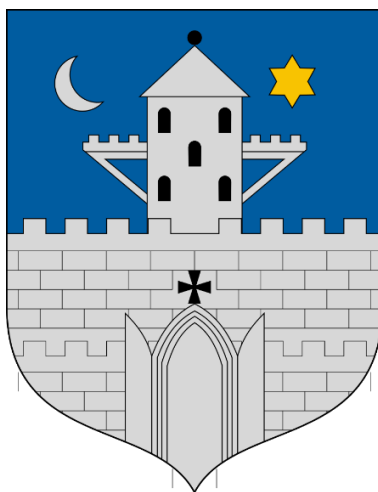


SZÉCHENYI 2020



NEMZETGAZDASÁGI  
MINISZTERIUM

# Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve



Szombathely, 2020



MAGYARORSZÁG  
KORMÁNYA

Európai Unió  
Európai Strukturális  
és Beruházási Alapok



**BEFEKTETÉS A JÖVŐBE**

## Tartalom

1.	Vezetői összefoglaló .....	4
2.	Bevezető .....	6
3.	Helyzetértékelés .....	9
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása .....	9
3.1.1	Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014) .....	9
3.1.2	Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020 .....	10
3.1.3	Szombathely Megyei Jogú Város Komplex Kerékpárút Rendszere – Megvalósíthatósági Tanulmány (2007) .....	11
3.1.4	Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont Létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (2015) .....	13
3.1.5	Országos Területrendezési Terv (2003) .....	14
3.2	Vizsgált terület bemutatása .....	15
3.2.1	Szombathely Megyei Jogú Város népességének főbb jellemzői, rövid közlekedési helyzetképe .....	15
3.2.2	A kerékpárosbarát akcióterület (hatásterület) lehatárolása .....	18
3.2.3	Forgalomvonzó létesítmények .....	24
3.2.4	A kerékpáros közlekedés szerepe .....	31
3.3	A kerékpáros közlekedés helyzete .....	39
3.3.1	A beavatkozási terület kerékpározhatósága .....	39
3.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények .....	57
3.3.3	Értékelés és problématerkép .....	73
3.4	Közbringa .....	74
3.5	Szervezeti-működési háttér .....	74
3.6	A fejlesztési terület kijelölése .....	78
4.	A fejlesztési lehetőségek felmérése .....	80
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz .....	80
4.1.1	Országos Területrendezési Terv (2003) .....	80
4.1.2	Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014) .....	81
4.1.3	Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020 .....	81
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei .....	82
4.2.1	Kerékpáros szokások megváltoztatásának lehetőségei .....	84
4.3	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei .....	84
4.3.1	A kerékpárforgalmi létesítmények .....	85

5.	A tervezett fejlesztések bemutatása .....	87
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései .....	87
5.1.1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése .....	87
5.1.2	Új létesítmények létrehozása .....	88
5.1.3	Kerékpárparkolás fejlesztése.....	125
5.1.4	Multimodalitás kiterjesztése .....	128
5.1.5	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése.....	129
5.2	Közbringa .....	130
5.3	Szervezeti-működési háttér.....	132
5.4	Kerékpáros adatgyűjtés.....	132
5.5	Kísérő intézkedések.....	133
5.5.1	Kerékpáros közlekedés népszerűsítése .....	133
5.5.2	Közlekedésbiztonsági programok.....	133
5.5.3	Tájékoztatás.....	134
6.	Megvalósítás.....	135
6.1	Ütemezés, több fázisú intézkedési terv .....	135
6.2	Források.....	139

## 1. Vezetői összefoglaló

Szombathely város és térségének lakosság száma az OECD felmérése alapján<sup>1</sup> meghaladja a 134 000 főt, amellyel a 10. legnagyobb városi térségnek számít Magyarországon; Vas megye teljes népességének (254 137 fő) több mint fele (53%-a) Szombathelyen és agglomerációjában él. Szombathely központi szerepe megkérdőjelezhetetlen a városi térségen belül, hiszen a város egész Vas megye gazdasági, közigazgatási, egészségügyi, kulturális és oktatási központjaként funkcionál.

A város e központi szerepe hagyományosan jól megfér a kerékpározással, melynek jelentős történelmi múltja, beágyazottsága, és jelenkori szerepe van. Az itt lakók döntő része közlekedési céllal, munkába vagy iskolába járásra, illetve bevásárlási és ügyintézési célok miatt használja a kerékpárt közlekedési eszközként. Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata évek óta elkötelezett a kerékpáros létesítmények és a kerékpáros kultúra fejlesztése mellett. Ennek egyik fontos mérföldköve volt a 2007-es kerékpáros koncepció kialakítása, amely több szempontból megalapozta a 2007-2013 közötti programozási időszakra vonatkozó beruházásokat, melyek során 3 projekt keretében mintegy 350 millió forint támogatásból 7,757 km kerékpárút kiépítése történt meg, és több, mint 43 km hosszú kerékpárforgalmi hálózat alakult ki. Az infrastrukturális fejlesztéseket követően 2014-ben és 2015-ben az önkormányzat sikeres pályázatot nyújtott be, és mindkét évben elnyerte a „Kerékpárosbarát Település” címet. Szombathely Városnak az Integrált Településfejlesztési Stratégiában (ITS) nevesített célja, hogy a kerékpáros fejlesztések által a városban 25%-ra növekedjen a kerékpáros közlekedési részaránya a jelenleg 19%-ról.

E hagyomány jól illeszkedik a környezeti szempontú fenntarthatóság igényéhez éppúgy, mint a hazai/uniós/nemzetközi trendekhez, gondolunk itt arra, hogy az elmúlt évek során világszerte megnövekedett a kerékpározás iránti igény. E létező trendet a COVID-19 járvány hatásai pedig csak tovább erősítették, hiszen a kerékpározás városi környezetben immár nem csak a leggyorsabb és leginkább költségkímélő közlekedési mód, de egyben egészségügyi/járványügyi szempontokat tekintve is a legbiztonságosabb eljutási mód – nem véletlenül reagált számos európai nagyváros kerékpársávok kijelölésével az előállt szükség helyzetre. A kerékpáros közlekedés nem csak az egyének, hanem közösségeik számára is egyértelmű előnnyel bír, melyek a következők:

- a kerékpáros közlekedés területhasználata jóval csekélyebb a személyautós közlekedési módnál, így mind a forgalom, mind pedig parkolás szempontból kisebb infrastruktúra igénye van,
- a kerékpáros közlekedés káros anyag és zajszennyezés kibocsájtása rendkívül alacsony, így a levegő- és zajszennyezést gyakorlatilag nem növeli,
- a kerékpáros közlekedés javíthatja a városi morált és egészségügyi/járványügyi helyzetet,
- a kerékpáros közlekedés mindenki számára elérhető közlekedési mód, mely minden társadalmi réteg számára egyformán hozzáférhető.

---

<sup>1</sup> Az OECD és az EU DG REGIO által közösen kifejlesztett egységes városdefiníció alapja a városi terület és ingázási területének meghatározása alapján történik. Forrás: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/50242979.pdf>

Szombathelyen az Önkormányzat és Hivatala mellett a helyi civil szervezetek, egyéb állami szervek és a turisztikai szolgáltatók egyaránt aktívak a kerékpáros fejlesztések tekintetében. A civil szervezetek a várossal együttműködve szemléletformáló, a kerékpározást népszerűsítő rendezvények, bemutatók, promóciós előadások, kerékpáros kirándulások, valamint egyéb események (pl. Szombathelyi Critical Mass) szervezésével és lebonyolításával, illetve a kerékpáros közösségépítő tevékenységükkel játszanak fontos szerepet.

A város kerékpáros fejlesztések melletti elkötelezettségét jól mutatják azok a kerékpáros témájú fejlesztések, melyek a 2014-2020-as fejlesztési periódus kulcsprojektjei a településen:

- TOP-6.4.1-15-SH1-2016-00001 sz. „Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című projekt. Szombathely Megyei Jogú Önkormányzata 1,100 milliárd forint összköltségű projektre nyert uniós támogatást a TOP 6.4.1-15 „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” pályázat keretében. Jelen dokumentum eredeti változata, a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv a projektmegvalósítás első szakaszában készült el, azzal a céllal, hogy javaslatot tegyen a projektben nevesített támogatott beruházási elemek optimális megvalósítására, ezek hálózati szemléletben való összekapcsolására, ezzel egy városon belüli összefüggő beavatkozási hatásterület kijelölésére, annak érdekében, hogy a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen és egyszerűbben közlekedhessenek a kijelölt hatásterületen, mely ezáltal kerékpárosbarát övezetté válhat.
- TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00003 sz. „Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” című projekt.
- TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00004 sz. „Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése” című projekt.

Utóbbi két projekt keretében 2020-ban került sor a meglévő hálózati terv aktualizálására, mindenekelőtt fókuszálva a két projektet érintő útszakaszokra ill. azok hatásaira.

A kerékpárforgalmi hálózati tervvel biztosítható, hogy a kapcsolódó futó és a jövőben tervezett további fejlesztések egységes szemléletben tartalmazzák a városi kerékpározás fejlesztésének elemeit és szempontjait, így ezek megvalósulásával egy kiterjedt, összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhet létre. A kerékpáros hálózati terv keretében kijelölésre került hatásterület (kerékpárosbarát akcióterület) létrehozásának célja a kényelmes, közvetlen és biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése, illetve fejlesztése.

## 2. Bevezető

### **A kerékpárforgalmi hálózati terv szerepe, célja**

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP 6.4.1-15 kódszámú, *Fenntartható városi közlekedésfejlesztés c.* pályázati felhívás keretében, a felhívás mellékleteként megtalálható *Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése c.* útmutató alapján készült el. E pályázati felhívás a megyei jogú városok számára, a fenntartható közlekedési módok további térnyerése érdekében került kiírásra.

A pályázati felhívás célja, hogy a fenntartható közlekedés feltételeit megerősítő és megteremtő közlekedésfejlesztési intézkedések kerüljenek megvalósításra a megyei jogú városok területén, melyek hozzájárulnak a CO<sub>2</sub> kibocsájtás csökkentéséhez, élhető városi környezet kialakításához, valamint a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható közlekedésfejlesztésére vonatkozó céljainak eléréséhez. A pályázat lehetőséget kínál a közlekedési feltételek és közlekedési módok komplex, fenntartható közlekedést szolgáló fejlesztésre a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretein belül. A támogatott projekteknek hozzá kell járulniuk az operatív programban megfogalmazott eredményindikátorok („*a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya*”) települési és országos növekedéséhez.

A pályázati kiírás keretében Szombathely Megyei Jogú Város számára korábban elkülönített keretösszeg 1015 M Ft volt<sup>2</sup>, míg 2020. február 27.-i dátummal további két támogatási döntés született a Magyar Államkincstár részéről a következő összegekkel: 245 557 021 Ft (Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése), illetve 254 442 979 Ft (Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése).

Jelen dokumentumot, azaz a kerékpárforgalmi hálózati tervet a pályázati kiírás és a pályázat elemeként a kerékpárosbarát fejlesztések esetében kötelező elkészíteni. Szombathelyi Kerékpárforgalmi Hálózati Terv célja, hogy Szombathely Megyei Jogú Város közigazgatási területén belül a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen és egyszerűbben közlekedhessenek a kijelölt akcióterületen, mely ezáltal kerékpárosbarát övezetnek is minősül.

A kerékpárforgalmi hálózati terv által biztosítható, hogy az elkülönülő fejlesztések egy konszenzuson alapuló kerékpárforgalmi hálózati terv figyelembevételével mellett készüljenek el, így az egyes fejlesztések megvalósulásával egy összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhet létre.

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felülvizsgálata, esetlegesen új létesítmények kijelölése, a kerékpáros közlekedési úthálózat biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározhatóság szempontjainak áttekintése. A hálózati terv alapján előkészített beruházások eredményeként az akcióterület közlekedési úthálózata kerékpárosbaráttá válik.

### **A kerékpárforgalmi hálózati terv felépítése**

A pályázati felhívás mellékleteként megadott útmutató alapján a kerékpárforgalmi hálózati terv harmadik fejezete mutatja be:

---

<sup>2</sup> TOP-6.4.1-15-SH1-2016-00001 sz. „Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című projekt.

- a fejlesztést megalapozó dokumentumokat és terveket;
- a város, illetve a kijelölt és vizsgált városrész legfőbb domborzati és éghajlati adottságait;
- a kerékpáros közlekedés helyzetét (forgalomvonzó létesítmények, kerékpáros közlekedés részaránya, jellemzői, baleseti gócpontok, gépjárműforgalom jellemzői, közúti csomópontok kerékpározhatósága, kerékpáros forgalmi létesítmények és forgalomtechnikai jellemzői, kerékpáros multimodalitás és parkolás lehetőségei stb.);
- A kerékpáros hálózat értékelését, problématerképét;
- A fejlesztésért, üzemeltetésért felelős szervezeteket.

A hálózati terv negyedik fejezete a vizsgált városrész fejlesztési lehetőségeit és kötöttségeit ismerteti, továbbá áttekintésre kerül:

- a fejlesztés illeszkedése a már létező dokumentumokhoz;
- a kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségeit;
- a kerékpáros infrastruktúra legfőbb fejlesztési lehetőségeit.

A dokumentum ötödik fejezete ad fejlesztési javaslatokat:

- a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseire;
- a fejlesztést kísérő, kiegészítő intézkedésekre;
- illetve a közbringa rendszer főbb jellemzőiről.

A hálózati terv utolsó fejezete ismerteti:

- a fejlesztés ütemtervét, illetve a további fejlesztési alternatívák lehetőségeit;
- illetve a későbbi fejlesztések lehetséges forrásainak bemutatását.

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata előzetesen 13 olyan, további vizsgálatra és tervezésre javasolt szakaszt, illetve területrészt jelölt ki a város közigazgatási határain belül, amelyek prioritást jelentettek a 2017-es kerékpárforgalmi hálózati terv kialakítása során.<sup>3</sup>

#### **Az érintett 13 szakasz:**

1. Náraai utca – Brenner T. krt. körforgalmú csomópont építése
2. Rohonci út – Bartók B. krt. körforgalmú csomópont építése
3. 11-es Huszár út – Söptei úti körforgalom között kerékpárút építése
4. Sugár út (Horváth B. krt. – Saághy I. utca között) kerékpározható út kijelölése
5. Rohonci út (Szűrűcsapó utca – Bem J. utca között) kerékpárút kijelölése
6. Szent Márton utca (Gyöngyös-patak híd – Szent Márton temető között) kerékpárút kijelölése
7. Kálvária utca – Rohonci út között kerékpárút építése
8. Régi Bucsui út (Dolgozók útja – Bucsui út között) kerékpározható út kijelölése
9. Sé – Szombathely között kerékpárút építése
10. Jáki út (Brenner krt. – Jáki úti temető között) kerékpárút építése
11. Vépi út (Sági út – Vásártér utca között) kerékpárút építése
12. Szent Imre herceg utca (Paragvári utca – Muskátli utca között) kerékpárút építése
13. Náraai külső út (Brenner T. krt. – Király Sportcentrum között) kerékpárút építése

---

<sup>3</sup> 42/2016.(II.25.) Kgy. sz. határozat

A felsorolt 13 szakaszon kívül a frissített dokumentum további 2 nyomvonalat vizsgál, melyek kiépítésének célja a még teljesebb hálózat kialakítása, a környező települések irányába további hiányzó szakaszok megépítése, annak érdekében, hogy Szombathely agglomerációs települései (Balogunyom, Vép) is bevonásra kerüljenek a bővülő kerékpárforgalmi hálózatba:

14. Szombathely és Balogunyom összekötése – Petőfi-telep városrésztől, Szombathely közigazgatási határáig kerékpárút építése.
15. Szombathely és Vép települések közötti új kerékpárforgalmi útvonal kialakítása – 86. számú főút városi elkerülő szakaszán megvalósított kerékpáros átvezetéstől, Szombathely közigazgatási határáig

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv megvalósításával Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának célja, hogy a kijelölésre került akcióterület kerékpárosbarát területté váljon, mely során a beavatkozási terület valamennyi közlekedési útvonala kerékpározhatóság szempontjából:

- kényelmes (pl. megfelelő burkolat, minimális szintkülönbség, süllyesztett szegélyek, minimális létesítményváltás, forgalmi előnyben részesítés);
- közvetlen, gyors (kitérőmentes kerékpározás a célállomások között);
- és biztonságos legyen (különös tekintettel az irányhelyesség elvének megfelelően: az e-UT 03.04.12:2012 „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója KLTÚ, a KTSZ kiegészítése c. útügyi műszaki előírásoknak megfelelően, ÚT 2-1.203 e-UT 03.04.11:2010 „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése”, illetve a Nemzeti Közlekedési Stratégia és az Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv javaslatainak figyelembevétele mellett).

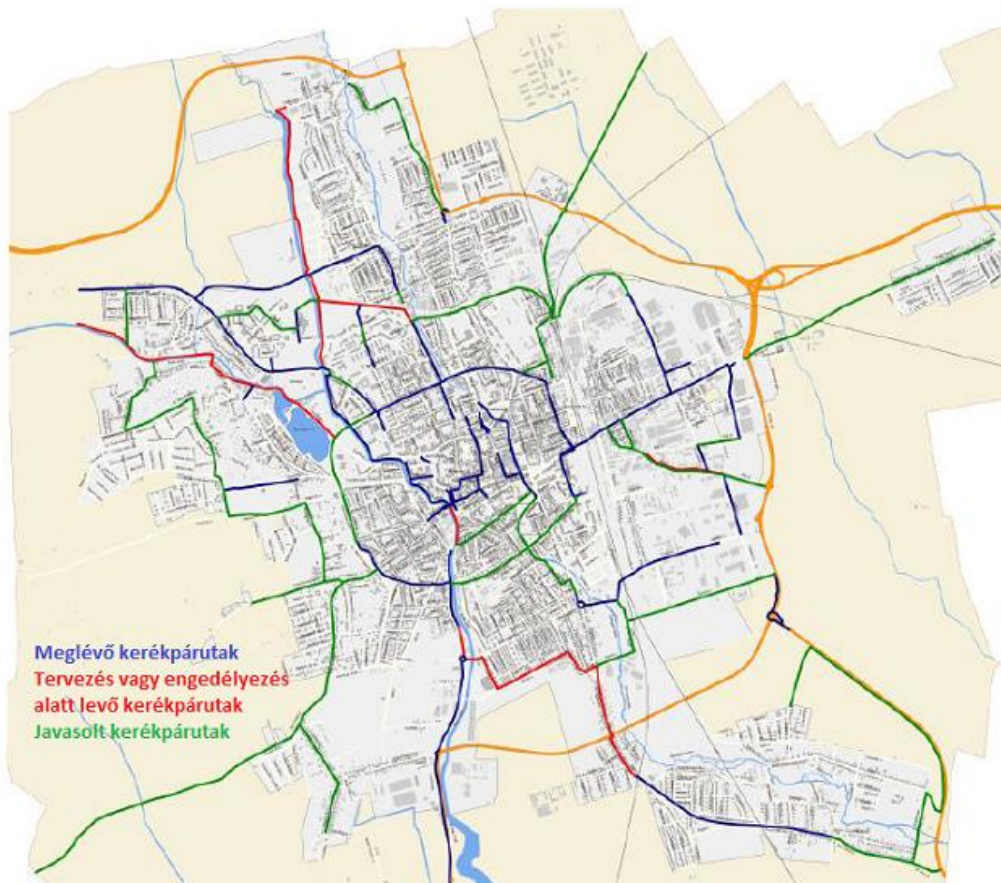


### 3. Helyzetértékelés

#### 3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

##### 3.1.1 Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014)

Szombathely Megyei Jogú Város új Integrált Településfejlesztési Stratégiája jelenleg még csak az előzetes javaslatvételi fázisban van, de már az előterjesztésből, illetve az előzetes javaslatból is jól látható, hogy az egyik legfontosabb prioritás a közlekedésfejlesztés lesz. A dokumentum elkészítése során törekednek a hatályos Településfejlesztési Konceptió és ITS értékeinek és bevált struktúrájának (Széll Kálmán Terv, Szent Márton Terv, Éhen Gyula Terv) továbbvitelére, így az Éhen Gyula Terv keretében már megjelent kerékpáros hálózat hiányzó közlekedési kapcsolatainak kiépítése, a meglévő hálózati elemek- és a vasútállomás intermodális központtá történő fejlesztése is fontos szempontként jelenik majd meg. Ahhoz, hogy megismerjük a legfőbb célokat és képet kapjunk a várható fejlesztésekről, jelen dokumentumban az előző, hatályos stratégia elemei kerültek vizsgálatra. *Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014)* során létrehozott helyzetelemzés részletesen bemutatja a város kerékpáros közlekedésének helyzetét, ismerteti a hálózat szűk keresztmetszeteit (1. térkép).



1. térkép: Szombathely kerékpárút-hálózata<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Forrás: Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának, Integrált Településfejlesztési Stratégiájának, valamint Településszerkezeti Tervének Megalapozó Vizsgálata, 350. oldal

A helyzetelemzésre alapozott stratégia és jövőkép, illetve a dokumentumban vállalt célok a kerékpáros közlekedés minőségi fejlesztését is nevesítik. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a „Szombathely virágzó kulturális, gazdasági és ipari központ” jövőképre alapozott stratégia egyik alappillére, az Éhen Gyula Terv céljai közt jelenik meg (vonzó városi környezet kialakítása: a város és térsége vasúthálózatát magában foglaló, integrált közösségi közlekedési rendszer kialakítása):

*„A városi lakosság számára az integrált közösségi közlekedési rendszer részét képező helyi érdekű vasutak és a várost behálózó kerékpárutak rendszere mellett a nulla, illetve rendkívül alacsony emissziójú közlekedési eszközöket alkalmazó, városon belüli közúti közösségi közlekedési rendszer biztosítja, hogy a városi lakások - munkahelyek - szolgáltatások helyszínei között személygépkocsi nélkül is a lehető legtöbbször tudjanak kényelmesen és energiatakarékosan közlekedni.”*

A dokumentumban nevesített célként jelenik meg, hogy Szombathelyen 25 %-ra emelkedjen a naponta kerékpárral közlekedők aránya (jelenleg 19%)<sup>5</sup>, és 45 %-ra a hetente kerékpározók aránya. A vállalások elérése érdekében a következő részcélok kerültek kijelölésre:

- a kerékpárforgalmi hálózat további fejlesztése (belvárosban, lakóövezetek és belváros között, a dél-keleti, majd a létesítendő északi ipari parkba kerékpárút kiépítése, bejárás motorizáltsága csökkentése hivatásforgalmi kerékpárutak építésével a szomszédos települések felé: Vép, Balogunyom, Söpte, Nárai, Lukácsháza stb.)
- kerékpárkölcsonzó hálózat kiépítése – elsősorban hagyományos kerékpárokra építve
- elektromos kerékpártöltő hálózat kiépítése a kölcsonzó hálózat dokkoló pontjai mentén
- a gépjármű forgalom mozgásterének rovasára kerékpározható útszakaszok, sávok kialakítása, autómentes és csillapított övezetek bővítése
- a kerékpártárolók, kerékpár támaszok rendszerének kibővítése
- kulturális rendezvény-sorozatban és sportesemények között a kerékpáros programok városba vonzása, itteni megszervezése

A stratégiai dokumentum több fejlesztési elgondolást előirányzott, melyek célja, hogy egy olyan egybefüggő, minden igényt kielégítő kerékpáros hálózat alakuljon ki Szombathely területén, amellyel növelhető a kerékpárosok aránya; gondolva a fejlesztések egyes agglomerációs vetületeire is.

### 3.1.2 Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020<sup>6</sup>

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata a 2014–2020 programozási időszakban a 272/2014. (XI. 5.) Korm. rendeletben (az egyes európai uniós alapokból származó támogatások felhasználásának rendjéről szóló) rögzítettek alapján elkészítette az Integrált Területi Programot, amely a 2014-2020 programozási időszakban a Terület-és Településfejlesztési Operatív Program saját keretéből finanszírozandó fejlesztéseket tartalmaz. A 1702/2014. (XII. 3.) Korm. határozat alapján Szombathely Integrált Területi Programjának tervezési forráskerete 14,53 milliárd forint. Az Integrált Területi Program módosítása a Pénzügyminisztérium iránymutatása alapján, a 2020. januárjában kiadott „Útmutató a megyei jogú városok integrált területi programjainak kidolgozásához és megvalósításához - 2.3 változat” szerint vált szükségessé. A módosítás keretében az integrált területi

<sup>5</sup> Az adat forrása: az NFM által meghirdetett „Kerékpárosbarát Település” c. pályázat adatlapja

<sup>6</sup> Forrás: Szombathely Megyei Jogú Integrált Területi Programja 2014-2020

programba beemelésre kerülnek az ITP-ben foglalt eredeti MJV fejlesztési csomaghoz kapcsolódó további fejlesztések, valamint megtörténik a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program 4. számú módosításának következtében valamennyi megyei jogú város esetében szükségessé váló módosítások átvezetése. A dokumentumban megfogalmazott célkitűzések az alábbiak:

- A diverzifikált gazdaságfejlesztés előmozdítása
- A vállalkozásoknak és a lakosságnak vonzó városi környezet kialakítása
- A városi szintű CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése közlekedési, energiahatékonysági fejlesztésekkel
- Társadalmi integráció erősítése fizikai és szociális beavatkozásokkal

A 4 célkitűzés közül több is kapcsolódik a kerékpáros közlekedésfejlesztéshez. „A diverzifikált gazdaságfejlesztés előmozdítása” és a „A vállalkozásoknak és a lakosságnak vonzó városi környezet kialakítása” célkitűzésekhez kapcsolódóan több beruházás és fejlesztési is szolgálja a biztonságos kerékpáros közlekedést. Azonban kerékpárhálózat fejlesztéséhez leginkább a 3. célkitűzés járul hozzá. A közlekedési fejlesztések csökkentik a CO<sub>2</sub> kibocsátást, a kisebb üzemanyag-fogyasztáson keresztül, illetve támogatják a vállalkozásoknak és lakosságnak vonzó környezet kialakítását. Egyidejűleg a CO<sub>2</sub> csökkentés más lépései, amelyek hozzájárulnak egy tudatos város kialakulásához, és a városi környezet egyéb fejlesztései tovább javítják a kerékpározás és tömegközlekedés egyéb feltételeit, ami miatt kis mértékben még tovább tud erősödni a kerékpározás aránya. Mindkét esetben erősen támogatják ezen intézkedések a Vonzó városi környezet célt, de a virágzó gazdaság erősítését is.

Szombathely és Vas megye integrált területi programja az országos tervezési útmutatásnak megfelelően, párhuzamosan készült, amely szakaszban a városi és megyei ITP célkitűzések egymáshoz való illeszkedését és kapcsolódását a KHT-ben bemutatott 2 új beruházás is elősegíti (Balogunyom és Vép kerékpárút fejlesztés). A két fejlesztésnek köszönhetően Szombathely város kerékpárút-hálózatának térséggel való összeköttetés megteremtése is megvalósul, jelentősen erősítve a város és térsége közvetlen, a jelenleginél diverzebb és környezetkímélőbb kapcsolódását, ami nagyban támogatja a napi több mint 17 000 nem helyi lakos Szombathelyre való eljutását. Hasonlóképpen az előbbiekhöz, a kerékpáros hálózat városon kívüli kapcsolódásai és a javuló autóbusszós-kötőpályás közlekedési feltételek jelentősen javíthatnak a város környéki kistélepülések elérhetőségén, ezzel az ott élőknek a városi szolgáltatások és munkahelyek elérhetőségéhez.

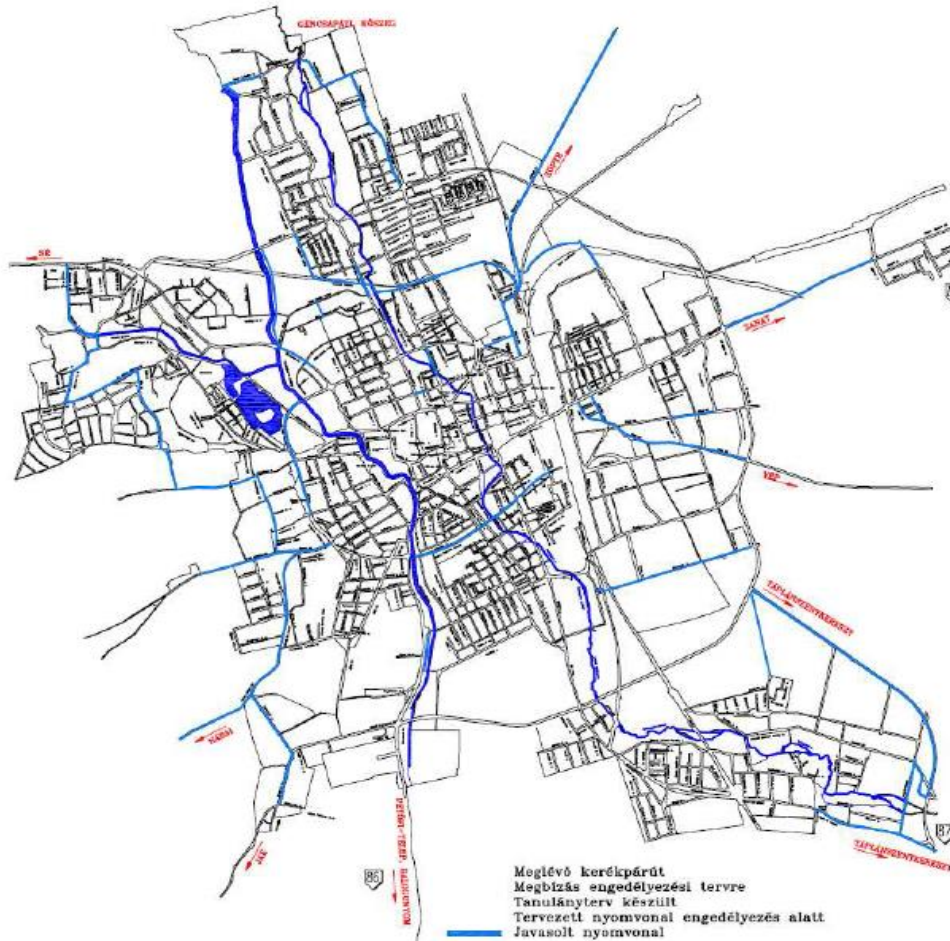
Az Integrált Területi Program esetén is elmondható, hogy számos előremutató fejlesztési elem került definiálásra, szintén beemelve külterületi-, ill. várostérségi (hivatás)forgalmi pontokat is.

### 3.1.3 Szombathely Megyei Jogú Város Komplex Kerékpárút Rendszere – Megvalósíthatósági Tanulmány (2007)

A 2007-ben készült tanulmány részletesen bemutatja a város közlekedési jellemzőit, kiemelt figyelmet fordítva a kerékpáros közlekedés helyzetének ismertetésére (2. térkép). A dokumentum bemutatja a kerékpáros infrastruktúra hálózatát (és annak értékelését), minőségét, illetve a kerékpáros közlekedéshez kapcsolható statisztikák (balesetek előfordulása, forgalom nagysága stb.) legfőbb jellemzőit. A megvalósíthatósági tanulmány nagy hangsúlyt fektet a kerékpáros turizmus helyzetének bemutatására, illetve a térségben rejlő kerékpáros-turisztikai potenciálok vizsgálatára. A dokumentum olyan fejlesztési javaslatokat (valamint fejlesztési ütemezést, tervezett költségbeclést) tartalmaz,

amelyek mind a városon belüli, mind pedig a térségi kerékpáros közlekedés fejlesztését egyaránt szolgálják (pl. Körmendi út, 86. sz. út menti szakasz, Dolgozók útja, Sági út stb.).

A 2007-ben létrehozott dokumentum célja volt, hogy a pontszerű fejlesztéseken túllépve egy olyan átfogó elképzelés szülessen, amely által egy egységes városi, várostérségi kerékpáros hálózat jön létre. A dokumentum számos nyomvonal fejlesztését előirányozta, melyek a tervezett kerékpáros hálózat fontos és integráns részét képezték, azonban mindeddig nem minden esetben sikerült a fejlesztéseket véghez vinni.



**2. térkép: A kerékpáros koncepcióban (2007) javasolt kerékpáros nyomvonalak<sup>7</sup>**

A kerékpáros koncepció legfőbb megállapításai, következtetései és javaslati a TOP pályázatok keretében is figyelembevételre kerültek a fejlesztési elképzelések kidolgozásakor. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv számos olyan kerékpáros nyomvonal fejlesztési alternatívájával foglalkozik, amelyekre már (kisebb vagy nagyobb mértékben) 2007-ben is igény mutatkozott. Az érintett, fontos hálózati szerepet betöltő szakaszok közül érdemes kiemelni:

- a Rohonci út (Szűrcsapó utca – Bem J. utca között);
- a Régi Bucsui út (Dolgozók útja – Bucsui út között);
- a Vépi út (Sági út – Vásártér utca között);

<sup>7</sup> Szombathely Megyei Jogú Város Komplex Kerékpárút Rendszere – Megvalósíthatósági Tanulmány (2007), 103. oldal

- és a Nárai külső út (Brenner T. krt. – Király Sportcentrum között) környékét.

### 3.1.4 Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont Létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány<sup>8</sup> (2015)

Szombathely és Vas megye közlekedési rendszere szempontjából fontos volna a vasúti és az autóbuzsos közlekedési ágakat összekapcsoló közlekedési csomópont kialakítása a megyeszékhelyen. Az IMCS megvalósítása érdekében elkészült részletes megvalósíthatósági tanulmányban a fejlesztések teljes egészében IKOP forrás bevonásával kerültek megtervezésre. A cél egy olyan központ (vasút, helyi- és helyközi, illetve távolsági közösségi közlekedés, P+R, B+R és K+R funkciók) kialakítása Szombathely városában, amely integráltan képes segíteni a különböző közlekedési módok közötti egyszerű, gyors átszállást. Az közlekedési központ esetében betervezésre került egy új gyalogos és kerékpáros aluljáró létesítése is, mely a közlekedési kapcsolatok javítását és a közösségi közlekedéshez való hatékonyabb hozzáférést (multimodális csomóponti szerephez) segíti elő (1. ábra).



1. ábra: A tervezett közlekedési központ látványterve<sup>9</sup>

A tervek szerint a Vasútállomás felvételi épülete előtt, az Éhen Gyula téren városi tér kerülne kialakításra, az közlekedési központhoz kapcsolódó K+R, autóbuzs leszállóhely, továbbá taxi állások és mozgáskorlátozott parkolók (3 db) kialakításával. A közlekedési központ területén összesen 150 férőhelynek megfelelő fedett B+R kerékpárparkoló is helyet kapna.

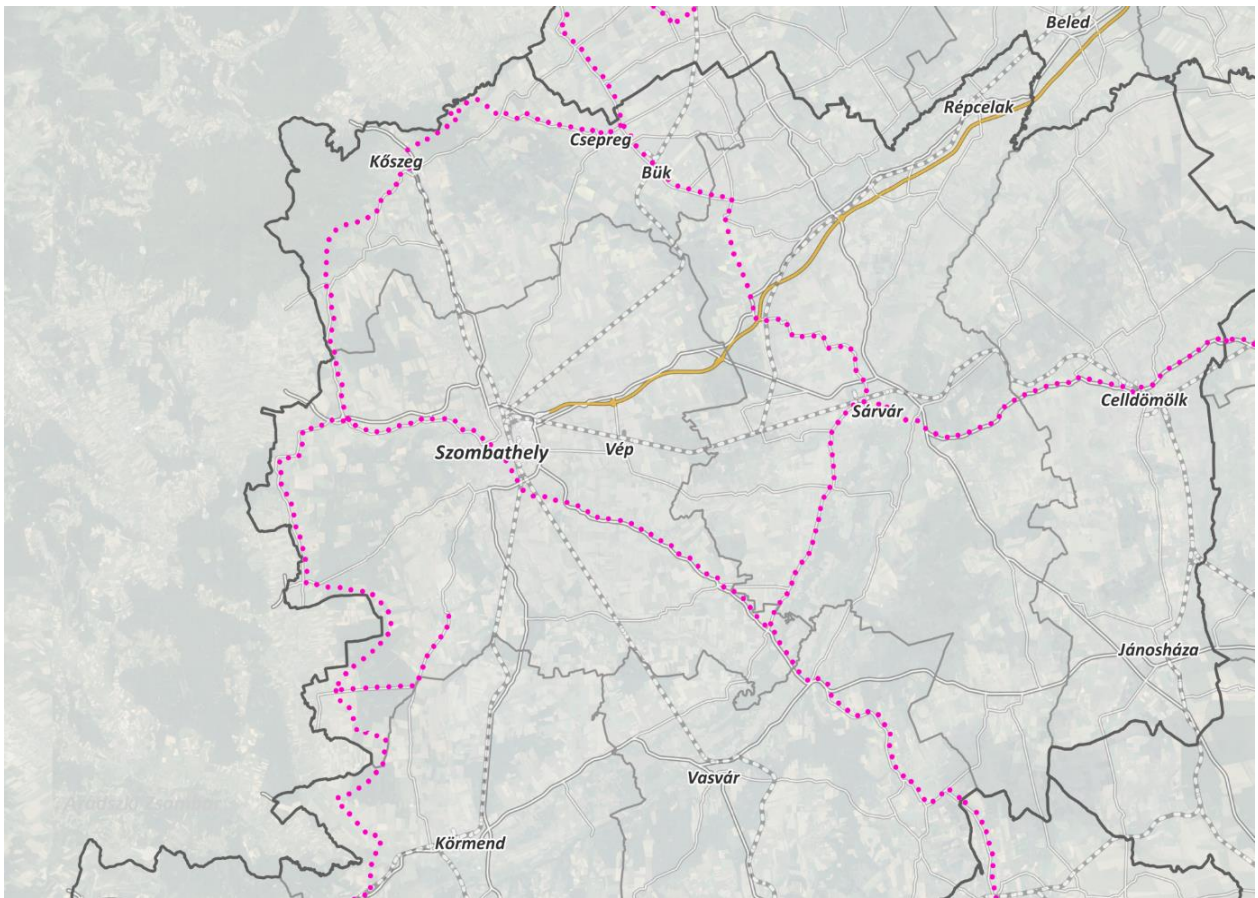
<sup>8</sup> KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0017

<sup>9</sup> Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont Létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, borító oldali kép

### 3.1.5 Országos Területrendezési Terv (2003)<sup>10</sup>

A 2003. évi XXVI. törvény (amelyet azóta többször is módosítottak) 1/6-os melléklete ismerteti az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit (3. térkép). Szombathely Megyei Jogú Város esetében fontos kiemelni:

- Országos Kerékpáros Törzshálózat részeként megjelölt kerékpáros nyomvonal a Termál kerékpárút, mely két fő ágból tevődik össze:
  - 82/A sz. kerékpárút: Zalabér – Kám – Rum – Sárvár – Szeleste – Bük – Csepreg nyomvonal
  - 82/B sz. kerékpárút: Rum – Szombathely – Bucsú nyomvonal



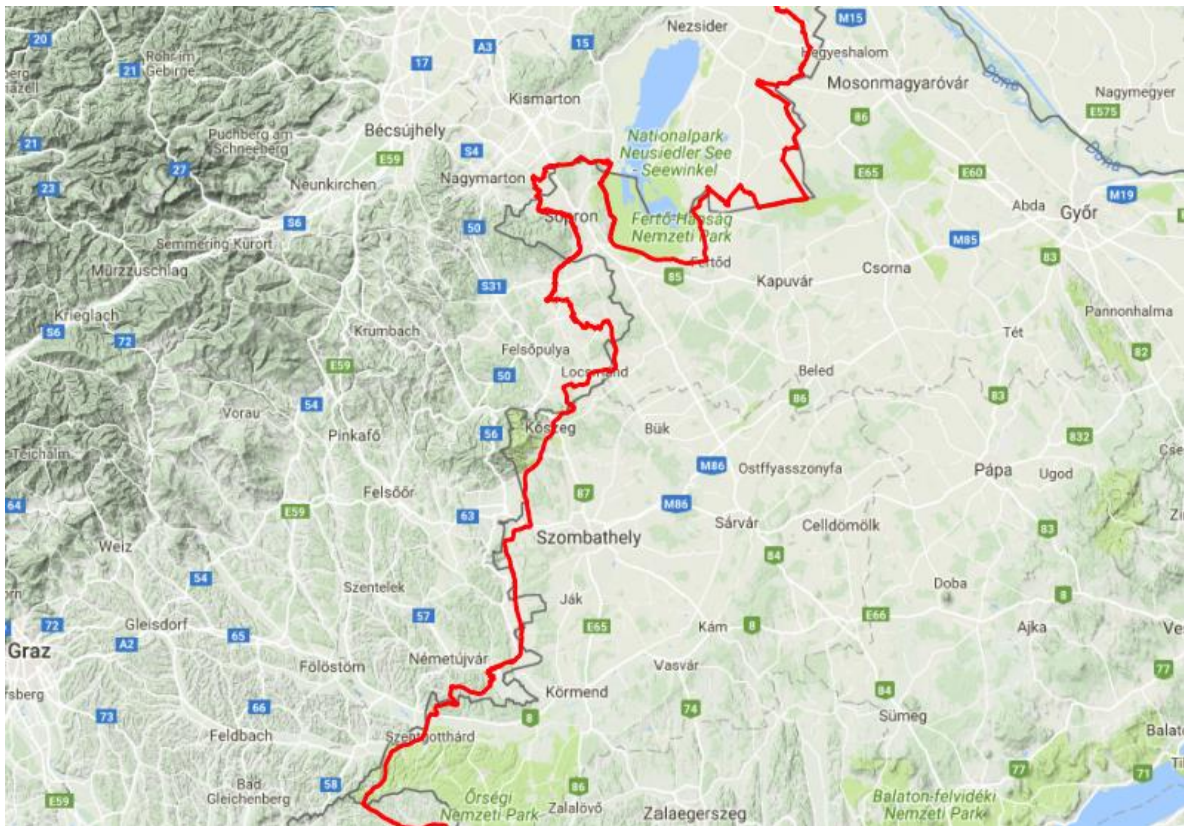
**3. térkép: Szombathely és az Országos Kerékpáros Törzshálózat nyomvonala (rózsaszín színnel jelölve)<sup>11</sup>**

Kerékpáros közlekedés esetében fontos kiemelni az EuroVelo 13-as nemzetközi kerékpárutat, amely az egykori Vasfüggöny nyomvonalán, az ország nyugati határvidékén húzódik. A vasi megyeszékhely ugyan nem része a kijelölt nyomvonalnak, de a Pornóapáti – Felsőcsatár – Narda – Bucsú – Bozsok –

<sup>10</sup> [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A0300026.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A0300026.TV)

<sup>11</sup> Forrás: 2003. évi XXVI. törvény 2. sz. melléklete: Országos Területrendezési Terv: Ország Szerkezeti Terve, (saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA)

Velem – Kőszeg nyomvonal meglehetősen közel található a városhoz, amely a nemzetközi kerékpáros turisztikai célú forgalom potenciálja miatt nagy jelentőséggel bír (4. térkép).



**4. térkép: A Vasfüggöny (EuroVelo 13) kerékpárút Vas megyei kijelölt nyomvonala<sup>12</sup>**

## 3.2 Vizsgált terület bemutatása

### 3.2.1 Szombathely Megyei Jogú Város népességének főbb jellemzői, rövid közlekedési helyzetképe

Szombathely Megyei Jogú Város lakónépessége 2019-ben 78 407 fő volt, így az ország 10. legnépesebb városa.<sup>13</sup> A vasi megyeszékhely területe 97,5 km<sup>2</sup>, a település népsűrűsége 804 fő/km<sup>2</sup>, ami egyben azt is jelenti, hogy Szombathely a 4. legnagyobb népsűrűséggel bír a megyei jogú városok közül, mely részben annak is betudható, hogy Szombathely rendelkezik a legkisebb külterületi népességarányal a megyeszékhelyek közül (0,12%).

A város és térségének lakosság száma az OECD felmérése alapján<sup>14</sup> meghaladja a 134 000 főt, amellyel a 10. legnagyobb városi térségnek számít Magyarországon. Annak ellenére, hogy Vas megye teljes népességének (254 137 fő) több mint fele (53%-a) él Szombathelyen és agglomerációjában, az uniós besorolás alapján a kisméretű funkcionális városi térségek közé tartozik. Szombathely központi szerepe

<sup>12</sup> Forrás: <http://www.ict13.eu/iron-curtain/surveys--action-plans> Regional Action Plan, 21. oldal, (saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©GoogleMaps)

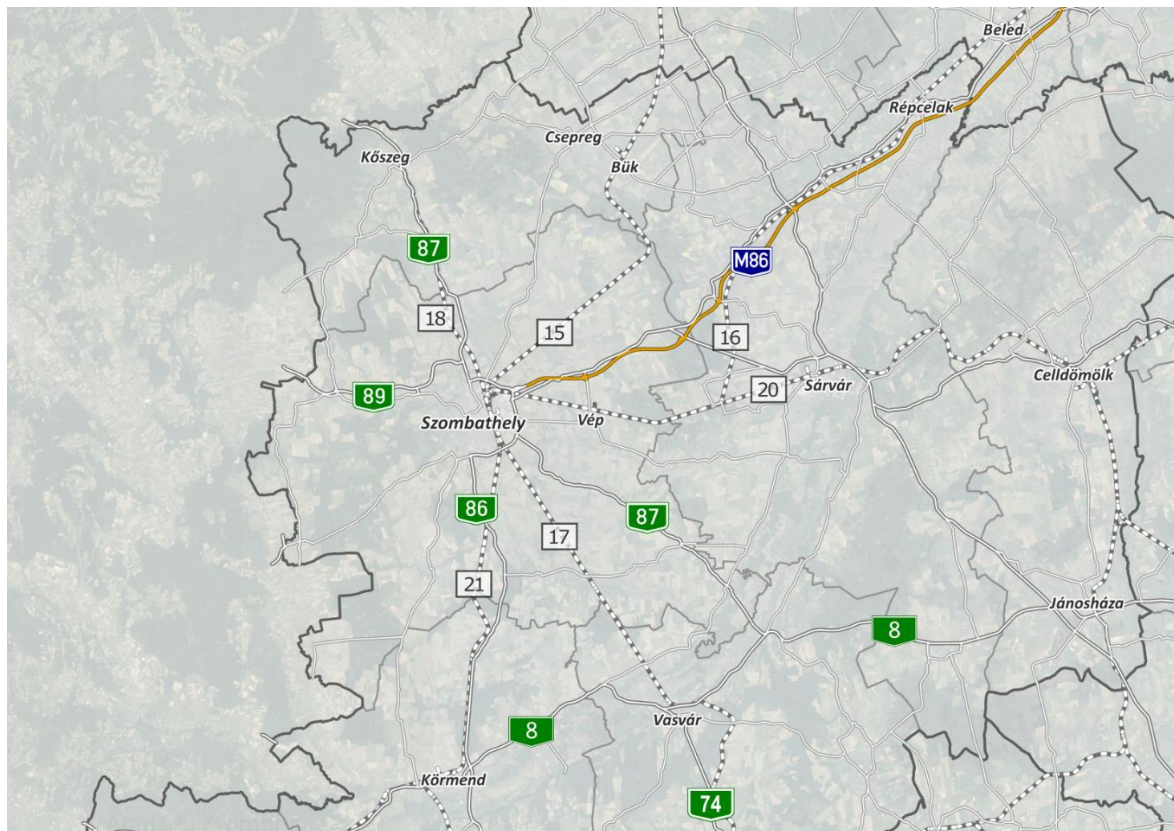
<sup>13</sup> Az adatok forrása: KSH Helységnévtár ([http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p\\_lang=HU&p\\_id=03009](http://www.ksh.hu/apps/hntr.telepules?p_lang=HU&p_id=03009))

<sup>14</sup> Az OECD és az EU DG REGIO által közösen kifejlesztett egységes városdefiníció alapja a városi terület és ingázási területének meghatározása alapján történik. Forrás: <http://www.oecd.org/gov/regional-policy/50242979.pdf>

megkérdőjelezhetetlen a városi térségen belül, hiszen egész Vas megye gazdasági, közigazgatási, egészségügyi, kulturális és oktatási központjaként funkcionál.

A központi szerepkörből is adódóan Szombathely megközelítése, valamint a városon belüli közlekedés minősége nem csak a városi lakosok, hanem az egész várostérség és megye számára is rendkívüli fontossággal bír (5. térkép).

Szombathely közút- és vasúthálózati szempontból jelentős szerepet tölt be Nyugat-Dunántúl életében. A 86. sz. főút fejlesztésének, valamint a 16. sz. vasútvonal villamosításának köszönhetően az elmúlt években jelentős mértékben fejlődött a térség közúti és vasúti (elsősorban Budapest és Győr irányából történő) elérhetősége.



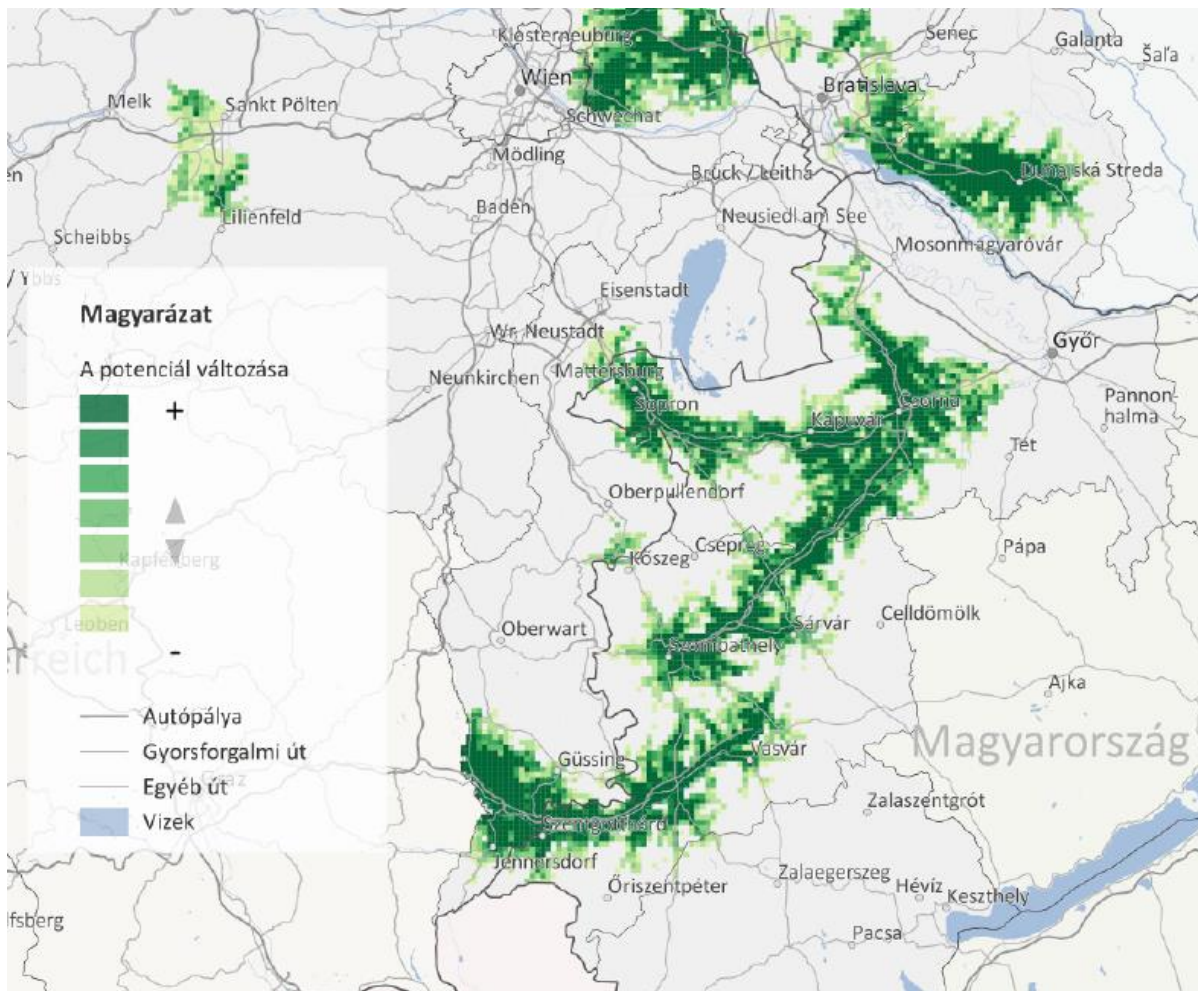
5. térkép: Szombathely és térségének vasúti és közúti hálózata<sup>15</sup>

Vas megye főúthálózatát a Szombathely központú, sugaras szerkezet jellemzi, hiszen a megye hat főútvonala közül mindössze kettő nem érinti a megye székhelyét. A város térségét nem érinti közvetlenül Helsinki folyosó hálózati elem, azonban az M86-os gyorsforgalmi út fejlesztése révén 2016. októbertől jelentősen csökkent Győr és Budapest közötti elérhetősége, míg a 86-os sz. főút Szombathelytől délre található szakaszának fejlesztési előkészületei elkezdődtek. Jelentős hatással fog

<sup>15</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA



bírni továbbá az M8-as autótű Körmend-országhatár közötti szakaszának átadása, melynek kivitelezése 2019 végével kezdődött el<sup>16</sup> (6. térkép).



**6. térkép: Az autópálya- és gyorsforgalmi úthálózathoz kapcsolódó csomópontok elérhetőségének változása, 2013 – 2030 (forrás: ERRAM térinformatikai rendszer)**

A város vasúti csomóponti szerepét jól mutatja, hogy Szombathely vasútállomásáról (melynek épülete 2006-ban teljes felújításon esett át) hat viszonylatban közlekednek kötött pályás szerelvények:

- 15. sz. vasútvonal (Szombathely – Sopron) – villamosított vonal
- 16. sz. vasútvonal (Szombathely – Porpác – Csorna – Hegyeshalom – Rajka, illetve a 20. sz. Porpác – Sárvár viszonylaton át Székesfehérvár és Budapest) – villamosított vonal
- 17. sz. vasútvonal (Szombathely – Nagykanizsa) – részben villamosított vonal (Szombathely–Zalaszentiván szakaszon)
- 18. sz. vasútvonal (Szombathely – Kőszeg) – nem villamosított vonal
- 21. sz. vasútvonal (Szombathely – Szentgotthárd) – villamosított vonal

<sup>16</sup> A 28,85 km hosszúságú szakasz kétszer egysávos kivitelben fog elkészülni.

Az egyetlen nem villamosított Kőszeg-Szombathely viszonylat egyben a GYSEV egyetlen nem villamosüzemű vonala, melynek fejlesztése ugyanakkor IKOP projekt keretében folyamatban van, mindösszesen 2,4 Mrd Ft összértékben<sup>17</sup>.

A tervezett közlekedési központ (mely a jelenlegi vasútállomás közvetlen közelében valósulna meg) jelentős mértékben elősegítené és megkönnyítené a városon belüli közlekedési módok váltását, így ösztönözve a fenntartható közlekedési eszközök használatát a megyeközpont és a várostérség lakosságának körében.

### 3.2.2 A kerékpárosbarát akcióterület (hatásterület) lehatárolása

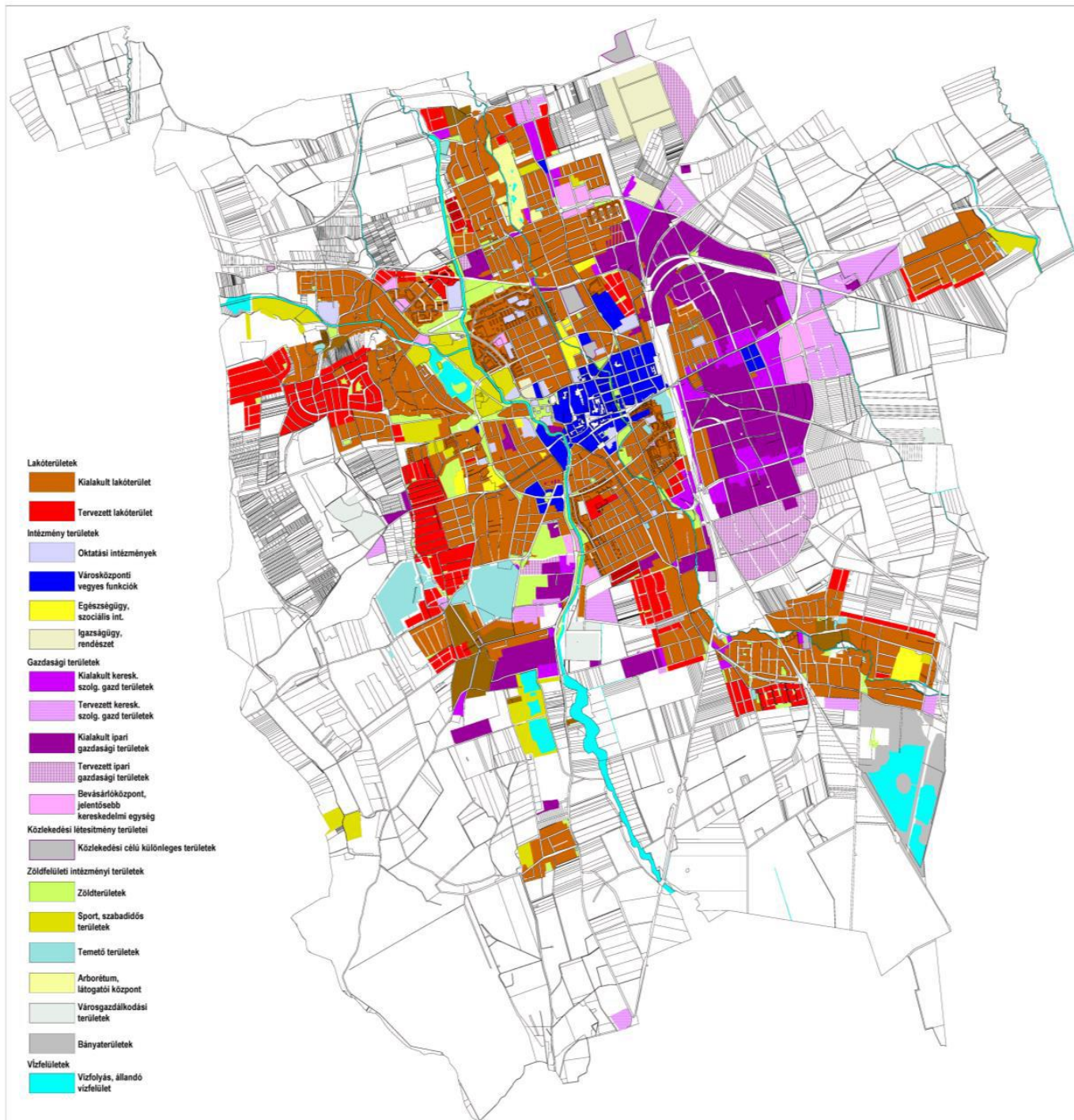
#### 3.2.2.1 Szombathely funkciók szerinti településszerkezete

A várost funkcionális vizsgálat alapján négy nagyobb egységre lehet bontani:

- Szombathely közepén található a városközpont (7. térkép – kék szín), amelynek a város méretéhez képest jelentős a kiterjedése. Itt koncentrálódnak a központi funkciók jelentős hányada (pénzügyi, kereskedelmi, államigazgatási, üzleti, szolgáltatási funkciók)
- A városközpontot körbe öleli egy lazább beépítésű ún. belső lakóöv (7. térkép – barna szín), ahol a központi funkciók már nem jelentősek. Ebben a lakóövben található az oktatási negyed és az egészségügyi, valamint szociális terület intézményei. A belső lakóöv peremén található a magas beépítésű lakótelepek, melyek Szombathely legnagyobb népsűrűségű területei.
- A város külső (főleg a város története során hozzácsatolt egykori falvak területe) peremén található a külső lakóövezet, amely főleg családi házas és sorházas beépítéssel bír, ezáltal lakósűrűsége sem olyan nagy, mint a belső lakóöv esetében. A külső lakóöv Szombathely déli és északi részén helyezkedik el, ahol főleg az ott lakók ellátását szolgáló intézmények fordulnak elő.
- Az ipari övezet, valamint a hozzá kapcsolódó közlekedési területek jelentős hányadot foglal el a várostestből. Ez az övezet főképp a település keleti (kisebb részt az északi és déli részén) helyezkedik el. Az 1990-es évek óta a városból kivezető főbb közúti főútvonalak és a város körüli körgyűrű mellett jöttek létre az új, főleg kereskedelmi, illetve különböző gazdasági-üzleti szolgáltató intézmények.
- Szombathely várostestének nagy részét foglalja el egy ún. rekreációs övezet, a zöldterületek és a parkok. A város nyugati részén összefüggő terület található az Oladi lakóteleptől délre egészen a Középhegyi út környékéig (7. térkép).

---

<sup>17</sup> IKOP-3.2.0-15-2016-0006 sz. projekt; ld. <https://www2.gysev.hu/rolunk/projektek/szombathely-koszeg-vasutvonal-korszerusitese-hu>.

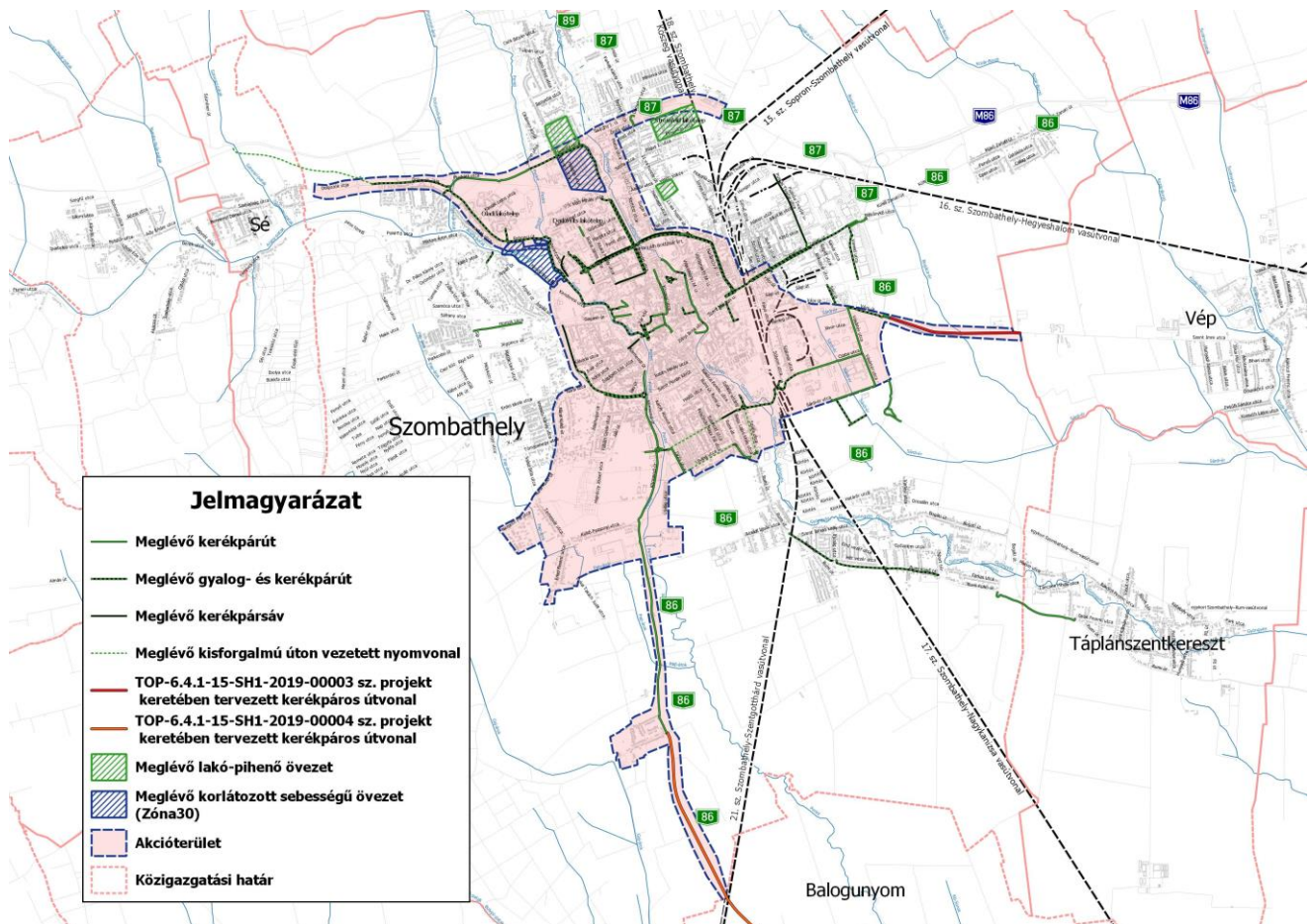


7. térkép: Szombathely városrészei (a funkciók vizsgálata alapján)<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Forrás: Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójának, Integrált Településfejlesztési Stratégiájának, valamint Településszerkezeti Tervének Megalapozó Vizsgálata, 268. oldal

### 3.2.2.2 A kijelölt hatásterület bemutatása, a lehatárolás indokoltsága

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv és annak kiegészítése során kijelölésre került egy egybefüggő „kerékpárosbarát hatásterület”, amely Szombathely belterületének közel felét foglalja el. A vizsgált terület alakja egy olyan téglalap, melynek sarkainál és a környező települések irányába (Vép, Balogunyom) „nyúlványok” találhatóak (8. térkép). A térképet részletesen a „KHT-1 jelű Tervezett és meglévő kerekparforgalmi nyomvonalak” és a „KHT-2 Tervezett kerekparforgalmi nyomvonalak” című rajzi mellékletek mutatják be M=1:25 000 méretarányban.



8. térkép: A szombathelyi kerékpárforgalmi hálózati terv hatásterülete

Ezek a nyúlványok a hatásterület északi és déli oldalán egyaránt megtalálhatók: az északi részen kelet és nyugati irányultságú, míg a déli részen déli, dél-keleti és dél-délnyugati. Ezek a nyúlványok természetesen fontos szerepet töltenek be a város kerékpáros hálózatában:

- Az északnyugati nyúlvány az Országos Kerékpáros Törzshálózat részét képező Szombathely – Bucsú kerékpáros összeköttetés fontos eleme (Dolgozók útja – Sé), mindemelllett a kijelölt útszakasz térségében a közeljövőben nagyobb népességszám-növekedés prognosztizálható (Aranypatak lakókert és az Oladi plató lakóépületekkel történő beépítése miatt).
- A délnyugati nyúlványt a Nári – Szombathely közötti megnövekedett kerékpáros forgalom, a közlekedésbiztonsági szempontok, illetve a Savaria Pláza forgalomvonzó szerepe indokolta, illetve a kijelölt útszakasz térségében a közeljövőben nagyobb népességszám-növekedés

prognosztizálható (Erdei iskola utcától É-ra eső lakóterület, illetve a Parkerdő lakókert lakóépületekkel történő beépítése miatt).

- A déli nyúlvány Balogunyom irányába/ból biztosít biztonságos közlekedést a kerékpárosok számára. Balogunyom felől érkezők hivatásforgalom szempontjából használják leginkább a projekt keretein belül kialakítandó útvonalat, míg Balogunyom irányába indulók turisztikai és sportolási célból is igénybe vehetik azt, mivel a 86-os főúttól elválasztott, külön kerékpárúton lehet eljutni a szomszédos faluba, ahonnan több, környező települést és azok turisztikai attrakcióit lehet meglátogatni (pl: Ják).
- A délkeleti nyúlvány elsősorban a lakosság ipari övezetbe kerékpárral történő biztonságos eljutását segíti elő (hivatásforgalmi célok), illetve annak meghosszabbításaként a szomszédos Vép városát kapcsolja be a szombathelyi kerékpáros útvonalak vérkeringésébe, az onnan érkezők számára is legnagyobb prioritást jelentő munkába járást segítve.
- Az északkeleti nyúlvány hivatásforgalmi célok (munkába járás, illetve bevásárlás) indokolták.

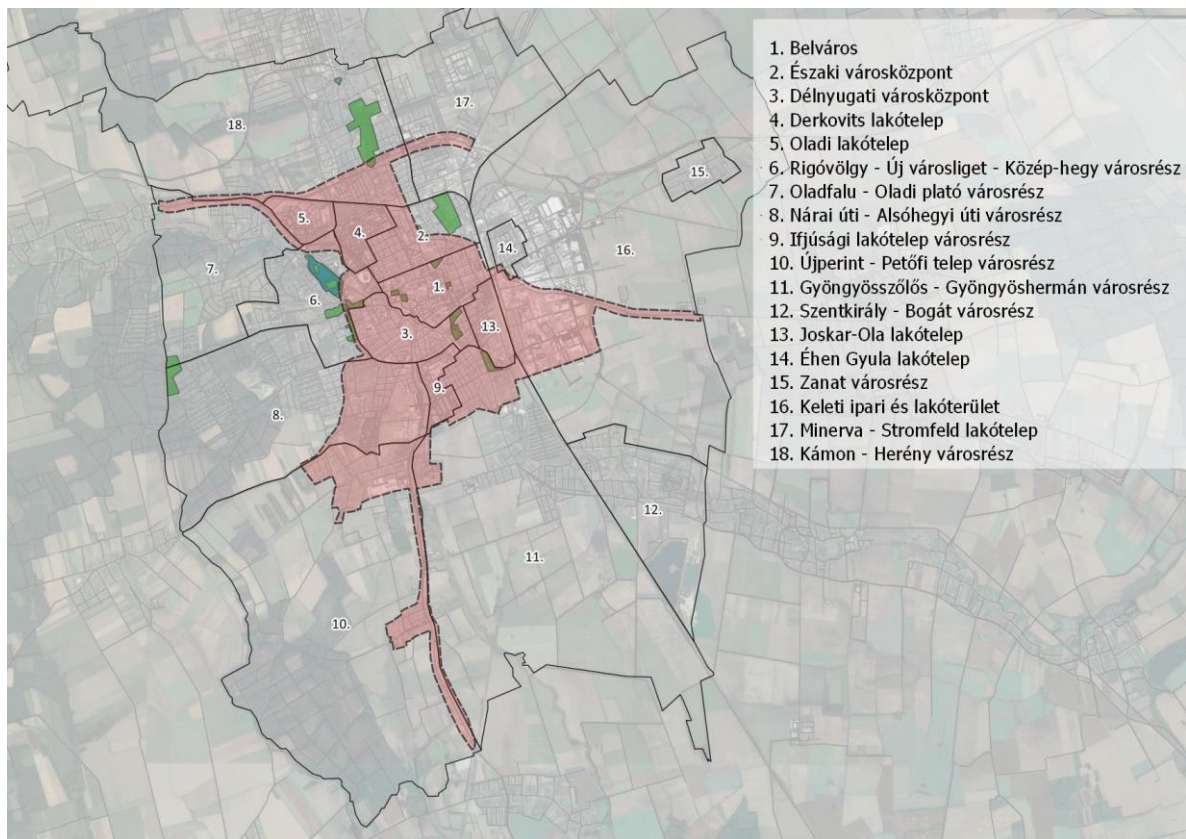
A hatásterület kijelölt területe a funkcionális városrészek közül a városközpontot (elsődleges „fogadó” terület), illetve a belső lakóövet (elsődleges „kibocsájtó” terület) érinti legnagyobb mértékben, e két funkcionális várostérség között jellemző legintenzívebben a kerékpáros közlekedés. A terület lehatárolása:

- Északi határa: (Sé települése felől) Dolgozók útja – Muskátli utca – Saághy utca – Repülők útja (a Söptei úti körforgalomig)
- Nyugati határa: Dolgozók útja – Perintparti sétány – Bartók Béla körút – Jókai utca – Nárai utca – Nárai külső út – Garamvölgyi Tivadar utca – Erkel Ferenc utca
- Déli határa: Nárai külső út – Erkel Ferenc utca – Körmendi út Petőfitelep – Balogunyom közigazgatási határa – Újvilág utca – Ország László utca – Rumi út – Pásztor utca – Sárdi-ér utca - Vépi út
- Keleti határa: Vépi út – Ikervári utca – Selmec utca – Vasútállomás – Bocskai körút – Horváth Boldizsár körút – Sugár út – Irottkő utca – Maros utca

Szombathely 18, kisebb/nagyobb, sűrűbben/ritkábban lakott városrészből áll. Ahogyan az az alábbi térképen is jól látható, az új bővített kijelöléssel a hatásterület 15 városrészt érint közvetlenül (9. térkép). A hatásterülettel való lefedettség tekintetében a városrészek közül fontos kiemelni a Belvárost, a Derkovits és Oladi lakótelepeket, az északi és délnyugati városközpontot, a Nárai és Alsóhegyi úti lakóterületet és a Kámon-Herény városrészt, illetve az Újperint-Petőfi telep városrészt és Joskar-Ola lakótelepet, Keleti ipari és lakóterületet. A Rigóvölgy – Új Városliget – Közép-hegy városrészt, az Olad falu – Oladi plató városrészt, az Éhen Gyula lakótelepet hatásterület ugyan közvetlenül érinti, de a lefedettség csak kismértékű.

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv célja az, hogy az akcióterületen belül az egyes különálló fejlesztések egy egységes, konszenzuson alapuló kerékpáros koncepció figyelembevételével készüljenek el. Így az egyes fejlesztések megvalósulása egyben egy összefüggő kerékpárforgalmi hálózat létrejöttét segíti elő. E cél érdekében jelen dokumentum feladata, hogy felmérje a kijelölt városrész kerékpáros közlekedésének helyzetét, majd ezt követően javaslatokat adjon annak érdekében, hogy Szombathelyen a kerékpáros közlekedés biztonságosabbá és egyszerűbbé váljon, ezáltal a kerékpáros közlekedésben részt vevők aránya növekedhessen.

Az akcióterület lehatárolásában fontos szerepet játszott az, hogy a hatásterület a közlekedési célú kerékpáros közlekedésben résztvevő lakosság legfontosabb igényeit elégítse ki: ezért a legtöbb központi funkciót (oktatás, kereskedelem, közigazgatás, kultúra stb.) magába tömörítő belváros, illetve az azt körülvevő, nagy népsűrűségű belső lakóöv (pl. Oladi lakótelep, Derkovits lakótelep) szerves részét képezi a kijelölt területnek. Azzal, hogy az eddig tervezett kerékpáros létesítmények fejlesztései között megjelent a vépi és a balogunyomi összeköttetés, a külső lakóöv egy része (pl.: Újperint-Petőfi telep városrész) is hatásterületté vált, illetve a külső lakóöv mellett az ipari övezetnek is fontos szerepe lett. Továbbá lényeges azt is kiemelni, hogy a tervezett beruházásnak köszönhetően már nem csak Szombathely közigazgatási határait kell figyelembe venni, hanem a környező településeket is, mivel a kerékpárút fejlesztések által Vép és Balogunyom is tekinthető egyfajta (közvetett) hatásterületnek.



9. térkép: A kijelölt hatásterület és a városrészek lefedettsége<sup>19</sup>

A kerékpárforgalmi hálózati terv keretében kijelölt hatásterület több olyan területet is magába foglal, ahol nagyobb szabású, a város életét (és egyben kerékpáros közlekedését) meghatározó beruházás történik és történt meg, mely a hálózati terv kialakításakor figyelembe lett véve. Ilyen fejlesztésnek minősült a Haladás Sportkomplexum teljes megújulása, a Csónakázó-tó és az uszoda fejlesztése, vagy a várost érintő Területi Operatív Program keretében történő fejlesztések (közúti és belterületi csapadékvíz elvezetési beruházások), vagy a tervezett közlekedési központ kialakítása.

<sup>19</sup> Szombathely városrészekre történő felosztásának forrása: a Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014) (saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA)

A hatásterület kijelölésekor az is célként fogalmazódott meg, hogy a közösségi közlekedési gócpontok (Ady téri buszállomás, Vasútállomás és Éhen Gyula tér környéke, amelyek egyben turisztikai belépési pontokként is funkcionálnak) a területen belül helyezkedjenek el. Az akcióterület integrálja a városi kerékpáros gerincének számító legfőbb kerékpárutakat is, valamint egységbe foglalja Szombathely legfőbb rekreációs övezeteit – mely fontos turisztikai vetülettel is bír. A hatásterület kiterjedése és elhelyezkedése lehetőséget ad a város legfontosabb kereskedelmi, közigazgatási, oktatási, pénzügyi, ipari és kulturális funkcióinak, illetve a környező települések kerékpárral történő biztonságos és egyszerű megközelítését. A vizsgált városrész összefüggő kerékpárforgalmi hálózata pedig megfelelő alapot jelenthet a tervezett közbringa rendszer kiépítésére és megvalósítására.

#### *3.2.2.3 A kijelölésre került hatásterület kerékpáros hálózati kapcsolatai*

A kerékpárosbarát akcióterület északi, északkeleti és nyugati térségében meglévő vagy tervezett kerékpárforgalmi nyomvonallal nem áll összeköttetésben, egyedüli kivételt képez ez alól az északnyugati térség: a Torony felé tartó kerékpárúttal (mely OtRT törzshálózati elem részét képezi) egy forgalomtechnikai beavatkozással létesített kerékpárforgalmi nyomvonallal, illetve a Sé felé egy tervezett kerékpárútnak köszönhetően az összeköttetés lehetősége jön létre.

Kerékpáros hálózati kapcsolatok a hatásterület déli és keleti térségében a kerékpárforgalmi nyomvonalak sűrűbb kiépítettsége miatt jóval intenzívebbek: a Körmendi út, a tervezett Szent Flórián körút – Hunyadi János út (mely az országos törzshálózat részét képezheti) egyaránt a Savaria Pláza előtt fog összetalálkozni. A Barátság utcában található kerékpárforgalmi nyomvonal a hatásterület és a Joskar-Ola lakótelepet köti össze, ezzel biztosítva a lakótelep összeköttetését a tervezett kerékpárosbarát övezettel. Déli irányba épülő kerékpárútnak köszönhetően pedig a Petőfi telep városrész és a szomszédos Balogunyom is hálózat részévé válik.

A keleti városrész kerékpárforgalmi hálózatát egyértelműen a Zanati út mellett húzódó kerékpárút határozza meg. Mivel az akcióterület a Zanati út Vépi úti és Ikervár utcai szakaszáig tart, az innen keleti irányba húzódó nyomvonal fontos összeköttetésnek tekinthető, melyen a hivatásforgalmi kerékpározás dominál elsősorban. Az akcióterület keleti kinyúlását jelentő Vépi úti szakasz azért bír nagy fontossággal, mert az újonnan építendő kerékpáros nyomvonal a Vép városával való kerékpáros összeköttetést fogja jelenteni. A Vépi út és a Vásártér utca közti kapcsolat a közlekedési célú kerékpáros forgalom miatt jelentős, mert e területen nagyon sok munkahely van az ipari és szolgáltató területek miatt.

#### *3.2.2.4 A vizsgált városrész kerékpárosbarát kialakításával érinteni kívánt célcsoportok meghatározása*

A kerékpározás – jellegéből fakadóan – tulajdonképpen Szombathely lakossága és a városba utazók számára elérhető és lehetséges, így a fejlesztés hatásterülete esetében kiemeltünk néhány célcsoportot, akiknek nagyon fontos a kerékpárforgalmi hálózat kialakítása:

- Diákok (általános iskolai felső tagozatosok, középiskolai tanulók és egyetemi hallgatók), akik számára elősegíti az iskola, illetve a délutáni tevékenységük helyszínének önálló megközelítését;
- gépjárművezetők, akik városban dolgoznak/ügyet intéznek, de a nagy forgalom és a parkolóhelyek szűkössége és költsége miatt szívesen váltanának közlekedési módozatot (a hatásterület szélén megtalálható nagyobb parkolók igénybevételét követően közlekedési mód váltása);

- olyan lakosok (aktív munkavállalók, vagy nyugdíjasok), akik jelenleg is kerékpárral közlekednek akár szabadidős (pl. sportolás céljából), akár közlekedési célokból (pl. bevásárlás, ügyintézés, munkába járás céljából);
- környező települések lakói, akik jelenleg személyautót vagy közösségi közlekedést vesznek igénybe Szombathelyre történő eljutásukhoz, de a beruházást követően akár a kerékpárt is használhatják elsődleges közlekedési eszközként;
- turisták, akik két nagyobb csoportra sorolhatók be:
  - kerékpáros turisták, akik számára a kerékpározás, mint kedvelt kikapcsolódási forma motiválja az utazásra (jellemzően nagyobb térséget felölelő kerékpáros túra)
  - azok a turisták, akik a nyaralásba bevonják a kerékpározást, mint programfajtát és gyakran összekötik más tevékenységekkel (pl. hosszú hétvégés tartózkodás alatt egy délutánt a kerékpározásnak szentel a turista). E két csoport nem közlekedési célú csoport.

### 3.2.2.5 A hatásterület domborzati és klimatikus viszonyai

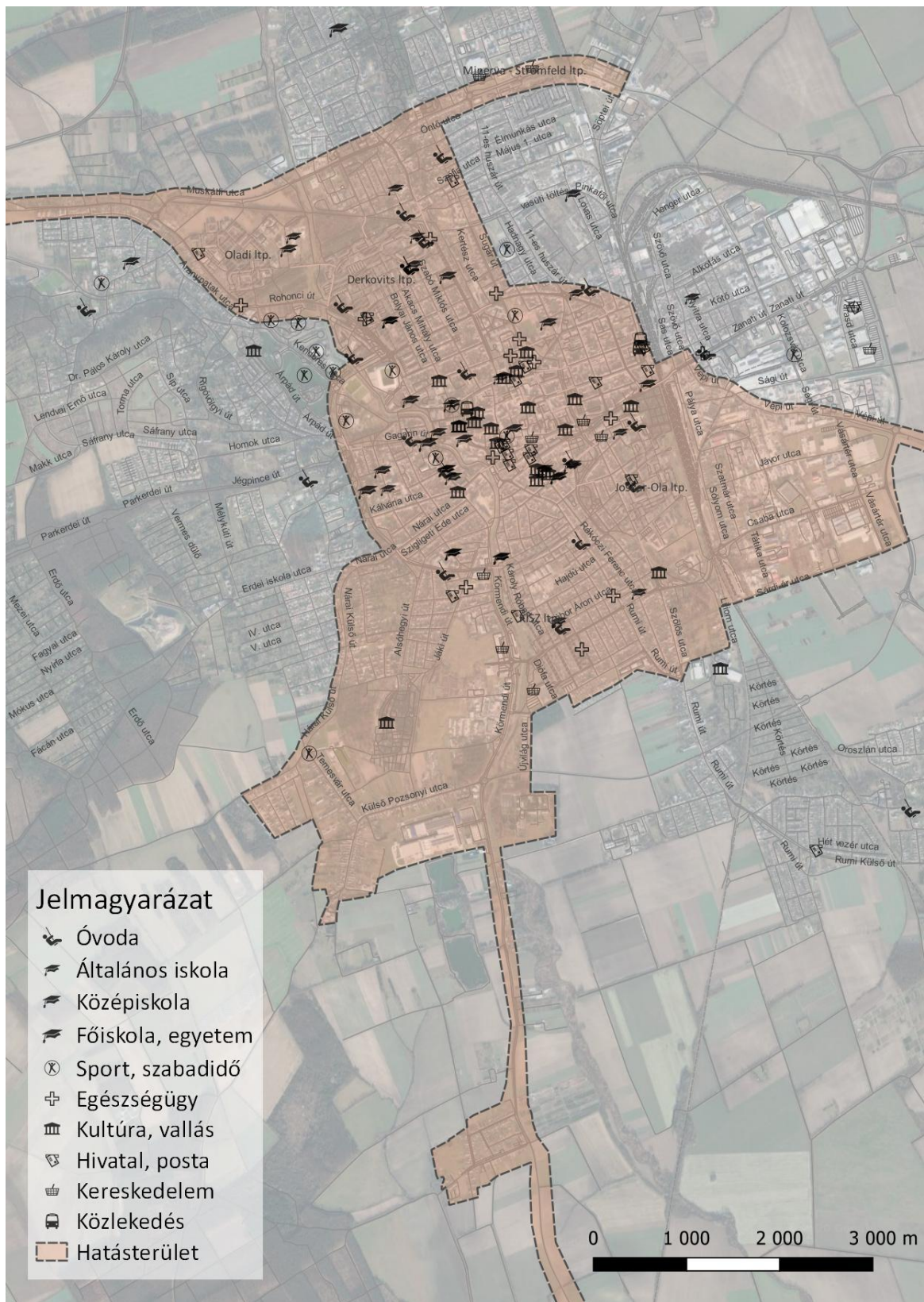
Kerékpáros szempontból a Szombathely domborzati adottságai kitűnőek, hiszen a város síkvidéki jellegű területen fekszik, nagymértékű domborzati szintkülönbségek nem jellemzők. Szombathely várostestének alakjából, illetve a természetföldrajzi adottságoknak köszönhetően a város a tér minden irányába tudott terjedni, így a városi övezetek nagyjából centrikusan helyezkednek el. A városon belüli, a városrészek közötti és a szomszédos települések (Vép, Balogunyom) közötti távolságok kerékpáros viszonylatban nem jelentősek.

A város éghajlati adottságai lehetővé teszi a lakosok számára az egész éves kerékpározást: mérsékeltén hűvös évi középhőmérséklet (9–10°C) jellemzi. Az évi átlagos csapadékmennyiség szintén mérsékeltnek tekinthető (630–650mm/év). Az évi napsütéses órák száma 1850–1900 között mozog, míg az átlagos szélesebesség 10,8–12,6 km/h, széliránya általában északi és déli.

### 3.2.3 Forgalomvonzó létesítmények

Szombathely városa esetében a jelentősebb forgalomvonzó létesítmények, intézmények a városközpontban, illetve az ipari övezetben találhatóak, míg a kibocsájtó területekként a belső- (különösen a nagy népsűrűséggel bíró lakótelepek, mint az Oladi és a Derkovits lakótelepek), másodsorban pedig a külső lakóöv, illetve a környező települések azonosítható (10. térkép). A forgalomvonzó és a kibocsájtó területek között elsősorban hivatásforgalmi kerékpárforgalom van jelen.





10. térkép: Szombathely forgalomvonzó létesítményeinek területi elhelyezkedése<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA

Jelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények Szombathely városközpontjában:

- oktatási intézmények (a város általános és középiskolái, illetve az egyetemi központ)
- hivatalok (polgármesteri hivatal, kormányhivatal stb.)
- kulturális intézmények helyszínei (Agora Kulturális Központ, Savaria mozi, Weöres Sándor Színház)
- kereskedelmi egységek (Savaria Pláza, belvárosi bevásárló központok pl. Borostyánkő áruház)
- Szombathelyi piac és vásárcsarnok, illetve a helyi termelői piac
- egészségügyi intézmények, rendelők (Markusovszky Kórház, MÁV rendelő stb.)
- közösségi közlekedés gócpontjai (szombathelyi vasútállomás, Ady téri autóbusz pályaudvar)

Jelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények Szombathely ipari övezetében:

- gyárak, irodák
- bevásárló központok (Family Center, Tesco)

Egyéb forgalomvonzó létesítmények Szombathely városában:

- sport, szabadidős létesítmények (Haladás sportkomplexum és a Csónakázó-tó környéke, Arena Savaria)
- templomok, temetők

Az alábbi táblázatok a forgalomvonzó létesítmények és célállomások részletes listáját tartalmazza.<sup>21</sup> A listában dőlt betűvel szedett objektumok a kijelölt hatásterületen kívül helyezkednek el.

### 3.2.3.1 Óvodák

<i>Barátság Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Barátság utca 24.</i>
Benczúr Gyula Utcai Óvoda	9700 Szombathely, Benczúr Gyula utca 2.
<i>Gazdag Erzsébet Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Krúdy Gyula utca 2/a.</i>
Hétszínvirág Óvoda	9700 Szombathely, Bem József utca 33.
<i>Játéksziget Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Győzelem utca 1/a.</i>
<i>Kőrösi Csoma Sándor Utcai Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Kőrösi Csoma Sándor utca 7.</i>
Donászy Magda Óvoda	9700 Szombathely, Losonc utca 3.
Margaréta Óvoda	9700 Szombathely, Margaréta utca 1.
Maros Óvoda	9700 Szombathely, Maros u. 17/b.
<i>Weöres Sándor Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Márton Áron utca 58.</i>
Mesevár Óvoda	9700 Szombathely, Gagarin út 10.
Mocorgó Óvoda	9700 Szombathely, Váci Mihály utca 5.
<i>Napsugár Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Pázmány Péter körút 26/a.</i>
Pipitér Óvoda	9700 Szombathely, Bem József utca 9/c.
Szívárvány Óvoda	9700 Szombathely, Deák Ferenc utca 39/a.
Szűrcsapó Óvoda	9700 Szombathely, Szűrcsapó utca 43.
<i>Vadvirág Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Selmec utca 2.</i>
<i>Waldorf Óvoda</i>	<i>9700 Szombathely, Középhegyi út 13.</i>
Brenner János Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Kollégium	9700 Szombathely, Bem József utca 9/a.

<sup>21</sup> Az adatok forrása: <http://www.szombathely.hu/intezmenyek/>

<i>Aréna Óvoda</i>	9700 Szombathely, Aréna utca 8/b.
Aranyhíd Nevelési-Oktatási Integrációs Központ Egységes Gyógypedagógiai, Konduktív Pedagógiai Módszertani Intézmény Óvoda, Általános Iskola és Speciális Szakiskola	9700 Szombathely Dózsa Gy. u. 6.

### 3.2.3.2 Általános iskolák

<i>Bercsényi Miklós Általános Iskola</i>	9700 Szombathely, Bercsényi Miklós utca 1.
<i>Oladi Általános Iskola, Középkiskola és Szakiskola Nyitra Utcai Általános Iskolája</i>	9700 Szombathely, Nyitra u. 15.
Váci Mihály Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Váci Mihály utca 11.
Paragvári Utcai Általános Iskola	9700 Szombathely, Paragvári utca 2-4.
Gothard Jenő Általános Iskola	9700 Szombathely, Benczúr Gyula utca 10.
Perintparti Szó-Fogadó Szombathelyi Waldorf Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Sorok utca 44.
Derkovits Gyula Általános Iskola	9700 Szombathely, Bem József utca 7.
<i>Reguly Antal Nyelvoktató Nemzetiségi Általános Iskola</i>	9700 Szombathely, II. Rákóczi Ferenc utca 79.
<i>Bartók Béla Zenei Alapfokú Művészeti Iskola</i>	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 3.
ELTE Bolyai János Gyakorló Általános Iskola és Gimnázium	9700 Szombathely, Bolyai János utca 11.
<i>Dési Huber István Általános Iskola</i>	9700 Szombathely, Kőrösi Csoma Sándor utca 5.
Neumann János Általános Iskola	9700 Szombathely, Losonc utca 1.
Brenner János Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Kollégium	9700 Szombathely, Táncsics Mihály utca 48.
Oladi Általános Iskola	9700 Szombathely, Simon István utca 2-6.
<i>Zrínyi Ilona Általános Iskola</i>	9700 Szombathely, Zrínyi Ilona utca 10.
Reményik Sándor Evangélikus Általános és Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Szent László király utca 7-11.
Aranyhíd Nevelési-Oktatási Integrációs Központ Egységes Gyógypedagógiai, Konduktív Pedagógiai Módszertani Intézmény Óvoda, Általános Iskola és Speciális Szakiskola	9700 Szombathely Dózsa Gy. u. 6.

### 3.2.3.3 Középkiskolák

Németh Pál Kollégium	9700 Szombathely, Magyar László u. 2
Brenner János Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Kollégium	9700 Szombathely, Táncsics M. u. 48.
Nagy Lajos Gimnázium	9700 Szombathely, Dózsa György utca 4.
<i>Kanizsai Dorottya Gimnázium</i>	9700 Szombathely, Aréna utca 10.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Puskás Tivadar Fém- és Villamosipari Szakgimnázium és Szakközépkiskola	9700 Szombathely, Petőfi Sándor utca 1.
Perintparti Szó-Fogadó Szombathelyi Waldorf Óvoda, Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Sorok utca 44.
ELTE Bolyai János Gyakorló Általános Iskola és Gimnázium	9700 Szombathely, Bolyai János 11.
Élelmiszeripari és Földmérési Szakképző Iskola és Kollégium	9700 Szombathely, Szent László király utca 10.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Gépipari és Informatikai Szakgimnázium és Szakközépkiskola	9700 Szombathely, Rohonci út 1.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Hefele Menyhért Építő- és Faipari Szakgimnázium és Szakközépkiskola	9700 Szombathely, Szent Márton utca 77.

<i>Herman Ottó Környezetvédelmi és Mezőgazdasági Szakképző Iskola és Kollégium</i>	9700 Szombathely, Ernuszt Kelemen utca 1.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Kereskedelmi és Vendéglátó Szakgimnázium és Szakközépiskola	9700 Szombathely, Nagykar utca 1/3.
Szombathelyi Művészeti Szakgimnázium	9700 Szombathely, Paragvári utca 77.
Premontrei Rendi Szent Norbert Gimnázium	9700 Szombathely, Széchenyi 2.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Savaria Szakgimnázium és Szakközépiskola	9700 Szombathely, Hadnagy utca 1.
<i>Vas Megyei Szakképzési Centrum Horváth Boldizsár Közgazdasági és Informatikai Szakgimnázium és Szakközépiskola</i>	9700 Szombathely, Zrínyi Ilona utca 12.
Vas Megyei Szakképzési Centrum Oladi Szakgimnázium és Szakközépiskola	9700 Szombathely, Simon István utca 2-6.
<i>Vasi Bau Fa- és Építőipari Szakképző Iskola</i>	9700 Szombathely, Lovas utca 23.
Aranyhíd Nevelési-Oktatási Integrációs Központ Egységes Gyógypedagógiai, Konduktív Pedagógiai Módszertani Intézmény Óvoda, Általános Iskola és Speciális Szakiskola	9700 Szombathely Dózsa Gy. u. 6.

### 3.2.3.4 Főiskola, egyetem

Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar Szombathelyi Képzési Központ	9700 Szombathely, Jókai Mór utca 14.
<i>ELTE Gothard Asztrofizikai Observatórium Multidiszciplináris Kutató Központ</i>	9707 Szombathely Szent Imre Herceg utca 112.
ELTE Savaria Egyetemi Központ	9700 Szombathely, Károlyi Gáspár tér 4.

### 3.2.3.5 Egészségügyi intézmények

Dolgozók úti orvosi rendelő	9700 Szombathely, Dolgozók útja 1.
Jáki úti orvosi rendelő	9700 Szombathely, Jáki út 33.
Kiskar utcai orvosi rendelő	9700 Szombathely, Kiskar u. 5.
Március 15. téri orvosi rendelő	9700 Szombathely, Március 15. tér 3.
<i>Rumi úti orvosi rendelő</i>	9700 Szombathely, Rumi út 74.
<i>Selmec utcai orvosi rendelő</i>	9700 Szombathely, Selmec u. 1.
Szent Márton utcai orvosi rendelő	9700 Szombathely, Szent Márton u. 20.
Szűrcsapó utcai orvosi rendelő	9700 Szombathely, Szűrcsapó u. 23.
Váci Mihály úti orvosi rendelő	9700 Szombathely, Váci Mihály u. 1.
<i>Fogaras úti orvosi rendelő</i>	9700 Szombathely, Fogaras u. 10.
Deák Ferenc utcai orvosi rendelő	9700 Szombathely, Deák Ferenc utca 3.
Markusovszky Egyetemi Oktatókórház	9700 Szombathely, Markusovszky Lajos u. 5.
Központi Orvosi Ügyelet	9700 Szombathely, Sugár u. 1.

### 3.2.3.6 Kulturális intézmények, vallási helyszínek

Megyei Művelődési és Ifjúsági Központ	9700 Szombathely, Ady tér 5.
<i>Savaria Szimfonikus Zenekar</i>	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 3.
AGORA – Művelődési és Sportház	9700 Szombathely, Március 15. tér 5.
AGORA – Savaria Filmszínház	9700 Szombathely, Mártírtok tere 1.

Berzsényi Dániel Megyei és Városi Könyvtár	9700 Szombathely, Dr. Antall József tér 1.
Szombathelyi Siker Könyvtár	9700 Szombathely, Ady Endre tér 40.
Weöres Sándor Színház	9700 Szombathely, Akacs Mihály utca 7.
Mesebolt Bábszínház	9700 Szombathely, Ady tér 5.
Vasi Múzeumi Látványtár	9700 Szombathely, Pásztor u. 2.
Szombathelyi Képtár	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 12.
Járdányi Paulovics István Romkert	9700 Szombathely, Mindszenty J. tér 1.
Savaria Megyei Hatókörű Városi Múzeum	9700 Szombathely, Kisfaludy Sándor u. 9.
Smidt Múzeum	9700 Szombathely, Hollán Ernő utca 2.
Vasi Skanzen	9700 Szombathely, Árpád út 30.
Iseum Savariense Régészeti Műhely és Tárház	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 6-8.
Zsinagóga	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 3.
Sarlós Boldogasszony-székesegyház	9700 Szombathely, Mindszenty tér 1.
Szent Márton-templom	9700 Szombathely, Szent Márton utca 40.
Szöllősi Jézus Szíve templom	9700 Szombathely, Hunyadi János út 55.
Szent Norbert templom (Zárdatemplom)	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 37.
Árpádházi Szent Erzsébet Ferences templom	9700 Szombathely, Szent Erzsébet tér 1.
Evangélikus templom	9700 Szombathely, Körmendi út 2.
Újtemető	9700 Szombathely, Ferenczy István u. / Jáki út

### 3.2.3.7 Sport, szabadidő

Szombathelyi Haladás Stadion	9700 Szombathely, Rohonci út 3.
VARGARÉNA Skate Park	9700 Szombathely, Petőfi Sándor utca 1.
Parkerdő	9700 Szombathely, Mákvirág utca 21.
Gyöngyöshermán-Szentkirály Sportcentrum	9700 Szombathely, Bogáti út 74.
Egyetemi Sportcsarnok	9700 Szombathely, Károlyi Gáspár tér 4.
Kalandváros	9700 Szombathely, Kenderesi utca
Csónakázó-tó	9700 Szombathely, Kenderesi utca
Műjégpálya	9700 Szombathely, Kenderesi utca
Tófürdő	9700 Szombathely, Kenderesi utca
Illés Sportakadémia	9700 Szombathely, Ernuszt Kelemen utca 1.
Fedett Uszoda és Termálfürdő	9700 Szombathely, Bartók Béla körút 41.
Városligeti Sporttelep	9700 Szombathely, Markusovszky utca 6.
Sportliget	9700 Szombathely, Dolgozók útja
Arena Savaria	9700 Szombathely, Sugár út 18.
Építők Sporttelep	9700, Szombathely Kolozsvár utca 27.
Király Sportlétesítmény	9700 Szombathely-Újperint, Temesvár u. 44.

### 3.2.3.8 Közösségi közlekedési csomópontok

Helyi autóbusz-állomás	9700 Szombathely, Éhen Gyula tér
Helyközi autóbusz-állomás	9700 Szombathely, Ady Endre tér 15.
Vasútállomás	9700 Szombathely, Vasút utca 8.

### 3.2.3.9 Hivatalok, posták

Nemzeti Adó- és Vámhivatal Vas Megyei Adóigazgatósága	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 22.
Kormányablak	9700 Szombathely, Bejczy István utca 1-3.
Kormányablak	9700 Szombathely, Vasút utca 14.
Kormányablak	9700 Szombathely, Hollán Ernő utca 1.
<i>Szombathely - Szentkirály postapartner</i>	<i>9719 Szombathely Ifjúság út 35.</i>
Szombathely 1 posta	9701 Szombathely Kossuth Lajos utca 18.
Szombathely 2 posta	9702 Szombathely Vasút utca 5.
Szombathely 3 posta	9703 Szombathely Laky Demeter utca 2.
Szombathely 4 posta	9704 Szombathely Szófia utca 29.
<i>Szombathely 5 posta</i>	<i>9705 Szombathely Károly Róbert körút 14.</i>
Szombathely 6 posta	9706 Szombathely Gazdag Erzsébet utca 10.
Szombathely 8 posta	9708 Szombathely Március 15. tér 1.
<i>Szombathely 9 posta</i>	<i>9709 Szombathely Pázmány Péter körút 28.</i>
Szombathely 10 posta	9710 Szombathely Szűrcsapó utca 23.
<i>Szombathely TESCO kirendeltség</i>	<i>9702 Szombathely Zanati utca 70.</i>
Vas Megyei Önkormányzati Hivatal	9700 Szombathely, Berzsényi D. tér 1.
Szombathely MJV Polgármesteri Hivatala	9700 Szombathely Kossuth Lajos utca 1-3.
Magyar Államkincstár Vas Megyei Igazgatóság	9700 Szombathely, Hefele Menyhért u. 3-5.
MÁK Vas Megyei Területi Igazgatóság Családtámogatási és Szociális Ellátási Iroda	9700 Szombathely, Széll Kálmán utca 20., 56-osok tere

### 3.2.3.10 Jelentősebb kereskedelmi egységek

Fő tér	
Városi Vásárcsarnok	9700 Szombathely, Hunyadi János út 5.
Family Center	9700 Szombathely, Varasd u. 10.
Savaria Plaza	9700 Szombathely, Körömdi út 52-54.
Park Center	9700 Szombathely, Szent Gellért u. 66.
Szombathely Center	9700 Szombathely, Viktória út 12.
Borostyánkő Áruház	9700 Szombathely, Szent Márton utca 21.
TESCO Hipermarket	9700 Szombathely Zanati u. 70.
METRO Nagykereskedelem	9700 Szombathely, 11-es Huszár út 210.
INTERSPAR Hipermarket	9700 Szombathely, Újvilág u. 1.

### 3.2.4 A kerékpáros közlekedés szerepe

#### 3.2.4.1 Kerékpáros közlekedés előnyeiről általában

A kerékpározásnak, mint fenntartható közlekedési módnak számos előnye van:

- A városközpontokban jóval gyorsabb a közlekedés (kevesebb a torlódások miatti idővesztés), „door to door” (azaz ajtótól ajtóig) elérést biztosít, éppen ezért jóval rugalmasabb a közösségi közlekedési eszközöknél, tehát a kerékpáros közlekedés gyors és kiszámíthatónak tekinthető.
- A kerékpáros közlekedés az egyik leginkább költségkímélő közlekedési mód akár a beruházás, akár a fenntartás szempontjából vizsgálódunk (1. táblázat).
- A kerékpározás az egészségügyi állapotra is jótékony hatással bír a rendszeres testmozgás által, mindemellett a reflexek működésére, az energiaháztartás szabályozására is pozitív khatással bír.
- A szennyezőanyagoknak történő kitettség esetében megállapítható, hogy a kerékpárosok kevesebb légszennyező anyaggal érintkeznek az utazás során, mint az autósok (2. ábra).<sup>22</sup>

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

1. táblázat: A személyautós és a kerékpáros közlekedés becsült beszerzési és fenntartási költségei<sup>23</sup>



<sup>22</sup> <http://transportlearning.net>

<sup>23</sup> <http://www.vasmksz.hu/?p=983>

A kerékpáros közlekedési mód nem csak az egyénnek, hanem az egész társadalomnak is előnyöket ad:

- a kerékpáros közlekedés területhasználata jóval csekélyebb a személyautóknál, így mind a forgalom, mind pedig parkolás szempontból kisebb infrastruktúraigénnyel bír.
- a kerékpáros közlekedés káros anyag és zajszennyezés kibocsájtása rendkívül alacsony, így a levegő- és zajszennyezésre gyakorlatilag nincs khatással.
- a kerékpáros közlekedés javíthatja a városi morált és egészségügyi helyzetet, azaz a társadalom jólétét, mely a versenyképességre is pozitív hatással bír.
- külön kiemelendő a COVID-19 veszélyhelyzet és a kerékpáros közlekedés közötti kapcsolat – különösen a (nagy)városokban -, hiszen ez a közlekedési mód a legkevésbé ad lehetőséget a járvány terjedésére.
- a kerékpáros közlekedés mindenki számára elérhető közlekedési mód, mely minden társadalmi réteg számára hozzáférhető, mely az esélyegyenlőség érvényesülésének szempontjai miatt fontos.
- az Európai Kerékpáros Szövetség által elvégzett kutatás szerint a kerékpározás és az általa elérhető közforgalmú forgalomnövekedés társadalmi, környezeti és gazdasági hasznai ma már egyértelműek<sup>24</sup>, a teljes gazdasági haszon mintegy 205 milliárd euróra becsülhető éves szinten.

#### 3.2.4.2 *Kerékpáros közlekedés szerepe Szombathely városában*

A kerékpározásnak Szombathely városában nagy hagyománya van. Az itt lakók döntő része az ún. közlekedési célú, bevásárló és ügyintéző jellegű célok miatt használja a kerékpárt közlekedési eszközként, a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények teljes hossza 44 km. Közlekedésbiztonsági szempontok alapján a kerékpáros közlekedés legbiztonságosabb módja az, ha a kerékpározás kizárólag a kerékpáros közlekedésre épített úthálózaton zajlik. Szombathelyen egyre többen használják a kerékpárt munkába járásra vagy egyéb célra, mely nem csak a város belterületein jellemző, hiszen a környék településeiről (Vép, Balogunyom stb.) a megyeszékhelyre ingázók egyre növekvő aránya használja a kerékpárt közlekedési eszközként. A megnövekedett városi és térségi igényekből, illetve a turizmus trendjeiből fakadóan egyre inkább előtérbe kerülnek a kerékpározással és a kerékpáros úthálózat kialakításával kapcsolatos fejlesztések, melyek a megnövekedett gépjárműforgalom miatt közlekedésbiztonsági szempontból is rendkívül fontosak.

A TeIR adatbázisában szereplő adatok alapján Szombathely városában 2014 és 2018 között több mint 11%-kal (közel 4000 darabbal) nőtt a személyszállító gépjárművek száma (2018: 34 514 db). Ez a növekedés annak fényében sokkal inkább jelentős, hogy ezen időintervallum során a lakónépesség száma még 1%-kal sem emelkedett (2018: 78 407 fő). 2018-as adatok alapján Szombathely városában az 1000 főre 417 személyszállító gépjármű jut, amely magasabb az országos átlagnál (373 gépjármű) (3. ábra).

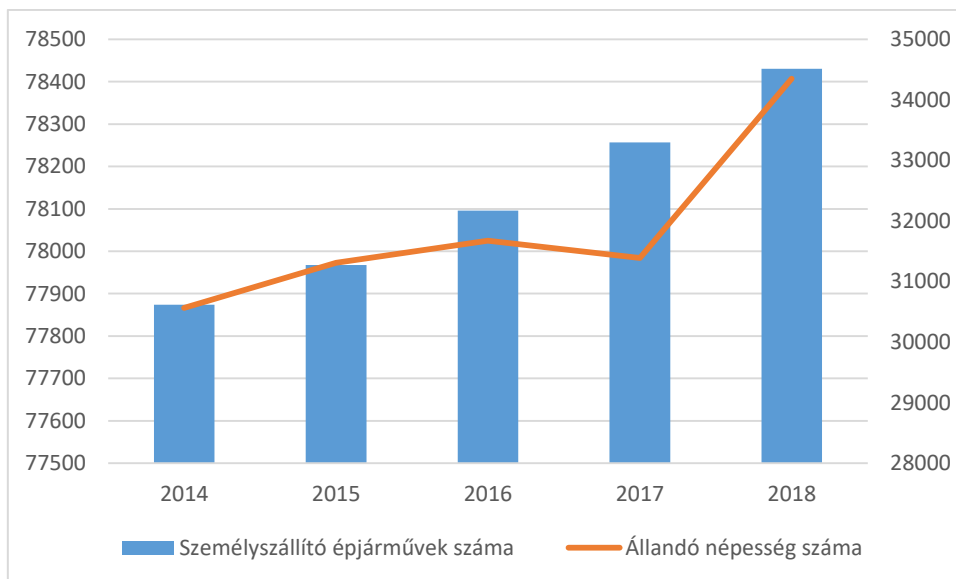
Szombathelyen a gépjárművek, illetve a személygépkocsival a városba érkezők számának növekedése, és annak hatása a mindennapokban is érzékelhető: forgalmi torlódások alakulnak ki (főképp a kritikus reggeli és délutáni órákban), az utak túlterheltek, illetve a parkolók is sok esetben teljes kihasználtsággal működnek.

---

<sup>24</sup> [http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF\\_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_Economic-benefits-of-cycling-in-EU-27.pdf)

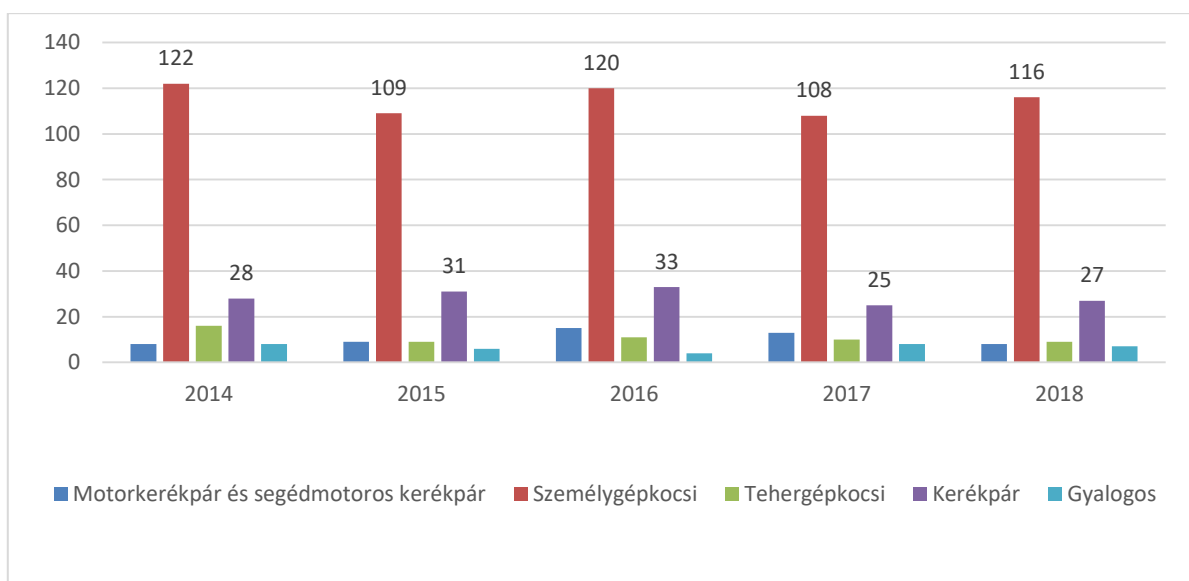


Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata a kerékpáros fejlesztések által szeretné elérni a 25%-os kerékpáros közlekedési részarányt, amely jelenleg 19%-os. További becstelt adatok alapján a napi – járművel – közlekedők 30%-a kerékpárral közlekedik.



**3. ábra: A gépjárművek és a lakosság számának alakulása Szombathelyen 2014-2018 között (forrás: TeIR)**

A nagyarányú kerékpárhasználatból adódóan a kerékpáros közlekedés biztonságossá tétele is nagy fontossággal bír. Ahogy az a 4. ábrán is látható, a baleseteket a személygépkocsi vezetőket követően a kerékpáros közlekedők okozzák a legtöbb esetben. A kerékpárforgalmi hálózati tervben javasolt, hatásterületen belüli kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése közlekedésbiztonsági funkcióval is bírnak, hiszen a hálózat egyik legfőbb célja, hogy a kerékpárosok a lehető legbiztonságosabb módon juthassanak el úti céljukhoz.



**4. ábra: Balesetek száma az okozó szerinti megoszlásban 2014-2018 között (forrás: TeIR)**

A közlekedési központ megvalósíthatósági tanulmánya során a közúti forgalomszámlálás mellett a kerékpáros közlekedők száma is felvételre került. A felmérés alapján Szombathely 10 legnagyobb kerékpáros forgalommal bíró szakasza az alábbi helyszíneken található (2. táblázat):

Sorsz.	Érintett szakasz	Mindkét irányba, összesen, db
1.	Zanati út (Pálya utca és Nádasdy utca között)	2771
2.	Zrínyi Ilona utca a Gyöngyös-patak felett	2594
3.	Paragvári utca (a Bartók Béla körút és Forró utca között)	2473
4.	Nádasdy Ferenc utca (a Szent Márton utca és Kisfaludy utca között)	2176
5.	Fő tér (OTP előtt)	2121
6.	Király utca (a Malom utca és a körforgalom között)	1912
7.	Váci Mihály utca (a Rohonci út és a Bem utca között)	1874
8.	Horváth Boldizsár körút a Gyöngyös-patak felett	1810
9.	Óperint utca (a Kiskar utca és a Szabadságharcos utca között)	1763
10.	II. Rákóczi Ferenc utca (a Thököly utca és Zrínyi utca között)	1739

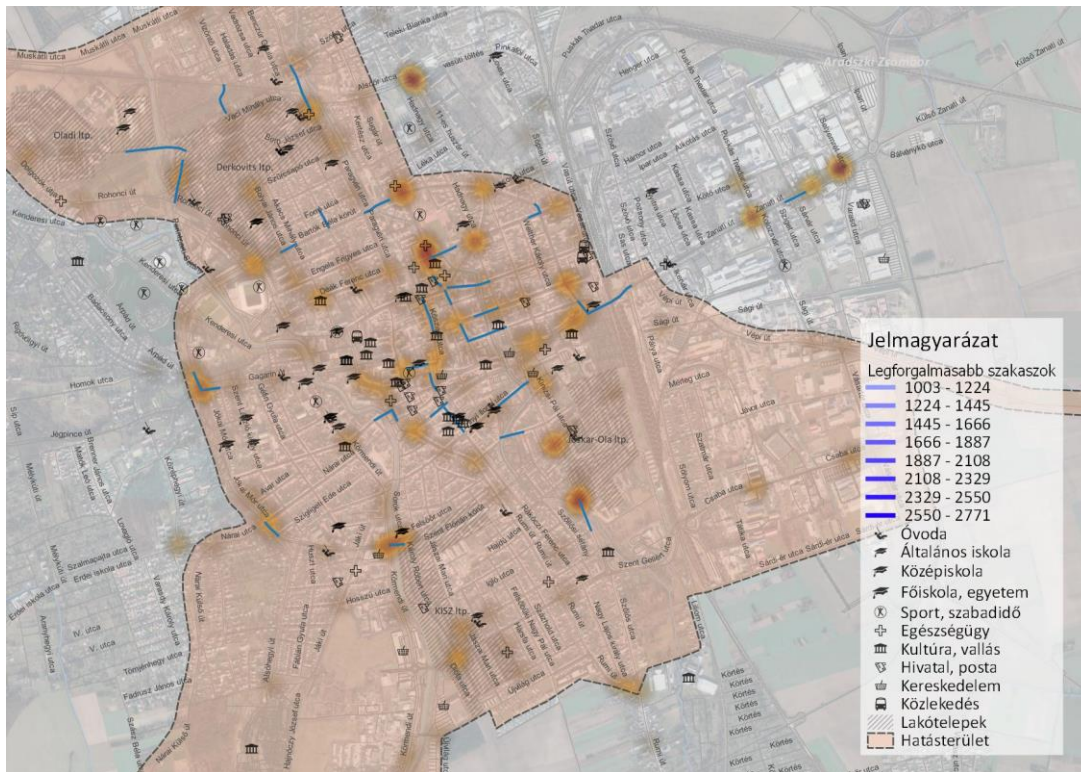
**2. táblázat: Szombathely 10 legforgalmasabb kerékpáros útvonala<sup>25</sup>**

A forgalomszámlálási adatok is jól mutatják, hogy a kerékpárosok előszeretettel használják a belvárosi, forgalomcsillapított övezeteket utazásaik során.

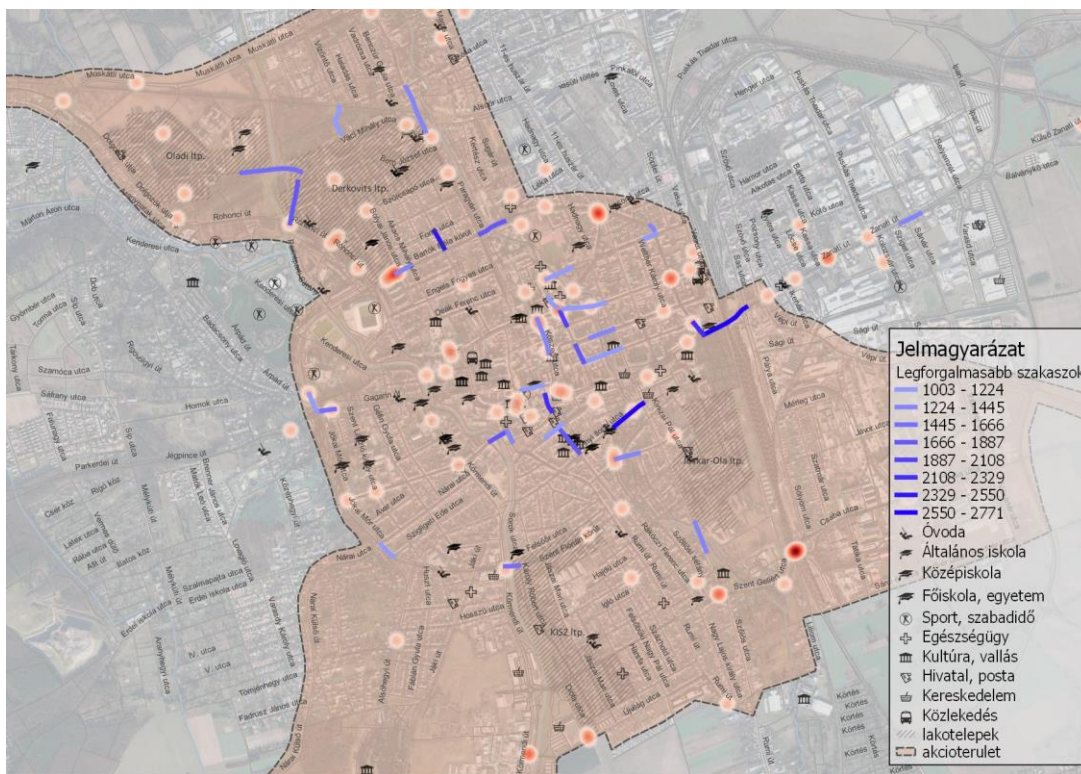
Ahogy az alábbi, 11. és 12. számú térképen is jól látszik, a legforgalmasabb<sup>26</sup> szombathelyi kerékpáros útszakaszokat a kijelölt hatásterület szinte teljes mértékben lefedi. A legforgalmasabb útszakaszok tekintetében még fontos kiemelni, hogy a kerékpáros balesetek területi elhelyezkedésével összehasonlítva erős korreláció figyelhető meg több útszakasz esetében.

<sup>25</sup> A táblázat adatainak forrása: Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 141. oldal

<sup>26</sup> A leválogatás módszertana: a forgalomszámlálás helyszínén rögzített, legalább 1000 kerékpáros/nap forgalommal bíró szakaszok



11. térkép: A legforgalmasabb kerékpáros útszakaszok és a kerékpáros balesetek (2010-2015) összefüggése<sup>27</sup>



12. térkép: A legforgalmasabb kerékpáros útszakaszok és a kerékpáros balesetek (2016-2020) összefüggése<sup>28</sup>

<sup>27</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA

<sup>28</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA

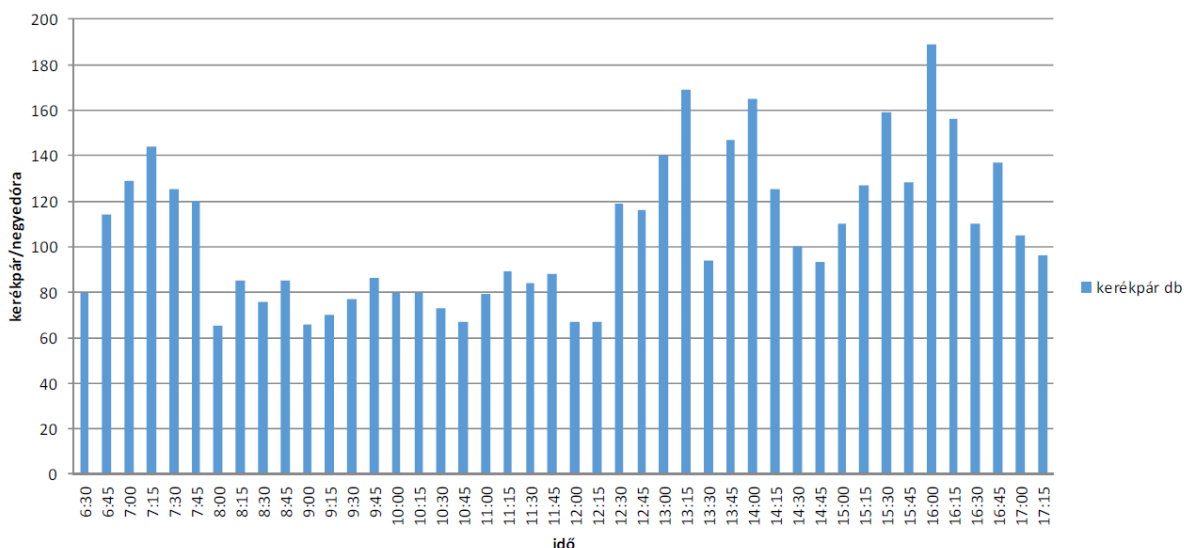
A nagy forgalommal bíró kerékpáros útszakaszok esetében nőhet a balesetek előfordulásának száma. A forgalomszámlálás eredményéből és az elmúlt évek baleseti statisztikai adatai alapján a hatásterületen belül beazonosított, nagy forgalmú és magas baleseti kockázatú útszakasznak tekinthető (2010-2015 között):

- Gagarin u. – Bartók Béla krt. kereszteződése;
- Körmendi út és a Brenner Tóbiás krt. kereszteződése;
- Deák Ferenc utca környéke;
- Szent Márton utca környéke;
- Paragvári u. és Szent Imre herceg utca szakasz;
- Nádasdy u. – Semmelweis u. kereszteződése
- Széchenyi u. és a Kőszegi u. közötti szakasz;
- Nárái utca és a Brenner Tóbiás krt. kereszteződése;
- Horváth Boldizsár krt. – Sugár út kereszteződése;
- Váci Mihály u. és a Vizöntő u. közötti szakasz.

Magasabb baleseti kockázatú útszakaszok 2016-2020 I. féléve között:

- Bartók Béla krt. – Bolyai János utca kereszteződése
- Horváth Boldizsár krt. – 11-es huszár út kereszteződése
- Bartók Béla krt. környéke
- Rohonci út – Váci Mihály utca kereszteződése
- Újvilág utca környéke
- Csaba utcai aluljáró
- Bartók Béla krt. – Gagarin utca kereszteződése
- Zanati út
- Nádasdy Ferenc utca
- Paragvári utca

Mivel a kerékpáros közlekedés legtöbb esetben hivatásforgalmi és bevásárlás céljából történik, különösebb szezonális ingadozás nem figyelhető meg (természetesen az időjárási körülményektől jelentősen függ a naponta kerékpározók száma). A kerékpárosok számának napközbeni ingadozása azonban megfigyelhető: a reggeli (6:45 – 7:45), illetve a délutáni órákban (12:30 – 17:00) figyelhető meg a kerékpáros forgalom csúcsideje, hiszen a munkába és iskolába járás (majd onnan vissza), a bevásárlás, a szabadidős tevékenységek és az ügyintézés általában ezekre az időszakokra realizálódik (5. ábra).



5. ábra: A kerékpáros forgalom napi lefolyása<sup>29</sup>

Szombathely városának országos közúton történő kerékpáros forgalmi adatairól a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2018. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” c. kiadványból, míg a helyi közúton mért forgalmi adatokat Szombathely Megyei Jogú Várostól származnak.

Országos közúti szakasz	Érvényességi határ	Kerékpárforgalom (j/nap)	Részarány (%)
86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút	59+674-74+230	8 j/nap	0,06%
86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút	74+230-77+831	2 j/nap	0,02%
86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút	77+844-79+047	20 j/nap	0,16%
86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút	79+047-80+315	21 j/nap	0,1%
86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút	80+393-85+976	108 j/nap	4,2%
87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút	22+932-26+425	30 j/nap	0,3%
87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút	26+425-28+706	34 j/nap	0,2%
87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút	28+706-29+852	17 j/nap	0,1%
87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút	29+903-37+703	9 j/nap	0,1%
89. sz. Szombathely-Bucsu másodrendű főút	0+000-4+224	3 j/nap	0,04%
8443. j. Vép-Szombathely összekötő út	13+194-20+311	138 j/nap	3,7%
8707. j. Körmend-Ják-Szombathely összekötő út	16+152-25+068	118 j/nap	4,6%

<sup>29</sup> Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 143. oldal

8713. j. Szombathely-Pornóapáti összekötő út	0+000-13+142	175 j/nap	8,0%
8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út	0+000-1+829	16 j/nap	0,2%
8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út	1+829-3+564	339 j/nap	6,4%
8901. j. Szombathely-Bucsu összekötő út	0+000-6+720	97 j/nap	0,6%
8901. j. Szombathely-Bucsu összekötő út	6+720-13+881	48 j/nap	3,1%
87133. j. Bucsu bekötő út	0+000-6+152	43 j/nap	6,3%
87315. j. Szombathely állomáshoz vezető út	0+000-1+857	4 j/nap	0,02%
89801. j. Sé csp. ág	0+000-0+404	2 j/nap	0,06%

Helyi közúti szakasz	Kerékpárforgalom (j/nap)	Résarány (%)
Szent Imre herceg utca (Váci Mihály utca és a Muskátli utca között)	373 j/nap	3,1%
Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút (Kismezzei utca és a Rohonci út között)	159 j/nap	1,1%
Jáki út (Brenner Tóbiás körút és a Ferenczy István utca között)	379 j/nap	11,4%
Vépi út (Zanati út és az Ikervár utca között)	89 j/nap	6,9%
Vépi út (Ikervár utca és a 86. sz. főút között)	143 j/nap	5,5%
Ikervár utca (Zanati út és a Vépi út között)	49 j/nap	3,2%

Ahogy az a fenti táblázatból is kitűnik, a kerékpárosok száma jelentősnek (több, 150 j/nap) tekinthető a Szombathely – Pornóapáti összekötő úton (175 j/nap), Szombathely – Lukácsháza összekötő úton (339 j/nap), a Vép-Szombathely összekötő úton (138 j/nap) a Szent Imre herceg utcában (373 j/nap), a Brenner Tóbiás körút – Jókai utca – Bartók Béla körút térségében (159 j/nap) és a Jáki úton (379 j/nap). Összességében megállapítható, hogy az országos és a helyi közutakon mért kerékpárforgalmi adatok is alátámasztják a tervezett kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésének indokoltságát, ezáltal a hatásterület alkalmazott lehatárolását.

A kerékpárutakhoz tartozó létesítmények tekintetében elmondható, hogy a rövidebb tartózkodásra alkalmas kerékpártámaszok száma 2660 db-ot tesz ki (egy kereket rögzít: 2289 db, váznál is rögzíthető: 371 db), míg a kerékpárparkolók (hosszabb tartózkodásra alkalmas, lehetőség szerint fedett létesítmények) száma 2491 db-ot tesz ki (1853 db első kerekes, 638 db rögzíthető vázzal).

A városban kerékpáros szolgáltatások is megtalálhatóak, melyről 12 szerviz, 4 szaküzlet, 2 kerékpárkölcsonzó, 9 szerviz és szaküzlet, 2 turisztikai szolgáltató gondoskodik, továbbá egy Mol pont is működik a városban.<sup>30</sup>

<sup>30</sup> Forrás: az NFM által meghirdetett „Kerékpárosbarát Település” c. pályázat adatlapja

A vasútállomás multimodális központi szerepét jól jelzik a GYSEV kerékpáros jegyeladásainak statisztikai adatainak növekedése, illetve a Szombathely vasútállomás előtti, illetve a térség településeinek megállóhelyei előtti kerékpártámaszok és kerékpárparkolók kapacitásainak folyamatos bővülése, és azok maximális kihasználtsága (3. táblázat).

Megnevezés / állomás	30 napos kerékpárberlet		Kerékpár kedvezményes menettérti		Kerékpár kedvezményes egy útra		Kerékpár díjmentes egy útra		Kerékpár viteldíj egy útra		Kerékpár viteldíj menettérti		Kerékpár haviberlet	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Szombathelyről	18	31	1	3	16	43	134	191	3 656	3 997	31	5	18	28
Szombathelyre	1	12	1	3	11	30	109	135	2 371	2 302	43	6	5	7

3. táblázat: Az értékesített kerékpáros jegyek és bérletek száma, 2013–2014 (adatok forrása: GYSEV)

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata az utóbbi években rendkívül elkötelezett a kerékpáros létesítmények – és ezáltal a kerékpáros kultúra – fejlesztése mellett. Ennek egyik első mérföldköve volt a 2007-es kerékpáros koncepció kialakítása, amelyekre építeni lehetett a 2007-2013 közötti beruházások során. Az infrastrukturális fejlesztéseket követően 2014-ben és 2015-ben az önkormányzat sikeres pályázatot nyújtott be, így mindkét évben elnyerte a város a Kerékpárosbarát Település címet. Jelen pályázat a szombathelyi kerékpáros fejlesztések következő lépcsőfokának tekinthető: a cél egy olyan komplex kerékpárforgalmi hálózat kialakítása és lehatárolása, amelyen belül a kerékpárosok egyszerűbben, gyorsabban és balesetmentesen közlekedhetnek egy kerékpárbarát akcióterületen belül, illetve bekapcsolja a környező településeket a kerékpáros hálózat vérkeringésébe.

### 3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

#### 3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

##### 3.3.1.1 A vizsgálati terület közúthálózata

Szombathely MJV. területen országos és helyi közutak találhatóak. A várost érintő országos közúthálózat hierarchiájának csúcán az M86-os autópályát áll. Az autópályát a várost ÉK-i irányból közelíti meg. Szombathely közigazgatási területén fekszenek a 86., a 87. és a 89. sz. másodrendű főutak, melyek egy É-D-i irányú tengelyt képeznek, elkerülve a centrumot. A településen haladnak keresztül a 8707., a 8713., a 8721. és a 8901. j. 4 számjegyű utak, melyek elkerülik a város belső területeit a 8901. j. utat leszámítva. Az országos közutak hierarchiájának alján az 5 számjegyű (87315., 87133. és 89801.

j. utak) állnak. Ezek közül a 87315. j. út (Zanati út) fontos szerepet tölt be, mivel ez köti össze a külső 86. sz. főút-87. sz. főút tengelyt a város központjával. A helyi közutak főhálózati elemei gyűrűs-sugaras hálózatot alkotnak. A centrumot körülölelő gyűrű a Szent Flórián körút-Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút-Horváth Boldizsár körút-Nádasdy Ferenc utca nyomvonal. Szombathely É-D-i irányú tengelyei a Paragvári utca-Szent Imre herceg utca, a Szabadságharcos utca-Körmenyi út, valamint a Hunyadi János út-Szőlős utca-Rumi út-Rumi külső útirányok, K-Ny-i tengelye pedig a Kálvária utca-Thököly Imre utca-Szent Márton utca nyomvonal.

#### 3.3.1.2 A vizsgálati terület országos közútjain a gépjárműforgalom nagysága

A vizsgálati területen található országos közutak forgalmi adatai a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2018. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadványából származnak. A vizsgálati terület forgalmi adatait a **KHT-1.1** jelű **„FORGALMI VISZONYOK I. (Szombathely, országos közutak)”** című rajzi melléklet adja meg M=1:25 000 méretarányban.

#### **86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 59+674-74+230
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 12 772 j/nap (16 756 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 2 478 j/nap (6 195 E/nap); részarány: 19,4%

#### **86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 74+230-77+831
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 7 465 j/nap (11 528 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 2 578 j/nap (6 445 E/nap); részarány: 34,5%

#### **86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 77+844-79+047
- Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 11 994 j/nap (15 415 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 2 146 j/nap (5 365 E/nap); részarány: 17,9%

#### **86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 79+047-80+315
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 20 043 j/nap (24 088 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 2 500 j/nap (6 250 E/nap); részarány: 12,4%

#### **86. sz. Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 80+393-85+976
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 2 563 j/nap (2 709 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 147 j/nap (281 E/nap); részarány: 5,7%

#### **87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút**



- Érvényességi határ: 22+932-26+425
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 9 240 j/nap (10 217 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 708 j/nap (1 634 E/nap); részarány: 7,6%

#### **87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 26+425-28+706
- Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 17 919 j/nap (19 818 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 1089 j/nap (2773 E/nap); részarány: 6,1%

#### **87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 28+706-29+852
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 15 673 j/nap (17 003 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 841 j/nap (2 103 E/nap); részarány: 5,3%

#### **87. sz. Kám-Szombathely-Kőszeg másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 29+903-37+703
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 9 352 j/nap (10 139 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 432 j/nap (1 080 E/nap); részarány: 4,6%

#### **89. sz. Szombathely-Bucsu másodrendű főút**

- Érvényességi határ: 0+000-4+224
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 6 344 j/nap (7 198 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 464 j/nap (1 160 E/nap); részarány: 7,3%

#### **8443. j. Vép-Szombathely összekötő út**

- Érvényességi határ: 13+194-20+311
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 3 682 j/nap (3 857 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 122 j/nap (305 E/nap); részarány: 3,3%

#### **8707. j. Körmend-Ják-Szombathely összekötő út**

- Érvényességi határ: 16+152-25+068
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 2 625 j/nap (2 607 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 53 j/nap (105 E/nap); részarány: 2%

#### **8713. j. Szombathely-Pornóapáti összekötő út**

- Érvényességi határ: 0+000-13+142

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 2 182 j/nap (2 128 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 74 j/nap (137 E/nap); részarány: 3,4%

#### **8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út**

- Érvényességi határ: 0+000-1+829
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 7 324 j/nap (7 402 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 23 j/nap (57 E/nap); részarány: 0,3%

#### **8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út**

- Érvényességi határ: 1+829-3+564
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)
- ÁNF: 5 257 j/nap (5 116 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 146 j/nap (266 E/nap); részarány: 2,7%

#### **8901. j. Szombathely-Bucsu összekötő út**

- Érvényességi határ: 0+000-6+720
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 15 099 j/nap (15 460 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 512 j/nap (1 003 E/nap); részarány: 3,4%

#### **8901. j. Szombathely-Bucsu összekötő út**

- Érvényességi határ: 6+720-13+881
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 1 562 j/nap (1 658 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 75 j/nap (188 E/nap); részarány: 4,8%

#### **87133. j. Bucsu bekötő út**

- Érvényességi határ: 0+000-6+152
- Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 679 j/nap (728 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 38 j/nap (73 E/nap); részarány: 5,6%

#### **87315. j. Szombathely állomáshoz vezető út**

- Érvényességi határ: 0+000-1+857
- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)
- ÁNF: 17 342 j/nap (17 752 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 488 j/nap (966 E/nap); részarány: 2,8%

#### **89801. j. Sé csp. ág**

- Érvényességi határ: 0+000-0+404
- Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)

- ÁNF: 3 297 j/nap (3 381 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 43 j/nap (108 E/nap); részarány: 1,3%

### 3.3.1.3 A vizsgálati terület helyi közútjain a gépjárműforgalom nagysága

A vizsgálati területen található helyi közutak forgalmi adatai Szombathely Megyei Jogú Várostól kapott adatok. A Szent Imre herceg utca, a Jókai Mór utca és a Jáki út vonatkozásában a forgalomszámlálásra 2016-ban került sor. A számlálást a Fer GHR Szolgáltató Bt. végezte. A többi helyi közútra vonatkozó számlálási adatok 2015-ből származnak. A vizsgálati terület forgalmi adatait a **KHT-1.2** jelű „**FORGALMI VISZONYOK II. (Szombathely, helyi közutak)**” című rajzi melléklet adja meg M=1:25 000 méretarányban.

#### **Szent Imre herceg utca (Váci Mihály utca és a Muskátli utca között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen belül)
- ÁNF: 11 846 j/nap (11 704 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 161 j/nap (291 E/nap); részarány: 1,4%

#### **Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút (Kismezei utca és a Rohonci út között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen belül)
- ÁNF: 13 787 j/nap (13 832 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 172 j/nap (322 E/nap); részarány: 1,2%

#### **Jáki út (Brenner Tóbiás körút és a Ferenczy István utca között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen belül)
- ÁNF: 3 335 j/nap (3 062 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 8 j/nap (15 E/nap); részarány: 0,2%

#### **Vépi út (Zanati út és az Ikervár utca között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen belül)
- ÁNF: 1 297 j/nap (1 359 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 96 j/nap (214 E/nap); részarány: 7,4%

#### **Vépi út (Ikervár utca és a 86. sz. főút között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)
- ÁNF: 2 580 j/nap (2 602 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 85 j/nap (195 E/nap); részarány: 3,3%

#### **Ikervár utca (Zanati út és a Vépi út között)**

- Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)
- ÁNF: 1 525 j/nap (1 513 E/nap)
- Nehéz motoros forgalom: 20 j/nap (39 E/nap); részarány: 1,3%

#### 3.3.1.4 A közúti csomópontok kerékpározhatósága

A vizsgálati területen található meglévő kerékpárforgalmi létesítmények közúti csomópontokat történő átvezetése nagyrészt megfelelő. A körforgalmú csomópontokban (lásd. Dolgozók útja-Muskátli utca; Szent Imre herceg utca-Muskátli utca; Brenner Tóbiás körút-Körmendi út; Körmendi út-Szent Gellért utca; 11-es Huszár út-Horváth Boldizsár krt.; Szent Gellért utca-Hunyadi János utca; 86. sz. főút-87. sz. főút csomópontok) az átvezetés sárga színű, négyzet alakú felfestéssel megoldott, az újabb létesítmények esetén a kerékpáros átvezetés piros színnel kiemelt (Zanati út-Külső-Zanati út, Vép úti körforgalom, Jókai Mór utca átvezetés). A négyágú, jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontokban a meglévő kerékpáros elemek átvezetése szintén megoldott (lásd. Bartók Béla krt.-Paragvári utca; Rohonci út-Bartók Béla krt). Jelzőlámpás csomópontokban a kerékpáros átvezetés mellett szinte mindig kijelölt gyalogos-átkelőhely is található. Az átvezetéseknel az esetek többségében gyalogos-kerékpáros jelző található. Ahol külön halad a kerékpárút a gyalogos úttól, ott a közlekedők számára külön kerékpáros és gyalogos jelzés is megtalálható. A Szent Márton út egyes szakaszain, a Liszt Ferenc utcában, a Rigóvölgyi úton a felfestések lekoptak. Egyéb, nem jelzőlámpás csomópontokban a sárga színű átvezetés burkolati jel fel van festve, néhol ezek a jelzések lekoptak.

#### 3.3.1.5 A hálózat folytonossági hiánya

A meglévő kerékpáros hálózat közepes kiterjedésű és aszimmetrikus, a DNy-i és ÉK-i területeket nem fedi. Emellett hiányzik a központ megfelelő bekötése és több É-D irányú kapcsolat is. A meglévő tengelyek összekötése nem folytonos. A legfontosabb hálózati hiányok:

- a Körmendi úti tengely és a Dolgozók útjának összekötése;
- a centrumban lévő és a Zanati út melletti létesítmények összekapcsolása;
- a Paragvári u.-Szent Imre herceg u. nyomvonal Váci M. u. és Rumi Rajki I. u. közötti szakasza;
- a környező települések (Vép, Balogunyom, Söpte, Nárai, Sé) felé kiágazó nyomvonalak;
- a Rohonci út teljes hosszának kiépítése;
- a Rumi külső út és a Brenner Tóbiás körút összekötése.

#### 3.3.1.6 Elválasztó létesítmények (vasút, nagyforgalmú út, vízfolyás stb.) keresztezése

**A vizsgálati területen az alábbi vasútvonalak találhatóak:**

- **15. sz. Szombathely-Sopron vasútvonal**  
Egyvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- **16. sz. Szombathely-Hegyeshalom vasútvonal**  
Kétvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- **17. sz. Szombathely-Nagykanizsa vasútvonal**  
Egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- **18. sz. Szombathely-Kőszeg vasútvonal**  
Egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- **21. sz. Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal**  
Egyvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.

**A vizsgálati területen nagyforgalmú útszakaszai:**

Szombathely közigazgatási területén található nagyforgalmú országos közutak a 86. sz., a 87.sz. és a 89. sz. másodrendű főutak, valamint a 8721. j., 8901. j. és a 87315. j. utak. A meglévő helyi közutak közül a Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút, valamint a Szent Imre herceg utca forgalma emelkedik ki.

**A vizsgálati területen az alábbi vízfolyások találhatóak:**

- **Arany-patak**

A patak Ausztriában ered és Szombathely területén, a Csónakázó-tó mellett ágazik a Perint patakba.

- **Potyondi-árok**

Az árok az Arany-patakba torkollik az Oladi lakótelep mellett keresztezve a Muskátli utcát és a Dolgozók útját.

- **Perint-patak**

A patak Gencsapáti területén ágazik ki a Gyöngyös-patakból és Szombathely Ny-i oldalán folyik keresztül.

- **Gyöngyös-patak**

A patak Ausztriában ered és keresztülfollik Szombathelyen É-D-i irányban.

**A vizsgálati területen az alábbi állóvíz található:**

- **Csónakázó-tó**

A tavat mesterségesen, az Arany-patak táplálásával alakították ki. Szombathely ÉNy-i részén, az Oladi és a Derkovits lakótelepek szomszédságában, a Kenderesi utca mellett fekszik.

*3.3.1.7 A meglévő korlátozott sebességű ill. csillapított forgalmú bemutatása*

**A vizsgálati területen az alábbi meglévő korlátozott sebességű övezetek találhatóak:**

- **Kenderesi utca-Liget utca menti terület**

Az övezet a Kenderesi utca Bartók Béla körúthoz történő csatlakozásánál kezdődik és a Liget utca Rohonci úthoz történő csatlakozásánál ér véget. Az övezet a Csónakázó tó mellett fekszik. A terület különleges területi (sportolási terület, szabadidőközpont) besorolása, az itt engedélyezett sebesség 30 km/h.

- **Szent Imre herceg utca-Rumi Rajki István utca-Vízöntő utca-Muskátli utca közötti terület**

Az övezet a Szent Imre herceg utca, a Rumi Rajki István utca, a Vízöntő utca és a Muskátli utca által határolt területen fekszik. A terület lakóterületi (kisvárosias és kertvárosias terület) besorolása, az itt engedélyezett sebesség 30 km/h.

**A vizsgálati területen az alábbi meglévő lakó-pihenő övezetek találhatóak:**

- **Szent Imre herceg utca-Muskátli utca-Vízöntő utca-Várkonyi István utca közötti terület**

Az övezet a Szent Imre herceg utca, a Muskátli utca, a Vízöntő utca és a Várkonyi István utca által határolt területen fekszik. A terület lakóterületi (kisvárosias és kertvárosias terület) besorolása, az itt engedélyezett sebesség 20 km/h. Az övezet kezdetét jelző tábláknál sebességcsökkentő küszöbök vannak.

- **11-es Huszár út menti terület**

Az övezet a 11-es Huszár út (8901. j. közút) 1 km szelvényénél található területen fekszik. A terület lakóterületi (nagyvárosias terület) besorolású, az itt engedélyezett sebesség 20 km/h.

- **Élmunkás utca-Verseny utca-Repülők útja-18. sz. vasútvonal közötti terület**

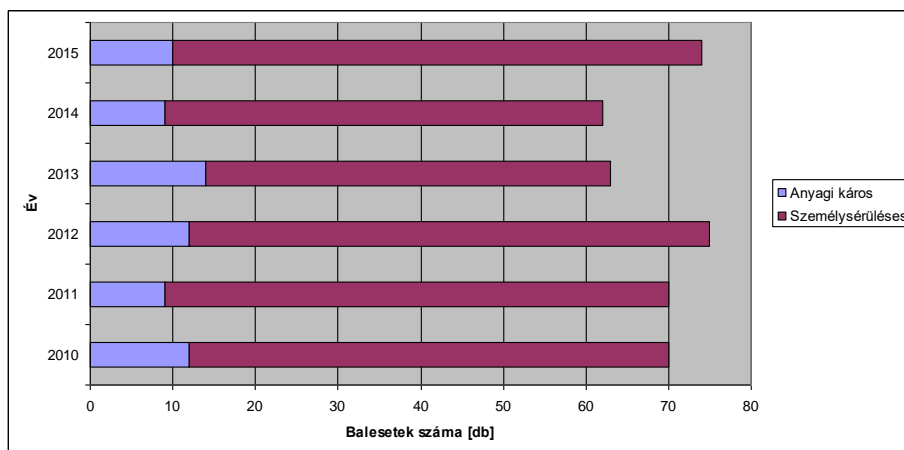
Az övezet az Élmunkás u., a Verseny u., a Repülők útja és a 18. sz. vasútvonal által határolt területen fekszik. A terület lakóterületi (kisvárosias terület) besorolású, az engedélyezett sebesség 20 km/h.

### 3.3.1.8 Baleseti helyzet

A baleseti elemzéshez felhasznált adatok a Vas Megyei Rendőr-főkapitányságtól származnak a 2010-2015 és 2016-2020 közötti időszakból. Az elemzés során a Szombathely belterületén bekövetkezett, **kerékpárosok részvételével történt közúti közlekedési baleseteket vettük figyelembe**. A vizsgált 10,5 éves időszakban bekövetkezett balesetek száma összesen 414 db, az évi átlag 69 db (4. táblázat).

Év	Anyagi káros [db]	Személy-sérüléses [db]	Összesen [db]
2010	12	58	70
2011	9	61	70
2012	12	63	75
2013	14	49	63
2014	9	53	62
2015	10	64	74
Összesen [db]	66	348	414

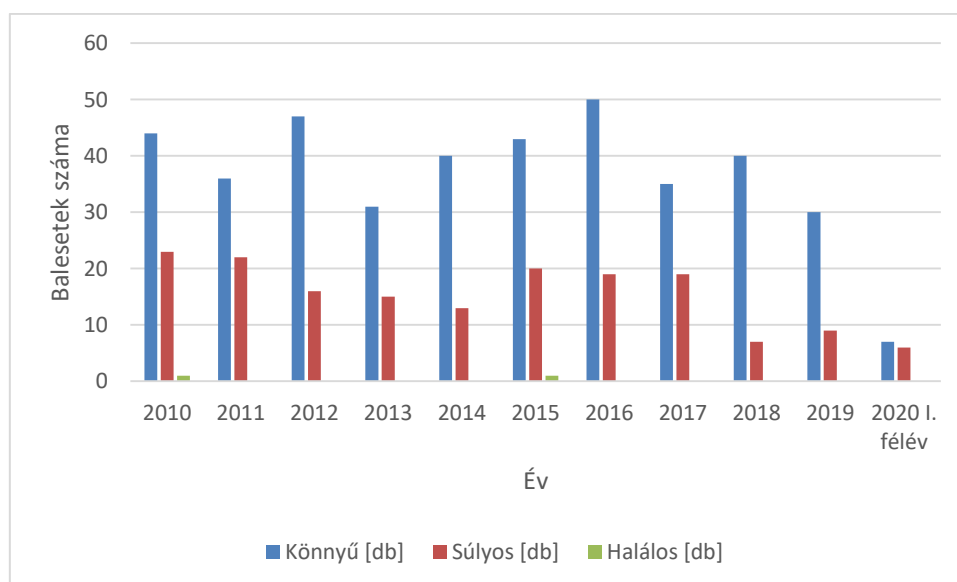
táblázat: A 2010-2015 között bekövetkezett balesetek (anyag káros, személy-sérüléses) darabszáma



6. ábra: A 2010-2015 között bekövetkezett balesetek (anyag káros, személy-sérüléses) eloszlása  
2010 és 2020 I. félév között összesen 961 db személy-sérüléses baleset történt, az évi átlag 69,6 db.

Év	Könnyű [db]	Súlyos [db]	Halálos [db]	Összesen [db]
2010	44	23	1	68
2011	36	22	0	58
2012	47	16	0	63
2013	31	15	0	46
2014	40	13	0	53
2015	43	20	1	64
2016	50	19	0	69
2017	35	19	0	54
2018	40	7	0	47
2019	30	9	0	39
2020 I. félév	7	6	0	13
Összesen [db]	403	169	2	574

5. táblázat: A 2010-2020 I. félév között bekövetkezett személy sérüléses (könnyű, súlyos, halálos) balesetek darabszáma



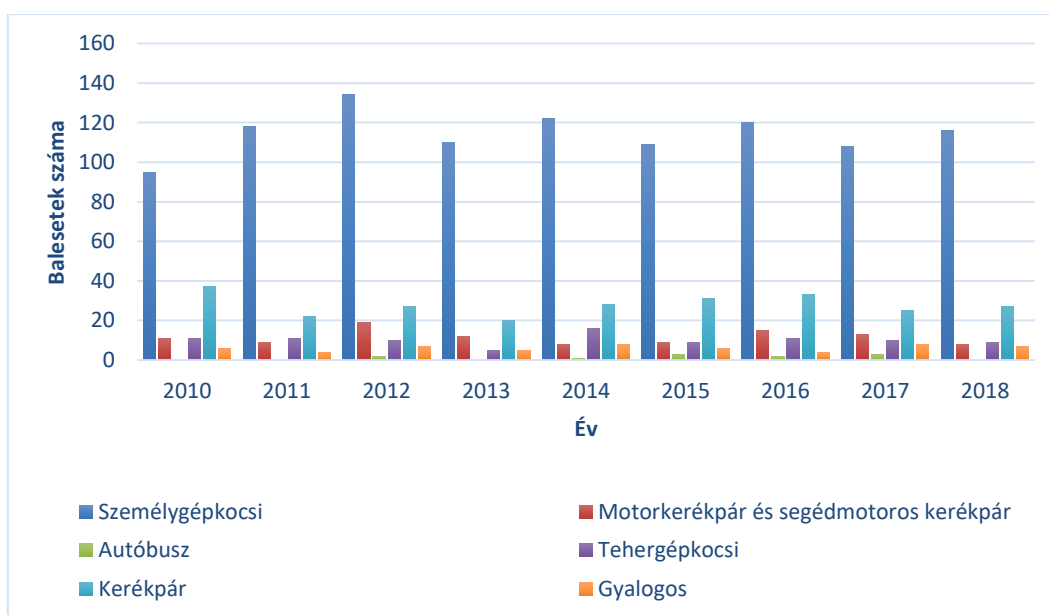
7. ábra: A 2010-2020 I. féléve között bekövetkezett személy sérüléses (könnyű, súlyos, halálos) balesetek eloszlása

A 2010 és 2020 I. félév között bekövetkezett személy sérüléses balesetek okozói személygépkocsik, tehergépkocsik, autóbuszok, kerékpárosok, segédmotoros kerékpárok és gyalogosok voltak. A legtöbb

baleset a vizsgált időszakban a személygépkocsik és a kerékpárosok miatt következett be, a közlekedés többi résztvevője miatt bekövetkezett balesetek száma alacsony.

Év	Okozó					
	SZGK [db]	TGK [db]	BUSZ [db]	KP [db]	SMKP [db]	GY [db]
2010	95	11	0	37	11	6
2011	118	11	0	22	9	4
2012	134	10	2	27	19	7
2013	110	5	0	20	12	5
2014	122	16	1	28	8	8
2015	109	9	3	31	9	6
2016	120	11	2	33	15	4
2017	108	10	3	25	13	8
2018	116	9	0	27	8	7
Összesen [db]	<b>1032</b>	<b>92</b>	<b>11</b>	<b>250</b>	<b>104</b>	<b>55</b>

6. táblázat: A 2010-2018 között bekövetkezett balesetek okozói



8. ábra: A 2010-2015 között bekövetkezett személysérüléssel járó balesetek okozóinak eloszlása

A baleseti ponttérkép (13. és 14. térkép) alapján a kerékpáros közlekedés szempontjából a nagy forgalmú utak csomópontjai tekinthetők baleseti gócpontoknak. Az adatok szerint a legtöbb súlyos sérüléssel járó baleset közúti kereszteződésekben következik be. A térkép szerint a baleseti gócpontok az alábbiak (2010-2015 között):

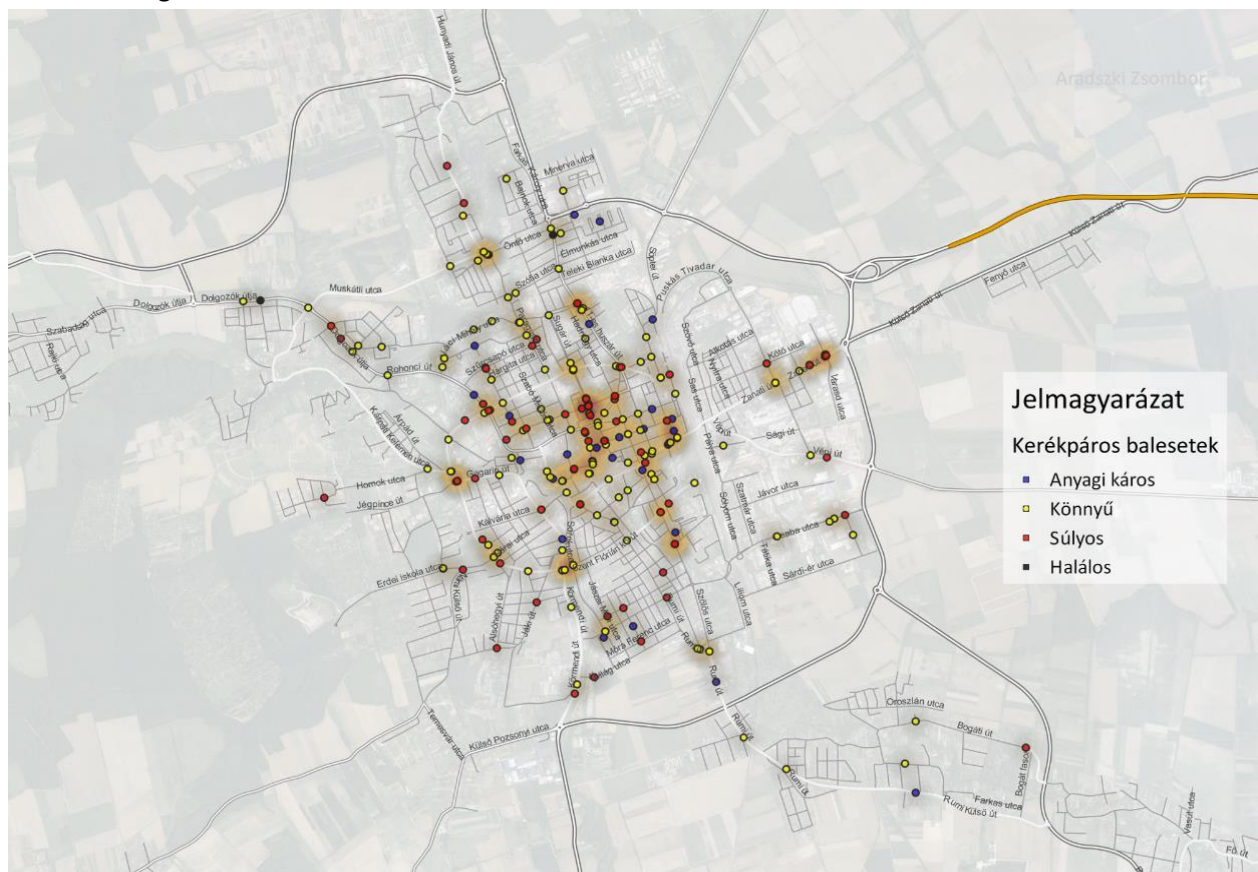
- Brenner Tóbiás körút – Nárai utca csomópont (könnyű sérüléssel járó balesetek)
- Jókai Mór utca – Gagarin út (súlyos sérüléssel járó balesetek)
- Rohonci út – Bartók Béla körút (súlyos és könnyű sérüléssel járó balesetek)
- Körmendi út – Brenner Tóbiás körút (könnyű sérüléssel járó balesetek)
- Szent Márton utca Wesselényi M. és Nádasdy F. utca közötti szakasza



- Markusovszky Lajos utca – Deák Ferenc utca csomópont (súlyos sérülések balesetek)
- Sugár út – Horváth Boldizsár körút csomópont (könnyű sérülések balesetek)
- 11-es Huszár út – Alsóór utca csomópont (súlyos és könnyű sérülések balesetek)
- Hunyadi János út – Károlyi Antal utca csomópont (súlyos sérülések balesetek)
- Szent Imre herceg utca – Muskátli utca csomópont (könnyű sérülések balesetek)
- Zanati út – Varasd utca csomópont (súlyos sérülések balesetek)

Magasabb baleseti kockázatú útszakaszok 2016-2020 között (13. térkép):

- Bartók Béla krt. – Bólyai János utca kereszteződése
- Horváth Boldizsár krt. – 11-es huszár út kereszteződése
- Bartók Béla krt. környéke
- Rohonci út – Váci Mihály utca kereszteződése
- Újvilág utca környéke
- Csaba utcai aluljáró
- Bartók Béla krt. – Gagarin utca kereszteződése
- Zanati út
- Nádasdy Ferenc utca
- Paragvári utca



13. térkép: A 2010-2015 között bekövetkezett balesetek ponttérképe<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA



#### 14. térkép: Kerékpáros balesetek helyszínei évenkénti bontásban (2016-2020 I. félév között)<sup>32</sup>

##### 3.3.1.9 Kerékpárparkolás, multimodalitás, autóbusz közlekedés

Szombathely közigazgatási területén helyi, helyközi és távolsági autóbusz járatok közlekednek az Volánbusz üzemeltetésében. A helyi autóbuszvonalak 2020. március 2-től az alábbiak:

##### **Törzsvonalak**

- 1C Vasútállomás – Herény
- 1U Vasútállomás – Bogát
- 2A Vasútállomás – Szűrccsapó u. – Brenner T. krt. – Vasútállomás
- 2C Vasútállomás – Brenner T. krt. – Szűrccsapó u. – Vasútállomás
- 3A Vasútállomás – Oladi városrész
- 5 Vasútállomás – Olad
- 6 Minerva lakópark – Vasútállomás – VOLÁNBUSZ Zrt. – Újperint
- 6A Minerva lakópark – Vasútállomás – VOLÁNBUSZ Zrt. – BPW-Hungária Kft.
- 7 Vasútállomás – Újtemető
- 8 Autóbusz-állomás – Vasútállomás – Zanat
- 9 Derkovits városrész – Joskar-Ola városrész
- 12 Vasútállomás – Bogát – Sport tér – Vasútállomás
- 12B Vasútállomás – Károly R. u. – Bogát – Sport tér – Károly R. u. – Vasútállomás
- 21 Vasútállomás – Sport tér – Bogát – Vasútállomás

<sup>32</sup> Forrás: saját szerkesztés – a térkép QGIS nyílt forráskódú szoftver segítségével készült – térképadatok ©OpenStreetMap közreműködői, CC BY-SA

21A Vasútállomás – Hunyadi u. – Sport tér – Bogát– Hunyadi u. – Vasútállomás  
21B Vasútállomás – Károly R. u. – Sport tér – Bogát– Károly R. u. – Vasútállomás  
30Y Oladi városrész – Kámon

#### ***Hivatásforgalmi vonalak***

4H Oladi városrész – Derkovits városrész – BPW-Hungária Kft.  
5H Olad – Oladi városrész – Ipartelep  
6H VOLÁNBUSZ Zrt. – Ipartelep  
7H Arany János utca – Rumi út 142.  
8H VOLÁNBUSZ Zrt. – Joskar-Ola vr. – iQor Kft.  
9H Derkovits városrész – Autóbusz-állomás – Vasútállomás – Ipartelep  
10H Oladi városrész – Vasútállomás – iQor Kft.

#### ***Időszakos vonalak***

22 Vasútállomás – Kilátó út  
23 Autóbusz-állomás – Petőfi telep  
25 Vasútállomás – Aranypatak lakópark  
26 Vasútállomás – Parkerdő  
27 Vasútállomás – Parkerdő lakópark  
29A Vasútállomás – Váci Mihály u. – Brenner T. krt.– Joskar-Ola városrész – Vasútállomás  
29C Vasútállomás – Joskar-Ola városrész – Brenner T. krt. – Szűrcsapó u. – Vasútállomás  
35 Minerva lakópark – Oladi városrész – Olad

Szombathelyen összesen 275 autóbusz-megállóhely található, melyek közül a legfontosabbak a vasútállomás (Éhen Gyula tér), valamint az Ady Endre téri autóbusz-állomás. Az VOLÁNBUSZ járatain kerékpár csak a kerékpár szállítására alkalmas autóbuszokon szállítható, amit a Szolgáltató az autóbuszokon külön feltüntet.

#### **Vasúti közlekedés**

Szombathely területén halad keresztül a 15., 16., 17., 18. és a 21. számú vasútvonal, melyek Sopron, Hegyeshalom, Nagykanizsa, Kőszeg és Szentgotthárd felé biztosítanak kapcsolatot. A vasúti közlekedés üzemeltetését a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. végzik. A vonatok Szombathely vasútállomásra érkeznek be, amely egy átmenő állomás. A legtöbb viszonylat esetében a vonatokon a kerékpárszállítás lehetséges, azonban azok kapacitása vonatonként változó.

#### **A kerékpáros és a közösségi közlekedés kapcsolata**

A közösségi közlekedés legfontosabb átszállópontjai az Éhen Gyula téri vasútállomás és az Ady Endre téri autóbusz-állomás. A vasútállomás épülete mellett kerékpártámaszok találhatóak, melyek elavultak, a biztonságos rögzítést teljes körűen nem teszik lehetővé. A támaszok aszfaltozott felületen kerültek kihelyezésre. A kialakítás a rövid idejű kerékpár parkolás igényeinek felel meg, időszakosan kapacitáshiány tapasztalható. Hosszú idejű, biztonságos tárolást biztosító, fedett B+R parkoló is megtalálható a vasútállomás környékén. Az Ady Endre téri autóbusz-állomás környezetében a kerékpárparkolás megoldott, de a kapacitások fejlesztése indokolt. Az Önkormányzat elképzelése szerint az Ady Endre téri helyközi buszpályaudvar távlatban a vasútállomáshoz települ. Összességében

megállapítható, hogy a kerékpártárolás a közösségi közlekedés főbb megállóinál jelenleg kapacitáshiányos és nem megfelelő szolgáltatási szintű.

A kerékpáros multimodalitás, parkolás tekintetében elmondható, hogy a város több pontján megtalálhatók önálló kerékpártámaszok és kerékpárparkolók. A közlekedési módozat váltása leggyakrabban a kerékpárról a gyalogos közlekedésre váltók esetében tapasztalható (kerékpárral történő munkába/iskolába járás, majd a leparkolást követően gyalogosan tovább). A közösségi közlekedés és a kerékpározás kapcsolatának intenzitása leginkább a vasútállomáson tapasztalható, ahol a GySEV kerékpártárolóinak kapacitásai teljes mértékben ki vannak használva. A vasútállomás multimodális csomóponti szerepe a jegyeladási adatokból is jól látható, amelyet a táblázat mutat be. Szombathely városában a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés közötti módváltás a tervezett közlekedési központ kiépítése által egyszerűbbé és könnyebbé válhat.

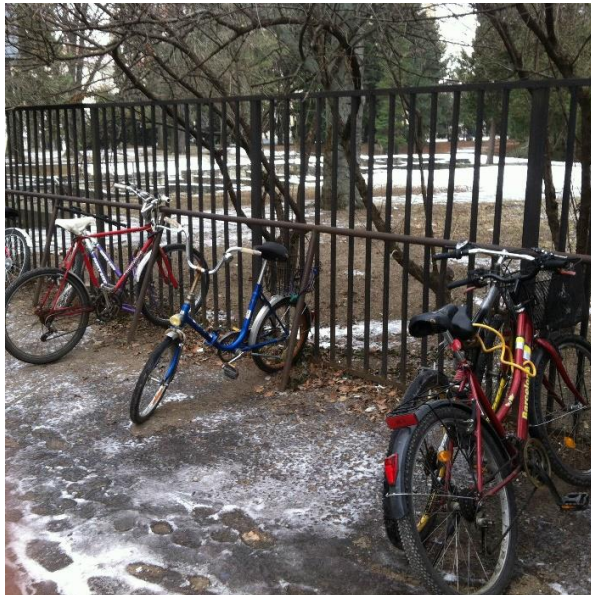
Ahogy azt az alábbi táblázatban is láthatjuk, 2660 önálló kerékpártámasz és 2627 db kerékpárparkoló férőhely található meg a városban, az alábbi bontásban:

	<b>Csak önálló kerékpártámasz</b>	<b>Kerékpárparkolóban</b>
<b>Vasúti megállóban, vasútállomáson (B+R)</b>	45	312
<b>Buszpályaudvaron (B+R)</b>	15	-
<b>Településen belüli buszjárat megállójában</b>	-	-
<b>Távolsági buszmegállóban</b>	-	-
<b>Postán</b>	11	19
<b>Vendéglátóipari egységeknél</b>	318	426
<b>Kulturális létesítmény</b>	-	38
<b>Vásárcsarnok</b>	-	50 (tervezett)
<b>Önkormányzat épülete</b>	-	20
<b>Strand</b>	272	-
<b>Játszótér</b>	-	40
<b>Iskola</b>	640	-
<b>Egészségügyi intézmények</b>	224	120
<b>Üzlethelyiség</b>	534	1602
<b>Egyéb</b>	601	-
<b>Összesen</b>	<b>2660</b>	<b>2627</b>

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

### **Buszpályaudvar – Ady tér**

Szombathely autóbusz-pályaudvarán összesen 15 önálló kerékpártámasz található, így az utasok, illetve a környéken ügyet intézők az Ady tér szomszédságában található élelmiszerbolt mintegy 30 állásnyi kerékpártárolóját veszik igénybe, továbbá gyakran alkalmazott megoldás a pályaudvartól délre található Romkert kerítésének, illetve korlátelemeinek használata. Utóbbinál egy átlagos hétköznapi délutánon 10-15 kerékpárt tárolnak egy időben.



**1. fénykép: Kerékpárok parkolnak az Ady térrel szomszédos Romkert kerítésénél**

### **MMIK előtti tér**

Az MMIK előtti tér közvetlen környezetében több helyen is van lehetőség kerékpártárolásra, azonban az állások száma korlátozott. A Kereskedelmi és Vendéglátói Szakképző Iskola és Kollégium esetében a kollégiumnál 5, míg az iskolánál 20 állás vehető igénybe, utóbbinál kiegészítve egy U-alakú támasszal. Az MMIK bejáratánál öt férőhely érhető el, amit az intézmény parkoló felőli oldalán található lépcső mellett további 15 állás egészít ki.

### **Berzsenyi Dániel tér**

A Berzsenyi Dániel téren jelenleg a Savaria Egyetemi Központjának D épülete előtt található nagyobb mennyiségű kerékpár tárolására alkalmas létesítmény, itt 40 állás vehető igénybe. A Megyeháza előtt nincs kerékpártámasz, míg a Hollán Ernő utcai Kormányablak előtt 8 állás áll rendelkezésre. Érdemes megemlíteni, hogy a térrel szemben elhelyezkedő Székesegyház mellett 60 állás található, azonban

ezek jelenleg még kevésbé ismertek a szombathelyi kerékpáros közösség előtt. Ennek oka, hogy a támaszok nehezen észrevehetőek a Szily János utcában közlekedők számára.



**2. fénykép: A Berzsényi Dániel tér közelében található Székesegyházhoz tartozó kerékpár parkoló-állások**

### **Fő tér – Városháza**

A Városháza bejáratához vezető lépcső előtt jelenleg 100 kerékpár rögzítésére alkalmas tároló található, míg a szomszédos Kormányablak épületétől a Szentháromság-szobor irányába további 125 állás vehető igénybe.



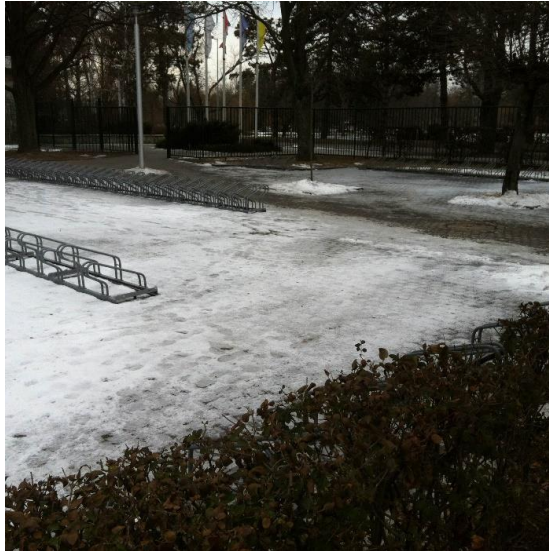
**3. fénykép: Fő téri kerékpár parkoló-állások a Városházával szemben**

### **ELTE Savaria Egyetemi Központ**

Az Egyetem A és C épületének bejáratainál jelenleg 40, illetve 30 kerékpár tárolása lehetséges nyitott kerékpártároló-állásokban.

## Csónakázótó, Mújégpálya – Tófürdő

A Csónakázótó Bartók Béla körút felőli parkolójában jelenleg 25 kerékpár rögzítése lehetséges nyitott tárolóban, míg a Mújégpályához, illetve Tófürdőhöz tartozó parkolóban nagy mennyiségű – 213 db – kerékpártámasz vehető igénybe.



4. fénykép: A Mújégpályához, illetve Tófürdőhöz tartozó kerékpár parkoló

### Piac és Vásárcsarnok

A TOP-6.1.3-15-SH1-2016-00001 „Szombathelyi Vásárcsarnok fejújítása” c. projekt keretében felújítandó Piac bejáratánál mintegy 80 nyitott kerékpár parkoló-állás volt elérhető. A tervezett közbringa rendszerben van itt egy potenciális állomás („II. ütem”), ill. a városi vásárcsarnok körül több helyre, összesen 50 db támasz kerül kihelyezésre a tervek szerint. Ebből egyrészt meglévő aszfalt burkolatra, másrészt pedig új kialakítású burkolatra kerül. A parkolók aszfalt burkolatú útról jól megközelíthetők. A beruházás során a meglévő kiemelt szegélyt 0 cm-re le kell süllyeszteni.

### Szent Márton-templom előtti tér

A Szent Márton templom, illetve temető előtti téren jelenleg összesen öt kerékpár parkoló-állás vehető igénybe.

### Vasútállomás – Éhen Gyula tér

Az állomás épületében működő Kormányablak bejáratánál mintegy 80 kerékpár elhelyezésére van lehetőség, míg a másik szárnynál közel hasonló mennyiségű kerékpár tárolására alkalmas rendszer van kialakítva. Ezt egészíti ki a GYSEV által üzemeltetett 40 db fedett B+R kerékpár-férőhely. A közelben található postaépület előtt 25 férőhely található. Az állomás környezetében elhelyezkedő kerékpár parkolók a nap folyamán szinte végig telítettek.



5. fénykép: A Vasútállomás északi szárnyánál található kerékpár parkoló, a háttérben a B+R / P+R parkoló bejáratával



6. fénykép: A 74 férőhelyes kerékpártároló a vasútállomásnál

### Iskolák, óvodák

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

#### 3.3.1.10 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Meglévő, egységes kerékpáros útirányjelző táblarendszer gyakorlatilag nincs a város területén, a legtöbb meglévő kerékpárforgalmi nyomvonal mentén egyáltalán nem került kihelyezésre kerékpáros útirányjelző tábla. Ez alól kivételt képez a Bucsui úton (87133. j. közút) kijelölt, közúton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal a Dolgozók útjától Bucsú település felé. Ezen a szakaszon jelenleg kerékpáros haladási irányt jelző táblák vannak kihelyezve, azonban útirányjelző táblák a főbb célpontok megjelölésével hiányoznak.



### 3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

#### 3.3.2.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózat felmérése, bemutatása

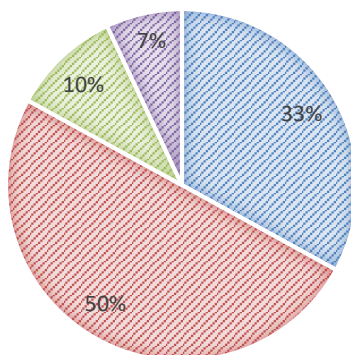
A meglévő kerékpárforgalmi nyomvonalak elhelyezkedését a **KHT-1.3** jelű „**MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONALAK**” című rajzi melléklet mutatja be M=1:25 000 méretarányban.

Szombathelyen a kerékpárhasználat nagy hagyománnyal bír, a Város 2014-ben és 2015-ben is elnyerte a kerékpáros barát település címet. A kerékpáros forgalom nagyrészt hivatásforgalmi. Szombathely közigazgatási területén kiterjedt kerékpáros hálózat található, a hálózat teljes hossza közel 47 km hosszúságú (7. táblázat).

Létesítmény típusa	Összes hossz [m]
Kerékpárút	14,886
Gyalog- és kerékpárút	23,123
Kerékpársáv	4,292
Kisforgalmú úton vezetett nyomvonal	3,425
Összesen	<b>46,726</b>

7. táblázat: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények hossza Szombathelyen (9. ábra)

■ Kerékpárút ■ Gyalog- és kerékpárút ■ Kerékpársáv ■ Kisforgalmú úton vezetett nyomvonal



9. ábra: A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények részaránya Szombathelyen

A hálózat jelentős része aszfalt burkolattal került kiépítésre. Szombathelyen nagy részarányban fordulnak elő a közös gyalogos- és kerékpáros létesítmények, melyek többsége burkolati jellel elválasztott. A gyalog- és kerékpárutak esetében jellemző, hogy azok kétoldali, egyirányú rendszerben működnek a kerékpáros irányokat egy adott közútszakasz mentén irányhelyesen elválasztva. Általános problémaként megállapítható, hogy az elválasztott gyalog- és kerékpárutak több esetben helytelenül, kerékpárútként kerültek kijelölésre (7. fénykép).



**7. fénykép: Helytelenül, kerékpárútként megjelölt gyalog- és kerékpárút**

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsu bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. Ez azt jelenti, hogy a nyomvonal elemeknek „A” hálózati szerephez tartozó paraméterekkel kell rendelkeznie, a tervezési sebességnek pedig  $v_t > 20$  km/h kell lennie.

A szomszédos településeket Szombathellyel összekötő nyomvonalak nagyrészt hiányoznak vagy folytonossági hiány van bennük. A Balogunyom, Sé és Táplánszentkereszt Községek felé kiépített nyomvonalakban bizonyos szakaszok hiányoznak, míg Vép város, Söpte, Gencsapáti és Náriai Községek felé nem indul nyomvonal. A TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00003 sz. és a TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00004 sz. projektek keretében megvalósuló kerékpáros útvonalak megoldják a Balogunyom felé vezető nyomvonal hiányosságait, illetve Vép irányába is nyomvonalat biztosítanak. A környező településeket és Szombathelyt összekötő létesítmények „B” hálózati szerepű nyomvonalak.

A településen belüli, helyi célokat összekötő hálózat meglehetősen sűrű, különösen a Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút-Horváth Boldizsár körút-Nádasdy Ferenc utca- Szent Flórián körút gyűrűn belül. A meglévő helyi nyomvonalak „C” hálózati szerepet töltenek be.

### *3.3.2.2 Létesítmények vizsgálata*

A Szombathely közigazgatási területén található főbb meglévő kerékpárforgalmi nyomvonalak részletes bemutatását az alábbiakban adjuk meg:

#### **Dolgozók útja menti nyomvonal (Bucsu út és a Bem József utca között)**

Egyoldali, kétirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Dolgozók útjának É-i oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota jó. A kijelölt gyalog- és kerékpárutat követően, pár száz méteren keresztül, a kijelölt alacsony forgalmú úton vezetett kerékpárút minősége leromlott, de ennek felújítása folyamatban van. A Dolgozók útja menti nyomvonal épített szélessége 3,50 m körüli. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,00-1,00 m, azokat terelővonal választja el. A gyalog- és kerékpárút a Dolgozók útja-Muskátli utca körforgalmú csomóponton átvezetésre kerül. A nyomvonal az elmúlt években került kiépítésre, így jó műszaki állapotban van. A létesítményt külön közvilágítási hálózat is megvilágítja.



**8. és 9.fénykép: Dolgozók útja menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút**



**10. fénykép: Dolgozók útja-Muskátli utca körforgalmú csomópont**

#### **Muskátli utca menti nyomvonal (Dolgozók útja és a Szent Imre herceg utca között)**

Egyoldali, kétirányú kerékpárút lakott területen a Muskátli utca D-i oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota megfelelő, épített szélessége 2,00 m körüli. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,00-1,00 m, azokat nem választja el terelővonal. A létesítmény a lakóingatlanok környezetét elérve

kiszélesedik és burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárútként van kijelölve a Szent Imre herceg utcáig. A nyomvonal a Dolgozók útja-Muskátli utca körforgalmú csomópontban csatlakozik a Dolgozók útja menti meglévő létesítményhez.



11. és 12.fénykép: A Muskátli utca menti kerékpárút, illetve gyalog- és kerékpárút

#### **Szent Imre herceg utca menti nyomvonal (Muskátli utca és a Rumi Rajki István utca között)**

Egyoldali, kétirányú, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút lakott területen a Szent Imre herceg utca Ny-i oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota megfelelő, épített szélessége 2,75 m körüli, de helyenként közmű oszlopok akadályozzák a forgalmat. A gyalog- és kerékpárúton felfestés nincs. A létesítmény a Szent Imre herceg utca-Muskátli utca csomópontnál össze van kötve a Muskátli utca menti gyalog- és kerékpárúttal.



13. fénykép: Szent Imre herceg utca menti meglévő gyalog- és kerékpárút

#### **Perint-patak menti nyomvonal (Bem József utca és a Gagarin út között)**

Egyoldali, kétirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Perint-patak É-i oldalán. A létesítmény a Bartók Béla körútig aszfalt, azt követően aszfalt és térkő burkolatú. A teljesen aszfalt

burkolatú szakasz állapota a 2018-as felújítást követően jó, épített szélessége 5,30 m körüli. Az aszfalt és térkő burkolatú szakasz állapota is jó, épített szélessége 4,80 m körüli. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,00-1,00 m, azokat terelővonal választja el. A Bartók Béla körút és a Gagarin út között a gyalogos felület térkő burkolatú. A létesítmény a Dolgozók útja-Bem József utca csomópontnál össze van kötve a Dolgozók útja menti gyalog- és kerékpárúttal. A gyalog- és kerékpárút külön szintben keresztezi a Bartók Béla körutat, a Brutscher József utcánál pedig átvezetésre kerül a Magyar László utcán.



14., 15. és 16. fénykép: Perint-patak menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút

#### **Rohonci út menti nyomvonal (Szűrcsapó utca és a Bartók B. körút között)**

Kétoldali, egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Rohonci út mindkét oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota a Rohonci út északi oldalán jó, míg a déli oldali gyalog és kerékpárút állapota nem megfelelő. Az aszfalt több helyen töredezett, illetve az út széli növényzet elburjánzott. Az utak épített szélessége az É-i oldalon 3,50 m, míg a D-i oldalon 3,00 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége mindkét oldalon 1,00 m, de a déli oldalon több helyen nincs meg

ez a szélesség. A déli oldal végén a Szűrcsapó utca folytatásában kerékpársáv került kijelölésre a lakó- és pihenő övezetben, melynek állapota jó. A gyalog- és kerékpárút a Rohonci út-Bartók Béla körút csomópontban átvezetésre kerül.



17. és 18. fénykép: Rohonci út menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárutak

#### **Paragvári utca menti nyomvonal (Váci Mihály utca és a Deák Ferenc utca között)**

Kétoldali, egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Paragvári utca mindkét oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota déli oldalon jó, az északi oldalon a Petőfi Sándor utca és a Bartók Béla krt. között megfelelő, azt követően jó. Az épített szélessége az É-i és a D-i oldalon egyaránt 3,00 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége mindkét oldalon 1,00 m. A gyalog- és kerékpárút a Paragvári utca-Bartók Béla körút csomópontban átvezetésre kerül.



19. és 20. fénykép: Paragvári utca menti meglévő gyalog- és kerékpárút

### **Bartók B. és a Horváth B. körút menti nyomvonal (Rohonci út és a Semmelweis I. utca között)**

A létesítmény kétoldali, egyirányú rendszerű, lakott területen vezet a Bartók Béla körút-Dr. István Lajos körút-Horváth Boldizsár körút nyomvonal mindkét oldalán. A D-i oldalon egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút található. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota általánosságban jónak mondható, egyes szakaszokon nem megfelelő (Bartók Béla körút kezdetén), épített szélessége 3,00 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége 1,00 m. Az É-i oldalon egyoldali kerékpársáv húzódik a közúttal közös burkolaton, a forgalmi sávoktól sárga színű záróvonallal elválasztva. A közút burkolata aszfalt, állapota jó. A kerékpársáv szélessége kiemelt szegély mellett 1,25 m. A létesítmények a Bartók Béla körút-Paragvári utca-Horváth Boldizsár körút csomópontban átvezetésre kerülnek és csatlakoznak a Paragvári utca menti meglévő kerékpáros létesítményekhez.



**21. és 22. fénykép: Bartók B. – Horváth B. krt. menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút és kerékpársáv**

### **Nádasdy Ferenc utca menti nyomvonal (Semmelweis I. utca és a Szent Márton utca között)**

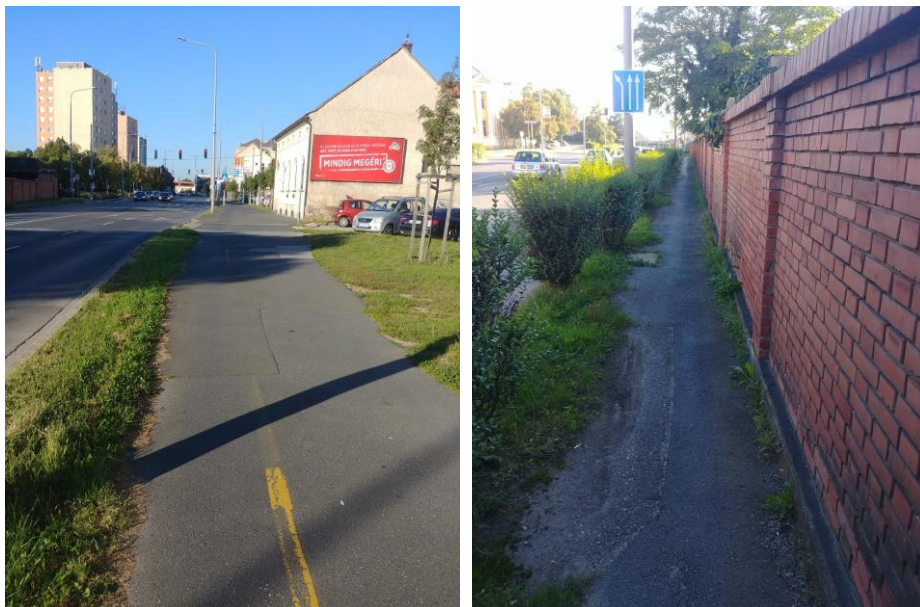
Kétoldali, egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Nádasdy Ferenc utca mindkét oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota megfelelő, épített szélessége a Ny-i és a K-i oldalon egyaránt 3,00 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége mindkét oldalon 1,00 m. A gyalog- és kerékpárút csatlakozik a Szent Márton utca menti meglévő létesítményekhez és a Szent Márton utca-Nádasdy Ferenc utca csomópontban átvezetésre kerül. A nyomvonal állapota jó, viszont egyes szakaszokon a gépjárművek parkolnak a kerékpárosok részére kijelölt nyomvonalon.



22. és 23. fénykép: Nádasy Ferenc utca menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárutak

#### Szent Márton utca menti nyomvonal (Barátság utca és a Nádasy Ferenc utca között)

A létesítmény kétoldali, egyirányú rendszerű, lakott területen vezet a Szent Márton utca mindkét oldalán. Az É-i oldalon egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút található, mely felfestés lekopott. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota jó, épített szélessége 5,50 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége 1,00 m. A D-i oldalon egyirányú kerékpárút húzódik. A kerékpárút aszfalt burkolatú, állapota elfogadható, épített szélessége 1,50 m körüli. A létesítmények a Szent Márton utca-Nádasy Ferenc utca jelzőlámpás csomópontban átvezetésre kerülnek. A déli oldali forgalmi iránynak át kell mennie a túloldalra. A keresztezés jelzőlámpás csomópontban történik. A gyalog- és kerékpárút átvezetésénél a jelzőlámpa jelzéseképe megfelelő, mert a gyalogos jelző mellett, kerékpáros jelző is üzemel. Az egyirányú kerékpárút forgalomszabályozását külön jelzőlámpa végzi.

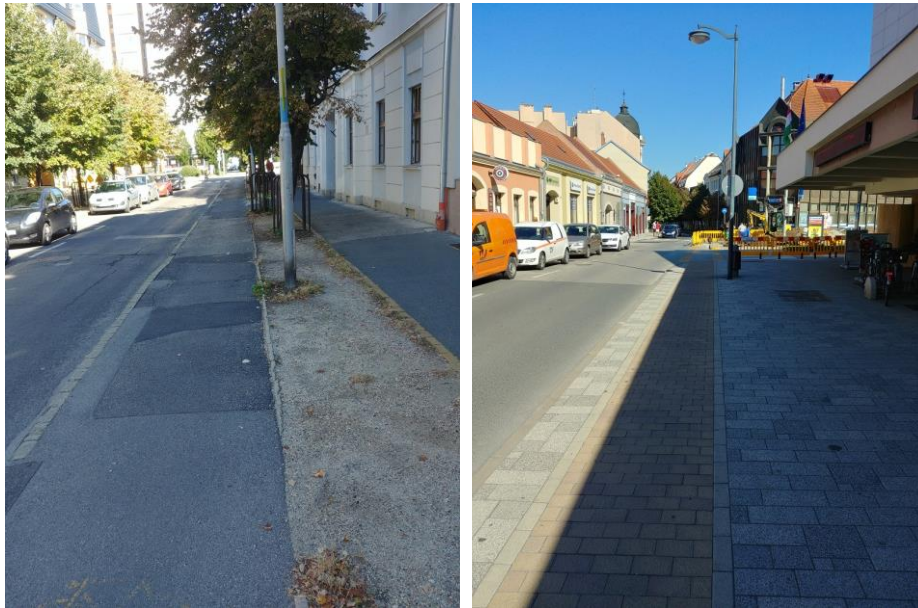


25. és 26. fénykép: Szent Márton utca menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút és kerékpárút



### **Kőszegi utca menti nyomvonal (Széchenyi István utca és a Deák Ferenc utca között)**

Egyoldali, egyirányú kerékpárút lakott területen a Kőszegi utca K-i oldalán, melynél a Mártírok terétől gyalog- és kerékpárút lett kijelölve. A létesítmény aszfalt és térkő burkolatú. Az aszfaltos szakasz állapota megfelelő, a térkőburkolaté jó. Az út épített szélessége 2,00 m körüli. A létesítmény közvetlenül a Kőszegi utca útpályája mellett, attól kiemelt szegéllyel elválasztva vezet. A kerékpárút mellett járda is vezet, a két létesítmény zöldsávval van elválasztva, melyben fasor és közvilágítási oszlopok állnak. A Kőszegi utca egyirányú, a másik kerékpáros irány a közúti forgalommal közösen halad a Kőszegi utca-Deák Ferenc utca csomóponttól.



**27. és 28. fénykép: Kőszegi utca menti meglévő kerékpárút**

### **Gyöngyös-patak menti nyomvonal (Szelestey László utca és a Zrínyi Ilona utca között)**

Egyoldali, kétirányú kerékpárút lakott területen a Gyöngyös-patak Ny-i oldalán. A létesítmény a Szelestey László és a Kisfaludy Sándor utca között aszfalt burkolatú, állapota egyes részekben megfelelő, máshol jó minőségű, épített szélessége 2,00 m körüli. A Kisfaludy utcától a Szent Márton utcáig térkő, majd újfent aszfalt burkolatú. A nyomvonal külön szintben keresztezi a Thököly Imre utcát.



**29. és 30. fénykép: Gyöngyös-patak menti meglévő kerékpárút**

### Zanati út menti nyomvonal (Pálya utca és a Kolozsvár utca között)

Kétoldali, egyirányú, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Nádasy Zanati út mindkét oldalán. A létesítmények aszfalt burkolatúak, állapotuk az É-i és a D-i oldalon is jó állapotú. Az épített szélesség az É-i oldalon 3,30 m, míg a D-i oldalon 3,80 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége mindkét oldalon 1,00 m. A meglévő kerékpáros átvezetések a Vépi úti és az Ikkervár utcai csomópontoknál megfelelő, jól látható.



31. és 32. fénykép: Zanati út menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárutak

### Brenner Tóbiás körút menti nyomvonal (Körmendi út és az Alsóhegyi út között)

Kétoldali, egyirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Brenner Tóbiás körút mindkét oldalán. A létesítmény aszfalt és térkő burkolatú, állapota jó, épített szélessége az É-i oldalon 2,50 m, míg a D-i oldalon 2,90 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége mindkét oldalon 1,00 m, burkolata térkő. A gyalogos felületek aszfalt burkolatúak. A gyalog- és kerékpárút a Körmendi út-Brenner Tóbiás körút csomópontban átvezetésre kerül. Szigligeti Ede utca és Kismezei utca között fizikailag elválik a kerékpáros és a gyalogos rész.



33. és 34. fénykép: Brenner Tóbiás körút menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút

### Brenner Tóbiás körút menti nyomvonal (Alsóhegyi út és a Kálvária utca között)

Egyoldali, kétirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút lakott területen a Brenner Tóbiás körút É-i oldalán. A létesítmény aszfalt és térkő burkolatú, állapota megfelelő, épített szélessége 3,50 m körüli. A kerékpáros haladósáv szélessége 1,00-1,00 m, burkolata térkő, a haladósávok felfestéssel nincsenek elválasztva. A gyalogos felület aszfalt burkolatú. A gyalog- és kerékpárút a Kálvária utca előtt ér véget, ott már nincs átvezetve.



**35. fénykép: Brenner Tóbiás körút menti meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút**

#### **Körmendi út menti nyomvonal (Szabadságharcos utca és Szombathely, Petőfi telep között)**

Egyoldali, két irányú kerékpárút lakott területen és azon kívül a Körmendi út K-i és Ny-i oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota megfelelő/elfogadható a Szabadságharcos utca és a Csatar utca között, felfestés nincs, épített szélessége 2,00 m körüli. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,00-1,00 m, azokat nem választja el terelővonal. A Csatar utcától a Szent Gellért utcáig, a felújított gyalog- és kerékpárút minősége jó, szélessége 3,00 m. A Szent Gellért utcától a 86-os út körforgalmáig 1 oldali, 2 irányú kerékpárútként jelölt nyomvonal van, de felfestés nincs. Azonban a létesítményen a gyalogos forgalom is jelentős, mivel az út másik oldalán nincs járda. A nyomvonal a Körmendi út-Szent Gellért utca körforgalmú csomópontban átvezetésre kerül a Körmendi út K-i oldaláról a Ny-i oldalra. A 86-os út körforgalmától délre a BPW-ig kerékpárútként van táblázva, de gyalogos járdaként is funkcionál. A keresztmetszet viszonylag szűkebb, kb. 2 m. A BPW-Hungária Kft. bejárata után a buszmegállóig jóval szélesebb a keresztmetszete, itt kerékpáros/gyalogos útként van jelölve. A buszmegállót követően újra leszűkül az út, amin a két kerékpársáv vezet. Aszfalt burkolatú út, melynek minősége megfelelő. Az út felfestése megkopott, de a későbbi szakaszokon már jobban látható. Egyes szakaszokon vegetáció benövés tapasztalható. Petőfi-telep kezdeténél kerékpáros/gyalogos út tábla van kihelyezve, a végén viszont már csak kerékpáros (nem összehangolt).



**36. és 37. fénykép: Körmendi út menti meglévő kerékpárút**

### **Szőlős utca menti nyomvonal (Őrség utca és a Pásztor utca között)**

Kisforgalmú közút lakott területen a Szőlős utca mentén a meglévő közút burkolatán vezetve. A közút aszfalt burkolatú, állapota megfelelő, felfestések néhol megkoptak, több helyen a sávon parkoló autók eltakarják a haladási irányt jelző felfestéseket. A kétoldali kerékpáros nyom szélessége 1,00-1,00 m.



**38. és 39. fénykép: Szőlős utca menti meglévő kisforgalmú közút**

### **Rumi külső út menti nyomvonal (21. sz. vasútvonal és a Sport tér között)**

Egyoldali, kétirányú, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút lakott területen a Rumi külső út É-i oldalán. A létesítmény aszfalt burkolatú, állapota megfelelő, épített szélessége 2,75 m körüli. A gyalog- és kerékpárúton felfestés nincs. Gyöngyöshermán vasúti megállóhely után az út végig gyalog- és kerékpárútként van megjelölve, mely szintén 1 oldali, 2 irányú. Itt már felfestett, és gyalogos sáv is található. Az aszfaltút minősége megfelelő/jó. A létesítmény keresztezi a 21. és a 17. vasútvonalakat. A vasúti átjárók labirintkorláttal biztosítottak, a kerékpárosok az átjárókon gyalogsként, a kerékpárt tolvá tudnak áthaladni. A településrészt Táplánszentkereszttel 1 oldali 2 irányú kerékpáros/gyalogos út kapcsolja össze, mely kerékpárútként van jelölve. 2 felfestett kerékpáros és 1 gyalogos sávval.



40., 41. és 42. fénykép: Rumi külső út menti és Táplánszentkereszt felé meglévő gyalog- és kerékpárút

#### Szent Gellért utca menti nyomvonal (Körmendi út és Csaba utca között)

A Szent Gellért utcában a Körmendi úttól a Diófa utcáig egy egyoldali, két irányú gyalog- és kerékpárút vezet lakott területen. A Diófa utcánál a kerékpáros nyomvonal ketté ágazik, az egyik része a Diófa utcában folytatódik, az Újvilág utcáig gyalog- és kerékpárútként (viszont ez is kerékpárútként van jelölve). Az út burkolata aszfalt, jó minőségű. A Szent Gellért utca folytatásaként az útvonal kisforgalmú közúton vezetett nyomvonal, mely 2 oldali egyirányú, minősége jó. A kerékpáros nyom a Hunyadi János úti körforgalmi átvezetést követően a Csaba utcáig egyoldali két irányú gyalog- és kerékpárútként folytatódik. Az aszfalt burkolatú út minősége jó.



**43., 44. és 45. fénykép: Szent Gellért utca menti meglévő gyalog- és kerékpárút, illetve kis forgalmú úton vezetett nyomvonal**

#### **Újvilág utca, Rumi út menti nyomvonal (Diófa utca és a Szőlős utca között)**

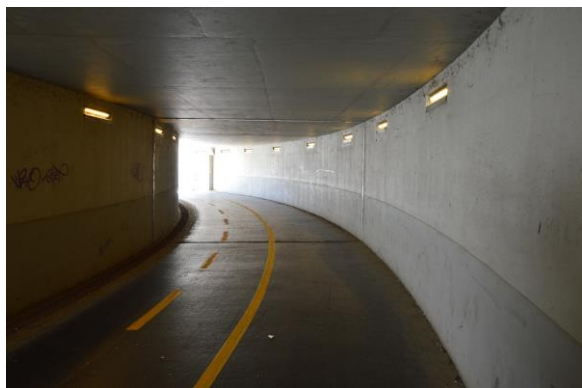
A Diófa utcai gyalog- és kerékpárút az Új világ utcában kisforgalmú úton vezetett nyomvonalon folytatódik. Az út burkolatára nem került felfestés, viszont a kihelyezett táblák jelölik a nyomvonalat. Az útburkolat aszfalt a minősége jó. Az Újvilág utca elején kapcsolódik a Rumi úti szakaszhoz, amely egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárútként kapcsolódik a Szőlős utcai nyomvonalhoz.



46. fénykép: Újvilág utca - Rumi úti körforgalom

#### Ipari területen megtalálható nyomvonalak (Csaba utca, Vásártér utca, Sárdi-ér utca, 86-os főút Vépi út)

Az ipari területen több, egybefüggő kerékpárforgalmi nyomvonal található, melyeken a város belső lakóövezeteiből kerékpárral egyszerűen és biztonságosan el lehet jutni a város legnagyobb foglalkoztatóihoz. Amennyiben a város belső területeitől vizsgáljuk a nyomvonalakat, a Csaba utcai gyalog- és kerékpárútnál kezdődik a nyomvonal, amely kapcsolódik a Szent Gellért utcai gyalog- és kerékpárúthoz. A létesítmény végig egy oldali 2 irányú aszfalt burkolatú jó minőségű út. A gyalog- és kerékpárút külön szintben keresztezi a vasútvonalat. A vasúti aluljáróban is 2x1 kerékpáros sáv, valamint egy gyalogos sáv halad, illetve megfelelő kivilágítás is van. A Csaba utcai kerékpáros nyomvonal a Vásártér utcában folytatódik É-D-i irányba. Az út szintén 1 oldali 2 irányú gyalog és kerékpárút, – útburkolata aszfalt, minősége jó – amely déli végén a Sárdi-ér utcában megtalálható kerékpárúthoz kapcsolódik. A nyomvonal egy oldali kétirányú aszfaltozott, jó minőségű kerékpárút, amelynek keleti végén egy kb. 60 méternyi út hiányzik, amivel rácsatlakozna a 86-os főút mentén haladó kerékpárútra. A 86-os menti kerékpárút burkolata beton, állapota jó, felfestés nincs. A Sárdi-ér utca keleti részén egy újonnan épített gyalog- és kerékpárúthoz kapcsolódik, ami jelenleg még kiépítetlen, közművesített ipari terület. A Vásártér utca É-i részén a nemrég megépült Vépi úti kerékpárútban folytatódik, mely szintén aszfaltozott 1 oldali 2 irányú. A 86-os körforgalmi csomópontban az átvezetés megoldott. Ennek folytatása a „Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” projekt keretében fog megvalósulni.



47. és 48. fénykép: Csaba utca menti gyalog- és kerékpárút



49. fénykép: Vásártér utca menti gyalog- és kerékpárút



50. és 51. fénykép: Sárdi-ér utca és a 86-os főút menti kerékpárút



52. fénykép: Vépi út melletti kerékpárút



### 3.3.3 Értékelés és problématerkép

Az **országos kerékpárút-törzshálózat érinti Szombathely területét**, azonban az OTrT nyomvonal **jelenleg nincs kijelölve**. A Város távlatban a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonalat preferálja a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonalként. **A távlati nyomvonalban több, jelenleg hiányzó szakasz is van**. A nyomvonal meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket is tartalmaz, melyek szélessége az OTrT követelményeknek **nem megfelelő**.

A meglévő létesítmények **nagyrészt megfelelő és jó állapotú**. Általános probléma, hogy **az elválasztott gyalog- és kerékpárutak több esetben helytelenül, kerékpárútként kerültek kijelölésre**. Több szakaszon **kisebb lokális felületi hibák** (kátyúk, repedések, növényzet borítottság) fedezhetők fel a burkolat felületén. A Rohonci úti, a Bartók Béla körút menti gyalog- és kerékpárút, valamint a Körmendi út mentén húzódó gyalog- és kerékpárút, illetve a Szent Márton utca déli oldalán található kerékpárúterősen **leromlott állapotú** több szakaszon. A Brenner Tóbiás körút menti, a Gyöngyöspatak, Kőszegi utca mentén húzódó és a Fő téren található létesítményeknél a kerékpáros haladásávk térkő burkolattal vannak ellátva, ami a kerékpárosok szempontjából **kedvezőtlen felületet biztosít**. A meglévő csomóponti átvezetések burkolati jele, a felfestések néhány csomópontban **lekopott**. A Rumi külső út menti meglévő gyalog- és kerékpárút vasútvonalakat keresztez, ahol a kerékpárosoknak le kell szállni és át kell tolni a kerékpárt, **önálló kerékpáros vasúti átjáró nincs**.

**A városon belül legnagyobb problémát az jelenti, hogy a meglévő hálózat kerékpáros főtengelyei nincsenek folytonosan összekötve, a nyomvonalak csak részben alkotnak összefüggő hálózatot**. Az észak-déli kerékpáros főtengelyek nincsenek összeköttetésben. A hálózatból nagyrészt hiányoznak a szomszédos településeket bekötő szakaszok (Vép, Balogunyom, Sé). A meglévő hálózatban magas a közös gyalog- és kerékpárutak részaránya, ami **konfliktust idézhet elő a gyalogos és kerékpáros forgalom között, több esetben a közlekedők nem értik a kresz szabályokat**. Az új létesítmények tervezésekor **fizikailag elválasztott létesítmények kialakítására kell törekedni**. A meglévő hálózat folytonossági hiányait több esetben a **nagyforgalmú/sebességű utak okozzák**. Ezek mentén a kerékpáros forgalom közötti forgalomtól elválasztott elvezetése jelenleg nem megoldott. Ilyen szakaszok a Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút nyomvonala, valamint a Szent Imre herceg utca.

A településen több veszélyes hely, baleseti gócpont is található, melyek többsége **nagyforgalmú utak csomópontja**. Azonban ki kell emelni azt is, hogy a legtöbb baleset a kerékpárosok számára kijelölt Csaba utcai alujáróban történt (2016-2020 I. félév között évente egy baleset van). A balesetek okai tisztázatlanok, legtöbb esetben kerékpáros-kerékpárossal ütközött, ami valószínűleg azért történt, mert nem a megfelelő sávban haladtak kerékpárosok. A veszélyes helyek – az előbbi példán kívül – több esetben ott fordulnak elő, ahol jelenleg **nincs kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény**. A veszélyes helyek másik csoportját a meglévő létesítmények csomóponti átvezetései és a kereszteződések jelentik, melyek néhol hiányoznak/lekoptak vagy esetleg valamelyik fél figyelmetlen volt.

Szombathely főbb közösségi közlekedési állomásain a kerékpártárolás jelenleg **kapacitáshiányos és nem megfelelő szolgáltatási szintű**. B+R parkolók a kiemelt megállóhelyeknél nincsenek (Ady téri buszpályaudvar).

Meglévő, egységes **kerékpáros útirányjelző táblarendszer nincs**, a legtöbb létesítmény mellett egyáltalán nem került kihelyezésre kerékpáros útirányjelző tábla.

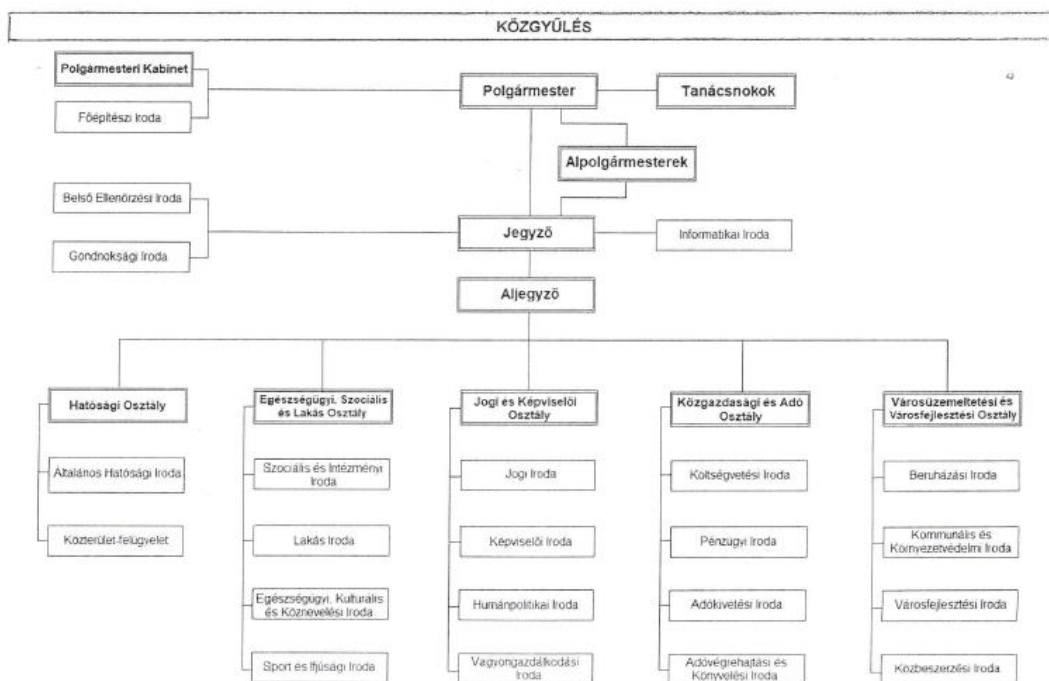
A kerékpáros közlekedés problémáit a **KHT-3** jelű **„KERÉKPÁROZÁST AKADÁLYOZÓ TÉNYEZŐK PROBLÉMATÉRKÉPE”** című rajzi melléklet mutatja be M=1:25 000 méretarányban.

### 3.4 Közbringa

Jelen fejezet nem releváns, mivel közösségi kerékpáros közlekedés rendszere jelenleg nem érhető el a városban, ugyanakkor a közösségi kerékpáros rendszer kialakítása TOP pályázat tárgyát képezi.

### 3.5 Szervezeti-működési háttér

A TOP kerékpáros projektek kialakításáért, fejlesztéséért és sikeres kivitelezéséért, valamint a későbbi üzemeltetésért a projekt gazdája, Szombathely Megyei Jogú Város felel. A városháza szervezeti felépítését mutatja a következő, **10. számú ábra**. A választott polgármester tevékenységét három alpolgármester, három tanácsnok, egy jegyző és egy aljegyző segíti:



**10. ábra: Szombathely Megyei Jogú Város hivatali felépítése<sup>33</sup>**

A szervezeti felépítésből is látható, hogy a város működtetéséhez, fejlesztéséhez kapcsolódó feladatok és tevékenységek gördülékeny kivitelezése érdekében további egy kabinet, valamint öt osztály került kialakításra. Jelen projekt szempontjából fontos kiemelni a Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztályt, mely a projektfejlesztés és a projektmenedzsment (közreműködik és koordinálja a Társfinanszírozási Szerződés megkötését és a kapcsolódó dokumentumok összeállítását és beszerzését, összeállítja az időközi és záró elszámolásokat illetve hiánypótlásokat, projekt

<sup>33</sup> Forrás: <https://m.szombathely.hu/hivatal/hivatal-felepitesi/hivatal-felepitesi.1537/>

előrehaladásának nyomon követése, elvégzi az indikátorok teljesülésének vizsgálatát, kapcsolattartás a közreműködő szervek között, stb.) feladatait látja el.

A projekt sikeres megvalósításában és fenntartásában a városi közgyűlés további négy osztályának aktív szerepvállalása is elengedhetetlen:

- A JOGI ÉS KÉPVISELŐI OSZTÁLY a fejlesztésekkel kapcsolatos jogi ügyekben (területvásárlással kapcsolatos ügyek, szerződések előkészítése stb.) esetében tud segítséget nyújtani;
- A KÖZGAZDASÁGI ÉS ADÓ OSZTÁLY a számlák kiállításában, pénzügyi tranzakciók kivitelezésében és a költségvetések becslésében, összeállításában vállalhat szerepet;
- Az EGÉSZSÉGÜGYI ÉS KÖZSZOLGÁLATI OSZTÁLY munkája egyértelműen a projektet és a kerékpáros közlekedést népszerűsítő kampányokban, oktatási és szemléletformálási tevékenységben bírhat nagy szereppel;
- A VÁROSÜZEMELTETÉSI ÉS VÁROSFEJLESZTÉSI OSZTÁLYON belül a Beruházási Iroda és a Közbeszerzési Iroda, a beruházások és a kapcsolódó közbeszerzések, illetve az építési munkálatok koordinációs feladatait láthatja el.
- A HATÓSÁGI OSZTÁLY az önkormányzat kezelésében lévő épített és természeti környezet védelme, így a megépült kerékpáros létesítmények védelme is.

Szombathely Megyei Jogú Város önkormányzatának kerékpáros fejlesztések iránti elkötelezettségét jól mutatja, hogy a 2007-2013 közötti fejlesztési periódus során három nagyobb beruházás is megvalósult a Nyugat-Dunántúli Operatív Program keretében, 350 millió Ft-os támogatásból (8. táblázat).

Projekt címe	Támogatás összege	Kerékpárforgalmi létesítmény hossza
Szombathely Dolgozók úti kerékpárút fejlesztése	163 m Ft	2,411 km
Szombathely I/C jelű, Bartók B. krt. - Magyar L. u. közötti kerékpárút építése	57 m Ft	0,941 km
Szombathely város kerékpárút-hálózatának fejlesztése Gyöngyösszlős és Gyöngyöshermán városrészekben	130 m Ft	4,405 km

**8. táblázat: Szombathely kerékpáros fejlesztései a Nyugat-Dunántúli Operatív Program keretében, 2007-2013**

A 2014-2020-as programozási időszakban további nagyobb fejlesztések valósultak és valósulnak meg Szombathely területén a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretein belül (9. táblázat).

Projekt címe	Támogatás összege	Kerékpárforgalmi létesítmény hossza
A Ferenczy utca hiányzó szakaszának kiépítése	915 m Ft	0,780 km
Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése	1 100 m Ft	11,115 km
Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése	245 m Ft	1,718 km

Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése	254 m Ft	2,307 km
Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása	915 m Ft	1,015 km

**9. táblázat: Szombathely kerékpáros fejlesztései a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében, 2014-2020**

A kerékpárutak és kerékpáros létesítmények karbantartásában, felújításában és működtetésében fontos szerepet játszik a Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. (SZOVA). A SZOVA Zrt. két cég, a Szombathelyi Városgazdálkodási Kft., és a Házkezelési Kft. összeolvadásával, 2007. július 1-től kezdte meg tevékenységét a minőségi és versenyképes szolgáltatás érdekében. A társaság a jogelődökkel együtt már több mint ötven éve lát el Szombathelyen városüzemeltetéssel kapcsolatos feladatokat. Az önkormányzati tulajdonú SZOVA ZRT. tevékenysége rendkívül széleskörű: a hulladékgyűjtés, a közterületek tisztítása, a téli hó- és síkosság-mentesítés, valamint útfenntartás, útjavítás, kommunális gépjárművek és munkagépek javítása.

Szombathely városában nem csak az önkormányzat, hanem a helyi civil szervezetek, állami szervek és a turisztikai szolgáltatók egyaránt elkötelezettek a kerékpáros fejlesztések érdekében. Az évek alatt kialakult kerékpáros együttműködések tekintetében az alábbi szinergiákat szükséges kiemelten kezelni:

- Az állami szervek közül kiemelt jelentőséggel bír a rendőrséggel való együttműködés, akik a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos előadásokat, képzéseket tartják a város kerékpárosai számára.
- A Kerékpáros Magyarország Szövetség és Szombathely közötti együttműködés mindenképp a várost érintő kerékpáros fejlesztések tervezése, szakmai előkészítése során realizálódik.
- A turisztikai szolgáltatók és szállásadók, valamint a város közötti együttműködések közül fontos kiemelni a város és a Savaria Turizmus Nonprofit Kft közötti kapcsolatot. A szervezet a városi turisztikai desztináció menedzsment feladatokat látja el, melyek közül külön ki kell emelni a határon átnyúló turisztikai fejlesztéseket, melyek esetében nagy hangsúly kerül a kerékpáros turizmus fejlesztésére.

Ahogy az már korábban is említésre került, Szombathely városában nagy hagyománya van a kerékpáros közlekedésnek. Ennek fényében koránt sem meglepő, hogy számos civil kezdeményezés szerveződött a kerékpáros közlekedés kultúrája köré. Ezek a civil szervezetek a várossal együttműködve általában bemutatók, promóciós előadások, kerékpáros kirándulások, valamint egyéb rendezvények (pl. critical mass) szervezésében és lebonyolításában vállalnak vezető szerepet. A város kerékpáros közlekedés köré szerveződött civil szervezetei:

- Szombathelyi Kerékpáros Klub
- Vas Megyei Kerékpáros Szövetség
- Szombathelyi Tekergők Egyesület
- Király Szabadidősport Egyesület - Kerékpáros klub
- Szombathelyi Biciklisek klubja

- Herényiek Háza
- Critical Mass és a Magyar Kerékpáros Klub szombathelyi szervezete

Szombathely városában jelentősebb kerékpáros események:<sup>34</sup>

- Tour de Hongrie 2015-2016: a majdnem 100 éves hagyománnyal rendelkező Magyar Kerékpáros Körverseny 2015-ben közel 10 év kihagyás után kelt újra életre Szombathely városában, melynek szervezése, az útvonal látványos és biztonságos megvalósítása a város és a civil szervezetek összefogása nélkül nem valósulhatott volna meg. Szombathely utoljára 2017-ben volt része a versenynek.



53. fénykép: Tour de Hongrie (2017)

- Critical Mass, Night Bike:<sup>35</sup> A Critical Mass bő tíz évvel ezelőtt azért jött létre, hogy egy városi akció segítségével felhívja a kerékpározásra a figyelmet. Az elmúlt több mint két évtized kerékpáros térhódításában ez a civil kezdeményezés az egyik legfontosabb, melyen eseményenként közel 450 kerékpáros is részt vesz. A Night Bike egy közösségi oldalakon meghirdetett Szombathelyi kerékpáros esemény, melynek elsődleges célja a kerékpáros közösségépítés, kerékpározás népszerűsítése, illetve, hogy felhívja az autósok figyelmét a bringásokra. 2019 szeptemberében került megrendezésre a 25. Critical Mass avagy Bringára Szombathely.



54. fénykép: 25. Critical Mass (2019)

<sup>34</sup> A rendezvények leírásának, illetve a felhasznált képek forrása: [http://www.vasmksz.hu/?page\\_id=1029](http://www.vasmksz.hu/?page_id=1029)  
[http://vaskarika.hu/galeria/kep/5878/A\\_Tour\\_de\\_Hongrie\\_2017\\_szombathelyi\\_prologia/](http://vaskarika.hu/galeria/kep/5878/A_Tour_de_Hongrie_2017_szombathelyi_prologia/)

<sup>35</sup> A felhasznált fénykép forrása: Critical Mass Szombathely facebook oldal

- Autómentes nap:<sup>36</sup> Szombathelyen az egyik legrégebbi, a város által is támogatott kerékpáros akció az Autómentes nap, melynek keretében olyan városi, nagyközönséget megmozgató, látványos programok kerülnek megszervezésre, amelyek kedvet adnak a biciklizéshez. Mára már az Európai Mobilitási Hét részeként vehetnek részt rajta az érdeklődők.



**55. fénykép: Európai Mobilitási Hét Szombathelyen**

- Bringás reggeli: a rendezvény évente kétszer, a Fő téren kerül megrendezésre, mely során reggelivel kínálják mindazokat, akik naponta kerékpárral járnak – természetesen a kerékpáros közösségépítés egyik legnépszerűbb rendezvényének számít a bicajos reggeli.
- Bringaakadémia: a programon résztvevők profi oktatók által tanulhatják meg a biztonságos kerékpáros közlekedés alapjait, a kerékpárok szakszerű kezelését, szerelését, a KRESZ szabályait.

### 3.6 A fejlesztési terület kijelölése

A kerékpárosbarát fejlesztéseket Szombathely Megyei Jog Város Önkormányzata több, szorosan egymásra épülő pályázati forrás segítségével kívánja megvalósítani:

- TOP-6.4.1-15-SH1 - Fenntartható városi közlekedésfejlesztés – Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése
- TOP-6.4.1-15-SH1 - Fenntartható városi közlekedésfejlesztés – Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése
- TOP-6.4.1-15-SH1 - Fenntartható városi közlekedésfejlesztés – Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése

A fejlesztések célja nem csak a város kerékpáros hálózatának fejlesztését szolgálja, hanem lehetőséget ad a térségi hálózatok összekapcsolására, amely ezáltal a határon átívelő kerékpáros kapcsolatok erősítését is eredményezi. A kerékpárforgalmi hálózati tervben szereplő javaslatok a szigetszerűen elhelyezkedő, városon belüli és a várost a környező településekkel összekötő kerékpárutak komplex rendszerré fejlesztését eredményezik. A hálózati tervben kijelölt hatásterület a városi kerékpárforgalmi

<sup>36</sup> Az autómentes napot illusztráló kép forrása:

[http://vaskarika.hu/hirek/reszletek/15940/westside\\_tse\\_multidezo\\_bringatura\\_es\\_koncertek-automentes\\_nap\\_20/](http://vaskarika.hu/hirek/reszletek/15940/westside_tse_multidezo_bringatura_es_koncertek-automentes_nap_20/)

hálózatának legfontosabb elemeit foglalja magába, mely jelentős minőségi javulást fog eredményezni a kerékpáros közlekedésben, amelyet a későbbi fejlesztési ütemek tovább tudnak erősíteni a jövőben.

A fejlesztési terület lehatárolásakor nagymértékben figyelembe lett véve:

- a forgalomvonzó létesítmények és célállomások, illetve a kerékpáros forgalmat „kibocsájtó” városrészek és környező települések területi elhelyezkedése;
- a magas baleseti kockázattal bíró kerékpáros útvonalak elemzése;
- az OTrT által törzshálózati elemként nyilvántartott kerékpáros nyomvonal elhelyezkedése;
- a kerékpárforgalmi létesítmények, illetve a helyi és országos közutak kerékpáros forgalmi adatai;
- közösségi közlekedés gócpontjai.

A területet a Söptei út – Repülők útja – Saághy István utca – Muskátli utca – Dolgozók útja – Perintparti sétány – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Nárai Külső út – Garamvölgyi Tivadar utca – Erkel Ferenc utca – Körmendi út – – Balogunyom közigazgatási határa – Újvilág utca – Országgh László utca – Rumi út – Pásztor utca – Sárdi-ér utca – Vépi út – Ikervár utca – Selmec utca – Vasútállomás – Bocskai körút – Horváth Boldizsár körút – Sugár út – Irottkő utca – Maros utca – Öntő utca határvonal veszi körbe. A terület nagysága közelítőleg 33 km<sup>2</sup>. A fejlesztési területet a „*Tervezett kerékpárforgalmi nyomvonalak Szombathelyen*” című rajzi melléklet mutatja be M=1:25 000 méretarányban.





#### 4.1.2 Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója, Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2014)

A város – jelenleg hatályban lévő – településfejlesztési stratégiájában nevesített célként jelenik meg, hogy Szombathelyen 25 %-ra emelkedjen a naponta kerékpárral közlekedők aránya (a jelenlegi 19%-ról), és 45 %-ra növekedjen a hetente kerékpározók aránya. E cél elérését a jelen pályázatokban megcélzott fejlesztések és beruházások nagymértékben elősegítik, hiszen a város majdnem egésze kerékpárosbarát akcióterületként lett kijelölve, illetve a környező települések is bekapcsolódnak. A hatályos stratégiai dokumentum fejlesztési célként nevesíti a szomszédos települések, többek között Vép és Balogunyom kerékpárral történő könnyebb elérését, kerékpártárolók további telepítését, illetve az autók mozgásteret rovására kerékpározható útszakaszok, sávok kialakítását, autómentes és csillapított övezetek bővítését. Jelen dokumentumban betervezett fejlesztések hasonló elemeket tartalmaznak, hiszen a Vép, Balogunyom és Sé felé történő kerékpáros nyomvonal kialakítása, a kerékpáros tárolók betervezése, különböző forgalomszervezési változtatások a kitűzött célok elérését szolgálják.

A hatályos fejlesztési stratégia 2030-ra kitűzött átfogó célja, a vonzó városi környezet kialakítását megcélzó Éhen Gyula Terv keretében a 2014-2020-as időszakra kitűzött stratégiai célok közül a projektek szorosan illeszkednek a 3.3-mas, „Fenntartható és környezetkímélő közlekedési rendszer” létrehozása stratégiai célhoz. A projektek tevékenységei az alábbi, 2020-ig megfogalmazott prioritásokhoz igazodnak:

- integrált közösségi és alternatív közlekedési rendszer kialakítása;
- a városon belüli úthálózat tehermentesítése az átmenő és az ipari termeléshez kapcsolódó közúti forgalom alól (a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése által a kerékpáros forgalom növekedése az autós közlekedési mód ellenében).

#### 4.1.3 Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014-2020

Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programjának 3. számú céljában a „Városi szintű CO<sub>2</sub> kibocsátás csökkentése közlekedési, energiahatékonysági fejlesztésekkel” nevesített kulcsprojektek találhatóak, melyek a hivatásforgalmú, fenntartható és környezetkímélő kerékpáros fejlesztéseket, továbbá egyéb, a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos beruházásokat tartalmaz:

- Gazdaságfejlesztési célú új közúthálózati elemek
- Zöld város kialakítása
- Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése

Jelen projektek az ITP céljaihoz oly módon tudnak hozzájárulni, hogy a város belterületén kerékpárosbarát akcióterület kerül kialakításra, mely biztosítja a területen belüli könnyebb elérést és a biztonságosabb kerékpározást. Továbbá a Szombathely és Vép, valamint Szombathely-Balogunyom településeket összekötő kerékpárutak megépítésével a város külterületi és várostérségi turisztikai- és hivatásforgalmi kerékpárúthálózat fejlesztésének egy része is megvalósulna. Mindemellett kerékpártárolók telepítése, illetve forgalomtechnikai beavatkozások is megvalósulnak, mely a kerékpáros (fenntartható) közlekedési mód térnyerését szolgálja.

## 4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

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

- a Belváros rendelkezik a legmagasabb forgalomvonzó létesítménnyel, illetve a legtöbb kerékpáros célállomás is e városrészen koncentrálódik.
- a legfőbb kibocsátó területeknek egyértelműen a magas népsűrűségű lakótelepi városrészek és a környező települések azonosíthatók (Derkovits és Oladi lakótelepek, Vép, Balogunyom).

Szombathely adottságai a kerékpáros közlekedés szempontjából kedvezőek, hiszen alapvetően sűrű a beépítettsége, a kibocsátó (lakótelepek, környező települések) és a forgalomvonzó célállomások között kis távolságok vannak, továbbá a város alapvetően síkvidéki jellegű, ami kifejezetten kedvez a kerékpáros közlekedésnek.

Szombathely várostérségének fejlődését, és ezáltal a kerékpárforgalmi hálózat északi térségét alapvetően meghatározhatja és befolyásolhatja Szombathely új ipari területének potenciálja. A Söpte, Gencsapáti és Szombathely közelében elhelyezkedő, mintegy 600 ha-os iparterület kialakításának előkészítését a város elkezdte.<sup>38</sup> Ezzel lényegében egy szombathelyi északi ipari park jöhet létre, ami az új vállalkozások számára kiváló telephelyül szolgálhat. Az ipari célú fejlesztés nagymértékben megnövelheti a város északi területén a kerékpáros hivatásforgalmat (így a tervezett Söptei úti kerékpárforgalmi fejlesztés még inkább felértékelődik), ezért a későbbiekben mindenképp felül kell majd vizsgálni a kerékpárosbarát hatásterület északi térségét (16. térkép).



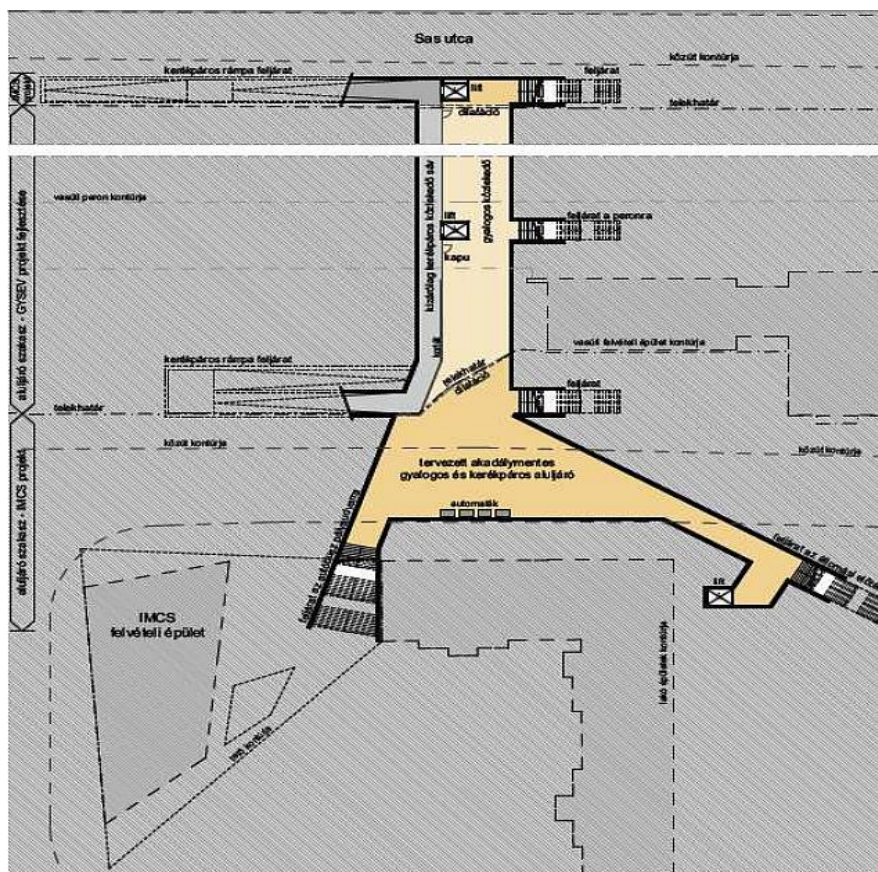
16. térkép: A tervezett új iparterület elhelyezkedése<sup>39</sup>

<sup>38</sup> A fejlesztést Szombathely Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója és Integrált Településfejlesztési Stratégiája is nevesíti.

<sup>39</sup> A térkép forrása: Hatástanulmány az Oberwart–Szombathely vasúti összeköttetés regionális környezeti és gazdasági hatásainak bemutatására a magyar szakasz mentén (2014), 73. oldal

Szombathely közlekedési központjának tervezett kialakítása alapjaiban változtathatja meg a városi és várostérségi közlekedést. A vasútállomás, illetve a helyi- és helyközi autóbusz állomások integrálása (illetve egyéb, pl. közigazgatási, kereskedelmi funkciók odatelepítése) egy nagyobb volumenű forgalomvonzó és célállomássá alakul át, ahol a közlekedési módok közötti közvetlen átszállás biztosított. A KSH 2011-es, népszámlálási adatai szerint a Szombathelyre naponta ingázók száma meghaladja a 16 ezer főt, ami több mint 20%-os növekedés a 2001-es adatokhoz képest. A megyeszékhely funkcionális központi szerepét jól mutatja, hogy Szombathely nappali népessége közel 15 000 fővel magasabb, mint a város lakónépessége.<sup>40</sup> A közösségi közlekedési csomópont a várostérségből érkező utasok (pl. a munkába járók, bevásárlás és ügyintézés céljából érkezők) elsődleges fogadó bázisává alakul, illetve a város elsőszámú turisztikai belépési pontjává válik.

A közlekedési központ kiépítése átírhatja a jelenlegi kerékpárforgalmi viszonyokat is. A tervek szerint kiépítésre kerül egy új gyalogos és kerékpáros aluljáró is a vasúti felvételi épület bal oldalán, amely közvetlen kapcsolatot biztosít a vágányok, a buszpályaudvar, az Éhen Gyula tér és a vasút túloldalán található lakott területekkel. Ez a beruházás új potenciálokat is jelenthet a kerékpáros hálózati terv keleti térségében (pl. a Puskás Tivadar utcai kerékpárforgalmi nyomvonallal való összeköttetés jöhet létre) (11. ábra).



11. ábra: A gyalogos-kerékpáros aluljáró vázlatos alaprajza<sup>41</sup>

<sup>40</sup> Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 60-61. oldal

<sup>41</sup> Szombathely Intermodális Közösségi Közlekedési Csomópont létesítése – Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány, 240. oldal

A GYSEV középtávú fejlesztései esetében mindenképp meg kell említeni az IKOP forrásból megvalósítandó állomásfejlesztéseket (P+R, B+R parkolók kialakítása), amely a várostérség multimodális közlekedési rendszerére lehet jótékony hatással, míg a hosszú távú célok között a Szombathely és Oberwart (Felsőőr) közötti vasúti összeköttetést fontos kiemelni.

#### 4.2.1 Kerékpáros szokások megváltoztatásának lehetőségei

A kerékpározás városi környezetben általában öt kilométeres távolsággal bezáróan a leggyorsabb közlekedési módnak tekinthető, ha az utazási időt „door to door” viszonylatban mérjük. A túlsúfolt, esetenként forgalmi dugókkal terhelt Szombathely esetében a kerékpározás lehet a közlekedés leggyorsabb módja.

Szombathely kiemelt célja a kerékpáros közlekedés részarányának növelése. Ennek elérése céljából a város közlekedési hálózatának kerékpárosbarát fejlesztésén kívül számos kiegészítő tevékenységre is hangsúlyt fog fektetni: különböző szemléletformáló eseményekre, népszerűsítő rendezvényekre, valamint oktató-nevelő kampányokra kerül sor.

Szombathely a megye oktatási központja, ebből adódóan sok diák jár a város iskoláiba a környező településekről is. A biztonságos kerékpárforgalmi-hálózat kiépítése, megfelelő kerékpártárolók létesítése mellett a népszerűsítő programokkal kiemelten javasolt megcélozni az általános iskolák felső tagozatos diákjait, a középiskolás korosztályt, az egyetemi hallgatókat, illetve azokat a munkavállalókat, akiknek munkahelye lakóhelyüktől 5 km-es távolságon belül van (a célból, hogy az utazásaikhoz kerékpárt használjanak). Érdekes, és egyben újszerű megközelítésként javasolt lehet egy olyan, ösztönző rendszer kialakítása, amely a munkáltatókat célozza meg annak érdekében, hogy a munkavállalók kerékpáros közlekedési módot használjanak munkába járás céljából.

A munkavállalók ösztönzésére számos külföldi és hazai jó példát mutat be az EMAH projekt<sup>42</sup> keretében kidolgozott tanulmány.<sup>43</sup> Az alábbiakban – a teljesség igénye nélkül – két hazai jó gyakorlat kerül ismertetésre, a hivatkozott dokumentumból szükség szerint további ötletek meríthetők:

- A HVG Kiadó Zrt. 2010-ben 10 db kerékpárt vásárolt, melyeket a kerékpárt még nem használó munkatársak körében pályáztattak meg. A szerkesztőség körében már a vásárlást megelőzően is 20-25% volt a kerékpárt használók aránya, ami a fejlesztés és a vállalaton belüli népszerűsítő kampány hatására tovább nőtt.
- A National Instruments Hungary Kft. debreceni központjában 100 db kerékpár befogadására alkalmas, kamerával megfigyelt tárolót alakítottak ki.

#### 4.3 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A fejlesztés lehetőségeit az alábbi szempontok határozzák meg:

- Szombathely város település szerkezete.
- A város környéki települések helyzete.
- A vasútvonalak és a főközlekedési utak helyzete.

<sup>42</sup> [http://www.at-hu.net/at-hu/hu/projekt.php?we\\_objectID=599](http://www.at-hu.net/at-hu/hu/projekt.php?we_objectID=599)

<sup>43</sup>

[http://www.kti.hu/uploads/images/2015/5\\_EMAH%20Gy%C5%91r/OKOMOB\\_EMAH\\_szak%C3%A9rt%C5%91i\\_tanulm%C3%A1ny.pdf](http://www.kti.hu/uploads/images/2015/5_EMAH%20Gy%C5%91r/OKOMOB_EMAH_szak%C3%A9rt%C5%91i_tanulm%C3%A1ny.pdf)

- A vízfolyások elhelyezkedése.
- A korábban kiépített kerékpárforgalmi nyomvonalak elhelyezkedése.
- Jelentősebb lakó, ipari és szolgáltató területek elhelyezkedése.

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

- Hiányzó településrész kapcsolati irányok létrehozása (pl.: Vép, Balogunyom és Sé felé).
- Hiányzó főhálózati irányok létrehozása (pl.: Bartók Béla krt.).
- Hiányzó részelemek létrehozása (pl.: Szent M. u.-Fő tér között).
- Balesetveszélyes csomópontok és csomóponti átvezetések megszüntetése (pl.: Nárai-Brenner T. u. csp.).
- A közösségi közlekedési módok és a kerékpáros közlekedés kombinált módjának megteremtése.
- Kerékpártámaszok elhelyezése a kerékpáros célpontoknál.
- A városi közösségi kerékpározási rendszer kialakítása.

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

#### 4.3.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

A hatályos műszaki előírások alapján a fejlesztési lehetőségek felmérése:

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

- szabadidős célú kerékpáros útvonalak esetében kerékpáros pihenőhelyek elhelyezésének lehetséges helyszínei, kialakítása;
- Kerékpáros útirányjelző táblarendszer
  - A táblarendszer kialakításának, táblán megjelenítendő tartalmak lehetőségei, főbb jelzendő célpontok azonosítása

## 5. A tervezett fejlesztések bemutatása

### 5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

#### 5.1.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése

Általánosságban több elválasztott gyalog- és kerékpárútnál tapasztalható, hogy azok kerékpárútként vannak jelenleg kijelölve. Ezeknél az elemeknél kis mértékű forgalomtechnikai beavatkozással (táblacserével) a probléma megoldható.

A Szombathelyt érintő 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu OTrT nyomvonal jelenleg nem kijelölt. Önkormányzati szándék szerint távlatban a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Perintparti sétány – Szent Qurinus sétány – Magyar László utca – Sorok utca – Szabadságharcos utca – Körmendi út – Szent Gellért utca – Diófa utca – Újvilág utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen végig vezető OTrT nyomvonal. Ebben a nyomvonalban több meglévő szakasz található, melyek többsége szélességben nem felel meg az OTrT követelményeknek. A fejlesztési területre eső meglévő, de OTrT nyomvonalba eső szakaszok az alábbiak (9. táblázat):

Szakasz megnevezése	Szakasz jellege	Jelenlegi szélesség [m]	szükséges szélesség [m]
<b>Dolgozók útja menti nyomvonal (Bucsui út és a Bem József utca között)</b>	egyoldali, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,50	4,25
<b>Rohonci út menti nyomvonal (Szűrcsapó utca és a Bartók B. körút között)</b>	kétoldali, egyirányú kerékpárút és gyalogjárda két gyalogossávvval	3,00 és 3,50	3,75
<b>Brenner Tóbiás körút menti nyomvonal (Alsóhegyi út és a Kálvária utca között)</b>	egyoldali, elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,50	3,75
<b>Brenner Tóbiás körút menti nyomvonal (Körmendi út és az Alsóhegyi út között)</b>	kétoldali, egyirányú kerékpárút és gyalogjárda két gyalogossávvval	2,50 és 2,90	3,75

9. táblázat: A meglévő, távlati OTrT nyomvonalba eső szakaszok szélességi jellemzői

A Dolgozók útja menti szakasz a meglévő kerékpáros hálózat nem régi elemének tekinthető. Az OTrT nyomvonalként történő kijelöléshez a meglévő létesítmény szélesítése lenne szükséges. Gazdaságossági szempontok, illetve a meglévő fizikai kötöttségek miatt a szélesítés megvalósítása nagy távlatban javasolt. A fejlesztésre a meglévő gyalog- és kerékpárút előregedését követően adódhat lehetőség. A nyomvonal végig a Dolgozók útja (8901. j. közút) mentén halad, a közút felé történő szélesítés nem lehetséges. A létesítmény É-i oldalán állnak a gyalog- kerékpárutat megvilágító kandeláberek. A szélesítés kivitelezéséhez az összes meglévő közvilágítási oszlop áthelyezésére szükség

lenne. A szakasz bővítése csak aránytalanul nagy költségek mellett lenne kivitelezhető, ezért a bővítés nem javasolt.

A Rohonci út mellett húzódó kétoldali, egyirányú elemeket szintén csak szélesítéssel lehet az OTrT hálózat részévé tenni. A gyalog- és kerékpárutak mellett zöldsáv húzódik, így a szélesítés megvalósítható. A szélesítést távlatban javasolt elvégezni, amikor a meglévő létesítmények elérik tervezési élettartamuk végét. A déli oldali sáv állapota mára megromlott, így annak javítása során az OTrT által javasolt szélességet kell figyelembe venni.

A Brenner Tóbiás körút menti létesítményeket szintén szélesíteni kell. A szakaszon végig kétoldali, egyirányú rendszer kiépítését javasoljuk. A Körmendi út és az Alsóhegyi út között a meglévő gyalog- és kerékpárutak ilyen rendszerűek, azonban szélességük nem megfelelő. A szélesítést a létesítmény menti zöldsáv szélessége megengedi. A gyalog- és kerékpárúton a kerékpáros haladósáv térkő burkolatú, ezt javasolt aszfalt burkolatra cserélni. A szélesítést a burkolatcserével együtt javasolt megvalósítani. Az Alsóhegyi út és a Kálvária utca között egyoldalú, kétirányú a meglévő rendszer, amit a folytonosság miatt kétoldali, egyirányú rendszerre javasolunk átalakítani. Emiatt a meglévő létesítmény szélessége közelítőleg megfelelő, azt azonban egyirányú rendszerként kell kijelölni. Ez kismértékű forgalomtechnikai beavatkozással jár.

### 5.1.2 Új létesítmények létrehozása

A tervezett új kerékpárforgalmi nyomvonalak elhelyezkedését a **KHT-3** jelű **„TERVEZETT KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONALAK”** című rajzi melléklet mutatja be M=1:25 000 méretarányban.

#### 5.1.2.1 3. szakasz: a Maros utca-Söptei úti körforgalom közötti kerékpárforgalmi nyomvonal

##### **3/I. szakasz: Maros utca és a 11-es Huszár úti körforgalom között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kerékpáros nyom
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 340 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Saághy István utcán vezet a Maros utcától a 11-es Huszár úti körforgalomig. A nyomvonal lakóterületek (kertvárosias terület) mellett húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a lakóterületek bekötése. A Saághy István u. jelenleg kismértékű lakóútca. Átlagos napi forgalma a 2 000 E/napot nem éri el, a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota kerékpározásra alkalmas. Az utca 2x1 forgalmi sáv, a burkolatszélesség 6,10 m. A lakóútca forgalma és engedélyezett sebessége lehetővé teszi, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalommal közös felületen vezessük.

A szakasz településen belüli hálózati elemeket köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonalon kerékpáros nyom burkolati jelek felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. Folyópálya szakaszokon II. típusú kerékpáros nyom burkolati jeleket kell felfesteni, míg a keresztező utcákban I. típusú nyom felfestése indokolt. A Saághy István utca kerékpáros nyomok felfestésével érintett szakaszán 30 km/h-ás sebességkorlátozás



bevezetését javasoljuk, melynek lehetőségét a részletes tervezés során vizsgálni kell. A Saághy u. mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a lakóutcát világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszhoz kapcsolódik Saághy I. u. útépitési és felújítási terve, a Szent Imre herceg utca –Muskátli utca körforgalmú csomóponttól a 11-es Huszár út – Saághy I. u. körforgalmú csomópontig. A tervet az UTIBER Kft. készítette 2012. májusában (munka megnevezése: „Szombathely, Saághy I. u. útépités és felújítás”; munkaszám: 42.934), jogerős építési engedéllyel rendelkezik. A terv a meglévő útszakasz felújítását, valamint annak meghosszabbítását tartalmazza a Szent Imre herceg utca-Muskátli utca körforgalomig. Az új szakasz keresztezi a Gyöngyös-patakot, itt új hídműtárgy létesül. A terv a Saághy u. menti kerékpáros közlekedéssel is foglalkozik, kétirányú kerékpárutat vezet a két körforgalom között. A kerékpárút a Maros utcáig az út D-i, míg azt követően annak É-i oldalán vezet. A fejlesztés a Város saját finanszírozásában fog megvalósulni várhatóan az elkövetkezendő években. Jelen javasolt nyomvonal szerepe, hogy kapcsolatot biztosítson a Sugár út-Irottkő utca-Maros utca nyomvonalon (lásd. 4. szakasz) és a 87-es út mentén kiépítendő (lásd. 3/II. szakasz) kerékpárforgalmi nyomvonalak között addig, amíg a Saághy utcát érintő fejlesztés megvalósításra nem kerül.

A javasolt forgalomtechnikai beavatkozás nem építési engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani legkésőbb 2018 október végéig.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT II.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „20. Saághy István utca” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

### **3/II. szakasz: 11-es Huszár úti körforgalom és a Söptei úti körforgalom között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 1 200 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Repülők útja (87. sz. főút) – 11-es Huszár út (8901. j. közút) körforgalmú csomóponttól indul a Repülők útjával párhuzamosan annak D-i oldalán. A meglévő körforgalmú csomópont körül önálló kerékpárút van kijelölve a csomópont Ny-i és É-i oldalán. A kerékpárút a Repülők útjának északi oldalán ér véget, csatlakozva a METRO Áruház előtti szervizúthoz. A kerékpárosok a kerékpárút végétől a szervizút burkolatán közlekednek, melyen keresztül elérhetők a szervizúttól északra fekvő forgalomvonzó létesítmények. A tervezett D-i oldali nyomvonal a Repülők útja (87. sz. főút) – Söptei út (8639 j. közút) körforgalmú csomópontnál ér véget. A nyomvonal gazdasági területek (kereskedelmi, szolgáltató létesítmények) mellett húzódik, illetve a tervezett létesítménytől D-re fekszik az Élmunkás utca-Verseny utca-Repülők útja-18. sz. vasútvonal által határolt lakó-pihenő övezet. A tervezett szakasz funkciója ezen területek felfűzése. A nyomvonal a Szombathely-Sé közigazgatási határ és a Söptei út közötti K-Ny-i irányú tengely része.

A 87. sz. főút a vizsgált szakaszon 2x1 forgalmi sávós, átlagos napi forgalma 15 010 j/nap (16 189 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h (Szombathely lakott területének kezdete a Repülők útja – 11-es Huszár út körforgalmú csomópont előtt található, így ezen a rövid szakaszon az engedélyezett sebesség 50 km/h). A 87. sz. főút forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

A szakasz helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal vonatkozásában engedélyezési és kiviteli terv készült, melyeket a Somlai Mérnöki Iroda készített (munka megnevezése: „Szombathely, 11-es Huszár út-Söptei út BVI-hez vezető út között építendő gyalog- és kerékpárút terve”; munkaszámok: 022/2015 és 022/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/36-12/2016 iktatószámmal 2016. március 01.-én. Az elválasztott gyalog- és kerékpárút burkolatszélessége folyópálya szakaszon 3,87 m (szűkületben: 3,42 m). A tervezett kerékpáros létesítmény aszfalt burkolatú pályaszerkezettel kerül kiépítésre. A burkolat oldalesése 2,50%. A nyomvonal mentén kétoldali, 0,5 m széles földpadka kerül kialakításra 4,00%-os eséssel. A tervezett aszfalt burkolatra hulló csapadékvíz a 87. sz. főút melletti, meglévő árokba fog befolyani. Ahol a létesítmény a meglévő ároktól távolabb húzódik, ott a víz a gyalog- és kerékpárút, valamint az árok közötti vízszintes zöldfelületen fog elszikkadni. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani legkésőbb 2018. október végéig.

A szakasz 20 km/h alatti tervezési sebességgel került megtervezésre. Javasoljuk a terv felülvizsgálatát és a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 4,00 m-es használati szélesség tervezését.

A Repülők útja É-i oldalán található forgalomvonzó létesítmények megközelítésére 2 leágazást javasolunk kialakítani, a Repülők útját keresztező, meglévő gyalogos-átkelőhelyek melletti kerékpáros átvezetések tervezésével. Az egyik gyalogos-átkelőhely a Verseny utcával szemben található, a másik pedig a Stromfeld lakótelepnél. Az átvezetések kialakítása projekten kívüli tevékenységként, egyéb forrásból valósulhat meg.

A nyomvonal a Söptei út mentén a Büntetés Végrehajtó Intézethez vezető útig került megtervezésre. A szakasz tervét szintén a Somlai Mérnöki Iroda készítette. A tervezett elválasztott gyalog- és kerékpárút a Söptei út K-i oldalán vezet a megelőző szakaszhoz hasonló paraméterekkel. A létesítmény a Büntetés Végrehajtó Intézet környezetében keresztezi a Söptei utat, az építési beavatkozás az út Ny-i oldalára történő átvezetést követően ér véget. A Repülők útja (87. sz. főút) – Söptei út (8639 j. közút) körforgalmú csomóponttól a Büntetés Végrehajtó Intézetig tartó szakasz más (várhatóan önkormányzati) beruházásban fog megvalósulni, mint Huszár út és a Söptei út közötti szakasz. A Büntetés Végrehajtó intézetig tartó, sugár irányú kapcsolattal egy összefüggő, közúti forgalomtól elválasztott nyomvonal alakul ki a 11-es Huszár és a Büntetés Végrehajtó Intézet között.

A tervezett gyalog- és kerékpárút keresztezi a 18. sz. Szombathely-Kőszeg vasútvonalat. A vasútvonal egyvágányú, nem villamosított, az engedélyezett legnagyobb vasúti sebesség 80 km/h. A 87. sz. főút

közúti vasúti átjárója fényoszorópóval és csapórúddal biztosított. A tervezett gyalog- és kerékpárúton új vasúti átkelőhely épül külön szakági terv szerint a kerékpáros forgalom vasútvonalon történő biztonságos átvezetése miatt. Az új vasúti átkelő fényoszorópós és csapórudas biztosítással került tervezésre. Az új átjáró biztosításának tervét a SZENZORIKA Szervező, Kivitelező és Tervező Bt. készítette 45/2016 tervszámmal 2016. májusában.

A tervezett létesítmény mentén növénytelepítés is tervezésre került. A tervezett gyalog- és kerékpárút építése miatt fakivágás szükséges, a kivágott fákat pótolni kell. Emellett a tervezett létesítmény menti szabad területek is növényesítésre kerülnek. A növénytelepítési tervet Pintér Gábor okl. táj- és kertépítész mérnök készítette 2016. áprilisában.

A nyomvonal mentén útkategóriának megfelelő közvilágítási hálózatot kell kiépíteni. A közvilágítási szakági tervet Nagypál Tibor okl. villamosmérnök készítette 2015. októberében.

Az Önkormányzat a Stromfeld lakótelepnél a meglévő csapadékcsatorna-hálózat befogadóra történő csatlakoztatásának áthelyezését tervezi. A tervezett beavatkozás keresztezni fogja a tervezett kerékpáros nyomvonalat. Az Önkormányzat a fejlesztést a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében kívánja megvalósítani. A tervezett beruházás megvalósítását a javasolt gyalog- és kerékpárút építésével össze kell hangolni.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT II.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

#### 5.1.2.2 4. szakasz: Sugár út (Horváth B. krt. – Saághy I. utca között) – kerékpározható út kijelölése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kerékpáros nyom
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 1 435 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Sugár úton, az Irottkő utcán és a Maros utcán vezet a Horváth Boldizsár körúttól a Saághy István utcáig. A nyomvonal lakóterületek (kertvárosias, kisvárosias és nagyvárosias terület) mellett húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a lakóterületek bekötése. A nyomvonal szerepe a Szent Imre herceg utca menti É-D-i irányú kerékpáros tengely tehermentesítése. A szakasz a Szent Imre herceg utca menti nyomvonalhoz hasonlóan összeköti a Szombathely É-i oldalán található K-Ny-i irányú tengelyt a Szombathely belvárosát körülölelő, Horváth Boldizsár körút menti tengellyel. Ezáltal megfelelő kapacitással biztosítható a város É-i oldalán található lakó és kereskedelmi területek összekötése Szombathely centrumával.

A Sugár út, az Irottkő u. és a Maros u. egyaránt kisforgalmú lakóútca. Átlagos napi forgalmuk a 2 000 E/napot nem éri el, a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota kerékpározásra alkalmas. Az utcák 2x1 forgalmi sávok. A Sugár út-Irottkő u. vonalon a forgalmi irányok növényesített szigettel elválasztottak, ezen a szakaszon a kétoldali személygépjármű parkolás megengedett. A Maros utcában a forgalmi irányok fizikailag nincsenek elválasztva, a burkolatszélesség a kiemelt szegélyek között 6,50 m. A lakóutcák forgalma és engedélyezett sebessége lehetővé teszi, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalommal közös felületen vezessük.

A szakasz településen belüli hálózati elemeket köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonalon kerékpáros nyom burkolati jelek felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. Folyópálya szakaszokon II. típusú kerékpáros nyom burkolati jeleket kell felfesteni, míg a keresztező utcákban I. típusú nyom felfestése indokolt. A Sugár út-Irottkő u. szakaszon a nyomokat a kétoldali párhuzamos parkolók melletti oldalakadály-távolság figyelembevételével kell felfesteni. A szakaszon 30 km/h-ás sebességkorlátozás bevezetését javasoljuk, melynek lehetőségét a részletes tervezés során vizsgálni kell. A Sugár út-Irottkő u.-Maros u. nyomvonal mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a lakóutcákat világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszhoz kapcsolódik Saághy I. u. útépitési és felújítási terve, a Szent Imre herceg utca –Muskátli utca körforgalmú csomóponttól a 11-es Huszár út – Saághy I. u. körforgalmú csomópontig. A tervet az UTIBER Kft. készítette 2012. májusában (munka megnevezése: „Szombathely, Saághy I. u. útépités és felújítás”; munkaszám: 42.934), jogerős építési engedéllyel rendelkezik. A terv a meglévő útszakasz felújítását, valamint annak meghosszabbítását tartalmazza a Szent Imre herceg utca –Muskátli utca körforgalomig. Az új szakasz keresztezi a Gyöngyös-patakot, itt új hídműtárgy létesül. A terv a Saághy u. menti kerékpáros közlekedéssel is foglalkozik, kétirányú kerékpárutat vezet a két körforgalom között. A kerékpárút a Maros utcáig az út D-i, míg azt követően annak É-i oldalán vezet. A fejlesztés a Város saját finanszírozásában fog megvalósulni a következő években. Jelen javasolt nyomvonal a Saághy I. u. – Maros u. csomópontban csatlakozik az UTIBER Kft. tervéhez.

A javasolt forgalomtechnikai beavatkozás nem építési engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A Maros utcai szakaszon az Öntő utca útpályája keresztezi a kerékpárforgalom irányát. Az Öntő u. forgalma viszonylag nagynak mondható, ez az utca köti össze a Szent Imre herceg utcát és a 11-es Huszár utat. A meglévő négyágú csomópontban jelenleg az Öntő u. a főirány, a Maros u. forgalmának elsőbbségadási kötelezettsége van. Az Öntő utcától É-ra húzódó Saághy u. várható kiépítésével az Öntő u. közúthálózatban betöltött szerepe változni fog, forgalma várhatóan jelentősen lecsökken. A fejlesztést követően lehetőség nyílik a Maros u. – Öntő u. csomópontban a jelenlegi forgalmi rend felülvizsgálatára. A csomópontban távlatban egyenrangú útkereszteződés kialakítását javasoljuk a meglévő csomópont szintemelésével. Amennyiben a forgalmi viszonyok kedvezően alakulnak, úgy a szintemelést az Önkormányzat várhatóan saját forrásból fogja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT II.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „19. Maros utca” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban. A kapcsolódó Saághy I. utcai útépitési és felújítási terv tervezett keresztmetszeti kialakítását „20. Saághy István utca” című keresztmetszet mutatja be M=1:100 méretarányban.

### 5/1. szakasz: meglévő gyalog- és kerékpárút vége és a Szűrcsapó utca között

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Egyirányú kerékpárút és gyalogjárda két gyalogos sávval
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 100 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Rohonci út É-i oldalán található, meglévő egyoldali, elválasztott gyalog- és kerékpárút végétől indul és a Szűrcsapó utcáig tart. A nyomvonal lakóterületek (nagyvárosias terület) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Rohonci út menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Dolgozók útja és a Perintparti sétány menti meglévő kerékpárúttal. A szakasz megvalósításával a Bucsui út és a Bartók Béla körút közötti nyomvonalban lévő rövid folytonossági hiány megszüntethető.

A Rohonci út (8901. j. közút) a vizsgált szakaszon 2x2 forgalmi sávossal, átlagos napi forgalma 12 520 j/nap (12 827 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Rohonci út forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsui nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A Rohonci út É-i oldalán a kérdéses szakaszon jelenleg egy aszfalt burkolatú járda húzódik. A járda szélesség 8,00 m körüli, a burkolat állapota alkalmas a kerékpáros forgalom vezetésére. A Szűrcsapó utca és a Bartók Béla körút között a Rohonci út mentén a meglévő kerékpáros létesítmények kétoldali, egyirányú rendszerűek. A tervezett kialakításban az É-i oldalon a meglévő burkolat felületén egyirányú kerékpárutat és két gyalogos sávossal gyalogjárdát kell kijelölni sárga színű felfestéssel, forgalomtechnikai beavatkozással. A tervezett használati szélesség 3,75 m (2,00+0,25+1,50). A szakasz keresztezi egy meglévő bevásárlóközpont parkolójának Rohonci úti csatlakozását, ezért a tervezett kerékpáros létesítmény átvezetését fel kell festeni. A Rohonci út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a 8901. j. közutat világítja meg. A meglévő, kerékpáros nyomvonalként kijelölésre kerülő járda közvetlenül a közút mellett vezet, ezáltal az új létesítményt a meglévő hálózat megvilágítja. A meglévő közvilágítási hálózat által biztosított szolgáltatási szint megfelelőségének ellenőrzése miatt opcionálisan fénymérés lehet indokolt az új létesítmény mentén.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új gyalog- és kerékpárút kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú

„Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.3** jelű **„HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT III.”** című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

#### **5/II. szakasz: a Szűrccsapó utca és a Bem József utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 150 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Szűrccsapó utcától, az 5/I. szakasz végétől indul és a Bem József utcánál található, meglévő kerékpárútig tart. A nyomvonal lakóterületek (nagyvárosias terület) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Rohonci út menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Dolgozók útja és a Perintparti sétány menti meglévő kerékpárúttal. A szakasz megvalósításával a Bucsui út és a Bartók Béla körút közötti nyomvonalban lévő rövid folytonossági hiány megszüntethető.

A Rohonci út (8901. j. közút) a vizsgált szakaszon 2x2 forgalmi sávossal, átlagos napi forgalma 12 520 j/nap (12 827 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Rohonci út forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsui nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A Rohonci út É-i oldalán a kérdéses szakaszon jelenleg egy aszfalt burkolatú járda húzódik, amely korábban szervizútként funkcionált. A felhagyott szervizút szélesség 4,80 m körüli, a burkolat leromlott állapotú, kerékpározásra nem alkalmas. A meglévő burkolatot fel kell újítani és át kell építeni, valamint elválasztott gyalog- és kerékpárútként kell kijelölni. A gyalogos és a kétirányú kerékpáros forgalom elválasztása miatt rázókövet kell beépíteni. Az „A” hálózati szerephez tartozó minimális használati szélesség 4,25 m, így a meglévő burkolatszélesség megfelelő. A Szűrccsapó utca és a Bartók Béla körút között a Rohonci út mentén a meglévő kerékpáros létesítmények kétoldali, egyirányú rendszerűek. Mivel a Szűrccsapó utca és a Bem József utca között két kerékpáros irányt vezetünk a felújítandó burkolaton, ezért a Rohonci út D-i oldalán a meglévő egyirányú kerékpárutat a Rohonci úton át kell vezetni a meglévő gyalogos-átkelőhely felfestésének korrekciójával. A kétirányú kerékpáros forgalmat a Szűrccsapó utcán át kell vezetni, emiatt a meglévő gyalogos-átkelőhely felfestését korrigálni kell. A Rohonci út-Szűrccsapó utca csomópont jelzőlámpás forgalomirányítás mellett üzemel. Mivel a

csomópontban a kerékpáros forgalom átvezetésre kerül, ezért a meglévő szabályozástechnikai rendszer átalakítása, felülvizsgálata elengedhetetlen. A meglévő, felhagyott szervízút gyalog- és kerékpárútként történő kijelölése miatt az útkategóriának megfelelő szolgáltatási szintű megvilágítást biztosítani kell. A Rohonci út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a 8901. j. közutat világítja meg. A hálózat oszlopai a tervezett létesítménytől távol állnak, ezért az általuk biztosított fényerősség az új létesítményt várhatóan nem fogja megfelelő szolgáltatási szinten megvilágítani. Ennek ellenőrzése miatt fénymérés szükséges és várhatóan új közvilágítási hálózat létesítése lesz indokolt a gyalog- és kerékpárút mellett.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új elválasztott gyalog- és kerékpárút kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.3** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT III.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „16. Rohonci út” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

*5.1.2.4 6. szakasz: Szent Márton utca (Gyöngyös-patak híd – Szent Márton temető között) – kerékpárút kijelölése*

#### **6/1. szakasz: Nádasdy Ferenc utca és a Vörösmarty Mihály utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 750 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Nádasdy Ferenc utcánál, valamint a Zanati út mentén található kétoldali, egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárutaktól indul és a Vörösmarty Mihály utcánál lévő parkolóig tart. A nyomvonal vegyes terület (településközponti terület) mellett húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Nádasdy Ferenc utca menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Fő térnél és a Gyöngyösparti sétánynál található meglévő kerékpárutakkal. A szakasz megvalósításával a Zanati út és Szombathely centruma közötti nyomvonalban lévő rövid folytonossági hiány megszüntethető.

A Szent Márton utca a vizsgált szakaszon folyópályán 2x2 forgalmi sávossal, az utca a Zanati út (87315. j. közút) folytatása. Ebből kifolyólag forgalomnagysága azonosnak tekinthető a 87315. j. Szombathely vasútállomáshoz vezető út forgalmával. Ez alapján a Szent Márton utca átlagos napi forgalma 16 184 j/nap (16 556 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Szent Márton utca forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A Szent Márton utca É-i oldalán a kérdéses szakaszon jelenleg egy aszfalt burkolatú, elválasztott gyalog- és egyirányú kerékpárút húzódik a Barátság utca és a Nádasdy Ferenc utca között. A kerékpárosok a Barátság utcánál gyalogosként keresztezik a Szent Márton utcát és a Barátság utca burkolatán haladnak tovább D-i irányba. Ezen a szakaszon a cél a kétirányú kerékpáros közlekedés biztosítása, ezért a meglévő létesítményt egy kerékpáros haladósávval (1,00 m) szélesíteni kell a meglévő zöldterület felé. A Szent Márton utca-Nádasdy Ferenc utca csomópontnál jelenleg csak egy kerékpáros irány van átvezetve, ezért a meglévő kerékpáros átvezetés felfestését és a jelzéstechnikát korrigálni kell. A Barátság utcai csomópontban új kerékpáros átvezetés felfestése javasolt a kétirányú kerékpáros forgalom átvezetésére a meglévő jelzőlámpás csomópont felülvizsgálatával. A Szent Márton utca D-i oldalán, a Barátság utca és a Nádasdy Ferenc utca között egy egyirányú kerékpárút van, melynek forgalomszabályozása a Nádasdy Ferenc utcai csomópontban jelzőlámpás. Mivel az É-i oldalon kétirányú létesítmény kerül kijelölésre, ezért a D-i oldali, egyirányú kerékpárút szerepét veszti. A létesítményt meg kell szüntetni a jelzőtáblák eltávolításával. A Nádasdy Ferenc utcai csomópontnál a meglévő jelzőlámpákat is meg kell szüntetni. A Barátság utcával szemben egy gépjárműparkoló található, melynek bejáratát keresztezi a kijelölendő gyalog- és kerékpárút. A bejárat felől a Szent Márton utcára történő kihajtás jelzőlámpával szabályozott. A parkoló bejáratán a kerékpáros forgalmat át kell vezetni, emiatt a meglévő gyalogos átkelőhelyet át kell festeni, valamint a bejárat felőli jelzőlámpát át kell helyezni. A Barátság utcától a Vörösmarty Mihály utcáig a Szent Márton utca É-i oldalán meglévő, aszfalt burkolatú, változó szélességű gyalogjárda húzódik. A járda keresztmetszet a Szent Márton utca-Vörösmarty Mihály utca jelzőlámpás csomópont előtti járműosztályozónál a meglévő lakóépület mellett beszűkül. A közúti forgalmi sávok szűkítésével a meglévő járda a közút felé szélesíthető, ezáltal elválasztott gyalog- és kerékpárútként kijelölhető. A közúti forgalmi sáv szélesség a beavatkozást követően 3,00 m lesz. A kétirányú kerékpáros forgalmat a Szent Márton utca-Vörösmarty Mihály utca csomópontban át kell vezetni, emiatt a meglévő elválasztó szigeteket kismértékben át kell építeni. A Szent Márton utca-Vörösmarty Mihály utca jelzőlámpás csomópontban a tervezett kerékpáros átvezetés miatt a meglévő szabályozástechnikai kialakítást át kell alakítani és felül kell vizsgálni. A Szent Márton utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a közutat világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút mellett vezet, ezáltal az új létesítményt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszt 20 km/h alatti tervezési sebességgel javasoljuk megtervezni, mivel a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 4,00 m-es használati szélesség a teljes hosszban várhatóan nem biztosítható a meglévő fizikai kötöttségek miatt. A részlettervek készítésekor javasoljuk a 20 km/h feletti tervezési sebességhez kapcsolódó paraméterek vizsgálatát a szűk keresztmetszetben lokális szűkület alkalmazásával.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítása építési engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A szakaszhoz érintőlegesen kapcsolódik, hogy a Zanati út mentén a Nádasdy Ferenc utca és a Pálya utca között a D-i oldalon folytonossági hiány van a meglévő egyoldali, egyirányú kerékpárútban, melynek a meglévő fizikai kötöttség az oka. A szakaszt keresztezi egy nagyvasúti műtárgy, valamint a Zanati út mentén meglévő támfalak húzódnak, mivel az útpálya a terepszint alá süllyed. Nagytávlatban



javasolt a hiányzó szakasz megépítése a meglévő vasúti műtárgy szélesítésével, valamint a támfalak átépítésével.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.4** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT IV.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „**21. Szent Márton utca I.**” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

#### **6/II. szakasz: Vörösmarty Mihály utca és a Gyöngyös-patak hídja között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kerékpáros nyom
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 230 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Vörösmarty Mihály utca mellett fekvő parkolótól a Gyöngyös-patak hidjánál és a Fő tér felé vezető meglévő kerékpárutakig tart. A nyomvonal vegyes terület (településközponti terület) mellett húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Nádasy Ferenc utca menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Fő térnél és a Gyöngyösparti sétánynál található meglévő kerékpárutakkal. A szakasz megvalósításával a Zanati út és Szombathely centruma közötti nyomvonalban lévő rövid folytonossági hiány megszüntethető.

A szakasz a Vörösmarty utcát követően a Szent Márton utca menti merőleges személygépjármű parkoló területén vezet a 6/I. szakasz végétől. A parkoló aszfalt burkolatú, közlekedő sávjának szélessége 6,00 m. A parkolóban összesen 56 db merőleges parkoló állás van kijelölve, mélységük 5,00 m. A parkoló alacsony forgalmú. A parkoló bejárata a Wesselényi Miklós utcához csatlakozik. A parkoló bejárat – Wesselényi utca csomópontban jelenleg a Wesselényi utca a fő irány, a parkolóból kihajtóknak elsőbbségadási kötelezettségük van. A Wesselényi utca és a Gyöngyös-patak között újabb merőleges személygépjármű parkoló található. A parkoló aszfalt burkolatú, közlekedő sávjának szélessége 6,00 m. A parkolóban összesen 40 db merőleges parkoló állás van kijelölve, mélységük 5,00 m. A parkoló alacsony forgalmú. A parkoló bejárata a Wesselényi Miklós utcához csatlakozik. A parkoló bejárat – Wesselényi utca csomópontban jelenleg a Wesselényi utca a fő irány, a parkolóból kihajtóknak elsőbbségadási kötelezettségük van. A parkoló végében húzódik a Gyöngyösparti sétány menti, meglévő kerékpárút. A meglévő kerékpáros létesítmény térkő burkolatú. A Szent Márton utca a parkoló végét követően térkő burkolatú sétálóutcaként folytatódik a Fő tér irányába. A sétálóutcában a Szent Márton utca-Király utca vonalon jelenleg kerékpárút van kijelölve. A parkolók forgalma és a parkolókat használó gépjárművek sebessége egyaránt alacsony, ezáltal a kerékpáros forgalom a közúti forgalommal közös felületen vezethető.

A szakasz településen belüli hálózati elemeket köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonalon kerékpáros nyom burkolati jelek felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés. A személygépjármű parkolók közlekedő sávjában II. típusú kerékpáros nyom burkolati jeleket kell felfesteni, míg a keresztező Wesselényi utcában I. típusú nyom felfestése indokolt. A parkolókban a nyomokat a kétoldali merőleges parkolók melletti oldalakadály-távolság

figyelembevételével kell felfesteni. A Wesselényi utcai csomópontban a meglévő forgalmi rend átalakítását javasoljuk egyenrangú útkereszteződés kialakításával, a meglévő csomópont szintemelésével.

A parkolók és a Wesselényi utcai csomópont területét a meglévő közvilágítási hálózat világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a parkolók burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új nyomvonal kialakítása nem építési engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.4** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT IV.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „22. Szent Márton utca II.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

5.1.2.5 7. szakasz: Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór utca – Bartók Béla krt. kerékpárforgalmi nyomvonal

#### **7/I. szakasz: Brenner Tóbiás körút mentén a Kismezei utca és a Szigligeti Ede utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Egyirányú kerékpárút és gyalogjárda két gyalogos sávval
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 170 m

A hálózati terv összeállítása során azonosított beruházási elem, melynek megvalósítása a hatásterületen a kerékpárosbarát közlekedés megteremtéséhez szükséges. A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Kismezei utcától, a meglévő kerékpárforgalmi létesítményektől indul és a Szigligeti Ede utcáig tart. A nyomvonal lakóterület (kisvárosias terület) és zöldterület (közpark, közkert) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Brenner Tóbiás körút menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Bartók Béla körút menti meglévő hálózati elemekkel. A szakasz megvalósításával egy Szombathely centrumát körülölelő, folytonos nyomvonal alakul ki a Körmendi út és a Szent Márton utca között a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nadasdy Ferenc utca vonalon.

A Brenner Tóbiás körút a vizsgált szakaszon folyópályán 2×1 forgalmi sávossal, átlagos napi forgalma 13 787 j/nap (13 832 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Brenner Tóbiás körút forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucusy nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsu bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út

(8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A Brenner Tóbiás körút mentén a Körmendi út és a Kismezei utca között a meglévő kerékpáros létesítmények kétoldali, egyirányú rendszerűek. A Kismezei utcától a Brenner krt. D-i oldalán közlekedő kerékpáros forgalom átvezetésre kerül az É-i oldalra és attól kezdve mindkét kerékpáros irány ezen az oldalon közlekedik egészen a Kálvária utcáig. A Kálvária utca és a Rohonci út közötti összekötés hiányzik, mivel ezen a szakaszon a gyalog- és kerékpárút keresztmetszetének tovább vezetésére a lokális kötöttségek miatt már nem volt lehetőség. A teljes Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút vonalon javasoljuk a Brenner körút kezdeti szakaszán meglévő kétoldali, egyirányú rendszer tovább vezetését. Ebből kifolyólag a Kismezei és a Szigligeti Ede utca között a meglévő kétirányú szakaszt egyirányúként kell kijelölni forgalomtechnikai beavatkozással, emellett a Brenner krt. – Kismezei utca csomópontnál lévő kerékpáros átvezetést is meg kell szüntetni. A kétoldali, egyirányú elrendezés kialakításához a Brenner krt. D-i oldalán a gyalogjárdát szélesíteni kell, valamint elválasztott gyalog- és kerékpárútként ki kell jelölni. Az új létesítmény használati szélessége „A” hálózati szerepnél 3,75 m lesz. A Brenner krt. – Kismezei u. – Nagyvárad u. csomópontban a Nagyvárad utcánál új kerékpáros átvezetést kell felfesteni. A Brenner krt. mentén kétoldalt meglévő közvilágítási hálózat üzemel. A tervezett kerékpárforgalmi létesítmények a közút mellett, azzal párhuzamosan haladnak, így a megvilágításuk biztosított.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új elválasztott gyalog- és kerékpárutak kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az eredeti támogatási kérelemben nem szereplő, de szükséges beruházás, amit a város részletes szakmai és döntéshozói előkészítés után önerőből, vagy – pozitív támogatói döntés esetén – támogatásból kíván megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű **„HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.”** című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

## **7/II. szakasz: Brenner Tóbiás körút és Jókai utca mentén a Szigligeti Ede utca és a Kálvária utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Egyoldali kerékpársáv
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 380 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Szigligeti Ede utcától a Kálvária utcáig tart. A nyomvonal lakóterület (kisvárosias terület) és zöldterület (közpark, közkert) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Brenner Tóbiás körút menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Bartók Béla körút menti meglévő hálózati elemekkel. A szakasz megvalósításával egy Szombathely centrumát körülölelő, folytonos nyomvonal alakul ki a Körmendi út és a Szent Márton utca között a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nádasy Ferenc utca vonalon.

A Brenner Tóbiás körút és a Jókai Mór utca a vizsgált szakaszon folyópályán 2x1 forgalmi sávós, átlagos napi forgalma 13 787 j/nap (13 832 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Brenner krt. és a Jókai Mór u. forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A Szigligeti Ede utcától a Kálvária utcáig a Brenner krt. és a Jókai utca É-i oldalán jelenleg egy egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút vezet. A teljes Brenner Tóbiás körút-Jókai Mór utca-Bartók Béla körút vonalon javasoljuk a Brenner körút kezdeti szakaszán meglévő kétoldali, egyirányú rendszer tovább vezetését. Ebből kifolyólag a Szigligeti Ede és a Kálvária utca között a meglévő kétirányú szakaszt egyirányúként kell kijelölni forgalomtechnikai beavatkozással. A kétoldali, egyirányú elrendezés kialakításához a Brenner krt. és a Jókai utca D-i oldalán a közút burkolatán egyoldali kerékpársávot kell kialakítani. A meglévő útpálya burkolatszélessége kiemelt szegélyek között 8,30 m. Ez a szélesség lehetővé teszi a kerékpársáv felfestését, melynek szélesség a kiemelt szegély mellett 1,50 m lesz az „A” hálózati szerep által megkövetelteknek megfelelően.

A Brenner krt. és a Jókai utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, a mely a közút burkolatát világítja meg, ezáltal a tervezett kerékpársáv megvilágítása biztosított. Az útpálya É-i oldalán vezető, meglévő gyalog- és kerékpárút külön közvilágítással rendelkezik.

A szakasz kialakításához két terv kapcsolódik. Az Önkormányzat a Brenner krt. – Jókai u. – Nárai utca csomópontban körforgalmú csomópont kiépítését tervezi. A körforgalom a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat részeként fog megvalósulni. A fejlesztés nem csak a közúti, hanem a kerékpáros forgalmat is érinti. A tervezett körforgalmú csomópont kialakításának részletezése jelen leírás „multimodalitás kiterjesztése” című fejezetében szerepel (lásd. 1. szakasz). A szakaszhoz kapcsolódó másik terv a Jókai utca teljes útfelújítása. Az Önkormányzat a projektet a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

Az új egyoldali kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az eredeti támogatási kérelemben nem szereplő, de szükséges beruházás, amit a város részletes szakmai és döntéshozói előkészítés után önerőből, vagy – pozitív támogatói döntés esetén – támogatásból kíván megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a

**KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „13. Jókai Mór utca II.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

### **7/III. szakasz: Jókai utca mentén a Kálvária utca és a Gagarin út között**

- Kerékpárforgalmi létesítmények jellege: Egyoldali kerékpársáv és egyoldali egyirányú kerékpárút és gyalogjárda egy gyalogossávval
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 520 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Kálvária utcától a Gagarin útig tart. A nyomvonal lakóterület (kisvárosias, kertvárosias villajellegű terület) és zöldterület (közpark, közkert) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Brenner Tóbiás körút menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Bartók Béla körút menti meglévő hálózati elemekkel. A szakasz megvalósításával egy Szombathely centrumát körülölelő, folytonos nyomvonal alakul ki a Körmendi út és a Szent Márton utca között a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nádasdy Ferenc utca vonalon.

A Jókai Mór utca a vizsgált szakaszon folyópályán 2×1 forgalmi sávós, átlagos napi forgalma 13 787 j/nap (13 832 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Jókai Mór u. forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucusy nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A vizsgált szakaszon meglévő kerékpárforgalmi létesítmény nincs. A megelőző szakaszok folytatásaként itt is kétoldali, egyirányú elrendezés kialakítását javasoljuk. A Jókai Mór utca É-i oldalán a Kálvária utcánál véget ér a meglévő gyalog- és kerékpárút. Ennek végétől a Jókai u. burkolatán egyoldali kerékpársáv lett kialakítva, 1,50 m szélességgel a kiemelt szegély mellett. A szakasz egy részén az út mellett párhuzamos parkolóállások találhatóak.



**56. fénykép: A Kalvária utca és a Gagarin utca között elkészült kerékpár sáv**

Az út D-i oldalán a parkolósáv mellett fekszik a Szent István park zöldsávja. Ezen az oldalon a zöldsávban haladó, új egyirányú kerékpárút és gyalogjárda kiépítését javasoljuk egy gyalogossávval, 3,00 m használati szélességgel. A szakaszon egy autóbusz megállóhely is található utasváróval. A részletes tervezés során a tervezett gyalogjárdát össze kell kötni az utasváró előtti aszfalt burkolattal, míg az egyirányú kerékpárutat az utasváró mögött kell elvezetni. A gyalogos sávot a párhuzamos parkoló felőli oldalon javasoljuk kialakítani. A szakaszon jelenleg nincs gyalogjárda, a várható gyalogos forgalom alacsony, amely nagyrészt a parkoló járművek utasaiból fog adódni. A tervezett új létesítmények kialakításához a Kálvária utcánál mindkét oldalon kerékpáros átvezetést kell felfesteni. A Jókai utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a közút burkolatát világítja meg, ezáltal a tervezett kerékpársáv megvilágítása biztosított. Az útpálya D-i oldalán tervezett egyirányú kerékpárút és gyalogjárda a közút mellett, annak közvilágítási oldalán fog vezetni, ezáltal új hálózat nem szükséges.

A szakaszhoz kapcsolódik a Jókai utca teljes útfelújítási terve. Az Önkormányzat a fejlesztést a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében kívánja megvalósítani. A tervezett kerékpársáv felfestésére az útfelújítási munkákkal összehangoltan fog sor kerülni.

Az új egyoldali kerékpársáv kijelölése és az egyirányú kerékpárút és gyalogjárda építése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A szakasz végén található a Jókai u. – Bartók Béla krt. – Gagarin út – Jégpince út csomópont. A csomópontban a Jókai u. – Bartók Béla krt. irány a főirány, míg a Gagarin út – Jégpince út a mellékirány. A fő-, és a mellékirány forgalma egyaránt jelentős, a forgalom lefolyását jelzőlámpa nem szabályozza. A csomópont kapacitásának és forgalombiztonságának javítása érdekében távlatban a csomópont körforgalommá történő átalakítása javasolt.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „12. Jókai Mór utca I.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

#### **7/IV. szakasz: Bartók Béla körút mentén a Gagarin út és a Szűrcsapó utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmények jellege: Kétoldali kerékpársáv
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 860 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Gagarin úttól a Szűrcsapó utcáig tart. A nyomvonal különleges területek (idegenforgalmi és sportolási terület), zöldterület (közpark, közkert) és vegyes terület (központi terület) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Brenner Tóbiás körút menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Bartók Béla körút menti meglévő hálózati elemekkel. A szakasz megvalósításával egy Szombathely centrumát körülölelő, folytonos nyomvonal alakul ki a Körmendi út és a Szent Márton utca között a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nádasy Ferenc utca vonalon.

A Bartók Béla körút a vizsgált szakaszon folyópályán 2x1 forgalmi sáv, átlagos napi forgalma 13 787 j/nap (13 832 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Bartók Béla krt. forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu nyomvonal. Az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsui bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A vizsgált szakaszon meglévő kerékpárforgalmi létesítmény nincs. A megelőző szakaszokhoz, valamint a Rohonci út-Szűrcsapó utca közötti meglévő létesítményekhez hasonlóan itt is kétoldali, egyirányú elrendezés kialakítását javasoljuk. A Jókai Mór utca burkolatán kétoldali kerékpársávot kell kialakítani 1,50 m szélességgel a kiemelt szegélyek mellett. A közút meglévő burkolatszélessége a kiemelt szegélyek között 9,10-9,70 m, ez a szélesség lehetővé teszi a kerékpársáv felfestését.

A Bartók Béla krt. mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, a mely a közút burkolatát világítja meg, ezáltal a tervezett kerékpársáv megvilágítása biztosított.

A szakasz kialakításához két terv kapcsolódik. Az Önkormányzat a Bartók Béla krt. – Rohonci út csomópontban csomópontfejlesztést tervez. A fejlesztés a *TOP-6.4.1-15-SH1* kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat részeként fog megvalósulni. A fejlesztés nem csak a közúti, hanem a kerékpáros forgalmat is érinti, a 7/IV. szakaszon tervezett kétoldali kerékpársávot a Bartók Béla krt. – Rohonci út csomópontban tervezett beavatkozásokkal össze kell hangolni az új és a meglévő kerékpáros létesítmények kapcsolódása miatt. A tervezett csomópont átalakítás kialakításának részletezése jelen leírás „multimodalitás kiterjesztése” című fejezetében szerepel (lásd. 2. szakasz). A szakaszhoz kapcsolódik a Jókai utca teljes útfelújítási terve is. Az Önkormányzat a fejlesztést a *TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001* kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

Az új kétoldali kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a *TOP-6.4.1-15-SH1* kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „14. Bartók Béla körút I.” és a „15. Bartók Béla körút II.” nevű metszetei mutatják be M=1:100 méretarányban.

#### 5.1.2.6 8. szakasz: Régi Bucsui út (Dolgozók útja – Bucsui út között) – kerékpározható út kijelölése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kisforgalmú közút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „A” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 150 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Bucsui bekötő úton (87133 j. közút) vezet a Dolgozók útja (8901. j. közút) menti, meglévő kerékpárúttól a tervezett, Sé település felé vezető kerékpárútig (lásd. 9. szakasz). A nyomvonal különleges terület (közlekedési terület) és mezőgazdasági területek (általános, kiskert, valamint kiskert kialakult beépítéssel) között húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója Szombathely és Bucsui települések összekötése.

A 87133. j. bekötő út átlagos napi forgalma 581 j/nap (616 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota nagyrészt megfelelő, felületén néhol lokális burkolati hibák találhatók. A bekötő út 2×1 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 5,00 m. A bekötő út forgalomnagysága és az engedélyezett sebesség lehetővé teszi, hogy a kerékpáros forgalmat a közúti forgalommal közös felületen vezessük.



Az országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost. A Város területén halad keresztül 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu nyomvonal. Az OTTr nyomvonal jelenleg nincs kijelölve, pontos vonalvezetése jelenleg nincs meghatározva. A Város távlati elképzelései szerint a Bucsu bekötő út (87133 j. közút) – Dolgozók útja (8901. j. közút) – Rohonci út (8901. j. közút) – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút – Szent Flórián körút – Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTTr nyomvonal. A szakasz ezáltal az országos kerékpárút-törzshálózat része lesz, emiatt azt az „A” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel,  $v_t > 20$  km/h tervezési sebességgel kell kialakítani.

A bekötő út keresztezi a 89801 j. közutat, a 89801 j. közút és a Dolgozók útja között a bekötő út felhagyott, jelenleg zsákutcaként funkcionál és 2 db lakóingatlan megközelítését szolgálja. A bekötő út napjainkban is kerékpáros haladási irányt jelző táblázzal kijelölt kerékpárforgalmi útvonal. A meglévő táblázás korszerűsítésre szorul az „A” hálózati szerepnek megfelelően. Az útpályán kerékpáros nyomburkolati jeleket kell felfesteni irányjelzés céljából, mivel ebből a szakaszból fog kiágazni a tervezett Sé település felé vezető kerékpárút (lásd. 9. szakasz). A lokális burkolatfelületi hibák javítása javasolt, annak szükségességét és mértékét a részletes tervezés során vizsgálni kell.

A bekötő út lakott területen kívül fekszik, folyópálya szakaszon nincs megvilágítva, csak a 89801. j. közút – 87133. j. közút csomópont környezetében.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. A javasolt forgalomtechnikai beavatkozás nem építési engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal a Magyar Állam tulajdonban lévő útterületen vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.5** jelű **„HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT V.”** című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

#### 5.1.2.7 9. szakasz: Sé – Szombathely között kerékpárút építése

##### **9/I. szakasz: 87133. j. út és Sé Község lakott területének kezdete között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kétirányú, 2×1 haladósávós kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 860 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a 87133. j. közúttól (lásd. 8/I. szakasz) indul és Sé Község lakott területének kezdetéig tart. A nyomvonal különleges területen (közlekedési terület), erdőterületen (védelmi erdőterület) és útterületen (felhagyott vasúti töltés) vezet. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse Szombathely és Sé településeket. A szakasz megvalósításával Szombathely és Sé központja között folytonos összekötés alakul ki.

A nyomvonal keresztezi a 89801. j. közutat, valamint a Dolgozók útját (8901. j. közút), egyébként a meglévő közutaktól távol, elválasztott módon halad. A 8901. j. út átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 1 371 j/nap (1 453 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. Az útpálya aszfalt

burkolatú, állapota megfelelő. Az összekötő út 2×1 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 6,00 m. A 89801. j. út átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 2 710 j/nap (2 784 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota jó. Az út 2×1 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 6,00 m.

A szakasz Szombathely Megyei Jogú Várost és Sé Községet köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal önálló kétirányú kerékpárútként kerül kialakításra a Bucsui úttól Sé Község lakott területének kezdetéig Szombathely lakott területén kívül, külterületen. A Bucsui úttól való elágazást követően a kerékpárút keresztezi a 89801 j. utat a Dolgozók útja (8901. j. közút) – 89801. j. út körforgalmú csomópont É-i ágának meglévő elválasztó szigeténél. A meglévő szigetet a szegélylesüllyesztések miatt kismértékben építéssel korrigálni kell, emellett a kerékpáros átvezetést fel kell festeni. A meglévő körforgalom meg van világítva, azonban az átvezetés környezetében ellenőrizni kell a meglévő hálózat által biztosított fényerősséget. A fénymérés függvényében a meglévő közvilágítási hálózat bővítése lehet szükséges. Az átvezetés után a kerékpárút a meglévő, felhagyott vasúti töltés felé fordul. A meglévő kerékpárforgalmi nyomvonal a Bucsui úton vezet, keresztezve a 89801. j. utat. A részletes tervezés során szükséges a javasolt átvezetés helyének vizsgálata. A javasolt két alternatíva a meglévő körforgalom É-i ágának elválasztó szigetében történő átvezetés, illetve a 89801 j. út – 87133 j. út szintbeli csomópontban történő átvezetés.

A múlt században a Bucsui úttól délre vezetett a Szombathely-Pinkafő vasútvonal, ami megszüntetésre került, napjainkra csak a vasúti töltés maradt meg, amit a vasút mellett telepített véderdő erőteljesen benőtt. A vasúti töltés talaja emiatt erősen humuszos és gyökérmaradványos, a kerékpárút építése során várhatóan fakivágásra és jelentős talajcserére lesz szükség. A vasúti töltésen vezető kerékpárút esetében élet- és vagyonvédelmi szempontokból az Önkormányzat kérésére hálózatos közvilágítás létesül. A kerékpárút a Szombathely-Sé közigazgatási határnál D-i irányba fordul a Dolgozók útja felé és egy mezőgazdasági területen éri el a Dolgozók útját.

A létesítmény vonatkozásában tervelőzmény nincs. Az új önálló kétirányú kerékpárút építése engedélyköteles tevékenység. A szakasz állami, önkormányzati és magántulajdonban lévő területeken vezet. A nyomvonal a vasúti töltésről a Dolgozók útja felé történő ráfordulásnál érinti a töltéssel párhuzamos védelmi erdőterületet. Az erdő magántulajdonban van, nem Natura2000 és nem védett terület. A véderdő és a Dolgozók útja közötti szakasz magántulajdonban lévő mezőgazdasági területen vezet. A magánterület érintettség miatt a Szombathely-Sé közigazgatási határában húzódó szakasznál kisajátítás szükséges. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A szakasz vonatkozásában a tervezés során egy másik, a Dolgozók útja mentén vezető változat is vizsgálatra került. Ebben a verzióban a Dolgozók útja (8901. j. közút) két oldalán burkolt útpadka került volna kialakításra a meglévő vízvezetési rendszer korrekációjával és a Dolgozók útja (8901. j. közút) – 89801. j. út körforgalmú csomópont Ny-i ágánál egy többlet kerékpáros átvezetés kialakításával. A Dolgozók útját kezelő Magyar Közút NZrt. Vas Megyei Igazgatóság Forgalomtechnikai és Kezelői Osztálya ezt a változatot nem támogatta, szükségesnek tartotta a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól való fizikai elválasztását. A Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2018. évre vonatkozó

keresztmetszeti forgalma” című kiadványa alapján a Dolgozók útjának érintett szakasza alacsony forgalmú (az átlagos napi forgalom 1 644 j/nap (1 658 E/nap)), azonban ez a forgalmi adat a valóságnak nem megfelelő. A Magyar Közút NZrt. képviselőjének tájékoztatása szerint a kérdéses szakaszon 2019-ben keresztmetszeti számlálásra került sor, ez a lapján a valós adat 5 000-7 000 E/nap körüli.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.5** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT V.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A Dolgozók útja mentén javasolt, a Magyar Közút NZrt. által nem támogatott keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „23. Dolgozók útja” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

#### **9/II. szakasz: Sé Község lakott területének kezdete és Szombathely-Sé közigazgatási határ között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Egyirányú kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 90 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Sé felé tervezett kerékpárúttól (lásd. 9/I. szakasz) indul és a Szombathely-Sé közigazgatási határig tart a Dolgozók útja (8901. j. közút) mentén, illetve azt keresztezve. A nyomvonal általános mezőgazdasági terület mellett vezet. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse Szombathely és Sé településeket. A szakasz megvalósításával Szombathely és Sé központja között folytonos összekötés alakul ki.

A 8901. j. út átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 1 371 j/nap (1 453 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az út forgalomnagysága a Magyar Közút NZrt. Vas Megyei Igazgatóság Forgalomtechnikai és Kezelői Osztályának tájékoztatása alapján hibás, a valós forgalomnagyság 5 000 - 7 000 E/nap körüli. A Dolgozók útjának forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

A szakasz Szombathely Megyei Jogú Várost és Sé Községet köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A Sé felé tervezett kerékpárút végétől kétoldali, egyirányú elrendezés kialakítását javasoljuk. Emiatt a Sé felől érkező kerékpáros irány a lakott terület kezdete és vége jelzőtábláknál keresztezi a Dolgozók útját (8901. j. közút). Az út aszfalt burkolatú, állapota megfelelő. Az összekötő út 2x1 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 6,00 m. A keresztezésnél „településkapu” kialakítását irányoztuk elő elválasztó sziget építésével és a közúti forgalmi sávok elhúzásával. A kerékpáros forgalom a tervezett elválasztó sziget vezethető keresztül. A Szombathely-Sé közigazgatási határ és Sé lakott területének kezdete között a Dolgozók útjának D-i oldalán egyirányú kerékpárutat kell kialakítani. A létesítmény a helyszíni kötöttségek miatt csak a „C” hálózati szerepnek megfelelő 1,00 m-es használati szélességgel alakítható ki. A tervezett „településkapu” és egyirányú kerékpárút építése miatt a meglévő közvilágítási hálózat bővítése szükséges.

A szakaszhoz kapcsolódik a Sé Község átkelési szakaszán építendő kerékpárútra vonatkozó tanulmányterv. A tervet a BOROSTYÁNKŐ ÚT Kft. generáltervezése mellett az Árvai és Társa Kft. készítette 2016/12. tervszámmal 2016. júniusában. A tanulmányterv Sé Község TOP-3.1.1-15 kódszámú „Fenntartható települési közlekedésfejlesztés” című pályázati kérelmének alátámasztó munkarésze. A tanulmányterv Sé lakott területén belül kétoldali, egyirányú elrendezést tartalmaz az É-i és a D-i oldalon egy-egy kerékpáros és gyalogos haladósáv létesítésével.

A szakaszt 20 km/h alatti tervezési sebességgel javasoljuk megtervezni, mivel a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 2,00 m-es használati szélesség nem biztosítható a meglévő fizikai kötöttségek miatt. A Sé lakott területére vonatkozó tanulmányterv szintén 20 km/h alatti sebességhez tartozó használati szélességet tartalmaz, ezért az ahhoz csatlakozó létesítményt szintén ilyen paraméterekkel javasoljuk kialakítani.

Az új egyirányú kerékpárút és „településkapu” építése engedélyköteles tevékenység. A szakasz a Magyar Állam tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.5** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT V.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

#### 5.1.2.8 10. szakasz: Jáki út (Brenner krt. – Jáki úti temető között) kerékpárút építése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 700 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Brenner Tóbiás körúttól, a meglévő elválasztott gyalog- és kerékpárúttól, a Savaria Plaza mellől indul és a Rozmaring utcáig tart. A nyomvonal lakóterület (kisvárosias, kertvárosias terület) vegyes terület (településközponti terület) és zöldterület (közpark, közkert) között húzódik. A szakasz hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a Brenner Tóbiás körút menti meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket a Jáki úti temetővel és felfűzze a Jáki út menti lakóterületet.

A Jáki út a vizsgált szakaszon folyópályán 2×1 forgalmi sávós, átlagos napi forgalma 3 335 j/nap (3 062 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Jáki út jelenlegi forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség alapján a közúti forgalommal vezetett és attól elválasztott kerékpáros létesítmény is tervezhető. Távlatban a Jáki út D-i végén húzódó Ferenczy István utcaösszekötésre kerül a Körmendi úttal, valamint a Jáki út-Ferenczy utca csomópontban körforgalom épül. Ezek a beavatkozások várhatóan a Jáki út forgalmára is hatással lesznek, a jelenlegi forgalomnagyság növekedése prognosztizálható. Emiatt lehetőség szerint törekedni kell a Jáki úttól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezésére.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A Jáki út aszfalt burkolatú, jó állapotú, burkolatszélessége 5,40 m. A Jáki út mentén jelenleg az útpálya mindkét oldalán járda húzódik. A K-i oldali járda a Hosszú utcánál véget ér, míg a Ny-i oldali végig ki van építve a Jáki út mellett. A Ny-i oldali járda mellett kétoldali fasor és zöldsáv található. A járda aszfalt burkolatú, jó állapotú, szélessége 3,00 m. A Jáki úti temető miatt a gyalogjárda nagy forgalmú. A meglévő járda melletti zöldsáv szélessége lehetővé teszi a járda szélesítését. A járda szélesítéssel elválasztott gyalog- és kerékpárút jelölhető ki. Az új létesítmény használati szélessége „C” hálózati szerepnél minimálisan 3,75 m kell, hogy legyen. Ez a szélesség 2 kerékpáros és 2 gyalogos haladósávot jelent. Azonban a gyalogos forgalom nagysága miatt a 2 haladósávú keresztmetszet szűk, a létesítményt 3 gyalogos haladósávval javasoljuk kialakítani. Emiatt a meglévő járdát közel 1,50 m-rel ki kell szélesíteni, a gyalog- és kerékpárút használati szélessége 4,50 m lesz. A gyalogos és a kétirányú kerékpáros forgalom elválasztása miatt rázókövet kell beépíteni. A nyomvonal keresztezi a Jáki úthoz csatlakozó Jászi Oszkár, Laky Demeter, Asbóth József, Tarczai Lajos, Döbrentei Gábor és Rozmaring utcákat, a keresztezéseknél új kerékpáros átvezetésekkel kell felfesteni. A Jáki út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel a K-i oldalon. A jelenlegi hálózat az útpályát világítja meg, az általa biztosított fényerősség az útpálya túloldalán tervezett létesítményt várhatóan nem fogja megvilágítani. Ennek ellenőrzése miatt fénymérés szükséges és várhatóan új közvilágítási hálózat létesítése lesz indokolt a gyalog- és kerékpárút mellett.

A szakaszt 20 km/h alatti tervezési sebességgel javasoljuk megtervezni. A 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó használati szélesség 4,00 m, azonban ez az érték csak két gyalogos sávot tartalmaz. A Temető által generált nagy gyalogos forgalom miatt 3 gyalogos sávot javasolunk, azonban az így adódó szélesség a meglévő fizikai kötöttségek (fasor) miatt nem biztosítható teljes hosszban.

A szakaszhoz kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A tervet a Somlai Mérnöki Iroda készített (munka megnevezése: „Szombathely, Ferenczy I. u. hiányzó szakaszának tervezése”; munkaszámok: 020/ENG/2015 és 020/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/91-0/2016 iktatószámmal 2016. január 29.-én. A terv keretében a Rozmaring utcától új kétirányú kerékpárút épül, mellette burkolati jellel elválasztott járdával. A Jáki út-Ferenczy István utca csomópontban körforgalom kerül kialakításra. A körforgalomban a kerékpáros forgalmi irányok elválasztottan kerülnek átvezetésre. A körforgalomtól a kétirányú kerékpárút folytatódik az Alsóhegyi útig. A terv keretében a Körmendi út és a körforgalom összekötésre kerül. A tervezett új útpálya D-i oldalán kétirányú kerékpárút épül.

A tervezett új elválasztott gyalog- és kerékpárút kijelölése engedélyköteles tevékenység. A szakasz önkormányzati tulajdonban lévő területeken vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.6** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VI.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „4. Jáki út I.” és a „5. Jáki út II.” nevű metszetei mutatják be M=1:100 méretarányban.

### 11/I. szakasz: Zanati út és a Sági út között

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Egyoldali kerékpársáv és kerékpáros nyom
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 460 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Zanati út menti meglévő gyalog- és kerékpárúttól indul és a Vépi út – Sági út csomópontig tart. A szakasz a Vépi utat és az Ikervár utcát is érinti. A nyomvonal lakó- (kisvárosias terület) és gazdasági területek (kereskedelmi, szolgáltató) között húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a gazdasági területek bekötése. A nyomvonal távlatban Szombathely és Vép Város összekötését szolgálja.

A Vépi út a vizsgált szakaszon egyirányú az Ikervár utcáig a Zanati út felől, átlagos napi forgalma 1 297 j/nap (1 359 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az út az Ikervár utca és a Sági út között kétirányú, átlagos napi forgalma 2 580 j/nap (2 602 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az Ikervár utca a vizsgált szakaszon egyirányú a Zanati út felé, átlagos napi forgalma 1 525 j/nap (1 513 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Vépi út és az Ikervár utca jelenlegi forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség alapján a közúti forgalommal közös felületen vezetett létesítmény tervezhető.

A szakasz távlatban Szombathely Megyei Jogú Várost és Vép Várost köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A Vépi út Ikervár utcáig tartó, egyirányú szakaszán egyoldali kerékpársáv felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. Ezen a szakaszon a Zanati út felől a Vép felé közlekedő kerékpárosok elvezetése biztosítható. A másik, Zanati út felé közlekedő kerékpáros irány az Ikervár utcai, szintén egyirányú útpályán vezethető kerékpáros nyomok útburkolatra történő felfestésével. A Vépi út burkolatszélessége a vizsgált szakaszon 8,10 m, az aszfalt burkolat leromlott állapotú. Az út mentén kétoldalt párhuzamos parkolás jellemző, a parkolás jelenleg nem szabályozott. Ahhoz, hogy a kerékpárosok biztonságosan használhassák az útfelületet, a parkolást is szabályozni szükséges. Ezért az út K-i oldalán párhuzamos parkolósáv felfestését javasoljuk. Az Ikervár utca burkolatszélessége 5,00 m, az aszfalt burkolat állapota megfelelő. Az út mentén a várakozás tilos. A Vépi út – Ikervár utca csomópontot követően a Vépi út 2×1 forgalmi sávos a Sági útig, aszfalt burkolata megfelelő. Ezen a szakaszon kerékpáros nyom burkolati jelek felfestésével mindkét kerékpáros irány elvezethető. A nyomvonal felhagyott iparvágányokat keresztesz (a vasúti átjárók esetében közlekedésbiztonsági okokból az útburkolat fejlesztése, illetve az átkelés megoldása ajánlott). A két meglévő közúti-vasúti átkelőhely fényjelző készülékkel biztosított. A Vépi út és az Ikervár utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel. A tervezett kerékpáros nyomvonal az utak burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszhoz kapcsolódik a Vépi út felújítási engedélyezési terve a Zanati út és a 86. sz. főút – Vépi út körforgalmú csomópont között. A tervek véglegesítés alatt van, azt Horváth László egyéni vállalkozó készíti H-11/2016 tervszámmal. Az Önkormányzat a fejlesztést a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001

kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében megvalósította. A Vépi úti egyoldali kerékpársávot és a párhuzamos parkolósávot a készülő terv tartalmazni fogja. Az Ikervár utcában javasolt forgalomtechnikai beavatkozásra külön tervet kell készíteni.

A javasolt forgalomtechnikai beavatkozások közül a Vépi úti kerékpársáv és párhuzamos parkolósáv kijelölése engedélyköteles tevékenység, amely a Vépi út felújítási tervének részeként fog engedélyezésre kerülni. A kerékpáros nyom burkolati jelek felfestése nem engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a Vépi út menti kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani. Az Ikervár utcában tervezett beavatkozásokat az Önkormányzat saját forrásból fogja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.7** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VII.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „1. Vépi út I.” és a „2. Vépi út II.” nevű metszetei mutatják be M=1:100 méretarányban.

#### **11/II. szakasz: Sági út és a Vásártér utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kétirányú kerékpárút 2×1 haladósávval
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 760 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Vépi út – Sági út csomóponttól indul és a Vépi út – Vásártér utca csomópontig tart a Vépi út É-i oldalán. A nyomvonal gazdasági területek (egyéb ipari terület) között húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a gazdasági területek bekötése. A nyomvonal távlatban Szombathely és Vép Város összekötését szolgálja.

A Vépi út folyópályán 2×1 forgalmi sávossal, átlagos napi forgalma 2 580 j/nap (2 602 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A nehéz motoros forgalom 85 j/nap (195 E/nap). A Vépi út jelenlegi forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség alapján a közúti forgalommal közös felületen vezetett létesítmény tervezhető. A vizsgált szakaszra vonatkozó forgalomszámlálás helyszíne a Vasi-Hús Kft. előtti keresztmetszet volt, ami Vépi út – Sági út csomópontnál található. A Sági út és a Vásártér utca közötti ipari területek jelentős nehézgépjármű forgalmat generálnak, melynek jelentős része a 86. sz. főút felől érkezik. Mivel ez a forgalom a forgalomszámlálás keresztmetszetén nem halad keresztül, ezért a nehéz motoros forgalom értéke a számlálás alapján jóval alacsonyabb, mint a valós adat. A terület jellegéből fakadóan jelentős nehéz motoros forgalom részarányt kell feltételezni, emiatt a tervezett kerékpáros létesítmény elválasztása a közúttól mindenképpen indokolt.

A szakasz távlatban Szombathely Megyei Jogú Várost és Vép Várost köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal vonatkozásában egyesített tervek készültek, melyeket a VIA FUTURA Mérnöki, Tanácsadó és Szolgáltató Kft. készített 2009. júniusában (munkák megnevezése: „Szombathely, Vépi út I. ütem: Közvilágítás és déli oldali járda a Sági út és a Vásártér u. között és kerékpárút a Kolozsvár u. és a Vásártér u. között” és „Szombathely, Vépi út II. ütem: kerékpárút a Sági út és a Kolozsvár u. között”; tervszámok: 0904/9/I. és 0904/9/II.). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. A tervezett kerékpárút a Vépi út É-i oldalán halad. A kerékpárút használati szélessége folyópálya szakaszon 2,00 m. A tervezett kerékpáros létesítmény aszfalt burkolatú pályaszerkezettel kerül kiépítésre. A burkolat oldalesése 2,00%. A nyomvonal mentén kétoldali, 0,5 m széles padka kerül kialakításra 5,00%-os eséssel. A tervezett aszfalt burkolatra hulló csapadékvíz a szakasz kezdetén íves járható folyókával kerül elvezetésre, míg a Kolozsvári utca felé haladva a víz a Vépi út és a tervezett kerékpárút közötti árokba folyik.

A szakasz 20 km/h alatti tervezési sebességgel került megtervezésre, mivel a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 2,50 m-es használati szélesség nem biztosítható a meglévő fizikai kötöttségek miatt.

A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A szakaszhoz kapcsolódik a Vépi út felújítási engedélyezési terve a Zanati út és a 86. sz. főút – Vépi út körforgalmú csomópont között. A terv véglegesítés alatt van, azt Horváth László egyéni vállalkozó készíti H-11/2016 tervszámmal. A terv a Vépi út – Vásártér utca csomópont és a 86. sz. főút – Vépi út körforgalmú csomópont közötti kerékpárút tervét is tartalmazza, amely a Vépi út D-i oldalán vezet. Az Önkormányzat a fejlesztést a Zanati úttól a külterületi telek határáig (az 1+561 km szelvényig) a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében kívánja megvalósítani (11/III. szakasz). A közigazgatási határ és a körforgalom közötti szakasz egyéb forrásból fog megvalósulni (11/IV. szakasz).

A Vépi út vonatkozásában a VILLKÁSZ Kft. készített közvilágítási kiviteli tervdokumentációt 2009. júniusában, amely a Vépi út közvilágítási hálózatának rekonstrukciójáról szól (munka megnevezése: „Szombathely, Vépi út közvilágítás”; munkaszám: 900262).

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.7** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VII.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „3. Vépi út III.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

*5.1.2.10 12. szakasz: Szent Imre herceg utca (Paragvári utca – Muskátli utca között) kerékpárút építése*

#### **12/I. szakasz: Paragvári utca és a Rumi Rajki István utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h



- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 300 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Paragvári utca – Váci Mihály utca csomópontnál véget érő, meglévő, kétoldali gyalog- és egyirányú kerékpárutaktól indul és a Szent Imre herceg utca – Rumi Rajki István utca csomópontig tart. A nyomvonal lakóterületek (kisvárosias és nagyvárosias területek), gazdasági terület (kereskedelmi, szolgáltató) és erdőterület (egészségügyi-szociális, turisztikai) között vezet. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a lakóterületek bekötése. A nyomvonal szerepe a Szent Imre herceg utca menti É-D-i irányú kerékpáros tengelyben található folytonossági hiány megszüntetése. A szakasz kiépítésével egy összefüggő nyomvonal alakul ki, amely összeköti a Szombathely É-i oldalán található K-Ny-i irányú kerékpáros tengelyt a Szombathely belvárosát körülölelő, Horváth Boldizsár körút menti tengellyel.

A Szent Imre herceg utca a vizsgált szakaszon 2x1 forgalmi sávossal, átlagos napi forgalma 11 846 j/nap (11 704 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Szent Imre herceg utca jelenlegi forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

A szakasz településen belüli hálózati elemeket köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal vonatkozásában engedélyezési terv készült, melyet a WESTBER Mérnöki Iroda Kft. készített 2016. júliusában (munka megnevezése: „Szombathely, Szt. Imre herceg u. (Váci u.-Rumi Rajki I. u.) Ny-i oldali út, járda és kerékpárút terve”; munkaszám: 017/2016). A tervezett egyoldali elválasztott gyalog- és kerékpárút két-két kerékpáros és gyalogos haladósávval került tervezésre (2x1,00 m + 2x0,75 m). Az érintett szakaszon jelenleg egy aszfalt burkolatú, 2,00 m szélességű járda vezet. Az új létesítmény a járda szélesítésével alakítható ki. A Paragvári utca – Váci Mihály utca csomóponttól D-re meglévő kerékpáros létesítmények találhatóak, melyek kétoldali, egyirányú rendszerűek. A Paragvári utca K-i oldalán vezető kerékpáros irány a Paragvári utca – Váci Mihály utca csomópontban átvezetésre kerül. Az Uzsoki utca és a Rumi Rajki István utca között a meglévő épület homlokzatok miatt a rendelkezésre álló szélesség beszűkül. Itt a széles útpálya 3,50 m-es félpályaszélességre történő szűkítésével biztosítható hely a tervezett gyalog- és kerékpárút kialakításához. A tervezett kerékpáros létesítmény aszfalt burkolatú pályaszerkezettel kerül kiépítésre. Az érintett szakaszon az útpályát kétoldali kiemelt szegély határolja egy Uzsoki utcától D-re elhelyezkedő, 75 m hosszú szakaszt leszámítva. Az útpályán jelentkező csapadékvíz mennyiséget a kiemelt szegélysor menti víznyelők gyűjtik össze és vezetik be a meglévő csapadék csatornába. A tervezett gyalog- és kerékpárút víztelenítését a meglévő vízvezető rendszer fogja elvégezni. A Szent Imre herceg utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a közút burkolatát világítja meg. A tervezett gyalog- és kerékpárút a közút mellett fog vezetni, ezáltal a meglévő hálózat megvilágítja azt.

A szakasz 20 km/h alatti tervezési sebességgel került tervezésre, mivel a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 4,00 m-es használati szélesség a teljes hosszban nem biztosítható a meglévő fizikai kötöttségek miatt.

Az új gyalog- és kerékpárút építése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros

fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT II.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „17. Szent Imre herceg utca I.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

#### **12/II. szakasz: Rumi Rajki István utca és a Muskátli utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Elválasztott gyalog- és kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t \leq 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 500 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Szent Imre herceg utca – Rumi Rajki István utca csomóponttól indul és a Szent Imre herceg utca – Muskátli utca körforgalmú csomópontig tart. A nyomvonal lakóterületek (kisvárosias és kertvárosias területek) között vezet. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a lakóterületek bekötése. A nyomvonal szerepe a Szent Imre herceg utca menti É-D-i irányú kerékpáros tengelyben található folytonossági hiány megszüntetése. A szakasz kiépítésével egy összefüggő nyomvonal alakul ki, amely összeköti a Szombathely É-i oldalán található K-Ny-i irányú kerékpáros tengelyt a Szombathely belvárosát körülölelő, Horváth Boldizsár körút menti tengellyel.

A Szent Imre herceg utca a vizsgált szakaszon 2x1 forgalmi sávós, átlagos napi forgalma 11 846 j/nap (11 704 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A Szent Imre herceg utca jelenlegi forgalomnagysága és az úton engedélyezett sebesség miatt csak a közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros létesítmény tervezhető.

A szakasz településen belüli hálózati elemeket köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A Szent Imre herceg utca Ny-i oldalán a kérdéses szakaszon jelenleg egy aszfalt burkolatú járda húzódik a Rumi Rajki István utca és a Muskátli utca között, melynek szélessége 2,40 m körüli. Az Szent Imre herceg utca mentén új elválasztott gyalog- és kerékpárutat javaslunk kialakítani a meglévő járda szélesítésével. A szakasz nagy részén a közút és a meglévő járda között nyíltárkos vízelvezető rendszer üzemel. A közút félpályájának és a járdának a felületén összegyülekező csapadékvíz a meglévő földárókba folyik. A meglévő árok távlatban csatornázásra kerül, ezáltal a meglévő járda a közút irányba lesz szélesíthető. A létesítmény a Szent Imre herceg utca – Muskátli utca körforgalmú csomópontnál kezdődő, meglévő, „K” szegéllyel elválasztott gyalog- és kerékpárútig tart. A szakasz kezdetén a kerékpáros forgalmat a Rumi Rajki István utcán át kell vezetni. A szakasz végén a kerékpáros forgalmat a Szent Imre herceg utcán át kell vezetni. A Szent Imre herceg utca mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely a közút burkolatát világítja meg. A tervezett gyalog- és kerékpárút a közút mellett fog vezetni, ezáltal a meglévő hálózat megvilágítja azt.

A szakaszt 20 km/h alatti tervezési sebességgel javasoljuk megtervezni, mivel a 20 km/h feletti sebességnél alkalmazandó 4,00 m-es használati szélesség a teljes hosszban várhatóan nem biztosítható a meglévő fizikai kötöttségek miatt.

A szakaszhoz kapcsolódik a WESTBER Mérnöki Iroda Kft. által 2016. júliusában készített engedélyezési terv (munka megnevezése: „Szombathely, Szt. Imre herceg u. (Váci u.-Rumi Rajki I. u.) Ny-i oldali út, járda és kerékpárút terve”; munkaszám: 017/2016). A szakasz az ebben a tervben szereplő elválasztott gyalog- és kerékpárúttól indul.

A szakasz végéhez kapcsolódik Saághy I. u. útépítési és felújítási terve, a Szent Imre herceg utca – Muskátli utca körforgalmú csomóponttól a 11-es Huszár út – Saághy I. u. körforgalmú csomópontig. A tervet az UTIBER Kft. készítette 2012. májusában (munka megnevezése: „Szombathely, Saághy I. u. útépítés és felújítás”; munkaszám: 42.934), jogerős építési engedéllyel rendelkezik. A terv a meglévő útszakasz felújítását, valamint annak meghosszabbítását tartalmazza a Szent Imre herceg utca – Muskátli utca körforgalomig. Az új szakasz keresztezi a Gyöngyös-patakot, itt új hídműtárgy létesül. A terv a Saághy u. menti kerékpáros közlekedéssel is foglalkozik, kétirányú kerékpárutat vezet a két körforgalom között. A kerékpárút a Maros utcáig az út D-i, míg azt követően annak É-i oldalán vezet. A fejlesztés a Város saját finanszírozásában fog megvalósulni. Jelen javasolt nyomvonal a Szent Imre herceg utca–Muskátli utca körforgalmú csomópontban csatlakozik az UTIBER Kft. tervéhez. Nyomvonaljavaslatunk a Szent Imre herceg utca Ny-i oldalán található meglévő, elválasztott gyalog- és kerékpárút és az UTIBER Kft. által tervezett kerékpárút összekötését tartalmazza a Szent Imre herceg utca keresztesítésével a körforgalom D-i ágánál lévő elválasztó szigeten keresztül.

A Szent Imre herceg utca mentén csapadékvíz elvezetési engedélyezési terv készült, melyet a SZEMES és Fia Kereskedelmi Szolgáltató Kft. készített 2016. decemberében (munka megnevezése: „Szombathely, Szent Imre herceg utca csapadékvíz elvezetési munkáinak kivitelezése”; munkaszám: SzF-114-3/2016). A vízjogi létesítési engedély beszerzése 2017. áprilisára várható. A terv a Szent Imre herceg utca két oldalán fekvő, meglévő földárkok becsatornázását tartalmazza. A terv keretében padkafolyóka létesül a folyóka alatt vezetett csapadék csatornával. A folyókában összegyülekező víz víznyelőkön és áttört fedlapos aknákon keresztül jut be a tervezett csatornába. A tervezett beavatkozás az Uzsoki és az Öntő utca közötti szakaszt érinti. A tervezett csatorna az Uzsoki utcától kezdődő, meglévő csapadék csatornahálózatra köt rá. Az Önkormányzat a fejlesztést a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében kívánja megvalósítani. A tervezett csapadékvíz elvezetési beruházás megvalósítását a javasolt gyalog- és kerékpárút építésével össze kell hangolni.

Az új gyalog- és kerékpárút építése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.2** jelű **„HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT II.”** című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű **„TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK”** című rajzi melléklet „18. Szent Imre herceg utca II.” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban. A kapcsolódó Saághy I. utcai útépítési és

felújítási terv tervezett keresztmetszeti kialakítását „20. Saághy István utca” nevű keresztmetszet mutatja be M=1:100 méretarányban.

5.1.2.11 13. szakasz: Nárai Külső út (Brenner T. krt. – Király Sportcentrum között) kerékpárút építése

### **13/I. szakasz: Brenner Tóbiás körút és a Ferenczy István utca között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kerékpáros nyom
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 1 280 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Brenner Tóbiás körút mentén húzódó, meglévő kétoldali, egyirányú gyalog- és kerékpárutaktól indul és a Nárai Külső út – Ferenczy István utca csomópontnál ér véget. A nyomvonal lakóterületek (kertvárosias terület) között húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a lakóterületek összekötése a Brenner Tóbiás körút menti, távlati OTrT nyomvonallal. A javasolt nyomvonal Nárai Község irányába távlatban bővíthető, ezáltal Szombathely Megyei Jogú Várost és Nárai Községet is összekötné.

A Nárai Külső út a vizsgált szakaszon kisértalmú. Az útpálya a 8713. j. összekötő út folytatása a Brenner T. körútig, ezért átlagos napi forgalma feltételezhetően megegyezik a 8713. j. útéval. Ez alapján a Nárai Külső út átlagos napi forgalma 1 870 j/nap (1 784 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h.

Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota kerékpározásra alkalmas. Az út folyópályán 2×1 forgalmi sáv, a burkolatszélesség a kétoldali kiemelt szegélyek között 7,00-7,50 m között változik. A Nárai Külső út forgalma és engedélyezett sebessége lehetővé teszi, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalommal közös felületen vezessük. Emellett a meglévő kötöttségek (Brenner T. körútnál szűk keresztmetszet) önálló kerékpáros létesítmény a teljes nyomvonalon nem építhető ki.

A szakasz távlatban a Szombathely-Nárai nyomvonal része lesz, ezáltal a nyomvonalat településeket összekötő, „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A szakasz Szombathely lakott területén belül található, ezáltal kerékpáros nyom burkolati jelek felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. Folyópálya szakaszokon II. típusú kerékpáros nyom burkolati jeleket kell felfesteni, míg a keresztező utcákban I. típusú nyom felfestése indokolt. Az út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely az útpályát világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszra vonatkozóan tervelőzmény nem készült, viszont ahhoz közvetve kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A tervet a Somlai Mérnöki Iroda készített (munka megnevezése: „Szombathely, Ferenczy I. u. hiányzó szakaszának tervezése”; munkaszámok: 020/ENG/2015 és 020/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/91-0/2016 iktatószámmal 2016. január 29.-én. A terv keretében a Jáki út-Ferenczy István utca csomópontban körforgalom kerül kialakításra, valamint a körforgalom össze lesz

kötvé a Körmendi úttal. A beruházás várhatóan a Ferenczy István utca forgalmának növekedését fogja eredményezni.

A javasolt forgalomtechnikai beavatkozás nem építési engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.8** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VIII.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „10. Nárai Külső út III.” és a „11. Nárai Külső út IV.” nevű metszetei mutatják be M=1:100 méretarányban.

### **13/II. szakasz: Ferenczy István utca és a Király Sportcentrum között**

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: kétoldali egyirányú kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül (távlatban lakott terület lesz)
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 520 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Nárai Külső út – Ferenczy István utca csomóponttól indul és a Nárai Külső út – Temesvár utca csomópontnál lévő Király Sportcentrumnál ér véget. A nyomvonal lakóterület (kertvárosias terület), erdőterület (védelmi) és különleges terület (sportolási, szabadidőközpont) között húzódik Szombathely lakott területén kívül. A lakott terület határa a Nárai Külső út – Ferenczy István utca csomópontnál van. A nyomvonal Ny-i oldalán fekvő területek jelenleg művelés alatt álló mezőgazdasági területként funkcionálnak. Az Önkormányzat tájékoztatása szerint távlatban ezek az ingatlanok beépítésre kerülnek, emiatt a lakott terület határa ki fog tolni. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a távlati lakóterület és a sportcentrum összekötése a Brenner Tóbiás körút menti, távlati OTrT nyomvonallal. A javasolt nyomvonal Nárai Község irányába távlatban bővíthető, ezáltal az Szombathely Megyei Jogú Várost és Nárai Községet is összekötné.

A Nárai Külső út a vizsgált szakaszon kisforgalmú, folyópályán 2x1 forgalmi sávós. Az útpálya a 8713. j. összekötő út folytatása a Brenner T. körútig, ezért átlagos napi forgalma feltételezhetően megegyezik a 8713. j. útével. Ez alapján a Nárai Külső út átlagos napi forgalma 1 870 j/nap (1 784 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. A tervezett lakóterület beépítéssel azonban az útszakasz forgalmának növekedése várható. Emellett távlatban a Ferenczy I. utca összekötésre kerül a Körmendi úttal, ezért a Ferenczy I. utca forgalmának növekedésével is számolni kell. Ezen indokok miatt az Önkormányzat a közúti forgalomtól elválasztott létesítmény kialakítását támogatja ezen a szakaszon.

A szakasz távlatban a Szombathely-Nárai nyomvonal része lesz, ezáltal a nyomvonalat településeket összekötő, „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A távlatban várhatóan növekedő forgalom nagyság, valamint a megelőző szakasz kétoldali, egyirányú rendszere (kerékpáros nyom) miatt ezen a szakaszon kétoldali, egyirányú kerékpárutat javasolunk két

kerékpáros haladósávval. A Nárai Külső út Ny-i oldalán távlatban csapadék csatorna épül a Ferenczy I. utca és a Temesvár utca között. Ezen az oldalon a közúttól kiemelt szegéllyel elválasztott egyirányú kerékpárút építése javasolt. Távlatban a tervezett kiemelt szegély fogja megvezetni az útpályáról és a kerékpárútról lefolyó vízmennyiséget. A csapadékvíz víznyelőknákon keresztül fog a kerékpárút alatt vezetendő csatornába jutni. A Nárai út K-i oldalán meglévő, földmedrű vízlevezető árok vezet. Az árok melletti területen egyirányú, két haladósávú kerékpárút alakítható ki. A közút felpályáján és a tervezendő kerékpárúton megjelenő vizet a meglévő árok fogja elvezetni. A szakasz jelenleg Szombathely lakott területén kívül található, azonban távlatban, a Ny-i oldalon fekvő területek beépítése után lakott terület lesz. A beépítés megvalósulásának időpontja előre nem becsülhető, illetve a távlati lakott terület határ sem ismert. Mivel a lakóterület kiépülése és a lakott terület kiterjesztése várhatóan később valósul meg, mint a kerékpárút kialakítása, ezért a szakaszt lakott területen kívüli paraméterekkel javasoljuk kialakítani. A Nárai Külső út mentén lakott területen kívül közvilágítási hálózat nem üzemel, a meglévő hálózat a Nárai Külső út – Ferenczy István utca csomópontig tart. A tervezett kerékpáros nyomvonal lakott területen kívül halad, ezáltal új közvilágítási hálózat létesítésére nincs szükség. A távlati lakóterület fejlesztéssel párhuzamosan a kerékpárúthoz tartozó közvilágítási hálózat kiépítése is megvalósítható az új, jelenleg még nem ismert lakott terület határig.

A szakaszra vonatkozóan tervelőzmény nem készült, viszont ahhoz közvetve kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A tervet a Somlai Mérnöki Iroda készített (munka megnevezése: „Szombathely, Ferenczy I. u. hiányzó szakaszának tervezése”; munkaszámok: 020/ENG/2015 és 020/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/91-0/2016 iktatószámmal 2016. január 29.-én. A terv keretében a Jáki út-Ferenczy István utca csomópontban körforgalom kerül kialakításra, valamint a körforgalom össze lesz kötve a Körmenői úttal. A beruházás várhatóan a Ferenczy István utca – Nárai Külső út forgalmának növekedését fogja eredményezni.

A Nárai Külső út mentén csapadékvíz elvezetési engedélyezési terv készült, melyet a SAVARIA Városfejlesztési Nonprofit Kft. készített 2016. decemberében (munka megnevezése: „Szombathely, Nárai út csapadékvíz elvezetési munkáinak kivitelezése”; munkaszám: SVF-122/2016). A vízjogi létesítési engedély beszerzése 2017. áprilisára várható. A terv a Nárai Külső út Ny-i oldalán csapadék csatorna építését tartalmazza víznyelőbekötésekkel. A tervezett beavatkozás a Ferenczy utca és a Temesvár utca közötti szakaszt érinti. Az Önkormányzat a fejlesztést a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében kívánja megvalósítani. A tervezett csapadékvíz elvezetési beruházás megvalósítását a javasolt kerékpárút építéssel össze kell hangolni.

A javasolt kétoldali, egyirányú kerékpárút megvalósítása építési engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.8** jelű **„HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VIII.”** című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a

**KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „8. Nárai Külső út I.” és a „9. Nárai Külső út II.” nevű metszetei mutatják be M=1:100 méretarányban.

5.1.2.12 14. szakasz: Ferenczy István utca – kerékpározható út kijelölése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Nyitott kerékpársáv
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 480 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Nárai Külső út – Ferenczy István utca csomóponttól indul és a Ferenczy István utca – Alsóhegyi út csomópontnál ér véget. A nyomvonal lakóterület (kertvárosias terület), erdőterület (védelmi) és különleges terület (temető) mentén húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója egy alternatív nyomvonal biztosítása a Nárai Külső út menti nyomvonal tehermentesítésére. A nyomvonal beköti a Jáki út és a Nárai Külső út közötti lakóterületet.

A Ferenczy utca kisforgalmú lakóutca. Átlagos napi forgalma a 2 000 E/napot nem éri el, a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota kerékpározásra alkalmas. Az út folyópályán 2x1 forgalmi sáv, a burkolatszélesség a kétoldali kiemelt szegélyek között 7,15 m. A Ferenczy utca forgalma és engedélyezett sebessége lehetővé teszi, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalommal közös felületen vezessük.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A szakasz Szombathely lakott területén belül található, nyitott kerékpársáv felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. A javasolt, kétoldali nyitott kerékpársáv szélessége a kiemelt szegélyek mellett 1,50 m, a közúti középső forgalmi sáv szélessége pedig 4,15 m. Az út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely az útpályát világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszra vonatkozóan tervelőzmény nem készült, viszont ahhoz kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A tervet a Somlai Mérnöki Iroda készítette (munka megnevezése: „Szombathely, Ferenczy I. u. hiányzó szakaszának tervezése”; munkaszámok: 020/ENG/2015 és 020/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/91-0/2016 iktatószámmal 2016. január 29.-én. A terv keretében a Jáki út-Ferenczy István utca csomópontban körforgalom kerül kialakításra, valamint a körforgalom össze lesz kötve a Körmendi úttal. A beruházás várhatóan a Ferenczy István utca forgalmának növekedését fogja eredményezni.

A javasolt nyitott kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő úton vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést távlatban, a Ferenczy utca és a Körmendi út összekötésének megépítését követően kívánja megvalósítani a Ferenczy utca forgalmi átrendeződés függvényében. A fejlesztés várhatóan saját forrásból fog megvalósulni.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.8** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VIII.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „7. Ferenczy István utca” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

5.1.2.13 15. szakasz: Alsóhegyi út – kerékpározható út kijelölése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Nyitott kerékpársáv
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „C” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 800 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Ferenczy István utca – Alsóhegyi út csomóponttól indul és a Nagyvárad utca – Brenner Tóbiás körút csomópontnál ér véget az Alsóhegyi út-Nagyvárad utca nyomvonalon. A nyomvonal lakóterületek (kertvárosias terület) között húzódik. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója egy alternatív nyomvonal biztosítása a Nárai Külső út menti nyomvonal tehermentesítésére. A nyomvonal beköti a Jáki út és a Nárai Külső út közötti lakóterületet.

Az Alsóhegyi út és a Nagyvárad utca kisforgalmú lakóutcák. Átlagos napi forgalmuk a 2 000 E/napot nem éri el, a közutakon engedélyezett sebesség 50 km/h. Az útpályák aszfalt burkolatúak, állapotuk kerékpározásra alkalmas. Az utak 2×1 forgalmi sávok, burkolatszélességük 6,10 m. Az utcák forgalma és engedélyezett sebessége lehetővé teszi, hogy a kerékpárosokat a közúti forgalommal közös felületen vezessük.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat „C” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A szakasz Szombathely lakott területén belül található, nyitott kerékpársáv felfestésével biztosítható a biztonságos kerékpáros közlekedés, építési beavatkozásra nincs szükség. A javasolt, kétoldali nyitott kerékpársáv szélessége 1,25 m, a közúti középső forgalmi sáv szélessége pedig 3,60 m. Az út mentén meglévő közvilágítási hálózat üzemel, amely az útpályát világítja meg. A tervezett kerékpáros nyomvonal a közút burkolatán vezet, ezáltal azt a meglévő hálózat megvilágítja.

A szakaszra vonatkozóan tervelőzmény nem készült, viszont ahhoz kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A tervet a Somlai Mérnöki Iroda készítette (munka megnevezése: „Szombathely, Ferenczy I. u. hiányzó szakaszának tervezése”; munkaszámok: 020/ENG/2015 és 020/KIV/2015). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. Az építési engedélyt a Vas Megyei Kormányhivatal Műszaki Engedélyezési és Fogyasztóvédelmi Főosztály Útügyi Osztálya adta ki VA/UO/NS/A/91-0/2016 iktatószámmal 2016. január 29.-én. A terv keretében a Jáki út-Ferenczy István utca csomópontban körforgalom kerül kialakításra, valamint a körforgalom össze lesz kötve a Körmendi úttal. A beruházás várhatóan a Ferenczy István utca forgalmának növekedését fogja eredményezni, ami hatással lesz a Ferenczy István utca – Alsóhegyi út csomópontra.

A javasolt nyitott kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést távlatban, a Ferenczy utca és a Körmendi út összekötésének megépítését



követően kívánja megvalósítani a Ferenczy utcán tervezett létesítménnyel közösen, a Ferenczy u. forgalmi átrendeződésének függvényében. A fejlesztés várhatóan saját forrásból fog megvalósulni.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.8** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT VIII.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban. A tervezett keresztmetszeti elrendezést a **KHT-5** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet „6. Alsóhegyi út” nevű metszete mutatja be M=1:100 méretarányban.

A felsorolt 15 szakaszon kívül – *melyből az első két szakasz körforgalmi csomópont létesítése, 3. szakasztól a 13. szakaszig tervezett beruházás a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében fog megvalósulni, az utolsó, két beruházás távlati célként jelenik meg a dokumentumban* – a KHT két újabb szakasz bemutatását tartalmazza, melyek a TOP-6.4.1-15-SH1 – „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” és TOP-6.4.1-15-SH1 – „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése” projektek keretében valósulnak meg.

#### 5.1.2.14 16. szakasz: Vép – Szombathely között kerékpárút építése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kétirányú, 2x1 haladósávós kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 1738 m

A tervezett kerékpárút a Vépi út – 86. sz főút körforgalmú csomópont meglévő kerékpárútjától indul és a Szombathely-Vép közigazgatási határáig tart. A nyomvonal mezőgazdasági területeken vezet a főút déli oldalán. A szakasznak, a tervezett hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a két szomszédos várost, Szombathelyt és Vépet. A szakasz megvalósításával Szombathely ipari parkja, a város belső részei és Vép között folytonos összekötés épül ki.

A nyomvonal a meglévő közút mentén, elválasztott módon halad, az út déli oldalán, kapcsolódva a már meglévő Vépi úti gyalog- és kerékpárúthoz. A 86. számú főúton körforgalmi csomóponti átvezetés megoldott. A 8443. j. út átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 3 682 j/nap (3 857 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota megfelelő. Az út 2x1 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 7,00 m. A 86-os főút átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 20 043 j/nap (24 088 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota jó. Az út 2x2 forgalmi sávós, a burkolatszélesség 14,00 m.

A szakasz Szombathely Megyei Jogú Várost és Vép Várost köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal önálló kétirányú kerékpárútként kerül kialakításra a Vépi út és 86-os főút körforgalmi csomópontjától, Vép Város közigazgatási területének kezdetéig, Szombathely lakott területén kívül, külterületen, melynek burkolatszélessége 2,55 m. A kerékpárút burkolatszélét a meglévő közúti árok külső szélétől min. 2,00 m távolságra kell indítani. A körforgalmi csomópontot követően a kerékpárút a Bogáca éren halad keresztül. Emiatt a kerékpárút építése során, a keresztezésnél vasbeton keretelem

beépítése szükséges. A keresztezés tekintetében külön vizes szakági terv készült. Az átvezetés után a kerékpárút tovább halad Vép közigazgatási határáig.

A beruházáshoz kapcsolódóan fontos kiemelni, hogy Vép közigazgatási határát elérve a kerékpárút további szakaszának kiépítése folytatódni fog Vép belterületére, a „TOP-3.1.1-15-VS2 - Fenntartható települési közlekedésfejlesztés – Vép-Szombathely közötti kerékpárút vépi szakaszának kiépítése” című projekt keretében. A projekt célja Vép és Szombathely közötti kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása Vép belterületén, ezáltal biztosítva és megteremtve a biztonságos és fenntartható kerékpáros közlekedés feltételeit. A tervezett egyoldali, kétirányú kerékpárút a Szombathely környéki agglomerációs településhálózat fontos, ám még hiányzó kerékpáros közlekedési tengelye, tekintettel arra, hogy jelentős a környező településekről a megyeszékhelyre ingázók aránya.

A létesítmény vonatkozásában az engedélyes tervek elkészültek. Az új önálló kétirányú kerékpárút építése engedélyköteles tevékenység. A szakasz állami, önkormányzati és magántulajdonban lévő területeken vezet, ezért kisajátításra szükség van. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH11-2019-00003 kódszámú „Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.9** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT IX.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:1 000 méretarányban. A Bogáca-éri átvezetés részletes helyszínrajzi bemutatását **KHT-4.9.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT IX.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:100 méretarányban. A keresztmetszeti elrendezést a **KHT-6** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉS**” című rajzi melléklet metszete mutatja be M=1:50 méretarányban.

#### 5.1.2.15 17. szakasz: Balogunyom – Szombathely között kerékpárút építése

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: Kétirányú, 2×1 haladósávós kerékpárút
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: „B” hálózati szerep
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen kívül
- Kerékpárforgalmi létesítmény tervezési sebessége:  $v_t > 20$  km/h
- Kerékpárforgalmi létesítmény hossza: 2307 m

A tervezett kerékpárforgalmi létesítmény a Petőfitelepen véget érő, meglévő, egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárúttól indul és Balogunyom, Vörösmarty utcánál, a meglévő kerékpárúthoz csatlakozik. A nyomvonal lakóterület (falusias beépítésű területek), gazdasági terület (mezőgazdasági) és különleges terület (közlekedési terület – vasúti átjáró) között vezetett külterületi kerékpárútszakasz. A tervezett kerékpáros létesítmény funkciója a környező települések bekötése. A kialakítani kívánt nyomvonal hálózatban betöltött szerepe, hogy összekösse a két szomszédos települést Szombathely városát és Balogunyom községet. A szakasz megvalósításával Szombathely belső részei, munkahelyi, kereskedelmi és szolgáltatási pontjai, illetve Balogunyom (szabadidős tevékenység) között folytonos összekötés épül ki.

A nyomvonal a meglévő 86-os számú főút mentén, a főúttól elválasztott módon halad, annak nyugati oldalán (a szelvényezés szerinti bal oldalon), kapcsolódva a Petőfitelepen már meglévő gyalog- és kerékpárúthoz. Az alacsony forgalmú Halastó utca és a 86-os számú főút kereszteződésénél átvezetés szükséges az új kerékpárútra történő ráhajtáshoz. A 86-os sz. főút átlagos napi forgalma a vizsgált szakaszon 12 772 j/nap (16 756 E/nap), a közúton engedélyezett sebesség 90 km/h, így mindenképp

az úttól elválasztott, külön kerékpárfogalmi létesítmény megépítése javasolt. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota jó. Az út 2×1 forgalmi sáv, a burkolatszélesség 7,00 m.

A szakasz Szombathely Megyei Jogú Várost és Balogunyom Községet köti össze, ezáltal a nyomvonalat „B” hálózati szerepnek megfelelő paraméterekkel kell tervezni.

A nyomvonal önálló kétirányú kerékpárútként kerül kialakításra – a Petőfitelep Halastó utcai gyalog- és kerékpárúttól, Balogunyom, Vörösmarty utcai csatlakozásánál a meglévő kerékpárútig tart – Szombathely lakott területén kívül, külterületen, melynek burkolatszélessége 2,25 m. A kerékpárút burkolatszélét a meglévő közúti árok külső szélétől min. 2,00 m távolságra kell indítani. A kerékpárút a Petőfitelepi Halastó utcától két R=5,00m sugarú ellenívvel fordul a temető mellé. A 86. sz. főút és a temető meglévő kerítése közötti szűkös helyen a kerékpárutat – a meglévő nyílt árkot lecsövezve – a főúttól szalagkorlát-védelemmel elválasztva került megtervezésre. A vonalvezetés innen a 2+218,84 szelvényben lévő szintbeni vasúti átjáró előtti aszfaltos csatlakozásig a főút árkaival közel párhuzamos. A csatlakozás után a kerékpárút tengelyét két R=10m sugarú ellenív vezeti a főúthoz közelebb. A tervezett kerékpárút a 2+249,03 szelvényben keresztezi a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalat. Az átjárónál a Vas Megyei Kormányhivatal Határozata alapján a kerékpárosok részére fénySOROMPÓVAL kiegészített felsorompós biztosítást kell kiépíteni. A vasúti pályáról és a biztosítóberendezésekről külön szakági tervek készültek. Az átjáró előtt és után, összesen mintegy 50 m hosszon a kerékpárút burkolatszélé a főút burkolatszélétől kb. 1,60m-re halad, közöttte a meglévő közút melletti szalagkorlát meghagyásra kerül. A tervezési szakasz végéig a nyomvonal az árokkal párhuzamosan halad. A kerékpárút a Balogunyom, Vörösmarty utcai csatlakozásánál a meglévő kerékpárúttal szemben fejeződik be.

A beruházáshoz kapcsolódóan fontos kiemelni, hogy Balogunyom közigazgatási határát követően a kerékpárút további szakaszának kiépítése folytatódni fog, a „*TOP-3.1.1-15-VS2 - Fenntartható települési közlekedésfejlesztés – Balogunyom-Szombathely közötti kerékpárút balogunyomi szakaszának kiépítése*” című projekt keretében. A projekt célja a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása és a fenntartható közlekedés feltételeinek megteremtése Balogunyom és Szombathely között. A tervezett egyoldali, kétirányú kerékpárút a Szombathely környéki agglomerációs településhálózat fontos, ám még hiányzó kerékpáros közlekedési tengelye, tekintettel arra, hogy jelentős a környező településekről a megyeszékhelyre ingázók aránya. A településeket összekötő kerékpárfogalmi létesítmény kialakításával nemcsak a munkába járás, hanem a közintézmények közvetlen elérésével a közügyek intézése, közszolgáltatások igénybevétele, iskolába járás, illetve kereskedelmi és egyéb szolgáltatások igénybevétele is elérhetővé válik a kerékpáros közlekedési módot választók számára.

A létesítmény vonatkozásában kiviteli terv és építési engedély is rendelkezésre áll. Az új önálló egyoldali, kétirányú kerékpárút építése engedélyköteles tevékenység. A szakasz állami, önkormányzati és magántulajdonban lévő területeken vezet, ezért kisajátítás szükséges. Az Önkormányzat a kerékpáros fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SHI1-2019-00004 kódszámú „Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

A javasolt nyomvonal részletes helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.10** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT X.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:5 000 méretarányban. A Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalon történő átvezetés részletes helyszínrajzi bemutatását **KHT-4.10.2** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT IX.**”

című rajzi melléklet adja meg M=1:250 méretarányban. A keresztmetszeti elrendezést a **KHT-6** jelű „**TERVEZETT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉSEK**” című rajzi melléklet metszete mutatja be M=1:50 méretarányban.

#### *5.1.2.16 Korlátozott sebességű övezet a Derkovits lakótelepnél*

A tervezett korlátozott sebességű (Zóna30) övezetet a Rohonci út, a Szűrcsapó utca, a Paragvári utca, a Váci Mihály utca és a Bem József utca határolja. A terület lakóterületi (nagyvárosias terület) besorolású. A lakótelep panelházakkal sűrűn beépített, ÉK-i oldalán található a Szombathelyi Váci Mihály Általános Iskola és Alapfokú Művészeti Iskola. A Derkovits lakótelep alapterülete közel 0,4 km<sup>2</sup>. A lakótelepen jelentkező gépjármű forgalmat a lakótelepet határoló gyűjtő utak (Rohonci út, Szűrcsapó utca, Paragvári utca, Váci Mihály utca, Bem József utca) vezetik el. A lakótelepben belüli gyűjtő út a K-Ny-i irányú Bem József utca. A lakótelep területén található többi út kifizorgalmú lakóutca, melyek a gyűjtő utakhoz kötnek ki. A lakóutcák mentén nagy kapacitású merőleges és párhuzamos parkolási lehetőség áll a lakók rendelkezésére. A belső lakóutcák forgalma és a parkolók kihasználtsága egy adott napon belül ingadozó. A forgalom elsősorban hivatásforgalmi célú, ezáltal nagy forgalom a reggeli és az esti csúcspontokban jelentkezik. A parkolók az esti és a reggeli időszak között (éjszaka) kihasználtak.

A lakótelepen korlátozott sebességű (Zóna30) övezet kijelölését javasoljuk, ezáltal a Derkovits lakótelepen engedélyezett sebesség 30 km/h lesz. Az övezet kijelölésével a kerékpáros és a közúti forgalom azonos útfelületen közlekedhet, így a lakótelep belső útjai a kerékpáros forgalom számára is használhatóvá válnak. Az övezet határát a gyűjtő utakhoz csatlakozó lakóutcák kezdeténél kell kijelölni.

Az új korlátozott sebességű övezetre vonatkozóan tervelőzmény nem készült, annak kijelölése előtt külön tanulmányterv készítése szükséges a meglévő utak állapotának és forgalomnagyságának felméréseivel, valamint a közösségi közlekedés által használt útvonalak feltárásával.

A javasolt korlátozott sebességű övezet kijelölése engedélyköteles tevékenység. A Derkovits lakótelep útjai önkormányzati tulajdonban vannak, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpárosokat is érintő fejlesztést távlatban, saját forrásból kívánja megvalósítani.

#### *5.1.2.17 Korlátozott sebességű övezet az Oladi lakótelepnél*

A tervezett korlátozott sebességű (Zóna30) övezetet a Dolgozók útja (8901. j. közút) határolja. A terület lakóterületi (kisvárosias, nagyvárosias terület) besorolású. A lakótelep társasházakkal és panelházakkal sűrűn beépített, K-i oldalán található az Oladi Általános Művelődési Központ. Az Oladi lakótelep alapterülete 0,3 km<sup>2</sup>. A lakótelepen jelentkező gépjármű forgalmat a lakótelepen vezető feltáró utak (Kassák Lajos utca, Kodály Zoltán utca) vezetik el. A lakótelep forgalma a 8901. j. összekötő úton érkezik a területhez. A lakótelep területén található többi út kifizorgalmú lakóutca. A lakóutcák mentén nagy kapacitású merőleges és párhuzamos parkolási lehetőség áll a lakók rendelkezésére. A belső lakóutcák forgalma és a parkolók kihasználtsága egy adott napon belül ingadozó. A forgalom elsősorban hivatásforgalmi célú, ezáltal nagy forgalom a reggeli és az esti csúcspontokban jelentkezik. A parkolók az esti és a reggeli időszak között (éjszaka) kihasználtak.

A lakótelepen korlátozott sebességű (Zóna30) övezet kijelölését javasoljuk, ezáltal az Oladi lakótelepen engedélyezett sebesség 30 km/h lesz. Az övezet kijelölésével a kerékpáros és a közúti forgalom azonos

útfelületen közlekedhet, így a lakótelep belső útjai a kerékpáros forgalom számára is használhatóvá válnak. Az övezet határát a feltáró utakhoz csatlakozó lakóutcák kezdeténél kell kijelölni.

Az új korlátozott sebességű övezetre vonatkozóan tervelőzmény nem készült, annak kijelölése előtt külön tanulmányterv készítése szükséges a meglévő utak állapotának és forgalomnagyságának felméréseivel, valamint a közösségi közlekedés által használt útvonalak feltárásával.

A javasolt korlátozott sebességű övezet kijelölése engedélyköteles tevékenység. Az Oladi lakótelep útjai önkormányzati tulajdonban vannak, ezáltal kisajátításra nincs szükség. Az Önkormányzat a kerékpárosokat is érintő fejlesztést távlatban, saját forrásból kívánja megvalósítani.

#### 5.1.2.18 Nagytávlati fejlesztések

- A Söptei út megközelítésére a D-i irányból hosszú távon szükséges egy új kerékpárforgalmi nyomvonal kialakítása, amely összeköti a Horváth Boldizsár körút menti meglévő nyomvonalat a Söptei út mentén tervezett gyalog- és kerékpárúttal. A terület kapcsán több távlati fejlesztési elképzelés is van, melyek jelen pillanatban még képlékenyek. Ezek között szerepel a mintegy húsz hektáros Huszárlaktanya terület újrahelosztása, illetve az autóbusz-állomás áthelyezésével a vasútállomás környékén létrehozandó közlekedési központ. A pontos nyomvonal és a műszaki paraméterek meghatározása a kerékpárforgalom tekintetében csak a fenti fejlesztésekre vonatkozó részletes tervek kidolgozását követően válik lehetségessé. A javasolt fejlesztés várható megvalósításának időpontja kívül esik a TOP pályázatok időkeretén, ezért annak finanszírozása más forrásból történhet majd.
- A 6/I. szakasznál már említésre került a Nádasy Ferenc utca és a Pálya utca között hiányzó egyoldali, egyirányú kerékpárút a Zanati út D-i oldalán. A hiányzó szakasz kialakításához nagytávlatban javasolt a meglévő vasúti műtárgy szélesítése, valamint a Zanati út menti támfalak átépítése. A javasolt fejlesztés lehetséges megvalósításának időpontja kívül esik a TOP pályázat időkeretén, ezért annak finanszírozása más forrásból történhet.

#### 5.1.3 Kerékpárparkolás fejlesztése

A kerékpárparkolás fejlesztése érdekében forgalomvonzó létesítmények mellett összesen 200 db fordított „U” alakú vagy „P” alakú, acél kerékpártámasz kihelyezését irányoztuk elő. A támaszok darabszámát az egyes helyszínekre vonatkozóan az OTÉK által előírtak szerint kell meghatározni. A támaszok kihelyezése nem építési engedélyköteles tevékenység. A támaszok az Önkormányzat tulajdonában lévő ingatlanok területén kerülnek kihelyezésre. Az Önkormányzat a kerékpárparkolás fejlesztést a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében kívánja megvalósítani.

##### 5.1.3.1 Kialakítandó közbringa-állomások

Az országban megvalósult eddigi közbringa-rendszerek üzemeltetésének tapasztalatai alapján a kerékpáros közösség a közbringák parkolásán túl előszeretettel használja az állomások környékét saját kerékpárjaik lehelyezésére. Ennek oka, hogy az állomások jelentős hányada kamerával megfigyelt területen található, amely általános biztonságérzetet nyújt a felhasználók számára. Szombathelyen az előzetes tervezés alapján az állomások, illetve dokkolók szintén kamerával őrzött helyszíneken

kerülnek kialakításra, így a rendszer állomáshelyein túl indokolt lehet további „U” alakú kerékpártámaszok elhelyezése is.

#### 5.1.3.2 *Javaslat a kerékpártárolás és kerékpárparkolás fejlesztése érdekében*

A Hálózati Terv elkészítése során a kritikusnak vélt parkolási helyszínek felmérése megtörtént. Ez alapján kijelenthető, hogy az egyes helyszíneken a kerékpártárolás és parkolás lehetősége rövid távon megoldott, azonban a létesítmények nem felelnek meg „*Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése*” c. *útügyi műszaki előírás (UME)* irányelveinek, így rövid- és hosszú távon is szükséges a kapacitások mennyiségi és minőségi bővítése. Ez magába foglalja a kialakítás, valamint az arculati elemek egységessé tételét is, ezzel hozzájárulva az egységes városkép kialakításához. Rövid távon az elsődleges cél a legforgalmasabb célhelyszíneken összesen 200 db „U” alakú – a kerékpárok vázát is támasztó – egység kihelyezése, azonban hosszú távon a már kihelyezett kerékpártámaszok cseréje is megvalósítandó feladat. Az említett acél kerékpártámaszok kihelyezése az alábbi helyszíneken javasolt (17. térkép):

Helyszín	Jelenlegi kapacitás	Rövid távú cél („U” alakú kerékpártámaszok)	Hosszú távú cél
Vasútállomás – Éhen Gyula tér	357	15	A jelenlegi, már meglévő, elavult, vagy nem megfelelő állomány teljes cseréje „U” alakú – a kerékpárok vázát is támasztó – egységre, az, UME, valamint az OTÉK előírásai, illetve az intézményt látogatók maximális számának figyelembevételével.
Vásárcsarnok – Piac	80	20	
Fő tér	225	10	
Autóbusz-állomás, Ady tér	15	30	
Órásház	40	15	
Csónakázótó	25	15	
ELTE-SEK A-C épület	70	10	
Markusovszky Kórház	120	10	
Szent Márton tér	5	50	
Berzsenyi Dániel tér (Székesegyház)	40	25	



17. térkép: A rövid távon kihelyezendő, újonnan létesített kerékpártámaszok javasolt helyszínei (piros ponttal jelölt helyszínek)

#### 5.1.4 Multimodalitás kiterjesztése

A multimodalitás kiterjesztéséhez kapcsolódó beavatkozásokat a **KHT-2** jelű „**TERVEZETT KERÉKPÁRFORGALMI NYOMVONALAK**” című rajzi mellékletek mutatja be M=1:25 000 méretarányban.

##### 5.1.4.1 1. szakasz: Nárai utca – Brenner T. krt. körforgalmú csomópont építése

A fejlesztésre javasolt csomópont a meglévő Nárai utca – Brenner Tóbiás körút szintbeni, négyágú csomópont. A csomópont lakóterület (kertvárosias, kisvárosias terület) és zöldterület (közpark, közkert) között található.

A Brenner Tóbiás körút a vizsgált szakaszon folyópályán 2×1 forgalmi sávós, a csomópontban jelenleg külön balra kanyarodó sávok találhatóak. A Brenner körút belterületi főút „b” hálózati funkcióval, „C” jelű környezeti körülménnyel. A Nárai utca a csomópontban 2×1 forgalmi sávós. A Nárai utca belterületi gyűjtőút „c” hálózati funkcióval, C” jelű környezeti körülménnyel. A csomópont átalakítására engedélyezési és kiviteli terv készült az Önkormányzat megbízásából. A tervet a PARTNER Mérnöki Iroda Kft. készítette 2010. áprilisában (munka megnevezése: „Szombathely, Nárai u. – Brenner krt. körforgalmú csomópont engedélyezési és kiviteli terve”; munkaszám: 968/3-09). A terv jogerős építési engedéllyel rendelkezik. A fejlesztés nem csak a közúti, hanem a kerékpáros forgalmat is érinti. A Brenner körúttal párhuzamosan meglévő gyalog- és kerékpárút húzódik az É-i oldalon. Jelenleg a csomópont Nárai utcai, K-i ágában a kerékpárosok a meglévő gyalogos-átkelőhely mellett kerülnek átvezetésre. Az átvezetés logikai rendszere a körforgalmú csomóponttá történő átépítés után sem változik, csupán annak helye módosul. A körforgalomtá történő átalakításra a csomópont kapacitásának és forgalombiztonságának javítása érdekében van szükség. A körforgalom megépítésével élhetőbb városi környezet kerül kialakításra, a jobb forgalomlefolys miatt a káros anyag kibocsátás csökkenni fog. A körforgalom külső sugara 12 m, a középsziget sugara 5 m, a járható gyűrű szélessége 1,50 m.

Az útépitési tervhez kapcsolódóan külön közvilágítási, valamint elektromos földkábel és légvezeték kiváltási szakági terv készült, melyet a „dada és D” Műszaki Kereskedelmi Bt. készített.

A körforgalom kialakítása miatt meglévő hír- és távközlési vezeték kiváltása is szükséges, az ehhez kapcsolódó szakági tervet a Palásty-PMI Mérnöki Iroda készítette.

A körforgalom a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat részeként fog megvalósulni.

A csomópont fejlesztés helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.



## 2. szakasz: Rohonci út – Bartók B. krt. csomópont fejlesztése

A fejlesztésre javasolt csomópont a meglévő Rohonci út – Bartók Béla körút szintbeni, négyágú csomópont. A csomópont lakóterület (nagyvárosias terület) és vegyes terület (központi) között található.

A Rohonci út a csomópontban 2×2 forgalmi sávossal. A vizsgált szakasz a 8901. j. összekötő út belterületi szakasza. A Bartók Béla körút a csomópontban 2×1 forgalmi sávossal külön kiváló, jobbra kanyarodó sávokkal. A Bartók Béla körút belterületi főút „C” hálózati funkcióval, C” jelű környezeti körülménnyel. A csomópont jelenleg jelzőlámpás forgalomszabályozás mellett üzemel. A csomóponti forgalom jelenleg 26 659 E/nap (Rohonci út: 12 827 E/nap; Bartók Béla körút: 13 832 E/nap). A tervezés során meg kell határozni a távlati forgalmi adatokat, a csomópont kapacitása az alapján ellenőrizhető. Összhangban a Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2017. április 4-én megtartott tervzsűrin elhangzott észrevételével, a csomópontban csomópontfejlesztést javasolunk a Rohonci úti jelzőlámpás csomópontokkal összehangolva.

A csomópont átalakítására külön terv nem készült. Az átépítésre vonatkozóan külön útépitési és forgalomtechnikai engedélyezési tervet kell készíteni. A csomópontfejlesztés nem csak a közúti, hanem a kerékpáros forgalmat is érinti. Jelenleg a kerékpáros forgalom a csomópont mindegyik ágán át van vezetve. A csomópontfejlesztés tervezése során javasoljuk a meglévő átvezetések megtartását, azok helyének korrigálását.

A csomópontfejlesztésre a csomópont kapacitásának és forgalombiztonságának javítása érdekében van szükség. A fejlesztéssel élhetőbb városi környezet kerül kialakításra, a jobb forgalomlefolys miatt a káros anyag kibocsátás csökkenni fog.

A csomópont átépítés a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat részeként fog megvalósulni.

A csomópont fejlesztés helyszínrajzi bemutatását a **KHT-4.1** jelű „**HELYSZÍNRAJZI VÁZLAT I.**” című rajzi melléklet adja meg M=1:2 000 méretarányban.

### 5.1.5 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése

Meglévő, egységes kerékpáros útirányjelző táblarendszer gyakorlatilag nincs a város területén. Ez alól kivételt képez a Bucsui úton (87133. j. közút) kijelölt, közúton vezetett kerékpárforgalmi nyomvonal a Dolgozók útjától Bucsú település felé, az Újvilág utcában és a Gyöngyös patak menti kerékpárút egy részén. Ezen a szakaszon OTTr kerékpárforgalmi nyomvonal kerül kijelölésre „A” hálózati szereppel (lásd *új létesítmények létrehozása - 8. szakasz*). A Szombathely közigazgatási területére eső, meglévő útirányjelző táblákat cserélni kell az OTTr nyomvonalnak megfelelő szolgáltatási szintű útirányjelző táblákra. Az újonnan építésre kerülő szakaszokat egységes, helyi célokat, forgalomvonzó létesítményeket jelző útirányjelző táblarendszerrel kell kialakítani.

## 5.2 Közbringa

A „Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” pályázat részét képezi a közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (közbringa-rendszer) megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése, illetve a rendszer kiépítése. Jelen dokumentum röviden ismerteti a tervezett közbringa rendszert, részletesebb információkat pedig a „Szombathely Megyei Jogú Város közösségi kerékpáros közlekedési rendszer kialakítása” c. megvalósíthatósági tanulmány tartalmaz.

A közösségi kerékpáros közlekedési rendszer (KKKR) egy olyan alternatív közösségi közlekedési szolgáltatás, amelynek célja, hogy a tömegközlekedést és az egyéni, személygépjárművel történő közlekedést kiegészítse, egyes esetekben felváltsa. A rendszer alapelve, hogy egyirányú, rövid utazások megtételét teszi lehetővé előre kialakított kerékpárgyűjtő állomások között. Az állomások közlekedésileg fontos csomópontok, utazási célpontok közelében kerülnek telepítésre, ezzel elősegítve a rendszer praktikus használatát. A gyors és hatékony összeköttetés érdekében az állomások közötti távolság 300-500 méternél általában nem nagyobb, a kerékpárok könnyen hozzáférhetőek, a kölcsönzési folyamat gyors, önkiszolgáló jellegű, így a közösségi bringa rendszer elérhetősége akár 0–24 órás is lehet.

A megfelelő kihasználás érdekében fontos, hogy a kerékpárok versenyképes díjszabással legyenek igénybe vehetőek, kauciók letét megfizetése után a felhasználók a gépkocsi használat, illetve a helyi tömegközlekedés költségénél kedvezőbben vagy azzal összemérhető díj ellenében használhassák a kerékpárokat, az első fél óra ingyenessége mellett. A közbringa-rendszer egy alternatív, fenntartható közlekedési formát kínál a városi környezetben. A rendszer használatával csökkenthetőek a közlekedési fennakadások, a felhasználók időt és költséget takarítanak meg. A forgalmi terhelés visszaszorításával csökken a városon belüli káros-anyag kibocsátás mértéke, így a rendszer bevezetése egészségügyi és életminőségi szempontból is előnyöket kínál.

A közbringa-rendszer kiépítéséhez kapcsolódóan piackutatás elvégzésére került sor a város és térségének lakossága körében annak érdekében, hogy megismerjük a potenciális használók kerékpáros szokásait, illetve a közbringa-rendszerre vonatkozó preferenciáikat, javaslataikat. Figyelembe véve a felmérés eredményeit, a műszaki és pénzügyi lehetőségeket, továbbá a támogatói oldalról jelentkező elvárásokat, a közösségi kerékpáros közlekedési rendszer sikeres bevezetése érdekében a projekt keretében 6 kerékpárállomás („dokkolóállás”) kiépítését javasoljuk – potenciálisan kiegészítve ezt további két, előreláthatólag második ütemben (jelen projekten kívül, ill. a források rendelkezésre állása esetén) megvalósuló állomással. A kérdőív eredménye (263 kitöltés alapján), továbbá műszaki, mérnöki és üzemeltetési megfontolások alapján az alábbi helyszíneken javasoljuk a közbringa rendszer állomásainak kiépítését (lenti számozás egyben rangsort is jelent):

1. Vasútállomás – Éhen Gyula tér
2. Fő tér
3. Ady tér – Buszpályaudvar
4. Csónakázótó
5. Markusovszky Egyetemi Oktatókórház
6. ELTE-SEK Egyetem
7. Órásház (Potenciális II. ütem)
8. Piac (Potenciális II. ütem)

A kialakítandó 6 dokkolóállomás révén egy olyan alap – „gerinchálózat” – jöhet létre, mely önmagában is élet- ill. működőképes, ugyanakkor a későbbiek során megfelelő alapot biztosít a további bővítésre, akár a fent megnevezett két állomás révén, akár további állomások kiépítésével, gondolva a városközponttól viszonylag távolabb elhelyezkedő lakótelepi övezetekre is.

A rendszer üzemeltetésének pénzügyi és szervezeti kereteit hivatkozott megvalósíthatósági tanulmány részletezi. A rendszer tervezett működési modelljében a bevételeket a Város szedi be, és pályázat útján kiválasztott külső szolgáltató bevonásával biztosítja a rendszer kiépítését és fenntartható működtetését.

A közbringa rendszer kiépítése során hat közbringa állomáson mindösszesen 60 dokkolóállás kerülne kialakításra, teljes felszereléssel, beépített akkumulátoros kamerával, egységes arculattal; melyhez összesen 30 teljes felszerelésű kerékpár megvásárlása társulna.

A rendszer üzemeltetésének pénzügyi és szervezeti kereteit a vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány részletezi. A rendszer tervezett működési modelljében a bevételeket a Város szedi be és pályázat útján kiválasztott külső szolgáltató bevonásával biztosítja a rendszer kiépítését és fenntartható működtetését.

A rendszer kiépítése és működtetése dokkolós és rugalmas (flexibilis) rendszerben is megvalósítható. A két típusú rendszer kiépítése közötti költségkülönbség csekély. Azonos terület lefedéséhez a flexibilis rendszerben kevesebb állomásra van szükség, így ezek kiépítése költséghatékonyabb, ugyanakkor a kerékpárok informatikai felszereltsége magasabb szintű. A rugalmas rendszer kialakításával azonos költséggel nagyobb terület lefedhető, illetve zónák kialakításával a kerékpárok több helyen megtalálhatóak. A rendszer működtetése során a rugalmas rendszerben felmerülő logisztikai költségek és az állomások karbantartási költségei alacsonyabbak, ugyanakkor a kerékpárok illetve a bennük elhelyezett elektronika karbantartása speciális szaktudást igényel. Összességében hosszútávon a flexibilis megoldással kialakított rendszer fenntartása gazdaságosabb a hagyományos rendszernél.



12. ábra: A drezdai sz-bike kerékpárkölcsonzó rendszer<sup>44</sup>

<sup>44</sup> <http://www.dresden.de/de/vermarktung/sz-bike.php>

### 5.3 Szervezeti-működési háttér

A kerékpáros közlekedés fejlesztéséért felelős szervezet, illetve az üzemeltetésért felelős szervezet az 3.5-ös pontban már bemutatásra került részletesen is. Mind a fejlesztés előkészítéséért és lebonyolításáért felelős Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzat, mind pedig az üzemeltetésért felelős Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. megfelelő személyi és tárgyi feltételekkel rendelkezik a vállalt feladata ellátására.

Szombathely városában a közúthálózat (és ezen belül a kerékpárhálózat) üzemeltetését Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából a felelős Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. látja el. A projekt keretében megvalósuló kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése esetén nem szükséges külön döntés az üzemeltetés rendezése tekintetében, amennyiben az megyeszékhely önkormányzatának tulajdonában lévő közterületen létesül.

Az üzemeltető részéről a költségvetésben a kerékpáros létesítmények üzemeltetésre fordítható összegek a SZOVA éves üzemeltetési tervében közúthálózati költségekkel együtt jelenik meg. Az üzemeltetési források egyben való kezelése azért van szükség, mert a gyalogos – kerékpáros, valamint a kerékpáros – közúti forgalom (burkolatjelek, szegélyek) egymástól külön való külön kezelése meglehetősen nehéz (pl. külön tisztítás, karbantartás stb.).

Szombathely városának önkormányzata és a városban tevékenykedő civil szerveződések közötti együttműködést jelen dokumentum már korábban ismertette és bemutatta. A kerékpáros közlekedésben érintett szereplők közti együttműködés szintje erős, így jelentős változtatásra nincs szükség: továbbra is törekedni kell a kerékpáros közösségfejlesztési programok létrehozására, közlekedésbiztonsági és szemléletformáló akciók szervezésére. Az országos méretű civil szervezetekkel (pl. Kerékpáros Magyarország Szövetség) történő kooperáció pedig a város kerékpáros fejlesztéseinek (városi, várostérségi és határon átnyúló szinteken egyaránt) tervezési szakaszában bírhat különösen nagy jelentőséggel.

### 5.4 Kerékpáros adatgyűjtés

Szombathely a fejlesztési stratégiájában célul tűzte ki a kerékpáros közlekedés részarányának növekedését, hiszen a fenntartható közlekedési eszköz használata jelentősen javíthatja a lakosság és a „város” életminőségét. Ezért szükséges egy olyan módszertan kialakítása a későbbiekben, amely lehetővé teszi a kerékpározás részarányának és a kerékpáros forgalom növekedésének monitoringját.

A rendszeres kerékpáros forgalomszámlálást Szombathely Megyei Jogú Város önkormányzata a hagyományos módon (kézi úton) tervezi végrehajtani, mely biztosítja a rugalmasságot mind a felmérési pontok, mind pedig a felmérés időtartamára és idejére vonatkozóan, továbbá csökkenti a hibák előfordulásának a lehetőségét. Statikus, fix telepítésű forgalomszámláló berendezés telepítése nem tervezett. A forgalomszámlálás a fenntartási időszak 1., 3., 5. évében, hét helyszínen valósul meg, a javasolt helyszínek a következők:

1. A 87-es út mentén a 11-es Huszár út-Söptei út között (3. szakasz)
2. Rohonci út (5. szakasz)
3. Szent Márton u. (6. szakasz)
4. Bartók B. u. (7. szakasz)
5. Vépi út (11. szakasz)

6. Szent Imre herceg u. (12. szakasz)
7. Nári külső u. (13. szakasz)

A számlálásokat aktív oktatási időszakban javasoljuk elvégezni. A számlálásokat adatait elemezni és értékelni kell.

## 5.5 Kísérő intézkedések

### 5.5.1 Kerékpáros közlekedés népszerűsítése

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

A kerékpározás lakosságon belüli népszerűsítése érdekében népszerűsítő rendezvények, kerékpáros kiadványok, városi és térségi szintű kampányok valósulnak meg. Fontos, hogy az emberek megismerjék a kerékpáros közlekedés előnyeit (pl. 5 km-en belül a kerékpározás a legelőnyösebb és leggyorsabb közlekedési mód), illetve a város által nyújtott kerékpáros lehetőségeket (pl. kerékpáros létesítmények megismertetése a lakossággal – térképek, információs táblák stb.) Az egyik legkritikusabb pontja a szemléletformáló kampányoknak a megfelelő célcsoport elérése. E tekintetben fontos a gépjárművel közlekedők rétegének elérése, akik számára meg kell ismertetni és elfogadottá kell tenni a fenntartható közlekedési módok előnyeit.

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

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

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

### 5.5.2 Közlekedésbiztonsági programok

A közlekedésbiztonság javítása érdekében figyelemfelkeltő és oktatási tevékenységek egyaránt szükségesek. A közlekedésbiztonság javításában elsősorban a biztonságot szem előtt tartó, irányhelyes kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása játszhat nagy szerepet, azonban a kerékpáros közlekedés

kultúrájának emelésére is szükség van. Fontos, hogy a kerékpározás szabályai, általános kultúrája a lakosság mindennapjainak részévé váljon.

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

A kerékpáros közlekedési szabályok megismerését, illetve a balesetmentes közlekedést szem előtt tartó programok és rendezvények Szombathelyen az Autómentes Nap, illetve a Bringaakadémia keretében valósulnak meg. A rendezvények színvonalas megrendezésén kívül különböző figyelemfelkeltő, kerékpáros közlekedés szabályait és a Szombathelyen aktuálisan megváltozó forgalmi rendet tartalmazó kiadványok készítése is megvalósul.

### 5.5.3 Tájékoztatás

A kötelezően előírt nyilvánosság biztosítása tekintetében megvalósítani kívánt tevékenységek közé tartozik a projekt kommunikációs tervének elkészítése, a projekttel kapcsolatos információk szórólapon és tájékoztatókon történő megjelenítése. A fejlesztésekkel kapcsolatosan lakossági fórumok megszervezésére is sor kerül, amelyeken kívül a lakosság tájékoztatását a sajtóközlemények is elősegítik. A kedvezményezett weboldalán egy aloldal fogja szolgálni a projekttel kapcsolatos információk elérhetőségét. A projekt megvalósulási helyszíneire tájékoztató táblák kerülnek elhelyezésre.

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

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

## 6. Megvalósítás

### 6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

A projekt keretében kijelölt hatásterületen belüli kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésének ütemezését érdemes és szükséges azokhoz a projektekhez illeszteni, amelyek hatással vannak egymásra. A szombathelyi kerékpáros fejlesztések esetében a *Szombathely bel- és csapadékvíz védelmi rendszerének fejlesztése (TOP-6.3.3-15-SH1-2016-00001)* és a *Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása (TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001)* projektekkel való összehangolást szükséges megteremteni a kivitelezési munkálatok során.

A tervezett kerékpáros fejlesztéseket négy ütemben javasoljuk kialakítani:

1. Nem építési engedélyköteles, a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése”; a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, „Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” és a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, „Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése” című pályázatok keretében megvalósítandó beavatkozások.
2. Építési engedélyköteles, a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése”; a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, „Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése” és a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, „Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése” című pályázatok keretében megvalósítandó beavatkozások.
3. A hálózati terv összeállítása során azonosított beruházási elem, melynek megvalósítása a hatásterületen a kerékpárosbarát közlekedés megteremtéséhez szükséges. A 3. ütemben szereplő elem az eredeti támogatási kérelmekben nem szereplő, de szükséges beruházás, amit a város részletes szakmai és döntéshozói előkészítés után támogatásból kíván megvalósítani.
4. Távlati, az Önkormányzat saját finanszírozásában vagy más pályázati felhívásból megvalósítandó beavatkozások.

Az alábbi táblázat a kerékpárosbarát akcióterületen belüli fejlesztések ütemezési javaslatait, illetve más projektekkel való illeszkedését mutatja be:

Útszakasz megnevezése	Prioritás	Javasolt fejlesztés rövid leírása	Összehangolás
1. szakasz	2. ütem	Nárai utca – Brenner T. krt. körforgalmú csomópont építése	-
2. szakasz	2. ütem	Rohonci út – Bartók B. krt. körforgalmú csomópont építése	-

3/I. szakasz	1. ütem	Maros utca – Söptei úti körforgalom közötti kerékpárforgalmi nyomvonal – Maros utca és a 11-es Huszár úti körforgalom között	
3/II. szakasz	2. ütem	Maros utca – Söptei úti körforgalom közötti kerékpárforgalmi nyomvonal – 11-es Huszár úti körforgalom és a Söptei úti körforgalom között	Csatornafejlesztés a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében
4. szakasz	1. ütem	Sugár út (Horváth B. krt. – Saághy I. utca között) – kerékpározható út kijelölése	-
5/I. szakasz	2. ütem	Rohonci út (Szűrcsapó utca – Bem J. utca között) – kerékpárút kijelölése a meglévő gyalog- és kerékpárút vége és a Szűrcsapó utca között	-
5/II. szakasz	2. ütem	Rohonci út (Szűrcsapó utca – Bem J. utca között) – kerékpárút kijelölése a Szűrcsapó utca és a Bem József utca között	-
6/I. szakasz	2. ütem	Szent Márton utca (Gyöngyös-patak híd – Szent Márton temető között) – kerékpárút kijelölése a Nádasdy Ferenc utca és a Vörösmarty Mihály utca között	-
6/II. szakasz	1. ütem	Szent Márton utca (Gyöngyös-patak híd – Szent Márton temető között) – kerékpárút kijelölése a Vörösmarty Mihály utca és a Gyöngyös-patak hídjá között	-
7/I. szakasz	3. ütem	Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór utca – Bartók Béla krt. kerékpárforgalmi nyomvonal a Brenner Tóbiás körút mentén a Kismezei utca és a Szigligeti Ede utca között	-
7/II. szakasz	3. ütem	Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór utca – Bartók Béla krt. kerékpárforgalmi nyomvonal a Brenner Tóbiás körút és Jókai utca mentén a Szigligeti Ede utca és a Kálvária utca között	-
7/III. szakasz	2. ütem	Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór utca – Bartók Béla krt. kerékpárforgalmi nyomvonal a Brenner Tóbiás körút mentén a Jókai utca mentén a Kálvária utca és a Gagarin út között	Jókai utca teljes útfelújítása a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében



Útszakasz megnevezése	Prioritás	Javasolt fejlesztés rövid leírása	Összehangolás
7/IV. szakasz	2. ütem	Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór utca – Bartók Béla krt. kerékpárforgalmi nyomvonal a Bartók Béla körút mentén a Gagarin út és a Szűrcsapó utca között	A kétoldali kerékpársávot a Bartók Béla krt. – Rohonci út csomópontban tervezett beavatkozásokkal össze kell hangolni az új és a meglévő kerékpáros létesítmények kapcsolódása miatt.
8. szakasz	1. ütem	Régi Bucsui út (Dolgozók útja – Bucsui út között) – kerékpározható út kijelölése	-
9/I. szakasz	2. ütem	Sé – Szombathely között kerékpárút építése a 87133. j. út és Sé Község lakott területének kezdete között	-
9/II. szakasz	2. ütem	Sé – Szombathely között kerékpárút építése Sé Község lakott területének kezdete és Szombathely-Sé közigazgatási határ között	-
10. szakasz	2. ütem	Jáki út (Brenner krt. – Jáki úti temető között) kerékpárút építése	-
11/I. szakasz	2. ütem	Vépi út (Zanati út Vásártér utca között) kerékpárút építése a Zanati út és a Sági út között	Vépi út teljes útfelújítása a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében
11/II. szakasz	2. ütem	Vépi út (Zanati út Vásártér utca között) kerékpárút építése a Sági út és a Vásártér utca között	Vépi út teljes útfelújítása a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” című pályázat keretében

11/III. szakasz	2. ütem	Vépi út kerékpárút építése a Vásártér utca és a külterületi telekhatár között	Vépi út teljes útfelújítása a TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001 kódszámú „Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása” c. pályázat keretében
11/IV. szakasz	3. ütem	Vépi út kerékpárút építése a közigazgatási határ és a 86. sz. főút-Vépi út körforgalmú csomópont között	-
12/I. szakasz	2. ütem	Szent Imre herceg utca (Paragvári utca – Muskátli utca között) kerékpárút építése a Paragvári utca és a Rumi Rajki István utca között	-
12/II. szakasz	2. ütem	Szent Imre herceg utca (Paragvári utca – Muskátli utca között) kerékpárút építése a Rumi Rajki István utca és a Muskátli utca között	Csatornafejlesztés a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében
13/I. szakasz	1. ütem	Nárai Külső út (Brenner T. krt. – Király Sportcentrum között) kerékpárút építése a Brenner Tóbiás körút és a Ferenczy István utca között	-
13/II. szakasz	2. ütem	Nárai Külső út (Brenner T. krt. – Király Sportcentrum között) kerékpárút építése a Ferenczy István utca és a Király Sportcentrum között	Csatornafejlesztés a TOP-6.3.3-15 kódszámú „Városi környezetvédelmi infrastruktúra-fejlesztések” című pályázat keretében
14. szakasz	4. ütem	Ferenczy István utca – kerékpározható út kijelölése	TOP-6.1.5-15-SH1 - Gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés „A Ferenczy utca hiányzó szakaszának kiépítése”
15. szakasz	4. ütem	Alsóhegyi út – kerékpározható út kijelölése	-
16. szakasz	2. ütem	Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése	
17. szakasz	2. ütem	Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése	

Derkovits lakótelep	4. ütem	Korlátozott sebességű övezet kijelölése	-
Oladi lakótelep	4. ütem	Korlátozott sebességű övezet kijelölése	-
Kerékpárparkolás	1. ütem	Kerékpártámaszok kihelyezése	-
Közbringa	1. ütem	Közbringa gyűjtőállomások létesítése	-

## 6.2 Források

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

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

A kerékpárforgalmi hálózati tervben javasolt, illetve vizsgált fejlesztések forrásigényét javarészt a TOP 6.4.1-15 pályázati felhívás fedezi, ebben a konstrukcióban a Város elnyert pályázatokkal és támogatási szerződésekkel rendelkezik.

- *TOP 6.4.1-15-SH1 Fenntartható közlekedésfejlesztés – Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése:* Jelen dokumentum bevezetője részletes információkat tartalmaz a pályázat céljairól, feladatairól, tervezett tevékenységei kapcsán. A projekt összköltsége összesen 1 milliárd 100 millió Ft, melynek támogatási intenzitása 100%.
- *TOP 6.4.1-15-SH1 Fenntartható közlekedésfejlesztés – Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése:* Jelen dokumentum bevezetője részletes információkat tartalmaz a pályázat céljairól, feladatairól, tervezett tevékenységei kapcsán. A projekt összköltsége összesen 245 557 021 Ft, melynek támogatási intenzitása 100%.
- *TOP 6.4.1-15-SH1 Fenntartható közlekedésfejlesztés – Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése:* Jelen dokumentum bevezetője részletes információkat tartalmaz a pályázat céljairól, feladatairól, tervezett tevékenységei kapcsán. A projekt összköltsége összesen 254 442 979 Ft, melynek támogatási intenzitása 100%.

A fenntartható közlekedésfejlesztési projekten kívül további három projekt is kapcsolódik a kerékpárforgalmi hálózattal kapcsolatos beruházásokhoz. A városi bel- és csapadékvíz védelmi rendszer fejlesztési helyszíne több esetben megegyezik a kerékpárosbarát fejlesztések helyszínével: az

árkok befedése, majd az azon történő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésének összehangolása szükséges a beruházások során. Ugyanerre szükséges törekedni a kerékpárosbarát fejlesztések valamint a közúthálózati elemek fejlesztéseire vonatkozó projekt között.

- *Szombathely bel- és csapadékvíz védelmi rendszerének fejlesztése (TOP-6.3.3-15-SH1-2016-00001):*  
Szombathely MJV belterületi csapadékvíz elvezetése, gazdálkodási rendszerének fejlesztése, környezetbiztonságának növelése, az ár-, belvív-, és helyi vízkár veszélyeztetettségének csökkentése. Beavatkozási helyszínek: Stromfeld lakótelep, Joskar-Ola lakótelep, Nárai út, Kámon-Herény II. ütem, Olad falu, Szatmár utca, Mérleg utca, Rumi út. A beruházás célja a városrészeket behálózó csatornák rendezésével, a belterületi csapadékvíz-gyűjtő és elvezető árokrendszer felújításával, hogy a településre hulló és a belterületre jutó csapadék károkozás nélkül kerüljön levezetésre a befogadóba. A projekt összköltsége: 800 000 000 Ft, amelynek támogatási intenzitása 100%-os.
- *Szombathely Megyei Jogú Város közúthálózati elemeinek gazdaságfejlesztési célú megújítása (TOP-6.1.5-15-SH1-2016-00001):*  
Szombathely közigazgatási területén a projekt keretében az alábbi gyűjtő utak felújítása történik az aszfaltos burkolat megerősítés és/vagy útszélesítés révén: 1./ Dózsa György utca Kálvária utcától a Magyar L. utcáig tartó szakaszának felújítása 2./ Jókai utca a Kálvária utcától a Gagarin utcáig tartó szakaszának a felújítása 3./ Újvilág utca a Rumi úttól a Körmenyi útig tartó szakaszának a felújítása. Csapadékvíz elvezetés kiépítése. 4./ Ernuszt Kelemen utca a Dolgozók úti körforgalomtól az Aranypatak hídjáig tartó szakaszának a felújítása Csapadékvíz elvezetés kiépítése. 5./ Márton Áron utca felújítása a 78. sz. ingatlan és a Kilátó utca közötti szakaszon. Járdaépítés a Kilátó utca-Márton Áron utca, valamint az Ernuszt Kelemen utca- 78 sz. ház között. Csapadékvíz elvezetés kiépítése, illetve korszerűsítése. 6./ Vépi út a Zanati úttól a 86-os körforgalomig tartó szakaszának a felújítása. Csapadékvíz elvezetés kiépítése. 7./ Sugár út 2480. hrsz-ú ingatlanon a Horváth Boldizsár körúttól az Eperjes utcáig tartó szakaszának felújítása. A projekt összköltsége 915 000 000 Ft, amelynek támogatási intenzitása 100%-os.

A közlekedési központ létrehozása a Modern Városok Program keretében valósulhat meg. A kerékpárforgalmi hálózati terv szempontjából a közösségi közlekedési központ kulcsfontosságú beruházásnak lesz, hiszen mintegy 33 ezer fős utasforgalmat generál a napi ingázás a városban. A projekt részét képezi egy gyalogos- és kerékpáros aluljáró kiépítése is, mely a várható nagy forgalom miatt a város kerékpáros hálózatának egyik legfontosabb elemévé válhat.

- A támogatási forrásokon kívül az önkormányzat saját forrást is biztosít a kerékpárutak minőségének fenntartásához és javításához, ez általában véve a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények útburkolatának karbantartását, felújítását jelenti. Szombathely Megyei Jogú Város önkormányzata 2016-ban éves szinten mintegy 14 millió forintot költött a városi kerékpárutak fenntartására, ill. minden egyes költségvetési évben hangsúlyos szeletet képez a város költségvetésében az út- ill. kerékpárút fenntartásra fordított összeg.