra: Település részei<sup>9</sup>

#### 1. Sárvár városközpont:

- Hivatalok: járásbíróság, posta, polgármesteri hivatal, okmányiroda, földhivatal: jelentős forgalmegeneráló funkció jelenleg is, személygépkocsi-forgalom kiváltása lehetséges.
- Turisztikai létesítmények: Sárvári Arborétum: kerékpáros turizmus fejlődésével forgalmegeneráló szerepük erősödhet.
- Oktatási és kulturális létesítmények: Tinódi Sebestyén Gimnázium és Szakképző Iskola, Barabás György Műszaki Szakközépiskola, általános iskolák, óvodák, Nádasdy vár kulturális központ: jelentős forgalmegeneráló funkció, személygépkocsi-forgalom kiváltható.
- Kórház és rendelőintézet: jelentős forgalmegeneráló funkció, gépkocsi-forgalom nagy részben kiváltható.

<sup>9</sup> Forrás: Sárvár Integrált Településfejlesztési Stratégia



- Kereskedelmi egységek (üzletek, drogériák, bankfiókok, vendéglátó egységek): Forgalmogeneráló funkciójuk nem jelentős.

## 2. Fürdő negyed és északi rekreációs zóna:

- Turisztikai létesítmények: Gyógy- és Wellness fürdő, hotelek, Sárvári Kalandpark: kerékpáros turizmus fejlődésével forgalmogeneráló szerepük még inkább erősödhet.

## 3. Ipari park:

- Munkaidőben, ill. műszakváltásokkor kiemelkedően jelentős. A sárvári ipari park 55 hektár területe ma már nagyrészt beépített. A Flextronics üzemében eldobható Kodak fényképezőgépeket gyártanak. A Hewlett-Packard tintasugaras nyomtatókat gyárt, a tervek szerint a termelés elérheti az évi 1 millió darabot, melynek 95%-át exportra szánják. A Kurt Hirsch Kft. csomagolóanyagokat gyártó cég is bővíti üzemét, csakúgy, mint az Amtek Hungária Rt, amely fémlemezről préselt alkatrészeket gyárt. A területen működő cégek több mint 2000 főt foglalkoztatnak, s a létszám a bővítések nyomán eléri a 3 ezret.

## 4. Hegyközség:

- Leginkább kibocsájtó terület: forgalmogvonzó létesítményei közé a szálláshelyek sorolhatók

## 5. Kertváros:

- Hegyközséghez hasonlóan kibocsájtó területnek tekinthető a város e része.

## 6. Óvár-Péntekfalu:

- Kereskedelmi-szolgáltató gazdasági terület: nyitvatartási, és munkaidőben és műszakváltáskor jelentős.
- A bemutatott városrész másik része pedig szintén kibocsájtó, mint forgalmogvonzó

## 7. Volt cukorgyári területek:

- Semmilyen funkciója nincs jelenleg ennek a városrésznek, így nincs forgalmogvonzó létesítmény sem

## 8. Északi gazdasági terület:

- Ipari terület: Munkaidőben, ill. műszakváltásokkor kiemelkedően jelentős.
- Vasútállomás: az állomás forgalma magas, így forgalmogvonzó szerepe jelentős.
- Autóbusz-állomás: jelentős forgalmogvonzó képesség, a személygépkocsi-forgalom kiváltható, bike+ride funkció kialakításával növelhető.
- Temető: szezonálisan jelentős forgalmogeneráló funkció, személygépkocsi-közlekedés korlátozottan váltható ki.

## 9. Déli rekreációs zóna:

- Turisztikai létesítmények: Vadkert major és fogadó: kerékpáros turizmus fejlődésével forgalmogeneráló szerepük erősödhet.

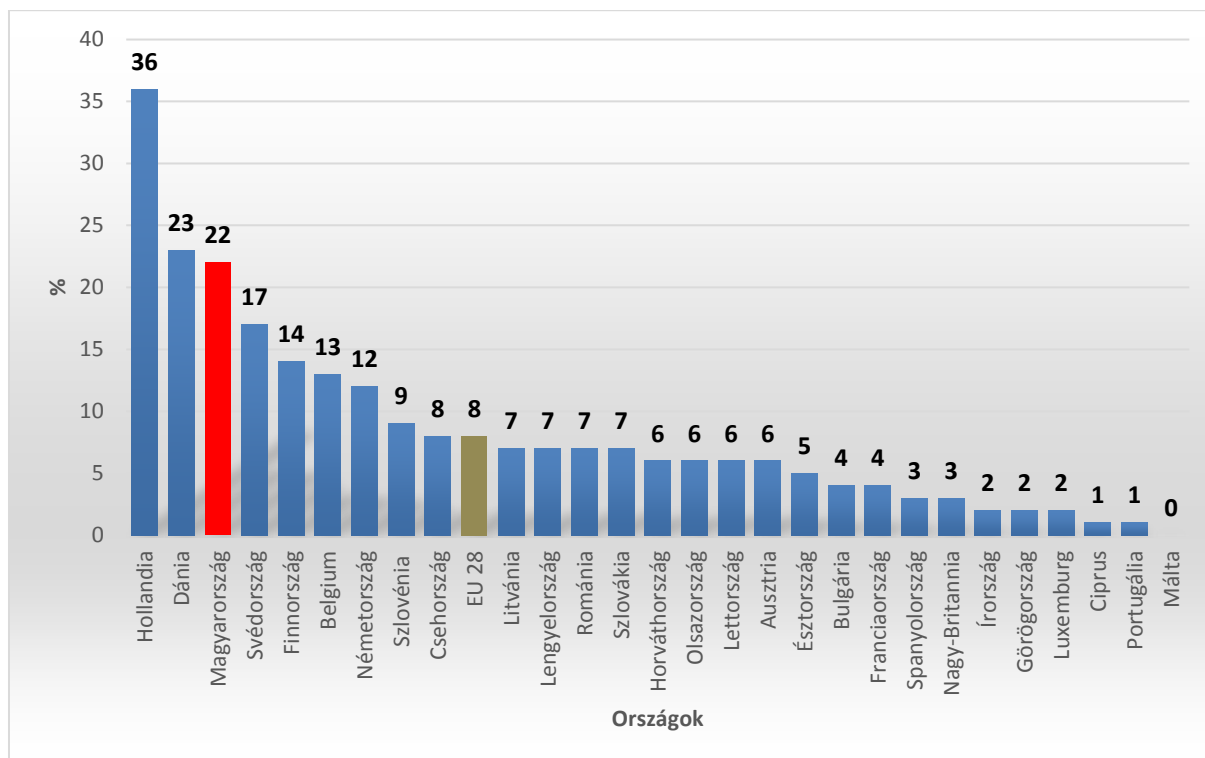
#### 10. Rábasömjén:

- Forgalmvonzó létesítménye a TARAVIS Baromfi és Élelmiszeripari Kft.
- A településrész egyéb részei kibocsájtónak tekinthető.

A 11., 12., 13. és 14-es számú településrészek a város külterületi részének tekinthetők, ahol szinte semmilyen forgalmvonzó létesítmény nem található.

### 3.2.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZEREPE

A kerékpározás közlekedésben betöltött szerepéről számos adat – túlnyomóan becslésekből származó – áll rendelkezésre. Ez alapján hazánk az Európai Unió tagországai körében igen kedvező helyzetben van, ami a kerékpározást, mint fő közlekedési módot illeti: ebben a tekintetben Magyarország Hollandiát és Dániát követően az előkelő harmadik helyet foglalja el. Magyarországon – jelenleg elsősorban az alföldi településeknek köszönhetően – kiemelkedő (Dániával közel azonos szintű) a kerékpáros közlekedés aránya. 2010-ben az utazások 19%-a esetében a kerékpár volt a fő közlekedési eszköz, mely 2014-re 22%-ra növekedett hazánkon belül (9. ábra). Viszont szükséges megjegyezni azt, hogy nincs elérhető adat a kerékpárral megtett kilométerekre vonatkozóan, ami lehet, hogy más képet mutatna.



9. ábra: A kerékpározás szerepe a közlekedésben az Európai Unió tagországaiban.<sup>10</sup>

A kerékpározásnak, mint fenntartható közlekedési módnak több pozitív előnye is létezik:

- a városokban jóval gyorsabban megoldhatók az egyik pontból a másik pontba történő eljutások, „door to door” (azaz ajtótól ajtóig) elérést biztosít, éppen emiatt sokkal rugalmasabb, mint a közösségi közlekedési eszközök, tehát a kerékpáros közlekedésről elmondható, hogy gyors és kiszámítható.

<sup>10</sup> Forrás: EP (2012)

- akár a beruházás, akár a fenntartás szemszögéből vizsgáljuk magát a kerékpáros közlekedést mindkét szempontból az egyik leginkább költségkímélő közlekedési módnak tekinthető (2. táblázat).
- a megtakarítások mellett a kerékpározás az egészségügyi állapotra is jótékony hatással van a rendszeres testmozgásnak köszönhetően, mindemellett a reflexek működésére, az energiaháztartás szabályozására is pozitív kihatással bír.
- meglepő, de a szennyezőanyagoknak történő kitettség esetében megállapítható, hogy a kerékpárosok kevesebb légszennyező anyaggal érintkeznek az utazás során, mint az autót használók.

	Beszerezési ár	Amortizációs költség / év (átlagosan 8%)	Fenntartási költség/év	Költség 10 év alatt (amortizáció + fenntartás)
<b>Kerékpár</b>	280 000 Ft	15 800 Ft	20 000 Ft	<b>358 371 Ft</b>
<b>Gépkocsi (teljes)</b>	3 200 000 Ft	181 000 Ft	700 000 Ft	<b>8 809 957 Ft</b>
<b>Gépkocsi (csökkentett)</b>	3 200 000 Ft	151 000 Ft	450 000 Ft	<b>6 010 000 Ft</b>

2. táblázat: A személyautós és a kerékpáros közlekedés becsült beszerzési és fenntartási költségei<sup>11</sup>

Miközben a kerékpározás úri passzióból folyamatosan a szegényebb társadalmi csoportok közlekedési módjává alakult, a '30-as években megjelent a kerékpározás, mint a turizmus egyik válfaja.

Itt szükséges megemlíteni, hogy a kerékpáros közlekedésnek három nagy csoportját szokás megkülönböztetni: az egyik csoportja a hivatásforgalmi kerékpározás, – melynek célja jellemzően a munkába járás, ügyintézés – a szabadidős vagy turisztikai célú kerékpározás, illetve a harmadik csoportja pedig a sportolás céljából történő kerékpározás. A hivatásforgalmi közlekedést jól jellemzi, hogy a foglalkoztatottak munkahelyüket milyen módon érik el. Településtípusonként jelentős eltérések mutatkoznak a kerékpárosok részaránya tekintetében. Míg a fővárosban csak 3% körül alakul a számuk, addig a megyeszékhelyek tekintetében ez a szám 12%, de átlag is 15% körüli. A kisebb városok tekintetében, mint Sárvár pedig 23%, mely a legmagasabb a településtípusok között.

Visszatérve a kerékpáros turizmushoz elmondható, hogy a kerékpározás, mint közlekedési eszköz jelenleg is reneszánszát éli. A környezettudatos szemléletmódot és az egészséges életet figyelembe véve a tehetősek is egyre szívesebben ülnek kerékpárra. Maga a kerékpáros turizmus a jóléti társadalmak rekreációs tevékenységévé vált: a jó környezeti állapot, a szép természeti környezet, az alacsony népsűrűség vonzerővé vált. Napjainkban a kerékpáros nyaralók alkotják az összes nyaralók 2-4%-át, miközben a fejlett országok turistái a nyaralásaik 25%-ába illesztnek kerékpáros – jellemzően egy vagy többnapos – túrákat. Egy 2009-ben készült felmérés alapján 2,795 millió kerékpáros túra került sor évente. A kerékpáros turisták alkalmanként 1,5-szer többet költenek, mint a hagyományos turisták<sup>12</sup>.

Azon túl, hogy a kerékpározás számos gazdasági hasznot generál társadalmi haszna is jelentős:

- Közösségi kapcsolatok erősödését segíti elő;
- Az utazási lehetőségek kiszélesednek: a kerékpárt többen megengedhetik maguknak, mint a drága személygépkocsit vagy repülőt;

<sup>11</sup> Forrás: <http://www.vasmksz.hu/?p=983>

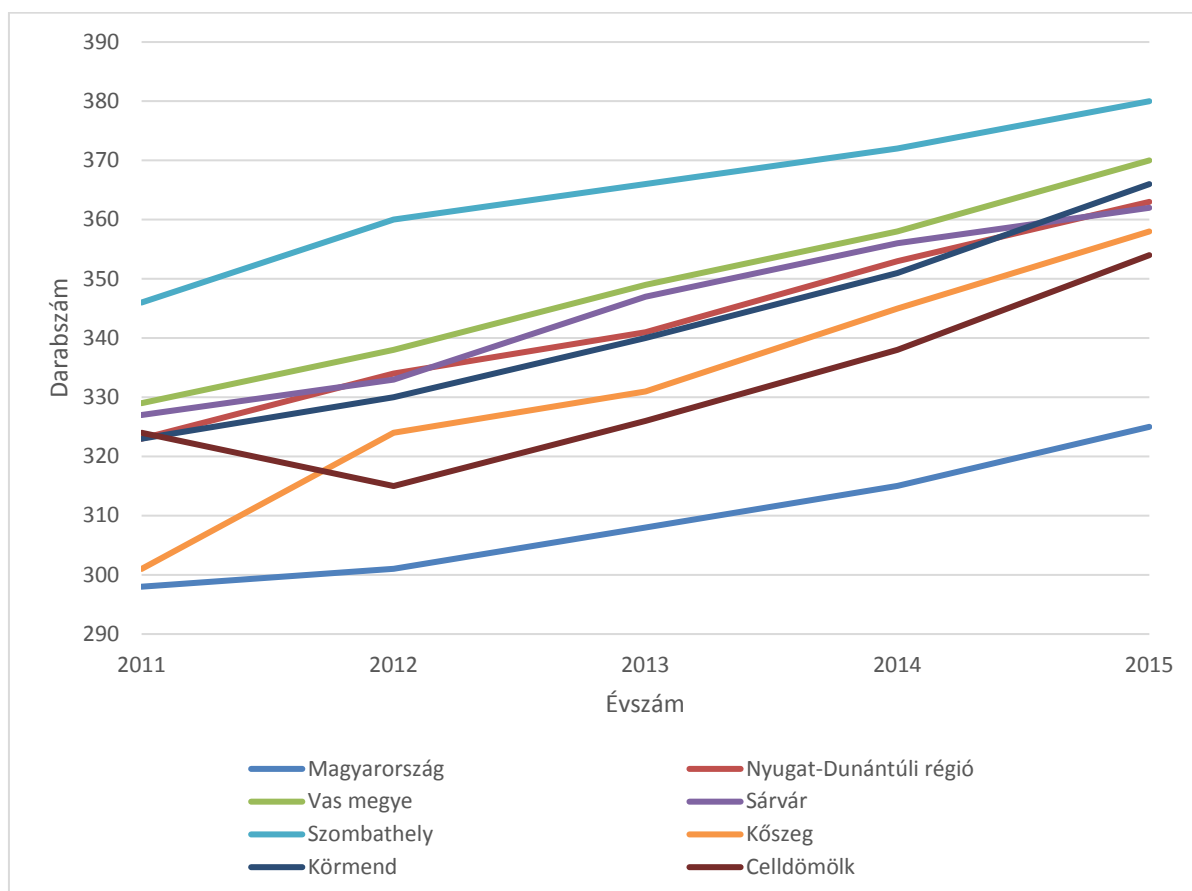
<sup>12</sup> Forrás: EP 2012

- Csökken a balesetek száma, illetve azok kevésbé súlyosak – elsősorban az alacsonyabb sebességből fakadóan;
- Az egészségi állapot javul a társadalmon belül;
- A területhasználat fenntarthatóbbá válik, csökken a beépítettség mértéke.

A környezetre gyakorolt hatások közül az alábbiak emelhetők ki, mint pozitív faktor:

- A károsanyag-kibocsátás csökkenése;
- Mérséklődik a zajszint;
- A környezeti károk is csökkennek.

A személygépkocsi-ellátottsági adatok vizsgálatán keresztül közlekedési alágazatok közötti megoszlására vonatkozóan következtetéseket fogalmazhatunk meg. Az ezer főre jutó gépkocsiállomány alapján – 2011-ig visszatekintve – Sárvár városa a nyugat-dunántúli régió átlagához hasonlóan növekszik, viszont a megyei és a szombathelyi növekedéstől elmarad. Ennek ellenére, így is a megyében a gépkocsival legjobban ellátott városok közé sorolható. A város 2013-tól lassuló, de folyamatos növekedést mutatott a gépkocsi ellátottság szempontjából. Ezt vizsgálva kijelenthető, hogy a hasonló nagyságú – 10 000 fő feletti városok – településekkel együtt Sárvár adatai elég magasak, egyedül csak a már említett megyeszékhely és Körmend városa előzi meg, amiből arra következtethetünk, hogy a település lakosságának jelentős része nem igazán használja a kerékpárt (10. ábra).

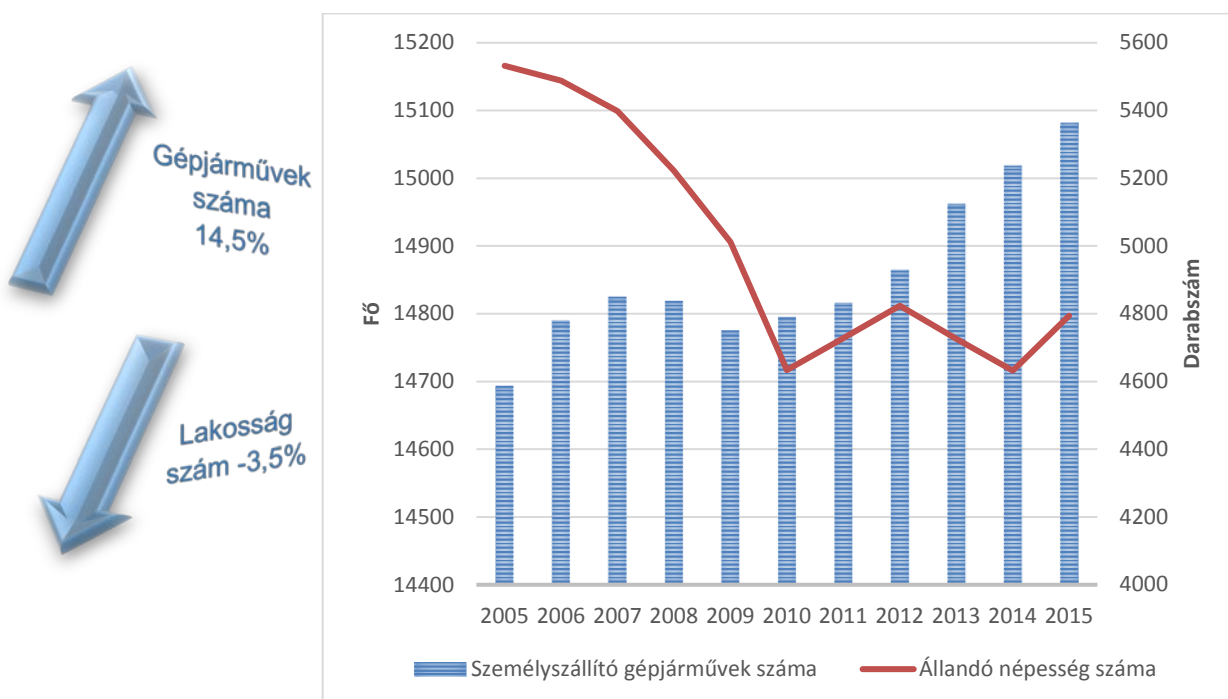


10. ábra: Ezer főre jutó személygépkocsi-állomány összehasonlítása.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Forrás: <https://www.teir.hu/helyzet-ter-kep>

A fentebbi megállapítással ellentétben a kerékpározásnak Sárvár városában nagy hagyománya van, hiszen jelentős a kerékpáros közlekedés részaránya, azonban ennek ellenére minimális hosszban van kiépített kerékpárút. Az itt lakók döntő része az ún. közlekedési célú, bevásárló és ügyintéző jellegű célok miatt használja a kerékpárt közlekedési eszközként. Közlekedésbiztonsági szempontok alapján a kerékpáros közlekedés legbiztonságosabb módja az, ha a kerékpározás kizárólag erre a célra kijelölt úthálózaton zajlik. A megnövekedett városi és térségi igényekből, illetve a turizmus trendjeiből fakadóan egyre inkább előtérbe kerülnek a kerékpározással és a kerékpáros úthálózat kialakításával kapcsolatos fejlesztések, melyek a megnövekedett gépjárműforgalom miatt közlekedésbiztonsági szempontból is rendkívül fontosak.

A TeIR adatbázisában szereplő adatok alapján Sárvár városában 2005 és 2015 között több mint 114,5%-kal (közel 800 darabbal) nőtt a személyszállító gépjárművek száma (2015: 5362 db). Ez a növekedés annak fényében sokkal inkább jelentős, hogy ezen időintervallum során a lakónépesség száma majdnem 3,5%-kal csökkent (2015: 14 797 fő). 2015-es adatok alapján, Sárváron az 1000 főre 362 személyszállító gépjármű jut, amely magasabb az országos átlagnál (325 gépjármű) (11. ábra).



11. ábra: A gépjárművek és a lakosság számának alakulása Sárváron 2005-2015 között<sup>14</sup>

A városban élők foglalkoztatottságáról elmondható, hogy a helyben dolgozók aránya magas, megyén belül az egyik legmagasabb. Nem sokan ingáznak más településre munka szempontjából. Egyedül Szombathely (15,2% a nem helyben foglalkoztatottak aránya – számos munkahely) és Szentgotthárd (21,7% a más településen dolgozók aránya – Opel) szerepel jobban ebben az összehasonlításban.

Más településen munkát vállaló lakosok egy része a nagyobb távolságok miatt a közforgalmú közlekedést, azon belül a közúti személyszállítást és a vasúti közlekedést részesítik előnyben. A 2011-es népszámlálási adatok alapján a Sárváron foglalkoztatottak – 6961 fő – 24,6%-a, 1715 fő más településre ingázik munkába járás céljából. Az erre vonatkozó statisztikai adatok áttekintése alapján kimutatható, hogy a Sárvárról eljárók jelentős többsége kerékpáros távolságon kívüli (20 km-en belül) településre ingázik. Legfontosabb, legtöbb ingázót számláló

<sup>14</sup> Forrás: [www.teir.hu](http://www.teir.hu)

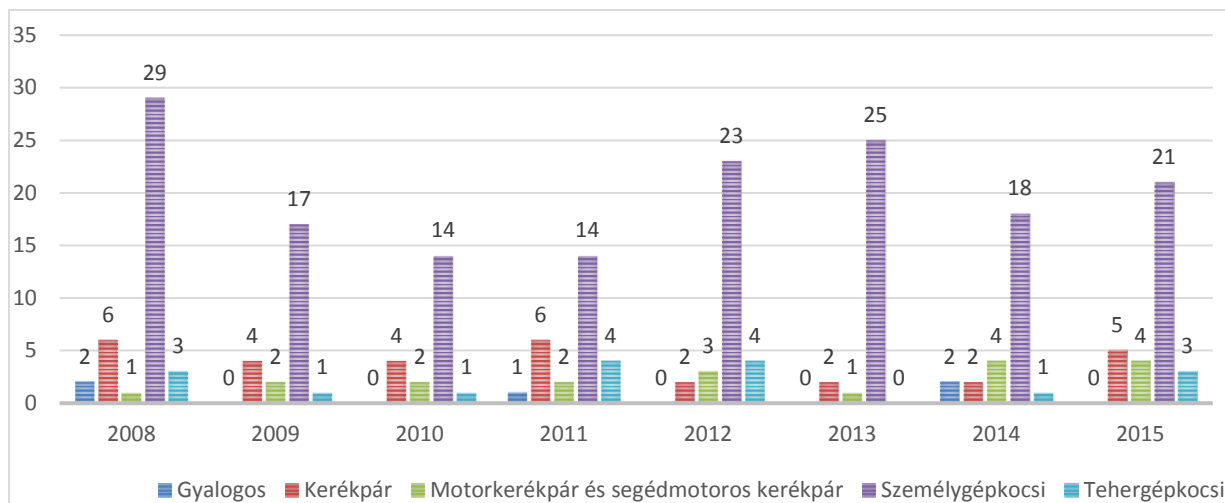
céltelepülések, a 32 km-es távolságra lévő Szombathely (613 fő) és a 22 km-re lévő Celldömök városa (87 fő). (12. ábra).



12. ábra: Sárvárról ingázók, illetve a fontosabb céltelepülések<sup>15</sup>

A nagyarányú kerékpárhasználatból adódóan a kerékpáros közlekedés biztonságossá tétele is nagy fontossággal bír. Ahogy az a 13. ábrán is látható, a baleseteket a személygépkocsi vezetőket követően a kerékpáros közlekedők okozzák a legtöbb esetben. A kerékpárforgalmi hálózati tervben javasolt, hatásterületen belüli kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése közlekedésbiztonsági funkcióval is bírnak, hiszen a hálózat egyik legfőbb célja, hogy a kerékpárosok a lehető legbiztonságosabb módon juthassanak el úti céljukhoz.

<sup>15</sup> Forrás: <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>

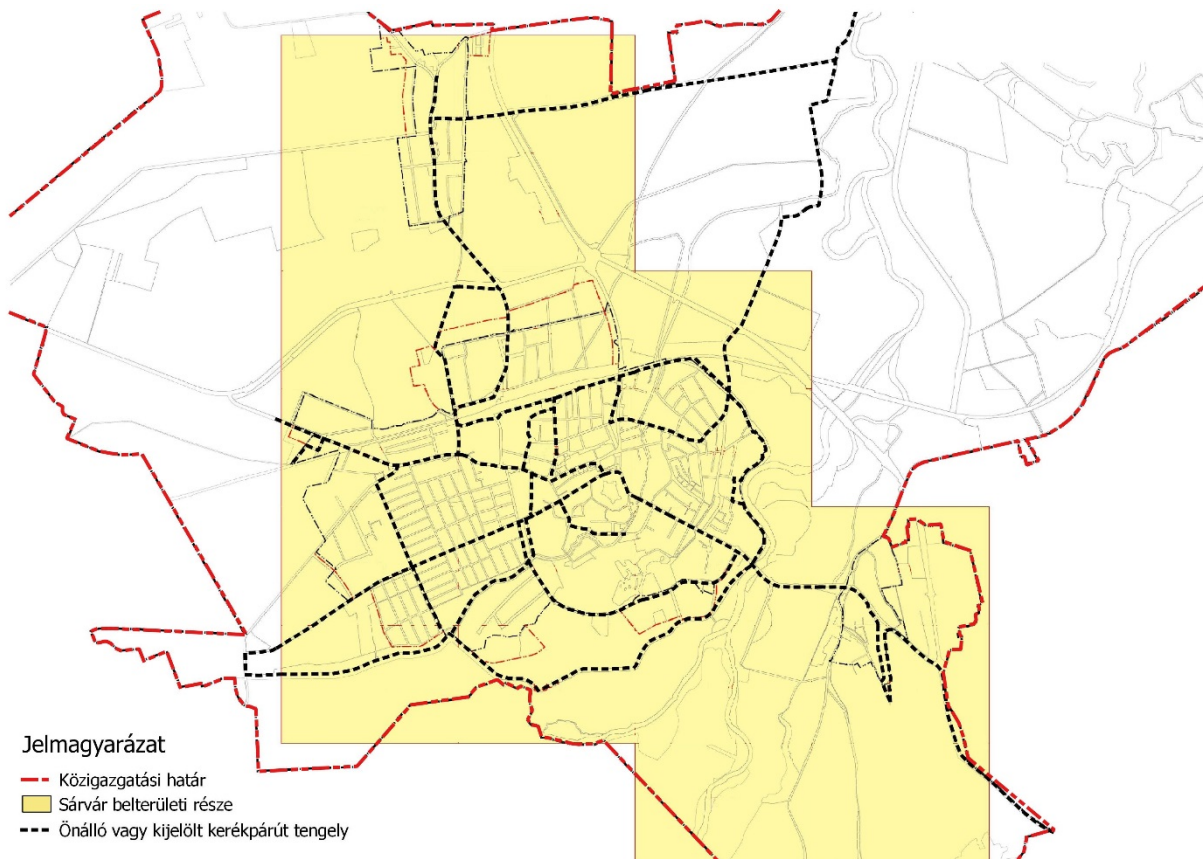


13. ábra: Balesetek száma az okozó szerinti megoszlásban 2008-2015 között Sárváron<sup>16</sup>

### 3.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE

Sárvár város úthálózatáról elmondható, hogy megtalálhatók nagyobb hatású utak – 88-as és 84-es út – amelyek csak abban az esetben használhatók kerékpározásra, ha van külön, a kerékpározásra kijelölt útvonal (88-as úttal párhuzamos kerékpárút). Települési szinten jelentősebb útvonalak és a mellékutak kerékpárútként is kijelöltek. Sárvár és annak térségére a hatályos településrendezési terv jelentős kiterjedésű kerékpáros úthálózat fejlesztését irányozta elő, amely az egész települést behálózza (14. ábra). Ennek tagjai a helyi jelentőségű hálózati elemek mellett térségi és országos jelentőségű elemeket is tartalmaztak, melyek javasolt, tervezett kerékpárutakból, és kerékpározásra kijelölt utakból tevődnek össze. 2005-re elkészült az országos tervben is szereplő hazai jelentőségű Lutzmannsburg-Zsira-Gyalóka-Szakony-Bük kerékpárút, mely független és kétirányú forgalmú hálózati elem. Az érintett kerékpáros útvonal együttest az OTTrT 2013. évi felülvizsgálatához kapcsolódóan javasolt törzshálózati, országos hálózati elemek között a már említett 82. számú vonal tartalmazza, annak részét képezi és a tervezett útvonal Sárvár irányába folytatódik.

<sup>16</sup> Forrás: [www.teir.hu](http://www.teir.hu)



14. ábra: Sárváron megtalálható önálló vagy kijelölt kerékpárutak<sup>17</sup>

Sárvár város a kerékpárutak vonatkozásában a hazai átlagot meghaladó ellátottságú település, köszönhető annak, hogy a már említett mellékutak kerékpárútként is funkcionálnak. A szomszédos települések közel, kerékpárral könnyen megtehető távolságra helyezkednek el. Nem véletlen a Porpác-Sárvár között elkészült kerékpárút nyomvonal. Az út elkészültének nem csak hivatásforgalmi jelentősége van, hanem szabadidős tevékenységekhez is kapcsolódik. Így Porpác és Bögöt településekről biztonságosan, külön kerékpárúton – a nagy forgalmat lebonyolító 88-as főutat nem érintve – érhető el a járási székhely.

Mint már említésre került, hogy a település környezete sík, illetve hullámos felszínű, így kerékpározásra topográfiaiailag alkalmas és a kerékpározásnak – mint a térségben általában – komoly hagyományai vannak.

A kerékpárhasználat főbb okai:

- hivatásforgalom
- bevásárló forgalom
- teherszállítás
- sport, turisztikai célú forgalom

A kerékpározás elterjedését indokolták:

- a település jelentős kiterjedése, /ld. üdülő területek, kiskertek stb./
- a kerékpáros távolságban lévő úti célok, a gazdasági területek, a szomszédos települések viszonylagos közelsége,

<sup>17</sup> Forrás: Sárvár Építési Szabályzat alapján saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült



- a tömegközlekedési megállóhely távolsága egyes lakóterületi egységektől mérten meghaladja a „rá gyaloglási távolságot”

A településnek főleg biztonságosan használható külső kerékpáros közlekedési kapcsolatokra és jó minőségű belső úthálózati útburkolatokra van szüksége, ezért Sárvár közigazgatási területén, ugyan más-más céllal az alábbi kerékpáros fejlesztések lehetőségét vizsgáljuk:

- a regionális, és szomszédsági kapcsolatok biztosítását
- turisztikai célú kerékpárutak kijelölését

A szomszédsági kapcsolatokat biztosító kerékpárutak egy része már rendelkezésre állnak, míg egyéb részei ma még hiányosak, bár a kerékpározásra használt egyes utakon a gépjármű forgalom nagysága sok esetben nem zavaró. A korábban elkészült kerékpáros utakat a már bemutatott hatályos településrendezési, illetve területrendezési tervek tartalmazzák.

Mára a jelentősebb kerékpáros forgalmat vonzó létesítmények kerékpárral biztonságosan megközelíthetők. Az intézmények egy része már rendelkezik kerékpártárolóval, illetve a ma még kerékpártárolóval nem rendelkező intézmények esetében ez egyszerűen, többlet közlekedési terület kijelölése nélkül is pótolható.

A településen belül, a meglévő, zömében pormentesített burkolatú úthálózat alkalmas, illetve egyes esetekben a burkolatok visszaállítását követően kerékpározásra megfelelő. A fejlesztési javaslatokban szereplő utak elkészítése esetén is legalább a maiaknak megfelelő szabályozási szélességű, és jó minőségű útkialakításokra van szükség.

Fontos megemlíteni az OFTK-ban is már említett közlekedési módok közötti zökkenőmentes váltás biztosítását. Sárvár, mint járásszékhely vasútállomással és buszpályaudvarral is rendelkezik. Mivel hazánkban még nem annyira elterjed a buszokon történő kerékpárszállítás és nagyrészt nem is lehetséges, így a terv csak a vonaton történő kerékpárszállítást hívatott bemutatni. Az alábbi, 3. táblázat a Sárvárra irányuló, GYSEV által értékesített kerékpáros vasúti jegyek darabszámát mutatja be. (Mivel a sárvári vasútállomást a MÁV Zrt. üzemelteti, így az általuk értékesített jegyek számáról nem áll rendelkezésre információ, eszerint a kapott eredmény valamelyest torzíthat – ugyanakkor összességében jellemző adatokról lehet szó.) A kerékpár tárolási és gépkocsi parkolási lehetőségek folyamatos fejlesztésével együtt a szolgáltatást igénybe vevők száma is növekedhet. Érdekes tény, hogy Sárvárról vasúton induló kerékpárosok száma magasabb, mint az érkezők száma, tehát a településen élők és a pihenésüket itt töltők veszik igénybe a vasúti kerékpárszállítást. A jegyeladások számából jól látható, hogy Sárvár állomásról kiindulva 2013-as évben 339 db jegyet váltottak a vonaton történő kerékpárszállításra. Legnagyobb arányban késő tavasztól a kora őszi időszakig veszik igénybe az utasok a vasút e szolgáltatását. Amellett minden alkalommal egy- vagy menettéri útra váltottak jegyet az igénybe vevők, amiből leginkább arra lehet következtetni, hogy a kerékpárral történő utazás legfőbb célja nem hivatásforgalmi, hanem a kikapcsolódás, illetve a pihenés. Mindez elmondható a '14-es évről is ahol közel száz fővel növekedett a jegyet váltók száma. A nyári időszakban történő kerékpárszállítás aránya még jelentősebbé vált és továbbra is csak egy-egy útra történik jegyváltás (3. táblázat).

	Megváltott jegyek száma 2013 (db)	Megváltott jegyek száma 2014 (db)	"Nyári időszakban" történő kerékpárszállítás aránya (2013/2014) (%)	Megtett átlagos távolság (2013/2014) (km)
Sárvár állomásról induló vonatok	177	228	63,8/61,4	105/94
Sárvár állomásra érkező vonatok	162	204	55,5/61,7	105/94

3. táblázat: Vonattal történő kerékpárszállítás a megváltott jegyek alapján Sárvár állomásról<sup>18</sup>

### 3.3.1. A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA

A forgalom jellegzetességei útirányonként:

- Nyugat kelet irány (88100 jelű út 88-as úttól a Batthyány utca végéig): A napi forgalomról elmondható, hogy a kerékpáros közlekedés aránya nem tekinthető számottevőnek, de jelen van a vizsgált útszakaszon (427 jármű/nap). Az itt mért forgalmi adatokból kitűnik, hogy az útnak a szomszédsági kapcsolatokban, tömegközlekedési és gazdasági forgalomban van szerepe, illetve ez kapcsolódik a 88-as főútra, amely Szombathellyel és az M86-os gyorsforgalmi úttal létesít közvetlen kapcsolatot. A Forgalom szempontjából az egyik legjelentősebb útszakasznak tekinthető, amely a város belterületét érinti. Átlagos napi forgalma 7848 jármű/nap (j/nap), ebből személygépjármű 5786 j/nap. A fejlesztendő kerékpáros nyomvonal ezen az útszakaszon is megjelenik, így az út elkészültét követően a kerékpárosok számára egy biztonságos útszakasz fog kialakításra kerülni, megoldva ezzel a város ipari parkjához való biztonságos kerékpáros eljutás problémáját, ezzel közvetlen gazdaságfejlesztési hatást is kiváltva.
- Észak-déli irány (84150 jelű út a 88-as út későbbi szakaszától, a városon keresztül a 84 és 834-es utak találkozásáig): A településen belül erre az útra csatlakozik rá a Batthyány utca végétől az előbb bemutatott 88100-as jelű út. Ezen az úton érkeznek meg a Celldömölk és a Balaton felől érkezők, így ennek az útnak is nagy forgalmat kell lebonyolítania. A naponta ezen az úton haladó járművek száma 10 755 j/nap. A forgalmi adatokat vizsgálva jól látszik, hogy a kerékpáros forgalom aránya messze elmarad az előző vizsgált útszakasztól (323 j/nap). A most bemutatott és az előbb vizsgált utakat veszik leginkább igénybe az ingázók. Továbbá ezt az útvonalat használják a Sárvári fürdőhöz és a Balatonra igyekvők nagy része is, ha nem a 84-es elkerülőt veszik igénybe.
- Észak-déli út II. (8446 jelű út Rábasömjéntől a 88100 jelű útig): A két településrészt összekötő útszakasz forgalma jóval kevésbé jelentős az előbb bemutatott két úthoz képest. A napi forgalom mindösszesen 1823 j/nap, így a 155 j/napos kerékpárforgalom aránya is magasabb. Ami azt mutatja, hogy a Rábasömjén településrészt összekötő utat szívsebben használják kerékpározásra.

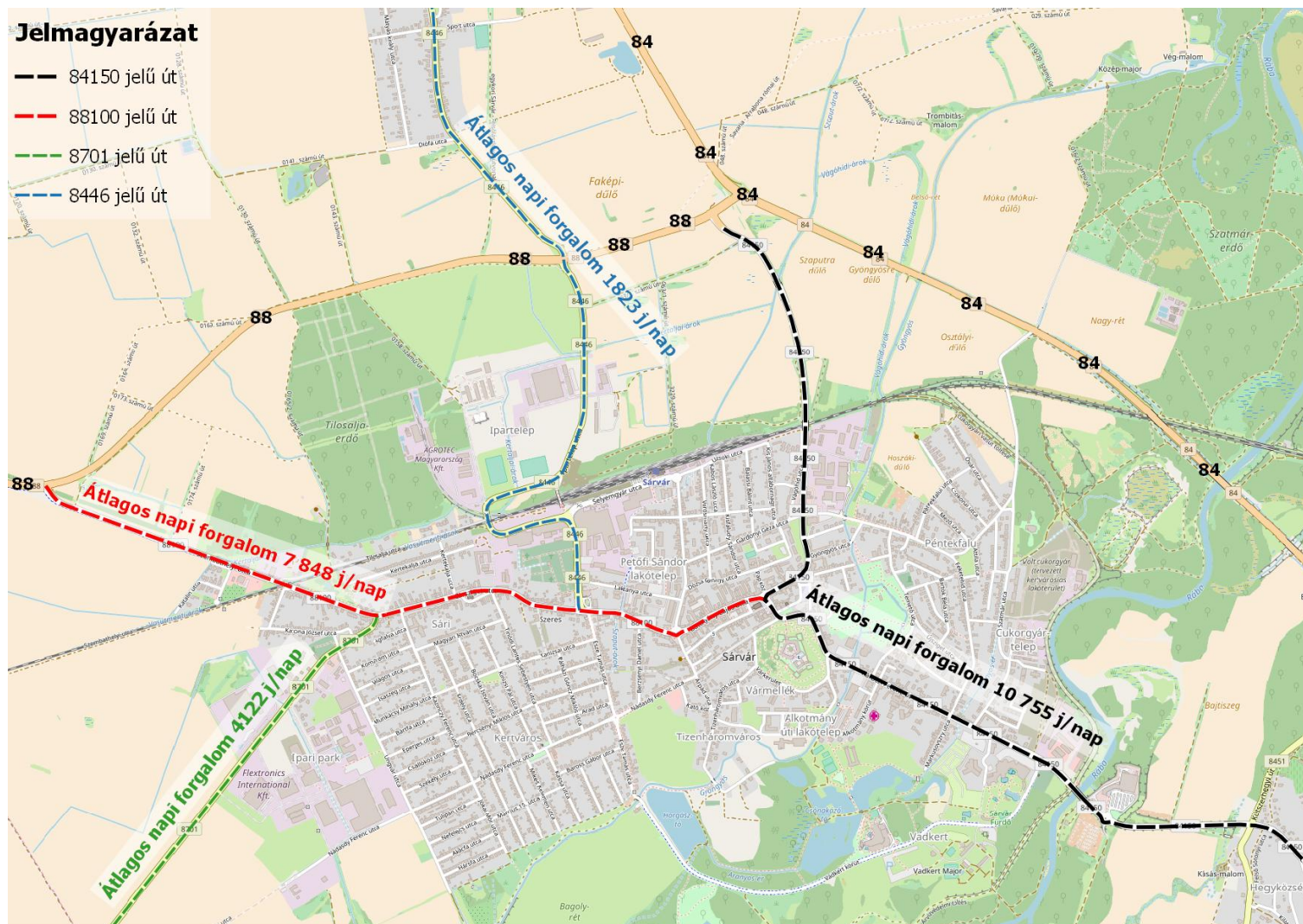
<sup>18</sup> Forrás: GySEV ZRT. adatai alapján saját szerkesztés

Az előbb említett 3 útszakasz a 88-as számú főútról leágazó szakaszok. A következőkben a várost délről elérő főbb utak bemutatása következik:

- Délkelti irány (8701 jelű út Ikervár felől érkező útvonal, amely szintén a 88100 jelű útra kapcsolódik rá a városon belül). A forgalma jelentősebbnek tekinthető mivel a naponta 4122 j/nap halad át ezen az útvonalon, de ennek legnagyobb része hivatásforgalmi, illetve gazdasági mivel az ipari parkon keresztül halad át, ami a kis- és nagyteher kocsik arányából jól látható (kis tehergépkocsi 798, nagy tehergépkocsi 199 j/nap). A legforgalmasabb 84150 jelű útvonalon a kis- és nagy tehergépkocsik aránya 10%, addig a vizsgált szakaszon 24%. A kerékpárforgalom nem jelentős viszont hivatásforgalmi szerepe megfigyelhető, műszakváltások idején (125 j/nap) (15. ábra).<sup>19</sup>

---

<sup>19</sup> Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt.

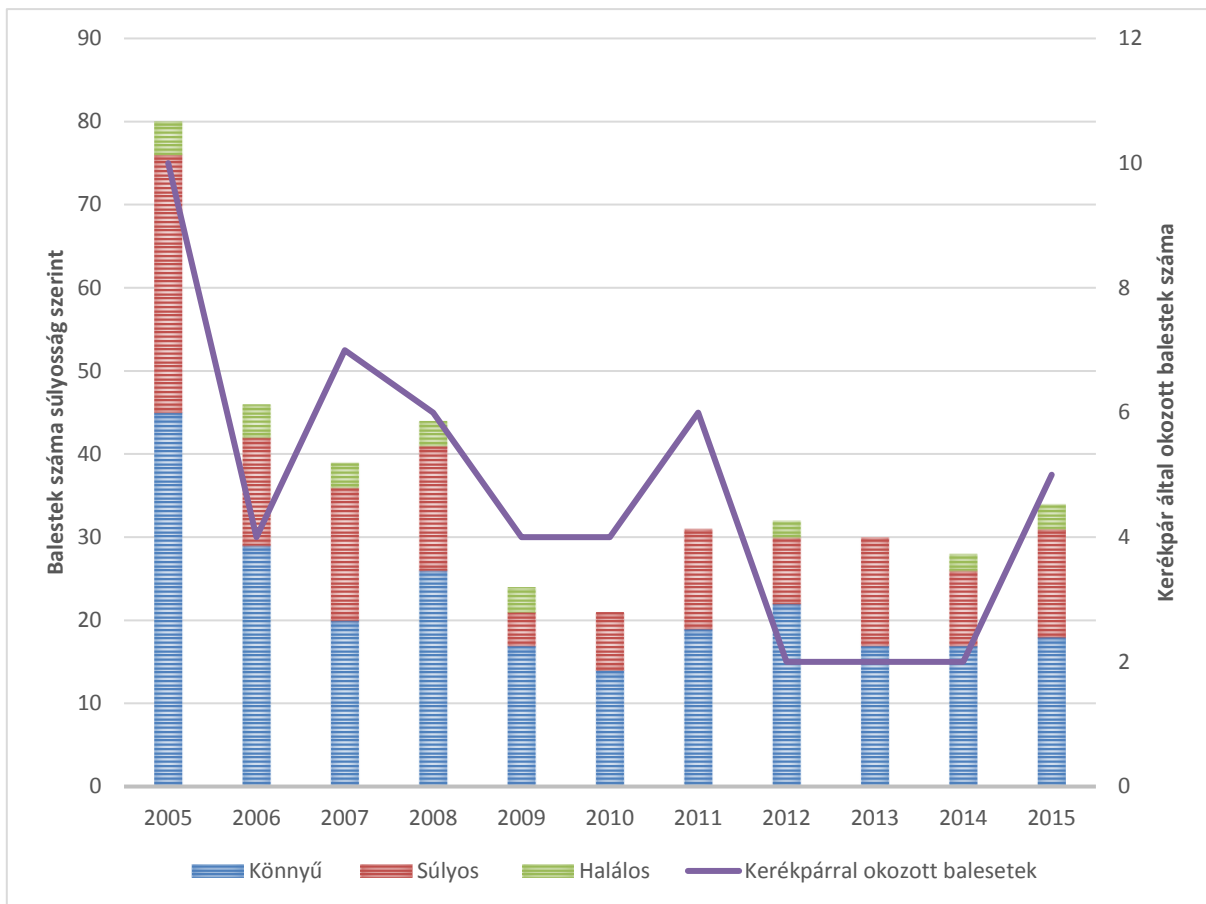


15. ábra: Átlagos napi forgalom Sárvár főbb útszakaszain<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt. adatai alapján saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

Sárvár közigazgatási területén történt kerékpáros balesetek számának alakulása és helye megvizsgálásra került, a balesetveszélyes útszakaszok vagy csomópontok, vagyis a baleseti gócpontok meghatározása érdekében. Az adatokat elemezve Sárvár közlekedésbiztonsága megfelelő, szélsőségektől mentes, baleseti gócpontokról nem beszélhetünk.

A következő ábra mutatja a balesetek számának alakulását éves bontásban, külön megjelenítve a kerékpárosok által okozott baleseteket. 2005-ben volt a legmagasabb a balesetek száma összességében, illetve a kerékpáros balesetek tekintetében is, szám szerint tíz kerékpáros által okozott baleset történt. A baleseti adatsor alapján kijelenthető, hogy veszélyes, emelkedő tendencia nem jellemző, inkább 2005-től folyamatos csökkenés figyelhető meg, mind az összes balesetet figyelembe véve, mind a kerékpárosok által okozott baleseteket vizsgálva (16. ábra). Egyedül csak 2015-ben történt egy kisebb növekedés: 34 baleset történt, melyből lakott területen belül 21 következett be, így a balesetek több mint fele (61%) ott történt. A többi évre is jellemző, hogy a balesetek nagy része a település határain belül játszódtott le (2014-50%, 2013-56%, 2012-50%, 2011-58%).



16. ábra: Balesetek alakulása az elmúlt tíz évben<sup>21</sup>

A rendőrkapitányság által kapott adatok alapján a kerékpárosok által okozott és az őket ért balesetek 2010-2016 közötti számának alakulását az alábbi táblázatok mutatják, melyek a település egyes részeit követik figyelemmel (4.-5. táblázat).

<sup>21</sup> Forrás: KSH adatai alapján saját szerkesztés

Kimenetel	Fenntartó		Összesen
	Sárvár város	Magyar Közút	
Halálos	0	1	1
Súlyos	19	11	30
Könnyű	15	27	42
Összesen	34	39	73

4. táblázat: Sárvár településen kerékpárosok részvételével történt személysérüléssel közúti közlekedési balesetek (2010-2016)

A 84-es számú főútvonalon, Sárvár és Gérce között, kerékpárosok részvételével történt személysérüléssel közúti közlekedési balesetek		A 88-as számú főútvonal, és a 8446-os sz. útvonal csomópontjában, kerékpárosok részvételével történt személysérüléssel közúti közlekedési balesetek	
2010-2016 között		2010-2016 között	
Kimenetel	Fenntartó	Kimenetel	Fenntartó
	Magyar Közút		Magyar Közút
Halálos	0	Halálos	0
Súlyos	0	Súlyos	0
Könnyű	0	Könnyű	1
Összesen	0	Összesen	1

5. táblázat: Sárvár-Gérce és Sárvár Rábasömjén között történt balesetek száma (2010-2016)

A város önkormányzatával történt egyeztetések során 2 fő veszélyes csomópont került kijelölésre, melyek nagy forgalmú csomópontok (lásd 31. ábra). Az egyik pont a Soproni utca és a Sársziget utca kereszteződése. A csomóponton halad át az Ipartelepen dolgozók és a Rábasömjén városrésze felől érkezők nagy része, illetve Szombathely felől érkező, vagy arra induló, és Sárvár városközpont közötti célforgalom. Továbbá az autóbussz-állomás forgalma is ezen az útszakaszon bonyolódik le, a jelenleg leginkább kihasznált sárvári köztemető forgalma is itt halad keresztül és több szupermarket vásárlóforgalma, amellyel az Esze Tamás utca folytatásaként a Vadkert körút forgalma is. A másik baleseti pont az Alkotmány és a Rákóczi Ferenc utca kereszteződése. Itt a legnagyobb forgalmat a fürdőbe érkezők, illetve az átutazók okozzák. Az alkotmány utcából pedig a déli városrészekből érkezők közlekednek.

A forgalmi adatok és a balesetek áttekintését követően jól látható, hogy melyik útszakaszon szükséges kerékpárút kiépítése a forgalom nagysága végett, hol szükséges biztonságtechnikai eszközök elhelyezése vagy táblák kihelyezése, hogy felhívja a gépjárművezetők figyelmét a kerékpárosan közlekedőkre. A végrehajtott intézkedéseknek köszönhetően ne alakuljanak ki baleseti gócpontok, illetve minél biztonságosabbá váljon a kerékpározás a településen élők és az ide látogatók körében.

Minden egyes utcában önálló kerékpárút építésére sem mód, sem szükség nincsen. Kerékpárral ugyanis mindenütt szabad közlekedni, ahol azt a KRESZ nem tiltja.

Mindazonáltal vannak kerékpározásra kevésbé megfelelő, forgalmas útvonalak, melyeknél a kerékpáros érdekében szükséges az infrastruktúrán változtatni. Olyan megoldásokat szükséges keresni, amelyek elsősorban nem a forgalom résztvevőinek teljes fizikai

elválasztására, hanem a kölcsönös együttműködésre alapozzák a kerékpárosok biztonságos haladását.

A kerékpáros közlekedésre – a sebességéből és igényeiből fakadóan – a közúti közlekedés egy részeként kell tekinteni, ezáltal lehetőség szerint kerülni kell a gyalogosokkal való közös vezetést. Különösen igaz ez a kisforgalmú, alacsonyabb engedélyezett sebességű útszakaszokon. A 20-30 km/h sebességgel közlekedő gépkocsik és a 10-25 km/h sebességgel közlekedő kerékpárosok egy útpályán való vezetése komolyabb közlekedésbiztonsági probléma nélkül lehetséges.

Sárvár területén, számos helyen található alacsonyabb (50 km/h alatti) engedélyezett sebességgel rendelkező utca, elsősorban a helyi lakó- és kiszolgáló utakon. Ezek kizárólag 20 és 30 km/h (a településen keresztülhaladó 88100 és 84150 számú utak, melyek a legnagyobb forgalmúak) sebességkorlátozású útszakaszok (1. fénykép), a településen nincs kijelölt Tempo 30, vagy a lakó- pihenő övezet. Számos helyen – elsősorban lakóterületek határán, iskolák területén – találhatóak forgalomcsillapító küszöbök (Alkotmány utca a Nádasdy Ferenc általános iskolánál, Tilosalja utca, Nádasdy Ferenc utcában – ahogy az 2. fényképen is látható –, amelyek az engedélyezett sebesség betartását segítik. Színben sajnos nem különülnek el az út burkolatától, így nem kellően biztonságosak. Probléma továbbá, hogy a kerékpárosok számára nincs mindig biztosítva olyan sáv, ahol biztonságosan ki lehet kerülni őket. Összességében elmondható, hogy a legkevésbé biztonságos és legnagyobb forgalmú útszakaszokon megoldott a forgalomcsillapítás, melyet leginkább sebességcsökkentéssel oldanak meg. Ezek mellett a település vezetése figyelembe veszi az itt élők igényeit is, így pl. a Tilosalja utcában kihelyezett küszöb lakossági igényként jelent meg. A sebességcsökkentés mellett Sárváron a gyógyhely minősítés miatt a 12 tonnánál nehezebb gépjárművek forgalmát korlátozni kellett a településen belül, mely tovább növeli a kerékpárosok komfort- és biztonságérzetét.



1. fénykép: Sebességkorlátozás a Nádasdy várnál



2. fénykép: Nádasy Ferenc utca forgalomcsillapító küszöb

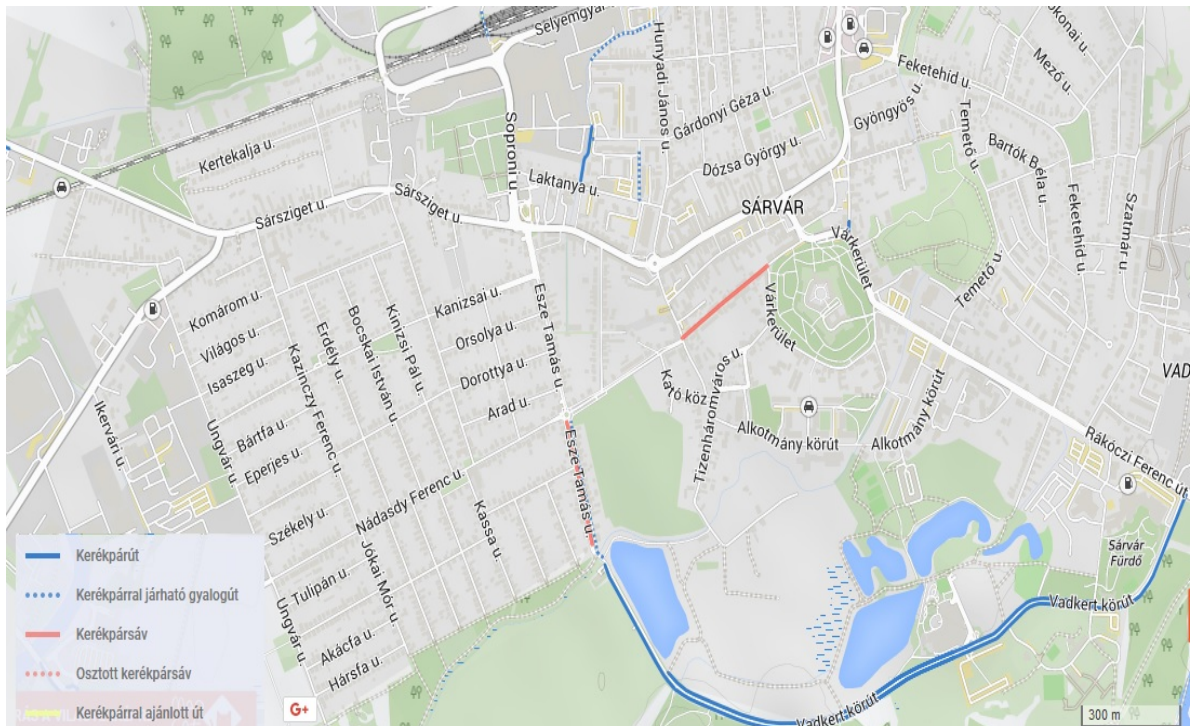
### 3.3.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS ÉS KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

A kerékpáros közlekedés tervezésének alapvető kérdése a szükséges és megfelelő kerékpáros létesítmény kiválasztása. A lehetőségek tárháza a közös, felosztás nélküli úthasználattól a teljesen leválasztott kerékpárútig terjednek. Minden megoldásnak megvan az előnye, a hátránya, valamint azok a helyzetek, körülmények, amikor érdemes alkalmazni őket.

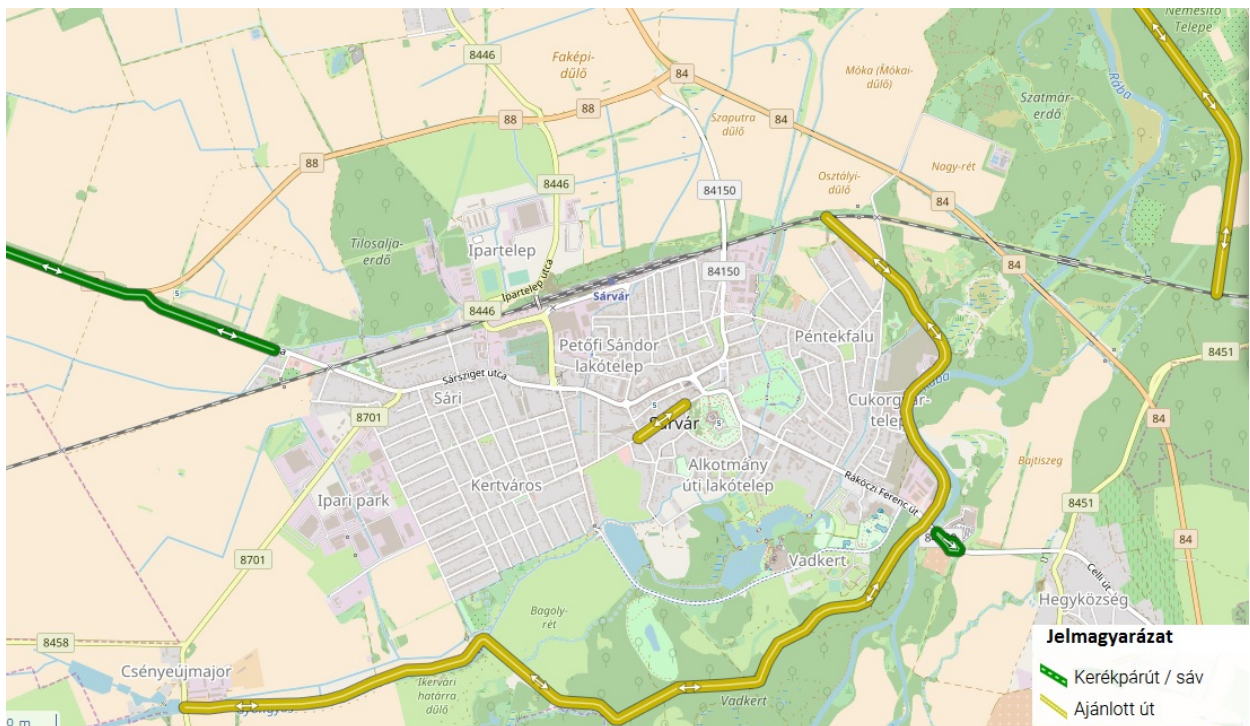
A térségben több kerékpárforgalmi létesítmény található, melyek közül több is érinti Sárvár belterületét. A Gyógy- és wellness fürdő mögött halad el a település egyik kerékpáros úttere az úgynevezett Vadkert körút, ami már több mint egy évtizede szolgálja az itt kikapcsolódni vágyókat, és természetesen az itt élőket. Továbbá a már említett Sárvár-Porpác kerékpárút, illetve a településen belül még egy-két kisebb szakaszon van már kiépített kerékpárforgalmi létesítmény, továbbá a Rába folyó töltése is ajánlott útként jelenik meg, melyek a 17. és 18. ábrán láthatók. Ez a töltés kerékpározható, viszont a Vízügyi Igazgatóság nem engedélyezi a kerékpáros útként való bejegyzését, mivel nem kíván felelősséget vállalni az itt történő balesetek miatt. Pedig a folyó menti töltés alkalmas egy regionális kerékpárút kialakítására, amely részben a folyóvölgy élővilágának megismerését, részben a mellette fekvő települések



bemutatását is szolgálhatná. A település térségében Szelesten és a szomszédos Rábapaton található kerékpárforgalmi létesítmény (19. ábra).



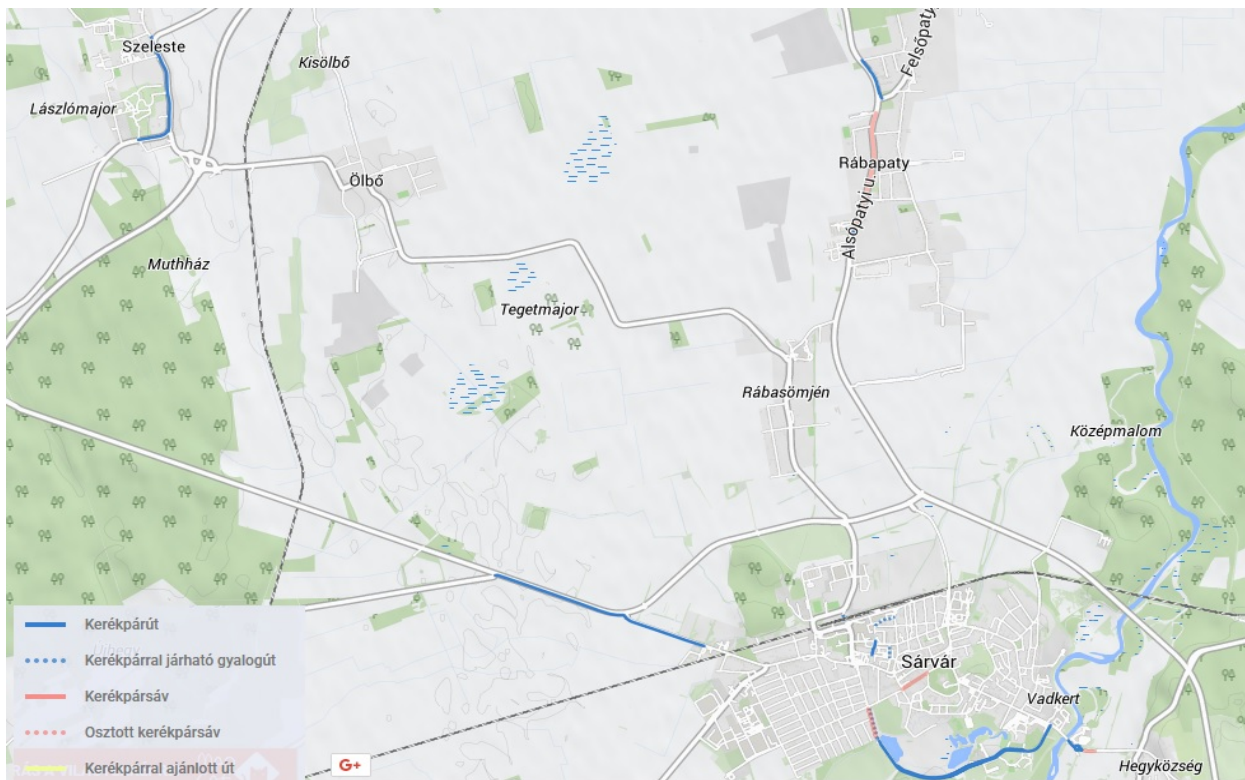
17. ábra: A város központi részében megtalálható kerékpárforgalmi létesítmények elhelyezkedése<sup>22</sup>



18. ábra: Ajánlott kerékpározásra alkalmas töltés<sup>23</sup>

<sup>22</sup> Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv/kerekpar#!l=0,9!p=15/47.2518/16.9339>

<sup>23</sup> Forrás: <http://kenyi.hu/>



19. ábra: Sárvar térségében található kerékpárforgalmi létesítmények<sup>24</sup>

Meg kell különböztetni egymástól a kerékpárforgalmi alaphálózat és főhálózat elemeit. A kerékpárforgalmi alaphálózat részének tekintünk minden közforgalom számára átadott útszakaszt, ahol a kerékpározás nem tilos. A kerékpárforgalmi főhálózat része pedig az olyan létesítmény, amelyen a kerékpárosok számára infrastrukturális vagy forgalomtechnikai szabályozás jellegű beavatkozás történt, mint a fenti ábrákon látható kialakított kerékpárút esetén is megfigyelhető. A településen belül – ahogy a térképeken is jól látható – kiépített kerékpárforgalmi létesítmény nincs olyan sok, viszont nagyon sok alacsony forgalmú közút van, melyek kiválóan biciklizhetők.

A fenntartható közlekedés előmozdításának alapvető eszköze a – elsősorban környezetkímélő – közlekedési módok szolgáltatási színvonalának emelése, valamint az egyes módok közötti átszállás lehetővé tétele, illetve megkönnyítése, támogatása. A kerékpározás feltételeinek magas színvonalú biztosításához a jól kiépített és/vagy szabályozott vonalas létesítmények mellett hozzátartoznak további infrastrukturális elemek:

- rövid idejű parkolást lehetővé tevő létesítmények:
  - kerékpártámasz: a kerékpár a kerekénél fogva kerül rögzítésre;
  - kerékpártámasztó keret: alakjuk fordított „U”, vagy „P”, hogy a kerékpár vázszerkezete hozzátámasztható legyen (3. és 4. fénykép)
  - függesztő kampó: a kerékpár vázát vagy kerekét tartva falon rögzítve, de alkalmazása közterületen nem javasolt;
  - kerékpár parkoló: több állással kialakított kerékpártámasztó keret;
- hosszú idejű tárolást lehetővé tevő létesítmények:
  - védett tároló (ketrec vagy épületen belüli terem): pl. B+R rendszerű kerékpártároló;
  - kerékpárőrző rekesz (tároló doboz);
- kerékpáros pihenőhelyek;

<sup>24</sup> Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv/kerekpar/#!=0,9!p=12/47.2753/16.9498>

- kerékpáros lábtámasz: csomópontok előtt a járda szintjén elhelyezett, a kerékpárosok kényelmesebb várakozását és gyorsabb elindulását biztosító kiegészítő létesítmény.



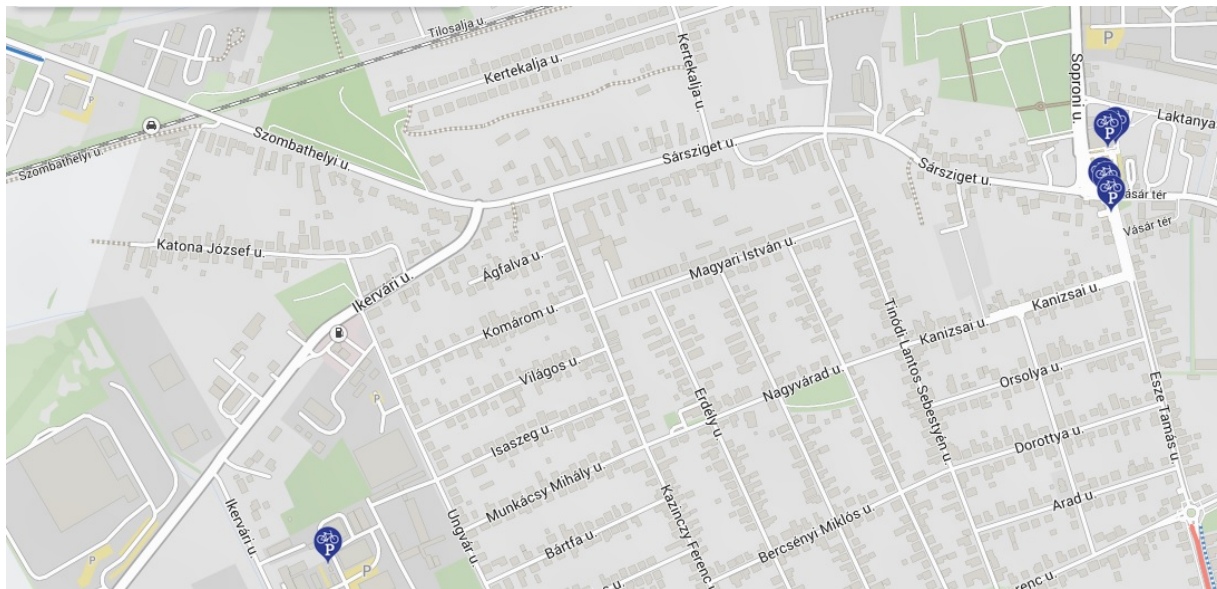
**3. fénykép: Fordított „U” alakú kerékpártámasz**



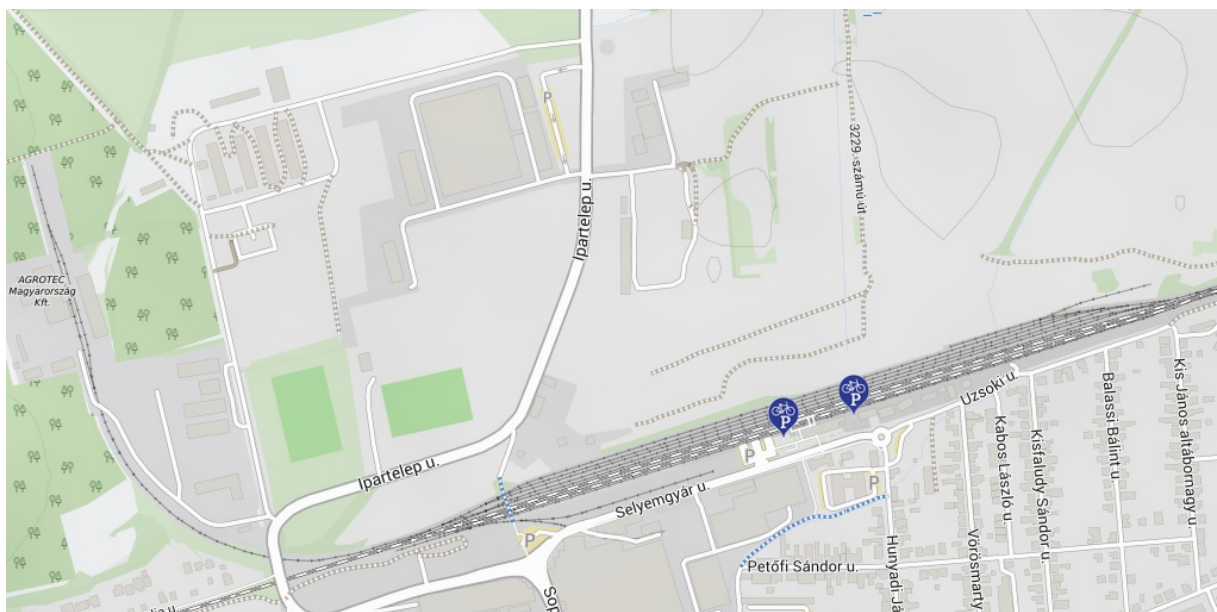
**4. fénykép: „P” alakú kerékpártámasz**

Sárvár területén, a településközponti területen, illetve a forgalomvonzó létesítmények közelében található kerékpártároló. A kereskedelmi egységeknél, oktatási intézményeknél, hivataloknál, a turizmus kiemelt helyein, a termálfürdőnél, a buszpályaudvar és a vasútállomás

területén, illetve az ipari parknál és az ipari területen található kerékpártárolásra alkalmas eszköz. (20.-21.-22. ábra).



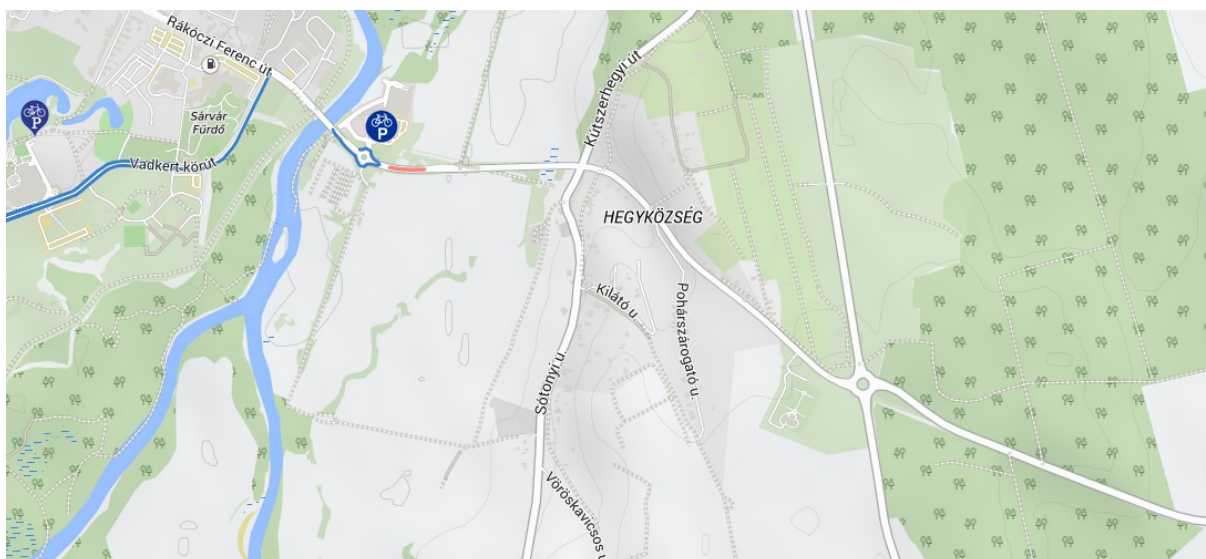
20. ábra: Kerékpártárolók elhelyezkedése a Katalin utca - Szombathelyi utca - Sársziget utca és Ungvár utca környékén<sup>25</sup>



21. ábra: Kerékpártárolók elhelyezkedése a Rábasömjén felé vezető út környékén<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv>

<sup>26</sup> Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv>



22. ábra: Kerékpártárolók elhelyezkedése a Gerge felé kialakítani kívánt kerékpárút környékén<sup>27</sup>

A kerékpáros multimodalitás, parkolás tekintetében elmondható, hogy a város több pontján megtalálhatók önálló kerékpártámaszok és kerékpárparkolók. A közlekedési módozat váltása leggyakrabban a kerékpárról a gyalogos közlekedésre váltók esetében tapasztalható (kerékpárral történő munkába/iskolába járás, majd a leparkolást követően gyalogosan tovább). A közösségi közlekedés és a kerékpározás kapcsolatának intenzitása leginkább a vasútállomáson tapasztalható, ahol a GySEV kerékpártárolóinak kapacitásai teljes mértékben ki vannak használva. A vasútállomás multimodális csomóponti szerepe a már bemutatott jegyeladási adatokból is jól látható.

A kerékpártárolás és kerékpárparkolás jelenlegi helyzetének megismerése, valamint a potenciális fejlesztési pontok azonosítása érdekében felmérésre kerültek a legfőbb forgalomvonzó létesítmények környezetében található kerékpártámaszok mennyiségi és minőségi ismérvei. Összességében elmondható, hogy a legtöbb esetben a kerékpártárolás és parkolás lehetősége rövidtávon biztosított, azonban a létesítmények nagy hányada nem felel meg „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. útügyi műszaki előírás (UME) irányelveinek, a kerékpárok vázának megtámasztása - így az eszközök épségének biztosítása - nem lehetséges. A jövőbeni fejlesztések során elsődleges cél e szűk keresztmetszetek leküzdése.

Ahogy azt az alábbi táblázatban is látható, közel 1300 db kerékpártároló férőhely található meg a városban:

	Kerékpártárolók száma (db)
Vasútállomás	164
Buszpályaudvar	25
Kereskedelmi egységek	237
Vendéglátóhelyek	485
Hivatali intézmények	53
Posta	24
Iskola	182
Egészségügyi intézmények	65
Fürdő	30
Turisztikai látványosság (vár, arborétum stb.)	20

<sup>27</sup> Forrás: <https://terkepem.hu/utvonalterv>

## Buszpályaudvar és annak környéke

Sárvár autóbusz-pályaudvarán összesen 25 önálló kerékpártámasz található, így az utasok, illetve a környéken ügyet intézők ezt, illetve a közelben megtalálható nagyobb élelmiszer lánc egyik egységénél tudják elhelyezni kerékpárjukat.

## Önkormányzat

Az önkormányzat előtt jelenleg 12 kerékpár rögzítésére alkalmas tároló található (5. fénykép).



5. fénykép: Kerékpártároló az önkormányzat épületénél

## Vasútállomás

Mintegy 160 kerékpár elhelyezésére van lehetőség az állomáson, melyek közül 100 db fedett B+R kerékpár-férőhely. Az állomás környezetében elhelyezkedő kerékpár parkolók a nap folyamán szinte végig telítettek (6. fénykép).



6. fénykép: B+R parkoló a vasútállomáson

## Iskolák, óvodák

Ezen intézmények esetében a kerékpárok parkolása az esetek többségében megoldott, elsősorban az iskolaudvaron, vagy az egyes iskolaépületek között, védett helyszíneken kerültek elhelyezésre a kerékpártámaszok.

Az általánosan alkalmazható, a kerékpártárolók kialakításával szemben támasztott követelmények:

- Bármilyen fajta kerékpár (kosárral és gyereküléssel felszerelt is) elhelyezhető és rögzíthető legyen hozzá;
- A kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen.
- A lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni.
- Maximum 5 lépésben lehessen a kerékpárt a tárolóhoz igazítani.
- A kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni.
- A kerékpár biztonságosan, 3 ponton rögzíthető legyen, a tárolónak ezt lehetővé kell tennie (a kerékpár váza minden esetben rögzíthető legyen).
- A tároló elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor, vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral, a felhasználó öltözetével vagy egyéb kiálló elemekkel.
- A tároló támassza meg a kerékpárt, ne tudjon eldőlni.
- A tároló ne rongálja meg a kerékpárt (pl. anyagából, vagy konstrukciójából kifolyólag).
- A tároló anyagát tekintve legyen ellenálló a korrózióval és a rongálással szemben.
- A rögzítés módja biztosítsa a tároló stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani.
- A tárolók konstrukciója, és elhelyezésük ne akadályozza a tisztíthatóságát.
- A tárolók feleljenek meg a mindenkori biztonsági előírásoknak.

Az újonnan kialakítani kívánt és a meglévő kerékpártárolók felújítása során, mindenképp szüksége alkalmazni az előbb felsorolt útügyi műszaki előírás követelményeit, hogy a

kerékpáros közlekedést választók minél biztonságosabb és jobb körülmények között tárolhassák mindennapi közlekedési eszközüket a településen belül.

A kerékpáros pihenőhelyeket jó kilátású ponton, látnivaló közelében, árnyas helyeken, hosszú emelkedők után vagy egyéb hasznos szolgáltatás közelében ajánlott kialakítani. Ebben az esetben Sárvár kiemelt jelentőségű mivel számos látnivaló, természeti érték és egyéb turisztikai elem is megtalálható a településen belül és annak környezetében. Ide sorolható a Nádasdy vár, az Arborétum, a Csónakázó tó és annak környezete és maga a fürdő is. Az alábbi szolgáltatásokkal szükséges rendelkeznie a kerékpáros pihenőhelyeknek:

- Esővédő, ill. árnyékoló létesítmény, térképpel (rajta tájékoztató környékbeli úti célokról, közeli üzletekről, kerékpárszervizről, egyéb szolgáltatásokról, továbbá azok kerékpáros megközelítési lehetőségeiről);
- asztalok, padok (legalább 4 fő részére leülési lehetőség);
- kerékpárparkoló;
- szeméttároló;
- illetve a közelben WC és ivóvíz-vételezési lehetőség (és erről való tájékoztatás) (7. fénykép)



7. fénykép: Kerékpáros pihenőhely Sopronban<sup>28</sup>

Kerékpáros pihenőhely létesítése fontos és elengedhetetlen a város számára, melyet a jövőben szükséges megoldania a településnek.

Nem közvetlenül a kerékpáros létesítményekhez kapcsolódik, de mindenképp fontos kiemelni, hogy a városban három kerékpárkölcsonzó is működik, melyeket az ide látogató turisták bármikor igénybe vehetik. Ezek közül kettő a wellness fürdőhöz közel található, építve annak népszerűségére. A kölcsonzáson kívül további szolgáltatásként megjelenik az igény szerint jelentkező kerékpártúrák szervezése a kerékpáros kikapcsolódást választók körében. Mindhárom kölcsonzó esetében igénybe vehető az 1 órás bérléstől az egész napos bérlésig történő szolgáltatás. A TDM szervezet által működtetett kölcsonzó 6 kerékpárból álló kisebb

<sup>28</sup> Forrás: [www.kisalfold.hu](http://www.kisalfold.hu)



flottát tart fenn, melyek között elektromos rásegítésű kerékpár is van. A hatalmas érdeklődésnek köszönhetően a kerékpárok számának növelése a későbbiekben nagyon fontos a szervezet számára.

Sárvár megközelítőleg 120 éve hagyományosan „kerékpáros” kisváros is. Évtizedek óta a sok sárvári kerékpáros egyedül vagy kisebb nagyobb csoportokban nyomta a pedált és szelte a kilométereket. Ezért 2015. év elején ismételten megfogalmazódott sárvári lakosok körében, azaz elhatározás, hogy Sárvár Város kerékpárosait egy nagy civil egyesüléssé szervezzék, azzal a céllal, hogy:

- a közös kerékpáros túrákat megszervezzék és színvonalasan lebonyolítsák,
- a kerékpáros turizmushoz kapcsolódó kulturális-, vallási-, történelmi- és természetvédelmi értékeket széles körben terjesszék,
- a kerékpározást, mint az egészségmegőrzés, betegségmegelőzés, rekreációs és szabadidőspotot elsődlegesen népszerűsítsék,
- oktassanak a helyes kerékpározási technikára, a közlekedési- és biztonsági szabályok megismerésére,
- kerékpáros érdekvédelmet erősítsék.<sup>29</sup>

Ezekkel a célkitűzésekkel alapították meg a „Sárvári Kerékpár Egylet 1899” elnevezésű hagyománykövető szabadidős mozgalmat 2015. március 20-án Sárváron a Nádasdy-várban. Az Egylet éves túraterveket is készít, mind az ide látogatók, mind az itt élők számára, illetve számos kerékpáros programot, megmozdulást is szervez a településen belül, melyek során szorosan együttműködik a város önkormányzatával.

### **3.3.3. A KERÉKPÁROZÁS TURIZMUSBAN BETÖLTÖTT SZEREPE**

Az Európai Unió kiemelten támogatja a kerékpáros közlekedés és kultúra térhódítását, így a kerékpáros turizmus ügyét is. A kerékpározás a benne részt vevők testi és lelki egészségének megőrzése mellett nem szennyezi a környezetet, csökkenti a motorizált közlekedéstől való függést és esélyt nyújt a vidéki településeknek a turizmusba és a gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolódásra. A fejlett európai országok kiemelt ügyként kezelik a kerékpározás kérdését (a turizmus mellett a mindennapi élet, akár munkába járás megkönnyítésére is), és Magyarország sem maradhat el a kerékpáros közlekedés népszerűsítésében.

A kerékpáros turizmus piacáról nincsenek átfogó és teljes körű információk, de számos közzétett kutatás tapasztalatai alapján néhány trend körvonalazható.

Bár a kerékpáros turizmus jelenlegi piacának teljes nagyságrendjét nehéz megbecsülni (az EuroStat turisztikai statisztikai például nem tartalmaznak erre vonatkozó adatokat), az Interneten közzétett kerékpározási lehetőségek arra utalnak, hogy Európában ma Franciaország a legnépszerűbb desztináció, majd a sorban következő ország Ausztria. A turisták igénye a kerékpárutakkal szemben: megszakítások nélküli, biztonságos és kellemes tájképi környezetet nyújtó utak legyenek.

A rendelkezésre álló információk alapján nem egyenletes a piac növekedése, a piacok nagy része nem változik. Ugyanakkor például Ausztria, Belgium, Dánia, Franciaország, Németország, Svájc és Hollandia kerékpáros turisztikai piaca bővül. Legdinamikusabban Németországé.

Bár nem állnak rendelkezésre konkrét adatok a piac teljes, pénzben kifejezhető nagyságát illetően, becslések szerint az EU 28 tagországokban, illetve Svájcban és Norvégiában együttesen évente mintegy 2,795 milliárd kerékpáros túrát tesznek meg, amelyek teljes értéke

---

<sup>29</sup> Forrás: <http://sarvaribringasok.hu>

(költsége), meghaladja az 54 milliárd eurót. Ez a becslés a belföldi és nemzetközi kerékpáros utazás összes költsége. A kerékpáros turisták által eltöltött vendégéjszakák száma 25,6 millió volt 2007-ben, ami az Európai Unió lakossága által eltöltött összes utazás mintegy 3%-át tette ki.

A kerékpáros túrázás lényege, hogy szabadidőnkben, rendszerint lakóhelyünkől távolabb végezzük, és a kerekezés során – mint minden turisztikai tevékenységnél – élményeket, vonzerőket keresünk. Egy, a nemzetközi trendeket is igazoló magyarországi vizsgálat (Happy Bike Kft. – Magyar Kerékpárosklub) szerint a túra helyének kiválasztásánál a két legfontosabb szempont a biztonság és a természeti látnivalók. Európai felmérések szerint a költségtényező nem a legfontosabb motiváció (nem feltétlenül a spórolás miatt dönt valaki a közlekedés e válfaja mellett és nem igaz az sem, hogy kevesebbet költenek a kerékpáros turisták, mint nem kerékpáros társaik). A kerékpáros turisták biztonság és a látnivalók mellett legfontosabbnak az útvonalak megfelelő kitáblázását tartják, illetve a szálláshelyek és az étkezés minőségét. Nem elhanyagolható tényezők az információs anyagok megléte, a tömegközlekedés elérhetősége (a kerékpárnak a túra kiindulási pontjára történő szállítása miatt), a kerékpárutak hálózatának sűrűsége, a kerékpárjavító szervizek megléte és a szálláshelyek infrastruktúrájának minősége.

A kerékpáros turizmus gazdasági jelentősége nem elhanyagolható. A tapasztalatok szerint a kerékpáros turizmus résztvevői nem költenek kevesebbet, mint a „hagyományos” turisták. A kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai Nyugat-Európában mintegy 15 százalékkal magasabbak, mint a többi vendégé, főleg mivel kevesebb csomagot tudnak magukkal vinni, ezért több mindent kell a helyszínen megvásárolniuk. Az olykor komoly költségekkel járó felszerelések vásárlását elsősorban a középosztály és főként a kiemelkedően jó anyagi körülmények között élő fiatalok csoportja engedheti meg magának

Környezeti hatásait illetően a kerékpáros turizmus első pillantásra egyértelműen környezetbarátnak tűnik (a kerékpáros turisták egy főre jutó emissziója például éppen kétharmadával alacsonyabb a „hagyományos” turisztikai formakénak, de a kép árnyaltabb ennél, a kerékpáros turizmusnak is van környezeti hatása. Igaz, hogy károsanyag-emissziója gyakorlatilag nincs, de az ökoszisztémára közvetlen hatást gyakorol az alábbi jelenségek révén:

- talajerózió (amely a környező vizek minőségét is befolyásolja);
- a kerékpárnak a túra kiindulási pontjára történő motorizált szállítása esetén CO<sub>2</sub> és más károsanyag-emisszió;
- a növényzet károsítása;
- az állatvilág zavarása;
- zsúfoltság (esetenként, nagyszámú kerékpáros turista esetén);
- a beépítettség növekedése és ezzel az élőhelyek pusztítása.

A kerékpáros turizmus fenntarthatósága érdekében ezért célszerű ott, ahol adott a lehetőség, a már meglévő infrastruktúra újrahaznosítását előnyben részesíteni új utak építése helyett. Az új kerékpárutak építése ugyan nem okoz komoly környezeti hatást, de használatuk mindenképpen zavarja az élővilágot.

Összességében azonban a kerékpáros turizmus a turizmus fenntartható formái közé tartozik, és kevésbé terheli a környezetet, mint a turisztikai tevékenységek többsége. Társadalmi hatásuk a vidéki területek népszerűsítésével, munkaalkalmak és jövedelemforrások teremtésével és ezáltal a helyi életminőség javításával egyértelműen pozitív lehet.

A kerékpáros turizmus piacán nemzetközi viszonylatban az alábbi tendenciákkal lehet számolni:

- A kerékpáros turizmus tekintetében a jövőben is folyamatos lesz a növekedés;
- A kerékpározás Európában, és lassan hazánkban is elmozdul a magas minőségű turizmus irányába;
- Rövidebb, és egyre gyakoribb kerékpáros kikapcsolódások;
- Erősödő verseny a kerékpárosoknak kínált programok, termékcsomagok közt;
- Egységes információs és szolgáltatási rendszer kiépítése egyre több országban;
- Határokat átívelő kerékpárutak iránt nő az érdeklődés;
- Tematikus utak (komplex kerékpár-turisztikai rendszerek) terjedése

Magyarország a kerékpáros turizmus szempontjából rendkívül kedvező természeti adottságokkal rendelkezik, változatos és egymáshoz közeli, látványos táji értékeket sorakoztat fel. Köszönhetően a jó domborzati adottságoknak alkalmas a kerékpáros túrázáshoz mindenki számára, így a családosok és idősebb korosztály is potenciális célközönséget képeznek. Az ország a fejlődő piacok közé sorolható a kerékpáros turizmus szempontjából, de még sok a hiányosság e területen.

Az útirányjelző táblákkal kijelölt, turisztikai célú kerékpáros útvonalak összefüggő rendszert még csak néhány kisebb területen alkotnak, mint például a Balaton, a Tisza-tó és a Fertő-tó környékén. A gépjárműforgalomtól elkülönített kerékpárforgalmi létesítmények összes hossza 2000-2500 km, továbbá 500 km sorolható a kerékpáros útvonalhálózatba, mely útirányjelző táblarendszerrel jelölt kis gépjármű-forgalmú közút, árvízvédelmi töltés vagy erdészeti út.

Általánosságban a kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódása nem megfelelő, azok nem alkotnak hálózatot és sok helyen felújításra szorulnak.

A hosszú távú kerékpáros utazások elterjedéséhez a törzshálózat magas színvonalú kialakítása adná meg az alapot, mivel így az ország teljes területén ezen útvonalak valóságos hálózatot alkotnának, valamint a környező országok irányába is kapcsolatot biztosítanak, lehetőséget nyújtva a határon átnyúló kerékpáros túrákhoz is. A településeken belüli kerékpáros útvonalak mennyiségi és minőségi fejlesztése is fontos az elkövetkező években, ami – bár ezek elsősorban közlekedési (hivatásforgalmi) célúak – főleg a nagyobb városközpontok elérhetőségének javításán keresztül segítheti a kerékpáros turizmus fejlődését. A turisztikai kerékpározás céljára az önálló kerékpárutak, kerékpársávok mellett a kisforgalmú, mezőgazdasági, erdőgazdasági utak, árvédelmi töltések is alkalmasak, melyeket a kerékpáros túraútvonalak részeként alkalmaznak. Ilyen létesítményekkel Magyarország jól ellátott, bár minőségükben jelentős szórás tapasztalható.

A kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra fontos elemei a kerékpáros útvonalak mentén található pihenőhelyek, a településeken belül pedig a kerékpártárolók. A magyar kerékpáros útvonalak felszereltsége ilyen szempontból jelentős hiányosságokat mutat, pihenőhelyek a kerékpáros útvonalak mentén csak elvétve találhatók. A kerékpártárolók, kerékpártámaszok száma, és főleg minősége szintén nem közelíti meg az elvárható szintet (annak ellenére, hogy ehhez rendelkezésre áll paraméterkönyv). A célpontok megközelítése során a kerékpárszállításnak is nagy szerepe van. Ez megvalósítható közúton személygépkocsival, vagy vonatokon térítés ellenében az InterCity járatokat kivéve. Fontos szempont egy túra kiválasztása során a természeti látnivalók, a biztonság és a földrajzi közelség a magyarok körében is.

Nem kedveznek a kerékpáros turizmusnak a zsúfoltan beépült városok, az egyhangú sík területek, vagy a nagytáblás szántóföldek. Kerékpáros túrázásra éppen ezért leginkább azok a vidéki, illetve természeti tájak jók, ahol rendelkezésre állnak kerékpározásra alkalmas alacsony forgalmú utak, vagy ideálisabb esetben kerékpárutak. Ez utóbbiból – főképp olyan utakból, melyek összefüggő hosszabb hálózatot alkotnak – egyelőre meglehetősen kevés van

az országban. A Balaton, a Fertő-tó és a Szigetköz térsége a ritka kivétel, amelyek a közelmúltban és jelenleg is a legkedveltebb kerékpáros célpontok Magyarországon.

Nyugat-Dunántúl turisztikai régióban meghatározott fejlesztési irányok között szerepel az aktív turizmus – kerékpáros és vízi turizmus – fejlesztése. Kitűzött cél, hogy a Nyugat-Dunántúl a kerékpárosok régiója legyen, hogy az ideérkező látogató összefüggő kerékpáros útvonalhálózaton tudja bejárni tájegységeket, kerékpáros barát szolgáltatások (szálláshelyek, vendéglátóhelyek), szervizhálózat, információs rendszer szolgálja ki a turisták igényeit. Számos feladat van még, melyek közé sorolható a régiós kerékpáros útvonalhálózat fejlesztése, útépités, hálózati rendszer fejlesztése, kerékpáros barát minősítési rendszer bevezetése, egységes irányító-, táblarendszer kialakítása, kapcsolódó marketingtevékenység, kerékpáros rendezvények szervezése.

A nyugat-dunántúli térségben (Alpokalja, Őrség, Vas megye) több túraútvonal is megtalálható, melyeknek egy része útirányjelző táblarendszerrel ellátott önálló kerékpárúton vezet, máshol erdei utakon, kis gépjármű-forgalmú közutakon jelöltek ki szakaszokat. A túraútvonalak nagy része átnyúlik Ausztriába is, és tematikus attrakciókat fűznek fel (pl. Termálút, vagy Írott-kő Natúrpark kerékpáros útvonalai). A kerékpáros útvonalak a legtöbb helyen jelzettek, több helyen van kerékpár kölcsönzési és -szervizelési lehetőség is. A kerékpáros barát szálláshelyek száma is magas az országos átlaghoz képest. A térségen vezet át az egyik országos törzshálózati elem, a Nyugati Határ-menti Kerékpáros Túraútvonal, amelynek nyomvonala nagy részben megegyezik a Vasfüggöny kerékpáros túraútvonal (Iron Curtain Trail) magyarországi szakaszaival. Az útvonalat az Európai Kerékpáros Szövetség javaslatára az Európai Bizottság az EuroVelo útvonalhálózat 13. szakaszaként népszerűsíti.

Vas megye mélyszerkezeti, geotermikus adottságai következtében a megye területén a felszín alatt páratlan hévízkincs húzódik. A fúrások által feltárt termál- és ásványvizek több településen is fürdők kiépítését tették lehetővé, s mára a megye idegenforgalmi vonzerei sorában a termál- és gyógyfürdők kiemelt szerepet töltenek be: Bük és Sárvár fürdője nemzetközi jelentőségű, és a külföldről hazánkba irányuló gyógyturizmus elsődleges célpontjai közé tartoznak.

A szálláshelyet is igénybe vevő idegenforgalom területi megoszlása a megyében igen egyenlőtlen. A legfrekvenciáltabb terület mind szállásférőhelyek, mind pedig az eltöltött vendégéjszakák kiugróan magas arányával Bük és Sárvár térsége, amelyek adják a szálláshely-kapacitás túlnyomó részét.

A megye a már említett domborzati és táji adottságai alapján kiváló lehetőségeket kínál az egyre népszerűbb kerékpáros turizmus számára. Legnagyobb problémát talán az jelenti, hogy összefüggő, kifejezetten kerékpárosok számára épült utak Vas megyében csak korlátozottan, egyes szakaszokon jellemzők. Ezért a Balaton felé történő folyamatos összeköttetés is hiányzik – holott ez pl. osztrák oldalról kifejezett igényként jelentkezik. A megyét sugárirányban átszelő fő közlekedési útvonalak nagy része a megyeszékhelyen, Szombathelyen találkoznak. Hátrány is, előny is, hogy ezeket nagyrészt kerékpárosok számára nem biciklizhető utakat a legtöbb helyen nem kísérik kiépített kerékpárutak. Hátrány, mert így első látásra körülményesnek látszik kerékpáron eljutni a megye egyik nagyobb városából a másikba. Előny, mert így a kevésbé forgalmas mellékutak igénybevételével közelebről ismerhető meg Vas megye szépségei. Az alternatívát adó alacsony forgalmú, sokszor kissé kátyús, de aszfaltozott mellékutakon kívül kedvelt kerékpáros útvonalak a Rába folyó árvízvédelmi töltése is, mely Sárváron halad át.

A megyében számos fejlesztési elképzelés kapcsolódik a kerékpáros turizmus fellendítéséhez, melyek közül az egyik jelentősebb fejlesztés lehet az úgynevezett Élmenykapu.

Tervezhetően bejárható, maximum 10 km-es szakaszokra kiépített Élmenykapukhoz kötött kerékpárút hálózat, amelyhez minden más, nem szorosan illeszkedő Élmenykapu is felfűzhető

a pihenőkhöz rögzített, az innen induló és kapcsolódó mintegy 20 km-es hosszúságú kitérők láncolatán keresztül. A Vas megye határrégióiban végig haladó, kijelölt, kiépített útvonal annak településeit, turisztikai attrakcióit köti össze. A kitérő alhálózat kiinduló pontjaitól további útvonalak indulnak Vas megye centrális területei felé, így a turista ezeket a lehetőségeket választva végigkerekesheti az egész megyét. A vonalas létesítmények kiépítése, kitáblázása, GPS rendszerének kidolgozása, hozzátartozó mobil applikációk fejlesztése, karbantartási szervezetének felállítása is fontos a megye népszerűsítése érdekében.

Az infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztés a kerékpáros szervizhálózatban szükségszerű, mert az út megléte nem elegendő feltétel a rendeltetésszerű használathoz. Az Élmenykapukhoz kapcsolódó kerékpárkölcsonzók és leadók, szervizpontok kiépítése nélkülözhetetlen feltétel (kb. 10 km-es távolságonként). E pontokat mobil applikációkra fejlesztett kerékpáros információs (GPS) rendszer köti össze, ami garantálja az élmény teli megérkezést és a probléma nélküli távozást. A kerékpár (e-bike)-kölcsonzók és töltőállomások információs irodák mellé telepítendőek. Fontos az egységes e-bike (kerékpár)-park turisztikai kártyarendszerhez köthető üzemelése. Az így létrejövő komplex rendszernek szervezetenként, működtetésében a megyei turisztikai menedzsmenthez kell tartoznia.

A turisztikai fejlesztés során olyan fogadó és bemutatóterek kiépítését, kerékpár tárolók (töltők), parkolók létesítését kell ösztönözni, ahol a turista biztonságban tudja közlekedési eszközét, csomagjait. Javasolt az egységes, a kerékpáros úthálózatához hasonló turistainformációs rendszer kiépítése és a szolgáltatók hálózatszerű összekötésének biztosítása. Szükséges a termék, ajándék vásárlási és szállítási lehetőségének megteremtése, a helyi termék mobilitást fokozó program indítása.

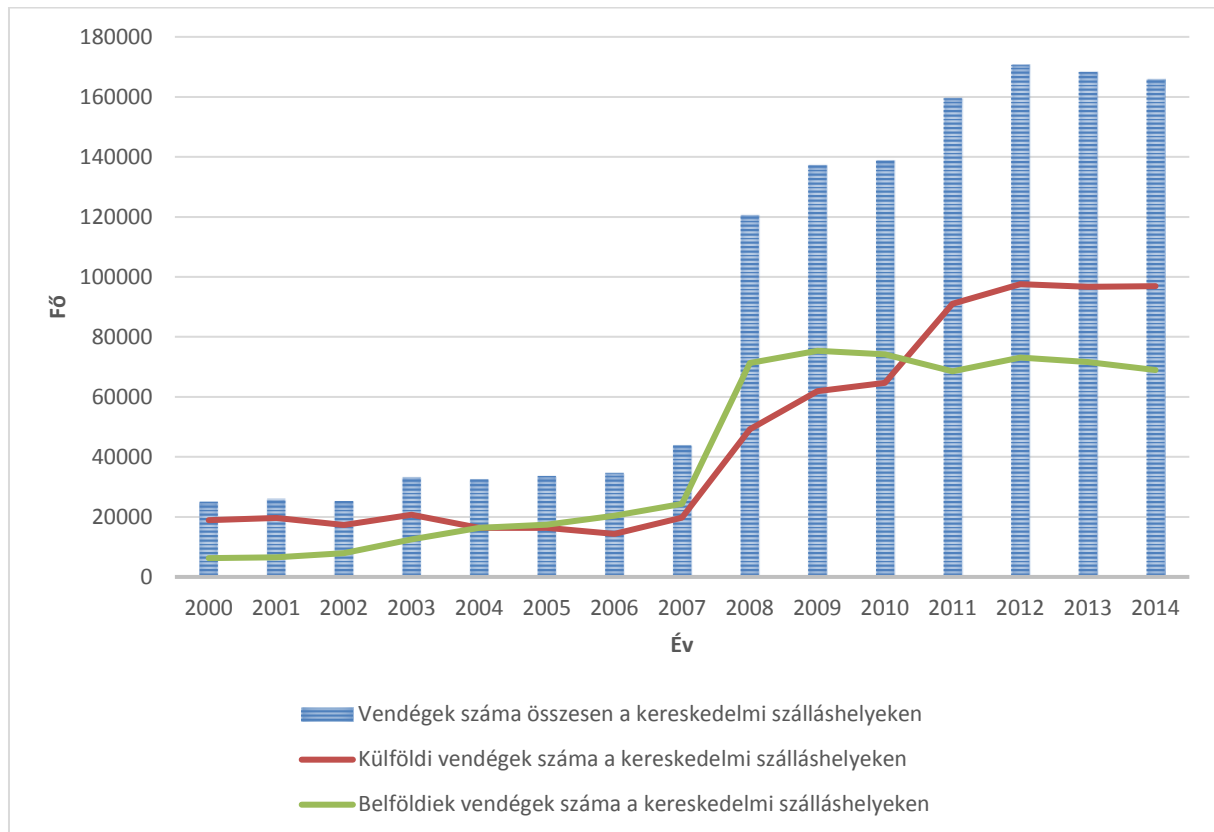
E beavatkozás része a térképek, kiadványok készítése, megjelentetése, terjesztésén túlmenően a közlekedésbiztonsági rendszerek kiépítése. A rendőri jelenlét biztosítása, a kerékpáros sávok, közlekedési táblák, figyelemfelhívó rendszerek felfestése, rendszerbe állítása is kötelező elemnek tekintendő.

Az oktatási, szemléletformálási tevékenységhez kapcsolódóan a túravezetők képzése, a szervizvezetők képzése nélkülözhetetlen (megyei, helyi szemléletformáló előadások, kampányok szervezése, mozgalom indítása a helyi autósok részére – Vigyázz rájuk! – szlogennel stb.), de a szolgáltatást végzők képzése, fejlesztése, szakmai, turisztikai, vendéglátási, nyelvi modulokkal, vállalkozásindítási, fejlesztési tanácsadás lehetőségének biztosításával legalább ilyen fontos. Az intézkedés része a helyi lakosok felvilágosítása, folyamatos tájékoztatása, ösztönzése a rendszeresebb kerékpárhasználatra.

Mind a megyében, mind a Nyugat-dunántúli Régióban számos gyógy-és termálfürdővel rendelkező város található, úgymint Bük, Hévíz, Sárvár, Szombathely, Zalakaros stb.. Sárváron a turisztikai fejlesztések következtében – szálláshelyek kapacitásának növekedése, vendéglátóhelyek növelése, turisztikai attrakció bővítése – a vendégek számában jelentős növekedés figyelhető meg. Míg 2000-2007 között a fent felsorolt városok mindegyike megelőzi, addig 2008-tól a folyamatos vendégszám növekedés következtében helyzete nagymértékben javult. Az ország egyik legjelentősebb fürdővárosa, Hévíz minden évben első helyen állt ezt a statisztikai adatot vizsgálva, Bük csupán 2008, 2010 és 2014 évében előzi meg. A hazai vendégek száma 2009-ig folyamatosan nő, ezzel szemben 2010-től csökkenő tendenciát mutat. Ezzel ellentétben a külföldi vendégek száma állandó növekedést mutat, 2014-ben 96.916 fővel Hévizet is megelőzte. A vendégéjszakák számát tekintve hiába a folyamatos növekedés, csupán Szombathely városát előzi meg 2011-ig, viszont ettől az évtől Zalakarost is maga mögé utasította. Sárvár a külföldiek által eltöltött vendégéjszakák esetén Hévíz és Bük után a harmadik helyen áll. Annak ellenére, hogy Sárváron a belföldi vendégek által eltöltött éjszakák száma folyamatosan csökkenést mutat, a vendégéjszakák száma nő.

Sárvár és annak térsége nem csak a régió, hanem az ország egyik kiemelkedő turisztikai desztinációja, mindez köszönhető a 2002-ben megnyílt Gyógy- és Wellnessfürdőnek, melyet a statisztikai adatok alá is támasztanak (23. ábra). Így egy olyan városról van szó, ahol a

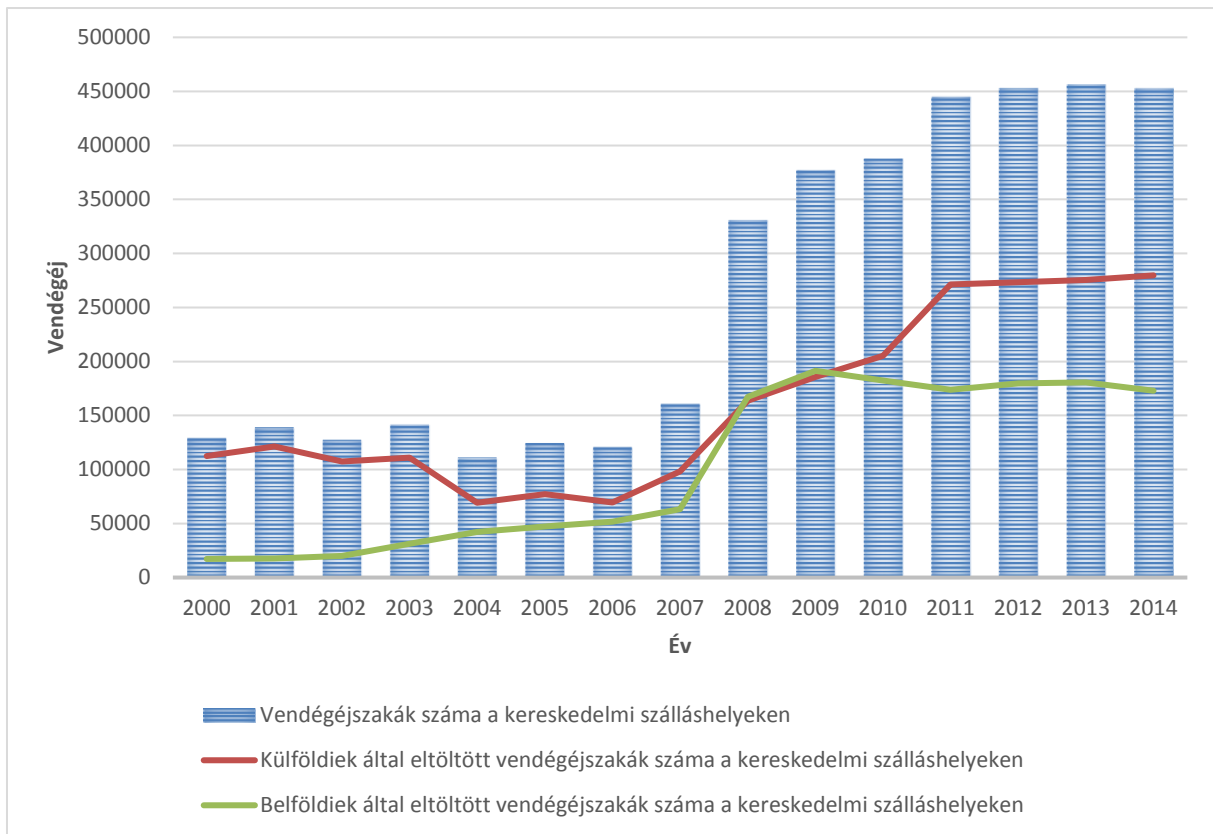
megvalósuló kerékpáros fejlesztéseknek nem csupán az itt élők igényeit szükséges kielégíteniük, de az ide érkező vendégek kívánalmait is figyelembe kell venni az egyes beruházások során. A vendégek száma 2007-ig folyamatosan növekedett, azt követően aztán ugrásszerűen megnőtt. Míg 2007-ben 44.031 fő volt a vendégek száma, addig 2008-ban 120.612 fő. Mindez köszönhető a 2008 márciusában megnyílt sárvári Spirit Hotel Thermal Spa-nak, mely Magyarország egyik legexkluzívabb 5 csillagos szállodája. A nyitást követően további növekedés figyelhető meg, így 2014-ben a vendégek száma már 165.863 fő volt. Sárvár a statisztikai adatok alapján 2000-2003-ig elsősorban a külföldi, 2004-ben 50-50%-ban külföldi-belföldi, 2005-2010-ig hazai, illetve 2011-2014-ig külföldi vendégeket szolgált ki. Sárvár 2000-2014 között összesen 1.316.136 vendégszámmal rendelkezett, melynek 53%-a (701.260 fő) külföldi, 47%-a (614.876 fő) pedig hazai vendég volt.



23. ábra: Sárvár vendégszámának alakulása 2000-2014 között<sup>30</sup>

A vendégéjszakák számát vizsgálva is elmondható, hogy 2008. évtől látható kiugró növekedés, nevezetesen 2007-ben az eltöltött éjszakák száma 161.488 éj volt, 2008-ban már 330.974 éj, 2014-ben pedig 452.496 éj, mely 2000. évhez képest 3 és félszeres növekedést jelentett (24. ábra). A vendégéjszakák száma 2000 és 2014 között a következőképpen alakult: összesen 3.959.355 eltöltött éjt számlálhatott, melynek 61,15%-át (2.421.328 éj) külföldi, 38,85%-át (1.538.027 éj) pedig belföldi vendégek töltötték el.

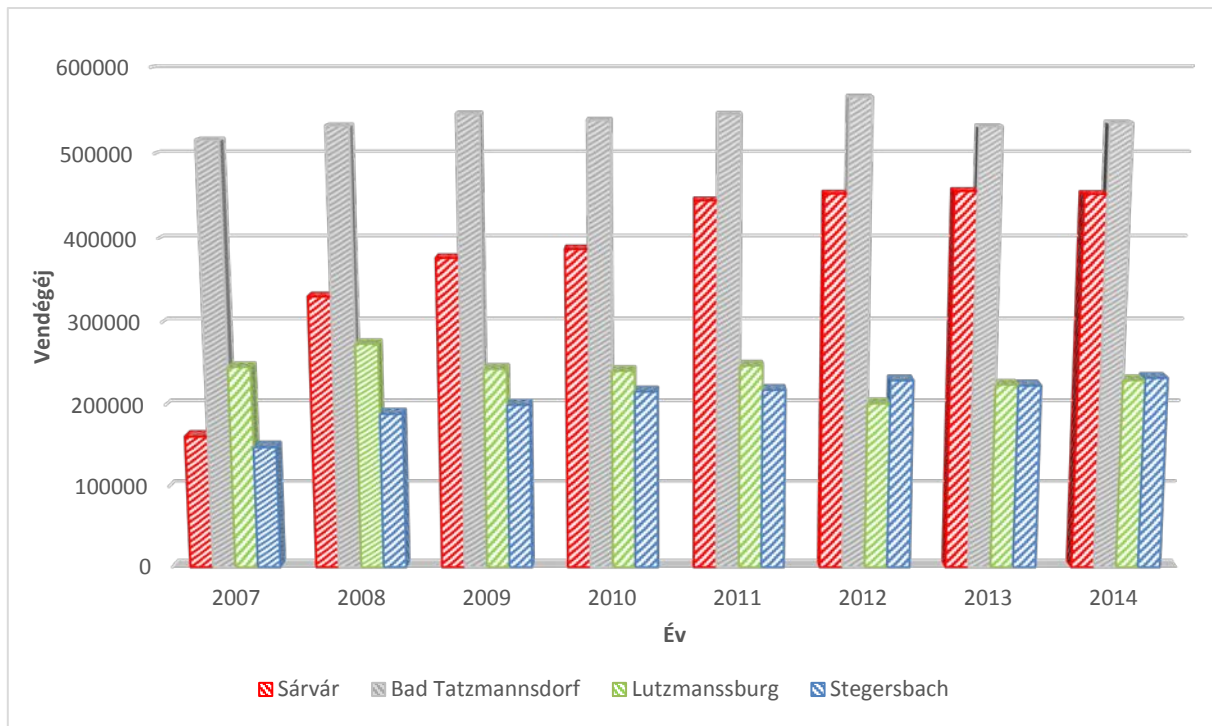
<sup>30</sup> Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés



24. ábra: A Sárváron eltöltött vendégéjszakák számának alakulása 2000-2014 között <sup>31</sup>

Sárvár városának nem csupán a hazai fürdővárosokkal, turisztikai központokkal kell versengenie, hanem Vas megye szomszédságában található Burgenland tartomány gyógy- és/vagy- termálfürdővel rendelkező településeivel is (25. ábra). Nevezetesen Bad Tatzmannsdorf (1.516 fő), Lutzmannsburg (887 fő) és Stegersbach (2.616 fő), melyek alacsony lakosságszámuk ellenére is kiemelkedő vendég és vendégéjszaka számmal rendelkeznek. A vendégek számát tekintve Sárvárhoz képest 2014-ben mindhárom település alulmaradt, ezzel szemben a Bad Tatzmannsdorfban eltöltött vendégéjszakák száma meghaladta Sárvárét; Sárvár 452.496 éj, Bad Tatzmannsdorf 535.509 éj.

<sup>31</sup> Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés



25. ábra: Vendégéjszakák számának alakulása Sárváron és a szomszédos burgenlandi fürdőtelepüléseken 2007-2014 között<sup>32</sup>

Sárvár szerepköre miatt fontos, hogy a kerékpáros turizmus kapcsolódjon a gyógyturizmushoz, mint az aktív turizmus egyik fajtája és építsen annak hírnevére. Az utóbbi évek fejlesztési terveiben minden szinten nagy hangsúllyal szereplő – de ma még meglehetősen alacsony szintű szervezettséggel és infrastrukturális háttérrel zajló – kerékpáros turizmus fejlesztése a sárvári kistérségben is számos érveléssel alátámasztható célkitűzés, mindennek előtt a következő irányok vonatkozásában:

#### **„Termál-kerékpárút” Szeleste-Sárvár-Káld-Vashosszúfalú-Bögöte szakasza**

A távlati elképzelésekben szereplő, a Nyugat-Dunántúl jelentős termálfürdőit összekötő Locsmánd (Lutzmannsburg) - Bük - Sárvár - Kehidakustány - Hévíz - Zalakaros kerékpárút kistérségen belüli részének kiépítése. A korábbi fejlesztési programok által is nevesített Sárvárig tartó szakasz megvalósításának elindításával párhuzamosan történhet a Sárvár – Káld - (Borgáta-Mesteri kiágazás) - Vashosszúfalú-Bögöte szakasz előkészítése és a zalai folytatás nyomvonalának és megvalósíthatóságának egyeztetése.

#### **Répcelak-Nick-Nicki Műgát (-Ostffyasszonyfa) kerékpárút**

A szomszédos megyét is érintő, egyeztetett nyomvonalú kerékpárút a városi szolgáltatásokat nyújtani képes ifjú város és a jóval kisebb, de jelentős, és egyre jelentősebb idegenforgalmú Nick (és Ostffyasszonyfa) összeköttetését célozza.

#### **Sárvár-Sótony-Nyőgér-Bejcggyertyános (-Kám) kerékpárút**

A kerékpáros turizmus feltételeinek megteremtése, kerékpárút kijelölése a Sárvárt a Jeli Arborétummal összekötő, rendkívül vonzó természeti környezetben haladó útvonalon, javarészt a ma meglévő kisforgalmú utakon.

#### **A kerékpáros turizmus infrastruktúrájának megteremtése**

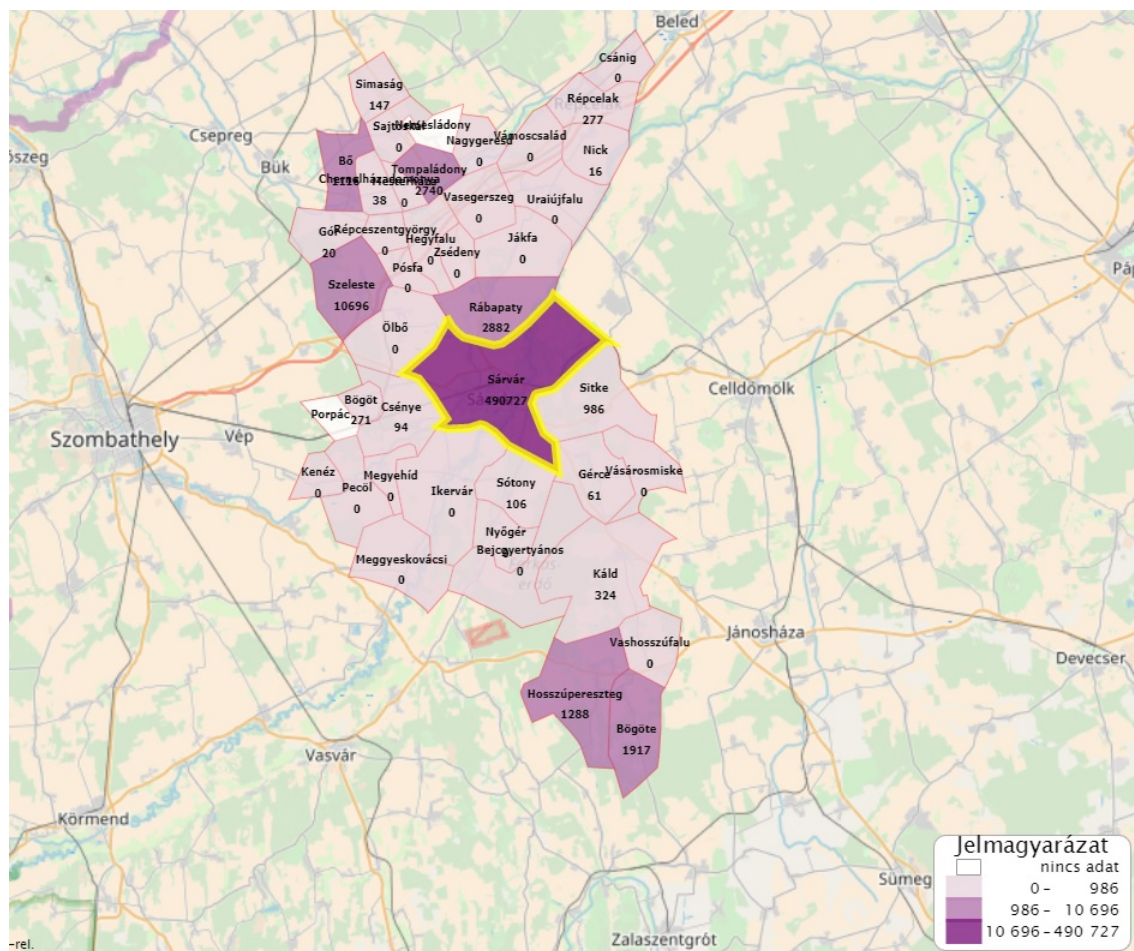
<sup>32</sup> Forrás: KSH és StatistikBurgenland adatai alapján saját szerkesztés



A KHT-ban megcélzott fejlesztések és a már meglévő kerékpárforgalmi létesítmények nagymértékben hozzájárulnak ahhoz, hogy a fürdőn túl alternatív programlehetőségek keletkezzenek – ilyen maga a kerékpározás is, ha az turisztikai célú, másrészt pedig a megcélzott fejlesztések lehetővé teszik akár az egyéb programhelyek elérését:

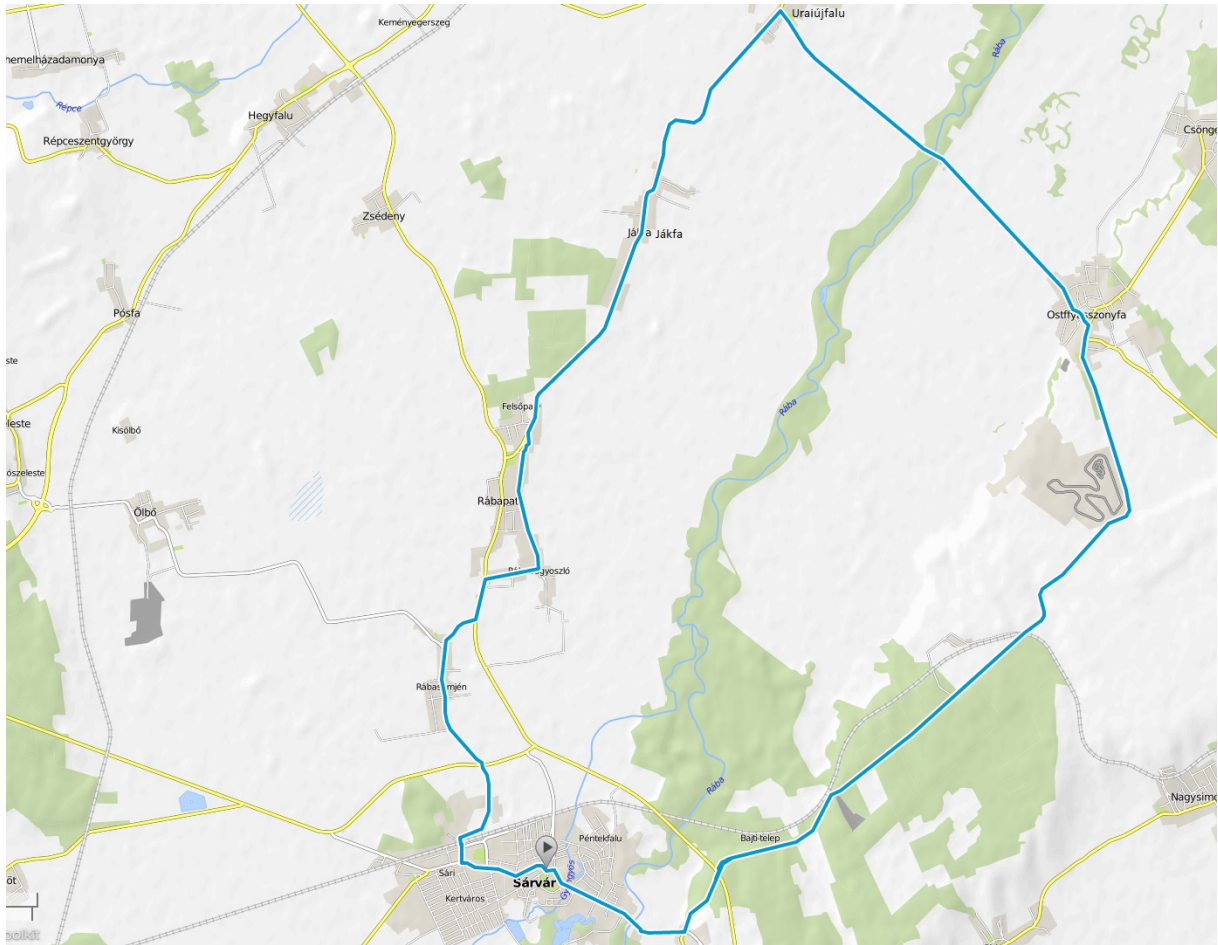
- A fürdőn kívül, az Arborétum és a Nádasdy Vár kerékpárral történő megközelítése – mint a városközpontban lévő turisztikai attrakciók – nagyon fontos turisztikai szempontból. A tervezett fejlesztések közül a kerékpártárolók kialakítása mindenképp szükséges az adott területen. A tárolók helyzetének javításán kívül a belvárosi kerékpáros közlekedés javítása is érinti a településrészt, mely beruházás távlati célú, de megvalósulásával biztonságosabbá és balesetmentessé válik a belváros a kerékpárral történő látogatások során.
- Térségi kapcsolódások: a 26. ábrán jól látható, hogy a sárvári járásban szinte minden vendégéjszaka szám Sárváron koncentrálódik. Ez alapján a térségi attrakciók itt érhetőek el a megyébe, járásba érkező turisták számára. Ezért a település szempontjából nagyon fontos a Gérce felé vezető kerékpárút kialakítása, mivel a városok közül Jánosháza és Sümeg elérhetősége is könnyebbé válik kerékpárral, illetve a környező falvakban megszálló vendégek is kényelmesen eljuthatnak a fürdőbe vagy egyéb attrakcióhoz. A kerékpárút létesítése mellett egyéb kerékpárforgalmi létesítmény kialakítására is sor kerül a projektben – kerékpáros pihenőhelyek –, amely a kerékpáros turisták igényeit szolgálják. A projekt, a Vas megye északi részén vezet végig a B43-as kerékpárúton érkező vendégeket, kerékpáros turistákat, valamint a megyében, a projekt célterületén pihenő és a célterületre látogató turisták számára biztosít minőségi, biztonságos aktív, kerékpáros lehetőséget. Az útvonal 55-60 km-en keresztül a Vasi szelíd dombokon a termálvizekben gazdag régió adottságaival, a kistelepülések nyugalmaival varázsolja el a megyét átszelő kerékpárosokat. Az útvonal a megye északi területének, színes kínálatának jelentős részét magába foglalja. A Zsira felől érkező út 2010-től már kerékpáros célpontot is jelent Bükfürdő számára. Celldömölkig, Borgátai kitérővel Mesteri fürdőn át, Sárvár felől vezet. A projekt célterületén 5-10 km-es távolságra levő idegenforgalmi célpontok ideális túraútvonalat jelölnek ki a hazánkba érkező turistáknak, akár 1-1 napos túrázásra vagy éppen Vas megyét átszelő kerékpáros túrára. Mind a táj, mind a fürdők páratlan élményt biztosítanak látogatóik számára. Kultúra, kulináris élmények, történelem, zarándoklás, wellness élmények sokasága kínálkozik a látogatók számára. Az útvonalat magába foglaló térség turisztikai adottságai, potenciálja indokolja a fejlesztést.

A gércei fejlesztés mellett a térségi kapcsolatok erősítése szempontjából lényeges megemlíteni a Rába árvízvédelmi töltésének kerékpározhatóságát, melynek köszönhetően a folyó mentén akár Győrig is el lehetne tekerni. Ezek mellett fontos a már meglévő túraútvonalak minél szélesebb körben történő megismertetése. Sárvár és annak térsége számos kerékpáros túrával kecsegteti az ide látogató vendégeket, melyek az alábbi térképeken láthatók. A túraútvonalak nagyjából 40-50 km hosszúságúak (27.-28.-29.-30. ábra).



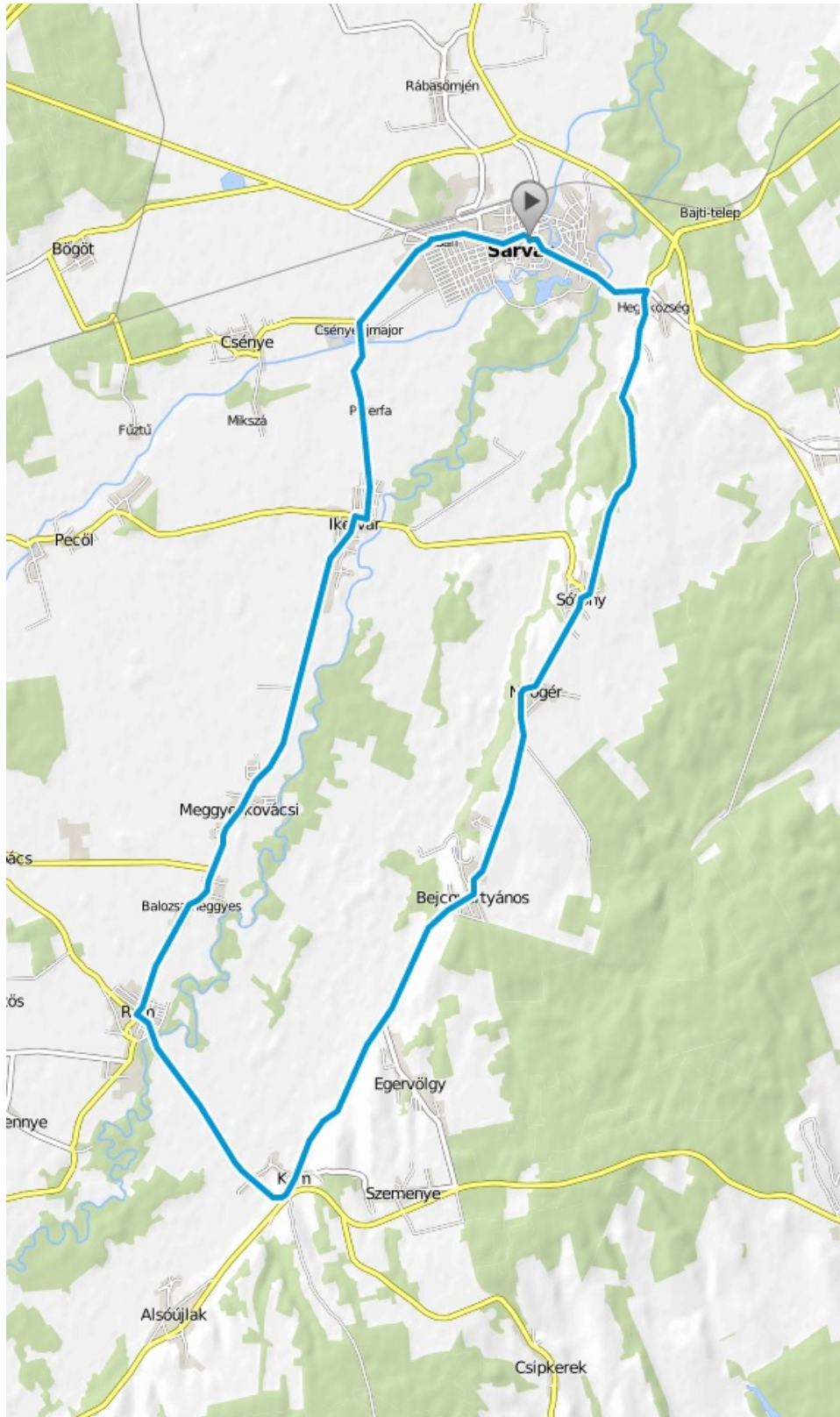
26. ábra: Vendégéjszakák száma a szálláshelyeken (vendégéj)<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Forrás: [www.teir.hu](http://www.teir.hu)



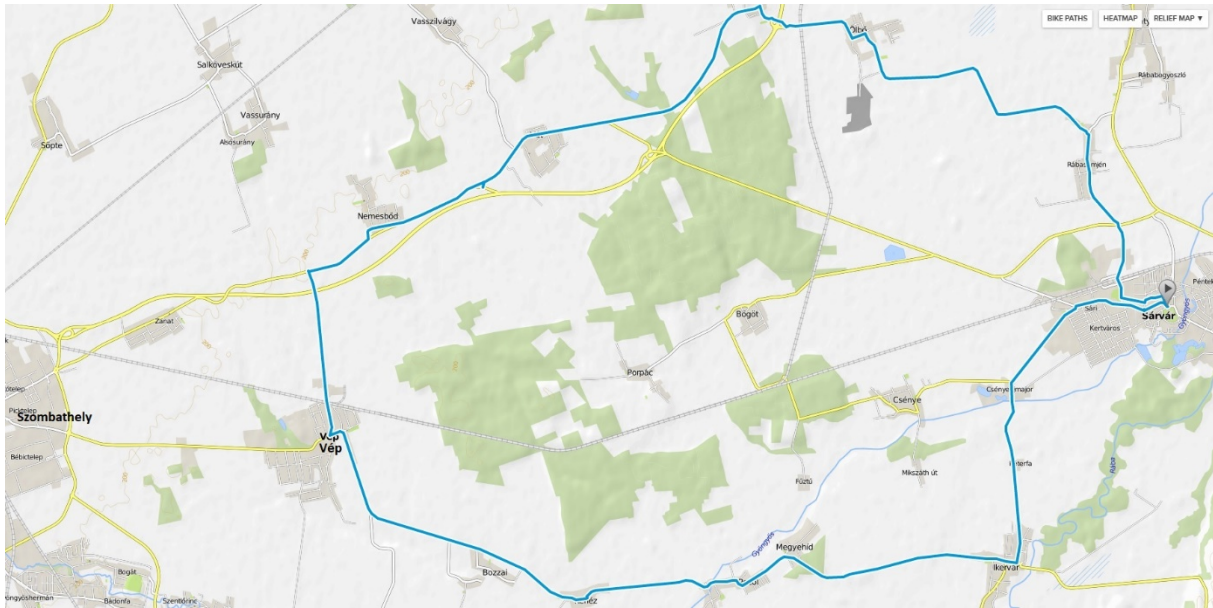
27. ábra: „Offa” kör<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Forrás: <http://www.sarvar.hu/hu/info/kerekpaturak/>

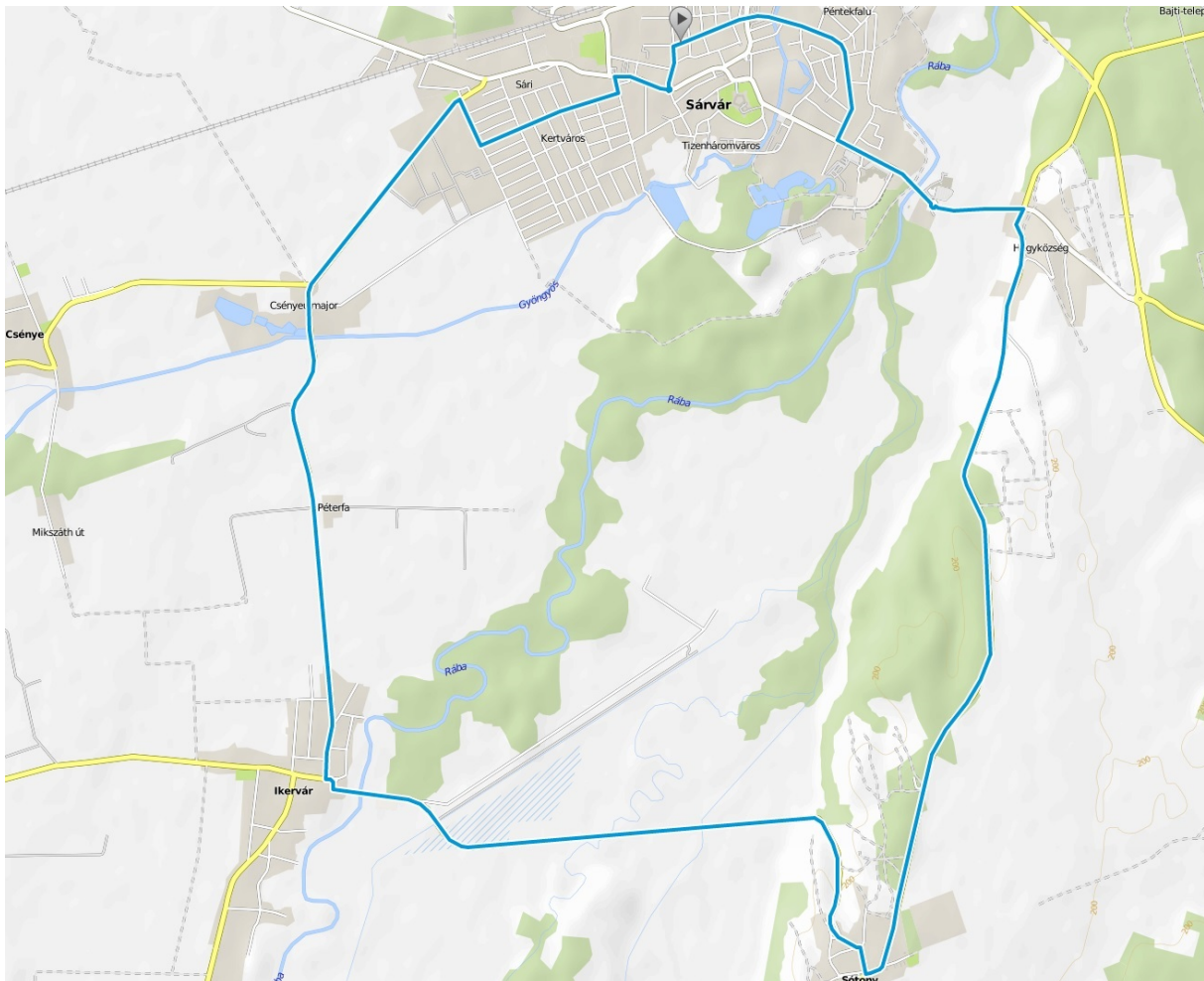


28. ábra: „Kám” kör<sup>35</sup>

<sup>35</sup> Forrás: <http://www.sarvas.hu/hu/info/kerekpaturak/>



29. ábra: „Vát” kör<sup>36</sup>



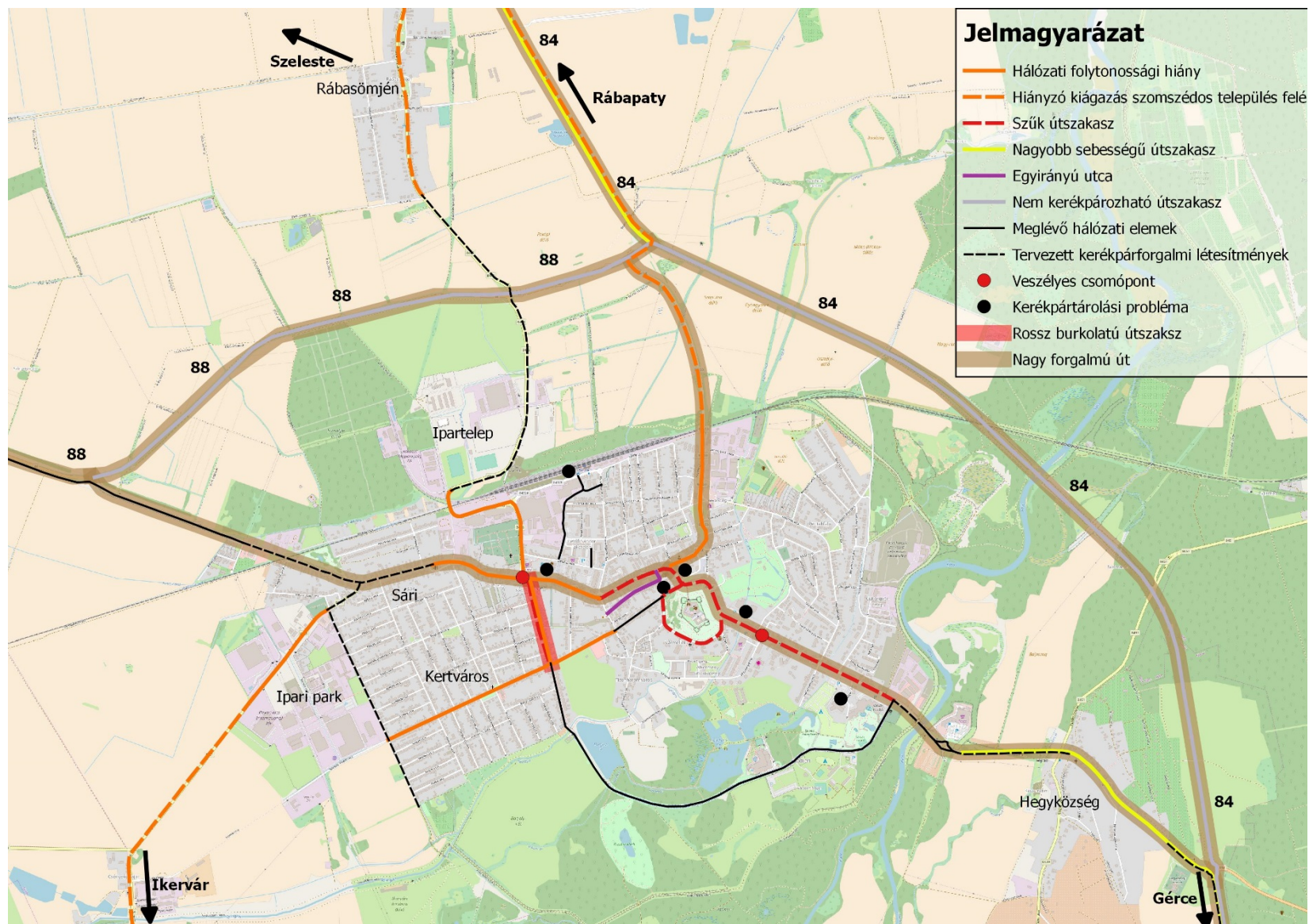
30. ábra: Sárvár-Ikervár-Sótóny-Sárvár kerékpártúra<sup>37</sup>

<sup>36</sup> Forrás: <http://www.sarvar.hu/hu/info/kerekpaturak/>

<sup>37</sup> Forrás: <http://www.sarvar.hu/hu/info/kerekpaturak/>

- A Gércére vezető kerékpárforgalmi létesítmény mellett jelentős, a turizmushoz kapcsolódó fejlesztés az úgynevezett Gyógyhely pályázat (lásd. 45. ábra). A megvalósítani kívánt projekt során egy olyan komplex gyalog- és kerékpárút és ahhoz kapcsolódó kerékpáros szolgáltatásokat – KRESZ-park, bokorlabirintus, korcsoportos játszóterek, parkok, kerékpárkölcsonzó, -szerviz – alakítanak ki, mellyel a Nádasdy vár, a Csónakázó tó és a Fürdő összekapcsolása valósul meg. Így az aktívabb, pihenésüket a városban töltő vendégek akár két keréken is körbejárhatják a település vonzó, turisztikai létesítményeit.
- Sárváron fokozottan megjelenő szezonális természetesen a város turizmusban betöltött szerepe miatt van, amely a vendégek számának alakulása mellett a nyári szezon idején a parkolásban megjelenő/fellépő kapacitáshiányban figyelhető meg. Ezért a későbbiekben további beruházásoknak szükséges megvalósulniuk a parkolók létesítése szempontjából. A jövőben a fürdőnél tervezett két parkolóterületről (lásd 45. ábra), s annak parkolásra kifejtett hatásáról elmondható, hogy tehermentesítheti a jelenleg parkolóként funkcionáló Rákóczi Ferenc utcát és enyhítheti az ott uralkodó helyzetet. Amennyiben megvalósul a fejlesztés, azzal könnyebbé válik a közlekedés az utcában, mind a kerékpárosok, mind az egyéb közlekedési módok választók számára.

#### **3.3.4. ÉRTÉKELÉS ÉS PROBLÉMATÉRKÉP**



31. ábra: Problématérkép

Az országos kerékpárút-törzshálózat érinti Sárvár területét, azonban az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve. A Város távlatban a Porpácsi bekötő út (88100 j. közút) – Sársziget utca – Batthyány Lajos utca – Várkerület – Rákóczi Ferenc út (84150 j. közút) – Celli út, illetve Ikervár utca (8701 j. út), továbbá Ölbői utca (8446 j. út) – Rábasömjéni utca – Ipartelep utca – Soproni utca nyomvonalat preferálja a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonalként. A távlati nyomvonalban több, jelenleg hiányzó szakasz is van. A nyomvonal meglévő, illetve a projektek során kialakított kerékpárforgalmi létesítményeket is tartalmaz.

A legnagyobb problémát az jelenti, hogy a meglévő hálózat kerékpáros főtengelei nincsenek folytonosan összekötve, a nyomvonalak csak részben alkotnak összefüggő hálózatot. A hálózatból nagyrészt hiányoznak a városrészeket és a szomszédos településeket bekötő szakaszok. A meglévő hálózatban magas a közös gyalog- és kerékpárutak részaránya, ami konfliktust idézhet elő a gyalogos és kerékpáros forgalom között (Szaput sétány). A meglévő hálózat folytonossági hiányait több esetben a nagy forgalmú/sebességű utak okozzák. Ezek mentén a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól elválasztott elvezetése jelenleg nem megoldott. A városon belül hatalmas probléma – főleg a nyári időszakban –, hogy a Batthyány és Rákóczi Ferenc utca parkolóként is funkcionál és így kerékpárral csak balesetveszélyesen vehető igénybe. A problématerképen jól látható, hogy két veszélyes csomópont található a településen belül, melyek a nagy forgalmú utak kereszteződésében vannak.

A településen belül mindösszesen két egyirányú utca van, ezek közül az egyik megengedett a kétirányú kerékpározás (Nádasdy Ferenc utca). A másik egyirányú utca a Széchenyi István utca, mely a kerékpárosok részére is egyirányú. Ebben az utcában viszont fontos lenne a kétirányú kerékpározás lehetőségének megteremtése, mivel a város legforgalmasabb útjával párhuzamosan halad, így a kerékpárt választók részére egy alternatív, biztonságos útvonalat jelentene a város központjába.

A meglévő létesítmények állapota nagyrészt megfelelő. Általános probléma, hogy az elválasztott gyalog- és kerékpárutak több esetben helytelenül, kerékpárútként kerültek kijelölésre. Több szakaszon kisebb lokális felületi hibák (kátyúk, repedések) fedezhetők fel a burkolat felületén (Szaput Sétány, Esze Tamás utca). A meglévő csomóponti átvezetések burkolati jele néhány csomópontban lekopott. Néhány jelzőlámpás csomópontban a kerékpáros átvezetéseknel a jelzések nem megfelelő, csak gyalogosjelző van, pedig gyalogos-kerékpáros jelzőre lenne szükség.

A Nádasdy Ferenc kerékpársáv állapota megfelelő, egyirányú utcában az ellenirányú kerékpározás lehetséges (8. fénykép). Esze Tamás utcában kétoldali egyirányú kerékpársáv van kialakítva, amely állapota jó (9. fénykép), viszont északi irányba az utca folytatása szűk és burkolata rossz állapotú. A Petőfi Sándor utcával párhuzamosan haladó Szaput sétány (10. fénykép) kerékpárral járható gyalogút állapota nem kielégítő, szélessége nem megfelelő. A kerékpárosan közlekedők és a gyalogosan erre járók közötti konfliktusforrás alakulhat ki. A Porpác-Sárvár kerékpárút (11. fénykép) és Vadkert körúton (12. fénykép) kialakított kerékpárút állapota jó minőségű. A kiépülő Sárvár-Gérce nyomvonalon már van meglévő létesítmény, melynek folytatása elengedhetetlen (13. fénykép).

A már említett két veszélyes csomópont – Sársziget és Soproni utca, illetve Alkotmány utca és Rákóczi utca kereszteződése – helyzetének mihamarabbi javítása – körforgalmi csomópontok kialakításával – fontos lenne az itt élők számára.





**8. fénykép: Nádasdy Ferenc utca kerékpársáv**



**9. fénykép: Esze Tamás utcai kétoldali kerékpársáv**



10. fénykép: Szaput sétány



11. fénykép: Sárvár-Porpác kerékpárút



12. fénykép: Vadkert körút



**13. fénykép: Sárvár déli körforgalomnál lévő kerékpárforgalmi létesítmény**

Kerékpártámaszokhoz kapcsolódó problémát leginkább azok állapota okozza – jelenleg a leggyakoribb kerékpár tárolási lehetőség a kerékpártámaszok –, illetve a nyári időszakban megjelenő kapacitáshiány, mely leginkább a fürdőnél figyelhető meg. Ezen túlmenően a problématerképen is jelzett területeken – a fürdő mellett a belvárosban (vár/posta/arborétum/önkormányzat), valamint a vasút- és buszállomáson elégtelen a kihelyezett kerékpártámaszok száma, mely mindenképpen mennyiségi (és minőségi) bővítésre szorul. Összességében elmondható, hogy a meglévő kerékpártárolásra alkalmas eszközök többsége nem felel meg az UME követelmények egy részének. Ezek „U” és „P” alakú kerékpártámaszokra történő cseréje megoldást jelentene a meglévő problémára.

A közösségi közlekedéssel lebonyolított utazás és a kerékpározás összekapcsolásának számos módja lehet. A kombinált közlekedés feltételrendszerének alapelemei a közösségi közlekedési csomópontok kerékpáros megközelíthetőségének biztosításán túl a közösségi közlekedési állomásokon és megállóknál rövidebb idejű tárolásra kialakított kerékpárparkolók, és a hosszabb idejű tárolásra kialakított kerékpártárolók. Sárvár autóbusz megállóhelyein nem találhatóak kerékpártámaszok/kerékpártárolók, viszont a buszpályaudvaron és a vasútállomáson megtalálható.

Sárvár főbb közösségi közlekedési állomásain (12. fénykép) a kerékpártárolás jelenleg kapacitáshiányos és/vagy nem megfelelő szolgáltatási szintű. B+R parkoló a vasútállomás kivételével a kiemelt megállóhelyeknél nincsenek. A buszpályaudvaron megtalálható kerékpártámaszok elavultak és kapacitáshiányosak (13. fénykép), ezek fejlesztése és bővítése vagy akár B+R parkoló kialakítása a jövőben elengedhetetlen.



14. fénykép: Kerékpártárolók a vasútállomáson



**15. fénykép: Kerékpártámaszok a buszpályaudvaron**

A város egyéb helyein megtalálható kerékpártámaszok, legfőképpen a település központi részében lévők legnagyobb problémáját a kapacitáshiány okozza (posta). Így a kerékpárral közlekedők a napi tevékenységük során nem tudják biztonságos helyen tárolni a kerékpárjukat (14. fénykép).



**16. fénykép: Kerékpártárolók a posta épületénél**



17. fénykép: Kerékpártárolók Sárváron

A „3.3.2 Meglévő kerékpáros és kerékpárforgalmi létesítmények” című fejezetben felsorolt követelményeknek megfelelő kerékpáros pihenőhely jelenleg nem található Sárvár környezetében, de az első ütemben megvalósuló projektek során ennek kiépítése is megvalósul, illetve a további fejlesztésekben is megjelenik ezek kivitelezése.

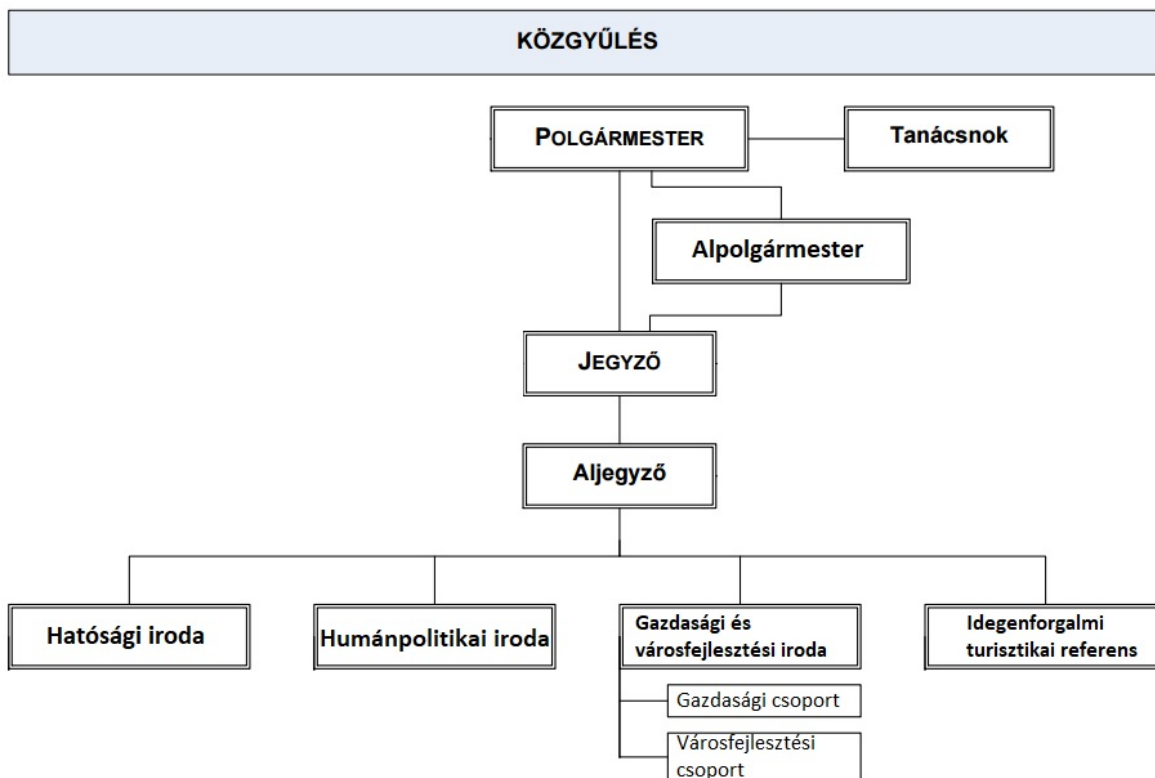
A problématerképen felvázolt problémákra jövőbeni megoldásként a tervezett fejlesztések nyújthatnak segítséget, mely beruházások részletes bemutatását az 5. fejezet tartalmazza.

### **3.4. KÖZBRINGA**

Jelen fejezet nem releváns, mivel közösségi kerékpáros közlekedés rendszere jelenleg nem érhető el a városban.

### **3.5. SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR**

Jelen projekt kialakításáért, fejlesztéséért és sikeres kivitelezéséért, valamint a későbbi üzemeltetésért a projekt gazdája, Sárvár város felel. A Polgármesteri Hivatal szervezeti felépítését mutatja a következő, 32. ábra. A választott polgármester tevékenységét egy alpolgármester, egy címzetes jegyző, egy aljegyző és egy tanácsnok segíti:



32. ábra: Sárvár Város hivatali felépítése<sup>38</sup>

A szervezeti felépítésből is látható, hogy a város működtetéséhez, fejlesztéséhez kapcsolódó feladatok és tevékenységek gördülékeny kivitelezése érdekében három iroda, két csoport és egy referens került kialakításra. Jelen projektek szempontjából fontos kiemelni a Városfejlesztési csoportot és az Idegenforgalmi turisztikai referenst, melyek a projektfejlesztés és a projektmenedzsment (közreműködik és koordinálja a Társfinanszírozási Szerződés megkötését és a kapcsolódó dokumentumok összeállítását és beszerzését, összeállítja az időközi és záró elszámolásokat illetve hiánypótlásokat, projekt előrehaladásának nyomon követése, elvégzi az indikátorok teljesülésének vizsgálatát, kapcsolattartás a közreműködő szervek között, stb.) feladatait látja el.

A projekt sikeres megvalósításában és fenntartásában a városi közgyűlés mind a három irodájának tevékeny szerepvállalása elengedhetetlen.

### 3.6. A FEJLESZTÉSI TERÜLET KIJELÖLÉSE

A kerékpáros barát fejlesztéseket Sárvár Város Önkormányzata kettő, szorosan egymásra épülő pályázati forrás segítségével kívánja javítani. A fejlesztések célja nem csak a város kerékpáros hálózatának fejlesztését szolgálja, hanem lehetőséget ad a térségi hálózatok összekapcsolására, erősítve ez által a térség turisztikai vonzerejét. A kerékpárforgalmi hálózati tervben szereplő javaslatok a szigetszerűen elhelyezkedő, városon belüli kerékpárutak komplex rendszerré fejlesztését segíti elő, illetve összeköti a város egyes településrészeit. A hálózati tervben kijelölt kerékpáros barát hatásterület a városi kerékpárforgalmi hálózatának egyik legfontosabb elemét foglalja magába, mely jelentős

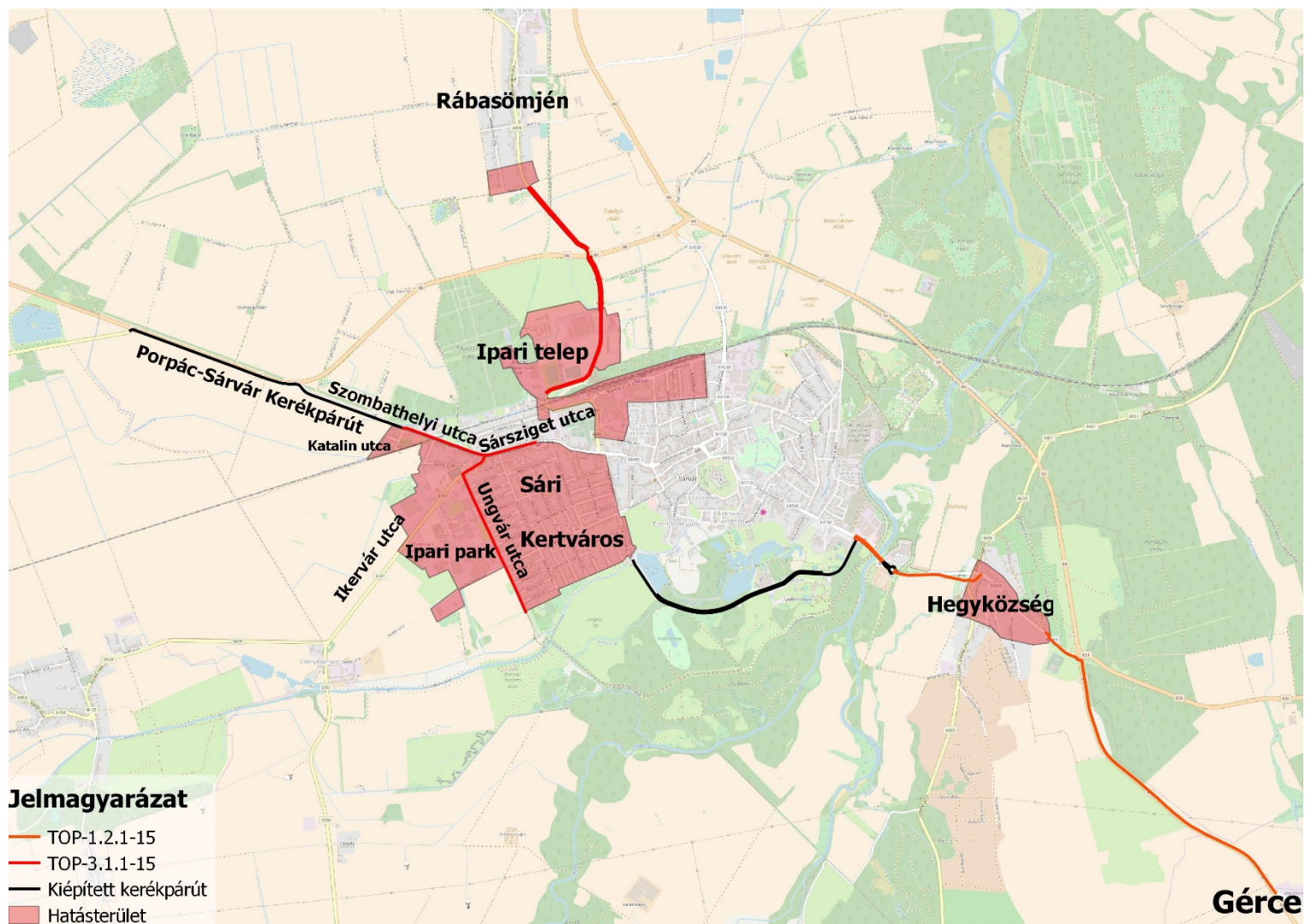
<sup>38</sup> Forrás: Sárvár Város Önkormányzata Szervezeti és Működési Szabályzatáról című dokumentum alapján saját szerkesztés



minőségi javulást fog eredményezni a kerékpáros közlekedésben, amelyet a későbbi fejlesztések akár tovább tudnak erősíteni a jövőben. A fejlesztési terület lehatárolásakor nagymértékben figyelembe lett véve:

- a forgalomvonzó létesítmények és célállomások, illetve a kerékpáros forgalmat „kibocsájtó” városrészek területi elhelyezkedése;
- a magas baleseti kockázattal bíró kerékpáros útvonalak elemzése;
- az OTrT által törzshálózati elemként nyilvántartott kerékpáros nyomvonalhoz való kapcsolódás;
- illeszkedés a megyei területfejlesztési programhoz;
- a kerékpárforgalmi létesítmények, illetve a helyi és országos közutak kerékpáros forgalmi adatai;
- közösségi közlekedés gócpontjai.

A két projekt megvalósítási helyszínei a Gérce-Sárvár, Vadkert körút közötti szakaszt, az Ungvár, Ikervár és Szombathelyi utca egy részét, a Katalin utcától Sársziget utca, Szent Mikós templomig tartó vonalát és Sárvár központi része-Rábasömjén településrész között húzódó útvonalat öleli fel. A teljes szakasz hossza 8458 m, ebből TOP 1.2.1-15-ből 3900 m valósul meg, míg TOP 3.1.1-15-ös pályázati felhívásból 4558 m kerül kialakításra (33. ábra).



33. ábra: A kijelölt fejlesztési területek és azok hatásterületei<sup>39</sup>

<sup>39</sup> Forrás: Saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

## 4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

### 4.1. ILLESZKEDÉS A FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKHOZ

A megalapozó dokumentumok, előzménytervek és a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok bemutatása a 3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása című fejezetben már részletesen megtörtént. Az alábbiakban az egyes dokumentumokban lefektetett, a leendő kerékpáros hálózat szempontjából meghatározó elemeket emeljük ki.

Az Országos Területfejlesztési Konceptió kiemeli, hogy javítani szükséges a települések közötti kerékpáros infrastruktúraelemek kiépítettségén, a meglévők általános állapotán, továbbá a városokban található központi szolgáltatások hozzáférhetőségén. A dokumentumban foglaltak alapján 2000 km kerékpárút megépítése a cél, mely kiépülésével a kerékpáros közlekedés részaránya a nagyvárosokban a jelenlegi 2-3%-ról 10%-ra, a kis- és közepes települések esetében pedig 30%-ra növekedhetne. Emellett egyéb utak kerékpáros-baráttá történő alakítása is célként szerepel a koncepcióban.

A Nemzeti Közlekedési Stratégiában nevesített 82/A. számú, Zalabér - Kám - Rum - Sárvár - Szeleste - Bük – Csepreg, illetve a 83. számú, Sárvár - Celldömök - Mersevát – Pápa közti tervezett kerékpárút közvetlenül érinti Sárvár által tervezett kerékpáros projektek, hiszen voltaképpen a Porpác és Sárvár települések közötti összeköttetés folytatása, minőségi fejlesztése érhető el a pályázat által. A Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben meghatározott beruházások és forgalomjavító intézkedések által egyszerűbbé válik a városon való, kerékpárral történő átkelés.

A megyei területfejlesztési programja kiemelten kezeli kerékpáros turizmus szolgáltatás és infrastrukturális fejlesztését, illetve az aktív turisztikai hálózati rendszerbe tartozó kerékpárutakat. A megye jelentős léptékű és összehangolt kerékpáros közlekedési beruházásokat tervez. Fontos kiemelni a programból, hogy kerékpáros turizmus szervezeti elemei, egységes megjelenése, illetve modern szolgáltatásai összehangoltan jöjjenek létre a megyében. Az egyes településeken kialakítani kívánt kerékpárutak esetén meg kell jelennie a megyei területfejlesztési programhoz való illeszkedésnek:

- a megyei program által kijelölt kerékpárút-hálózat fejlesztéséhez való kapcsolódás, a projekteknek hozzá kell járulnia a közlekedésbiztonság javulásához kerékpárforgalmi létesítmény kiépítésével
- a beruházás területén vagy nyomvonalától számítva 100 méteren belül elért közszolgáltatások, vállalkozások száma minél magasabb legyen
- helyi védett épület, helyi, megyei értéktárban szereplő vonzerőkhöz, értékekhez javítsa az elérhetőséget, illetve tegye biztonságosabbá az oda vezető utat.

A város településfejlesztési stratégiájában fontos elemként jelenik meg környezetbarát közlekedési módok támogatása. Az egyes fejlesztésekkel a CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkenését szeretnék elérni, ennek eszközeként a kerékpáros közlekedés előnyben részesítését említik meg. E cél elérését a jelen pályázatban megcélzott fejlesztések és beruházások nagymértékben elősegítik, hiszen a város legforgalmasabb útjai kerékpáros barát akcióterületként lett kijelölve. A fejlesztési dokumentum szempontként nevesíti a városrészek közötti egyéni és közösségi közlekedési kapcsolatok erősítését pl.: kerékpárút építés. Ezek mellett a kerékpáros turizmus fellendítése és fejlesztése is célként jelenik meg a stratégiában.

## 4.2. A VIZSGÁLT TERÜLET FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

Nagyléptékű változáson mehet keresztül kerékpáros forgalom az elkövetkező években, melynek kiváltó okai elsősorban a környezettudatos gondolkodás elterjedése, valamint a fenntarthatósági elvek megjelenése a településfejlesztési döntésekben. A kerékpáros közlekedés az elmúlt években egyre népszerűbbé vált és válik napjainkban is, mely nemcsak a kerékpáros egészségét szolgálja, de számos esetben a leggyorsabb közlekedési eszköz is. A kerékpározás városi környezetben általában öt kilométeres távolsággal bezáróan a leggyorsabb közlekedési módnak tekinthető, ha az utazási időt „door to door” viszonylatban mérjük. Emellett a kerékpáros közlekedés nem károsítja a környezetét, valamint jelentősen kisebb területet foglal el mind menetközben, mind parkoláskor. A tagadhatatlan előnyei miatt mára a fenntartható közlekedési rendszer létrehozásának egyik legmarkánsabb eszköze lett a kerékpáros közlekedés lehetőségeinek fejlesztése.

Napjainkban egyre több kerékpáros fejlesztés valósul meg a korábbi évekhez képest, amelyet segítenek az EU-s törekvések és támogatások is. Jelentős részük kerékpáros létesítmény kialakítása vagy fejlesztése, valamint forgalomtechnikai beavatkozás, amely által egy összefüggő kerékpáros hálózat, kerékpáros barát településrészek alakulnak ki. A kerékpáros oktatás, szemléletformáló tevékenység megvalósítása is lényeges, mely által minden közlekedő számára elfogadottabbá válik a kerékpározás, biztonságosabbá válik a közlekedés. E fejlesztések következtében szintén megnövekedhet a kerékpáros forgalom.

A kerékpáros forgalom növekedésének hátterében az áll, hogy egyre több ember használja a kerékpárját egyre több alkalommal. A kerékpár használatának szokásai kibővülnek, mivel egyre szélesebb korcsoport egyre több úti cél elérésére használja. Természetesen a szezonális továbbra is megmarad, de a tapasztalatok azt mutatják, hogy ez elsősorban a szabadidős célú kerékpározást érinti. A városi termálfürdő, egyéb megyei turisztikai attrakció közelsége, illetve Ausztriával egyre fejlődő kerékpáros kapcsolat miatt a kerékpározók száma várhatóan tovább fog növekedni.

Az elektromos kerékpárok elterjedése is jelentős hatással lehet a kerékpározási szokásokra. Jelenleg még a költséges beszerzési árak és a nagy súlyuk miatt kevés ember rendelkezik elektromos kerékpárral, de a technológia fejlődésével várhatóan olcsóbb és könnyebb termékek készülhetnek a közeljövőben, mely növeli ezen közlekedési eszköz számát az utakon.

A megyei és települési fejlesztési dokumentumokban meghatározásra kerültek a település középtávú fejlődését meghatározó célkitűzések, elképzelések és fejlesztések, amelyek a forgalomvonzó létesítmények várható alakulását is magukba foglalják.

A kerékpárforgalmi hálózati terv keretében kijelölt hatásterület településszerkezeti, forgalomvonzó és kibocsátó területek korábban már bemutatásra kerültek. A hatásterület tekintetében:

- A Belváros rendelkezik a legmagasabb forgalomvonzó létesítménnyel illetve a legtöbb kerékpáros célállomás is e városrészen koncentrálódik.
- A legfőbb kibocsátó területeknek egyértelműen a magas népsűrűségű városrészek azonosíthatók (Kertváros és Óvár-Péntekfalu városrész).

Sárvár adottságai a kerékpáros közlekedés szempontjából kedvezőek, hiszen alapvetően sűrű a beépítettsége, a kibocsátó településrészek és a forgalomvonzó célállomások között kis távolságok vannak, továbbá a város alapvetően síkvidéki jellegű, ami kifejezetten kedvez a kerékpáros közlekedésnek.

Sárvár kiemelt célja a kerékpáros közlekedés részarányának növelése. Ennek elérése céljából a város közlekedési hálózatának kerékpáros barát fejlesztésén kívül számos kiegészítő

tevékenységre hangsúlyt fog fektetni. Ennek és a projektek keretében a kerékpározást népszerűsítő rendezvény, tájékoztató megtartására, illetve a résztvevők, elsősorban a gyermekek ismereteinek bővítésére kerül sor. A szemlélet megváltoztatását már kisgyermekkorban el kell kezdeni. A gyermekekkel meg kell ismertetni a biztonságos kerékpározást, annak szabályait, a kerékpár és a környezet kapcsolatát, a kerékpárt, mint közlekedési eszköz használatát.

### **4.3. A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI**

A kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésének alapelve egy olyan kerékpáros barát közlekedési rendszer megteremtése, ahol a kerékpáros forgalom a lehető legnagyobb biztonságban van, ahol a legrövidebb úton haladva, a legkevesebb megállással, akadálymentesen és komfortosan közlekedhet.

A kerékpárforgalmi hálózat kiépítésének eszközei:

- Önálló nyomvonalak: az úttesten burkolati jellel kijelölt kerékpáros nyommal jelezhetjük a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet.
- Közút szerves részeként működő irányhelyes nyomvonalak (kerékpársáv, kerékpáros nyom, stb.) kialakítása és fejlesztése.
- Meglévő útfelületek kerékpározhatóvá tétele (pontszerű és vonal menti egyenetlenségek megoldása).
- Forgalmiszervezési intézkedések:
  - egyirányú utcákban az ellenirányú kerékpározás lehetővé tétele,
  - forgalomcsillapított övezetek kiterjesztése és létrehozása,
  - gyalogos-kerékpáros zóna kijelölése,
  - zsákutcák a kerékpárosok számára átjárhatóvá tétele.

Kis forgalmú, alacsony sebességgel rendelkező útszakaszokon vegyes forgalom alakul ki, vagyis a kerékpáros forgalom és a gépjárműforgalom egy pályán halad, egymástól nem elkülönülten. A jelentős forgalmú és engedélyezett sebességű utakon balesetbiztonsági okokból célszerű elválasztani a kerékpáros és gépjárműforgalmat, amely a gyalogosforgalmi igényektől és a helyi adottságoktól függően önálló kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelent. A két szélsőséges eset között számos szempont (forgalom, hálózati szerep, sebesség, helyi adottságok, stb.) befolyásolja, hogy milyen beavatkozás szükséges az útszakasz kerékpáros baráttá tételének. Általánosságban az irányhelyes, kétoldali kerékpáros kialakítás javasolt, az egyoldali kétirányú megoldással szemben.

A meglévő útfelületek – a pálya állapota és az egyéb elhelyezett létesítmények függvényében – számos helyen egyenetlenek, nem zökkenőmentesek, ezáltal nem tekinthetők könnyen kerékpározhatóknak. Ilyen egyenetlenség lehet pontszerű – mint a sebességcsökkentő küszöb (teljes útszélességben), a nem lesüllyesztett szegély, nem megfelelő állapotú víznyelő, stb., valamint lehet vonal menti – mint a nem megfelelő állapotú (töredezett, meggyűrődött, tönkrement) vagy típusú (nagy hézagnyílású kockakő és térkő) burkolat. Ezen problémák egy része oly mértékű volt, mely miatt nem tekinthető kerékpáros barátnak az adott útszakasz, míg más részük részben vagy teljesen kerékpáros barátnak minősülhet (az úthiba mértékétől függően). A lehetséges beavatkozás e területeken a probléma mértékétől függően a burkolat (részleges vagy teljes) felújítása vagy az útszakasz komplex átépítése.

Alapvető közlekedéspolitikai cél, hogy a városban és a kapcsolódó település részeken kerékpáros közlekedés reálisan választható közlekedési mód legyen. Ennek megvalósítását

tűzte ki célul a város, amelynek jelen tervben bemutatott fejlesztések megvalósítása a következő lépés.

A hatályos műszaki előírások alapján a fejlesztési lehetőségek felmérése:

- a forgalom (nagyság, sebesség, nehézgépjármű-arány) és az infrastruktúra jellemzői (szélesség, padka megléte, burkolat állapota stb.) alapján a változtatásra nem szoruló területek kijelölése;
- meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítésének lehetőségei;
- új létesítmények típusának kötöttségei (jármű és/vagy gyalogos forgalomtól szétválasztás lehetőségei, szélességi paraméterek, lejtés, burkolat típusa stb.);
- a kerékpárosokra vonatkozó behajtási és kanyarodási tilalmak feloldásának lehetőségei (pl. egyirányú utcák megnyitása);
- korlátozott sebességű, ill. csillapított forgalmú területek (korlátozott sebességű övezet, lakó-pihenő övezet, egyéb forgalomcsillapítás) létrehozásának (vagy kiterjesztésének, amennyiben van ilyen) lehetőségei;
- a parkolási rend átalakításának lehetőségei (pl. derékszögű helyett halszálkás, párhuzamos parkolás melletti kerékpársáv stb.);
- parkolás és áruszállítás, árufeltöltés konfliktushelyeinek a felmérése;
- a baleseti góccok, balesetveszélyes kialakítások megszüntetésének megoldási lehetőségei;
- Kerékpárparkolás, multimodalitás:
  - a célállomások és a közösségi közlekedés állomásainak, átszállópontjainak és főbb megállóinak környezetében a biztonságos hosszú és rövid távú kerékpártárolás és kerékpárparkolás lehetőségeinek a felmérése,
  - a kerékpárforgalmi hálózat és a közösségi közlekedés kapcsolatának javítási lehetőségei (kerékpárszállítás, B+R, stb.),
  - szabadidős célú kerékpáros útvonalak esetében kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei, kialakítása;
- Kerékpáros útirányjelző táblarendszer
  - A táblarendszer kialakításának, táblán megjelenítendő tartalmak lehetőségei, főbb jelzendő célpontok azonosítása.

A fejlesztés lehetőségeit az alábbi szempontok határozzák meg:

- Sárvár város település szerkezete,
- A város környéki települések helyzete
- A vasútvonalak és a főközlekedési utak helyzete,
- A vízfolyások elhelyezkedése
- A korábban kiépített kerékpárforgalmi nyomvonalak elhelyezkedése
- Jelentősebb lakó, ipari és szolgáltató területek elhelyezkedése

Fenti szempontok determinálták a fejlesztési javaslatok fő szempontjait, amelyek az alábbiak voltak:

- Hiányzó településrész kapcsolati irányok létrehozása (pl.: Hegyközség és Rábasömjén felé)
- Hiányzó főhálózati irányok létrehozása (pl.: Szombathelyi utca folytatása)

- Hiányzó részelemek létrehozása (pl. település központi része)
- Balesetveszélyes csomópontok és csomóponti átvezetések megszüntetése (pl.: Soproni utca)
- A közösségi közlekedési módok és a kerékpáros közlekedés kombinált módjának megteremtése
- Kerékpártámaszok elhelyezése a kerékpáros célpontoknál
- A városi közösségi kerékpározási rendszer kialakítása
- Fejlesztési lehetőségek és kötıtségek más települések irányában (Rábapaty, Szeleste, Ikervár)

Alapvető közlekedéspolitikai cél, hogy a városban és a kapcsolódó település részeken kerékpáros közlekedés reálisan választható közlekedési mód legyen. Ennek megvalósítását tűzte ki célul a város, amelynek a következő lépése jelen tervben javasolt fejlesztések megvalósítása.

#### **4.4. KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS**

Sárvár területén jelenleg nem működik kerékpáros forgalomszámláló berendezés. A kerékpáros forgalom számlálására a Magyar Közút által végzett forgalomszámlálások alkalmával kerül sor. A kerékpáros létesítmények számának növekedésével azonban szükséges lehet a kerékpáros forgalom rendszeres mérése évente többször alkalmi forgalomszámlálással.

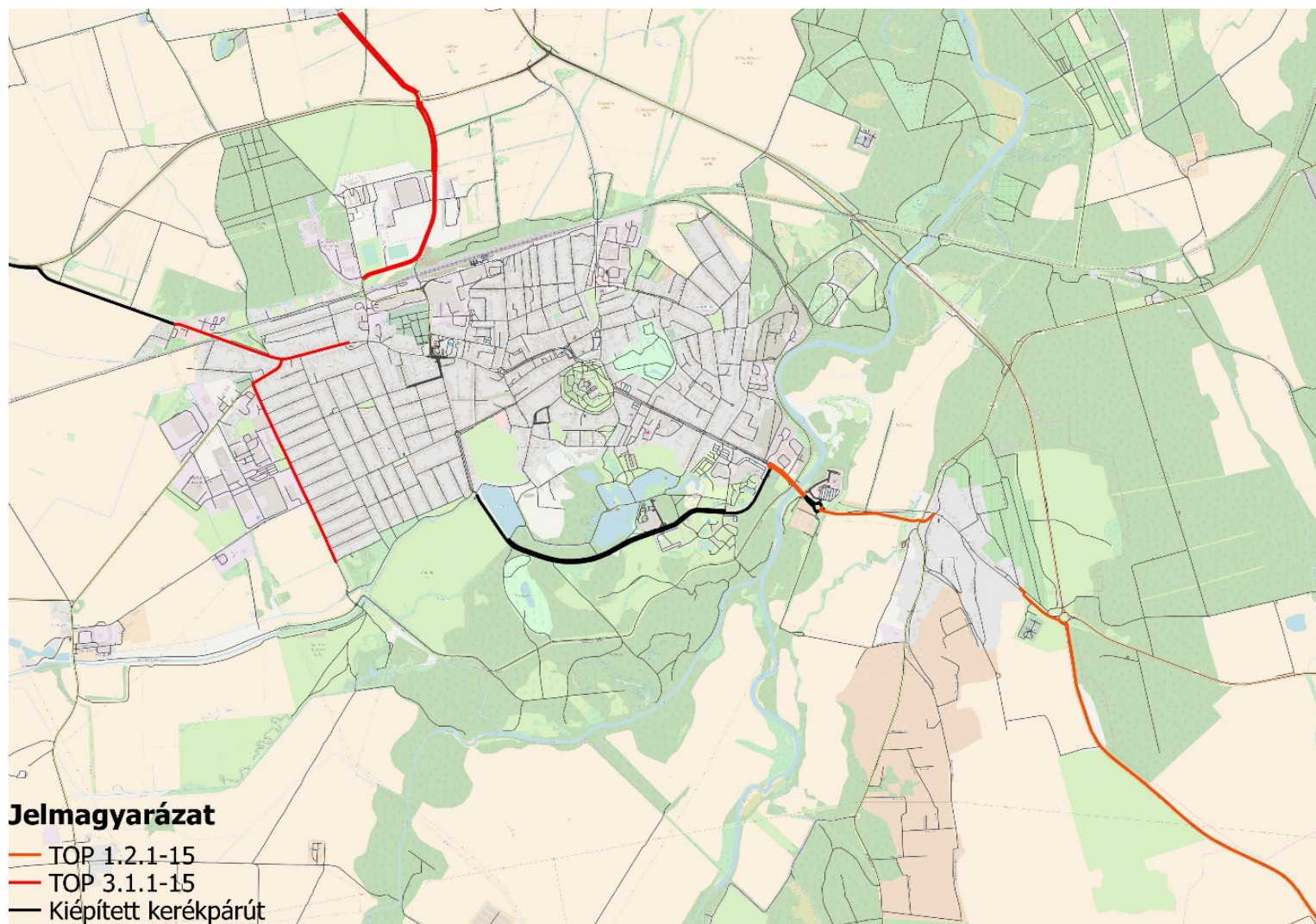
## 5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

### 5.1. KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEI

A városban történő fejlesztések több ütemre oszthatók. Az 1. ütemben 2 projekt bemutatása történik, melyek keretében készül el a jelen hálózati terv és ezek a beruházások valósulnak meg időben leghamarabb.

A KHT-ba az **1. ütem** során bemutatott beavatkozási terület két részre osztható, melyet a város – Vas Megye önkormányzatával közös konzorciumban – 2 projektből valósít meg. A fejlesztés egyik része TOP 1.2.1-15 kódszámú turizmusfejlesztést szolgáló finanszírozási forrásból, míg a beruházás másik szakaszát a TOP 3.1.1-15 azonosítószámú fenntartható közlekedésfejlesztést támogató pályázati felhívásból készül el. Mindkét támogatás az Európai Unió és a Magyar Állam által finanszírozott. Az alábbi térképen látható a 2 különböző támogatásból megvalósuló Sárvár belvárosát és Rábasömjént összekötő szakasz, a Porpác-Sárvár kerékpárút folytatásául szolgáló Szombathely utcai kerékpárnyom és az ehhez kapcsolódó Ungár-Ikervár utcai kerékpárút, melyek a közlekedésfejlesztést hivatottak elősegíteni, illetve a Gérce-Sárvár nyomvonal, mely turisztikai beruházásnak minősül, a támogatás forrását figyelembe véve (34. ábra).





34. ábra: Meglévő és az 1. ütemben megvalósuló kerékpáros fejlesztések nyomvonalai <sup>40</sup>

<sup>40</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

A két megvalósítani kívánt projekt külön-külön kerül bemutatásra jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben.

I. „Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében” című projekt:

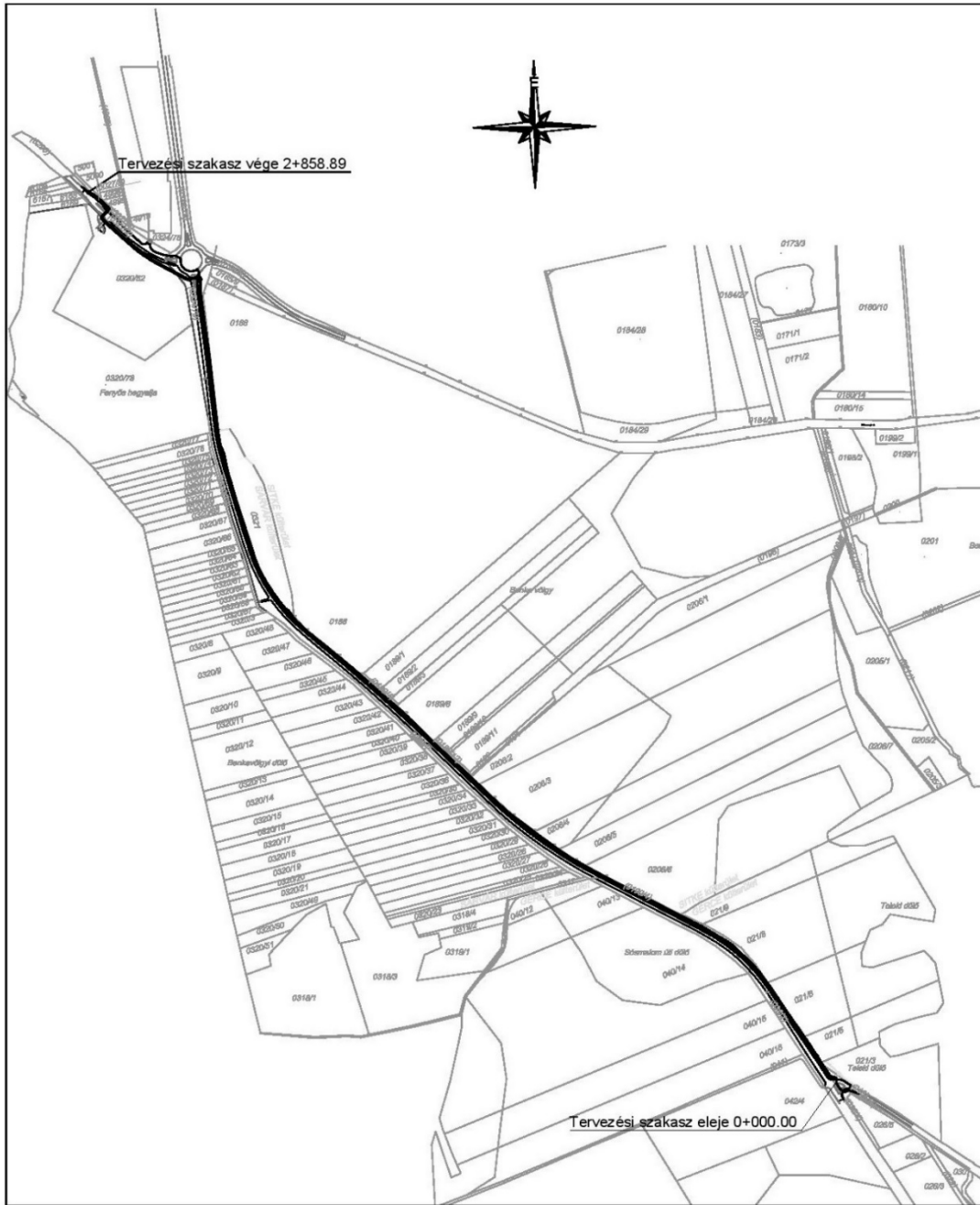
Vas megyében meglévő, számos turisztikai attrakció, jelentős mértékű és számú beruházást, fejlesztést indukált a térségben. E támogatások nagyrészt nem csak egy-egy településre koncentráltak, hanem térségekre és az egyes turisztikai központok közvetlen településeire is. Viszont megfigyelhető az a hiányossága az egyes fejlesztési irányoknak, hogy miközben a kerékpározás Magyarországon is turizmus egyik fontos ágazatává vált, nincsenek kellően kiaknázva az ebben rejlő lehetőségek, természeti előnyök (sík terület). A kerékpáros aktív turizmus feltételrendszerének bővítése, fejlesztése nem idomult a felmerült igény szerinti ütemben és mértékben. A most bemutatni kívánt fejlesztés is a turizmushoz, azon belül is a kerékpározáshoz kapcsolódik. A megyében történő megkérdezések, az egyes látogatók elvárásai, a bevont kerékpáros társadalom tapasztalatai, szakmai koordinátorok benyomásai alapján a megyén belül, így a turizmus szempontjából egyik legjelentősebb település, mint Sárvár esetén is szükséges a kerékpáros infrastruktúra mihamarabbi fejlesztése, melyet jelen projekt hivatott elkezdni a térségben. Ez a beruházás az aktív kerékpáros turizmuson belül az első olyan infrastruktúrafejlesztés, amely megyei szintű és megyei együttműködésen alapul. A fejlesztést az indokolja leginkább, hogy a kialakítani kívánt nyomvonal útvonala olyan turisztikai térségeket is magába foglal melyek adottságai és potenciáljai is jelentősek a látogatók szempontjából. Az észak Vas megyei fürdővárosokat összekötő kerékpárútnak egy szakasza valósul meg jelen projektből, mely megközelítőleg 3,5 km hosszúságú lesz, míg a teljes hossza körülbelül 80 km-en szeli át a megyét.

Projekt során végrehajtott tevékenységek:

- Gérce-Sárvár kerékpárút építés előírt Ütügyi Műszaki Leírások alapján
- Forgalomtechnikai jelzések kivitelezése
- Kerékpáros útvonaljelző táblák
- A projekt keretében Sárváron, két helyen kerül kialakításra kerékpáros pihenő – Sárvár hegyközség és Sárvár Rábasömjén városrész. A tervezett műszaki tartalom a pihenőhelyekhez: pad, asztal, szemetes, kerékpártámasz, esővédő.

A felsorolt 4 tevékenység mellett egyéb, nem konkrétan a kialakítani kívánt kerékpárút fejlesztéséhez kapcsolódó feladatok is vannak a projekten belül. Kerékpáros pihenőhelyek kialakítása is projekt részét képezik, mely során Hegyközségnél, a kápolna környékén történik a pihenőhely megépítése.

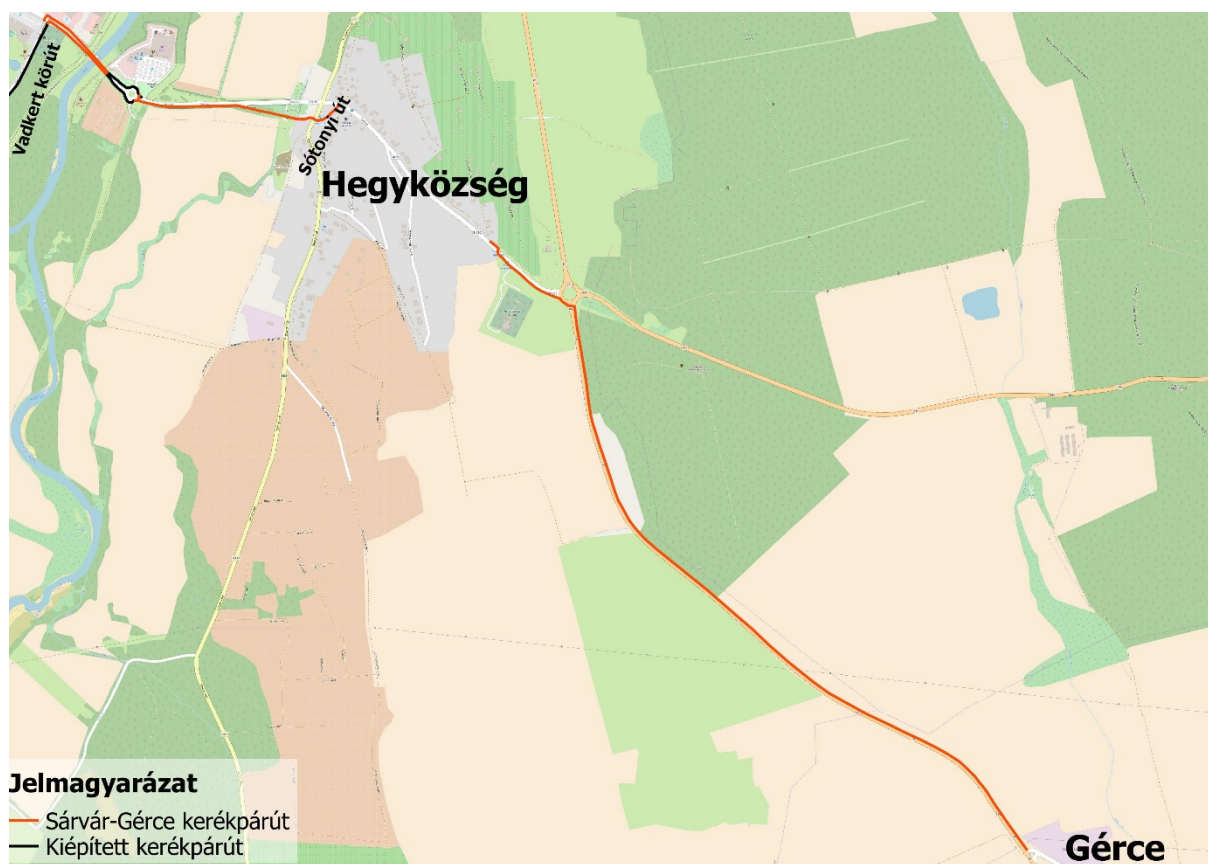
Az alábbi ábrákon a kerékpárút és annak nyomvonala látható (35.-36.-37. ábra). Az útvonal 2 szakaszra osztható, melyet Hegyközség településrész vág ketté. A kerékpárút első része Gérce településtől Sárvár Hegyközségig tart, míg második szakasza elhagyva a Hegyközségi részt, folytatódik egészen Vadkert körútig, ahol kapcsolódik a már kiépített kerékpárúthoz, amely tovább vezet a település központja felé.



35. ábra: Sárvár-Gérce közötti kerékpárút kiviteli terve



36. ábra: Vadkert körút-Sótorny utca között kiépíteni kívánt kerékpárút



37. ábra: Sárvár-Gérce között tervezett kerékpárút nyomvonala (TOP 1.2.1-15)<sup>41</sup>

A kiépíteni kívánt kerékpárúttal párhuzamosan futó 84-es főúton a napi forgalom nagysága 6940 j/nap (8164 e/nap) (6. táblázat), így meghaladja a felhívásban előírt lakott területen belüli 2000 E/nap (egységjármű/nap) átlagos napi forgalmat, illetve jelenleg a 84-es főút e szakasza nem kerékpározható, ezáltal az útszakasszal párhuzamosan gépjárműforgalomtól elválasztott

<sup>41</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

kerékpárforgalmi létesítmény építése lehetséges és szükséges is az erre kerékpározók biztonságos közlekedésének érdekében.

	Járműosztályok megnevezése	Átlagos napi forgalom jármű/nap (db)
1.	Személygépkocsi	5180
2.	Kis tehergépkocsi	925
3.	Autóbusz	38
4.	Közepes nehéz tehergépkocsi	143
5.	Nehéz tehergépkocsi	126
6.	Pótkocsis tehergépkocsi	106
7.	Nyerges tehergépkocsi	382
8.	Speciális tehergépkocsi	5
9.	Motorkerékpár	19
10.	Kerékpár	0
11.	Lassú jármű	16
	<b>Összesen</b>	<b>6940</b>

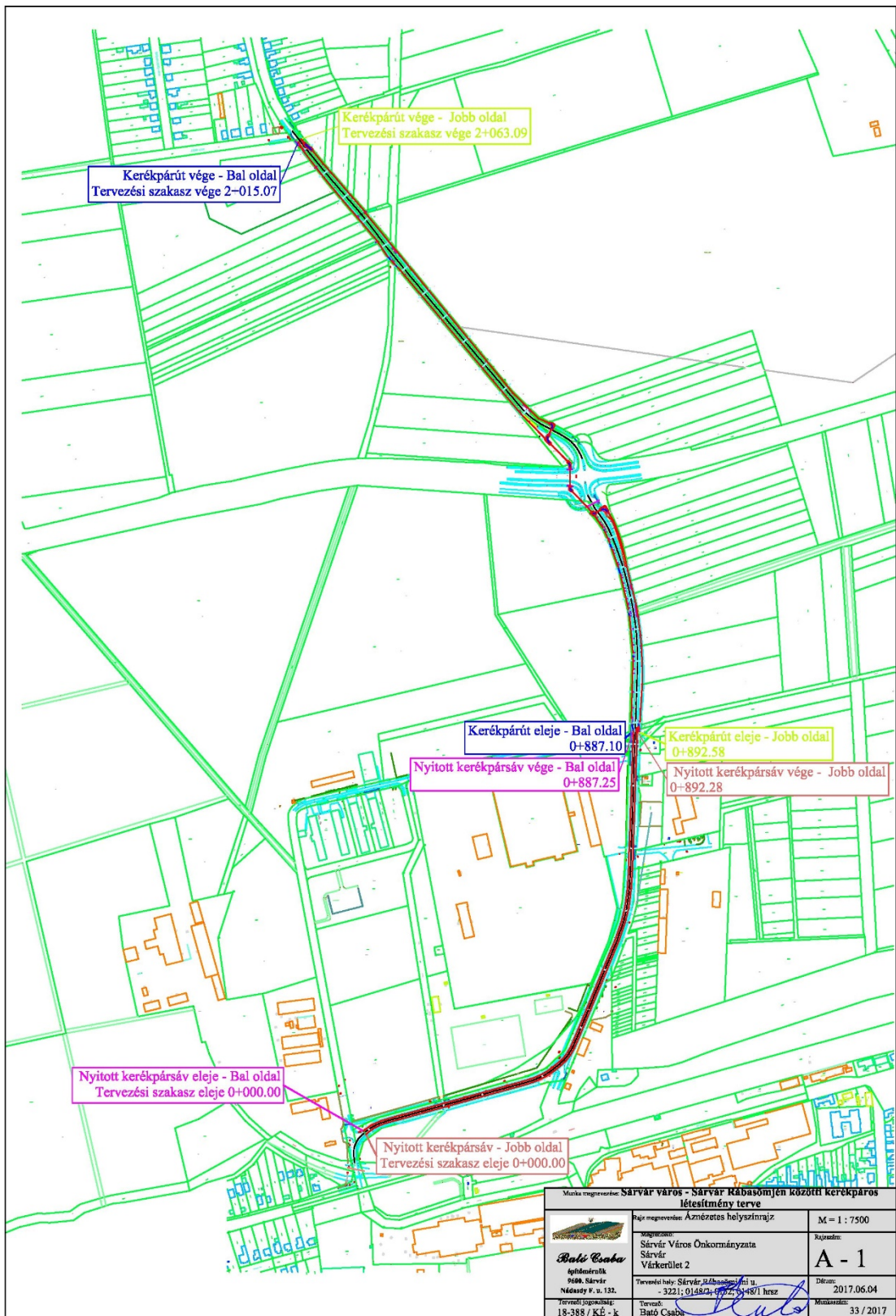
6. táblázat: A hálózati terv által érintett közúti szakasz forgalmi adatai<sup>42</sup>

A kialakított kerékpárút Gércétől a Hegyközségig egy nyomvonalon fog haladni az útszakasz jobb oldalán, majd Hegyközséget elhagyva a Sótöny úttól folytatódik tovább csatlakozva a Tesconál már kiépült kerékpáros úthoz *lásd a 35. a 36. és a 37. ábrán*. Az itt megtalálható körforgalomtól az út mindkét oldalán kiépítésre kerül kerékpárforgalmi létesítmény, ami rákapcsolódik a már kiépült Vadkert körüti kerékpáros hálózatra és így megközelíthető a város központja, illetve könnyen elérhetőek a már meg lévő hálózati elemek.

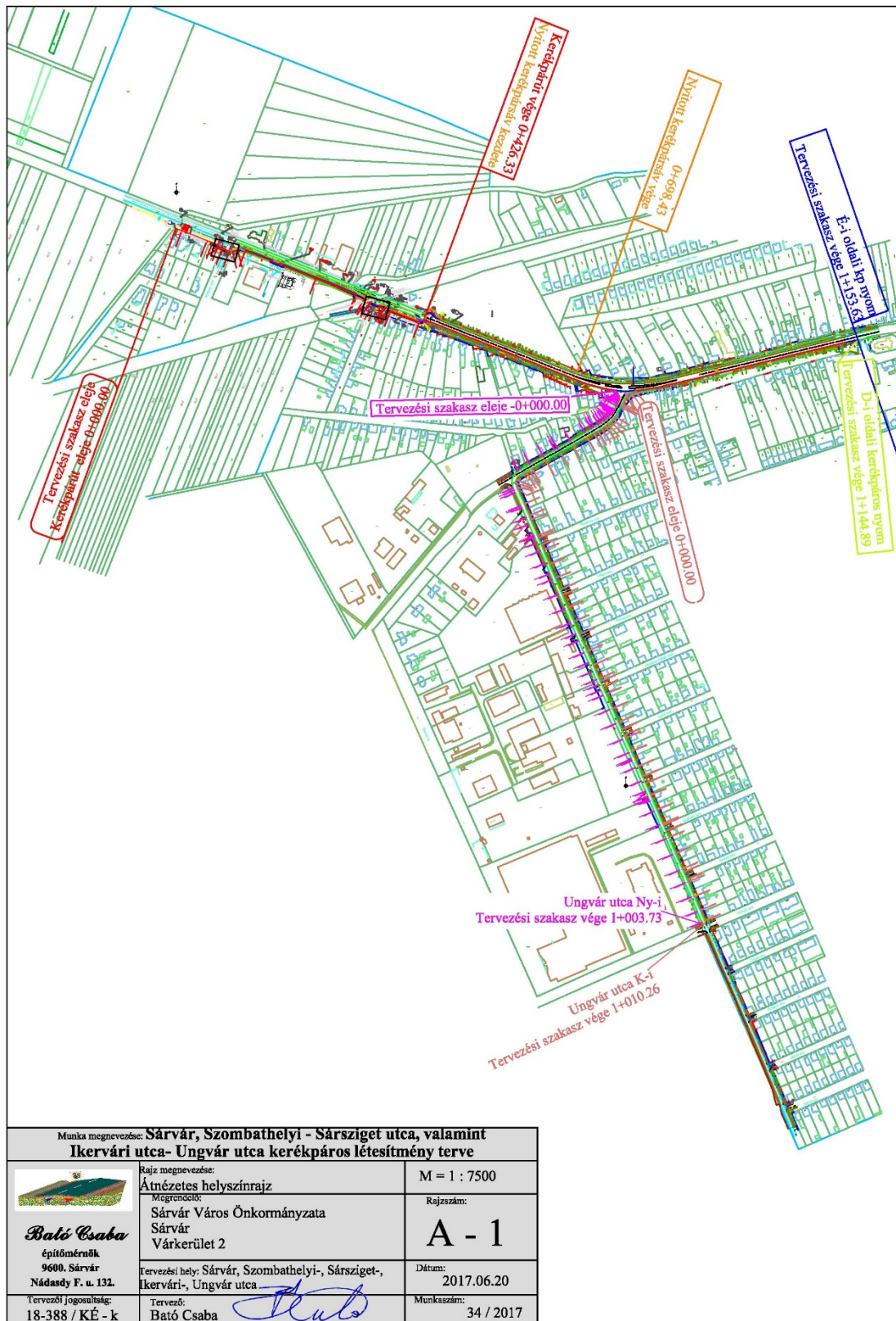
II. „Agglomerációs településrészeket a városközponthoz kapcsoló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése Sárváron”:

A Fenntartható települési közlekedésfejlesztési projekt esetén is a város két különböző részén történik beruházás. Egyrészt Sárvár központi belterület és Sárvár Rábasömjén városrész közötti kerékpársáv kétoldali, egyirányú kerékpárút létesítése valósul meg, másrészt a Katalin utca és Sársziget utca, Szent Miklós templom közötti kerékpárút és kerékpáros nyom, valamint a Szombathelyi utca és Ungvár utca vége közötti kerékpáros nyom létesítése kerül kivitelezésre, így a Sári és Kertváros településrészek kerékpáros baráttá fejlesztése is megtörténik. (38.-39.-40. ábra). A projekt keretében Sárváron fejlesztésre kerülnek az agglomerációs településrészeket a városközponthoz kapcsoló kerékpárforgalmi létesítmények. A fejlesztés fontos eleme, hogy a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeit megteremtse Sárvár iparterületeire, elősegítve a munkaerő mobilitás infrastrukturális feltételeit. Emellett nem csak a munkába járást, hanem a közintézmények közvetlen elérésével a közügyek intézését, közszolgáltatások igénybevételét, iskolába járást, illetve kereskedelmi és egyéb szolgáltatások igénybevételét is segíti. Sárvár Város alapvető céljának tekinti a gépjárműforgalom fokozatos csökkentését a kerékpáros forgalom részarányának növelésével, ezáltal hozzájárulva a környezeti terhelések (zaj, rezgés, füst, por, káros anyag), az energiafelhasználás csökkentéséhez, az emberek életminőségének javulásához.

<sup>42</sup> Forrás: Magyar Közút adatai alapján saját szerkesztés



38. ábra: Sárvár város-Sárvár Rábasömjén közötti kerékpáros nyomvonal átnézeti helyszínrajza



39. ábra: Szombathelyi utca-Sársziget utca, valamint Ikervári utca-Ungvár utca kerékpáros nyomvonalának helyszínrajza



40. ábra: TOP 3.1.1-15 azonosítószámú pályázati felhívásra készült kerékpáros létesítmények nyomvonalai<sup>43</sup>

Sárvár központi belterületét és Rábasömjén településrészt összekötő kerékpársáv kétoldali, egyirányú kerékpárút megvalósulásával, az eddig kerékpárforgalmi létesítménnyel nem rendelkező részek lesznek összekapcsolva, így mind a hivatásforgalmi, a központi belterületen elérhető szolgáltatások, mind a turisztikai kerékpáros forgalom számára elérhetőek lesznek. A két településrészt jelenleg az állami tulajdonú és kezelésű, 8446 számú összekötőút kapcsolja össze. A tervezett útvonal belterületi és külterületi szakaszra osztozik. A belterületi szakaszon a 8446 számú Sárvár-Szeleste összekötő út szelvényezés szerinti jobb és bal oldalán elvezetett padka, illetve burkolat szélesítéssel kialakított 1,00-1,00 m széles haladósávú kerékpársáv kerül kiépítésre. A szükséges keresztmetszet kialakításához padka szélesítés, rézsű építés szükséges. Az új padka területére 9 db világítási kandeláber áthelyezésére kerül sor. A külterületi szakaszon, a 8446 számú Sárvár-Szeleste összekötő út bal és jobb oldalán elvezetett 1,00-1,00 m széles haladósávú egyirányú kerékpárút épül ki (lásd 20. ábra). A kerékpárút fejlesztéshez kapcsolódó infrastrukturális igény a 88 és 8446 számú utak csomópontjában a főútvonal átkelési szakaszok kiépítése. A kerékpárút szélességét és az útkorona méretét figyelembe véve a legkisebb távolságoknál a csapadékvíz elvezetését csak előre gyártott beton csapadékvíz elvezető elemek beépítésével lehet megoldani. A teljes szakasz hossza 2100 m. Az érintett szakaszon a tervezési terület déli, központi belterületi szakasza mentén, a Celldömölk-Szombathely közötti vasútvonal szint béli keresztezését követően a Sárvári Football Club sporttelepe és jelentős iparterület is található. A külterületi szakaszon jelenleg mezőgazdasági hasznosítású, de részben szintén ipari tevékenységre alkalmas területek határolják a kerékpáros létesítmény területét. A 88-as számú főútvonal kereszteződését követően a Sárvár, Rábasömjén városrész belterületi határáig mezőgazdasági hasznosításra alkalmas területek fekszenek.

<sup>43</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült



A kerékpáros forgalom becslése – figyelembe véve a város-városrészben élők számát, valamint az ipartelep műszakváltási adatait:

- várható napi forgalom: 199 kerékpár/nap
- napi csúcs: 159 kerékpár /h/kétirány

Katalin utca és Sársziget utca, Szent Miklós templom közötti kerékpárút és kerékpáros nyom, valamint a Szombathelyi és az Ungvár utca vége közötti kerékpáros nyom létesítése:

A tervezett kerékpáros létesítmények Szombathelyi utcában csatlakoznak a már meglévő, 2014 folyamán megépült 88 sz. főútvonal porpáci leágazásától induló külterületi kerékpárúthoz. Ezen városrészeiről, valamint a már kiépített kerékpárút felől érkező kerékpárosoknak nem áll rendelkezésre kerékpárforgalmi létesítmény a központi belterület felé. A beruházási terület lefedi az Ungvár utcát, mely a Kertváros városrész egyik legforgalmasabb utcája: A Nádasdy utcán, valamint az Ikervári úton keresztül biztosít lehetőséget a városrész kerékpárosainak a városközpont eléréséhez. Az Ungvár utcában és az Ikervári úton nem áll rendelkezésre kerékpárforgalmi létesítmény.

A Katalin utcától a Sárvár, Sársziget utca Szent Miklós templomig tartó kerékpárforgalmi létesítmény: A kialakítani kívánt kerékpárút a Katalin utcánál csatlakozik a meglévő külterületi kerékpárúthoz. A Szombathely–Székesfehérvár MÁV vasútkeresztezésig a tervezett kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezésére csak a közút déli oldalán van lehetőség, ennek függvényében egyoldali kétirányú kerékpárút kerül kiépítésre. A kerékpárút szélességét és az útkorona méretét figyelembe véve a csapadékvíz elvezetését csak előre gyártott beton csapadékvíz elvezető elemek beépítésével lehet megoldani. A Sárvár Sári városrészen a közút mindkét oldalterülete figyelembe vehető. A gépjármű forgalom nagysága, illetve a beépítettség sűrűsége – kapubejárók – indokolja a kerékpáros forgalom jelenlétének kihangsúlyozását. A kerékpárút-csatlakozás szempontjából pedig fontos a hálózati elemek folytonosságának biztosítása és jelölése. Ezen a szakaszon kétoldali kerékpáros nyom kerül kialakításra. A teljes szakasz hossza 1080 m (41. ábra).



41. ábra: Katalin utca – Sársziget utca kerékpáros nyomvonalának helyszínrajza

Ikervári út - Ungvár utca kerékpáros nyomvonala (42. ábra): A kerékpárforgalmi létesítmény a 8701 számú Rábahidvég - Sárvár összekötőút mellett, majd az Ungvár utcában épül. A napi jármű és kerékpár forgalom figyelembe vételével az Ikervári úton kerékpáros nyom kerül kijelölésre. A kialakítani szakasz hossza 1378 m. A projekt a felhívás tevékenységkörében felsorolt kerékpáros barát fejlesztéseket tartalmaz. Ehhez szervesen kapcsolódva a biztonságos közlekedés érdekében átvezetések kialakítására, közvilágítási oszlopok

áthelyezésére is sor kerül. Ahol szükséges zárt csapadékvíz elvezető elemek beépítése is megtörténik, hogy az előírásoknak is megfelelő kerékpárforgalmi létesítmény legyen kialakítva. A projekt keretében sor kerül közlekedési táblák kihelyezésére, melyek figyelmeztetik az autósokat, illetve más közlekedőket a kerékpárutak jelenlétére. A kerékpárút fejlesztéshez kapcsolódó infrastrukturális elemek a következők: Székesfehérvár-Szombathely MÁV vasútvonal kereszteződésében a vasúti átkelési szakasz kiépítésre kerül. Az egyoldali kétirányú kerékpárút és a kerékpáros nyom tervezési határánál történő átvezetés kiépítése. Ungvár utcánál lévő torkolatánál, valamint az Ungvár utca és a Nádasy Ferenc utca kereszteződésében a kerékpáros nyom átvezetése.



42. ábra: Ikervári út - Ungvár utca kerékpáros nyomvonala

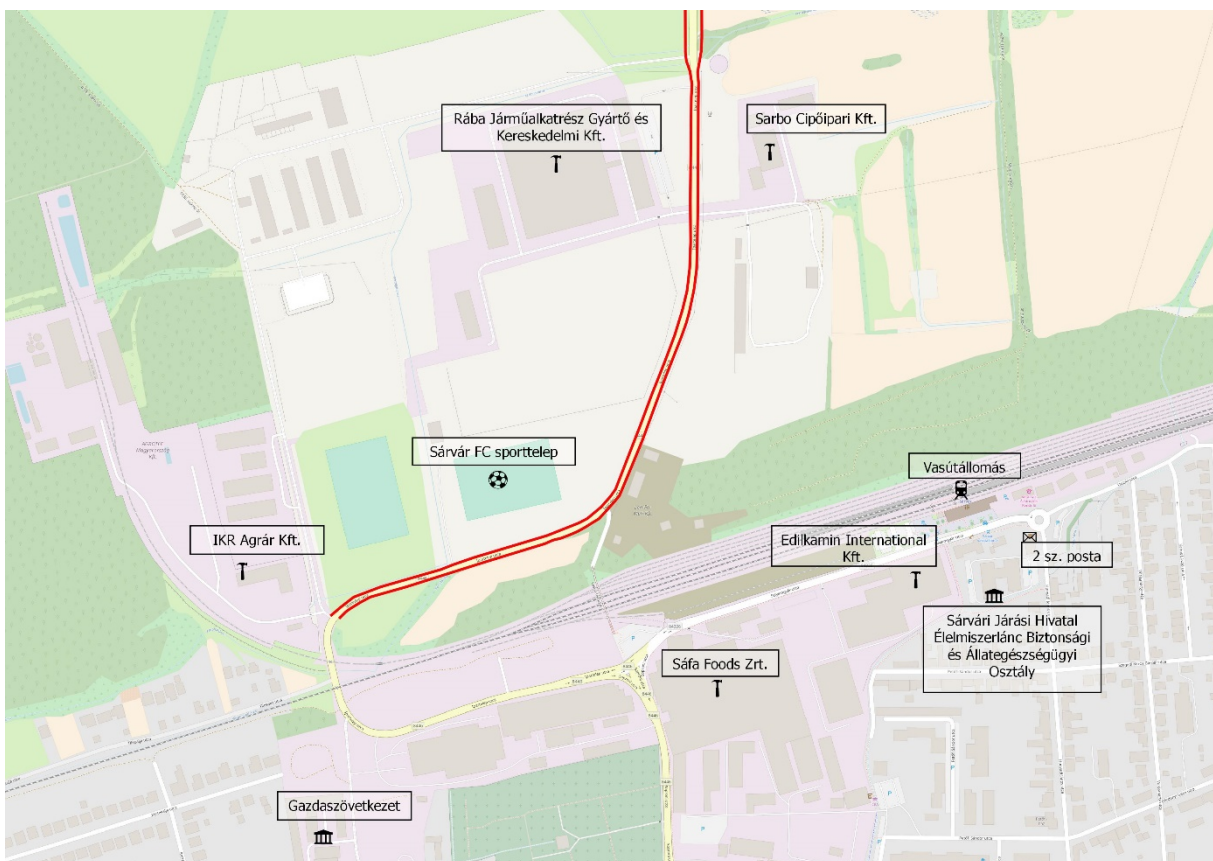
Kerékpáros forgalom becslése – figyelembe véve a Sárvár város és Bögöt község lakosok számát, valamint a szabadidős kerékpározást

- várható napi forgalom: 106 kerékpár/nap
- napi csúcs: 85 kerékpár /h/kétirány

Ki kell emelni, hogy a most bemutatott beruházások, fejlesztések és azok kialakítása szorosan kapcsolódik a Megyei program által kijelölt kerékpár úthálózat fejlesztésekhez.

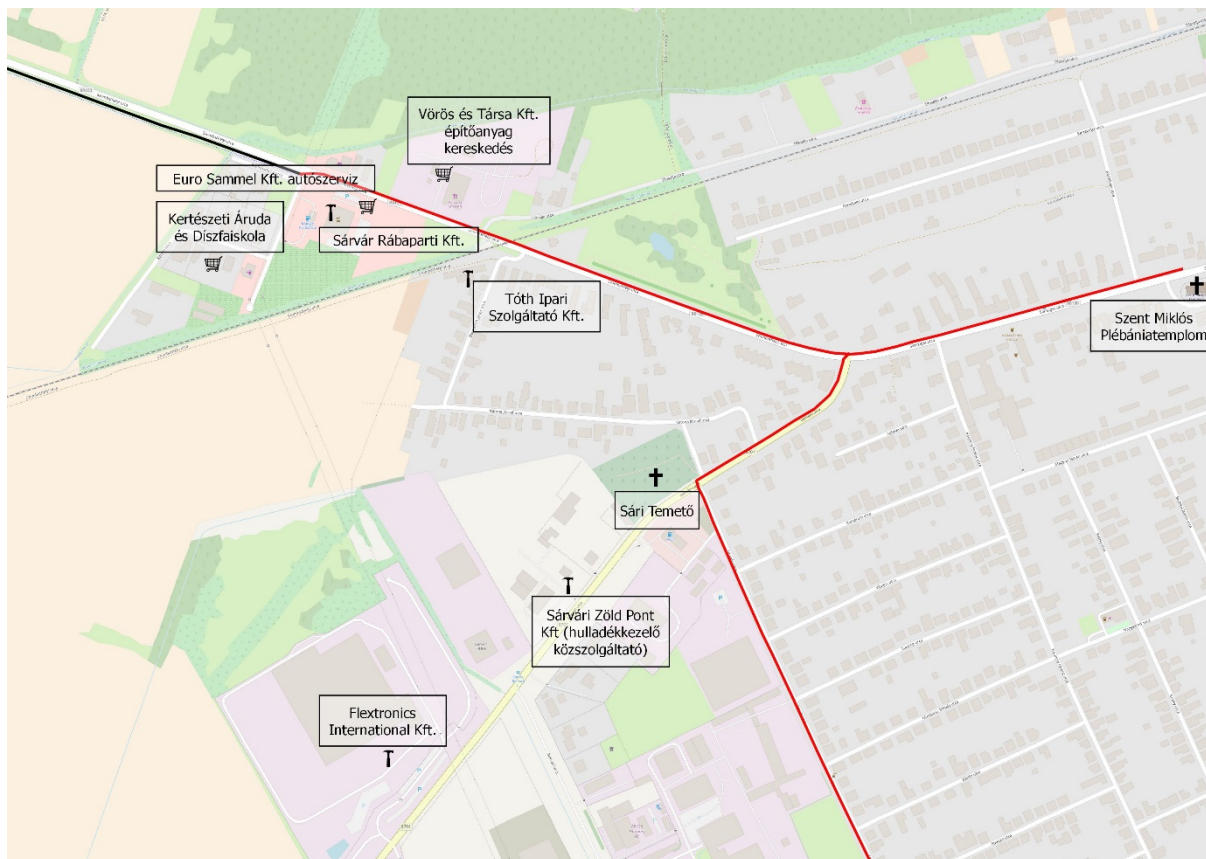
A projekt hozzájárul a közlekedési biztonság javulásához és növeli azt. A külterületi településrészsel elválasztott belterületi városrészek közötti kerékpáros forgalom szabvány szerinti kerékpáros létesítményre történő terelése esetén lényegesen biztonságosabbá, gyakorlatilag kockázatmentessé válna a kerékpáros közlekedés. A beavatkozás megteremtené annak lehetőségét, hogy Rábasömjén településrész lakossága környezetbarát módon és biztonságosan érhesse el a központi belterületen rendelkezésre álló közszolgáltatásokat (oktatási, egészségügyi intézmények) és a közösségi közlekedés csomópontjait (vasútállomás és a mellette 2014-ben uniós forrásból kiépült P+R parkoló, autóbusz állomás). Mind a központi belterület, mind Rábasömjén irányából biztonságosan lenne elérhető az északi ipari terület, ezzel segítve a hivatásforgalmat. A beruházás a turisztikai kerékpárforgalmat is szolgálná. Sársziget utca és a Katalin utcáig tervezett szakasz a városi kerékpáros közlekedés mellett a szabadidős kerékpározást is elősegíti. A Katalin utcától meglévő egyoldali kétirányú kerékpárúthoz való csatlakozással a 88100 sz. és a 88 sz. közutak mellett a biztonságos kerékpározás a Porpác, Bögöt elágazásig biztosított lehet. A meglévő 2130 m kerékpárúttal a kerékpárforgalmi létesítmény 3260 m hosszra növekedhet. A fenti kerékpárforgalmi létesítményhez kapcsolódó Sárvár, Ungvár utcán tervezett hálózattal a Sárvár Kertváros közlekedés célú, illetve a Rába folyó gáttöltésén a szabadidős kerékpározás valósulhat meg.

A beruházások területén vagy nyomvonalától számítva 100 méteren belül számos közszolgáltatás, vállalkozás válik kerékpárral könnyen elérhetővé (43.-44. ábra).



43. ábra: Sárvár központi belterületét és Sárvár Rábasömjén településrészét összekötő kerékpárúttól 100 méteren belül megtalálható közszolgáltatási, vállalkozási létesítmények<sup>44</sup>

<sup>44</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült



**44. ábra: Katalin utca és Sársziget utca Szent Miklós templom közötti kerékpárút és kerékpáros nyom, valamint a Szombathelyi utca és Ungvár utca vége közötti kerékpáros nyomtól 100 méteres távolságból elérhető létesítmények<sup>45</sup>**

A projekten belül megvalósuló kerékpárút másik fontos része, hogy a már meglévő elemekhez történő csatlakozásnak köszönhetően – és a mellékutak kerékpározhatósága által – az elkészülő kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódni fognak egymáshoz és egy szinte teljes és folyamatos kerékpár úthálózatot nyújt az itt élők számára és az ide látogató vendégek részére és ösztönzi mind a két csoportot, hogy igénybe vegye a kerékpáros közlekedést, az általa nyújtott kikapcsolódást és megismerje annak szépségét.

Sárovar belső közlekedési viszonyait nagyban meghatározzák a településszerkezeti adottságai (természetes és mesterséges határok, az épített környezet). Az alábbiakban felsorolt fejlesztések célja – a gyorsan bővülő turizmus, a tranzitforgalom növekedése miatt – a gyors és biztonságos közlekedés megteremtése. A stratégia keretén belül az alábbi fejlesztések tervezettek:

➤ Kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó várható fejlesztések:

- A kerékpárút-hálózat fejlesztése, a hiányzó összeköttetések megteremtése Péntekfalva és Fekete híd utcán
- A Bagolyrét turisztikai fejlesztése kapcsán gyalogos és kerékpáros kapcsolatok létesítése a Rába fölött
- Gyógyhely területén gyalog és kerékpárutak építése Csónakázó-tó, Vadkert körút és a Spirit Hotel összeköttetésével

<sup>45</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

- Kerékpáros közlekedés feltételeinek kialakítása Sárvár belváros területén
  - Körforgalmi csomópont kiépítés Sársziget, Esze T. u. Soproni u. kereszteződésben (körforgalmi csomóponttá történő átépítése és ezzel együtt a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a megteremtése közlekedés-biztonsági szempontból alapvető fontosságú feladat)
- Egyéb közlekedési fejlesztések, melyek befolyásolhatják a település és annak környezetének kerékpározhatóságát:
- A 88-as és 84-as főutak bekötő szakaszainak felújítása
  - Sárvári Sport és Kulturális Központ (Sárvár Nádasdy u.) parkoló építési munkálatai valamint a Sport és Kulturális Központ megközelítését szolgáló önkormányzati utak (Berzsenyi u Nádasdy u felújítása)
  - Nádasdy utca, Esze Tamás utca, Berzsenyi utca teljes megújítása
  - Várkerület útburkolat megújítása
  - Ikervári út szélesítése, körforgalmi csomópont kialakítása
  - Soproni utca (Penny Market) biztonságtechnikai fejlesztése (körforgalom)
  - Gyalogos átkötés kialakítása a belvárosi főút és a Dózsa György utca között
  - Sárvár belváros területén parkolóhelyek létesítése
  - Sárvár elkerülő út folytatása az Ipari Park irányába
  - Gyalogos vasúti felüljáró felújítása Selyemgyár u és Ipartelep között

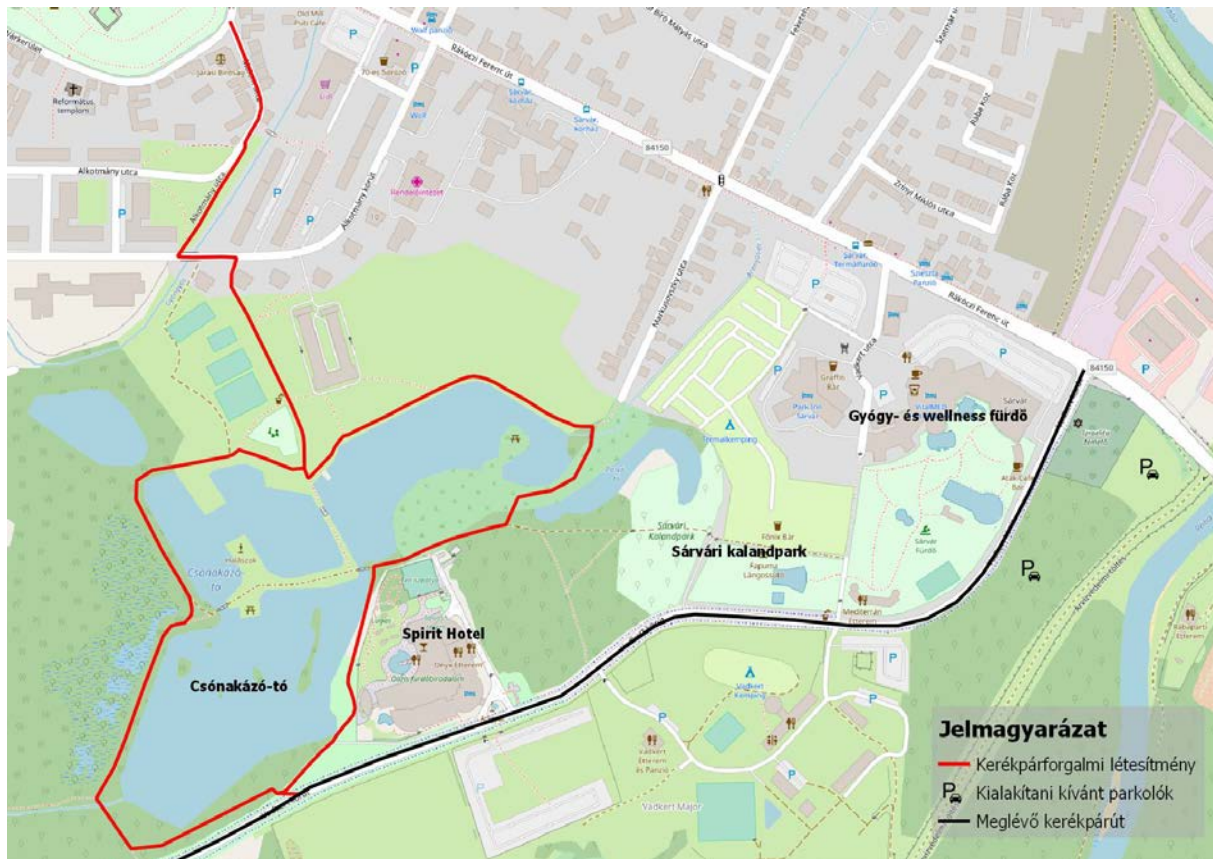
Az első ütemben a közeljövőben megvalósuló kerékpáros fejlesztések bemutatása történt. A következőkben a 2. ütem, (meglévő tervek és engedélyek – forráshiány miatt nem valósult meg ez idáig), 3. ütem (elképzelt fejlesztések) és 4. ütem (távlati célok) kerülnek ismertetésre.

A **2. ütemhez** sorolható többek között az úgynevezett Gyógyhely projekt, illetve nem közvetlenül a kerékpáros fejlesztéshez sorolható csarnoképítés.

A kerékpáros projekt nyomvonalának vonatkozásában az engedélyezési és kiviteli terv elkészült. A beruházás során gyalog- és kerékpárutak építése valósul meg a Csónakázó-tó, Vadkert körút és a Spirit Hotel összekötésével (45. ábra). A gyalog-és kerékpárút és a kapcsolódó beruházások (közvilágítás, utcabútorozás, fásítás, információs táblák kihelyezése, stb.) kiépítése mellett az úthoz csatlakozó tematikus terek létrehozása tervezett (KRESZ-park, bokorlabirintus, korcsoportos játszóterek, parkok). A program keretén belül továbbá a Rákóczi úti kandeláberek cseréje, a meglévő légvezeték kiváltása is tervben van.

A motorizáció fejlődésével Sárváron is, elsősorban a belvárosban és a nagy látogatottságú intézmények (pl. iskolák) környékén egyre nagyobb problémát jelent a megfelelő számú parkolóhely biztosítása. Az idegenforgalom kapcsán is érzékelhető, hogy a városba látogatók egy része is csak különböző céllal érkező átutazó, aki a történelmi belvárosban keres magának parkolóhelyet. A parkolási nehézségek enyhítésére Sárvár város önkormányzata több száz új parkoló létesítésére, vagy meglévő, parkolóként használt nem zöldterületi közterületeken szabványos parkoló kiépítésére dolgozott ki terveket az elmúlt évek folyamán. Ezen parkolóhelyek kiépítése a helyi lakosság igényein túl a Gyógyhely és a gyógyhelyi attrakciók kiszolgálására is alkalmas oly módon, hogy a történelmi belváros a közeli parkolóhelyekről még könnyebben lesz megközelíthető gyalogosan. Így parkolók építése is a beruházás részét képezik, melyek kiépítésének köszönhetően személygépjárművel ide látogatók nem a Rákóczi utcát használják parkolóként, ehelyett itt tudják biztonságosan elhelyezni járművüket a

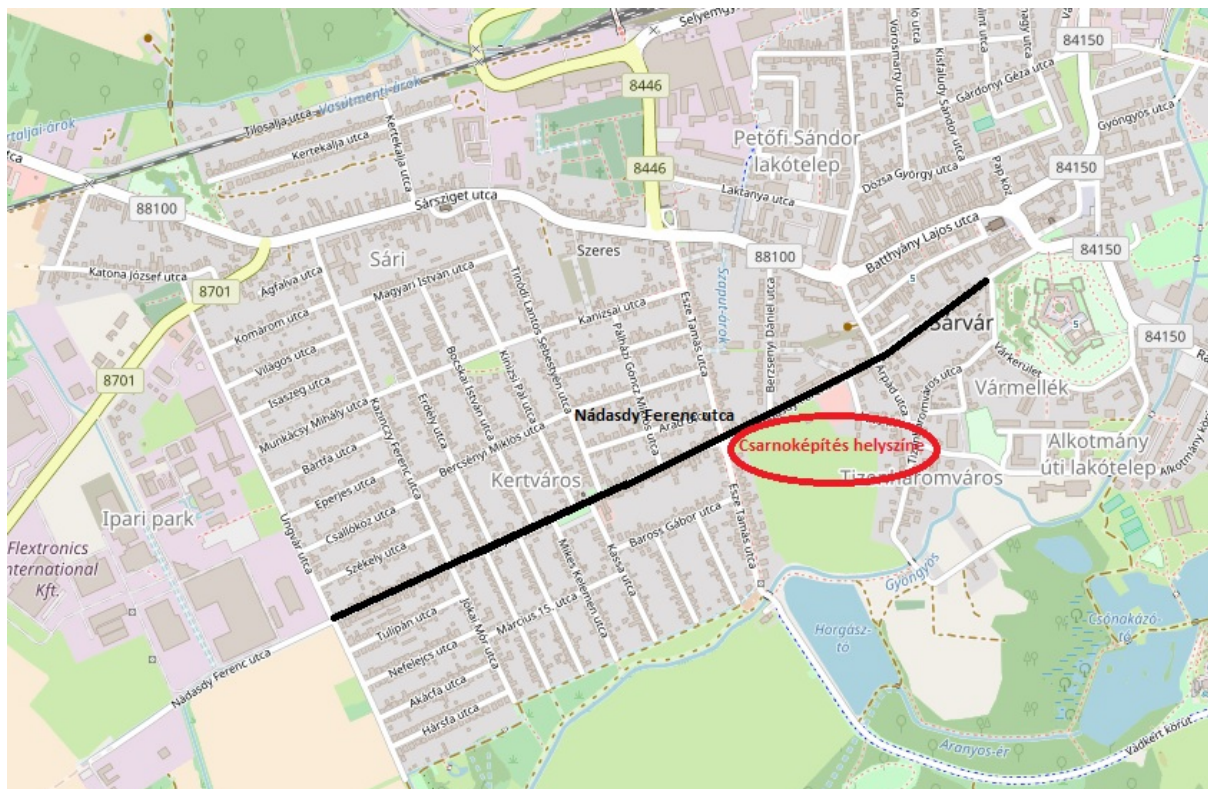
pihenésük ideje alatt. Ezáltal a Rákóczi utca biztonságosabbá és használhatóbbá válik a kerékpározók számára, mivel jelenleg a nyári időszakban gyakorlatilag lehetetlen kerékpárossal közlekedni az utcában. A projektnek GINOP forrásból történt volna a megvalósítása, amit forráshiányra hivatkozva jelenleg nem lehet igénybe venni.



45. ábra: Gyógyhely pályázat<sup>46</sup>

A csarnoképítés (46. ábra) esetén nincs közvetlen kerékpáros beruházás, viszont a környező utak (Nádasdy utca, Esze Tamás utca, Berzsényi utca) teljes rehabilitációja megvalósul az építés során. Sárvári Sport és Kulturális Központ (Nádasdy u.) parkoló építési munkálatai valamint a Sport és Kulturális Központ megközelítését szolgáló önkormányzati utak – Berzsényi u. és Nádasdy u. – felújítása. Mivel a Sári és Kertváros városrészek és a városközpont között nincs tömegközlekedés, így annak hiányában szükséges egy kerékpárforgalmi létesítmény a városrészek között és leginkább a Nádasdy Ferenc utca preferált e tekintetben, melynek fejlesztése jelen csarnoképítés során megkezdődhet.

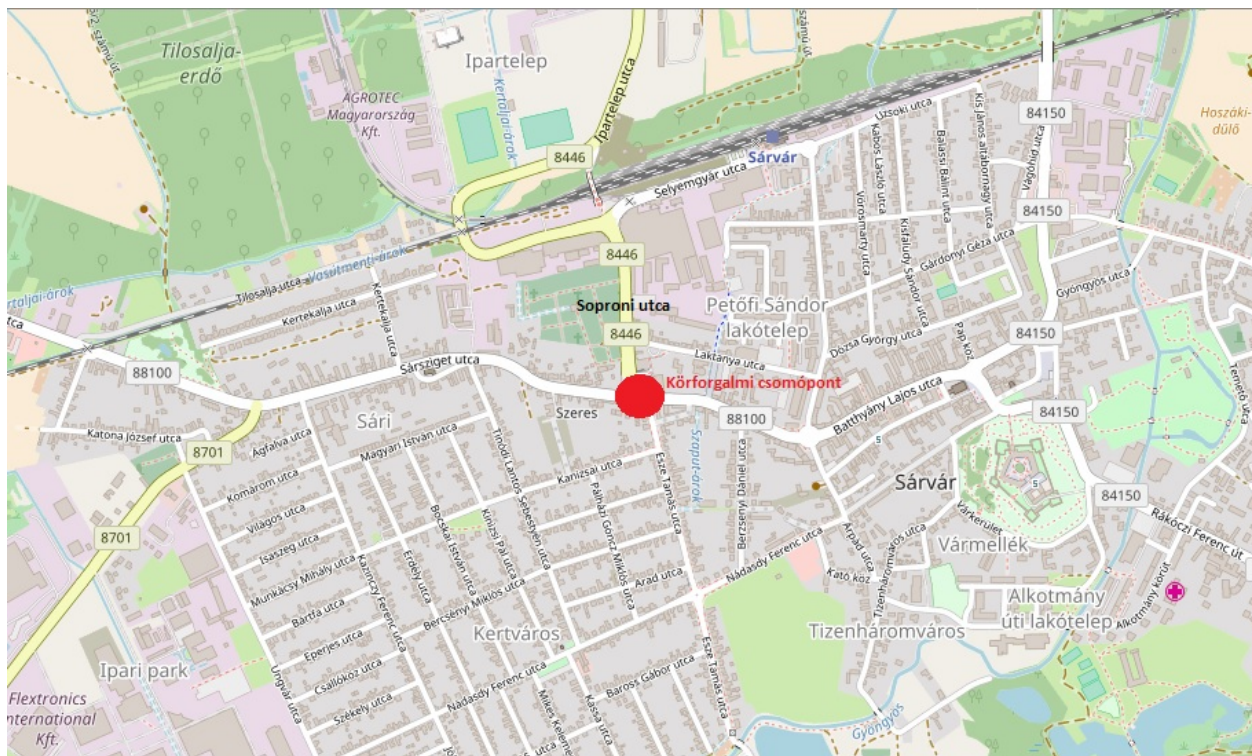
<sup>46</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült



**46. ábra: Csarnoképítés helyszíne<sup>47</sup>**

A 2. ütemhez tartozik Sárvár körforgalmi csomópont kialakítása (47. ábra.). Az állam tulajdonában és kezelésében lévő volt 84-es számú főútvonal, valamint a szintén állami tulajdonú, Sárvár, központi belterület és a Rábasömjén városrész közötti forgalom jelentős részét bonyolító Soproni utca és az önkormányzati tulajdonú, gyűjtőútként funkcionáló Esze Tamás u. keresztesződésének körforgalmi csomóponttá történő átépítése és ezzel együtt a biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a megteremtése közlekedésbiztonsági szempontból alapvető fontosságú feladat Sárváron. Ennek indoka, hogy teljes egészében, vagy túlnyomórészt a csomóponton keresztül halad a Szombathely felől érkező, vagy arra induló, és Sárvár városközpont közötti célforgalom. A sárvári autóbusz-állomás forgalma is ezen az útszakaszon halad, a jelenleg leginkább kihasznált sárvári köztemető forgalma, több szupermarket vásárlóforgalma, továbbá az Esze Tamás u. folytatásaként a Vadkert körút forgalma, mely egyrészt a város déli elkerülő újaként funkcionál, másrészt az idegenforgalmi szállásterületek és a Sárvári Gyógy- és Wellnessfürdő megközelítését is szolgálja.

<sup>47</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

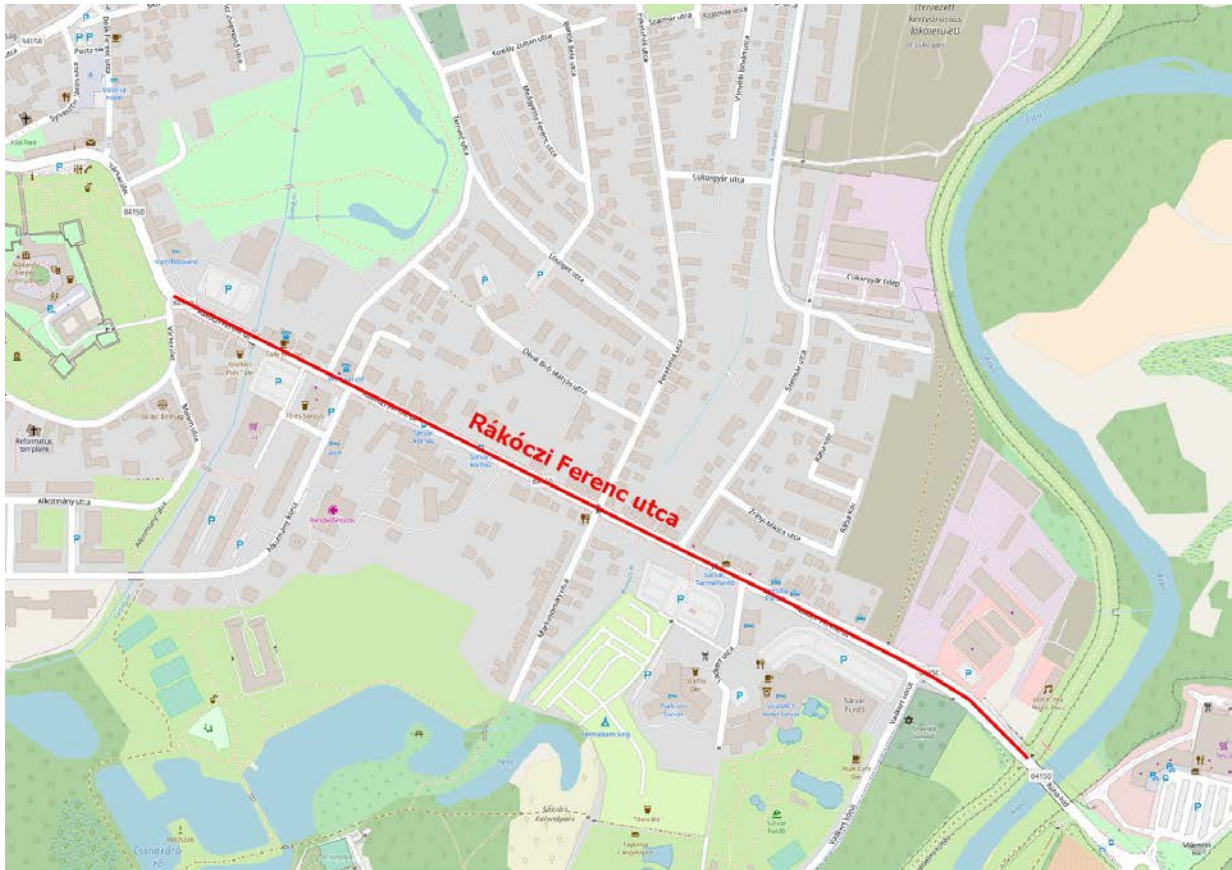


47. ábra: Körforgalmi csomópont kialakításának a helye<sup>48</sup>

3. ütemhez tartozik a Rákóczi utca teljes burkolatjavítása, melyért a Magyar Közút a felelős, mivel nem önkormányzati út. Az utca helyzete érdekesnek tűnhet mivel szélességét tekintve kerékpáros nyom létesítésére megfelelő, viszont az út szélén engedélyezett a parkolás. Így a városvezetést nehéz döntés elé állíthatja a későbbiekben a fejleszteni kívánt utca. Az utca vagy kerékpáros baráttá válik és megtiltják a parkolást e szakaszon, vagy pedig megmarad továbbra is parkolóként, viszont akkor a kerékpárosok igényeit továbbra sem képes maradéktalanul kielégíteni (48. ábra).

<sup>48</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült





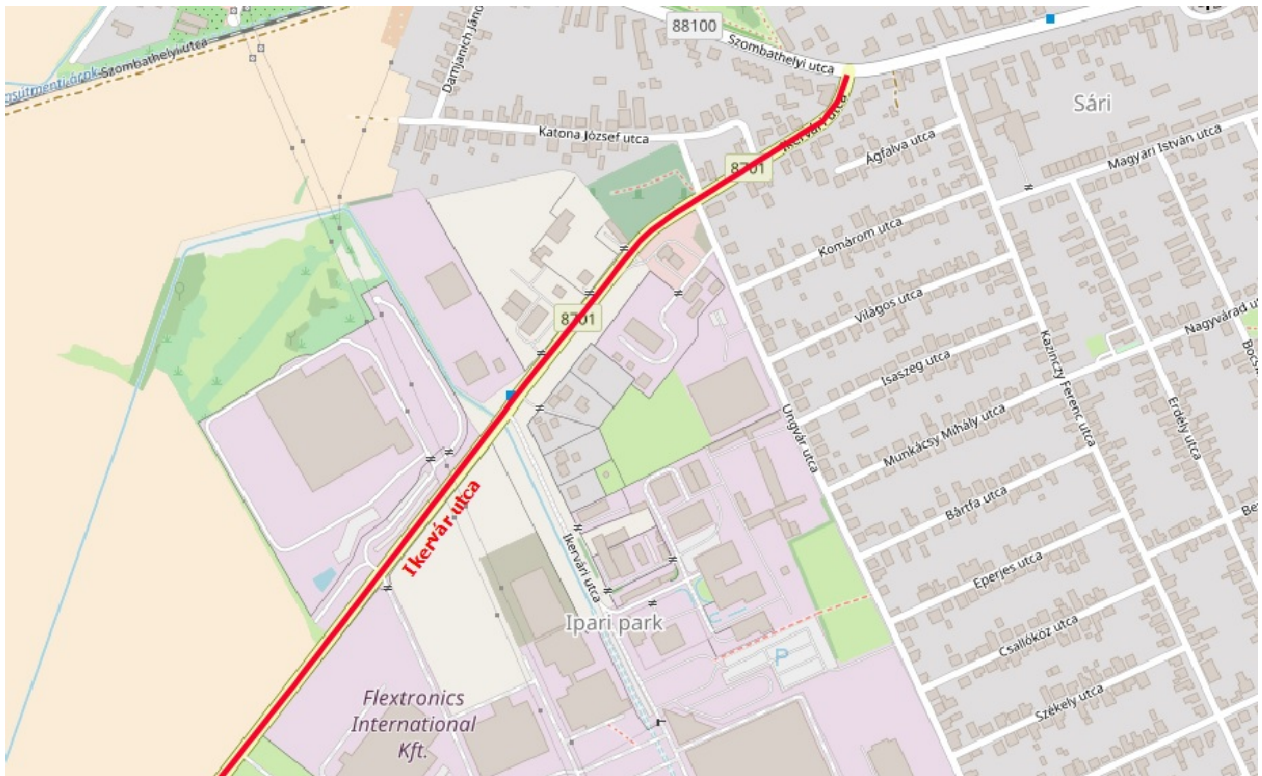
48. ábra: Rákóczi Ferenc utca<sup>49</sup>

A Bagolyrét turisztikai fejlesztése kapcsán gyalogos és kerékpáros kapcsolatok létesítése a Rába fölött. A már említett Rába töltésének a kerékpárúttá történő alakítását foglalja magában (lásd 18. ábra).

Az Ikervári út szélesítése, és körforgalmi csomópont kialakítása az Ipari Park működésének stabilitását, illetve a település belső forgalmának csillapítását eredményezi, így növelve a munkába kerékpárral járók biztonságos közlekedését (49. ábra).

Ehhez az ütemhez sorolható a Rábasömlyőn történő kapcsolat Rábasömlyőn keresztül, mely a térség kerékpáros turizmusának adhat egy újabb lökést. Azonban a két önkormányzat együttműködése elengedhetetlen a megvalósuló jövőbeni fejlesztéshez.

<sup>49</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült



49. ábra: Ikervár utca<sup>50</sup>

Sárvár elkerülő út, III. ütem. A várost északról elkerülő út megépítése több ütemre volt bontva az elmúlt évtizedben. A III. ütem megvalósítása sajnos már így is késedelmet szenvedett, amely a befektetői érdeklődés lanyhulását eredményezte. A gyógyhely minősítés miatt a 12 tonnánál nehezebb gépjárművek forgalmát korlátozni kellett a településen belül, ezért gazdaságélénkítő hatása egyértelmű. A várost északról elkerülő körgyűrű III. szakaszának megépítése az Ipari Park működésének stabilitását, illetve a 2012-ben gyógyhellyé minősített település belső forgalmának csillapítását eredményezné.

A harmadik ütemhez lehet sorolni a 88-as számú főút lakott területen belüli szakaszának burkolati felújítását is, mely során javasolt, hogy a felújítással egy időben kerékpársáv is kerüljön kialakításra, mivel jelenleg ezen az útszakaszon a kerékpározás tilos.

**4. ütem** fejlesztései csak felsorolás szerűen kerülnek bemutatásra mivel ezen beruházások tervezése még csak kezdeti fázisban van.

- Kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása Sárvár belváros területén.
- Fekete híd utcával megkerülni a belvárost kerékpárral (alternatíva).
- Dózsa György utca tehermentesítés (útfejlesztés, parkoló kialakítása). Gyalogos és kerékpáros átkötés kialakítása a belvárosi főút és a Dózsa György utca között
- Ikervár felé vezető kerékpárút megvalósítása.
- Folytatni a Sárvár-Porpác kerékpárutat Vép irányába ezáltal kerékpárossan elérhetővé válik a megyeszékhely Szombathely, illetve onnan a turizmus szempontjából jelentős Sárvár. Ez csak a települési önkormányzatok összefogásával valósítható meg
- Ipartelep-Soproni utca összekötése
- Alkotmány és Rákóczi Ferenc utca közötti körforgalmi csomópont kialakítása elengedhetetlen a későbbiekben

<sup>50</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült

- Esze Tamás utca folytatása (mind kerékpározás, mind turizmus szempontjából fontos, rossz burkolat, szűk)
- A Szaput sétányon meglévő kerékpáros hálózat fontos elemének tekinthető a városnak. A vasútállomásról innen lehet kerékpárral eljutni a település központjába. Az OTTrT nyomvonalként történő kijelöléshez a meglévő létesítmény szélesítése lenne szükséges. Gazdaságossági szempontok, illetve a meglévő fizikai kötöttségek miatt a szélesítés megvalósítása nagy távlatban mindenképp javasolt. A fejlesztésre a meglévő gyalog- és kerékpárút előregedését követően adódhat lehetőség.

## **5.2. KÖZBRINGA**

Közbringa-rendszer létrehozása nem képezi a projektek részét.

## **5.3. SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR**

A 3.5-ös pontban már bemutatásra került részletesen is a kerékpáros közlekedés fejlesztéséért felelős szervezet, illetve az üzemeltetésért felelős szervezet. Mind a fejlesztés előkészítéséért és lebonyolításáért Sárvár Város Önkormányzata és konzorciumban Vas Megyei Önkormányzata felelős, míg az üzemeltetésért a városi önkormányzat felel.

A projekt keretében megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése esetén nem szükséges külön döntés az üzemeltetés rendezése tekintetében, amennyiben az megveszérhely önkormányzatának tulajdonában lévő közterületen létesül.

A meglévő kerékpárutak esetében az önkormányzat éves költségvetéseiben az útfenntartásra betervezett keretből történnek a karbantartások, a későbbiekben a keretösszeg felemelése szükséges. Az üzemeltetés vonatkozásában javasoljuk, hogy az önkormányzat költségvetésének Városfenntartási keretében határozza meg a szükséges keretösszeget és biztosítsa a kerékpárutak üzemeltetésének fedezetét.

## **5.4. KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS**

Kerékpáros adatgyűjtő rendszer kiépítése és forgalomszámláló eszközök kihelyezése nem képezi részét a projekteknek.

## **5.5. KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK**

A projektek kötelező részeként kerékpáros közlekedést népszerűsítő kampányok valósulnak meg, melynek keretein belül a közlekedésben részt vevő lakosok szemlélet- és attitűdváltozását próbálják elérni. Célja, hogy mindenkiben tudatosuljon, rövidtávú utazások esetén a leggyorsabb közlekedési eszköz a kerékpár (pl. 5 km-en belül a kerékpározás a legelőnyösebb és leggyorsabb közlekedési mód) és, hogy az emberek megismerjék a kerékpáros közlekedés előnyeit, illetve a város által nyújtott kerékpáros lehetőségeket (pl. kerékpáros létesítmények megismertetése a lakossággal – térképek, információs táblák stb.) A kerékpározás lakosságon belüli népszerűsítése érdekében népszerűsítő rendezvények, tájékoztató megtartására, illetve a résztvevők, elsősorban a gyermekek ismereteinek bővítésére kerül sor. Lényeges, hogy a szemlélet megváltoztatását már kisgyermekkorban el kell kezdeni, így elérni, hogy egyre többen válasszák a kerékpározást, mint közlekedési eszköz. Ennek keretein belül a gyermekeket meg kell ismertetni a biztonságos kerékpározással, annak szabályaival, a kerékpár és a környezet kapcsolatával és magával a kerékpárral, mint közlekedési eszköz használatával. Javasoljuk, hogy az általános iskolák tanóra keretében is foglalkozzanak a gyermekek kerékpáros közlekedésre nevelésével a kerékpárhasználat oktatásával. Erre kiváló lehetőséget nyújt a Nemzeti Alaptanterv által is elfogadott BringaAkadémia program ([www.bringaakademia.hu](http://www.bringaakademia.hu)).

A gyermekek szemléletformálása mellett minden korosztályt érint a tudásfrissítés, KRESZ szabályaiban megjelenő változások bemutatása senior, illetve fiatal korosztályok számára. Ezek mellett az egyik legkritikusabb pontja a megfelelő, gépjárművel közlekedő célcsoport elérése.

E tekintetben fontos ennek a rétegének elérése, akik számára meg kell ismertetni és elfogadottá kell tenni a fenntartható közlekedési módok előnyeit.

A népszerűsítéssel kapcsolatos érzékenyítő programok egyik leglényegesebb eleme, hogy döntéshozói szintre, illetve a városfejlesztési és közlekedési szakmában tevékenykedők részére eljusson a megfelelő információ, tudás.

A nagymértékű változáshoz és beruházásokhoz mindenképp kapcsolódnia kell a lakossági tájékoztatásnak, szemléletformálásnak és oktatásnak. A 2020-ig tartó uniós finanszírozási ciklushoz tartozó TOP-os kerékpáros fejlesztéseknél emiatt kötelezően megvalósítandó tevékenység a kerékpáros közlekedést népszerűsítő és/vagy közlekedésbiztonsági célú szemléletformáló kampány megvalósítása, melynek költsége a projekt 1-3 %-a lehet. A szemléletformáló intézkedések tartalmazhatnak számtalan, különböző lakossági csoportot megcélzó rendezvényt, kiadványt, kampányt, illetve ezek tetszőleges kombinációját. A korábbi pozitív példák és tapasztalatok alapján az alábbi témakörök mentén érdemes ezeket szervezni:

- új kerékpáros infrastruktúra elemeinek bemutatása;
- kerékpáros programok szervezése az Európai Mobilitási Hét keretében (vagy egyéb helyi jelentőségű napon);
- „Bringázz a munkába!” kampány megvalósítása (Évente 2 alkalommal, tavasszal és ősszel szerveződő 5 hetes kampányidőszak, amikor arra buzdítjuk a munkába, iskolába járókat, hogy alternatív közlekedésként válasszák kerékpárjukat munkába járáshoz. Célja a kerékpározás népszerűsítése [www.bam.hu](http://www.bam.hu));
- általános iskolai kerékpáros oktatás lebonyolítása.

Egy új kerékpáros infrastruktúra elkészülte megfelelő alkalom egy szemléletformáló esemény megvalósítására. Ilyenkor a kerékpáros hálózat új (és régebbi) elemeinek „beciciklizése” történik családi élménytúrán, melyet tovább színesíthet különböző pontokon kerékpáros ügyességi feladatok végrehajtása. Ehhez kapcsolódóan, lehetőleg az átadás előtti hetekre érdemes időzíteni egy széleskörű, elektronikus és nyomtatott médiában megjelenő tájékoztató kampányt. Ennek tartalmában a fejlesztések helyére, a forgalmi rend változására kell koncentrálnia, különös tekintettel a településen nem megszokott kialakításokra, újdonságokra. A kampány során az összes közlekedő számára előnyös szempontokra – biztonság, jobb forgalomeloszlás stb. – érdemes felhívni a figyelmet. A népszerűsítő kampányokat a Nemzeti Közlekedési Stratégia Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Tervben foglalt alapelveknek megfelelően kell megtervezni és lebonyolítani:

- a közlekedésben résztvevők együttműködésére kell felhívni a figyelmet;
- a közlekedésben résztvevők gondolkodási sémájába be kell illeszteni a kerékpáros közlekedést, mint a közúti közlekedés szerves és előnyben részesítendő részét;
- a vezetőknek különös figyelmet kell fordítani a legsebezhetőbb közlekedőkre (beleértve a kerékpárosokat is);
- kerülni kell a negatív kampányokat, amelyek alapja a félelemkeltés (pl. védőfelszerelések népszerűsítése), mert ezek a nemzetközi tapasztalatok szerint kontraproduktívak.

Az Európai Mobilitási Héten (<http://emh.kormany.hu/>) – célja, a környezetbarát és fenntartható városi közlekedés népszerűsítése – vagy egyéb helyi jelentőségű napon tartható kerékpáros

programok széles skálán változhatnak. Javasolható kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági pálya kijelölése, játékos KRESZ vizsga, vetélkedő, kerékpáros élménytúra, illetve látványos kerékpáros bemutató megszervezése. Rendszeresen megszervezésre kerül a Magyar Kerékpárosklub jóvoltából a Kerékpáros Magyarország Program keretében a „Bringázz a munkába!” kampány, melybe lehetőség van bekapcsolódni. Javasolt intézkedés ennek keretében a munkaadóknak szóló előadások szervezése, marketing és kommunikáció támogatása. A fiatalabb korosztály részére helyes közlekedés elsajátítását és a kerékpáros közlekedés előnyeinek megismerését szolgálják az általános iskolákban tartandó interaktív KRESZ órák, illetve kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági játékok lebonyolítása. Mindegyik témakörhöz tartozó esemény lebonyolításához tartoznia kell tájékoztató kiadványoknak, amelyek lehetnek általános kerékpáros közlekedésbiztonságról, vagy adott új kerékpáros létesítményről szólóak. Hatékony népszerűsítő, szemléletformáló kampányokkal kell leépíteni a mindennapi kerékpárhasználattal kapcsolatos tévhiteket és esetleges félelmeket. Oktatni szükséges az új infrastrukturális elemek használatát. Tudatosítani kell, hogy a kerékpáros közlekedés egy reális és előnyös alternatíva. Ezen intézkedéseket nem csupán az új létesítmények elkészültéhez kell kötni, hanem folyamatosan, előre meghatározott cselekvési és marketing terv szerint érdemes végezni.

Ahogy az már korábban is meghatározásra került, a kerékpárforgalmi hálózati terv által kialakított kerékpáros barát övezet önmagában nem tud jelentős mértékben hatni a kerékpárhasználat arányának növelésére. A kerékpáros létesítmények fejlesztése mellett a közlekedésben részt vevő lakosok szemlélet- és attitűdváltozására is szükség van.

Jelen pályázati kiírás felhívása alapján kötelező a kerékpáros közlekedést népszerűsítő szemléletformáló kampány megvalósítása. Az intézkedés során a helyi civil szervezetek bevonásával és együttműködésével az alábbi intézkedések valósulnak meg:

- célcsoportokra szabott népszerűsítő kiadványok készítése;
- rendezvények szervezése és népszerűsítése Sárvár város hivatalos honlapján, a nyomtatott és elektronikus sajtóban (pl. Vas Népe, [www.vaol.hu](http://www.vaol.hu), [www.frisss.hu](http://www.frisss.hu)), a helyi rádiókban, szórólapokon és városi rendezvényeken;
- kerékpáros szemléletformáló kampány megvalósítása;
- a kerékpáros kultúra emelésére hivatott népszerűsítő, oktató kampány megvalósítása

A közlekedésbiztonság javítása érdekében figyelemfelkeltő és oktatási tevékenységek egyaránt szükségesek. A közlekedésbiztonság javításában elsősorban a biztonságot szem előtt tartó, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása játszhat nagy szerepet, azonban a kerékpáros közlekedés kultúrájának emelésére is szükség van. Fontos, hogy a kerékpározás szabályai, általános kultúrája a lakosság mindennapjainak részévé váljon.

A balesetmegelőző és az ezzel kapcsolatos képzési programok, akciók esetében a kerékpárral közlekedők és a gépjárművezetők számítanak az elsőszámú célcsoportnak.

A kerékpáros közlekedési szabályok megismerését, illetve a balesetmentes közlekedést szem előtt tartó programok és rendezvények Sárváron az Autómentes Nap, illetve a Bringaakadémia keretében valósulhatnak meg. Javasoljuk, hogy a város minden évben csatlakozzon az Európai Mobilitási Hét nemzetközi kampányához, bővítse a rendezvények számát annak érdekében, hogy a kerékpározás minél népszerűbb legyen a lakosság körében. Az önkormányzat építsen ki partnerségeket a civil szervezeteken kívül a helyi vállalatokkal és a helyi médiával is.

A rendezvények színvonalas megrendezésén kívül különböző figyelemfelkeltő, kerékpáros közlekedés szabályait és a Sárváron aktuálisan megváltozó forgalmi rendet tartalmazó kiadványok készítése is megvalósul. továbbá a helyi kerékpáros civil egyesület is részt vesz a helyi kezdeményezésű kerékpáros programokon, illetve ők is rendeznek pl. családi kerékpáros

napot a város önkormányzatával együtt. Ezen kívül a Sárvári Kerékpár Egylet 2015-ös alakulása óta folyamatosan szervez kerékpártúrákat az egyesület tagjainak és a lakosság számára. A Kerékpáros Egyesület a legaktívabb a civil szervezetek közül a kerékpáros közlekedés, illetve kerékpáros turizmus témájában.

Javasoljuk, hogy önkormányzat évente támogassa a Kerékpáros Egyesület működését, ezen keresztül a kerékpáros rendezvények megtartását, illetve vonja be a város önkormányzata a települést érintő fejlesztésekkel kapcsolatos döntésekbe a civil szervezeteket, a kulturális és sportrendezvények szervezésében működjenek együtt.

A város a későbbiekben is minden évben csatlakozzon az Európai Mobilitási Hét nemzetközi kampányához, bővítse a rendezvények számát annak érdekében, hogy a kerékpározás minél népszerűbb legyen a lakosság körében

A kerékpárforgalmi létesítmények „up to date” elektronikus változatát legalább a város honlapján szükséges lenne közzétenni, hiszen a <http://sarvaribringasok.hu/>, [www.sarvarvaros.hu](http://www.sarvarvaros.hu), illetve [www.sarvar.hu](http://www.sarvar.hu) internetes oldalon jelenleg is vannak kerékpározással kapcsolatos információk. A legfontosabb hálózati csomópontok, forgalomvonzó létesítmények mellé javasolt az információs táblák kihelyezése, a közösségi kerékpárkölcsonzó rendszer állomásain statikus térképek kihelyezése.

A kerékpárforgalmi létesítmények változásait az országos kerékpáros nyilvántartó rendszer (KENYI) felületén aktualizálni szükséges, hiszen a platform Magyarország kerékpáros hálózatának egyik elsőszámú adatbázisának tekinthető.

## 6. MEGVALÓSÍTÁS

### 6.1. ÜTEMEZÉS, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV

Jelen KHT-n belül bemutatott projektek keretében megvalósítani kívánt kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésének ütemezését, végrehajtását érdemes és szükséges egymáshoz illeszteni. A két projekt egybehangolása mellett a „Települési környezetvédelmi infrastrukturális fejlesztés belterületi csapadékvíz elvezetésével” (TOP-2.1.3-15-VS1) és a „Zöld Infrastruktúra hálózat és kereskedelmi-szolgáltató területek rekonstrukciója a Hild parkban és a környező területeken” (TOP-2.1.2-15-VS1) projektekkal való összehangolást szükséges megteremteni a kivitelezési munkálatok során.

A projekt keretében tervezett kerékpáros fejlesztéseket négy ütemben javasoljuk kialakítani:

1. TOP-1.2.1-15-VS1 és a TOP-3.1.1-15-VS1 kódszámú „Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében” és „Agglomerációs településrészeket a városközpontokhoz kapcsoló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése Sárváron” című pályázatok keretében megvalósítandó beavatkozások.

2. Építési engedélyköteles fejlesztések.

3. A hálózati terv összeállítása során azonosított beruházási elem, melynek megvalósítása a hatásterületen a kerékpáros barát közlekedés megteremtéséhez szükséges.

4. Távlati, az Önkormányzat saját finanszírozásában vagy más pályázati felhívásból megvalósítandó beavatkozások.

Az alábbi táblázat a két projekten belüli fejlesztések ütemezési javaslatait, illetve más projektekkal való illeszkedését mutatja be:

Prioritás	Beavatkozás	Összehangolás	Költségbecslés (Ft)	Lehetséges források
1. ütem	TOP-3.1.1-15-VS1	„Települési környezetvédelmi infrastrukturális fejlesztés belterületi csapadékvíz elvezetésével” (TOP-2.1.3-15-VS1)	265 millió	TOP
1. ütem	TOP-1.2.1-15-VS1	„Zöld Infrastruktúra hálózat és kereskedelmi-szolgáltató területek rekonstrukciója a Hild parkban és a környező területeken” (TOP-2.1.2-15-VS1)	300 millió	TOP
2. ütem	Gyógyhely területén gyalog és kerékpárutak építése Csónakázó-tó, Vadkert körút és a Spirit Hotel összekötésével	-	800 millió	GINOP

2. ütem	Csarnoképítés	-	4 milliárd	Állami
2. ütem	Sárvár körforgalmi csomópont kialakítása	-	300 millió	TOP, egyéb
3. ütem	Sárvár elkerülő út, III. ütem	-	2 milliárd	TOP, GINOP, egyéb
3. ütem	Rákóczi utca teljes burkolatjavítása	-	300 millió	Magyar Közút
3. ütem	Bagolyrét turisztikai fejlesztése	-	200 millió	TOP, egyéb
3. ütem	Ikervári út szélesítése, és körforgalmi csomópont kialakítása	-	400 millió	TOP
3. ütem	88-as számú főút burkolatjavítása	-	500 millió	Magyar Közút
3. ütem	Rábapattyal történő kapcsolat Rábasömjénen keresztül	-	-	TOP, GINOP, Magyar Közút
4. ütem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kerékpáros közlekedés feltételeinek kialakítása Sárvár belváros területén.</li> <li>• Fekete híd utcával megkerülni a belvárost kerékpárral (alternatíva).</li> <li>• Dózsa György utca tehermentesítés (útfejlesztés, parkoló kialakítása). Gyalogos és kerékpáros átkötés kialakítása a belvárosi főút és a Dózsa György utca között</li> <li>• Ikervár felé vezető kerékpárút megvalósítása <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alkotmány és Rákóczi Ferenc utca közötti körforgalmi csomópont kialakítása</li> </ul> </li> <li>• Folytatni a Sárvár-Propác kerékpárutat Vép irányába</li> <li>• Ipartelep-Soproni utca összekötése</li> <li>• Esze Tamás utca folytatása</li> <li>• A Szaput sétányon meglévő kerékpáros hálózat javítása</li> </ul>	-	-	TOP, GINOP, NIF, Magyar Közút, egyéb



## 6.2. FORRÁSOK

A fenntartható közlekedési módok fejlesztése érdekében megszülető pályázatok, projektek finanszírozására rendelkezésre álló források a Széchenyi 2020 program (Európai Unió Strukturális Alapjai nyújtotta támogatás), a magyar nemzeti költségvetés illetve a Város saját forrásai lehetnek. A 2007-2013 közötti időszak magyarországi beruházásai – különösen az infrastrukturális fejlesztések – esetében elmondható, hogy a fejlesztéseket szinte kizárólag az EU által nyújtott támogatások felhasználásával sikerült kivitelezni, egyéb forrás csak minimális mértékben volt jelen a fejlesztések során.

Az előző periódus tapasztalatai alapján a 2014-2020 közötti időszakban a fenntartható mobilitás fejlesztésére irányuló projektek finanszírozása elsősorban EU-s források és a kapcsolódó nemzeti társfinanszírozás felhasználásával valósíthatók meg.

A kerékpárforgalmi hálózati tervben bemutatott, illetve vizsgált fejlesztések forrásigényét két projektből nyerte el a város. Egyrészt TOP-3.1.1-15 pályázati felhívás fedezi, ebben a konstrukcióban a Sárvár elnyert pályázattal és támogatási szerződéssel rendelkezik.

- TOP-3.1.1-15-VS1 Fenntartható közlekedésfejlesztés – Agglomerációs településrészeket a városközponthoz kapcsoló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése Sárváron: Jelen dokumentum részletes információkat tartalmaz a pályázat céljairól, feladatairól, tervezett tevékenységei kapcsán. A projekt összköltsége összesen 265 millió 842 ezer Ft, melynek támogatási intenzitása 100%.

A másik elnyert konstrukciót a TOP-1.2.1-15 pályázati felhívás támogatja, amelynél a város szintén rendelkezik elnyert pályázattal és támogatási szerződéssel.

- TOP-1.2.1-15-VS1 Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés – Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében: A KHT részletesen bemutatja a pályázat céljait, feladatait és tervezett tevékenységeit. A projekt összköltsége összesen 300 millió Ft, melynek támogatási intenzitása 100%.

A kerékpáros közlekedésfejlesztési projekteken kívül további projektek is kapcsolódhatnak a kerékpárforgalmi hálózattal kapcsolatos beruházásokhoz. A városi belterületi csapadékvíz elvezetéssel kapcsolatos fejlesztés egy helyszíne megegyezik a kerékpáros barát fejlesztések helyszínével: Sársziget utcában történő csapadékvíz elvezetés. Ez mellett az infrastruktúra hálózat rekonstrukciója a Hild parkban és a környező területeken lévő fejlesztés összekapcsolható a már meglévő és a most kialakítani kívánt kerékpáros létesítményekkel.

A terület- és településfejlesztési operatív programon kívül számos forrás rendelkezésre áll az egyes települések számára, hogy újabb kerékpárforgalmi létesítményeket alakítsanak ki, javítsák a jelenlegi infrastruktúrát. A várost kerékpáros barátabbá tegyék akár pihenőhelyek kialakításával, új, korszerűbb támaszok kihelyezésével, további B+R parkol(ók) kialakításával, illetve szükséges bővíteni a lakosok tudását. Fontos a lakosok figyelmének a kerékpározás irányába való terelése minden korosztály esetében.

# MELLÉKLET

## Szakmai értékelés

### Sárvár Kerékpárforgalmi Hálózati Tervéről

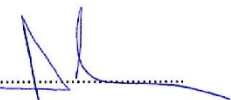
2017. november/december

A „Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés” TOP-1.2.1-15-VS1 kódszámú kiírás keretében, a megyék térségi szintű tematikus turisztikai fejlesztéseik megvalósítására és turisztikai termékcsomagok létrehozására irányuló pályázati kiírás keretében elkészült **Sárvár Város kerékpárforgalmi hálózati terve** c. dokumentum a **Sárvár Kerékpár Egylet** szervezetének véleményének kikérésével került kidolgozásra. A szakmai egyeztetés során a kerékpáros hálózati terv részletes áttekintése megtörtént, amely során az Egylet képviselője az anyagot véleményezte, előremutató módosítási javaslatait megtette, melyek a dokumentum végső verziójában átvezetésre kerültek.

A Sárvár Kerékpár Egylet a dokumentum teljes tartalmát megismerte, és támogatja a tervezett kerékpárforgalmi létesítmények abban foglaltak szerinti fejlesztését, a fent hivatkozott pályázat megvalósítását.

Kelt.: Sárvár, 2017. december 6.



  
Wawrzsák Zsolt

Sárvári Kerékpár Egylet elnöke