

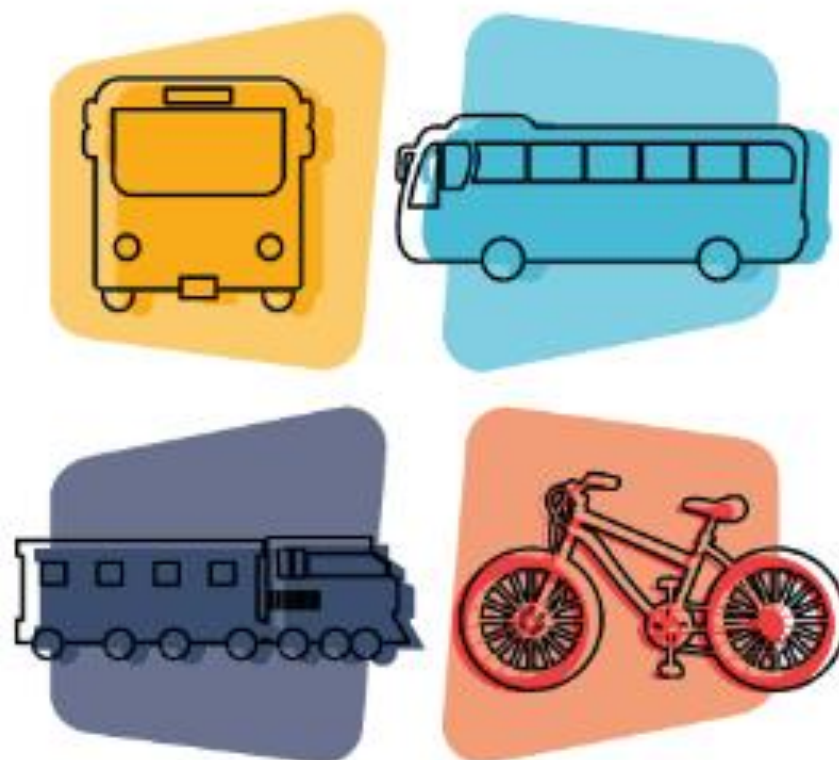
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Status Quo Report

Vas megye



Készítette: Vas Megyei Önkormányzati Hivatal
Ungarnconsulting Kft.

2022

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Tartalomjegyzék

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	3
1. VAS MEGYE ADOTTSÁGAI AZ INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉS TEKINTETÉBEN.....	5
1.1. A megye általános bemutatása	5
1.1.1. Földrajzi elhelyezkedés, természeti adottságok.....	5
1.1.2. Településrendszer	6
1.1.3. Demográfia	7
1.2. Gazdaság és munkaerőpiac	8
1.2.1. A foglalkoztatás helyzete.....	9
1.2.2. A COVID-19 járvány hatása a foglalkoztatásra	10
1.3. Környezet és klímaváltozás	10
1.4. Infrastruktúra és mobilitás	13
1.4.1. Közúthálózat.....	13
1.4.2. Vasúti közlekedés	14
1.4.3. Repülőterek	15
1.4.4. Fenntartható közlekedés, intermodalitás, kerékpáros közlekedés.....	15
1.5. Kerékpáros közlekedés Vas megyében	16
1.5.1. Nemzetközi jelentőségű kerékpáros útvonalak Vas megyében.....	21
1.5.2. Megyei jelentőségű útvonalak	21
1.5.3. Megyei és térségi szintű útvonalak, úthálózatok	22
1.6. A vasúti közlekedés és a kerékpáros közlekedés együttes használatában rejlő lehetőségek, fejlődési potenciálok	23
2. HINGE KOHERENCIA A MEGYE KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁIVAL.....	24
2.1. Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció	25
2.2. Nemzeti Közlekedési Stratégia - Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv	26
2.3. Országos Területrendezési Terv	28
2.4. Vas Megye Területrendezési Terve	28
2.5. Vas Megye Területfejlesztési Koncepciója	30
2.6. Vas Megye Integrált Területi Programja	30
2.7. Vas Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve.....	31
3. HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁGOK.....	32
3.1. MÁV-CSOPORT	32

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

3.1.1.	MÁV-START Zrt.	33
3.1.2.	VOLÁNBUSZ Zrt.	36
3.2.	GYSEV Zrt.	36
3.3.	BLAGUSS AGORA HUNGARY Kft.	39
4.	STAKEHOLDEREK.....	40
5.	FELHASZNÁLÓI FELÜLET	44
5.1.	Felhasználó-elégedettség nyomon követése és értékelése	44
5.2.	Kommunikáció és promóció az intermodális felhasználók irányába (kerékpárosok, utasok) ...	45
5.3.	A helyi közösségek utasainak hozzáállása az integráltabb és fenntarthatóbb közlekedési eszközökhöz.....	46
6.	ÖSZTÖNZŐK ÉS AKADÁLYOK.....	46
7.	HINGE KÉRDŐÍVES LEKÉRDEZÉS EREDMÉNYEI	49
1. SZ. MELLÉKLET:	HINGE KÉRDŐÍVES LEKÉRDEZÉS EREDMÉNYEI	52

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen beszámoló az Európai Klímavédelmi Kezdeményezés (EUKI) támogatásával megvalósuló HINGE (Higher bike-transit Intermodality from Good Experiences / Jó gyakorlatokra épülő kerékpáros intermodalitás elősegítése), 21_018 számú projekt keretében készült.

A Livorno Tartományi Hatóság (Olaszország, Vezető partner), a Brassó Megyei Tanács (Románia) és a Vas Megyei Önkormányzati Hivatal partnerségében megvalósításra kerülő projekt célja, hogy elősegítsük az Európai Unió által meghatározott, az állampolgárok egészségének megőrzésével kapcsolatos éghajlati célok megvalósulását, a közösségi és egyéni közlekedésből származó légszennyezés csökkentését. Ezt a célt a dekarbonizációs eszközök használatának előtérbe helyezésével szeretnénk elérni. Ennek érdekében mindhárom érintett régióban, különösen azok közigazgatási központjában támogatjuk a kerékpározás és a tranzit lehetőségek közötti szorosabb és rugalmasabb kapcsolat kiépítését. A projekt összekapcsolja a kerékpározást (legyen szó munkába járásról vagy szabadidős tevékenységről) az általános értelemben vett közlekedéssel annak érdekében, hogy integráltabb mobilitási lehetőségeket és alternatívákat hozzon létre.

Ezen célok elérése a projektmegvalósítás során még aktuálisabbá és hangsúlyosabbá vált, mint azt az előkészítés során a partnerek vélelmezték, hiszen nem csupán a COVID-19 járvány hatásait kellett elemezni, hanem az orosz-ukrán háború, valamint az ezzel szorosan összefüggő energiaválság rövid- és középtávú hatásait is.

A COVID-19 járvány egy olyan helyzetet teremtett globális és helyi szinten egyaránt, amely váratlanul érte a gazdasági, közigazgatási és egyéb szereplőket. A járvány közvetlen és közvetett módon a gazdasági minden szegmensét befolyásolja, érezteti hatását a családi, baráti kapcsolatokban, a munkahelyi környezetben. A kialakult gazdasági válság hatásai begyűrűznek életünkbe és megnehezítik mindennapjaink megszokott rendjét.

A COVID-19 járvány, a hatására bevezetett korlátozó intézkedések időszaka jó példa arra, hogy a kerékpározás „járványálló” (távolságtartást lehetővé tevő), hatékony, finanszírozását tekintve olcsóbb, a környezetet kevésbé károsító, fenntartható mobilitási alternatíva. Az ebben rejlő további potenciálok azonban csak akkor tudnak hosszú távon is érvényesülni, kibontakozni, ha megfelelő és széleskörű szakpolitikai támogatást kapnak, beleértve az infrastrukturális fejlesztéseket, a kerékpárhasználat növelése céljából az állami és munkáltatói támogatások növelését, a KRESZ szabályainak módosítását a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése céljából, valamint a hosszútávú szemléletformálást.

Jelen tanulmány bemutatja Vas megye azon jellemzőit, amelyek a projekt szempontjából relevánsak, például a főbb földrajzi, demográfiai, illetve gazdasági jellemzőket, illetve ismerteti a kerékpáros közlekedésre vonatkozó főbb információkat (1. fejezet).

A következő fejezet bemutatja Vas megye különböző közlekedési stratégiát, illetve a HINGE-projekt ezzel kapcsolatos koherenciáit (2. fejezet)

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



European
Climate Initiative
EUKI



on the basis of a decision
by the German Bundestag

A 3. fejezet a helyi közlekedési társaságokat, azok a megye közlekedésben betöltött szerepét mutatja be.

A 4. fejezet a projekttel kapcsolatos stakeholderekről nyújt részletes információt.

Az 5. fejezet a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos internetes felhasználói felülettel támasztott elvárásokat mutatja be, továbbá részletesen ismerteti az intermodális közlekedés közösségi kommunikációjával szemben támasztott elvárásokat.

A 6. fejezet az intermodális közlekedés lehetséges ösztönzőit, illetve potenciális akadályait mutatja be.

A 7. fejezet a Hinge kérdőíves lekérdezés eredményeit ismerteti az olvasók számára.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Vas megye jövőképe

Vas megyét jó életszínvonalú, javuló demográfiai trendekkel jellemezhető, erős identitású térségek alkotják, melyek képesek szembenézni a klímaváltozás okozta kihívásokkal, melynek alapja a megújulásra képes és versenyképes gazdaság, a minőségi felsőoktatás, az egyedi kulturális, természeti értékek fenntartható hasznosítása, illetve a fejlett közlekedési és kommunikációs rendszer.

1. VAS MEGYE ADOTTSÁGAI AZ INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉS TEKINTETÉBEN

1.1. A megye általános bemutatása¹

1.1.1. Földrajzi elhelyezkedés, természeti adottságok

Vas megye az ország nyugati részén, a Nyugat-Dunántúlon helyezkedik el. Területe 3.336 négyzetkilométer, ezzel Komárom-Esztergom és Nógrád megye után az ország legkisebb megyéje. A megyeszékhely Budapesttől 240, Bécstől, Pozsonytól és Zágrábtól 150-150, Ljubljanától 180, míg Graztól 130 km távolságra van. Határos nyugaton Ausztriával (Burgenland), délnyugaton Szlovéniával, délen Zala, keleten Veszprém és északon Győr-Moson-Sopron megyével.

A megye relatív földrajzi helyzete a Vasfüggöny lebontása, a gazdasági és politikai rendszerváltás óta nagyon felértékelődött, s így a megye egyre inkább a nyugat-pannon táj, hazánk egyik legfontosabb nyugati kapujaként jellemezhető. Kapcsolatai - melyek a több évszázados történelmi tradíciók miatt sokoldalúak és mélyek Ausztriával és Szlovéniával - napjainkban egyre intenzívebbé válnak. Ezt leginkább a határokon átnyúló gazdasági kapcsolatok, a kölcsönös idegenforgalom, a kulturális és civil kapcsolatok bizonyítják. Ausztriával több közúti és egy vasúti, Szlovéniával szintén több közúti, valamint Bajánsenyénél vasúti határátkelő köti össze.

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 szubalpin klíma a tiszta, jó minőségű levegővel a turizmus fontos vonzereje.

¹ Forrás: <http://vasmegye.hu/>

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A megye természetes növényzete és állatvilága sok helyen - különösen az egykori határsáv mentén - háborítatlan körülmények között található, s benne keverednek a pannon és az alpi flóra és fauna elemei. A megye területének 30%-át borító erdők változatos és színpompás növényvilága jó életlehetőségeket biztosít a vadak számára.

1.1.2. Településrendszer

Vas megye településhálózatának legfőbb jellemzője aprófalvas jellege. A megyében összesen 216 település van. Ez az ország településeinek 6,9%-a. Sajátos település struktúráját jellemzi, hogy 216 településéből 127-ben alacsonyabb a lakosság száma, mint 500 fő.

A megye urbanizáltsági fokára jellemző, hogy a lakosság 61%-a él városokban, azon belül is a 31 %-uk él a megyei jogú város ranggal rendelkező Szombathelyen, a községben élők aránya pedig 38,6 %.

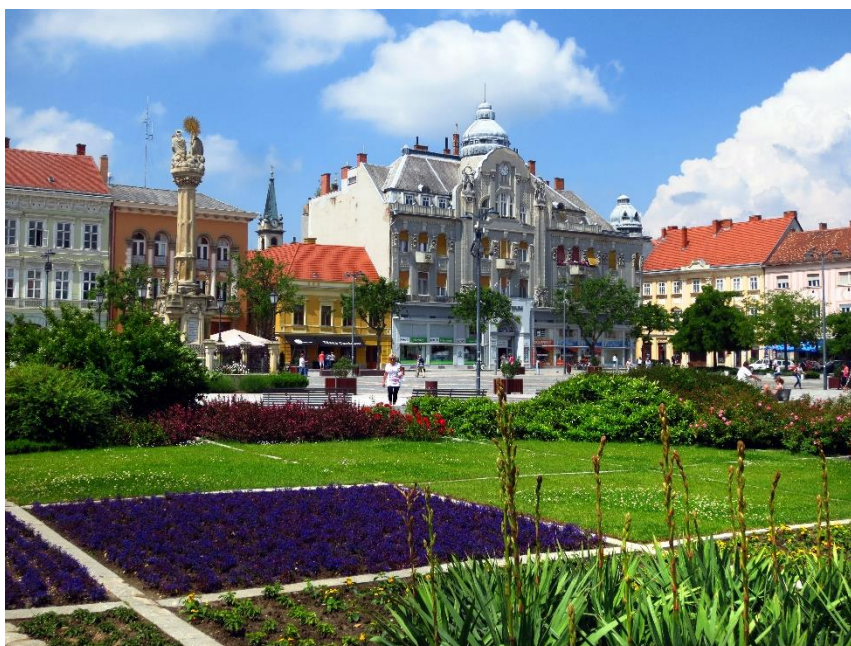
A városi rangú települések egyike sem éri el a 100 ezer fős lakosságszámot, egyedül Szombathely lélekszáma haladja meg az 50 ezer főt (állandó lakosok száma 2022. január 1-jén: 75.006 fő²), további négy város (Sárvár, Körmend, Celldömölk, Kőszeg) lakosságszáma több, mint 10 000 fő. Szentgotthárd népessége majdnem eléri ezt az értéket (8.442 fő 2021-ben). Jánosházán, Vasváron, Bükön, Csepregen, Őriszentpéteren, Vépen és Répcelakon a lakosság nem éri el az 5.000-es lélekszámot sem.

² Forrás: KSH

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



1.1.3. Demográfia

Vas megye népessége folyamatos csökkenést mutat az elmúlt két évtizedben. A népesség területi elhelyezkedése a

megyében - a sajátos településhálózati adottságok következtében - rendkívül kiegyenlített. A megye D-i, DNy-i és DK-i aprófalvas térségeiben igen alacsony a népsűrűség, míg a Szombathelyi agglomerációban és Kőszeg környékének gyorsan urbanizálódó településein viszonylag magas.

Vas megyében a lakónépesség száma 253.429 fő volt 2022. január 1-jén, az állandó népesség 250.963 fő.³

2021-es adatok alapján:

A lakosság 61,7%-a él a megye 12 városában. A megyében sajátos Szombathely helyzete, hiszen 30 km-es távolságban van a megye 7 városától, ezért kifejezetten jelentős a megyén belül a gazdasági-oktatási-kulturális-közigazgatási szervező ereje. Szombathelyen 30 év alatt 7 ezer fővel csökkent a lakosság szám. A megyeszékhelyen állandó lakóhellyel nem rendelkező, hosszabb-rövidebb ideig a városban munkavállalási céllal tartózkodók száma jelentősen megnövekedett, amely a város ellátórendszerét, úgymint infrastruktúráját és intézményrendszerét komoly mértékben igénybe veszi, ami a gépkocsi-használat terjedésével

³ Forrás: Vas megyei foglalkozásfejlesztési helyzetelemzés és stratégia

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



párosulva lényeges kihatással bír a megyeszékhely élhetőségére (becslések szerint a várost használók száma az ingázókkal együtt elérte a 100 ezer főt).⁴

4. táblázat: A megye városainak lakónépessége (fő)

	1990	2000	2010	2015	2020	Változás 2020/1990
Bük	2 882	3 175	3 442	3 579	3 806	24%
Cellödömölk	12 102	11 689	10 823	10 27	10 443	-14%
Csepreg	3 939	3 619	3 470	3 272	3 302	-16%
Jánosháza	2 888	2 852	2 409	2 461	2 447	-15%
Körmend	12 286	12 620	11 799	11 419	10 986	-11%
Kőszeg	12 217	11 673	12 077	11 730	11 966	-2%
Óriszentpéter	1 212	1 307	1 160	1 154	1 144	-6%
Répcelak	2 831	2 726	2 371	2 632	2 640	-7%
Sárvár	15 848	15 729	14 717	14 797	15 301	-3%
Szentgotthárd	8 676	9 079	8 839	8 872	8 859	2%
Szombathely	85 702	82 421	79 590	77 973	78 591	-8%
Vasvár	4 940	4 752	4 222	4 229	4 151	-16%
Vép	4 069	3 555	3 349	3 266	3 281	-19%
Vas megye	274 248	266 912	255 712	251 727	254 137	-7%

Forrás: KSH

Forrás: VAS-MEGYE-ITP_20210924_KGY_elfogadott

1.2. Gazdaság és munkaerőpiac

Vas megye gazdaságát nagymértékben meghatározza a megye földrajzi elhelyezkedése, természeti adottságai, infrastruktúrája, humán kapacitása, és az ezekre épülő gazdasági környezet. A nagyvállalatok, a helyben kimagasló szerepet játszó járműipar, illetve a ráépülő „kiszolgáló” iparágak. A kisvállalkozók megtelepedését/működését is alapjaiban befolyásolja a nyugati határ közelsége, a közlekedési folyosók, az ipari/technológiai parkok, innovációs/kompetencia központok, a humán erőforrást biztosító oktatás jelenléte (piaci szereplőkkel együtt működtetett felsőfokú képzések, egyetemi szakok, duális képzések). **A megye mindezek együttesének köszönheti gazdasági erejét, a főváros és a 19 megye között a foglalkoztatási rátában az országos 3. helyezést, és az egy főre vetített GDP-termelésben az országos 5. helyezést.**⁵

⁴ Forrás: VAS-MEGYE-ITP_20210924_KGY_elfogadott

⁵ Forrás: https://issuu.com/legyekbenvasmegye/docs/vas_megyei_gazdasagi_magazin_2020_2021

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A megyében a gazdaság húzóágazata az ipar, ezen belül is az alábbi ágazatok vetették meg lábukat: autóipar, gépészet, gépipar, textilipar, fa- és bútorigar, élelmiszeripar. A megyében különösen magas az exportra termelés aránya. A multinacionális vállalatok jelenléte igen meghatározó, mint például: Opel, BPW, Linde, ADA, FALCO Kronospan, Schaeffler Group, EPCOS, APTIV, Schott, Kromberg & Schubert. Ennek megfelelően mind régiós, mind országos szinten nézve Vas megyében az iparban foglalkoztattak magas aránya jellemző.



Vas megye kiváló adottságokkal rendelkezik a **turizmus** potenciálja, illetve számos alágazata tekintetében (gyógy- és termálfürdők, klimatikus környezet, érintetlen táj, aktív turizmus bázisai), melyek fejlesztése - a fenntarthatóság szempontjait szem előtt tartva - további kiemelt potenciált rejt magában. Ezt erősíti a COVID-19 járványhelyzet várható hatásaként a belföldi turizmus és az egészség- és aktív-turizmus iránti kereslet növekedése, ahol Vas megye jó eséllyel indul a turisztikai piac újrapozicionálása során.

Az elkövetkező időszak célkitűzései: gyógyfürdők, mint kiemelt „turisztikai mágnesek” (Bük, Sárvár) mellett szükséges a kapcsolódó aktív turisztikai kínálatok (magában foglalva a kerékpáros turizmust) fejlesztése. Kiemelt jelentőséggel bír továbbá a turizmus szereplői közti koordináció, életképes, szektorokon átívelő hálózatok kialakítása, melyek nagymértékben képesek növelni a szektor válságokkal szembeni ellenállóságát.⁶

1.2.1. A foglalkoztatás helyzete



2019-ig Vas megyét gazdasági adottságának köszönhetően országosan is kimagasló foglalkoztatási helyzet - stabil foglalkoztatottság és bérszínvonal, illetve alacsony munkanélküliség és közfoglalkoztatás - jellemezte. A munkaerőpiac azonban már ekkor beleütközött a további bővülés korlátjaiba, érezhetővé vált a statisztikai értelemben vett teljes foglalkoztatás közeli állapot, jórészt a járműgyártás mérséklődő ütemű fejlődése és nehézségei, illetve a nyugati határ közelségének munkaerő elszívó ereje következtében.⁷

⁶ Forrás: Vas megye Területfejlesztési Programja 2021-2030

⁷ Forrás: https://issuu.com/legykepbenvasmegye/docs/vas_megyei_gazdasagi_magazin_2020_2021

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



1.2.2. A COVID-19 járvány hatása a foglalkoztatásra⁸



A koronavírus-járvány 2020. évi megjelenése és a veszélyhelyzet március közepi kihirdetése kedvezőtlen hatást gyakorolt a gazdasági folyamatokra, a lakosság mindennapjaira. A koronavírus-járvány megjelenésével a kezdeti időszakban az emberek óvatossága miatt esett vissza a vendéglátás, a személyes kontaktussal járó szolgáltatások, a turizmus. A tömeges megbetegedés megelőzése érdekében rövid időn belül a személyek mozgásának korlátozására került sor. A hatósági intézkedések súlyosan érintették a gazdaság egészét. Az üzemek egy része csökkentette vagy leállította (átmenetileg) a termelést, számos szolgáltatás szüneteltetésére került sor. A válság nem azonos mértékben érintette a gazdaság szereplőit. A negatív hatások legsúlyosabban a feldolgozóipar és szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás területén működő vállalkozásokat, valamint a személyes kontaktussal járó szolgáltatásokat érintették a megyében.

A Vas megyei helyzetet tovább fokozta, hogy nem csak a hazai dolgozók veszítették el jelentős számban a munkahelyüket, hanem a korábban külföldön dolgozók is, mivel javarészt olyan munkakörökben dolgoztak (jellemzően a vendéglátás területén), melyeket súlyosan érintett a koronavírus miatti válság. A foglalkoztatottak száma megyei szinten összességében számottevően csökkent, a járvány előtti utolsó negyedévhez képest adott év közepére 3,8 ezer fős (2,9%-os), a mélypontnak bizonyult 2021. első negyedévére 9,4 ezer fős (7,2%-os) volt a visszaesés.

Az első hullám júniusra csillapodott le, a korlátozások többségét visszavonták, viszont szeptemberben a járvány újra lendületet vett. Fentiek miatt a kialakult járványügyi helyzet megtörte az addig kedvező munkaerő-piaci tendenciákat.

2021 III. negyedévében Vas megyében a 15-74 éves népesség 67,1 %-a, 131 ezer fő volt a munkaerőpiacon gazdaságilag aktív. A munkaerőpiacon 128 ezer fő foglalkoztatottként, 3 ezer fő munkanélküliként volt jelen.

1.3. Környezet és klímaváltozás

A klímaváltozás a legnagyobb környezeti kockázatok egyike, ami nemcsak a gazdaságot, hanem közvetlenül a lakosság életmódját és életfeltételeit is érintheti. Magyarország éghajlatában előreláthatóan magasabb átlaghőmérséklettel, kismértékben csökkenő és a téli félévre koncentrálódó csapadékkal, nagyobb potenciális párolgással kell számolni. Emellett várható a szélsőséges időjárási események (felhőszakadás, szélvihar, hőhullámok), az árvizek és erdőtüzek gyakoriságának és intenzitásának növekedése is, valamint új kártevők és

⁸ Forrás: Vas megyei foglalkozásfejlesztési helyzetelemzés és stratégia (tervezet)

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



betegségek megjelenése, a természetes ökoszisztéma, valamint ezzel szoros összefüggésben az agrárgazdálkodási lehetőségek változása. A vízgazdálkodás infrastruktúrájának így a jövőben a rendkívüli árvizek és az aszály egyaránt kihívást jelent majd.



Napjainkra a lakosság és az önkormányzati vezetők már tisztában vannak az éghajlatváltozás jelenségével és problémakörével, azonban ennek hatásai és a különböző érintettek szerepvállalásainak lehetőségei (méréselés és alkalmazkodási lehetőségek) terén még számottevő ismeret- és információhiány lelhető fel. A Vas megyei klímastratégia egyik fő feladata: felhívni a társadalmi-, gazdasági-, állam- és szakigazgatási csoportok figyelmét a saját felelősségükre és aktívvá tenni őket a klímavédelemben.⁹

Vas megyében a környezeti elemek állapota általánosságban jó, amihez a kedvező adottságok mellett hozzájárul az is, hogy a térséget sosem terhelte számottevő ipari eredetű szennyezés, mivel nem volt nehézipara és a könnyűipara is a városokban vagy azok mellett összpontosult.

A klíma az országon belül itt a legkiegyenlítettebb. A kontinentális éghajlatú megye nyugati része Magyarország legcsapadékosabb területe.

Szakértők szerint a klímaváltozás negatív hatásai közül a víz által előidézett károk érintik a legnagyobb mértékben a térséget.

A megyében még nem üzemel 50 MW kapacitást meghaladó közcélú energiatermelő bázis. A megújuló energiaforrások közül - az országos átlag feletti erdősültségre alapozva - a biomassza nyújthat jelentős hasznosítási lehetőségeket.

A megye másik jelentős mennyiségben rendelkezésre álló megújuló energiaforrása a geotermikus energia. Elméletileg a vízenergia hasznosításának aránya növelhető lenne, illetve a szélenergia hasznosítására is indultak kezdeményezések.¹⁰

Elmondható, hogy Vas megyében is egyértelműen előtérbe kerül a klímaváltozás hatásaihoz való alkalmazkodás kérdése. Az éghajlat változására vonatkozó szemléletes adat, miszerint Szombathely térségében az éves középhőmérséklet átlaga a múlt század elejétől egészen az 1990-es évekig 9-9,5°C körül mozgott, azt követően azonban, a 2000-es évek végére elérte a 10,5 °C-ot is.

⁹ Forrás: Vas megye klímastratégiája

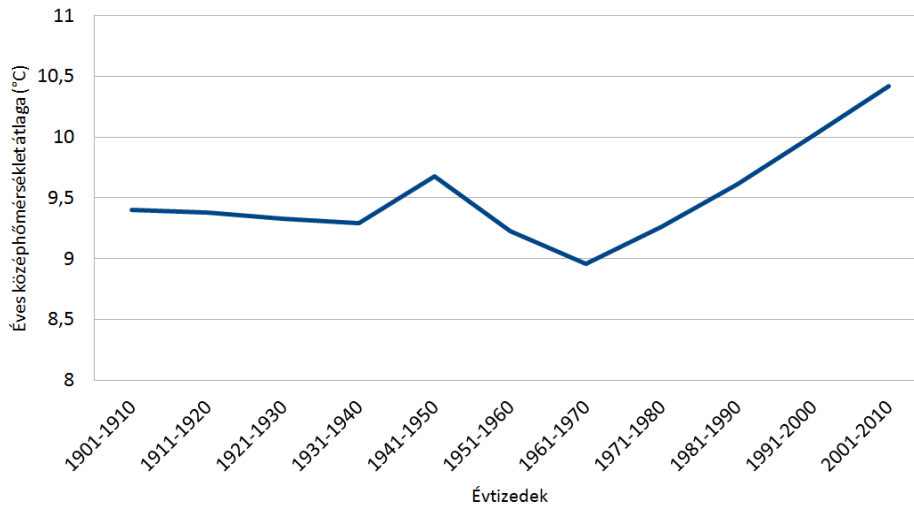
¹⁰ Forrás: THREEET (Interreg Europe - PGI05391) - Jelentés a területi helyzetelemzésről

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Szombathely átlaghőmérséklete az 1901-2010. időszakban



Forrás: Vas Megye Klímastratégiája

A megyében a klímaváltozás hatásai szinte minden szektorra hatással vannak, az egészségügytől kezdve a gazdaságon át a közszolgáltatásokig, az infrastrukturális beruházásokig. A jelenség hatásainak kutatása, modellezése, a hatásokra történő felkészülés, azok minél hatékonyabb kezelése kiemelt jelentőséggel bír. A szélsőséges időjárási helyzetekkel gyakoribbá váltak a hirtelen lefutó árvizek, illetve szárazságok. Az erre való felkészülés magában foglalhatja az időben kevésbé egyenletes csapadék-eloszlás hatásainak mérséklését, pl. a csapadékvíz-elvezető rendszerek, illetve víztározók és öntözési rendszerek kapacitásainak növelését. A hőmérséklet növekedése a honos fajok életterének beszűkülését okozhatja, amely elsősorban a mezőgazdaságot, illetve az erdőgazdálkodást érinti a legközvetlenebb mértékben. A hóhullámok gyakoriságának növekedésével az egészségügyi ellátórendszert érintő kihívásokat is kezelni szükséges.¹¹

¹¹ Forrás: Vas Megye Területfejlesztési Koncepciója

Supported by:

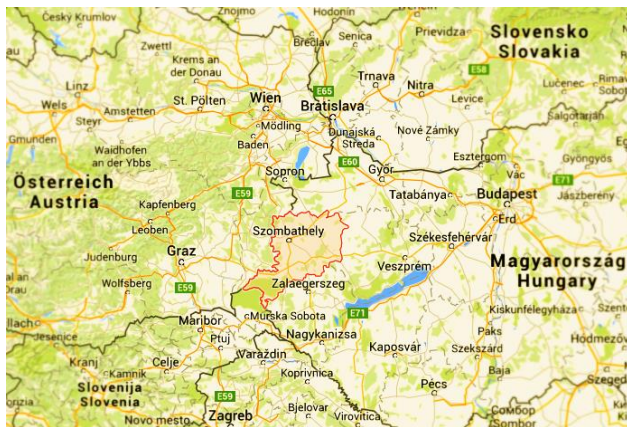


on the basis of a decision
by the German Bundestag



1.4. Infrastruktúra és mobilitás

Vas megye külső kapcsolatrendszerét alapvetően egyrészt a határ menti fekvés, és a történelmileg kialakult, élénk, és elsősorban a munkaerő-áramlás szempontjából meghatározó osztrák-magyar kapcsolatok, valamint az észak-déli, illetve a kelet-nyugati irányú, európai jelentőségű közlekedési folyosók jellemzik. Ily módon, elsődlegesen a Szombathelytől Csorna-Győrig 2016-ban megépült M86-os főút révén Győr (Budapest)



irányába, másodsorban pedig az M8-as főút kapcsán Veszprém (Székesfehérvár) felé épültek ki kapcsolatok. Répcelak, illetve Bük-Cseprek térsége számára az autót megépülésével Győr gazdasági és kereskedelmi centrum szerepe reális alternatívaként lépett elő. Élénk a kapcsolat továbbá Sopronnal is, amely irányba a közlekedési lehetőségek közül a vasúti kapcsolat sokat fejlődött a Sopron-Szentgotthárd vonal korszerűsítésével és villamosításával. Zalaegerszeg elsősorban a megye déli része, a 8-as vonaltól délre eső települései számára jelent - kereskedelmi, illetve munkavállalási szempontból - vonzerőt.¹²

1.4.1. Közúthálózat¹³

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 sem. 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

¹² Forrás: Vas Megye Előzetes Integrált Területi Programja 2021-2027

¹³ Forrás: Vas Megye Területfejlesztési Kon koncepciója

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



közötti távolság többszörösét megtéve lehet gépkocsival eljutni egyikből a másikba. A megye településeinek mintegy 12%-a (26 település) 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.

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 főutak - a 8. és 84. sz. főutak kivételével - meghatározóan a megyeszékhely elérhetőségét szolgálják.

1.4.2. Vasúti közlekedés¹⁴

A vasútvonalak hossza a megyében 305 km, ebből csupán 18 km a mellékvonal (Szombathely-Kőszeg viszonylat). 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 priorizálni kellene a vasúti közlekedést az utazásaink során. Ehhez több vonalon is a célközönség számára szemléletformáló, informáló kampányokat kellene folytatni, 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, mely az otthonunk és a munkahelyünk elérésén kívül lehetővé teszi a szabadidős tevékenységünk során célként kitűzött turisztikai attrakció elérését is 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

¹⁴ Forrás: Vas Megye Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



- Vasvár
- Sárvár
- Celldömölk
- Kőszeg
- Bük

Vas megyével határos Ausztria és Szlovénia. Az országok közötti vasúthálózat az ide látogató turisták számára is vonzó, kényelmes alternatívát nyújthat a megyébe történő látogatáshoz.

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

1.4.3. Repülőterek¹⁵

A megyében nincs nemzetközi repülőtér, a legközelebbi közforgalmú repülőterek Bécsben, Grazban, Pozsonyban és Sármelléken találhatóak. Nem nyilvános kisrepülőtér Szombathelyen működik.

1.4.4. Fenntartható közlekedés, intermodalitás, kerékpáros közlekedés¹⁶

Vas megye centrális térszerkezete és a naponta ingázók magas száma miatt különösen fontosak a fenntartható közlekedési módok - beleértve az intermodális megoldások alkalmazását -, melyeken belül külön ki kell emelnünk a vasút szerepét.

Az intermodális eljutást illetően fontos megemlíteni a GYSEV-Volánbusz együttműködést, melynek Vas megye kiemelt célpontja. A GYSEV Zrt. és a Vasi Volán Zrt. 2012-ben kötött Együttműködési Megállapodást, melynek bázisán, új kínálati elemként vezették be a kombinált bérlet vásárlásának lehetőségét. A szolgáltatások kombinálásával az utasok számára vonzóbb, a szolgáltatók számára magasabb bevételt termelő, a megrendelő számára pedig a közösség érdekeit jobban kielégítő szolgáltatás jött létre a társaságok menetrendjének, tarifa- és információs rendszerének összehangolásával.

Mivel e konstrukció sikeresnek bizonyult, újabbak - köztük a helyi autóbusz közlekedést is integráló formák - bevezetéséről született döntés. Jelenleg négy különböző kombinált bérlettípus érhető el a megyében.

A GYSEV - Volánbusz együttműködésnek önmagán túlmutató jelentősége van, hiszen ismerve az európai és hazai közlekedésszervezési trendeket, középtávon egy közlekedési szövetség által menedzselte egységes jegy- és tarifa-rendszert felmutatni képes közösségi közlekedési rendszernek van jövője.

¹⁵ Forrás: Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója

¹⁶ Forrás: Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A határon átnyúló (hiányzó) közlekedési kapcsolatok kezelésének a határon átnyúló ingázó forgalom szempontjából is kiemelt jelentősége van. A trianoni döntés következtében szétszabdalt közlekedési kapcsolatok (ld. Szombathely-Oberwart, Körmend-Güssing vasutak) a mai napig nem álltak helyre. E tekintetben képez kivételt a Szombathely és Oberwart között iskolabuszként közlekedő Volánbusz járat, melynek az egész osztrák-magyar határszakasz vonatkozásában nincs párja.

Az (intermodális) közlekedési megoldások között kiemelt jelentősége van Vas megyében a kerékpárnak is. Szombathely valamennyi GYSEV állomás közül a legmagasabb számot produkálja a kerékpáros érkezések és indulások számát tekintve - a 6 323 ilyen éves szintű utazás több mint két és félszerese a második helyen álló Sopron értékének (2 414). A megyeszékhely jelentőségét ebből a szempontból jól mutatja a B+R kapacitás elégtelen volta, melynek magyarázata, hogy az ingázó munkavállalók jelentős része az állandó jelleggel itt tárolt kerékpárjával éri el a városzéli termelőüzemeket. Az elmúlt évtizedben megvalósított fejlesztések eredményeként jelentősen javult egyrészt a Szombathelyen, valamint a nagyobb városokon belüli kerékpárút-hálózat sűrűsége, másrészt a megyeszékhely közvetlen vonzáskörzetét adó települések kerékpáros megközelíthetősége. Szombathely ma már biztonságosan érhető el kerékpárral Rum-Táplánszentkereszt, valamint Sé irányából, emellett folyamatban van a Balogunyom és Vép irányába történő összeköttetés megteremtése is.-A konkrét infrastrukturális fejlesztések mellett jelentőséggel bírnak azok a szervezési elemek, melyek tekintetében szintén jelentős fejlesztések történtek az elmúlt években. Ilyen elemek mindenképp a Bett&Bike rendszer vasi bevezetése (ezt a címet első körben 17 Vas megyei szálláshely kaphatta meg), a szakképzett túravezetők rendelkezésre állása (fogyatékkal élők vezetésére is), a kerékpárutak minősítési rendszerének bevezetése és a kapcsolódó felmérések, szükséges marketing-tevékenységek, melyek a COVID-19 járványhelyzet rendeződése után minden bizonnyal még inkább hangsúlyos szerepet kapnak majd Vas megye turisztikai pozícionálásában.

1.5. Kerékpáros közlekedés Vas megyében¹⁷

Egy vonatkozó Eurobarometer közvélemény-kutatás adatai szerint rendszeres kerékpárhasználat tekintetében Magyarország a 3. helyen áll Európában. A megkérdezettek 22 százaléka válaszolta, hogy a kerékpár a leggyakrabban használt közlekedési eszköze, csupán Hollandia (36%) és Dánia (23%) előzött meg minket (2014-es adatok alapján).

¹⁷ Forrás: Vas megye kerékpárforgalmi hálózati terve

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Forrás: www.ktenet.hu

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

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

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

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



European
Climate Initiative
EUKI



on the basis of a decision
by the German Bundestag

A kerékpáros közlekedésbiztonság vonatkozásában Magyarország a 7. helyen áll az Európai Unióban, a halálos kimenetelű kerékpáros-balesetek száma az Európai Unión belül Magyarországon a legnagyobb.

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

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

A megye turisztikai szempontból kiemelt térségeiben további kerékpáros infrastruktúra-fejlesztések valósultak meg az elmúlt esztendőkből, melyek elsősorban az adott térségbe látogató kerékpározók számára jelentenek segítséget a biztonságos közlekedés, illetve a tájékozódás során.

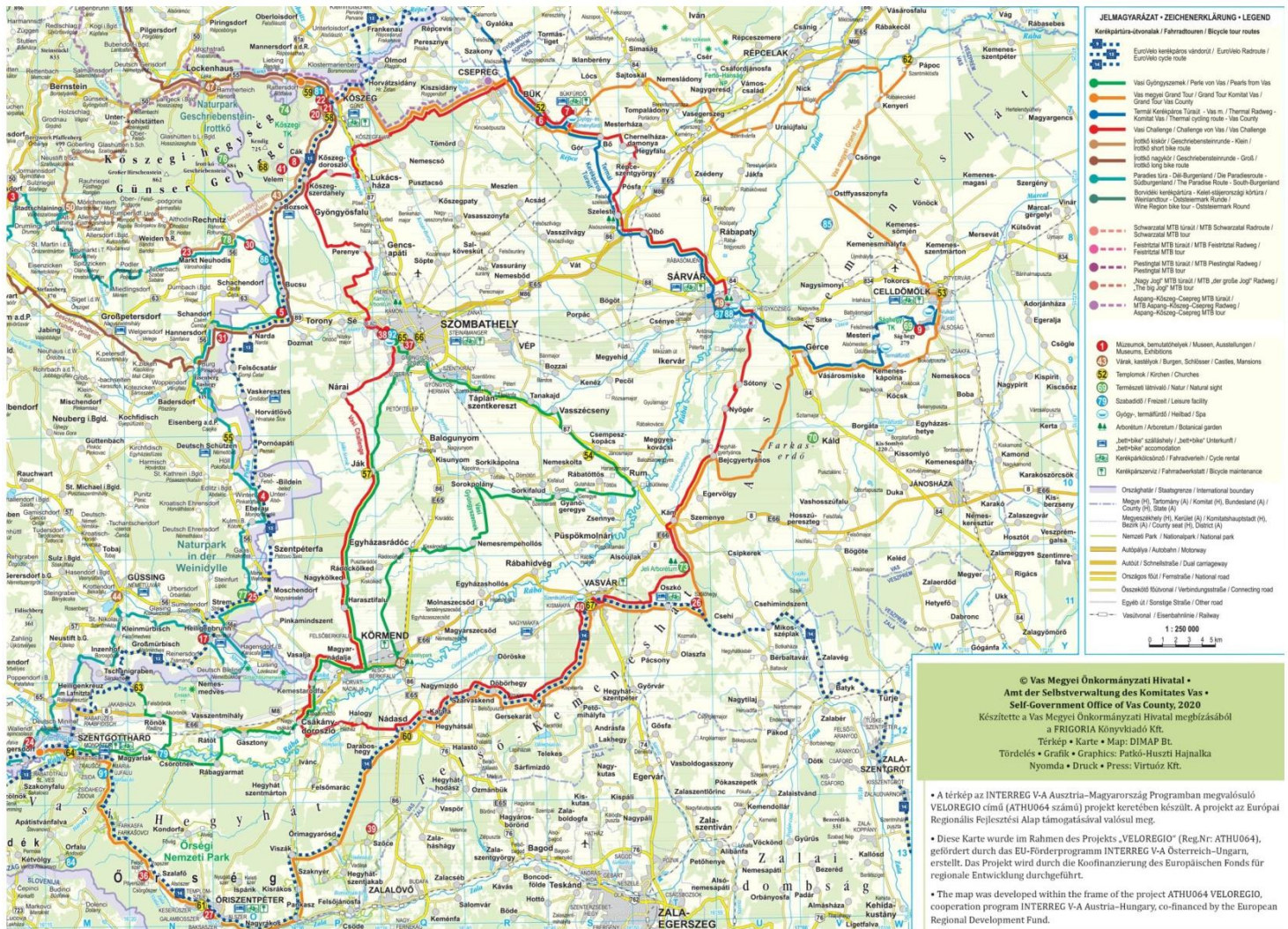
Vas megyei kerékpárútvonalak¹⁸:

¹⁸ Forrás: Veloregio projekt (ATHU64)

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



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.

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, figyelembe véve a nemzetközi trendeket, jó gyakorlatokat, jövőbeli fejlesztési irányokat, valamint a nemzetközi kerékpáros útvonalhálózatokat.

A turisztikai célú kerékpárutak, jellemzően a megye két, turisztikailag legfontosabb, legtöbb turistát fogadó városaiban: Sárvár, Bük és azok környékén találhatóak meg. Emellett fontos megemlíteni, hogy megyeszerte több olyan, turisztikailag vonzó térség is található, ahol az

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



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.

A jövő egyik fontos feladata a hiányzó, fő hálózati elemek kiépítése, az EuroVelo rendszerhez történő integráltság elmélyítése.

Az intézkedés keretében tervezett beavatkozások, fejlesztési kezdeményezések, programok:

- Kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése
- B+R és kapcsolódó beruházások
- Szemléletformálás

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

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 infrastruktúra.
- 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.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



1.5.1. 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 vasfüggöny mentén 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-Felsőszölnök** útvonalat érintve halad tovább. A mintegy 81,2 km hosszúságú Vas megyei szakasz kis forgalmú közutakon és kerékpárutakon került kijelölésre. <https://en.eurovelo.com/ev13>

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 túraútvonalon, Magyarországon és Romániában kis forgalmú közutakon és kerékpárutakon került kijelölésre. A magyar szakasz az első fázisban **Szentgotthárd - Őrszentpéter - 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. <https://en.eurovelo.com/ev14>

1.5.2. 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.

<https://www.termalkereparut.hu/>

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



FERTŐ-TÓ - BALATON KERÉKPÁRÚT

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

1.5.3. Megyei és térségi szintű útvonalak, úthálózatok

ÍROTKŐ 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.

A Bozsok-Velem-Cák-Pogányok-Mohás út-Szabó hegy lába-Kőszeg (Rákóczi F. utca-Munkácsy M. utca-Várkör-Gyöngyös utca-Árpád tér-Károly Róbert tér-Ady E. utca-Temető utca) - Kőszegfalva útvonalon 16,5 km hosszú, kitáblázott kerékpárúton járhatók körbe a Kőszeghegyalja települései és látnivalói. Az útvonal Cákig döngölt kavics, a Kőszeg-Kőszegfalva útvonal aszfaltos. Az útvonal Bozsokon csatlakozik a Vashegy kerékpárúthoz. (Bozsok-Bucusu-Vaskeresztes-Felsőcsatár)¹⁹

ŐRSÉG 1-6 KERÉKPÁROZHATÓ ÚTVONALHÁLÓZAT

A térségi önkormányzatok összefogásával először 3, majd további 3 útvonal került kialakításra, kitáblázásra, melyek 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, amely mind a nagyszámú turista, mind a helyben élők sportolási lehetőségeinek bővítése.

BÜK 1-6 KERÉKPÁROZHATÓ ÚTVONALHÁLÓZAT

A kerékpáros turisták megújult kerékpárutakon fedezhetik fel Bükfürdőt és környékét, 6 különböző, újonnan kijelölt útvonalon járhatják be a vidéket. Az útvonalak mindegyike a Bükfürdő Thermal & Spa nyári bejárata előtt kialakított Bike Corner pihenőponttól indul és ide érkezik vissza, a látnivalók azonban mindegyik útvonalon különbözőek. A turisztikai célú útvonalak a meglévő kerékpárutakon, alsóbbrendű közutakon és erdészeti kavicsos útvonalakon kerültek kialakításra.

<https://www.bukfurdo.hu/hu/hir/kerekezze-korbe-bukfurdot>

¹⁹ Forrás: www.bozsok.hu

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



VASI HEGYHÁT, RÁBAMENTE ÚTVONALHÁLÓZAT

Az úthálózat az őrségi hálózatra kapcsolódik, 4 útvonal kijelölését és kitéblázását öleli fel a projekt. Rövidebb és hosszabb körtúra útvonalak kerültek létrehozásra a Vasi Hegyhát, Körmend és a Rábamente térségében.

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

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.

A multimodális vasútközlekedés és kerékpáros közlekedés kapcsolódása két szempontból figyelhető meg:

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. Ehhez azonban több fronton is szükséges a tevékenységek folytatása, főként szemléletformáló kampányokkal, illetve konkrét megoldási javaslatok kidolgozásával a nagyobb ipari cégek számára. Kiemelkedő szempont a biztonság, ezért a vasútállomások és a kisebb-nagyobb cégek között biztosítani szükséges a biztonságos kerékpározás feltételeit, ennek érdekében kerékpárutakra és egyéb hozzá kapcsolódó 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 gépjárművük helyett elsősorban a vonatot választanák, és így még biztonságosabbá, tisztábbá válhatnának a megye turisztikailag frekvenciáltabb térségei. Mindemelllett a környezetvédelmi szempontok is messzemenően így érvényesíthetőek a leginkább.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Vas megye kerékpárforgalmi hálózati terve által javasolt megoldások, eszközrendszer a vasúti közlekedés elősegítése, prioritizálása érdekében:

1. Kedvezmény-, juttatási rendszer kialakítása, átalakítása.

Javasolt egy olyan kedvezmény- vagy juttatási rendszer kialakítása, mellyel a vonattal történő utazás mellett, 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.

Ahhoz, hogy vonzóbbá, elterjedtebbé váljon a multimodális közlekedés, 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. E-bike töltőállomás rendszert kell kialakítani nemcsak a vasútállomásokon, hanem az egyes cégeknél a munkavállalók számára, illetve a turisztikailag fontos attrakcióknál is, megoldást kínálva a jelenleg nagymértékben fejlődő elektromos rásegítésű kerékpárok használatához.

2. HINGE KOHERENCIA A MEGYE KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁIVAL

A HINGE projekt célja, hogy elősegítse az Európai Unió által megfogalmazott, az állampolgárok egészségének megőrzésével kapcsolatos éghajlati célok megvalósulását, a közösségi és egyéni közlekedésből származó légszennyezés csökkentését dekarbonizációs eszközök használatával. Ennek érdekében mindhárom résztvevő régióban, különösen azok székhelyén támogatja a kerékpározás és a tranzitlehetőségek közötti szorosabb és rugalmasabb kapcsolat kiépítését, valamint e célok finanszírozási lehetőségeinek megteremtését mind uniós, mind pedig nemzeti/regionális/helyi források által. A projekt összekapcsolja a kerékpározást (legyen szó munkába járásról vagy szabadidős tevékenységről) az általános értelemben vett közlekedéssel annak érdekében, hogy integráltabb mobilitási kombinációkat hozzon létre.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A projektben megvalósításra kerülő négy fő tevékenység:

- Az Európai Unió területén jelenleg érvényben lévő kapcsolódó szabályozások összegyűjtése, a folyamatban lévő intézkedések értékelése.
- A releváns jó gyakorlatok beazonosítása, összegyűjtése és azok áttekintése a későbbi hasznosíthatóság érdekében.
- Cselekvési terv megfogalmazása, figyelembe véve az adott partnerterületek gazdasági, földrajzi, társadalmi adottságait.
- Lehetséges pilot tevékenység és a hozzá kapcsolódó finanszírozási program beazonosítása, kiegészítve kommunikációs tevékenységekkel.

A HINGE projekt az alábbi dokumentumok közlekedési helyzetét és fejlesztéseit tartalmazó részeihez illeszkedik:²⁰

- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (Nemzeti Fejlesztés 2030)
- Nemzeti Közlekedési Stratégia - Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv
- Országos Területrendezési Terv (OTrT)
- Vas megye rendezési terve
- Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója és Programja
- Vas megye Integrált Területi Programja
- Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve

2.1. 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 közlekedési 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.

²⁰ Forrás: Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



- 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.

2.2. 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 adottak. A kerékpárok szállítása a közösségi közlekedési járműveken nem megoldott. A közösségi kerékpárok rendszere - mint a közösségi közlekedés része - egyelőre nem áll rendelkezésre, első rendszerei jelenleg kiépítés előtt állnak. Ugyanakkor szembejövő a városi kerékpározás térnyerése, amely a modalsplitből a 2000. évi kb. 1 %-kal szemben 2011-re már kb. 5 %-kal részesedik. Megemlítendő, hogy jelenleg a kerékpározás „horizontális szempontként” nincs integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetben.

A kerékpárforgalmi hálózat Magyarország egészét tekintve jelenleg a fejlődési fázisban van. 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 azonban még problémát

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



jelent az egységes, összekapcsolt hálózat hiánya. A kisebb településeken többnyire a közutak átkelési szakaszain a motoros forgalom mellett közlekednek a kerékpárosok, a 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:

- Közösségi 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 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

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



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 szakaszok közúti 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 elvárásaival összhangban, a másik az egyéni motorizált közlekedést preferáló társadalmi attitűd megváltoztatása, a kerékpározásra mint az egészség- és ökotudatos közlekedési módra nevelés.

2.3. Országos Területrendezési Terv

Az Országgyűlés 2018. december 12-én fogadta el 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.

2.4. 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 munkaréséből 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

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



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 OTrT szerint tartalmazza.).

Másrészt a terv kijelöli az idegenforgalmi szempontból vonzó területeken az egynapos kerékpártúraútvonalak 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 OTrT-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, 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 többnapos kerékpáros túraútvonalak kialakítására is, ahol biztonságosan kerékpározható útvonalon, aktív / autentikus elemekkel megismerkedve, élményekkel, emlékekkel gazdagodva haladhatnak végig a turisták. A többnapos 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 kialakítás esetén nem veszélyeztet fontos védett és védendő táji-, természeti értékeket, lehetővé teszi azok megközelítését kerékpárral, ezzel a „szelíd” és környezetbarát közlekedési eszközzel.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



2.5. Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója

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

A Vas Megyei Területfejlesztési Konceptió 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, túraútvonalak) 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 tágan 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 kínálatnak (szálláshely, vendéglátás, ajándéktárgy-kereskedelem) a javításával. A vallási, gyalogos, kerékpáros turizmus kapcsán változatlanul fontos, hogy a térségeket átszelő útvonalak bekapcsolják a megyét az európai léptékű rendszerekbe (pl. EuroVelo hálózat, Alpannonia út, Mária út, Eurohorse hálózat).

2.6. Vas Megye Integrált Területi Programja

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

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



hálózatos turisztikai termékek fejlesztését, melybe beletartozik a kerékpáros turizmus szolgáltatás és infrastrukturális fejlesztése is.

Kerékpározáshoz kapcsolódóan a Vasfüggöny EuroVelo rendszerbe tartozó kerékpárút támogatása is kiemelt jelentőségű. Emellett fontos, hogy a kerékpáros turizmus szervezeti elemei, egységes megjelenése, illetve modern szolgáltatásai összehangoltan létrejöhessenek 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, biztonságosságának és színvonalának javítása. A 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 forrás egészített ki a 1731/2018. (XII. 18.) Korm. határozatban/2004/2017. (XII. 22.) Korm. határozatban rögzített kerékpáros nyomvonalak megvalósítása céljából.

2.7. Vas Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve²¹

Vas Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének 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 kerékpárosbarát közlekedési rendszer megteremtése, ahol a kerékpáros forgalom a lehető legnagyobb

²¹ Forrás: Vas Megyei Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



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 vizsgáltuk meg 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) a magasabb gépjárműforgalom.

3. HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁGOK

VAS MEGYÉBEN A KÖVETKEZŐ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI TÁRSASÁGOK SZOLGÁLTATÁSAI VEHETŐK IGÉNYBE:

1. MÁV-CSOPORT (Személyszállítással foglalkozó üzletágak: MÁV START Zrt. és VOLÁNBUSZ Zrt.)
2. GYSEV Zrt.
3. BLAGUSS AGORA HUNGARY Kft.

3.1. MÁV-CSOPORT ²²

A MÁV-csoport több mint 150 éves múlttal rendelkező, a magyar állam tulajdonában lévő vasúttársaság. 2021. februárjától hivatalos megnevezése MÁV-VOLÁN-csoport, mivel 2021. januárjában a Volánbusz Zrt. teljesjogú leányvállalatként csatlakozott a céghez. A MÁV-csoporthoz tartozó mintegy 30 vállalat széles körű tevékenységet folytat, amelyek közül kiemelkedik a - magyar állammal kötött közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott - pályaműködtetés és személyszállítás.

²² Forrás: www.mavcsoport.hu

Supported by:



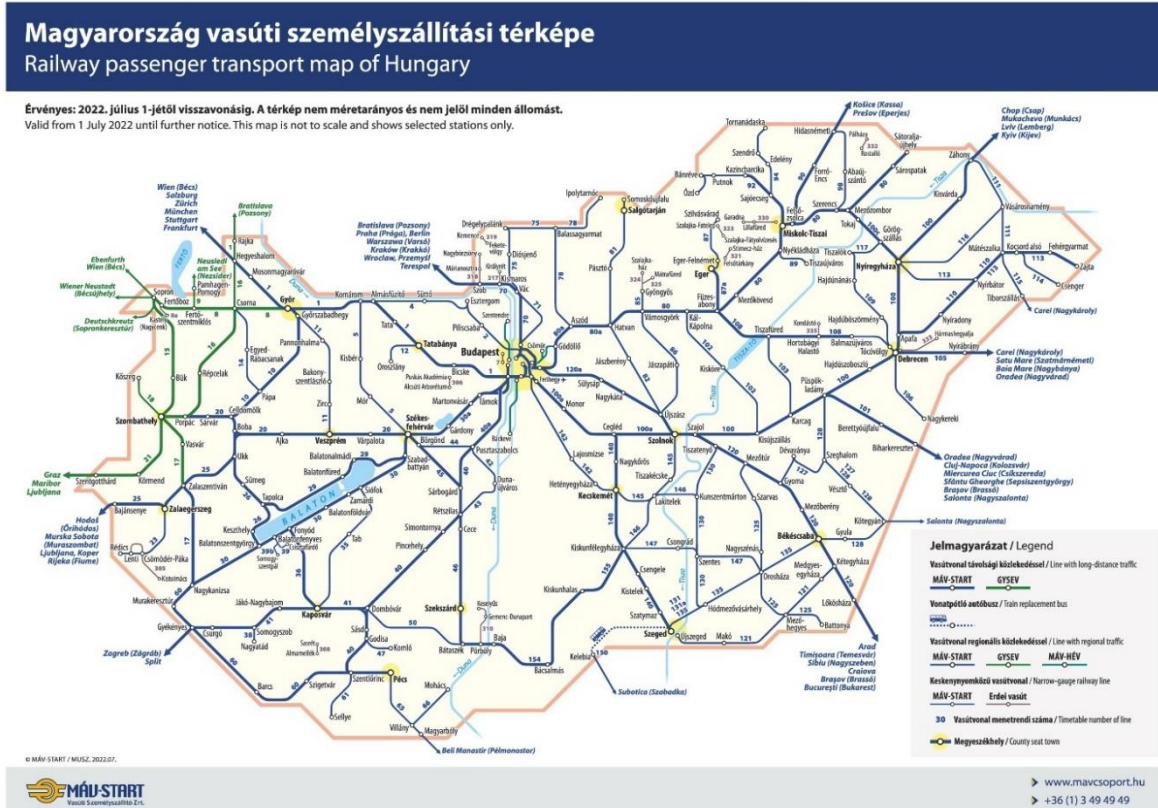
on the basis of a decision
by the German Bundestag



A MÁV-csoport és a Volánbusz Zrt. gazdasági fúziója lehetővé teszi egy ideális közösségi közlekedési rendszer megteremtését Magyarországon: a vasúti és a buszos közlekedés menetrendjének összehangolását, a felesleges párhuzamosságok megszüntetését, az egységes jegyértékesítési rendszer és a tarifaközösség megteremtését. A MÁV-Volán-csoport fenntarthatósági célkitűzései között szerepel a közlekedési szolgáltatók szén-dioxid-kibocsátásának csökkentése, a zöld digitalizáció, a hatékony energiagazdálkodás, a hulladékok környezeti terhelésének mérséklése és a körforgásos gazdaságra való áttérés, valamint a környezetbarát, fenntartható vállalati működés kialakítása.

3.1.1. MÁV-START Zrt.

A MÁV Zrt. személyszállítással foglalkozó leányvállalata a MÁV-START Zrt., amely 2007. július 1-jétől működik önálló társaságként. A MÁV-START Zrt. lát el minden olyan tevékenységet, amely közvetlenül az utazóközönség kiszolgálásához és a személyszállítási szolgáltatás magasabb színvonalú biztosításához szükséges. Vas megyében a személyszállítást a legtöbb vonalon a GYSEV Zrt. végzi, a MÁV-START Zrt. csak kis részét fedi le a vasúti közösségi közlekedésnek. A vonalak megoszlását a következő térkép mutatja:



Forrás: www.mavcsoport.hu

A MÁV-START Zrt. folyamatosan bővíti szolgáltatásait annak érdekében, hogy az egyre növekvő kerékpárszállítási igényeknek eleget tudjon tenni. Hosszú távú fejlesztési programjuk

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



célja, hogy minden vonaton biztosított legyen a kényelmes, kiszámítható kerékpárszállítás, hiszen ezt a népszerű szolgáltatást évente több mint háromezren veszik igénybe. Ennek érdekében a tavasztól őszig tartó szezonban minden évben jelentősen növelik a kerékpárszállítási kapacitásokat a népszerű turisztikai régiókat célzó járatokon. A népszerűbb biciklis túrahelyekre olyan nagybefogadóképességű kocsival kiegészített vonatok közlekednek, amelyeken 32-36 kerékpár is elfér.

A MÁV-Start Zrt. által üzemeltetett kerékpárszállító járművek fő csoportjai:

A



Alacsonypadlós, általában 4-12 kerékpár szállítható.

B



Magaspadlós jármű, általában 2-12 kerékpár szállítható.

C



Magaspadlós jármű, általában 15-16 kerékpár szállítható.

D



Magaspadlós jármű, általában 28-32 kerékpár szállítható.

Forrás: www.mavcsoport.hu

Supported by:



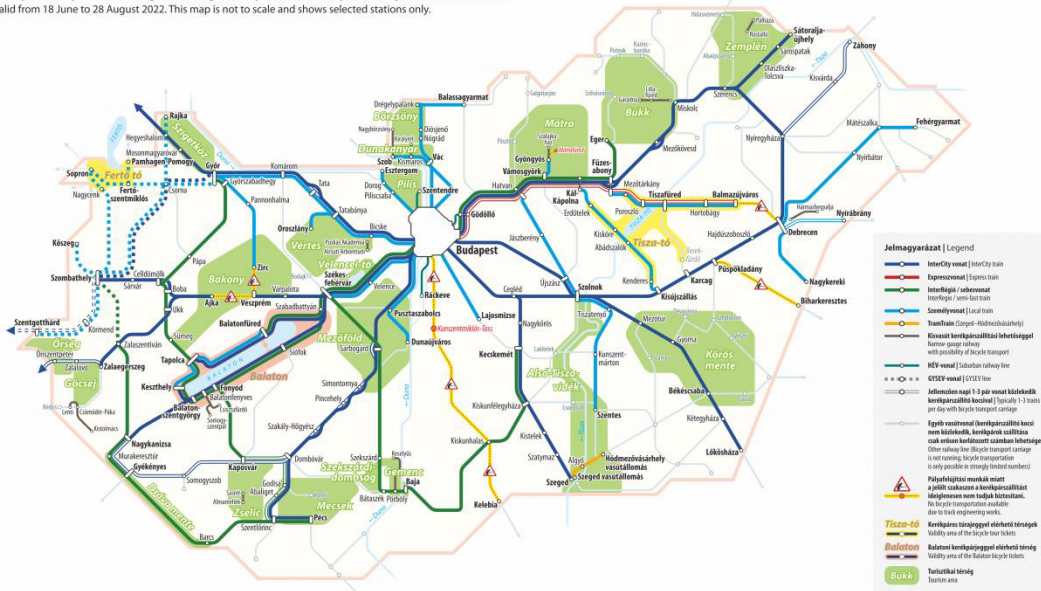
on the basis of a decision by the German Bundestag

Kerékpárszállítási lehetőségek egyes magyarországi úti célokhoz

Bicycle transport possibilities to major travel destinations in Hungary



Érvényes: 2022. június 18-tól augusztus 28-ig. A térkép nem méretarányos és nem jelöl minden állomást.
Valid from 18 June to 28 August 2022. This map is not to scale and shows selected stations only.



Jelmagyarázat | Legend

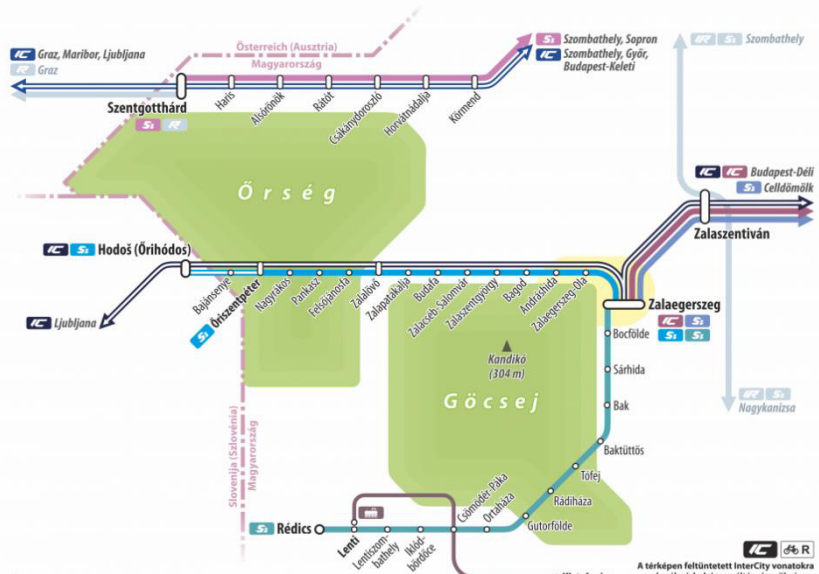
- InterCity vonal | InterCity train
- Express vonal | Express train
- Interregiónális vonal | Interregional train
- Személyvonal | Local train
- Transzita (Szeged - Miskolc) | Transit (Szeged - Miskolc)
- Narancs kerékpárszállítási lehetőséggel | Narrow-gauge railway with possibility of bicycle transport
- Körös-menti | Körös-menti
- MEV-vonal | Szabolcs railway line
- ETSEV-vonal | VITEK line
- Jelölés naponta 1-2 pár vonattal kötelező kerékpárszállítási kocsival | Symbol for daily 1-2 pairs of trains with mandatory bicycle transport carriage
- Egyéb vonatoknál kerékpárszállítási kocsit csak előzetes megbeszélés után lehet igényelni | Other trains: bicycle transport carriage is not available without prior arrangement
- Érdekességek | Interesting facts
- Tisza-od | Tisza-od
- Balaton | Balaton
- Bükk | Bükk



www.mavcsoport.hu
+36 (1) 3 49 49 49

Egy Vas megyei példa:

Őrség, Göcsej Kerékpárszállítás vonaton | Bicycle transportation by train



Jelmagyarázat és kerékpárférfőhely járatonként
Legend and space for bicycles per train

IC
Cradella InterCity vonal | Cradella InterCity train
Budapest-Déli - Szekesfehérvár - Veszprém - Zalamegyenye - Ljubljana
[IC-R] 8 db / pcs
Naponta csak egy vonatpár közeledik.
Only one pair of trains run daily.

IC
InterCity vonal | InterCity train
Budapest-Keleti - Győr - Sombathely - Szentgotthárd - Graz - Ljubljana
[IC-R] 8 db / pcs
Naponta csak két vonatpár közeledik.
Only two pairs of trains run daily.

IC
Göcsej InterCity vonal | Göcsej InterCity train
Budapest-Déli - Szekesfehérvár - Veszprém - Zalamegyenye
[IC-R] 8 db / pcs
A vonatok egy része csak Zalamegyenye és Őrszentpéter között közeledik.
Some trains run between Zalamegyenye and Őrszentpéter only.

S
Személyvonat | Local train
Zalamegyenye - Őrszentpéter - Balassagyőr - Hódos | [S-R] 2 db / pcs

S
Személyvonat | Local train
Zalamegyenye - Hécs | [S-R] 2 db / pcs

S
Személyvonat | Local train
Sombathely - Kémer - Szentgotthárd | [S-R] 4 db / pcs

S
Személyvonat | Local train
Zalamegyenye - ÚK - Célldömök | [S-R] 4 db / pcs

C
Cölömlérvény Állami Erdői Vasút | Cölömlérvény narrow-gauge railway
Lenti - Cölömlérvény - Kötömlérvény
[C-R] 4 szabad helyes figyelmet igényel, a kerékpárszállítási kocsiban.
According to free places in the dedicated cycle carriage.
Az erdei vasútnak nincs minden megálló helyi feltüntetve.
Not each stop of the narrow-gauge railway are marked on the map.

Érvényes: 2022. július 1-jétől visszavonásig. A térkép nem méretarányos.
Valid from 1 July 2022 until further notice. This map is not to scale.



www.mavcsoport.hu
+36 (1) 3 49 49 49

Forrás: www.mavcsoport.hu

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A kapacitás bővítésén túl a MÁV-START Zrt. egyedi ajánlatokat biztosít az utasok részére. Ilyen például a Vas megyei kerékpárosok gyakori úticéljai közé tartozó Balaton és környéke, ahol a 2022-es előszezon kezdetétől speciális Balatoni kerékpárjegyet válthatnak az utasok, amellyel kedvező áron, 400 forintért (1 Euró) érhetik el a MÁV és a GYSEV bármely állomásáról a tő körüli vasútvonalak bármely állomását.

3.1.2. VOLÁNBUSZ Zrt.²³

Volánbusz Közlekedési Zártkörűen Működő Részvénytársaság egy több mint 90 éves múlttal rendelkező személyszállító busztársaság. A vállalat kezdetben mindössze 30 autóbuszsal rendelkezett; ma országos szinten mintegy 6000 járművel biztosítják szolgáltatásaikat a munkavállalók számát tekintve Magyarország harmadik legnagyobb állami társaságaként.

Országos szinten gondoskodik a megyeszékhelyek, a legfontosabb régiók és kirándulóközpontok napi, közvetlen és rendszeres kapcsolatáról egymással és a fővárossal. Országosan a társaság helyközi szolgáltatása Magyarország 3.155 településéből 3.146-ot érint, a helyi közlekedést pedig hazánk csaknem 70 településén biztosítja. Ezen felül évtizedek óta menetrend szerinti nemzetközi járatokat is közlekedtet.

A legszigorúbb, tanúsított minőségirányítási rendszerrel rendelkező Volánbusz évi több mint 17,5 millió járatán csaknem 440 millió kilométer megtételével mintegy 443 millió utas szállításáról gondoskodik folyamatosan fiatalodó és korszerűsödő járműállománnyal.

Vas megyében a Volánbusz Zrt. a helyközi és távolsági szolgáltatásokért felelős.

Országos szinten a MÁV-START járatait kiegészítve egyre több autóbuszon is szállítható kerékpár, így például a nyári turisztikai főszezonban az Északi-középhegységbe és a Tisza-tó környékére. Vas megyében egyelőre nincs lehetőség a kerékpár autóbuszon történő szállítására.

3.2. GYSEV Zrt.

Vas megyében a személyszállítást a legtöbb vonalon a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) Zrt. végzi, a MÁV-START Zrt. csak kis részét fedi le a vasúti közösségi közlekedésnek.

Vas megyében az alábbi vasútvonalaink érintettek:

- Sopron-Szombathely,
- Szombathely-Kőszeg,
- Szombathely-Zalaszentiván,

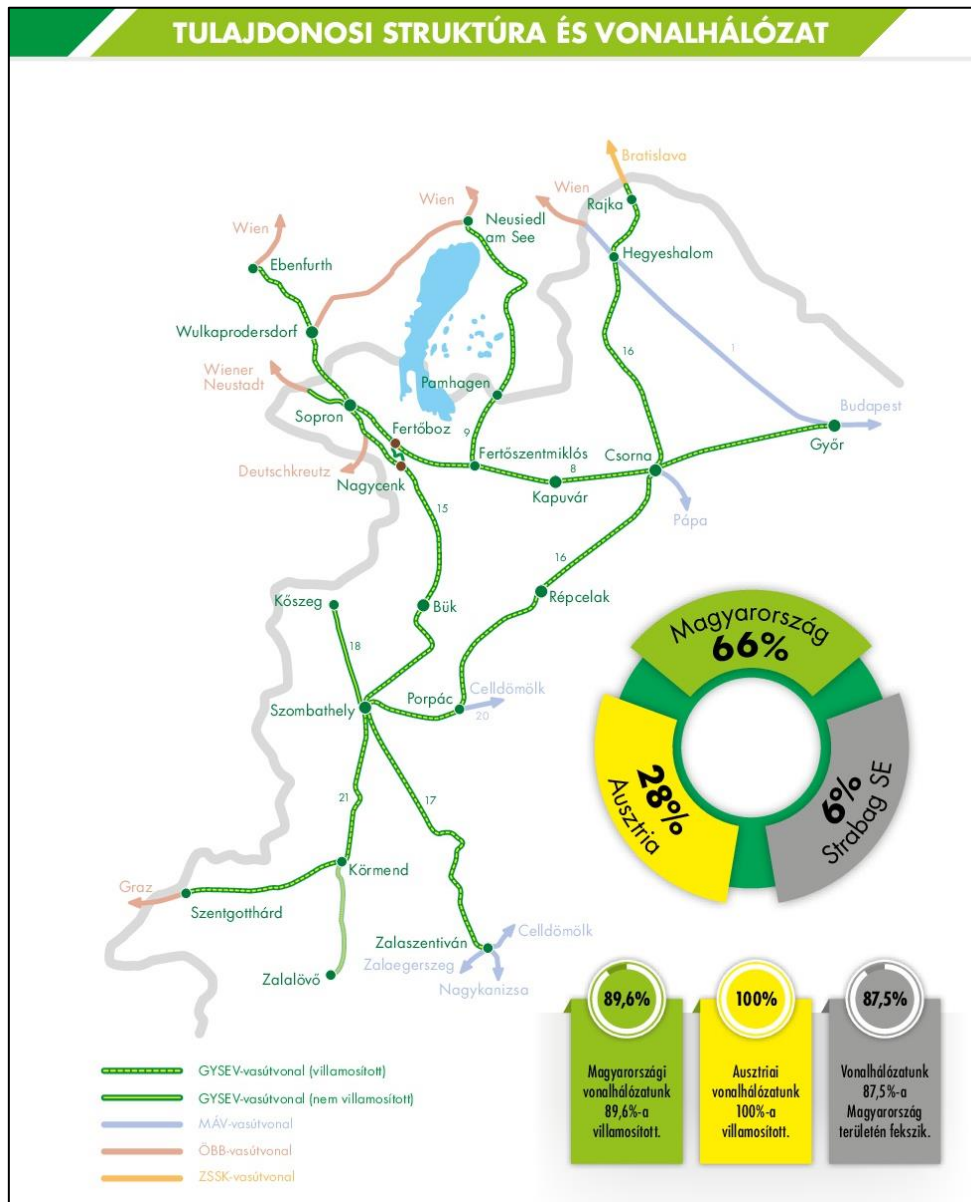
²³ Forrás: <https://www.volanbusz.hu/hu>

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

- Szombathely-Körmend-Zalalövő,
- Szombathely-Körmend-Szentgotthárd,
- Szombathely-Porpác-Csorna.



Forrás: www.gysev.hu

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Forrás: www.gysev.hu

Vas megyét tekintve az elmúlt időszak egyik nagy fejlesztése volt a Kőszegen kiépített intermodális csomópont, ahol a peron egyik oldalán a vonatok, másik oldalán a buszok tudnak megállni, így biztosítva a közvetlen átszállást.

Kőszegi intermodális csomópont:



Forrás: GYSEV Zrt.

Nagyobb állomásokon - Sopron-Szombathely - megvalósultak ingyenesen használható P+R parkolók a vonattal utazók részére.

A társaság számos vasútállomásán biztosított a lehetőség a kerékpárok kényelmes és biztonságos elhelyezésére is, ezáltal támogatva - kerékpár és vonat kombinálásával - egy fenntartható közlekedési formát. Vas megyében is több állomáson és megállóhelyen valósult meg B+R tárolók, legutóbb Vas megyében Szombathely-Szőlős és Salköveskút-

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Vassurány megállóhelyeken. (A GYSEV Zrt. területén immár 39 vasútállomáson, több mint 1.500 kerékpár tárolható.)



Fotó: Légrádi Zoltán

3.3. BLAGUSS AGORA HUNGARY Kft.²⁴



Fotó: Blaguss Agora Hungary Kft.

²⁴ Forrás: www.blaguss-szombathely.hu

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



2022. január 1-jétől, 10 éven keresztül a Blaguss Agora Hungary Kft. biztosítja Szombathely városi közösségi közlekedését. A szolgáltatást a társaság 33 darab Mercedes-Benz gyártmányú autóbusszal látja el, az utasok szolgálatába 25 szóló és 5 darab csuklós kivitelű Mercedes-Benz Citaro, valamint 3 darab Mercedes-Benz Sprinter minibusz állt. A vadonatúj járművek mindegyike klimatizált és alacsonypadlós kialakítású, ezen kívül jegykiadó automatákkal is felszerelték őket.

A Blaguss Agora Hungary Kft. az 1929-ben alapított mindmáig családi tulajdonban álló BLAGUSS cégcsoport magyarországi tagja. A vállalat központja Sopronban található, mely működését 2008 októberében kezdte meg. 2012-ben nagy volumenű beruházás valósult meg, melynek eredményeként közel 6.000 m²-en modern autóbusz telephelyet hoztak létre.

A közel 120 autóbuszból álló flottaméret ma a magyarországi piacon az egyik legfiatalabb. Az autóbuszok átlagéletkora nem haladja meg a 4 évet, mely Magyarországon egyedülálló.

2021-ben bevezették a MSZ EN ISO 9001:2015 minőségirányítási rendszert, valamint kiépítették az MSZ EN ISO 14001 környezetközpontú irányítási rendszert.

A Blaguss Agora Hungary Kft. által Szombathelyen üzemeltetett autóbuszokon kerékpárszállítási szolgáltatás jelenleg nincs. Az üzletszabályzatban a kerékpárszállítás lehetősége adott a menetrendben megjelölt járatokon, azonban pillanatnyilag nem közlekedik így megjelölt járat a városban. Az autóbuszok többsége rendelkezik többcélú térrel, ahol a csúcsidőszakon kívül akár babakocsi, akár kerékpár biztonságosan szállítható.

A későbbi fejlesztések eredménye lehet a kerékpárszállítás biztosítása, ehhez díjszabási és menetrendi módosítások szükségesek.

4. STAKEHOLDEREK

A projektterv összeállításakor valamennyi partner helyi meghatározó Stakeholdereket kért fel a projekt céljainak megvalósításában való részvételre. A Vas Megyei Önkormányzati Hivatal felkérését a következő szervezetek fogadták el:

KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.

Északnyugat-magyarországi Közlekedésszervező Iroda

9700 Szombathely, Fő tér 6.

<https://www.kti.hu/szolgáltatások/közlekedésszervező-irodák/északnyugat-magyarországi-közlekedésszervező-iroda/>

A Személyszállítási Közszolgáltatási Igazgatóság Közszolgáltatási Központjának működési köréhez tartozó területi közlekedésszervező irodái az országos, regionális és elővárosi közszolgáltatási személyszállítás működését biztosító megrendelői megbízásból dolgozó

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



közreműködő szervezetek. Munkájuk során szakértői szinten valósítják meg ellenőrzött közszolgáltatás, hatékonyság- és minőség szempontú feladataikat. Szolgálják a megrendelő és igénybe vevő utasok érdekeit. Segítik az operatív működtetést és szolgáltatásfejlesztést a közforgalmú közlekedés területén.

Őrségi Kerékpáros és Természetbarát Egyesület

9941 Őriszentpéter, Városszer 55.

<https://orsegibringasok.hu/>

Az Őrségi Kerékpáros és Természetbarát Egyesület 2016-ban alakult, legfőbb céljukként az Őrség túrázási- és kerékpáros kultúrájának, infrastruktúrájának fejlesztését, összefogását, továbbá szabadidős-, turisztikai- és sportprogramok, rendezvények szervezését foglalmazzák meg. Célközönségük a hobby kerékpárosok, futók, túrázók. Számukra szerveznek kisebb-nagyobb rendezvényeket, túrákat az Őrségben egész évben. Rendezvényeik során bemutatják az Őrség természeti és kulturális örökségét, hagyományait lehetőség szerint mindezt a legautentikusabb képviselőktől eredeti környezetben. Cél az ismeretszerzéssel egybekötött aktív kikapcsolódás biztosítása az egyénileg, csoportosan vagy akár családosan érkező érdeklődőknek.

Sárvári Tankerületi Központ

9600 Sárvár Batthyány utca 40.

<https://kk.gov.hu/sarvar>

A Sárvári Tankerületi Központ a köznevelési közfeladat-ellátásban részt vevő, fenntartásában lévő köznevelési intézmények tekintetében látja el a meghatározott fenntartói feladatokat.

Vas Megyei Kereskedelmi és Iparkamara

9700 Szombathely, Honvéd tér 2.

<https://vmkik.hu/>

A Vas Megyei Kereskedelmi és Iparkamara olyan köztestület, mely önkormányzaton alapuló működésével előmozdítja a gazdaság fejlődését és szerveződését, a piaci magatartás tisztességét, a gazdasági tevékenységet folytatók információcseréjét, általános, együttes érdekeinek érvényesülését. Aktívan együttműködik a gazdasági környezet kialakítása érdekében az államigazgatási szervekkel, önkormányzatokkal, oktatási intézményekkel, függetlenségét megtartva, törvényi felhatalmazás alapján. Támogatja a valós munkaerő-piaci igényekhez igazodó képzéseket. Célja a hatékony és versenyképes kutatási és innovációs tevékenység elősegítése, a meglévő innovációs eredmények felhasználásának ösztönzése.

A Vas Megyei Önkormányzati Hivatal a projekt Vas megyei Stakeholder csoportjának bővítése céljából 2022. február 17-én szervezte meg a Helyi Stakeholder csoport alakuló ülését, amelyet követően a további szervezetek jelezték együttműködési szándékukat:

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Magyar Kerékpárosklub

1133 Budapest, Kárpát u. 48.

<https://kereparosklub.hu/>

A Magyar Kerékpárosklub 2002 óta dolgozik a kerékpározás fejlődéséért, mára több mint 2.000 tagja és 18 területi szervezete van. Céljuk, hogy bárki közlekedhessen biciklivel: biztonságban érezze magát, aki még nem biciklizik, és kényelmesebben tekerhessenek, akik már mindenhová így járnak. Szakértőik és helyi csoportjaik biciklivel használható utakért és új kerékpártárolókért küzdenek, biciklibarát KRESZ-t, kerékpározást segítő jogszabályi környezetet szeretnének, kampányokkal és rendezvényekkel népszerűsítik és oktatják a kerékpáros közlekedést.

Őrségi Nemzeti Park Igazgatósága

9941 Őriszentpéter, Városszer 57.

<https://orseginemzetipark.hu/>

Fő tevékenységeik közé tartozik a kutatás és tervezés feladata, különböző szakértői tevékenységek, fajvédelmi tevékenységek és a természettel való gazdálkodás.

Kőszegi Kerékpáros Egyesület

<http://alpocycles.hu/>

A Kőszegi Kerékpáros Egyesület 1999-ben alakult egy olyan baráti társaság tagjaiból, akik már a '90-es évek elejétől - amikor a mountainbike sportág megjelent Magyarországon - aktívan űzték a kerékpározásnak ezt a formáját, és a soproni HEAVY TOOLS Mountainbike Sportegyesület színeiben versenyeztek 1996 és 1999 között. A megalakulást követően az egyesület elsősorban országos szintű mountainbike versenyek rendezését tűzte ki célul, valamint a térség kerékpáros turizmusának fejlesztését, túrák szervezését és egy regionális kerékpárkölcsonzó hálózat kialakítását.

Muraba Európai Területi Társulás

9970 Szentgotthárd, Széll Kálmán tér 11.

<https://muraba.hu/hu/>

A MURABA Korlátolt Felelősségű Európai Területi Társulást az Országos Szlovén Önkormányzat, Szentgotthárd Város Önkormányzata, Lendva Község Önkormányzata és a Muravidéki Magyar Önkormányzati Nemzeti Közösség alapította 2017-ben azzal a céllal, hogy tartós összefogásukon keresztül előmozdítsák a Muravidék és a Rábadék gazdasági, társadalmi együttműködését és a területi kohézió megerősítését, s ezáltal fejlesszék a jólétet és életminőséget a Társulás területén. A Társulás további céljával tűzte ki a magyar és szlovén nemzetiségek jogszabályban rögzített jogainak megvalósulását, tagjai identitásának megőrzését és az anyanyelvi kapcsolattartásuk elősegítését.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



GYSEV Zrt.

9400 Sopron, Mátyás király utca 19.

<https://hu.gysev.hu/>

A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zártkörűen Működő Részvénytársaság országos közforgalmú vasúti szolgáltatást végző, integrált vasúttársaság.

Magyar Közút Nonprofit Zrt. Vas Megyei Igazgatósága

9700 Szombathely, Március 15. tér 2.

<https://www.kozut.hu/>

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. célja és feladata, hogy útfenntartó tevékenységével zavartalan közlekedést biztosítson minden forgalomban résztvevő számára. Feladataik közé tartozik az utak burkolatának ellenőrzése, javítása, a padkák rendezése, a burkolaton kívüli területek tisztítása, a forgalomra veszélyes növényzet eltávolítása, a vízelvezető rendszerek karbantartása, az utak menti területek kaszálása, a vegyszeres növényvédelem, az útellenőrzés, a forgalomtechnikai jelzések kihelyezése, az útburkolatjel festés, télen a hó eltakarítása, síkosság-mentesítés. A társaság tevékenységi köre ezen felül magában foglalja a túlméretes járművek útvonalengedélyének kiadását, a tehergépjárművek ellenőrzését mérőállomásaikon, az útiügyi alágazat szakembereinek továbbképzését, az Útinform, az Országos Közúti Adatbank és a kiskőrösi Úttörténeti Múzeum működtetését.

Körmend Város Önkormányzata

9900 Körmend, Szabadság tér 7.

<https://kormend.hu/>

Körmend Város Önkormányzata gondoskodik a kötelező és önkéntesen vállalt önkormányzati feladatok ellátásáról.

Kőszeg Város Önkormányzata

9730 Kőszeg, Jurisics tér 8.

<https://koszeg.hu/>

Kőszeg Város Önkormányzata gondoskodik a kötelező és önkéntesen vállalt önkormányzati feladatok ellátásáról.

Szombathely MJV Önkormányzata

9700 Szombathely, Kossuth Lajos u. 1.

<https://www.szombathely.hu/>

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata gondoskodik a kötelező és önkéntesen vállalt önkormányzati feladatok ellátásáról.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Szentgotthárd Város Önkormányzata

9970 Szentgotthárd, Széll K. tér 11.

<http://szentgotthard.hu/>

Szentgotthárd Város Önkormányzata gondoskodik a kötelező és önkéntesen vállalt önkormányzati feladatok ellátásáról.

5. FELHASZNÁLÓI FELÜLET

5.1. Felhasználó-elégedettség nyomon követése és értékelése

Felhasználó alatt egyrészt a kerékpárosok, másrészt az intermodális közlekedésben részt vevő többi utas értendő.

A felhasználó-elégedettség nyomon követése és mérése kulcsfontosságú a projekt szempontjából. Az elégedettség folyamatos monitorozásának célja a projekt finomhangolása, illetve további javítások eszközölése. A felhasználó-elégedettség nyomon követésének lehetséges eszköze egy online-kérdőív (online felület), amelyet alternatív módon kiegészít egy papíralapú kérdőív is, mely a későbbiekben digitalizálásra kerül.

Az online-felület lehetőséget ad a felhasználónak, hogy egyrészt konkrét kérdésekre feleletválasztós formában adjon válaszokat, másrészt a kifejtős kérdéseknél lehetősége nyílik adott kérdésekben szabadon, saját megfogalmazásban kifejteni a véleményét.

Az elégedettségmérés további sikerkritériuma, hogy a jelzett észrevételek, panaszok ténylegesen feldolgozásra kerüljenek, azaz egyrészt rendszeres időközönként strukturált elemzés álljon rendelkezésre a felhasználói véleményeket illetően a felvetett problémák és megoldások kategóriájáról, másrészt fontos, hogy a felvetett kérdésekre és panaszokra konkrét válaszok szülessenek.

További lényeges szempont, hogy a felhasználó-elégedettségi kérdőívet a lehető legtöbb személy töltsse ki az intermodális közlekedés bevezetését követő meghatározott időn belül, illetve azt követően rendszeresen. A nagyszámú kitöltés (nagy számú minta) lehetővé teszi a célcsoport véleményének megismerését, továbbá semlegesíti az esetleges szélsőértéknek értékelendő válaszokat.

Fontos, hogy az elégedettségi kérdőívet kitöltők valamilyen formában visszajelzést kapjanak azokról a témákról, amelyekről kifejtették az álláspontjukat.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



5.2. Kommunikáció és promóció az intermodális felhasználók irányába (kerékpárosok, utasok)

Kiemelten fontos a célkitűzések elérése érdekében mind az intermodális közlekedés, mind a HINGE projekt céljainak és eddigi eredményeinek közérthető, egyszerű formában történő kommunikációja a kerékpárosok, illetve a további potenciális felhasználók, azaz közösségi utasok, illetve tágabb értelemben véve Vas megye lakossága felé.

A kommunikáció célja az elérendő célkitűzések és eredmények minél szélesebb körű megismertetése a (potenciális) célcsoportokkal, azaz egyrészt a kerékpárosokkal, másrészt az egyéb utazóközönséggel abból a célból, hogy minél többen megismerjék az intermodális közlekedésben rejlő lehetőségeket és használják azt.

A kommunikáció a nemzetközi tapasztalatokból és trendekből kiindulva jellemzően online módon történhet, amelyet bizonyos esetekben kiegészíthet offline-kommunikáció is. Például a jól szerveződő és pontosan beazonosítható kerékpáros csoportok és klubok jól elérhetők online eszközök segítségével, ezért célzott internetes kommunikáció jól használható az irányukba. A közösségi közlekedési eszközöket használók egy része viszont online módon nem, vagy csak nehezen beazonosítható, viszont a tömegközlekedés igénybevételének helyén és idején könnyen beazonosítható és offline módszerekkel pl. plakát, szórólap stb. megszólítható, véleménye és elégedettsége lekérdezhető.

A kommunikáció célcsoportjait különböző üzenetekkel lehetséges és szükséges elérni. A kerékpárosoknak szánt fő üzenet, hogy milyen utazási, kerékpártárolási és egyéb lehetőségek állnak rendelkezésre. Mindezt a modális felhasználásra vonatkozó pontos szabályozás ismertetésével is ki kell egészíteni.

A nem kerékpározó „egyéb” utasok és a helyi közösségek utasai felé szintén kommunikálni kell az intermodális közlekedés főbb szabályait, kinek mit és milyen feltételekkel lehetséges igénybe venni, így megelőzhető és elkerülhető a kerékpárosok és nem kerékpározók közötti esetleges konfliktusok, illetve nézeteltérések. Továbbá azt is ismertetni kell az utazóközönséggel, hogy hogyan tudják a jelenleg nem kerékpározó utasok a projektben rejlő lehetőségeket kiaknázni, azaz milyen lehetőségeik vannak.

A kommunikáció és promóció megvalósításának minél változatosabb, sokrétűbb megjelenési formát választva vagy a különböző felületeken való megjelenéseket ötvözve érhető el a biztos siker. A változatos kommunikációs felületek biztosítják, hogy az utazóközönség, melynek tagja bármely célcsoporthoz tartozzon is, elérhetővé váljon. A lehetőségek között teret kaphatnak a digitális eszközök, a telefonos appok, online felületek, ahol egy tudatosan szerkesztett, és a felhasználók igényeit figyelembe vevő, a fejlesztésekkel párhuzamosan és folyamatosan bővített tudásbázis áll a felhasználók rendelkezésére. Egyéb esetekben, vagy például, hogy az online el nem érhető felhasználók is megszólíthatók legyenek, offline eszközök teremthetik

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



meg a velük való kommunikációt, amelyek keretében az intermodális csomópontokon kihelyezésre kerülő szórólapokkal is felhívhatjuk a figyelmet a folyamatosan bővülő lehetőségekre.

Más megközelítésben pedig az intermodális közlekedés fejlesztése, népszerűsítése lehetőséget teremthet még a turisztikai régiók, mint célcsoportok bevonására is, mely által új célterületek és látnivalók válhatnak elérhetővé, kommunikálhatóvá.

5.3. A helyi közösségek utasainak hozzáállása az integráltabb és fenntarthatóbb közlekedési eszközökhöz

A projekt szempontjából fontos, hogy a kerékpáros célcsoport hozzáállásának pozitív változása ne járjon együtt a helyi utazóközösség hozzáállásának negatív változásával, vagyis ne kísérje az intermodális utazási lehetőséget a többi utas részéről vélt vagy valós okok miatt történő elutasítás. Ezért fontos, hogy a kommunikáció eszközeivel (lásd 5.2. pont) a projekt előnyei minden érintett számára feltárásra és bemutatásra kerüljenek, a helyi közösség utasai tudomást szerezzenek azokról.

A nem kerékpározó utasok hozzáállása pozitívan befolyásolható, amennyiben a projekthez kapcsolódó kommunikáció arra helyezi a hangsúlyt, hogy ez az utazási lehetőség minden potenciális utas rendelkezésére áll, továbbá nem vesz el helyet más utastól sem fizikai, sem átvitt értelemben. A kerékpárosok és a helyi közösségek utasai közötti harmónia akkor tartható fenn, ha a felhasználási keretek jogi és egyéb szempontból is pontosan szabályozottak, egyértelműek és mindenki számára hozzáférhetőek. Hangsúlyozni kell továbbá a környezetvédelmi, illetve fenntarthatósági szempontokat is.

Fontos, hogy a projekt során a nem kerékpározó utasok elégedettségére vonatkozó felmérés is rendelkezésre álljon (lásd 5.1), és amennyiben szignifikáns negatív változás mérhető, úgy haladéktalanul lehetséges legyen a közbeavatkozás a stakeholderek részéről.

6. ÖSZTÖNZŐK ÉS AKADÁLYOK

A kerékpározásnak mint aktív időtöltésnek, illetve mint közlekedési eszköznek kiemelkedő szerepe van Vas megye közlekedésében, így kiváló alapot nyújt az intermodális közlekedési rendszerek fejlesztéséhez.

A felmérések szerint a napi ingázók száma meglehetősen magas Vas megyében, illetve jelentős a kerékpárral sportolók és túrázók aránya. A közelmúlt és a jelen történései (Covid-19 járvány, energiakrízis) tovább erősítették a kerékpár szerepét, legyen szó akár ingázásról, akár sportról, akár turisztikai célú kerékpározásról.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A Covid-19 járvány a turisztikai piacot is újrapozícionálta, új szolgáltatók alakultak, új szolgáltatások kerültek bevezetésre a piacra.

Fókuszba került és több kutatás, illetve elemzés vizsgálta Vas megyében a klímaváltozás hatásaihoz való igazodást, a negatív hatásokra való felkészülést, illetve ezen lehetőségek élettani, gazdasági hatásait.

Előtérbe került új, aktív turisztikai kínálatok fejlesztése, például a kerékpáros turizmus területén. 17 turisztikai szálláshely esetében bevezetésre került a Bett & Bike rendszer, amely hathatósan ösztönzi a kerékpáros turizmust, és ennek bővítése további ösztönző lehetne.

Az előzetes felmérések, szakemberekkel történő háttérbeszélgetések, illetve a vonatkozó nemzetközi szakirodalom alapján a kerékpárhasználat, így az intermodális közlekedési megoldások egyik pillérének bővítése céljából az alábbi szempontok vizsgálata javasolt:

Célcsoport bővítése: olyan személyek bevonása, akik nem, vagy csak ritkán használják kerékpárjukat, tehát a cél a célcsoport számosságának növelése.

Kerékpárhasználat gyakoriságának növelése: olyan kerékpárosok esetében értelmezhető, akik használják ugyan kerékpárjukat, de a használat gyakoriságában további potenciál rejlik. Például olyan személyek, akik rendelkeznek kerékpárral, hobbicélből (sport, turisztika) használják, de napi ingázáshoz nem. Erre a célcsoportra ösztönzően hathat az intermodális közlekedési lehetőségek bővítése.

Egyéb: például kerékpáros turisztikai lehetőségek vizsgálata.

Ösztönzők, pozitív aspektusok, amelyekre a kommunikáció, illetve célzott kampányok során célszerű utalni:

Emberi, illetve egészségügyi aspektusból: mindennapi mozgást biztosíthatja, bizonyíthatóan jót tesz többek között a szív- és érrendszernek, megfelelő levegőminőség esetén javítja az oxigénellátást, továbbá szinte minden életkorban és jövedelmi helyzetben ajánlott; jellemzően egyszeri beruházást igényel, sportos életmód előtérbe kerülése; javítja az általános közérzetet, stb.

Városkép szempontjából: közösségi tér értelmes felhasználása; helytakarékos közlekedési alternatíva a gépjárművekkel és az azok számára szükséges parkolóhelyekkel szemben; utazás közben a köztes megállók gond nélkül abszolválhatók.

Környezet szempontjából: számszerűsíthető makrogazdasági haszna van (a fentiek miatt); csökkenti a zaj- és egyéb környezeti ártalmakat, nincs károsanyagkibocsátás, ezáltal ökológiailag fenntartható, csökkenti az adott egyén ökológiai lábnyomát.

Járványhelyzet szempontjából: biztonságos időtöltés, alacsony rizikófaktor járvány, illetve fertőzés szempontjából.

Energiafelhasználás szempontjából: (leg)olcsóbb közlekedési eszköz akár magában, akár tömegközlekedéssel kombinálva, a hagyományos tömegközlekedési

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



lehetőségeket gördülékennyé, vonzóbbá teszi a szélesebb célközönség, illetve a pótlólagosan bevonható földrajzi területek lakói számára. A kerékpáros közlekedés nagyban javíthatja a tömegközlekedés használhatóságát, mivel mind az indulási, mind az érkezési célállomás közelében megnőne a vonzási körzet. Ez főleg vidéken fontosabb, mert ott nagyobbak a távolságok a tömegközlekedési megálló és az utazás célpontja között, ennek feltétele a megfelelő infrastruktúra (pl. őrzött vagy lopásbiztos kerékpártárolók kiépítése). Különösen előny ez azokon a földrajzi területeken, ahol bizonyos települések jelenleg csak kerülővel érhetőek el, hiányoznak az alsóbbrendű utak.

A fenti előnyöket vizsgálva tehát mindenképpen kívánatos az alternatív intermodális lehetőségek kidolgozása, amelyekkel kapcsolatban a nemzetközi gyakorlatban, illetve szakirodalomban a következő fejlesztési irányok azonosíthatók:

- Ún. „Bike + Ride” típusú megoldások: biciklivel az állomásra, otthagyni és közösségi közlekedési eszközzel továbbutazni (jó gyakorlat: [Radhaus in Offenburg](#) und die [Fahrradstationen in Karlsruhe](#)).
- Kerékpár szállítása tömegközlekedési eszközön (vonaton/távolsági buszon); szükséges: egységes szabályozás, mikor hogyan és milyen díjért lehet vinni.
- Bérelhető kerékpárok rendszerbe állítása, „közbringa” szolgáltatás (hagyományos kerékpárok, illetve E-Bike-rendszer).
- E-Bike elektromos töltőállomások kialakítása a tömegközlekedési és/vagy turisztikai csomópontokon.
- A fentiek bármely kombinációja, illetve a fentieket tartalmazó komplex megoldások kidolgozása.

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, az ehhez kapcsolódó balesetveszély.
- A lakosság 33%-a használna közbringát, ha elérhető lenne a lakóhelyén.
- Biztonságos (őrzött, vagy kamerával megfigyelt) kerékpártárolás, és szállítás.

Akadályok: (akadályok megoldása egyben ösztönző is lehet)

- Gondolatváltás szükséges, hogy a potenciális célcsoport tagjai minél nagyobb arányban meggyőzhetőek legyenek.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



- Régi infrastruktúra nehezen változik, pl. vasútvonalak és közúthálózat elhelyezkedése, állapota, kerékpárszállításra alkalmas tömegközlekedési eszközök kialakítása, beszerzése, közutak állapota, kerékpárutak stb.
- A járműkölcsonzési szokások gyerekcipőben járnak (de számtalan a pozitív kezdeményezés hazai, illetve más európai nagyvárosban).
- Kerékpáros alkalmazások viszonylag alacsony száma és elterjedése (applikációk okostelefonra).
- Tárolási lehetőségek fejletlensége - akár őrzött tárolók létesítésének is lenne létjogosultsága, amit jelképes díj ellenében igénybe vehetnének a kerékpárosok.

Mit tehetnek az önkormányzatok?

- Együttműködés fejlesztése különböző települések (községek és városok), illetve szervezetek (MÁV, GYSEV, Volánbusz) között.
- Az infrastruktúra fejlesztése (közutak, kerékpártárolók stb.).
- Kerékpárparkoló a tömegközlekedési megállóknál.
- Többfunkciós kerékpárállomások építése, bővítése, melyek a parkolóhelyeken túl további szolgáltatásokat kínálnak, mint pl. kerékpárkölcsonzés és -javítás, alkatrészek értékesítése automatából, zuhanyzók és/vagy öltözőszekrények telepítése.
- Kerékpárszállítás a tömegközlekedési járművek külső oldalán található állványokkal, illetve kerékpárok felvitele tömegközlekedési járművekre, szükség esetén állványokkal vagy biztonsági rendszerek kialakításával a járműben.
- Kerékpárkölcsonzó rendszerek.
- Programok és kampányok, beleértve például a célzott marketinget, intervenciók intézkedéseket vagy jogszabályi rendelkezések módosítását.
- Komplex koncepció a megvalósításra vonatkozóan, feladatokra, felelősökre, határidőkre lebontva.

7. HINGE KÉRDŐÍVES LEKÉRDEZÉS EREDMÉNYEI

A Vas Megyei Önkormányzati Hivatal a HINGE projekt keretében 2022. március 30. és 2022. április 27. között végzett el egy online kérdőíves felmérést, melynek elsődleges célja a kerékpárhasználók és a közösségi közlekedési eszközökön utazók szokásainak, viselkedésének és elvárásainak összegyűjtése volt.

A felmérés néhány releváns eredménye:

A kérdőívet ez időtartam alatt összesen 635 személy töltötte ki.

A kérdőívet kitöltő személyek közt többségben voltak a nők 56,5 %-kal, a férfiak a kérdőívet kitöltők 43,5 %-át tették ki. A megkérdezettek 40,9 %-ának lakóhelye megyeszékhely, 27 %-a városban lakik, 29,1 %-a falusi lakos. A válaszadók többsége (46,1 %) a 19 év alattiak

Supported by:



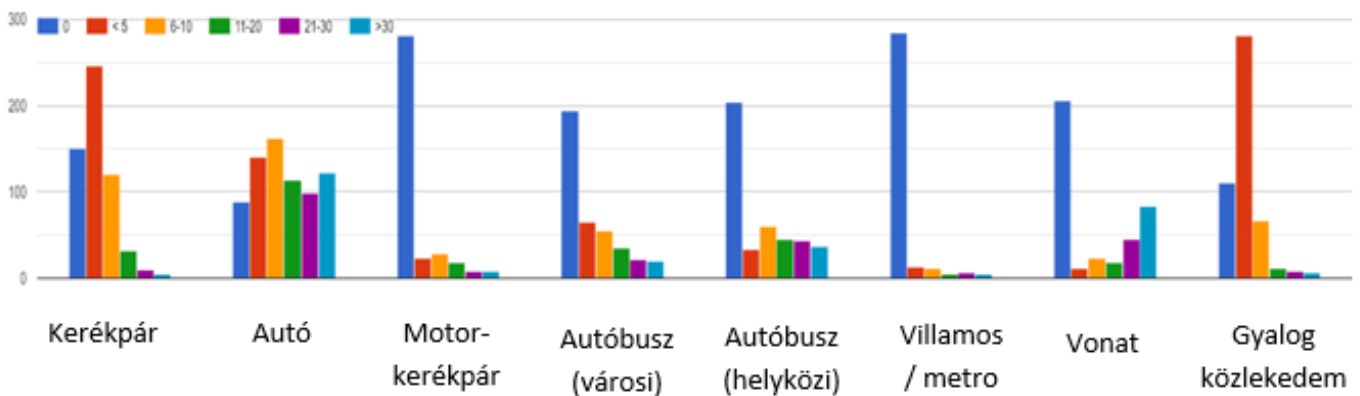
on the basis of a decision
by the German Bundestag



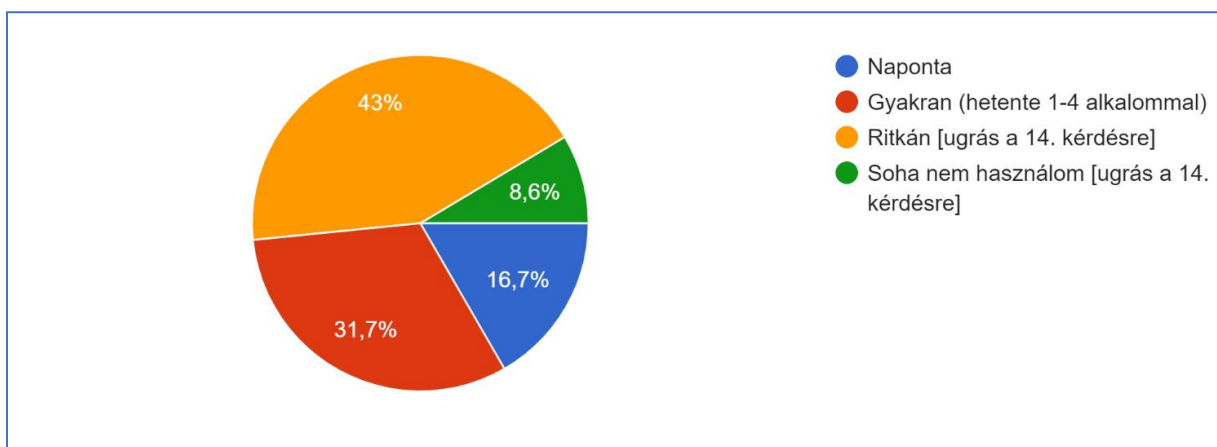
korosztályhoz tartozik, 21,6 % a 41 és 50 év közötti korosztályba sorolható, 12,6 % az 51 és 60 év közöttiekhez, 12,5 % pedig a 31-40 év közötti korosztályt erősíti.

A felmérésből kiderült, hogy a megkérdezettek közel 50 %-a kerékpározik valamilyen gyakorisággal, 16,7 %-a napi szinten, 31,7 %-a pedig heti 1-4 alkalommal. A kapott válaszok alapján tavasszal és nyáron a legjelentősebb a kerékpárhasználat, ezen belül is szabadidő/kirándulás céljából, valamint sportolás és munkába/iskolába járás céljából.

Közlekedési eszközök használata a munkába / iskolába történő eljutás során (kilométerben megadva):



A kerékpárhasználat gyakorisága:



A válaszadók 47,7 %-a leggyakrabban kerékpárúton vagy kerékpársávon közlekedik, 43,6 % pedig kifizorgalmú útszakaszon. A megkérdezettek 93,4 %-a rendelkezik legalább egy saját kerékpárral, ami a legtöbb válaszadó esetében (45,6%) városi kerékpár. A kerékpárral nem rendelkező válaszadók 96,5 %-a nem szokott kerékpárt kölcsönözni.

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Azok között, akik ritkán vagy egyáltalán nem közlekednek kerékpárral a fő okok között legnagyobb arányban szereplő válaszok a következők:

- Utazásaim során nagy távolságot kell megtennem.
- Egyéb okok miatt nem alkalmas számomra a kerékpárral történő közlekedés (ruházat, felszerelés, családtagok szállítása stb.).
- Lakóköznyezetemben nincs megfelelő kerékpárút-hálózat.
- Veszélyesnek érzem, mert nagy forgalmú utakon kellene kerékpározni.
- A kerékpáros közlekedést nehéz kombinálni más közlekedési módokkal.

A kitöltők 67,4 %-a szokott tömegközlekedési eszközzel utazni és közülük 83 % nem kerékpárral közlekedik a tömegközlekedési eszköz megállójához. Összességében elmondható, hogy a válaszadók nagyobb része nem elégedett a kerékpár tömegközlekedési eszközökön történő szállításával, a kerékpár tárolási lehetőségekkel a megállóhelyek közelében, a kerékpár vonatra történő felrakásának körülményeivel, az elégedettek aránya viszont nagyobb a vasúton történő kerékpár-szállítási feltételekről szóló utastájékoztatóval.

A kérdőívet kitöltők nagy százaléka fontosnak tartja a kerékpáros fejlesztéseket/beruházásokat. A kitöltők 36,3 %-a hajlandó lenne fizetni a vasútállomáson/autóbusz-pályaudvaron lévő őrzött kerékpártárolásért, közülük 93,9 % maximum 500 forintot fizetne naponta.

A válaszadók úgy vélik, hogy a kerékpározás fontos tényező saját egészségük, környezetük, de a használók és a városok gazdasági jóléte szempontjából is.

A válaszadók a következő okok miatt nem használják a kombinált közlekedési eszközöket:

- Nincs rá szükségem.
- Nem érzem biztonságosnak, kényelmesnek.
- A vonat kerékpárszállítási kapacitása korlátozott.
- Nehéz felrakni a nem alacsony padlós vonatokra a kerékpárt.
- Messze van az állomástól a kiindulási hely vagy az úti cél.

A teljes kérdőíves felmérésre adott válaszok az 1. számú mellékletben találhatóak.

Supported by:



Federal Ministry
for Economic Affairs
and Climate Action



European
Climate Initiative
EUKI



on the basis of a decision
by the German Bundestag

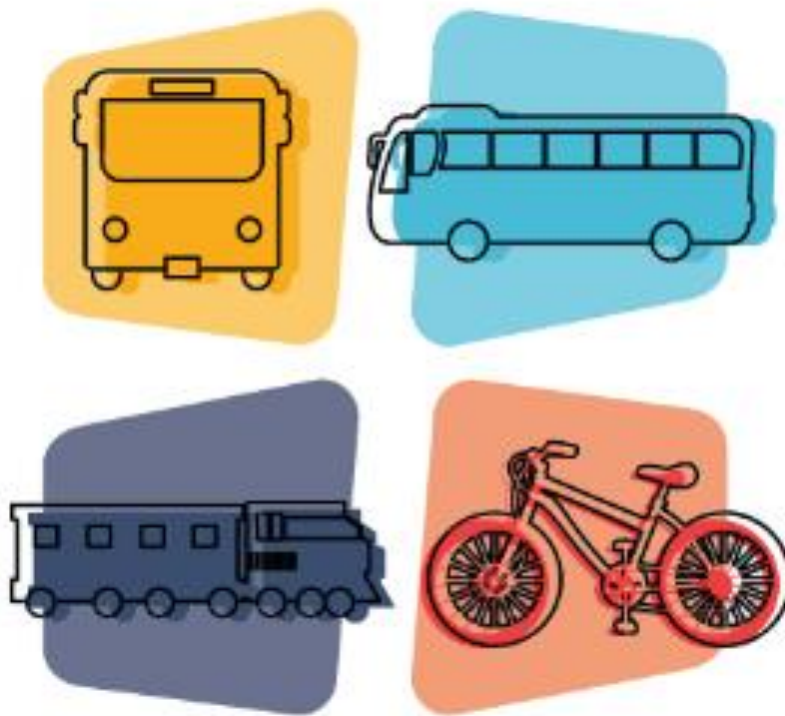
1. SZ. MELLÉKLET: HINGE KÉRDŐÍVES LEKÉRDEZÉS EREDMÉNYEI

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

FELMÉRÉS A KERÉKPÁR- HASZNÁLATRÓL ÉS AZ INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉSRŐL



Készítette: Vas Megyei Önkormányzati Hivatal

2022

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



A Vas Megyei Önkormányzati Hivatal 2022. március 30. és április 27. között végezte el online kérdőíves felmérését, melynek elsődleges célja a kerékpárhasználók és a közösségi közlekedési eszközökön utazók szokásainak, viselkedéseinek és elvárásainak összegyűjtése volt. A felmérés az Európai Klímavédelmi Kezdeményezés (EUKI) támogatásával megvalósuló **HINGE (Higher bike-transit Intermodality from Good Experiences / Jó gyakorlatokra épülő kerékpáros intermodalitás elősegítése)** projekt (száma: 21_018) keretében valósult meg.

A projekt célja a kerékpározás és a tömegközlekedés (elsősorban vasút és autóbusz) összekapcsolásának támogatása, az intermodális közlekedés területén alkalmazott jó gyakorlatok összegyűjtése, ezek népszerűsítése, azzal a céllal, hogy csökkentsük az egyéni közlekedésből származó, légszennyezést okozó gépjárművek használatát.



Supported by:

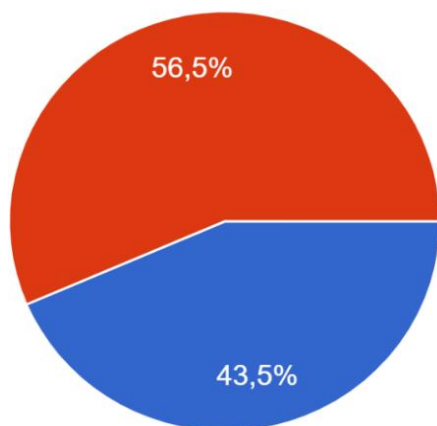


on the basis of a decision
by the German Bundestag

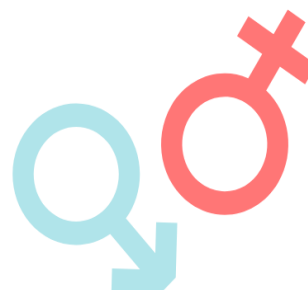
1. RÉSZ: A KÉRDŐÍV KITÖLTŐJE

1. Neme

634 válasz

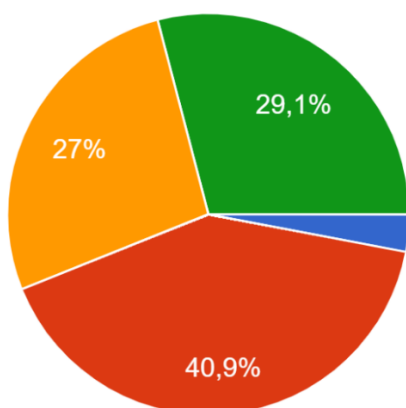


● Férfi
● Nő



2. Lakóhelye

633 válasz



● Főváros
● Megyeszékhely
● Város
● Falu



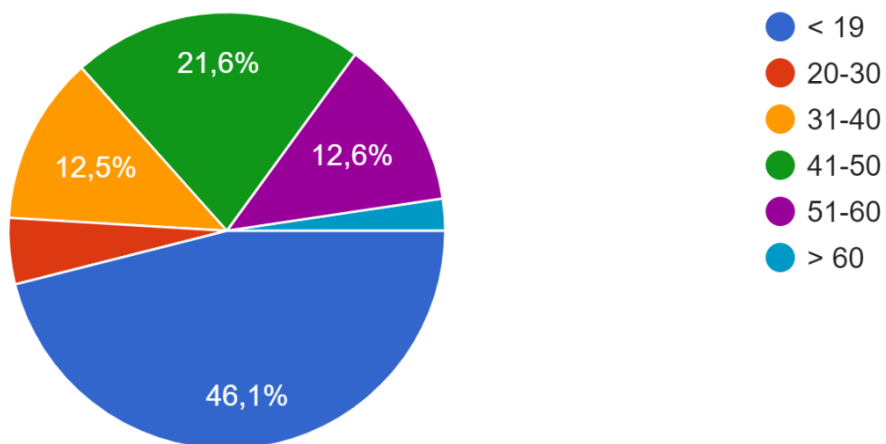
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

3. Életkora

634 válasz



Supported by:

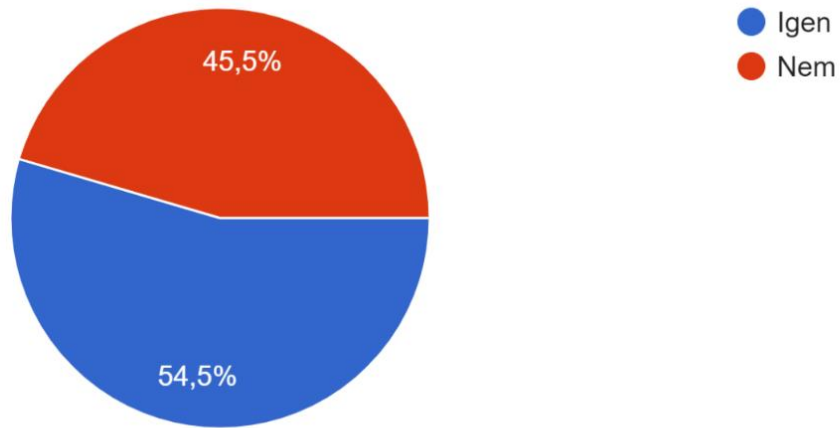


on the basis of a decision
by the German Bundestag

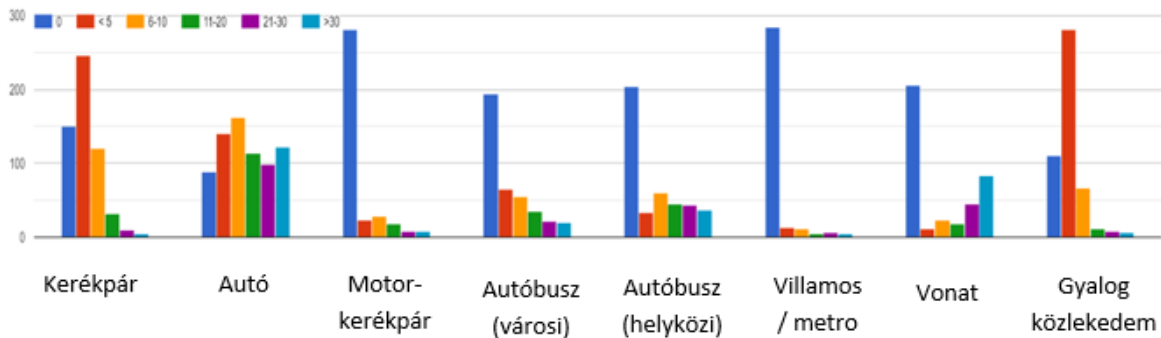
2. RÉSZ: RENDSZERES KERÉKPÁRHASZNÁLAT AZ OTTHON ÉS A MUNKAHELY / ISKOLA KÖZÖTT

4. Munkahelye / Iskolája a lakóhelyével megegyező településen található?

629 válasz



5. Kérem jelölje be, többnyire milyen közlekedési eszközöket, milyen távolsági viszonylatban vesz igénybe a munkába járása/ iskolába történő eljutása során (KILOMÉTER)? (Kombinációban több válasz is lehetséges)



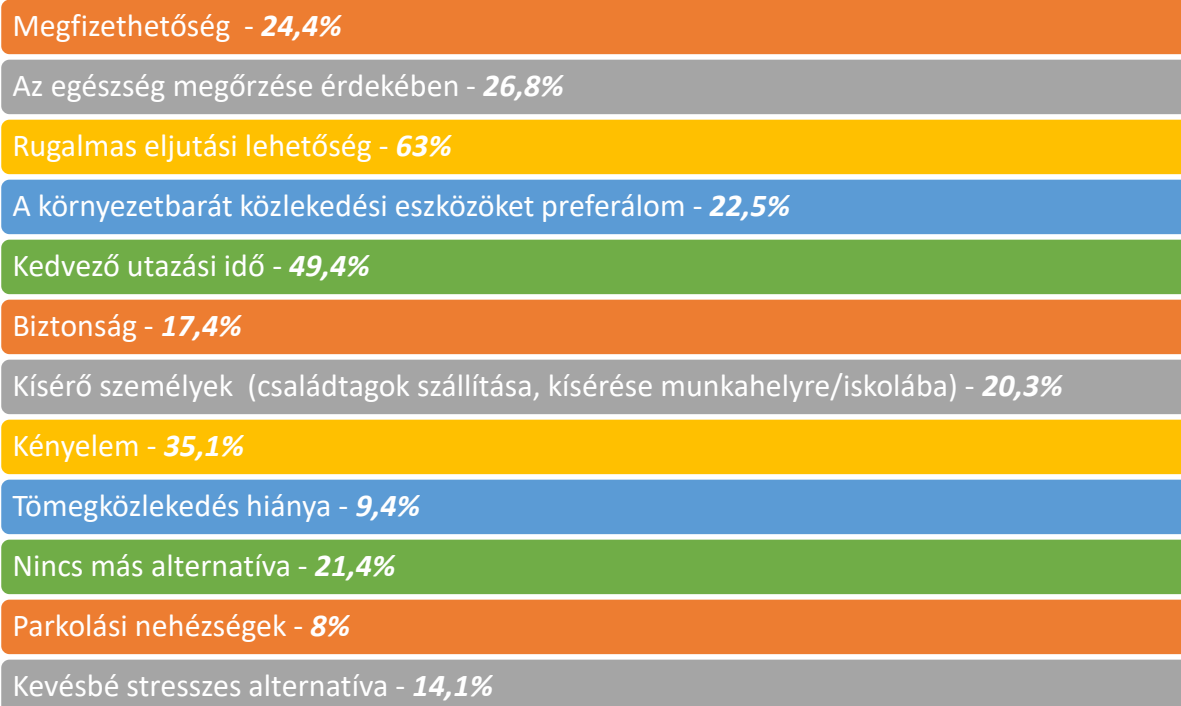
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



6. Milyen okból kifolyólag választotta azt az eszközt, amellyel leggyakrabban utazik munkahelyére/iskolába? (Több válasz is lehetséges)



Supported by:

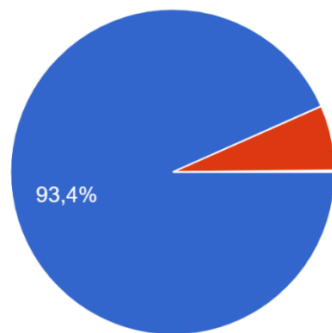


on the basis of a decision
by the German Bundestag

3. RÉSZ: A KERÉKPÁR HASZNÁLATA A MINDENNAPOKBAN

7. Van SAJÁT kerékpárja?

634 válasz

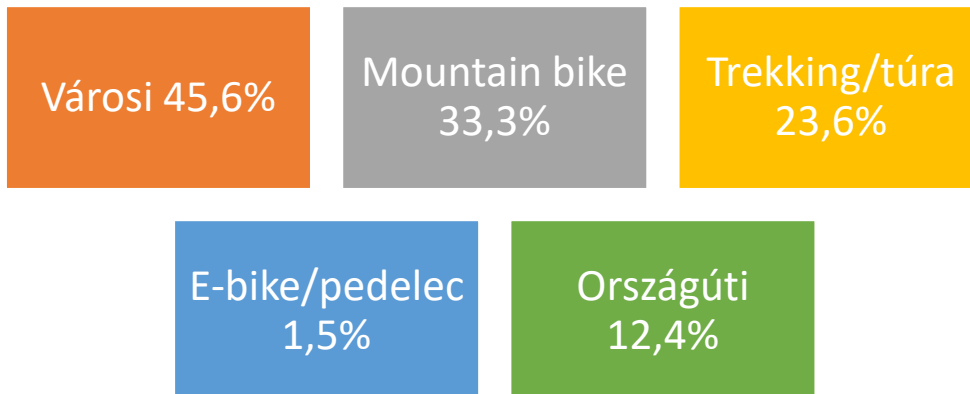


- Van
- Nincs
- VAN



Amennyiben VAN saját kerékpárja, milyen fajta? (Több válasz is lehetséges)

588 válasz



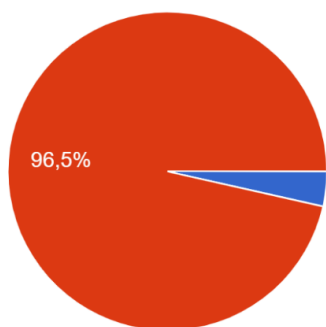
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

8. Amennyiben NINCS saját kerékpárja, szokott kölcsönözni?

311 válasz

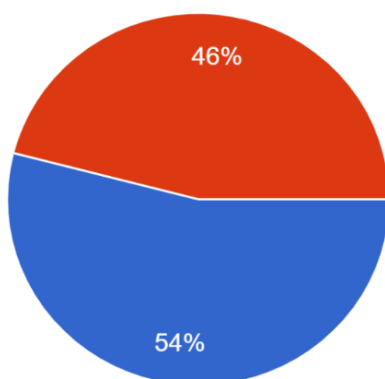


● Igen
● Nem



9. Van autója?

624 válasz



● Van
● Nincs



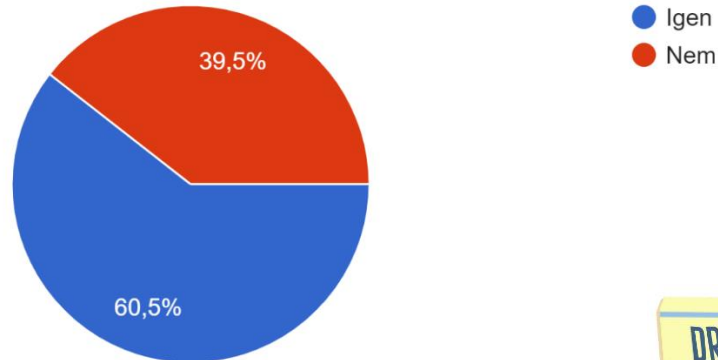
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

10. Ön rendelkezik vezetői engedéllyel?

631 válasz

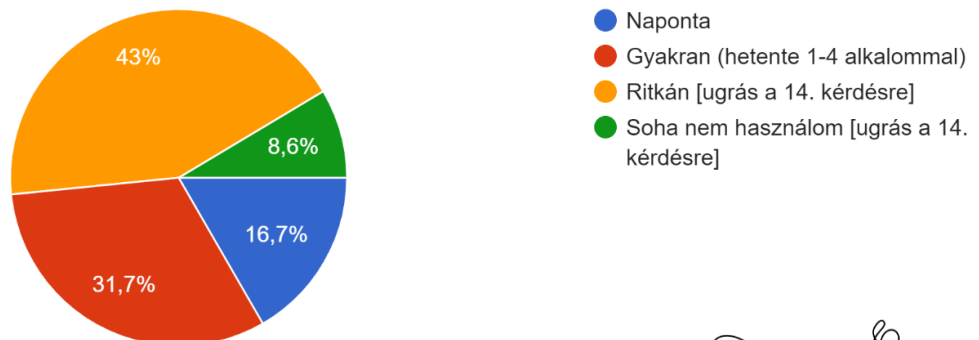


- Igen
- Nem

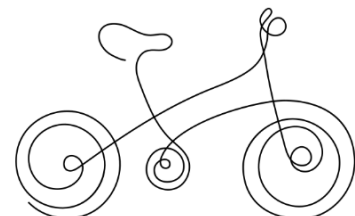


11. Ha használ kerékpárt, milyen gyakran közlekedik azzal?

630 válasz



- Naponta
- Gyakran (hetente 1-4 alkalommal)
- Ritkán [ugrás a 14. kérdésre]
- Soha nem használom [ugrás a 14. kérdésre]

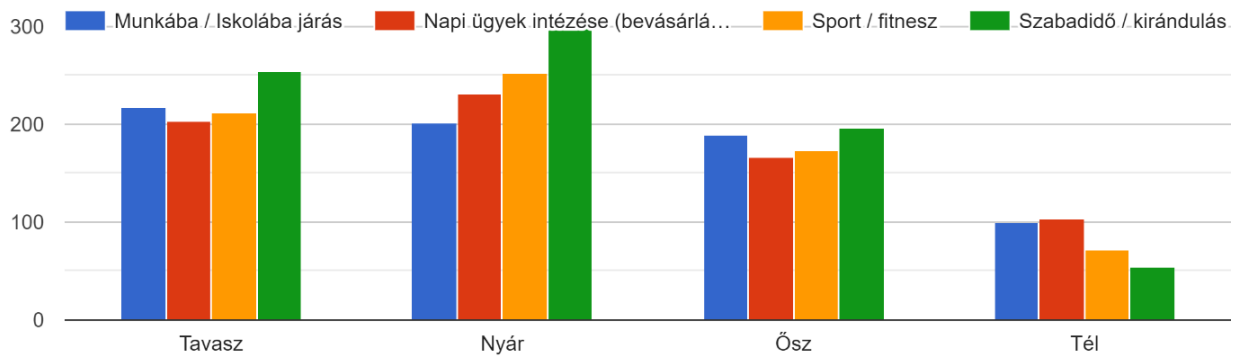


Supported by:



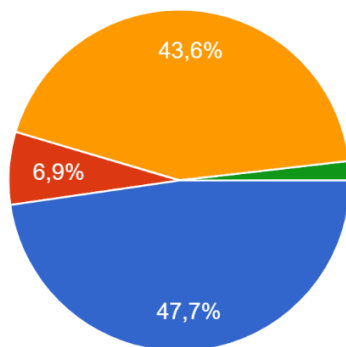
on the basis of a decision
by the German Bundestag

12. Milyen céllal és melyik évszakban használja kerékpárt? (Több válasz is lehetséges)



13. Amikor Ön kerékpározik, leggyakrabban milyen típusú úton szokott közlekedni?

436 válasz



- Kerékpárúton, kerékpársávon
- Személygépkocsi-forgalomból kizárt útszakaszokon, területeken
- Kisforgalmú útszakaszokon
- Nagyforgalmú útszakaszokon



Supported by:



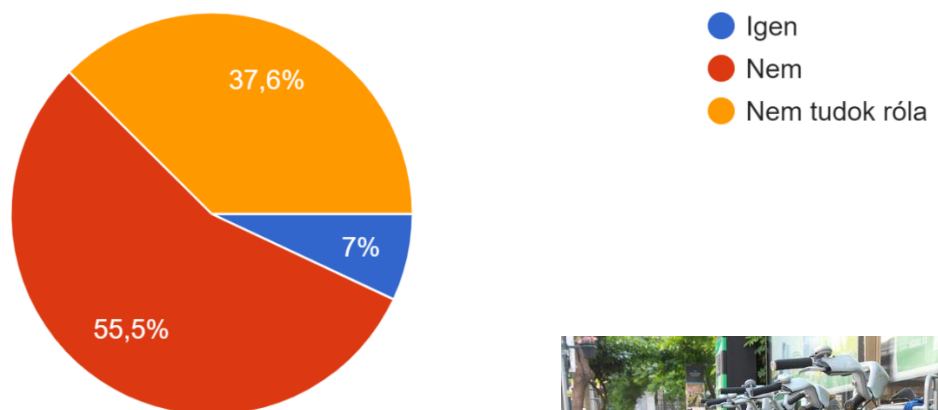
on the basis of a decision
by the German Bundestag

14. Amennyiben ritkán használ kerékpárt, mi az oka?



15. Létezik elérhető közbringa szolgáltatás az Ön lakóhelyén?

631 válasz



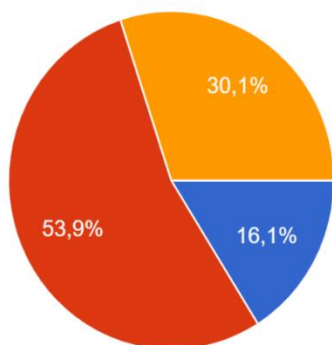
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

16. Használna közbringát, ha elérhető lenne az Ön lakóhelyén?

622 válasz

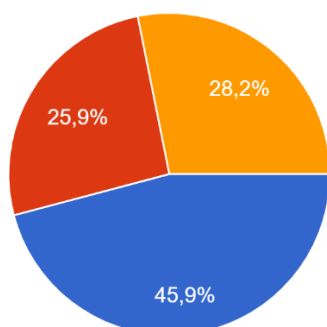


- Igen
- Nem
- Nem tudom



17. Tisztában van azzal, hogy zajlik-e új kerékpárutak tervezése / építése lakóhelye környékén?

632 válasz



- Igen
- Nem
- Nem tudom



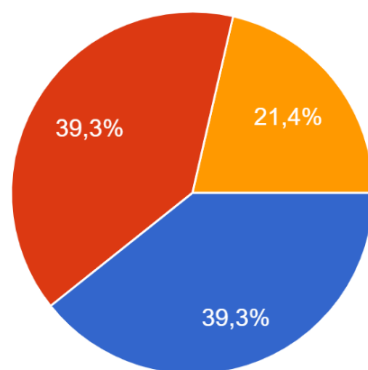
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Tisztában van azzal, hogy léteznek pénzügyi támogatások a kerékpár-vásárláshoz?

631 válasz

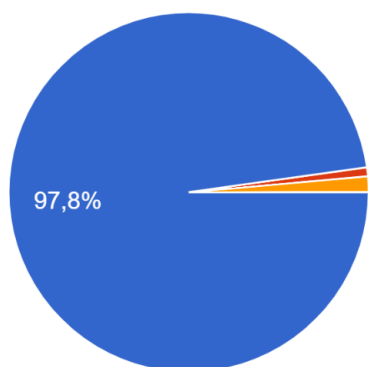


- Igen
- Nem
- Nem tudom



Tisztában van azzal, hogy a kerékpározásnak vannak pozitív egészségügyi hatásai?

632 válasz



- Igen
- Nincs
- Nem tudom



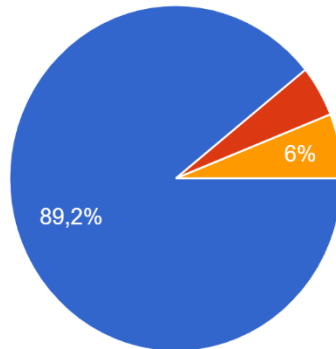
Supported by:



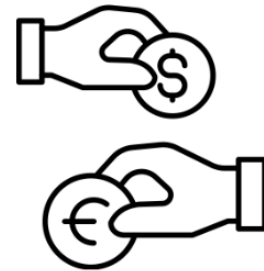
on the basis of a decision
by the German Bundestag

Tisztában van azzal, hogy a kerékpározásnak a kerékpárt használó számára is vannak pozitív gazdasági hatásai?

630 válasz

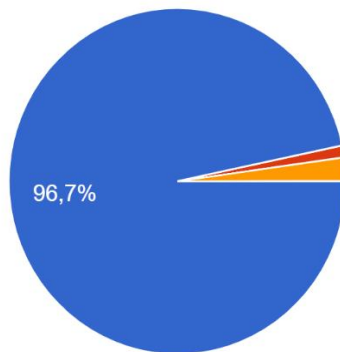


- Igen
- Nem
- Nem tudom



Tisztában van azzal, hogy a kerékpározásnak számos pozitív hatása van a környezetünkre?

632 válasz



- Igen
- Nem
- Nem tudom



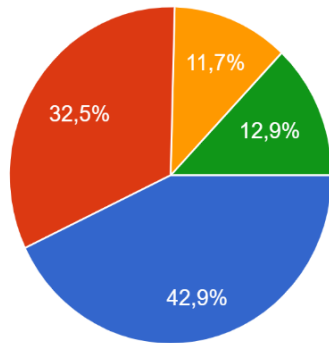
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

18. Ön szerint napjainkra hogyan változtak a kerékpár-használati szokások?

634 válasz

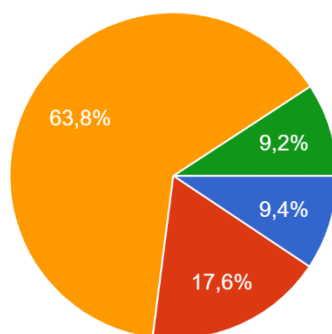


- Ma többen kerékpároznak, mint 5 évvel ezelőtt.
- Ma kevesebben kerékpároznak, mint 5 évvel ezelőtt.
- Ma ugyanannyian kerékpároznak, mint 5 évvel ezelőtt.
- Nem tudom.



19. Kerékpározáskor / Szabadidős vagy sportolási céllal használt kerékpáros útvonal megtervezésekor használ kerékpáros alkalmazásokat (applikációkat, appokat)?

629 válasz



- Igen
- Néha
- Nem
- Nem tudtam, hogy léteznek ilyen alkalmazások.

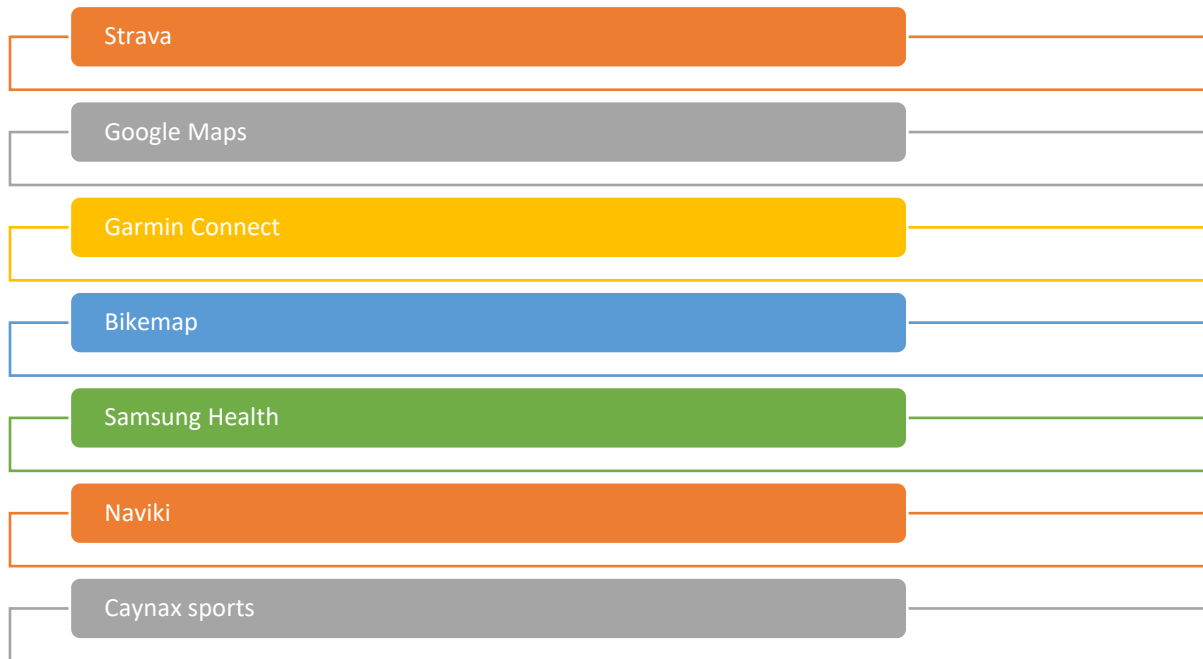


Supported by:

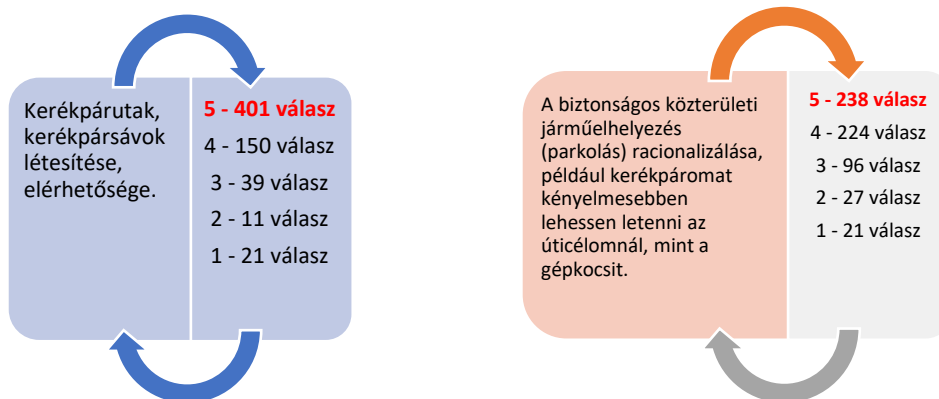


on the basis of a decision
by the German Bundestag

Amennyiben IGEN, milyen alkalmazásokat?



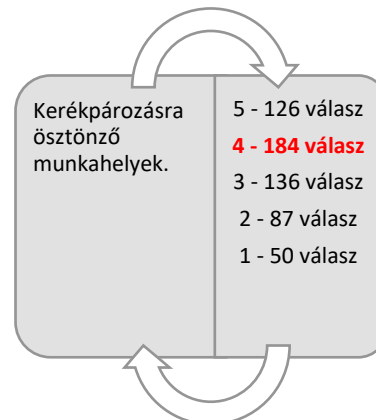
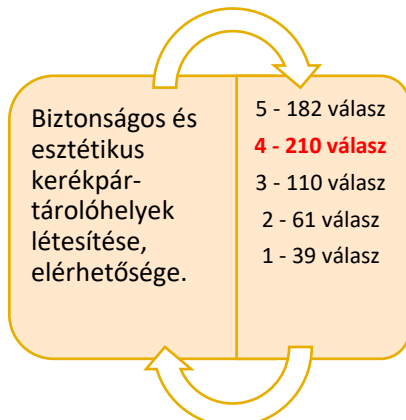
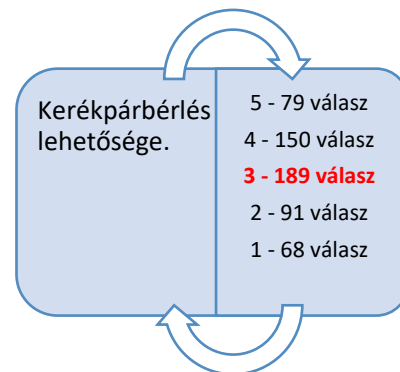
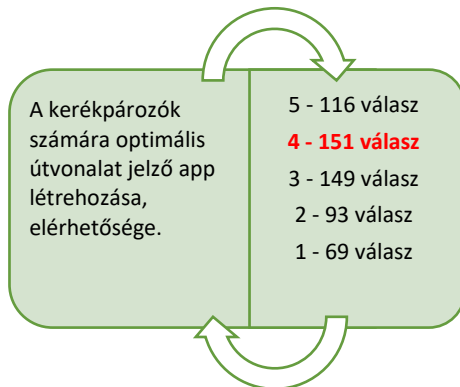
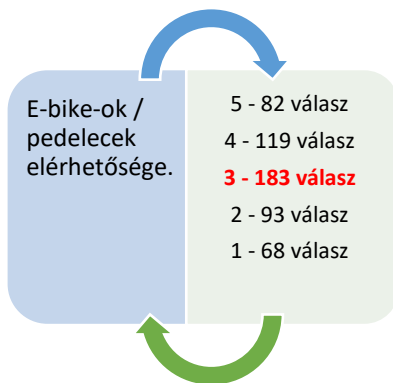
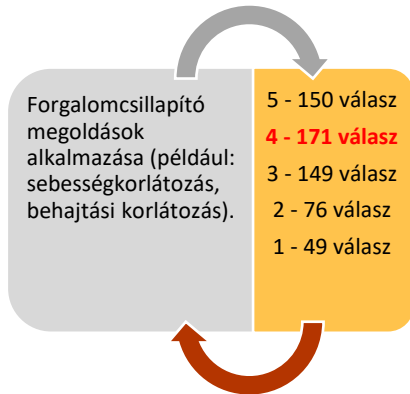
20. Ön szerint mennyire fontosak a következő tényezők a kerékpár szélesebb körében történő használatához? (0 = Nem tudom megítélni, 1 = Egyáltalán nem fontos, 2 = Nem fontos, 3 = Semleges, 4 = Fontos, 5 = Nagyon fontos)



Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag



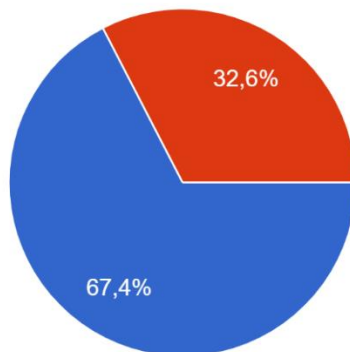
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

4. RÉSZ: INTERMODÁLIS KÖZLEKEDÉS

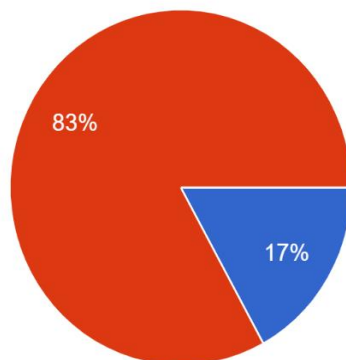
21. Szokott közösségi közlekedési eszközzel (elsősorban autóbusz, vonat) közlekedni?
632 válasz



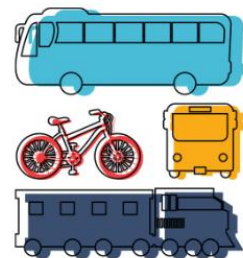
● Igen
● Nem



22. Jellemző Önre, hogy kerékpárral közlekedik helyi vagy helyközi közösségi közlekedési eszköz megállójához és onnan valamilyen közösségi közlekedési eszközzel utazik tovább úti céljához?
630 válasz



● Igen
● Nem



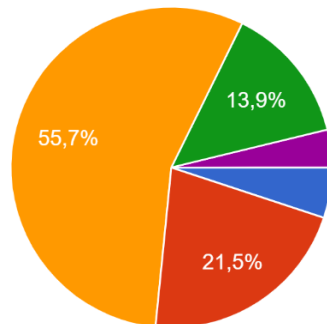
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Ha IGEN, mennyire elégedett a kerékpár közösségi közlekedési eszközön történő szállítási körülményeivel?

158 válasz

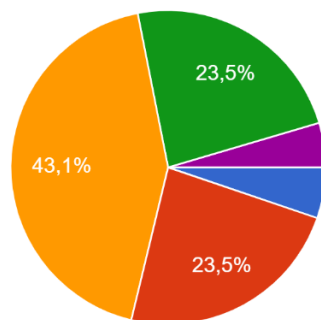


- Egyáltalán nem vagyok elégedett
- Nem vagyok elégedett
- Semleges
- Elégedett vagyok
- Nagyon elégedett vagyok



Ha IGEN, mennyire elégedett a vasútállomások vasúton történő kerékpár-szállítási feltételekről szóló utastájékoztatásával?

153 válasz



- Egyáltalán nem vagyok elégedett
- Nem vagyok elégedett
- Semleges
- Elégedett vagyok
- Nagyon elégedett vagyok



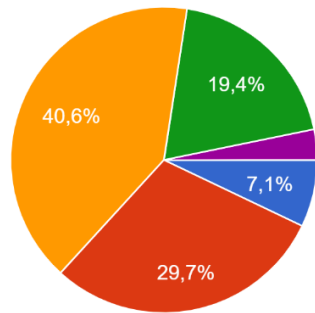
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

Ha IGEN, mennyire elégedett a kerékpár-tárolási lehetőségekkel a közösségi közlekedési eszközök megállóhelyeinek közelében?

155 válasz

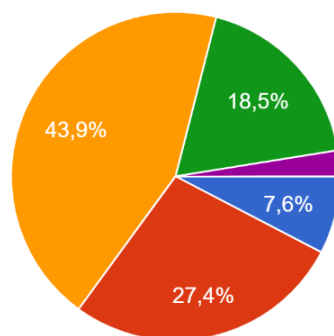


- Egyáltalán nem vagyok elégedett
- Nem vagyok elégedett
- Semleges
- Elégedett vagyok
- Nagyon elégedett vagyok

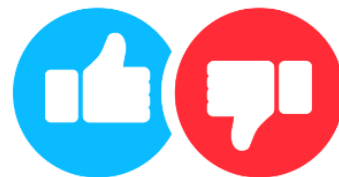


Ha IGEN, mennyire elégedett a kerékpár vonatra történő felrakásának körülményeivel?

157 válasz



- Egyáltalán nem vagyok elégedett
- Nem vagyok elégedett
- Semleges
- Elégedett vagyok
- Nagyon elégedett vagyok



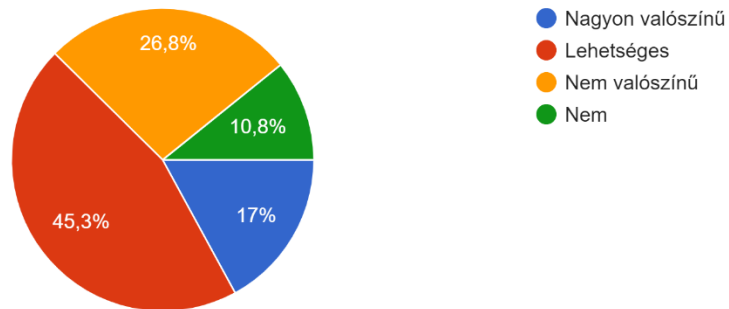
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

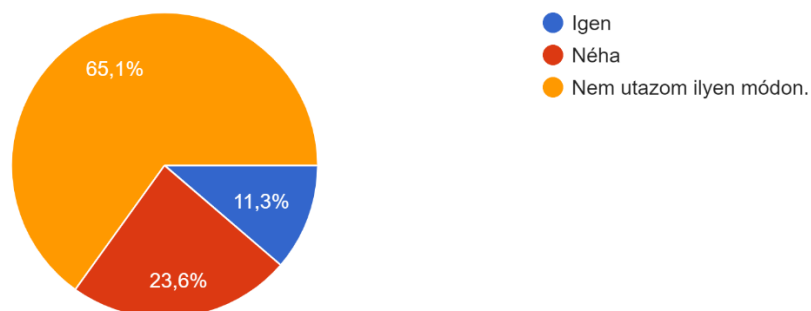
23. Ha a körülmények (pl. tárolási lehetőség, nagyobb biztonság, a helyszín megközelíthetősége stb.) jobbak lennének és szüksége lenne rá, akkor közlekedne kerékpár és közösségi közlekedési eszköz kombinációjában a mindennapokban?

622 válasz



24. Utazása során kerékpár és egyéb közösségi közlekedési eszközök (autóbusz, vonat stb.) kombinált alkalmazása esetén az útvonal megtervezésekor használ erre alkalmas alkalmazásokat (appokat)?

619 válasz



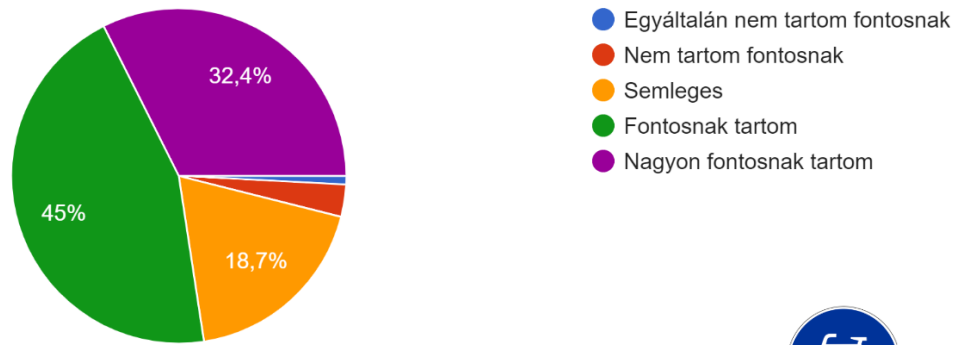
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

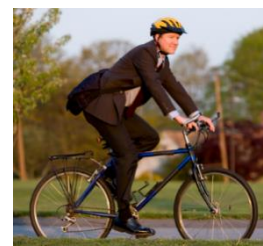
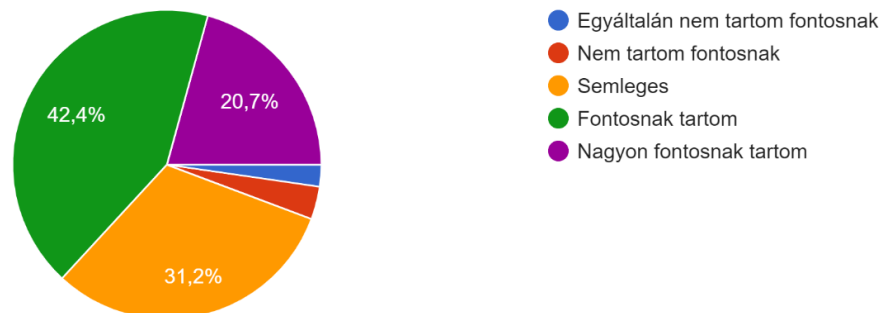
25. Ön mennyire tartja fontosnak a kerékpáros fejlesztéseket / beruházásokat?

611 válasz



26. Ön mennyire tartja fontosnak a munkavállalók támogatását, hogy lehetőség szerint, kerékpárral / közösségi közlekedési eszközzel közlekedjenek a munkahelyük és otthonuk között (például a munkáltató a kerékpár- vagy e-bike vásárlást vagy közvetlenül a munkavállalót, ha kerékpárral közlekedik)?

613 válasz



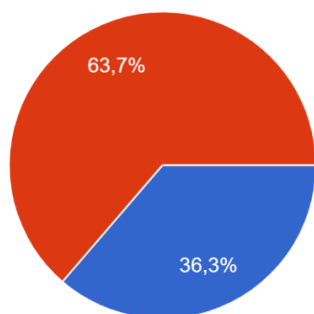
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

27. Hajlandó lenne fizetni a vasútállomáson / autóbusz-pályaudvaron lévő őrzött kerékpártárolásért?

620 válasz

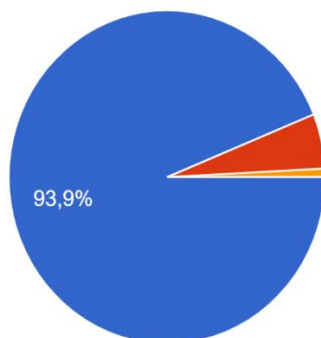


- Igen
- Nem



Ha IGEN, akkor mennyit?

244 válasz



- Maximum 500,- Forint/nap
- Akár napi 500,- Forintnál is többet
- 500,- Forint/nap



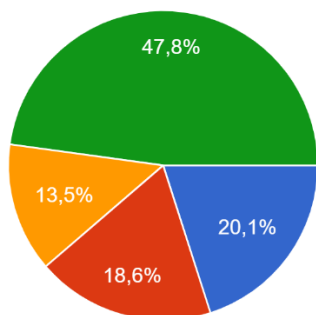
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

28. Melyik kerékpár-tárolási lehetőséget részesíti előnyben a kerékpár vonaton történő szállítása során?

623 válasz

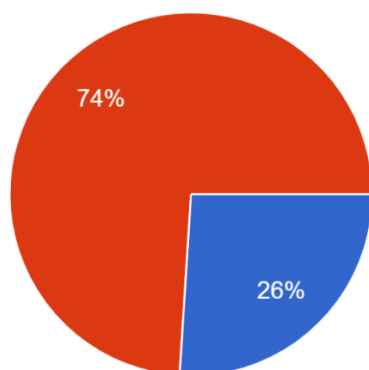


- Egy térben a kerékpárral, felfüggesztve arra alkalmas eszközön.
- Egy térben a kerékpárral, a vonat oldalfalának támasztva.
- Nagy befogadó képességű kerékpárszállító kocsiban (külön kocsiban).
- Nem használom ezt a lehetőséget.



29. Szívesen olvasna kerékpár-szállításra vonatkozó információkat?

619 válasz



- Igen
- Nem



Amennyiben IGEN, milyen kommunikációs csatornán látná szívesen?

127 válasz

- Internet
- Facebook
- E-mail
- Hírlevél

Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

30. Miért nem használja a kombinált közlekedési rendszert? (Több válasz is lehetséges)
580 válasz

Nincs rá szükségem
75,7%

Volt rossz tapasztalatom
(például: ellopták a
kerékpáromat, az ingázás
során elvesztett idő stb.)
4,1%

Nem érzem biztonságosnak,
kényelmesnek
12,6%

Nem tudtam erről a
lehetőségről
5,5%

Drága
8,3%

A vonat kerékpárszállítási
kapacitása korlátos
11,4%

Messze van az állomástól a
kiindulási hely vagy az úti cél
11%

Nehéz felrakni a nem
alacsony padlós vonatokra a
kerékpárt
12,6%

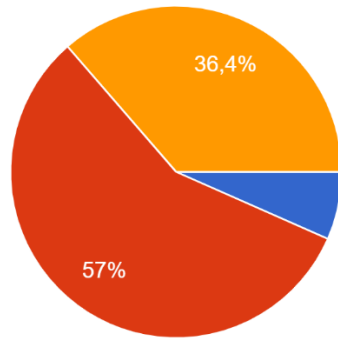
Supported by:



on the basis of a decision
by the German Bundestag

31. Utazása során zavarja a másik utas által szállított kerékpár?

591 válasz



- Igen
- Amennyiben a kerékpárt az előírtaknak megfelelően szállítja, az esetben nem.
- Nem



This project is part of the European Climate Initiative (EUKI). EUKI is a project financing instrument by the German Federal Ministry for Economic Affairs and Climate Action (BMWK). The EUKI competition for project ideas is implemented by the Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH. It is the overarching goal of the EUKI to foster climate cooperation within the European Union (EU) in order to mitigate greenhouse gas emissions.