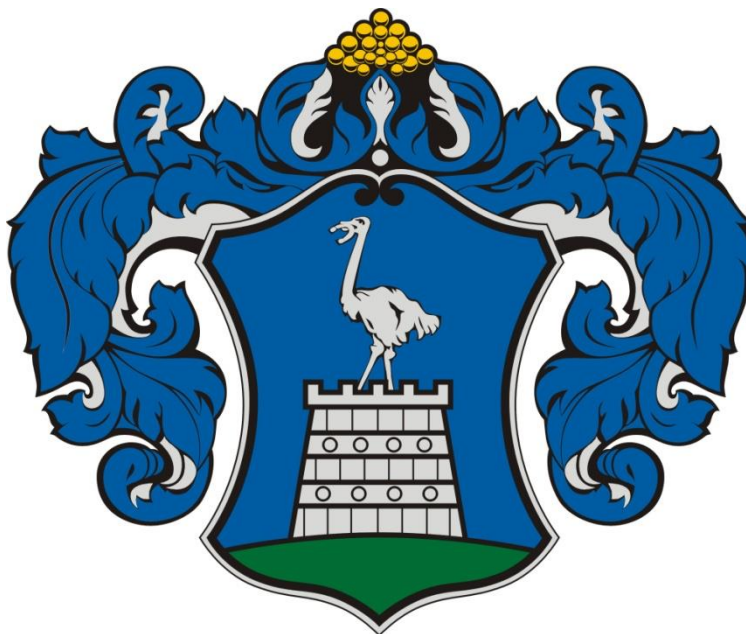


Vas Megye

Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve



Megbízó: Vas Megyei Önkormányzat
9700 Szombathely, Berzsenyi D. tér 1.

Tervező: Vas Megyei Kerékpáros Szövetség
9700 Szombathely, Kőszegi. u. 2.

Szombathely, 2021. június

SZÉCHENYI 2020


MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

Tartalom

1	Vezetői összefoglaló	4
2	Bevezető	10
3	Helyzetértékelés	12
3.1	Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása.....	12
3.1.1	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció	12
3.1.2	Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv	13
3.1.3	Országos Területrendezési Terv	14
3.1.4	Vas megye Területrendezési Terve	16
3.1.5	Vas Megye Területfejlesztési Koncepciója	19
3.1.6	Vas megye Integrált Területi Program.....	19
3.2	Vizsgált terület bemutatása	20
3.2.1	A kerékpáros közlekedés helyzete	22
3.2.2	A beavatkozási terület kerékpározhatósága	57
4	A fejlesztési lehetőségek felmérése	66
4.1	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	66
4.2	A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	68
4.2.1	A meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítési lehetőségei.....	68
4.2.2	A hiányzó nyomvonalak fejlesztésének lehetőségei	69
4.2.3	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer.....	70
4.2.4	A vasúti közlekedés és a kerékpáros közlekedés együttes használatában rejlő lehetőségek, fejlődési potenciálok.....	71
4.3	Kerékpáros adatgyűjtés.....	73
5	A tervezett fejlesztések bemutatása	74
5.1	A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései.....	74
5.1.1	A tervezett beavatkozások bemutatása	75
5.1.2	Kerékpáros átvezetések.....	89
5.1.3	Kerékpáros pihenőhelyek.....	93
5.1.4	Kerékpártárolás	94
5.1.5	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer.....	95
5.1.6	A szomszédos megyék kerékpárforgalmi hálózatához kapcsolódó fejlesztések bemutatása.....	97
5.2	Kerékpáros adatgyűjtés.....	97
5.3	Kísérő intézkedések.....	98
5.3.1	Szemléletformáló kampányok sikeres lefolytatása	98

5.3.2	E-bike pontok kialakítása, infrastruktúra kialakítása.....	100
5.3.3	„E-közbringa” rendszer.....	101
5.3.4	Szervízpontok létesítése a turisztikailag frekventált helyeken	101
5.3.5	Nemzetközi kitekintés	101
5.3.6	Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat létrehozása Magyarországon	101
5.4	A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv.....	103

1 Vezetői összefoglaló

Jelen tanulmány a TOP-1.5.1-20 kódszámú, „A 2021-27 TERVEZÉSI IDŐSZAK STRATÉGIAI ÉS PROJEKTSZINTŰ ELŐKÉSZÍTÉSE” pályázati felhívás keretein belül, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírásai által hivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. segédlet alapján készült.

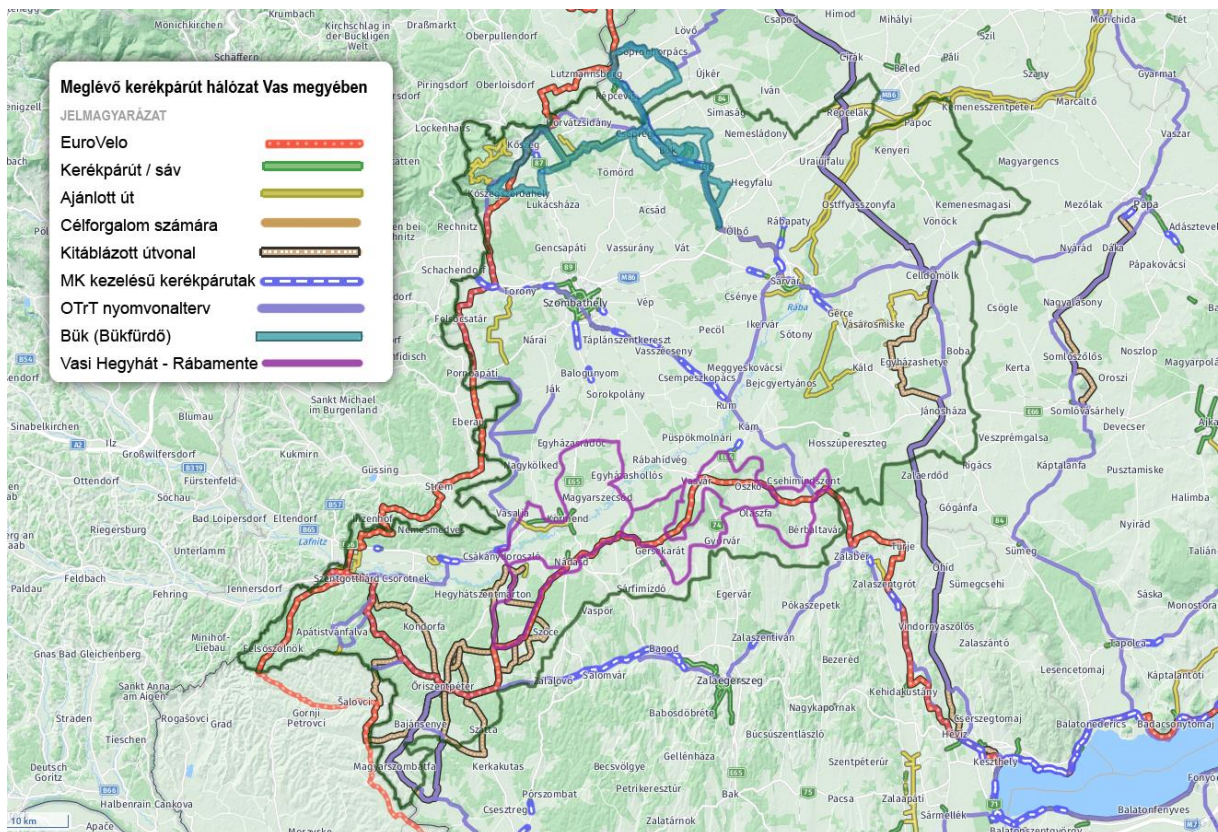
Vas megyében a meglévő, épített kerékpárutak többsége a városi szintű településeken és az őket körülvevő agglomerációs területeken található. Ezen kívül több fontos turisztikai térségben is vannak meglévő összeköttetések, külön nyomvonalon vezetett kerékpárutak formájában, többek között Bük és Sárvár térségekben.

A hivatásforgalmi célra létesített kerékpárforgalmi létesítmények főként a megye gazdasági, egyéb szempontból fontos városaiban (Körmend, Sárvár, Kőszeg, Szentgotthárd, Bük, Csepreg, Celldömök, Répcelak), illetve a megyeszékhelyen, Szombathelyen találhatóak.

Emellett fontos megemlíteni, hogy megyeszerte több olyan turisztikailag vonzó térség is található, ahol az elmúlt években egyre több útvonal került kijelölésre, kitáblázásra, melyek a kerékpározható útvonalak hosszát tekintve jelentős előre lépésnek, fejlődésnek tekinthetőek. Ezen területeken jellemzően alacsony forgalmú közutakon zajlik a kerékpárforgalom.

A megye turisztikai szempontból kiemelt térségeiben további számos turisztikai célú kerékpáros infrastruktúra-fejlesztés valósult meg az elmúlt esztendőben, melyek főként az adott térségbe látogató kerékpározók számára jelentenek segítséget a biztonságos közlekedés, illetve a tájékozódás során.

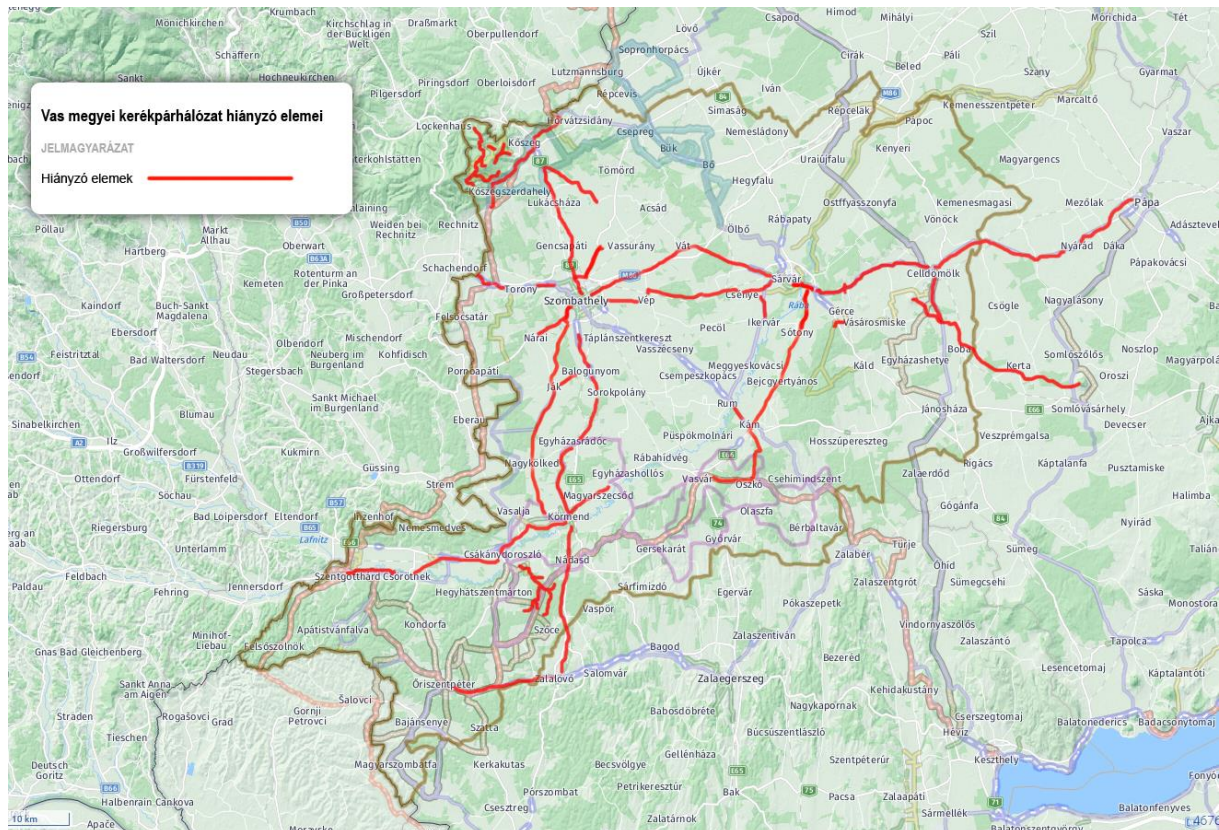
1. ábra: Vas megye meglévő kerékpárhálózata



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

Az elmúlt években több térséget és kerékpáros-úticélt sikerült összekötni megyei-, országos- vagy nemzetközi jelentőséggel bíró kerékpáros útvonalakkal, melyek nagyrészt a meglévő közúthálózatot, a kiépített kerékpárutakat, illetve az erdészeti kavicsozott útvonalakat használva biztosítják a kerékpárosok számára a haladást, az érdekes és vonzó célpontok elérését.

2. ábra: Vas megyei kerékpárhálózat hiányzó elemei



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

Vas megye területfejlesztési dokumentumai célul tűzték ki a meglévő kerékpárút szakaszok összeköttetésének megteremtését, a komplex hálózatfejlesztést, a megyei szinten preferált hivatásforgalmi és kerékpáros turisztikai szolgáltatások és infrastrukturális fejlesztések megvalósítását is, figyelembe véve a nemzetközi trendeket, jó gyakorlatokat, jövőbeli fejlesztési irányokat, valamint a nemzetközi kerékpáros útvonalak hálózatát.

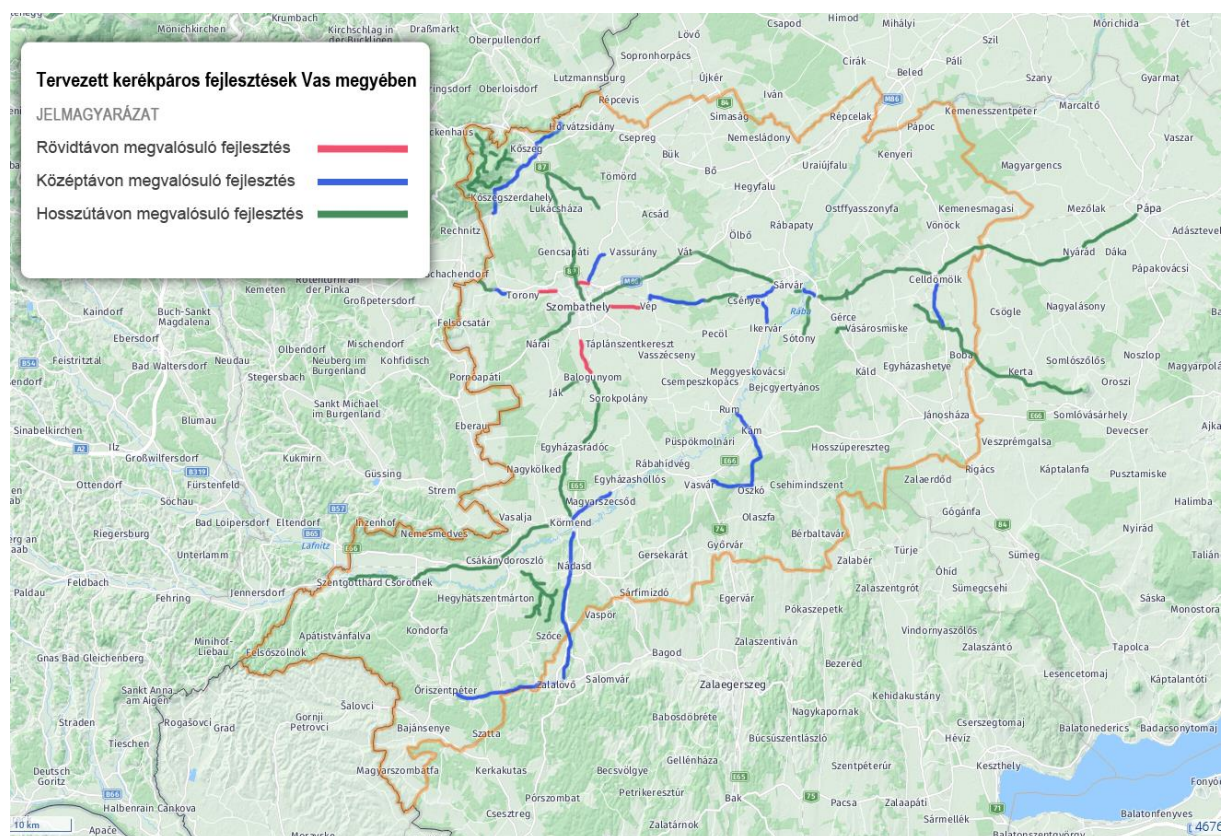
A következő időszak legfontosabb fejlesztései a következők:

Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Megvalósítás időtávja
Szombathely - Sé kerékpárút építése	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely belterületén a 87. sz. főúttal részben párhuzamosan, a Metro áruház előtti körforgalomtól a Söptei úti körforgalom közötti szakaszon kerékpárforgalmi létesítmény építése	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom – Szombathely kerékpárút építése	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely – Vép kerékpárút építése	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés

Sárvár, Hegyközség hiányzó kerékpárút-szakasz (Termál Kerékpáros Túraút része) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Söpte (Szombathely-Bük útvonal kiépítendő szakasza) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Vép-Porpác (Szombathely-Sárvár kapcsolat hiányzó szakasza) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
EV 13 Ólmod-Bozsok kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk-Izsákfa (Ság hegy– Somló-hegy útvonal része) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Torony - EV 13 összeköttetés kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Körmend-Molnaszecsőd (Körmend-Vasvár részeként) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Zalalövő-Őriszentpéter kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Körmend – Zalalövő (felhagyott vasúti nyomvonalon) kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár-Csénye kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Csénye-Ikervár kerékpárforgalmi létesítmény építése	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Alsó Erdő kerékpározható nyomvonalainak fejlesztése Kőszeg-térségében	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Kőszegi-hegységben	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Himfai Parkerdő területén	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Kőszeg kerékpárforgalmi létesítmény építése építés/kijelölés/kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Torony térségében, az EV13 csatlakozási ponttól az országhatárig tartó kerékpárút építés/felújítás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely- Nárái kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom - Ják kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk - Sárvár - Szombathely - Őriszentpéter kerékpárforgalmi létesítmény építése kijelölés/kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kőszeg - Kőszegpaty kerékpárforgalmi létesítmény építése/felújítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Csörötnek - Szentgotthárd kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Gérce - Farkaserdő összeköttetés – kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sitke kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sótorny kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Körmend - Nádasd kerékpárforgalmi létesítmény építése	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

Szombathely - Rum útvonal összekötése a Fertőd - Balaton útvonallal – kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Ság hegy - Somló hegy összeköttetés – kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Sárvár kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Körmend kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Körmend-Szentgotthárd kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömök – (megyehatár) - Pápa kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
A meglévő/készülő stratégiák, akciótervek és egyéb dokumentumok alapján jelen tervben megfogalmazott célkitűzésekhez illeszkedő kerékpáros fejlesztések/intézkedések megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

3. ábra: Tervezett kerékpáros fejlesztések Vas megyében



Forrás: [kenyi.hu/saját szerkesztés](http://kenyi.hu/saját_szerkesztés)

A Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv célja, hogy Vas megye kerékpáros közlekedésének jelenlegi helyzetét vizsgálja, szem előtt tartva és kiemelve a lehetséges fejlesztéseket, az elérhető adatok felhasználásával. A fejlesztési lehetőségeket a terv a már meglévő koncepciók, tervek és

tanulmányok szintetizálásával mutatja be. Összegzi továbbá a tágabb kapcsolatokat és összefüggéseket a tervezett fejlesztések tükrében. A dokumentáció meghatározza a fejlesztési lehetőségeket és lefekteti a stratégiaileg fontos feladatok ütemezését.

Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének további célja egy olyan kerékpáros-barát közlekedési rendszer megteremtése, ahol a kerékpáros forgalom a lehető legnagyobb biztonságban a legrövidebb úton haladva, a lehető legkevesebb megszakítással, akadálymentesen és komfortosan bonyolódhat. A megfelelő kerékpáros fejlesztések meghatározásához nélkülözhetetlen a meglévő kerékpáros közlekedési infrastruktúra, szolgáltatások és igények felmérése, valamint értékelése. Első körben Vas megye teljes területét megvizsgáltuk településszerkezeti, domborzati adottságok és demográfiai viszonyok alapján. Meghatároztuk a fontosabb forgalomvonzó létesítményeket, illetve a kerékpározás jelenlegi helyzetét, és elhelyeztük a tervet a kapcsolódó fejlesztési dokumentumok rendszerében. A meglévő kerékpárforgalmi hálózat két részre bontható: alap- és főhálózat. A kerékpárforgalmi alaphálózat részének tekintünk minden olyan, a 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. A meglévő alaphálózat alapvetően könnyen kerékpározható, a megyében található települések utcáinak döntő többsége megfelel a kerékpározhatóság követelményeinek. A legjellemzőbb probléma a (kerékpáros szabvány által megengedett mértékhez képest) magasabb gépjárműforgalom.

A terv készítése során törekedtünk arra is, hogy belterületen, városias környezetben a hivatásforgalmi kerékpározás igényeit kiszolgáló irányhelyes kerékpáros létesítményeket kell tervezni, külterületen pedig az egyoldali kétirányú kerékpárút típus létesítése javasolt és fontos a szerves kapcsolódás a települések határában.

A tervezési munka során megvizsgáltuk a tervezési terület forgalmi és baleseti adatait. Ezek alapján a Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. Útügyi Műszaki Előírás 6.1. ábrája szerint határoztuk meg az alkalmazandó kerékpárforgalmi létesítményeket.

A tervezést a hálózatépítés alapelveinek szem előtt tartásával végeztük el, azaz összefüggő, biztonságos, jól használható kerékpárforgalmi nyomvonalak és biztonságos kerékpáros területek kialakítására törekedtünk.

A tervezési munkák további alapvető elveként rögzítettük, hogy a kerékpárosok közlekedését a lehető legegyszerűbb nyomvonal kialakításával célszerű megvalósítani. Mivel a kerékpárforgalmi fejlesztések legfontosabb célja az, hogy minél többen és minél többet használják a kerékpárokat, ezért a tervezés során figyelembevételre kerültek a komfortos és biztonságos kerékpározást támogató kiegészítő intézkedések és létesítmények is.

Ennek megfelelően az infrastrukturális elemeken felül része a kerékpár hálózati tervnek a:

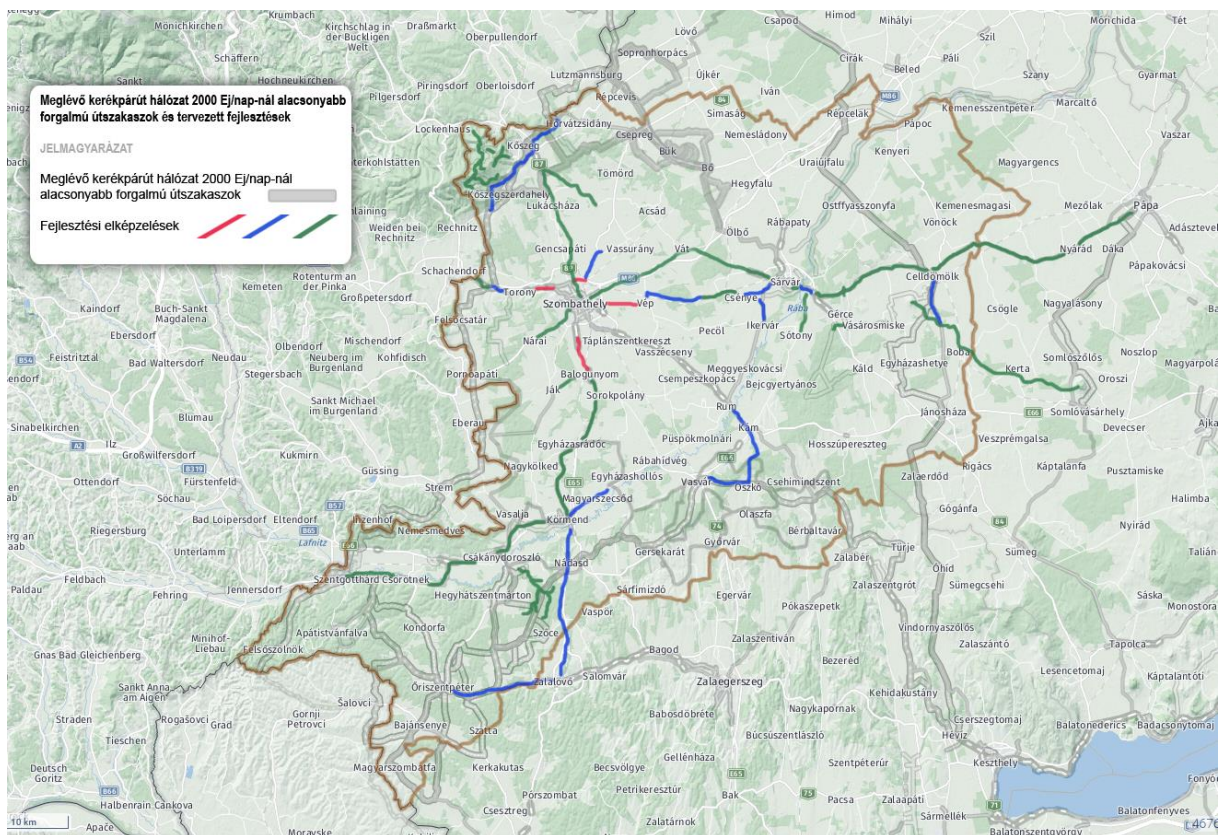
- kerékpáros útbaigazító táblázási rendszer fejlesztése;
- kerékpártárolók kialakítása;
- kerékpáros pihenőhelyek létesítése;
- szemléletformáló intézkedések megvalósítása.

A dokumentum a tervezett hálózatfejlesztési elemeken kívül az alábbi intézkedéseket rögzíti:

- szemléletformáló kampányok (közlekedésbiztonság javítása és a kerékpározás általános népszerűsítése az elsődleges célcsoportok (gyermekek, aktív turizmus kedvelői, munkába járás céljából kerékpározók), illetve tágabb értelemben a lakosság körében, a tájékoztatás színvonalának növelése érdekében).
- kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése (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 megvalósítás alatt álló és a jövőben tervezett további fejlesztések egységes szemléletben tartalmazzák a megyekerékpáros fejlesztésének elemeit és szempontjait, így alkotva egy kiterjedt, összefüggő kerékpárforgalmi hálózatot.

4. ábra Meglévő kerékpárút hálózat a 2000 Ej/nap-nál alacsonyabb forgalmú útszakaszok és a tervezett fejlesztések áttekintése



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

2 Bevezető

A Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv célja, hogy Vas megye kerékpáros közlekedésének jelenlegi helyzetét vizsgálja, szem előtt tartva és kiemelve a lehetséges fejlesztéseket, az elérhető adatok felhasználásával. A fejlesztési lehetőségeket a terv a már meglévő koncepciók, tervek és tanulmányok szintetizálásával mutatja be. Összegzi továbbá a tágabb kapcsolatokat és összefüggéseket a tervezett fejlesztések tükrében. A dokumentáció meghatározza a fejlesztési lehetőségeket és lefekteti a stratégiaiul fontos feladatok ütemezését.

A Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv fókuszában a települések közötti kapcsolatok, külterületi fejlesztési lehetőségek vizsgálata áll, települési szintű vizsgálatokra nem került sor. A tervezés során megállapításra került, hogy Vas megyében az alábbi települések rendelkeznek kerékpárforgalmi hálózati tervvel:

TELEPÜLÉS NEVE	KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK IDŐPONTJA
Balogunyom	2021.
Bük	2021.
Csepreg	2018
Jánosháza	2021.
Körmend	2021.
Kőszeg	2017.
Rábapaty	2017.
Répcelak	2021.
Sárvár	2018.
Sé	2017.
Szombathely	2017.
Vasszécseny	2017.
Vasvár	2017.
Vép	2021.

A hálózati terv nem csak Vas megye kerékpáros közlekedésének helyzetét írja le, hanem annak közvetlen környezetét és a szomszédos térségekkel való kapcsolatát is bemutatja, tehát regionális és nemzetközi kitekintést is biztosít. A dokumentum amellett, hogy ismerteti a kerékpáros forgalmi adatokat és tendenciákat, 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.

Vas megye kerékpárforgalmi hálózatának tervezése során arra törekedtünk, hogy a meglévő hálózatból kiindulva, a megye törekvéseit figyelembe véve egy új, összefüggő, megfelelő sűrűségű kerékpáros hálózat alakulhasson ki, amely lehetőség szerint a megye összes jelentősebb forgalomvonzó létesítményét és területét összekapcsolja.

A tervezési munka során megvizsgáltuk a tervezési terület forgalmi és baleseti adatait. Ezek alapján a Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. Ütügyi Műszaki Előírás 6.1. ábrája figyelembevételével határoztuk meg az alkalmazandó kerékpárforgalmi létesítményeket.

A tervezést a hálózatépítés alapelveinek szem előtt tartásával végeztük el, azaz összefüggő, biztonságos, jól használható kerékpárforgalmi nyomvonalak és biztonságos kerékpáros területek kialakítására törekedtünk.

Vas megye kerékpárforgalmi hálózatának tervezése és majdani megvalósítása során prioritásként kell kezelni, hogy a kerékpárhasználat terén jellemzően csökkenő tendenciát mutató településeken (Szombathely, Sávár, Celldömölk) törekedni kell a tendencia megállítására, sőt megfordítására. Ehhez érdemes kidolgozni konkrét települési akcióterveket, ami nem csak az épített infrastruktúra fejlesztésre fókuszál.

A meglévő, illetve tervezett nyomvonalak, útvonalak kialakítása kapcsán kiemelendő, hogy a közúton való közlekedés és az egyoldali, kétirányú kerékpárút szakaszok vegyes rendszere kialakulásának következtében a tervezés és megvalósítás során célszerű különös figyelmet fordítani a „váltópontokra”, ahol a kerékpárúton haladók (a kezdeténél és végénél) keresztezik a 90 km/órás megengedett sebességű útszakaszokon a gépjárműforgalmat. Törekedni célszerű továbbá a homogenitásra egy útvonalon.

A Vas Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terv készítése során több körben került sor egyeztetésre a tervezők és a Vas Megyei Önkormányzat, a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Vas Megyei Igazgatósága, a Szombathelyi Erdészeti Zrt. között, valamint a térségben kerékpáros közlekedés terén aktív civil szervezetekkel.

3 Helyzetértékelés

3.1 Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása

A jelen tervet megalapozó dokumentumok:

- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030)
- Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv
- Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- Vas megye rendezési terve
- Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója és Programja
- Vas megye Integrált Területi Programja
- Interreg Europe Program programdokumentumok
- Duna Transznacionális Együtműködési Program 2014-2020 programdokumentumok
- Interreg V-A Ausztria-Magyarország Együtműködési Program programdokumentumok
- Interreg V-A Szlovénia-Magyarország Együtműködési Program programdokumentumok
- VELOREGIO ATHU064 - Magyar Oldali Szakaszfelmérés és Masterplan Túrakerékpáros és Országúti Kerékpáros Összeköttetések Fejlesztésére (2019) c. dokumentum
- ThreeT PGI05391 – Vas megye, Akcióterv (2021) c. dokumentum

3.1.1 Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió

A Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió dokumentum az 1/2014. (I. 3.) OGY határozattal került elfogadásra. Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió céljai és alapelvei az alábbi, a kerékpározás területét érintő sarokpontok köré csoportosulnak:

- Az utazási igény és távolság csökkentése alternatív közlekedés megoldások alkalmazásával, többek között a kerékpárút-hálózat fejlesztése révén.
- A vidékfejlesztés és a turizmus (vidéki-, falusi-, tanyasi-, agro-, öko-, természetjáró-, lovas, vadász-, vízi-, vízparti-, horgász-, kerékpáros-, kemping-, kulturális-, örökség-, rendezvény-stb. turizmus) kapcsolatainak feltárása, infrastrukturális feltételeinek megteremtése.
- Természeti erőforrásaink fenntartható használata, környezetünk védelme.
- Területi specifikus célként helyi szinten a városon belüli közlekedés fejlesztése.
- A város és vonzáskörzete, illetve a városok közötti mobilitás, és kapcsolatok elősegítése.
- A fenntartható fejlődés és életmód elősegítése, a szemléletformálás eszközrendszerével.
- A környezetkímélő alternatív közlekedés, mint a kerékpáros közlekedés, illetve kötöttpályás közlekedés fejlesztése és ezek kombinációinak támogatása, előtérbe helyezése.
- Klímabarát közlekedési módok támogatása.
- A kerékpáros közlekedés részarányának növelése.
- 2000 km kerékpárút megépítése, valamint egyéb utak kerékpáros-baráttá alakítása.

3.1.2 Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv

A Nemzeti Közlekedési Stratégia – Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv a 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozattal került elfogadásra. A dokumentum a kerékpáros közlekedés helyzetével kapcsolatban a következő megállapításokat teszi:

Az országos és regionális kerékpárforgalmi hálózat nem folytonos. Különösen problémásak azok a nagy gépjárműforgalmú települési közútszakaszok, ahol az infrastruktúrafejlesztés nem a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésével történik meg. Vannak olyan településközi szakaszok, ahol jelenleg a kerékpáros forgalom ki van tiltva a közútról, alternatív útvonal nincs, ezáltal egyik településről – a szabályok betartása mellett – nem lehet kerékpárral eljutni a szomszéd településre. A kerékpárparkolók és –tárolók száma alacsony, a biztonságos kerékpáros parkolás és tárolás infrastrukturális feltételei nem adóttak. A kerékpárok szállítása a közösségi közlekedési járműveken nem megoldott. A közösségi kerékpárok rendszere – mint a közösségi közlekedésrésze –, egyelőre nem áll rendelkezésre, első rendszerei jelenleg kiépítés előtt állnak. Ugyanakkor szembetűnő a városi kerékpározás térnyerése, amely a modalsplitből a 2000. évi kb. 1 %-kal szemben 2011-re már kb. 5 % kal részesedik. Ugyanakkor megemlítendő, hogy jelenleg a kerékpározás „horizontális szempontként” nincsen integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetben.

A kerékpárforgalmi hálózat Magyarország egészét tekintve jelenleg a fejlődési fázisban tart. Az EuroVelo hálózat részeként 3 útvonal halad át az országon. A nagyobb városokon belül, így a fővárosban is az elmúlt években jelentős mértékben nőtt a kétkerekű járműveket kiszolgáló infrastruktúra terjedelme, ami mellett még sajnos problémát jelent az egységes, összekapcsolt hálózat hiánya. A kisebb településeken többnyire a közutak átkelési szakaszain a motoros forgalom mellett közlekednek a kerékpárosok, települések között pedig már sok helyen a közút mellett kialakított külön nyomvonalon vezetett kerékpárutak biztosítottak számukra. Az elmaradottabb, leszakadó térségekben a kerékpározás részaránya magasabb az országos átlagnál.

A dokumentum a hazai kerékpáros hálózati fejlesztésekkel kapcsolatban a következő célokat fogalmazza meg:

- A városi közlekedésben a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása.
- A természeti erőforrásokkal takarékos, funkcionális elemzésen alapuló beruházások megvalósítása.
- Az infrastruktúra-hálózat főváros-központúságának oldása.
- A közlekedési-szállítási teljesítmény és az ÜHG kibocsátás növekedésének a szétválasztása.
- Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése.

A célok elérése érdekében az alábbi feladatok teljesítése preferált:

- Községi és a kerékpáros közlekedés kombinálásához szükséges jogszabályi feltételek megteremtése az utazási láncok kedvező alakítása érdekében.
- Az európai, országos kerékpárforgalmi hálózatok hiányzó elemeinek kialakítása. Az Országos Területrendezési Tervben (OTrT) meghatározott országos kerékpárút törzshálózat, ezen belül az EuroVelo európai kerékpárút-hálózat Magyarországot érintő szakaszainak hiányzó elemeit meg kell valósítani, a hálózatot összefüggővé kell alakítani, a meglévő szakaszokat pedig

korszerűsíteni kell. Kialakítandó az országos törzshálózatra ráhordó kerékpáros útvonalak rendszere is.

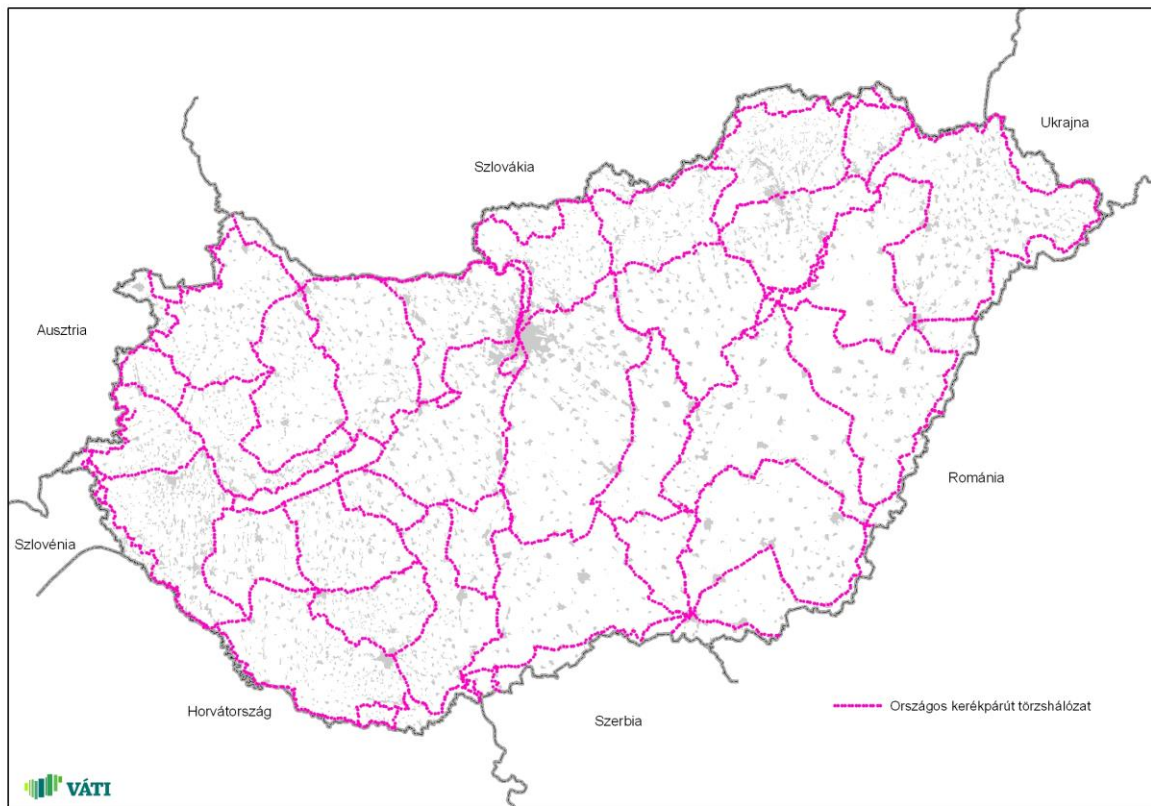
- Utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben. Az utaskomfortot növelő és az átszállási kapcsolatokat fejlesztő kis költségű beavatkozások, illetve olyan helyi közforgalmú kiegészítő szolgáltatások beindítása, melyek a helyközi szolgáltatásokhoz illeszkedve erősítik az egységes szolgáltatási láncként való használatot. Szintén ide tartoznak a kerékpáros közlekedést érintő következő intézkedések: Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek (KKKR) kialakítása, illetve a közösségi közlekedési megállóhelyek akadálymentesítése és kerékpárral történő megközelíthetőségének biztosítása, valamint a közlekedésbiztonsági követelményeknek megfelelő, elsősorban a hivatásforgalmat szolgáló kerékpárutak kialakítása.
- Közlekedésbiztonsági beavatkozások nagyvárosokban. 60 ezer lakos feletti nagyvárosainkban a kritikus csomópontok építéssel, vagy forgalomtechnikai eszközökkel való fejlesztése, figyelembe véve a kerékpáros közlekedés szempontjait is.
- Módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése. A módváltó és eszközváltó (P+R– parkolj és utazz, K+R – utasként érkezz és utazz, és B+R – kerékpárral érkezz és utazz) helyszínek az összekapcsolás olyan katalizáló eszközei, melyek az egyéni és közösségi közlekedési módok integrálásával lehetővé teszik a közforgalmú közlekedési szolgáltatások költséghatékony elérését az egyéni preferenciák és rugalmasság megőrzésével.
- Meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági céllal történő fejlesztése. A közutak folyamatos, a közlekedésbiztonság szempontjait szolgáló monitorozásával (a szakaszokközúti biztonság szerinti rangsorolásával) a kritikus pontokon a pálya kialakításából, forgalmi rendjéből eredő veszélyhelyzetek feltárása és tervszerű korrigálása, továbbá a kerékpárosok szempontjából problémás közúti szakaszok kerékpárosbarát átalakítása.
- Szemléletformálás: A stratégiai célok elérését elősegítő szemléletformálás egyik kiemelt területe a közlekedésbiztonsági ismeretek terjesztése az EU Fehér Könyvben is megfogalmazott elvárásokkal összhangban, a másik az egyéni motorizált közlekedést preferáló társadalmi attitűd megváltoztatása, a kerékpározásra, mint az egészség- és ökotudatos közlekedési módra nevelés.

3.1.3 Országos Területrendezési Terv

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényt, amelynek területrendezési terveket érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak. A 2014-től érvényes országos területrendezési terv 2013-ban került elfogadásra a 2003. évi XXVI. tv. módosításával.

Az OTrT-ben kijelölésre került fejlesztések az országos kerékpárforgalmi törzshálózat, ezen belül az EuroVelo európai kerékpáros útvonalhálózat Magyarországot érintő szakaszainak hiányzó elemei, melyek hozzájárulnak az összefüggő kerékpáros hálózat kialakításához. Az OTrT-ben ezen kívül nevesítik az országos törzshálózatra ráhordó kerékpáros útvonalak fejlesztési elemeit is.

5. ábra: Országos kerékpárút törzshálózat



Forrás: Országos Területrendezési Terv

Az országos törzshálózat Vas megyét érintő elemei:

9. Dunántúli határmenti kerékpárút (részben 13-as jelű Euro Velo®):

9.A: Kölked – Sátorhely – Majs – Lippó – Kislippó – Magyarbóly – Villány – Villánykövesd – Palkonya – Újpetre – Vokány – Nagytótfalu – Kisharsány – Siklós – Matty – Kísszentmárton – Vejtői – Piskó – Zaláta – Drávasztára – Felsőszentmárton – Szentborbás – Tótújfalu – Potony – Drávagárdony – Drávatamási – Barcs – Péterhida – Babócsa – Bolhó – Heresznye – Vízvár – Somogyudvarhely – Berzence – Gyékényes – Zákány – Órtilos – Murakeresztúr – Molnári – Letenye – Bázakerettye – Tormafölde – Szécsisziget – Lenti – Rédcis – Resznek – Nemesnép – Szentgyörgyvölgy – Velemér – Magyarszombatfa – Bajánsenye – Óriszentpéter – Szalafő – Apátistvánfalva – Magyarlak – Rábagyarmat – Rátót – Csákánydoroszló – Pinkamindszent – Szentpéterfa – Pornóapáti – Felsőcsatár – Narda – Bucsu – Bozsok – Velem – Kőszeg – Horvátzsidány – Csepreg – Szakony – Zsira – Sopronhorpács – Egyházasköves – Lövő – Röjtökmuzsaj – Nagylózs – Fertőhomok – Fertőd – Sarród – Jánossomorja – Várbalog – Hegyeshalom – (Ausztria)

Az útvonal leágazásai az országhatár irányába:

9.D: Szentgyörgyvölgy – Magyarföld – Bajánsenye (Szlovénia)

9.E: Szalafő – (Szlovénia)

- 9.F: Szentgotthárd – (Ausztria)
- 9.G: Szentpéterfa – Ják – (Ausztria)
- 9.H: Ólmod – (Ausztria)

82. Termál Kerékpáros Túraút:

- 82.A: Zalabér – Kám – Rum – Sárvár – Szeleste – Bük – Csepreg
- 82.B: Rum – Szombathely – Bucusu

83. Rába – Bakonyalja kerékpárút:

- Sárvár – Celldömölk – Mersevát – Pápa

Az Országos Kerékpáros Törzshálózat elemeiként kijelölt 22 regionális kerékpárútvonal közül kettő érinti a megyét, az Alpokalja–Őrség kerékpárút (Kőszeg – Bozsok – Szombathely – Körmend - Szentgotthárd – Rábafüzes – Felsőszölnök – Őriszentpéter - Lenti), és az Alpokalja–Balaton kerékpárút (Szombathely – Kám - Keszthely). Ezen országos törzshálózati elemek részeként épült ki az Írott-kő kerékpárút Kőszeg – Bozsok - Bucusu (89 sz. főút) között, illetve ettől délre a Vashegy kerékpárút Bucusu és Szentpéterfa között.

3.1.4 Vas megye Területrendezési Terve

Vas megye Területrendezési Terve jelenleg hatályban lévő változatát a 4/2021. (II.15.) sz. önkormányzati rendelettel fogadta el Vas megye Közgyűlése. A jelen fejezetben bemutatott megállapítások a rendezési terv jóváhagyott változatának megalapozó munkarészből kerülnek beépítésre.

A megyei Területrendezési Tervben – a kerékpáros infrastruktúra vonatkozásában – a közúthálózathoz hasonlóan, mintegy annak kiegészítéseként kialakításra kerültek a megye kerékpáros közlekedését szolgáló kerékpárút-hálózati elemek. A TrT javaslat 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. Ez utóbbi kerékpárutak –bár a helyi élet szempontjából nélkülözhetetlen szereplői a közlekedésnek, a mindennapi lakossági igények kielégítését célozzák – általában nem alkotnak térségi rendszert, összefüggő folyamatos hálózatot.

A megyei hálózat kialakítása kapcsán további két igény egyidejű, illetve egymáshoz illeszkedő kielégítését célozza meg a terv.

Egyrészt az országos, nagytérségi kapcsolatrendszer kiépítése szükséges a főbb turisztikai célpontok (pl. Balaton, Győr és környéke, Sopron és környéke, Őrség, stb.) megközelítése érdekében. (A megyei rendezési terv a kerékpáros útvonalak ezen országos elemeit az OTTrT szerint tartalmazza.).

Kijelöli másrészt a terv 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.

A Vas megye Területrendezési Terve dokumentum módosítása keretében sor kerül az országos és a megyei kerékpáros hálózat nyomvonalainak pontosítására részben az OTTrT-ben történt változások, részben pedig a térségi és települési szintű továbbtervezés eredményeinek figyelembevételével.

A legtöbb nyomvonal-pontosítás térségi megállapodásokkal és település szintű tervekkel alátámasztott. Térségi és megyei érdek a kerékpárutak hálózattá történő fejlesztése, ezért a továbbtervezéssel pontosított hálózat társadalmi szempontból kedvező hatású.

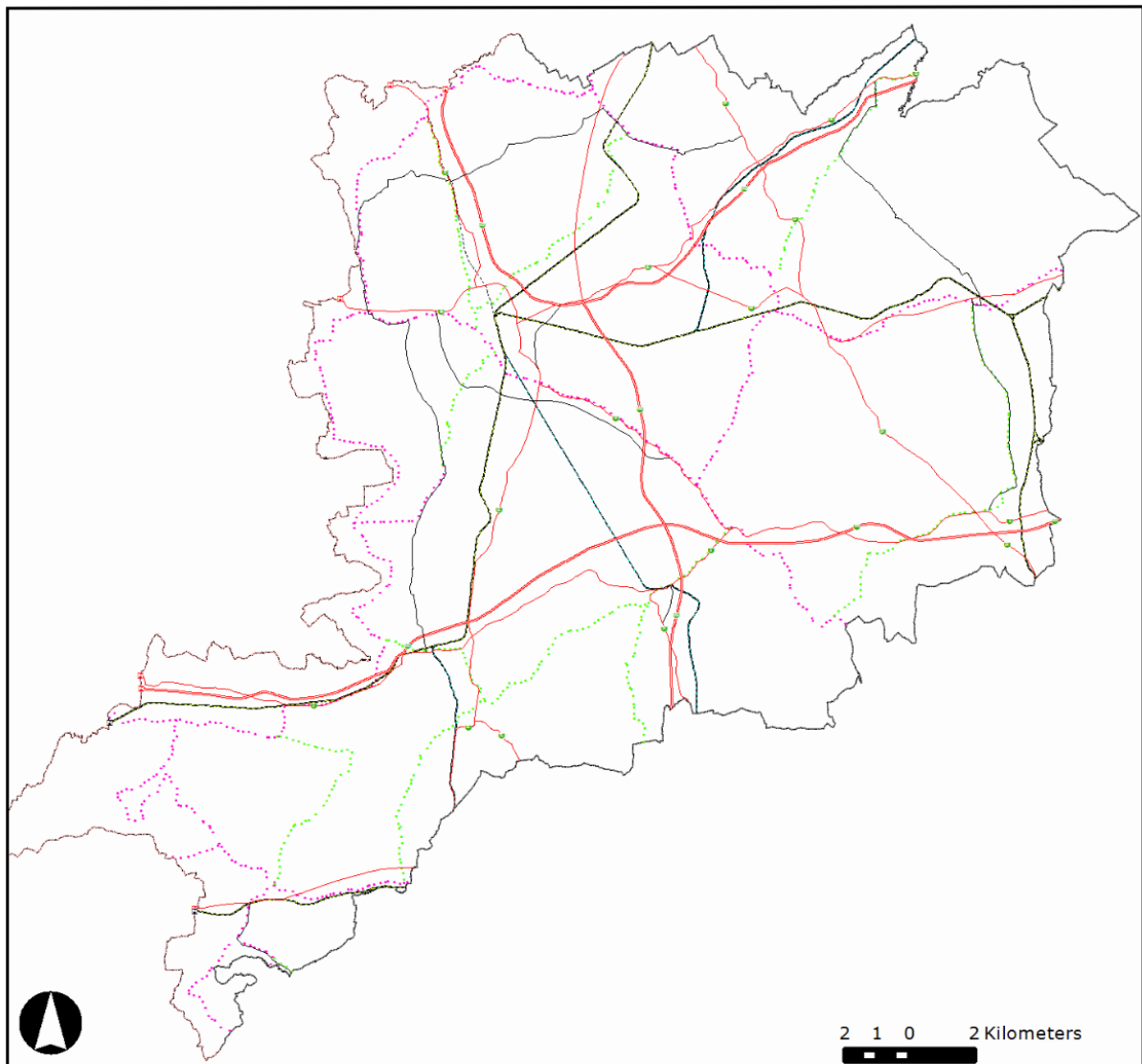
A turizmus- idegenforgalom fejlesztése kapcsán fontos gazdasági érdek is, hogy a térségi és a helyi kerékpárutak az országos hálózatokhoz kapcsolódjanak, egységes rendszert alkossanak. Ezzel javul a megye turisztikai potenciálja. Turisztikai célú igény jelentkezik egy és több napos kerékpáros túraútvonalak kialakítására is, ahol biztonságosan kerékpározható útvonalon, aktív / autentikus elemekkel megismerkedve, élményekkel, emlékekkel gazdagodva haladhatnak végig a turisták.¹ . A több napos túraútvonalak tekintetében elvárás, hogy olyan módon kössék össze a megye kiemelt természeti és kulturális látnivalóit, hogy azok a térségen átvezető hazai és nemzetközi jelentőségű kerékpáros útvonalakról is megközelíthetővé váljanak. (Pl. EuroVelo13; EuroVelo14; Fertő-Balaton)

A legtöbb nyomvonal-pontosítás eredményeként a tervezett kerékpárutak a főutak helyett mellékutak mellé, illetve a kerékpározás számára kedvezőbb környezeti feltételeket biztosító folyóvizek mellé kerülnek. A hálózat és a nyomvonalak ilyen irányú fejlesztése kedvező, mert megfelelő, az ökológiai szempontokat is integráló kialakítás² esetén nem veszélyeztet fontos védett és védendő táji-, természeti értékeket, lehetővé teszi azok megközelítését kerékpárral, ezzel a „szelíd” és környezetbarát közlekedési eszközzel.

¹ A kerékpáros túraútvonalak kialakítására és fenntartható módon történő működtetésére vonatkozóan a VELOREGIO ATHU064 projekt keretében készülő stratégiai tanulmány fogalmaz meg részletes szempontokat.

²A természetvédelmi értékek figyelembevételére vonatkozó ajánlásokhoz a VELOREGIO ATHU064 projekt keretében elkészült 'A Kerékpározás Bilaterális Természetvédelmi Irányelveinek Konceptiójával Kapcsolatos Tanulmány (2018)' fogalmaz meg támpontokat.

6. ábra: Országos- és térségi kerékpárút hálózatok Vas megyei szakaszai



Feliratok

Határátkelőhelyek



Gyorsforgalmi és főúthálózaton levő határátkelő



Vasúti törzshálózaton levő határátkelő

Országghatár



Közúthálózat

Gyorsforgalmi út

Főút

Mellékút

Vasúthálózat

A transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat részeként működő országos törzshálózati vasútvonal

Egyéb országos törzshálózati vasútvonal az országos vasúti törzshálózat tervezett eleme

Vasúti mellékvonal

Kerékpárút hálózat

Országos kerékpárút törzshálózat

Térségi kerékpárút hálózat

Megyehatár



Forrás: VMTrT

3.1.5 Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója

Vas megye hatályos területfejlesztési koncepcióját a Vas Megyei Közgyűlés Elnöke az 26/2021. (V. 28.) számú határozatával fogadta el. A dokumentum 2021. II. negyedév folyamán készült.

Vas Megyei Területfejlesztési Konceptiója a megye átfogó és stratégiai céljai tekintetében az alábbiakat fogalmazza meg:

Átfogó célok: Élhető települések és javuló környezeti állapot kapcsán a termálvízkinccs, a természeti és kulturális értékek jó alapot kínálnak a turizmus fejlesztésére.

Stratégiai célok: A turizmus feltételrendszerének erősítése az aktív-turisztikai attrakciók fejlesztésével, amelynek keretében, a tartózkodási idők hosszabbítása érdekében fontos a fürdők elsődleges kínálatát kiegészítő aktív-, illetve kulturális turisztikai programelemek gyarapítása a megye teljes területén, melynek elsődleges eszköze az ehhez szükséges járulékos infrastruktúrák (pl. kerékpárutak, túraútvonalak³) fejlesztésén túl a térségi kínálat – akár megyei szintű programcsomagok formájában történő – összehangolásának támogatása is. Az aktív-turisztikai attrakciók fejlesztése minden esetben a természetvédelmi célok érvényesülése mellett kell, hogy megtörténjen.

A koncepció ezen stratégiai céljának részletezése szerint különösen fontos a kulturális örökségértékek, műemlékek (kastélyok és kúriák), táji- és népi örökségelemek – és ezek metszetében található olyan egyedi örökségelemek, mint pl. a (zárt)kertekre és kapcsolódó művelési kultúrákra vonatkozó tudás, a természettel való évszázados együttélés nyomait őrző tágon vett gasztronómiai hagyományok, az egyedi építészeti megoldásokat alkalmazó hegyháti pincék, stb. - fenntartható turisztikai hasznosítása, valamint a kulturális programok folyamatos megújítása és bővítése mellett az egészség- és aktív turizmus feltételrendszerének fejlesztése. Ennek szükségességét jól példázza a belföldi vendégforgalom növekvő részaránya, amely igényeinek kielégítésére a világméretű járványhelyzetek negatív hatásainak mérséklése érdekében is törekedni kell, kiemelten a kerékpáros-, bakancsos-, vízi- és horgászturizmus feltételrendszerének, és a hozzá kapcsolódó kínálat (szálláshely, vendéglátás, ajándéktárgy-kereskedelem) javításával. A vallási, gyalogos, kerékpáros turizmus kapcsán változatlanul fontos, hogy a térségeket átszelő útvonalak bekapcsolják a megyét az európai léptékű rendszerekbe (pl. EruoVelo hálózat, Alpannonia út, Mária út, Eurohorse hálózat).

3.1.6 Vas megye Integrált Területi Program

Vas megye hatályos Integrált Területi Programja a 2014-2020 közötti EU-s programperiódus keretében indított Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) felhasználásának megyei szintű keretfeltételeit rögzíti. A dokumentum célul tűzte ki a megyei szinten preferált hálózatos

³ A kerékpárosbarát szolgáltatások fejlesztése kapcsán kiemelendők a Threet PGI05391 projekt keretében elkészült 'Vas megye, Akcióterv' c. dokumentum ajánlásai, valamint a VELOREGIO ATHU064 projekt, melynek keretében keretében 17 Vas megyei szolgáltató szerzett nemzetközi szinten elismert kerékpárosbarát szolgáltatói minősítést. A projektben alkalmazott „Bett & Bike” minősítési rendszert Németországban az ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) fejlesztette ki, amely Európa szerte nagy népszerűségnek örvend.

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 létrejussanak a megyében.

A fenntartható gazdálkodás szempontjából nemcsak a természeti értékek és a kulturális örökségek turisztikai célú hasznosítása jelenik meg, mint fejleszteni kívánt elem, hanem a személygépjárművel történő közlekedéssel szemben a kerékpározás preferálása, annak biztonságosságának 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 program meghatározza, hogy a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése érdekében jelentős keretösszeg (közel 2 milliárd Ft) állt rendelkezésre hivatásforgalmi kerékpárutak, illetve kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésére, melyet 2019. év folyamán további 350 millió Ft TOP források egészített ki a 1731/2018. (XII. 18.) Korm. határozatban/2004/2017. (XII. 22.) Korm. határozatban rögzített kerékpáros nyomvonalak megvalósítása céljából.

3.2 Vizsgált terület bemutatása

Vas megye az ország nyugati részén, a Nyugat-Dunántúlon helyezkedik el. Területe 3337 négyzetkilométer, ezzel Komárom-Esztergom és Nógrád megye után az ország legkisebb megyéje. Vas megye az É. sz. 46,44'-47,28' és a K.h. 16,05'-17,18' között fekszik, itt található Magyarország legnyugatibb pontját képező település, Felsőszölnök. A megyeszékhely Budapesttől 240, Bécstől, Pozsonytól és Zágrábtól 150-150, Ljubljanától 180, míg Graztól 130 km távolságra fekszik. Határos nyugaton Ausztriával (Burgenland), délnyugaton Szlovéniával, délen Zala, keleten Veszprém és északon Győr-Moson-Sopron megyével.

Vas megye természeti adottságai alapján Magyarország egyik legváltozatosabb területe. Nyugati része középhegység, az Alpokalja. A megye délnyugati területe a Dunántúli-dombság része, annak középtája – a Zalai dombság egy része – található itt. A megye területének közel fele síkság, a Kisalföld része három középtájjal: Kemeneshát, Sopron-Vasi síkság és a Marcal-medence.

A megye sajátos természeti erőforrásai közé sorolhatók a tájképi értékekben gazdag szubalpin középhegységi és dombsági tájai, illetve a Kemenesalja és a Marcal-medence bazaltkúpjai. A megye nyugati peremén emelkedő Alpokalja a legnagyobb átlagmagasságú tagolt középhegységi és dombsági térszíneket foglalja magába. A Sopron-Vasi síkság helyenként tökéletesen sík felszíne

fekszik legalacsonyabban, míg a Kemeneshát tagolt dombsági, illetve hullámos fennsíkszerű felszíne kismértékben környezete fölé magasodik.

A megye nyugati peremén az Alpok tömegének közelségéből adódó természeti, táji adottságok az uralkodóak. Ez a vidék mind eredetében, felszínfejlődésében, mind pedig táji jellemvonásaiban hegyvidéki arculatot tükröz. Az Alpok legkeletibb nyúlványának tekinthető és azzal szerkezetileg is szoros kapcsolatban lévő, kristályos képződményekből felépülő Kőszegi-hegységet az országhatár kettévágja, csak keleti fele esik a megye területére. A megye, és egyben az egész Dunántúl legmagasabb pontját is magában foglaló középhegységtől a megye belseje felé, gyakorlatilag a Rába vonaláig fokozatosan lealacsonyodó térszínt az Alpok keleti előterének folyóvizek által felszabdalt és periglaciális formákban bővelkedő hegyláb felszíne, és az Alpokból lefutó ősi vízfolyások által felhalmozott, elegyengetett felszínű kavicsteraszok alkotják. A megye délnyugati szegletében völgyekkel erősen tagolt, sűrű vízhálózattal jellemezhető, tájképi megjelenésében alpesi jegyeket is mutató dombsági felszínek az uralkodóak. A megye keleti harmadát foglalja el a Rábát hosszasan kísérő, a folyó korábbi mederváltoztatásai során lerakott kavicsbordalék anyagból felépülő, csupán mérsékeltebb szintkülönbségekkel bíró, szelídebb dombsági táj, a Kemeneshát, amely északkeleti irányban fokozatos átmenettel alacsonyodik le és olvad bele a folyóvízi feltöltésű síkvidékbe. Csak a megye keleti szegélyén és észak-keleten találunk tájképi elemekben kevésbé gazdag, alacsonyabb fekvésű, vízjárta, csaknem tökéletesen sík felszíneket.

A megye kedvező hidrogeológiai adottságainak köszönhetően jelentős mennyiségű, kitermelhető termál- és gyógyvízzel rendelkezik. 70°C feletti hévízkút található Sárvár, Vasvár, 50°C feletti Bük, Kemeneskápolna, Hegyháthodász térségében, további 19 kút 30°C feletti hőmérsékletű vízforrásra települt. A feltárt hévízkészletek biztosítják a gyarapodó és bővülő fürdők termál- és gyógyvíz igényét. A megyében termálfürdő üzemel Szombathelyen, Borgátán, Vasváron és Szentgotthárdon. Gyógyvízzel rendelkező fürdők: Büki Gyógyfürdő, Sárvári Gyógyfürdő, Celldömölkön a Vulkánfürdő és Mesteri fürdő. A szektor a turizmus alapvető mozgatórugója a megyében, a gyógy- és termálvízhez kapcsolódó egészség és wellness turisztikai szolgáltatások, a vendégéjszakák nagy száma alapvetően Bük-fürdőn és Sárváron koncentrálódik, amely koncentráció térbeli és tematikus értelemben vett oldása szempontjából a kerékpáros turizmus kapcsolódó fejlesztései a jövő fontos kihívását jelenti.⁴

Vas megye településhálózatának legfőbb jellemzője az aprófalvas jelleg. A megye 2010-ben 216 településsel rendelkezett. Ez az ország településeinek 6,9%-át, a régió településeinek pedig harmadát (33,3%) jelenti. A megye sajátos struktúráját jellemzi, hogy 216 településéből 137-ben, vagyis az összes település 63%-ában 500 főnél alacsonyabb a lakosság száma (a megye aprófalvas struktúrájának konzerválódását – a népesedési helyzet romlását – mutatja, hogy 2002-ben ez az érték csak 127 volt). A meglehetősen elaprózódott települési struktúra és a nagy településsűrűség jele az ugyancsak magas, 100 km² területre jutó településszám (6,5/100km²) is, ami közel kétszerese az országos értéknek (3,4/100km²). A megye urbanizációs szintjét jellemzi, hogy a lakosság 60,2%-a él városokban, ami mintegy 7 százalékponttal alacsonyabb az országos átlagnál. Járási szinten is jelentősek a különbségek: markánsan kiemelkedik a szombathelyi kistérség 70%-kal. Az *Őrség*ben ez az érték mindössze 18%.

⁴ A törekvést jól példázzák a Termál Kerékpáros Túraútvonal keretében megvalósult fejlesztések.

A 13 városi rangú település egyike sem éri el a 100 ezer fős lakosságszámot, egyedül Szombathely lélekszáma haladja meg az 50 ezer főt (78 591 fő, 2020), további négy város (*Sárvár, Kőszeg, Körmend, Celldömölk*) lakosságszáma pedig a 10 000 főt. *Szentgotthárd* 8859 fő lakónépességével éppen, hogy elmarad az előbbieket mögött, Vasváron, Csepregen, Vépen, Répcelakon, Bükön, Jánosházán és Őriszentpéteren a lakosság pedig még az 5000-es lélekszámot sem éri el. A megye települései jelenleg *hét járásba* tömörülnek, ezek településsűrűsége erősen eltérő. A legtöbb település a szombathelyi kistérségben van (40 db) a legkevesebb (15 db) pedig a *szentgotthárdi* és a *kőszegi* térségekben. Relatív értelemben nincs ilyen nagy különbség az egyes térségek között. Jellemzően a *sárvári* járásban az átlagosnál alacsonyabb, míg *Csepreg térségében* azt jóval meghaladó településsűrűséget találunk.

Vas megyében az országos közutak megyei mellékúthálózata döntően megfelel a megye geográfiai viszonyainak és sajátos településhálózatának. Vas megye mellékútjainak hossza (1 212 km) az országos mellékúthálózat 5,3%-át képviseli. Ennek ellenére Vas megye nem tekinthető jobban ellátottnak alsóbbrendű úthálózat tekintetében, mint az ország többi megyéje, ugyanis a mellékúthálózat nagyobb hosszúsága a viszonylag sűrűbb településhálózat és a domborzati viszonyok végett szükséges, azaz a megye lakossága lényegében nem élvezhet jobb ellátási színvonalat a sűrűbb úthálózat ellenére. Ezt támasztja alá a zsáktelepüléseknek, illetve azoknak a településeknek a viszonylag magas száma, melyek ugyan közel fekszenek egymáshoz, de az egyes mellékút-hálózati elemek hiánya miatt csak az egymás közötti távolság többszörösét megtéve lehet eljutni egyikből a másikba. A megye településeinek mintegy 12%-a sorolható ide. A hálózati hiányosságok elsősorban az ország- és megyehatár menti települések esetében mutatkoznak. Közlekedési kapcsolati hiányok például Kőszeg-Ólmod, Porpác-Vép, illetve Kétvölgy-Felsőszölnök térségében vannak, hiszen az érintett településeket csak jelentősebb kerülővel lehet elérni.

Fontos kiemelni, hogy a megye méretéhez viszonyított sűrűbb és hosszabb közúthálózat fenntartása jelentős feladatot jelent, melynek szinte lehetetlen maradéktalanul megfelelni, így folyamatos az igény az utak felújítására.

Vas megye közúthálózatának gerincét a 323 km hosszú főúthálózat képezi, amelynek legfontosabb elemei a meghatározóan K-Ny irányú 8, 88, 89 sz., és az észak-déli irányú 86, 84, 87 sz. főutak. A megye főúthálózatát a Szombathely központú sugaras szerkezet jellemzi, a 8 és 84 sz. főutak kivételével meghatározóan a megyeszékhely elérhetőségét szolgálják.

3.2.1 A kerékpáros közlekedés helyzete

Magyarországon a jelenleg érvényben lévő KRESZ jogszabályai alapján négyféle kerékpáros közlekedést elősegítő, részben, vagy egészben a kerékpáros forgalom számára kiépített, vagy útburkolati jellel és/vagy közúti táblákkal jelölt kerékpárút-típusokat különböztethetünk meg:

- kerékpársáv, amely lehet nyitott, vagy zárt, melyet minden esetben felfestett, sárga színű útburkolati jelekkel jelölnek (7. ábra),
- kerékpárút, melyet jelzőtáblával kerékpárútként tüntetnek fel (8. ábra),

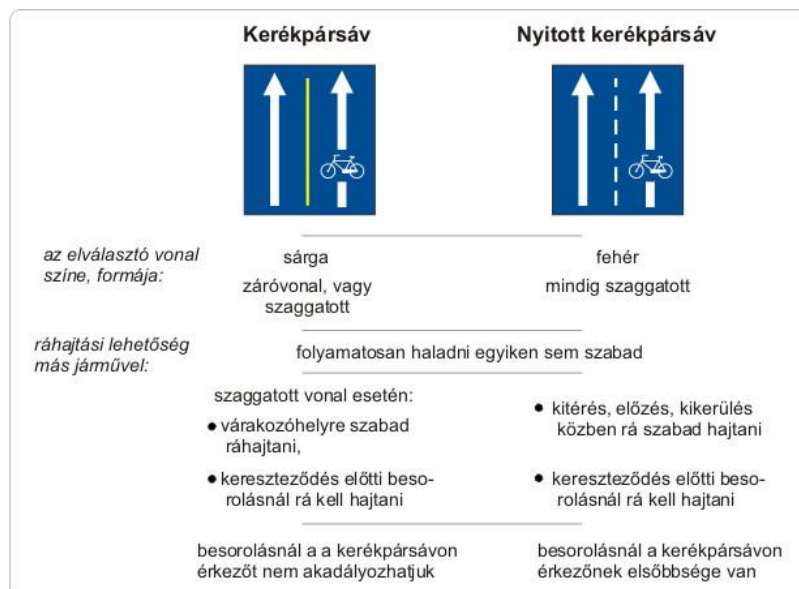
- gyalog- és kerékpárút, melyet gyalog- és kerékpárútként jelölnek jelzótáblával, illetve több helyütt külön útburkolati jelek felfestésével is (9-10-11. ábra),
- kerékpáros nyom, amelyet az úttesten lévő sárga színű felfestéssel jelölnek (12. ábra).



7. ábra Forrás: www.autoszektor.hu



8. ábra Forrás: www.autoszektor.hu



9. ábra Forrás: www.ezermester.hu



10. ábra Forrás: Fotó: Légrádi Zoltán



11. ábra Forrás: www.vira.hu



12. ábra Forrás: www.sugopart.hu

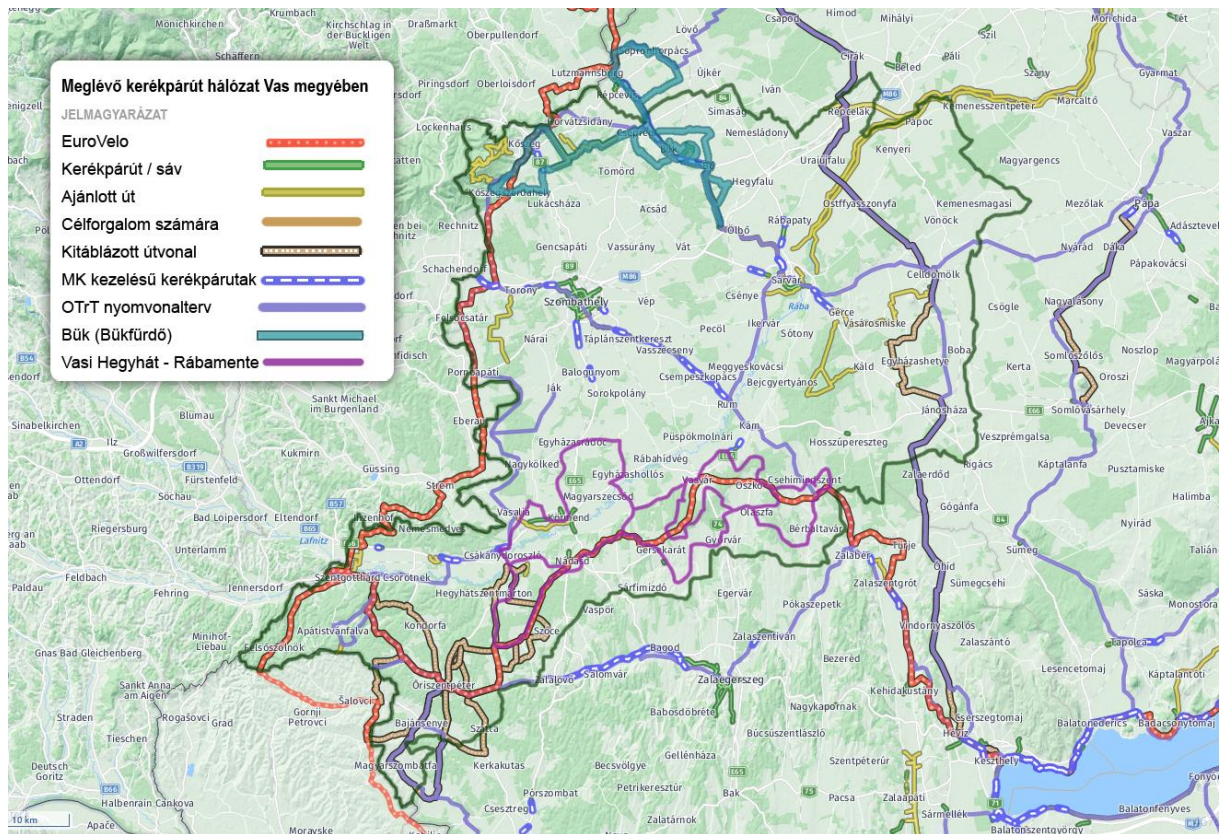
Vas megyében a meglévő, épített kerékpárutak többsége a városokban és az azokat körülvevő agglomerációban található. Ezen kívül több fontos turisztikai térségben is vannak összeköttetések dedikált, külön nyomvonalon vezetett kerékpárút formájában, mint pl.: Bük – Zsira; illetve Sárvár térségében.

A megyében található kerékpárutak esetében több helyen még a régi, 1,5 méteres útszélességnek felelnek csak meg a nyomvonalak, így jellemzően szűk nyomvonalak állnak rendelkezésre. Az újonnan épített kerékpárforgalmi létesítményeket a jelenleg érvényben lévő Kerékpározható közutak tervezése (e-UT 03.04.13:2019) útügyi előírás alapján kell tervezni és megvalósítani.

A Magyar Közút NZrt. forgalomszámlálási adatai és statisztikái alapján az alábbi általános megállapítások, konklúziók és kapcsolódó részletcélok nevesíthetők:

Megállapítás/konklúzió	Célok	Beavatkozási eszközök
A tartós konjunktúra egyik mellékhatása, hogy az emberek egyre több gépjárművet vesznek, így a gépkocsi lett az alapvető közlekedési eszköz. A kerékpárosok száma és aránya egyértelműen csökkenő tendenciát mutat.	A kerékpárhasználat növelése települések között, agglomerációs és településen belüli szinten egyaránt.	A komfortos és a mindennapi használatot segítő infrastruktúrafejlesztés előmozdítása. Az E-bike használat és a kapcsolódó infrastruktúra erősítése E-közbringa rendszer bevezetése városi és/vagy megyei szinten.
Szentgotthárd és némileg Körmend kivételével jelentősen csökkent a kerékpárhasználat 2015 és 2020 viszonylatában. A leginkább negatív tendencia Szombathelyen, Sárváron és Celldömölkön tapasztalható. Ezt az adatot persze jelentős mértékben torzíthatja a COVID járvány időszakhoz kapcsolódó kijárási tilalom, azonban a 2015-2019 évek relációja sem sokkal kedvezőbb.	A kerékpárhasználat növelése települések között, agglomerációs szinten, továbbá különösen Szombathelyen, Sárváron és Celldömölkön.	A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felülvizsgálata a három településen. A települési szintű KHT-ban külön akciótervet készíteni a tendencia megfordítására összhangban a megyei KHT-vel.
A nyári hónapokban szignifikánsan nőtt a kerékpáros forgalom a településeken, tehát a turisztikai célú kerékpározás minden településen aktívan jelen van.	A turisztikai szezonon belül a kerékpárhasználat erősítése.	E-közbringa rendszer turisztikai célú bevezetése és kiaknázása városi szinten.
A nyári hétköznapok, nyári hétvégék, őszi hétköznapok aránya viszonylag kiegyenlített, sőt a települések nagy részén (turisztikailag frekvenciált települések kivételével) az őszi hétköznapok adatai meghaladják a nyáriakat, azaz a hivatásforgalmi kerékpározás minden településen jelentős.	A kerékpárhasználat növelése települések között, agglomerációs és településen belüli szinten egyaránt.	A komfortos és a mindennapi használatot segítő infrastruktúra-fejlesztés előmozdítása. Az E-bike használat és a kapcsolódó infrastruktúra erősítése E-közbringa rendszer bevezetése városi és/vagy megyei szinten.

13. ábra: Kerékpárforgalmi létesítmények Vas megyében



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

3.2.1.1 Vas megye kerékpárforgalmi létesítményeinek bemutatása

A megyében található kerékpárforgalmi létesítmények az alábbi főbb csoportokra bonthatóak:

- önálló kerékpárút,
- kerékpársáv,
- kerékpáros nyom,
- gyalog- és kerékpárút,
- kerékpározásra ajánlott egyéb út.

Egyéb csoportosítás, rendszerezés alapján két fő felhasználási jelleget különböztetünk meg:

- hivatásforgalmi kerékpárutak, nyomvonalak,
- turisztikai célú kerékpárutak, nyomvonalak.

A hivatásforgalmi célra létesített és használt kerékpárutak, kerékpározásra kijelölt egyéb kerékpárforgalmi létesítmények főként a megye gazdasági és egyéb szempontból legfontosabb városaiban (Körmend, Sárvár, Kőszeg, Szentgotthárd, Bük, Csepreg, Celldömölk, Répcelak), illetve a megyeszékhelyen, Szombathelyen találhatóak.

A turisztikai célú kerékpárutak, jellemzően a megye két, turisztikailag legfontosabb, legtöbb turistát fogadó városaiban: Sárvár -, Bük -, és környékén találhatóak meg.

Emellett fontos megemlíteni, hogy meggyeszerre több olyan, turisztikailag vonzó térség is található, ahol az elmúlt években egyre több útvonal került kijelölésre, kitáblázásra, melyek a kerékpározható útvonalak hosszát tekintve jelentős előrelépésnek, fejlődésnek tekinthetőek. Ezen esetekben alacsony forgalmú közutakon zajlik a kerékpáros forgalom, a közutak mentén történik az útbaigazító táblák elhelyezése.

Az alábbi táblázat tartalmazza Vas megye legfontosabb turisztikai célú kerékpáros térségeit:

Vas megyei turisztikai térség:	Egyéb jellemzők, elnevezések:
Kőszeg, Kőszegi-hegység	Natúrpark túraútvonalak
Őrség	Őrség 1 – 6 útvonalak
Bük – Sárvár – Celldömölk	Termál Kerékpáros Túraút
Vasi Hegyhát – Rábamente	4 útvonal
Bük (Bükfürdő)	Bük 1 – 6 útvonalak

Vas megye kerékpárforgalmi létesítményeinek adatai:

A táblázat a települések belterületén megvalósuló fejlesztések mellett a külterületen megvalósult létesítményeket is tartalmazza.

Kerékpárforgalmi létesítmény típusa	Hosszúság (km):
Kerékpárút	72
Kerékpáros nyom	8,5
Kerékpározásra ajánlott egyéb út	172
Kerékpársáv	10,5

Forrás: Magyar Közút, a KENYI 2021.04.15-i adatai alapján

Nemzetközi, térségi és megyei jelentőségű kerékpárforgalmi hálózatok rövid bemutatása és térképes ábrázolása

Nemzetközi jelentőségű kerékpáros útvonalak Vas megyében

- EuroVelo 13 útvonal (észak – dél irányban)

Az EuroVelo 13, vagyis az Iron Curtain Trail (magyarul: Vasfüggöny útvonal) az EuroVelo nemzetközi kerékpárúthálózatának tizenharmadik vonala, amely Kirkenesből az egykori vasfüggőnymentén Bulgáriába tart. Egyike annak a három EuroVelo útvonalnak, amely Magyarországon is áthalad.

Az útvonal Vas megyei szakasza Kőszeg térségében lép be Magyarországra, majd a Kőszeg-Pornóapáti- Felsőszőlők útvonalat érintve halad tovább. A mintegy 81,2 km hosszúságú Vas megyei szakasz kis forgalmú közutakon és kerékpárutakon került kijelölésre

- EuroVelo 14 útvonal (nyugat – kelet irányban)

Az Ausztrián és Magyarországon keresztül haladó EuroVelo 14 – Közép-Európa vizei útvonal fontos, észak-dél irányú EuroVelo útvonalakat összekötő kapocs. Az útvonal Ausztriában a jelenleg is létező kerékpáros túrautakon, Magyarországon és Romániában kis forgalmú közutakon és kerékpárutakon került kijelölésre.

A magyar szakasz az első fázisban *Szentgotthárd - Őriszentpéter - Zalalövő - Zalaegerszeg - Batyk – Hévíz – Keszthely – Balatonfüred – Székesfehérvár – a Velencei-tó északi oldala – Budapest – Gödöllő – Hatvan – Gyöngyös – Eger – Poroszló – Debrecen* vonalon halad, több mint 800 kilométeren. Az útvonal jelenleg Szentgotthárdtól az Őrségen át Velencéig került kijelölésre és kitáblázásra.

Megyei jelentőségű útvonalak:

- Termál Kerékpáros Túraút

A Termál Kerékpáros Túraút öt fürdőkomplexumot (Celldömölk, Mesteri, Borgáta, Sárvár, Bükfürdő) köt össze Vas megyében. Mindegyik helyszín rendelkezik termálvízzel, gyógyvizes medencével és olyan szolgáltatásokkal, melyek teljessé tehetik az útvonalon tervezett kirándulást, programot.

A Termál Kerékpáros Túraúthoz kidolgozott csomagajánlatok segítséget nyújtanak ahhoz, hogy a kerékpározók jobban megismerjék az útvonal által érintett településeket és látnivalókat. Az útvonal mindkét irányban kitáblázásra került, illetve a főbb helyszíneken információs táblák mutatják be a teljes útvonalat és környékét.

- Fertő-tó – Balaton kerékpárút

A kerékpáros túraút a Fertő-tavat és a Balatont, mint két fontos Nyugat-Magyarországi turisztikai régiót, desztinációt kapcsol össze. A túraútvonalat meglévő kisforgalmú, alsórendű közutakon jelölték ki. Az útvonalon csak néhány helyen kell emelkedőkkel számolni, így szinte bárki számára teljesíthető. A Vas megyei szakasz Répcelak – Celldömölk – Jánosháza vonalon halad.

- VELOREGIO ATHU064, Vas megyei útvonalhálózat fejlesztése, útvonalak kitáblázása

A VELOREGIO ATHU064 című projekt célja a határon átnyúló kerékpáros turizmus fejlesztése, a régiók természeti és kulturális látnivalóinak bemutatásán keresztül a kerékpáros – idegenforgalom fellendítése. A kerékpáros turizmus területén 3 célcsoportot jelöltek ki, verseny, -túra, - és mountain bike kerékpáros elnevezéssel, az ő igényeik határozzák meg a projektben kialakításra kerülő útvonalakat és túracsomagokat is.

A VELOREGIO ATHU064 projekt keretében elkészült Vas megye – aktuális – kerékpáros térképe, amelyen megtalálhatóak a megye területén – elsősorban turisztikai szempontok alapján – kialakított kerékpáros túrútvonalak. A projekt során – meghatározott – útvonalak kitáblázására is sor kerül majd (hiánypótló jelleggel), ami elsősorban Ausztriával való kerékpáros összeköttetések fejlesztését fogja jelenteni.

Megyei és térségi szintű útvonalak, útvonalhálózatok:

- Írottkő Natúrpark kerékpárút

Az útvonalat már több, mint 20 éve, a megyében elsőként táblázták ki, hozták létre. Az útvonal gyönyörű helyszíneket vonultat fel a Kőszegi-hegységben, illetve Kőszeg Hegyalján.

- Őrség 1-6 kerékpározható útvonalhálózat

A térségi önkormányzatok összefogásával először 3, majd további 3 útvonal került kialakításra, kitáblázásra, melyeket alacsony forgalmú közutakon, illetve erdészeti utakon vezetnek. A kitáblázás 2020-ban fejeződött be, helyi kerékpáros civil szervezet, az Aktív Magyarország és a Magyar Közút Nonprofit Zrt. segítségével. Célja az Őrség és környékének bemutatása, mind a nagyszámú turista, mint a helyben élők sportolási lehetőségeinek bővítése.

- Bük 1-6 kerékpározható útvonalhálózat

A turisztikai célú útvonalak a meglévő kerékpárutakon, alsóbbrendű közutakon és erdészeti kavicsos útvonalakon kerültek kialakításra. Jellemzőjük, hogy főként turisztikai célból, a Bükfürdőre látogató, illetve a térségben élők lehetőségeinek bővítése céljából került rá sor. Az útvonalak teljeskörű kitáblázása még nem készült el. A kitáblázás első üteme várhatóan 2021-ben valósul meg.

- ICC kerékpáros úthálózat Vas megyét érintő szakaszai

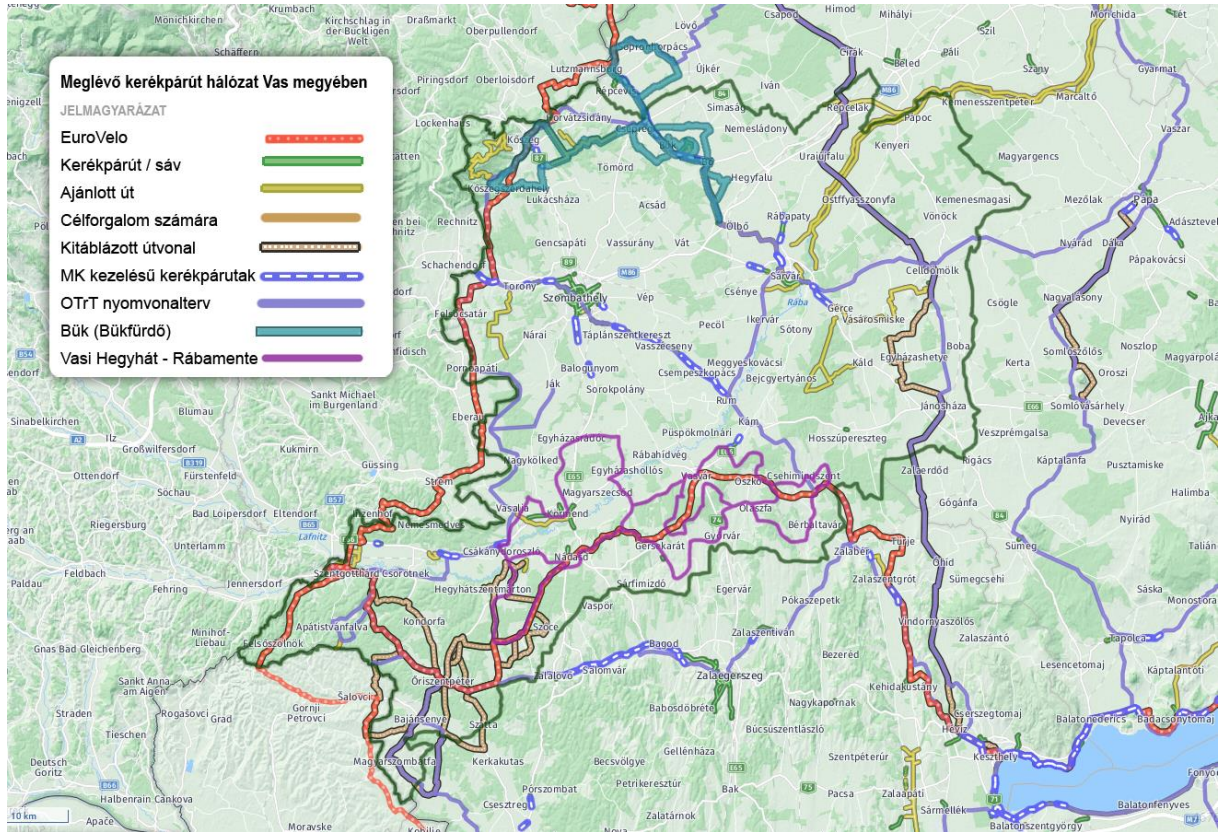
Az Őrségben és a Vendvidéken több fontos helyi attrakció került kitáblázásra, melyek főként a kerékpáros látogatók irányítását, az attrakciók könnyebb elérését szolgálja.

- Vasi Hegyhát, Rábamente útvonalhálózat, mely kapcsolódik az Őrségi hálózatra

4 útvonal kijelölése és kitáblázását öleli fel a projekt. Rövidebb és hosszabb körtúra útvonalak

kerültek létrehozásra a Vasi Hegyhát, Kőrmend és a Rábamente térségében.

14. ábra: Vas megye kerékpárforgalmi hálózata



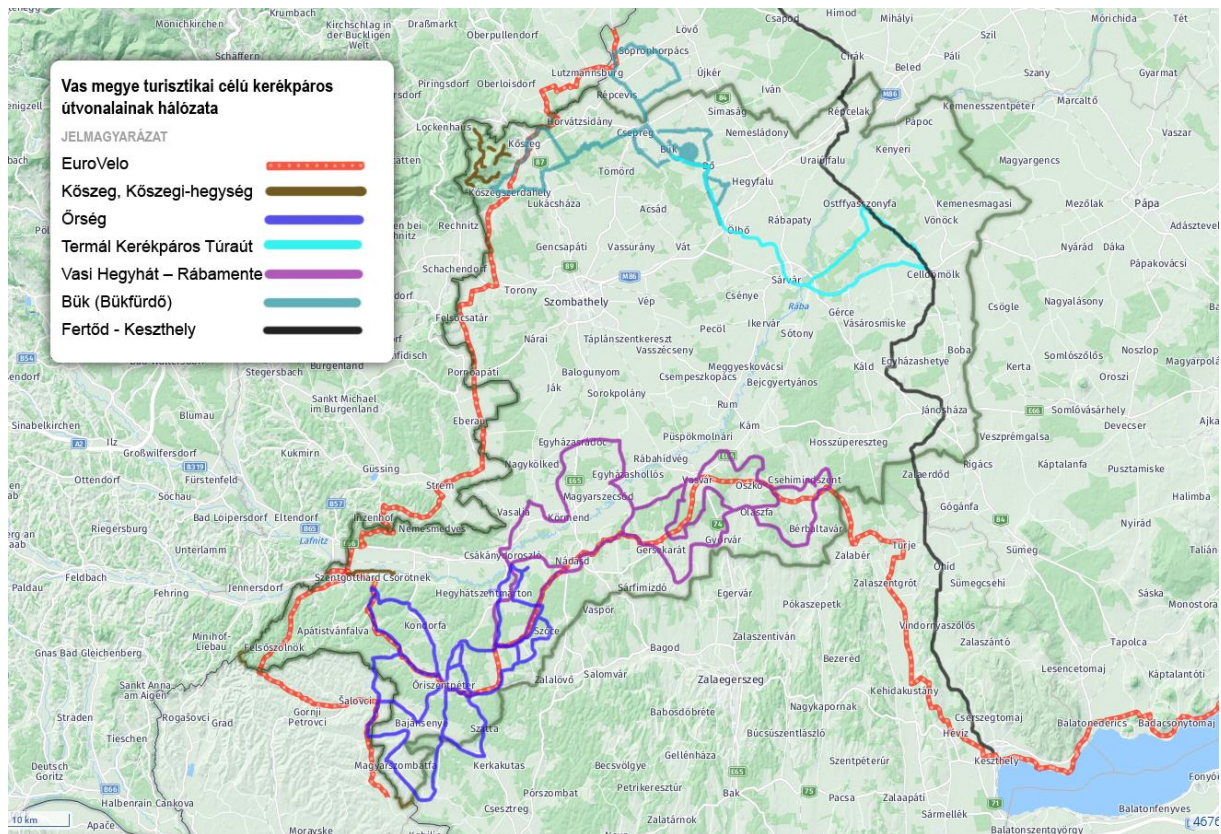
Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

Meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalak (ideértve a kitáblázott útvonalakat is) rövid bemutatása és térképes ábrázolása

Vas megye turisztikailag vonzó tájegységeiben, térségeiben számos turisztikai célú kerékpáros infrastruktúrafejlesztés valósult meg az elmúlt esztendőben, melyek főként az adott térségbe látogató kerékpárosok számára jelentenek kisebb-nagyobb segítséget, könnyebbé a biztonságos közlekedés, illetve a tájékozódás során.

Több térséget, vonzó kerékpáros úticélt sikerült összekötni megyei, országos vagy nemzetközi jelentőséggel bíró kerékpáros útvonalakkal, melyek nagyrészt a meglévő közúthálózatot, a kiépített kerékpárutakat, illetve az erdészeti kavicsozott útvonalakat használva biztosítják a kerékpárosok számára a biztonságos haladást, az érdekes és vonzó célpontok elérését.

15. ábra: Vas megye turisztikai célú kerékpáros útvonalainak hálózata



Forrás: [kenyi.hu/saját](http://kenyi.hu/sajat) szerkesztés

Vas megye – Veszprém megye kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódási pontjai

Ssz.:	Útvonalak kapcsolódása:	Hossz (km)
1	(Jánosháza (13. számú)) – Nemeskeresztúr – Rigács – Sümeg (V21, 22. számú) kerékpáros nyomvonal elérése, csatlakozása	5,2
2	Mersevát – Külsővát (83. számú OTrT országos útvonal kapcsolódás a Sárvár – Celldömölk, Pápa, Rába – Bakonyalja útvonalon)	2,5
3	Pápoc – Kemenesszentpéter (Kapcsolódás a V27B útvonalhoz, mely Pápa város elérését teszi lehetővé.	8,5
4	Jánosháza - Zalaerdőd (Fertőd - Keszthely útvonal)	8,7

Vas megye – Zala megye kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódási pontjai

Ssz.:	Útvonalak tervezése:	Hossz (km)
1	Zalalövő – Felsőjánosfa (megyehatár) önálló kerékpárút 7411. j. út mentén	4,0
2	Csehimindszent - Zalabér (EuroVelo 14)	11,0
3	Velemér – Szentgyörgyvölgy	3,5
4	Szatta – Kerkafalva	3,7
5	Kerkáskápolna – Magyarföld	2,2

Vas megye – Győr-Moson-Sopron megye kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódási pontjai

Ssz.:	Útvonalak tervezése:	Hossz (km)
1	Zsira-Sopronhorpács-Völcsej-Lövő (meglévő kp. úttól a 8627. j út mellett a 84.sz. úton történő átvezetéssel bezárólag)	10,0
2	Cirák - Répcelak (Fertőd - Keszthely útvonalrészeként)	8,1

A fenti táblázatban szereplő, Zsira településtől induló kerékpáros nyomvonal létesítése hatással lesz a nagyrészt Vas megyében található Termál Kerékpáros út forgalmára, hiszen ráhordó szerepet is betölthet a Sopron, Fertőd, Fertő-tó irányából érkező kerékpárosokat feltételezve, másrészt másik irányból a Termál Kerékpáros útvonalon haladók számára is új lehetőségeket nyit az északra, északkeletre történő biztonságosabb eljutás érdekében.

Vas megye – Ausztria kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódási pontjai

A lehetséges helyszínek, átlépési pontok megnevezése, felsorolása:

Ssz.:	Határátlépési pontok, útvonalak (a nagyobb forgalmú, nemzetközi határátkelőhelyek félkövér betűtípussal jelölve):	Jellemzők, megjegyzés:
1.	Bük – Zsira – Lutzmannsburg	Épített kerékpárút, nem közvetlen Vas megyei kapcsolat, érinti Győr-Moson-Sopron megyét is, melyen keresztül kapcsolódik az EuroVelo 13, B44, B48 kerékpárutakra.
2.	Ólmod – Klostermarienberg	Erdészeti kavicsos (rossz minőségű szakaszokkal), Ausztriában kavicsos út, majd közút. Kapcsolódás az EuroVelo 13 útvonalon keresztül.
3.	Kőszeg – Rattersdorf	Főútvonal, kerékpárút építés folyamatban, több helyen is létezik kapcsolat a Kőszegi-hegységen keresztül, MTB kerékpárral is, ha a szabályozási környezet lehetőséget biztosít rá, írottak vagy egyéb más lehetőségek használata.
4.	Bozsok – Rechnitz	Közút, B57, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
5.	Bucsu – Rechnitz	Kavicsos, illetve földút, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
6.	Bucsu – Schachendorf	Főútvonal, B57 kapcsolat.
7.	Narda – Schandorf	Kavicsos mellékút.
8.	Felsőcsatár – Vas-hegy	Aszfaltozott mellékút, R1, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
9.	Vaskeresztes – Vas-hegy, Oberbildein	Közút mellékút, R1, B57, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
10.	Horvátlövé – Vas-hegy, Oberbildein	Közút mellékút, R1, B57, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
11.	Pornóapáti – Deutsch Schützen, Höll	Közút, R1, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
12.	Pornóapáti – Oberbildein	Közút, EV 13, R1, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
13.	Szentpéterfa – Oberbildein, Kulm, Moschendorf	Közút, EV 13, R1, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
14.	Pinkaminszent – Moschendorf, Strem, Heiligenbrunn	Közút, főútvonal R1, EV 13, B57, B61, Paradiesroute Südburgenland kapcsolat.
15.	Nemesmedves – Reinersdorf	Kavicsozott mellékút, EV 13 kapcsolat.

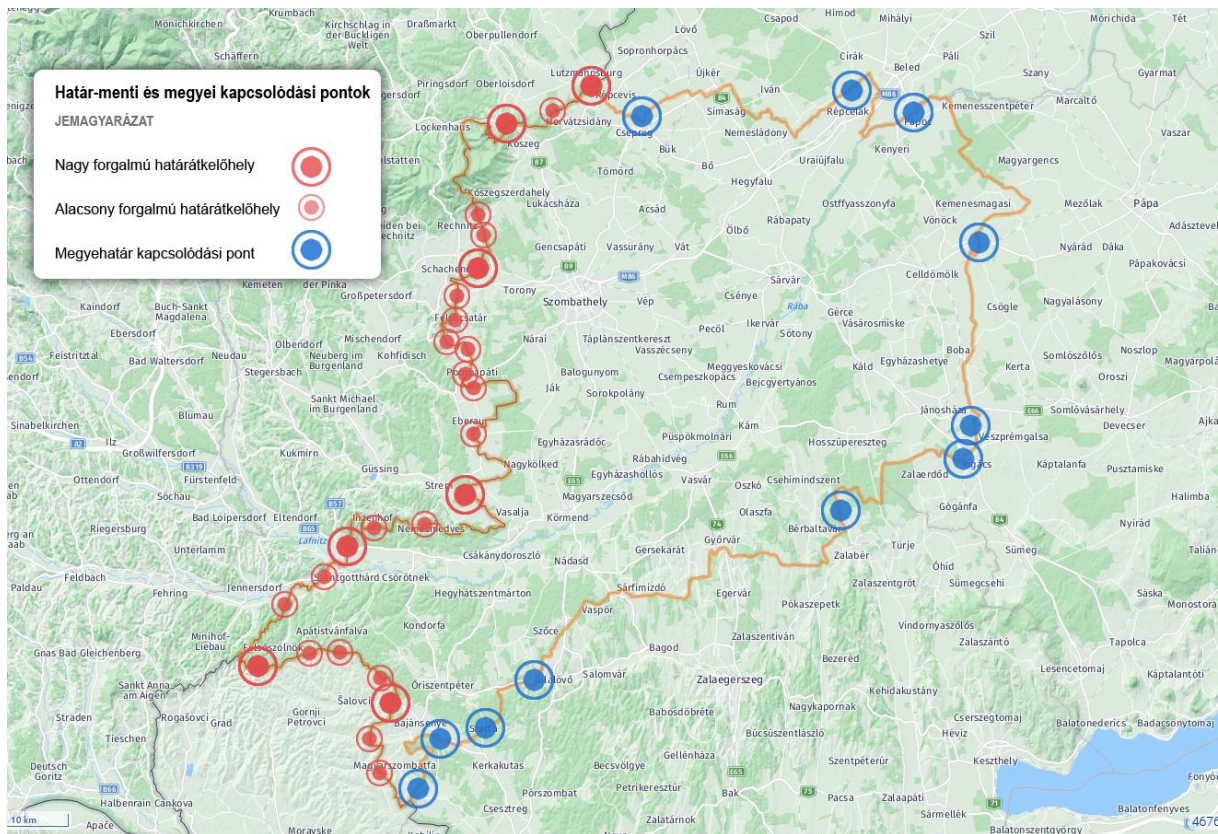
16.	Rönök – Inzenhof	Aszfaltozott mellékút, EV13 kapcsolat.
17.	Rábafüzes – Heiligenkreuz	Főútvonal, R1, B75, B72, EV 13 kapcsolat.
18.	Szentgotthárd – Mogersdorf	Közút, R1, B71, EV 13 kapcsolat.
19.	Alsószölnök – Neumarkt an der Raab	Közút, R11, EV 13 kapcsolat.

Vas megye – Szlovénia kerékpárforgalmi létesítmények kapcsolódási pontjai

A lehetséges helyszínek, átlépési pontok megnevezése, felsorolása:

Ssz.:	Határátlépési pontok, útvonalak (a nagyobb forgalmú, nemzetközi határátkelőhelyek félkövér betűtípussal jelölve):	Jellemzők, megjegyzés:
1.	Felsőszölnök – Martinje	Közút, EuroVelo 13 útvonal kapcsolat.
2.	Kétvölgy – Cepinci	Közút.
3.	Orfalu – Budinci	Kerékpárút, majd Szlovéniában közút.
4.	Szalafő – Hodos	Zöld határ, erdészeti kavicsos út, Őrség 1 kerékpáros útvonal kapcsolat.
5.	Bajánsenye – Hodos	Közút, Őrség 1 kerékpáros útvonal kapcsolat.
6.	Kercaszomor – Domanjsevc	Közút, Őrség 1 kerékpáros útvonal kapcsolat.
7.	Magyarszombatfa – Prosenjakovci	Közút.

16. ábra: Vas megyei kerékpár- hálózat határ-menti és szomszédos megyei kapcsolódási pontjai



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

3.2.1.2 Megvalósítás alatt lévő fejlesztések bemutatása és térképes ábrázolása.

Meglévő kerékpárutak kitáblázása:

Bük 1-6 útvonalak kitáblázása: 2021. év

A turisztikai célú útvonalak a meglévő kerékpárutakon, alsóbbrendű közutakon és erdészeti kavicsos útvonalakon kerültek kialakításra. Jellemzőjük, hogy főként turisztikai célból, a Bükfürdőre látogatóturisták, illetve a térségben élők lehetőségeinek bővítését szolgálják. Az útvonalak teljeskörű kitáblázása még nem készült el, annak első üteme várhatóan 2021-ben valósul meg.

VELOREGIO ATHU064 projekt keretében, kerékpározható útvonalak kitáblázása Vas megyében: 2021. év

A VELOREGIO ATHU064 című projekt célja a határon átnyúló kerékpáros turizmus fejlesztése, a régiók természeti és kulturális látnivalóinak bemutatásán keresztül a kerékpáros – idegenforgalom fellendítése. A kerékpáros turizmus területén 3 célcsoportot jelöltek ki, verseny, -túra, - és mountain bike kerékpáros elnevezéssel, az ő igényeik határozzák meg a projektben kialakításra kerülő útvonalakat és túracsomagokat is.

A VELOREGIO ATHU064 projekt keretében elkészült Vas megye – aktuális – kerékpáros térképe, amelyen megtalálhatóak a megye területén – elsősorban turisztikai szempontok alapján – kialakított kerékpáros túrútvonalak. A projekt során – meghatározott – útvonalak kitáblázására is sor kerül majd (hiánypótló jelleggel), ami elsősorban Ausztriával való kerékpáros összeköttetések fejlesztését fogja jelenteni.

Weinidylle AT-HU ATHU049

Vasi Hegyhát-Rábamente, 4 db kerékpáros útvonal kitáblázása, 2021.03.31-ig.

4 útvonal kijelölése és kitáblázását öleli fel a projekt. Rövidebb és hosszabb körtúra útvonalak kerültek létrehozásra a Vasi Hegyhát, Körmend és a Rábamente térségében.

Országos közutakat érintő, várhatóan 2021-folyamán elinduló kerékpárforgalmi fejlesztések

Jelen fejezetben bemutatott fejlesztések a MKFHT dokumentum további fejezeteiben a rövid távon megvalósítandó projektek között szerepelnek. A projektek esetében az engedélyes építési tervek rendelkezésre állnak, és a megvalósításhoz szükséges forrás is biztosított. A kivitelezés – a szükséges beszerzési eljárások sikeres lebonyolításának függvényében – 2021 folyamán indulhat el.

- Szombathely és Sé település között kerékpárút építés. *Minősítése: kerékpárút*

Hivatásforgalmi és turisztikai célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva. Emellett Szombathely és az EuroVelo13, valamint a Paradiesroute Südburgenland összekötésében is lényeges potenciált tud betölteni.

- Szombathely belterületén a 87. sz. főúttal részben párhuzamosan, a Metro áruház előtti körforgalomtól a Söptei úti körforgalom közötti szakaszon. *Minősítése: kerékpár-gyalogút*

Hivatásforgalmi célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva.

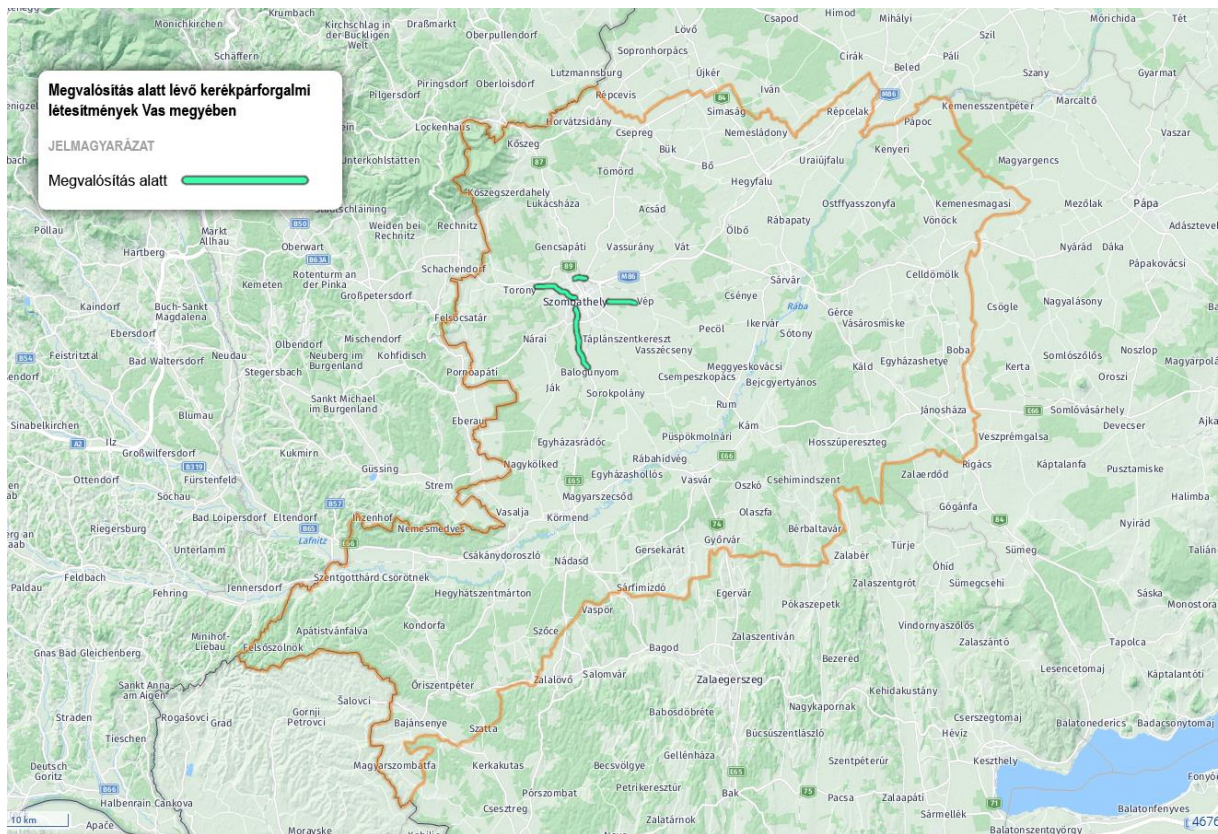
- Balogunyom – Szombathely kerékpárút

Főként hivatásforgalmi céllal létesítendő kerékpárút, mely a déli irányból érkezők számára hivatott a munkahely megközelítéséhez, illetve a hazaérkezéshez biztonságos alternatívát kínálni a Szombathelyen dolgozók részére. Emellett fontos turisztikai célja is van: A megye észak-dél kerékpáros közlekedési tengelyében lényeges tényező lehet. Fontos szakaszként jelenhet meg Szombathely – Ják; Szombathely – Ják – Körmend, avagy Szombathely és az Őrség összeköttetésében.

- Szombathely – Vép kerékpárút

Hivatásforgalmi és turisztikai célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva. Emellett Szombathely és Sárvár összekötésében is lényeges potenciált tudna betölteni.

17. ábra: Megvalósítás alatt lévő kerékpárforgalmi létesítmények Vas megyében



Forrás: [kenyi.hu/saját szerkesztés](http://kenyi.hu/sajat Szerkesztés)

Az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság támogatásával megvalósuló, megyei szintű **térségi jelentőségű kerékpárutak tervezése** az alábbi szakaszokra vonatkozóan fog elkészülni (előreláthatóan 2021. II. félévben):

- A Vas Megyei Önkormányzat koordinálásával megvalósuló fejlesztések:
 - Vép-Porpác közötti szakasz
 - Szombathely – Söpte közötti szakasz
 - Sárvár, Hegyközség hiányzó szakasza
 - Celldömök – Izsákfa
 - EV13 Ólmod – Bozsok
 - Torony -EV13 összekötés
- A Magyar Közút Nonprofit Zrt. koordinálásával megvalósuló fejlesztések:
 - Körmend – Molnaszecsőd
 - Zalalövő – Őriszentspéter
 - Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár
 - Körmend – Zalalövő (felhagyott vasúti nyomvonalon)

A még csak előzetes műszaki diszpozíciókkal rendelkező szakaszok felsorolása.

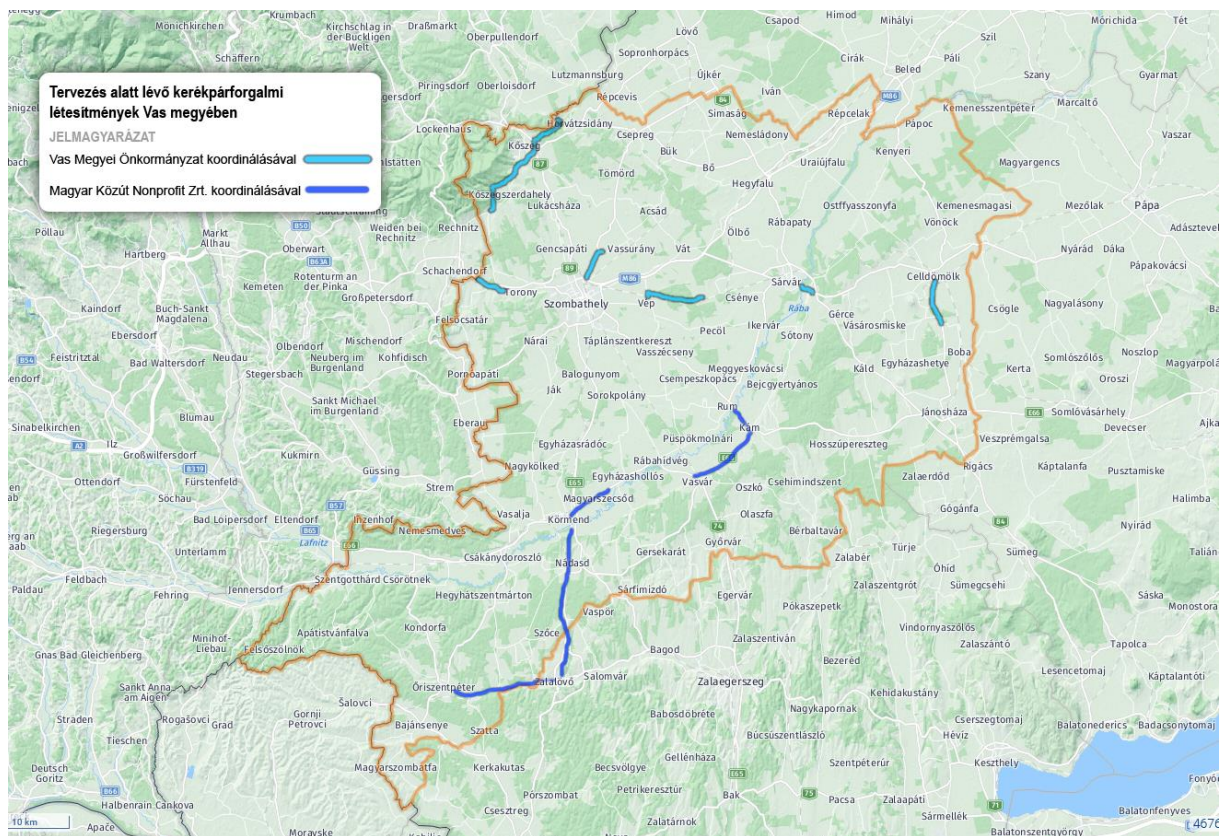
Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz hossza (km)
Sárvár, Hegyközség hiányzó kerékpárút-szakasz (Termál Kerékpáros Túraút része)	A Termál Kerékpáros Túraút részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár város és Sárvár Hegyközség településrész között. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	0,8 km
Szombathely-Söpte (Szombathely-Bük kiépítendő szakasza) útvonal	A Szombathely-Bük útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Szombathely város és Söpte település között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. A tervezett fejlesztés településhatártól településhatárig tart, a csatlakozó belterületi szakaszok kiépítése, a csatlakozási pontok kijelölése további tervezési feladatokat igényel. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	3,4 km
Vép-Porpác (Szombathely-Sárvár kapcsolat hiányzó szakasza)	A Szombathely-Sárvár útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése és vegyes forgalmú mezőgazdasági út felújítása Vép belterületén, valamint Vép és Porpác települések között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	7,3 km
EV 13 Ólmod-Bozsok	Az EuroVelo 13 hálózat részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése, valamint vegyes forgalmú mezőgazdasági és erdészeti utak felújítása Ólmod és Bozsok települések között.	20,0 km

	Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	
Celldömölk-Izsákfa (Ság hegy – Somló-hegy útvonal része)	A Ság hegy – Somló-hegy útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Celldömölk város és Celldömölk Izsákfa településrészek között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak	3,7 km
Torony - EV 13 összeköttetés	Az EuroVelo 13 hálózatra rácsatlakozó kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Torony településhatár és a főhálózati nyomvonal között. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	2,3 km
Körmend-Molnasecsőd (Körmend-Vasvár részeként)	A Körmend-Vasvár útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Körmend város és Molnasecsőd település között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. A tervezett fejlesztés településhatártól településhatárig tart, a csatlakozó belterületi szakaszok kiépítése, a csatlakozási pontok kijelölése további tervezési feladatokat igényel. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	5,7 km
Zalalövő – Őriszentpéter	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Zalalövő és Őriszentpéter települések között. A tervezett fejlesztés egy része (1,4 km) Zala megyébe esik, de egy tervezési szerződés keretében kerültek	14,7 km

	<p>összekapcsolásra.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>	
Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár települések között.</p> <p>A Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár kerékpárút vonatkozásában jelenleg Tanulmányterv áll rendelkezésre.</p> <p>A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.</p>	20,0 km
Körmend – Zalalövő (felhagyott vasúti nyomvonalon)	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Körmend és Zalalövő települések között. A kerékpárút jelentős részben a felhagyott vasúti nyomvonalon halad.</p> <p>Az út tervezését a Vas Megyei Önkormányzat és a GYSEV Zrt. közösen végzi.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>	23,0 km
Sárvár-Csénye építés	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár és Csénye települések között. Jelenleg egyeztetés alatt van, hogy az érintett nyomvonalon belül a Sárvár – Csénye község külterületi határáig eső 1,4 km hosszú szakaszra vonatkozó tervezési feladatok a Vas Megyei Önkormányzat koordinálásával megvalósulhassanak.</p> <p>A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel várhatóan 2021. végére rendelkezni fog.</p>	1,4 km
Csénye-Ikervár építés	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Csénye és Ikervár</p>	2,9 km

	<p>települések között. Jelenleg egyeztetés alatt van, hogy az érintett nyomvonalon belül a Csénye község külterületi határától Ikervárig eső 2,9 km hosszú szakaszra vonatkozó tervezési feladatok a Vas Megyei Önkormányzat koordinálásával megvalósulhassanak. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel várhatóan 2021. végére rendelkezni fog.</p>	
--	--	--

18. ábra: Tervezés alatt lévő kerékpárforgalmi létesítmények Vas megyében



Forrás: [kenyi.hu/saját szerkesztés](http://kenyi.hu/saját_szerkesztés)

3.2.1.3 A megyében működő, turisztikai célú és településeken átívelő közbringa-rendszer vizsgálata

Közbringa rendszer Vas megyében eddig nem került kialakításra sem települési szinten, sem országos közutat érintően.

Turisztikai céllal több helyszínen is működik kerékpárkölcsonzó, de ezek nem működnek rendszerben,

együtműködésben egymással.

A közbringa-rendszer kialakítása, működtetése Szombathelyen, illetve a nagyobb turisztikai központokban, városokban releváns lehet, akár turisztikai, akár hivatásforgalmi, avagy mindkét szempont szerint is.

Rendszerszerűen működtetett kerékpárkölcsonzési megoldások elindítása több fontos turisztikai célpontra lenne lehetséges és hosszútávon szükséges, többek között pl.: Sárvár, Bük, Kőszeg és az Őrség térségében.

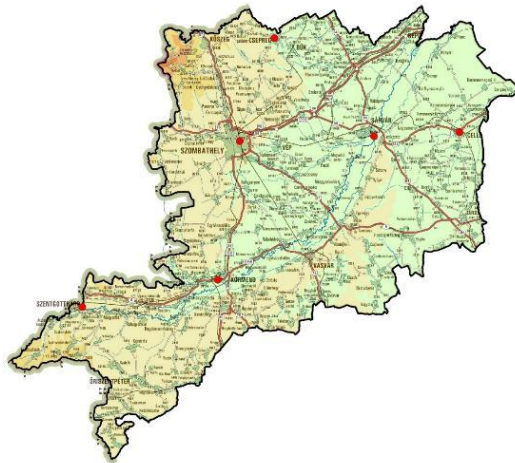
A kerékpáros kölcsonzési rendszerhez mindenképpen érdemes és szükséges lenne egy B+R parkolórendszer hálózat létrehozása is, mellyel még vonzóbbá válnának az adott turisztikai desztinációk, lehetővé válna ezen térségek természeti örökségeinek még hatékonyabb megóvása, védelme azáltal, hogy a gépjárműforgalom koncentrátsága jelentősen csökkenne. Így biztosítható lenne a helyi lakosság számára is - még turisztikai főszezonban is -, a még élhetőbb környezet, ezáltal az életminőség javulása is.

Így, ezen fenntartható fejlesztés(ek) által a természeti értékek hosszú távú megóvása mellett, jelentős szociális, gazdasági haszon is keletkezne a megyében. Turisztikai szempontból még inkább vonzóbbá válhat a Nyugat Európából érkező turisták számára.

3.2.1.4 Kerékpáros közlekedés részarányának, forgalmi adatainak, szezonális ingadozásának bemutatása

A kerékpáros közlekedés részarányát - a KSH adatközlésén túl – a meglévő automata forgalomszámlálók adatai alapján lehet bemutatni.

Vas megyében a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezelésében lévő mérőpontok az alábbi helyszíneken találhatók:



Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. hozzájárulásával a Vas Megyei Önkormányzati Hivatal működtetésében a VELOREGIO ATHU064 projekt megvalósítása során kihelyezésre került egy kerékpárforgalom számláló berendezés Szombathely külterületén. Mérési adatok 2020. szeptemberétől állnak rendelkezésre. A berendezéssel a nyugati irányból érkező turisztikai célú látogatók számának emelkedését kívánjuk megvizsgálni.

Kerékpáros útvonalak forgalma a megyében lévő automata forgalomszámlálók, valamint eseti forgalomszámlálások adatai alapján.

1. K218002 sz. mérőpont: Sárvár, Rákóczi Ferenc utca

A Magyar Közút forgalomszámlálási adatai és statisztikái az alábbiakban kerülnek bemutatásra:

K218002 sz. mérőpont: Sárvár, Rákóczi Ferenc utca

Kiemelt turisztikai útvonal: nincs

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

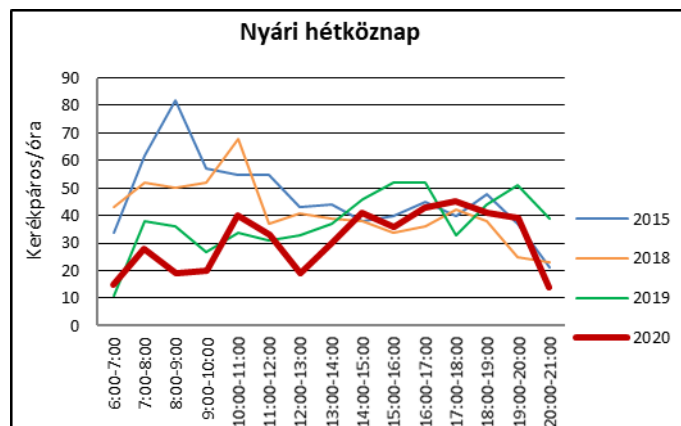
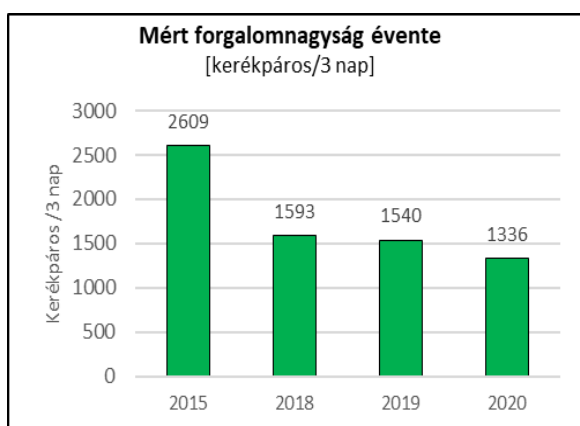
Településszerkezeti helye: központon kívüli

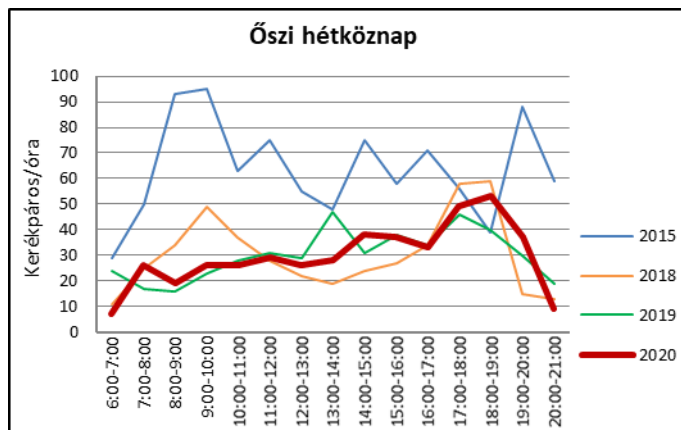
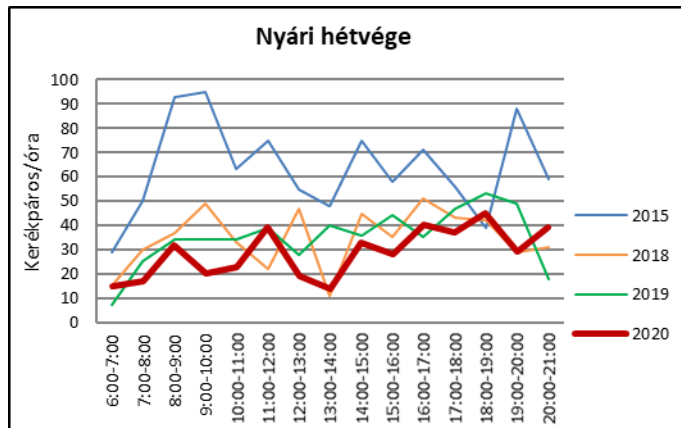
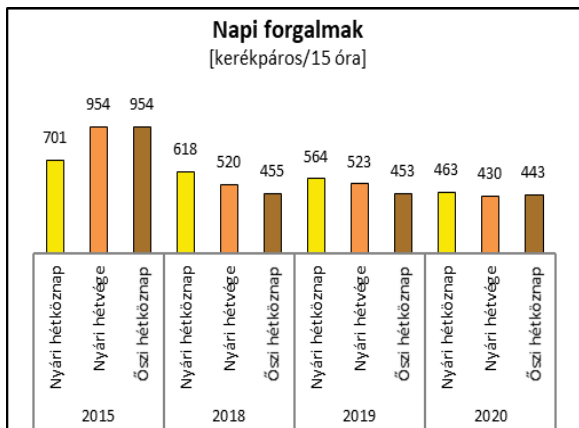
Forgalom típusa (4 mért év): vegyes

Hétköznap/hétvége aránya: 0,9666

Ősz/nyár aránya: 0,9825

Őszi hétköznap/nyári hétvége aránya: 0,9497





Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

K218002 Sárvár, Rákóczi Ferenc utca												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	34	29	29	43	15	11	11	7	24	15	15	7
7:00-8:00	62	50	50	52	30	25	38	25	17	28	17	26
8:00-9:00	82	93	93	50	37	34	36	34	16	19	32	19
9:00-10:00	57	95	95	52	49	49	27	34	23	20	20	26
10:00-11:00	55	63	63	68	33	37	34	34	28	40	23	26
11:00-12:00	55	75	75	37	22	28	31	39	31	33	39	29
12:00-13:00	43	55	55	41	47	22	33	28	29	19	19	26
13:00-14:00	44	48	48	39	11	19	37	40	47	30	14	28
14:00-15:00	38	75	75	38	45	24	46	36	31	41	33	38
15:00-16:00	40	58	58	34	35	27	52	44	38	36	28	37
16:00-17:00	45	71	71	36	51	34	52	35	34	43	40	33
17:00-18:00	40	56	56	42	43	58	33	47	46	45	37	49
18:00-19:00	48	39	39	38	42	59	44	53	40	41	45	53
19:00-20:00	37	88	88	25	29	15	51	49	30	39	29	37
20:00-21:00	21	59	59	23	31	13	39	18	19	14	39	9
Összesen	701	954	954	618	520	455	564	523	453	463	430	443

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Az éves tendencia folyamatos csökkenést mutat. A 2020-as adat szinte a fele a 2015 évinek.

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

Noha Sárvár fürdőváros, a statisztikák mégis azt mutatják, hogy a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat abszolút dominál, mivel a nyári szezonális ingadozás szinte kimutathatatlan. Mindemellett a nyári hétköznapi kihasználtság némileg magasabb.

A 4 évre vetített forgalmi adatok alapján kiegyenlített forgalmi arány állapítható meg a nyári hétvégek és hétköznapok, valamint az őszi hétköznapok között.

2. K218003 sz. mérőpont: Celldömök, Széchenyi utca

Kiemelt turisztikai útvonal: nincs

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

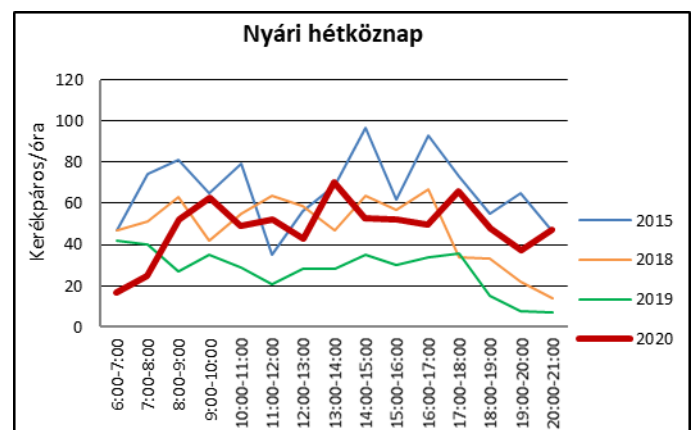
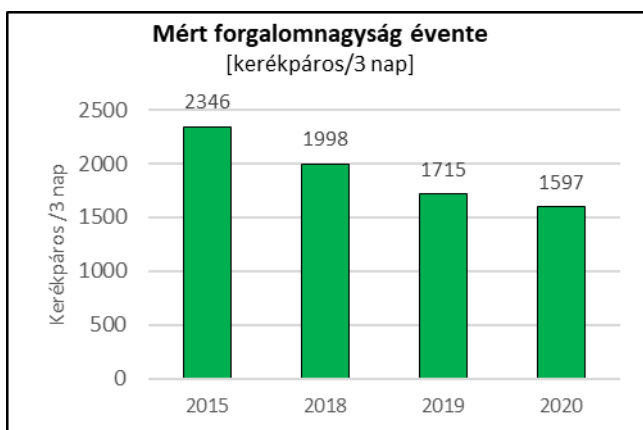
Településszerkezeti helye: központ

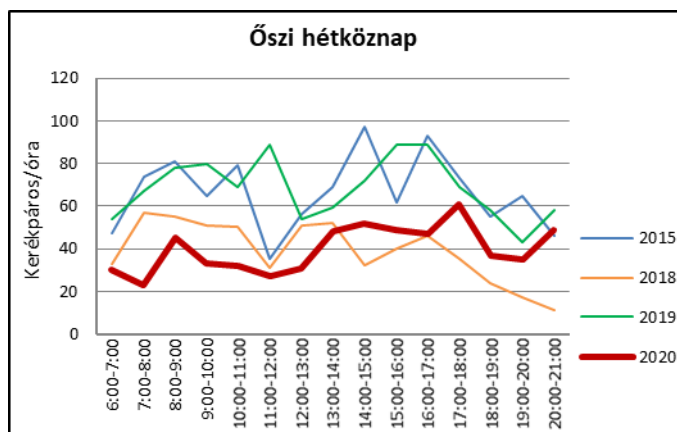
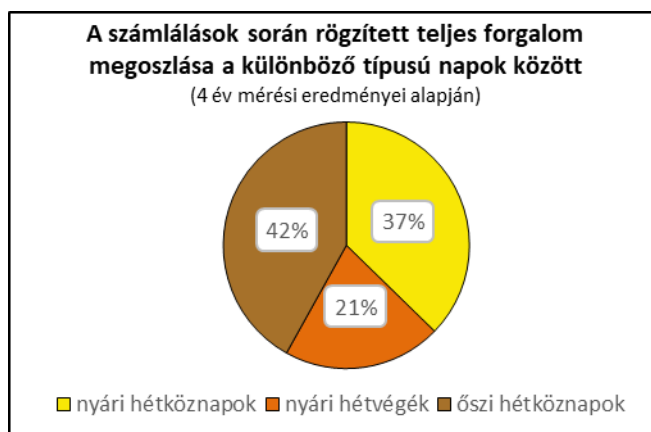
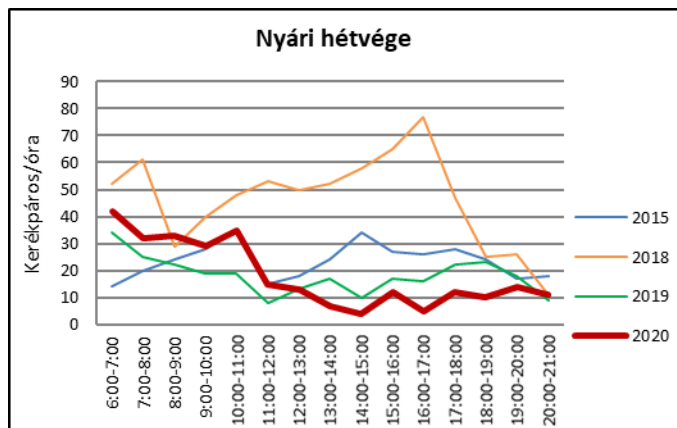
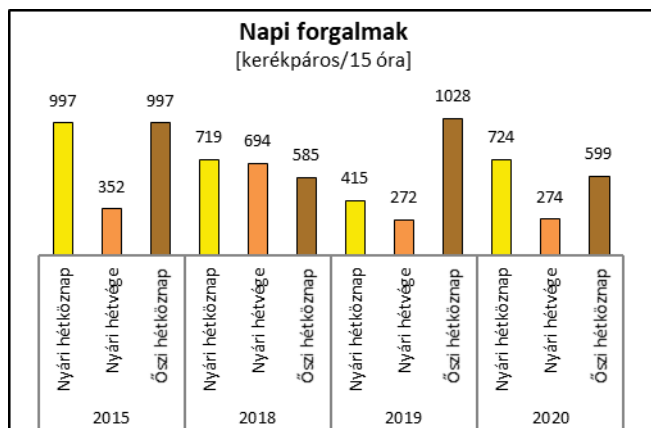
Forgalom típusa (4 mért év): hivatás célú

Hétköznap/hétvége aránya: 1,7933

Ősz/nyár aránya: 1,1240

Őszi hétköznap/nyári hétvége aránya: 2,0157





K218003 Celdömölk, Széchenyi utca												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	47	14	47	47	52	33	42	34	54	17	42	30
7:00-8:00	74	20	74	51	61	57	40	25	67	25	32	23
8:00-9:00	81	24	81	63	29	55	27	22	78	52	33	45
9:00-10:00	65	28	65	42	40	51	35	19	80	63	29	33
10:00-11:00	79	35	79	55	48	50	29	19	69	49	35	32
11:00-12:00	35	15	35	64	53	31	21	8	89	52	15	27
12:00-13:00	56	18	56	59	50	51	28	13	54	43	13	31
13:00-14:00	69	24	69	47	52	52	28	17	59	70	7	48
14:00-15:00	97	34	97	64	58	32	35	10	72	53	4	52
15:00-16:00	62	27	62	57	65	40	30	17	89	52	12	49
16:00-17:00	93	26	93	67	77	46	34	16	89	50	5	47
17:00-18:00	73	28	73	34	47	35	36	22	69	66	12	61
18:00-19:00	55	24	55	33	25	24	15	23	58	48	10	37
19:00-20:00	65	17	65	22	26	17	8	18	43	37	14	35
20:00-21:00	46	18	46	14	11	11	7	9	58	47	11	49
Összesen	997	352	997	719	694	585	415	272	1028	724	274	599

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

Az éves tendencia folyamatos csökkenést mutat.

Celldömölk turizmusa is egyre vonzóbb az idelátogatók számára, mégis a statisztikák azt mutatják, hogy a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat két-háromszorosa a hétközi használatnak. A szezonális ingadozás a hétköznapi irányába mutat. Mindemellett a nyári hétköznapi kihasználtság a legmagasabb.

A 4 évre vetített forgalmi adatok alapján itt már egyértelműen látható, hogy a forgalmi arány az őszi hétköznapi esetében a legnagyobb és akár két-háromszorosa a nyári hétközi arányszámnak.

3. K218006 sz. mérőpont: Csepreg, Széchenyi tér

Kiemelt turisztikai útvonal: nincs

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

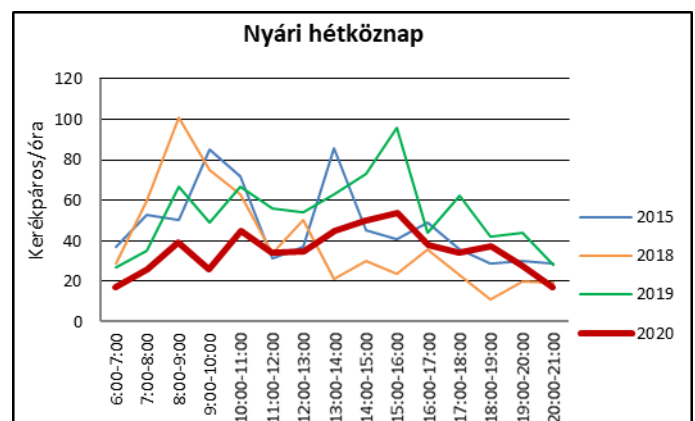
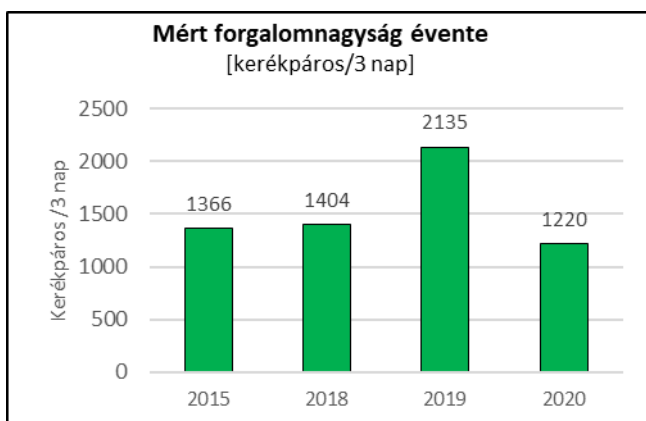
Településszerkezeti helye: központ

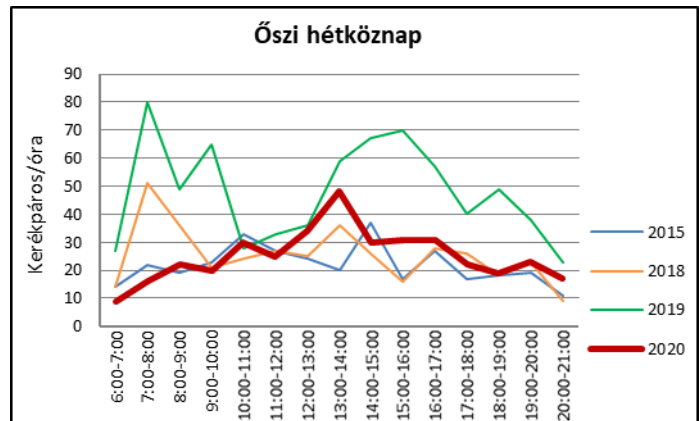
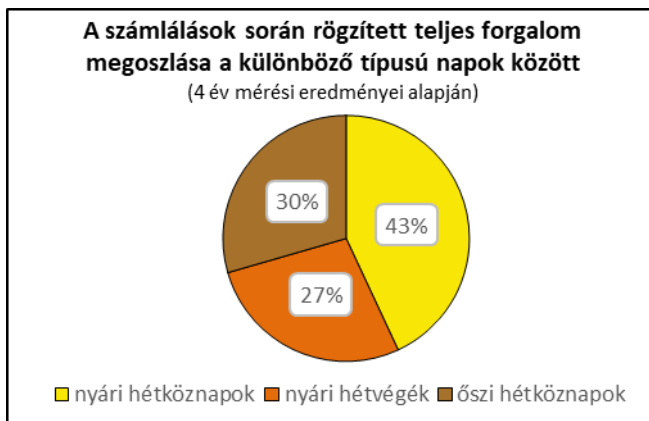
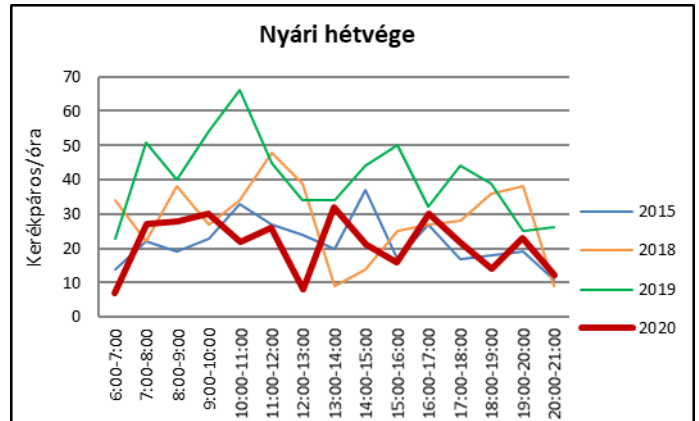
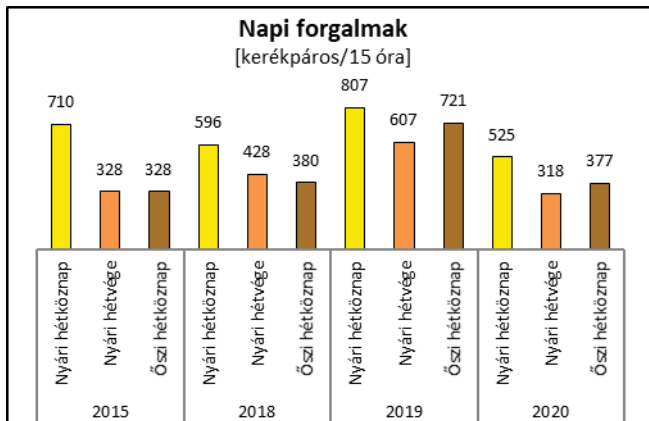
Forgalom típusa (4 mért év): vegyes

Hétköznapi/hétközi aránya: 1,5693

Ősz/nyár aránya: 0,6846

Őszi hétköznapi/nyári hétközi aránya: 1,0744





K218006 Csepreg, Széchenyi tér												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	37	14	14	29	34	14	27	23	27	17	7	9
7:00-8:00	53	22	22	60	22	51	35	51	80	26	27	16
8:00-9:00	50	19	19	101	38	36	67	40	49	39	28	22
9:00-10:00	85	23	23	75	27	21	49	54	65	26	30	20
10:00-11:00	72	33	33	63	34	24	67	66	28	45	22	30
11:00-12:00	31	27	27	34	48	27	56	45	33	34	26	25
12:00-13:00	37	24	24	50	39	25	54	34	36	35	8	34
13:00-14:00	86	20	20	21	9	36	63	34	59	45	32	48
14:00-15:00	45	37	37	30	14	26	73	44	67	50	21	30
15:00-16:00	41	17	17	24	25	16	96	50	70	54	16	31
16:00-17:00	49	27	27	36	27	28	44	32	57	38	30	31
17:00-18:00	36	17	17	23	28	26	62	44	40	34	22	22
18:00-19:00	29	18	18	11	36	18	42	39	49	37	14	19
19:00-20:00	30	19	19	20	38	23	44	25	38	28	23	23
20:00-21:00	29	11	11	19	9	9	28	26	23	17	12	17
Összesen	710	328	328	596	428	380	807	607	721	525	318	377

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Megjegyzés: 2019. áprilisában kerékpáros fejlesztést adtak át Csepregen, amely érinti a mérési pontot, ez indokolhatja a forgalom növekedését.

Az éves tendencia itt nem állapítható meg. A 2020-as év hasonló arányú, mint a 2015-ös és 2016-os. Kiugrást a 2019. év jelent, mivel 2019. áprilisában kerékpáros fejlesztést adtak át Csepregen, amely

érinti a mérési pontot, ez indokolhatja a forgalom növekedését. Ettől függetlenül a 2020-as adatok már a korábbi évekhez hasonló kihasználtságot mutatnak.

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

Csepreg Bük fürdőváros szomszédságában helyezkedik el. A statisztikák mégis azt mutatják, hogy a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat a domináns. Mindemellett a nyári hétköznapi kihasználtság a legmagasabb.

A 4 évre vetített forgalmi adatok alapján itt már egyértelműen látható, hogy a forgalmi arány a nyári hétköznapok esetében a legnagyobb.

4. K318001 sz. mérőpont: Szentgotthárd, Füzesi út

Kiemelt turisztikai útvonal: EuroVelo 13

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

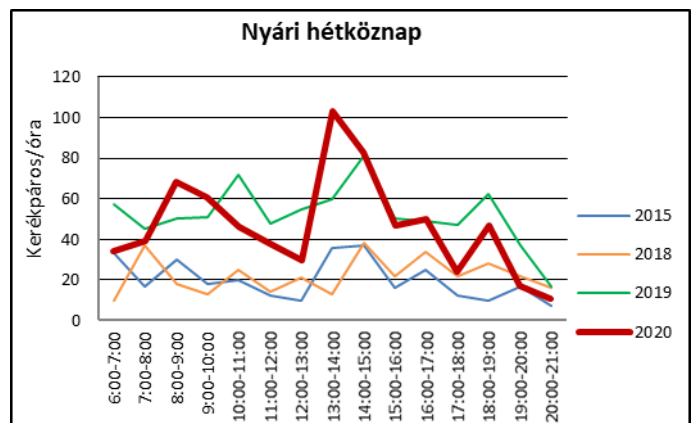
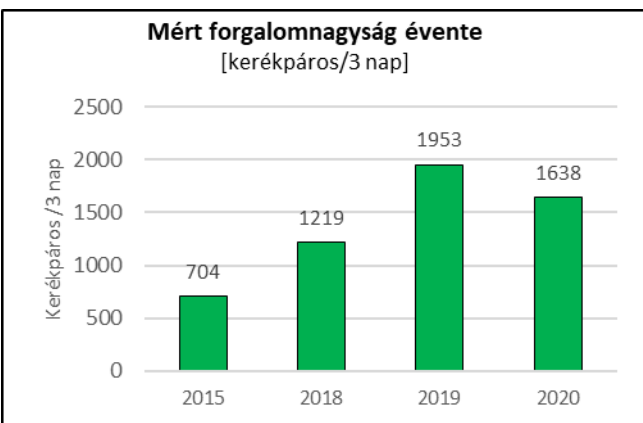
Településszerkezeti helye: központon kívüli

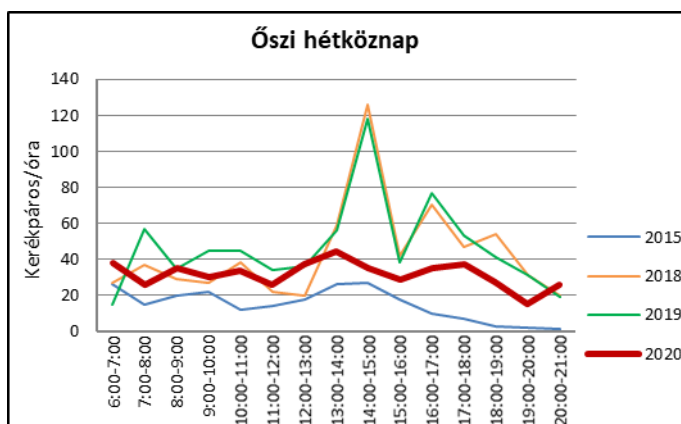
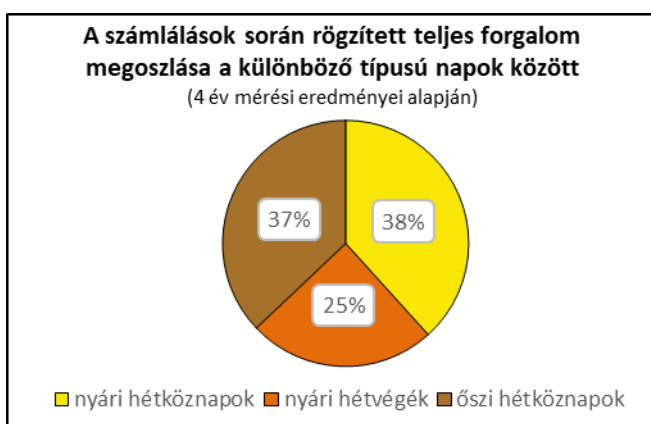
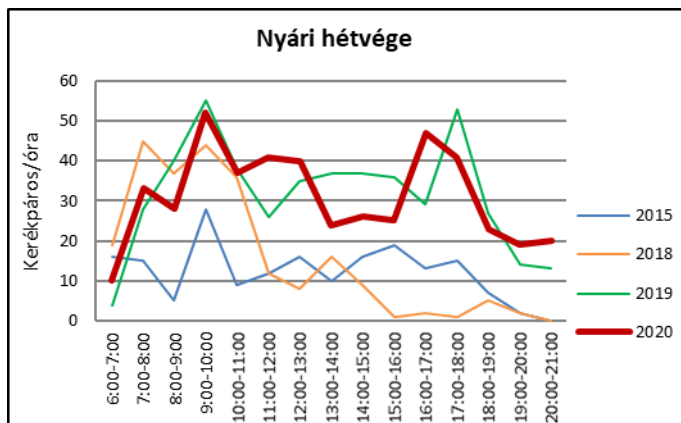
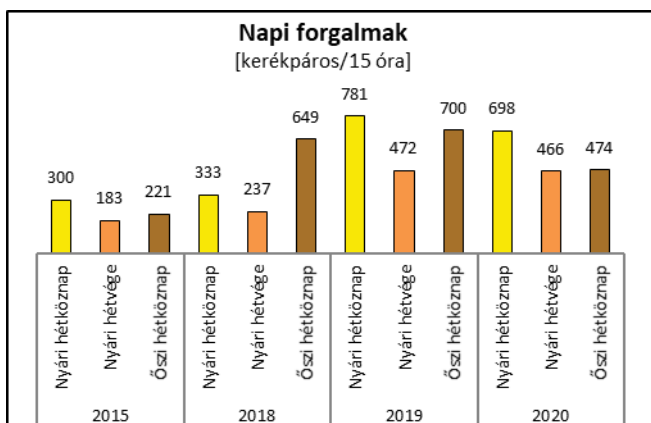
Forgalom típusa (4 mért év): hivatás célú

Hétköznap/hétvége aránya: 1,5552

Ősz/nyár aránya: 0,9678

Őszi hétköznap/nyári hétköznap aránya: 1,5052





K318001 Szentgotthárd, Füzesi út												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	33	16	26	10	19	27	57	4	15	34	10	38
7:00-8:00	17	15	15	37	45	37	45	28	57	39	33	26
8:00-9:00	30	5	20	18	37	29	50	40	35	68	28	35
9:00-10:00	18	28	22	13	44	27	51	55	45	61	52	30
10:00-11:00	20	9	12	25	36	38	72	38	45	46	37	34
11:00-12:00	12	12	14	14	12	22	48	26	34	38	41	26
12:00-13:00	10	16	18	21	8	20	55	35	36	30	40	37
13:00-14:00	36	10	26	13	16	59	60	37	56	103	24	44
14:00-15:00	37	16	27	38	9	126	81	37	118	83	26	35
15:00-16:00	16	19	18	22	1	42	50	36	38	47	25	29
16:00-17:00	25	13	10	34	2	70	49	29	77	50	47	35
17:00-18:00	12	15	7	22	1	47	47	53	53	24	41	37
18:00-19:00	10	7	3	28	5	54	62	27	41	47	23	27
19:00-20:00	17	2	2	22	2	31	37	14	31	17	19	15
20:00-21:00	7	0	1	16	0	20	17	13	19	11	20	26
Összesen	300	183	221	333	237	649	781	472	700	698	466	474

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Az éves tendencia dinamikus növekedést mutat és a vidéki kisvárosok közül az egyik legmagasabb a 2020-as év forgalma is.

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

A statisztikák szerint a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat a domináns. Mindemellett a nyári hétköznapi kihasználtsága a legmagasabb. Szentgotthárd esetében az évek során a nyári hétköznapok forgalma egyre magasabb lett és 2020-ra 50%-kal nagyobb kihasználtságot mutat, mint az őszi hétköznapok.

A 4 évre vetített forgalmi adatok már egyenletesebb arányokat mutatnak, de itt is megállapítható, hogy a nyári hétköznapokforgalma a legerősebb.

5. K318003 sz. mérőpont: Körmend, Rákóczi út

Kiemelt turisztikai útvonal: nincs

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

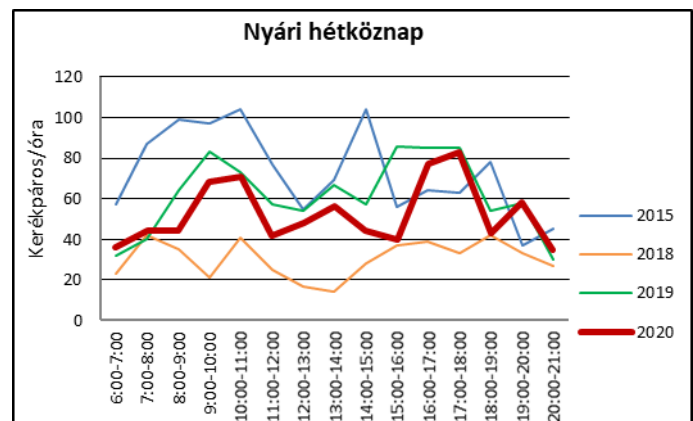
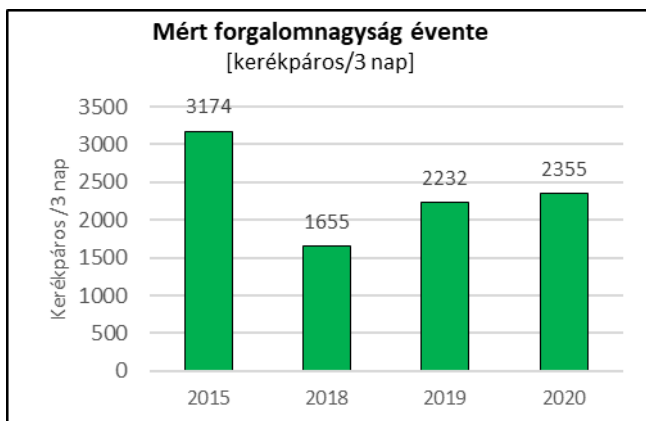
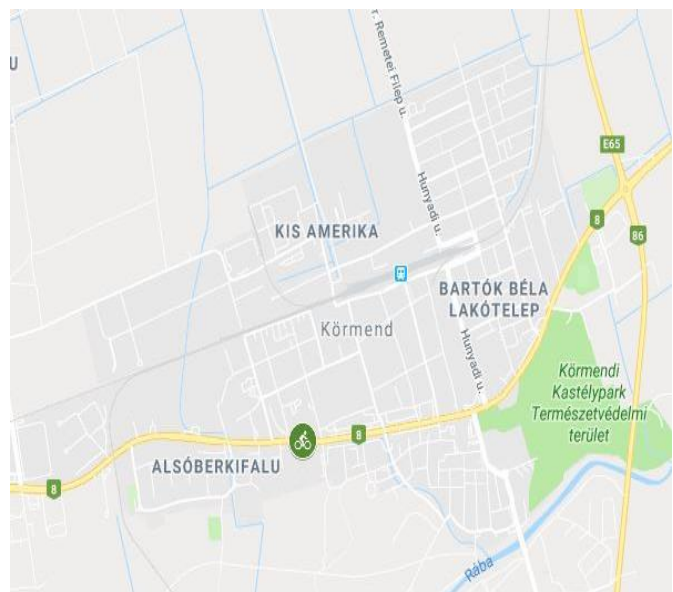
Településszerkezeti helye: központon kívüli

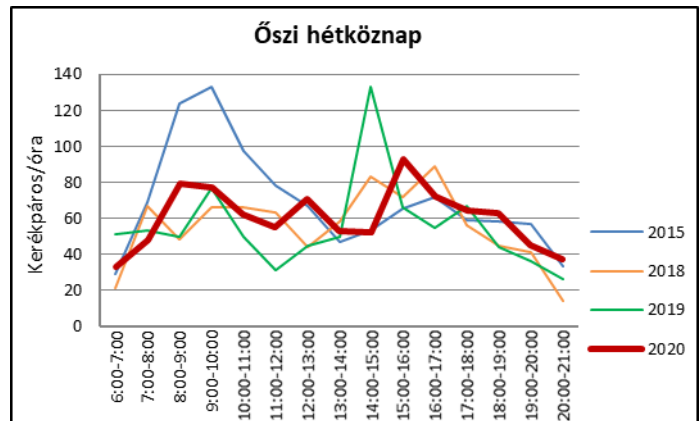
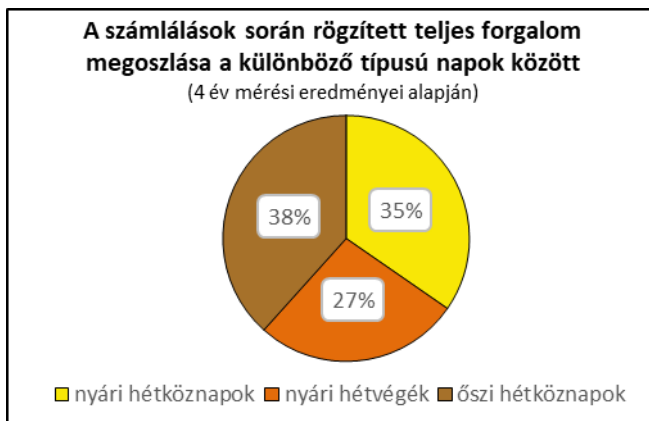
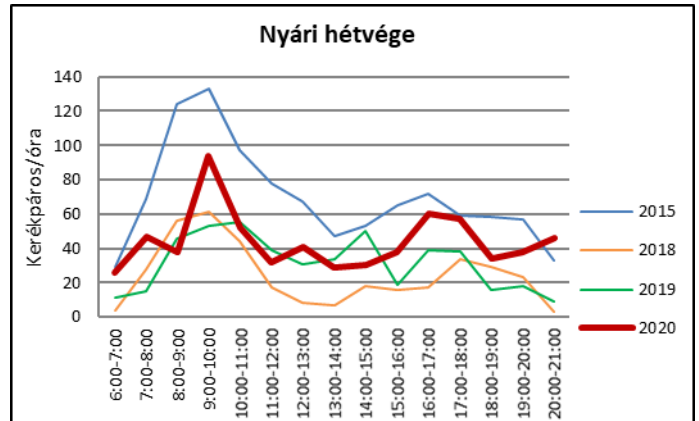
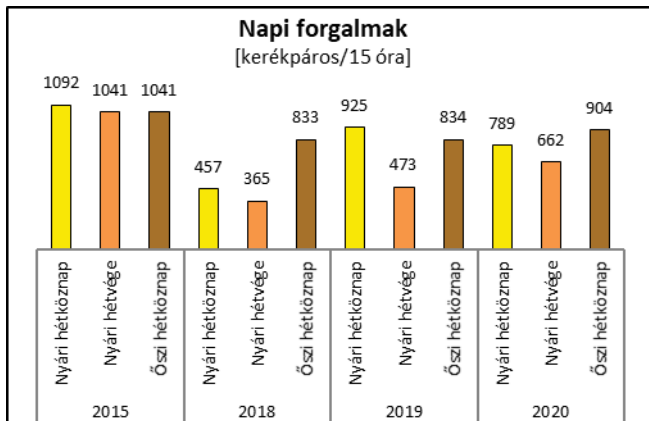
Forgalom típusa (4 mért év): vegyes

Hétköznap/hétvége aránya: 1,2841

Ősz/nyár aránya: 1,1070

Őszi hétköznap/nyári hétvége aránya: 1,4215





K318003 Körmen, Rákóczi út												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	57	29	29	23	4	21	32	11	51	36	26	33
7:00-8:00	87	69	69	42	28	67	40	15	53	44	47	48
8:00-9:00	99	124	124	35	56	48	64	46	50	44	38	79
9:00-10:00	97	133	133	21	61	66	83	53	77	68	94	77
10:00-11:00	104	97	97	41	44	66	73	55	50	71	52	62
11:00-12:00	77	78	78	25	17	63	57	39	31	42	32	55
12:00-13:00	55	67	67	17	8	44	54	31	45	48	41	71
13:00-14:00	69	47	47	14	7	58	67	34	50	56	29	53
14:00-15:00	104	53	53	28	18	83	57	50	133	44	30	52
15:00-16:00	56	65	65	37	16	72	86	19	66	40	38	93
16:00-17:00	64	72	72	39	17	89	85	39	55	77	60	72
17:00-18:00	63	59	59	33	34	56	85	38	67	83	57	64
18:00-19:00	78	58	58	42	29	45	54	16	44	43	34	63
19:00-20:00	37	57	57	33	23	41	58	18	36	58	38	45
20:00-21:00	45	33	33	27	3	14	30	9	26	35	46	37
Összesen	1092	1041	1041	457	365	833	925	473	834	789	662	904

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Az éves tendencia dinamikus növekedést mutat és a vidéki kisvárosok közül messze a legmagasabb a 2020-as év kerékpáros forgalma is.

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

A statisztikák szerint a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat Körmenten a legjellemzőbb. Az őszi hétköznapi kerékpáros forgalom még a nyári hétköznapiakat is megelőzi. A 4 évre vetített forgalmi adatok már egyenletesebb arányokat mutatnak, de itt is megállapítható, hogy az őszi hétköznapi forgalma a legerősebb.

6. K318002 sz. mérőpont: Szombathely, Szent Márton utca

Kiemelt turisztikai útvonal: nincs

Domborzati viszonyok: hegy- és dombvidék

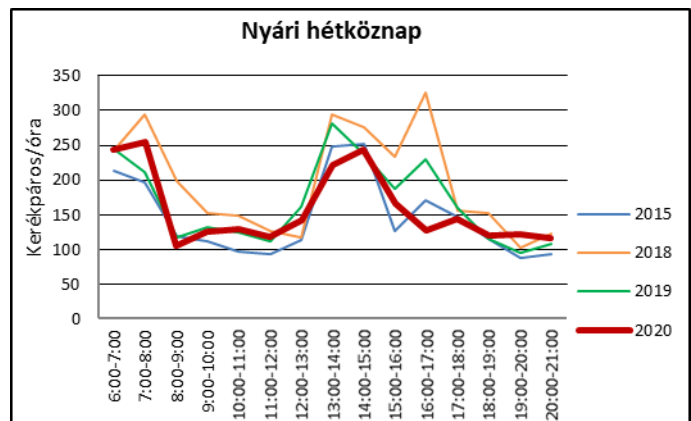
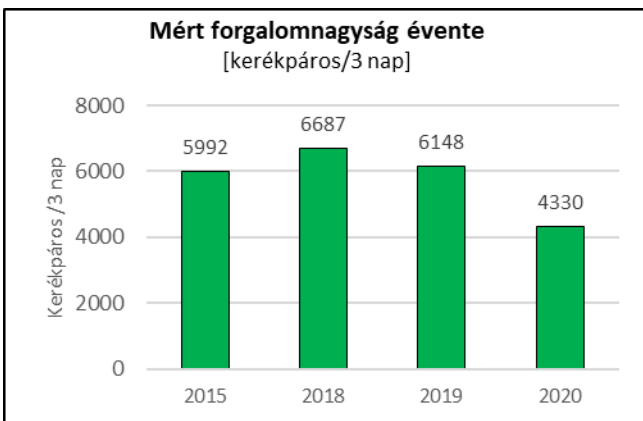
Településszerkezeti helye: központ

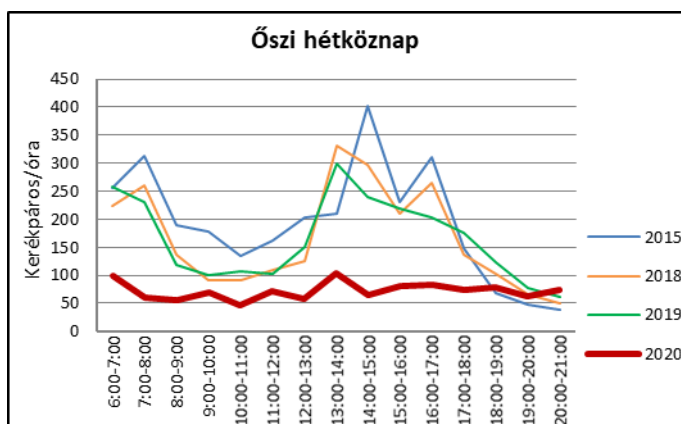
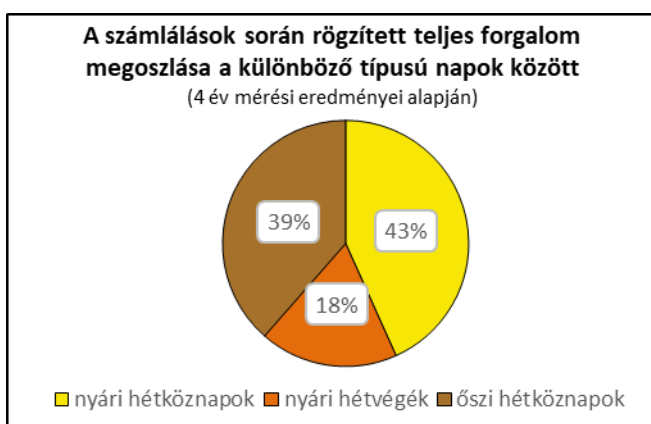
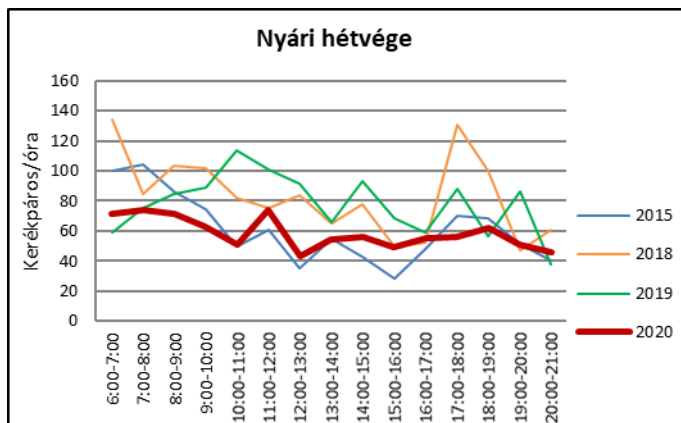
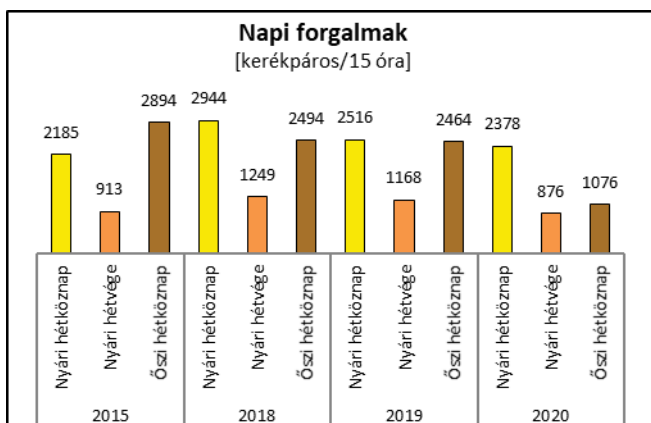
Forgalom típusa (4 mért év): hivatás célú

Hétköznapi/hétféve aránya: 2,3830

Ősz/nyár aránya: 0,8908

Őszi hétköznapi/nyári hétféve aránya: 2,1227





K318002 Szombathely, Szent Márton utca												
Időszak	2015			2018			2019			2020		
	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap	Nyári hétköznap	Nyári hétvége	Őszi hétköznap
6:00-7:00	213	100	255	243	134	224	244	59	257	243	71	98
7:00-8:00	196	104	313	294	85	261	212	75	231	254	74	60
8:00-9:00	119	86	189	198	103	136	117	85	119	106	71	56
9:00-10:00	111	74	178	153	102	92	132	89	100	126	63	69
10:00-11:00	97	50	134	149	82	90	125	114	106	129	51	46
11:00-12:00	93	61	163	126	75	110	112	101	102	118	74	71
12:00-13:00	114	35	204	117	84	125	162	91	151	142	43	59
13:00-14:00	249	55	210	295	65	331	281	66	300	222	54	103
14:00-15:00	252	43	403	275	78	298	238	93	239	243	56	64
15:00-16:00	126	28	231	234	50	210	188	68	218	166	49	80
16:00-17:00	171	48	311	325	52	264	229	59	202	128	55	83
17:00-18:00	147	70	149	156	131	137	159	88	175	144	56	73
18:00-19:00	116	68	68	153	100	102	115	56	124	120	62	78
19:00-20:00	88	51	48	103	47	65	95	86	78	121	51	63
20:00-21:00	93	40	38	123	61	49	107	38	62	116	46	73
Összesen	2185	913	2894	2944	1249	2494	2516	1168	2464	2378	876	1076

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt Vas Megyei Igazgatóság (2021)

Az éves tendencia egyértelmű csökkenést mutat. A város méretéhez képest jelentéktelen a kerékpárforgalmi használat. Ennek egyik oka az is lehet, hogy a legnagyobb foglalkoztató ipari létesítmények távol esnek a mérési ponttól, tehát az azok által generált kerékpáros forgalom csak kis részben mutatható ki a mérési ponton.

Kerékpárosok részarányának, szezonális ingadozásának bemutatása

Szombathely jelentős gazdasági kibocsátással rendelkező megyeszékhely, ahol a turizmus is egyre nagyobb szerepet tölt be. A statisztikák is azt mutatják, hogy a napi közlekedést szolgáló, hivatásforgalmi használat a legjellemzőbb, de a nyári hétköznapi időszakban a legmagasabb a kihasználtság, ahol is összeadódik a hivatásforgalmi és a turisztikai kerékpáros forgalom.

A 4 évre vetített forgalmi adatok alapján itt már egyértelműen látható, hogy a forgalmi arány a nyári hétköznapi esetében a legnagyobb, mely több mint kétszeresen meghaladja a nyári hétvégék arányát.

Települések közötti kerékpáros mozgások, igények bemutatása (napi közlekedési és turisztikai)

Vas megye településszerkezete szórt képet mutat. A megyeszékhelyen kívül több tízezer fős középvárosok nem, csupán kisvárosok találhatóak a megyében és nagyszámú kistelepülés.

Mindemellett a kisvárosok ipara és/vagy turizmusa jelentősnek tekinthető, így ezen települések esetében is érvényesül egyfajta agglomerációs hatás, legalábbis a foglalkoztatás (munkába járás), azaz a hivatásforgalmi kerékpárhasználat terén.

A kistelepülési környezetben jellemző a hivatásforgalmi kerékpárhasználat, mivel sok helyen a településeket nem nagy távolságok választják el egymástól. Jelentős ezen települések esetében a szomszédos települések tömegközlekedési eszközeihez, vasútállomásaihoz és buszmegállóhoz kerékpárral érkezők száma is.

A városok közötti kerékpáros mozgás nem jellemző, kivéve a rendkívül közel fekvő Bük-Csepreg és Vép-Szombathely vonalat, melyek szomszédos települések.

Szombathelyen a leginkább jelentős a kerékpárhasználat, hiszen a megye nagyipara is ide koncentrálódik, az agglomeráció is kiterjedt. Itt a legmagasabb a foglalkoztatás és jellemző a három műszakos munkarend, mely megmutatkozik a napi közlekedés ritmusában is.

Szombathely esetében az agglomerációs települések irányában az alábbi szakaszokon biztosított a külön kerékpárút:

- Szombathely - Tanakajd - Vasszécseny - Csempezkopács - Rum
- Szombathely - Petőfi telep
- Szombathely - Sé

Szombathely esetében az alábbi agglomerációs települések irányában nem biztosított a külön kerékpárút:

- Szombathely – Vép (alsóbbrendű közúton megközelíthető)
- Szombathely – Gencsapáti – Gyöngyösfalu – Lukácsháza (települések belterületén keresztül megközelíthető)

- Szombathely – Söpte (alsóbbrendű közúton megközelíthető)
- Szombathely – Nárai (alsóbbrendű közúton megközelíthető)
- Szombathely – Balogunyom (Főúton közelíthető meg)

Az itt jelentkező igények forgalmi adatokkal nem rendelkeznek.

Vas megye más kisvárosai esetében részben biztosított az agglomerációs kerékpáros infrastruktúra:

Sárvár:

- Sárvár – Rábapaty
- Sárvár – Hegyközség- Gérce

Ebben a térségben hiányzik az ikervári szakasz.

Kőszeg esetében Kőszegfalva irányába kiépült a kerékpárút, valamint a Kőszegi-hegység is megközelíthető kerékpárúton.

Kőszeg esetében a határ irányába is ki kell majd építeni a kerékpárutat.

Turisztikai célú kerékpározás terén nem annyira településeket, inkább turisztikai térségeket lehet kiemelni:

- Kőszeg-hegyalja
- Őrség és Vendvidék
- Sárvár és térsége (Rába folyó mente)
- Bük és Bükfürdő
- Ság hegy és környéke

Ezen térségekben csak Sárváron és Celldömölkön van automata forgalomszámláló. Kőszeg-hegyalján és az Őrségben nincs, ugyanakkor ezek a térségek a legdinamikusabbak az aktív turizmus terén.

A Magyar Közút forgalomszámlálási adatai és statisztikái alapján az alábbi általános megállapítások sorolhatóak fel:

- A tartós konjunktúra egyik hatása, hogy az emberek egyre több gépjárművet vesznek, így a gépkocsi lett az alapvető közlekedési eszköz. A kerékpárosok száma és aránya egyértelműen csökkenő tendenciát mutat.
- Szentgotthárd és némileg Körmend kivételével jelentősen csökkent a kerékpárhasználat 2015 és 2020 viszonylatában. Ezt az adatot persze jelentős mértékben torzíthatja a COVID járvány időszakhoz kapcsolódó kijárási tilalom, azonban a 2015-2019 évek relációja sem sokkal kedvezőbb.
- A nyári hónapokban szignifikánsan nőtt a kerékpáros forgalom a településeken, tehát a turisztikai célú kerékpározás minden településen aktívan jelen van
- A nyári hétköznapok, nyári hétvégék, őszi hétköznapok aránya viszonylag kiegyenlített, sőt a települések nagy részén (turisztikailag frekvenciált települések kivételével) az őszi hétköznapok adatai meghaladják a nyáriakat, azaz a hivatásforgalmi kerékpározás minden

településen jelentős.

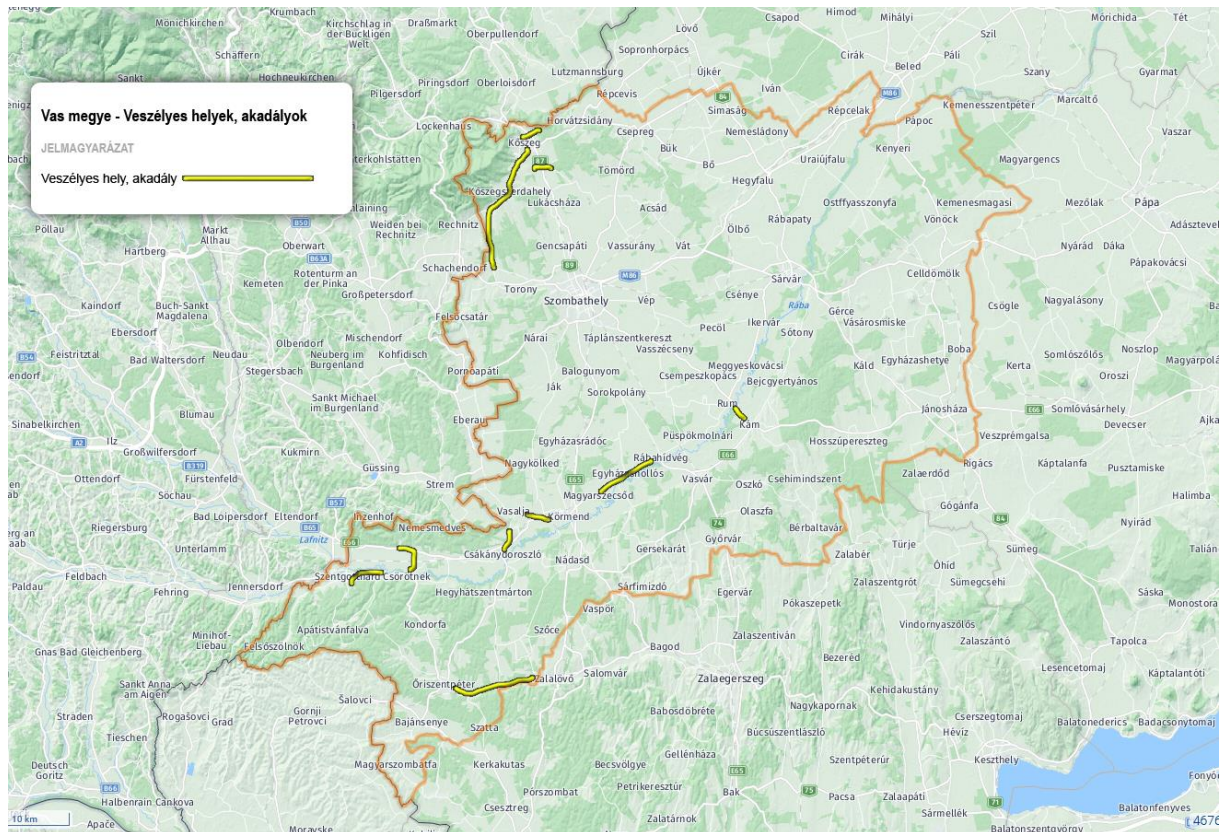
3.2.2 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Veszélyes helyek, akadályok, nagyforgalmú/sebességű utak, melyek a kerékpárforgalmi, illetve egyéb kerékpározásra kijelölt útvonalak, útszakaszokat érintik Vas megyében:

Ssz.:	Hely, helyszín:	Megjegyzés, leírás:
1.	Csákánydoroszló	1. A vasútállomás és a település között található a 8-as (E66) számú nagyforgalmú főútvonal. Az átjutás nehéz és veszélyes. 2. Kemestaródfa irányából, illetve ellenkező irányban is, az Őrségbe, Őrségből irányuló kerékpározók átjutása veszélyes a 8-as (E66) számú főúton.
2.	Rönök	Csörötnek irányából Ausztria irányába, avagy a Szent Imre templomhoz való eljutás csak a 8-as (E66) számú főútvonal igénybevételével lehetséges, ami rendkívül veszélyes.
3.	Szentgotthárd-Máriaújfalu – Magyarlak	Műszakváltások idején különösen, de egyéb időpontokban is veszélyes szakasz gépjárművek magas száma és sebességük nagysága miatt is.
4.	Körmend	1. Körmend-Horvátnádálja városrészeiről, az épített kerékpárútról Vasalja, Ausztria irányába, ill. ellenkező irányban is a 8-as (E66) számú nagyforgalmú főútvonalon való áthaladás nehéz és veszélyes.
5.	Magyarszecsőd, Molnászecsőd, Egyházashollós, Rábahídvég	Ezen települések esetében célforgalom számára engedélyezett a 8-as számú főútvonalon a közlekedés, de ez rendkívül veszélyes, alternatív megoldás szükséges.
6.	Rum – Kám közötti útszakasz	A Szombathelyről a Jeli arborétumba látogató, vagy a Balaton, Vasi-Hegyhát irányába haladó kerékpárosok számára lehetséges közlekedési útvonalként funkcionáló 87-es főút a keskeny koronaszélesség és a meredek töltés miatt különösen veszélyes.
7.	Kőszegfalva – Abért-tó	A 87-es számú főútvonalon a kerékpárosok áthaladás veszélyes.
8.	Kőszeg, Ólmodi út – 87. sz. főút keresztezése	Az EV 13 és a Bük 6 útvonalak áthaladási pontja a forgalmas 87-es számú főútvonalon veszélyes.
9.	Kőszeg – (Bozsok) – Bucsu	A kijelölt EV13 útvonalon (8717. számú közút) való haladás veszélyes lehet, elsősorban a Kőszeg – Bozsok útszakaszon.

10.	Őriszentpéter – Nagyrákos – Pankasz – Felsőjánosfa útszakasz (7411. sz. közút)	Turisztikai szezonban a megnövekedő gépjárműforgalom miatt az érintett útszakasz - mely egyben az EuroVelo 14 útvonal részét is képezi – időszakosan veszélyes lehet a kerékpározókra nézve.
-----	--	--

19. ábra: Veszélyes helyek, akadályok



Forrás: [kenyi.hu/saját szerkesztés](http://kenyi.hu/saját_szerkesztés)

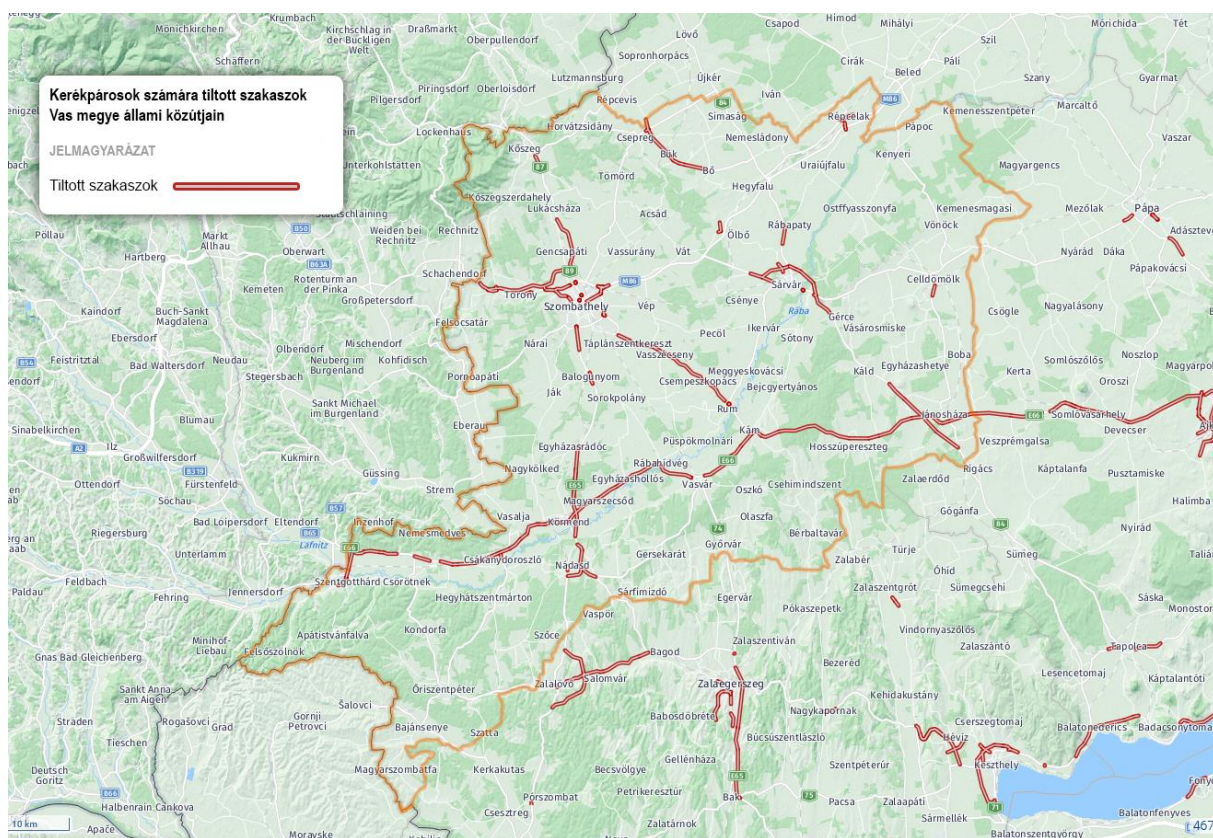
Kerékpározás, kerékpárosok számára tiltott szakaszok, útvonalak Vas megyében

Ssz.:	Hely, helyszín:	Megjegyzés, leírás:
1.	E66, 8-as számú főútvonal teljes hosszában, kivételekkel:	<p>Kivételek, ahol célforgalom számára vagy egyéb indoklással, megoldással lehetséges a kerékpárral való közlekedés:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Szentgotthárd-Jakabháza, belterületén: kerékpárúton - Rönök község belterületén - Vasszentmihály belterületén - Magyarszecsőd, Molnászecsőd, Egyházashollós, Rábahidvég településekre irányuló célforgalom engedélyezett - Vasvár belterületén

		<ul style="list-style-type: none"> - Alsóújlak belterületén: kerékpárúton - Hosszúperesztég belterületén: kerékpárúton
2.	E65, 86-os számú főútvonal szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Egyházsrádóc – Körmend - Szeleste: Temető utca, Berzsényi D. utca közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés. - Répcelak: Gárdonyi Géza utca, Vörösmarty u. közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés. - Nádasd – Körmend, Hegyaljai út közötti szakasz
3.	87-es számú főútvonal szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kőszeg – Kőszegfalva - Gyöngyösfalu – Szombathely - Szombathely, Ipari úttól keletre – M86 gyorsforgalmú út - Táplánszentkereszt, Külső Rumi út –Tanakajd – Vasszécseny – Csempezkopács - Rum községig tartó szakasza. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.
4.	87315-számú közút szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Szombathely, Zanati út. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.
5.	8614-es számú közút szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Szakony – Bük (Bükfürdő) A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.
6.	88-as főútvonal, 88100-as, közút szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sárvárt elkerülő szakasz
7.	84-es számú főútvonal szakaszai:	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rábapaty: Petőfi utca, Ady E. utca közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés. - Sárvár – Hegyközség – Gérce közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.
8.	86317-es számú közút szakasza	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <p>Répcelak, Vasútállomás és a 86-os számú főút közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.</p>
9.	8447. számú közút szakasza	<p>Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás:</p> <p>M86-os gyorsforgalmú út felett lévő átvezetés, Répcelak és Nick közötti szakaszán. A közlekedés az M86 alatti kerékpáros alagúton lehetséges.</p>

10.	76-os számú főútvonal szakaszai:	Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás: Nádasd – Hegyhátsál közötti szakasz.
11.	8901. számú közút szakaszai:	Az alábbi szakaszokon tilos a kerékpározás: <ul style="list-style-type: none"> - Szombathely, Rohonci út (Engels Frigyes u. – Szűrccsapó u. között; Rohonci út (Bem J. utcától) – Dolgozók útja - körforgalom) A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés. - Sé, Rajki út – Kossuth L. u. közötti szakasz. A közúttal párhuzamosan futó kerékpárúton biztosított a közlekedés.
12.	89801. számú közút	A 89. számú főútvonalig

20. ábra: Kerékpározás, kerékpárosok számára tiltott szakaszok, útvonalak Vas megyében



Forrás: [kenyi.hu/saját szerkesztés](http://kenyi.hu/saját_szerkesztés)

Vas megyei kerékpáros baleseti statisztika elemzése

A Vas Megyei Rendőrkapitányság által szolgáltatott baleseti adatok alapján megállapítható, hogy hol, milyen körülmények fenyegetik leginkább a kerékpárosokat. Vas megyében 2018-2020. között összesen 307 személyi sérüléssel járó, kerékpározással kapcsolatos közúti balesetek volt.

21. ábra: Kerékpáros baleseti adatok Vas megyében 2018-2020.



Forrás: saját szerkesztés

Az összes baleseti esetszám javuló tendenciát mutat. A megyei balesetek **majdnem 90%- a belterületen** történt. Évente mindössze egy tucat baleset történik külterületen, ami igen jónak mondható.

Vas megyében (az országos átlaghoz hasonlóan) a májustól szeptemberig terjedő időszakban történik a személyi sérüléssel járó balesetek többsége. Fontos megjegyezni, hogy külterületen egyértelmű kerékpáros baleseti gócpontok nem azonosíthatók. Ennek egyik statisztikai oka az, hogy Vas megyében évente átlagosan mindössze egy tucat személyi sérüléssel járó kerékpáros baleset történik. Ezek területi eloszlása is heterogén, így olyan baleseti gócpont, ahol évente 3-5 baleset történne, nem azonosítható. Baleseti sűrűsödési (2 vagy több baleset) helyszín is csak két helyen azonosítható, a 7441-es és a 7451-es útszakaszon.

Külterületen történt személyi sérüléssel járó balesetek száma:

2018: 12 eset

Év	Út száma	Km szelvény
2018	8	188+385
2018	87	49+100
2018	7416	23+700
2018	7451	28+230
2018	7451	5+580
2018	8439	14+148
2018	8627	31+617
2018	8634	5+000
2018	8639	0+773
2018	8701	27+060
2018	8706	3+869
2018	74811	1+131

2019: 11 eset

Hó	Út száma	Km szelvény	Település	Utca
7			Nádasd	Hegyaljai u. (szervízút)
9	8451	0+320	Sárvár	Ostffyasszonyfai u.
7	8	159+800		
6	8846	0+862		
7	7455	8+000		
4	7461	2+838		
2	8448	4+511		
8	8614	25+678		
3	8707	0+687		
8	8713	0+796		
9	8901	6+924		

2020: 12 eset

Hó	Út száma	Km szelvény	Település	Utca
5			Lukácsháza	Kilátó-Tájház között
9			Sárvár-Hegyközség	Kopácsi dűlő 4.
9			Szombathely	Rumi külső u. (Bogáti fasor - 87. sz. főút között)
9	87	28+703		
4	834	37+978		
12	7441	4+046		
8	7441	7+650		
6	8624	16+080		
10	8639	1+414		
9	8702	1+882		

5	8718	5+890		
7	87133	1+925		

A megyei kerékpárforgalmi hálózati folytonosság vizsgálata, hálózati hiányok azonosítása, értékelése, ehhez kapcsolódóan általánosságban vizsgálva a gépjárműforgalmi adatokat és kerékpáros baleseti adatokat (pl.: balesetveszélyes útszakaszok azonosítása).

A Vas megye területén kialakított kerékpárutak hálózata meglehetősen szabdalt, sok helyen szakadást tartalmaz. Az épített, dedikáltan kerékpárútként funkcionáló utak mellett számos térségben alacsony forgalmú közutakon, vegyes forgalmú megoldással kerékpározható utak, útszakaszok, körtúra útvonalak kerültek kijelölésre, melyek az épített útszakaszokat kiegészítve hálózatba kapcsolják a megye kerékpáros közlekedését. A vegyes közlekedés ezen változata sokszor jónak és elégségesnek tűnik, de a 2020. évben hatványozottan, koncentráltan megjelent szabadtéri tevékenység is mutatja, hogy nem biztos, hogy kellően elégséges megoldása a problémának.

A normál helyzetben, átlagos napokon használt alacsony forgalmú közutak a megye egyes részein az egyéni, társas vagy csoportos kerékpározás számára a megnövekedett gépjárműforgalom miatt veszélyesek lehetnek.

Ezt a növekedést vizsgálhatjuk területre és időszakra, a hét napjaira, egyes napszakokra vonatkozóan is.

Területi szempontból a megye fontos, turisztikailag frekventált, vonzó térségeiben, mint a Kőszegi-hegység, Őrség, stb. egyre többször előfordul, hogy a „beszállási pontokra” gépjárművel odautazó, elutazó látogatói tömeg oly mértékben használja a vegyes közlekedésre kijelölt szakaszokat, hogy ezáltal kevésbé válik vonzóvá, élményszerűvé, olykor még kimondottan veszélyessé is válhat az útszakaszokon való kerékpáros közlekedés.

Időintervallumokra, időszakokra fókuszálva is azt tapasztalhatjuk, hogy különösen az ünnepi, hosszú hétvégi, hétvégi időszakokban fentiekben leírt, megnövekedett gépjárműforgalom indukálódik, aminek negatív hatásai tapasztalhatóak a kerékpározókra nézve.

Ezen helyszíneken a meglévő kerékpáros úthálózat további bővítése, új kerékpárutak építése vagy stabilizált erdészeti utak, árvízvédelmi töltések, stb. rendszerbe történő integrálása lehet a megoldás a problémára.

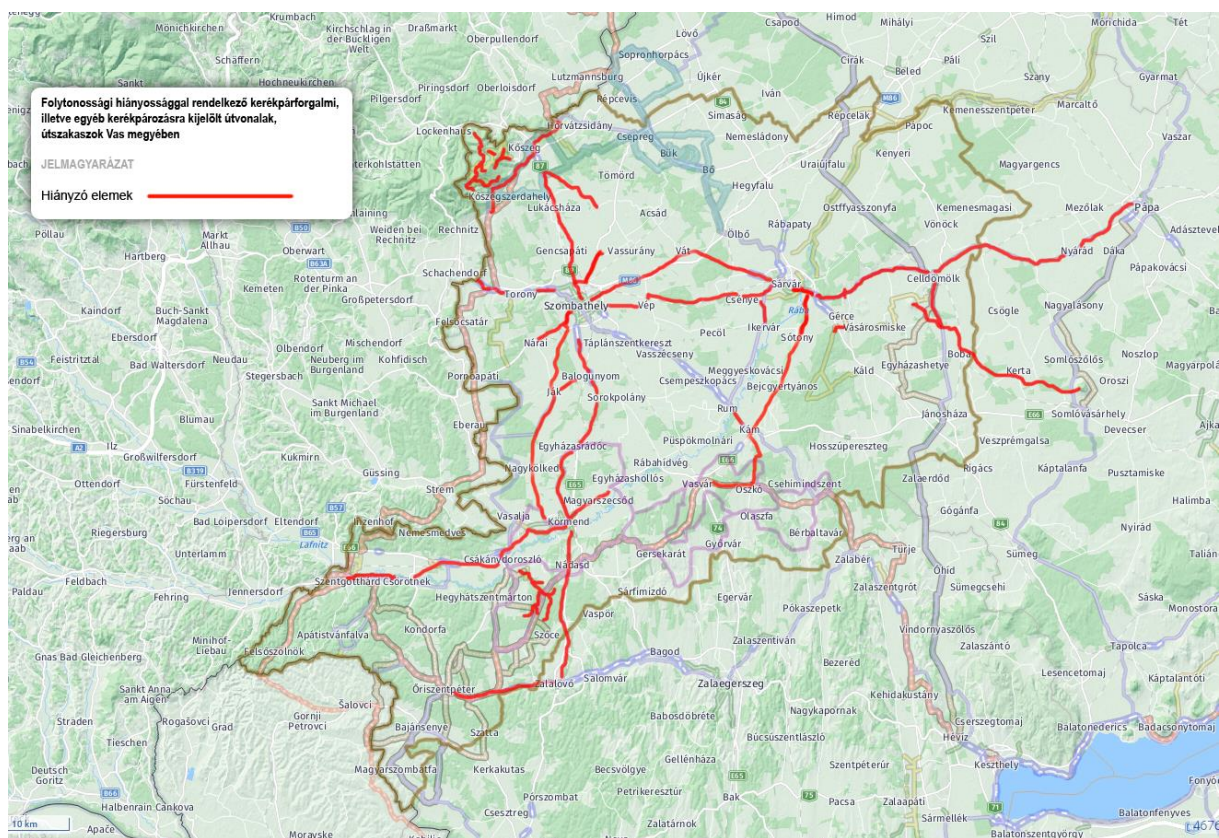
Általánosan megállapítható, hogy a megyében, kerékpáros, vegyes közlekedésre kijelölt útszakaszokon a Magyar Közút Nonprofit Zrt. segítségével folyamatosan el kell végezni az útburkolat, padka karbantartását, annak érdekében, hogy a kerékpárosok biztonságban közlekedhessenek.

A kerékpáros közlekedés szempontjából használt, frekventált útvonalak mentén, szintén a kerékpárosok védelmében szükséges lenne a balesetek visszaszorítása, megelőzése érdekében a gépjárművezetők figyelmét felhívó, akár egyéb sebességkorlátozó jelzőtáblákat, tájékoztató táblákat kihelyezni. Az ország több pontján 2021. évben a gépjárművezetők részére a megfelelő, minimum 1,5 méteres oldaltávolság betartására figyelmeztető táblák kihelyezése várható, melyet a Magyar Közút munkatársai fognak elvégezni.

Folytonossági hiányossággal rendelkező kerékpárforgalmi, illetve egyéb kerékpározásra kijelölt útvonalak, útszakaszok Vas megyében

Ssz.:	Hely, helyszín:	Megjegyzés, leírás:
1.	Körmend	Körmend város észak-dél tengelybe történő kapcsolódása hiányzik. Északról alternatíva lehet a 8707-es számú közút, de délre, Nádasd és az Őrség felé nem lehetséges a kerékpáros közlekedés.
2.	Rum – Kám	Szombathely és a Balaton, illetve a Vasi-Hegyhát összeköttetésének megteremtése ezen útszakasz vagy egyéb alternatív megoldás segítségével.
3.	Sárvár, Hegyközség	Hiányzó szakasz megvalósítása, mely a Termál Kerékpáros Túraút része.
4.	Sárvár – Vasvár	A két város kerékpáros átjárhatóságának biztosítása, összeköttetés megteremtése az Ikervár - Meggyeskovácsi - Rum - Kám - Alsóújlak vonalon.
5.	Szombathely – Söpte	Szombathely – Bük (Bükfürdő) közötti kerékpáros közlekedés, összeköttetés megvalósítása érdekében.
6.	Szombathely – Körmend	Szombathely – Körmend, illetve ezen túlmenően Szombathely és az Őrség összeköttetésének megvalósítása.
7.	Szombathely - EV13 közötti összeköttetés	Szombathely - EV13 közötti összeköttetés megteremtése (a tervezett Torony - EV13 közötti szakasz megépítésével az összeköttetés megvalósul).
8.	Szombathely – Sárvár kerékpáros összeköttetés	Szombathely – Sárvár kerékpáros összeköttetésének megteremtése a hiányzó szakaszok megépítésével (Vép – Porpác vonalon)
9.	Szombathely - Kőszeg kerékpáros összeköttetés	Szombathely - Kőszeg kerékpáros összeköttetés biztosítása a hiányzó szakaszok megépítésével

22. ábra: Folytonossági hiánnyal rendelkező kerékpárforgalmi, illetve egyéb kerékpározásra kijelölt útvonalak, útszakaszok Vas megyében



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

A gépjárműforgalom nagyságát lehetőség szerint az országos és helyi között kerékpározás szempontjából kapcsolódó szakaszaira javasolt bemutatni, pl.: ahol rendelkezésre áll, KIRA adatok vagy helyi forgalomszámlálás alapján.

Vas megye területén kialakított kerékpárutak hálózata meglehetősen szabdalt, sok helyen szakadást tartalmaz. Az épített, dedikáltan kerékpárútként funkcionáló utak mellett számos térségben alacsony forgalmú közutakon, vegyes forgalmú megoldással kerékpározható utak, útszakaszok, körtúra útvonalak kerültek kijelölésre, melyek az épített útszakaszokat kiegészítve hálózatba kapcsolják a megye kerékpáros közlekedését. A vegyes közlekedés ezen változata sokszor jónak és elégségesnek tűnik, de a 2020. évben hatványozottan, koncentráltan megjelent szabadtéri tevékenység is mutatja, hogy nem biztos, hogy kellően elégséges megoldása a problémának.

A normál helyzetben, átlagos napokon használt alacsony forgalmú közutak a megye egyes részein az egyéni, társas vagy csoportos kerékpározás számára a megnövekedett gépjárműforgalom miatt veszélyesek lehetnek.

Ezt a növekedést vizsgálhatjuk területre és időszakra, a hét napjaira, egyes napszakokra vonatkozóan is.

Mikor mondhatjuk, hogy veszélyesek ezek a vegyes közlekedésre kijelölt útvonalak, útszakaszok?

Területi szempontból a megye fontos, turisztikailag frekvenciát, vonzó térségeiben, mint a Kőszegi-hegység, Őrség, stb. egyre többször előfordul, hogy a „beszállási pontokra” gépjárművel odautazó, elutazó látogatói tömeg oly mértékben használja a vegyes közlekedésre kijelölt szakaszokat, hogy ezáltal kevésbé válik vonzóvá, élményszerűvé, olykor még kimondottan veszélyessé is válhat az útszakaszokon való kerékpáros közlekedés.

Időintervallumokra, időszakokra fókuszálva is azt tapasztalhatjuk, hogy különösen az ünnepi, hosszú hétvégi, hétvégi időszakokban fentiekben leírt, megnövekedett gépjárműforgalom indukálódik, aminek negatív hatásai tapasztalhatóak a kerékpározókra nézve.

Ezen helyszíneken a meglévő kerékpáros úthálózat további bővítése, új, akár stabilizált erdészeti utak, árvízvédelmi töltések, stb. rendszerbe történő integrálása, parkolóhelyek kialakítása lehet a megoldás a problémára.

23. ábra: Gépjárműforgalom nagysága Vas megye közútjain



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

4 A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A domborzati viszonyokból fakadó kötöttségek, nehézségek bemutatása.

Vas megye természeti adottságai alapján Magyarország egyik legváltozatosabb területe. Nyugati része középhegység, az Alpokalja. A megye délnyugati területe a Dunántúli-dombság része, annak középtája – a Zalai dombság egy része – található itt. A megye területének közel fele síkság, a Kisalföld része három középtájjal: Kemeneshát, Sopron-Vasi síkság és a Marcal-medence.

A megye északnyugati részén, azaz a Kőszegi-hegységben, illetve a déli, délnyugati területén található Őrségi, Vendvidéki (Szlovén Rábavidék), emellett a Vasi Hegyhát, majd a folytatásaként húzódó Kemeneshát vidékein a kerékpározás szempontjából már sokan akadályokba ütközhetnek a dombok nagysága, a terepviszonyból fakadó nehézségek miatt.

A jelenlegi trendek azt mutatják, hogy ezeken a területeken nagyon jó megoldásként, relatíve gyorsan terjedhet el az e-bike használat. Ezen, elektromos rásegítésű kerékpárokkal szinte bárki számára - legyen bármilyen edzett és fitt, fiatal vagy idős – elérhetővé, élvezhetően, élménygazdagon bejárhatóvá válhatnak a megye ezen gyöngyszemei, a sík területek mellett is.

A kerékpározási szokások (részarány, használói összetétel, szezonáltság) megváltoztatásának lehetőségei figyelembe véve a napi közlekedési és turisztikai igényeket.

Magyarországon - 2019-es adatok alapján- a leggyakrabban használt közlekedési eszköz a kerékpár a lakosság 22%-a körében. Hollandiában ez a szám 36%, míg Dániában 23%. A kerékpáros közlekedésbiztonság vonatkozásában Magyarország a 7. helyen áll Európai Unióban. A halálos kimenetelű kerékpáros-balesetek száma Magyarországon a legnagyobb az Európai Unióban belül.

A Magyar Kerékpárosklub az Innovációs és Technológiai Minisztérium támogatásával készített felméréseket a hazai kerékpározási szokásokról. Eszerint a Magyarországon élő felnőttkorú lakosság 70%-a szokott éves gyakorisággal kerékpározni. 17%-nak ez az elsődleges közlekedési eszköze, 38 % legalább hetente kerékpárra ül. A felmérésből kiderült, hogy a lakosság túlnyomó része támogatja a kerékpárosbarát infrastruktúra-fejlesztést, ami kedvez a népszerűsítésének.

A felnőttek 17%-a naponta így közlekedik, hetente többször 12%, heti 1-2 alkalommal 9% ül kerékpárra. Csak hétvégén a lakosság 5%-a kerékpározik, ennél ritkábban 27% ül kerékpárra. A kutatásból az is kiderült, hogy a mindennapi kerékpározók között a női kerékpározók száma magasabb: naponta a nők 18%-a, míg a férfiak 16%-a jár kerékpárral.

A felnőtt lakosság 70%-át kitevő legalább alkalmanként kerékpározók között a bevásárlás a legnépszerűbb cél, amit a sportolás és a munkába járás követ. Érdekes, hogy majdnem annyian járnak munkába kerékpárral, mint sportolni.

A kerékpárral megtett egyszeri utak döntő többsége 5 kilométer alatt marad. Hosszabb utakon a közösségi közlekedés és kerékpár közti átszállási lehetőségek fejlesztése, csomóponti kerékpárparkolók fejlesztése jelenthet megoldást, amire nagy igény és hajlandóság is mutatkozik.

Kerékpáros igények

A felmérések szerint az alábbi igények a legfontosabbak a kerékpárosok számára:

- Az útburkolatok minősége és a kerékpározásra használandó utak megfelelő szélessége.
- Gyalogosoktól és az autóforgalomtól is elválasztott, kétoldali irányhelyes kerékpározásra kijelölt infrastruktúrán a legkedveltebb.
- Az autóforgalomtól elzárt, illetve kis forgalmú utcák.
- Az elválasztás nélküli, járdán vezetett kerékpárutak, és a nagy forgalmú utak a legkevésbé elfogadhatók.

- A kerékpározással szembeni legnagyobb visszatartó erő az autóforgalom nagysága, és a balesetveszély.
- A lakosság 33%-a használna közbringát, ha elérhető lenne a lakóhelyén.
- Biztonságos kerékpártárolás, és szállítás.

A Központi Statisztikai Hivatal (továbbiakban: KSH) adatai szerint a kerékpárral közlekedők aránya átlagosan egy évre vetítve 40-42% vidéken, míg Budapesten 11-17%.

Ezek az adatok bizonyára drasztikusan növekedtek 2020-ban és folyamatosan növekedni is fognak 2021-ben is a pandémia miatt, valamint az egyre intenzívebb szabadtéri tevékenységek miatt is.

A Kerékpáros közlekedés szezonális ingadozásának bemutatása a KSH adatai szerint. A statisztika megmutatja, hogy a téli és tavaszi hónapokban a legkevesebb a kerékpárhasználat.

A KSH adatai szerint a kerékpárt Magyarországon döntő többségében hivatásforgalmi közlekedésre használják, a turisztikai célú kerékpározás főként a főváros térségében gyakoribb.

4.2 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

Általánosan megállapítható, hogy a megyében, kerékpáros, vegyes közlekedésre kijelölt útszakaszokon a közútkezelő folyamatosan el kell, hogy végezze az útburkolat, padka karbantartását, annak érdekében, hogy a kerékpárosok biztonságban közlekedhessenek.

A kerékpáros közlekedés szempontjából használt, frekvenciált útvonalak mentén, szintén a kerékpárosok védelmében szükséges lenne a balesetek visszaszorítása, megelőzése érdekében a gépjárművezetők figyelmét felhívó, akár egyéb sebességkorlátozó jelzőtáblákat, tájékoztató táblákat kihelyezni. Az ország több pontján 2021. évben a gépjárművezetők részére a megfelelő, minimum 1,5 méteres oldaltávolság betartására figyelmeztető táblák kihelyezése várható, melyet a Magyar Közút Nonprofit Zrt. munkatársai fognak elvégezni.

4.2.1 A meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítési lehetőségei

Mivel a meglévő létesítmények nagyobb részét a KKT 2019. évi hatályba lépése előtt építették vagy tervezték, ezért a mai szabványnak való megfelelés sok esetben nem valósul meg. A leggyakoribb hiányosságokat, eltéréseket és lehetséges megoldásukat a következőkben ismertetjük:

Keskeny kialakítás, amelyet lehetőség szerinti szélesítéssel kell megoldani. A KKT (e-ÚT 03.04.13:2019 jelű útügyi műszaki előírás) előírásai alapján a legkisebb szélesség kerékpárutaknál 2,55 m, de főhálózati elemeknél legalább 3,00 m; elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutaknál 3,50 m-re, elválasztott létesítménynél 4,25 m (rövid szakaszon, illetve szórványos gyalogosforgalomnál lehetséges kisebb szélesség alkalmazása is).

Belterületen alkalmazott kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak esetén a közúti forgalom nagyság és az engedélyezett sebesség függvényében a kerékpározás lehetővé tétele úttesten is (kerékpáros nyom felfestésével).

A kerékpárutak és más úttestek kereszteződésénél a megszakított nyomvonalak („kerékpárút vége” tábla a kereszteződés előtt, „kerékpárút kezdete” tábla a kereszteződés után) folyamatossá tétele átvezetések kialakításával, a KKT (e-ÚT 03.04.13:2019 jelű útügyi műszaki előírás) előírása szerint.

A fejlesztendő szakaszokat részletes felmérés után kell kijelölni, amelyet a települési/térségi kerékpárforgalmi hálózati tervek készítésekor, a meglévő KHT-k felülvizsgálatakor le kell folytatni.

A kijelölt kerékpáros útvonalak közül a legfrissebb forgalmi adatok alapján több olyan is található, ahol a gépjárműforgalom nagysága meghaladja az ajánlott 2000 egységjármű/nap (és/vagy a 150 nehézjármű/nap) értéket:

- Bük-Csepreg
- Szombathely-Söpte-Acsád-Bük
- Sárvár-Sárvár Hegyközség
- Szombathely-Kőszeg
- Sárvár- Sitke – Celldömölk
- Szentgotthárd-Csörötnek
- Körmend-Nádasd-Zalalövő
- Vasvár-Kám
- Gérce-Káld

Mivel a Magyar Közút Nonprofit Zrt. közutakra vonatkozó forgalomszámlálási adatainak megbízhatósági intervalluma alacsonyabb rendű utakon 20-40 % is lehet, ezért ezeken a szakaszokon forgalomszámlálást ajánlott végezni, mely alapján eldönthető, hogy szükséges-e önálló kerékpárforgalmi létesítmény építése.

4.2.2 A hiányzó nyomvonalak fejlesztésének lehetőségei

A Vas megyei kerékpárhálózat hiányzó elemei (2. ábra), a 3.2.2. fejezetben bemutatott veszélyes helyek, akadályok (17. ábra), Kerékpározás, kerékpárosok számára tiltott szakaszok, útvonalak (18. ábra) fejlesztését a KKT (e-ÚT 03.04.13:2019 jelű útügyi műszaki előírás) előírásai alapján kell elvégezni. Mivel a megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv célja elsősorban a főhálózat kialakítása, a települések, térségek összekapcsolása, ezért a KKT szempontrendszeréből a gépjármű- és a nehézjármű-forgalom nagysága, a kerékpáros igények alapján határozható meg a kialakítandó létesítmények típusa.

A forgalom nagyság alapján (20. ábra) a megye főútjain nem ajánlott a kerékpározás, ill. az E66, 8-as számú főútvonal teljes hosszában, kivételekkel, az E65, 86-os, a 87-es, a 87315-ös, a 8614-es, a 88-as, a 84-es, a 86317-es, a 8447-es, a 76-os, a 8901-es, illetve a 89801-es számú útvonalak egyes szakaszain tiltott is. Az alacsonyabb rendű utak egy részén is meghaladja a határértéket a járműforgalom. Kerékpárosbarátnak csak a Szombathelytől nyugatra fekvő alacsonyabb forgalmú

közutak, valamint az Őrség kisebb településeit összekötő utak minősülnek. A fentiek alapján a hiányzó nyomvonalak nagyobb részét kerékpárútként javasolt kialakítani. Mivel a kerékpározás szempontjából a legbalesetveszélyesebb pont a kerékpárutaknak a forgalmas utakkal való keresztezése, ezért különösen ügyelni kell az átvezetések helyének kiválasztására, ügyelve a beláthatóságra, figyelemfelhívásra (22. ábra).

A kerékpárforgalmi létesítmények tervezésekor tervezett közúti fejlesztéseket is figyelembe kell venni, így a 86-os és 87-es főutak fejlesztése Szombathely-Körmend, valamint a Szombathely-Kőszeg-országhatár szakaszokon (távlati M86 és M9 gyorsforgalmi utak), ahol a tervezés során a kerékpárforgalmi létesítmények (kerékpárút, kerékpársáv) helyigényét biztosítani kell.

4.2.3 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A táblarendszer kialakításának, táblán megjelenítendő tartalmak lehetőségei, főbb jelzendő célpontok azonosítása.

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer meghatározásra került a Bejárható Magyarország kézikönyvben. A dokumentum pontos és részletes útmutatást tartalmaz az alkalmazandó táblák pontos típusairól, méreteiről, a feliratok betűtípusáról, betűméretéről, illetve a táblákon használható jelölésekről, piktogramokról.

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer elsősorban a helyismerettel nem rendelkező, turisztikai céllal utazók számára fontos. Ezért a táblákat a hálózaton minden olyan ponton ki kell helyezni, ahol a kerékpáros választhat útirányok között: kerékpárforgalmi létesítmények egymás közötti, valamint a főbb utakkal való találkozási pontjaiban (útirányjelző táblákkal); kijelölt útszakaszokon ott, ahol az útirány változik vagy nem egyértelmű (megerősítő táblákkal). Különösen fontos, hogy azokon a pontokon, ahol a kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonala nem teljesen összefüggő hálózatot alkot, a szakaszok elején és végén megerősítő táblával jelezni kell a továbbhaladási irányt, valamint azt is, hogy a közúton haladók hogyan találjanak rá a kerékpárútra.

Az útirányjelző tábláknak tartalmazniuk kell legalább egy, de inkább két célpontot, amelyek lehetnek:

- település, településrész;
- kiemelkedő látnivalók, turisztikai célpontok;
- kerékpáros szolgáltatások (pihenőhelyek, szervízpontok, mosdók);
- közösségi közlekedési megálló (vasútállomások, B+R-ek, stb.);
- fontosabb közintézmények.

A táblákkal jelzett célpontokat a Bejárható Magyarország Program arculati kézikönyve szerint kell meghatározni: felül a következő nagyobb település, főhálózati csomópont, alul pedig a legközelebbi következő település vagy turisztikai célpont szerepeljen.

A táblákon szerepeltetni kell az útvonal számozását vagy piktogramos jelzését. A számozási rendszerre jelenleg nem vonatkozik egységes, országos előírás. A KHT készítésének időpontjában egyedül a hatályos OTrT nyomvonalak esetében létezik törvényben rögzített számozás, de a BKÜK, illetve a megyei főhálózatok esetében még nem alakult ki a számozás koherens rendszere.

4.2.4 A vasúti közlekedés és a kerékpáros közlekedés együttes használatában rejlő lehetőségek, fejlődési potenciálok.

Ezen fejezet a vasúti közlekedés és a vele szinkronban működtethető kerékpáros közlekedés együttes lehetőségeinek tárházát mutatja be.

Multimodális közlekedésen többszörös közlekedést értünk. Ezen közlekedési mód egyrészt költséghatékony, másrészt rendkívül környezetbarát megoldási alternatíva, melyet a Föld, a környezetünk megóvása érdekében szükséges lenne választanunk.

Vas megyében a rendelkezésre álló vasúthálózat nagyobb részben a GYSEV Zrt., kisebb részben a MÁV Zrt. működtetésében áll. A vonalpályák nagymértékben villamosítottak, ami miatt még inkább prioritálni kell a vasúti közlekedést az utazásaink során. Ehhez több vonalon is, több célközönség számára szemléletformáló, informáló kampányokat kell futtatnunk, hogy még vonzóbbá válhasson az utazás ezen formája. A vasúton történő utazáshoz szervesen kapcsolódnia kell a kerékpáros közlekedésnek, hiszen a kettő együtt már egy olyan alternatív közlekedést tud biztosítani számunkra, mellyel az otthonunk, és a munkahelyünk, vagy a szabadidős tevékenységünk során, az elérendő, meglátogatandó turisztikai attrakció válhat elérhetővé a két jármű közös használatával.

A megyében főként észak-dél irányú vasútvonal hálózat található Kőszeg – Szombathely – Vasvár; Bük – Szombathely; Répcelak – Porpác; Szombathely – Körmend – Szentgotthárd, melyeket délen az Őrségben, Bajánsenye – Felsőjánosfa – (Zalalövő), illetve közép Vas megyében Szombathely – Sárvár – Celldömölk nyomvonalak csatlakoztatnak a szomszédos megyékkel, illetve országokkal.

Legfontosabb vasútállomások:

- Szombathely
- Körmend
- Vasvár
- Sárvár
- Celldömölk
- Kőszeg
- Bük

Vas megye két országgal, Ausztriával és Szlovéniával is határos, melyek vasúthálózata, és ezen keresztül az ide látogató turisták számára is vonzó, kényelmes alternatíva lehet, a megyébe történő látogatás során a vonattal történő érkezés.

Kapcsolódás lehetséges Magyarország és Ausztria között Szentgotthárd-Mogersdorf, Magyarország és Szlovénia között pedig Bajánsenye-Hodos átlépési ponttal.

Két fontos szempont szerint vizsgálandó a multimodális vasútközlekedés és kerékpáros közlekedés kapcsolódása.

1. Hivatásforgalmi szempontból:

A vasútvonal hálózat a megye, fő ipari termelést folytató városaiban jelen van, összeköttetést biztosítva több, a kisebb-nagyobb városok környezetében lévő településsel, ahonnan a munkavállalók jelentős része érkezik. Ezen munkavállalók számára már jelenleg is használt alternatíva a vonattal történő utazás, de még nagyobb mértékű fejlődés érhető el a jövőben ezen a téren. De ehhez több fronton is tevékenységek folytatása szükséges, főként

szemléletformáló kampányok során, illetve akár konkrét megoldási javaslatok kidolgozásával, a nagyobb ipari cégek számára. Hiszen fontos szempont a biztonság is, ezért a vasútállomások és a kisebb-nagyobb cégek között biztosítani szükséges a biztonságos kerékpározás feltételeit, ennek érdekében kerékpárutakra, egyéb infrastruktúra fejlesztésekre van szükség.

2. Turisztikai szempontból:

Jónak, ideálisnak mondható a Vas megyei vasúthálózat a turisztikai térségek elérése szempontjából. A megyében lévő, főbb turisztikai célpontok szinte mindegyike elérhető vonattal. Turisztikai szempontból még értékesebb területeket kaphatnánk, ha az attrakciókat elérni, meglátogatni kívánó turisták gépjárműük helyett a vonatot választanák elsősorban, és így még biztonságosabbá, tisztábbá válhatnának a megye turisztikailag frekvenciáltabb, vagy kevésbé frekvenciált térségei. Mindemellett a környezetvédelmi szempontok is messzemenően így érvényesíthetőek a leginkább.

Javasolt megoldások, eszközrendszer a vasúti közlekedés elősegítése, prioritizálása érdekében:

1. *Kedvezmény-, juttatási rendszer kialakítása, átalakítása.* Javasolt egy olyan kedvezményrendszer, vagy juttatási rendszer kialakítása mellyel a vonattal történő utazás, amellet, hogy kényelmesebb, környezetbarátabb, de még anyagilag is megtérülőbb, olcsóbb az utasok számára az egyéni gépjárműhasználattal szemben. Ehhez természetesen nem biztos, hogy elegendő a megyei, helyi szabályozás, kedvezményrendszer kialakítása, hanem országos, törvényi szintű szabályozás is szükséges lehet, de egy-egy pilot projekttel elindítható és tesztelhető, mérhető a hasznosulása.
2. *Szemléletformáló kampányok a különböző célközönségek részére.* Fontos lenne több célközönség számára is a vasút-, és a kerékpárhasználat fontosságára felhívni a közlekedők figyelmét. Bemutatva a kölcsönös hasznot, amit rejt ez a lehetőség. A kampány során többféle modell kidolgozására lenne szükség, az egyes gazdasági szektorok számára.

Infrastruktúrafejlesztés a vasútállomásokon:

Ahhoz, hogy vonzóbbá, elterjedtebbé váljon a multimodális közlekedés, ahhoz többféle infrastruktúrát lenne szükséges fejleszteni.

1. Megoldást kell találni, kínálni a kerékpárok biztonságos, fedett tárolására.
2. Jól átgondolt, megtervezett kerékpárkölcsonzési rendszer kialakítása (hagyományos, E-bike).
3. Megoldást kínálva a jelenleg nagymértékben fejlődő elektromos rásegítésű kerékpárok használatához, E-bike töltőállomás rendszert kell kialakítani. Nemcsak a vasútállomásokon, hanem az egyes cégeknél, a munkavállalók számára, illetve a turisztikailag fontos attrakciónál is.

4.3 Kerékpáros adatgyűjtés

A megyei szintű vagy kisebb területi léptékű, főbb kerékpárforgalmi útvonalakhoz kapcsolódó rendszeres (kézi vagy automatikus) kerékpáros forgalomszámlálás bevezetésének lehetőségei.

Vas megyében összesen 6 db belterületi és 4 db külterületi automata kerékpáros forgalomszámláló kerül 2021. év végéig beüzemelésre a Magyar Közút Nonprofit Zrt. üzemeltetésében.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. hozzájárulásával a Vas Megyei Önkormányzati Hivatal működtetésében a VELOREGIO ATHU064 projekt megvalósítása során kihelyezésre került 1 db kerékpárforgalom számláló berendezés Szombathely külterületén (Szombathely – Sé között lévő kerékpárúton).

A külterületi forgalomszámlálók az alábbi szakaszokon találhatóak:

- Zsira – Bük közötti kerékpárúton, Bük város határában
- Sárvár – Gérce közti kerékpárúton, Sárvár, Hegyközség településrészen
- Szombathely – Rum között létesített kerékpárút mentén, Tanakajd határában
- Narda – Szombathely között lévő kerékpárút mentén, Narda és Torony települések között
- Szombathely – Sé között lévő kerékpárúton

A fenti telepített berendezések főként olyan kerékpárutak mentén találhatóak, melyek NY-K; K-NY irányban mozgó kerékpárosok számát hivatott mérni.

Számos olyan része van a megyének, ahol a kerékpárhálózat nem kielégítő szintű, azonban a kerékpáros forgalom – főleg a turisztikai célú – igen magas. Itt eddig nem volt forgalomszámlálás, azonban felettébb szükséges lenne, hiszen ezzel lehetne leginkább objektíven igazolni, hogy szükség lenne az infrastruktúra alapvető megújítására.

Szükség lenne a megye több pontján, a főbb É-D; D-É irányban lévő kerékpárutak, de ezek hiányában a kerékpárosok által leginkább használt, kerékpározásra kijelölt útvonalak mentén kézi forgalomszámlálást végezni. A kézi forgalomszámlálás eredményeinek kiértékelését követően javaslatot tenni a legforgalmasabb szakaszokra automata kerékpáros forgalomszámlálók kihelyezésére.

A megyében több népszerű, a kerékpárosok számára rendkívül vonzó, látogatott turisztikai célpont is található, ahol mindenképpen érdemes és javasolt lenne a forgalomszámlálás.

Ezen turisztikai térségek többek között:

- Órség és Vendvidék (Szlovén Rábavidék)
- Kőszeg, Kőszeg-hegyalja
- Vasi Hegyhát-Rábamente

Telepítendő automatikus kerékpáros forgalomszámlálók javasolt helyszínei, kiegészítve a majdani kézi forgalomszámlálás alapján javasolt helyszínekkel:

- EuroVelo 14 – Szentgotthárd, magyar-osztrák határ vagy Szentgotthárd, Máriaújfalu (Hársas-tó)
- EuroVelo 13 – Kőszeg
- Őrség 1 útvonal: Szalafő, Fő u.
- Vasi Hegyhát kerékpáros útvonal: Vasvárra vezető 7441. sz. közút

5 A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

Vas megye kerékpárforgalmi hálózatának tervezése során arra törekedtünk, hogy a meglévő hálózathoz kiindulva, a megye törekvéseit figyelembe véve egy új, összefüggő, megfelelő sűrűségű kerékpáros hálózat alakulhasson ki, amely lehetőség szerint a megye összes jelentősebb forgalomvonzó létesítményét és területét összekapcsolja.

A tervezési munka során megvizsgáltuk a tervezési terület forgalmi és baleseti adatait. Ezek alapján a Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése c. Útügyi Műszaki Előírás 6.1. ábrája figyelembevételével határoztuk meg az alkalmazandó kerékpárforgalmi létesítményeket.

A tervezést a hálózatépítés alapelveinek szem előtt tartásával végeztük el, azaz összefüggő, biztonságos, jól használható kerékpárforgalmi nyomvonalak és biztonságos kerékpáros területek kialakítására törekedtünk.

A tervezési munkák további alapvető elveként rögzítettük, hogy a kerékpárosok közlekedését a lehető legegyszerűbb nyomvonal kialakításával célszerű megvalósítani. Mivel a kerékpárforgalmi fejlesztések legfontosabb célja az, hogy minél többen és minél többet használják a kerékpárokat, ezért a tervezés során figyelembevételre kerültek a komfortos és biztonságos kerékpározást támogató kiegészítő intézkedések és létesítmények is.

Ennek megfelelően az infrastrukturális elemeken felül része a kerékpár hálózati tervnek:

- kerékpáros útbaigazító táblázási rendszer kialakítása;
- kerékpártárolók kialakítása;
- kerékpáros pihenőhelyek létesítése;
- szemléletformáló, tájékoztató, figyelemfelhívó intézkedések,
 - kerékpáros programok
 - tematikus útvonalak kialakítása
 - digitalizáció szintjének elmélyítése
 - jó gyakorlatok megismerése
 - P+R lehetőségek vizsgálata
 - forgalomszámlálás és azok eredményeinek értékelése.

5.1.1 A tervezett beavatkozások bemutatása

A fejezetben bemutatott fejlesztéseket három prioritási kategóriába soroltuk be:

- Rövidtávon megvalósítandó projektek: a legfontosabb, nagy kerékpáros forgalmat lebonyolító, ugyanakkor jelenleg nem kerékpáros-barát útvonalak megvalósítása; Jelen projektek esetében az engedélyes építési tervek rendelkezésre állnak, és a megvalósításhoz szükséges forrás is biztosított. A kivitelezés – a szükséges beszerzési eljárások sikeres lebonyolításának függvényében – 2021-folyamán indulhat el.
- Középtávon megvalósítandó projektek közé azon projektek kerültek, melyek tervezési előkészítési munkálatai 2021. év végéig befejeződnek, finanszírozásuk pedig várhatóan a következő, 2021-2027-es európai uniós költségvetési időszak keretein belül lesz biztosítható.
- Hosszú távon megvalósítandó projektek: az első két kategóriába nem tartozó nyomvonalak. Ilyenek például azok a szakaszok, melyeken komolyabb akadályozó tényezők nincsenek, illetve alternatív útvonalakkal kiválthatók. Megvalósításuk a 2028-tól kezdődő ciklusban lehetséges.⁵

A Kerékpáros klub javaslatai szerint a Vas megyei kerékpárforgalmi hálózat fejlesztéseknél is figyelembe kell venni az alábbi közlekedésbiztonsági intézkedéseket, elveket, továbbá meg kell határozni a beavatkozási hierarchiát.

Az alkalmazandó közlekedésbiztonsági intézkedések az alábbiak lehetnek.

1. forgalomcsillapítás
2. sebességcsökkentés
3. konfliktuspontok kezelése, forgalomszervezés
4. útpálya újrafelosztása
5. önálló kerékpárút építése
6. gyalog- és kerékpárút építése

A sorrend szerint először a forgalomcsillapítás és sebességcsökkentés lehetőségeit kell megvizsgálni, mivel potenciálisan ez a leghatékonyabb megoldás a kerékpárosbaráttá tétel szempontjából. Elválasztott kerékpárút kiépítésére kizárólag akkor kerülhet sor, ha a sorrend szerint magasabb rangú megoldások közül egyik sem valósítható meg, vagy azok bizonyítottan nem hoznák meg a várt előnyt a kerékpárosoknak. Először tehát a forgalomcsillapítás lehetőségét kell mérlegelni, megvizsgálni. Ha az adott útszakaszon ez nem lehetséges, ott a sebességcsökkentés eszközeit kell alkalmazni (pl. sebességkorlátozás, sávelhúzás, sebességcsökkentő küszöb, rázókö, burkolati jelek stb.)

Ezután a csomópontok és más konfliktuspontok kezelése szükséges, baleseti gócpontok vizsgálata és a konfliktusok megoldása forgalomszervezési, forgalomtechnikai eszközökkel (kiemelt átvezetések,

⁵A jövőbeli fejlesztési irányok meghatározásában támpontot adhat a VELOREGIO ATHU064 projekt keretében elkészülő 'Stratégiai tanulmány', illetve a ThreeT PGI05391 projektben elkészült 'Vas megye, Akcióterv' c. dokumentum.

színes burkolat, jelzőlámpás csomópont korrekciója, előretolt felállóhely, kanyarodó sávok kialakítása stb.). Amennyiben ez még mindig nem ad kielégítő megoldást, akkor az útpálya újra felosztása szükséges. Ide tartozik az új sáv szélességek meghatározása, széles külső sáv, buszsáv, közös busz-kerékpár sáv, kerékpársáv, „ajánlott kerékpársáv” kialakítása.

Indokolt esetben önálló kerékpárút építése válhat szükségessé, de belterületen csak ott támogatható, ahol nincs párhuzamos gyalogjárda, és/vagy közút. Legvégső esetben megoldás lehet a járda átminősítése gyalog- és kerékpárúttá, ami belterületen szintén nem javasolt.

Vas megye kerékpárforgalmi főhálózatának tervezett és javasolt infrastrukturális fejlesztései

Tervezett fejlesztéssel érintett megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota	Megvalósítás időtávja
Szombathely és Sé település között kerékpárút építés.	Hivatásforgalmi és turisztikai célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva. Emellett Szombathely és EV13 összekötésében is lényeges potenciált tud betölteni.	2,3 km	Engedélyes- és kiviteli tervvel rendelkezik	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely belterületén a 87. sz. főúttal részben párhuzamosan, a Metro áruház előtti körforgalomtól a Söptei úti körforgalom közötti szakaszon.	Hivatásforgalmi célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva.	1,2 km	Engedélyes- és kiviteli tervvel rendelkezik	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom – Szombathely kerékpárút	Főként hivatásforgalmi céllal létesítendő kerékpárút, mely hivatott a délről érkezők munkahelyre történő, illetve hazaérkezését a kerékpáros közlekedésében egy biztonságos alternatívát kínálni a Szombathelyen dolgozók részére. Emellett fontos turisztikai célja is	6,8 km	Engedélyes- és kiviteli tervvel rendelkezik	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés

	van. A megye észak-dél kerékpáros közlekedési tengelyében lényeges tényező lehet. Fontos szakaszként jelenhet meg Szombathely – Ják; Szombathely – Ják – Körmend, avagy Szombathely és az Órség összeköttetésében.			
Szombathely – Vép kerékpárút	Hivatásforgalmi és turisztikai célú kerékpárút. Hivatásforgalmi céllal, a Szombathelyre érkező, illetve hazafelé tartó munkavállalók biztonságos közlekedését biztosítva. Emellett Szombathely és Sárvár összeköttetésében is lényeges potenciált tud betölteni.	5,1 km	Engedélyes- és kiviteli tervvel rendelkezik	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés

Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota	Megvalósítás időtávja
Sárvár, Hegyközség hiányzó kerékpárút-szakasz (Termál Kerékpáros Túraút része)	A Termál Kerékpáros Túraút részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár város és Sárvár Hegyközség településrész között. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	0,8 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre	Középtávon megvalósuló fejlesztés

			adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	
Szombathely-Söpte (Szombathely-Bük útvonal kiépítendő szakasza)	A Szombathely-Bük útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Szombathely város és Söpte település között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. A tervezett fejlesztés településhatártól településhatárig tart, a csatlakozó belterületi szakaszok kiépítése, a csatlakozási pontok kijelölése további tervezési feladatokat igényel. Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.	3,4 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Vép-Porpác (Szombathely-Sárvár kapcsolat hiányzó szakasza)	A Szombathely-Sárvár útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése és vegyes forgalmú mezőgazdasági út felújítása Vép belterületén, valamint Vép és Porpác települések között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. Az engedélyes- és kiviteli	7,3 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött	Középtávon megvalósuló fejlesztés

	tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.		el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	
EV 13 Ólmod-Bozsok	<p>Az EuroVelo 13 hálózat részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése, valamint vegyes forgalmú mezőgazdasági és erdészeti utak felújítása Ólmod és Bozsok települések között.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>	20,0 km	<p>A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.</p>	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk-Izsákfa (Ság hegy – Somló-hegy útvonal része)	<p>A Ság hegy– Somló-hegy útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Celldömölk város és Celldömölk Izsákfa településrészek között. A megépülő kerékpárút</p>	3,7 km	<p>A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata</p>	Középtávon megvalósuló fejlesztés

	<p>turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>		<p>alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.</p>		
Torony - EV 13 összeköttetés	<p>Az EuroVelo 13 hálózatra rácsatlakozó kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Torony településhatár és a főhálózati nyomvonal között.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>	2,3 km	<p>A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.</p>	Középtávon megvalósuló fejlesztés	
Körmend-Molnasecsőd	A	Körmend-Vasvár	5,7 km	A kormány	Középtávon

(Körmend-Vasvár részeként)	<p>útvonal részeként kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Körmend város és Molnascsecsőd település között. A megépülő kerékpárút turisztikai és hivatásforgalmi feladatokat is ellát. A tervezett fejlesztés településhatártól településhatárig tart, a csatlakozó belterületi szakaszok kiépítése, a csatlakozási pontok kijelölése további tervezési feladatokat igényel.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>		<p>1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.</p>	<p>megvalósuló fejlesztés</p>
Zalalövő-Őriszentpéter	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Zalalövő és Őriszentpéter települések között.</p> <p>A tervezett fejlesztés egy része (1,4 km) Zala megyébe esik, de egy tervezési szerződés keretében kerültek összekapcsolásra.</p> <p>Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.</p>	14,7 km	<p>A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre</p>	<p>Középtávon megvalósuló fejlesztés</p>

			adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	
Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár települések között.</p> <p>A Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár kerékpárút vonatkozásában jelenleg Tanulmányterv áll rendelkezésre. A szakasz a Szombathely-Balaton összeköttetés megteremtése szempontjából is kiemelt jelentőséggel bír.</p> <p>A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.</p>	20,0 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Körmend – Zalaölvő (felhagyott vasúti nyomvonalon)	<p>Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Körmend és Zalaölvő települések között. A kerékpárút jelentős részben a felhagyott vasúti nyomvonalon halad.</p> <p>Az út tervezése a Vas Megyei Önkormányzat és a GYSEV Zrt. közösen végzi.</p>	23,0 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A	Középtávon megvalósuló fejlesztés

	Az engedélyes- és kiviteli tervek 2021. végére rendelkezésre állnak.		tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	
Sárvár-Csénye építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár és Csénye települések között. Jelenleg egyeztetés alatt van, hogy az érintett nyomvonalon belül a Sárvár – Csénye község külterületi határáig eső 1,4 km hosszú szakaszra vonatkozó tervezési feladatok a Vas Megyei Önkormányzat koordinálásával megvalósulhassanak. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel várhatóan 2021. végére rendelkezni fog.	1,4 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Csénye-Ikervár építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Csénye és Ikervár települések között. Jelenleg egyeztetés alatt	2,9 km	A kormány 1726/2020. (X. 30.) jelű, térségi jelentőségű kerékpárutak	Középtávon megvalósuló fejlesztés

	<p>van, hogy az érintett nyomvonalon belül a Csénye község külterületi határától Ikervárig eső 2,9 km hosszú szakaszra vonatkozó tervezési feladatok a Vas Megyei Önkormányzat koordinálásával megvalósulhassanak. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel várhatóan 2021. végére rendelkezni fog.</p>		<p>előkészítéséről szóló határozata alapján várhatóan megtervezésre kerülő szakaszok. A tervezés még nem kezdődött el, jelenleg a tervezői közbeszerzés van folyamatban, a tervezésre adott árak függvényében változhat, hogy végül mely szakaszok kerülnek megtervezésre.</p>	
--	--	--	--	--

Tervezett érintett megnevezése	fejlesztéssel érintett szakasz	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota	Megvalósítás időtávja
Alsó Erdő kerékpározható nyomvonalainak fejlesztése Kőszeg-térségében		Alsó Erdő kerékpározható nyomvonalainak fejlesztése Kőszeg-térségében	25,2 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Kőszegi-hegységben		Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Kőszegi-hegységben	19,1 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Himfai Parkerdő területén		Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Himfai Parkerdő területén	21,1 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Kőszeg építés/kijelölés/kitáblázás		Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése Szombathely és Kőszeg települések között.	20,4 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

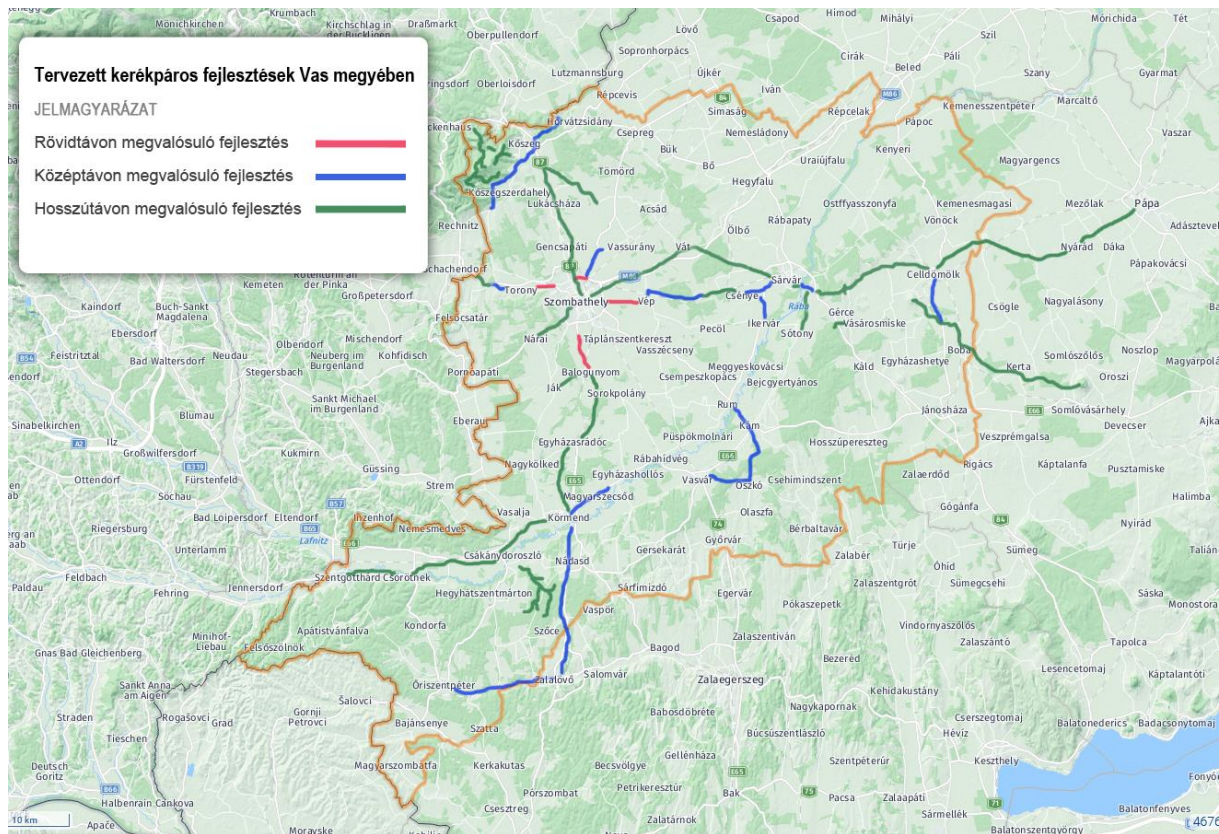
	A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.			
Torony térségében, az EV13 csatlakozási ponttól az országhatárig tartó kerékpárút építés/felújítás	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Torony település térségében, az EV13 csatlakozási pont és az országhatár között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	3,5 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely- Nárai építés	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése Szombathely és Nárai települések között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	4,3 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom - Ják építés	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése Balogunyom és Ják települések között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	5,5 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk - Sárvár - Szombathely - Őriszentpéter kijelölés/kitáblázás	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése Celldömölk-Sárvár-Szombathely - Őriszentpéter települések között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	102,9 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kőszeg - Kőszegpaty felújítás	Meglévő, szilárd	10,9 km	Nincs előzmény	Hosszútávon

	burkolatú kerékpárút felújítása Kőszeg és Kőszegpaty települések között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.			megvalósuló fejlesztés
Csörötnek - Szentgotthárd építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Csörötnek és Szentgotthárd település között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	7,1 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Gérce - Farkaserdő összeköttetés – építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Gérce település és a Farkaserdő között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	4,7 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sitke építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár és Sitke település között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	8,2 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sótóny építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Sárvár és Sótóny település között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	8,8 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Körmend - Nádasd építés	Kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése Körmend és Nádasd település között. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	7,2 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

Szombathely - Rum útvonal összekötése a Fertőd - Balaton útvonallal – kitáblázás	Szombathely - Rum útvonal összekötése a Fertőd - Balaton útvonallal – kitáblázás. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	24,9 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Ság hegy- Somló hegy összeköttetés – kitáblázás	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése a Somló- Ság hegyútvonalon. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	35,9 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Sárvár kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése a Szombathely- Sárvár útvonalon. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	7,8 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Körmend kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése a Szombathely-Körmend útvonalon. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli	21.0 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

	tervekkel nem rendelkezik.			
Körmend-Szentgotthárd kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése a Körmend-Szentgotthárd útvonalon. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	25.4 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömök – (megyehatár)-Pápa létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Kerékpárforgalmi úthálózat hiányzó szakaszainak kiépítése, a szükséges helyeken új nyomvonal kijelölése, vegyes használatú útvonalakon táblarendszer telepítése a Celldömök – (megyehatár)-Pápa útvonalon. A fejlesztési szakasz engedélyes- és kiviteli tervekkel nem rendelkezik.	11,9 km	Nincs előzmény	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

24. ábra: Tervezett kerékpáros fejlesztések Vas megyében



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

5.1.2 Kerékpáros átvezetések

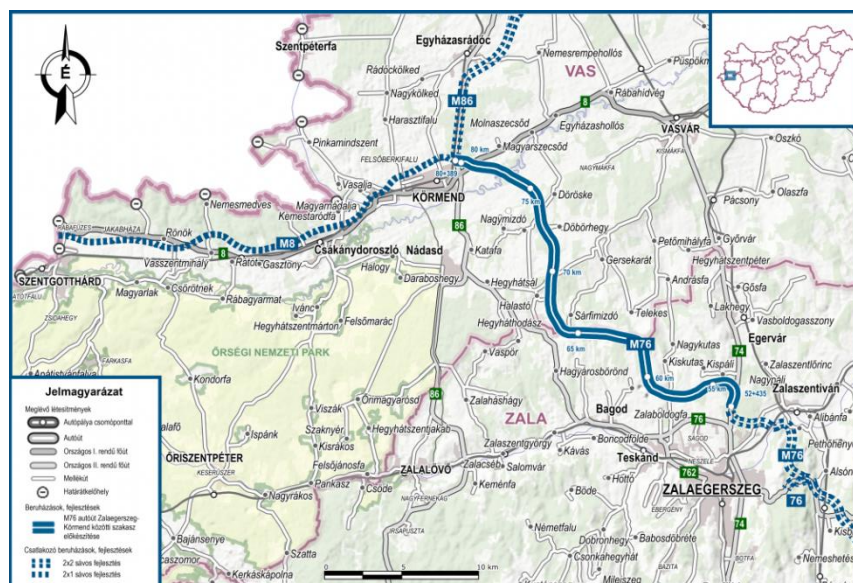
A nagy forgalmú utakon – szinte kizárólag főutakon – való átkelés a baleseti elemzés alapján kritikus pontnak tekinthető. A lenti felsorolásban található átvezetési pontok 4000 egységjármű/nap feletti forgalmú utak és fejlesztésre javasolt szakaszok találkozásánál helyezkednek el. Következő helyeken ezért különszintű keresztezéssel való átvezetés javasolt:

Szsz.:	Hely, helyszín:	Javasolt átvezetési helyszín
1.	Csákánydoroszló	1. Csákánydoroszló vasútállomás és a település között, a 8-as (E66) számú főúton. 2. Kemestaródfa irányából, illetve ellenkező irányban, az Őrség felé, a 8-as (E66) számú főúton.
2.	Rönök	Csörötnek irányából Ausztria irányába a 8-as (E66) számú főúton
4.		Körmend-Horvátnádálja városrészeiről Vasalja, Ausztria irányába, ill. ellenkező irányban, a 8-as (E66)

	Körmend	számú főúton
6.	Rum – Kám közötti útszakasz	A Szombathelyről a Balaton, Vasi-Hegyhát irányába haladó kerékpárosok számára a 8-as (E66) számú és a 87-es számú főúton
7.	Kőszegfalva – Abért-tó	Kőszegfalva és az Abért-tó között, a 87-es számú főúton
8.	Kőszeg, Ólmodi út – 87. sz. főút keresztezése	Az EV 13 és a Bük 6 útvonalak áthaladási pontjában, a 87-es számú főúton

A NIF Zrt Vas megyében jelentős gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztéseket tervez M8, M86, M76, M80, M87, 87, 89. A tervezett kerékpáros átvezetések helyének tervezésekor javasolt figyelembe venni a gyorsforgalmi úthálózat leendő nyomvonalait is.

25. ábra Tervezett gyorsforgalmi út - fejlesztések Vas megyében



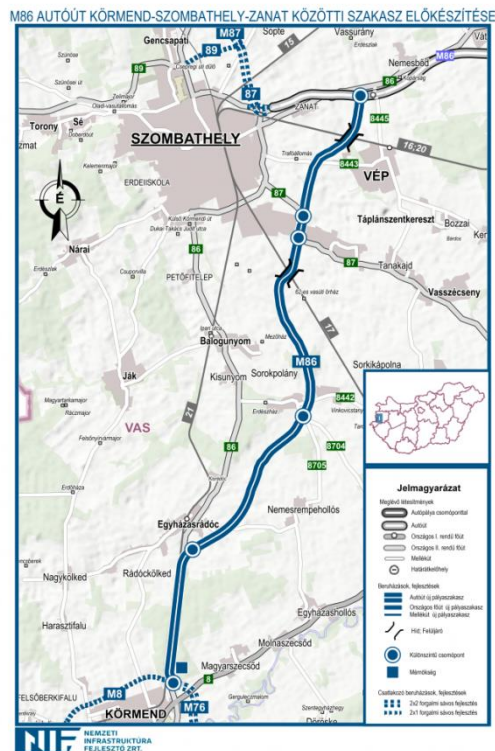
Forrás: Nemzeti Infrastruktúrafejlesztési Zrt.

Zalaegerszeg és térsége közötti közlekedésfejlesztési tervdokumentáció („masterplan”), amelynek részét képezi a Zalaegerszeg – Körmend gyorsforgalmi úti kapcsolat nyomvonal. Az M76 autót tervezett nyomvonala a masterplan tanulmány alapján az M9 autót Zalaegerszeg északi (74 sz. főút csomópontjával határolt) csomópontjából indul, majd Sárfimizdó előtt éri el Vas megye határát. Ezt

követően Halastó és Sárfimizdó között, Vas megye határát átlépve keresztezi a Rába-folyó völgyét, a lehető legkisebb mértékben érintve a Natura2000 védettségű területeket és külön szintű csomóponttal csatlakozik a tervezett M80-M86 autóutak, valamint a 8 sz. és 86 sz. főutak alkotta csomóponthoz. A tervezendő gyorsforgalmi útszakasz hossza cca. 33 km.

Tervezés alatt áll az M86 autóút Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet közötti szakasz.

26. ábra M86 Szombathely-Körmen szakasz tervezett nyomvonala



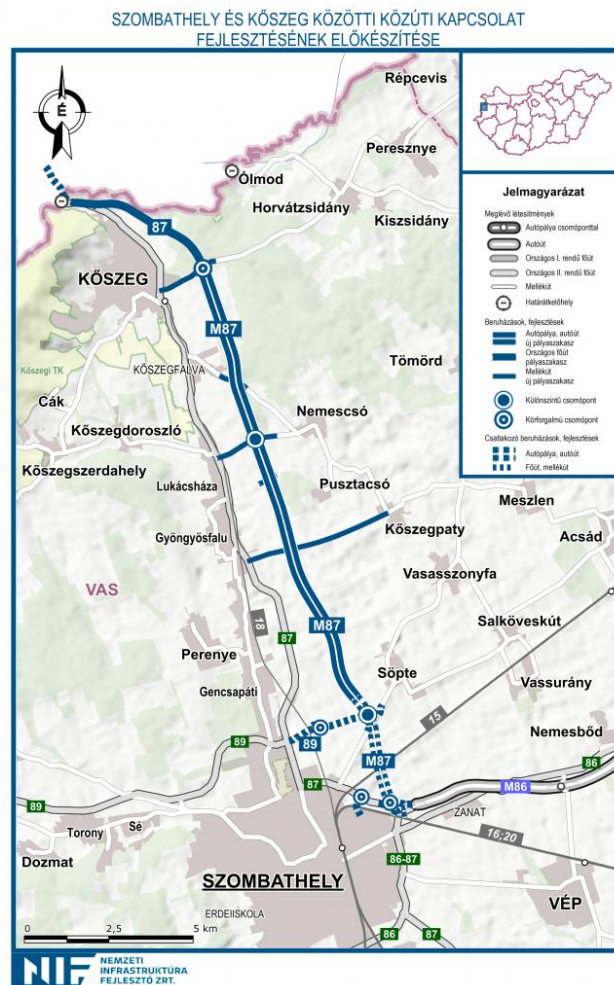
Forrás: Nemzeti Infrastruktúrafejlesztési Zrt.

A Szombathely és Kőszeg közötti közúti kapcsolat Szombathelytől a magyar-osztrák országhatárig tartó szakasza két részre osztható fel az alábbiak szerint:

Szombathely és Kőszeg közötti 13,58 km hosszú 2x2 sávú szakaszra fizikai elválasztással, valamint Kőszeg keletéről elkerülő és az országhatárig tartó mintegy 4,51 km hosszú 2x1 sávú szakaszra.

A projekt célja a települések elkerülése mellett azok gyorsforgalmi úthálózatba való csatlakoztatása, a települési, térségi elérhetőség javítása, valamint kapcsolódva az osztrák oldalon épülő B61 jelű úthoz, a nemzetközi elérhetőség javítása is.

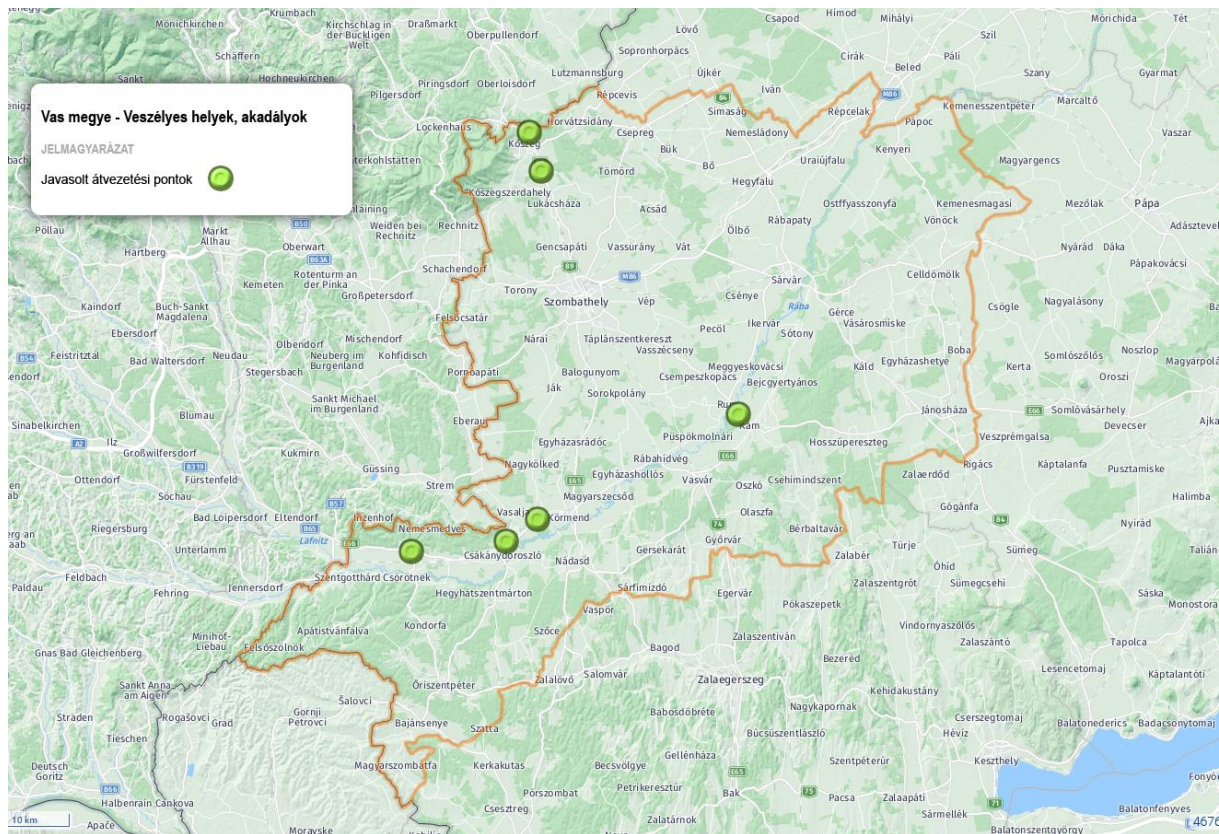
27. ábra M87 Szombathely-Kőszeg gyorsforgalmi út tervezett nyomvonala



Forrás: nemzeti Infrastruktúrafejlesztési Zrt.

Ezen Vas megyei fejlesztések önállóan nem tartalmaznak kerékpárforgalmi létesítményeket, azonban a gyorsforgalmi úthálózat megvalósulásával jelentősen át fog alakulni a korábbi főutak (8-as, 87-es, 86-os, 76-os) gépjárműforgalma, melyrészben akár kerékpározhatóvá teheti ezen utak egyes szakaszait. Mindemellett a gyorsforgalmi úthálózat átereszei, felüljárói, aluljárói éppúgy segíthetik a kerékpározhatóság biztosítását.

28. ábra: Javasolt kerékpáros átvezetések Vas megyében



Forrás: kenyi.hu/saját szerkesztés

5.1.3 Kerékpáros pihenőhelyek

Azokon az útvonalakon, ahol nagy arányú szabadidős célú kerékpáros forgalom várható, pihenőhelyeket szükséges létesíteni. A pihenőhelyeknek a KKT (e-ÚT 03.04.13:2019 jelű üzleti műszaki előírás) előírásai alapján rendelkeznie kell tetővel, padokkal, asztallal, kerékpártámaszokkal, szeméttárolóval és információs táblával; valamint létesíthető ivóvíz-vevő hely (közkút), illemhelyiség, telepíthető szerszámkészlet, ingyenes WiFi-kapcsolat, elektromos ellátás biztosítása (pl.: mobiltelefon, e-bike, stb. töltési lehetőség).

A pihenőhelyeket egymástól 10-15 km-re célszerű kialakítani, lehetőleg csendes, nyugodt, árnyas környezetben, hosszabb emelkedők után, jó kilátású pontokon (dombtetőkön); illetve turisztikai célpontok (attrakciók, látnivalók, vendéglátó- és szolgáltató helyek) közelében.

Kerékpáros pihenőhelyek elhelyezése

A kerékpározók számára a jövőben létesítendő kerékpáros pihenőhelyek elhelyezése szempontjából mindenképpen szükséges megvizsgálni az adott térségben, adott településen rendelkezésre álló olyan lehetőségeket, melyek alkalmasak egy kerékpáros, vagy akár kerékpáros csoport számára, hogy megpihenjen. Erre belterületen alkalmas helyek, helyszínek lehetnek a meglévő éttermek, kávézók

teraszai, egyéb olyan parkokban, egyéb zöldterületeken elhelyezett padok, asztalok, melyeknél az említett célcsoport alkalmas helyszínt talál egy rövidebb pihenő eltöltésére.

Új beruházás, létesítés esetén, ha a településen fenti megoldások rendelkezésre állnak, főként a kisebb településeket, falvakat illetően található pihenésre alkalmas helyszín – városokban ez biztosan rendelkezésre áll -, akkor külterületen érdemes olyan biztonságos és útvonalspecifikusan, logikusan átgondolt helyre kerékpáros pihenőt tervezni, építeni, ami akár csak, mint pihenőhely, de akár, mint egy mellette lévő egyéb attrakció, együttesen még nagyobb hatásfokkal hasznosulhatnak. A pihenőhelynél fontos kérdés lehet a szemétyűjtő kihelyezése, vagy ki nem helyezésének kérdése is. Csak akkor javasolt szemétyűjtő kihelyezése, ha annak megfelelő időközönkénti ürítéséről a terület tulajdonosa, vagy vagyongekezelője gondoskodni tud. Ellenkező esetben tájékoztató tábla kihelyezése célszerű, mely felhívja a felhasználók figyelmét a keletkezett szemét megfelelő kezelésére.

Erre a célra, a szemétkelés megfelelő módjáról az Aktív-, és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ készített egy megfelelő táblát, melynek mintája az alábbiakban található:

5.1.4 Kerékpártárolás

A hálózati infrastruktúra fejlesztésén kívül a kerékpártárolási lehetőségek megteremtése, a meglévő tárolók korszerűsítése is kiemelt feladat kell, hogy legyen. Nagyobb kapacitású kerékpártárolók elhelyezése javasolt a kiemelt turisztikai célpontoknál, a nagyobb forgalmú vasútállomások, autóbusz-pályaudvarok környezetében és a megye fontos közintézményeinél.

A kerékpártárolóknak meg kell felelniük a KKT (e-ÚT 03.04.13:2019 jelű útügyi műszaki előírás) biztonságos és kényelmes tárolásra vonatkozó előírásainak, de ezen kívül megjelenésükben, formájukban, színükben és anyaghasználatukban illeszkedniük kell az épített és természeti környezetbe, azaz meg kell felelniük a települések arculati kézikönyveinek ajánlásainak, illetve a településképvédelmi rendeletek arculati előírásainak.

29. ábra Kerékpártároló látványterv 1



Forrás: www.acekft.hu

30. ábra Kerékpártároló látványterv 2



Forrás: www.viatorpower.com

31. ábra: e-bike töltőpont látványterv



Forrás: www.ilbaronetto.it

5.1.5 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer meghatározásra került a Bejárható Magyarország kézikönyvben. A dokumentum pontos és részletes útmutatást tartalmaz az alkalmazandó táblák pontos típusairól, méreteiről, a feliratok betűtípusáról, betűméretéről, illetve a táblákon használható jelölésekről, piktogramokról.

Az útirányjelző táblarendszer kialakításának alapelvei a 4.2. fejezetben találhatóak. A táblák helyeinek

részletezése meghaladja a KHT kereteit, de a táblákon feltüntetendő főhálózati csomópontokat ismertetjük.

A Vas megyében található **főhálózati csomópontok** a következők:

- | | | |
|-----------------|-------------------|------------------|
| • Bajánsenye | • Apátistvánfalva | • Pinkamindszent |
| • Őriszentpéter | • Rátót | • Felsőcsatár |
| • Szalafő | • Csákánydoroszló | • Narda |
| • Szentpéterfa | • Pornóapáti | • Bucusu |
| • Bozsok | • Kőszeg | • Velem |
| • Horvátzsidány | • Csepreg | • Bük |
| • Szentgotthárd | • Ják | • Ólmod |
| • Kám | • Rum | • Sárvár |
| • Szeleste | • Celldömölk | • Mersevát |
| • Körmend | • Vasvár | • Szombathely |
| • Répcelak | • Bozsok | • Rábfüzes |

A fenti csomópontokat a hatályos területrendezési tervek szerinti főhálózat elemei alapján adtuk meg, melyet a korábbi fejezetekben ismertettünk.

Az útirányjelző tábláknak tartalmazniuk kell legalább egy, de inkább két célpontot, amelyek lehetnek:

- település, településrész;
- kiemelkedő látnivalók, turisztikai célpontok;
- kerékpáros szolgáltatások (pihenőhelyek, szervízpontok, mosdók);
- közösségi közlekedési megállók (vasútállomások, B+R-ek, kompikötők stb.);
- fontosabb közintézmények.

A jelzendő célpontokat a Bejárható Magyarország Program arculati kézikönyve szerint kell meghatározni: felül a következő nagyobb település, főhálózati csomópont, alul pedig a legközelebbi következő település vagy turisztikai célpont szerepeljen.

A táblákon szerepeltetni kell az útvonal számozását vagy piktogramos jelzését. A számozási rendszerre jelenleg nem vonatkozik egységes, országos előírás. A KHT készítésének időpontjában egyedül a hatályos OTrT nyomvonalak esetében létezik törvényben rögzített számozás, de a BKÜK, illetve a megyei főhálózatok esetében még nem alakult ki a számozás koherens rendszere. Ezért a megye főhálózati szakaszainak egységes kezelése érdekében javasoljuk a lehetséges egységes számozási rendszer felállítását, az alábbi elvek alapján:

- Az országos törzshálózati elemek az OTrT-ben rögzített számukat kapják.
- A térségi útvonalak szintén a területrendezési tervben meghatározott számukat kapják, de a szám elé egy nagy „V” betű kerüljön, jelezve a Vas megyei elhelyezkedést.

- A Vas megyei TrT térségi útvonalainak a rendezési tervben nincsen számuk. Ezért javasoljuk a megyei hálózatra a „V” betűs megjelölés mellett a számozás használatát, két számjegyű számozással, mely az óramutató járásának megfelelően növekszik;
- A nem a főhálózat részét képező szakaszok javaslatunk alapján ne kerüljenek számozásra.

5.1.6 A szomszédos megyék kerékpárforgalmi hálózatához kapcsolódó fejlesztések bemutatása

A bemutatott fejlesztések közül az alábbiak kapcsolódnak más megyék főhálózatához:

Veszprém megye

- (Jánosháza (13. számú)) – Nemeskeresztúr – Rigács – Sümeg (V21, 22. számú) kerékpáros nyomvonal elérése, csatlakozása
- Mersevát – Külsővat (83. számú OTTr országos útvonal kapcsolódás a Sárvár – Celldömölk Pápa, Rába – Bakonyalja útvonalon)
- Pápac – Kemenesszentpéter (Kapcsolódás a V27B útvonalhoz, mely Pápa város elérését teszi lehetővé).

Zala megye

- Zalalövő – Felsőjánosfa (megyehatár) önálló kerékpárút 7411. j. út mentén

Győr-Moson-Sopron megye

- Zsira-Sopronhorpács-Völcsej-Lövő (meglévő kp. úttól a 8627. j út mellett a 84.sz. úton történő átvezetéssel bezárólag)

5.2 Kerékpáros adatgyűjtés

Vas megyében összesen 4 db külterületi, automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés kerül 2021. év végéig beüzemelésre a Magyar Közút üzemeltetésében.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. hozzájárulásával a Vas Megyei Önkormányzati Hivatal működtetésében a VELOREGIO ATHU064 projekt megvalósítása során kihelyezésre került 1 db kerékpárforgalom számláló berendezés Szombathely külterületén (Szombathely – Sé között lévő kerékpárúton).

Ezen forgalomszámlálók az alábbi szakaszokon találhatóak:

- Zsira – Bük közötti kerékpárúton, Bük város határában
- Sárvár – Gérce közötti kerékpárúton, Sárvár, Hegyközség településrészen
- Szombathely – Rum között létesített kerékpárút mentén, Tanakajd határában
- Narda – Szombathely között lévő kerékpárút mentén, Narda és Torony települések között

- Szombathely – Sé közötti kerékpárúton

A fenti telepített berendezések főként olyan kerékpárutak mentén találhatóak, melyek NY-K; K-NY irányban mozgó kerékpárosok számát hivatott mérni.

Számos olyan része van a megyének, ahol a kerékpárhálózat nem kielégítő szintű, azonban a kerékpáros forgalom – főleg a turisztikai célú – igen magas. Itt eddig nem volt forgalomszámlálás, azonban felettébb szükséges lenne, hiszen ezzel lehetne leginkább objektíven igazolni, hogy szükség lenne az infrastruktúra alapvető megújítására.

Szükség lenne a megye több pontján, a főbb É-D; D-É irányban lévő kerékpárutak, de ezek hiányában a kerékpárosok által leginkább használt, kerékpározásra kijelölt útvonalak mentén kézi forgalomszámlálást végezni. A kézi forgalomszámlálás eredményeinek kiértékelését követően javaslatot tenni a legforgalmasabb szakaszokra automata kerékpáros forgalomszámlálók kihelyezésére.

A megyében több népszerű, a kerékpárosok számára rendkívül vonzó, látogatott turisztikai célpont is található, ahol mindenképpen érdemes és javasolt lenne a forgalomszámlálás.

Ezen turisztikai térségek többek között:

- Őrség és Vendvidék (Szlovén Rábavidék)
- Kőszeg, Kőszeg hegyalja
- Vasi Hegyhát-Rábamente

Telepítendő automatikus kerékpáros forgalomszámlálók javasolt helyszínei, kiegészítve a majdani kézi forgalomszámlálás alapján javasolt helyszínekkel:

- EuroVelo 14 – Szentgotthárd, magyar-osztrák határ vagy Szentgotthárd, Máriaújfalu (Hársas - tó)
- EuroVelo 13 – Kőszeg
- Őrség 1 útvonal: Szalafő, Fő u.
- Vasi Hegyhát kerékpáros útvonal: Vasvárra vezető 7441. sz. közút

5.3 Kísérő intézkedések

5.3.1 Szemléletformáló kampányok sikeres lefolytatása

A megyében a nagyobb kerékpárút fejlesztésekhez mindig társultak a kerékpározást népszerűsítő szemléletformáló kampányok. Ezek folytatása alapvető cél. A szemléletformáló, népszerűsítő kampányokban a közlekedők együttműködésére kell felhívni a figyelmet, illetve arra, hogy a kerékpározás egyenrangú közlekedési mód, de mivel a kerékpárosok a legsebezhetőbb közlekedők közé tartoznak, ezért az autóvezetőknek kiemelt figyelmet kell fordítani rájuk. A kampányokban kerülni kell a negatív elemeket (pl. védőfelszerelések népszerűsítése), mert ezek a nemzetközi tapasztalatok szerint nem feltétlen hatékonyak és akár kontraproduktívak is lehetnek.

Vas megyében már eddig is sikeresen valósultak meg – főleg agglomerációs vagy települési kerékpárút hálózat fejlesztése kapcsán – szemléletformáló és oktatási, balesetmegelőzési

kampányok. Ezeket a hivatásforgalmi használat és a korosztályos oktatás, megelőzés terén az alábbiak lehetnek:

- kerékpáros kultúra emelésére hivatott népszerűsítő, oktató, ösztönző kampányok, rendezvények,
- új szakaszokon, vagy balesetveszélyes szakaszokon biciklizés megvalósítása
- az oktatási és nevelési intézményekben információs kiadványok készítése,
- megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat ismertető kampányok lebonyolítása
- az e-bike-ok népszerűsítése
- vállalatoknál és intézményeknél a kerékpárhasználat ösztönzése, belső alap infrastruktúra kiépítésére javaslatok megfogalmazása
- vállalatoknál és intézményeknél a kerékpárhasználat ösztönzése, az e-bike-ok, mint közepes távon is alternatív közlekedési eszközök népszerűsítése
- az oktatási és nevelési intézményekben kerékpárhasználati és ügyességi versenyek rendezése
- korosztálytól függetlenül kerékpáros túrák, fesztiválok szervezése,
- szolgáltatók szemléletformálása,
- hazai és nemzetközi jó gyakorlatok megismerése a kerékpáros túraútvonalak kialakítása során, figyelembe véve a fenntarthatóság elvét.

Érdemes a meglévő, folyamatos vagy évente ismétlődő országos kampányokba bekapcsolódni, mint pl. „Bringázz a munkába!”, „Bringázz a suliba”, „Bringával Boltba”, „Együtt közlekedünk” stb. Kiemelten fontos a gyermekek/fiatalok körében a helyes közlekedés elsajátítása, a kerékpáros közlekedés előnyeinek megismertetése minden korosztály számára. Ezt a célt szolgálják az általános iskolákban a tanmenetbe beépíthető interaktív KRESZ órák, kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági játékok lebonyolítása, a BringaSuli, valamint a BringaAkadémia kerékpáros oktatási, nevelési programok.

A megye különböző térségeiben működő kerékpáros civil szervezetek, egyéb szervezetek, akár egyének összefogásával nagy hatékonysággal lehetséges a helyi lakosságot elérni, aktivitásra bírni. Az egyes célcsoportokhoz tartozó hívószó más és más, de az eltérő tematikák mentén kínált kerékpártúrák alkalmával minden célcsoport elérhetővé válhat.

A lakossági aktivitást célzottan a hivatásforgalmú, a turisztikai és rekreációs célok mentén is érdemes szétválasztani, illetve ezen csoportokon belül pozicionálni kell az egyes célcsoportok számára kínált lehetőségeket is.

Turisztikai szempontból kiemelten fontos, hogy az élménylánc teljes vertikumában rendelkezésre álljanak a megfelelő információk. Ehhez a kinyomtatott programfüzetek, térképek mellett elengedhetetlenül fontosak a már működő és bejáratott weboldalakon folyamatosan frissített és aktualizált az információk. A turisták számára mind on-line, mind off-line formában elérhetővé kell tenni a kerékpáros túraútvonalakat, az útvonalak mentén vagy azokhoz közel eső kerékpáros szervizpontokat, szálláshelyeket, kerékpáros pihenőket, valamint a kerékpárkölcsonzókat is. A TDM szervezetek és a Magyar Kerékpárosklub együttműködésével ki kell dolgozni a szálláshelyek kerékpáros-barát minősítését, a kerékpáros-barát szálláshelyek célközönséggel való megismertetését is.

A VELOREGIO ATHU064 projekt keretében 17 Vas megyei szolgáltató szerzett nemzetközi szinten elismert kerékpárosbarát szolgáltatói minősítést. A projektben alkalmazott „Bett & Bike” minősítési rendszert Németországban az ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club) fejlesztette ki, amely Európa szerte-nagy népszerűségnek örvend.

Őrségi Kerékpáros Vándortábor

2018-ban, az első négy útvonal között indult hódító útjára, az azóta is népszerű kerékpáros vándortábor, a megye déli részén található Őrségben. Az útvonal Szentgotthárdól indulva, az Őrségen halad végig, majd a Vasi-Hegyháton Oszkónál ér véget.

A Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség koordinálásával, szervezésével megvalósított programban évente kb. 500 diák vesz részt, akik kiszakadva a hétköznapi életből, sokszor elfelejtve a mobiltelefonjukat, önfeledten táborozhatnak Vas megyében. Jó hírért viszik magukkal, bárhol is érkezzenek az országból, bízva abban, hogy a jövőben egyénileg, barátokkal, illetve családjukkal is felfedezik újra ezt a kerékpáros paradicsomot, Vas megyét.

5.3.2 E-bike pontok kialakítása, infrastruktúra kialakítása

Mind a hivatásforgalmi, mind pedig a turisztikai célú kerékpározás terén nagyon nagy áttörés érhető el az elektromos rásegítésű kerékpárok segítségével.

A hivatásforgalmi kerékpárhasználat során növelhető azon kör sugarának hossza, amely a lakóhely és a munkahely közötti távolságot jellemzi.

A turisztikai és rekreációs célú kerékpározás képviselőinek tábora, a kerékpározók száma is jelentősen növelhető az e-bike-ok segítségével, hiszen segítségükkel kiegyenlítettebbé válnak a képességekből, fizikai erőnlétekből, edzettségéből, életkorból fakadó különbségek.

Vas megye természeti adottságai rendkívül kedvezőek, optimálisak ahhoz, hogy kerékpárral akár az egész megye bejárható, felfedezhető legyen az érdeklődő belföldi, vagy akár a külföldi turisták számára is. A megyében a teljesen sík résztől a dombos vidékeken át, egészen a középhegységig minden domborzati változat megtalálható. A megye nagyon sok részén védett területek, Natura 2000 területek, tájvédelmi körzetek, illetve nemzeti park található. De nem csak természeti, hanem épített örökségekben, hagyományokban is gazdag megyéről beszélünk. A megye különböző részei rendkívül változatosak, jól kiegészítik egymást. Remek alternatívát jelent egy napos, többnapos, és akár egy hetes kirándulásra, nyaralásra, mindez természetesen kerékpárral is megvalósítható.

A megye nyugati részén határos Ausztriával és Szlovéniával, mely országokban szintén jellemző a kerékpározás, jelentős a kerékpáros turizmus. Vas megye attrakciói vonzóak lehetnek a számukra is, ha biztonságos kerékpáros infrastruktúrát tudunk számukra kínálni. Szükség lenne az országhatárokon átnyúló kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére, az úthálózat korszerűsítésére, javítására, újabb kerékpárutak létrehozására, több átkelési ponton is, hogy még vonzóbbá válhasson a Vas megyébe érkezés a külföldiek számára, és nem csak az EuroVelo 13 és 14 utak mentén.

Még nagyobb összefogással, a települések által kínált egyedi, és egymást kiegészítő tartalom válhat elérhetővé, egy-egy csomagba rendezve, ami vonzó lehet a kerékpárosok számára.

A nemrégiben létrejött Komáromi KOMBIbike kerékpárkölcsonzó rendszerhez hasonlóan, a megyében is szükséges lenne egy megyespecifikus kialakítással bíró, határon átnyúló hagyományos-, és E-bike közbringa, kerékpárkölcsonzási rendszer kialakítása, melyek kialakítása során, a tömegközlekedéssel érkezőkre is nagy hangsúlyt kell fektetni. Az autóbusz-, és a vasútállomásokat mindenképpen szükséges felértékelni, prioritásként kezelni, és a tervezés során figyelembe venni. Emellett fontos, hogy a földrajzi szempontok szerint is vizsgáljuk meg a keresleti oldalt, hiszen nagyobb szükség jelentkezik egy dimbes-dombos, akár hegyvidéki részen az E-bike-okra, mint a sík tájakon.

5.3.3 „E-közbringa” rendszer

Célszerű lenne középtávon egy Vas megyei, akár nyugat dunántúli “e-közbringa” rendszer bevezetése, ami a meglévő tömegközlekedési irányokkal is harmonizál.

Első körben szükséges lenne a (tömeg)közlekedési vállalatokkal egyeztetni, közös fejlesztési stratégiát, majd különböző (kényelmi) beruházásokat létrehozni a kerékpárok szállítására, tárolására, bérlésére, használatára vonatkozóan. Ezzel egy időben a lakosság számára kommunikálni ezen fejlesztések előnyeit. Teszt túrákat szervezni, kedvezményes utazási feltételeket biztosítani, hogy anyagilag is vonzó alternatíva legyen, szemben a sokkal mobilabb gépjárművel történő utazással szemben.

5.3.4 Szervízpontok létesítése a turisztikailag frekvenciált helyeken

Érdemes lenne megfontolni megyei szinten 8-10 önkiszolgáló szervízpontot kialakítását nagy forgalmú, köztéri kamerával „védett” helyen (pl.: Főtereken, polgármesteri hivatalok előtt, szolgáltatóknál stb.). Itt egy kerékpár akasztó és alap javítókészlet is lenne. A kerékpárosok jelentős része hobbi kerékpáros és jellemzően nincs felkészülve a javításra. Ezt akár a megyei önkormányzat, akár a helyi kerékpáros egyesületek is megvalósíthatnák és fenntarthatnák.

5.3.5 Nemzetközi kitekintés

2021-2022 években megtörténik az EV13 és EV14 útvonalak vas megyei szakaszának Európai Ütügyi Ügynökség közlekedésbiztonsági módszertana alapján történő felülvizsgálata. Ennek eredményei alapján a legfontosabb intézkedések azonosítása is megvalósul (Magyar Közút Nonprofit Zrt., NIF Zrt, önkormányzatok), segítve a megvalósított vagy megvalósítás alatt álló nemzetközi projektek hatékonyságát.

5.3.6 Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat létrehozása Magyarországon

Európában több országban is különböző módokon, de létezik a szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók, egyéb szolgáltatók, vállalkozók, szervezetek részére egy rendszer, mely a meghatározott feltételeket, előírásokat teljesítő szolgáltatókat tömöríti, ezzel egy megfelelő minőséget szavatolva kínál a kerékpárosok számára elérhető szolgáltatásokat.

Európai kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok:

- Németország, Ausztria, Dánia, Luxemburg (Bett&Bike)
- Olaszország (AlbergaBici)
- Hollandia (FietsersWelcome)
- Csehország, Szlovákia és Lengyelország egyes régiói (CyklistéVitani)
- Franciaország (Accueil de Velo)
- Spanyolország (CyclingFriendly)

A Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség, több szervezettel közösen elkészítette a Magyarországon bevezetésre kerülő, kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat létrehozásához szükséges modellt, a rendszerbe történő belépés feltétel- és kritériumrendszerét.

Az európai minimum kritériumok listája

A Budapesten 2020. március 11-12-én megállapodott európai minimum kritériumok, amelyekre alapozva a nemzeti kerékpárosbarát szolgáltatói hálózati rendszer az európai együttműködés része lehet a szálláshelyekre vonatkozóan a következők:

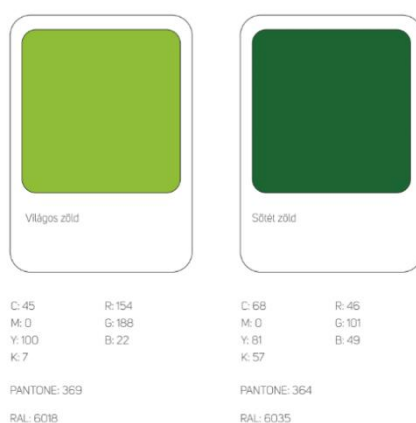
1. Cycling friendly approach (behaviour) towards all kind of cyclists – kerékpárosbarát szemlélet és viselkedés minden kerékpáros felé
2. Safe place to store the bike for the night – biztonságos kerékpártárolás az éjszakai tartózkodás idejére
3. Possibility to dry clothes and equipment – ruha és felszerelés szárítási lehetőség
4. Provide breakfast and free access to drinking water – reggeli és ingyenes ivóvíz vételi lehetőség biztosítása
5. Repair kit (incl. manual) and/or cooperation with professional repair service provider - javító/szerelőkészlet (a használati útmutatót is beleértve) és/vagy együttműködés professzionális szerelőműhellyel

Javasolt grafikai elemek

A Bejárható Magyarország Program Arculati alapvetéseinek <https://www.dropbox.com/sh/sdir7if0nk9wo32/AACiGLO2QR5IDWK2AYOMHq4oa?dl=0%2C%2C> és a Kerékpározható Közutak tervezése (<https://ume.kozut.hu/dokumentum/479> 63. oldal) című útmutatónak megfelelő arculati elemek alkalmazása, mely a gyakorlatban a következőket jelenti:

1. Színvilág

A logó színvilágában az alábbi zöld színeknek kell megjelennie, dominálnia. Ezen színek mellett alárendelten fehér, illetve sárga színek jelenhetnek meg.



2. A kerékpáros piktogram



3. Betűtípus

Unisansbold

A rendszer bevezetése a közeljövőben kezdődhet el. Az első évben országos szinten, minimum 500 tag bevonása a célja, hogy egy országos, minden régióban elérhető, egységes hálózat jöhessen létre, így a rendszerhez a Vas megyében tevékenykedő szolgáltatások is csatlakozhatnak.

5.4 A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv

Az 5.1.1. fejezetben bemutatott fejlesztéseket három prioritási kategóriába soroltuk be:

- Rövid távon megvalósítandó projektek: a legfontosabb, nagy kerékpáros forgalmat lebonyolító, ugyanakkor jelenleg nem kerékpáros-barát útvonalak megvalósítása; Jelen projektek

esetében az engedélyes építési tervek rendelkezésre állnak, és a megvalósításhoz szükséges forrás is biztosított. A kivitelezés – a szükséges beszerzési eljárások sikeres lebonyolításának függvényében – 2021 folyamán indulhat el.

- Középtávon megvalósítandó projektek közé azon projektek kerültek, melyek tervezési előkészítési munkálatai 2021. év végéig befejeződnek, finanszírozásuk pedig várhatóan a következő, 2021-27-es Európai Uniói költségvetési időszak keretein belül lesz biztosítható.
- Hosszú távon megvalósítandó projektek: az első két kategóriába nem tartozó nyomvonalak. Ilyenek például azok a szakaszok, melyeken komolyabb akadályozó tényezők nincsenek, illetve alternatív útvonalakkal kiválthatók. Megvalósításuk a 2028-tól kezdődő ciklusban lehetséges.

Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Megvalósítás időtávja
Szombathely és Sé település között kerékpárút építés.	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely belterületén a 87. sz. főúttal részben párhuzamosan, a Metro áruház előtti körforgalomtól a Söptei úti körforgalom közötti szakaszon.	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom – Szombathely kerékpárút	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely – Vép kerékpárút	Rövidtávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár, Hegyközség hiányzó kerékpárút-szakasz (Termál Kerékpáros Túraút része)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Söpte (Szombathely-Bük útvonal kiépítendő szakasza)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Vép-Porpác (Szombathely-Sárvár kapcsolat hiányzó szakasza)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
EV 13 Ólmod-Bozsok	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk-Izsákfa (Ság hegy– Somló-hegy útvonal része)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Torony - EV 13 összeköttetés	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Körmend-Molnasszecsőd (Körmend-Vasvár részeként)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Zalalövő-Őriszentpéter	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Rum – (Kám – Jeli Arborétum) – Vasvár	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Körmend – Zalalövő (felhagyott vasúti nyomvonalon)	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár-Csénye építés	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Csénye-Ikervár építés	Középtávon megvalósuló fejlesztés
Alsó Erdő kerékpározható nyomvonalainak fejlesztése Kőszeg-térségében	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Kőszegi-hegységben	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kerékpározható nyomvonalak fejlesztése a Himfai Parkerdő területén	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Kőszeg építés/kijelölés/kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Torony térségében, az EV13 csatlakozási ponttól az országhatárig tartó kerékpárút építés/felújítás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely- Náraí építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Balogunyom - Ják építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk - Sárvár - Szombathely - Őriszentpéter kijelölés/kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Kőszeg - Kőszegpaty felújítás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Csörötnek - Szentgotthárd építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Gérce - Farkaserdő összeköttetés – építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sitke építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Sárvár - Sótany építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

Körmend - Nádasd építés	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely - Rum útvonal összekötése a Fertőd - Balaton útvonallal – kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Ság hegy- Somló hegy összeköttetés – kitáblázás	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Sárvár kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Szombathely-Körmend kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Körmend-Szentgotthárd kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
Celldömölk – (megyehatár)- Pápa létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés
A meglévő/készülő stratégiák, akciótervek és egyéb dokumentumok alapján jelen tervben megfogalmazott célkitűzésekhez illeszkedő kerékpáros fejlesztések/intézkedések megvalósítása	Hosszútávon megvalósuló fejlesztés

A projektek megvalósításának gazdái a terv készítésének időpontjában a Magyar Közút Nonprofit Zrt., valamint a Vas Megyei Önkormányzat. A terv készítésekor a COVID-járvány okozta gazdasági válság jelentősen meggyengítette az önkormányzatok anyagi teljesítőképességét, így jelenleg arra mutatkozik nagyobb esély, hogy az építéssel járó, komolyabb beruházásokhoz hasonlóan a kisebb fejlesztéseket is Európai Uniós (Európai Regionális Fejlesztési Alapból / ERFA által társfinanszírozott programok) vagy központi költségvetési támogatásból lehet megvalósítani. A hazai oldalról a Magyar Falu Program önkormányzati kerékpárút-építésekre; míg az európai uniós forrásokból a TOP+ 1.2. prioritás szintén kerékpárforgalmi létesítményekre, TOP+ 1.1. prioritás az állami közutakon végzett felújításokra nyújt támogatást.