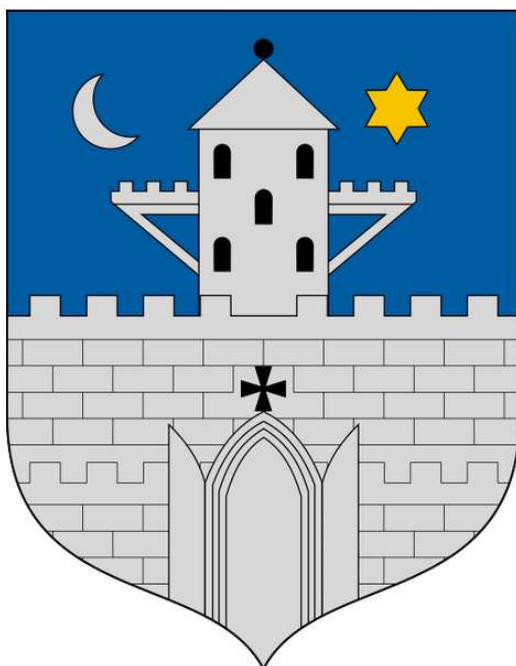


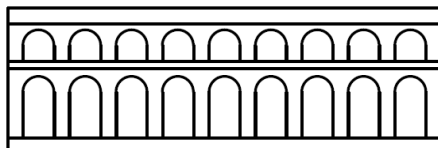
Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve



Készítette:

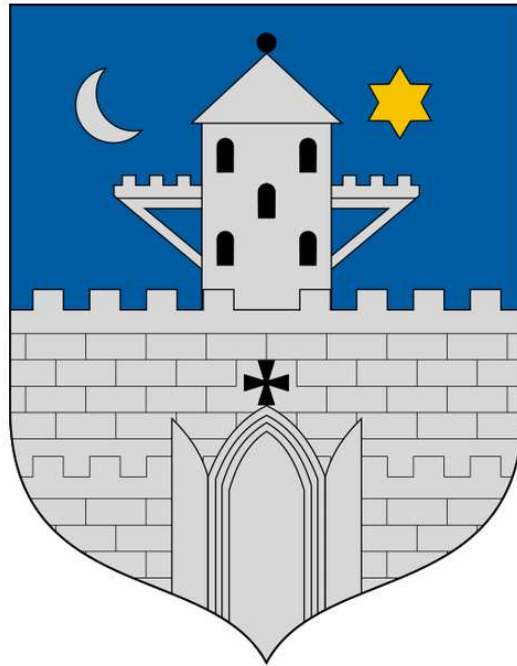
Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából:

VIA-TRITA Mérnöki és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság
1046 Budapest, Ügető utca 24.



2025. november

Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve



Készítette:

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata megbízásából:

VIA-TRITA Mérnöki és Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság
1046 Budapest, Ügető utca 24.

Főtervező: Nagy Gyula

Közreműködő tervező: László Erzsébet, László Zsolt

2025. november

Tartalomjegyzék

1	Vezetői összefoglaló	4
2	Bevezető	6
2.1	A hálózati terv szerepe, célja	6
2.2	A kerékpárforgalmi hálózati terv felépítése	6
3	Helyzetértékelés	8
3.1	Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása	8
3.2	Vizsgált terület bemutatása	15
3.2.1	Szombathely Megyei Jogú Város népessége, szerepe, elhelyezkedése	15
3.2.2	Szombathely és a térség főbb közlekedési kapcsolatai	15
3.2.3	A kerékpárosbarát akcióterület (hatásterület) kijelölése	16
3.2.4	A kijelölt hatásterület bemutatása, a lehatárolás indokoltsága	17
3.2.5	A hatásterület kerékpáros hálózati - agglomerációs kapcsolatai	19
3.2.6	A hatásterület domborzati és klimatikus viszonyai	20
3.2.7	Forgalomvonzó létesítmények, forgalomalakító tényezők	20
3.2.8	A kerékpáros közlekedés szerepe	29
3.3	A kerékpáros közlekedés helyzete	40
3.3.1	A beavatkozási terület kerékpározhatósága	40
3.3.2	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények	65
3.3.3	Meglévő tematikus kerékpáros útvonalak	99
3.3.4	Értékelés és problématerkép	101
3.4	Közbringa	105
3.5	Szervezeti-működési háttér	105
3.6	A fejlesztési terület kijelölése	111
4	A fejlesztési lehetőségek felmérése	112
4.1	Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz	112
4.2	A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei	113
4.3	Kerékpáros szokások megváltoztatásának lehetőségei	117
4.4	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	118
4.4.1	A kerékpárforgalmi létesítmények	118
4.4.2	Jelzésrendszerek korszerűsítése	122
4.4.3	Parkolási rend átalakítása	122
4.4.4	Kerékpárparkolás, multimodalitás	122
4.4.5	Korlátozott sebességű övezetek	123

4.5	Kerékpáros adatgyűjtés.....	123
5	A tervezett fejlesztések bemutatása	123
5.1	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	125
5.1.1	Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése	125
5.1.2	Új kerékpáros létesítmények létrehozása	130
5.1.3	A kerékpározhatóság javítását is biztosító további közútfejlesztések	147
5.1.4	Kerékpárparkolás fejlesztése.....	151
5.1.5	Multimodalitás kiterjesztése	154
5.1.6	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer fejlesztése.....	154
5.1.7	Közbringa	156
5.2	Szervezeti-működési háttér fejlesztése.....	157
5.3	Kerékpáros adatgyűjtés.....	158
5.4	Kísérő intézkedések.....	160
5.4.1	Kerékpáros közlekedés népszerűsítése	160
5.4.2	Közlekedésbiztonsági programok.....	160
5.4.3	Tájékoztatás.....	161
5.4.4	Együttműködés kerékpáros civil szervezetekkel, lakossággal.....	161
6	Megvalósítás.....	162
6.1	Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	162
6.2	Források.....	163
6.3	Létesítmények kezelői, üzemeltetői.....	165
7	Mellékletek.....	165

1 Vezetői összefoglaló

Szombathely városa az ország tizedik, a Dunántúl negyedik és a Nyugat-Dunántúl második legnépesebb települése, a harmadik legsűrűbben lakott megyeszékhely, az Alpokalja legnépesebb települése. A vármegye lakosságának több mint negyede Szombathelyen él. A város központi szerepe megkérdőjelezhetetlen a térségen belül, egész Vas vármegye gazdasági, közigazgatási, egészségügyi, kulturális és oktatási központjaként funkcionál. Szombathely Megyei Jogú Város lakónépessége 2024-ben 76-918 fő volt, az agglomerációs térség lakosság száma meghaladja a 120.000 főt, ami a vármegye népességének közel fele.

A kerékpározásnak Szombathelyen nagy hagyománya van, és ehhez a város domborzati viszonyai, éghajlata és település-szerkezete is kedvezőnek mondható. Az itt lakók döntő része az ún. közlekedési, bevásárló és ügyintéző jellegű célok miatt használja a kerékpárt közlekedési eszközként. A városban mintegy 63 km hosszú kerékpáros, illetve kerékpáros-barát létesítmény található, ebből 43 % közös gyalog- és kerékpárút, 33 % kerékpárút, 12 % kerékpársáv, 12 % kifizetési úton vezetett nyomvonal. Szombathelyen egyre többen használják a kerékpárt munkába járásra is, mely nem csak a város belterületein jellemző, hiszen a környék településeiről 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 jelentős gépjárműforgalom miatt közlekedésbiztonsági szempontból is rendkívül fontosak.

Szombathely Megyei Jogú Város Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve (SECAP, 2021.) alapján átfogó cél, hogy a megyeszékhely tudatos, klíma- és energiapolitikával rendelkező európai várossá váljon. Stratégiai cél a 2006-os bázis évhez képest 2030-ra 37,8 %-kal csökkenteni a város CO₂ kibocsátását. Ezzel szorosan összefügg a városi közlekedés átfogó átformálása, miszerint a kerékpáros fejlesztések által a városban 25%-ra növekedjen a kerékpáros közlekedés részaránya a jelenleg 19%-ról.

Közel húsz évre visszamenőlegesen vizsgálva megállapítható, hogy a városvezetés teljes mértékben elkötelezett a kerékpáros fejlesztések megvalósítása iránt. Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata a 2014-2020-as európai uniós programozási időszakban, nagyrészt a TOP-6.4.1-15 számú, a „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” című pályázati felhívás keretében jelentős kerékpárhálózat fejlesztéseket hajtott végre városszerte, illetve az agglomerációs irányokban. 11 új kerékpáros útvonal került megvalósításra Szombathely közigazgatási területén, közel 10 kilométerrel növelve a város korábbi kerékpáros útvonalainak hosszát. A projektsomag keretében megújult a város két nagy forgalmú közlekedési csomópontja: a Nárai utca és a Brenner Tóbiás körút kereszteződésében körforgalom létesült, valamint átalakult a Rohonci út és a Bartók Béla körút kereszteződése. Továbbá a projekten belül mintegy 210 db új, modern kerékpártámasz került kihelyezésre a szükséges területeken.

Az Önkormányzat, az állami szervek, turisztikai szolgáltatók és helyi civil szervezetek összehangolt tevékenységével, eltökéltségével a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése töretlenül halad előre, ugyanis további jelentős igény van a kerékpáros hálózat bővítésére, a hálózati hiányok felszámolására. A 2021 – 2027. évi európai uniós programozási időszakban, a TOP PLUSZ-1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. felhívásra történő sikeres pályázással további kerékpárfejlesztési kulcsprojektek megvalósítása várható:

- A TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002 sz. „Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészen” című projekt alapján megvalósulnak a Rumi úti, és Rumi Külső úti kerékpárút hiányzó szakaszai (Rumi külső úton Sport tér és Bogát fasor között, illetve Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás között), mintegy 1,9 km hosszban. A kerékpárút- és kerékpársáv szakaszok létesítését szolgáló beruházásnak az építéshez kapcsolódó költsége mintegy nettó 329 millió Ft.
- A TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00003 sz. „Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” című projekt alapján jelentős kerékpárhálózati fejlesztés történik az északi városrészen is. Kerékpárút és sétány létesítése tervezett a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon. Felújításra kerül a régi vasúti híd. A közvilágítással kiépítendő gyalog- és kerékpárút szakaszok teljes hossza

1,8 km. Az építési beruházáshoz kapcsolódó költség mintegy nettó 480 millió Ft.

A Szombathely – Söpte között létesítendő kerékpárút előkészítése megtörtént. A várhatóan hazai forrásból megépítendő, a város közigazgatási területét mintegy 1,5 km hosszon érintő kerékpárút megvalósítása időszerű, tekintve az agglomerációs kapcsolati hiányt, az északi iparterület (repülőtér) megkezdett fejlesztéseit, továbbá a megépülő M87 autótér térségfejlesztő hatását.

A fenti jelentős építési beruházások mellett a TOP PLUSZ keretében a város sikeresen pályázott olyan időszerű útfelújításokra is, melyek részben meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket (kerékpársávokat, párhuzamos kerékpárutakat) tartalmaznak, így ezen létesítmények párhuzamos megújítása is jelentősen növeli a kerékpárhálózat színvonalát. A jelentős számú útfelújítási projektek közül ezeket lehet kiemelni:

- TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014 sz. „Bartók Béla krt. és híd felújítása”: kerékpársáv felújítása 0,492 km hosszon.
- TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00012 sz. „Belterületi úthálózat fejlesztése”: Horváth Boldizsár körút felújítása, kerékpársáv és kerékpárút felújítása 0,380 km hosszon.
- TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00001 azonosítószámmal „Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészben”: Szűrcsapó utca felújítása, kerékpársáv felújítással 0,300 km hosszon.

Jelen Kerékpárforgalmi Hálózati Terv a TOP_PLUSZ - 1.3.1-21-VS1-2022-00001 azonosító számú, „Fenntartható városfejlesztés Szombathelyen” megnevezésű projekt keretében készült el. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv megvalósításával Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának célja, hogy a kijelölésre került akcióterület kerékpárosbarát területté váljon, a beavatkozási terület valamennyi közlekedési útvonala kerékpározhatóság szempontjából kényelmes, biztonságos legyen, illetve a kijelölt területen belül kiterjedt, összefüggő kerékpárforgalmi hálózat jöhessen létre.

2 Bevezető

2.1 A hálózati terv szerepe, célja

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP_PLUSZ - 1.3.1-21-VS1-2022-00001 azonosító számú, „Fenntartható városfejlesztés Szombathelyen” megnevezésű projekt keretében készült el. A 2021-2027. évek közötti Európai Unió ciklus programdokumentumainak tervezetei értelmében a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz forrásai finanszírozzák a megyei jogú városok fejlesztéseit is. A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz keretében cél a megyei területfejlesztési koncepciók és területfejlesztési programok alapján kiválasztott városi jogállású településeken, várostérségekben a fenntartható városfejlesztési intézkedések támogatása. Az intézkedés a megyei integrált területi program keretében, azokhoz kapcsolódva valósul meg, a támogatott városfejlesztési stratégiák kiválasztása az ITP-t elkészítő Vas megyei önkormányzat bevonásával történt.

A TOP Pluszhoz illeszkedő tartalommal elkészített Fenntartható Városfejlesztési Stratégiával pályázott Szombathely a TOP Plusz 1-3. prioritásain elérhető forráskeretre. A stratégia Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése részéről elfogadásra került, így a város jogosulttá vált a stratégiában tervezett és a TOP Pluszhoz illeszkedő fejlesztési és projektjei megvalósítására a Vas Megyei Önkormányzat ITP-ben nevesített forráskeret összegéig.

A projekt keretében sor kerül többek között a Fenntartható Városfejlesztési Stratégia és a Városfejlesztési programterv elkészítésére és véglegesítésére, a városi zöld menetrend alapján kidolgozandó városi zöld finanszírozási keretrendszer kialakítására, a város energiafelhasználásának átfogó energetikai felmérésre, a városüzemeltetési szolgáltatások és önkormányzati fenntartású közintézmények digitalizációjára irányuló elemzések, felmérések, digitális akcióterv kidolgozására, illetve jelen esetben a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv felülvizsgálatára.

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás keretében, a felhívás mellékleteként megtalálható „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése” c. módszertani útmutató alapján készült el. A pályázati felhívás legfőbb célja a fenntartható, környezetbarát közlekedési infrastruktúra fejlesztése. A pályázati kiírás hozzájárul a település élhetőbbé válásához, népességmegtartó képességének javításához és a térségi felzárkózásához. Jelen dokumentumot, azaz a kerékpárforgalmi hálózati tervet a pályázati kiírás és a pályázat elemeként a kerékpárosbarát fejlesztések esetében kötelező elkészíteni.

Az útmutató szerint a kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a kijelölt terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a megvalósítandó fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi közlekedési eszközként a kerékpárt.

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

2.2 A kerékpárforgalmi hálózati terv felépítése

Az első fejezet lényegi összefoglalója és a második fejezet bevezető információi után, az útmutató alapján a kerékpárforgalmi hálózati terv harmadik fejezete mutatja be:

- 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 KHT negyedik fejezete a vizsgált városrész fejlesztési lehetőségeit és kötıtségeit 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, hatodik fejezete ismerteti:

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

Az előző európai költségvetési ciklusban meghirdetett, TOP 6.4.1-15 kódszámú, „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” pályázati kiírásban megvalósult jelentős mennyiségű kerékpárút fejlesztés, illetve az állami és önkormányzati forrásból megépített zsanati kerékpárút után, az önkormányzat további vizsgálatra és tervezésre javasolt szakaszt, illetve területrészt jelölt ki a város közigazgatási határain belül, amelyek prioritást jelentenek a kerékpárforgalmi hálózati terv kialakítása során:

- Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút kialakítása (TOP PLUSZ-1.3.2 pályázati elem).
- Rumi úton a Csititő és Szombathely-Szölös vasútállomás közti kerékpáros útvonal kiépítése (TOP PLUSZ-1.3.2 pályázati elem).
- Kerékpárút és sétány létesítése a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon (TOP PLUSZ-1.3.2 pályázati elem).
- Szombathely - Söpte kerékpárút megvalósítása (hazai vagy egyéb forrásból megépítendő elem).

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:

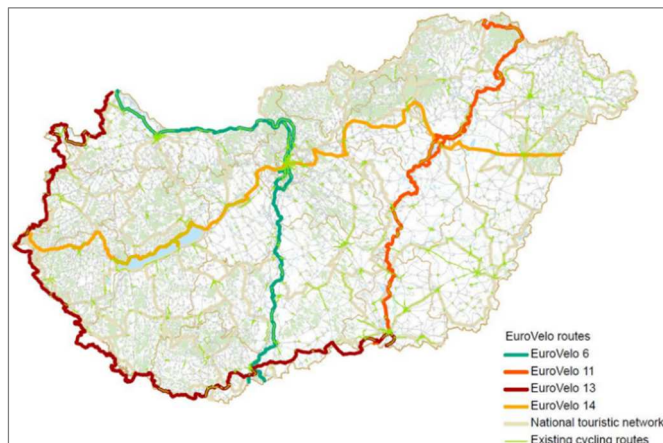
- kényelmes (pl. megfelelő burkolat, minimális szintkülönbség, süllyesztett szegélyek, minimális létesítményváltás, forgalmi előnyben részesítés);
- közvetlen, gyors (kitérőmentes kerékpározás a célállomások között);
- és biztonságos legyen (különös tekintettel az irányhelyesség elvének megfelelően: e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 „Kerékpározható közutak tervezése, az e-UT 03.04.12:2012 „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója KLTÚ, a KTSZ kiegészítése c. útügyi műszaki előírásoknak megfelelően, illetve a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, a Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030, és az Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv javaslatainak figyelembevétele mellett).

3 Helyzetértékelés

3.1 Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása

Az **EuroVelo hálózat** hatályos tartalma Szombathely városát közvetetten érinti: a térségben a 13. sz. útvonalnak a Pornóapáti – Felsőcsatár – Narda – Bucsú – Bózsok – Velem – Kőszeg nyomvonal szakasza meglehetősen közel található a városhoz, amely a nemzetközi kerékpáros turisztikai célú forgalom potenciálja miatt nagy jelentőséggel bír. Ez az EuroVelo útvonal a Barents-tengertől a

Fekete-tengerig húzódik, az egykori keleti/nyugati tömb határát követi, több mint 9950 km-en át.



1. ábra: EuroVelo útvonalak Magyarországon



2. ábra: 13. sz. európai útvonal

Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)

A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia alapvető céljának tekinti, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését. A Stratégia célja a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Olyan fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra, melyek között szerepel az erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése, miszerint mindenképpen szükséges a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztése, népszerűsítése.

A beavatkozási lehetőségek közül kiemelt társadalmi hasznosságú csoportba tartozik a módváltó (B+R) rendszerek fejlesztése. A nagy hasznosságú csoportba tartozik az összefüggő európai és az országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása. A feltárt rendszerproblémák között jelenik meg, hogy a „kerékpározás nincsen integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetbe”, a kerékpár-forgalmi adatokról nincs elegendő információ, valamint az országos, regionális és helyi alhálózatból álló kerékpárforgalmi hálózat nem folytonos. Az infrastruktúrafejlesztés mellett, fontos az egyéni motorizált közlekedést előnyben részesítő társadalmi irány megváltoztatása a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába az egészséges életmódra nevelés által. A stratégia szorgalmazza a jelenlegi felületek keresztmetszeti felosztását, és a Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszerek (KKKR) kialakítását.

Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT)

Az Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (OKKHT) a Nemzeti Közlekedés Stratégia részanyagaként készült el. Célja, hogy a kerékpáros közlekedés számára hosszú távú, átfogó és következetes irányelvek fogalmazódjanak meg, melyek a jövőbeni fejlesztések szinergiáját kellőképpen megalapozzák és elősegítik a kerékpárt, mint közlekedési és szabadidős eszközt használók számának növelését. Főbb célkitűzései a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, a kerékpáros turisztika, rekreációs lehetőségek fejlesztése, kerékpáros turisták számának növelése, a biztonság javítása, közlekedési módok együtt közlekedése attitűdjének javítása, a kerékpározás népszerűségének emelése.

Nemzeti kerékpáros stratégia 2030

A helyzetértékeléssel, a nemzetközi és hazai közpolitikai és szakpolitikai célkitűzésekkel összhangban a stratégia így fogalmazta meg azt jövőképet, amit közép-távon el szeretnénk érni: „Magyarországon 2030-ban a kerékpározás gyors, biztonságos, hozzáférhető és gazdaságos, így vonzó alternatívát jelent a mindennapi

közlekedésben, ezen felül a legkedveltebb szabadidős eszköz is egyben. Így Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa lesz.” A Stratégia négy fő tématerületen mutatja be a kerékpározás jelenlegi helyzetét, fogalmaz meg célokat és határoz meg intézkedéseket: mindennapi kerékpározás, turisztikai célú kerékpározás, közlekedésbiztonság, horizontális intézkedések. Összesen 29 intézkedés szerepel a stratégiában, indikátorokkal, tevékenységekkel, az érintett szervezetek felsorolásával, becsült költségekkel és a megvalósítás ütemezésével. A stratégiában foglalt intézkedések megvalósításának teljes becsült költsége 247,97 milliárd forint.

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény, az **Országos Területrendezési Terv (OTrT)** folyosószíntén határozza meg az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek kapcsolatrendszerét. Ezek közül a kerékpáros törzshálózat tartalma a legfontosabb (az Ország Szerkezeti Terve, ebben az OTrT kerékpáros törzshálózat – 6. ábra). Az Országos Kerékpáros Törzshálózat részeként megjelölt, a megyeszékhelyet érintő kerékpáros nyomvonal a 82. sz. „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 – Bucusu nyomvonal

Itt említendő meg a 9. Dunántúli határmenti kerékpárút, mint országos törzshálózati útvonal: 9.A: Kölked - ... - Pinkamindszent - Szentpéterfa – Pornóapáti - Felsőcsatár - Narda - Bucusu - Bozsok - Velem - Kőszeg - ... - Hegyeshalom - (Ausztria). Ez az útvonal az EuroVelo 13 nyomvonalnak a nyugati országhatár menti része.

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

A rendezési terv a kerékpáros törzshálózat elemeit megemlíti, illetve a megyeszékhelyet érintő térségi jelentőségű kerékpárutakat sorolja fel:

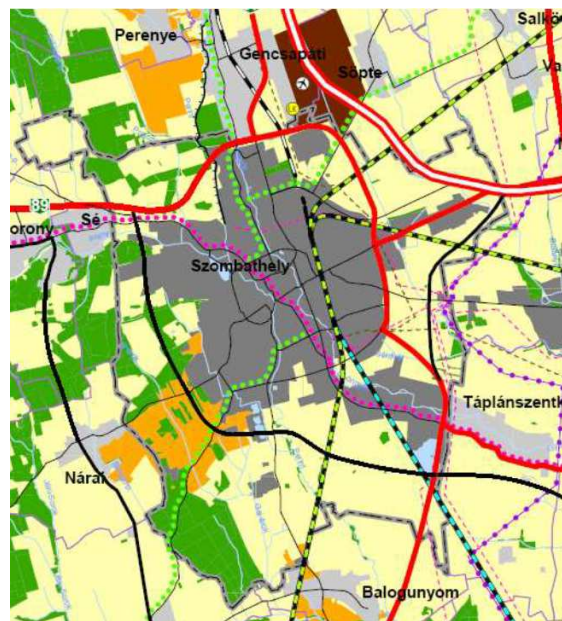
- Kőszeg – Szombathely
- Szombathely - Ják
- Szombathely – Bük

Vas vármegye Integrált Területi Programja a 2021-2027 közötti európai uniós költségvetési periódus keretében induló Terület-és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (továbbiakban: TOP Plusz) Vas vármegyére vonatkozó forráskeretének felhasználását szabályozza.

A TOP Plusz keretében tervezett beavatkozások egyrészt a gazdaságfejlesztési céllal megvalósuló azon beruházások révén generálhatnak vármegyehatáron túlnyúló kapcsolódást, amelyek a vármegye peremterületein, illetve kedvező logisztikai helyzetben lévő településeken tervezettek. Minderre hatást gyakorol a közlekedési hálózatok



3. ábra: OTrT kerékpáros törzshálózat elemei



4. ábra: Vármegyei térségi jelentőségű kerékpárutak

összehangolt fejlesztése is, jóllehet ezeket a TOP Plusz korlátozott eszközökkel a 4-5 számjegyű közutak korszerűsítése révén tudja elősegíteni, az ezen a téren tervezett nagyobb léptékű beavatkozásokat az ágazati programok tudják finanszírozni. Szintén a gazdaságfejlesztési eszközök közé sorolható a térségi kihatású turisztikai fejlesztések köre is, ahol a hasonló adottságú térségek (pl. a Vas vármegyei Őrség, valamint a kapcsolódó Zala vármegyei Göcsej) aktív-turisztikai vonzerőkkel történő fejlesztése, vagy az Eurovelo hálózat továbbfejlesztése is helyet kap.

A 2021-ben készült **Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének** célja egy olyan kerékpáros-barát közlekedési rendszer megteremtése, ahol a kerékpáros forgalom a lehető legnagyobb biztonságban a legrövidebb úton haladva, a lehető legkevesebb megszakítással, akadálymentesen és komfortosan bonyolódhat. A megfelelő kerékpáros fejlesztések meghatározásához nélkülözhetetlen a meglévő kerékpáros közlekedési infrastruktúra, szolgáltatások és igények felmérése, valamint értékelése.

A vármegyei főhálózati terv megemlíti a kerékpáros kapcsolat fejlesztésénél a jelenleg hiányzó szakaszokat is:

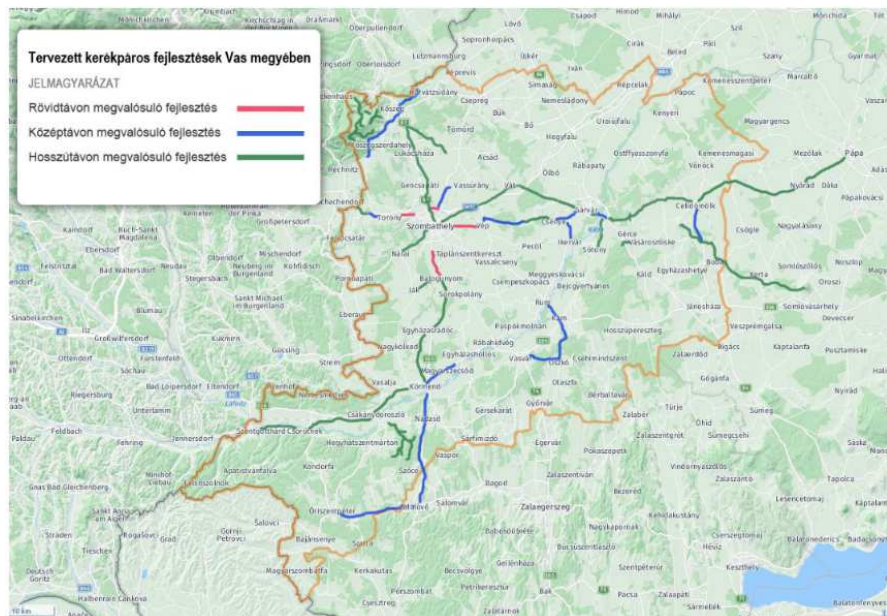
- Szombathely- Nári kerékpárforgalmi létesítmény építése (hosszútáv)
- Szombathely-Söpte kerékpárforgalmi létesítmény építése (középtáv)
- Szombathely-Kőszeg kerékpárforgalmi létesítmény építés/ kijelölés/ kitáblázás (hosszútáv)

Vas megye területfejlesztési programja: a vármegye területfejlesztési koncepciójának aktualizálását követően megtörtént a megyei fejlesztési program aktualizálása, összhangban a területfejlesztési programok tartalmi követelményeivel, így tematikáját meghatározó 218/2009. (X. 6.) Korm. rendelet előírásaival.

A stratégiai program alapvető célja egyrészt a fejlesztési programcsomagok stratégiai megalapozása, másrészt a területfejlesztési koncepcióban meghatározott célkitűzések és a későbbiekben kidolgozandó projektsomagok logikai összekapcsolása. Ennek megfelelően a stratégiai program visszaül a koncepcióban rögzített célhierarchiára, majd definiálja a program fejlesztési prioritásait. A stratégia a végrehajtás keretrendszerének bemutatását követően rögzíti a program monitoring tevékenységéhez kapcsolódó feladatokat. Igazodik a finanszírozási feltételekhez, melyek keretét a jövőben is várhatóan az EU által társfinanszírozott operatív programok adják. A program prioritásokat azonosít és rendszerez:

- I. Gazdaságfejlesztés
- II. Turisztikai feltételrendszer fejlesztése
- III. Humán közszolgáltatások fejlesztése
- IV. Egészséges, fenntartható települések
- V. Közlekedésfejlesztés

Az V. prioritás – Közlekedésfejlesztés alatt tervezett intézkedések közül a kerékpáros közlekedés fejlesztése során a hivatásforgalmi célú kerékpárút-hálózati fejlesztések, a B+R és kapcsolódó beruházások jelennek meg, megyei szinten mintegy 5 milliárd Ft forrásigénnyel.



5. ábra: Vármegyei KFHT, tervezett kerékpáros fejlesztések

Szombathely Szerkezeti Terve

A szerkezeti terv megállapításai a kerékpáros közlekedés hálózatára:

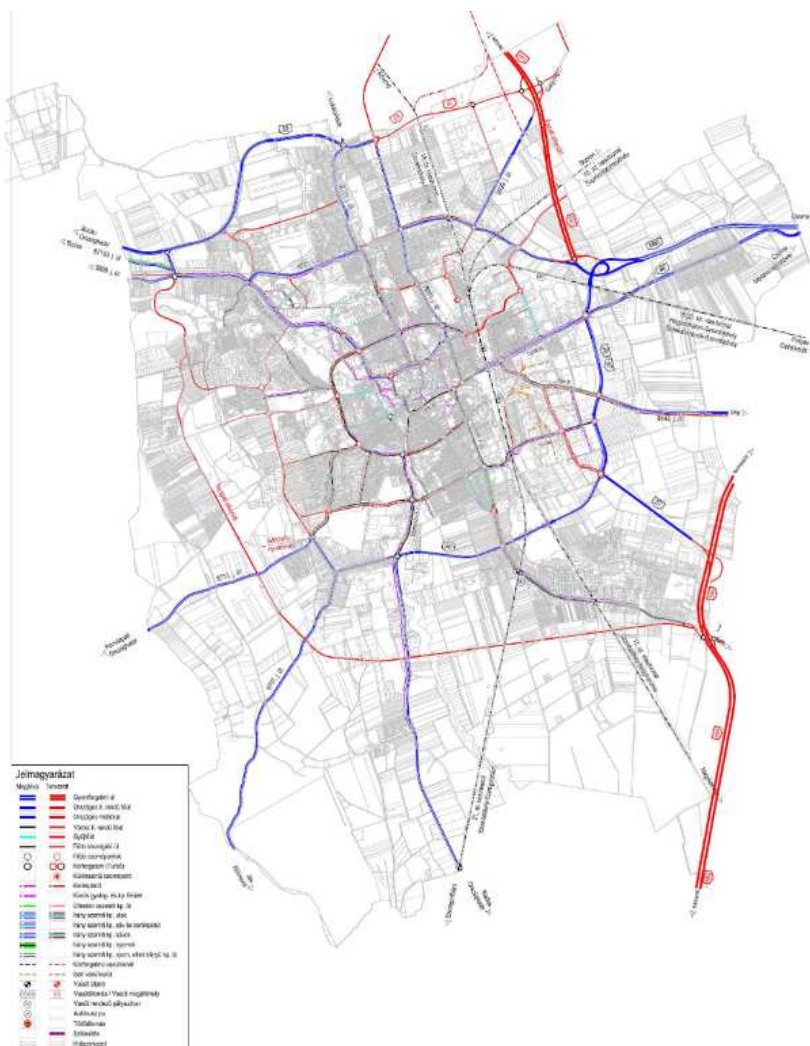
A városban kiterjedt kerékpáros infrastruktúra található, de számos helyen hiányzik a biztonságos, kiépített összeköttetés (a hálózat hiányos). Jellemző az önálló kerékpárút és a kerékpársávok alkalmazása, de előfordul a közös gyalog- és kerékpáros felület is. A kiépített kerékpárutak egy-egy hosszabb-rövid útszakaszon biztosítják a biztonságos kerékpáros közlekedést, viszont egymással sok esetben nem kapcsolódnak. A településközpontban a kerékpáros forgalom helyenként nincs megfelelően elválasztva a gyalogosoktól és a közúti forgalomtól, illetve a

forgalomtechnikai jelzések helyenként nem egyértelműek.

Térségi kerékpáros kapcsolatok tervezettek, de még nincsenek kiépítve.

Javasolt kerékpáros hálózati fejlesztések:

A Belváros területén további kerékpárutak kialakítása igényelt, megfelelő kapacitással és biztonság közlekedésre kiépítve. A város egyes részein már alkalmazott irányhelyes kerékpárutak kialakítása javasolt további helyszíneken is.



6. ábra: Szombathely Szerkezeti terve, közútfejlesztések

Petőfi Sándor utca

A Petőfi Sándor utcában a 2x2 forgalmi sávossal kialakítás forgalmilag nem indokolható, így lehetőség nyílik az út 2x1 forgalmi sávra szűkítésére. A felszabaduló felületeket irányhelyes kerékpárutaknak és zöldfelületeknek lehet átadni, így kellemesebb közlekedési körülményeket létrehozva a belváros ezen részén. A sávszám csökkentése csak a buszpályaudvar kihelyezése, elköltöztetése után valósítható meg.

Hiányzó szakaszok kiépítése

A város nagyrészen jellemző a jól kiépített, általában elválasztott, de egyes szakaszokon hiányos kerékpáros infrastruktúra. Az összefüggő, biztonságosan használható kerékpárforgalmi hálózat érdekében javasolt a hiányzó szakaszok, elemek megépítése. A kerékpáros forgalom nagysága jelentős méretű, de tovább növelhető egy jól átgondolt és összefüggő hálózat kialakításával.

A hiányzó szakaszokra javasolt kerékpáros infrastruktúra-elemek a következők, többek között:

- Homok utcai kerékpárút bekötése a Bartók Béla körúton tervezett kerékpárútba
- Nyugati irányba a volt Szombathely – Oberwart vasútvonal töltésén
- Új észak-déli feltáró út (Vépi út és a 86. sz. és 87. sz. főút szétválási körforgalma között)
- Szent Gellért utca – Ferenczy István utca (Hunyadi János út – Náriai külső út között)
- Rumi út (Pásztor utca – Vasúti átkelő)
- Sóllyom utca (Csaba utca – Pálya utca)

Szombathely Megyei Jogú Város Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP) 2024.

Szombathely Megyei Jogú Város Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve (SECAP) 2021-ben került elfogadásra. A felülvizsgálatra az elmúlt turbulens évek energetikailag is jelentős változásokat hozó történéseit követően került sor. Átfogó cél, hogy Szombathely tudatos, klíma- és energiapolitikával rendelkező európai várossá váljon, amely gyakorlati környezetpolitikai lépésekkel teszi élhetőbbé, szerethetőbbé lakókörnyezetét. A mitigációs stratégiai cél a 2006-os bázis évhez képest 2030-ra 37,8 %-kal csökkenteni a város CO₂ kibocsátását.

Ha csak a helyben bejegyzett autókat tekintjük is, akkor is egy 2017-es KSH statisztika alapján Szombathely a megyei jogú városok közül a harmadik legtöbb autóval terhelt városnak számít. Mivel a város szerkezete a belterületét érintően rendkívül kompakt, sűrű, így ennek terhelése jelentős a város infrastruktúrájára – és környezetére is. A gyalogos közlekedésre 292,3 km hosszú járdahálózat áll rendelkezésre, a kerékpárosok pedig több, mint 40 km összes hosszúságú kerékpárúton közlekedhetnek a dokumentum szerint. Ebbe a kategóriába tartoznak a közös gyalog- és kerékpárutak és a felfestett kerékpár nyomvonalak is. Kiépült és működik a közösségi elektromos roller kölcsönző rendszer.

Szombathelyen városon belül több jelentősebb közlekedési infrastrukturális projekt megvalósulása (Intermodális Csomópont létesítése a buszpályaudvar áthelyezésével, az Ady téri buszpályaudvar megszüntetése) forráshiány miatt még jövőbeli fejlesztés lesz. Jelentősebb közlekedésfejlesztést a GYSEV hajtott végre, amelynek során növelte a B+R és P+R parkolók számát és minőségét, peront emelt, illetve korszerűsítette a város és elővárosi közlekedés szempontjából jelentős vonalakon a járműparkot és peronokat.

Folyamatos fejlesztés, kiépítés alatt áll a város kerékpárút hálózata, legutóbb egy közel 10,7 km-es összes hosszúságú fejlesztés került átadásra. Ezt megelőzően további mintegy 15 km hosszban épült meg vagy került kijelölésre kerékpárút, kerékpár nyom.

Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (2020.)

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP 6.4.1-15 kódszámú, Fenntartható városi közlekedésfejlesztés c. pályázati felhívás keretében készült el. E pályázati felhívás a megyei jogú városok számára, a fenntartható közlekedési módok további térnyerése érdekében került kiírásra. A pályázati kiírás keretében Szombathely Megyei Jogú Város számára korábban elkülönített keretösszeg 1015 M Ft volt, 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).

A kerékpárforgalmi hálózati tervet a pályázati kiírás és a pályázat elemeként a kerékpárosbarát fejlesztések esetében kötelező elkészíteni. A KHT célja volt, hogy Szombathely Megyei Jogú Város közigazgatási területén belül a kerékpárosok biztonságosan, kényelmesen és egyszerűbben közlekedhessenek a kijelölt akcióterületen, mely ezáltal kerékpárosbarát övezetnek is minősül.

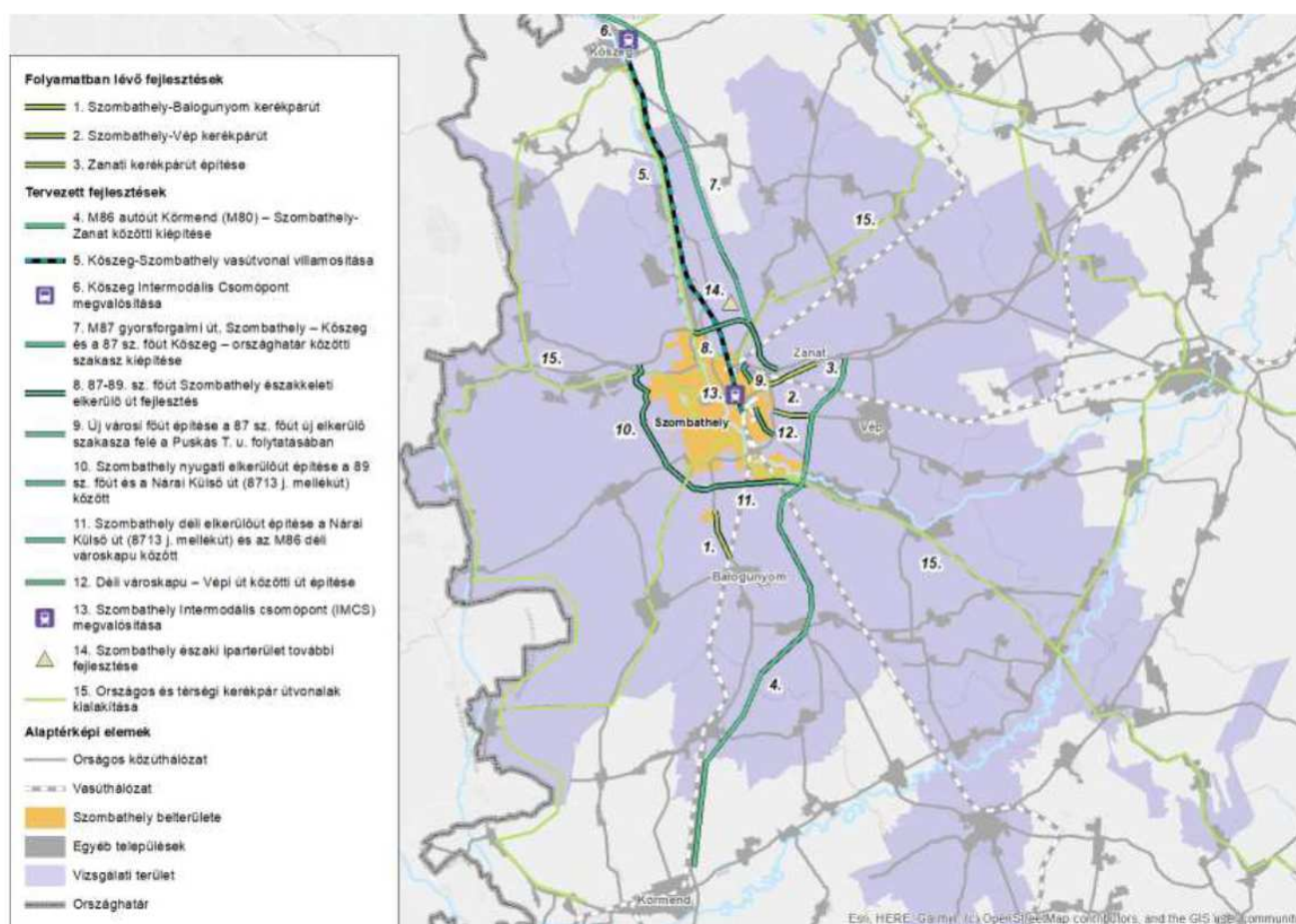
Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP) 2022-2040.

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata a fenntarthatóság iránti elköteleződése, valamint a város közlekedés-fejlesztési céljainak, intézkedéseinek megalapozása érdekében 2020-ban határozta el a Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) készítését. Célja, hogy fenntartható és integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedési problémákra, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez. Az egészséges, fenntartható települések kialakítása során a klímaváltozással kapcsolatos felkészülés is feladat. Ez magában foglalja a települések zöldítését, a klímatudatos tervezést és szemléletformálást, melyek közvetve segítik a fenntartható gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés szerepének növekedését.

A kerékpáros közlekedés intenzitása érdekében szükséges a hiányos vonali kerékpáros infrastruktúra elemek pótlása, a hálózattá szervezés, valamint a kerékpár parkolás, tárolás városi fejlesztése. Emellett elengedhetetlen a frekvenciált gyalogos területeken a közterületek újraosztásával a gyalogos és zöld felületek bővítése, hálózattá szervezése, különösen a kibővített történelmi városmagban és az azt övező gyűrű belső sávjában a gyalogos elsőbbségű útvonalak hálózatának fejlesztése.

A város vonzáskörzetét érintően tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek

- M86 autótű Körmend (M80) – Szombathely-Zanat közötti kiépítése
- Kőszeg – Szombathely vasútvonal villamosítása
- Kőszeg Intermodális Csomópont megvalósítása
- M87 gyorsforgalmi út, Szombathely – Kőszeg és a 87 sz. főút Kőszeg – országhatár közötti szakasz kiépítése
- 87-89 sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő út fejlesztés
- Új városi főút építése a 87 sz. főút új elkerülő szakasza felé a Puskás T. u. folytatásában
- Szombathely nyugati elkerülőút építése a 89 sz. főút és a Nárii Külső út (8713 j. mellékút) között
- Szombathely déli elkerülőút építése a Nárii Külső út (8713 j. mellékút) és az M86 déli városkapu között
- Déli városkapu – Vépi út közötti út építése
- Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása
- Szombathely északi iparterület további fejlesztése
- Országos és térségi kerékpárútvonalak kialakítása



7. ábra: Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP), tervezett közlekedésfejlesztés

Szombathely Megyei Jogú Város fenntartható városfejlesztési stratégia 2021-2027.

A Fenntartható Városfejlesztési Stratégia az Európai Unió elvárásait figyelembe vevő dokumentum, és a 2021-27-es forrásfelhasználás feltétele. A stratégia tervezése során Szombathely városa felülvizsgálta, újradefiniálta jövőképét, célrendszerét, cselekvési tervét, biztosítva az összhangot a későbbi fejlesztési dokumentumokkal.

A városi közlekedési infrastruktúra fejlesztések előkészítettek, szakmailag átgondoltak. A kulcselemek egyrészt az utak, útburkolatok felújítása, kerékpárutak kialakítása, másrészt pedig az elkerülő út, a kőszegi gyorsforgalmi út és az intermodális csomópont megépítése.

Megállapítása szeint hiányosság, hogy a város nyugati szélén nincsen valós elkerülő út, illetve Szombathely legtöbb főútján munkanapokon állandó a torlódás. A fenntartható fejlesztés kulcseleme, hogy a tehermentesítő utak, közlekedési módok növekvő arányúvá válnak. Ez feltételez jelentős forrásigényű fejlesztéseket, melyhez

támogatásra van szüksége a városnak. Kiemelt cél a közlekedési, közösségi célú infrastruktúra fejlesztése és megújítása a lehető legnagyobb mértékben a következő évek során is, mivel a város lakosságának is ez a legfontosabb igénye.

Szombathely intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése, részletes megvalósíthatósági tanulmány (IMCS)

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata hosszú távú céljai között szerepelt egy intermodális közlekedési központ létrehozása két közösségi közlekedési ág (vasút, autóbusz) összekapcsolásával Szombathelyen. A korábbi elképzelések szerint az új közlekedési központ a Vasútállomás közelében került volna kialakításra. Az intermodális központ kialakítását célzó későbbi pályázat sikere érdekében az önkormányzat a KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0017 számú „Új Széchenyi Terv” keretében megvalósult projektben elkészítette a pályázati dokumentáció alapidokumentumát, egy e tárgyban készülő szakmai anyagot, az előzetes megvalósíthatósági tanulmányt.

Az új összevont helyi és helyközi autóbusz állomás a Vasút utca – Semmelweis Ignác utca – Nádasdy Ferenc utca – Szelestey László utcai lakóépületek közötti területen került volna elhelyezésre, a vasúti felvételi épület északnyugati oldalán. Ezen terület vasútállomáshoz legközelebb eső sarkában kerülne kialakításra az új autóbusz-állomás felvételi épülete, ahol utasváró, pénztárak, mosdó áll majd az utazóközönség rendelkezésre. Tervezetten az épület emeletén üzemi funkciók kaptak volna helyet.

A tanulmány szerint az új buszvégállomáson induló és érkező kocsiallások kerülnek kialakításra, melyek peronjai felett teljes szerkezetű perontető létesül. Továbbá új autóbusz-állomáson kialakításra kerülne egy parkolóház, melynek alsó szintjén, szintbeni elhelyezésű buszparkoló létesül, amely a buszok napközbeni parkolását biztosítja. Az éjszakai, illetve hosszabb idejű tárolás továbbra is az VOLÁNBUSZ Zrt. Körmendi úti telephelyén történik majd. A lemezes parkolólétesítmény emeleti szintjén P+R parkoló kerül kialakításra.

A tanulmány szerint az állomási előtér (Éhen Gyula tér) a helyi autóbusz pályaudvar átköltöztetésével felszabadul és részben intermodális előtérként, részben városi térként, valamint parkként funkcionál majd. Ezen a területen is kialakításra kerül P+R parkolóhely. Az autóbusz-pályaudvar területén 50 db, az Éhen Gyula téren pedig további 100 db B+R parkoló létesül.



8. ábra: Szombathely intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése, látványterv

A projekt tanulmánytervéhez városszerte részletes forgalomszámlálás (közúti és kerékpáros), és forgalmi modell számítás készült. Jelenleg az IMCS projekt mindössze a megvalósíthatósági tanulmánnyal rendelkezik, a továbbiakban azonban Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata az elkészült és bemutatott tervvázlatok egyikét sem támogatta, további beruházási előkészítésekre az IMCS irányában nem került sor.

3.2 Vizsgált terület bemutatása

3.2.1 Szombathely Megyei Jogú Város népessége, szerepe, elhelyezkedése

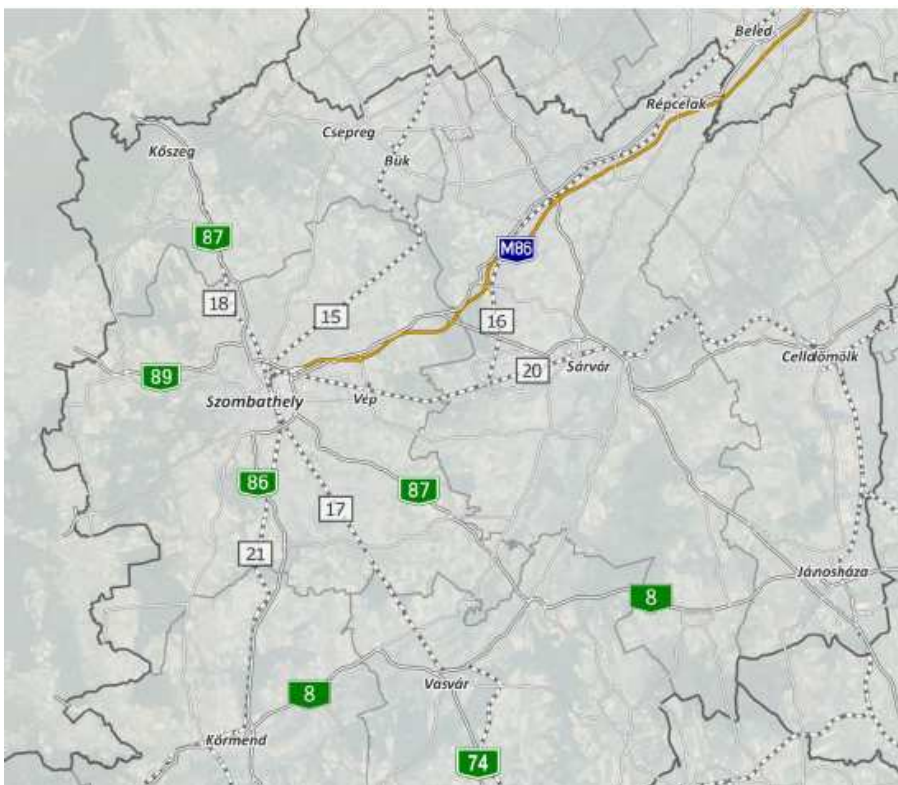
Szombathely (németül Steinamanger, latinul Savaria vagy Sabaria, szlovénül Sombotel, vendül Somboteo, horvátul Sambotel vagy Subotište) megyei jogú város a Nyugat-Dunántúl régióban. Vas vármegye, a Szombathelyi egyházmegye és a Szombathelyi járás székhelye. Magyarország legrégebb városa, amely colonia – azaz városi rangját, még alapítójától, Claudius római császártól kapta, elsőként Pannoniában. Szombathelyet a nyugat királynőjének is nevezik. Az ország tizedik, a Dunántúl negyedik és a Nyugat-Dunántúl második legnépesebb települése, a harmadik legsűrűbben lakott megyeszékhely, az Alpokalja legnépesebb települése. Vas vármegye lakosságának több mint negyede Szombathelyen él. Szombathely központi szerepe megkérdőjelezhetetlen a városi térségen belül, hiszen egész Vas megye gazdasági, közigazgatási, egészségügyi, kulturális és oktatási központjaként funkcionál.

Szombathely Megyei Jogú Város lakónépessége 2024-ben 76 918 fő volt. A vasi megyeszékhely területe 97,5 km², a település népsűrűsége 798 fő/km².

A város a Perint és Gyöngyös patakok partján épült fel, ókori elődje Savaria, Pannonia Prima római provincia fővárosa volt. Magyar városként 1578-ban nőtt meg regionális szerepe, amikor Vas vármegye székhelyévé vált, majd Mária Terézia 1777-ben püspöki székhellyé tette. A XIX. század második felében jelentős fejlődésen ment keresztül, a vasútépítéseknek köszönhetően a Nyugat-Dunántúl legfontosabb vasúti központjává vált, közlekedési jelentősége miatt népessége rohamos növekedésnek indult, illetve a város arculatát a mai napig meghatározó eklektikus és szecessziós épületek is ekkor épültek.

3.2.2 Szombathely és a térség főbb közlekedési kapcsolatai

Vas vármegye külső kapcsolatrendszerét alapvetően egyrészt a határ menti fekvés, és a történelmileg kialakult, élénk, és elsősorban a munkaerő-áramlás szempontjából meghatározó osztrák-magyar kapcsolatok, valamint az észak-déli, illetve a kelet-nyugati irányú, európai jelentőségű közlekedési folyosók jellemzik. Ily módon, elsődlegesen a Szombathelytől Csorna-Győrig 2016-ban megépült M86-os főút révén Győr (Budapest) irányába, másodsorban pedig az M8-as főút kapcsán Veszprém (Székesfehérvár) felé épültek ki kapcsolatok. Répcelak, illetve Bük-Csepreg térsége számára az autópálya megépülésével Győr gazdasági és kereskedelmi centrum szerepe reális alternatívaként lépett elő. Élénk a kapcsolat továbbá Sopronnal is, amely irányban a közlekedési lehetőségek közül a



9. ábra: Szombathely és a térség közötti, vasúti kapcsolatai

vasúti kapcsolat sokat fejlődött a Sopron-Szentgotthárd vonal korszerűsítésével és villamosításával. Zalaegerszeg elsősorban a vármegye déli része, a 8-as vonaltól délre eső települései számára jelent – kereskedelmi, illetve munkavállalási szempontból – vonzerőt.

Budapestről Szombathelyre jelenleg Győrig lehet autópályán haladni (M1). Győrtől Csornáig az M85, Csornától az M86 autópályát vezet Szombathelyig, amely gyorsforgalmi főúti használatot tesz lehetővé.

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 jelentősen csökkent Győr és Budapest közötti elérhetősége, míg a 86-os sz. főút Szombathelytől délre található szakaszának fejlesztési előkészületei elkezdődtek.

A város kötőtpályás kapcsolatai is kiválóak. Mind a térségi, mind a távolsági és nemzetközi vasúti kapcsolatok jelen vannak Szombathely esetében. A város jelenleg Kőszeg, Körmend, Sárvár, Celldömölk, Vasvár irányából közelíthető meg vasúton. Közvetlen összeköttetésben áll a jelentősebb városokkal, így Budapesttel, Győrrel, Péccsel, illetve Szentgotthárdon keresztül Graz-cal, és Sopronon keresztül Béccsel is. Szombathely egyéb vasútvonalai térségi jelentőséggel bírnak. A kőszegi vasútvonal kivételével a vasúthálózat villamosított. A várost érintő vasútvonalak:

- 15. sz. Sopron-Szombathely vasútvonal,
- 16. sz. Pozsony – Rajka – Hegyeshalom – Szombathely vasútvonal
- 17. sz. Nagykanizsa-Szombathely vasútvonal,
- 18. sz. Szombathely-Kőszeg vasútvonal,
- 20. sz. Szombathely-Székesfehérvár vasútvonal,
- 21. sz. Szombathely- Szentgotthárd - Graz vasútvonal.

3.2.3 A kerékpárosbarát akcióterület (hatásterület) kijelölése

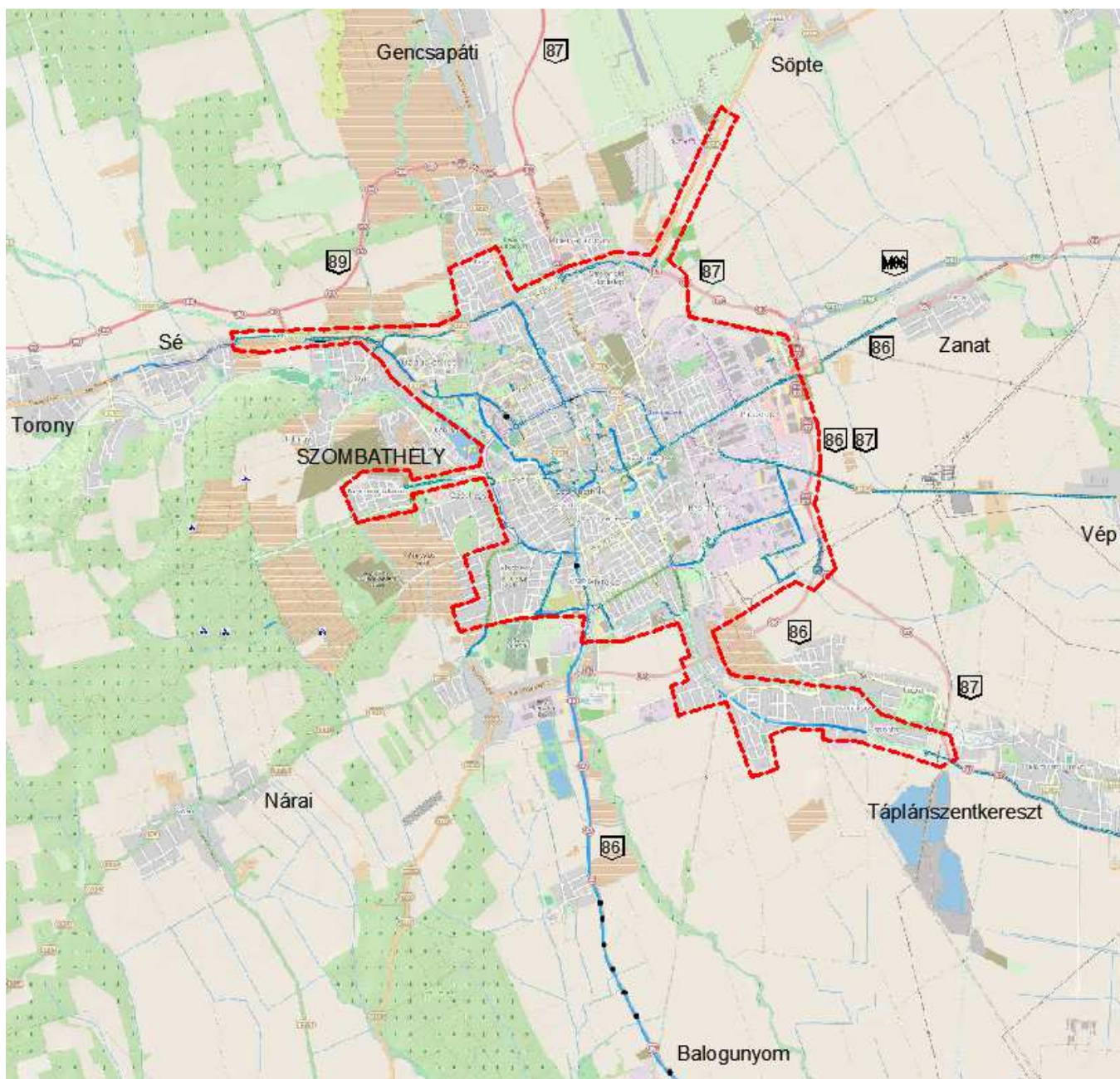
A város beépített területét négy nagyobb egységre lehet bontani funkcionális szempontokat tekintve (10. ábra):

- Szombathely közepén található a városközpont (vörös szín), amelynek a város méretéhez képest jelentős a kiterjedése. Itt koncentrálódik a központi funkciók jelentős hányada (pénzügyi, kereskedelmi, államigazgatási és önkormányzati, üzleti, szolgáltatási funkciók). Közlekedési hálózata sűrű, jelentős forgalommal és parkolási kapacitáshiánnyal bír.
-
10. ábra: Beépített terület típusok funkcionális szempontok alapján
- A városközpont északi és déli, belső határoló területei a belső lakóövezet (zöld szín) jellemzően a nagyobb, magas beépítésű lakótelepek, többszintes lakóházakkal. Ezek például az Oladi- a Derkovits- vagy a Joskar-Ola lakótelepek. A sűrű lakófunkció mellett jellemző ezeken a területen oktatási, szociális és egészségügyi intézmények otthléte, forgalmas közúthálózat lakótelepi parkolási területekkel.
 - A város külső peremén található a külső lakóövezet (sötétkék szín), amely főleg családi házas és sorházas beépítéssel bír. Ezen kertvárosias, kisvárosias jellegű területek lakósűrűsége sem olyan nagy, mint a belső lakóöv esetében. A külső lakóöv Szombathely nyugati, déli és északi részén helyezkedik el, ahol főleg az ott lakók ellátását szolgáló intézmények fordulnak elő.
 - Az ipari övezetek (narancssárga szín), 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 Nárai utca környékéig. Jelentős zöldterület található a Perint-patak és a Paragvári utca között, az Oladi és a Derkovics lakótelepek északi határoló részén. Itt húzódott régen a Szombathely – Pinkafő vasútvonal. A beépített övezetbe beékelődött zöldfolyosóknak tekinthető a Perint-patak és a Gyöngyösi-patak keskeny rekreációs zöldsávja, gyalogos- és kerékpárforgalmi létesítményekkel kiépítve.

3.2.4 A kijelölt hatásterület bemutatása, a lehatárolás indokoltsága

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv során kijelölésre került egy egybefüggő „kerékpárosbarát hatásterület” (11. ábra), amely Szombathely belterületének jelentős részét lefedi. A kijelölt hatásterület indoklása a következő:



11. ábra: Szombathelyi kerékpárforgalmi hálózati terv hatásterülete

- A jelölt területen a városközpont kerékpáros célforgalmi terület, jelentős mennyiségű hivatallal, oktatási intézménnyel, illetve frekvenciált turisztikai vonzóterület. Emiatt hétközi és hétvégi kerékpárosforgalom

vonzó terület egyaránt. A belváros sűrűn kiépített kerékpárforgalmi létesítményeinek bemutatása, kapcsolatai fejlesztési lehetőségeinek bemutatása indokolt.

- A jelölt területen a városközpontot körülölelő, középső és külső beépített területek egyrészt a nagyvárosias lakótömbök a kertvárosias övezetekkel, másrészt – főleg a város keleti területe – jelentős méretű ipari és logisztikai központok. A lakótérségek alapvetően kibocsátó területek, míg az ipari-, kereskedelmi és logisztikai központok a munkahelyek elsődleges célállomásai. A tömböket, térségeket összekötő kerékpárforgalmi létesítmények elhelyezkedése, fejlesztési lehetőségei szintén a munkaanyag témája.
- Az északnyugati nyúlvány az Országos Kerékpáros Törzshálózat részét képező Szombathely – Bucsú kerékpáros összeköttetés fontos eleme (Dolgozók útja – Sé), mindemellett a kijelölt útszakasz térségében a közeljövőben nagyobb népességszám-növekedés prognosztizálható (Aranypatak lakókert és az Oladi plató lakóépületekkel történő beépítése miatt).
- A délkeleti nyúlvány szintén az OTrT törzshálózati elem területe, ezen a szakaszon várható jelentős kerékpárútforgalmi létesítmény fejlesztés a Rumi úton és a Rumi Külső úton, TOP PLUSZ pályázati forrásokkal.
- Az északkeleti kiboltozódás az északi iparterület fejlesztési potenciálját mutatja, magában foglalva a tervezett Szombathely – Söpte kerékpárút nyomvonalát is.
- A Muskátli utcától északra jelölt herényi lakóterület is bevonható a vizsgált övezetbe, a tervezett Perintparti kerékpárút hálózati elem kapcsolatot biztosít ezen északi városrész és a centrum között.
- A nyugati oldali kiágazás a Parkerdő lakókert és bekötése a Bartók Béla körüti kerékpárútba: a meglévő Homok utcai kerékpárút hálózati hiánnyal bír, a kerékpáros kapcsolat továbbfejlesztése szükséges.

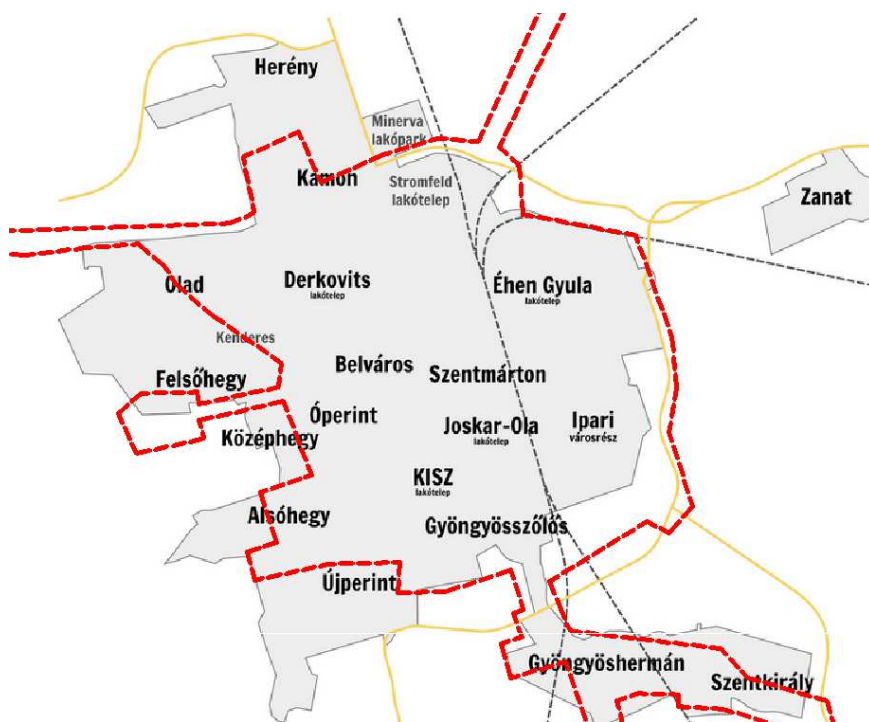
A hatásterület kijelölt területe a funkcionális városrészek közül a városközpontot (elsődleges „fogadó” terület), illetve a belső lakóövet (elsődleges „kibocsátó” terület) érinti teljes mértékben, e két funkcionális várostérség között jellemző legintenzívebben a kerékpáros közlekedés.

A terület lehatárolása részletesen beutatva:

- Északi határa: Sé közigazgatási határ – Dolgozók útja – Muskátli utca – Ciklámen utca – Jázmin utca – Viola utca – Vízöntő utca – Várkonyi István utca – Szent Imre herceg utca – Saághy István utca – Repülők útja – Északi Iparterület – Söptei út.
- Nyugati határa: Dolgozók útja – Liget utca – Kenderesi út – Bartók Béla körút – Homok utca / Parkerdő lakókert övezete – Jókai Mór utca – Nárai utca – Erdei iskola – Varasdy Károly utca – Tömjénhegy utca – Szász Béla utca – Fadrusz János utca – Nárai Külső út.
- Déli határa: Nárai Külső út – Ferenczy István utca – Szent Quirinus utca – Körmendi út – Újvilág utca – Rumi út – Acsádi Ignác utca – Rumi út – Tamási Áron utca – Komárom utca – Ifjúság utca – Rumi Külső út – Bogát fasor – Farkas utca – Bádonfa utca – Sport tér – Győzelem utca – Szent István király utca – Rumi út
- Keleti határa: Rumi út – Pásztor utca – Liliom utca – Sárdi-Ér utca – 86-87. sz. főutak közös szakasza – Ipari út – 16 és 20 sz. vasúti vonal – Puskás Tivadar utca – Söptei út

A KHT 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 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.



12. ábra: A hatásterület által érintett városrészek

lakótelep) között jelenthetne új kapcsolatot. A Zanati úti kerékpárút fejlesztéséhez szükséges a vasúti aluljáró bővítése, illetve a keleti iparterület kerékpárútjainak felújítása, fejlesztése is javasolt, így a hatásterületbe tartozik a keleti városrész is a külső főutak nyomvonalaig.

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. A hatásterület kiterjedése és elhelyezkedése lehetőséget ad a város legfontosabb kereskedelmi, közigazgatási, oktatási, pénzügyi, ipari és kulturális funkcióinak. Az akcióterület integrálja a városi kerékpáros közlekedés gerincének számító legfőbb kerékpárutakat, valamint egységbe foglalja Szombathely legfőbb rekreációs övezeteit – mely fontos turisztikai vetülettel is bír.

3.2.5 A hatásterület kerékpáros hálózati - agglomerációs kapcsolatai

Szombathely igencsak forgalomvonzó város, a környező települések, külső városrészek felől ingázók száma jelentős, 30 ezer fő (dolgozók, diákok). Az agglomerációs településeket összekötő kerékpárforgalmi létesítmények a közelmúltban nagymértékben fejlődtek, sok szomszédos település felé kerékpárút épült ki. Ugyanakkor a kerékpáros kapcsolati hiányok még mindig jelentősek a szomszédos településekkel. Az alábbi táblázat mutatja be az agglomerációs kapcsolatokat kerékpáros létesítmények szempontjából.

Település, településrész	Közúti kapcsolat	Kerékpárforgalmi létesítmény kapcsolat
Sé, Torony	8901 j. út	Kiépített kerékpárút (OTrT törzshálózati elem)
Nárai	8713 j. út	Nincs kiépített kerékpárforgalmi létesítmény
Ják	8707 j. út	Nincs kiépített kerékpárforgalmi létesítmény
Petőfitelep - Balogunyom, Kisunyom	86 sz. főút	Kiépített gyalog- és kerékpárút, kerékpárút
Gyöngyöshermán – Szentkirály - Táplánszentkereszt	Rumi Külső út – 87 sz. főút	Kiépített gyalog- és kerékpárút, kerékpárút, hiányzó szakaszokkal
Vép	8443 j. út	Kiépített kerékpárút
Szombathely-Zanat	86 sz. főút	Kiépített kerékpárút
Söpte	8639 j. út	Nincs kiépített kerékpárforgalmi létesítmény
Gencsapáti	8721 j. út	Nincs kiépített kerékpárforgalmi létesítmény

1. táblázat: Kerékpáros kapcsolatok az agglomerációval

3.2.6 A hatásterület domborzati és klimatikus viszonyai

A város az Alpokalján, a Perint és Gyöngyös patakok lapályán, a Gyöngyös-sík nyugati peremvidékén fekszik, ott, ahol a Kisalföld sík vidékét az Alpokalja dombos-hegyes tájai váltják fel. Tengerszint feletti magassága kb. 220 m. A város kisebb dombokra épült, mégsincsen jelentős szintkülönbség a városon belül. Így kerékpáros szempontból a Szombathely domborzati adottságai kitűnőek. 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 közötti távolságok kerékpáros viszonylatban nem jelentősek.

A város éghajlati adottságai lehetővé teszi a lakosok számára az egész éves kerékpározást: mérsékelt hűvös évi középhőmérséklet (9–10°C) jellemzi. Szombathelyen a leghidegebb hónap a január, míg a legmelegebb hónap a július. Az évi közepes hőingás 20,6 °C. A város átlagos évi csapadékösszege 590 milliméter, amely jellegzetes évi rendszert mutat, a nyári félév csapadékosabb, míg a téli félév szárazabb. A legkevesebb csapadék január-februárban hullik, a legcsapadékosabb hónapok, eddig több mint háromszor akkora összegekkel, a június és júliusi hónapok. Az átlagos szélesebbesség 10,8–12,6 km/h, széliránya általában északi és déli.

Szombathelyen a napsütéses órák összege átlagosan 1850 óra egy évben, de ez az évenként nagy változékonyságot mutat. Megfigyelhető továbbá a napfénytartam jellegzetes éves menete, a nyári hónapokban van a maximuma, akkor havi 230-250 óra, míg a téli időszakban, a november-január hónapokban a minimuma mindössze havi 50 – 70 óra között mozog.

3.2.7 Forgalmvonzó létesítmények, forgalomalakító tényezők

A kerékpáros áramlatok fontos meghatározója, hogy a térség munkahelyei, intézményei hol helyezkednek el. Kiemelkedő forgalmvonzó objektumok a városi iskolák és óvodák, továbbá az üzletek és szolgáltató helyek is. Ennek következtében főleg az agglomerációs települések szorosan kapcsolódnak Szombathelyhez. Közigazgatási és szolgáltatási szempontból tehát a megyeszékhely kiemelkedő szerepet játszik.

A város legjelentősebb forgalmvonzó intézményei legnagyobbbrészt a városközpontban található. Ide tartoznak a hivatalok, az oktatási intézmények, a kereskedelmi létesítmények, valamint a belvárosi turisztikai célpontok. Hivatásforgalmi szempontok alapján másrészt jelentős forgalmvonzó célobjektumok a város ipari parkjai, az ott lévő munkahelyek, ipari-kereskedelmi létesítmények, logisztikai központok, raktárak. A városban jelentős lakóterületek található, mint például a nagy népsűrűséggel bíró Derkovics, Oladi, Stromfeld, Joskarola lakótelepek, illetve a külső lakóövezetek, kisebb lakóparkok. Turisztikai, sport- és rekreációs céllal felkeresendők lehetnek a Tófürdő és uszoda létesítményei, a Csónakázó-tó, Sportliget és Múzeumfalú, továbbá a Haladás Sportkomplexum.

Jelentősebb kerékpáros forgalmat generáló létesítmények Szombathely városközpontjában:

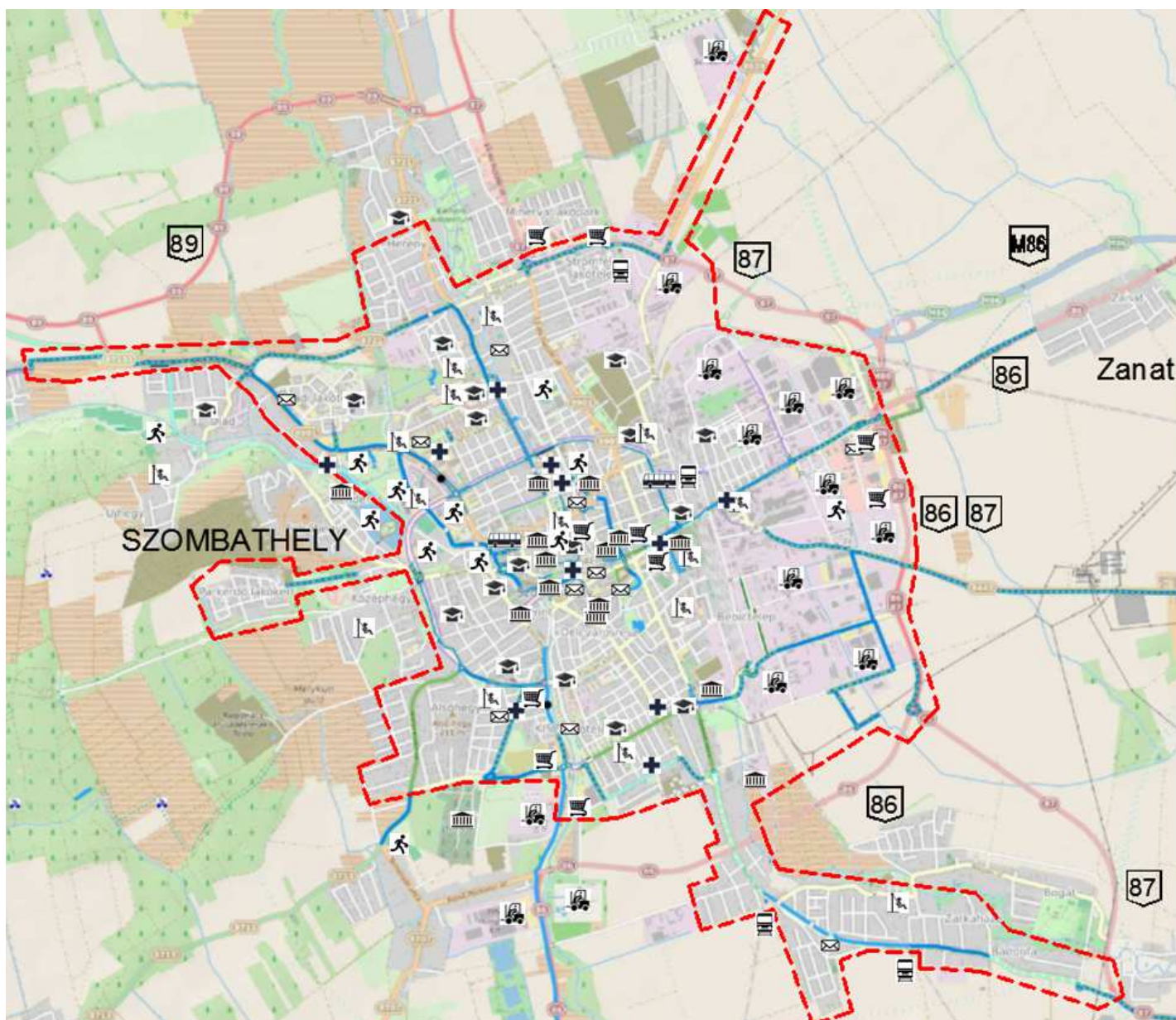
- nevelési, oktatási intézmények (a város óvodái, általános és középiskolái, illetve az egyetemi terület)
- hivatalok (polgármesteri hivatal, kormányhivatal stb.)
- kulturális intézmények helyszínei (Agora Kulturális Központ, Savaria mozi, Weöres Sándor Színház)
- kereskedelmi egységek (Savaria Pláza, 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, raktárak, logisztikai, irodai munkahelyek
- bevásárló központok, hipermarketek (Family Center, Tesco)

Egyéb forgalmvonzó létesítmények Szombathely városában:

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



13. ábra: Szombathely forgalomvonzó létesítményeinek elhelyezkedése

-  Nevelési intézmény (óvoda)
-  Oktatási intézmény (általános és középiskola, főiskola, egyetem)
-  Sport, szabadidős létesítmények
-  Egészségügyi intézmények
-  Kulturális, vallási intézmények
-  Hivatalok, posták
-  Bevásárló központok, kereskedelmi létesítmények
-  Vasútállomás, vasúti megállóhely
-  Autóbusz állomás
-  Ipari létesítmények, üzemek, logisztikai központok

Az alábbi táblázatok a forgalomvonzó létesítmények és célállomások részletes listáját tartalmazza.

Óvodák

<i>Létesítmény megnevezése</i>	<i>Létesítmény címe</i>
Aréna Óvoda	9700 Szombathely, Aréna u. 8/B.
Barátság Óvoda	9700 Szombathely, Barátság utca 24.
Benczúr Gyula Utcai Óvoda	9700 Szombathely, Benczúr Gyula utca 2.
Gazdag Erzsébet Óvoda	9700 Szombathely, Krúdy Gyula utca 2/a.
Hétszínvirág Óvoda	9700 Szombathely, Bem József utca 33.
Játéksziget Óvoda	9700 Szombathely, Győzelem utca 1/a.
Kőrösi Óvoda	9700 Szombathely, Kőrösi Csoma Sándor utca 7.
Donászy Magda Óvoda	9700 Szombathely, Losonc utca 3.
Margaréta Óvoda	9700 Szombathely, Margaréta utca 1.
Maros Óvoda	9700 Szombathely, Maros u. 17/b.
Weöres Sándor Óvoda	9700 Szombathely, Márton Áron utca 58.
Mesevár Óvoda	9700 Szombathely, Gagarin út 10.
Mocorgó Óvoda	9700 Szombathely, Váci Mihály utca 5.
Napsugár Óvoda	9700 Szombathely, Pázmány Péter körút 26/a.
Pipitér Óvoda	9700 Szombathely, Bem József utca 9/c.
Szivárvány Óvoda	9700 Szombathely, Deák Ferenc utca 39/B.
Szűrcsapó Óvoda	9700 Szombathely, Szűrcsapó utca 43.
Vadvirág Óvoda	9700 Szombathely, Selmec utca 2.
Középhegyi Waldorf Óvoda	9700 Szombathely, Középhegyi út 13.
Boldog Brenner János Óvoda	9700 Szombathely, Bem József utca 9/a., Hollán Ernő utca 8.

Általános iskolák

<i>Létesítmény megnevezése</i>	<i>Létesítmény címe</i>
Bercsényi Miklós Általános Iskola	9700 Szombathely, Bercsényi Miklós utca 1.
Nyitra Utcai Általános Iskola	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.
Perintpartti Szó-Fogadó Szombathelyi Waldorf Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Sorok utca 44.
Derkovits Gyula Általános Iskola	9700 Szombathely, Bem József utca 7.
Reguly Antal Nyelvoktató Nemzetiségi Általános Iskola	9700 Szombathely, II. Rákóczi Ferenc utca 79.
Bartók Béla Zenei Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 3.
ELTE Bolyai János Gyakorló Ált. Iskola és Gimnázium	9700 Szombathely, Bolyai János utca 11.
Dési Huber István Általános Iskola	9700 Szombathely, Kőrösi Csoma Sándor utca 5.
Neumann János Általános Iskola	9700 Szombathely, Losonc utca 1.
Brenner Általános Iskola, Gimnázium és Kollégium	9700 Szombathely, Táncsics Mihály utca 48.
Oladi Általános Iskola	9700 Szombathely, Simon István utca 2-6.
Zrínyi Ilona Általános Iskola	9700 Szombathely, Zrínyi Ilona utca 10.
Reményik Sándor Evangélikus Ált. és Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Szent László király utca 7.
Aranyhíd Egységes Gyógypedagógiai, Konduktív Pedagógiai Módszertani Intézmény, Óvoda, Általános Iskola, Szakiskola, Készségfejlesztő Iskola és Fejlesztő Nevelés-Oktatást Végző Iskola	9700 Szombathely Dózsa Gy. u. 6.



14. ábra: Az Oladi Általános Iskola



15. ábra: ELTE Bolyai János Gyakorló Ált. Iskola és Gimnázium

Középiskolák

<i>Létesítmény megnevezése</i>	<i>Létesítmény címe</i>
Németh Pál Kollégium	9700 Szombathely, Magyar László u. 2
Brenner János Általános Iskola, Gimnázium és Kollégium	9700 Szombathely, Táncsics M. u. 48.
Nagy Lajos Gimnázium	9700 Szombathely, Dózsa György utca 4.
Kanizsai Dorottya Gimnázium	9700 Szombathely, Aréna utca 10.
Vas Vármegyei SZC Puskás Tivadar Szakképző Iskola	9700 Szombathely, Petőfi Sándor utca 1.
Perintparti Szó-Fogadó Szombathelyi Waldorf Általános Iskola, Gimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola	9700 Szombathely, Sorok utca 44.
ELTE Bolyai János Gyakorló Ált. Iskola és Gimnázium	9700 Szombathely, Bolyai János 11.
Kisalföldi ASzC Szombathelyi Élelmiszeripari és Földmérési Technikum, Szakképző Iskola és Kollégium	9700 Szombathely, Szent László király utca 10.
Vas Vármegyei SZC Gépipari és Informatikai Technikum	9700 Szombathely, Rohonci út 1.
Vas Vármegyei SZC Hefe Menyhért Szakképző Iskola	9700 Szombathely, Szent Márton utca 77.
Kisalföldi ASzC Herman Ottó Környezetvédelmi és Mezőgazdasági Technikum, Szakképző Iskola és Kollégium	9700 Szombathely, Ernuszt Kelemen utca 1.
Vas Vármegyei SZC Kereskedelmi és Vendéglátó Technikum és Kollégium	9700 Szombathely, Nagykar utca 1/3.
Szombathelyi Művészeti Szakgimnázium és Technikum	9700 Szombathely, Paragvári utca 77.
Premontrei Rendi Szent Norbert Gimnázium	9700 Szombathely, Széchenyi István utca 8.
Vas Vármegyei SZC Savaria Technikum és Kollégium	9700 Szombathely, Hadnagy utca 1.
Vas Vármegyei SZC Horváth Boldizsár Közgazdasági és Informatikai Technikum	9700 Szombathely, Zrínyi Ilona utca 12.
Vas Vármegyei SZC Oladi Technikum	9700 Szombathely, Simon István utca 2.
Vasi Bau Fa- és Építőipari Szakképző Iskola	9700 Szombathely, Lovas utca 23.
Aranyhíd Egységes Gyógypedagógiai, Konduktív Pedagógiai Módszertani Intézmény, Óvoda, Általános Iskola, Szakiskola, Készségfejlesztő Iskola és Fejlesztő Nevelés-Oktatást Végző Iskola	9700 Szombathely Dózsa Gy. u. 6.
Pécsi Tudományegyetem Szent-Györgyi Albert Egészségügyi Technikum és Szakképző Iskola	9700 Szombathely, Jókai Mór u. 14.



16. ábra: A Szombathelyi Művészeti Szakgimnázium és Technikum



17. ábra: A Vas Várm. SZC Savaria Technikum és Kollégium

Főiskolák, egyetemek

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



18. ábra: ELTE Savaria Egyetemi Központ

Egészségügyi intézmények

<i>Létesítmény megnevezése</i>	<i>Létesítmény címe</i>
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.
Markusovszky Lajos utcai orvosi rendelő	9700 Szombathely, Markusovszky Lajos u. 8.
Március 15. téri orvosi rendelő	9700 Szombathely, Március 15. tér 3.
Rumi úti orvosi rendelő	9700 Szombathely, Rumi út 74.
Selmec utcai orvosi rendelő	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.
Fogaras úti orvosi rendelő	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.
Orvosi Ügyeleti Ellátás - Szombathely	9700 Szombathely, 11-es Huszár út 6. fsz. 1.
Regionális Sportorvosi Centrum	9700 Szombathely, Sugár u. 18.



19. ábra: A Markusovszky Egyetemi Oktatókórház



20. ábra: Jáki úti orvosi rendelő

Vallási intézmények, üzemelő temetők

<i>Létesítmény megnevezése</i>	<i>Létesítmény címe</i>
Batthyány-Strattmann László és Fatimai Szűz Mária templom	9700 Szombathely, Kodály Zoltán utca 32.
Kálvária Szent Kereszt templom	9700 Szombathely, Karmelita u. 1.
Kámoni Krisztus Király-templom	9700 Szombathely, Szent Imre herceg u. 18.
Oladi falu Szentháromság-templom	9700 Szombathely, Márton Áron utca 55.
Petőfitelep Jézus Szíve-templom	9700 Szombathely, Halastó u. 37.
Szent Kvirin Szalézi templom	9700 Szombathely, Táncsics M. utca 44.
Újperinti Segítő Szűz Mária-templom	9700 Szombathely, Erkel Ferenc u. 3.
Zanati Szent László-templom	9700 Szombathely, Külsőzanati út 158.
Szombathelyi Református Gyülekezet temploma	9700 Szombathely, Károlyi Gáspár tér 7.
Sarlós Boldogasszony-székesegyház nagytemplom	9700 Szombathely, Mindszenty tér 1.
Domonkos Szent Márton-templom	9700 Szombathely, Szent Márton utca 40.
Szóllósi 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.
Szombathelyi Evangélikus Egyházközség temploma	9700 Szombathely, Körmendi út 2.
Szombathelyi Zsinagóga	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc utca 3.
Jáki úti központi temető	9700 Szombathely, Ferenczy István u. / Jáki út
Herényi temető	9700 Szombathely, Tulipán utca
Oladi temető	9700 Szombathely, Márton Áron u. 77-73.
Gyöngyöshermáni temető	9700 Szombathely, Komárom u. 6.
Zarkaházi temető	9700 Szombathely, Jáki út
Szentkirály temető	9719 Szombathely, Szent István király u.
Zanati temető	9700 Szombathely, Kikelet u. 21.



21. ábra: A Sarlós Boldogasszony Székesegyház



22. ábra: A Szombathelyi (volt) Zsinagóga

Főbb kulturális létesítmények

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



23. ábra: A Weöres Sándor Színház



24. ábra: Agora-Savaria Filmszínház

Sportolási, szabadidős tevékenységek létesítményei

Létesítmény megnevezése	Létesítmény címe
Szombathelyi Haladás Stadion	9700 Szombathely, Rohonci út 3.
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
Schaeffler Arena Savaria	9700 Szombathely, Sugár út 18.
Építők Sporttelep	9700, Szombathely Kolozsvár utca 27.
Király Sportlétesítmény	9700 Szombathely-Újperint, Temesvár u. 44.
KRESZ Park	9700 Szombathely, Jurisich Miklós u. 14.



25. ábra: A Szombathelyi Haladás Stadion



26. ábra: KRESZ Park

Hivatalok, posták

Létesítmény megnevezése	Létesítmény címe
NAV Vas Vármegyei Adó- és Vámigazgatósága	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 22.
Vas Vármegyei Kormányhivatal Szombathelyi Járási Hivatal	9700 Szombathely, Hollán Ernő utca 1.
Kormányablak	9700 Szombathely, Bejczy István utca 1-3.
Kormányablak	9700 Szombathely, Vasút utca 14.
Szombathely MJV Polgármesteri Hivatala	9700 Szombathely Kossuth Lajos utca 1-3.
Vas Vármegyei Önkormányzati Hivatal	9700 Szombathely, Berzsényi D. tér 1.
Magyar Államkincstár Vas Vármegyei Igazgatóság	9700, Szombathely, Széll Kálmán u. 20.
Szombathelyi Törvényszék	9700, Szombathely, Szily János u. 7.
Szombathelyi Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 1/a.
Szombathelyi Járási Földhivatal	9700 Szombathely, Széll Kálmán u. 31-33.
Szombathelyi Munkaügyi Központ	9700 Szombathely, Hunyadi János út 45.
Vas Vármegyei Rendőr-főkapitányság	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 1/c.
Szombathelyi Rendőrkapitányság	9700 Szombathely, Petőfi Sándor u. 1/b.
Vas Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság	9700 Szombathely, Ady Endre tér 1.
Szombathely - Szentkirály postapartner	9719 Szombathely Ifjúság út 35.

Szombathely 1 posta	9701 Szombathely, Kossuth Lajos utca 18.
Szombathely 2 posta	9702 Szombathely, Vasút utca 5.
Szombathely 5 posta	9705 Szombathely Károly Róbert körút 14.
Szombathely 6 posta	9706 Szombathely Gazdag Erzsébet utca 10.
Szombathely 9 posta	9709 Szombathely Pázmány Péter körút 28.
Szombathely 10 posta	9710 Szombathely Szűrcsapó utca 23.
Szombathely Posta Tesco Kirendeltség	9710 Szombathely, Zanati út 70.



27. ábra: A Városháza



28. ábra: Megyeháza

Jelentősebb kereskedelmi létesítmények

Létesítmény megnevezése	Létesítmény címe
Városi Vásárcsarnok	9700 Szombathely, Hunyadi János út 5.
Family Center	9700 Szombathely, Varasd u. 10.
Savaria Plaza	9700 Szombathely, Körmendi 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.



29. ábra: Savaria Pláza



30. ábra: Városi vásárcsarnok

Ipari termelőhelyek, legnagyobb foglalkoztatók

Létesítmény megnevezése	Létesítmény címe
Schaeffler Savaria Kft. (autóipar)	9700 Szombathely, Zanati út 31.

Aptiv Services Hungary Kft. (autóipar)	9700 Szombathely, Puskás Tivadar u. 10.
TDK Hungary Components Kft. (elektronika)	9700 Szombathely, Csaba u. 30.
BPW-Hungária Kft. (autóipar)	9700 Szombathely, Körmendi út 98.
FALCO Zrt. (falemez gyártás)	9700 Szombathely, Zanati út 26.
Faerch Hungary Kft. (csomagolóeszköz gyártás)	9700 Szombathely, Puskás Tivadar u. 6.
Ivy Technology Kft. (ipari gépek javítása)	9700 Szombathely, Vásártér u. 1.
Gravitáció Kft. (fa-, építőanyag nagyker.)	9700 Szombathely, Sági út 3.
Hétforrás Zrt. (raktározás, tárolás)	9700 Szombathely, Csaba u. 11.
AKMÉ Kft. (vasáru- festék kisker.)	9700 Szombathely, Mátyás király út 36.
Vasivíz Zrt. (víztermelés, -kezelés, -ellátás)	9700 Szombathely, Rákóczi Ferenc u. 19
MEDOSZ Kft. (vegyi áru nagyker.)	9700 Szombathely, Pálya u. 5.



31. ábra: A Schaeffler Savaria Kft.



32. ábra: Ivy Technology Kft.

Közösségi közlekedési csomópontok

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

2. táblázat: forgalomvonzó létesítmények táblázatai

3.2.8 A kerékpáros közlekedés szerepe

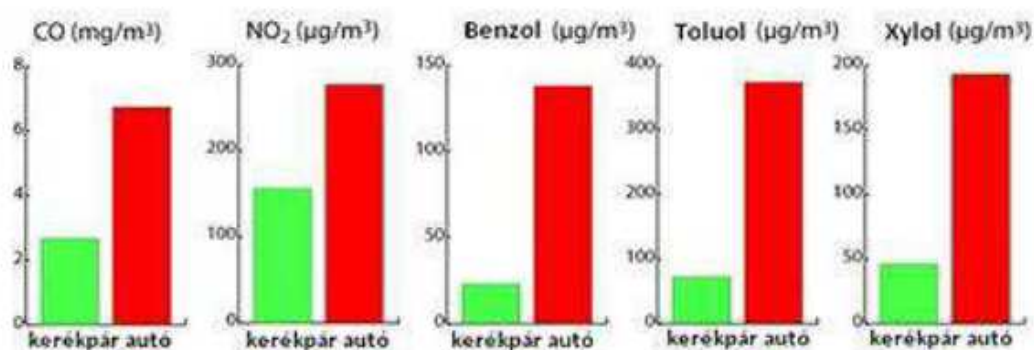
Általánosságban

A kerékpáros közlekedés számos előnnyel jár, hiszen az egyik leghatékonyabb és legkörnyezetbarátabb közlekedési forma, amely csökkenti a légszennyezést és a zajterhelést, elősegíti az egészséges életmódot és a közösségi kohéziót. Jelentős szerepe van a városi mobilitásban, a helyi gazdaság élénkítésében, valamint a fenntartható városfejlesztésben, de ehhez elengedhetetlen a megfelelő kerékpáros infrastruktúra, például a biztonságos kerékpárutak kiépítése. További előnyei:

Környezetbarát:

A kerékpározás nulla kibocsátású, így hozzájárul a levegőminőség javításához és a zajszennyezés csökkentéséhez a városokban. A gépjárműforgalom okozta környezetszennyezés elleni küzdelemnek egyik költséghatékony módja a kerékpározás támogatása. A gépjármű-közlekedés használja fel a fosszilis energiaforrások több mint felét, emellett a városokban a kibocsátott széndioxid feléért, a szénmonoxid 70–90%-ért és a nitrogénoxidok 30–50%-ért felelős. Ezen szennyezés okozta egészségkárosodás költségeit néhány nyugat-európai országban a becslések szerint megközelítik a GDP 2%-át. Szintén európai kutatásokban olvasható, hogy a közlekedésből eredő levegőszennyezésnek több halálos áldozata van, mint a közlekedési baleseteknek. A városokban a kilométerenkénti üzemanyag-fogyasztás és szennyezés magasabb, mint máshol, ezért a lakosoknak a tiszta és

csendes kerékpáros közlekedés megváltás lenne. A kerékpározók egészsége pedig azzal védhető, ha a kerékpárutak a főútvonalaktól elkülönítve kerülnek kialakításra.



33. ábra: Szennyezőanyagoknak való kitettség kerékpáron és autóban

Egészségmegőrzés:

Elősegíti a testmozgást, ami jótékony hatással van az emberi egészségre. A betegségek megelőzésében nagy szerepe van a rendszeres testedzésnek, amire tökéletesen alkalmas napi félóra kerékpározás. A gazdaságilag fejlett országok lakosainak többsége nagyon keveset mozog. A testmozgás – így a gyaloglás és kerékpározás – csökkenti számos megbetegedés előfordulási gyakoriságát. Egy jól karbantartott gyalog- és kerékpárút-hálózat feltehetően kedvezően befolyásolja a gyaloglás és kerékpározás, mint testgyakorlás mennyiségét, és így a lakosság egészségi állapotát.

Hatékony közlekedés:

Különösen rövid- és középtávon, valamint a zsúfolt városi környezetben a kerékpár az egyik leggyorsabb és leggazdaságosabb közlekedési mód. A kerékpáros-létesítmények a táj- és városképet kevésbé csúfítják el, a járdából, vagy az úttestből a parkoló kerékpárok minimális helyet foglalnak el. Köszönhetően a kis méretnek, a kerékpáros a rendelkezésre álló teret hatékonyan tudja kihasználni. A kerékpárosok a városközpontban található célpontokhoz jelentősen könnyebben juthatnak el, másrészt a belváros képére is pozitív hatással vannak, ezáltal a többi, nem bringás közlekedő számára is vonzóbbá teszi a kerékpározást.

Társadalmi előnyök:

A kerékpározás közösségépítő tevékenység is lehet. Egyre több biciklis klub és esemény van, amelyek remek lehetőséget nyújtanak a közösségi tevékenységekhez. A társas kerékpározás segíthet az egyéni motiváció növelésében, motiváló kapcsolatok kiépítésében, amely ösztönöz a rendszeres mozgásra. Emellett a kerékpáros közlekedés növelése egy városban társadalmi előnyökkel is jár: biztonságosabbá teheti az utcákat, csökkentheti a balesetek számát és hozzájárulhat egy barátságosabb, kevésbé stresszes városi környezet kialakulásához.

Gazdasági szempontok:

Egyéni és közösségi szinten jelentkező előnye – az Európai Kerékpáros Szövetség egy 2021. évi, minden részletre kiterjedő tanulmánya alapján –, hogy a kerékpározás mostani szintje évente 150 milliárd euró (!) globális haszonnal jár. Ebből több mint 90 milliárd eurónyi pozitív externália a környezet, a közegészségügy vagy a közlekedési rendszer területén jelentkezik. Érdekes adat kontrasztként a vizsgálat alapján: az Európai Bizottság számításai szerint az autós közlekedés éves szinten mintegy 800 milliárd euró terhet ró negatív externáliaként ugyanezen rendszerekre. A tanulmány három dimenzió – a környezet és éghajlatváltozás, gazdaság és szociális szféra – mentén kilenc nagy csoportba sorolta a kerékpározás előnyeit.

Az autóhasználatot kiváltó kerékpározás (a gyaloglás és a tömegközlekedés is) hasznot hozhat a városközpontoknak, mivel a kerékpározás fenti említett hasznaiból adódó életminőség-javulás odavonzza az embereket és a rendezvényeket, ami keresletet teremt az üzletek számára. A kerékpár, kerékpárok megvásárlása és üzemeltetése egy átlagos család költségvetésének kis részét teszik ki. A költségek relatíve alacsony volta miatt a legszélesebb társadalmi rétegek számára is hozzáférhető közlekedési eszközzé vált. További hatékonyságot jelent a közösségi közlekedésbe való integráció, erősítve a gépkocsival szembeni fenntartható közlekedési módok versenyképességét.

Az európai közlekedési stratégia központi eleme a kerékpározás. Az Európai Unió határozottan elkötelezte magát a kerékpár mellett, amit a mobilitási stratégia alapvető részeként teljes értékű közlekedési eszközként ismer el. A kontinensen a jelenlegihez képest 2030-ra megdupláznák a biciklivel megtett kilométerek számát. Alapvető cél, hogy a kerékpározás az európai ipar egyik sarokköve legyen, az innováció és a növekedés motorja, ami kiemelkedő színvonalú helyi munkahelyeket teremt, miközben a kerékpározás felkarolása összhangban áll az Európai Unió ipari stratégiájával.

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

Megjegyzés az adatokhoz: bár a vonatkozó statisztika 2014-es, de azóta nem készült ehhez hasonló, átfogó elemzés a kérdésben, a terület szakértői is a mai napig ezt az adatsort használják. A kép nagy valószínűséggel hasonló lenne napjainkban is (az ezt megelőző hasonló kutatások során is mindig dobogós volt Magyarország).



34. ábra: Napi szinten kerékpározók az EU-ban

Szombathelyen

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 mintegy 60 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 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.

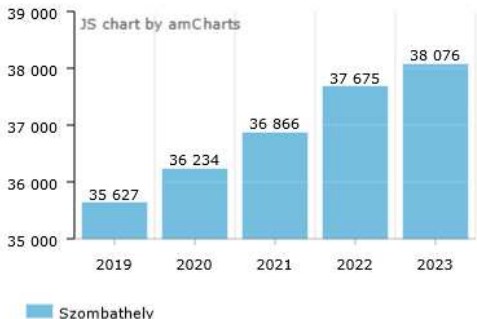
A TeIR adatbázisában szereplő adatok alapján Szombathely városában 2019. és 2023. évek között megközelítőleg 7%-kal (közel 2500 darabbal) nőtt a személyszállító gépjárművek száma (2019: 35627 db, 2023: 38076 db). A korábbi időszakokhoz képest a személygépkocsik számának növekedése még mindig tart, bár mérséklődik (előző 4 évre vetítve az emelkedés 11% volt). Ez a mennyiségi növekedés annak fényében sokkal inkább jelentős, hogy ezen időintervallum során a lakónépesség száma mintegy 2,5%-kal csökkent (2019: 76089 fő, 2023: 74149 fő)!

A 2023-as adatok alapján Szombathely városában az 1000 főre 514 személyszállító gépjármű jut, amely magasabb az országos átlagnál (451).

**Személyszállító
gépjárművek összesen
(db)**

KSH - Központi Statisztikai Hivatal

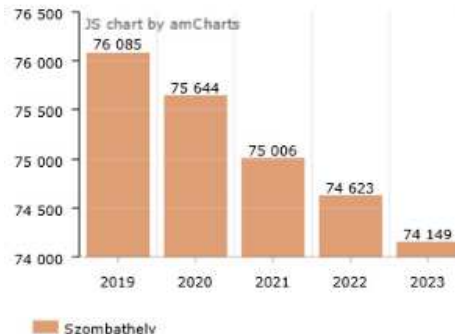
(c) 2025 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TEIR-rel.



Állandó népesség (dec. 31.) (fő)

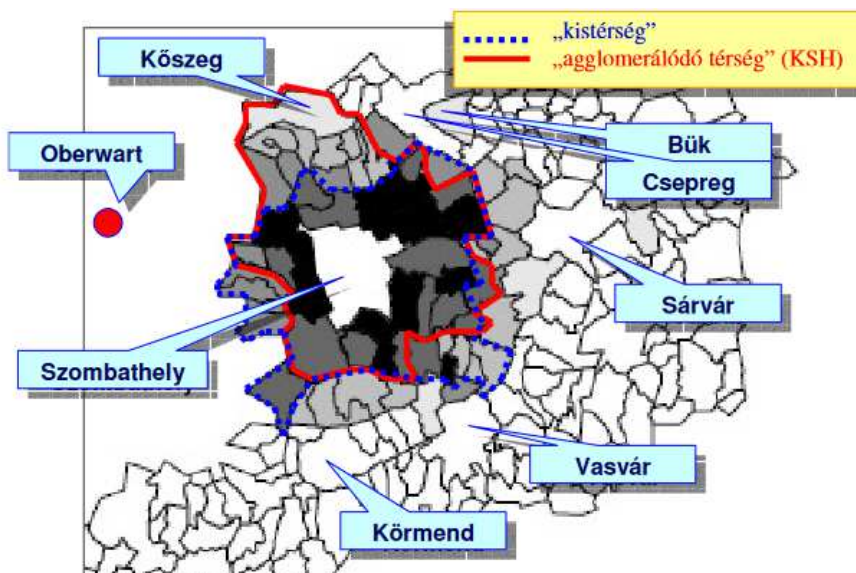
KSH - Központi Statisztikai Hivatal

(c) 2025 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TEIR-rel.

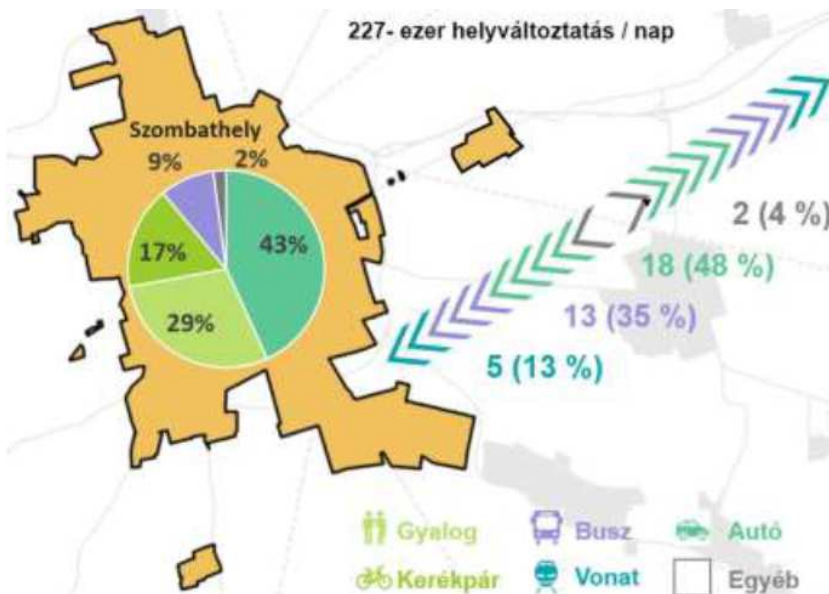


35. ábra: A személygépkocsik számának, és az állandó népességnek az alakulása Szombathelyen

Szombathely hazánk többi megyeszékhelyéhez hasonlóan szoros kapcsolatban él a városkörnyék, az agglomeráció településeivel, ez az ország 12. legnagyobb népesség-tömörülése. A város közvetlen vonzáskörzete Szombathellyel együtt összesen 59 települést fog össze, melyben határon túli vonzásközpontként beletartozik az ausztriai Oberwart (Felsőőr) település is. A potenciális agglomerációs tér jelenleg: Bük – Sárvár – Vasvár – Körmend – Güssing – Oberwart - Kőszeg körön belüli terület. Távolabban: Graz – Sopron – Zalaegerszeg – Szentgotthárd – Maribor térsége.



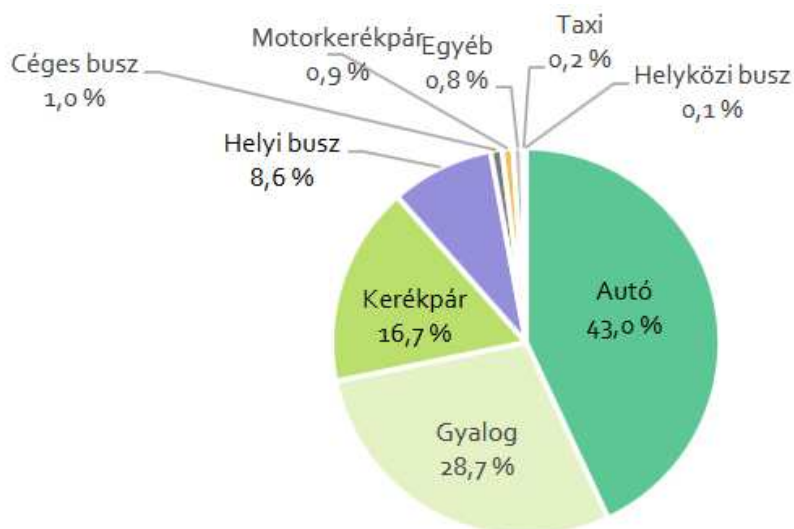
36. ábra: A szombathelyi agglomerációs térség



Szombathely fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP, 2022.) szerint a megyeszékhelyre összesen 30 ezren ingáznak napi rendszerességgel. A munkahelyi célú ingázók száma több, mint kétszerese az oktatási célból a városba ingázó diákok számának. A Szombathelyre ingázók inkább közösségi közlekedéssel érkeznek, amelyből nagyobb részt képvisel az autóbusz (46%), míg a vasút részaránya 15%. A megyeszékhelyre egyéni gépjárművel az ingázók kicsit több mint 1/3-a jár (37%), a kerékpáros közlekedés elenyésző mértéket képvisel az ingázásban (1%).

37. ábra: Helyváltoztatások száma a városon belül és kívül

A város kicsivel több, mint 74 ezer lakosa személyenként átlagosan naponta 2,6 helyváltoztatást végez. Ez a város területén belül napi közel 190 ezer helyváltoztatást eredményez. A városon belüli közlekedésben az autós a domináns közlekedés mód, az utazások közel fele autóval történik, amely nagyon magas arány. Aki autóba ül, többnyire munkába járási céllal teszi, más indok esetén alacsonyabb az autóhasználat. Ezzel szemben a helyi közösségi közlekedés szerepvállalása – a többi megyei jogú városhoz képest is – igen alacsony, még a 10 %-ot sem érte el 2021-ben. Némiképp ellensúlyozza a kedvezőtlen helyzetet, hogy az aktív közlekedési módok – kerékpáros és gyalogos – részaránya összességében nagyon kedvező.



38. ábra: Közlekedési eszközök megoszlása a helyi lakosság körében

A 2021 őszi végzett Háztartásfelvétel alapján, a városon belüli napi utazások 16,7 %-a kerékpárral történik. Legtöbbször a munkahely elérése, vásárlás és hazatérés céljából kerékpároznak a városban. A bicikli használatának legfőbb indoka, a kerékpározók mintegy 1/3-ánál maga az utazás időtartama, azaz, hogy kerékpárral gyorsan elérje úticélját az illető. A biciklihasználat kapcsán ezzel összeillik az a visszajelzett szempont is, hogy rövid távú utazásokhoz jó választás a kerékpározás, de sokan azt is jelezték, hogy az utazás költsége is nyom a latba, mikor ezt a közlekedési módot választja.

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. A város túlon túl autós jellege szükségessé teszi, hogy a döntéshozók a korábbiakhoz még nagyobb hangsúlyt fektessenek a fenntartható közlekedési módok, a gyalogos, a kerékpáros és a közösségi közlekedés fejlesztésére.

Szombathely városának nevesített célja, hogy a kerékpáros fejlesztések által 2030-ra a városban 25%-ra növekedjen a kerékpáros közlekedés részaránya a 2014. évi 19%-ról. Ennek egyik alapfeltétele a megfelelő infrastruktúra-hálózat kiépítése. 2019 végén a városban meglévő kerékpárforgalmi létesítmények teljes hossza 44 km volt. A 2020 és 2022 közötti időszakban 13 helyszínen megvalósított további 16 kilométer kerékpározható infrastruktúra-fejlesztés révén a város jelentős része, illetve az agglomeráció több települése is biztonságosan elérhetővé vált, azonban ezzel még nem valósult meg a város egész területét lefedő összefüggő kerékpárút-hálózat.

A nagyobb arányú kerékpárhasználatból adódóan a kerékpáros közlekedés biztonságossá tétele is nagy fontossággal bír. 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.

A szombathelyi intermodális csomópont megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése során a helyi közúti forgalomszámlálás mellett a kerékpáros közlekedők száma is felvételre került, egész napos kétirányú kerékpáros forgalomszámlálással. Így **kézi forgalomszámlálási adatok** állnak rendelkezésre Szombathely területén, kiemelten bemutatva a legnagyobb forgalmú kerékpáros útvonalakat:

Sorsz.	Érintett közút szakasz	Mindkét irányba, összesen, db/nap	Kerékpáros létesítmény típusa
1.	Zanati út (Pálya utca és Nádasdy utca között)	2771	Egyirányú gyalog- és kerékpárút az északi oldalon, kerékpározás a közúton a déli oldalon
2.	Zrínyi Ilona utca a Gyöngyös-patak felett	2594	Kerékpározás a közúton
3.	Paragvári utca (a Bartók Béla körút és Forró utca között)	2473	Kétoldali, egyirányú gyalog- és kerékpárút
4.	Nádasdy Ferenc utca (a Szent Márton utca és Kisfaludy utca között)	2176	Kétoldali, egyirányú gyalog- és kerékpárút
5.	Fő tér (OTP előtt)	2121	Kétirányú kerékpárút - gyalogos övezet
6.	Király utca (a Malom utca és a Petőfi u. körforgalom között)	1912	Kerékpározás a közúton
7.	Váci Mihály utca (a Rohonci út és a Bem utca között)	1874	Kerékpározás a közúton
8.	Horváth Boldizsár körút a Gyöngyös-patak felett	1810	Egyoldali kerékpársáv az északi oldalon, egyoldali gyalog- és kerékpárút a déli oldalon
9.	Óperint utca (a Kiskar utca és a Szabadságharcos utca között)	1763	Kerékpározás a közúton
10.	Rákóczi Ferenc utca (a Thököly utca és Zrínyi utca között)	1739	Kerékpározás a közúton
11.	Király utca (Kisfaludy utca – Széll Kálmán utca között)	1706	Kerékpározás a közúton
12.	Széchenyi utca	1152	Egyoldali, egyirányú gyalog- és kerékpárút
13.	Vízöntő utca déli vége	1003	Önálló kétirányú kerékpárút
14.	Pálya utca (Sági út – Mérleg utca között)	603	Önálló kétirányú kerékpárút
15.	Vásártér utca (Jávor utca – Vépi út között)	478	Önálló kétirányú gyalog- és kerékpárút

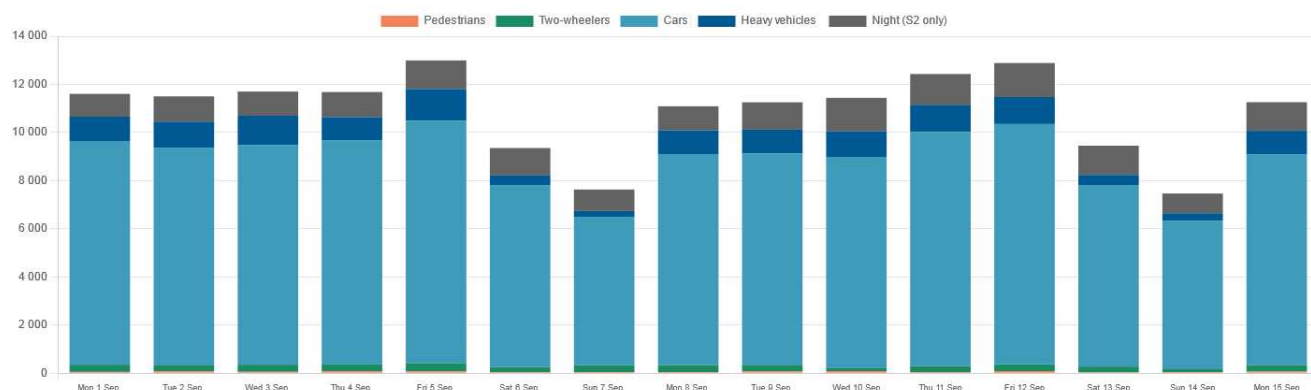
3. táblázat: Rendelkezésre álló kerékpárforgalmi adatok Szombathelyen (egész napos forgalomszámlálás alapján)

A város több pontján a helyi utakon **forgalomszámláló berendezések** működnek (Telraam). A Nyugat-Európában nagyon elterjedt **Telraam** egy alacsony költségű, csúcstechnológiás forgalomszámláló eszköz, amellyel nyomon követhetők a forgalmak, és az adatok felhasználhatók a városi közlekedéspolitika alakításában, például utak tervezésében és felújításában. Az akár az ablakra is szerelhető érzékelőkből származó adatokat egy erre a célra kifejlesztett platformon keresztül gyűjtik és elemzik.

Telraam forgalomszámlálót először 2019-ben a belgiumi Kessel-Lo-ban szereltek fel 100 ház ablakára, de ma már egyénileg is beszerezhető. A kamera által fölvetett képet egy számítógépen futó program elemzi, az objektum nagyságából és sebességéből következtetve arra, hogy ember vagy teherautó ment-e el az ablak előtt. (A teherautó, villamos, autóbusz mind egy csoport, a furgon ha kicsi, személyautónak, ha nagyobb, teherautónak számít.) Ha az objektum nincs jól megvilágítva – sötét van –, akkor természetesen nincs forgalomszámlálás. Rövid időszak jellemzésére az Telraam adatai kevésbé alkalmasak, a mérésekből összeálló hosszabb idősorokéra annál inkább. Magyarországon Szombathely mellett egyelőre csak Budapesten működnek ilyen forgalomszámláló eszközök.



Daily overview



39. ábra: Telraam forgalomszámláló eszköz által kinyert forgalmi adatok

A számlálásból generált adatok a közlekedési munkamegosztást képesek csoportosítani, adott intervallumban bemutatva az elhaladó járműfajta mennyiségét.

A mérőeszközök segítségével meghatározott, osztályozott forgalom a városban fellelhető mérőhelyeken (mérési időpont 2025.09.01.):

Öntő utca (Szent Imre herceg utca – Maros utca közötti szakaszon)

Gyalogos	Kerékpáros	Személygépk.	Tehergépk.	Éjszakai forg.	Összesen
(gy/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)
58	396	9116	1227	1005	11705
0,50%	2,23%	77,90%	10,49%	8,59%	100%

Öntő utca (Maros utca – 11-es huszár út közötti szakaszon)

Gyalogos	Kerékpáros	Személygépk.	Tehergépk.	Éjszakai forg.	Összesen
(gy/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)
76	163	3558	370	1049	5216
1,76%	3,78%	82,44%	8,57%	3,45%	100%

Hunyadi János út (Szent Gellért utca – Őrség utca közötti szakaszon)

Gyalogos	Kerékpáros	Személygépk.	Tehergépk.	Éjszakai forg.	Összesen
(gy/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)
238	275	8442	316	1442	10713
2,22%	2,57%	78,80%	2,95%	13,46%	100%

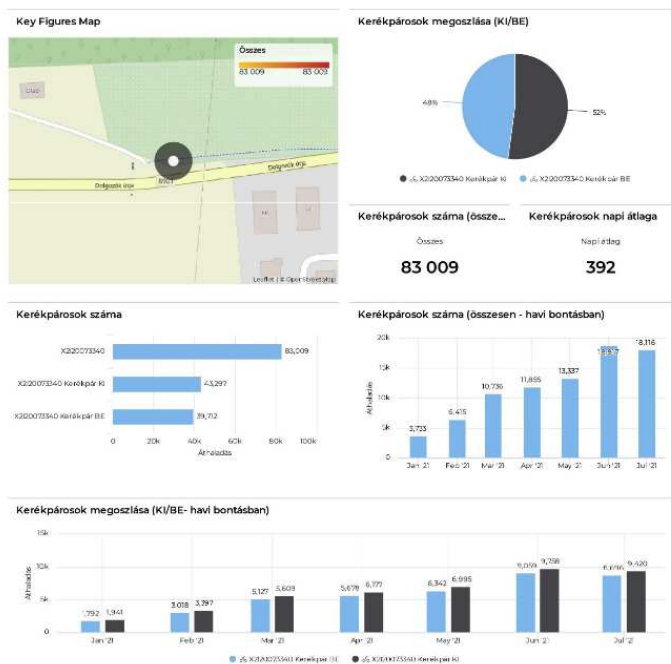
Szent Gellért utca (Kőrösi Csoma Sándor utca – Kismarton utca közötti szakaszon)

Gyalogos	Kerékpáros	Személygépk.	Tehergépk.	Éjszakai forg.	Összesen
(gy/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)
228	331	7054	608	1256	9477
2,41%	3,49%	74,43%	6,42%	13,25%	100%

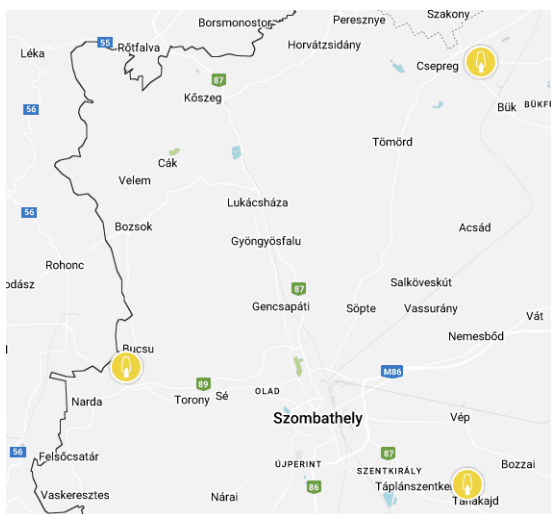
4. táblázat: Gépi forgalomszámláló eszköz (Telraam) adatai

Vas Vármegye Önkormányzata az Interreg V-A Ausztria-Magyarország Együttműködési Program során az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával megvalósuló VELOREGIO ATHU064 sz. projekt keretében Szombathely nyugati peremén, a Dolgozók útján kerékpár-forgalom számláló berendezést telepített. A berendezés által mért forgalmi adatok segítenek abban, hogy megalapozott, a kerékpározók igényeit kiszolgáló további fejlesztések valósulhassanak meg a térségben.

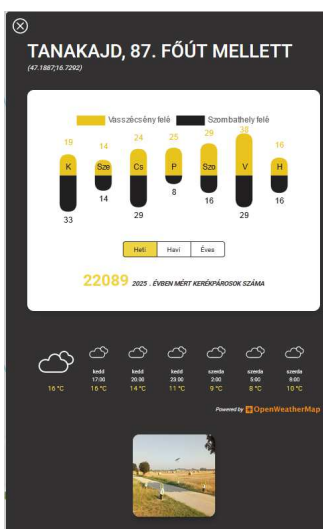
2021. január 1-e és 2021. július 31-e között összesen 83.009 kerékpáros haladt el a kerékpáros-forgalomszámláló mellett. A kerékpárosok napi átlaga 392 volt. A kerékpárosok száma az időjárás javulásával egyenes ütemben emelkedett, így júniusban és júliusban volt a legtöbb. A forgalomszámláló a városba be és kilépő kerékpározókat is számon tartja. Ezen adatokból megállapítható, hogy hasonló nagyságrendű a ki és belépők száma, amely arra utal, hogy valószínűleg a városlakók illetve a város vonzáskörzetében – akár a határ túloldalán – fekvő települések lakói, feltehetően kikapcsolódás és sportolás céljából rendszeresen használják a térségben kijelölt kerékpáros útvonalakat.



40. ábra: Dolgozók útja, kp.forg.-számláló berendezés adatai



41. ábra: Kerékpáros forgalomszámlálás Vas Vármegyében



Térségi kitekintéssel a megyében további 3 db külterületi, automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés került beüzemelésre a Magyar Közút üzemeltetésében:

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

A forgalomszámláló állomások adatai a <https://veloclass.kozut.hu/hu/map> honlapon interaktívan nyomon követhetők, heti, havi és éves bontásokban.

Szombathely városának országos közúton történő kerékpáros forgalmi adatairól a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2024. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” c. kiadványból, míg a helyi közúton mért forgalmi adatok Szombathely Megyei Jogú Várostól származnak.

Országos közúti szakasz, száma	Érvényességi határ	Kerékpár forgalom (j/nap)	Részarány (%)
86. sz. főút	69+040 - 77+580	5	0,04
86. sz. főút	77+580 - 81+191	3	0,04
86. sz. főút	81+191 - 82+491	23	0,16
86. sz. főút	82+491 - 83+805	19	0,09
86. sz. főút	83+891 – 89+262	131	4,30
87. sz. főút	18+375 - 22+932	40	0,50
87. sz. főút	22+3649 - 26+411	33	0,34
87. sz. főút	26+411 - 28+723	26	0,15
87. sz. főút	28+723 - 29+938	16	0,11
87. sz. főút	29+938 - 37+709	10	0,11
89. sz. főút	0+000 - 4+242	4	0,05
89. sz. főút	4+242 – 10+743	4	0,05
8443. j. összekötő út	13+139 - 20+311	150	3,99
8639 j. összekötő út	0+000 - 3+495	16	0,23
8707. j. összekötő út	16+103 - 25+021	128	4,95
8713. j. összekötő út	0+000 - 13+145	189	8,46
8721. j. összekötő út	0+000 - 1+824	17	0,23
8721. j. összekötő út	1+824 - 3+560	367	6,81
8901. j. összekötő út	0+000 - 6+961	105	0,68
8901. j. összekötő út	6+961 - 13+879	52	3,26
87133. j. bekötő út	0+014 - 6+699	45	6,54
87135. j. bekötő út	0+000 - 1+856	4	0,02
89801. j. csomóponti ág	0+000 – 0+404	51	1,68

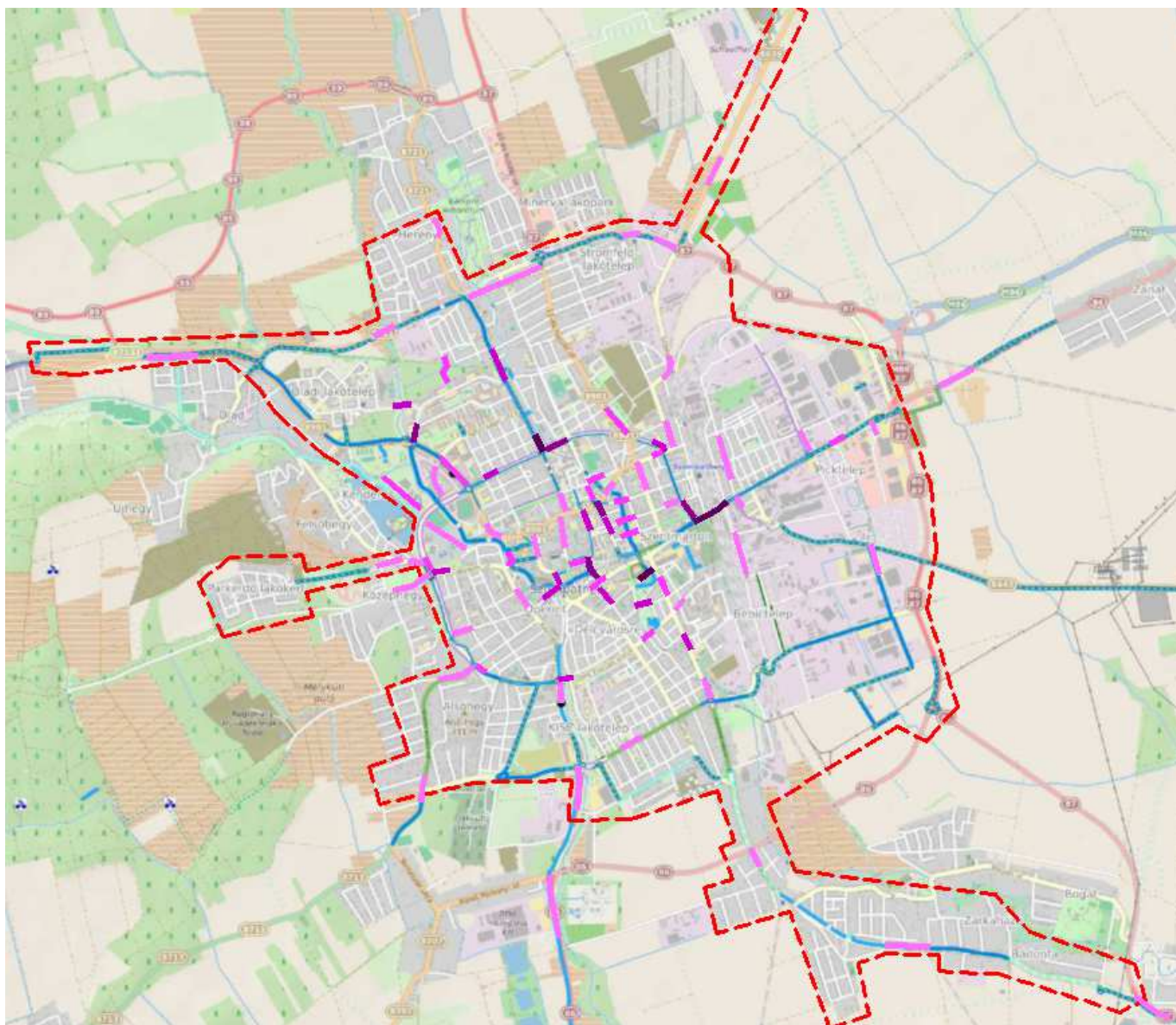
5. táblázat: Kerékpáros forgalom nagysága, aránya az országos közúthálózaton

Ahogy az a fenti táblázatokból is kitűnik, az állami közúthálózat elemeit vizsgálva a kerékpárosok száma jelentősnek (több, mint 150 j/nap) tekinthető a 8713 j. Szombathely – Pornóapáti összekötő úton (189 j/nap), a 8721 j. Szombathely – Lukácsháza összekötő úton (367 j/nap). Ezek az útszakaszok nincsenek önálló kerékpárforgalmi létesítmények.

A közelmúltban történt kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztés eredményeképp az országos közútszakaszok mellett önálló kerékpárutak létesültek, ilyen helyszín a 8443 j. út (Szombathely – Vép között), illetve a 86 sz. főút (Szombathely – Zanat és Szombathely – Balogunyom). A kiágazó kerékpárút szakaszok megépülésével az agglomerációs térség kerékpáros közlekedése jelentősen fejlődött és biztonságosabbá vált, ugyanakkor még mindig vannak hiányzó biciklis kapcsolatok, pl. a Szombathely – Söpte közötti útszakasz, vagy a Szombathely – Gencsapáti desztináció.

A forgalomszámlálási adatok is jól mutatják, hogy a legforgalmasabb kerékpáros útszakaszok, útvonalak legnagyobb részét a belvárosra, és a belvárost körülölelő belső lakóövezetre koncentrálnak. A jellemzően 5 km alatti, kisebb utazási távolságok, illetve az egy útvonalra jutó több célállomás (pl. oktatási intézmény – posta – munkahely - bevásárlás) kedvezően befolyásolja a kerékpár, mint utazási eszköz használatát.

Az alábbi térképen (42. ábra) mutatjuk be a forgalomszámlálással rendelkező kerékpáros útszakaszokat, azok forgalom-nagyságát. Ezeket az útszakaszokat a kijelölt hatásterület teljes mértékben lefedi.



42. ábra: Kerékpáros forgalmak belterületen, kézi és gépi forgalom számlálások adatai alapján

JELMAGYARÁZAT:

Kerékpárforgalom kétirányban

- 100-800 J/nap
- 801-1300 J/nap
- 1301-1800 J/nap
- 1801-2300 J/nap
- 2301-2800 J/nap

- - - - - kijelölt hatásterület

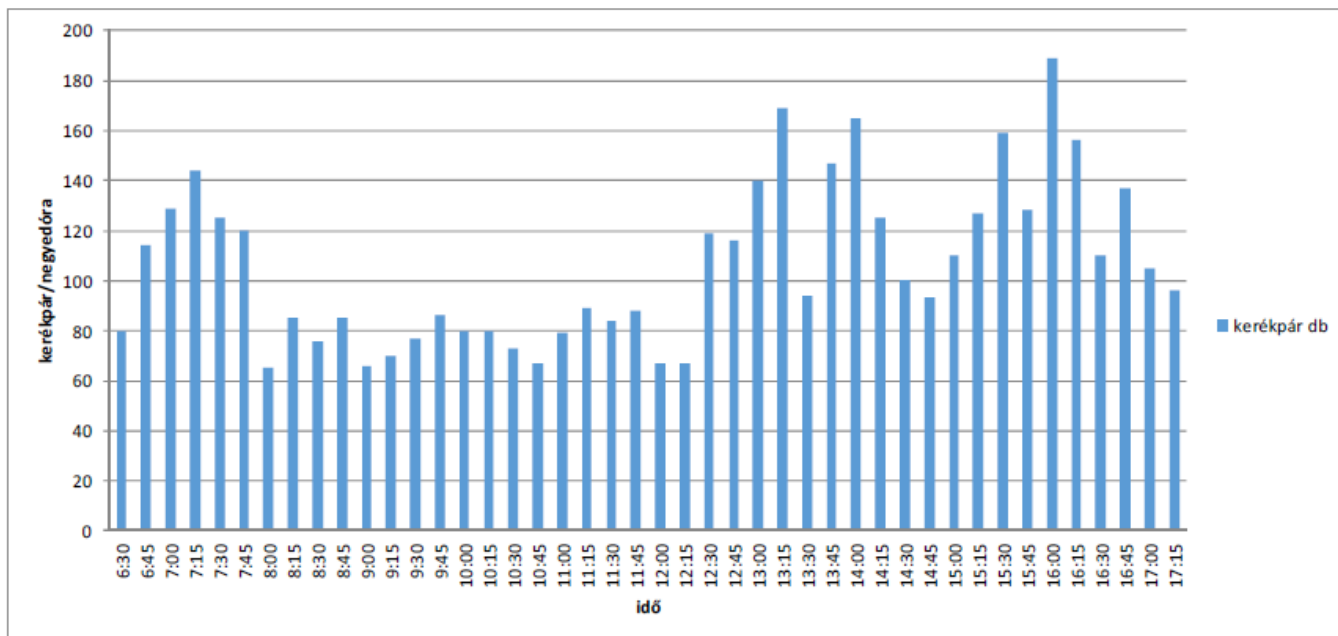
A forgalomszámlálási adatok is jól mutatják, hogy a kerékpárosok előszeretettel használják a belvárosi, forgalomcsillapított övezeteket utazásaik során. Alapvetően a centrum utcái, illetve a Fő-tér és környéke kerékpárforgalmi létesítményei bonyolítják a legnagyobb kerékpáros forgalmat.

A kerékpáros forgalomszámlálási adatok alapján látható, hogy a város egyik legforgalmasabb útszakasza a Zanati úti aluljáró. A Paragvári utca, a Bartók Béla körút és a Horváth Boldizsár körút erős értékeiből kivilágosodik, hogy az északi nagy lakótelepek (Oladi, Derkovits) hivatásforgalma nagyrészt a keleti ipari területek és szolgáltató központok felé itt bonyolódik, majd a centrum felől érkezőkkel együtt a Zanati úti aluljárón halad keresztül (és nap végén vissza).

A tervezett kerékpáros fejlesztések területén, és környezetében érdemes kiemelni néhány kerékpáros keresztmetszeti forgalmat:

- Vízöntő utca déli vége: 1003 Kerékpáros/nap
- Kodály Zoltán u. a Perint-hídnál: 788 kerékpáros / nap
- Rumi út a 86. sz. főút és a Benderfy László u. között: 717 kerékpáros / nap
- Rumi Külső út a Török Ignác u. és Borotszeg u. között: 409 kerékpáros / nap
- 8639. sz. út Tücsökmajor határánál: 131 kerékpáros / nap

Általánosságban szinte minden településen, a legtöbb esetben a kerékpáros közlekedés 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 egyértelmű: a reggeli (6:45 – 7:45), illetve a délutáni órákban (12:30 – 17:00) van a kerékpáros forgalom csúcsidezőszaka, hiszen a munkába és iskolába járás (majd onnan vissza), a bevásárlás, a szabadidős tevékenységek és az ügyintézés általában ezekre az időszakokra realizálódik.



43. ábra: A kerékpáros forgalom napi lefolyása

A kerékpárutakhoz tartozó létesítmények tekintetében elmondható, hogy a rövidebb tartózkodásra alkalmas kerékpártámaszok száma Szombathelyen 2021-ben 2660 db-ot tett ki (egy kereket rögzít: 2289 db, váznál is rögzíthető: 371 db), míg a kerékpárparkolók (hosszabb tartózkodásra alkalmas, lehetőség szerint fedett létesítmények) száma 2627 db-ot tett ki. A TOP-6.4.1-15 számú, a „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” tárgyú felhívás keretében, a kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolódóan 2022. januárjában megvalósult a város területén 10 helyszínen további 210 db új kerékpártámasz elhelyezése is. A városban kerékpáros szolgáltatások is megtalálhatóak, melyről 12 szerviz, 4 szaküzlet, 2 kerékpárkölcsonzó, 9 szerviz és szaküzlet, 2 turisztikai szolgáltató gondoskodik.

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.

A kerékpáros fejlesztések következő lépcsőfokát a 2022. évig tartó időszak adta, amikor is TOP-os beruházásból 11 új kerékpáros útvonal jött létre Szombathely közigazgatási területén, további közel 10,5 kilométerrel növelve a város kerékpáros útvonalainak hosszát. A projekt keretében megújult a város két nagy forgalmú közlekedési csomópontja, a közlekedés biztonságának növelése érdekében.

Jelen pályázat a szombathelyi kerékpáros fejlesztések újabb lépcsőfokának tekinthető: a cél a fenntartható, környezetbarát közlekedési infrastruktúra fejlesztése és Szombathely MJV kerékpárút hálózat hiányzó elemeinek megépítése.

3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Országos közúthálózat

Szombathely városa a közúti kapcsolatok szempontjából vármegyei szintű csomóponti szerepet tölt be. Az elmúlt években az M86-os gyorsforgalmi út elkészültével a Győr, illetve Budapest felé történő összeköttetés is jelentősen javult. A közúti kapcsolatok ma már összességében fejlettek, de tovább fejlesztendők (pl. Ausztria, illetve Zalaegerszeg felé).

Szombathely Megyei Jogú Város közigazgatási területén országos és helyi közutak találhatóak. A várost érintő országos közúthálózat hierarchiájának csúcsán az M86-os autópálya áll. Az autópályát a várost ÉK-i irányból közelíti meg. A közigazgatási területén fekszenek a 86., a 87. és a 89. sz. másodrendű főutak, melyek elkerülik a centrumot. A településen haladnak keresztül a 8707., a 8713., a 8721. és a 8901. j. négy számjegyű utak, melyek szintén 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 ÉD-i irányú 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.

A vizsgálati terület országos közútjain a gépjárműforgalom nagysága

A vizsgálati területen található országos közutak forgalmi adatai a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2024. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” című kiadványából származnak. Meglévő térségi országos közúthálózat forgalmi terhelése:

M86 autópálya Szombathely-Csorna (80+950 - 92+994 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
11760	46	1	363	54	1638	66	0	17067

Engedélyezett sebesség: 110 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 2 102 j/nap, részarány: 15,1%

86. sz. másodrendű főút Rédcis-Szombathely-Mosonmagyaróvár (69+040 - 77+580 km sz. között; Körmenyi út)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
10228	46	6	794	573	2277	123	5	19567

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 3696 j/nap, részarány: 26,3%

86. sz. másodrendű főút Rédcis-Szombathely-Mosonmagyaróvár (77+580 - 81+191 km sz. között; Körmenyi út- 87. sz. út)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
6098	45	6	434	337	1364	79	3	11265

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 2186 j/nap, részarány: 26,1%

86. sz. másodrendű főút Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár (81+191 - 82+491 km sz. között; Vépi út térsége)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
11040	51	0	407	429	1954	127	23	18249

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 2841 j/nap, részarány: 20,2%

86. sz. másodrendű főút Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár (82+491 - 83+805 sz. között; Zanati út térsége)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
17323	131	13	442	416	2317	184	19	25773

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 3319 j/nap, részarány: 15,9%

86. sz. másodrendű főút Rédics-Szombathely-Mosonmagyaróvár (83+891 – 89+262 sz. között; Szombathely-Zanat)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
2534	124	9	152	4	17	77	131	3236

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 306 j/nap, részarány: 10,0%

87. sz. másodrendű főút Kám-Szombathely-Kőszeg (18+375 - 22+932 km sz. között; külső szakasz)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
6541	14	0	526	114	683	82	40	9961

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 306 j/nap, részarány: 10,0%

87. sz. másodrendű főút Kám-Szombathely-Kőszeg (22+3649 - 26+411 km sz. között; 86. sz. út – M86)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
8545	29	0	350	77	478	71	33	10643

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 934 j/nap, részarány: 9,7%

87. sz. másodrendű főút Kám-Szombathely-Kőszeg (26+411 - 28+723 km sz. között, M86 – Söptei út)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
15141	63	18	938	169	1041	47	26	20762

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 2229 j/nap, részarány: 9,7%

87. sz. másodrendű főút Kám-Szombathely-Kőszeg (28+723 - 29+893 km sz. között, Söptei út – 11-es Huszár út)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
13080	72	10	231	63	555	133	16	15284

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)

Nehéz motoros forgalom: 931 j/nap, részarány: 6,6%

87. sz. másodrendű főút Kám-Szombathely-Kőszeg (29+938 - 37+709 km sz. között; északi szakasz)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
7910	73	1	142	36	295	53	10	9321

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 547 j/nap, részarány: 6,4%

89. sz. másodrendű főút Szombathely-Bucsu (0+000 - 4+242 km sz. között, északi szakasz)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
7367	50	1	135	98	172	55	4	8555

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 456 j/nap, részarány: 5,8%

89. sz. másodrendű főút Szombathely-Bucsu (4+242 – 10+743 km sz. között, nyugati szakasz)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
7545	32	0	97	24	192	23	4	8427

Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 345 j/nap, részarány: 4,4%

8443. j. összekötő út Ikervár-Szombathely (13+139 - 20+311 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
3408	27	17	92	5	19	44	150	3888

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 160 j/nap, részarány: 4,3%

8639. j. összekötő út Szombathely-Csepreg (0+000 - 3+495 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tkg.	Pótkocsis tkg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
6736	55	0	116	16	47	33	16	7350

Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 234 j/nap, részarány: 3,3%

8707. j. összekötő út Körmen-d-Ják-Szombathely (16+103 - 25+021 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
2252	35	1	65	10	12	83	128	2604

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 123 j/nap, részarány: 4,8%

8713. j. összekötő út Szombathely-Pornóapáti (0+000 - 13+145 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
1932	38	0	33	1	4	36	189	2159

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 76 j/nap, részarány: 3,4%

8721. j. összekötő út Szombathely-Lukácsháza (0+000 - 1+824 km sz. között, Muskátli utca)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
7356	8	3	51	0	2	86	17	7588

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)

Nehéz motoros forgalom: 64 j/nap, részarány: 0,8%

8721. j. összekötő út Szombathely-Lukácsháza (1+824 - 3+560 km sz. között, Szent Imre herceg utca)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
4759	100	1	30	2	2	125	367	5200

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)

Nehéz motoros forgalom: 135 j/nap, részarány: 2,5%

8901. j. összekötő út Szombathely-Bucsu (0+000 - 6+961 km sz. között, városközpont)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
14633	291	86	45	4	2	240	105	15658

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)

Nehéz motoros forgalom: 428 j/nap, részarány: 2,8%

8901. j. összekötő út Szombathely-Bucsu (6+961 - 13+879 km sz. között, nyugati szakasz)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tdk.	Pótkocsis tdk.	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
1462	38	12	15	3	3	8	52	1659

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen); 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 71 j/nap, részarány: 4,5%

87133. j. Bucusu bekötő út (0+014 - 6+699 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
564	24	5	34	0	1	15	45	728

Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 64 j/nap, részarány: 9,3%

87315. j. összekötő út Szombathely állomáshoz vezető út (0+000 - 1+856 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
16962	210	36	134	11	56	301	4	18036

Engedélyezett sebesség: 50 km/h (lakott területen)

Nehéz motoros forgalom: 447 j/nap, részarány: 2,5%

89801. j. Sé csomóponti ág (0+000 – 0+404 km sz. között)

Személy gk.	Szóló busz	Csuklós busz	Szóló tgg.	Pótkocsis tgg	Nyerges + speciális	Motorkp.	Kerékpár	ÁNF
(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	(j/nap)	E/nap
2610	112	23	153	12	15	66	51	3396

Engedélyezett sebesség: 90 km/h (lakott területen kívül)

Nehéz motoros forgalom: 315 j/nap, részarány: 10,0%

6. táblázat: Országos közutak forgalmi adatai

A térségben lévő országos közutakat, azok szerkezetét és forgalom-nagyságait az alábbi 44. ábra mutatja be:



44. ábra: Az országos közúthálózat szerkezete, forgalmi eloszlása Szombathely térségében

Helyi közúthálózat

A város helyi, belső főúthálózatának legfontosabb elemeit a belterületen áthaladó országos úthálózati elemek adják. Bár a város keleti oldalán kiépült elkerülő szakaszok biztosítani tudják a főleg kelet-nyugati irányú térségi és nemzetközi átmenő forgalmat, de Szombathely megyei központként is funkcionál, így intézményei, gazdasági területeinek forgalomvonzó létesítményei miatt jelentős a városon belüli gépjárműforgalom is. A városközpont több irányból is megközelíthető a kelet felől érkezők számára, de jelenleg a jól kiépített északi kapcsolat helyett sokan a Zanati utat (közvetlen városközponti elérhetőség) használják, a forgalmat közvetlenül a városközpontba vezetve.

A város belső gyűrűje megfelelően kiépített, de hiányoznak a nagyforgalmú vasútvonalat és a vasútállomás kiterjedt vágányhálózatát biztonságosan, külön szintben keresztező átkelési lehetőségek a városközpont környezetében és attól északra is. A város fejlődő nyugati részének közúti feltárása is hiányos. A helyi főúthálózat az országos úthálózat elemeiből áll:

<i>Elsőrendű belterületi főutak:</i>	<i>Másodrendű belterületi főutak:</i>	<i>Városi gyűjtőutak</i>	<i>Kiemelt hálózati szerepű kiszolgáló utak:</i>
<i>Útkategória: B.III.a.C.</i>	<i>Útkategória: B.IV.b.C.</i>	<i>Útkategória: B.V.c.B.</i>	<i>Útkategória: B.VI.c.C. és B.VI.c.D.</i>
Zanati út	Szent Márton utca	Szűrcsapó utca	Kodály Zoltán utca
Béke tér	Thököly Imre utca	Pázmány Péter körút	Faludi Ferenc utca
Szent Imre herceg utca (Béke tér – Muskátli utca)	Szent Imre herceg utca (Muskátli u. – Bartók B. krt.)	Nárai utca (Körmendi úttól keletre eső szakasz)	Nagyváradai út – Alsóhegyi út
Muskátli utca	Vörösmarty Mihály utca	Mátyás király út	Homok utca
11-es Huszár út	Semmelweis Ignác utca	Gagarin út – Körmendi út	Erdei iskola (utca)
Honvéd út	Vasút utca	Kálvária utca	Kárpáti Kelemen utca
Petőfi Sándor utca	Körmendi út	Rumi út	Ferenczy István utca
Rohonci út	Hunyadi János út	Wesselényi Miklós utca	Szövő utca
Dolgozók útja	Szőlős utca	Király utca	Alkotás utca
Külső Pozsonyi út	Rumi út (Pásztor utcától délre), Rumi Külső út	Szelestey László utca	
Erkel Ferenc utca	Szent Gellért utca	Széll Kálmán utca	
	Csaba utca	Söptei út	
	Kiskar utca	Puskás Tivadar utca	
	Hollán Ernő utca	Váci Mihály utca	
	Paragvári utca		
	Bartók Béla körút		
	Horváth Boldizsár körút		
	Jókai Mór utca		
	Brenner Tóbiás körút		
	Szent Flórián körút		
	Nárai utca		
	Nárai külső út		
	Temesvár utca		

7. táblázat: Szombathely legfontosabb önkormányzati útjai

Általánosan jellemző a városközpontban, hogy a közterületeken a funkciók szerinti megoszlás erős aránytalanságot mutat az egyéni gépjárműforgalom (álló, vagy haladóforgalom) javára. Vagyis az egyes utcákban

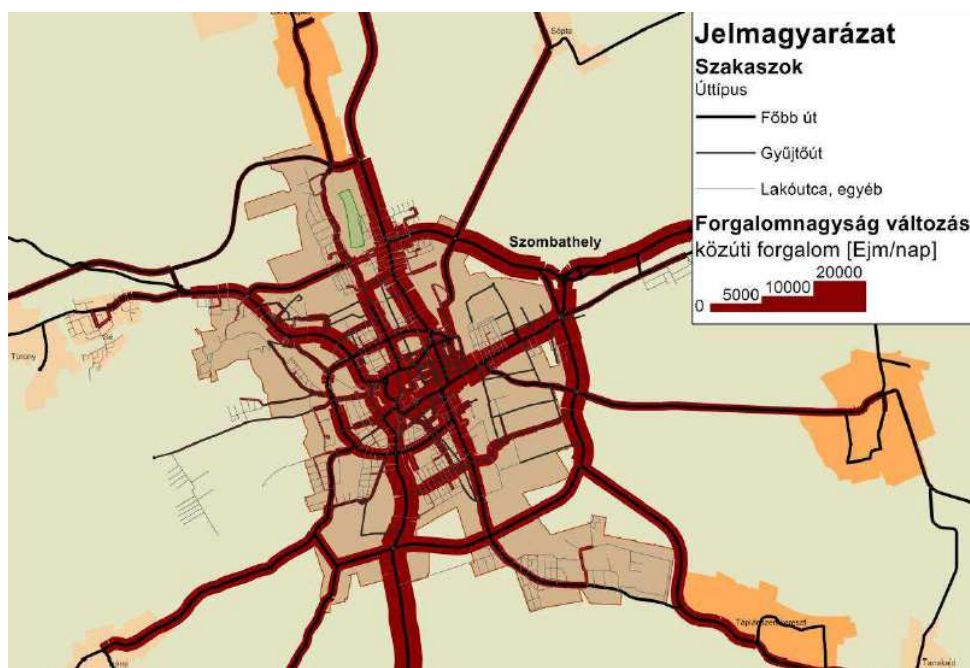
(még a lakóutcákban is), az egy-, vagy két haladó sáv mellett legalább egy, de gyakran kettő parkolósáv is elhelyezkedik (még burkolatlanul is), de a szabálytalan parkolás sem ritka. A közutak és a járdák burkolata általában aszfaltból készült, egyéb burkolat típusok, illetve színek csak egyes helyeken fordulnak elő. Kivételként jelentkezik a nemrégiben felújított Főtér, Szent Márton tér, Berzsenyi tér, Szily János utca és szűkebb környezetük, amely a gépjárművek forgalma előtt le van zárva (kivéve a külön engedéllyel rendelkező kiszolgáló járművek). A tér esztétikus térkő burkolata kizárólag a gyalogosforgalom számára megnyitott teljes szélességében, a kerékpárosok elkülönített sávban haladhatnak a tér szélén.

Különlegességként kezelhető a tömb-belsőik helyzete, amelyek nagy részben megnyitottak a közforgalom számára és általánosan jellemző, hogy közterületi, fizető parkolókat is befogadnak. Több helyen garázsok megközelítésére is szolgálnak a belső udvarok. A gyalogos, közösségi és zöldfelületek aránya nagyon kicsi ezekben a tömb-belsőikben, bár néhol kifejlett, magas fák is találhatóak a területeken. Mindemellett bizonyos tömb-belsőikbe nem lehet behajtani gépjárművel még a lakók számára sem.

A városközpont egyik jelentős nyomvonala, a centrum tengelye a Zanati út - Szent Márton utca –Thököly Imre utca, amely városi főútként működik. Kialakításának szűk keresztmetszetei a csomópontok. A csomópontok közötti szakaszok kétszer kétsávós kialakításúak, a lebonyolódni képes forgalom nagyságát erősen befolyásolják a csúcsidőben jelentős idővesztést okozó jelzőlámpás csomópontok. Csúcsidőben, csúcsirányban a széles útfelületek ellenére jellemzőek a forgalmi torlódások, amely a bonyolult összehangolt rendszernek és a vegyes sávoknak (nincsenek önálló csomóponti kanyarodó sávok) köszönhető.

A vizsgálati terület helyi közútjain a gépjárműforgalom nagysága

A közelmúltban a meglévő önkormányzati utak szerteágazó hálózatán érdemi forgalomszámlálás nem történt. A vizsgálati területen található helyi közutak forgalmi adatai Szombathely Megyei Jogú Várostól kapott adatok, illetve az intermodális csomópont (IMCS) tanulmánytervében meghatározott forgalmak. 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. Az IMCS tanulmánytervében – az akkori forgalomszámlálási adatok alapján – gépi forgalmi modellezés történt. A bemenő adatok megadása és hálózatok felvétele után a számítógépes programrendszer a közlekedési hálózatok paraméterezett leírásával a hálózatokat leképezte, és megfelelő algoritmusok segítségével a körzetek közötti forgalmi áramlatokat a hálózatra terhelte. Az így létrehozott eredmény alapján, a helyi közúthálózat forgalmát is jól reprezentáló forgalmi térképet az alábbi 45. ábra mutatja be:



45. ábra: Helyi úthálózat forgalmát is bemutató forgalmi modell, IMCS terve alapján

A forgalmi modellezés alapján a vizsgálati területre jellemző helyi utak forgalma az alábbi:

Kenderesi u. a Csónakázó-tó mellett:	3999 E/nap
Varasd u. a Zanati út (87315) és a körforgalom között:	8472 E/nap
Vépi út a Zanati út és Brassó u. között:	3720 E/nap
Nárai u. a Jókai Mór u. és Erdei iskola u. között:	5627 E/nap
Körmendi út a Brenner Tóbiás krt. és Tinódi L. S. u. között:	17586 E/nap
Szent Flórián krt. a Körmendi út és Sorok u. között:	6271 E/nap
Szent Flórián krt. a Rákóczi F. u. és Wälder Alajos u. között:	7531 E/nap
Hunyadi János út a Károlyi Antal u. és Vitéz u. között:	11782 E/nap
Szent Gellért u. a Fogaras u. és Hársfa u. között:	9570 E/nap
Magyar László u. a Perint-patak felett:	8169 E/nap
Szúrcsapó u. a Bartók Béla krt. mellett:	2449 E/nap
Bartók Béla krt. az Akacs M. u. és Bolyai J. u. között:	6116 E/nap
Horváth Boldizsár krt. a Gyöngyös patak felett:	9559 E/nap
Hunyadi J. út a Vak Bottyán u. és Gyöngyös u. között:	17404 E/nap
Brenner Tóbiás krt. a Nárai u. és Szigligeti E. u. között:	11494 E/nap
Bartók Béla krt. a Gagarin út és Kárpáti Kelemen u. között:	10942 E/nap
Király u. a Malom u. és a körforgalom között:	15044 E/nap
Zrínyi Ilona u. a Gyöngyös patak felett:	3156 E/nap
Paragvári u. a Bartók Béla krt. és Forró u. között:	12598 E/nap
Nádasdy Ferenc u. a Szent M. u. és Kisfaludy S. u. között:	7961 E/nap
Óperint u. a Kiskar u. és a Szabadságharcos u. között:	9029 E/nap
Puskás Tivadar u. a Zanati útnál:	4729 E/nap
Petőfi Sándor u. az Ady E. tér és Szabó M. u. között:	12289 E/nap
Körmendi út a Szent Gellért u. és Újvilág u. között:	17654 E/nap
Váci Mihály u. a Rohonci út és a Bem József u. között:	5586 E/nap
Rumi út a 86. sz. főút és Benderfy László u. között:	6586 E/nap
Rumi Külső út a Török Ignác u. és Borotszeg u. között:	4852 E/nap

A közúti csomópontok kerékpározhatósága

A vizsgálati területen található meglévő kerékpárforgalmi létesítmények közúti csomópontokon történő átvezetése nagyrészt megfelelő. A kerékpáros létesítményekkel érintett **körforgalmú csomópontok**, melyeken a kerékpárúti átvezetések megoldottak:

- Dolgozók útja - Muskátli utca
- Szent Imre herceg utca - Muskátli utca
- 11-es Huszár út – Saághy István út – Repülők útja
- Repülők útja – Viktória utca
- Repülők útja – Söptei út
- 11-es Huszár út – Horváth Boldizsár krt. – Bocskai István krt. – Vörösmarty Mihály utca
- Horváth Boldizsár krt. – Sugár út – Markusovszky Lajos utca
- Bartók Béla krt. – Gagarin út – Jókai Mór utca
- Petőfi Sándor utca – Honvéd út – Király utca
- Jókai Mór utca – Nárai utca – Brenner Tóbiás krt.
- Szent Flórián krt. – Körmendi út
- Jáki út – Ferenczy István utca – Szent Quirinus utca
- Szent Quirinus utca – Körmendi út – Szent Gellért utca
- Szent Gellért utca – Hunyadi János út – Szőlős utca
- Varasd utca – Tesco behajtó út
- Zanati út – Küldő Zanati út – Ipari út – 83-87. sz. főutak
- Vépi út – 83-87. sz. főutak
- 86-87. sz főutak elválási csomópontja

A körforgalmú csomópontok csatlakozó torkolati ágain az átvezetés sárga színű, négyzet alakú felfestéssel megoldott. A kerékpáros átvezetés piros színnel kiemelt a Zanati út - Külső-Zanati út – Ipari út csomópontja, illetve a Vépi úti körforgalom esetén, melyek nagy forgalmú, külterületi jellegű csomópontok.

Kerékpáros átvezetés felfestése hiányzik a város déli részén lévő Körmenyi út – 86. sz. főút – Külső Pozsonyi út körforgalmú csomópontjában.



46. ábra: A Bartók Béla krt. – Gagarin út – Jókai Mór utca körforgalom 2023-ban

A jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontokban a meglévő kerékpáros elemek átvezetése szintén megoldott. A kerékpáros átvezetés mellett szinte mindig kijelölt gyalogos-átkelőhely is található. Az átvezetéseknél 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. Jelzőlámpás csomópontok, melyek kerékpáros átvezetéssel érintettek:

- Rohonci út – Bartók Béla krt.
- Rohonci út – Szűrcsapó út
- Bartók Béla krt. – Paragvári utca
- Petőfi Sándor utca – Köszegi utca
- Nádasdy Ferenc utca – Szent Márton utca
- Vörösmarty Mihály utca – Szent Márton utca
- Kiskar utca – Óperint utca
- Zanati út – Pálya utca – Sas utca
- Zanati út – Vép út – Szövő utca
- Zanati út – Ikervár utca – Selmec utca
- Zanati út – Puskás Tivadar utca – Lidl behajtó út
- Zanati út – Varasd utca – Selyemrét utca



47. ábra: Bartók Béla krt. – Rohonci út jelzőlámpás csomópont



48. ábra: Petőfi Sándor u. – Köszegi u. csp.

Egyéb, **nem jelzőlámpás csomópontokban** a sárga színű kerékpáros átvezetés burkolati jel fel van festve. Helyenként – elsőbbséggel rendelkező kerékpárút átvezetések esetén – ezekben a csomópontokban a kerékpáros átvezetések piros színnel kiemelték. Ilyen, jelzőlámpa nélküli, jelentősebb csomópontok kerékpáros átvezetéssel:

- Brenner Tóbiás krt. – Jáki út
- Szőlős utca – Pásztor utca
- Váci Mihály utca – Paragvári utca
- Váci Mihály utca – Rohonci út
- Vépi út – Vásártér utca
- Rumi út – Rumi Külső út – Szent István király utca



49. ábra: A Vépi út – Vásártér utcai átvezetés



50. ábra: Brenner Tóbiás krt. – Jáki út csomópont

A hálózat folytonossági hiánya

A meglévő kerékpáros hálózatra elmondható, hogy a közelmúlt kerékpáros fejlesztéseivel jelentős kiterjedésűvé vált. Valamelyest a hálózat még mindig aszimmetrikus, az északi és a délkeleti területeket csak részben fedi. Emellett hiányzik a központ teljes értékű bekötése, és több észak-déli irányú kapcsolat is. A meglévő tengelyek összekötése nem mindenhol folytonos. A legfontosabb hálózati hiányok:

- A Körmendi úti tengely és a Dolgozók útjának (Rohonci útnak) az összekötése: hiányzó kerékpáros létesítmény a Szabadságharcos utca, vagy a Körmendi út- Dózsa György utca nyomvonalon.
- A Centrumban lévő és a Zanati út melletti létesítmények összekapcsolása: a KNY-i irányú nyomvonalak hiánya a Petőfi utca – Szelestey László utca nyomvonalon, és a Thököly Imre utcában.
- Az északi városrész lakóövezeteinek (Oladi lakótelep, Derkovics lakótelep, Kámon, Herény) kerékpáros kapcsolatai.
- A környező települések felé kiágazó nyomvonalak: Söpte, Nárai, Gencsapáti bekötése.
- Hunyadi János út – Rumi út – Rumi-Külső út mentén hiányzó ÉD-i irányú kerékpáros szakaszok.

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

A vizsgálati területen az alábbi vasútvonalak találhatóak:

- 15. sz. Szombathely-Sopron vasútvonal (GYSEV): Egyvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- 16. sz. Szombathely-Hegyeshalom vasútvonal (GYSEV): Kétvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- 17. sz. Szombathely-Nagykanizsa vasútvonal (GYSEV-MÁV): Egyvágányú, részben villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- 18. sz. Szombathely-Kőszeg vasútvonal (GYSEV): Egyvágányú, nem villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.
- 21. sz. Szombathely-Szentgotthárd vasútvonal (GYSEV): Egyvágányú, villamosított, normál nyomtávú vasútvonal.

A megyeszékhelyet ÉD-i irányban kettészelő vasútvonal elválasztó szerepe a kerékpáros közlekedésben jelentős. A 86-87. sz. főutak körgyűrűjén belüli területeken három helyen lehet a vasutat kerékpáros létesítmény által keresztezni:

- A kerékpárosok számára vasút alatti átvezetés (egyirányú kerékpárúti és közúti) létesült a Zanati út esetében, ez a város súlyponti KNY-i kerékpáros tengelye.
- Az északi városrészen a vasutat szintben keresztező Repülők útja (87. sz. főút) déli oldalán létesült a közelmúltban szintbeni, sorompóval ellátott kétirányú kerékpárút átvezetés.
- A déli terület KNY-i kerékpáros összeköttetését a Csaba utcai közúti felüljáró déli oldalán létesült vasút alatti kerékpárúti aluljáró biztosítja.



51. ábra: Vasútvonal hálózat a térségben

A külső területeken az agglomerációs települések felé megépített kerékpárutak szintben keresztezik a szétágazó vasúti irányokat:

- A 86. sz. főút mellett, Zanat irányában épített kerékpárút szintben, sorompóval ellátva keresztezi a 16. és 20. sz. vasútvonalat.
- A Rumi út, Rumi Külső út mentén kiépített kerékpárút, gyalog- és kerékpárút nyomvonal szintben, sorompóval ellátott átjárókban keresztezi a 17. és 21. sz. vasútvonalakat (két helyen).

A vizsgálati terület 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 és a Hunyadi János út forgalma emelkedik ki.

A 86-87. sz. főutakat keresztező kerékpáros létesítmények az agglomerációs településeket bekötő kerékpárutak. Esetükben a főutak keresztezése egybeesik a sugárirányú mellékutak csomópontjaival, melyek körforgalmakkal vannak kiépítve. Ezek a Söptei út, a Zanati út, a Vép it menti kerékpárutak. Átvezetésük a körforgalmú csomópontokban megoldott.

A 8721 j. út várost érintő szakasza beletületen húzódik. A KNY-i irányú Muskátli utca útszakaszán, annak a déli oldalon kerékpárút létesült. Az országos összekötő út ÉD-i szakaszán, vagyis a Szent Imre herceg utca – Béke tér érintett nyomvonalán (a Muskátli utca – 89. sz. főút között) nincs kerékpárforgalmi létesítmény, mely jelentős kapcsolati hiány.

A 8901. j. út várost érintő szakaszán a nyugati részen megvalósultak a kerékpárforgalmi létesítmények: a Dolgozók útja – Rohonci út nyomvonalon a kerékpárút kiépült. Az útszakasznak a városközpontot érintő részén és az északi felén hiányosság van: nem épült kerékpáros kapcsolat a Petőfi Sándor utcában, a Honvéd utcában és a 11-es Huszár úton sem.

A 87315 j. út a 86. sz. főútnak a centrumba egyenesen bevezető szakasza, a Zanati út - Szent Márton utca. A nyomvonal teljes szakaszán (egyoldali, kétoldali) kerékpárút épült ki. A vasút alatti átjáróban egyirányú kerékpárúti (és gyalogos) átvezetés létesült a közút északi oldalán.

A városi körgyűrű, azaz a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nádasdi Ferenc utca nyomvonalon – a közelmúltban történt fejlesztésekkel – folytonos kerékpáros útvonal épült ki. Hiányzó kerékpáros szakasz – ezzel a körút kerékpáros zárása – a déli szakaszon, a Szent Flórián körút – Pázmány Péter körút nyomvonalon tapasztalható. A körút elválasztó, kizáró hatása a kerékpározás szempontjából nem jellemző, a körúti szakaszokat keresztező, sugárirányú kerékpáros létesítmények a körgyűrűn való átvezetési biztosítottak.

A Hunyadi János út – Szőlős utca – Rumi út – Rumi Külső út ÉD-i irányú forgalmas útvonalán is a kerékpárforgalmi létesítmények hiánya mutatkozik.

A vizsgálati területen az alábbi vízfolyások találhatóak:

- Arany-patak
A patak Ausztriában ered és Szombathely város nyugati oldali területén, a Csónakázó-tó mellett ágazik a Perint patakba. A vizsgált területet a torkolati szakaszán érinti, kerékpáros elválasztó szerepe nincs.
- Potyondi-árok
Az északi irányból érkező vízfolyás az Arany-patakba torkollik az Oladi lakótelep mellett, keresztezve a Muskátli utcát és a Dolgozók útját. Az itt lévő, a vízfolyást keresztező kerékpárutakra nincs elválasztó hatással.
- Perint-patak
A patak északon Gencsapáti területén ágazik ki a Gyöngyös-patakból és Szombathely Ny-i oldalán folyik keresztül. A belvárost nyugatról zárja le, déli irányban folyik tovább. Kerékpáros szempontból fontos útvonalat biztosít ÉD-i irányban, a vele párhuzamos Perintparti sétány kerékpárútja, illetve a Körmendi úti kerékpárút kiemelt közlekedési útvonalak. A vízfolyásnak akadályozó szerepe nem jelentős. A kiépített keresztező kerékpáros útvonalak (Muskátli utca, Rohonci út, Bartók Béla krt., Óperint utca, Szent Gellért utca) vízfolyáson való átvezetése megoldott.
- Gyöngyös-patak
A patak Ausztriában ered, és keresztülfollik Szombathelyen É-D-i irányban. A belvárost a keleti oldalon határolja. A központ mellett folyó szakaszán kerékpárút épült ki a vízfolyás mellett, a Zrínyi Ilona utca és a Markusovszky kórház között. Kerékpáros keresztezései: Horváth Boldizsár körút, Szent Márton utca, Szent Gellért utca.

A vizsgálati területen az alábbi állóvíz található:

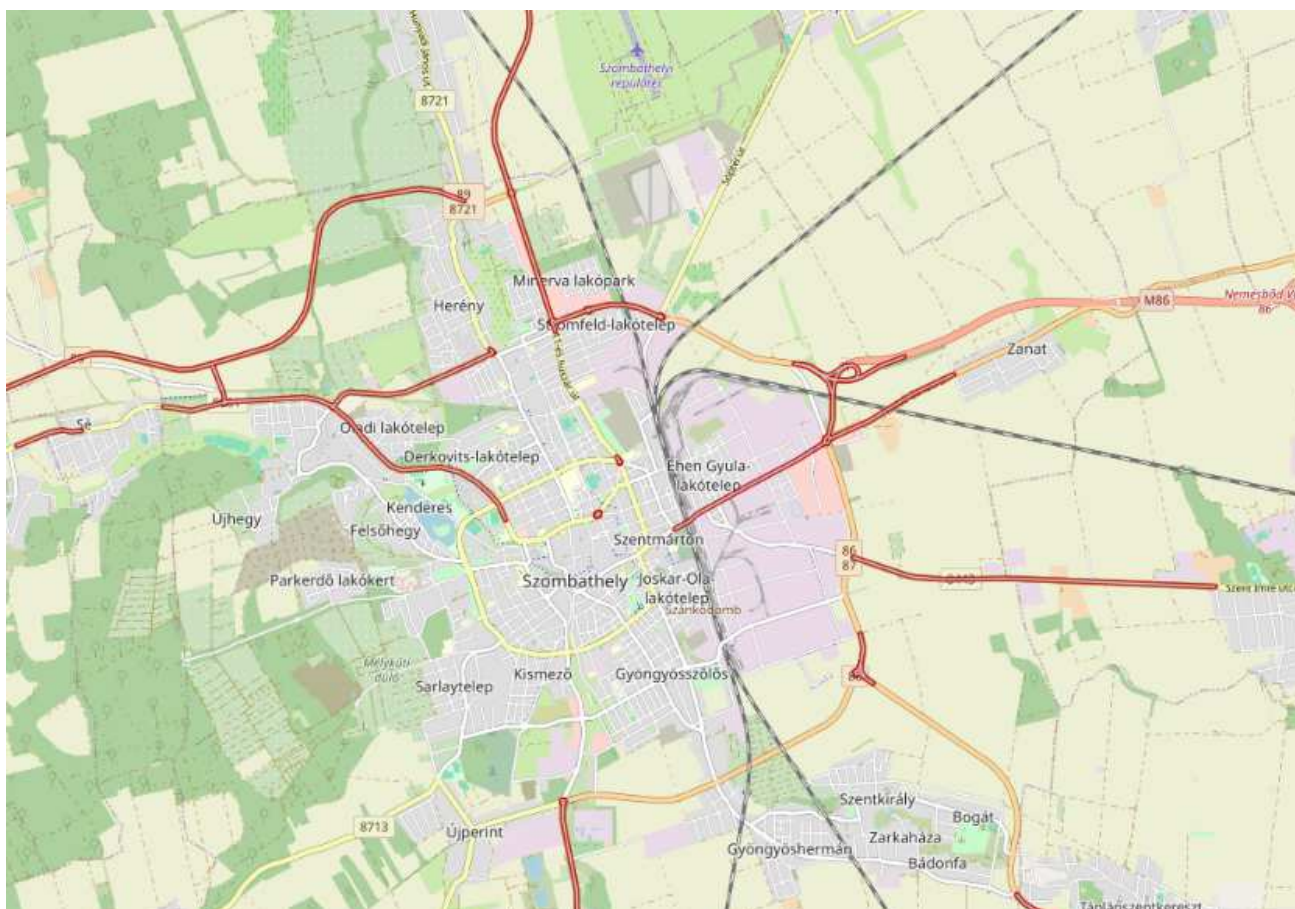
- Csónakázó-tó
A tavat mesterségesen, az Arany-patak táplálásával alakították ki. Szombathely nyugati részén, az Oladi és a Derkovits lakótelepek szomszédságában, a Kenderesi utca mellett fekszik, a város fontos szabadidős, rekreációs területe, a körülötte létesített intézményeivel (tófürdő, Sporttelep, Kalandváros, Vasi Skanzen).

A kerékpárosokra vonatkozó behajtási tilalmak

A vizsgált területen, a KENYI adatállománya szerint az alábbi útszakaszokon (52. ábra) tilos kerékpározni (helyenként kihelyezett tiltó táblákkal biztosítva):

- Dolgozók útja – Rohonci út útvonala (8901 j. országos közút városi szakasza),
- Muskátli utca (8901 j. országos közút városi szakasza),
- 11-es Huszár út (87 sz. főút) Repülők útja – 89 sz. főút közötti szakasza,
- Repülők útja (87 sz. főút),
- Szent Márton utca – Zanati út – Külső Zanati út (87315 j. út, 86 sz. főút),
- Vépi út külső szakasza (8443 j. út),
- 86-87 sz. főútuak elválasztási csomópontjának csatlakozó útszakaszai (Sárdi-ér utca térsége),
- Körmendi út külső szakaszán (86 sz. főút).

A fenti útszakaszok általában nagy gépjármű forgalmú, országos közútszakaszok. Ezek esetében nagyrészt különvezetett kerékpáros létesítmény épült a közút mellett, azt kell használniuk a kerékpárosoknak. A fenti felsorolásból egyedül a 11-es Huszár út érintett szakasza mellett nincs önálló kerékpáros létesítmény.



52. ábra: A városi útszakaszok, ahol tilos kerékpározni.

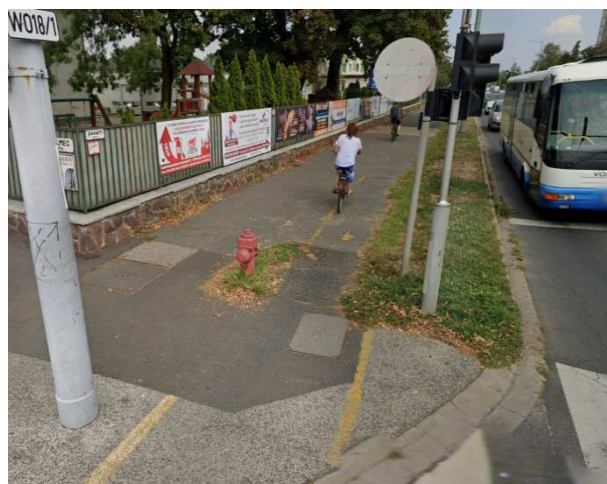
Tilos kerékpározni autópályán és az „autóút” táblával jelölt autóúton, továbbá ott, ahol ezt tábla tiltja. Kerékpárral behajtani tilos táblával megjelölt úton, mindkét irányból behajtani tilos táblával megjelölt úton.

Kerékpárral behajtani tilos táblával megjelölt útszakaszok: ide értelem szerűen nem szabad kerékpárral behajtani. A kerékpárt tolván már gyalogosnak minősül a közlekedő, tehát az ilyen táblával jelzett helyen szabad tolni a kerékpárt.

A behajtani tilos táblával megjelölt egyirányú utcába értelem szerűen tilos a forgalommal ellenkező irányból behajtani kerékpárral is, kivéve, ha kerékpárt ábrázoló kiegészítő tábla ezt megengedi.



53. ábra: Muskátli utca, kerékpárral behajtani tilos



54. ábra: Szembekerékpározás a Zanati úti kerékpárúton

Kétoldali, egyirányú (kitáblázott) kerékpárúton a megadott iránnyal szemben kerékpározni tilos. A Zanati úti kétoldali létesítmény esetén tapasztalható ennek a szabálynak a megszegése, sokan kerékpároznak a megfelelő forgalmiránnyal szemben haladva.

Amennyiben a kerékpározást külön nem engedélyezik, a buszsávban tilos kerékpározni. Jelzőtáblával megjelölt gyalogúton, gyalogos zónában tilos kerékpározni. Járdán tilos kerékpározni! Kivétel ez alól a 12. évnél fiatalabb gyerek, mivel főútvonalon még nem kerékpározhat, így a párhuzamos járdán haladhat, legfeljebb 10 km/h sebességgel. Lakott területen csak akkor szabad a járdán kerékpározni (legfeljebb 10 km/h-val), ha az úttest kerékpáros közlekedésre alkalmatlan (például földút).

A kerékpározás részére tiltott útszakaszok részletes, térségi térképét a melléklet V. sz. függeléke mutatja be.

Parkolás helyzete

A **városközpont** vegyes területhasználati funkcióinak megfelelően a tömbökben a lakófunkció mellett intézmények, kereskedelmi és szolgáltató létesítmények is megtalálhatók, amelyek szintén forgalomvonzó hatásúak, és jelentős parkolási igényt képviselnek. 2020-ban parkolási felmérés készült az összes közterületi parkolóhelyre vonatkozóan.

Parkolási igények (városközpont):

- Lakófunkció parkolási igénye : 4092 parkolóhely.
- Intézmények, igazgatási, kereskedelmi és szolgáltató funkciók: kb. 4000 ph.
- Összes parkolási igény: 8000 ph (közelítőleg).
- Rendelkezésre álló parkolóhelyek száma: 3876 ph (számolt) + kb. 10 % (magánterületen fel nem mérhető parkolási lehetőségek) = 4300 ph.
- Közelítő parkolási mérleg: $PM = 4300/8000 = 53,75 \%$

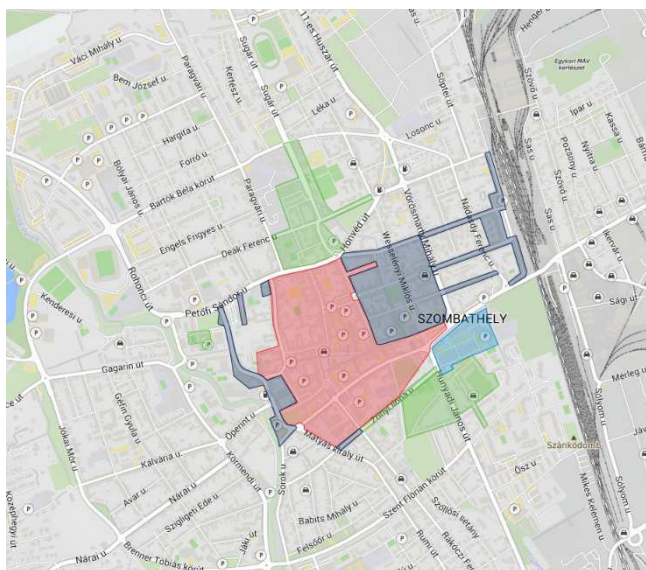
Szombathely városközpontjában a rendelkezésre álló parkolóhelyek száma kifejezetten jónak ítélnélhető. Nagy probléma viszont, hogy a parkolóállások nagyrésze felszínen helyezkedik el, és a közterületek jelentős hányadát foglalják el, a gyalogos, kerékpáros, közösségi és különösen a zöldfelületek kárára.

Egyéb területek:

A városközponton kívül a személyautók számára jelentős számú parkolóhely áll rendelkezésre a lakóterületeken, de a lakásszámmal és a lakosszámmal összevetve a parkolófelületek nagyságát, parkolóhely-hiány állapítható meg. A legnagyobb probléma általánosan a magas lakósűrűségű (lakótelepi) területeken jelentkezik. A vasútállomásnál és a vasúti megállóhelyeknél kevés a P+R parkolási lehetőség.

A motorizációs szint folyamatos emelkedése növekvő forgalmi igényeket vetít elő, ami a parkolásra is negatívan hat. Szombathelyen bő tíz év alatt több, mint 30 %-kal nőtt az 1.000 főre jutó autók száma, ezzel vezet a hasonló méretű megyei jogú városok között.

A város belső részének közel egésze a fizető parkoló zónába esik, ennek ellenére zsúfolt a legtöbb belvárosi utca és parkoló. Ezt erősíti a belvárosban lakók gépjármű elhelyezéséhez a közterület használatának kedvezményes lehetősége Szent Márton kártyával. A forgalmi sávokban nem mindig szabályosan leálló autók, vagy az úttestre lelógó gépjárművek balesetveszélyes helyzetet teremtenek, emellett megnehezítik a forgalom haladását, a belvárosban kiemelten problémát okozva a közösségi közlekedési járműveknek, és a kerékpárosoknak.



55. ábra: Városközpont fizető parkoló övezet

Jelentősebb problémát okoznak azok az útszakaszok a kerékpározás-parkolás funkciókat vizsgálva, ahol a kerékpársávok, kerékpáros nyomok létesültek az úttest szélén felfestve. Jó példa erre a **Szőlős utca szakasza**, ahol

a sűrű beépítettség miatt jellemzően a kerékpáros nyom útburkolati jellel megfestett útszélen parkolnak a járművek. A **Szent Gellért utca** esetében fehér színű folytonos vonal felfestéssel választották le a kétoldali parkolósávot, de a parkolási manőverek itt is veszélyt jelentenek a kerékpározható (nyom) közúton a biciklisekre. Az **Írottkő utca** kétirányú szakaszán is kerékpáros nyom útburkolati jelekkel kialakított útvonal halad, kétoldali parkolással nehezítve a kerékpárosok közlekedését.



56. ábra: A Szőlős utcai kerékpáros útvonal ráparkolással



57. ábra: Szent Gellért utca, a parkolás leválasztása felfestéssel

A meglévő korlátozott sebességű ill. csillapított forgalmú övezetek bemutatása

Meglévő, korlátozott sebességű övezetek

- **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, illetve a Liget utcának az Árpád úthoz való csatlakozásánál van az övezethatár. Az övezet a Csónakázó-tó mellett fekszik. A terület különleges területi (sportolási terület, szabadidőközpont) besorolású, az itt engedélyezett sebesség 30 km/h (30-as zóna).

- **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) besorolású, az itt engedélyezett sebesség 30 km/h (30-as zóna).

- **Simon István utcai terület**

Az övezet a Kodály Zolán útról észak felé nyíló Simon István utcát jelenti, az utca zsákutca. Nyugati oldalán lakópark, keleti oldalán az Oladi általános iskola található. A terület lakóterületi (kisvárosias terület) besorolású, az itt engedélyezett sebesség 30 km/h (30-as zóna).

Meglévő lakó- pihenő övezetek

- **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) besorolású, 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) 1,0 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.
- **Bartók Béla krt. – Rohonci út – Perintparti sétány közötti terület**
Az övezet a Bartók Béla körút, a Rohonci út és a Perintparti sétány által határolt területen fekszik. A terület lakóterületi (nagyvárosias terület) besorolású, az engedélyezett sebesség 20 km/h.
- **Áprily és a Batsányi utcák lakó-pihenő övezetté nyilvánítása**
Az Áprily, Batsányi és Vadvirág utcák forgalmi rendjét módosítani kellett. Erre azért volt szükség, mert ebben a három utcában nincsenek járdák, a gépjárművek, kerékpárosok, gyalogosok, és kisgyermekkel közlekedők is az úttestet használják. Ezt a szakaszt lakó-pihenő övezetté nyilvánították, a Batsányi utca két végére, illetve az Áprily Lajos utca és a Ferenczy István utca kereszteződéséhez is kikerülnek az ezt jelző KRESZ-táblák. Ezzel egyidőben a Vadvirág utcában megszüntették az „Elsőbbségadás kötelező” táblát, mivel lakó-pihenő övezeteken belül csak egyenrangú útkereszteződések lehetnek.
- **Újvilág Lakópark**
A lakópark az Újvilág utca déli oldalán épült ki, feltáró-lakóutcája az Ország László utca. A lakó- pihenő övezet ezen utcára vonatkozik. A terület lakóterületi (kertvárosias terület) besorolású, az engedélyezett sebesség 20 km/h.

Baleseti helyzet

A baleseti elemzéshez felhasznált adatok **egyrészt** a **Központi Statisztikai Hivataltól származnak**, a 2015-2023 évek közötti időszakból. Az elemzés során a Szombathely belterületén bekövetkezett, **kerékpárosok részvételével történt közúti közlekedési baleseteket** vettük figyelembe. A vizsgált 9 éves időszakban bekövetkezett balesetek száma összesen 233 db, az évi átlag 26 db.

Év	Kerékpáros balesetek száma
2015	31
2016	33
2017	25
2018	27
2019	17
2020	20
2021	22
2022	26
2023	32

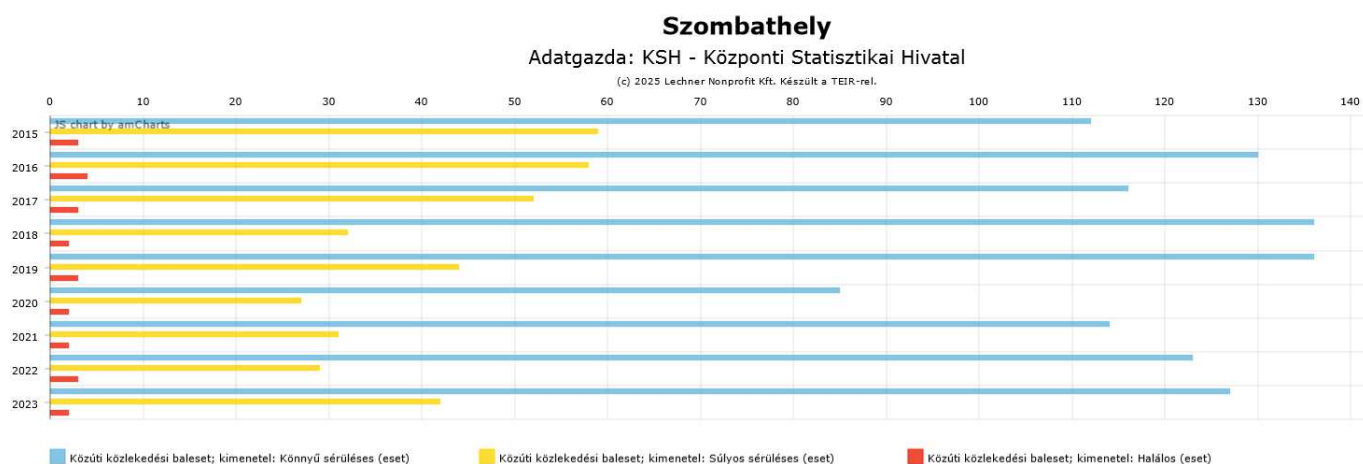


58. ábra: Kerékpárosok részvételével történt balesetek, Szombathely, 2015-2023. évek között, KSH adatok

Szombathelyen a KSH adatai alapján 2015. és 2023. évek között ugyanakkor összesen 1477 db személysérüléssel baleset történt, a kilencéves időtávot tekintve az évi átlag 164 db.

Sérülés típusa	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Könnyű (db)	112	130	116	136	136	85	114	123	127
Súlyos (db)	59	58	52	32	44	27	31	29	42
Halálos (db)	3	4	3	2	3	2	2	3	2

8. táblázat: A sérülések típusai, Szombathely, 2015-2023. évek között, KSH adatok



59. ábra: Személyi sérülések balesetek száma, Szombathely, 2015-2023. évek között, KSH adatok

A 2015. és 2023. évek között bekövetkezett közúti 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.

Balesetet okozó járműfajta	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Személygépkocsi	109	120	108	116	140	78	94	96	108
Tehergépkocsi	9	11	10	9	7	4	9	14	14
Autóbusz	3	2	3	0	0	1	0	1	2
Kerékpár	31	33	25	27	17	20	22	26	32
Motorkerékpár, segédmotor kerékpár	9	15	13	8	12	3	9	13	11
Gyalogos	6	4	8	7	4	4	7	3	3
Egyéb jármű	0	0	0	0	0	0	0	1	0

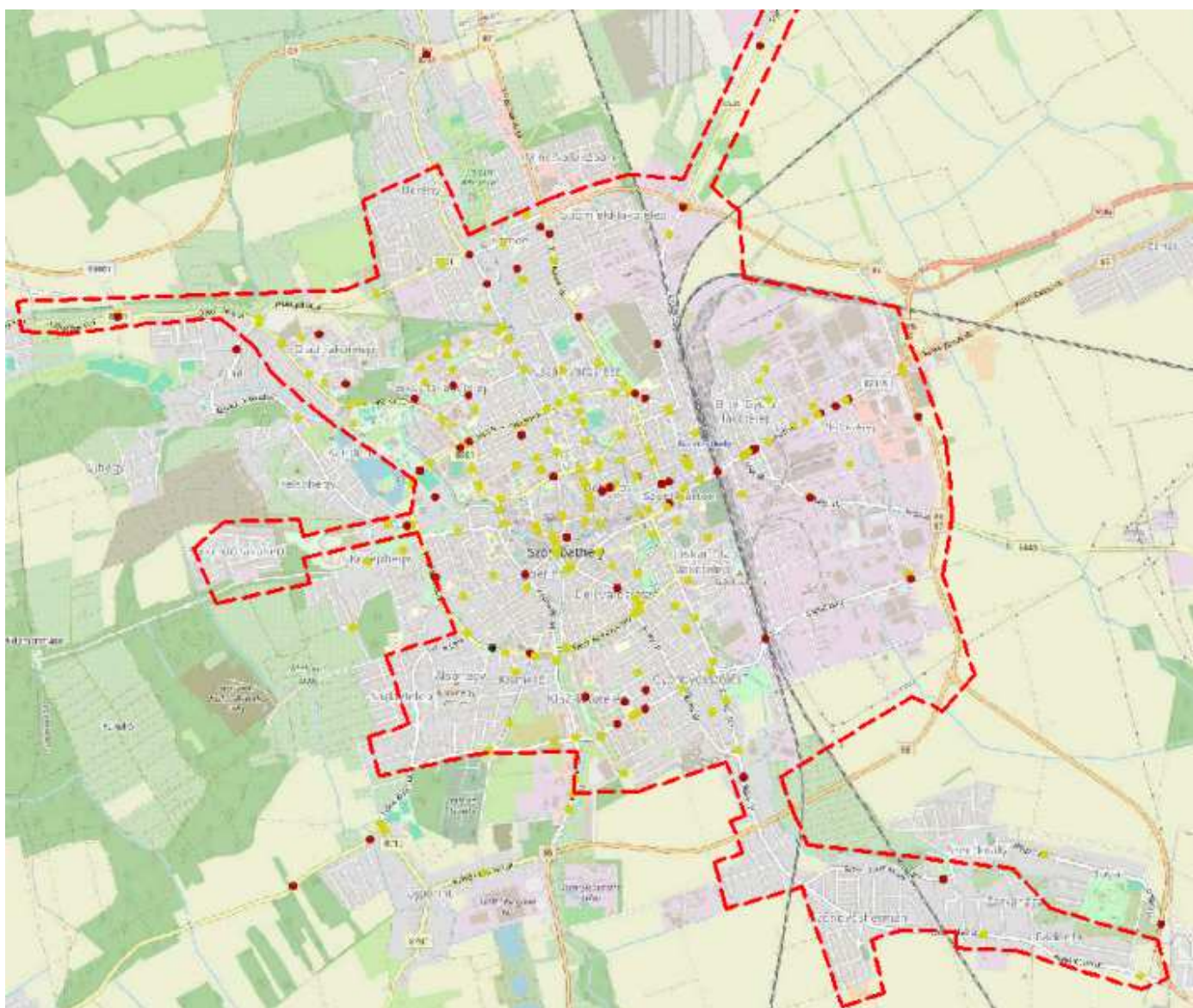
9. táblázat: Balesetek okozói, Szombathely, 2015-2023. évek között, a KSH adatok alapján

A kerékpáros baleseti adatokat **másrészt** megvizsgáltuk a **WEBBAL rendszer adatai szerint** is, térképes megjelenítéssel. A kerékpáros részvétellel történt baleseteket a város területén lévő úthálózaton 2019-2025. közötti periódusban vizsgáltuk ezzel a módszerrel. Az alábbi térképrészlet (60. ábra) mutatja be a területen, és a megadott éves intervallumban történt kerékpáros baleseteket, a hatásterület figyelembe vételével. A térképrészleten a sárga színű korongok a könnyű sérülések, a piros színű korongok a súlyos sérülések, a fekete színű korongok a halálos kimenetelű baleseteket mutatják.

Főbb megállapítások:

- A vizsgált időszakban 283 db kerékpáros érintettségű baleset történt Szombathelyen, legnagyobb részét a vizsgálati területen.
- A vizsgált időszakban egyetlen halálos kimenetelű kerékpáros baleset történt, 2022.09.02-én, a Brenner

- Tóbiás körút – Nagyvárad utca csomópontjában. Baleset oka: elsőbbség meg nem adása.
- Legtöbb, a kisebb sebességek miatt jellemzően könnyű sérüléssel járó kerékpáros baleset a Belvárosban történt a közúthálózat folyópálya szakaszokon, ahol legsűrűbb a kerékpáros forgalom (Kőszegi utca, Kiskar utca, Nádasdy Ferenc utca). A balesetek típusai között a legtöbb a járművek ütközése, emellett tipikus a gyalogossal való ütközés, és a parkoló gépjárművekkel való baleseti konfliktus (ajtónyitás).
 - Jelentős mennyiségű baleset történt a Zanati úton, annak teljes szakaszán, mely lényegében a hivatásforgalmi kerékpározást biztosítja a Centrum és a lakóterületek, valamint az ipari létesítmények, munkahelyek között, agglomerációs kapcsolattal, nagy kerékpárforgalommal. Itt főként a kanyarodó gépjárművek okoznak balesetet a külön vezetett, irányhelyes gyalog- és kerékpárúton haladó, helyenként szembekerékpározó biciklisekkel.
 - Csomópontok: a nagyobb csomópontok, útkereszteződések közül a továbbra is a Rohonci út – Bartók Béla körút négyágú, jelzőlámpás csomópontja emelhető ki, a vizsgált időszakban 4 db kerékpáros balesettel. A közelmúltban történt csomóponti fejlesztésekkel új körforgalmak létesültek városszerte, melyek kétségteljesen elősegítik a biztonságosabb csomóponti áthaladásokat, ugyanakkor az adatok alapján még így is előfordulnak az átvezetéseken kerékpáros balesetek (Dolgozók útja körforgalmai, 2-2 db baleset, 11-es Huszár út – Horváth Boldizsár úti körforgalom, Sugár út – Horváth Boldizsár úti körforgalom, 2-2 db baleset).

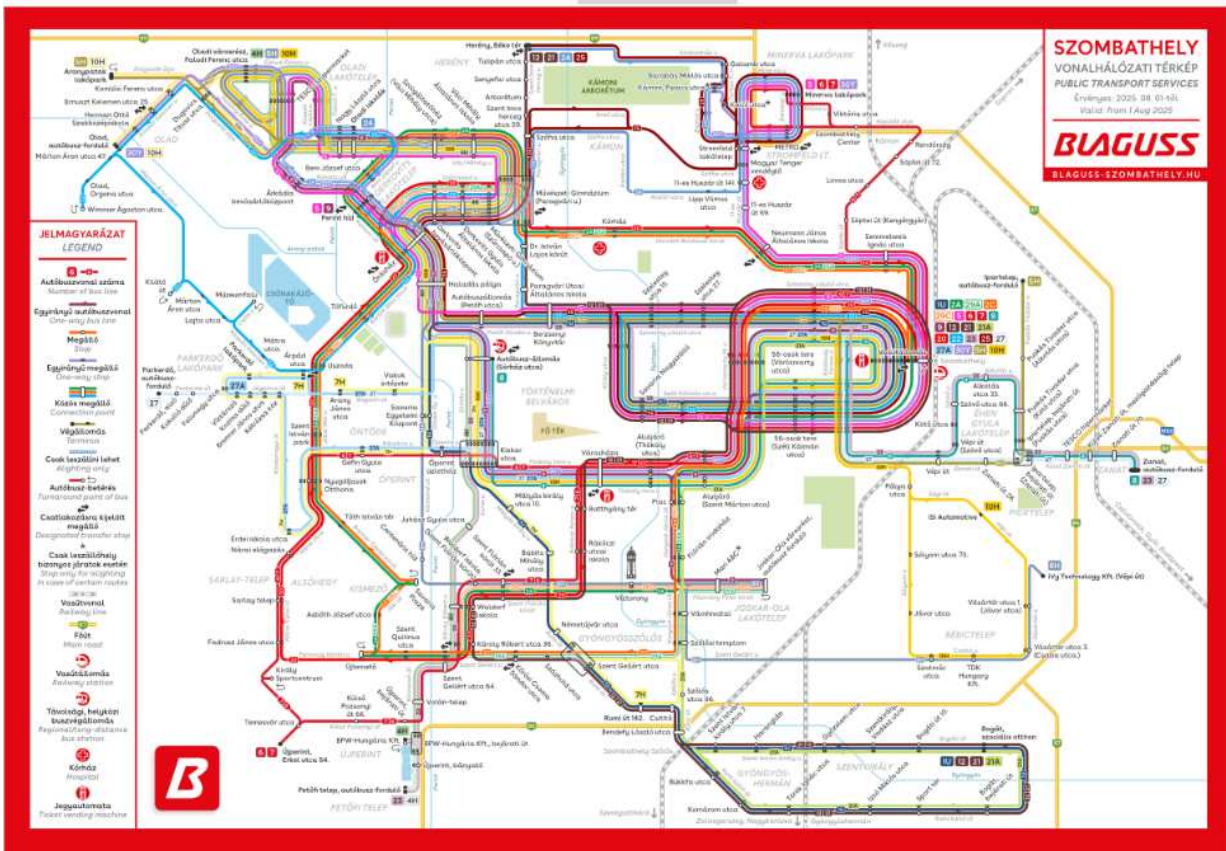


60. ábra: Kerékpáros balesetek Szombathelyen, 2019-2025. évek között, webbal adatok alapján

Kerékpárparkolás, multimodalitásAutóbusz közlekedés

Szombathely közigazgatási területén helyi, és helyközi autóbusz járatok közlekednek. Üzemeltetők a Blaguss Agora Hungary Kft. (helyi járatok), illetve a Volánbusz - MÁV csoport (helyközi járatok). A 2021-ben megpályázott helyi autóbuszos személyszállításra június 30-án Szombathely önkormányzata a korábbi szolgáltatót, a Volánbusz helyett a Blaguss Agora Hungary Kft-vel kötötte meg a 2022. január 1-jétől 10 évre szóló közszolgáltatási szerződést. A helyi járatok mindegyike nappali járat, éjszakai járat a városban nincs. A helyi autóbuszvonalak 2025. augusztus 1-től az alábbiak:

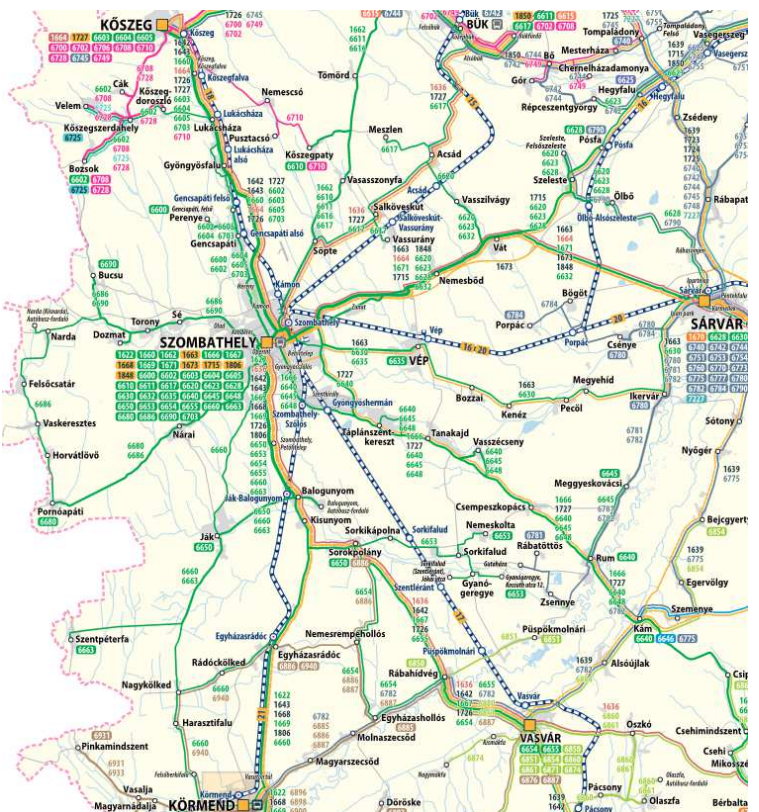
- 1U - Vasútállomás - Bogát - Bükkfa utca - Vasútállomás
- 2A - Vasútállomás - Váci Mihály utca - Újtemető - Szent Flórián körút - Vasútállomás
- 2C - Vasútállomás - Szent Gellért utca - Újtemető - Váci Mihály utca - Vasútállomás
- 5 - Minerva lakópark - Vasútállomás - Petőfi Sándor utca - Oladi városrész - Derkovits városrész
- 6, 7 - Minerva lakópark - Vasútállomás - Újperint
- 8 - Autóbusz-állomás - Vasútállomás - Éhen Gyula lakótelep - Zanat
- 9 - Vasútállomás - Joskar-Ola városrész - Oladi városrész - Derkovits városrész
- 12, 21 - Herény - Vasútállomás - Bogát - Vasútállomás - Herény
- 20 - Vasútállomás - Városháza - Nári Külső út - Szűrcsapó utca - Vasútállomás
- 21A - Vasútállomás - Hunyadi János út - Bogát - Hunyadi János út - Vasútállomás
- 22 - Vasútállomás - Szűrcsapó utca - Oladi városrész - Olad - Kilátó út - Szűrcsapó utca - Vasútállomás
- 23 - Zanat - Éhen Gyula lakótelep - Vasútállomás - Petőfi telep
- 24 - Herény - Minerva lakópark - Szűrcsapó utca - Oladi iskolák
- 25 - Herény - Minerva lakópark - Szűrcsapó utca - Vasútállomás
- 27 - Zanat - Vasútállomás - Parkerdő - Parkerdő lakópark
- 27A - Vasútállomás - Parkerdő lakópark
- 29A - Vasútállomás - Szűrcsapó utca - Újtemető - Szent Gellért utca - Joskar-Ola városrész - Vasútállomás
- 29C - Vasútállomás - Joskar-Ola városrész - Szent Flórián körút - Újtemető - Szűrcsapó utca - Vasútállomás
- 30Y - Minerva lakópark - Vasútállomás - Oladi városrész - Olad
- 4H - Oladi városrész - Derkovits városrész - BPW-Hungária Kft.
- 5H - Aranypatak lakópark - Oladi városrész - Derkovits városrész - Vasútállomás - Ipartelep
- 7H - Arany János utca - Rumi út 142.
- 8H - Oladi városrész - Derkovits városrész - Joskar-Ola városrész - iVy Technology Kft. (Vépi út)
- 10H - Aranypatak lakópark - Oladi városrész - Derkovits városrész - Vasútállomás - Vásártér utca
- ISK - Sport tér - Bogát - Batthyány tér - Vasútállomás



61. ábra: Szombathely, helyi autóbusz járatok, vonalhálózati térkép

Helyközi buszjáratok

- 1622 - Zalaegerszeg - Körmend - Szombathely
- 1636 - Tapolca - Keszthely - Vasvár - Szombathely - Bükfürdő
- 1642 - Nagykanizsa - Zalaegerszeg - Szombathely - Sopron
- 1643 - Lenti - Őriszentpéter - Szombathely - Bükfürdő
- 1660 - Szombathely - Kőszeg - Sopron
- 1662 - Szombathely - Csepreg - Sopron
- 1663 - Szombathely - Sárvár - Pápa - Győr
- 1664 - Szombathely - Sárvár - Sümeg - Tapolca
- 1666 - Szombathely - Hévíz - Keszthely - Pápa - Nagykanizsa
- 1667 - Szombathely - Vasvár - Zalaegerszeg - Nagykanizsa
- 1668 - Szombathely - Zalaegerszeg - Kaposvár - Pécs
- 1669 - Lenti - Körmend - Szombathely
- 1671 - Szombathely - Sárvár - Pápa
- 1673 - Szombathely - Keszthely - Kaposvár - Pécs
- 1715 - Győr - Csorna - Szombathely
- 1726 - Sopron - Kőszeg - Zalaegerszeg - Nagykanizsa
- 1727 - Kőszeg - Szombathely - Tapolca
- 1806 - Veszprém - Balatonfüred - Keszthely - Zalaegerszeg - Szombathely
- 1848 - Tatabánya-Kisbér-Pápa-Szombathely



62. ábra: Térségi helyközi buszjáratok, vonalhálózati térkép

6602 - Szombathely - Gencsapáti - Lukácsháza - Velem - Bozsok
 6603 - Szombathely - Kőszeg
 6604 - Szombathely - Perenye - Lukácsháza - Kőszeg
 6605 - Szombathely - Lukácsháza - Kőszeg
 6610 - Szombathely - Söpte - Vasasszonyfa - Kőszegpaty
 6611 - Szombathely - Kőszegpaty - Csepreg - Bük - Peresznye
 6616 - Szombathely - Csepreg - Bükfürdő
 6617 - Szombathely - Vassurány - Meszlen - Bükfürdő
 6620 - Szombathely - Vát - Acsád/Ölbő - Szeleste - Pósfa
 6623 - Szombathely - Pósfa - Répceszentgyörgy - Hegyfalu - Répcelak
 6628 - Szombathely/Pósfa-Ölbő-Sárvár
 6630 - Szombathely - Vép - Ikervár - Sárvár
 6632 - Szombathely - Vát - Sárvár
 6635 - Szombathely - Vép - Szombathely
 6640 - Szombathely - Rum - Kám
 6645 - Szombathely - Rum - Meggyeskovácsi
 6648 - Szombathely - Rum - Kám - Nagytillaj
 6653 - Szombathely - Sorokpolány - Nemeskolta/Gyanógeregye
 6654 - Szombathely - Sorokpolány - Egyházashollós - Vasvár
 6655 - Szombathely - Sorokpolány - Vasvár
 6660 - Szombathely - Balogunyom - Ják - Körmend
 6663 - Szombathely - Ják - Szentpéterfa
 6680 - Szombathely - Náriai - Pornóapáti
 6686 - Szombathely - Pornóapáti - Felsőcsatár - Bucsú - Szombathely
 6690 - Szombathely - Torony - Bucsú
 6703 - Szombathely - Kőszeg - Peresznye - Zsira

A városban összesen 275 autóbusz-megállóhely található, melyek közül a legfontosabbak a vasútállomás (Éhen Gyula tér), valamint az Ady Endre téri autóbusz-állomás. A helyi autóbusz járatokon, illetve a MÁV-csoport Szombathelyet érintő helyközi és távolsági járatainak kerékpár szállítása nem lehetséges.

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. Az említett vasútvonalaküzemeltetését a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. végzik, Szombathely térségében a GYSEV Zrt. az üzemeltető. A vonatok Szombathely vasútállomásra érkeznek be, amely egy átmenő állomás. A legtöbb viszonylat esetében a kerékpárszállítás lehetséges (kerékpár piktogramok valamelyikével megjelölt vonaton), azonban azok kapacitása vonatonként változó. Már 1 db jármű esetén is be kell jelenteni a kerékpárszállítási igényt, hogy a szolgáltatás biztosított legyen. Érvényben lévő fontosabb kerékpárszállítási feltételek a GYSEV Zrt. járatain:

- Egy utas egy darab kerékpárt szállíthat (kivéve kerékpár+kerékpár-utánfutó, melyek együttes szállítása megengedett).
- 16" kerékátmérőig minden kerékpár díjmentesen szállítható.
- 16"-20" kerékátmérő között:
 - o az összecukható kerékpárok összecukott állapotban díjmentesen szállíthatók,
 - o a nem összecukható (vagy nem összecukott) kerékpárok csak kerékpár-viteldíj megfizetése mellett szállíthatók, a kerékpárokra vonatkozó egyéb szabályok betartásával.
- 20" kerékátmérő felett csak kerékpár-viteldíj megfizetése mellett, a kerékpárokra vonatkozó egyéb szabályok betartásával szállítható a kerékpár.
- A vonaton történő szállítás szempontjából kerékpárnak minősül a nem összecukott állapotban szállított, legfeljebb 300 W teljesítményű elektromotorral hajtott elektromos roller is.
- A 12 évesnél fiatalabb gyermek a kerékpárját csak felnőtt kíséretében szállíthatja.
- Vonatpótló autóbuszon a kerékpárszállítás nem lehetséges.

A központi vasútállomások közül Szombathely állomáson összesen 40 db fedett kerékpártároló, és 317 db nyitott kerékpártároló került elhelyezésre. Így adott a lehetőség a kerékpárok kényelmes és biztonságos elhelyezésére, ezáltal – kerékpár és vonat kombinálásával – egy fenntartható közlekedési forma támogatására. A Szombathely vasútállomás előtti kerékpártámaszok és kerékpárparkolók kapacitásainak általában maximális a kihasználtsága.

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 részben elavultak, a biztonságos rögzítést teljes körűen nem teszik lehetővé. A támaszok aszfaltozott felületen kerültek kihelyezésre. A kialakítás legnagyobb részben 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 csak részben megoldott, az új támaszok a buszállomástól messzebb, a közparkban kerültek elhelyezésre. A buszállomáson további kapacitásbővítés indokolt. Összességében megállapítható, hogy a kerékpártárolás a közösségi közlekedés főbb megállóinál jelenleg a fejlesztések után is kapacitáshiányos, és csak részben 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.

Az Önkormányzat elköteleztett a kerékpárparkolás és kerékpártárolás körülményeinek javítására, további fejlesztésére. A TOP-6.4.1-15 számú, a „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” tárgyú felhívás keretében, a kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolódóan 2022. januárjában megvalósult a város területén 10 helyszínen további 210 db új kerékpártámasz elhelyezése is, ezzel jelenleg mintegy 2870 db kerékpártámasz található a városban. A kerékpártámaszok kapacitásnövelő fejlesztése az alábbi helyszíneken történt meg:

- Vasútállomás-Éhen Gyula tér (6752 hrsz.)
- Fő tér (6259/9, 6348 hrsz.)
- Autóbusz állomás-Ady tér (6027/1 hrsz.)
- Csónakázó-tó (3683/2 hrsz.)
- ELTE-SEK A-C épület (5636 hrsz.)
- Markusovszky Kórház (2713 hrsz.)
- Órásház (2808/13 hrsz.)
- Berzsényi tér (6270/3 hrsz.)
- Vásárcsarnok (6615/21, 6615/24, 6615/26, 6615/27 hrsz.)
- Szent Márton tér (6615/19 hrsz.).

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. üzleti műszaki előírás (UME) irányelveinek, a kerékpárok vázának megtámasztása - így a közlekedési eszközök épségének biztosítása sok esetben nem lehetséges, kivétel általában a 2022-ben telepített kerékpártámaszok. A jövőbeni fejlesztések során elsődleges cél ezen szűk keresztmetszetek leküzdése, a meglévő kerékpártámaszok megújításával.

A városi kerékpártámaszok többnyire a forgalomvonzó létesítmények közvetlen környezetében helyezkednek el. A közösségi közlekedési csomópontok közül a **vasútállomás** felvételi épületénél van lehetőség nagyobb számban a továbbutazáshoz használt kerékpárok közterületi B+R parkolóban való leállítására, parkolására. Ott összesen 357 db bicikli helyezhető el, azonban kevésbé vonzó, hogy ebből csak 40 férőhely biztosított fedett létesítményben. A férőhelyek a nagy kapacitás és a folyamatos, többszöri bővítések ellenére sem bizonyulnak elegendőek, szabad helyek többnyire a Vasút utcában, a GYSEV Zrt. által létesített, elkerített, de bárki által igénybe vehető támaszok között lelhetők fel. Ezek azonban távolabb esnek az állomásépület bejáratától, sokan nem is ismerik, hogy van ilyen. A vasútállomási B+R kerékpárparkoló magas kihasználtsága kapcsán az tapasztalható hogy a szombathelyiek mellett az ingázók közül sokan állítanak le itt egy második kerékpárt, mellyel a vonatról leszállva tovább tudnak hajtani úticéljukig (erre utal pl., hogy a férőhelyek többsége éjszaka is foglalt). Emellett „gazdátlan”, üzemképtelen biciklik is foglalják a helyeket, melyek eltávolításáról időközönként a vasúttársaság gondoskodik. A nagy forgalom miatt itt szükség is van ezekre, mert nemcsak azok teszik le itt a biciklijüket, akik utaznak, hanem azok is, akiknek a közelben – például az itt található Kormányablakban – van dolguk.



63. ábra: A vasútállomás, kerékpártárolás maximális kapacitással



64. ábra: A Vasút utca 13. alatti B+R kerékpártároló

A **helyközi buszállomás (Ady Endre tér)** környezetében a fákhoz és oszlopokhoz rögzített biciklik formájában egyértelműen jelentkező parkolási igényt hivatottak kielégíteni a 2021 végén telepített kerékpár támaszok, melyek már megfelelő, váz rögzítésére alkalmas kialakításúak. A biciklik fedett helyen való tárolására azonban itt sincsen lehetőség. A régebbi támaszok helye a kombinált utazás szempontjából kevésbé kedvező, mivel a buszállomással átellenes, park felőli oldalon találhatóak. 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. Az Ady téren egy állandó térfigyelő kamera működik, amelynek felvételeit a nap 24 órájában figyelik és rögzítik a Városrendészet munkatársai. A hosszabb ideje ott álló, használaton kívüli vagy szétszerelt bicikliket a Városrendészet közterületi járőrei folyamatosan ellenőrzik.



65. ábra: Ady-tér, újabb tárolók a buszállomástól távolabb

A **Művészeti Népfőiskola - 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 meglehetősen elavult állapotban, amit az intézmény parkoló felőli oldalán található lépcső mellett további 15 állás egészít ki.

A **Berzsenyi Dániel téren** jelenleg az Eötvös Loránd Tudományegyetemi Központ - Bölcsészettudományi Centrum 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, a térrel szemben elhelyezkedő Székesegyház mellett 60 állás található.



66. ábra: ELTE Savaria Egyetemi Központ, kerékpártárolók



67. ábra: Kerékpártárolók, Berzsenyi tér

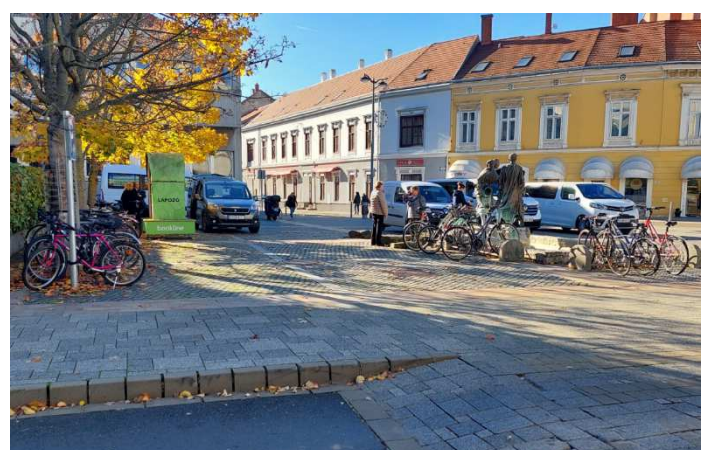
Az **ELTE Savaria Egyetemi Központ** A és C épületének bejáratainál jelenleg 40, illetve 30 kerékpár tárolása lehetséges nyitott kerékpártároló-állásokban.

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

A **Fő téren**, 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. A Bejczy utcában található a legnagyobb forgalmú Kormányablak is. Mindkét hely selég forgalmasnak bizonyul kerékpáros szempontból is, a tárolókat a biciklisták rendszeren kihasználják. Ha esetleg valahol nem lenne tárolóhely valamelyik középület, a Fő téren gyakorlatilag száz méterenként találni egy biciklitárolót, melyik elég ritkán telnek meg.



68. ábra: Nagyobb mennyiségű kerékpártároló a Fő téren



Szintén találni bőven tárolót a **Petőfi Sándor utcai NAV**-nál is, bár valószínűbbnek tűnik, hogy ezt az ide érkezők nem azért veszik igénybe, mert valamilyen elintéznivalójuk akadt, hanem azért, hogy az itt található üzletben vásároljanak. A Hunyadi úton a **Munkaügyi Központnál** 6 állásos, de csak részben kihasználható, elavult tároló található. Az intézmény kerékpárral történő megközelítése – az útszakaszon keékpáros hálózati kapcsolati hiány miatt - nehézkes.



69. ábra: A Munkaügyi Központ épületénél lévő tárolók



70. ábra: A NAV épülete melletti kerékpártárolás

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.

Bevásárlóközpontok, boltok

A Piac és Vásárcsarnok esetében a TOP-6.1.3-15-SH1-2016-00001 „Szombathelyi Vásárcsarnok fejújítása” c. projekt keretében a Piac bejáratánál mintegy 80 nyitott kerékpár parkoló-állás létesült. Jelentős mennyiségű kerékpártároló van a Family Center – Praktiker – Tesco hármánál, melyeknél egyesével és külön-külön is találni biciklitárolókat, így az egyik üzlet előtti helyhiány esetén, onnan nem messze már szinte biztosan található alternatíva. Hasonló a helyzet a Szombathelyi Domusnál is, ahol gyakorlatilag minden van az élelmiszerboltoktól a konditeremig, így aztán van is forgalom bőven.

Az ide érkezők pedig készséggel használják is a rendelkezésre álló kerékpártárolókat, amelyek gyakran zsúfolásig tele is vannak. A városban található élelmiszerboltok, az Aldi, Lidl, Penny, Interspar mindegyikénél található kerékpártároló. A nagyobb boltok közül a Metro nagykereskedésnél szintén találni kerékpártárolókat nem kis mennyiségben, amit ki is használnak a vásárlók és a dolgozók is.



71. ábra: Bevásárlóközpontok, élelmiszerboltok előtti kerékpártárolók



Kerékpáros pihenőhelyek helyszínei, kialakítása

Szombathely területén léteznek ún. tematikus kerékpárutak, melyek részben tekinthetők szabadidős kerékpáros útvonalaknak. A város lakott területén, lényegében a városközpont mellett épült ki a nyugati oldalon a Perintparti kerékpáros útvonal, illetve a keleti részen a Gyöngyös-patak menti útvonal. A természeti környezet mellett

nagyfokú jelenléttel bír a beépítettség, illetve dominál a közeli városközpont a kiépített szolgáltatásaival. Így kiépített kerékpáros pihenőhelyek az útvonalak mentén nem létesültek. Legközelebbi kerékpárúti pihenőhely a megyeszékhelytől mintegy 8 km-re délkeletre, Tanakjdon létesült a 87 sz. főút mellett végighúzóódó Szombathely-Rum kerékpárút északi oldalán (POI azonosító a KENYI szerint: 112114). Leírás: asztalok száma (db): 2, padok száma (db): 8, padok férőhelye (fő): 32, hulladékátaloló száma (db): 2, vízvételi lehetőség: nincs, támasz férőhely (db): 12.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

Egységes kerékpáros útirányjelző táblarendszer gyakorlatilag nincs a város területén, a legtöbb meglévő kerékpárforgalmi nyomvonal mentén nem került kihelyezésre kerékpáros útirányjelző tábla. A közelmúltban kiépített nyomvonalak mentén, illetve a városközpontban kialakított létesítményeknél, főként elágazások esetén találhatóak zöld színű útirányjelző táblák, melyek útirányt, távolságot jelölnek. A Fő térről induló tematikus kerékpáros útvonalak (Római vízvezeték útja, Kastélyok útja, stb.) is kitébláztattak, azok teljes hosszán több mint 200 db útbaigazító táblát helyeztek ki. Kerékpáros útirányjelző táblák kihelyezésére példák az alábbi helyszíneken:

- Bucsúi út menti kerékpáros útvonal
- Jáki út – Ferenczy István út – Szent Quirinus utca körforgalmú csomópontja
- Szent Márton utca – Nádasdy Ferenc utca csomópontja
- Fő tér
- Zrínyi Ilona utca – Gayer Gyula park
- Tematikus útvonalak táblái: Római vízvezeték útja, Kastélyok útja



72. ábra: Kihelyezett útirányjelző táblák a városban

3.3.2 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények

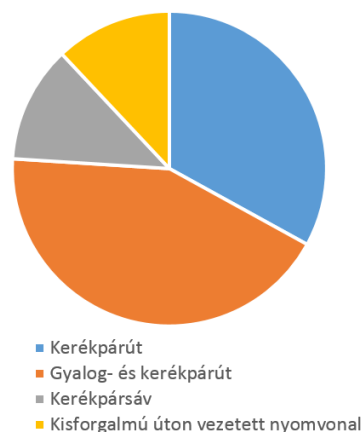
Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózat felmérése, bemutatása

A kerékpáros közlekedés kedvező feltételekkel rendelkezik Szombathelyen. A biciklizés sokak által használt, közkedvelt közlekedési mód. A város több vonalas kerékpáros létesítménnyel rendelkezik, de ezek átjárhatóságát akadályozzák a hálózati és csomóponti átvezetési hiányok, melyek az infrastruktúrával nem rendelkező útszakaszok mellett, konfliktusforrásként, potenciális baleseti helyszíneként is jelentkeznek. A kerékpározást segítő infrastruktúra elemeknél a nyomvonalas létesítmények alkotják a többséget, miközben kevés a területi jellegű, kerékpárosbarát korlátozott sebességű övezet. Az elmúlt időszakban kialakított irányhelyes megoldások viszont javítják a kerékpározók közlekedésbiztonságát. A kerékpáros balesetek túlnyomó többsége közúton történt, míg a biciklis esetek 10 %-a következett be kerékpárúton, illetve gyalogutakon. A közös felületeket használó gyalogos- és kerékpárutak gyalogos és kerékpáros forgalma sok esetben zavarja egymást. 2016 óta csökken a kerékpáros balesetek száma és a baleseti kimenetek súlyossága is.

A városban 63 km hosszú kerékpáros, illetve kerékpáros-barát létesítmény található, ebből 43 % közös gyalog- és kerékpárút, 33 % kerékpárút, 12 % kerékpársáv, 12 % kisművelési úton vezetett nyomvonal. A hálózat jelentős része aszfalt burkolattal került kiépítésre. Szombathelyen – a közelmúlt jelentős hálózatfejlesztése után – a legnagyobb arányban 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. Továbbá problémát jelent az is, hogy a kerékpárosok ezeket a kétoldali, egyirányú létesítményeket sok esetben – a széles úton való kétszeri átkelést megtakarítva – helytelenül, szembekerékpározva használják.

Létesítmény típusa	Összes hossz [km]	Százalék
Kerékpárút	20,8	33%
Gyalog- és kerékpárút	27,1	43%
Kerékpársáv	7,6	12%
Kisforgalmú úton vezetett nyomvonal	7,6	12%
Összesen	63,0	100%

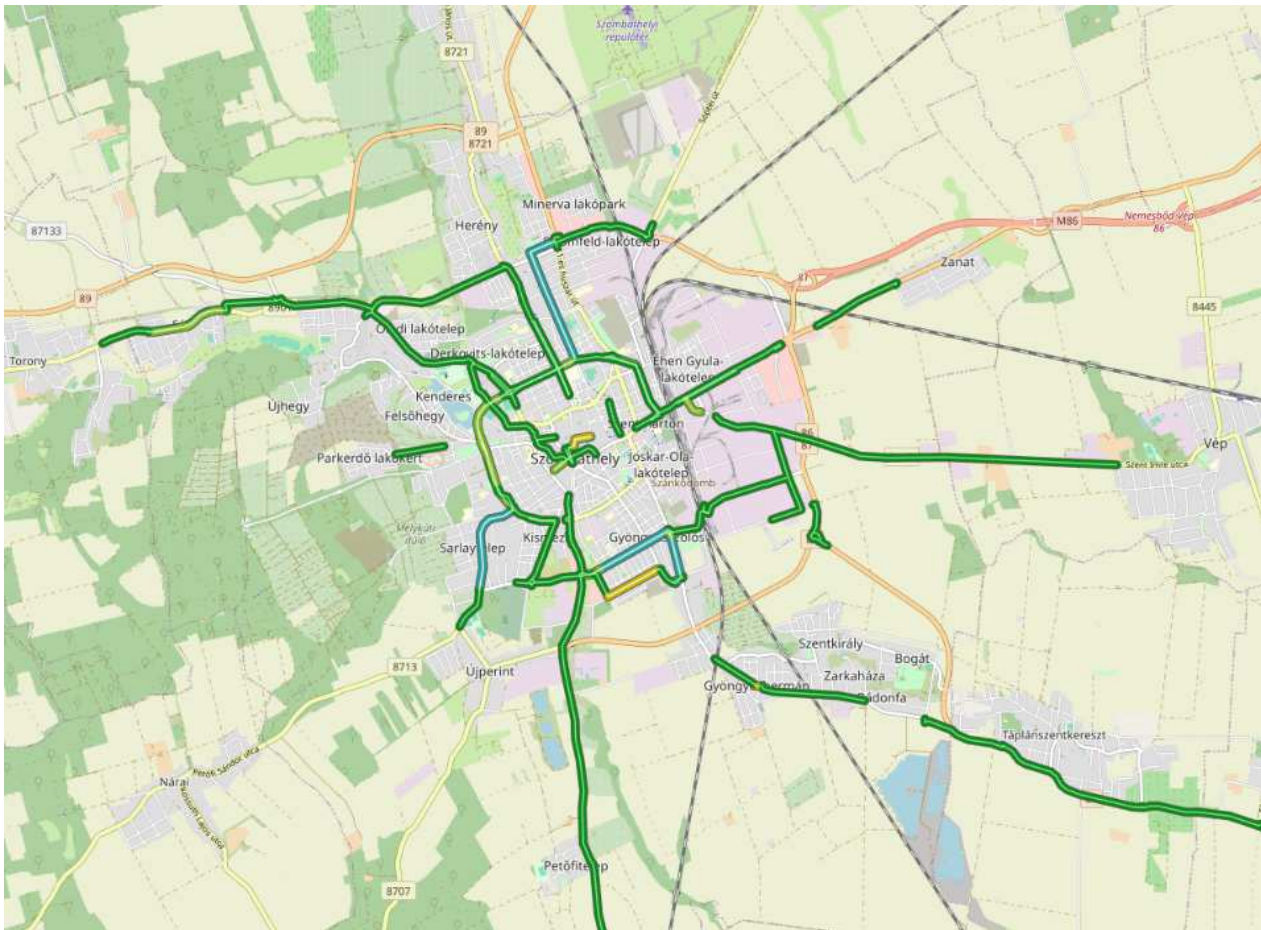
Kerékpáros létesítmény típusok megoszlása



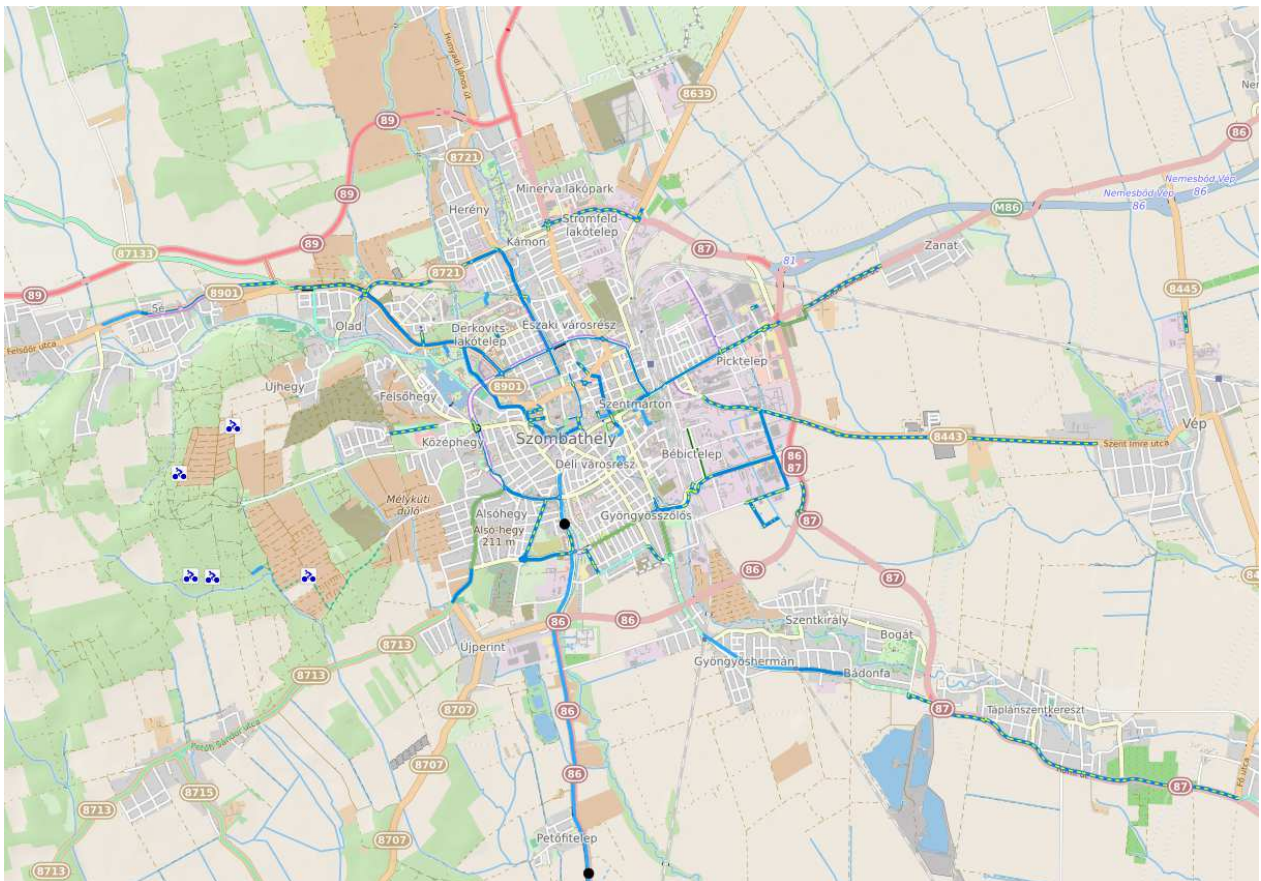
73. ábra: Kerékpárforgalmi létesítmény típusok megoszlása Szombathelyen

A meglévő kerékpárforgalmi hálózatot elsődlegesen a www.kenyi.kozut.hu honlap Szombathelyre vonatkozó térképrészletével (74. ábra) lehet bemutatni az alábbiakban. A térképi ábrázolás színkódja szerint a sötétebb zöld nyomvonalak jelölik a kerékpárutakat, illetve a gyalog- és kerékpárutakat, melyek a városban legnagyobb részben megvalósultak. A világoszöld szakaszok az egyoldali / kétoldali kerékpársávokat mutatják, ilyen például a városban a Bartók Béla krt. menti nyomvonal, vagy az Óperint utca rövid kerékpársáv szakasza. A világoskék szakaszok a kerékpáros nyom útburkolati jelekkel kijelölt, nem önálló kerékpáros létesítményként meghatározott útvonalak, ezek pl. a Nárai úti, az Írottktó utca – Sugár út, a Szent Gellért utca, vagy a Szőlős utca útszakaszai. A sárga színnel jelölt szakaszok kerékpározásra javasolt utak, pl. az Újvilág utca.

A meglévő kerékpáros hálózatot mutatja be a www.merretekerjek.hu honlap vonatkozó térképrészlete is (75. ábra). A felületen kék színnel vannak jelölve az önálló létesítmények (kerékpárút, gyalog- és kerékpárút), lila színnel a kerékpársávok, zöld színnel pedig a kerékpáros nyom burkolati jellel kialakított szakaszok. A két honlap tartalma legnagyobb részben egyezik. Leglényegesebb, hogy ez utóbbi felületen nem jelenik meg az északi városrész egyik fontos útvonala: a Saághy István utca – Maros utca – Írottktó utca – Sugár út menti, „kerékpáros nyom” útburkolati jelekkel kijelölt kerékpáros útvonal.



74. ábra: Szombathely meglévő kerékpáros úthálózata, www.kenyi.hu



75. ábra: Szombathely meglévő kerékpáros úthálózata, www.merretekerjek.hu

A kerékpárforgalmi létesítmények fő típusait a melléklet I. sz. függeléke mutatja be részletesen. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények részletesebb, térségi térképeit a melléklet V. sz. függeléke mutatja be.

Az **országos kerékpárút-törzshálózat** elemei közül a 82. Termál kerékpárút érinti Szombathely Megyei Jogú Várost: – 82.B : Rum – Szombathely – Bucsú.

A város területén keresztülhaladó OTrT nyomvonal jelenleg nincs egységesen kijelölve, kitáblázva. A város elképzelései szerint a Sé közigazgatási határ – 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 – Körmendi út – Szent Gellért utca – Diófa utca – Újvilág utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonal lesz a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonal. Az útvonal nagy része kiépítésre került különböző típusú, egymáshoz jól kapcsolt létesítmény szakaszokkal, a hálózati elemek a Szent Flórián körúton, a Hunyadi János úton, és szakaszosan a Rumi út- Rumi Külső út mentén hiányoznak. Hálózati szerepe alapján az útvonalnak belterületen helyi kerékpárforgalmi főhálózati elemnek, lakott területen kívül pedig országos kerékpárút-törzshálózati elemnek kell lennie.

Az agglomerációs településeket bekötő kerékpáros létesítmények a térségi kerékpárforgalmi főhálózat elemei. Ezek a kerékpárutak olyan fontosabb kapcsolatokat biztosító elemek, amelyek nem részei a nemzetközi vagy országos útvonalaknak. A szomszédos településeket Szombathellyel összekötő nyomvonalak jelentős része megvalósult. Még korábban megépült a Szombathelyet Sé községgel összekötő kerékpárút, illetve a Balogunyom és Táplánszentkereszt felé vezető útvonalak egyes elemei. A közelmúltban történt jelentős fejlesztésekkel további a kerékpárutak létesültek a szomszédos települések felé az alábbi projektekkel:

TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00003 „*Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése*”: A projekt során megépült kerékpárút a 86-os számú főút Szombathely várost elkerülő szakaszán megvalósított kerékpáros átvezetéstől Vép közigazgatási határáig került kialakításra 1.738 m hosszúságban. A kerékpárút külön nyomvonalon halad a 8443.számú Szombathely - Ikervár közúttal párhuzamosan, a Bogáca-ér keresztezésénél átereszt megépítésével.

TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00004 „*Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése*”: A projekt során megépült Szombathely, Petőfi telep Halastó utcától Balogunyom közigazgatási határáig egy 2,25 m burkolatszélességű, 2.318 m hosszúságú kerékpárút, összekötve a várostól már korábban kiépített, valamint Balogunyom által a tavalyi évben megvalósított szakaszokat. A kerékpárút a 86-os számú főúttal párhuzamosan, külön nyomvonalon halad és keresztezi a Szombathely-Szentgotthárd vasútvonalat. A vasúti kereszteződést felsorompóval ellátott fénySOROMPÓ kiépítése biztosítja.

2023-ban elkészült a Zanati úti kerékpárút hiányzó szakasza. A közvilágítással ellátott, 950 m hosszú kerékpárút megépítése közel 400 millió Ft-ba került. A zanati bicikliút története 2008-ig nyúlik vissza. 2022-ben az Innovációs és Technológiai Minisztériumtól 300 millió forint támogatás érkezett a beruházásra, az önkormányzat mintegy 98 millió Ft-tal vette ki a részét. 2022. decemberben indult a kivitelezés. Épült egy vasúti átjáró, a Bogáca-ér fölött híd létesült. Két kerékpárúti átvezetés épült ki a 86. sz. főúton: egy a sportáruháznál, a másik az Áfonya utcánál. Utóbbi helyszínre eredetileg zebrát szerettek volna a helyiek, de azt nem engedélyezte a hatóság, így sárga villogó hívja fel az autósok figyelmét az áthaladó kerékpárosokra.

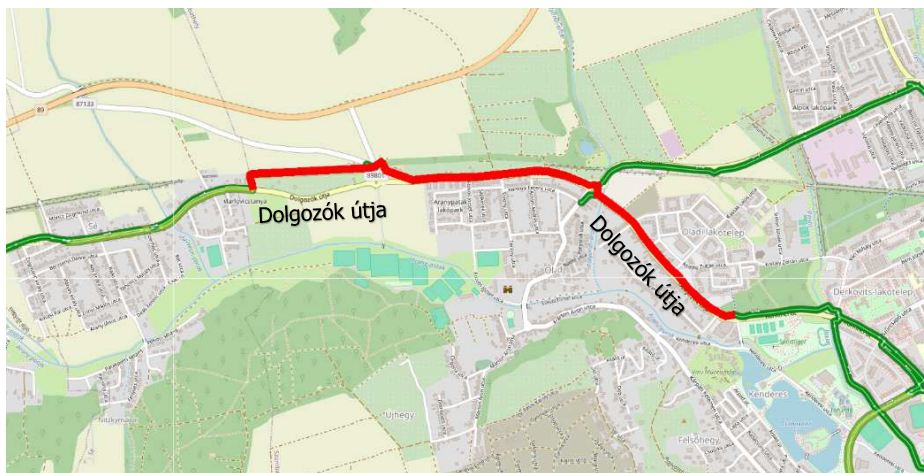
A Söpte felé vezető kerékpárút megépítése jelenleg előkészítés alatt áll, míg Gencsapáti és Nári községeket még nem éri el kerékpáros létesítmény.

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, lakott területen kiépített nyomvonalak a kerékpározható közúthálózat részei, nem főhálózati elemek. Ilyen létesítmények például:

- A Muskátli utca mentén kiépített nyomvonal.
- A Repülők útja melletti kerékpárút.
- Az északi sugárirányú létesítmények: Paragvári utcában és Maros utca – Írottkő utca nyomvonalon.
- A Perint-patak és a Gyöngyös-patak menti nyomvonalak.
- A Nári Külső út menti nyomvonal a Király Sportcentrumig.
- Jáki út és Körmendi út melletti kerékpárutak.
- A Ferenczy u. – Szent Quirinus u. – Szent Gellért u. menti nyomvonal.
- A Diófa utca – Újvilág utca – Szőlős utca hálózati elem.
- A Belváros kerékpáros útvonalai.
- A Szent Márton utca – Zanati út menti nyomvonal.
- A K-i iparterület kerékpáros létesítményei (Vépi út, Csaba utca, Vásártér utca, Puskás Tivadar utca.

Létesítmények vizsgálata

Az alábbiakban mutatjuk be a vizsgálati területen meglévő, megépített vagy kijelölt kerékpárforgalmi létesítményeket. A szakaszolásokat minden esetben adott térképrészleten mutatjuk be (www.kenyi.hu), helyszínen készített, vagy a Google utcaképben megjelenített képekkel illusztráljuk a kerékpáros útszakaszokat. Bemutatjuk a szakaszok műszaki paramétereit, típusát, kerékpáros kapcsolatait, illetve a burkolat és festések állapotát, a szakaszokon tapasztalható lényegesebb műszaki, forgalomtechnikai hiányosságokat, problémákat.

Dolgozók útja menti nyomvonal (Torony, Szabadság utca – Rohonci út között)

76. ábra: A Dolgozók útja menti nyomvonal

Sé község közigazgatási határán, a 8901 j. útról északi irányban csatlakozik le az új építésű, aszfaltburkolatú kétirányú kerékpárút. Innen mintegy 80 m-t északi irányba halad, majd kelet felé tart új építésű, egyenes nyomvonalú szakasszal, szántóföldek és erdősáv által határolva. Mintegy 350 m-t haladva keresztezi a 89801 j. országos közutat (körforgalmú csomópontot és a 89 sz. főút északi elkerülő szakaszát összekötő utat. Ezután a 87133 j. út korábbi, felhagyott

útszakaszán, vegyes forgalmú útszakaszon halad tovább a kerékpáros forgalom, mintegy 200 m hosszon. A Dolgozók útja mentén – annak északi oldalán – vezet a nyomvonal, elválasztott gyalog- és kerékpárútként, aszfalt burkolattal. Az épített szélessége kb. 3,0 m, ebből 1,0-1,0 m szélesek a kerékpáros haladósávok. A létesítmény északi oldalán gyalogosok közlekedhetnek a fennmaradó 1,0 m-es sávban. A létesítmény útburkolati jelekkel felfestett, a burkolat állapota nagyrészt jó. A közvilágítás az útvonalon kiépített. Az útvonalnak fontos hivatásforgalmi szerepe van a nyugati oldali települések (Sé, Torony) bekötésével.



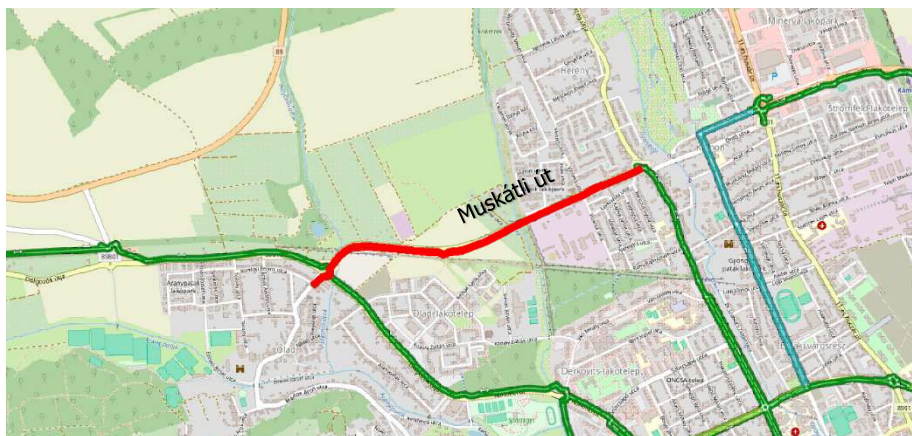
77. ábra: Az újszerű kerékpárút szakasz a nyugati részen



78. ábra: Dolgozók útja, elválasztott gyalog és kerékpárút

Muskátli utca menti nyomvonal (Dolgozók útja – Szent Imre herceg utca között)

A kerékpáros létesítmény a Muskátli utca (8721 j. út) déli oldalán épült ki, az úttal párhuzamosan halad. A Dolgozók útja körforgalmú csomóponttól a Perint-patak keresztezése előtti Petúnia utcáig egyoldali kétirányú kerékpárút épült ki 1,0 km hosszon. A kerékpárút szélessége mintegy 2,0 m, terelővonal nincs felfestve. A burkolat állapota közepesnek mondható. A Petúnia utcától, a lakóingatlanok környezetében típust vált, elválasztott gyalog- és kerékpárút létesült mintegy 0,8 km hosszon. Az jó minőségű épített aszfalt burkolat szélessége 3,50 m, melyből 1,0-1,0 m a kerékpáros haladásávok szélessége, 1,5 m a járdaszélesség. A szakasz útburkolati jelekkel ellátott. A külterületi jellegű kétirányú kerékpárút szakasz nincs megvilágítva, a lakott területen húzódó gyalog- és kerékpárút esetén a közvilágítás biztosított.



79. ábra: A Muskátli utca menti nyomvonal



80. ábra: Kétirányú kp.út szakasz külterületen, Muskátli u.



81. ábra: Lakott terület, elválasztott gyalog- és kerékpárút

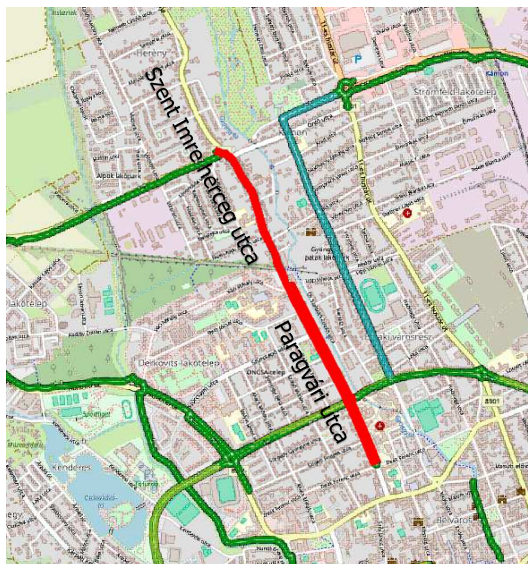
Szent Imre herceg utca – Paragvári utca menti nyomvonal (Muskátli utca és a Deák Ferenc utca között)

Északi irányból indulva a Muskátli u. körforgalmú csomópontjától a Váci Mihály utcáig elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz létesült a Szent Imre herceg utca és a Paragvári utca nyugati oldalán vezetve. A létesítmény szélessége 3,75 m, melyből 1,0-1,0 m a kerékpáros haladásáv. A gyalogos felület a Rumi Rajki István utcáig „K” szegéllyel kiemelten épült. Ezen szakasz aszfalt burkolattal épült a közelmúltban. Dél felé haladva a járdarész szintbeni térfő burkolatra vált az aszfaltos kerékpárút mellett. A Váci Mihály utcától északra egy kerékpáros átkötés épült ki a keleti oldalról a Lipp Vilmos utca felől (a régi vasúti töltés magasságában), az útburkolaton kerékpáros átvezetéssel. Ezen rövid átkötő kerékpárút szakasznak a hossza mintegy 150 m. A Muskátli u. – Váci Mihály u. közötti egyoldali kerékpáros nyomvonal hossza mintegy 0,8 km. A létesítmény újszerű burkolatállapotú, közvilágítás kiépítgett.

A Váci Mihály utcától délre a létesítmény típust vált, kétoldali egyirányú kerékpárforgalomra kialakított gyalog- és kerékpárút kiépítéssel. Az épített aszfaltburkolat szélessége mintegy 2,50 m, melyből – mindkét oldalon – 1,0 m a kerékpáros egyirányú haladásáv, burkoalti jel felfestéssel elválasztva. A sűrűn beépített területen a járdarész külső

széle nagyrészt a kerítések, behajtók, épületek falsíkjához csatlakozik. Kerékpárútiátkötés létesült a szakaszon K-i irányból patakhíddal, a Dr. Szabolcs Zoltán utca felől, a Dr. Palkó István közben, mintegy 60 m hosszon.

A kétoldali létesítmény déli irányban haladva keresztezi a Bartók Béla körutat kerékpáros átvezetésekkel és gyalogátkelőhelyekkel, majd a keresztező Deák Ferenc utca csomópontja előtt végződik. A kétoldali létesítmény hossza mintegy 1,0 km. A burkolat állapota megfelelő. A beépített környezet és a jelentősebb gyalogos forgalom miatt konfliktusos szakasznak tekinthető. A közvilágítás kiépített. A kerékpárútnak jelentős szerepe van Herény északi városrésznek, és az ottani agglomerációs településeknek (Gencsapáti, Gyöngyösfalu) a városközponttal való hivatásforgalmi kapcsolat megteremtésében.



82. ábra: A Szent Imre herceg u. – Paragvári u. útvonal



83. ábra: Elválasztott aszfalt gyalog- és kerékpárút szakasz, „K” szegéllyel



84. ábra: Elválasztott gyalog- és kp.út, térkő járdarésszel



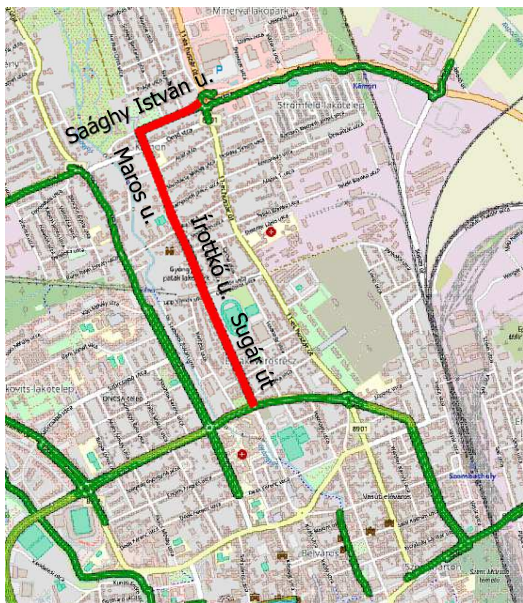
85. ábra: Kétoldali egyirányú elválasztott gyalog és kerékpárút

Saághy István utca – Maros utca – Írottkő utca – Sugár út menti nyomvonal (11-es huszár út – Horváth Boldizsár krt. között)

Az érintett nyomvonal legnagyobb részét a közút burkolatára festett kerékpáros nyom útburkolati jelekkel biztosított kerékpározható útvonal. A Saághy István u. – Repülők útja – 11-es huszár út körforgalmú csomópontjától a Saághy úton egy rövid, 50 m-es szakaszon aszfalt burkolatú, kétoldali egyirányú kerékpárút, illetve gyalog- és kerékpárút csatlakozó szakaszok létesültek a csomópontra, melyek a Saághy utca 2x1 sávós útburkolatán kerékpáros nyomként folytatódnak mintegy 300 m hosszon. A nyom jelzések a Maros utca ÉD-i irányú 2x1 sávós útburkolatán haladnak tovább a folytatódó Írottkő utcáig mintegy 500 m hosszon. A nyomvonal

szakaszt keresztező Öntő utca és Szófia utca csomópontjában az alárendelt Maros utca útburkolatán lassító harántcsíkozás útburkolati jelek is létesültek.

Az Írottktő utca, majd a Sugár utca 2x1 sávós osztottpályás szakaszán folytatódik mindkét irányban a kerékpáros nyom útburkolati jel, egészen a Horváth Boldizsár körútig, mintegy 900 m hosszon. A sárga színű kerékpáros piktogramok, útburkolati jelek helyenként erősen megkoptak, nehezen észlelhetők. Az útszakasz közvilágítással kiépített. Az útvonalnak jeletős szerepe van Söpte településnek, illetve az északi lakóparkoknak (Minerva, Stromfeld) és az ipari területeknek (repülőtér) városközponttal való összekapcsolásában.



86. ábra: A Saághy-Maros-Írottktő-Sugár u. útvonal



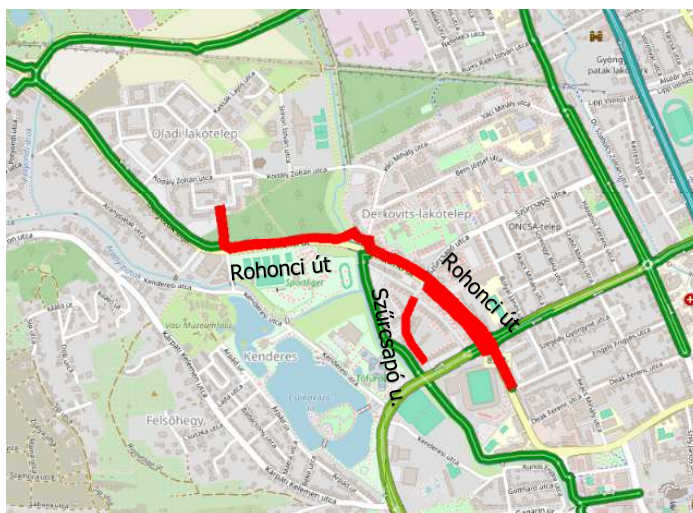
87. ábra: Megkopott útburkolati jelek a Maros utcában

Rohonci út menti nyomvonal (Dolgozók útja – Engels Frigyes utca között), Szűrcsapó utca

A létesítmény a Dolgozók útja nyomvonalon vezető kerékpárúthoz csatlakozik folytatólagosan, megegyező paraméterekkel a Liget utcánál, a Rohonci út északi oldalán. Az útvonalhoz északról, a Liget utcával szemközt kiépített gyalog és kerékpárút csatlakozik az Oladi lakótelepről, a Nagy László utcától. Ezen bekötés hossza mintegy 150 m, elválasztott gyalog- és kerékpárútként létesült, újszerű állapotban, aszfalt burkolattal, útburkolati jelekkel.

A Rohonci út menti egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút szakasz a Liget utca – Bem József utca között létesült mintegy 3,0 m teljes szélességgel, melyből 1,0-1,0 m a felfestett kerékpáros haladásávok mérete. Az aszfalt burkolatú szakasz állapota jó, a közvilágítás kiépített. A Perint-patakot acélszerkezetű kerékpáros híddal keresztezi. A Bem József utca – Szűrcsapó utca közötti aszfalt burkolatú, egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút szakasz a közelmúltban épült ki a jelen UME előírásoknak megfelelően, 4,25 m szélességgel, jelentősebb elválasztott gyalogos felülettel (2,0 m). A közvilágítás itt is biztosított. A teljes egyoldali létesítmény (Liget u. – Szűrcsapó u. között) hossza mintegy 0,8 km.

A Szűrcsapó utca – Bartók Béla körút közötti szakaszon (kerékpáros átvezetéssel) kétoldali, egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszok épültek, 2,50 m szélességgel, aszfalt burkolattal. A kétoldali létesítmény hossza mintegy 0,3 km.



88. ábra: Rohonci út menti nyomvonal

A Szűrccsapó utca déli, egyirányú útszakaszán az úttest keleti oldalán ellenirányú kerékpársáv létesült mintegy 300 m hosszon. Az útburkolattal együtt felújításra szoruló, megkopott festésű kerékpársáv szélessége 1,50 m.

A Rohonci út mentén, a Bartók Béla krt. – Engels Frigyes utca között a keleti oldali szélesebb járdán egyirányú kerékpárút szakasz került felfestéssel kijelölésre, mintegy 100 m hosszon. A járdából a közút felőli oldalon leválasztott kerékpáros forgalmi sáv szélessége 1,0 m.



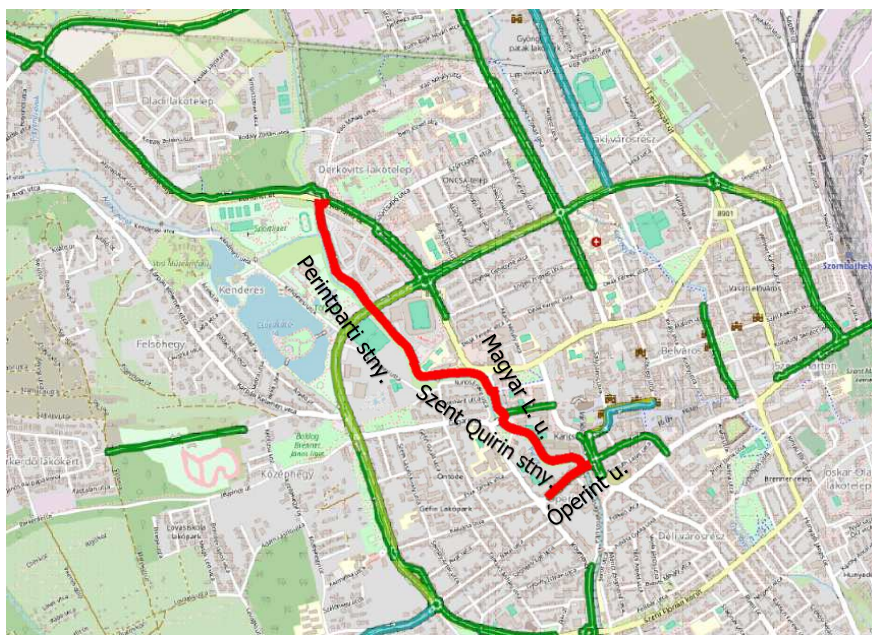
89. ábra: Egyoldali, kétirányú gyalog- és kp.út szakasz



90. ábra: Kétoldali, egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz

Perint-patak menti nyomvonal (Rohonci út – Óperint utca között)

A városon keresztülhaladó Perint-patak bal partján létesült, mintegy 2,0 km hosszú útvonal legnagyobb részét elválasztott gyalog- és kerékpárútként épült ki, kanyarogva lekövetve a vízfolyást. A létesítmény egyrészt rekreációs, sportolási és turisztikai igényeket elégít ki, tekintve a zöld környezetben érintett létesítményeket (Tófürdő és sportlétesítmények, komplexumok). Másrészt hivatásforgalommal is bír, kiváló és gyors összeköttetést biztosít az Oladi és a Derkovics lakótelepek, valamint a városközpont között. A Perintparti sétány nevet viselő aszfalt burkolatú útvonal szakasz a Rohonci út és a Bartók Béla körút között létesült, a

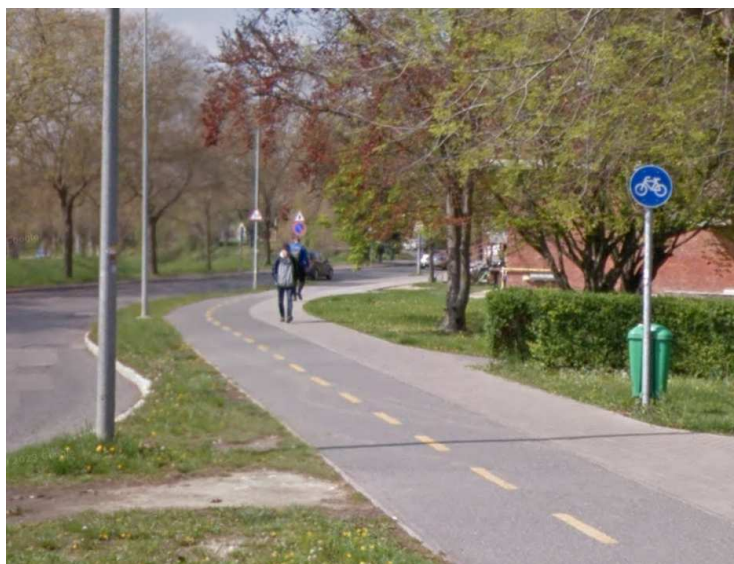


91. ábra: Perint-patak menti nyomvonal

Bartók Béla körút közötti hídja alatt keresztesz, a meglévő patak töltésen megépítve, lépcsőkkel csatlakozva a körüti járdákhoz (a körüti kerékpársávokkal nincs közvetlen kiépített kapcsolata). A Bartók Béla körút és az Óperint utca közötti elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz megnevezése Szent Quirin sétány. Ezen a szakaszon a járdarész térkőből épült. Mintegy 150 m hosszon a szakaszon belül nem a patakparton halad a kerékpárút, hanem a patakot megközelítő Magyar László utca keleti oldalára van átvezetve.

A meglévő nyomvonal épített szélessége 4,25 m. A teljes keresztmetszetben aszfaltburkolatú szakaszon sárga festéssel vannak elválasztva a funkciók, a térkő járdarész szakaszán csak a kerékpáros terelővonal van felfestve.

A kerékpáros útvonalon a közvilágítás kiépített, a burkolat állapota a teljes szakaszon megfelelő.



92. ábra: Elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz a Rohonci útnál, illetve a Magyar László utca mellett



93. ábra: Kétoldali kp.sáv az Óperint utcában, párhuzamos parkolással

Itt említendő meg még a kerékpáros patakmenti útvonalat lezáró, keresztező Óperint utca, melynek mintegy 200 m hosszú szakaszán – a Perint-patak hídja és a Körmendi úti körforgalom között – kétoldali kerékpársáv létesült. Az utca északkeleti végén a kétkerekű közlekedők rövid, kétoldali egyirányú kerékpárút szakaszokkal csatlakozhatnak a Kiskar utcában kiépített kerékpárúti létesítményekhez.

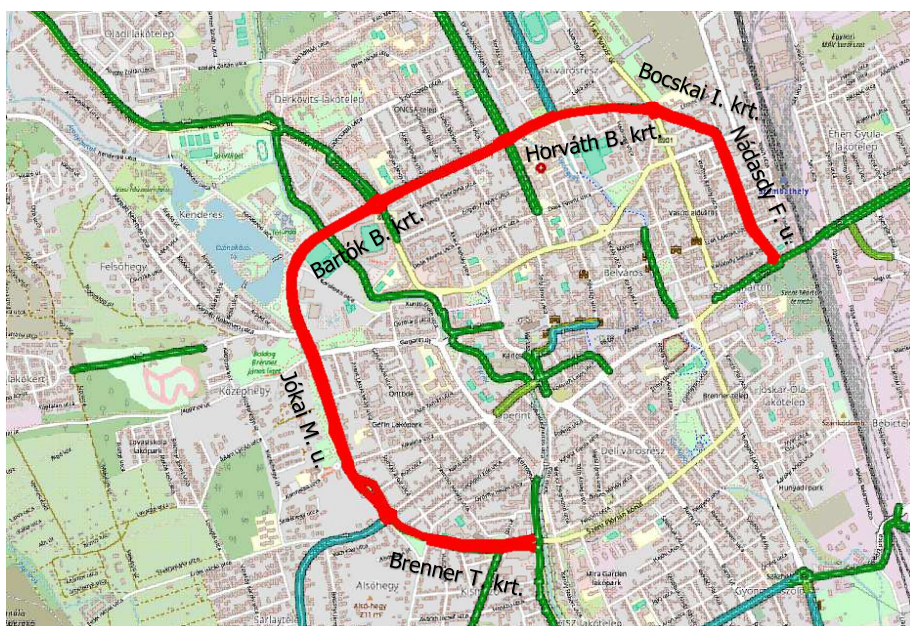
Az útburkolat állapota átlagos, a kétoldali, 1,0 m széles kerékpársáv sárga színű útburkolati jellel van felfestve. Az útszélen döntött szegéllyel mindkét oldalon – rész-szakaszokon – párhuzamos parkolósáv létesült, mely a közlekedő kerékpárosok szempontjából veszélyforrást jelenthet.

Brenner Tóbiás krt. – Jókai Mór u. – Bartók Béla krt. – Dr. István Lajos krt. – Horváth Boldizsár krt. – Bocskai István krt. – Nádasdy Ferenc u. menti nyomvonal

Szombathely belvárosát határoló körútvonal mentén kiépített kerékpárforgalmi létesítmények jelentős szerepet töltenek be, ugyanakkor kiépítettségük – a hiányzó Szent Flórián körúti és Hunyadi János úti szakasszal még nem teljes. A sugárirányban a belváros felé irányuló (és onnan kihaladó) kerékpáros forgalom harántirányú elosztása, osztályozása történik az adott szakaszokon, melyek a belvárost körbeölelő, komplett városrészeket is összekötnek. Az eddigi nyomvonal kiépítése szakaszosan történt, legnagyobb előnye, hogy a létesítmények a beépített területhez elvártan, legnagyobbbrészt egységesen irányhelyes kialakításúak, kétoldali egyirányú kerékpárútként, kerékpársávként megvalósítva, ezzel a folyamatosabb, dinamikus kerékpáros közlekedés biztosítható.

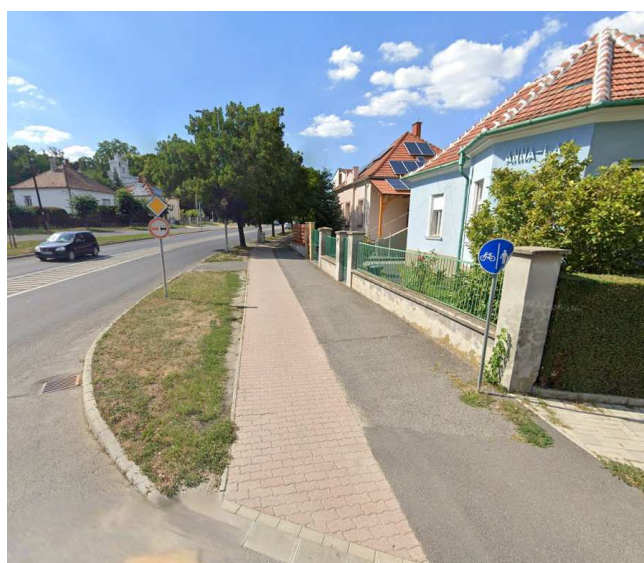
A déli oldalon kezdve a bemutatást, a **Brenner Tóbiás körúton**, a Körmendi úti körforgalmú csomóponttól a Kismezei utcáig kétoldali, egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszok épültek ki, mintegy 0,5 km hosszon. A kerékpáros felület részben térkőből, részben aszfaltból, a járdarész aszfalt burkolattal épült. A létesítmény szakaszok szélessége 2,50 m.

A Kismezei út és a Náriai utcai körforgalom között egyoldali, kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszt alakítottak ki. A kerékpáros felület térkő burkolattal, a járdarész aszfalt burkolattal valósult meg. Ezen szakasz hossza mintegy 0,2 km. Az épített szélesség 4,0 m (ebből mintegy 2,0 m széles a kétirányú kerékpárút rész).



94. ábra: A körüti kerékpáros útvonalak összefüggő nyomvonala

A **Jókai Mór utcában**, a Náriai úti körforgalom és a Kálvária utca közötti szakaszon irányhelyes megoldásokkal az északkeleti oldalon vegyes forgalmú kiszolgáló út épült egyirányú kerékpárúttal (Bagolyvári stny). A lakóingatlanokat kiszolgáló vegyes használatú út anyagában (eltérő színű térkő burkolatsávok) elválasztott jellegű, szélessége 3,5-4,0 m. Nyomvonala kissé eltér a körüti útburkolat vonalvezetésétől, leköveti az Európa park zöldterületének lakóingatlanok felőli határát, mintegy szervizútként is működve.



95. ábra: Brenner Tóbiás körút menti nyomvonalak (egyirányú, kétirányú gyalog- és kerékpárút szakaszok)

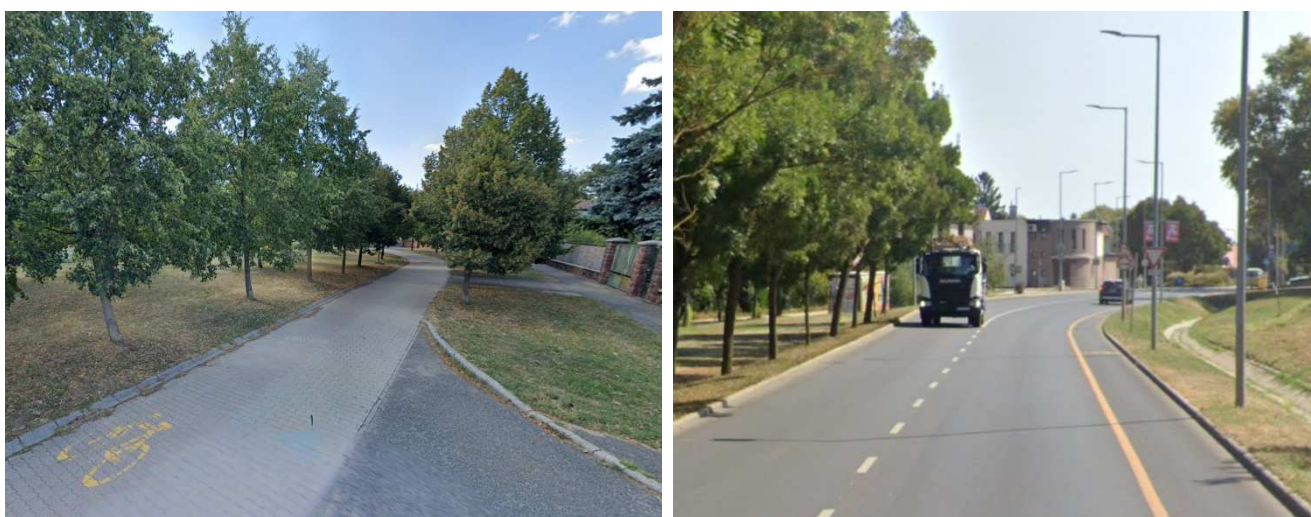
A **Jókai Mór utca** érintett szakaszának délnyugati oldalán a megépített kerékpársáv szélessége 1,25 m, az útszélén kiemelt szegély épült a padka felől. A kétoldali létesítmény hossza az érintett szakaszon mintegy 0,3 km.

A Jókai Mór utcai kerékpárforgalmi létesítmények továbbhaladva, a Kálvária utca – Gagarin úti körforgalom közti mintegy 0,5 km hosszú szakaszon a következőképp alakulnak:

A keleti oldalon, irányhelyesen kerékpársáv létesült az úttest szélén felfestve. Szélessége 1,25 m, kiemelt szegély határolja. Az útburkolat nyugati oldalán párhuzamos parkolósáv létesült. A déli irányú kerékpáros forgalom a közút melletti zöldterületen, a Szent István park szélén létesített egyirányú kerékpárúton halad. A kerékpárút térkő burkolattal épült, szélessége 1,50 m. A térkő kerékpárút burkolat állapota megfelelő, a közvilágítás az útszakaszon kiépített.



96. ábra: Jókai Mór utcai kerékpáros létesítmények 1.: egyoldali kerékpársáv (NY-i oldal), egyirányú kerékpárút szakasz (K-i oldal)



97. ábra: Jókai Mór utcai kerékpáros létesítmények 2.: Bagolyvári sétány (ÉK-i oldal), egyoldali kerékpársáv (DNY-i oldal)

A **Bartók Béla körútnak** a Gagarin úti körforgalom – Rohonci úti csomópont közti mintegy 0,9 km hosszú, nagyrészt íves útszakaszán irányhelyes, kétoldali kerékpársáv lett kialakítva. A körforgalomnál, és a négyágú nagycsomópont térségében irányhelyes csatlakozó egyirányú kerékpárút szakaszok létesültek aszfalt, vagy piros térkő burkolattal általában 1,5 m szélességben, melyek kapcsolódnak a kerékpársávokkal. A Gagarin úti körforgalom a közelmúltban épült, a színes térkő kerékpárúti csomópontok, átvezetések irányhelyes, újszerű kialakításúak. A folyópálya szakaszon a kétoldali kerékpársáv felfestés sárga útburkolati jele kissé megkopott. Közvilágítás a teljes szakaszon kiépített.



98. ábra: Bartók Béla krt. kerékpáros létesítmények 1.: kerékpáros átvezetés körforgalomban, kétoldali kerékpársáv

A városi körút északi szakaszain, tehát a **Bartók Béla körút**, a **Dr. István Lajos körút**, a **Horváth Boldizsár körút**, illetve a **Bocskai István körút** fémjelezte nyomvonalon, a Rohonci út négyágú csomópontja és a Semmelweis Ignác utca négyágú csomópontja között lényegében egységes, irányhelyes kerékpárforgalmi kialakítás létesült. Jellemzően az északi oldalon kerékpársáv húzódik, a déli oldalon pedig egyirányú kerékpárút, elválasztott gyalog- és kerékpárút. A csomópontok térségében (Rohonci út, Paragvári utca, 11-es huszár út) egyirányú kerékpárút csatlakozások, átvezetések épültek ki. Az északi oldali kerékpársáv szélessége 1,0-1,25 m, a burkolat szélén kiemelt szegéllyel. A déli oldalon külön vezetett egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút általában aszfalt burkolattal épült, teljes szélessége 3,0 m. Helyenként kapubehajtókat keresztez, illetve kerítések, épületek mellett vezet szorosan. Mind a kerékpárút, mind a kerékpársáv útburkolat minősége megfelelő, a közvilágítás a teljes körúti szakaszon kiépített. Az útvonal hossza 1,7 km.



99. ábra: Északi körútrész kerékpáros létesítményei: egyirányú gyalog- és kerékpárút (É-i oldal), egyoldali kerékpársáv (D-i oldal)



100. ábra: Nádasdy Ferenc utca, egyoldali kerékpáros létesítmények

A belvárosi körút részének tekinthető, ÉD-i irányú **Nádasdy Ferenc utca** teljes szakaszán irányhelyes, kétoldali egyirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút létesült. A nyomvonal a Semmelweis Ignác utca és a Szent Márton utca között húzódik, mintegy 0,6 km hosszon, és csatlakozik a Szent Márton utcai kerékpáros létesítményhez. Az aszfalt burkolatú létesítmények jó állapotúak, viszont itt is hátrányként említhető a kapubehajtók keresztezése, illetve a kerítés / épület melletti szoros vonalvezetés, a gyalogos konfliktusok kialakulása. A szűkebb szabályozási szélességű közterület rendkívül beépített, a forgalmas kerékpárút és az útburkolat közti sávban a parkolás mindkét oldalon megengedett, ami újabb konfliktusforrás lehet. A közvilágítás kiépített.

Szent Márton utca – Zanati út – Külső-Zanati út menti nyomvonal

A sugárirányú kerékpáros nyomvonal jelentős hivatásforgalmi szerepet tölt be a külső kertváros, Zanat, a keleti oldali ipari park-komplexum, illetve a városcentrum létesítményei között. Ugyanakkor térségi szerepe is megjelenik a kerékpárútnak, amennyiben megvalósul egy 86-88 sz. főutak menti, Szombathely-Sárvár kerékpáros útvonal, mely fontos turisztikai, rekreációs szereppel bírna.

A kerékpárút a belváros határán, a Vörösmarty Mihály utcánál csatlakozik a centrum irányába vezető létesítményhez. A Szent Márton utca északi oldalán vezetve aluljáróban keresztezi a vasútvonalat az állomás területétől délre. A nyomvonal a Zanati út (87315 j. út) mentén húzódik tovább az ipari területen a 86 sz. főút körforgalmú csomópontjáig, majd ezen átvezet a Bálványkő utcára rácsatlakozva. A vegyes használatú utca útburkolatán halad a kerékpáros forgalom kétirányban, majd az útcsatlakozásnál kerékpáros átvezetéssel a Külső-Zanati út (86 sz. főút) északi oldalán halad tovább szintben keresztezve a vasutat, Zanat városrész első utcájáig (Áfonya utca), itt rácsatlakozik az országos közútra. A létesítmény hossza 3,8 km.



101. ábra: Szent Márton u. – Zanati út – Külső-Zanati út menti nyomvonal

A Vörösmarty Mihály utca és a Nádasdy Ferenc utca között kétirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút létesült aszfalt burkolattal, 4,0 m épített szélességgel. A kerékpáros haladásávok szélessége 1,0-1,0 m. A burkolat állapota jó.

A Nádasdy utca és a Pálya utca közötti szakaszon az északi oldalon egyirányú elválasztott gyalog és kerékpárút létesült. A szakaszon a meglévő vasút alatti útátjáró és csatlakozó támfalai erős keresztmetszeti

kötöttséget jelentenek, ezért a déli oldalon nem épült irányhelyes kerékpáros létesítmény az útszakaszon, itt jellemzően a déli oldali külső forgalmi sávot használhatják a kerékpárosok az aluljáróban, ami jelentős kockázat.

A Nádasy utcából kihaladó, az ipartelep felé közlekedő kerékpárosok számára is nehezített körülmény a déli oldali kerékpársáv vagy kerékpárút hiánya, sokan az északi oldali egyirányú kerékpárúton haladnak az aluljáróban a 2x2 sávós útszakasz igénybevétele helyett, a kerékpáros forgalmi iránnyal ellentétesen.



102. ábra: Kerékpáros létesítmény a Zanati út mellett, vasúti aluljárótól keletre. A déli oldalon a kerékpárosok védelme nem biztosított

A Zanati úton, a Pálya utca és a Kolozsvár utca (Puskás Tivadar utca) közötti, mintegy 0,8 km hosszú útszakaszon irányhelyes, kétoldali egyirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszok épültek. Az aszfalttal megépített létesítmények részben felújításra, burkolat cseréjére szorulnak. A gyalogos forgalom festéssel, helyenként építetten (szegéllyel, folyókával) van elválasztva a kerékpárosoktól.



103. ábra: Zanati úti irányhelyes létesítmények hibái: karbantartás hiánya, buszöbölbe vezetett kerékpárút, szembekerékpározás

Az útszakaszon mindkét oldalon – a helyhiány miatt – a kerékpárosok a buszöblökbe vannak bevezetve rövid kerékpársáv-szakaszokkal, amely rendkívül balesetveszélyes helyzeteket teremthet. Sokszor jellemző a forgalmi iránnyal történő szembekerékpározás is (a járdarészen).

A Puskás Tivadar utca és a 86 sz. főúti körforgalom közötti mintegy 0,8 km hosszú útszakaszon egyoldali, kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút létesült, nagyrészt a Zanati út északi oldalán. Az építmény szélessége 3,50 m, ebből 1,0-1,0 m szélesek a kerékpáros haladósávok. A kerékpáros útfelület aszfaltburkolatú, a járdarész részben aszfalt, részben pedig térkő burkolattal épült ki. A főúti körforgalom előtt, a Varasdi utcánál került átvezetésre a kétirányú létesítmény a déli oldalra, ahonnan a körforgalmi ágakat keresztezve a Bálványkő utca, mint vegyes használatú útburkolatára vannak rávezetve a kerékpárosok. A Varasdi utcában a Zanati úttól a Tesco-ig (150 m hosszon), illetve tovább az iparterületen át egészen az utca déli



104. ábra: Zanati úton kétirányú gyalog- és kp.út

végéig (Sági útig, további 550 m hosszon) felhagyott, rossz burkolatállapotú gyalog- és kerékpárút épült, mely kitéblázva nincs.

A Bálványkő utca, mint vegyes használatú út biztosítja a Zanati úti és a Külső-Zanati úti kerékpáros nyomvonalak összekötését 0,5 km hosszon. A kerékpározásra alkalmas útszakasz aszfalt burkolatú, 2x1 sávós, 7-8 m széles út, mindkét oldalán kiemelt szegéllyel megépítve. Az utca torkolatában a kerékpárosoknak keresztezniük kell a forgalmas főutat. A 86 sz. főút (Külső-Zanati út) mentén a közelmúltban, 2023-ban megépített egyoldali, kétirányú kerékpárút a főút északi oldalán halad a külső településrész, Zanat irányába. A létesítmény hossza 1,0 km.

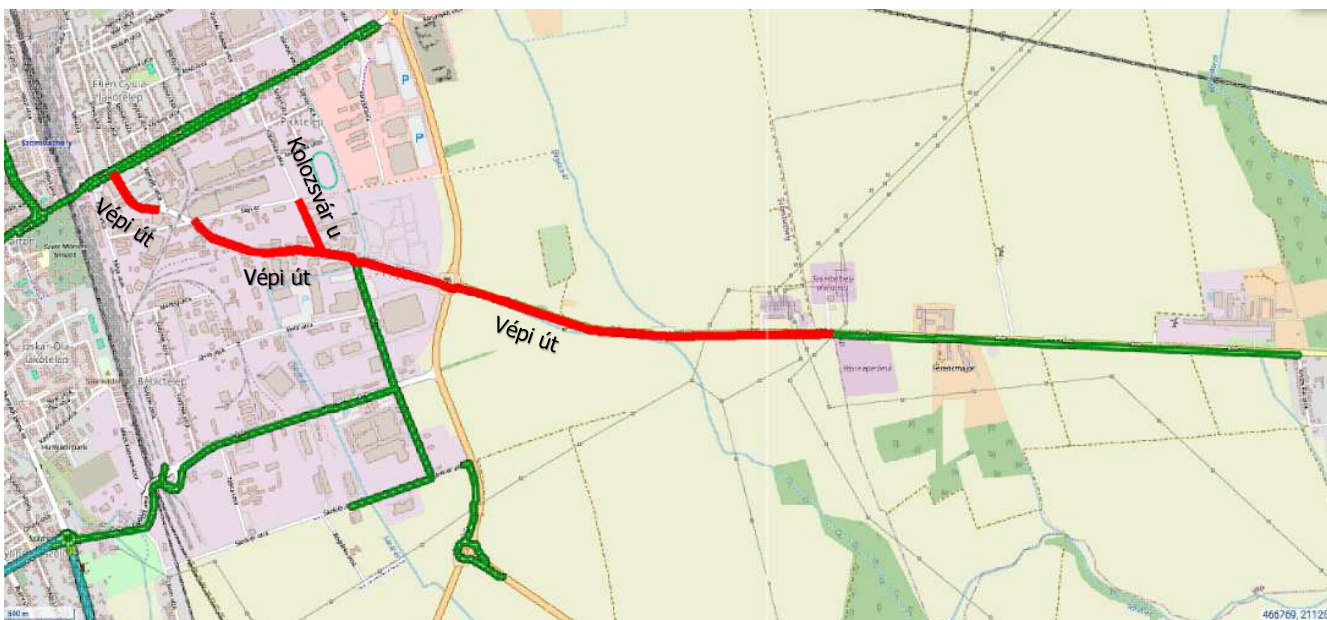


105. ábra: A 86 sz. főút (Külső-Zanati út) menti új kétirányú kerékpárút nyomvonal, szintbeni vasúti kerékpáros útátjáróval

Szintben, kerékpáros útátjáróval, sorompóval keresztezi a 16. és 20. számú vasútvonalat. A teljes külterületi szakasz közvilágítással létesült. A kerékpárút aszfalt burkolattal épült, „úttest széle” sárga útburkolati jelekkel ellátott. Zanaton az Áfonya utcánál kerékpáros átvezetés létesült, sárga villogóval ellátva.

Vépi út menti nyomvonal, Kolozsvári utcai szakasszal

A közelmúltban megépült, sugárirányú Vépi úti kerékpáros létesítmény hivatásforgalmi szerepe jelentős, a keleti oldal iparterületén halad keresztül, illetve bonyolítja a kerékpáros agglomerációs forgalmat is Szombathely és Vép között, a 8443 j. út mellett építetten kialakítva.



106. ábra: Vépi út (8443 j. út) menti nyomvonal, Kolozsvári utcai szakasszal

A Zanati út és az Ikervár utca közötti szakaszon, a Vépi úton irányhelyes kerékpársáv létesült „kifelé” irányban, az útburkolat délnyugati oldalán. Az útszakasz ezen 0,3 km hosszon egyirányúsításra került. Az északi oldalon párhuzamos parkolás megengedett. Ellenirányban kerékpárforgalmi létesítmény nem épült, a Zanati út felé az Ikervár utca (szintén egyirányú) útszakasza használható kerékpározásra.



107. ábra: A Vépi úti egyirányú útszakasz irányhelyes kp.sávval

Az Ikervár utca és a Sági út közötti mintegy 150 m hosszú útszakaszon a nyomvonal megszakad, kerékpáros létesítmény nem épült. Az immár kétirányú forgalmú út ezen a szakaszon két helyen szintbeni átjáróval iparvágányokat keresztez fénySOROMPÓVAL biztosítottan.

Továbbhaladva a Vépi úton, a Sági út és a 86. sz. főút körforgalmú csomópontja között egyoldali, kétirányú kerékpárút épült ki. A kerékpárút a Sági út és a Vásártér utca közötti szakaszon a Vépi út északi oldalán húzódik. Az épített szélessége 2,30 m, aszfalt burkolattal, terelővonalal létesült. A kerékpárút kifelé haladva a déli oldalra kerül, kerékpáros átvezetéssel a Vásártér utcánál, ahol déli irányból kerékpárút csatlakozik az iparterület felől. Innen a főúti körforgalomig szintén kétirányú kerékpárútként halad, 2,30 m burkolatszélességgel (aszfalt) a Vépi út mellett,

terelővonal felfestéssel. A Sági út – 86-87 sz. főúti körforgalom közötti önálló kerékpárút szakasz hossza mintegy 1,2 km. A burkolat állapota megfelelő, a közvilágítás a teljes útvonalon kiépített.

A külterületi kerékpárút szakasz Szombathely és Vép közigazgatási területét érinti. A megyeszékhely külterületi szakaszán az egyoldali, kétirányú kerékpárút 2022-ben épült ki, a vépi szakasz megépülte után. A közút déli oldalán vezetett külterületi kerékpárút teljes hossza (86. sz. főút – Vép, Kinizsi utca között) 3,8 km, ebből a megyeszékhely területére eső szakasz hossza mintegy 1,74 km. A kerékpárút aszfalt burkolattal, hosszanti útburkolati jelek felfestésével létesült. Az épített szélessége 2,5 m. Közvilágítás az útvonalon nem létesült.

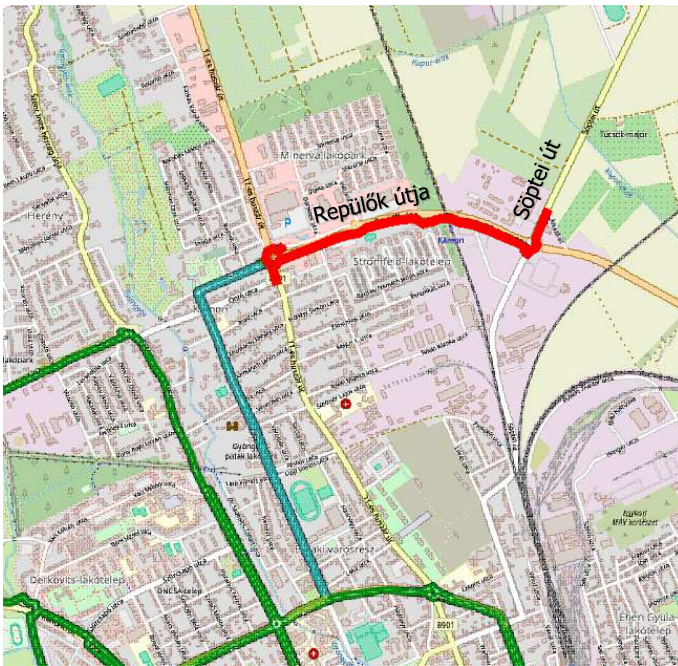


108. ábra: A Vépi úti kétirányú kerékpárút, belterület



109. ábra: Külterületi kétirányú kerékpárút a 8443 j. út mellett, Vép

Itt említjük meg a Kolozsvári utcában kiépített elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszt is. A kerékpáros létesítmény hossza mintegy 250 m, a Kolozsvári utca keleti oldalán épült meg az iparterületek birtokhatára mellett, a Vépi út és a Sági út között. Az egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút aszfalt burkolattal, hosszirányú útburkolati jelekkel ellátottan épült ki. Szélessége 4,00 m. A burkolat állapota újszerű, a közvilágítás ezen az ipari útszakaszon nem épült ki. A gyalog- és kerékpárút az északi végénél, a Sági útnál megszűnik. Innen a Kolozsvári utca a Zanati útig egyirányúsított forgalmi rendű, mégpedig az északi irányból dél felé lehet haladni. Így a kerékpárosok – szabályosan közlekedve – a mintegy 4,5 m széles közútszakaszon nem tudnak a Zanati úti kerékpárút és a Puskás Tivadar utca felé haladni a Kolozsvári utcában észak felé. Ez lényeges kerékpáros kapcsolati hiány, viszonylag alacsony költségű ráfordítással értékes kerékpáros kapcsolat alakítható ki itt a keleti oldali iparterületen.

Repülők útja menti nyomvonal (11-es huszár út – Söptei út között)

110. ábra: A Repülők útja (87 sz. főút) menti nyomvonal

Öntő utca felé), a Söptei úton északi irányban pedig elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz épült ki az Átkötő utcáig, mintegy 150 m hossz, ami továbbfejleszhető Söpte irányába.

A jelölt nyomvonal a 11-es huszár út meglévő körforgalmú csomópontja és a Söptei úti körforgalom között épült ki a 87 sz. főút déli oldalán, mintegy 1,4 km hossz. A kerékpárút az északi lakótelepek (Minerva, Stromfeld) kerékpáros forgalmát bonyolítja, illetve fontos hálózati kapcsolat a fejlesztendő északi ipari park felé, továbbá jelentős szerepet játszik a Söpte községet elérő (tervezett) kerékpárút városi bekapcsolásában. A kerékpáros létesítmény 2021-ben épült meg TOP-os forrásból. A kétirányú, elválasztott gyalog- és kerékpárút 3,8 m szélességben épült, amelyre kétrétegű aszfalt került, mellé kiépítették a közvilágítást, 35 fát és több száz cserjét is ültettek, a vasúti kereszteződésbe pedig fényoszorópót telepítettek (18 sz. vasútvonal). Itt korábban járda sem volt. A közlekedésbiztonságot nagyban javító beruházás közel 246 millió forintba került. Az útszakaszra eső 3 db körforgalmú csomópont kerékpárral átjárható. A 11-es huszár úti körforgalomban a csatlakozó ágakon kerékpáros útszakasz-kapcsolatok létesültek (Demeter utca, és

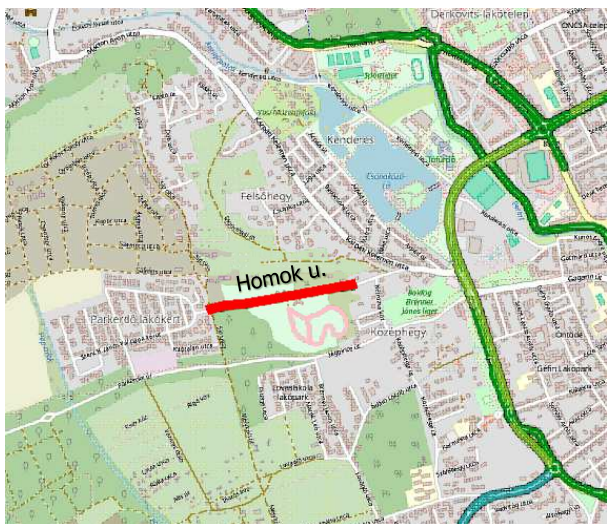


111. ábra: Repülők útja menti nyomvonal, körforgalmú csomópont mellett, és vasúti átkelőben kiépítve

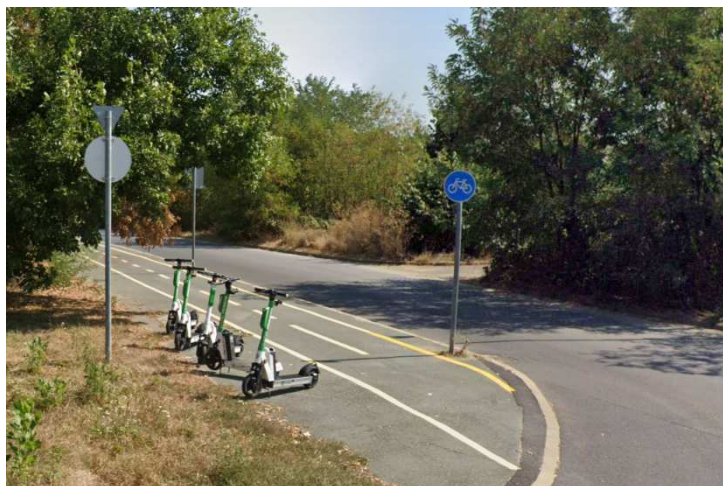
Homok utca menti nyomvonal

A város nyugati területén megépített szakasz a Homok utca északi oldalán lett kialakítva, mintegy 0,6 km hossz a Síp utcáig. A külterületi jellegű útszakasz melletti kétirányú, elválasztott gyalog és kerékpárút szélessége mintegy 3,5 m, ebből 1,0-1,0 m szélesek a kerékpáros haladósávok. A kerékpáros létesítmény a Parkerdő-lakókertet köti be közvetve a Bartók Béla krt. kerékpárúti hálózatába, illetve a zártkerti ingatlanok, valamint a város nyugati rekreációs területe, a mintegy 300 hetáros Parkerdő felé biztosít kapcsolatot. A kerékpárút aszfalt burkolattal épült ki (keleti vége mintegy 35 m hosszú térkő), melynek minősége megfelelő. A zöldterületen keresztül vezető létesítmény a Homok utca kiemelt szegélyes, közvilágítással megépített útburkolata mellé épült.

A kerékpárút a centrum felé nem épült tovább a beszűkülő Homok utcai közterületi keresztmetszetben, rácsatlakozik a közúti útburkolatra. Így hiányzik a kerékpárforgalmi létesítmény-kapcsolat a Homok utca mintegy 250 m hosszú szakaszán, illetve a Kárpáti Kelemen utca mintegy 200 m hosszú szakaszán a Bartók Béla körút kiépített kerékpárútjáig.



112. ábra: A Homok utca menti nyomvonal



113. ábra: Gyalog- és kerékpárút a Parkerdő-lakókerth felőli végén

Nárai út – Nárai Külső út menti nyomvonal

A déli városrészeket (Perin, Újperint), illetve Nárai községet a város központi részeivel összekapcsoló, ÉD-i irányú nyomvonal teljes hossza mintegy 1,8 km. Az északi szakaszon a Nárai utca, és a Nárai-Külső út burkolatán kétirányú kerékpáros nyom jelzések kerültek felfestésre a forgalmi sávok külső szélein, 1,3 km hosszon a Brenner Tóbiás körút és Ferenczy István utca között, a lakott területi szakaszon.



114. ábra: Nárai út – Nárai Külső út menti nyomvonal

A Ferenczy István utca és a Király Sportcentrum közötti 0,5 km hosszú útszakasz korábban lakott területen kívüli szakasz volt, azonban a külön nyomvonalon vezetett kerékpárút megépítésével együtt lakott területté lett átminősítve. Ezen a szakaszon, mint átmeneti zóna, továbbra is jellemzőek a magasabb sebességek. A kerékpárforgalmi létesítmény a gépjármű-forgalomtól külön felületen, egyoldali elválasztott gyalog- és kerékpárútként épült meg. A teljes létesítmény mintegy 90 millió forintból valósult meg 2021-ben.

A Nárai utca, és a Nárai Külső út a 8713 j. országos összekötő út belterületi részei. Az útburkolat aszfalt kopórétege erősen elhasználódott, ami hatással van annak kerékpározhatóságára is (kerékpáros nyommal jelzett útvonal részen). Az aszfalt felújítás, kopóréteg csere időszerű, a kerékpáros útburkolati jeleket újra kell festeni.

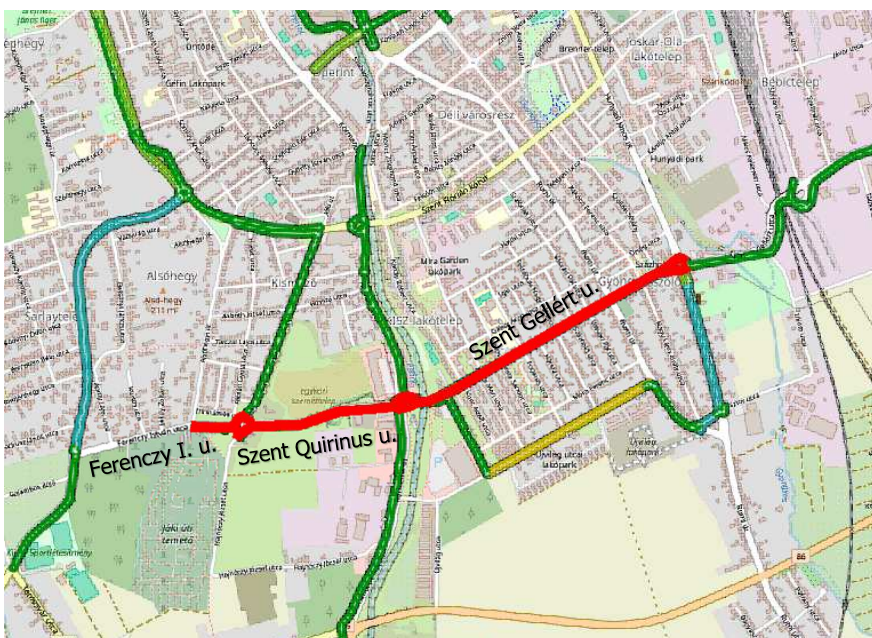
A déli, épített kerékpáros szakasz az országos közút keleti oldalára került. A beépítettség, illetve a rendelkezésre álló hely szerint elválasztott gyalog- és kerékpárút épült ki aszfalt burkolattal a közút és a telekhatárok közti zöldsávban. A „K” szegéllyel kiemelten elválasztott járdarész helyenként 0,75 m-re szűkül. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,0 m,

terelővonalal vannak elválasztva, a közút felőli oldalon beton folyóka épült. Az aszfalt burkolat minősége jó. A szakaszon közvilágítás létesült.



115. ábra: A Nárai út – Nárai Külső út menti nyomvonal. Kerékpáros nyom, elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszok

Ferenczy István utca – Szent Quirinus utca – Szent Gellért utca menti nyomvonal (Alsóhegyi út – Szőlős utca között)



116. ábra: Ferenczy István u. – Szent Quirinus u. – Szent Gellért u. menti nyomvonal

A déli külső lakóterületi városrészek KNY-i irányú összekötő fő kerékpáros útvonala a Jáki úti temető és a Szőlős utca között, mintegy 2,0 km hosszon. A közelmúltban a temetőnél Ferenczy István utca déli oldalán, az Alsóhegyi út és a Jáki úti körforgalom között 0,2 km hosszon egyoldali, kétirányú kerékpárút szakasz létesült, az északi oldalon járda épült. A közútszakasz aszfalt burkolatát felújították. Ezen aszfaltos kerékpárút szélessége 2,50 m.

A Jáki úti körforgalom és a Körmenyi úti körforgalom között 0,6 km hosszon egyoldali, kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz épült a Szent Quirinus utca déli oldalán vezetve, melynek az útburkolat állapota újszerű. A

kerékpáros felület aszfalt, míg a járdarész térkő, illetve aszfalt burkolattal épült ki. Az érintett körforgalmú csomóponti ágakon minden irányban az átvezetések kiépítettek. A közvilágítás a teljes szakaszon megépült.

A Körmenyi úti körforgalomtól keletre haladva, a Károly Róbert utcáig – a Perint-patak közötti hídján is átvezetve – kétoldali kerékpársáv létesült a Szent Gellért utca útburkolatán, mintegy 180 m hosszon. A kerékpársávok szélessége 1,25 m, az útburkolat kiemelt szegéllyel épült. Innen továbbhaladva a Szőlős utcai körforgalomig kétoldali kerékpáros nyom került felfestésre a kétoldali lakóingatlanokkal sűrűn beépített szakasz útburkolatán, 0,9 km hosszon. A nyom útburkolati jelek a forgalmi sávok külső szélén vannak felfestve úgy, hogy a folyópálya szakaszokon mindkét oldalon még szélső párhuzamos parkolósáv is húzódik, felfestéssel elválasztva. A Rumi út jelzőlámpás forgalomirányítású csomópontjában pedig többlet kanyarodó sávok létesültek, itt rövid, felfestett kerékpársáv-szakaszok vezetnek át a csomóponton. Az aszfalt útburkolat közepes állapotú, a felfestett útburkolati jelek láthatóak. A kétoldali járdával „faltól-falig” beépített nyomvonal közvilágítással kiépített, egyenes vonalvezetésű lakóterületi útszakasz a Szőlős utcai körforgalomig.



117. ábra: A Ferenczy István utcai kerékpárút szakasz



118. ábra: A Szent Quirinus utcai gyalog- és kerékpárút



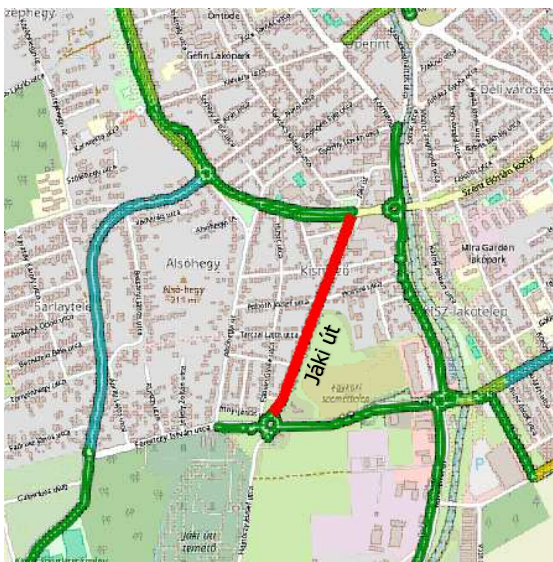
119. ábra: Szent Gellért utca, kerékpársáv



120. ábra: Szent Gellért utca, kétoldali kp. nyom, parkolósávok

Jáki út menti nyomvonal (Brenner Tóbiás krt. – Ferenczy István utca között)

A Brenner körüttől épült ki a Ferenczy István utcai körforgalmú csomópont között, mintegy 0,8 km hosszon. Kulcsfontosságú szerepe van a Jáki úti temető és a városközpont kerékpáros (és gyalogos) összekapcsolásában. Az Alsóhegy családi házas városrész jobb ÉD-i irányú kerékpáros elérhetőségét is lehetővé teszi a közelmúltban, TOP-os források igénybevételével kiépített kerékpáros elem. A létesítmény a Jáki út nyugati oldalán húzódik a közúttal párhuzamosan a széles zöldsávban, a meglévő járda átépítésével került kialakításra. A létesítmény típusa egyoldali, kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút. Az aszfalt burkolatú felület teljes szélessége 3,75 m, melyből 1,0-1,0 m szélesek a kerékpáros haladásávok, a világos színű térkő sorral elválasztott járdarész 1,50 m. Az egyenes vonalvezetésű nyomvonal a fásított utcában közvilágítással ellátott. Az útburkolat és a kerékpárút között árok húzódik. A gyalog- és kerékpárutat a családi házas övezet sűrűn elhelyezkedő lakóingatlanjainak kapubehajtói keresztezik.



121. ábra: A Jáki út menti nyomvonal

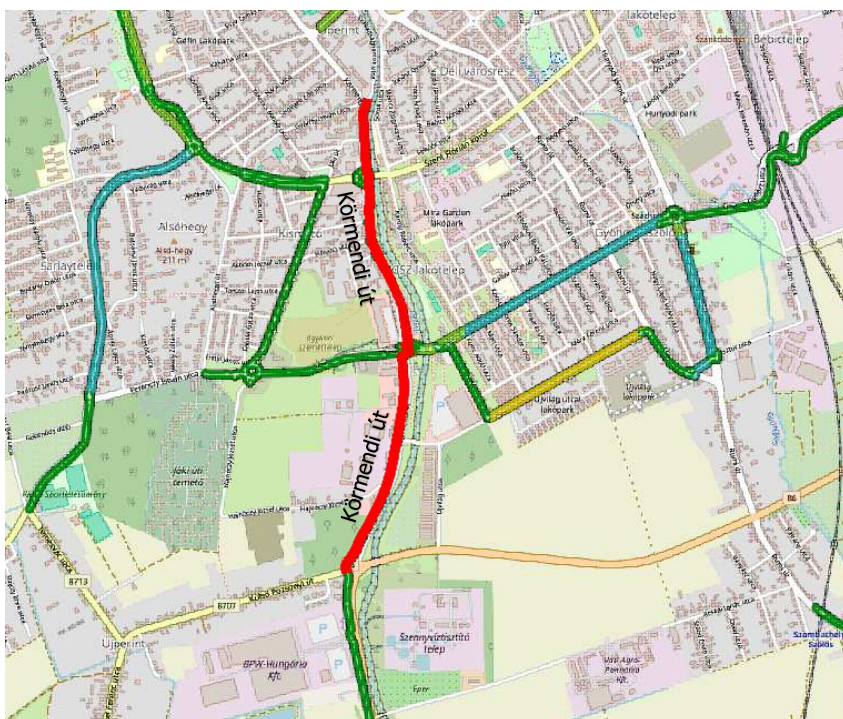


122. ábra: Gyalog- és kerékpárút a Jáki út mellett

Körmei út menti nyomvonal, városi szakasz (Szabadságharcos utca – Külső Pozsonyi út között)

Az egyik legjelentősebb kerékpáros infrastruktúra elem az ÉD-i irányú kerékpáros útvonal – annak déli irányú külterületi folytatásával -, mely a városközpontot kapcsolja össze a déli peremterületekkel (Újperint, Petőfitelep), illetve az agglomerációs térséggel (Balogunyom) a 86 sz. főút mentén vezetve.

A kerékpárút itt bemutatott belterületi szakasza északi irányból indulva a Körmei út keleti oldalán húzódik (az út és a Perint-patak között), a Szabadságharcos utcától kiépitve. A létesítmény típusa a Szabadságharcos utca – Szent Gellért utcai körforgalom között egyoldali, kétirányú kerékpárút. Az aszfalt burkolat épített szélessége az első mintegy 0,7 km hosszú szakaszon szűk 2,0 m, a szakasz nagy részén nincsen útburkolati jel felfestve a kerékpárúton. A burkolat állapota közepes, kissé elavult. A Szent Gellért utcai körforgalmú csomópont előtti mintegy 0,3 km hosszban a kerékpárút újszerű útburkolata kiszélesedik, útburkolati festéssel elválasztott gyalogosrész jelenik meg a keleti oldalán.



123. ábra: Körmei út menti nyomvonal, városi szakasz

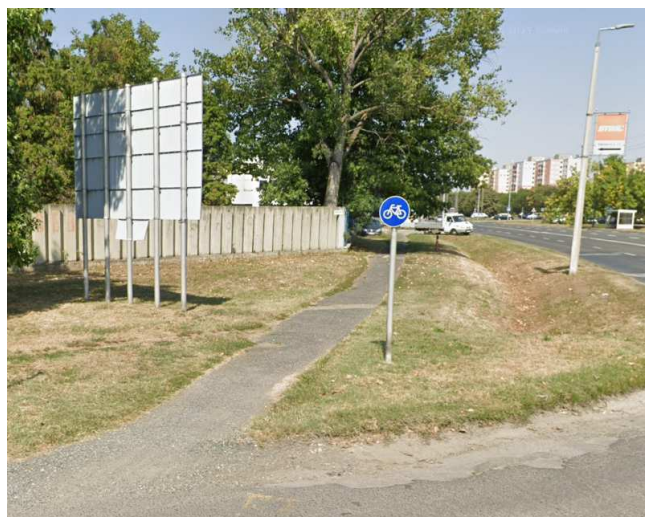
A Szent Gellért utcai körforgamtól délre haladva a kerékpárút a csomóponti ágakon átvezetve az immár 2x2 forgalmi sávós Körmei út nyugati oldalára kerül át. A 86 sz. főút csomópontjáig (Külső-Pozsonyi útig) tartó, mintegy 0,9 km hosszú szakasz felújítandó burkolata keskeny, alig éri el a 2,0 m szélességet. Az útszakasz iparterület mellett vezet, hivatásforgalmi szempontból jelentős létesítmény.

Az itt bemutatott nyomvonal teljes hossza mintegy 1,9 km. A teljes útszakaszon közvilágítás üzemel.

A nyomvonal több ütemben épült tovább déli irányban Balogunyom felé a közelmúltig, a 86 sz. főút mellett vezetve.



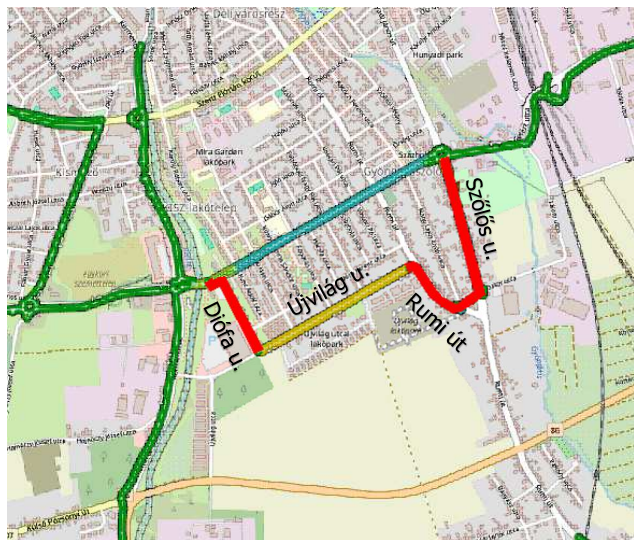
124. ábra: A Körömdi úti kp.út szakasz a Szabadságharcos utcánál



125. ábra: A Körömdi úti kp.út szakasz az ipari park térségében

Diófa utca – Újvilág utca – Rumi út – Pásztor utca – Szőlős utca menti nyomvonal (Szent Gellért u. – Hunyadi J. út között)

A létesítmény a déli városrészen, az Újvilág utcai lakópark feltárását, KNY-i irányú kapcsolódását biztosítja. A nyomvonal egy része kerékpározásra javasolt közút, épített / felfestett létesítmény nélkül. Az itt bemutatott nyomvonal szakasz teljes hossza 2,3 km. Jelen fejezetbe került az ÉD-i irányú Szőlős utca nyomvonal szakasz is (kerékpáros nyom), mely a Rumi úti, Rumi külső úti kerékpáros nyomvonal része lesz a várható fejlesztésekkel.



126. ábra: Diófa u. – ... – Szőlős u. menti nyomvonal

A nyomvonal szakasz nyugati oldalán, a Diófa utca mentén kétirányú kerékpárút létesült a meglévő járda szélesítésével, felújításával. A létesítmény az északi végén a Szent Gellért úti kerékpársávra csatlakozik, kerékpárúti átvezetéssel. A Diófa utcai létesítmény a déli végén az Újvilág utca felújított aszfalt útburkolatára csatlakozik. A Diófa utcai kerékpárút hossza mintegy 0,4 km. Az elválasztott kialakítású gyalog- és kerékpárút járdarésze meglehetősen keskeny, a kétirányú gyalogos forgalom nem biztosított. A négyemeletes lakóházak épületsarkai a meglévő gyalog- és kerékpárútnak a gyalogos részének úrszelvényébe lógnak be, ezzel jelentős baleseti konfliktust okozva a közlekedőknek.



127. ábra: A gyalog és kerékpárút a Diófa utcában



128. ábra: Belógó lakóépület sarok a kerékpáros létesítményben

A Diófa utcában megépített kerékpáros létesítmény az Újvilág utca felújított aszfalt útburkolatára csatlakozik. A kerékpárút megszűnik, az Újvilág utca kerékpározásra javasolt (kitáblázott) útvonal, mintegy 0,7 km hosszon, a Rumi útig. A kétirányú forgalmú, lakóparkot átszelő egyenes nyomvonalú út burkolatszélessége 6,0 m, kétoldali árokkal, közvilágítással kiépített jó állapotú útszakasz.

Az Újvilág utca – Rumi út csomópontjától, a Rumi út mentén déli irányba tartva a Pásztor utcáig (OMW benzinkútig) egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút szakasz épült ki a Rumi út DNY-i oldalán, a meglévő járda átépítésével. Az jó minőségű aszfaltburkolatú létesítménynek a festéssel, szegélysorral (helyenként zöldsávval) elválasztott járdarésze változó szélességű, igazodik a meglévő kerítések, tereptárgyak elhelyezkedéséhez. A kerékpáros haladósávok szélessége 1,0-1,0 m. A kiépített gyalog- és kerékpárút a Pásztor utcával szemben, a Rumi útra rávezetve szűnik meg, a szakasz hossza 0,3 km.



129. ábra: Kerékpározásra kitáblázott útvonal, Újvilág utca



130. ábra: Rumi út menti gyalog- és kerékpárút szakasz

A benzinkutat magában foglaló háromszög alakú teresedés mögötti 0,1 km hosszú Pásztor utcai útszakasz kerékpározható vegyes használatú út. A Szőlős utca útburkolatán kerékpáros átvezetés jelenti a kapcsolatot a Pásztor utca csomópontjában. A Szőlős utcában kétirányú kerékpáros nyom jelzések vannak felfestve a Pásztor utca csomópontja (Rumi út), és a Szent Gellért utca körforgalmú csomópontja közötti mintegy 0,6 km hosszú szakaszon. Ezen ÉD-i irányú útvonal fontos kerékpárforgalmi elem, továbbfejlesztve része lesz a Rumi út, Rumi Külső út menti kerékpáros nyomvonalnak, mely jelentős agglomerációs-hivatásforgalmi útvonal.



131. ábra: A Szőlős utcai kerékpáros nyom, párhuzamos parkolással

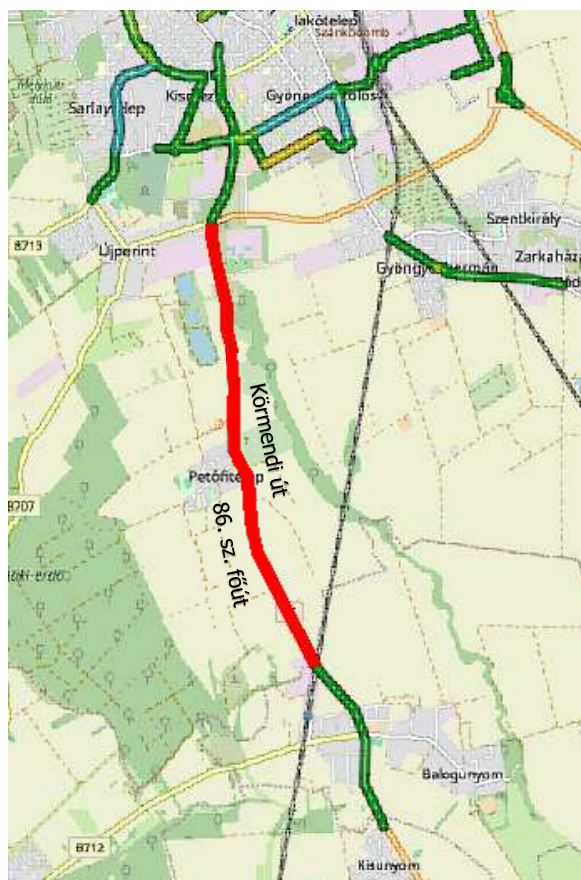
A lakóingatlanokkal mindkét oldalról sűrűn beépített Szőlős utca 2x1 sávú kialakítású városi gyűjtőút. Útburkolat szélessége meghaladja a 9,0 m-t, jelenleg a széles forgalmi sávok külső oldalán a párhuzamos parkolás megengedett, illetve mindkét oldalon buszmegálló helyek vannak felfestéssel kijelölve. A kerékpáros nyomok a forgalmi sávok szélein vannak felfestve, emiatt konfliktusok alakulhatnak ki a parkoló járművek és a haladó kerékpárosok között. Az útburkolat állapota megfelelő, a közvilágítás biztosított.

Körmendi út menti nyomvonal, külső szakasz (Külső Pozsonyi út – Balogunyom között)

Agglomerációs, hivatásforgalmi szerepe jelentős. A déli külső városrész, Petőfitelep elérését biztosítja, illetve a peremtelepülések (Balogunyom, Kisunyom) kerékpáros kapcsolatát segíti elő a várossal. Az itt bemutatott nyomvonal hossza mintegy 5,0 km.

Északi irányból a 86. sz. főút – Külső Pozsonyi út körforgalmú csomópontjától dél felé haladva, a főút nyugati oldalán kétirányú kerékpárút épült ki. A korábban épült kerékpárút aszfalt burkolata elhasználódott, szélessége 2,0 m, felfestés nincs, illetve jelentősen megkopott. Közvilágítás a külterületi jellegű útszakaszon nem épült ki. A lényegében felújítandó létesítmény-szakasz Szombathely-Petőfitelep városrészben, a Halastó utcáig tart, mintegy 2,7 km hosszon.

A Halastó utca és a megyeszékhely közigazgatási határa közötti szakasz a közelmúltban épült ki, a TOP-6.4.1-15 „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés” tárgyú felhívásra benyújtott sikeres pályázat alapján. A kerékpárútnak a szomszédos Balogunyom közigazgatási határán belüli szakaszát Balogunyom község és a Vas Megyei Önkormányzat valósította meg. A 86.sz. főút és a telepi régi temető kerítése közötti szűkös helyen a meglévő árok lecsövezésre került, a kerékpárutat a főúttól szalagkorlát-védelem választja el. A vonalvezetés innen a vasúti átjáró előtti aszfaltos csatlakozásig a főút árkával párhuzamosan halad, annak nyugati oldalán. A kerékpárút keresztezi a 21. sz. vasútvonalat. A vasúti átjáróban a kerékpárosok részére fénySOROMPÓVAL kiegészített félsorompó került kiépítésre.



132. ábra: Körmendi út menti nyomvonal, külső szakasz



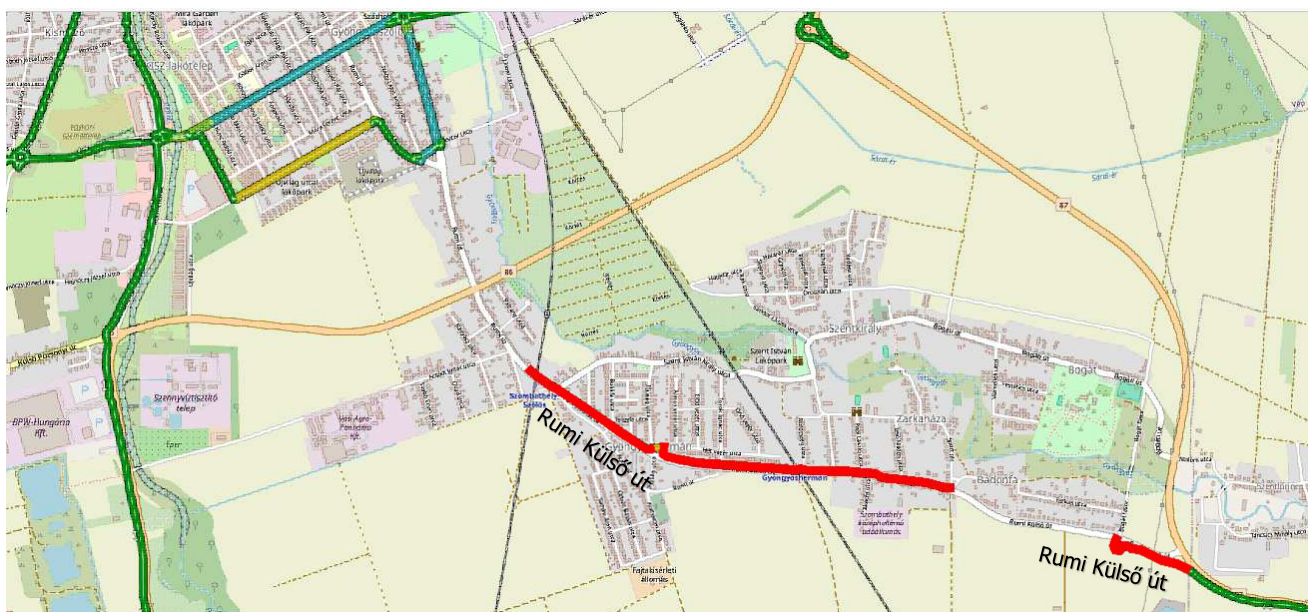
133. ábra: A régebbi szakasz az északi részen



134. ábra: Az új építésű szakasz Petőfiteleptől délre haladva

Az újabb épített szakasz hossza 2,3 km. Az aszfaltburkolatú kerékpárút szélessége 2,25 m, 2x0,50 m padkaszélességgel. Közvilágítás nem létesült a lakott terület kívüli kerékpárúton. A kerékpárút kivitelezési munkái 2022. év áprilisában kezdődtek meg, és november elején fejeződtek be. A 2022. november 26-án sikeresen lezárult műszaki átadást követően megkezdődött a forgalomba helyezési eljárás. Az illetékes hatóság 2023. február 7-én kiadott határozata alapján megtörtént a kerékpárút forgalomba helyezése.

Rumi Külső út menti nyomvonal (Szombathely-Szőlős vm. – Sport tér között és Bogát fasor – Táplánszentkereszt között)



135. ábra: Rumi Külső út menti nyomvonal

A nyomvonal fontos hivatásforgalmi kerékpárút, a délkeleti, 87 sz. főútra felfűzött kistelepülések (Táplánszentkereszt, Tanakajd, Vasszécseny) elérhetőségét biztosítja egészen Rum községig. A megyeszékhely közigazgatási területére eső kerékpárút nem összefüggő kiépítettségű. Hiányzik a belváros felé vezető, Rumi út menti kerékpáros kapcsolat (Szőlős utca – Rumi külső út között) mintegy 1,1 km hosszon, illetve kijebb nincs kerékpáros összeköttetés a Sport tér és a Bogáti fasor közötti 0,8 km-es útszakaszon sem. Ezen két hiányzó kapcsolati fejlesztést a közeljövőben TOP PLUSZ pályázati forrásokkal kívánják megvalósítani.

A 21. sz. vasútvonalat szintbeni átljáróval keresztezve, egyoldali kétirányú, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút épült ki a 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. Mintegy 1,3 km után a létesítmény szintben keresztezi a 17. sz. vasútvonalat. Gyöngyöshermán vasúti megállóhely után az út végig gyalog- és kerékpárútként van megjelölve, mely szintén egyoldali, kétirányú. Itt már a gyalogosok és kerékpárosok felfestéssel vannak elválasztva. Az aszfalt burkolat minősége megfelelő, szélessége kb. 3,50 m. A közút és a kerékpárút közti árok nagyrészt hiányzik, helyenként a közút felőli zöldsáv / padka ráhízott a kerékpáros haladósávra. A létesítmények közti keskeny zöldsávban – a ráparkolást akadályozandó – lánckorlát sor húzódik legnagyobb részét. A kerékpárút a Sport tér útburkolatához csatlakozva ér véget lakott területen. A szakasz hossza a 17. vasútvonaltól a Sport térig 0,7 km. A vasúti átjárók labirintkorláttal biztosítottak, a kerékpárosok az átjárókon gyalogként, a kerékpárt tolvadnak áthaladni. A közvilágítás kiépített.



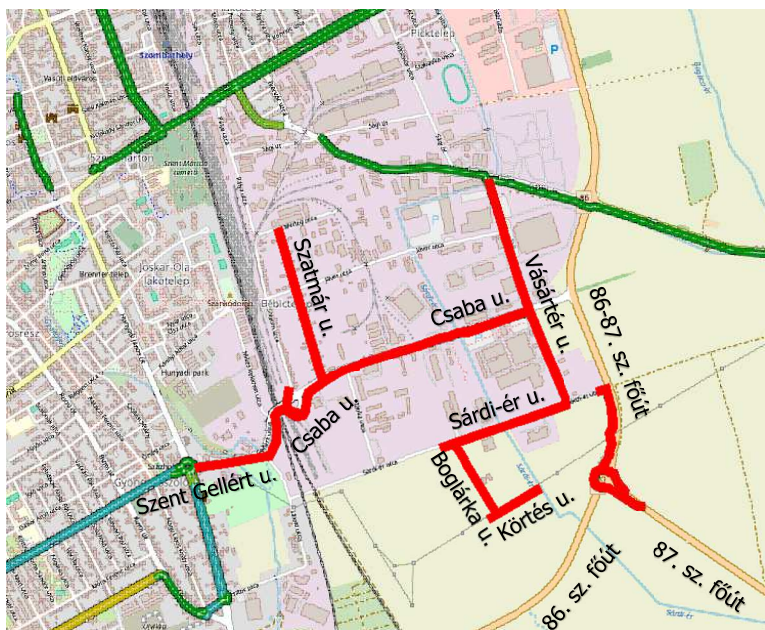
136. ábra: A gyalog- és kp.út lakott területen: hiányzó vízelvezetés



137. ábra: A Rumi külső úti, külterületi gyalog- és kp.út

A Rumi külső úthoz csatlakozó, a város lakott területét keletről lezáró Bogát fasor utcacsatlakozásával szemben, a Rumi külső út déli oldalán csatlakozik a külterületi szakasz, mely elválasztott gyalog- és kerékpárútként épült ki. A nyomvonal mintegy hurokszerűen megkerüli a szennyvíz átemelő létesítmény elzárt területét, majd az út déli oldalán haladva a „T” csomópont után – a közigazgatási határon – a kanyarodó 87 sz. főút déli oldalán halad tovább a közeli Táplánszentkereszt lakott területe felé. A gyalog- és kerékpárút felfestésekkel ellátott, jó minőségű aszfalt burkolatú létesítmény, épített szélessége 3,50 m. Közvilágítás nem épült ki.

Délkeleti ipari terület kerékpáros hálózata



138. ábra: Ipari terület kerékpárút hálózata

A keleti oldal nagy kiterjedésű ipari területein kerékpáros elemek épültek ki, összefüggő hálózatot képezve. A város centruma felől, illetve a lakóterületekről így a legjelentősebb üzemek, munkahelyek megközelíthetők, még úgy is, hogy az ÉD-i vasútvonal elválasztó hatása lényeges.

A terület elérése egyrészt a Centrum felől a Zanati úti kerékpáros létesítményen (vasút alatti aluljárón) keresztül, a Vépi úti kerékpárúton haladva történhet. Másrészt déli irányból a Csaba utcai kerékpáros aluljáróval lehetséges a terület megközelítése két keréken.

Az itt jelölt kerékpárutak mindegyike lényegében hivatásforgalmat bonyolít.

A **Szent Gellért utca – Csaba utca kerékpáros nyomvonal** hossza mintegy 1,8 km. Nyugatról haladva a Szőlős utcai körforgalomtól a Csaba utcai vasút alatti kerékpáros átjáróig az elválasztott gyalog- és kerékpárút a Szent Gellért utca déli oldalán épült ki. Az épített szélessége 3,50 m, festéssel elválasztott funkciókkal. Az aszfalt burkolata felújításra szorul.

A vágányokat a kisívben kanyarodó, nehezen belátható kerékpáros aluljáróban keresztezi a nyomvonal, majd a felüljáróval átívelő Csaba utca déli oldalán halad tovább, előbb a külön szintben csatlakozó Sólyom utca íves felhajtója mellett, majd az úthoz tartva, azzal párhuzamosan. Az elválasztott gyalog- és kerékpárút aszfalt burkolata itt jó minőségű, 3,50 m szélességgel megépítve. A kerékpáros létesítmény még a 86-87 sz. főút előtt véget ér: rácsatlakozik a Vásártér utcában kiépített ÉD-i irányú kerékpárútra.

A **Vásártér utca – Sárdi-Ér utca – Boglárka utca – Körtés utca kerékpáros útvonal** a terület keleti részén húzódik. A Vépi úti kerékpárútból csatlakozik le, és köti össze az ipari és logisztikai létesítményeket az adott útvonalon, 2,1 km hosszon. A Vásártér utcában felfestéssel elválasztott, egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút épült ki az út



139. ábra: A Csaba utca melletti gyalog- és kerékpárút



140. ábra: Csaba utca, vasút alatti kerékpáros aluljáró

nyugati oldalán vezetve. A jó minőségű aszfalt burkolat szélessége mintegy 4,0 m. A kerékpáros létesítmény az utcára merőleges Sárdi-Ér utca déli oldalán épült ki a Boglárka utcáig, az északi oldalon járda létesült. Az önálló vonalvezetésű kétirányú kerékpárút épített aszfalt szélessége 2,30 m, burkolati felfestéssel ellátott, jó minőségű útszakasz. A Boglárka utca nyugati oldalán csatlakozik a közelmúltban kiépített, elválasztott gyalog- és kerékpárút, mely színes térkő burkolattal épült ki, az útszegély mellett vezetve. A létesítmény a Körte utca déli oldalán vezet tovább az utca végéig.



141. ábra: Sárdi-Ér u. melletti kp.út, Boglárka utcai gyalog- és kp.út



Itt említhető meg a **Szatmár utcai kerékpáros útvonal**, mely az ipari terület és a vasútvonal közötti lakótömböt (Bébictelep) átszelő ÉD-i irányú utcában létesült. A Szatmári utca a lakótömb deréktáján keresztező Jávor utcától mindkét irányban „kifelé” egyirányúsított forgalmi renddel szabályozott. Típusát tekintve a kerékpáros útvonal nem más, mint „kétirányú kerékpárforgalom számára megnyitott egyirányú utca”. A meglévő aszfaltburkolatú út szélessége 5,0 m. A burkolat állapota jó. Az útszakaszon kerékpáros nyom útburkolati jelek vannak felfestve az „ellenirányokban”. A déli végén az útvonal a Csabai utcai kerékpáros létesítményhez kapcsolódik, északon a Mérleg utcánál végződik. Az egyenes vonalvezetésű létesítmény hossza 0,7 km.



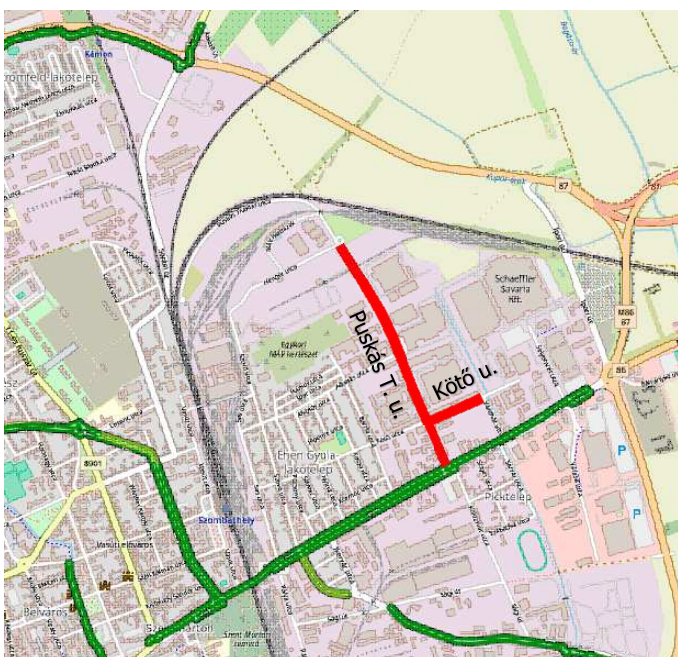
142. ábra: A Szatmár utca, kétirányú kerékpáros forgalommal



143. ábra: A 86-87 sz. főutak körforgalmú csp.-ja, kp.út átvezetés

A **86-87 sz. főutak körforgalmú csomópontjánál**, azok ágain irányhelyesen keresztül vezetve, hosszabb-rövidebb csatlakozó szakaszokkal kerékpáros létesítmény épült ki. A kerékpárút a 87 sz. főút és az iparterület között biztosít kerékpáros összeköttetést. A körforgalomtól a 86-87 sz. főutak közös szakaszán, annak nyugati oldalán vezet északi irányban rövid szakaszon, követve a kanyarodó főút nyomvonalát. A Sárdi-ér utca útburkolatára vezet be, ahol rövid vegyes használatú útszakaszt követően (itt hiányzik a kerékpárút mintegy 120 m hosszon) a Vásártér utcai kerékpárúthoz kapcsolódik. A kétirányú kerékpárút szakasz épített szélessége 2,0 m, használható burkolattal. A körforgalom elválasztó szigetein irányhelyes, egyirányúsított kerékpárút szakaszok vezetnek át. A nyomvonal szakasz hossza – az egyirányú átvezetésekkel együtt – mintegy 0,9 km.

A fent bemutatott kerékpáros útvonalak mindegyike közvilágítással ellátott nyomvonal.



144. ábra: Puskás Tivadar utca – Kötő utca menti nyomvonal

Puskás Tivadar utca – Kötő utca menti nyomvonal (Henger u. – Zanati út között)

A **Puskás Tivadar utca** a Zanati út északi oldalán lévő iparterület fontos gyűjtőútja. Az ÉD-i irányú útnak távlatban a meghosszabbítása van tervben, a 87-89 sz. főutak északkeleti elkerülő útja fejlesztési tervének részeként. A meghosszabbítás északi irányba szükséges, a 87 sz. főútra történő kikötéssel. Az utca útburkolatán, annak nyugati oldalán kerékpársáv létesült 1,0 m szélességben felfestve, a Zanati út felé haladó irányval. A kiemelt szegéllyel kiépített úttest szélessége kb. 8,0 m, a keleti oldalán parkolósáv épült ki, míg a nyugati felén külön vezetett, északi irányban egyirányúsított (kerékpározható) szervízút húzódik. Az egyoldali kerékpársávval ellátott aszfalt útburkolat elhasználódott, felújításra szorul. A kerékpársáv a

Zanati út csomópontja és a Henger utcai körforgalom között épült ki, hossza 1,0 km. A közvilágítás az útszakaszon biztosított.

A **Kötő utcában**, az úttest déli oldalán egyoldali, kétirányú kerékpárút épült a Puskás Tivadar utca – Vámház utca közötti szakaszon, mintegy 250 m hosszon, a további jelenlévő ipartelepek, logisztikai telephelyek kerékpáros elérését elősegítendő. Az útburkolat északi oldalán járda húzódik. A kerékpárút a meglévő kiemelt szegélyes útszél és a kerítés vonala között húzódik szorosan, a járda átépítésével létesült, szélessége 2,0 m. Az aszfalt burkolat elhasználódott, hosszanti repedésekkel tagolt, a kerítés felőli padka sok helyen a burkolatra felhízott. A közvilágítás a Kötő utcában kiépített.



145. ábra: A Puskás Tivadar utca, egyoldali kerékpársáv



146. ábra: Kétirányú kerékpárút a zöldsávban, Kötő utca

Kerékpáros hálózat a Belvárosban

A belvárosban egyre sűrűsödő kerékpáros létesítmények alkotnak összefüggő hálózatot, melyek nagyobb része a közelmúltban épült ki. Szerepük jelentős a városcentrum intézményeinek biciklivel történő elérésében (munkahelyek, hivatali ügyintézés, bevásárlás), illetve fontos tényezők a főként hétkévi rekreációs, turisztikai jellegű kerékpározás elősegítésében is. Kiépítésük, burkolatuk változó, a műemléki területek helyszínein térkő burkolatok is megjelennek. A forgalomszabályozás is illeszkedik a belvárosi közlekedési rendszerhez, jellemzően egyirányúsításokkal operálva. Összeköttetésük a külső kerékpárutakkal részben megoldott, bár helyenként még tapasztalhatók kapcsolódási hiányok. A burkolatok állapota általában megfelelő, a közvilágítás mindenhol kiépített. Konfliktusok jellemzően a sok helyen részben közös felületeket használó gyalogosokkal és parkoló gépjárművekkel fordulnak elő. A belvárosban kiépített kerékpárutakat a lenti térkép szerint lehet bemutatni.



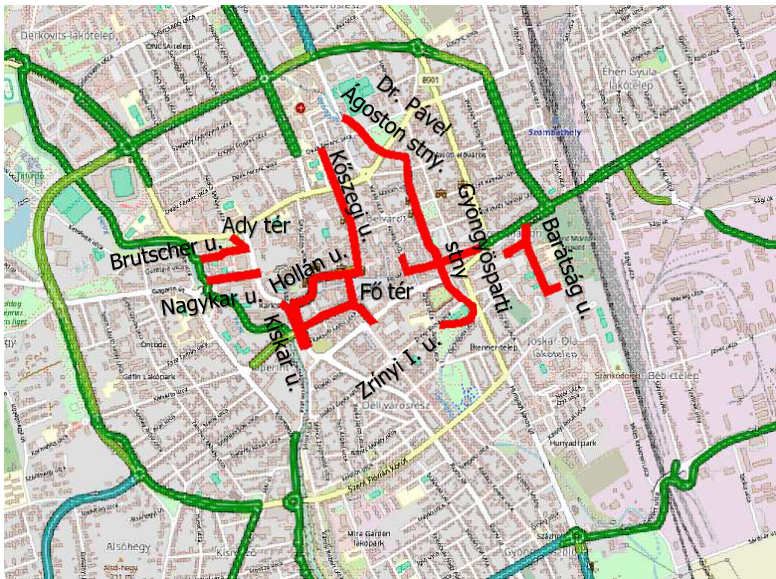
147. ábra: Kőszegi utca, az egyirányú térkő kerékpárút szakasz



148. ábra: Kőszegi utca, egyirányú aszfalt kerékpárút szakasz

Kőszegi utca – Liszt Ferenc utca menti nyomvonal (Széchenyi István utca és a Deák Ferenc utca között)

A Széchenyi István utca és a Petőfi Sándor utca között a Kőszegi utca egyirányú forgalmú (déli irányba haladnak a járművek). Az út keleti oldalán, a kiemelt szegélyen kívül épült az észak felé egyirányú kerékpárút, a Fő tér – Mártírok tere között 1,0 m széles térkő, innen északra a Petőfi Sándor utcáig pedig 1,5 m széles aszfalt burkolattal. A déli irányba kerékpározók az egyirányú út úttestjén haladhatnak ezen a szakaszon. A szakasz hossza mintegy 0,4 km. A Petőfi utcán átvezetés épült ki, innen a Karinthy utcáig tartó rövid szakaszon kétirányú kerékpárutat alakítottak ki a meglévő járdán az épületek közöttátvezetve, 100 m hosszon. A Liszt Ferenc utca a Kőszegi utcához hasonlóan déli irányba egyirányúsított, ennek keleti oldalán van kiépített, 1,5 m széles aszfaltos egyirányú kerékpárút észak felé, a Deák Ferenc utcáig, további 100 m hosszon. A déli irányba kerékpározók a közúti forgalommal együtt haladhatnak.



149. ábra: A Kerékpáros hálózat a Belvárosban



150. ábra: A Petőfi u. – Karinthy u. közötti átkötő kerékpárút



151. ábra: Liszt F. utca, egyirányú aszfalt kerékpárút szakasz

Gyöngyös-patak menti nyomvonal

A létesítmény a belváros keleti oldalán, a Gyöngyös-patak mentén húzódik, a Zrínyi Ilona utca – Markusovszky Lajos utca között, mintegy 1,3 km hosszon. A Zrínyi Ilona utca útburkolatához csatlakozik a gyalog- és kerékpárút, mely a Gayer parkon vezet keresztül ívesen megkerülve a sportpályákat, a patak partja felé húzódva. A térkő burkolatú létesítmény szélessége 2,0-3,0 m között változik szakaszosan.

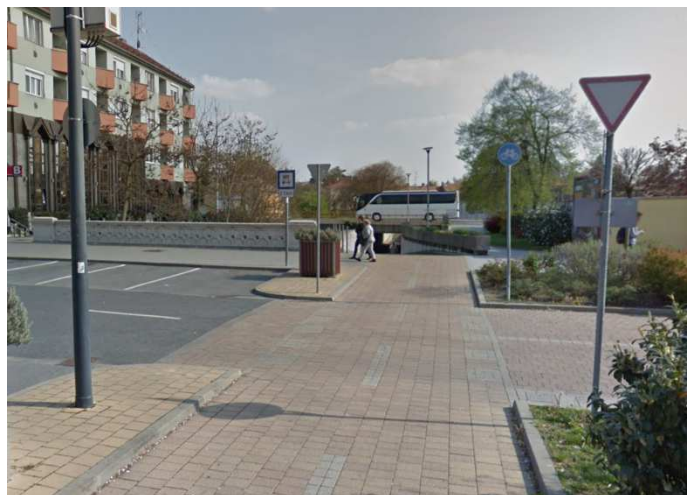
A Gyöngyös-patak nyugati oldalán húzódó aszfalt burkolatú kerékpárút északi irányban külön szinten, merdek csatlakozó rámpákkal kiképzett aluljáróban keresztezi a Thököly Imre utcát, majd szintben áthalad a Szent Márton utca útfelületén, térkő burkolattal kiépítve.



152. ábra: Thököly utcánál kp.úti aluljáró merdek rámpákkal



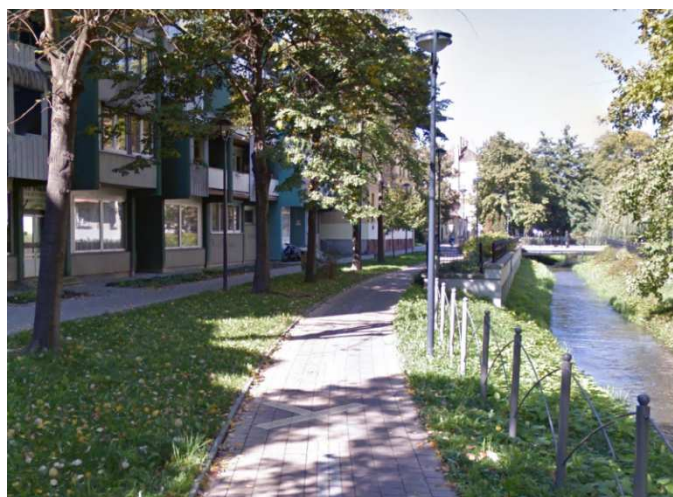
153. ábra: A Gayer Gyula park, térkő gyalog- és kerékpárút



154. ábra: A Szent Márton utcában lévő kerékpáros átvezetés



155. ábra: Dr. Pável Ágoston sétány, aszfalt kerékpárút

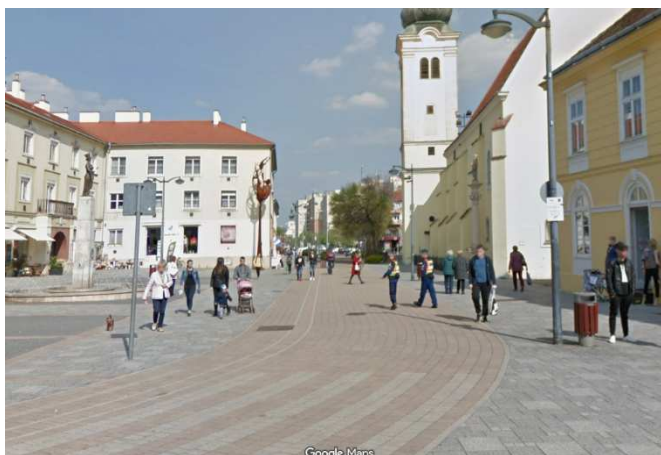


156. ábra: Gyöngyösparti-sétány, térkő kerékpárút

A Szent Márton utca és a Kisfaludy Sándor utca közötti 150 m hosszú szakaszon (Gyöngyösparti-sétány) kétirányú kerékpárút épült a vízfolyás nyugati oldalán, 2,0 m szélességben, színes térkő burkolattal. A patak kanyargó medrét követve, a Kisfaludy utca és a Szelestey László utca között kétirányú kerékpárút épült ki 2,0 m épített szélességgel, aszfalt burkolattal, mintegy 0,3 km hosszon (Dr. Pável Ágoston sétány). Innen északi irányban elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz létesült aszfalt burkolattal és 3,0 m szélességgel, majd kétirányú kerékpárút szakasz épült ki 2,0 m széles aszfalt burkolattal a Markusovszky Lajos utcáig, annak patakhídjáig. Ezen szakaszok hossza 0,4 km. A kórház bejáratáig nincs kiépített kerékpáros létesítmény, mintegy 200 m hosszon a Markusovszky úton kell kerékpározni.

Király utca – Szent Márton utca menti nyomvonal

A belvárosi Király utca déli része gépjármű forgalomtól mentessé alakított, faltól-falig térkő burkolattal átépített gyalogos- kerékpáros útszakasz. A közterület középső



157. ábra: A Király u. – Szent Márton u. kp.út, műemléki területen

része a kerékpáros forgalomé, piros színű térkő burkolattal elválasztva a kétoldali gyalogos forgalomtól. A 130 m hosszú, ÉD-i irányú útszakasz a Fő térnél kanyarodik a hasonlóan sétálóutcává kiépített Szent Márton utcához (a Fő térre kerékpárral behajtani tilos). Innen a térkő burkolattal kiépített utcarész még 140 m hosszon létesült a Gyöngyösparti sétányig. Tovább aszfalt burkolatú úton, parkoló szervízúton, kerékpáros nyom kijelöléssel lehet kerékpározni a Vörösmarty Mihály utca csatlakozó, és keleti irányban továbbvezető kerékpárútjára. A kerékpározható közútszakasz hossza a patak és a Vörösmarty utca között mintegy 0,2 km.



158. ábra: A Kiskar utca, egyirányú kp.út szűkebb területen

Fő tér – Kiskar utca közötti nyomvonalak

A Kiskar utcában, a Kossuth Lajos utca és a Hollán Ernő utca közötti szakaszon irányhelyes, kétoldali kerékpárút húzódik, a meglévő széles aszfaltjárdákon, a gyalogos forgalomtól felfestéssel elválasztva. Az egyirányú kétoldali gyalog- és kerékpárút szakasz hossza 0,2 km. A kerékpáros haladásávok szélessége 1,0 m.

Az egyirányúsított Hollán Ernő utcában és a Széchenyi István utcákban egyirányú kerékpárút szakaszok épültek az ellenirányokban, illetve kerékpáros nyom útburkolati jeleket festettek fel az útburkolaton. A kombinált kétirányú létesítmény hossza Hollán Ernő u. – Berzsényi Dániel tér – Széchenyi utca nyomvonalon 0,4 km.



159. ábra: Hollán E. u., egyirányú kerékpárút szakasz

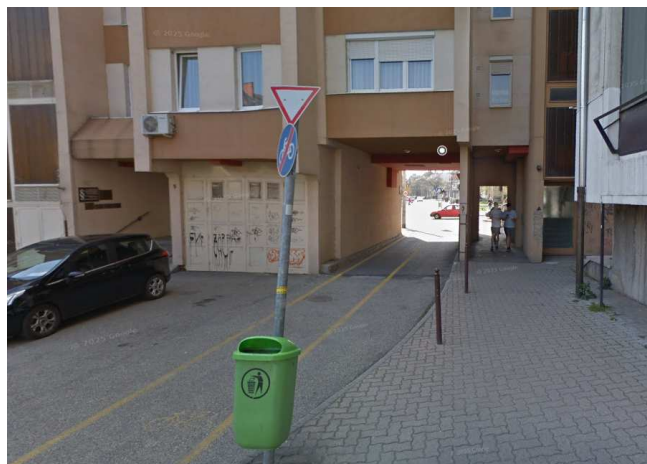


160. ábra: Széchenyi u., kijelölt kerékpározható útvonal

Kétirányú kerékpárút szakasz húzódik a Fő tér nyugati oldalán ÉD-i irányban mintegy 160 m hosszon kialakítva a szürke térkő burkolatú sétálótéren keresztül (színes térkő burkolattal). A Bejczy István úton rövid, 70 m-es térkő burkolatú, egyirányú kerékpárút köti össze a Thököly Imre utcát a Fő téri kerékpárúttal. A Kiskar utca és a Fő tér között – a hotel mellett, és az épületek között / alatt átvezetve – közvetlen gyalog- és kerékpárút összeköttetés létesült 100 m hosszon.



161. ábra: Kerékpárút a Fő téren



162. ábra: Kerékpárút átkötés a Fő tér – Kiskar u. között

Brutscher József utca – Ady Endre tér, Nagykar utcai kerékpáros nyomvonalak

A Belváros nyugati oldalán, a Perintparti kerékpárútról (Magyar László utcai szakasztól) indulnak a központ felé, a Sörház utcáig kiépítve. A rövid kerékpárút szakaszok a területen lévő oktatási intézmények, kollégiumok és a buszpályaudvar kerékpáros megközelíthetőségét biztosítják. A Nagykar utcai létesítmény aszfalt burkolatú önálló kétirányú kerékpárút, mintegy 0,2 km hosszon kiépítve, fasor mellett, zöldterületen húzódik. Az épített szélessége 2,0 m.

Ettől 100 m-rel északabbra, párhuzamos vonalvezetéssel épült ki a Brutscher u. – Ady Endre tér menti újszerűbb állapotú nyomvonal, mely elválasztott gyalog- és kerékpárút. A Magyar László utca és az Ady tér között a közút déli oldalán létesült, 3,50 m teljes burkolatszélességgel. A járdarész térkőből, a kerékpárút-rész aszfalttal épült meg. Kerékpáros átvezetéssel a térnél a közút északi oldalán épült tovább a nyomvonal, immár önálló kétirányú kerékpárútként, 2,30 m szélességgel, aszfalt burkolattal. A Petőfi Sándor utca felől – a téren keresztülvezetve – egyirányú kerékpárút köt rá, mintegy 50 m hosszon megépítve. A létesítmény hossza 0,3 km.



163. ábra: Kétirányú kerékpárút, Nagykar utca



164. ábra: Különválasztott gyalog- és kp.út, Brutscher utca

Bár már nem a közvetlen belvárosban található, inkább Szentmárton városrészben, de itt szerepeltethető a **Barátság utcai kerékpáros létesítmény**, mely a centrum és a lakótelep között biztosít kapcsolatot, illetve a Vásárcsarnok is megközelíthető rajta kerékpárossal. Északon a Szent Márton térhez csatlakozik, mely gyalogos zónaként épült át. Innen elérhető a Zanati úti kerékpárút az iparterületek felé, illetve a Szent Márton utca kerékpáros útvonala a centrum felé. Az önálló vonalvezetésű kerékpárút déli irányban mintegy 0,3 km hosszon épült ki a lakóépületek között. Burkolata aszfalt, épített szélessége 3,0 m. Nyugati irányban a Vásárcsarnok felé 100 m hosszon épült ki egy leágazó kerékpárút szakasz hasonló épített paraméterekkel.



165. ábra: Barátság utca, kétirányú kerékpárút

A kerékpárforgalmi létesítmények kezelője, üzemeltetője legnagyobb részben Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata.

A „355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről” szóló kormányrendelet szerinti, a Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő kerékpárút szakaszokat a melléklet IV. sz. függeléke mutatja be.

3.3.3 Meglévő tematikus kerékpáros útvonalak

A kerékpáros turizmus a legnagyobb ütemben fejlődő turisztikai ágazat, ami összekapcsolja a sporttevékenység iránti igényt a regionális természeti- és kulturális örökség egyedi felfedezésének lehetőségével. Ausztria és Magyarország határtérsége, a hegyek és alföldek adta tájképi sokfélesége, természeti és kulturális gazdagsága ideális ahhoz, hogy európai kerékpáros csúc régióvá válhasson. Az osztrák – magyar határtérség legnagyobb és egyben legsokszínűbb kerékpáros régiója, Szombathely központtal Vas megye, Burgenland, Alsó- Ausztria és a Bécsi Alpok térségét foglalja magában.

A Szombathelyi TDM Szervezet gondozásában 2018-2020. között zajló kínálatfejlesztés eredménye a **Veloregio**, ami kerékpáros útvonalajánlatokkal, és hozzájuk kapcsolódó kerékpárosbarát szolgáltatásokkal, kulturális és természeti látnivalókkal gazdagítva várja az osztrák- magyar határtérségbe látogató kerékpáros turistákat.

A Savaria Turizmus Kft. magyarországi projektpartnerként kapcsolódott be Veloregio-projektbe azzal a céllal, hogy a kerékpáros turizmust erősítse Szombathelyen és környékén. A Veloregio-projekt keretében hét, a vasi megyeszékhelyről kiinduló kerékpáros körút érhető el, amelyek a szombathelyi Fő térről, a Tourinform Iroda előtt indulnak. A kerékpáros túrák különböző hosszúságúak, egy részük a könnyű kategóriába tartozik, akár gyerekekkel is teljesíthető. Az útvonalakon kívül a kerékpáros infrastruktúrát is fejlesztették a projekt során. Szombathely Fő terén, a Tourinform iroda előtt 0-24 órában nyitva tartó, önkiszolgáló szervizállomást alakítottak ki, itt apróbb javítások végezhetőek el. Sok kerékpáros térkép készült, applikációt fejlesztettek a bringautak népszerűsítésére. Közel 200 útbaigazító tábla került ki az útvonalak mellé, a kutatások szerint a bringások közül a legtöbben még ezek alapján tájékozódnak. Az utak minőségét és a táblákat önkéntes szakaszfelelősök ellenőrzik, a biciklis turisták pedig a német szempontok alapján minősített Bett & Bike, a kerékpárosok speciális igényeit figyelembe vevő szálláshelyek közül választhatnak Vas megyében. A várost érintő tematikus túraútvonalak:

- **A Római vízvezeték útja (kiskör):** a túra az ókori Savaria városába vezető vízvezetékek útját követi, a földalatti csatornát több helyen feltárták, most kerékpáron fedezhetjük fel, hogyan jutottak friss vízhez több mint kétezer évvel ezelőtt a település polgárai. Hossza 48 km. Útvonal: Szombathely – Sé – Torony – Dozmat – Bucsú – Rohonc (Rechnitz) – Bozsok – Bucsú – Torony – Sé – Szombathely.
- **A római vízvezeték útja (nagykör):** az ókori Savaria a Kőszegi-hegységből kapta épített vezetéken keresztül a friss ivóvizet. Ennek nyomát követhetik a túrázók, Bucsú és Rohonc (később Dozmat határában is) mellett megtekinthetik a több mint 2000 éves vízvezeték egy-egy feltárt szakaszát. Hossza 54 km. Útvonal: Szombathely – Sé – Torony – Dozmat – Bucsú – Rohonc (Rechnitz) – Bozsok – Kőszegszerdahely – Kőszegdorozsló – Lukácsháza – Gyöngyösfalu – Perenye – Gencsapáti – Szombathely. Az ókori vízvezeték útját követő útvonal keleti irányba kanyarodik, és így vezet vissza Szombathelyre. Akár családoknak is ajánlott, kiserővel utakon halad.
- **Monarchia útvonal:** az Arany-patak mentén megnézhetjük Torony nevezetességeit, a nardai templomokat, Ausztriában Pinkaóvár (Burg) ősi sáncvára, a helyi tó várja a túrázókat. Eisenbergben és Deutsch Schützenben templomok, borászatok mellett halad az útvonal, Magyarországra visszatérve Pornóapáti és Nári nevezetességei következnek. Akár családoknak is ajánlott, kiserővel utakon vezet. Hossza 52 km. Útvonal: Szombathely – Sé – Torony – Dozmat – Narda – Burg (Pinkaóvár- Ausztria) – Csejke (Eisenberg an der Pinka) – Németlövő (Deutsch Schützen) – Pornóapáti – Nári – Szombathely.

- **Kőszeghegylja túra:** a túra során a Kőszegi-hegység keleti oldalán kerékpározhatunk, több települést érintve. Útközben becsületkasszából vásárolhatunk zöldséget, gyümölcsöt, ősszel szelídgesztenye kerül a házak elé. Akár családoknak is ajánlott, kislevegalmú utakon vezet. Hossza 54 km. Útvonal: Szombathely – Gencsapáti – Gyöngyösfalu – Lukácsháza – Kőszeg – Cák – Kőszegszerdahely – Borszok – Bucusu – Szombathely.
- **Középkori templomok és kastélyok:** a kastélyok számát tekintve Vas megye az egyik leggazdagabb vidékünk, 260 kastélyt és kúriát számláltak itt, s ezek közül sok Szombathelyen vagy vonzáskörzetében található. Hossza 70 km. Az útvonal: Szombathely – Táplánszentkereszt – Tanakajd – Vasszécseny – Csemeszokpács – Rum – Zsenye – Püspökmolnári – Gyanógeregye – Sorkifalud – Vasszécseny – Tanakajd – Táplánszentkereszt – Szombathely.
- **A vas és bor útja:** Vas megye nyugati részébe visz az útvonal, Felsőcsatáron a Vasfüggöny Múzeumot, az egykori talkumbányát, a Pinka-szurdokot és a Világosi erdő halomsírait nézhetjük meg. Vaskeresztesen horgászto, pincészetek, vendéglátóhelyek várják a látogatókat. Az útvonal kislevegalmú utakon vezet. Hossza 43 km. Útvonal: Szombathely – Sé – Torony – Dozmat – Narda – Felsőcsatár – Vaskeresztes – Horvátlövő – Pornóapáti – Nárai – Szombathely.
- **Kastélyok és várak:** a Gyöngyös-patak mentén fekvő településeken keresztül jutunk el a váráról és fürdőjéről híres Sárvárra. Útközben szinte minden községben kastélyok, kúriák (némelyikben több is) és vízimalmok mellett vezet az útvonal. Ikerváron a Batthyány-kastély és az ország első vízierómúve is megcsodálható. Akár családoknak is ajánlott, kislevegalmú utakon vezet. Hossza 60 km. Útvonal: Szombathely-Táplánszentkereszt-Tanakajd-Bozzai-Kenez-Pecöl-Ikervár-Sárvár.



166. ábra: A kerékpáros túraútvonalak interaktív térképes felülete, www.bikemap.net



167. ábra: Kerékpáros túraútvonalak kezdőpontja, a Tourinform Iroda a Fő téren



168. ábra: Túraútvonal-szakasz Táplánszentkeresztben, buszmegállóhely kerékpártámaszokkal

A VELOREGIO-projekt során Magyarországon elsőként minősített kerékpáros-barát szálláshelyeket kínálnak kifejezetten a biciklis turisták részére. A szempontrendszer szülőhazája Németország, az Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (Általános Német Kerékpáros Klub) foglalta össze, hogy mire van szükségük azoknak, akik a kerékpáros túráik alatt szállást keresnek. Így született meg a **Bett & Bike minősítés**, ami jelzés és garancia a biciklis turistáknak, hogy olyan helyre érkezett, ahol nemcsak pihenhet, hanem különféle szolgáltatásokat is kaphat. A Bett & Bike kerékpáros turisztikai minőségbiztosítási rendszer szigorú, kötelező, illetve választható szempontokat ír elő a szálláshelyeknek. A teljesítésért cserébe megkapott jelzés ajánlás a túrázóknak, kerekzőknek. A kötelezően elvárt kritériumok:

- Egyéjszakás szállás biztosítása a kerékpáros turisták számára.
- Zárható helyiség a kerékpárok biztonságos tárolására.
- A ruhák és felszerelés szárítására alkalmas helyiség biztosítása.
- Teljes értékű reggeli vagy reggeli-készítési lehetőség biztosítása.
- Információnyújtás a térség turisztikai ajánlatairól.
- Kerékpáros szerszámkészlet és kerékpárszerviz-kapcsolat biztosítása.

3.3.4 Értékelés és problématerkép

Az országos kerékpárút-törzshálózat (82.B : Rum – Szombathely – Bucsú kerékpáros útvonal) érinti Szombathely területét, azonban az OTrT nyomvonal jelenleg nincs kijelölve. A város a Sé közigazgatási határ – 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 – Körmendi út – Szent Gellért utca – Diófa utca – Újvilág utca – Rumi út – Rumi külső út nyomvonalat preferálja a településen keresztülhaladó OTrT nyomvonalként. A nyomvonalban több, jelenleg hiányzó szakasz is van. A nyomvonal olyan meglévő, megépített kerékpárforgalmi létesítményeket tartalmaz, melyek szélessége az OTrT kerékpáros törzshálózatra vonatkozó követelményeknek nem felel meg.

A további, nem főhálózati szerepű meglévő kerékpáros létesítmények nagyobb része megfelelő burkolatállapotú, szélességük viszont sok esetben nem felel meg az UME előírásainak. Általános probléma, hogy az elválasztott gyalog- és kerékpárutak több esetben helytelenül, kerékpárútként kerültek kijelölésre. Több szakaszon kisebb lokális felületi hibák (kátyúk, repedések, padka felhízása) fedezhetők fel a burkolat felületén.

Szombathely – Balogunyom közti kerékpárútnak a Szombathely és a Petőfi-telep között húzódó szakasza:

Az érintett rosszabb burkolatminőségű szakasz a Körmendi út – Szent Gellért utca körforgalmú csomópontjától a Petőfitelep, Halastó utcáig tart, mintegy 3,6 km hosszon. Az aszfalt útburkolat több helyen töredezett, begazosodott. A keskeny burkolaton hiányzik, vagy lekopott az útburkolati jel felfestése. A kerékpáros útvonal hivatásforgalmi jellegű, napi szinten használt útvonal, melyről hiányzik a közvilágítás mintegy 2,4 km hosszon.

Útburkolati hibák, repedezettség, kátyúk jelentkeznek az alábbi kerékpárutak esetén is:

- Gyöngyösparti kerékpárút egyes szakaszain aszfalt burkolat tönkremenetele.
- Vásártér utcai kerékpárút, helyenként aszfalt burkolati hibák, repedések, foltozások.
- Hefele Menyhért utcai (belváros) gyalog- és kerékpárút szakasz: lokális térkő burkolati süllyedések.
- Varasd utcai gyalog- és kerékpárút: elhanyagolt, tönkrement burkolatállapotú, gazzal benőtt, nincs kitáblázva és felfestve. Ráparkolás jellemző. A mintegy 0,7 km hosszú gyalog- és kerékpárútnak a déli végén nincs közúti, hálózati kapcsolata (Sági útnál).
- Zanati út melletti kerékpárút: kétoldali kerékpáros létesítmény töredezett, foltozott aszfalt burkolattal. A vízelvezetés elhanyagolt, a keskeny közúti földpadka sokesetben ráhízott a burkolatra.
- Szent Gellért utcai kerékpárút: a Hunyadi János út – Csaba utca közötti épített szakaszon az aszfalt burkolat sok helyen tönkrement, legfőképp a nagy teherforgalmú telekbehajtókban.
- Muskátli utca (-Dolgozók útja) kerékpárút: lokális burkolati hibák, repedések.
- Bartók Béla körút menti kerékpárút: az egyoldali gyalog- és kerékpárút szakaszon burkolati hibák, egyenetlenség jellemző. Továbbá a Bartók Béla körút útburkolata mintegy 500 m hoszon jelentősen tönkrement a kerékpársávval kiépített szakaszon. A Perint-patak fölötti híd is rossz állapotban van, felújítandó.
- Szent Márton utcai kerékpárút: az útszakasz déli oldalán lévő keskeny, egyirányú kerékpárút aszfalt burkolata meglehetősen leromlott állapotú.

- A Horváth Boldizsár körútnak a Sugár út – 11-es Huszár út közötti szakaszán az útburkolat mintegy 400 m hosszon tönkrement, az útszakasz a kerékpársávval és kerékpárúttal együtt felújításra szorul.
- A Szűrcsapó utcának a Rohonci úttól délre eső része rossz burkolatállapotú. Az aszfaltúton egyoldali kerékpárút létesült, melynek burkolata az útfelújítással együtt fejlesztendő, mintegy 300 m hosszon.

Kedvezőtlen burkolatválasztás:

A kerékpárutak esetén – a hatályos UME szerint – térkő, kockakő, vagy hasonló kiselemes burkolat néhány kivételtől eltekintve nem építhető, a kerékpárosoknak kedvezőtlen felület. A városban létesültek olyan szakaszok, melyeken a kerékpáros haladásávk térkő burkolattal épültek ki:

- Fő tér és környezete kerékpáros létesítményei (műemléki jellegű terület miatt nagyrészt alkalmazható).
- Brenner Tóbiás körút menti gyalog- és kerékpárút (kerékpáros felülete).
- Gyöngyös-patak menti kerékpárút térkő szakasza.
- Kőszegi utca egyirányú kerékpárút szakasz.

A kerékpársávokon, illetve a kerékpáros nyom útburkolati jelekkel kialakított kerékpározható közút szakaszokon a legjelentősebb probléma, hogy a sok helyen lekopott festésű kerékpársávokon, illetve az útszéleken felfestett piktogramokkal megjelölt útrészen a párhuzamos parkolás konfliktusokat okoz. Ilyen kerékpáros útvonal szakaszok pl. az Óperint utca, a Szőlős utca.

A Rumi külső út menti meglévő gyalog- és kerékpárút vasútvonalakat keresztez (2 db szintbeni átjáróval), ahol a kerékpárosoknak le kell szállni, és labirintkorlátokon keresztül át kell tolni a kerékpárt, önálló kerékpáros vasúti átjáró nincs.



169. ábra: Kerékpárút felhajtó a Rohonci út – Bem József út csomópontnál



170. ábra: Kihelyezett behajtásgátló pollerek a Gyöngyösi-patak menti kerékpárúton

A Rohonci út – Bem József utca rámpás kerékpárúti csatlakozás esetén, a fenti képen látható kissugarú haladósáv - ráfordítás nagyon balesetveszélyes a megépített korláttal, beláthatósági akadályt is képez.

Szintén a fenti képsorokon a Gyöngyösi-patak menti kerékpárút egyes szakaszain behajtásgátló oszlopok (pollerek) kerültek kihelyezésre. Az oszlopok kihelyezését lehetőleg kerülni kell azok balesetveszélyessége miatt. Szakszerűen kihelyezett oszlopokat kerékpáros haladósávok elhúzásával, jól megvilágított területen lehet.

Problémás a Zanati úti aluljáróban a kerékpáros átvezetés. A gyalog- és kerékpáros aluljáróban egyirányú kerékpárút vezet át „befelé” irányban, „kifelé” irányban a forgalmas közúti aluljáróban, a szélső forgalmi sávon kell kerékpározni. A Zanati úti oldalhelyes kerékpárutakon a buszöblökbe vezetett szakaszokon (!), és a keresztező útcsatlakozásoknál meredek, botlás- és balesetveszélyesek a szegélyszüllyesztések.

A meglévő kerékpáros útburkolati jelek minősége sok helyen nem megfelelő. A meglévő kerékpársávok, kerékpáros nyom jelek, meglévő csomóponti átvezetések burkolati jele, a felfestések néhány folyópálya szakaszon és csomópontban lekopott.

A hálózattól még hiányoznak szomszédos településeket bekötő szakaszok: ilyen például Nárai, Ják, Söpte és Gencsapáti. Hálózati szakadás van a Rumi úti, Rumi Külső úti kerékpárút nyomvonalában: nem épült meg a kerékpáros létesítmény a Rumi úton a Szőlős utca – Rumi Külső út között, illetve a Rumi Külső út mentén a Sport tér – Bogát fásor között.

A városon belül a meglévő hálózat kerékpáros főengelyei még mindig nincsenek mindenhol összekötve, az összefüggő kerékpárhálózat elérésére még további fejlesztések szükségesek. A meglévő hálózat folytonossági hiányait a nagyforgalmú utak okozzák. Ezek mentén a kerékpáros forgalom közúti forgalomtól elválasztott elvezetése nem megoldott. Hiányzik a Szent Flórián körút menti kerékpáros nyomvonal a Déli Városrészben, továbbá ÉD-i hálózati hiány van a Hunyadi János úton és a Szent Imre herce utcában (Muskátli utca – 89. sz. főút közötti szakaszon). KNY-i irányú kerékpáros kapcsolati elem hiányzik a belvárosban a Petőfi Sándor utca nyomvonalán. Kerékpáros hálózati hiány van az Óperint utca – Bartók Béla körút között, illetve az Óperint utca – Körmendi út között. A keleti iparterületen ÉD-i kerékpáros kapcsolati hiány van a Kolozsvári utcában, a Zanati úti iparterületek és a Vépi úti iparterületek (és kerékpáros létesítmények) között.

Az Oladi és a Derkovics lakótelepet északról, Herény városrészt délről határoló, felhagyott Szombathely – Oberwart vasúti nyomvonal (a Perint-patak feletti híddal) kihalászatlan. Kerékpáros létesítmények kialakításával az adott nyomvonalon javulna a lakóterületek és a központ közötti biciklis kapcsolat.

A nyugati városrészen a Homok utcai kerékpárút nincs bekötve a Bartók Béla körút menti kerékpáros útvonalba, mintegy 500 m hosszon KNY-i irányú hálózati hiány van. Hiányzik a Ferenczy István utcában a kerékpáros útszakasz a Nárai Külső út – Alsóhegyi út között.

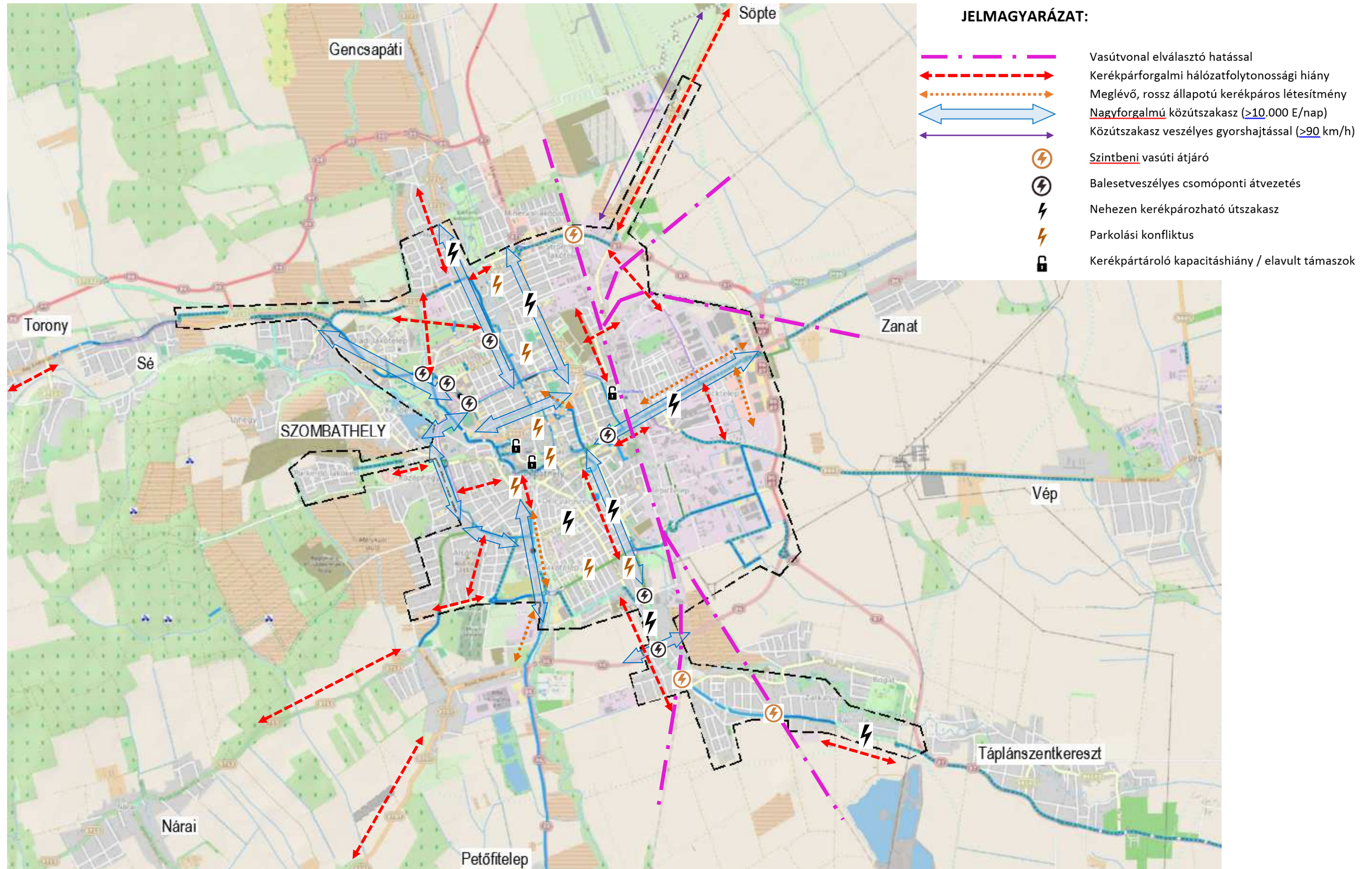
A kerékpározást segítő infrastruktúra elemeknél a nyomvonalas létesítmények alkotják a többséget, miközben viszonylag kevés a területi jellegű, kerékpárosbarát korlátozott sebességű övezet. Az elmúlt időszakban kialakított irányhelyes megoldások viszont javítják a kerékpározók közlekedésbiztonságát. 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 kerékpáros közlekedés számára veszélyes helyek 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 folyamatos fejlesztések ellenére is – a kerékpártárolás jelenleg részben kapacitáshiányos, és nem megfelelő szolgáltatási szintű. A B+R parkolóknak a kiemelt megállóhelyeknél (Vasútállomás, Ady téri buszpályaudvar) minőségi fejlesztése szükséges.

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

A kerékpáros közlekedés problémáit a vizsgálati területen az alábbi térkép (171. ábra) mutatja be:



171. ábra: Szombathely Megyei Jogú Város kerékpározást akadályozó tényezők problématerképe

3.4 Közbringa

A városban a kerékpározásnak jelentős hagyománya van (saját kerékpárra épülő kerékpározás). Szombathely intenzív területhasználattal érintett része – a kerékpár-deponálási pontok potenciális helyszíneinek területe – jelentős kiterjedésű.

A városban jelenleg közbringa-rendszer nem üzemel. A városban elektromos roller kölcsönző szolgáltató működik. A rollerkölcsönzés üzemeltetése 2022. év szeptemberben, az autómenetes napon indult el a városban.

3.5 Szervezeti-működési háttér

A kerékpáros projektek kialakításáért, fejlesztéséért és sikeres kivitelezéséért, valamint a későbbi üzemeltetésért Szombathely Megyei Jogú Város felel. A városháza szervezeti felépítését mutatja a lenti 172. ábra, melyet a Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának Szervezeti és Működési Szabályzatáról szóló 16/2024. (X.10.) önkormányzati rendelet 1. sz. melléklete tartalmazza.

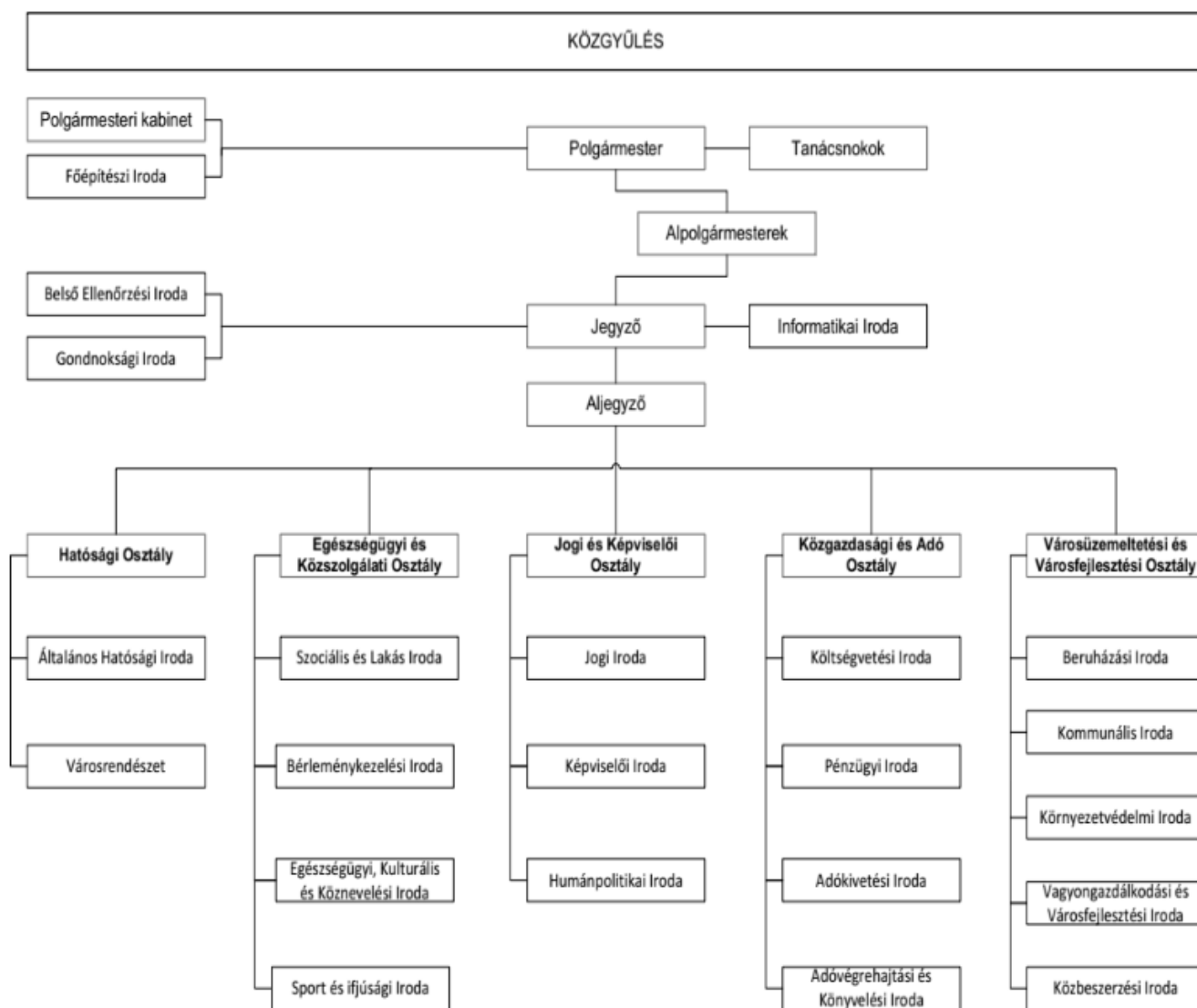
Az **önkormányzat** a városfejlesztések és az akcióterületi tervek megvalósításának alapvető letéteményese. A pályázati forrásból megvalósuló programokra az egyes OP-k Irányító Hatósága az önkormányzattal fog megállapodást kötni a támogatásnak az akcióterületi tervben jelölt céljainak a szabályszerű felhasználására. Feladata a fejlesztések aktív és passzív résztvevőinek (megvalósításban résztvevők, ill. a megvalósítás „haszonélvezői” a lakosság és a gazdasági / társadalmi szereplők) integrálása.

Az önkormányzat hivatalos megnevezése: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata. Az önkormányzat székhelye: Szombathely, Kossuth Lajos utca 1-3. A Közgyűlés hivatalának megnevezése: Szombathely Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatala. A választott polgármester tevékenységét három alpolgármester, három tanácsnok, egy jegyző és egy aljegyző segíti.

Az önkormányzat **Hatósági Osztályának** szerteágazó tevékenységei közül elsődleges feladata a hatósági jogkörök gyakorlása, mely magában foglalja a kereskedelmi, ipari és szolgáltatási tevékenységek engedélyezését és ellenőrzését, valamint a birtokvédelemhez kapcsolódó ügyek intézését. Szerepe a kerékpáros projektekkel kapcsolatosan a megépült kerékpáros létesítmények védelmében, a helyi épített és meglévő környezeti, természeti értékek védelmében van.

Az **Egészségügyi és Közszolgálati Osztály** lényegében a helyi lakosság egészségügyi alapellátásának biztosításáért, szervezettségéért és fejlesztéséért felelős szerv. Fő feladata az egészségügyi alapellátás szervezése és biztosítása, beleértve a háziorvosi, gyermekorvosi és fogorvosi ellátást, valamint az iskola-egészségügyi ellátást. Emellett koordinálja a lakossági egészségügyi alapellátást, és gondoskodik az egészséges életmódot segítő szolgáltatásokról. Utóbbi esetén lehet jelentős szerepe a kerékpározást, mint egészséges életmódot népszerűsítő kampányokkal, lakossági szemléletformálással, oktatással.

A **Jogi és Képviselői Osztály** az önkormányzati szervek jogi működésének biztosításával, a jogi ügyletek előkészítésével, a szerződések véleményezésével, valamint a jogi képviselő ellátásával foglalkozik. Az osztály felelős továbbá az önkormányzati rendeletek előkészítéséért is. Kerékpáros projektek előkészítő munkáiban, pl. területvásárláshoz kapcsolódó szerződéses ügyek kezelésében, irányításában van jelentős szerepük.



172. ábra: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata szervezeti felépítés

A **Közgazdasági és Adó Osztály** feladata többek között az önkormányzat által működtetett helyi adók (épitményadó, idegenforgalmi adó) kezelése, ideértve a kivetés, nyilvántartás, beszedés, illetve behajtás feladatait. Elkészíti a költségvetési rendelet-tervezetet, javaslatot tesz a költségvetési gazdálkodásra vonatkozó intézkedések kezdeményezésére. A kerékpárúti fejlesztési projektek esetén részt vehet a beruházások költségbecslésében, építés esetén számlaforgalmat, pénzügyi tranzakciókat ellenőriz, és irányít.

A **Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztály** szerepe a közlekedési létesítmények megvalósítása esetén kiemelten fontos. Felelős a város működtetéséhez és fejlesztéséhez kapcsolódó számos feladatért, mint például a közművek, közlekedés, parkgondozás, közterületek karbantartása és a környezetvédelem. Ez az osztály biztosítja a város infrastrukturális rendszerének zavartalan működését, és elősegíti a város élhetőbbé tételét, fejlődését. Közreműködik az önkormányzati út-, kerékpárút- és közműberuházásokkal kapcsolatos tervezési programok előkészítésében, kiírásában és értékelésében. Az építési munkálatok koordinációs feladatait ellátja, szükség esetén műszaki ellenőri tevékenységet végez.

A Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Nonprofit Zrt., vagyis a **SZOVA Nonprofit Zrt.** két cég, a Szombathelyi Városgazdálkodási Kft., és a Házkezelési Kft. összeolvadásával, 2007. július 1-től kezdte meg tevékenységét. Egy évvel később a Claudius Ipari Park, 2009 októberében a Szombathelyi Távhőszolgáltató Kft. is integrálódott a vállalatba. A cég egyszemélyes tulajdonosa Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata. A társaság a jogelődökkel együtt már több mint ötven éve lát el Szombathelyen városüzemeltetéssel kapcsolatos feladatokat. A SZOVA Nonprofit Zrt. vagyonhasznosítással és városgazdálkodással kapcsolatos szolgáltatásokat

végez önkormányzattal, gazdasági szervezetekkel, társasházakkal, magánszemélyekkel kötött megállapodások alapján. Tevékenysége rendkívül széleskörű: a hulladékgyűjtés, a közterületek tisztítása, a téli hó- és síkosság-mentesítés, valamint útfenntartás, útjavítás, kommunális gépjárművek és munkagépek javítása. Emellett bérlemény- és épületkezelés, illetve üzemeltetés, társasházkezelés, ingatlanfejlesztés, ingatlanhasznosítás. Ezek mellett a SZOVA Nonprofit Zrt. üzemelteti a Műjépgályát, a Tófürdőt, a Kalandvárost és a fizető autóparkolókat is. A Szombathelyi Önkormányzat által irányított komplex út- és járdarekonstrukciós program ütemezése szerint részlegük folyamatosan részt vesz a város útjainak és járdáinak felújításában. A kerékpárutak és kerékpáros létesítmények karbantartásában, felújításában és működtetésében is fontos szerepet játszik a cég.

Közel húsz évre visszamenőlegesen vizsgálva megállapítható, hogy a városvezetés elkötelezett a kerékpáros fejlesztések megvalósítása iránt. Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata közreműködésével a **2007-2013** közötti fejlesztési periódus során három nagyobb beruházás is megvalósult a Nyugat-Dunántúli Operatív Program keretében, 350 millió Ft-os támogatásból.

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 Gyöngyösszőlős és Gyöngyöshermán városrészekben	130 m Ft	4,405 km

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

A **2014-2020-as** programozási időszakban további nagyobb fejlesztések valósultak meg Szombathely területén a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretein belül.

Projekt címe	Támogatás összege	Kerékpárforgalmi létesítmény hossza
A Ferenczy utca hiányzó szakaszának kiépítése	1 099 m Ft	0,780 km
Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése	1 029 m Ft	10,500 km
Szombathely és Vép településeket összekötő kerékpárút megépítése	156 m Ft	1,718 km
Szombathely és Balogunyom településeket összekötő kerékpárút megépítése	222 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

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

A városvezetés elkötelezett a további kerékpáros projektek megvalósításában, a hálózat hiányzó szakaszainak kialakításában. Erre látható a **2021-2027-es** programozási időszak, a kerékpárhálózat fejlesztéssel összefüggő, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében megvalósult és megvalósuló beruházásokkal az alábbiakban.

Projekt címe	Támogatás összege	Kerékpárforgalmi létesítmény hossza
Bartók Béla körút és híd felújítása	1 735 m Ft	0,492 km
Belterületi úthálózat fejlesztése	610 m Ft	0,380 km
Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészen	408 m Ft	0,300 km
Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészen	466 m Ft	1,880 km
Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen	695 m Ft	1,819 km
Fenntartható városfejlesztés Szombathelyen	50 m Ft	-

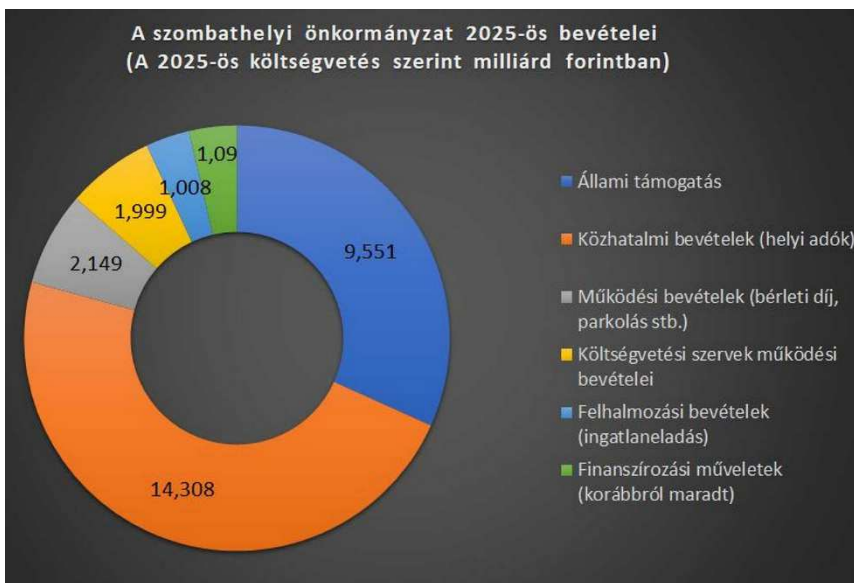
12. táblázat: Szombathely kerékpáros fejlesztései a TOP PLUSZ Program keretében, 2021-2027. (teljes projektköltség)

2023-ban elkészült a Zanat városrészt elérő kerékpárút a 86 sz. főút mentén. A mintegy 1 km hosszú kerékpárút **hazai forrásból** épült meg. Az állami hozzájárulás 300 millió forintjához az önkormányzat saját forrásból még 96 millió forinttal járult hozzá.

Vas Vármegye Önkormányzata 2020-ban sikeresen pályázott az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. közreműködésével meghirdetett, **hazai költségvetési forrásból** finanszírozott térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítésére kiírt pályázati felhívásra, melynek keretében 139 millió Ft vissza nem térítendő támogatásban részesült. A projekt keretében kiválasztott öt szakasz közül a várost a Szombathely - Söpte kerékpárút érinti. A tervezett kerékpárút Szombathely belterületén már kiépült kerékpárút és Söpte belterülete között teremt kapcsolatot. A nyomvonal Szombathely és Söpte közigazgatási területét érinti, a 8639 j. úttal párhuzamosan haladva, a közúti árok külső oldalán. Az itt tervezett kerékpárforgalmi létesítmények hossza összesen 2.818 méter. A projekt előkészítési szakaszban tart, az engedélyes és kiviteli terveket Vas Vármegye Önkormányzata 2023. június 2-án adta át az érintett települések polgármestereinek ünnepélyes keretek között.

A szombathelyi önkormányzat főbb költségvetési adatai 2025. évre az alábbiak szerint várható. A szombathelyi költségvetés úgynevezett főösszege körülbelül 30 milliárd forint. A legnagyobb összegek az államtól és a helyi adókból folynak be a város pénztárába.

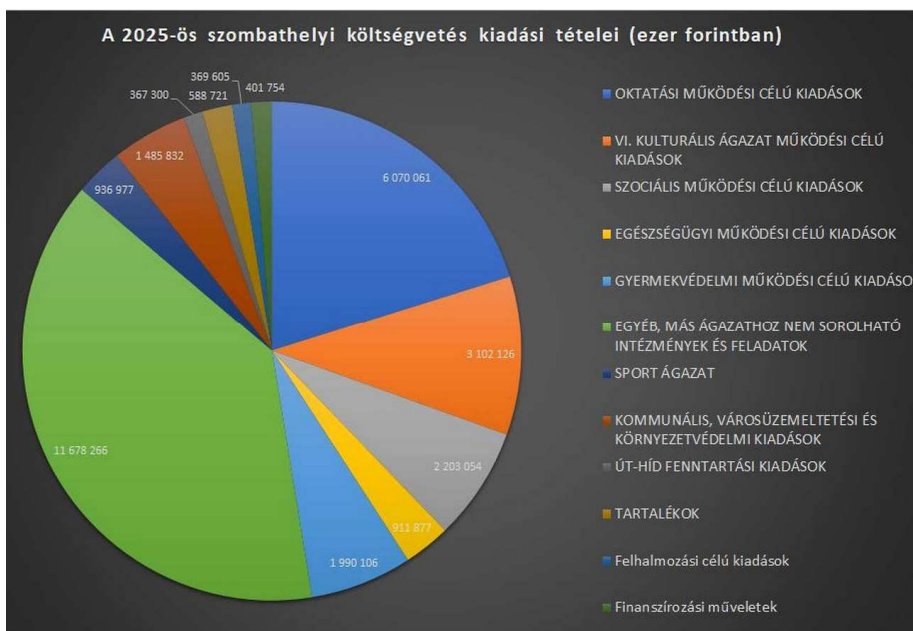
Az önkormányzati feladatok közül kötelező többek között az utak fenntartása, a tömegközlekedés működtetése, a közvilágítás, az óvodák, a szociális alap szolgáltatások, a víz- és csatorna szolgáltatások, a temetők fenntartása.



173. ábra: Szombathely Város éves bevétele, 2025.

Legnagyobb kiadási csoport az „egyéb” kiadások halmaza, melyben 11,6 milliárd forint van megjelenítve. Ide kerülnek mindazok a kiadások, amelyeket nem lehet besorolni a nagy ágazatok egyikébe sem. Ebben a csoportban szerepel a szolidaritási adó, a Városháza működtetése, a tömegközlekedés (helyi járatok) és a parkolási rendszerek fenntartása is.

A 2025-ös szombathelyi költségvetés legnagyobb tételei között 6 milliárdos összeg jut az oktatásra, és a város szintén komoly összeget költ kultúrára (3,1 milliárd) és szociális célokra (2,2 milliárd). A városüzemeltetési kiadások több mint 300 millió



174. ábra: Szombathely Város éves kiadási tételei, 2025.

forinttal csökkentek a tavalyi évhez képest, de még így is jelentősek (kb. 1,5 milliárd), a gyerekvédelmi kiadásokon (2 milliárd forint) pedig a gyakorlatilag a városi bölcsődék fenntartását kell érteni.

Az út- híd fenntartási kiadások összege 367,3 millió forint 2025-ben. A költségvetési táblázatok alapján kerékpárút fenntartásra 20 millió forint jut. Továbbá a kerékpáros létesítményekkel összefüggésben lévő egyéb feladatokra, pl. burkolati jelek felfestésére 40 millió Ft, kátyúzásra 100 millió Ft, szegélyek javítására, akadálymentesítésre 5 millió Ft lett betervezve. A kerékpárforgalmi létesítmények fenntartásával, üzemeltetésével kapcsolatba hozható költségvetési tételeket, azokra betervezett összegeket az alábbi táblázat foglalja össze.

Megnevezés	2025. évi eredeti előirányzat (ezer Ft)
Burkolati jelek festése	40 000
Helyreállítások (teljes pályaszerkezet csere)	15 000
Hézagkiöntés	5 000
Kátyúzás	100 000
Kerékpárút fenntartás	20 000
Padkarendezés	6 000
Szegélyek javítása, akadálymentesítés	5 000
Jelzőlámpák üzemeltetése és cseréje	35 000
Jelzőtáblák (forgalmi rend változás)	21 000
Közösségi közlekedés (buszmegállók kialakítása, leszálló szigetek helyreállítása, kialakítás)	6 000
Közvilágítási elemek karbantartása, kiegészítése	4 000
Nyílt árok tisztítás, árokrendezés (árvízvédelmi művek, berendezések, karbantartása)	3 000
Csatorna fedél javítások	10 000
Víznyelők tisztítása	1 500
Csapadékvíz elvezetés (üzemeltetés)	10 000
Közlekedési infrastruktúra fejlesztése, fenntartása	79 000

13. táblázat: Szombathely Város fontosabb útfenntartási kiadásai 2025-ben, kivonat

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos további partnerek, aktív helyi és országos civil szervezetek és tevékenységük bemutatása

A külső szervezeteket a hatóságok, a szakértők, a civil szféra szereplői, a piaci szereplők és az intézmények jelentik, akik a megvalósítás aktív résztvevőinek egyik csoportját alkotják. Szombathely városában nem csak az önkormányzat, hanem a helyi civil szervezetek, állami szervek és a turisztikai szolgáltatók egyaránt elkötelezettek a kerékpáros fejlesztések érdekében. Az állami szervek közül kiemelt jelentőséggel bír a **rendőrséggel** való együttműködés, akik a közlekedésbiztonsággal kapcsolatos előadásokat, képzéseket tartják a város kerékpárosai számára.

A **Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség** (MAKETUSZ) 2017-ben alakult hiánypótló szervezetként. Célja, hogy minél több emberrel megismertesse a kerékpározás élményét, és buzdítsa a szabadidő aktív eltöltésére. A szövetség 2018 óta szervezi a BringásVándor táborokat, amelyek során a diákok nyáron, egyhetes tábor keretében, két keréken fedezhetik fel az ország gyönyörű tájait. A BringásVándor programon túl számos

kerékpáros programot kínál az egyesület, például 2025. szeptemberben sor került a Bringás reggeli program megszervezésére. További projektek a Ring sorozat, a Horizont túra, a „Tekerj a zöldbe!” országos kerékpártúra sorozat, valamint a kerékpáros osztálykirándulás.

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.

A város európai uniós, illetve más forrásból megvalósuló fejlesztések előkészítéseit és lebonyolításait a 2010. január 28-án alapított, az önkormányzat 100%-os tulajdonában lévő **Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.** látja el. Az önkormányzat az elmúlt években megvalósult projektek eredményeinek és a megvalósítás során szerzett tapasztalatoknak köszönhetően bízta meg a Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft-t a városfejlesztési és városrehabilitációs feladatokra.

Szombathely városában nagy hagyománya van a kerékpáros közlekedésnek, 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 városi kerékpáros közlekedés köré szerveződött civil szervezetek, egyesületek:

- Magyar Kerékpárosklub
- Szombathelyi Tekergők
- Szombathelyi Egyetemi Sportegyesület (SZoESE)
- Szombathelyi Civil Kerekasztal
- Herényi Kulturális és Sportegyesület
- Biciklon Sport Club

Szombathely városában jelentősebb kerékpáros események:

Autómentes nap: Az Európai Autómentes Nap (European Car Free Day) 1998 óta minden évben szeptemberben megrendezésre kerülő rendezvénysorozat, amely a környezettudatosságot próbálja erősíteni. A program felhívja a figyelmet a megnövekedett autóforgalom okozta környezeti és baleseti problémákra, a felelősségteljes közlekedési mód megválasztására, az emberbarát, környezettudatos közlekedés és a közösségi kerékpáros és gyalogos közlekedés előnyeire. 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.



175. ábra: Autómentes nap, Szombathely, 2025. szeptember 22-én

Bringás reggeli, bringás uzsonna:

Az országos bringás reggeli mára hagyománnyá vált: célja, hogy összehozza a kerékpárral közlekedőket, és megmutassa, hogy biciklivel munkába járni egészséges és környezetbarát módszer. Az esemény országsszerte több

helyszínen valósul meg, 2025. év szeptemberében Szombathelyen a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség a rendezvényt megszervezte.

Az AGORA Savaria Nonprofit Kft. szeptember 16-án ismételten vendégül látta a kerékpárral közlekedőket uzsonnára a dr. Antall József téren. Az akció a Magyar Kerékpárosklub „Bringázz a munkába!” országos kampányához kapcsolódott, amely évek óta hívja fel a figyelmet a fenntartható és egészséges közlekedés fontosságára.

3.6 A fejlesztési terület kijelölése

A tervezett kerékpárosbarát fejlesztéseket Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata több pályázati forrás segítségével kívánja megvalósítani:

- TOP PLUSZ 1.3.2 jelű „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás: TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002 azonosítószámú „Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészben” című projekt: „Szombathely, Rumi külső úti kerékpárút (Rumi külső úton Sport tér és Bogát fasor között, Csitító és Szombathely-Szőlős vasútállomás között)” kerékpárút szakaszokkal.
- TOP PLUSZ 1.3.2 jelű „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás: TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00003 azonosítószámú „Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” című projekt: „Kerékpárút és sétány létesítése a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon” kerékpárút szakaszokkal.
- TOP PLUSZ 1.3.2 jelű „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás: TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014 azonosítószámú „Bartók Béla krt. és híd felújítása” című projekt.
- TOP PLUSZ 1.3.2 jelű „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás: TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00012 azonosítószámú „Belterületi úthálózat fejlesztése” című projekt.
- Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. közreműködésével meghirdetett, hazai költségvetési forrásból finanszírozott térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítése pályázati felhívás: „Szombathely - Söpte kerékpárút létesítése” című projekt.

A fejlesztésekkel a városon belüli kerékpáros hálózat bővítése, hálózati kapcsolatok hiányának a megszüntetése a cél. Továbbá újabb lehetőség az agglomerációs kerékpárúti kapcsolatok fejlesztésére. 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 hálózatának legfontosabb elemeit foglalja magába. A terület önmagában is komplex egységet képez abból a szempontból, hogy forgalmat kibocsátó és fogadó területeket is tartalmaz, így pl. lakóterületeket és szolgáltató, rekreációs, turisztikai, illetve munkahelyi potenciálokat is összeköt.

A fejlesztési terület lehatárolásakor nagymértékben figyelembe lett véve:

- a forgalomvonzó létesítmények és célállomások, illetve a kerékpáros forgalmat „kibocsajtó” városrészek és környező települések területi elhelyezkedése;
- a magas baleseti kockázattal bíró kerékpáros útvonalak elemzése;
- az OTrT által törzshálózati elemként nyilvántartott kerékpáros nyomvonal elhelyezkedése;
- a Vas vármegyei területrendezési terv szerint meghatározott térségi jelentőségű kerékpárút nyomvonalak;
- a közösségi közlekedés gócpontjai.

A terület lehatárolása részletesen bemutatva:

- Északi határa: Sé közigazgatási határ – Dolgozók útja – Muskátli utca – Ciklámen utca – Jázmin utca – Viola utca – Vízöntő utca – Várkonyi István utca – Szent Imre herceg utca – Saághy István utca – Repülők útja – Északi Iparterület – Söptei út.

- Nyugati határa: Dolgozók útja – Liget utca – Kenderesi út – Bartók Béla körút – Homok utca / Parkerdő lakókert övezete – Jókai Mór utca – Nárai utca – Erdei iskola – Varasdy Károly utca – Tömjénhegy utca – Szász Béla utca – Fadrusz János utca – Nárai Külső út.
- Déli határa: Nárai Külső út – Ferenczy István utca – Szent Quirinus utca – Körmendi út – Újvilág utca – Rumi út – Acsádi Ignác utca – Rumi út – Tamási Áron utca – Komárom utca – Ifjúság utca – Rumi Külső út – Bogát fasor – Farkas utca – Bádonna utca – Sport tér – Győzelem utca – Szent István király utca – Rumi út
- Keleti határa: Rumi út – Pásztor utca – Liliom utca – Sárdi-Ér utca – 86-87. sz. főutak közös szakasza – Ipari út – 16 és 20 sz. vasúti vonal – Puskás Tivadar utca – Söptei út

A lehatárolt terület nagysága mintegy 23 km². A fejlesztési terület lehatárolását a 11. ábra: „Szombathelyi kerékpárforgalmi hálózati terv hatásterülete” és a 180. ábra: „Szombathely Megyei Jogú Város javasolt kerékpárforgalmi hálózata” térképes megjelenítésű rajzi munkarészek mutatják be.

4 A fejlesztési lehetőségek felmérése

4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

A 3.1. fejezetben vizsgáltuk meg a meglévő stratégiai dokumentumok vonatkozó tartalmát. Itt vizsgálni szükséges a tervezett fejlesztések és a stratégiai dokumentumok kapcsolhatóságát, a kerékpáros beruházások illeszkedését a nagyobb léptékű nyomvonal-elemekhez, kerékpározással kapcsolatos stratégiai célokhoz.

Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (**Országos Területrendezési Terv** – Az Ország Szerkezeti Terve, ebben az OTrT kerékpáros törzshálózat – 6. ábra).

A nevesített 82/B. számú, Rum-Szombathely-Bucsu közti kerékpárutat közvetlenül érinti a Szombathely Megyei Jogú Város által tervezett kerékpáros projekt, hiszen voltaképpen a Rum és Bucsu települések közötti összeköttetés kerékpárforgalmi főhálózati szintű minőségi fejlesztése érhető el a pályázat által. A Kerékpárforgalmi Hálózati Tervben meghatározott beruházások és forgalomjavító intézkedések által egyszerűbbé válik a városon belüli, kerékpárral történő átkelés, továbbá az OTrT szempontjából is nagy jelentőséggel bírnak a kiépítendő Rumi külső úti kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszai.

A **vármegyei területrendezési terv** a kerékpáros törzshálózatnak a vármegyére eső elemeit szintén megemlíti, illetve a megyeszékhelyet érintő térségi jelentőségű kerékpárutakat sorolja fel. A rendezési tervben is megjelenik a 82/B számú országos törzshálózati elem, így ehhez a fejlesztési dokumentumhoz is illeszthető a Rumi Külső úti kerékpáros hálózatfejlesztés. Továbbá megállapítható, hogy a vármegyei területrendezési tervben nevesített Szombathely – Bük térségi kerékpárút hálózati elemnek szerves része lesz a jelen fejlesztésként bemutatott Szombathely – Söpte kerékpárút szakasz.

Vas Vármegye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve

A 2021-ben készült vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati terv a Szombathely Megyei Jogú Várost érintő, megvalósítandó fejlesztéseket ütemezve mutatja be, több fázisú intézkedési terv alapján. A dokumentumban **rövidtávon** megvalósítandó projektek közül a legfontosabb, nagy kerékpáros forgalmat lebonyolító kerékpáros-barát útvonalak kiépítése a közelmúltban megtörtént, ezek az alábbi kerékpárút szakaszok:

- Szombathely és Sé település között kerékpárút építés.
- Szombathely belterületén a 87. sz. főúttal részben párhuzamosan, a Metro áruház előtti körforgalomtól a Söptei úti körforgalom közötti szakaszon.
- Balogunyom – Szombathely kerékpárút.
- Szombathely – Vép kerékpárút.

A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben **középtávon** megvalósítandó projektek közé azon létesítmények kerültek, melyek tervezési előkészítési munkálatai 2021. év végéig befejeződtek, finanszírozásuk pedig várhatóan a 2021-27-es Európai Uniói költségvetési időszak keretein belül lesz biztosítható. Ezek az alábbi kerékpárforgalmi beruházások a fejlesztési területen:

- Szombathely-Söpte (Szombathely-Bük útvonal kiépítendő szakasza).

Megállapítható, hogy a vármegyei szintű tervben említett középtávú fejlesztéshez igazodik a jelen hálózati tervben bemutatott, hazai forrásból megvalósítandó agglomerációs kerékpáros beruházás.

A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben **hosszútávon** megvalósítandó projektek: az első két kategóriába nem tartozó nyomvonalak. Ilyenek például azok a szakaszok, melyeken komolyabb akadályozó tényezők nincsenek, illetve alternatív útvonalakkal kiválthatók. Megvalósításuk a 2028-tól kezdődő ciklusban lehetséges. Ezek a dokumentum szerint javasolt fejlesztések Szombathelyre eső projektjei:

- Szombathely – Kőszeg kerékpáros útvonal, építés/kijelölés/kitáblázás.
- Szombathely – Nárai kerékpárút építés.
- Celldömölk - Sárvár - Szombathely - Őriszentpéter kerékpáros útvonal, kijelölés/kitáblázás.
- Szombathely-Sárvár kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása.
- Szombathely-Körmeny kerékpárforgalmi létesítmény hiányzó szakaszainak megvalósítása.

A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati terv további kerékpárforgalmi fejlesztési intézkedéseket javasol megyei szinten, melyek a jelen tervben bemutatottakkal teljes mértékben összeegyeztethetők, lokalizálhatók:

- Kerékpártárolás: nagyobb kapacitású kerékpártárolók elhelyezése javasolt a kiemelt turisztikai célpontoknál, a nagyobb forgalmú vasútállomások, autóbusz-pályaudvarok környezetében és a megye fontos közintézményeinél.
- Kerékpáros útirányjelző táblarendszer: egységes útirányjelző táblarendszer kialakítása, kihelyezése.
- Kerékpáros adatgyűjtés: a megyében több népszerű, a kerékpárosok számára rendkívül vonzó, látogatott turisztikai célpont is található, ahol mindenképpen érdemes és javasolt lenne a forgalomszámlálás (telepíthető automata kerékpáros forgalomszámlálók, kézi forgalomszámlálás).
- Szemléletformáló kampányok sikeres lefolytatása: a meglévő, folyamatos vagy évente ismétlődő országos kampányokba való bekapcsolódás, mint pl. „Bringázz a munkába!”. Kiemelten fontos a gyermekek/fiatalok körében a helyes közlekedés elsajátítása, a kerékpáros közlekedés előnyeinek megismertetése minden korosztály számára.
- E-bike pontok kialakítása, infrastruktúra kialakítása: a hivatásforgalmi kerékpárhasználat során növelhető azon kör sugarának hossza, amely a lakóhely és a munkahely közötti távolságot jellemzi. A turisztikai és rekreációs célú kerékpározás képviselőinek tábora, a kerékpározók száma is jelentősen növelhető az e-bike-okkal, hiszen segítségükkel kiegyenlítettebbé válnak a képességekből, fizikai erőnlétekből, edzettségből, életkorból fakadó különbségek.
- „E-közbringa” rendszer: középtávú bevezetése lenne célszerű, ami a meglévő tömegközlekedési irányokkal is harmonizál.
- Szervizpontok létesítése: önkiszolgáló szervizpontok kialakítása nagy forgalmú, köztéri kamerával „védett” helyen (pl.: főtereken, polgármesteri hivatalok előtt, szolgáltatóknál stb.) önkormányzati, vagy helyi egyesületi megvalósítással és fenntartással.

Szombathely Megyei Jogú Város Településszerkezeti terve vizsgálatakor megállapítható, hogy a jelen KHT-ban – a város TOP PLUSZ pályázati fejlesztési terveivel összhangban – javasolt kerékpárforgalmi létesítmények egy részének megvalósítása illeszthető a szerkezeti tervben meghatározott fejlesztésekkel. A Szombathely – Söpte kerékpárút tervezett nyomvonala a szerkezeti tervben is megjelenik, illetve a Rumi külső út menti kerékpárút is ábrázolva van a szerkezeti tervben (Sport tér – Bogát fasor között).

A szerkezeti terv vonatkozó, kivonatolt lapjait a melléklet II. sz. függeléke mutatja be.

4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

A kijelölt hatásterület településszerkezeti, forgalomvonzó és kibocsájtó területei korábban már bemutatásra kerültek. Ezek alapján:

- a Belváros rendelkezik a legnagyobb mennyiségű forgalomvonzó létesítménnyel, illetve a legtöbb kerékpáros célállomás is ezen a városrészen koncentrálódik.
- a legfőbb kibocsájtó területeknek egyértelműen a magas népsűrűségű lakótelepi városrészek

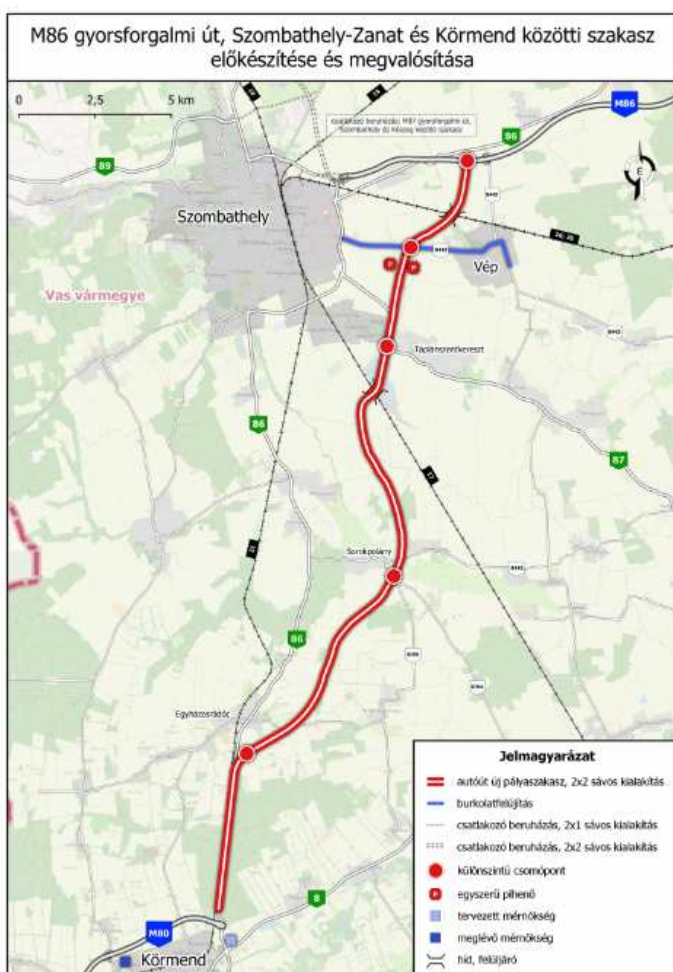
azonosíthatók (Derkovits és Oladi, Joskar-Ola lakótelepek).

Szombathely adottságai a kerékpáros közlekedés szempontjából kedvezőek. Alapvetően sűrű a beépítettsége, a kibocsátó (lakótelepek) és a forgalomvonzó célállomások között kis távolságok vannak, továbbá a város alapvetően síkvidéki jellegű, ami kifejezetten kedvez a kerékpáros közlekedésnek. A közelmúltban jelentős kerékpárhálózati fejlesztések történtek, legfőképp TOP-os források felhasználásával. Az agglomerációs környezet nagyobb része összekötésre került a városi intézményekkel, munkahelyekkel, illetve a lakott terület kerékpáros útvonalai is sűrűsödtek. Szombathely fejlődését – ezáltal kerékpározhatóságát is – jelentősen befolyásolják a térségben tervezett gyorsforgalmi úthálózati, főúthálózati fejlesztések. Ezen fejlesztések a vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben is említésre kerültek.

M86 autótűt Körmen (M80) - Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz előkészítése

Az M86 Szombathely-Zanat és Körmen közötti gyorsforgalmi út 24,580 km hosszú 2x2 sávú szakasz, fizikai elválasztással és 20 m-es koronával. A projekt magában foglalja az egyéb keresztező országos közutak (87, 8443, 8442, 8704, 8706) 5,050 km hosszon történő átépítését, párhuzamos területmegközelítő utak közel 15,790 km hosszon történő kiépítését is. A szakaszon 5 db különstintű csomópont, 4 db vadátjáró épül, 1 db egyszerű pihenőpár, Szombathely és Táplánszentkereszt környezetében összesen 2,345 km hosszon pedig zajárnyékoló fal. Szombathely-Táplánszentkereszt települések között meglévő kerékpárút átépítése és bővítése 0,967 km hosszon (87. sz. főúttal párhuzamosan), a Szombathely-Vép települések közötti kerékpárúthoz csatlakozó M86 feletti átvezetés 840 m hosszan (8443. j. ök. úttal párhuzamosan) kerül átépítésre.

Az M86 autótűt Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet közötti szakasz tanulmányterve, környezeti hatástanulmánya, valamint engedélyezési tervdokumentációja elkészült. A környezetvédelmi engedély, továbbá építési engedély rendelkezésre áll. Jelenleg a szakaszra vonatkozó kiviteli tervek elkészítése zajlik 2025. IV. negyedév végéig. A beruházást a magyar állam finanszírozza.



176. ábra: M86 gyorsforgalmi út fejlesztése



177. ábra: M87 gyorsforgalmi út fejlesztése

87-89. számú főút, Szombathely elkerülő szakasz, valamint M87 gyorsforgalmi út Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87. számú főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg, országhatár közötti szakasz megvalósítása (előkészítés)

A Szombathely és Kőszeg közötti közúti kapcsolat Szombathelytől a magyar-osztrák országhatárig tartó szakasza két részre osztható fel az alábbiak szerint: Szombathely és Kőszeg közötti 13,58 km hosszú 2x2 sávú szakaszra fizikai elválasztással, valamint Kőszeg keletéről elkerülő, és az országhatárig tartó mintegy 4,51 km hosszú 2x1 sávú szakaszra. A projektem célja a települések elkerülése mellett azok gyorsforgalmi úthálózatba való csatlakoztatása, a települési, térségi elérhetőség javítása, valamint kapcsolódva az osztrák oldalon épülő B61 jelű úthoz, a nemzetközi elérhetőség javítása is. A nyomvonalon a települések megközelítése érdekében egy különleges csomópont kerül kialakításra, valamint két darab szintbeli csomópont.

A nyomvonalon 6 darab különleges átvezetés kialakítása is szükséges, négy mezőgazdasági/önkormányzati út átvezetés és két országos közút. A projekt magában foglalja a 8641 j. ök. és 8627 j. ök. utak meglévő 87. sz. főúti történő felújítását is.

A 87-89 sz. főutak Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése körülbelül 3,35 km hosszú 2x2 sávú gyorsforgalmi út, valamint 3,6 km hosszú 2x1 sávú főút új nyomvonalon történő kialakítását jelenti, 3 db vasút feletti (különleges) átvezetéssel, 2 db különleges és 2 db szintbeli csomóponttal, valamint a Puskás Tivadar utca 87. sz. főútra történő kikötésével. A projekt környezetvédelmi engedéllyel, engedélyes tervekkel és útépítési engedéllyel rendelkezik. Jelenleg a projektre vonatkozó kiviteli tervek készítése zajlik 2025. IV. negyedév végéig.

A gyorsforgalmi úthálózat megvalósulásával várhatóan jelentősen át fog alakulni a korábbi főutak (86-os, 87-es) gépjárműforgalma, mely részben akár kerékpározhatóvá teheti ezen utak egyes szakaszait. Mindemellert a gyorsforgalmi úthálózat átereszei, felüljárói, aluljárói éppúgy segíthetik a kerékpározhatóság biztosítását, új kapcsolatok kialakítását.

Az M87 gyorsforgalmi út megépítése, annak déli része jelentősen átalakíthatja a város iparterületének kerékpáros megközelíthetőségét. A kapcsolódó alacsonyabb rendű úthálózati fejlesztéseket is bemutató itteni térképen piros folytonos vonalként látható a –

jelenleg kerékpárforgalmi létesítménnyel ellátott – Puskás Tivadar utca tervezett rákötése a jelenlegi 87 sz. főútra. A Puskás Tivadar utca folytatódó új útszakaszán – vasúti átvezetéssel – kerékpáros létesítmény építendő ki a meglévő kerékpáros útvonal északi irányú meghosszabbításaként, illetve javasolt a jelenlegi 87 sz. főút déli oldalán a Söptei úti körforgalomig, a meglévő kerékpárforgalmi létesítményig egy új kerékpárút szakasz építése 600 m hosszon (piros szaggatott vonallal jelölve), egy új vasúti átvezetéssel. Ezen fontos kerékpáros kapcsolati fejlesztés célszerűen a gyorsforgalmi úti beruházással együtt valósítandó meg. A kerékpáros útszakasz kialakítása az északi lakóterületek feltárását, az északi új iparterület elérhetőségét, és a Söpte felé kiépítendő kerékpáros létesítmény kapcsolatát is biztosítja a Zanati úti területekkel.



178. ábra: Új kerékpáros kapcsolatok kialakulása a gyorsforgalmi úti beruházással

Szombathely várostérségének további fejlődését, és ezáltal a kerékpárforgalmi hálózat északi térségét alapvetően meghatározhatja és befolyásolhatja a város **új ipari területének fejlesztési lehetősége**. A megépülő M87-es gyorsforgalmi út által könnyen elérhető, mintegy 600 ha-os iparterület kialakítása előrehaladott. Az Északi Iparterület egy barnamezős, beépítetlen sík terület, amelyet délről a Szombathely - Söpte között haladó országos mellékút, keletről a Bogáca-patak, északról a repülőtér déli határán elnyúló földút, nyugatról pedig a repülőtérre vezető út határol.

A TOP-6.1.1-15-SH1-2016-00001 azonosítószámú projekt keretében megvalósult a 019/5 helyrajzi számú út kiszélesítése 1-1 méterrel, valamint teljes szerkezetcserevel és új aszfaltburkolattal való felújítása kb. 620 m hosszban. A kijelölt területen megtörtént a közművek - gáz, elektromos áram, víz- és szennyvíz, azok csatlakozási pontjai -, valamint a csapadékvíz-elvezetés és a közvilágítás kiépítése. Az iparterület iránt logisztikai előnyei és nagysága miatt egyaránt folyamatos a hazai és külföldi vállalatok érdeklődése.

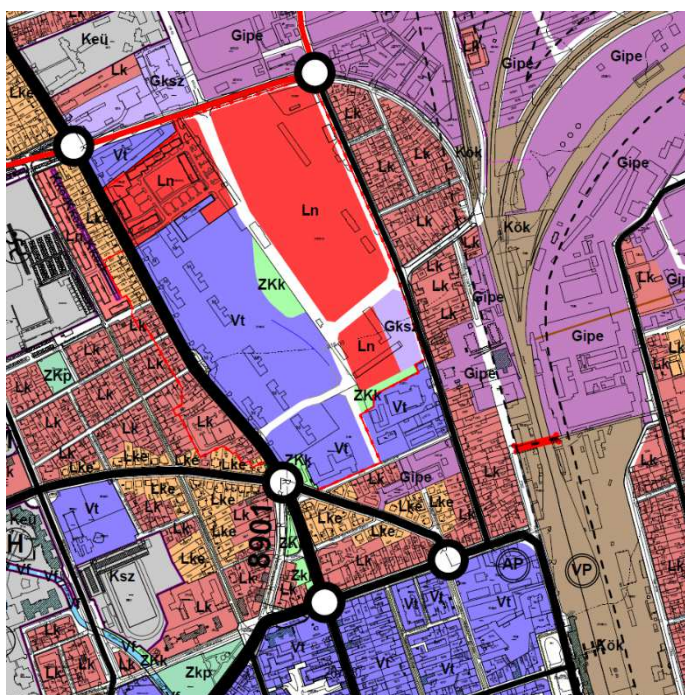
Az ipari célú fejlesztés nagymértékben megnövelheti a város északi területén a kerékpáros hivatásforgalmat.

Ezért fontos a Szombathely-Söpte kerékpárút mihamarabbi megépítése. Továbbá megnő a szerepe a Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén létesítendő kerékpárútnak, mely lényegében az Oladi és Derkovits lakótelepeket köti össze nyugati irányból a kialakuló új iparterülettel, hivatásforgalmi jelleggel.

Fejlesztési pontenciál adódhat a városi szövetben lévő barnaövezeti terület, a **Huszár laktanya** városi tulajdonú területrészeinek fejlesztésében is. A korábbi pályázatok alapján felújításra szánt kulturális örökségű terület megújítása, fejlesztése egyelőre várat magára. Az egykori laktanyaterület hasznosításának első lépése volt, hogy „A” és „B” területre osztották, a korábban az egész területre vonatkozó műemlék védettség jelenleg a volt laktanya épületeket is magába foglaló „A” területre korlátozódik. A „B” terület értékesítésre került. A terület beépítésével, funkcionális és területszerkezeti átalakításával (lakófunkciók, zöldterületek kialakítása) a térség közlekedése, ezáltal a kerékpáros létesítmény hálózata is fejlődhet.



179. ábra: A szombathelyi északi iparterület elhelyezkedése



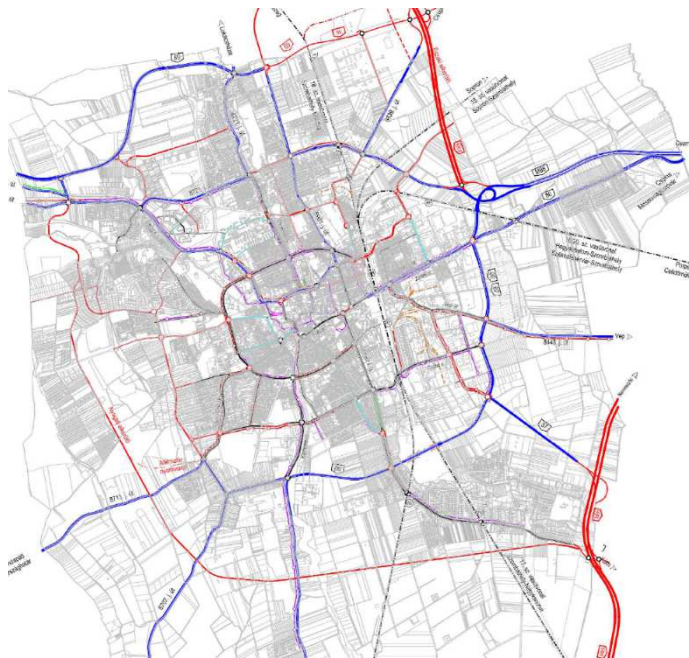
180. ábra: A szombathelyi Huszár laktanya területe (TSZT szerint)



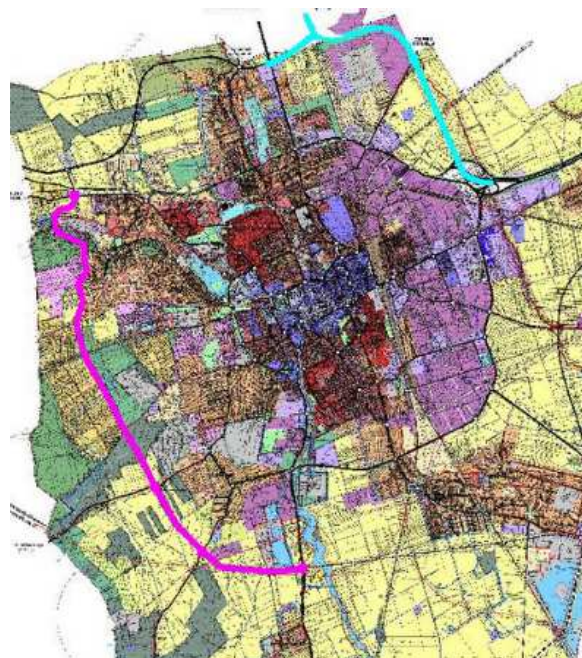
181. ábra: Korábbi területfejlesztési terv a laktanyára

Szombathely nyugati tehermentesítő út

Újabb jelentős közlekedésfejlesztés indul a városban, 2025. évben megkezdődhet a nyugati tehermentesítő (elkerülő út) megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése. A nagyléptékű elképzelések alapján összezáródna a szombathelyi körgyűrű (86-87-89. sz. főutak elkerülő-összekötő útvonala), ami komoly mértékben tehermentesítené a városi belső úthálózatot. Az útszakasz a város szerkezeti tervében is megjelenik. Ezen távlati közútfejlesztés jelentősen átalakítja akár a hozzá kapcsolódó térségi, akár a belső úthálózat forgalmát, így javítja a kerékpáros közlekedés helyzetét. Ezen beruházás megvalósulása esetén a KHT felülvizsgálata szükségessé válik.



182. ábra: Nyugati elkerülő út nyomvonala a TSZT szerint



183. ábra: Tehermentesítő út javasolt nyomvonala

4.3 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 túlszűfolt, esetenként forgalmi dugókkal terhelt Szombathely esetében a kerékpározás lehet a közlekedés egyik leggyorsabb módja.

A felmérések alapján a kerékpározás további terjedésének egyik legfőbb akadálya biztonságérzet hiánya. Bár a közlekedők közötti együttműködés és partnerség egyértelműen javult az elmúlt években, a KRESZ előírásai és gyakorlati alkalmazása jelenleg nem minden esetben biztosítja a legvédtelenebb úthasználók megfelelő szintű biztonságát. Ezt támasztja alá a kerékpáros balesetek magas száma is. A közlekedésre nevelés már általános iskolában megjelenik, de még nem elég hangsúlyosan, e mellett a gépjárművezetők képzése és érzékenyítése is fejlesztendő.

A napi kommunikációban egyre gyakrabban van jelen a kerékpározás, akár munkába járásról, akár a szabadidő eltöltéséről van szó, célzott kampányokkal, a bringázás további népszerűsítésével ez tudatosan növelhető.

A lakosság jelentős része rendelkezik kerékpárral, de a jó minőségű, vagy elektromos rásegítésű kerékpárok aránya még viszonylag alacsony. Ugyanakkor megjelentek azok a pénzügyi ösztönző intézkedések, támogatási rendszerek, melyek segítik az e-bike-ok terjedését, és lehetővé teszik céges kerékpáros flották beszerzését. Bár Magyarország jelentős kerékpárgyártó kapacitással rendelkezik, azonban a gyárakban leginkább csak összeszerelés zajlik, a kutatás-fejlesztési tevékenység aránya alacsony.

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 kerékpár használatát népszerűsítő programokkal kiemelten javasolt megcélózni 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.

Az elmúlt években a kerékpárok a kikapcsolódás és a sportolási lehetőségek mellett egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek a munkavégzés és a munkába járás terén is. Jelentős előrelépés, hogy a személyi jövedelemadóról szóló törvény 2022. január 1-jével hatályba lépett módosítása most már lehetővé teszi, hogy a kifizetők – így a munkáltatók is – a magánszemélyek részére adómentesen biztosíthassák a kerékpár magáncélú használatát (hagyományos és az elektromos rásegítésű kerékpárok esetén egyaránt). Az szabályozás nemcsak a cég tulajdonában lévő kerékpárokra vonatkozik, hanem a megosztáson alapuló közösségi közlekedési szolgáltatásokra is.

4.4 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A fejlesztés lehetőségeit az alábbi szempontok határozzák meg:

- A város településszerkezete: Szombathely kialakult közúti és utcahálózattal rendelkezik, amely megfelelően összeköti a település egyes részeit. Azonban az utcák és általában a közterek szélessége adott, azon új funkciók számára szabad terület sokszor nem áll rendelkezésre, így sok esetben a meglévő funkciók felülvizsgálata, módosítása szükséges.
- A város környéki települések helyzete.
- A vasútvonalak és a főközlekedési utak helyzete.
- A várost átszelő vízfolyások elhelyezkedése.
- A korábban kiépített kerékpárforgalmi nyomvonalak elhelyezkedése.
- A 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. Szombathely – Söpte kerékpárút).
- Hiányzó főhálózati szakaszok létrehozása (pl. Rumi külső úti kerékpárút szakaszok).
- Hiányzó részelemek létrehozása (pl. Olad-Derkovits lakótelepek közti kerékpárúti és gyalogos kapcsolat).
- Balesetveszélyes kerékpáros útvonalak fejlesztése (pl. Zanati úti aluljáró)
- Balesetveszélyes kerékpárúti kialakítások átépítése (pl.: balesetveszélyes védőkoriátok, parkolásgátló oszlopok)
- Kerékpártámaszok elhelyezése, szabványosítása a kerékpáros célpontoknál.

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 az önkormányzat, amelynek a következő lépése jelen tervben javasolt fejlesztések megvalósítása.

4.4.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

A vizsgált terület kerékpáros hálózati tervének lehetőségeit meghatározó jellemzők egy részét, így például a közúti forgalmi adottságokat (nagyság, sebesség, nehézségi arány) a 3. fejezetben tártuk fel.

A kerékpárforgalmi létesítmények típusait általánosan a melléklet I. sz. függeléke mutatja be részletesen.

A hatályos műszaki előírások és az elhelyezéshez rendelkezésre álló útfelület, út menti szabad területek alapján a fejlesztési lehetőségeket tekintve a mutatkozó kerékpáros igények a következőképp elégíthetők ki:

Az OTrT nyomvonal szakasz fejlesztése a Rumi út, Rumi Külső út mentén, a déli városrészen

A város által preferált kerékpáros úthálózat fejlesztési projektben a meglévő nyomvonal hiányzó két szakaszának kiépítésére kerül sor TOP PLUSZ források bevonásával a déli városrészen. A Sport tér és a Bogáti fasor között

kiepítendő szakasz esetében a helyi lakossági közlekedési igényeket figyelembe véve szerencsésebb lenne a gyalogos és kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezése a Rumi Külső út északi oldalán, a lakóházak mellett. Figyelembe véve a meglévő útburkolat széle és a meglévő lakóingatlanok közötti szűkösön rendelkezésre álló helyet, a megfelelő komfortszintű létesítmény (kerékpárút és járda) csak jelentős többletköltséggel lenne megvalósítható az északi oldalon (terület kisajátítás, zárt csapadékvíz elvezetés, kapubehajtók jelentős átépítése). Így javasolt az érintett szakaszon szétválasztott létesítmény megépítése: az északi oldalon a lakóházak kerítései mellett a járda megépítése már nem ütközik akadályba, míg a közút déli oldalán a kétirányú kerékpárút elhelyezhető a beépítetlen területen, a szántók kisebb érintettségével.

A Rumi Külső út forgalma a korábbi forgalomszámlálási adatok, és gépi forgalom-eloszlási számítások alapján 4852 E/nap az adott térségben. Az útszakasz lakott területen húzódik, a megengedett sebesség 50 km/h. Az e-ÚT 03.04.13. sz. „Kerékpározható közutak tervezése” UME alapján ezekkel a paraméterekkel az útszakaszon külön vezetett kerékpárút létesítése megengedett. A kerékpárút követi a meglévő közút magassági vonalvezetését, jelentős szintemelkedések nincsenek.

A Centrum felé haladva, a Rumi úton a hiányzó kerékpáros létesítmény szakasz megvalósítása a Szombathely – Szőlős vasúti megállóhely és a Pásztor utca között szükséges. A Rumi út ezen szakasza sűrűn beépített városrész. A forgalmas 2x1 sávós út melletti keskeny zöldsávban árokszakaszok húzódnak, kapubehajtókkal keresztezve. Mindkét oldalon járda épült. A vizsgálatok alapján elválasztott, irányhelyes kétoldali egyirányú kerékpárút szakaszok csak jelentős ráfordítással építhetők ki (zöldsávok megszüntetése, közműkiváltások, csatornaépítés). A közúti útburkolat szélessége 7,0 – 8,0 m között változik, a kétoldali padka 1,50 m. Az útszakaszon kismértékű útburkolat szélesítéssel kétoldali kerékpársáv kialakítható, figyelembe véve az UME előírásait: 3,25 m széles forgalmi sáv (autóbusz közlekedés miatt), illetve 1,25 m széles kerékpársáv létesítéssel. Így a tervezési terület nagyobb részén (a vasúti átjáró és a Rumi út 133. sz. között) 9,00 m széles útszakasz építendő. A Rumi út 133. sz. után a Pásztor utcáig tartó rövidebb szakaszon a keleti oldali kerékpársáv kivezethető a kiszélesedő zöldsávra, egyoldali, egyirányú gyalog- és kerékpárútként megépítve.

A Rumi út forgalma a korábbi forgalomszámlálási adatok alapján 6586 E/nap az adott útszakaszon. Az útszakasz lakott területen húzódik, a megengedett sebesség 50 km/h. Az e-ÚT 03.04.13. sz. „Kerékpározható közutak tervezése” UME alapján ezekkel a paraméterekkel az útszakaszon külön vezetett kerékpárút létesítése megengedett, továbbá kerékpársáv létesítése ajánlott.

Kerékpárút és sétány létesítése a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon

TOP PLUSZ pályázat keretében a kerékpárforgalmi létesítmény részben a Szombathely – Pinkafő felhagyott vasútvonal töltésén valósul meg, részben pedig a környező beépítetlen területen vezet keresztül. Az előkészítések során lakossági igényként felmerült sétány létesítése is, mert a zöldterület kedvelt szabadidős helyszínnek minősül. Így a tervezett KNY-i és ÉD-i irányú létesítményeket elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárútként kell megépíteni. A felhagyott vasúti töltésen sínek nincsenek, a töltés koronaszélessége 3,7- 6,7 m között van. Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút burkolatának szélessége 3,5 m, kétoldalon a padka szélessége 50-50 cm, mélysége 10 cm. A töltés tetején a Váci Mihály utca fölötti szakasz kb. 1/3 részén töltés-visszabontást kell végezni, hogy a szükséges koronaszélesség rendelkezésre álljon. A további szakaszokon a szükséges koronaszélesség (4,50 m) mindenhol biztosítható. Az útvonal országos, vagy helyi közutat nem keresztez. Az útszakaszon jelentős szintemelkedés nincs, a terület síknak tekinthető.

Szombathely – Söpte közötti kerékpárút létesítése

A hazai forrásból megvalósítandó kerékpárforgalmi létesítmény a 8639 j. út keleti oldalán létesül, külterületi környezetben. Az útszakasz forgalma a Magyar Közút NZrt. forgalomszámlálási adatai szerint 7350 E/nap, a megengedett sebesség 90 km/h. Ebben az esetben az érvényes UME alapján a gépjárműforgalomtól elválasztott létesítmény (kerékpárút, gyalog- és kerékpárút) kialakítása szükséges.

Az Értékterv Kft. 2022-ben készített engedélyezési tervében – egy rövid, 3,25 m széles gyalog- és kerékpárút szakaszt kivéve – egyoldali, kétirányú kerékpárút létesül, 2,55 m burkolat szélességgel, 0,5-0,5 m széles padkával, az előírásoknak megfelelően, külterületi környezetben, a közút melletti szántóterületek igénybevételével. Ezek a paraméterek a kerékpárút I. szakaszának 0+000 km szelvényétől az 1+499.16 km szelvényéig érvényesek, mely szakasz Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata területén létesül. A meglévő közút mentén, illetve a közút területén megvalósuló kerékpárút magassági vonalvezetése követi a közút vonalvezetését.

További javasolt kerékpárforgalmi fejlesztések

A tervezett TOP PLUSZ-os útfelújításokkal járó kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztései

Ide tartozik a Bartók Béla körút és híd felújítása mintegy 500 m hosszon, a Horváth Boldizsár körút és kapcsolódó kerékpáros létesítményeinek felújítása mintegy 400 m hosszon, illetve a Szűrccsapó utca útburkolat felújítása, kerékpársávval együtt. Mindegyik esetben megállapítható, hogy a meglévő kerékpársávok, kerékpárút szakaszok szélessége megfelelő, keresztmetszeti bővítésükre nincs szükség (és lehetőség) a beépített környezetben. A burkolatok megújításával, a burkolati jelek újrafestésével biztosítható a kerékpáros komfortszint emelés.

Nyitott kerékpársávok létesítése a Ferenczy István utcában és az Alsóhegyi úton

Az említett utcák kisértő helyi utak lakott területen, melyeknek a napi forgalma a 4000 E/napot nem éri el, a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A hatályos UME szerint ezekkel a paraméterekkel a nyitott kerékpársáv kialakítása megengedett az útszakaszokon. Az útburkolatok szélessége az Alsóhegyi út esetén 6,10 m, illetve a Ferenczy út esetén 7,15 m. Ebben az esetben a nyitott kerékpársávok 1,25-1,25 m, illetve 1,50-1,50 m szélességgel felfesthetők.

ÉD-i kerékpáros útvonal kialakítása a Horváth Boldizsár körút – Söptei út között

Az északi városi terület kerékpáros hálózatának fejlesztéseként, 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 megépített gyalog- és kerékpárúttal. A terület kapcsán több távlati fejlesztési elképzelés is van, melyek jelen pillanatban még képlékenyek. Ezek között szerepel a Huszárlaktanya területrészeinek újrahaznosítása, illetve vasútállomás és az Éhen Gyula tér környezetének területfejlesztése is. A pontos nyomvonal és a műszaki paraméterek meghatározása a kerékpárforgalom tekintetében csak a fenti fejlesztésekre vonatkozó részletes tervek kidolgozását követően válik lehetségessé.

Amennyiben megépül az M87 gyorsforgalmi út Kőszeg felé a város északkeleti részén, a 89. sz. főút keleti irányú rákötésével, részben tehermentesítetté válik az ÉD-i irányú 11-es Huszár út. Ebben az esetben felülvizsgálandó a 11-es Huszár út teljes szakaszának keresztmetszeti kiosztása, irányhelyes kerékpáros létesítmények kiépítésével (pl. kétoldali kerékpársáv), akár a 2x2 sávós (Bezerédi Amália utca – Horváth Boldizsár krt. közötti) útszakasz szélső sávjainak felhasználásával.

Zanati úti kerékpáros útvonal fejlesztése vasúti aluljáró térségében

Távlatban kiépítendő a Zanati úton (87315 j. út) a Nádasdy Ferenc utca és a Pálya utca között hiányzó egyoldali, egyirányú kerékpárút a Zanati út D-i oldalán, mintegy 250 m hosszon. A forgalmas 2x2 sávós út déli oldalán, kifelé irányban haladva jelenleg nincs kerékpárforgalmi létesítmény, a kerékpárosok a szélső közúti forgalmi sávban haladnak át a vasút alatti útátjáróban. A veszélyes útszakaszt kihagyva inkább az északi oldali, az úttesttől külön vezetett egyirányú kerékpárutat használják a városból kifelé haladva, ellenirányban kerékpározva szabálytalanul. A hiányzó déli oldali irányhelyes kerékpáros létesítmény kialakításához nagytávlatban javasolt a meglévő vasúti műtárgy szélesítése, valamint a Zanati út menti támfalak átépítése. A kétségtelenül költséges műszaki fejlesztés lehetséges megvalósításának időpontja kívül esik a TOP PLUSZ-os pályázat időkeretén, ezért annak finanszírozása más forrásból történhet.

KNY-i kerékpáros kapcsolatok fejlesztése a vasút elválasztó hatásának csökkentésére

A vasútállomástól északra eső területen biztonságos kerékpáros átvezetés nincs a vasútvonalon keresztül. Igény lenne rá, pl. az Oladi és Derkovits lakótelepek és az iparterület között jelentős hivatásforgalmi igény mutatkozik. A vasútállomáson az intermodális csomópont fejlesztése a közeljövőben nem várható. A Zanati úti átvezetés keleti irányban balesetveszélyes, a Csaba utcai kerékpáros aluljáró a város déli részén található, távol az érintett területtől. Északabbra a Söptei úti kerékpárúti átjáró szintén kerülőút, és kapcsolathányos útvonal a városi iparterületek felé.

Az északi városrészek felől pedig a kétkeréken közlekedők nagyrészt a Söptei úton kerékpároznak (kerékpárosok számára veszélyes szakasz a nagy forgalom és a jelentős sebességkülönbség miatt) a Repülők útjától a Pinkafői utca déli csatlakozásánál lévő gyalogos (labirintskorlátos) vasúti átkelőhelyig, majd átkelés után a Puskás Tivadar utcán folytatják az útjukat. Így közelíthető meg számos munkahely, illetve nagyobb boltok (TESCO, Praktiker,

Decathlon stb.) is. Ezen a szűk keresztmetszeti kapacitású gyalogos vasúti átkelőhelyen kívül még 400 m-rel délebbre, a Vasúti utca 20. sz. magasságában található egy gyalogos felüljáró, mely kerékpározásra nem alkalmas. Távolabban mindkét KNY-i vasúti átvezetés kerékpáros fejlesztése javasolt: a szintbeni átjáró kiegészítése kerékpáros átvezetéssel, míg a délebbi gyalogos felüljáró kerékpárosbaráttá alakítása vagy kerékpárúti aluljáró kiépítése.

Saághy István utcai kerékpáros kapcsolat kiépítése

Az északi városrészen fontos kerékpáros kapcsolati hiány van a Saághy István utca – Maros utca csomópontja és a Szent Imre herceg útja között. Jelentős kerékpárforgalom bonyolódik ezen a rövid szakaszon, de nincs kiépített kerékpárúti kapcsolat. Ez egy fontos, rövid összekötő szakasz a meglévő kerékpáros útvonalak között, mely összakapcsolná Oladot, Herényt, Kámont, de a Derkovits lakótelepet is sokan erről az útvonalról közelítik meg a Vízöntő utca felől. Javaslat:

- A Saághy István utca burkolatán a 11-es Huszár út – Maros utca közötti szakaszán, és a Maros utcában a lekopott kétirányú kerékpáros nyom útburkolati jeleket újra kell festeni.
- A Maros utca és a patak között a Saághy István utca mintegy 120 m-es szakaszán a meglévő aszfalt útburkolat felújítása szükséges, kerékpáros nyom útburkolati jelekkel ellátva 180 mh.
- A Saághy utca végétől a Szent Imre herceg utcáig a hiányzó 150 m hosszú szakaszt (jelenleg kitaposott ösvényen közlekednek a kerékpárosok és gyalogosok) gyalog- és kerékpárútként ki kell építeni. A meglévő patakhidat fel kell újítani, vagy új hidat / átereszt kell építeni.

Kolozsvár utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére

Az iparterület keleti részén ÉD-i kerékpárforgalmi kapcsolati hiány van a Vépi úti kerékpáros nyomvonal és a Zanati úti kerékpárút között. Ez a fontos kerékpáros összeköttetés a Kolozsvári utcában építhető ki leginkább forgalomtechnikai beavatkozással, az alábbiak szerint összefoglalva:

- A Vépi útról északi irányba húzódó Kolozsvári utcában egyoldali, kétirányú gyalog- és kerékpárút épült ki a Sági útig. Innen a Kolozsvári utca a Zanati útig egyirányú forgalmi renndel van kitáblázva, a déli irányba haladhatnak a járművek, tehát nem kerékpározható szabályosan az északi irányban tovább az útvonal. Az útszakasz kétirányúsítása javasolt a kerékpárosok számára a mintegy 500 m hosszú, aszfaltburkolatú útszakaszon a Kolozsvári utcában. Ez lényegében kerékpárosokra vonatkozó kiegészítő táblák kihelyezésével egyszerűen biztosítható.
- A Zanati útnál, a Kolozsvári utca csatlakozása és a Puskás Tivadar utca jelzőlámpás csomópontjánál lévő kerékpáros átvezetés közötti mintegy 50 m szakaszon a meglévő kifelé egyirányú kerékpárút (és a Lidl csomópontban lévő kerékpáros átvezetés) szélesítése, kétirányúsítása szükséges. Ezzel a rövid kétirányú kerékpárút szakasszal átjárható a Zanati út, kapcsolatot adva centrum felé, illetve északra a Puskás Tivadar utcába.

Ezzel a viszonylag alacsony költségű megoldással értékes ÉD-i kerékpáros kapcsolat biztosítható az iparterület két fő kerékpáros útvonalra (Zanati út, Vépi út), illetve a Puskás Tivadar utca kerékpáros létesítménye között.

Szabadságharcos utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére

Fontos ÉD-i irányú kerékpáros kapcsolati hiány van a Centrum térségében, a Perintparti kerékpáros létesítmény és a Körmendi úti kerékpárút északi vége között. A patakparti kerékpárút folytatása az Óperint utcai kétoldali kerékpársáv. Innen dél felé a Szabadságharcos utcában lehetne továbbhaladni kerékpárral a Körmendi úti kerékpárút felé, ám egy rövid zsákutca szakasz után a Szabadságharcos utca egyirányúvá válik, mégpedig délről észak felé egyirányúsítva, minden jármű számára.

Cél a patak folyását lekövető Szabadságharcos utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére mintegy 400 m hosszon, alapvetően kerékpáros kiegészítő táblák kihelyezésével, illetve a zsúfolt kétoldali parkolás rendezésével. A várhatóan nem költséges beavatkozás jelentős ÉD-i kerékpáros kapcsolati fejlesztést eredményez teljesen folytatólagossá téve a várost átszelő kerékpáros útvonalat, mely akár az OTrT kerékpáros nyomvonal alternatívájaként is működhet.

Meglévő kerékpárutak felújítása, korszerűsítése

Elsődlegesen a – korábbi fejezetekben részletesen bemutatott – rossz burkolatállapotú kerékpárutak felújítása szükséges, az éves költségkeretből finanszírozva, nagyobb útszakaszok esetén egyéb pályázati források igénybevételeivel. A kátyúk, repedések, úthibák, térkő süllyedések kijavítása, felfestések pótlása lokálisan

kezelhető, mintahogy a felhízott, növényzettel benőtt padka visszanyesése, vagy a kipergett padkarész feltöltése, az árkok tisztítása, jókarba helyezése is.

Legfőképpen az OTrT törzshálózati nyomvonal részelemei esetén, elégtelen keresztmetszeti paraméterek meglétekor célszerű az adott szakaszon a szükséges felújítási periódusban megépíteni a burkolatszélesítést annak felújításával együtt. Ez jelentősebb költségvonzattal járhat, figyelembe véve a beépítettséget, rendelkezésre álló területsávot, közművek, közvilágítás elhelyezkedését, stb.

Az OTrT szakaszán kívüli, leginkább felújításra szoruló kerékpáros létesítmények:

- A Gyöngyös-patak menti, Szelestey László utca és a Markusovszky Lajos utca közötti kerékpár/gyalogút (Agora Kulturális Központ mögötti) felújítása. Biztonságos közlekedésre jelen állapotában nem alkalmas a létesítmény.
- A Zanati úti irányhelyes gyalog- és kerékpárút szakasz mindkét oldalon (rossz burkolatállapot, meredek fel- és lehajtó rámpák az útcsatlakozásokban, buszmegállóknban)
- A Szent Márton temető mellett húzódó kerékpárút burkolatának cseréje szükséges.

4.4.2 Jelzésrendszerek korszerűsítése

Alapvető cél a megfelelő útirányjelző táblarendszer kiépítése, egységesítése Szombathelyen. Ezt a „Bejárható Magyarország Program arculati alapvetése” szerinti útbaigazító táblarendszer alkalmazásával lehet egységesen kiépíteni. Legfőképpen az OTrT szerinti törzshálózati elem, a 82/B. jelű Bucsú – Szombathely – Rum kerékpáros útvonalnak a város területét érintő szakaszán szükséges megvalósítani, ugyanakkor célszerű a városi kerékpáros főirányokban, a kerékpáros útvonalak csomópontjaiban is a megfelelő útirányjelzés kihelyezése.

Az arculati alapvetés szerinti táblákat kell alkalmazni az országos vagy regionális jelentőségű kerékpárutak esetében. Térségi vagy helyi jelentőségű útvonalak esetében el lehet térni, amennyiben a településen vagy a térségben van meglévő, egységes arculatú táblázási rendszer.

Élérendő úti célok, amelyek jelzése indokolt, jelen esetben elsősorban:

- települések vagy településrészek (pl. Söpte, Rum, Szombathely-Zanat),
- tájékozódásra alkalmas terek, építmények, szabadidős célpontok (pl. Fő tér, Csónakázó-tó)
- B+R parkolók, tárolók, közösségi közlekedés megállói, állomásai (pl. Vasútállomás, Autóbusz-pályaudvar).

4.4.3 Parkolási rend átalakítása

A várható fejlesztésekhez kapcsolódóan, a Rumi út menti kerékpársávok létesítése esetén szükséges felülvizsgálni az útszakaszon történő parkolást. A forgalmas út mindkét oldalán lakóingatlanok sorakoznak saját behajtókkal, így alapvetően a gépjármű magánterületen való tárolása biztosított. Ettől függetlenül a Rumi útnak a 86 sz. főút és a benzinkút közötti mintegy 600 m hosszú szakaszán előfordul a párhuzamos parkolás, jellemzően a padkán. A kerékpársávok kialakítása útszélesítéssel, tehát a padkarész szélességének a várható csökkenésével jár. A kerékpársávon nem lehet megállni, várakozni, és a mögötte lévő padkára is csak speciális esetben lehet áthajtani. Azokon a helyeken, ahol várakozósávot, vagy szerviz-rakodósávot kell kialakítani az út szélén, a kerékpársáv elválasztó vonalát átjárhatóvá kell tenni. Jellemzően ez a Rumi út 137-139. sz. ingatlanok közötti sávban valószínűsíthető meg (ami jelenleg is egyfajta burkolt-murvás leállósáv az úttest keleti oldalán).

4.4.4 Kerékpárparkolás, multimodalitás

A közelmúltban az Önkormányzat jelentős kerékpárparkolási fejlesztést vitt véghez, a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében. A kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolódóan, 2022. januárjában megvalósult a város területén, 10 helyszínen 210 db új kerékpártámasz elhelyezése. Ez alapján kijelenthető, hogy az egyes helyszíneken a kerékpártárolás és parkolás lehetősége rövid távon megoldott, azonban a létesítmények nagyobb része nem felel meg „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. üzemi műszaki előírás (UME) irányelveinek, így középtávon szükséges a kapacitások minőségi bővítése. Ez magába foglalja a kialakítás, valamint az arculati elemek egységessé tételét is, ezzel hozzájárulva az egységes városkép kialakításához. Középtávon tehát az elsődleges cél a legforgalmasabb helyszíneken összesen legrább 150 db „U” alakú – a kerékpárok vázát is támasztó – egység kihelyezése, a már kihelyezett kerékpártámaszok cseréjével.

A multimodalitás keretén belüli javító intézkedés a vasútállomások, vasúti megállók (Szombathely-Szőlős, Gyöngyöshermán) kerékpártárolási kapacitásának bővítése, a tároló elemek szabványosítása. A déli városrész két

vasúti megállóhelye érintett a Rumi út – Rumi Külső úti kerékpárút fejlesztéssel. A vasúti megállókban fedett kerékpártárolók létesültek, szabványos kialakítással, megfelelő minőségben. A központi vasútállomáson lévő nagyszámú, nem megfelelő megtámasztást adó, korszerűtlen elemek cseréje folyamatosan indokolt.

4.4.5 Korlátozott sebességű övezetek

A meglévő korlátozott sebességű (Zóna30) övezetek, és lakó pihenő övezetek tovább bővíthetők a vizsgált területen. A forgalomcsillapítás ezen típusa a kerékpárosok számára igen kedvező közlekedésfejlesztési beavatkozás. A vizsgálatok alapján Zóna30 övezet kijelölése javasolt a Derkovits lakótelepen, illetve az Oladi lakótelepen is. A meglévő, tömbhatároló gyűjtőutak, főutak mentén történhet a lehatárolás, illetve a nagy kiterjedésű lakótömböket keresztülzelő gyűjtőutak tovább osztják a területeket. Az így kialakuló (bővülő) sűrűn lakott, korlátozott sebességű övezetben lévő utakon az alacsony sebesség biztosításával a kerékpárosok az úttesten haladnak a gépjárművekkel közösen, jelentősen nagyobb biztonságban.

4.5 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpárforgalmi adatok gyűjtése történhet állandó mérőhelyekkel, néhány hétre kihelyezett ideiglenes számlálókkal, illetve néhány órás kézi mérésekkel. A néhány órás mérésekkel ritkán gyűjthetők olyan adatok, amelyek alapján komoly következtetéseket lehet levonni – hosszabb idejű mérések teszik lehetővé az időjárás, a napszakok és a különböző napok közötti ingadozás megfigyelését.

Fix mérőhelyek telepítése esetén a kerékpárok számlálására többféle megoldás létezik technológia (indukciós hurok, infrakapu, AI-kamera, stb.), áramellátás (akkumulátoros, napelemes, hálózatra kötött), adatkapcsolat (3G, 4G, 5G, LoRa, Ethernet, kézi, stb.) szempontjából. Tapasztalatok alapján kerékpárutak és kerékpársávok esetében – ha csak egy-egy mérési helyszín megvalósítására van igény – az akkumulátorral működtetett, indukciós hurokkal működő eszközök alkalmazása célszerű:

- nem szükséges elektromos hálózati csatlakozást kiépíteni vagy napelemet telepíteni;
- nincs a felszín felett látható, károsítható vagy ellopható eleme;
- akkumulátora akár 2 évig is bírhatja.

Hasonló megoldásokat lehet alkalmazni – jelentősebb kerékpárforgalmat lebonyolító – kisforgalmú közutakon is, illetve telepíthető indukciós hurok burkolat nélküli úton és térkő alá is. Igény esetén a számláló kiegészíthető gyalogos számlálóval is.

Jelentősebb új kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításával együtt javasolt számlálóállomások létesítése is. A kerékpáros forgalomszámlálás legfőképp a OTrT nyomvonalán – a Rumi úton, Rumi Külső úton megépítendő kerékpárút szakaszokon indokolt.

Az állandó mérőhelyek adatait éves rendszerességgel – azonos időszakban és azonos helyszínen – végzett ideiglenes mérésekkel kiegészítve átfogó képet adó vizsgálatok készíthetők. Az adatokat javasoljuk szabadon elérhetővé tenni mindenki számára.

A kerékpárutakon és kerékpársávokon megtelepíthető számláló adatai mellett célszerű a kerékpárhasználat más eszközökkel történő nyomon követése is. Különösen az iskolai tárolók és a B+R tárolók kihasználtságát célszerű rendszeresen rögzíteni (pl. ősszel és tavasszal egy-egy hétig azonos időpontban minden évben), így néhány év után a kerékpárhasználat változásának tendenciája ezeken a helyszíneken is követhetővé válik.

5 A tervezett fejlesztések bemutatása

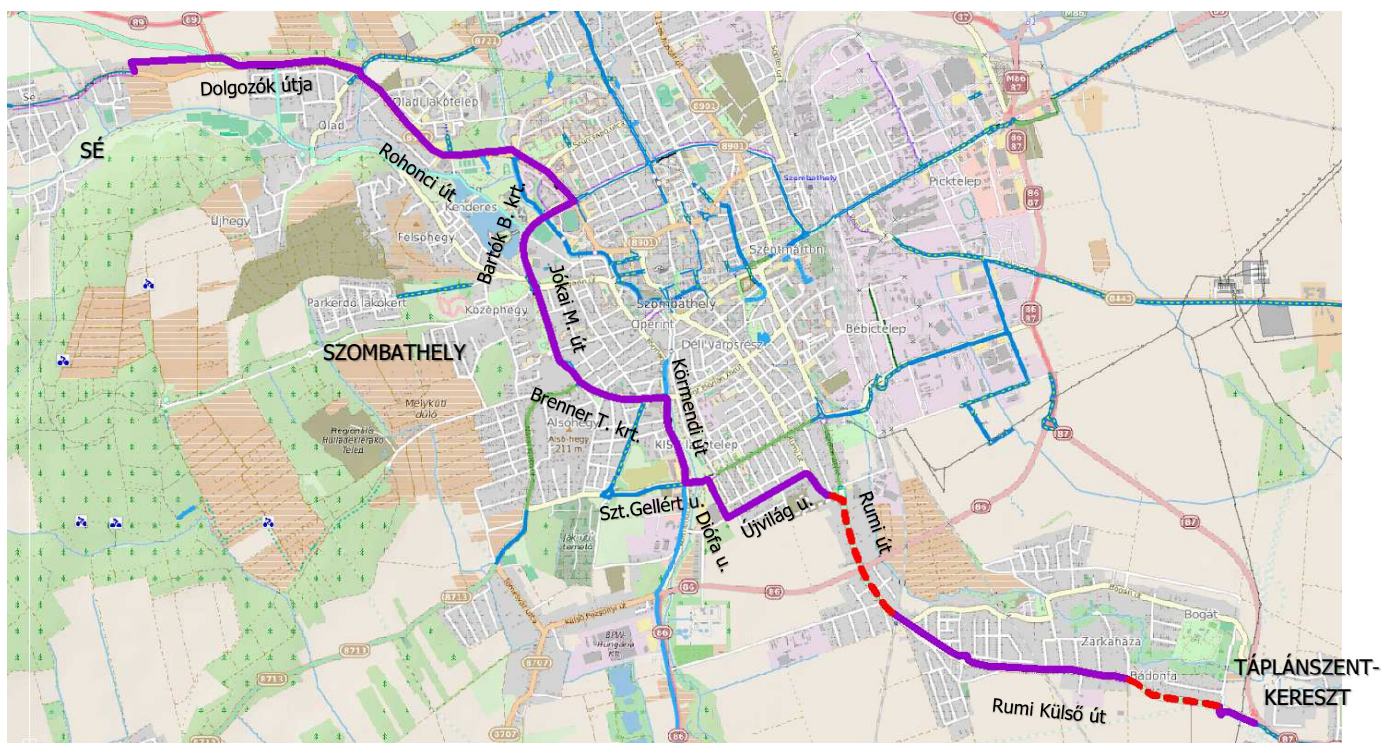
Szombathely egyesített (meglévő elemek – tervezett létesítmények) kerékpáros úthálózatát, a városvezetés által megvalósítandó kerékpárforgalmi és kerékpárosbarát fejlesztéseit, illetve a KHT kerékpárforgalmi fejlesztési javaslatait az alábbi egyesített átnézeti térkép (184. ábra) mutatja be. A kerékpárforgalmi létesítmények fő típusait a melléklet I. sz. függeléke mutatja be részletesen.

5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

5.1.1 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése

82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu OTrT nyomvonal

A Szombathelyet érintő 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu OTrT nyomvonal jelenleg nem kijelölt. A közelmúltban TOP-os projektfinanszírozással jelentős mennyiségű kerékpáros útvonal létesült, melyeket figyelembe véve kijelölhető, meghatározható az OTrT nyomvonal. Az önkormányzati szándék szerint a Sé-kerékpárút – 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 – Körmendi út – Szent Gellért utca – Diófa utca – Újvilág utca – Rumi út – Rumi Külső út nyomvonal lesz a településen végig vezető OTrT nyomvonal (185. ábra). A fejlesztésekkel az útvonal lényegében a Sé felőli közigazgatási határtól egészen a déli városrészig folyamatosan kiépített, egymással megfelelően összekapcsolt kerékpárforgalmi létesítmények együttese. A déli városrészen a Rumi út – Pásztor utca csomópontjától a Szombathely-Szőlős vasúti megállóig, illetve a Rumi Külső úton a Sport tér – Bogát fasor közötti szakaszon hiányzanak az elemek, melyek jelen TOP PLUSZ-os felhívásban valósulnak meg.



185. ábra: Javasolt OTrT nyomvonal Szombathely közigazgatási területén. Megépült szakaszok és hiányzó szakaszok.

A kijelölhető OTrT nyomvonalon több meglévő szakasz található, melyek szélességben nem felel meg az OTrT követelményeknek. A fejlesztési területre eső meglévő, OTrT nyomvonalba eső javasolt szakaszok az alábbiak:

Szakasz megnevezése	Szakasz jellege	Jelenlegi szélesség [m]	Szükséges szélesség [m]
Sé kerékpárút szombathelyi szakasza	önálló kétirányú kerékpárút	2,30	2,55
Dolgozók útja – Rohonci út menti nyomvonal (Bucsui út és a Perintparti sétány között)	egyoldali, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,50	4,25
Bartók Béla krt. – Jókai utca – Brenner Tóbiás krt. (Rohonci út – Körmendi út között)	irányhelyes kerékpársáv, gyalog- és kerékpárút szakaszok	1,25 – 1,50 2,50-4,00	1,50 3,25-4,25

Körmenyi út menti nyomvonal (Brenner Tóbiás krt. – Szent Gellért utca között)	egyoldali, kétirányú kerékpárút	2,00 és 2,55	2,55
Diófa utca menti nyomvonal (Szent Gellért utca – Újvilág utca között)	egyoldali, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,00	3,75
Rumi út menti nyomvonal (Újvilág utca – Pásztor utca között)	egyoldali, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,00	3,75
Rumi külső út menti nyomvonal (Szombathely-Szóllós vasúti megálló Gyöngyöshermán vasúti megálló között)	egyoldali, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút	2,75	3,50
Rumi külső út menti nyomvonal (Gyöngyöshermán vasúti megálló – Sport tér között)	egyoldali, burkolati jellel elválasztott gyalog- és kerékpárút	3,75	3,75
Kerékpárút a Bogát fasor – közigazgatási határ között	egyoldali, kétirányú kerékpárút	2,55	2,55

14. táblázat: Javasolt OTrT nyomvonal létesítmény szakaszai, műszaki paraméterei

Alapvető feladat a hiányzó szakaszok kiépítése, melyek TOP PLUSZ pályázati forrásból valósulnak meg, következő fejezetben részletesen bemutatva:

- Rumi út – Rumi külső út hiányzó szakaszainak kiépítése: A Rumi úton részben kerékpársávval, részben kerékpárúttal a Pásztor utca – Szombathely-Szóllós vasúti megálló között 1,1 km hosszban, illetve önálló kerékpárúttal a Sport tér – Bogát fasor között 0,8 km hosszban.

A közelmúltban kiépített önálló, kétirányú kerékpárút Sé közigazgatási határáig 2,30 m burkolatszélességgel épült. A kerékpárút 2,55 m-re szélesítése annak újszerű állapota miatt a közeljövőben nem várható. A létesítmény felújítási ciklusában lehetséges a burkolat szélesítése távlatban.

A Dolgozók útja – Rohonci út menti szakasznak 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.

A Bartók Béla körút – Jókai utca – Brenner Tóbiás körút kerékpáros létesítményeinek kiépítése, hálózati összekötése a közelmúlt TOP-os fejlesztéseivel valósult meg. A kerékpársávok szélessége lényegében adott a 2x1 sávú úton, a külön vezetett nagyrészt irányhelyes gyalog- és kerékpárút szakaszok szélesítése a jelentős beépítettség miatt erősen korlátozott.

A Körmenyi út menti kétirányú kerékpárút északi szakasza (Szabadságharcos utca – Park Center között) régebbi kiépítésű, nem elégséges burkolatszélességű szakasz. Az aszfalt burkolat felújítandó, a szükséges szélesítés pedig a zöldsávban megoldható (középtávban).

A Diófa utca menti rövidebb nyomvonal szakaszon a gyalogos felületrész keskeny. A nyomvonalban két helyen az épületsarkok miatt szűkület (úrszelvény érintettség) van, ami lokálisan balesetveszélyessé teszi az egyébként egyenes vonalvezetésű útszakaszt. Az aszfalt burkolat állapota megfelelő. Nagytávlati szélesítése a folyópálya szakaszon a zöldsávban lehetséges, az épületsarki szűkületek korrigálása a meglévő parkolóhelyek igénybevételével lehetséges.

A Rumi út mellett a közelmúltban létesített, helyenként kerékpárút, helyenként pedig elválasztott gyalog- és kerékpárút szakaszokkal valósult meg a rendkívül beépített közterületen a rövid nyomvonal. A gyalog- és kerékpárút szakaszok keskenyek, az önálló kerékpárút részek megfelelő szélességűek. Nagytávlati megoldást jelenthet a gyalogos részek leválasztása a kerékpárútról önálló járdaszakaszok kiépítésével, igazodva a meglévő helyviszonyokhoz.

A Rumi külső úton lévő elválasztás nélküli gyalog és kerékpárút szakasz (a két vasúti megálló között) szélessége, burkolatállapota nem megfelelő az OTrT szinthez. Alapvetően a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása lenne célszerű, jelentős burkolat szélesítéssel. Ez viszont nagymértékű növényzet irtást, fakivágást igényelne.

Tekintettel a kisebb gyalogos forgalomra, középtávon a burkolat felújítása, kismértékű szélesítése javasolt a növényzet, fasor nagyobb részének megkímélésével. A vasúti átjárókban nem lehet kerékpárral áthajtani, le kell szállni a járműről, áttolva azt. Önálló kerékpáros útátjárók kiépítése is indokolt távlatban.

A Rumi külső út menti elválasztott gyalog- és kerékpárút szélessége megtartandó, tekintettel a beépítettségre, a keresztmetszet további növelése nem megvalósítható (birtokhatár, illetve keskeny útárok-zöldsáv miatt). Az aszfalt útburkolat felújítása viszont rövidtávon szükséges.

Meglévő városi kerékpáros mellékútszakaszok felújítása

A meglévő kerékpárúti nyomvonalak részletes bemutatásakor feltártuk a kerékpárforgalmi létesítmények burkoltának állapotát, a burkolati jelek felfestésének minőségét, a padka, a vízelvezetés helyzetét. A városban több kerékpárútszakasz is felújításra, keresztmetszeti kapacitásbővítésre szorul. A kerékpárutak ütemezett felújítása az adott éves önkormányzati költségkeretben, vagy egyéb pályázati forrásból biztosítandó. Az OTRT szakaszán kívüli, leginkább felújításra szoruló kerékpáros létesítmények:

- A Gyöngyös-patak menti, Szelestey László utca és a Markovszky Lajos utca közötti kerékpár/gyalogút (Agora Kulturális Központ mögötti) felújítása. Biztonságos közlekedésre jelen állapotában nem alkalmas a létesítmény. Az érintett gyalog- és kerékpárút szakasz hossza mintegy 400 m.
- A Zanati úti irányhelyes gyalog- és kerékpárút szakasz mindkét oldalon (rossz burkolatállapot, meredek fel- és lehajtó rámpák az utcátlakozásokban, buszmegállóknál). A burkolat állapotát mintegy 1,4 km hosszon kell – szakaszosan, a lokális hibákat kiemelten kezelve – kell felülvizsgálni, majd a felújítást elvégezni.
- A Szent Márton temető mellett húzódó kerékpárút burkoltának cseréje szükséges. A keskeny, rossz burkolatállapotú egyirányú kerékpárút szakasz hossza mintegy 120 m.

Bartók Béla körút és híd felújítása, meglévő kétoldali kerékpársáv felújítása (0,492 km):

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014 azonosítószámmal „Bartók Béla krt. és híd felújítása” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 1 734 883 364,- forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Bartók Béla krt. és híd felújítása” c. projekt legfőbb célja az önkormányzati belterületi közút felújítása, közlekedésbiztonsági célú fejlesztése, amely hozzájárul a település közintézményeinek, közszolgáltatást nyújtó létesítményeinek jobb megközelíthetőségéhez, a lakóterületekkel való kapcsolatok javításához, valamint a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításához.

A projekt keretében a Bartók Béla krt. 492 méter hosszú szakasza kerül felújításra, valamint megvalósul a beruházáshoz fizikailag kapcsolódó híd korszerűsítése. A körúton a közúti forgalomtól elválasztott kétoldali kerékpársáv került korábban felfestésre, az akkori fejlesztés során az út burkoltának felújítása nem valósult meg. Jelen projekt keretében az érintett útszakasz burkolatminőségének fejlesztése során a kétoldali kerékpársáv újra felfestésre kerül. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmény felújítása az útszakaszon nem engedélyköteles tevékenység.

Műszaki paraméterek:

Átépített vagy korszerűsített közutak hossza – kétoldali kerékpársáv hossza: 0,492 km

Kerékpársáv szélessége: 1,50 m.

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tagok: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft., Közlekedéstudományi Intézet

Megítélt támogatás: 1 734 883 364,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.



186. ábra: Bartók Béla krt., és a Perint-patak fölötti híd felújítása, kerékpársávokkal

Horváth Boldizsár körút felújítása, meglévő kerékpárút és kerékpársáv felújítása (0,380 km);

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00012 azonosítószámmal „Belterületi úthálózat fejlesztése” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 610 423 055, - forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Belterületi úthálózat fejlesztése” c. projekt legfőbb célja a belterületi közutak felújítása, korszerűsítése, az úthálózat minőségi fejlesztése. Az önkormányzati tulajdonú utcák felújításával javul az általuk elérhető forgalomvonzó létesítmények megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával magasabb szintre emelkedik a város általános környezeti állapota. Jelen projekt keretében az alábbi belterületi utak felújítása valósul meg:

- Horváth Boldizsár krt. felújítása (11-es Huszár u. körforgalom és a Sugár u. körforgalom közötti 380 m hosszú szakasza kerül felújításra)
- Eötvös Lóránt utca felújítása (Nádasdy Ferenc u. és a Welther Károly u. közti 109 m hosszú szakasza kerül felújításra)
- Írottó utca felújítása (A tervezett felújítás teljes hossza 355 m.)
- Welther Károly utca felújítása (Simmelweis utca és a Széll Kálmán u. közti 425 m hosszú szakasza kerül felújításra)
- Markusovszky L. utca felújítása (Sugár u. körforgalom és a Markusovszky L. u. híd kórház felőli vége közötti 260 m hosszú szakasza kerül felújításra)

A felújítandó útszakaszok közül a Horváth Boldizsár körút szakasza érint kerékpárforgalmi létesítményt, az útburkolat megújulása mellett felújításra kerül mintegy 0,38 km kerékpárút és kerékpársáv is. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények felújítása az útszakaszon nem engedélyköteles tevékenység.



187. ábra: Horváth Boldizsár körút felújítása a Sugár utca – 11-es Huszár út között, kerékpársáv- és kerékpárút felújítással

Műszaki paraméterek:

Fejlesztendő kerékpáros infrastruktúra: 0,38 km egyoldali irányhelyes kerékpársáv, 0,38 km egyoldali egyirányú gyalog- és kerékpárút.

Kerékpársáv szélessége 1,25 m. Gyalog- és kerékpárút szélessége 3,0 m.

Átépített vagy korszerűsített közutak hossza (teljes projektre): 1,52 km.

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata.

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 610 423 055,- Ft (teljes projektre).

Támogatás mértéke: 100%

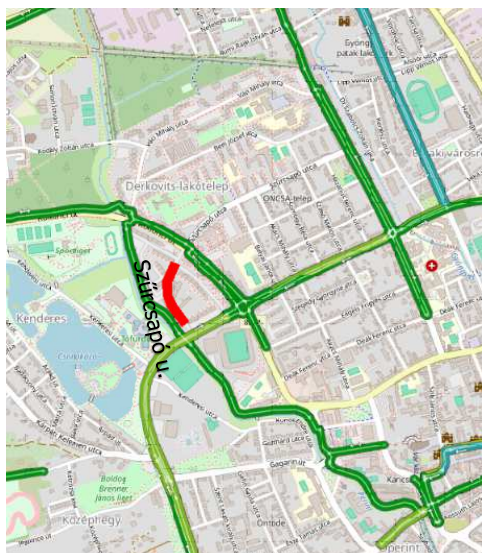
Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

Szűrcsapó utca burkolat felújítás, meglévő egyoldali kerékpársáv felújítása (0,300 km).

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00001 azonosítószámmal „Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészben” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 407 699 365, - Ft összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészben” c. projekt legfőbb célja a közlekedési útvonalak, a közösségi célú parkolási infrastruktúra fejlesztésével és a zöldterületek hasznosításával élhető lakótelepi környezet kialakítása a Derkovits városrészben. A fejlesztés megvalósításával javul a lakótelep általános környezeti állapota, csökkennek a parkolási nehézségek és új, aktív rekreációs zöldfelületek létesülnek. A projekt keretében tervezett fejlesztések:

- Bem J. u. 19-29 sz. háztömbök között új, 42 férőhelyes parkoló kialakítása (hrsz.: 2804/22)
- Bem J. u. 27. sz. háztömb előtti területen új, 22 férőhelyes parkoló kialakítása (hrsz.: 2804/22)
- Bem 11-13. és 15-17. sz. háztömbök között park rehabilitáció (hrsz.: 2786/1)
- Szűrcsapó utca felújítása (hrsz.: 3587/35)



188. ábra: Szűrcsapó utca felújítása: egyirányú utca ellenirányú kerékpározással. Kerékpársáv felújítása

A felújítandó kerékpársáv a Szűrcsapó utca egyirányú útszakaszán létesült, az úttest keleti oldalán, az ellenirányban kialakítva. A meglévő, tönkrément aszfaltburkolaton a kerékpársáv szélessége 1,50 m. A helyenként megkopott útburkolati jelek, piktogramok felújító festése is szükséges a burkolatcsere után. A meglévő kerékpárforgalmi létesítmény felújítása az útszakaszon nem engedélyköteles tevékenység.

Műszaki paraméterek:

Fejlesztendő kerékpáros infrastruktúra: 0,300 km egyoldali kerékpársáv.

Kerékpársáv szélessége: 1,50 m.

Átépített vagy korszerűsített közutak hossza: 0,46 km.

Épített vagy felújított zöldinfrastruktúra: 0,34 ha.

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata.

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 407 699 365,- Ft (teljes projektre).

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

5.1.2 Új kerékpáros létesítmények létrehozása

Ferenczy István utca – kerékpározható út kijelölése (Nárai Külső út – Alsóhegyi út között)

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: nyitott kerékpársáv.
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen.
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: kerékpározható közúthálózat.
- 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 kisebb forgalmú közút, átlagos napi forgalma a 4000 E/napot nem éri el, a közúton engedélyezett sebesség 50 km/h. A hatályos UME szerint ezekkel a paraméterekkel a nyitott kerékpársáv kialakítása megengedett. Az útpálya aszfalt burkolatú, állapota kerékpározásra alkalmas. Az út folyópályán 2x1 forgalmi sáv, a burkolatszélesség a kétoldali kiemelt szegélyek között 7,15 m.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat nem kell főhálózati elemként megvalósítani.

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 a javasolt fejlesztéshez kapcsolódik a Jáki út-Ferenczy István utca körforgalmú csomópont terve. A körforgalom 2023-ban megépült. A körforgalom építéséhez kapcsolódóan a Ferenczy István út déli oldalán kerékpárút szakasz épült ki az Alsóhegyi utcáig. Ezzel a kerékpárúttal kapcsolható a javasolt nyitott kerékpársáv, a Nárai útig továbbvezetve.

A javasolt nyitott kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő úton vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. A fejlesztés várhatóan saját forrásból megvalósítható.

Alsóhegyi út – Nagyvárad utca – kerékpározható út kijelölése Ferenczy István út – Brenner Tóbiás krt. között)

- Kerékpárforgalmi létesítmény jellege: nyitott kerékpársáv.
- Kerékpárforgalmi létesítmény elhelyezkedése: lakott területen.
- Kerékpárforgalmi létesítmény hálózati szerepe: kerékpározható közúthálózat.
- 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 húzódva. A nyomvonal lakóterületek (kertvárosias terület) között halad. 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 kifizetelmű lakóutcák. Átlagos napi forgalmuk a 4000 E/napot nem éri el, a közutakon engedélyezett sebesség 50 km/h. A hatályos UME szerint ezekkel a paraméterekkel a nyitott kerékpársáv kialakítása megengedett. Az útpályák aszfalt burkolatúak, állapotuk kerékpározásra alkalmas. Az utak 2x1 forgalmi sávosak, burkolatszélességük 6,10 m.

A szakasz településen belüli, helyi célokat köt össze, ezáltal a nyomvonalat nem kell főhálózati elemként megvalósítani. 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 körforgalom 2023-ban megépült. A körforgalom építésével együtt a Ferenczy István út déli oldalán kerékpárút szakasz épült ki az Alsóhegyi utcáig. Ezzel a kerékpárúttal kapcsolható a javasolt nyitott kerékpársáv, a Brenner Tóbiás körútig továbbvezetve.

A javasolt nyitott kerékpársáv kijelölése engedélyköteles tevékenység. A nyomvonal végig önkormányzati tulajdonban lévő utakon vezet, ezáltal kisajátításra nincs szükség. A fejlesztés várhatóan saját forrásból megvalósítható.

„Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” c. projekt: Kerékpárút és sétány létesítése a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon

Előzmények:

A TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00003 azonosító számú „Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” című projekt keretében valósítandó meg a kerékpáros létesítmény. A Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon kerékpárút és sétány kiépítése szükséges. Az építési beruházás kivitelezési munkákra

vonatkozó becsült költsége: nettó 479.888.945,-Ft. (teljes projekt költség bruttó 695 millió Ft.). A beruházás az elképzelések szerint egy ütemben fog megvalósulni. A becsült éves fenntartási költség (karbantartás, pótlás, javítás, működés) a beruházást követő első évben bruttó 4.699.000,- Ft.

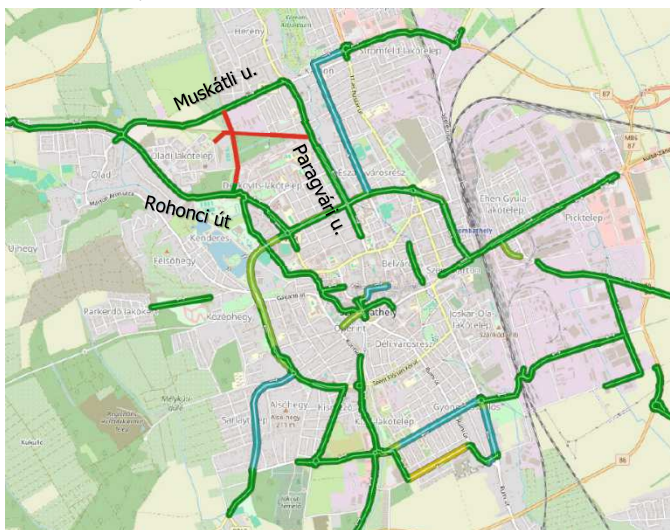
A projekt célja a meglévő kerékpárhálózat bővítése, a városrészek között megszakítás nélküli, folytatólagos kerékpárforgalmi hálózat kialakítása. Az új gyalog- és kerékpárút kiépítése által javul az érintett városrészek közötti biztonságos kerékpáros közlekedési útvonal.

Létesítmények meglévő állapota:

A szombathelyi vasútállomástól induló vonalat 1888. december 12-én nyitották meg, majd a trianoni békeszerződés miatt 1925-ben Friedberg-ig tovább építették. 1953. március 1-től, amikor felhúzták a vasfüggönyt Magyarország és Ausztria között, a vasútvonal jelentőségét veszítette. 1960. január 1-ig még működött, majd felszedték a síneket. A Perint-patak fölötti vasúti híd ezt a vonalat szolgálta ki, most gyalogos hídként használják.

A régi vasúti híd aszfaltburkolatú, és deszkákból álló járdafelületének műszaki állapota jelentősen leromlott, a teherbírása meggyengült. Az acél tartószerkezeteken a korrózió gyengítő hatása jelentős mértékű. A pályacsatlakozásoknál balesetveszélyes süllyedések alakultak ki. A hídfők és szárnyfalak terméskővel burkoltak, a kövek közt hézagolás szükséges. Az acélból készült pillérek erősen korrodáltak. A felszerkezeti főtartón erős felületi korrózió látható. A pályatartók acélszerkezetűek, a felületükön jelentősen előrehaladott korrózióval. A pályalemez fa keresztgerendái és fa hosszpallói erősen korhadtak a hengerelt aszfalt burkolat alatt. A széleken lévő vízvető lemezek több helyen leváltak.

A pályaburkolat hengerelt aszfaltburkolatán helyenként keresztirányú repedések és kezdődő kilukadás nyomai láthatók. A hídhoz csatlakozó utak megsüllyedtek. A rámpák szinteltéréssel csatlakoznak, az egyik hídvégnél egyenetlen és balesetveszélyes a burkolat. A korlátok jó állapotúak, de a hídpálya alatti keresztartók korróziósak.



189. ábra: A tervezett nyomvonalak a felhagyott vasút mentén



190. ábra: Régi vasúti híd a Perint-patak fölött

A hídfőkhöz csatlakozó földrészük helyenként erodáltak a patak vízszintingadozásából adódóan. A híd alatti tér és meder enyhén elfajult és növényzettel benőtt.

A fejlesztések megvalósítása HÉSZ módosítást nem igényel. Az ajánlatkérés időpontjában az Építési és Közlekedési Minisztérium Műemlékvédelemért Felelős Helyettes Államtitkárság által kezelt kulturális örökség ingatlan elemeinek hatósági nyilvántartása szerint a fejlesztési helyszín nem áll műemléki-, illetve világörökségi védelem alatt. A fejlesztéssel érintett ingatlanok (kivéve a 2759/54 és 3785/61 hrsz.) régészeti védelem alatt állnak.

Kerékpárforgalmi létesítmény műszaki paramétere:

1819 fm elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút építése.

Burkolatszélesség: 3,5 m.

Buszmegálló, buszforduló: nincs.

Közvilágítás: kiépítése szükséges.

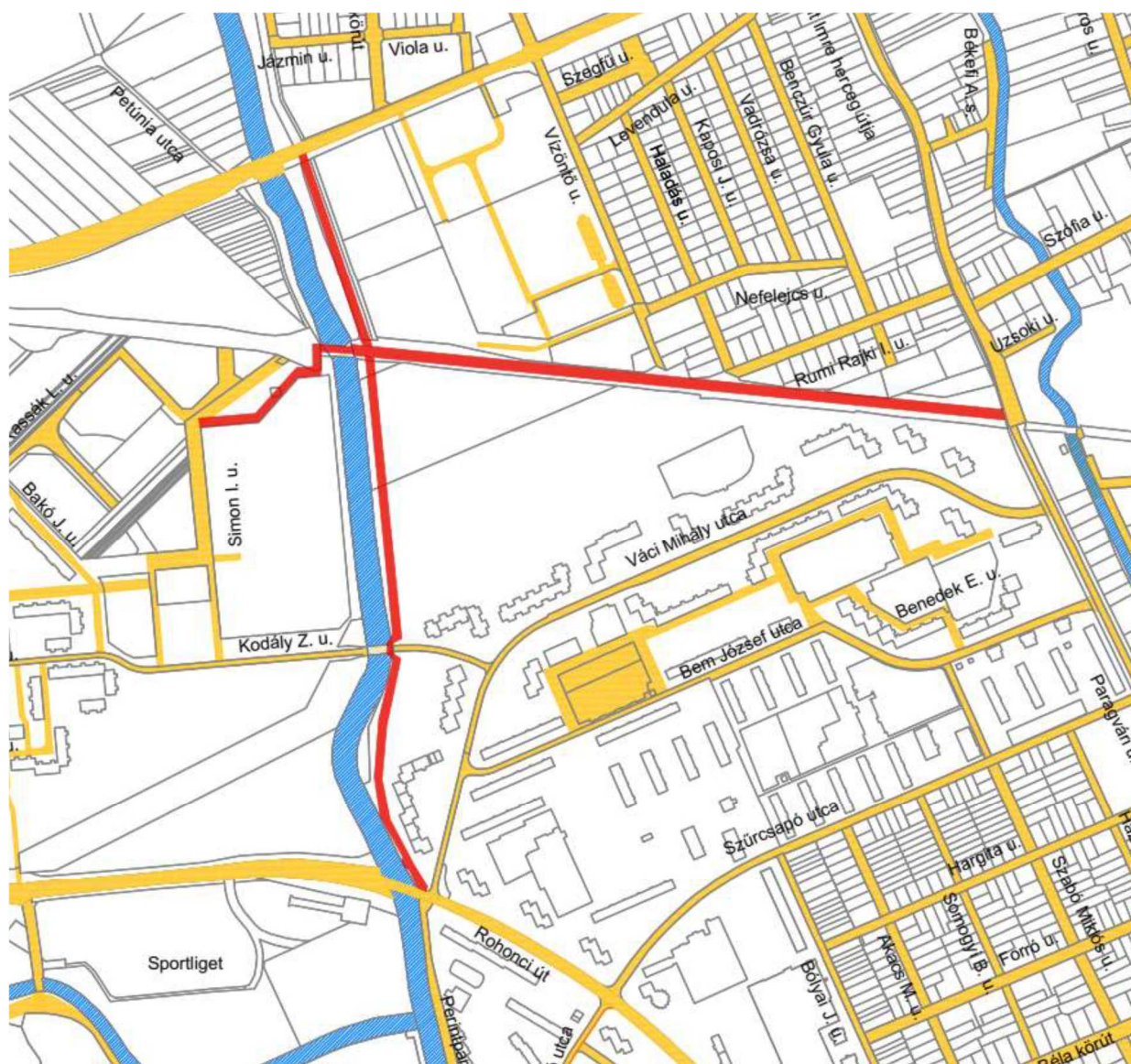
Csapadékvíz elvezetés: helyszíni szikkasztás.

Növénytelepítés: szükség szerint, kivágandó fa helyett új telepítése.

Parkoló: nincs. Gyalogátkelőhely: nincs.

A tervezett létesítmények leírása:

A gyalog- és kerékpárút Váci Mihály utca fölötti szakasza a meglévő töltésen kerül kialakításra a Paragvári utcai meglévő kerékpárúttól a Perint-patakig 814 m hosszon. Közben keresztezi a Vízöntő utcától délre, a Váci Mihály utcáig megépített gyalog- és kerékpárutat. A Perint-pataktól É-i irányban a Muskátli utca meglévő kerékpárútjára csatlakozik, délen a Perintpart mentén (Perint-híd alatt haladva) csatlakozik a Perintparti sétányhoz 785 m



191. ábra: Kerékpáros létesítmények a Szombathely-Pinkafő felhagyott vasút mentén, átnézeti helyszínrajz

hosszon. A töltés koronaszélessége 3,7- 6,7 m között van. Az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút burkolatának szélessége 3,5 m, kétoldalon a padka szélessége 50-50 cm, mélysége 10 cm. Az út 4 cm aszfalt kötő- és 3 cm aszfalt kopóréteggel kerül kialakításra. A töltés tetején a Váci Mihály utca fölötti szakasz kb. 1/3 részén töltés-visszabontást kell végezni, hogy a szükséges koronaszélesség rendelkezésre álljon.

A gyalog- és kerékpárút mellett kétoldali korlát kiépítése szükséges összesen 1100 m hosszban. A projekt keretében a közvilágítás kiépítése is megvalósul, 30 m-ként kandeláber kerül elhelyezésre. A kialakítandó gyalog- és kerékpárút hossza 1599 m.

A régi vasúti híd gyalogoskorlátjainak óvatos bontása és deponálása után a pályaszerkezet aszfaltrétegének, és az alatta lévő elkorhadt deszkázatának eltávolítása szükséges. A pályatartó acélgerendáin a deformációk javítása, a kilyukadások, hiányok pótlása szükséges. A teljes acélfelület szemcseszórásos technológiával történő tisztítására kerül sor, majd azt háromrétegű korrózióvédelemmel szükséges ellátni. A járdafelületet új faszerkezetként szükséges kiépíteni, majd ezt követően a meglévő és kijavított korlátokat stabilan rögzíteni kell. A



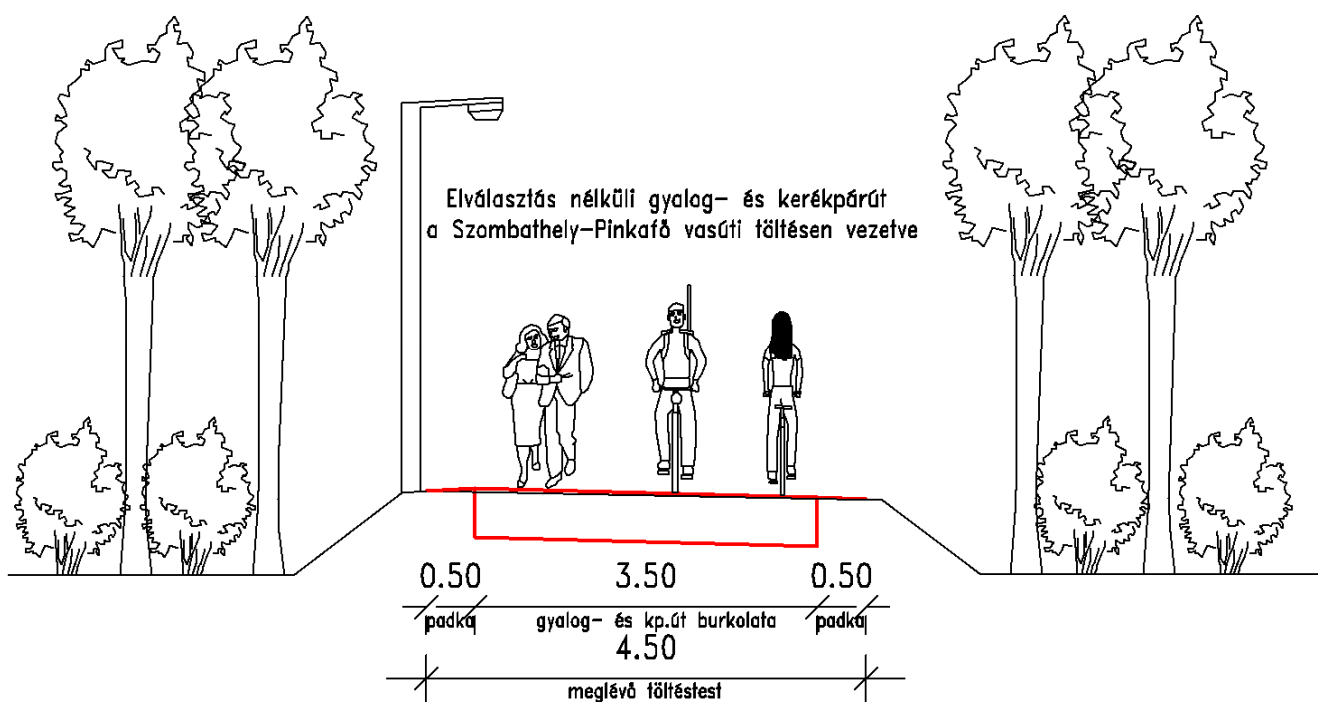
192. ábra: Felhagyott vasúti töltés, jelenlegi állapot

A hídfők felületeinél a kipergett fugák pótlása után a csatlakozó földrézsű rendezése szükséges a hiányok pótlásával. A híd mellett közművezetékek húzódnak, melyekre a kivitelezés során figyelemmel kell lenni, és a kezelői hozzájárulásban foglaltak betartása szükséges.

Oladi bekötéssel, a Simon István utca „zsák” - végétől a HÉSZ által tervezett nyomvonalon a régi Vashídig szintén elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kerül kialakításra a következő paraméterekkel: szélessége 3,5 m, kétoldalon a padka szélessége 50-50 cm, mélysége 10 cm. Az út 4 cm aszfalt kötő- és 3 cm aszfalt kopóréteggel kerül kialakításra. A közvilágítás kiépítése keretében 30 m-ként kandeláber kerül elhelyezésre. Az újonnan építendő kerékpárút hossza 220 m.

A projekt Szombathely Önkormányzata és a Magyar Állam tulajdonában lévő területeken valósul meg, érintett területek: töltés: 768, 125/2, 3785/5 hrsz. Közterület: 2759/50, 2759/54, 3785/302 hrsz., beépítetlen terület: 2759/1 hrsz. Rét, erdő: 2759/2 hrsz., gázállomás: 3785/61 hrsz., Perint-patak: 3786/1, 3786/2 hrsz.

A megépítendő kerékpárforgalmi létesítmény engedélyköteles tevékenység. A projekt előkészítése ezen tanulmánnyal egyidőben zajlik, a létesítményre vonatkozó teljes körű kiviteli terv elkészítése tárgyában lefolytatandó közbeszerzési eljárással.



193. ábra: Gyalog- és kerékpárút építése a meglévő töltésen, javasolt keresztmetszeti elrendezés

„Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészen” c. projekt: Szombathely, Rumi külső úti kerékpárút (Rumi külső úton Sport tér és Bogát fasor között, Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás között)

A kerékpáros útvonal része az OTrT-ben kijelölt 82.B jelű Rum-Szombathely-Bucsu országos törzshálózati kerékpárútnak, így a hiányzó szakaszok kiépítése helyi főhálózati elemként, rövidtávon megvalósítandó beruházásban indokolt.

Előzmények:

A TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002 azonosítójú „Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészen” című projekt keretében valósítandó meg a kerékpáros létesítmény. A fejlesztés célja Szombathely MJV kerékpárút rendszerének bővítése, összhangban az OTrT-vel. A projekt keretében két hiányzó kerékpárút szakasz kerül kiépítésre a déli városrészen:

- Szombathely, Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút kialakítása.
- Szombathely, Rumi úton a Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás közti kerékpáros útvonal kiépítése.



194. ábra: Hiányzó szakaszok a déli városrészen

Az építési beruházás kivitelezési munkákra vonatkozó becsült költsége: nettó 328.546.893,- Ft. (teljes projekt költség bruttó 466 millió Ft.). A beruházás egy ütemben valósul meg. A fejlesztések megvalósítása HÉSZ módosítást nem igényel. A becsült éves fenntartási költség (karbantartás, pótlás, javítás, működés) a beruházást követő első évben bruttó 2.380.000,- Ft. A fenntartási költségek hosszútávú minimalizálása elsődleges célok között van.

A fejlesztéssel érintett terület többsége Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata tulajdonában van, de érint magántulajdonban lévő ingatlanokat is. A fejlesztés megfelel a pályázati felhívásban foglalt kritériumoknak, mivel Fenntartható Városfejlesztési eszköz keretében nevesített, város területén található helyszíneket tartalmaz. A tárgyi közlekedési terület a víz- szennyvíz csatorna, gáz, villany távközlés vezetékének is helyet biztosít. A megépítendő kerékpárforgalmi létesítmény engedélyköteles tevékenység.

A tervezett létesítmények leírása:

Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút kialakítása:

A Szombathely-Szőlős vasútállomás és a Sport tér közötti szakaszon, az út északi oldalán meglévő gyalog- és kerékpárút húzódik, illetve a Bogát fasortól kifelé a 87. számú főútig kerékpárút található, a közút déli oldalán megépítve. A két szakasz közötti kerékpáros útvonal kiépítése valósul meg, illetve a gyalogos kapcsolat is fejlesztésre kerül.

A Rumi Külső út városi másodrendű főút, jelentős gépjármű forgalommal és tömegközlekedéssel is terhelt nyomvonal. A 2x1 forgalmi sávú út forgalma a korábbi forgalomszámlálási adatok alapján 4852 E/nap az érintett útszakaszon. A kiépítendő kerékpárút és járda hossza: 800 m. A kerékpáros létesítmény az országos törzshálózati nyomvonal része, helyi főhálózati elemnek minősül. A szakasz a „**355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről**” szóló kormányrendelet szerint várhatóan a Magyar Közút Nrt. kezelésében lévő kerékpárút szakasz lesz.

Az út északi (a lakóházak felőli) oldalán járda létesül, amely a meglévő járda folytatásaként a Bogát fasorig kerül kiépítésre. A szemközti, déli (szántófield felőli) oldalon pedig egyoldali, kétirányú kerékpárút kerül kialakításra. A Sport térnél a kerékpárút déli oldalra történő átvezetésének biztosítása szükséges, a Bogát fasornál pedig becsatlakozik a tervezett egyoldali, kétirányú kerékpárút a Táplánszentkereszt felé tartó meglévő kerékpárútvonalra.

Az északi oldalon kiépítendő járda 1,5 m hasznos szélességben, padkával, mellé nyílt csapadékvíz elvezető árokkal, kerti szegéllyel és 6 cm aszfaltozással készül. A déli oldalon a kerékpárút 2,55 m szélességben, mellette 0,5-0,5 m széles padka kialakításával, nyílt csapadékvíz elvezető árokkal, 4 cm kötőréteg, 3 cm kopóréteg aszfaltozással készül. A kerékpárút mellett közvilágítás kiépítése is tervezett.



195. ábra: Rumi Külső út, szűk keresztmetszet az út északi oldalán

A korábbi javaslat szerint a tervezett létesítményt az északi oldalon kellett volna kialakítani, a lakóingatlanok és a közút burkolata közötti keskeny közterületi, járda nélküli zöldsávban, ugyanis ezáltal érhetőek el a környéki lakóingatlanok a városi főút keresztezése nélkül mind kerékpárral, mind gyalogosan. Elválasztott gyalog- és kerékpárút elhelyezése az északi oldalon csak irreálisan magas költséggel járó jelentősebb beavatkozással lehetséges (főúti nyomvonal elhúzás, közmű kiváltások), annak nagyobb helyigénye (4,25 m) miatt. A magáningatlanokon álló utcafronti kerítések közel felénél a kerítés elhelyezkedése és a közút burkolat széle között levő távolság nem elégséges az elválasztott gyalog- és kerékpárút kialakítására, megközelítőleg csupán 3,50 m szélességű terület áll rendelkezésre.

Az ingatlanok érintettsége nélkül kiépíthető létesítmény típus az északi oldalon az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, 3,50 m szélességgel, sok esetben szűkített (2,75 m) szakaszokkal. Az e-UT 03.04.13:2019/M2:2025 Kerékpározható közutak tervezése útügyi műszaki előírásban foglaltak értelmében viszont elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút alkalmazása nem javasolt, ha a burkolat közvetlenül az ingatlankijáratok előtt vezet. Ha mégis ez kerülne kialakításra, akkor minden kapunál egyedi megoldással kell megakadályozni, hogy az ingatlanról takarásból kilépők vagy kihajtók rögtön a kerékpárok által használt felületre lépjenek, hajtsanak. Az egyedi kialakítások miatt az érintett ingatlanok nagy számára tekintettel az elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kivitelezési költsége megemelkedne, ugyanakkor az így megépülő létesítmény típus alacsony komfortszintet jelentene OTrT főhálózati elemként. Továbbá a vízvezetés kialakítása jelentős költségnövelő tényező: nyíltárkok sok esetben nem férnek el, zárt csatorna építésére lenne szükség.

A fentiek szerint, a műszaki szempontok alapján, és a hálózati szerepkört figyelembe véve indokolt a kerékpárút Rumi Külső út déli oldalán való vezetése, közvetlenül becsatlakozva Táplánszentkereszt felől a meglévő kerékpárútba. A déli oldalon való kiépítés nem érint lakóingatlanokat, a kerékpárút szempontjából kompromisszum-mentes hálózati szerepet és vonalvezetést jelent mindazzal, hogy a gyalogjárda 1,50 m szélességgel az északi oldalon, a lakóingatlanok kerítésénél kötelezően megépítendő.

Az északi oldalon kiépítendő járda és a meglévő út között az árokszakaszok kiépítése, jókarba helyezése szükséges. A déli oldalon a tervezett kerékpárutat a meglévő közúti oldalárok külső oldalán kell megépíteni, a szántóföldek érintettségével. A nyugati végén a kerékpárutat át kell vezetni a Rumi Külső úton a Sport tér utcacsatlakozásnál, szabványos kerékpárút átvezetés kiépítésével a déli oldalra. Továbbá egy kerékpáros átkelési lehetőség – aszfalt rácsatlakozás – kiépítése szükséges a Rumi Külső úton, az északi oldalon csatlakozó Bádofa utcával szemben.

Műszaki paraméterek:

A déli oldalon építendő kétirányú kerékpárút hossza: 800 m.

A tervezett kétirányú kerékpárút szélessége: 2,55 m.

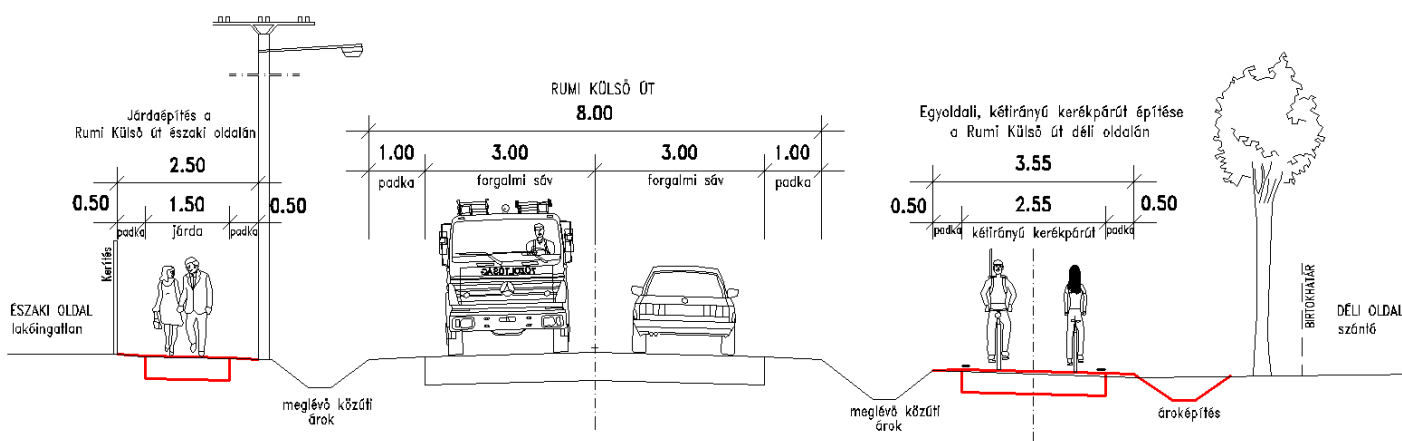
Az északi oldalon építendő járda hossza: 800 m.

A tervezett járda szélessége: 1,50 m.

Kiépített főúti kerékpárút átvezetés: 1 db



196. ábra: A Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút kialakítása, az út déli oldalán



197. ábra: Kerékpárút és járda építése, keresztmetszeti elrendezés a Rumi Külső úton

Rumi úton a Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás közti kerékpáros útvonal kiépítése:

A tervezett létesítmény a déli végén csatlakozik a meglévő kétirányú kerékpárúthoz, mely a Rumi út északi oldalán épült ki. A kiépítendő kerékpáros szakasz északi végén kapcsolatot teremt a Rumi úton a Centrum felé vezető kerékpárúttal, illetve a Szőlős úton kijelölt kerékpáros nyom szakasszal, ezzel a Rumi út – Rumi Külső út teljes szakaszán folyamatos kerékpáros útvonal biztosítható. A kerékpáros létesítmény az országos törzshálózati nyomvonal része, helyi főhálózati elemnek minősül.

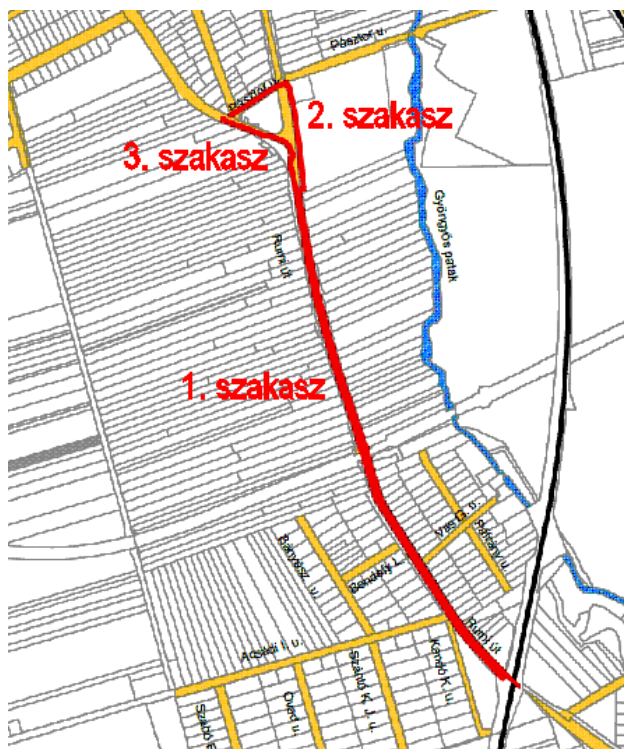
A Rumi út érintett szakasza városi másodrendű főút, jelentős gépjármű forgalommal (6586 E/nap) és autóbusz járatokkal. A 2x1 sávós aszfaltburkolatú út szélessége 7,0-7,5 m, kétoldali nyíltárkos vízelvezetéssel épült ki. Az érintett útszakasz jellemzően mindkét oldalon sűrűn beépített: magáningatlanok kapubehajtói csatlakoznak a keskeny zóldsávokon keresztülvetve a közút burkolatához.

A teljes szakaszon az adott keresztmetszetben nem lehet kiépíteni egy új, kétirányban közlekedő önálló kerékpárutat, ezért különböző kerékpárforgalmi létesítmény típusok kerülnek kialakításra. A fejlesztéssel érintett kerékpáros létesítmény teljes hossza mintegy 1088 m.

Javasolt létesítmények:

1. szakasz: A Szőlősi vasúti megállóhely és a Rumi út 133. között kétoldali kerékpársáv kerül kialakításra. A mintegy 800 m hosszú útszakaszon a meglévő útburkolat szélesítése szükséges. A tervezett kerékpársávok szélessége 1,25 m, a forgalmi sávok szélessége 3,25 m, így a minimálisan biztosítandó útburkolat szélessége 9,00 m. A szélesítés miatt a meglévő padkát, vízvezető árkokat helyenként át kell építeni, az út melletti párhuzamos parkolást pedig rendezni szükséges.

2. szakasz: A Rumi út 133. és a Pásztor utcai kereszteződés között a közterület kinyílik, hely adódik a közút mellett a K-i oldalon. Ezen a szakaszon a keleti oldalon, az úttal párhuzamosan a meglévő keskeny járda felújításával és szélesítésével egy irányhelyes, egyirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz kerül kialakításra 180 m hosszban. Ez a gyalog és kerékpárút a délről érkező keleti oldali kerékpársávnak az észak felé továbbhaladó, útburkolatból kivezetett szakasza, mely a Pásztor utcánál csatlakozik a meglévő kerékpárúthoz. Ezen megépítendő, egyirányú kerékpárforgalomra kialakított elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz szélessége 3,25 m.



198. ábra: A Rumi úton kiépítendő kerékpáros létesítmény

3. szakasz: A Pásztor utca OMV kút mögötti szakaszán egy egyoldali kerékpársáv kerül felfestésre 75 méter hosszban. A Pásztor utca ezen rövid szakasza jelenleg egyirányú forgalmú út, a Nagy Lajos király útja felől a Szőlős utca felé haladhat a gépjármű forgalom, ami a benzinkúthoz vezet be. A mintegy 75 m hosszú szervízút szakasz burkolatszélessége 6,50 m. Ezen a burkolaton kell kialakítani az ellenirányú kerékpársávot az úttest északi szélén felfestve. A kerékpársáv szélessége 1,25 m. Ez a kerékpársáv csatlakozik a Rumi úton a centrum felé kiépített kerékpárúthoz is, illetve erről a kerékpársáv szakaszból lehet továbbhaladni a jelent projektben kiépítendő déli irányba is.

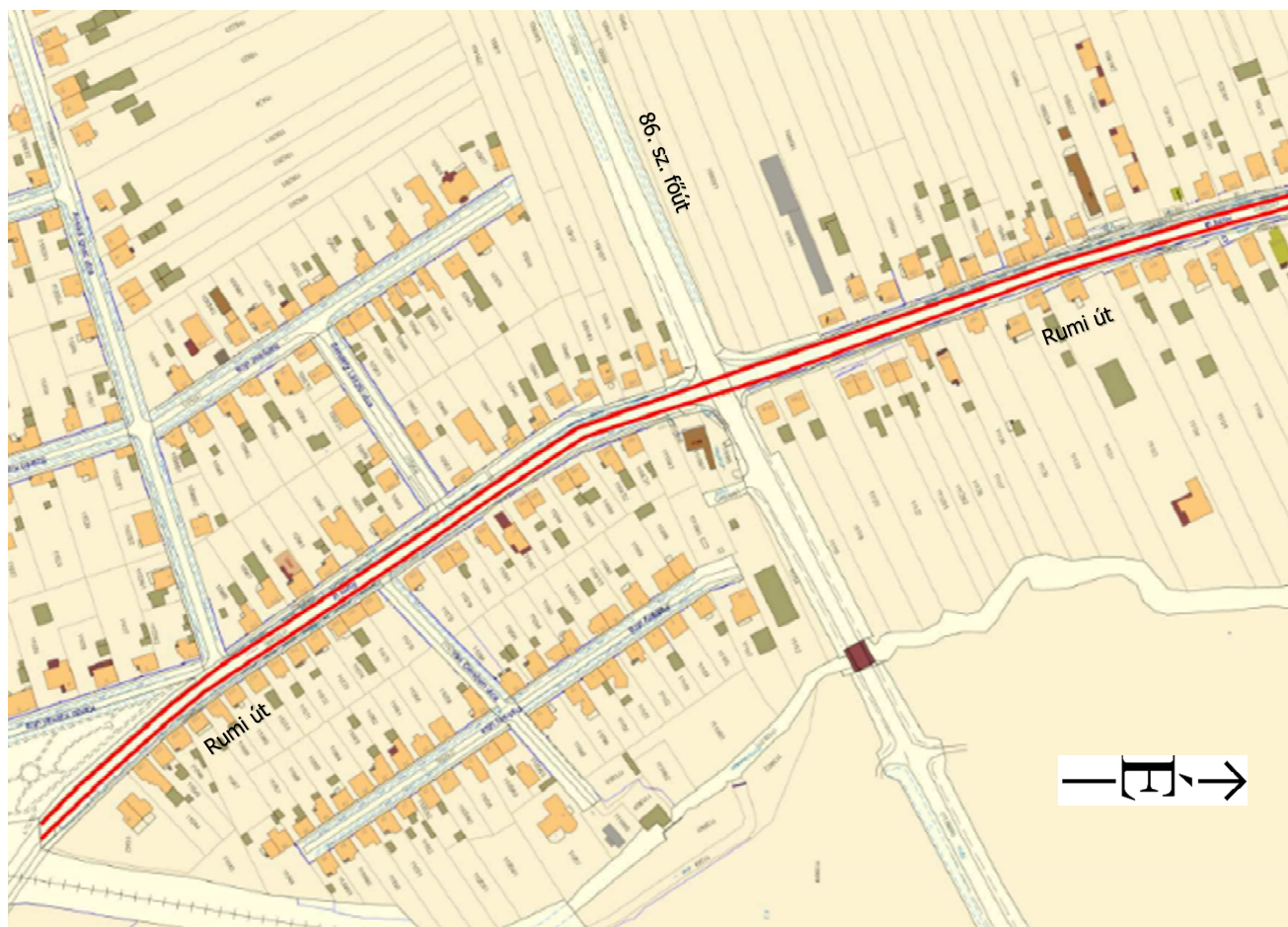
A Rumi út 133 és a Rumi út 162. között a nyugati oldalon egy egyoldali kerékpársáv kerül felfestésre 250 méter hosszban. A Rumi út érintett kanyarodó és csomóponti útszakaszának kismértékű átépítésével-szélesítésével, burkolati felületjavítással és felfestéssel építendő ki a kerékpársáv, melynek szélessége 1,25 m. A kerékpársávot a Rumi út 162. sz. ingatlan előtt végződő kerékpárúttól kezdve kell kialakítani, elvezetve a Rumi út 133. sz. ingatlantól déli irányban továbbhaladó, az 1. szakaszban létesítendő kerékpársávig. A 2. és 3. szakasz kiépítése gyakorlatilag az OMV kút kerékpáros megkerülését jelenti, nem érintve a Rumi úti csomóponti komplex osztályozósávú útszakaszt.



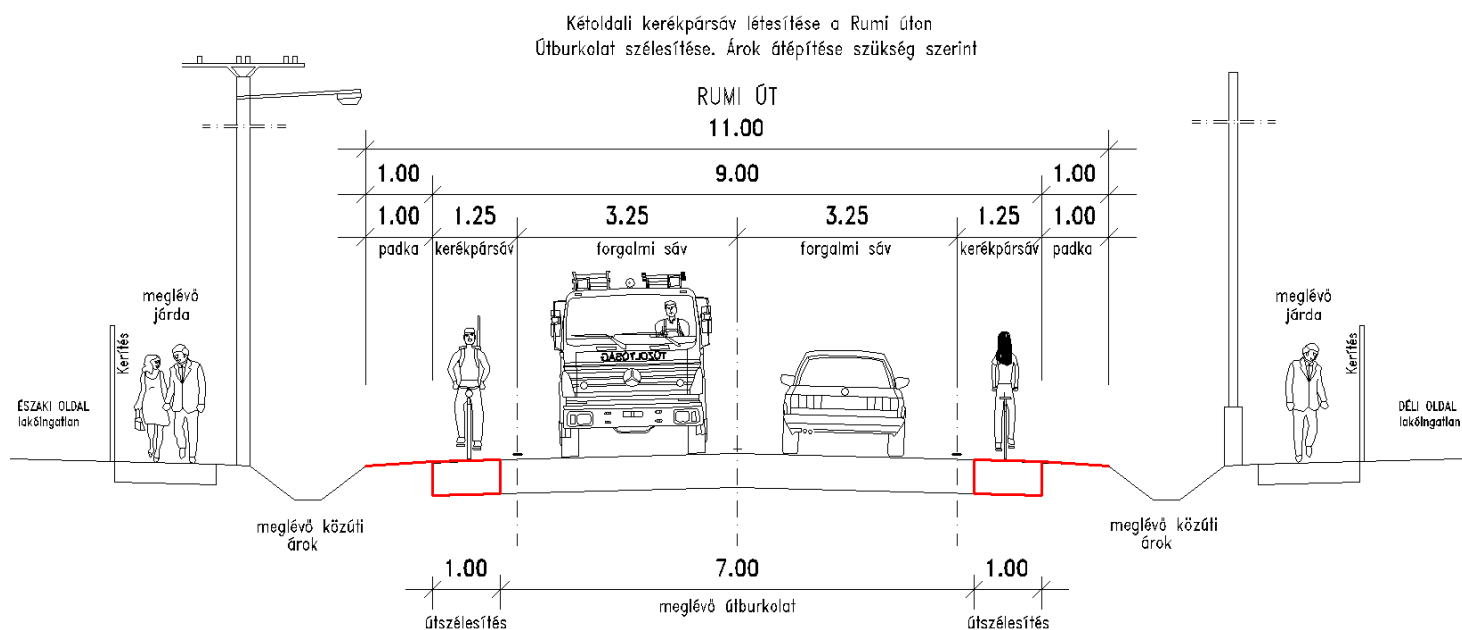
199. ábra: Rumi útnak a 86. sz. főúttól délre eső szakasza



200. ábra: Rumi útnak a 86. sz. főúttól északra eső szakasza



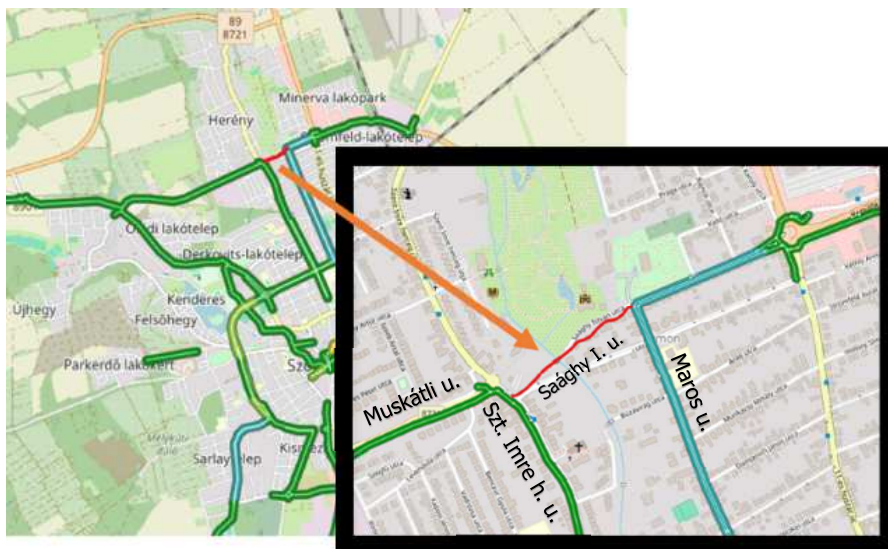
201. ábra: Kétoldali kerékpársáv kialakítása a Rumi úton, elrendezési vázlat (1. szakasz)



202. ábra: Kétoldali kerékpársáv létesítése a Rumi úton, burkolatszélesítéssel. Keresztmetszeti elrendezés (1. szakasz)

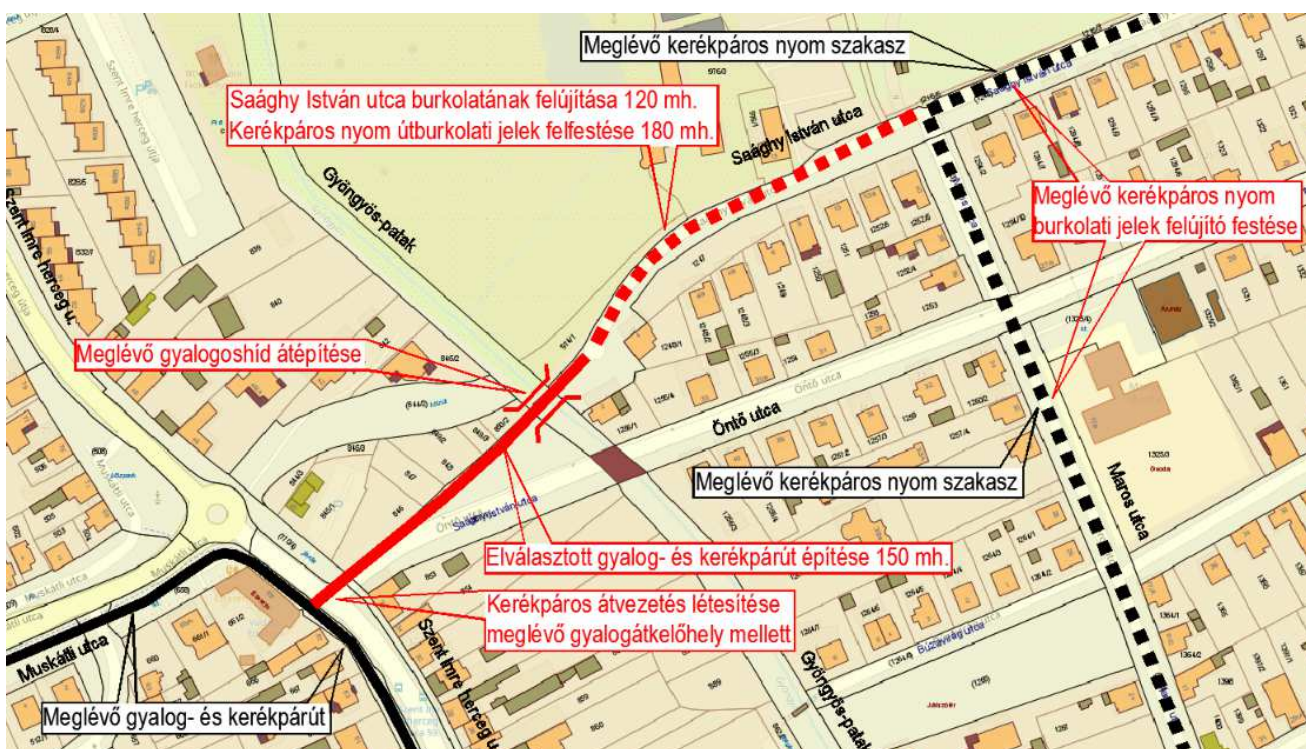
Saághy István utcai kerékpáros kapcsolat kiépítése

Az északi városrészen fontos kerékpáros kapcsolati hiány van a Saághy István utca – Maros utca csomópontja és a Szent Imre herceg útja között. Jelentős kerékpárforgalom bonyolódik ezen a rövid szakaszon, de nincs kiépített kerékpárúti kapcsolat. Ez egy fontos, rövid összekötő szakasz a meglévő kerékpáros útvonalak között, mely összakapcsolná Oladot, Herényt, Kámont, de a Derkovits lakótelepet is sokan erről az útvonalról közelítik meg a Vízöntő utca felől. Javaslat a vázlatrajz alapján:



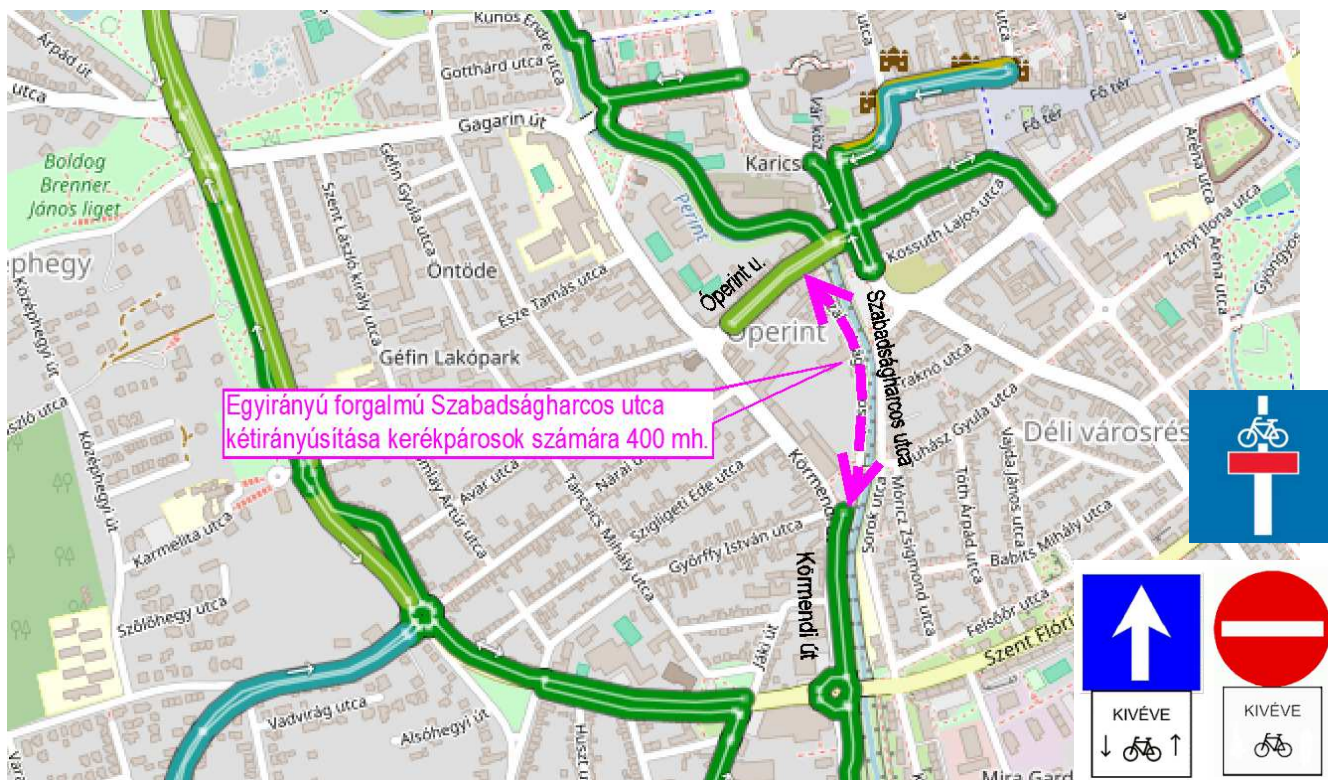
203. ábra: Saághy István utcai kerékpáros létesítmény, átnézeti térkép

- A Saághy István utca burkolatán a 11-es Huszár út – Maros utca közötti szakasznán, és a Maros utca útburkolatán a meglévő, lekopott kétirányú kerékpáros nyom útburkolati jeleket újra kell festeni.
- A Maros utca és a Gyöngyös-patak között a Saághy István utca mintegy 120 m-es szakasznán a meglévő útburkolat felújítása szükséges.
- A Maros utca és a patak között a Saághy István utca útburkolatán kerékpáros nyom útburkolati jeleket kell felfesteni, összesen 180 m hosszban. A kerékpáros nyom szakasz így hálózatilag csatlakozik a Saághy István utca – Maros utca útburkolati jelekkel ellátott meglévő kerékpáros nyomvonalhoz.
- A Saághy utca végétől a Szent Imre herceg utcáig a hiányzó 150 m hosszú szakaszt (jelenleg kitaposott ösvényen közlekednek a kerékpárosok és gyalogosok) elválasztott gyalog- és kerékpárútként javasolt kiépíteni 4,25 m (minimum 3,75 m) szélességben. A meglévő patakhidat fel kell újítani, vagy új hidat / átereszt kell építeni.
- A Szent Imre herceg utcánál, az Öntő utcai gyalogátkelőhely mellett kell kialakítani a kerékpáros átvezetést a meglévő gyalog- és kerékpárúthoz csatlakozva. Így hálózatilag kapcsolható a létesítmény a Muskátlai utcai és a Szent Imre herceg utcai meglévő gyalog- és kerékpárúthoz is.



204. ábra: Saághy István utcai kerékpáros létesítmény, elrendezési vázlatrajz

Szabadságharcos utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére



208. ábra: A Szabadságharcos utca kétirányúsítása kerékpárosoknak, átnézeti térkép

Fontos ÉD-i irányú kerékpáros kapcsolati hiány van a Centrum térségében, a Perintparti kerékpáros létesítmény és a Körmen di úti kerékpárút északi vége között. A patakparti kerékpárút folytatása az Óperint utcai kétoldali kerékpársáv. Innen dél felé a Szabadságharcos utcában lehetne továbbhaladni kerékpárral a Körmen di úti kerékpárút felé, ám egy rövid zsákutca szakasz után a Szabadságharcos utca egyirányúvá válik, mégpedig délről észak felé egyirányúsítva, jelenleg minden jármű számára.

Cél a patak folyását lekövető, 3,00-4,00 m útburkolat-szélességű Szabadságharcos utca zsákutca szakaszának megszüntetése a kerékpáros forgalom számára mintegy 40 m hosszon jelzőtábla cserével, illetve a fennmaradó egyirányú útszakasz kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére mintegy 400 m hosszon a kerékpárosokra vonatkozó kiegészítő táblák kihelyezésével. A parkolást rendezni kell az utcában: egyoldali parkolás esetén min. 3,25 m, kétoldali parkolás esetén min. 3,50 m útburkolat szélesség biztosítandó (a jelenlegi 30 km/h megengedett sebesség esetén). A meglévő útburkolatot fel kell újítani. Az útszakaszon mindkét irányban „kerékpáros nyom” útburkolati jelek felfestése is javasolt. A várhatóan nem költséges beavatkozás jelentős ÉD-i kerékpáros kapcsolati fejlesztést eredményez, teljesen folytatólagossá téve a várost átszelő kiépített kerékpáros útvonalat, mely akár az OTrT kerékpáros nyomvonal alternatívájaként is működhet.



209. ábra: Szabadságharcos u. jelenlegi zsákutca szakasza

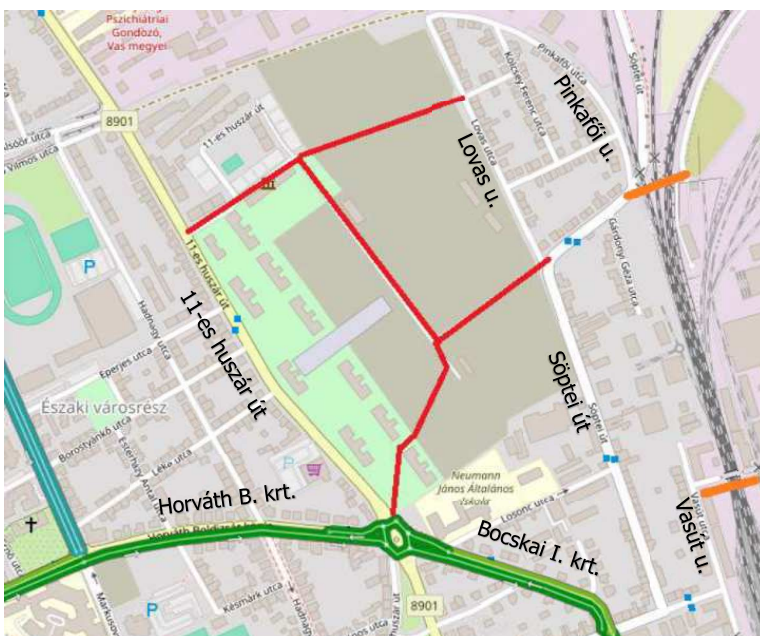


210. ábra: Szabadságharcos u. meglévő egyirányú szakasza

Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül

A vasútállomástól északra eső területen biztonságos kerékpáros átvezetés nincs a vasútvonalon keresztül. Igény lenne rá, pl. az Oladi és Derkovits lakótelepek és az iparterület között jelentős hivatásforgalmi igény mutatkozik. A vasútállomáson az intermodális csomópont fejlesztése a közeljövőben nem várható. A Zanati úti átvezetés keleti irányban balesetveszélyes, a Csaba utcai kerékpáros aluljáró a város déli részén található, távol az érintett területtől. Északabbra a Söptei úti kerékpárúti átjáró szintén kerülőút, és kapcsolathiányos útvonal a városi iparterületek felé. Az északi városrészek felől a kétkeréken közlekedők nagyrészt a **Söptei úton** kerékpároznak (kerékpárosok számára veszélyes szakasz a nagy forgalom és a jelentős sebességkülönbség miatt) a Repülők útjától a **Pinkafői utca déli csatlakozásánál lévő gyalogos (labirintkorfalós) vasúti átkelőhelyig**, majd átkelés után a Puskás Tivadar utcán folytatják az útjukat. Így közelíthető meg számos munkahely, illetve nagyobb boltok (TESCO, Praktiker, Decathlon stb.) is. Ezen a szűk keresztmetszeti kapacitású gyalogos vasúti átkelőhelyen kívül még 400 m-rel délebbre, a **Vasút utca 20. sz. magasságában található egy gyalogos felüljáró**, mely kerékpározásra nem alkalmas. Távolban mindkét KNY-i vasúti átvezetés kerékpáros fejlesztése javasolt: a szintbeni átjáró kiegészítése kerékpáros átvezetéssel, míg a délebbi gyalogos felüljáró kerékpárosbaráttá alakítása vagy kerékpárúti aluljáró kiépítése. A két említett vasúti átjárót a lenti térképen narancssárga színnel jelöltük.

A vasútvonal nyugati oldalán fejlesztési pontenciál adódik a városi szövetben lévő barnaövezeti terület, a **Huszár laktanya** városi tulajdonú területén is. A korábbi pályázatok alapján felújításra szánt kulturális örökségű terület megújítása, fejlesztése egyelőre várat magára. A terület beépítésével, funkcionális és területszerkezeti átalakításával (lakófunkciók, zöldterületek kialakítása) a térség közlekedése, ezáltal a kerékpáros létesítmény hálózata is fejlődhet. Távolban, a terület kiszabályozását figyelembe véve KNY-i irányú kerékpáros kapcsolatok létesíthetők a 11-es Huszár út és a meglévő / tervezett vasúti átvezetési pontok között. A térképen vázlatosan jelölve látható a 11-es Huszár út gyalogos és kerékpáros úttal történő összekötése a Lovas utcával, vagy Söptei út – Lovas utca kereszteződésével a laktanyán keresztül (a pirossal jelölt útvonalak valamelyikén). Így egy jelentős hivatásforgalmi útvonalon található hálózati hiányosság szüntethető meg az iparterület felé, továbbá biztonságosabb és rövidebb kerékpáros összeköttetés biztosítható Minerva, Stromfeld és a vasútállomás között.



211. ábra: A Huszár laktanya területén javasolt kerékpáros nyomvonalak, meglévő vasúti átvezetések fejlesztésével



212. ábra: Pinkafői utcánál meglévő gyalogos vasúti átjáró



213. ábra: Vasút u. 20. melletti meglévő gyalogos felüljáró

Szombathely - Söpte kerékpárút kiépítése

Vas Vármegye Önkormányzata 2020-ban sikeresen pályázott az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. közreműködésével meghirdetett, hazai költségvetési forrásból finanszírozott térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítésére kiírt pályázati felhívásra, melynek keretében 139 millió Ft vissza nem térítendő támogatásban részesült. A projekt megvalósítása során az önkormányzat az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft.-vel előzetesen leegyeztetett szakaszokra tervezett kerékpárforgalmi létesítmények, illetve kerékpározható utak engedélyes és kiviteli szintű tervdokumentációit készítette el. Az egyes szakaszok tervezőit uniós, nyílt közbeszerzési eljárás lefolytatásával választotta ki. A közbeszerzésen az Értékterv Kft. nyerte el a Szombathely-Söpte kerékpárút összekötés a 8639 j. összekötő úttal párhuzamosan engedélyezési- és kiviteli terveinek elkészítésének lehetőségét.

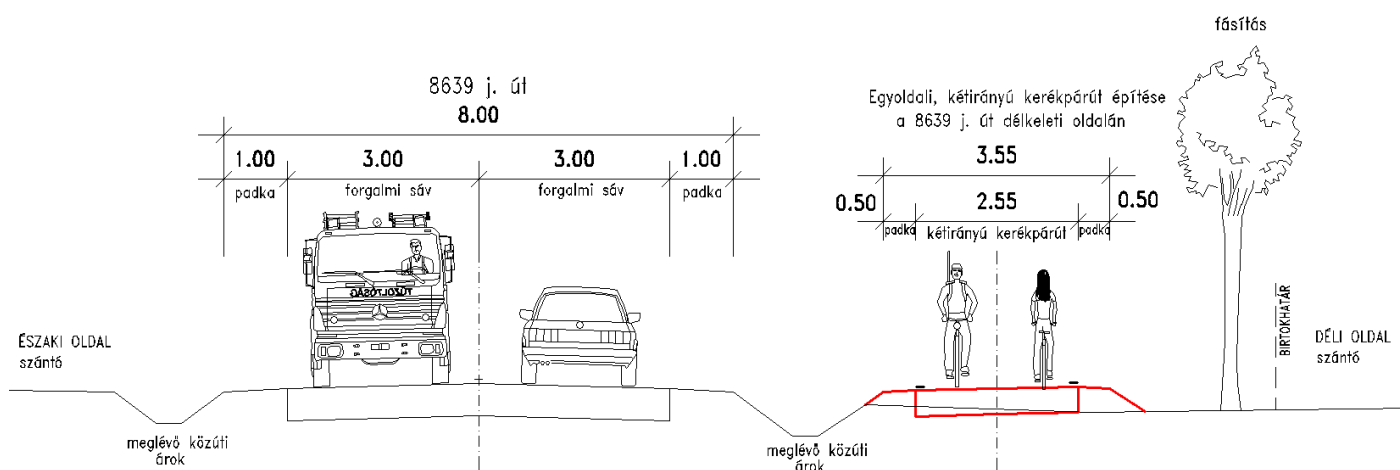
A feladat kidolgozására a tervezési szerződés 2022. január 19-én lépett hatályba. A Megbízó állásfoglalása alapján a tervezett beruházás megvalósítása az érintett települési önkormányzatok által tervezett, ezért az Építető a tervezett kerékpárút I. szakaszának 0+000 km szelvényétől az 1+499.16 km szelvényéig Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, az I. szakasz 1+499.16 km szelvényétől a tervezési szakasz végéig, az 1+764.40 km szelvényig valamint a II. szakasz teljes hosszán Söpte Község Önkormányzata.

A tervezett fejlesztés nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű beruházás. Az egyes közlekedésfejlesztési projektekkel összefüggő közigazgatási hatósági ügyek nemzetgazdasági szempontból kiemelt jelentőségű ügyé nyilvánításáról és az eljáró hatóságok kijelöléséről szóló 345/2012. (XII. 6.) Korm. rendelet 1. melléklete 1.8.239. pontja „A Szombathely-Söpte közötti kerékpárút fejlesztése.” elnevezéssel tartalmazza jelen fejlesztést.

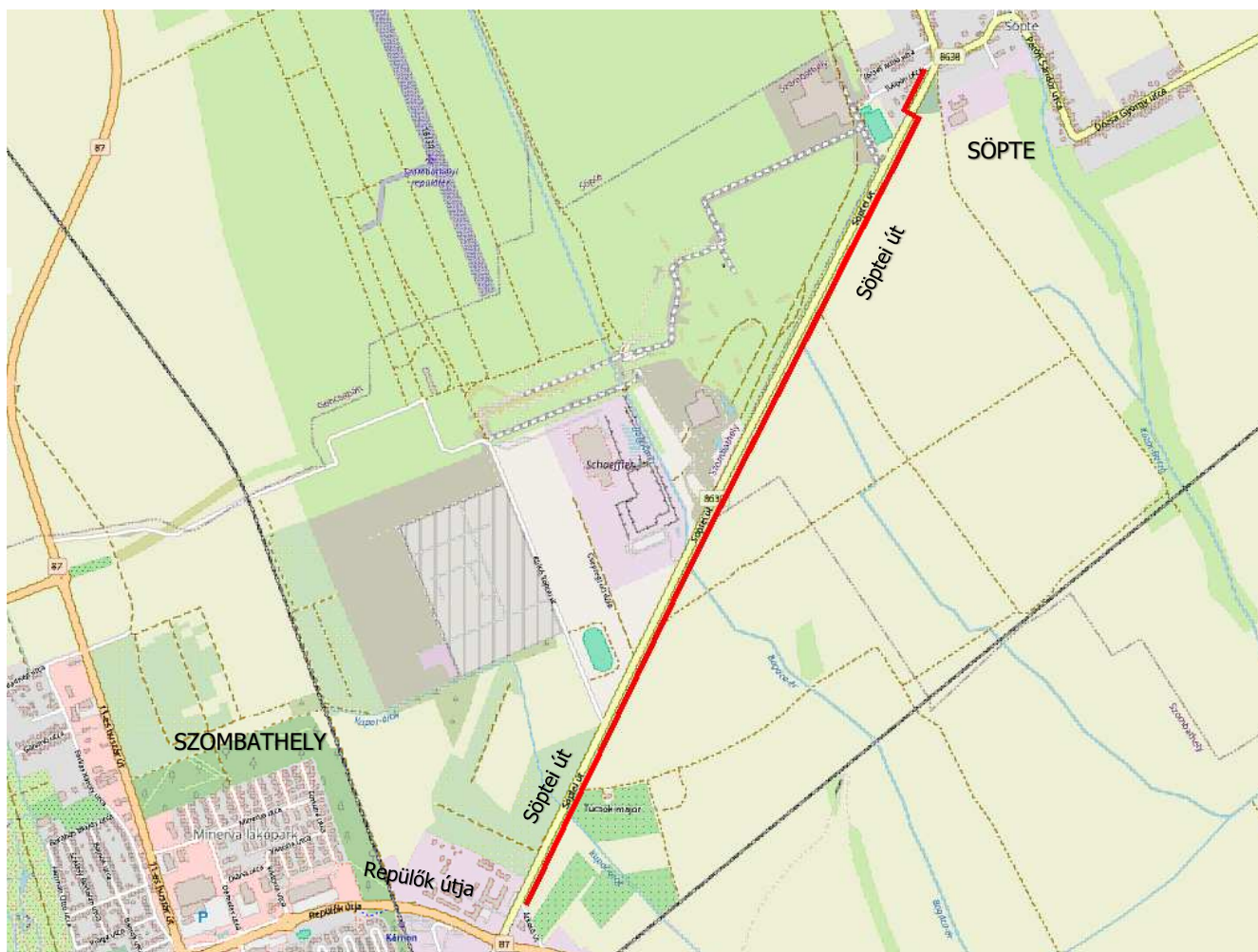
A kerékpárutat a 8639 j. ök. út 0+134 km szelvény és 8639 j. ök. út 3+496 km szelvény között kell megvalósítani, mely a Szombathely belterületén már kiépült kerékpárút és Söpte belterülete között teremt kapcsolatot. A tervezett kerékpárút csatlakozik az M87 csomópontjának és annak a részeként jelenleg megvalósulás alatt álló kerékpárúthoz, valamint a 8639-es Szombathely és Csepreg összekötő útjához. A tervezett kerékpárút 3362 méter hosszban épül, 2,55-2,30 méter szélességben.

Az I. szakasz a szombathelyi tervezési szakasz kezdetétől az M87 csomóponti csatlakozásig tart a 8639 j. út szelvényezés szerinti jobb oldalán. A szakasz elején 3,25 m széles gyalog- és kerékpárút keresztmetszettel épül a terv szerint, csatlakozva a megelőző kialakításhoz. A keresztmetszet ezután vált kétirányú kerékpárútra 2,55 m széles burkolattal és 0,5-0,5 méter széles padkával. A 0+253 és 0+351 km szelvények között telekmegközelítő 3,50 m széles burkolatú szervizútként épül. A kerékpárút előregyártott keretelemek beépítésével keresztezi a Kupor-árkot és a Bogáca-ért.

A II. szakasz az M87 csomópont másik oldalától indul, a 8639 j. út 2+720 km szelvényétől és Söpte belterületén a 8639 j. és a 8638 j. országos közutak csomópontjáig tart. A kialakítása egyoldali kétirányú kerékpárút, párhuzamosan a meglévő 8639 j. úttal a meglévő szántók szélén. A kerékpárút burkolatszélessége 2,30 méter, 0,5–0,5 méter széles padkával. A kerékpárút oldalt vált 0+600 km szelvény környezetében és keresztezi a közutat a közút 3+299 km szelvényében. A keresztezésnél a közúton településkapu kerül kialakításra a forgalombiztonság növelése érdekében. A tervezési szakasz utolsó 35 méterén közös gyalog- és kerékpárút keresztmetszettel kerül kialakításra a létesítmény.



214. ábra: Kerékpárút létesítése Szombathely – Söpte között, keresztmetszeti elrendezés



215. ábra: A Szombathely – Söpte kerékpárút nyomvonala, áttekintő térkép



216. ábra: Söpte felé vezető 8639 j. út, terv szerinti forgalmi adatok

A 8639 j. út forgalmi adatai az engedélyezési terv szerint:

Forgalmi adatok a 2022. évre:

- MOF = 780 E/h
- ÁNF = 7801 E/nap
- Nehézgépjármű forg. = 239 J/nap
- Kerékpár = 14 J/nap

Közvilágítás: a tervezési területen a belterületi szakaszokon van meglévő közvilágítás. A külterületi szakaszokon közvilágítás kiépítése nem tervezett. Idegen területek: A beruházás során idegen területek érintettek. A kerékpárút építése miatt a nyomvonal mentén több telekből kisajátításra van szükség. A telkek egy része szántó művelési ág besorolású, ezért ezek művelés alóli kivonása szükséges.

A kerékpárút tervezett pályaszerkezete:

- 3 cm AC 8 kopó (N) kopóréteg, B 50/70 bitumen fokozat,
- 4 cm AC 11 kötő (N) kötőréteg, B 50/70 bitumen fokozat,
- bitumenemulzióval leragasztott geotextília GRK-3,
- 15 cm FZKA 0/32 folytonos szemeloszlású zúzottkő alapréteg,
- 35 cm FZKA 0/32 folytonos szemeloszlású zúzottkő fagyvédő/javító réteg,
- 1 rtg. geotextília GRK-3 gyökérzet elleni védelem,
- töltéstest - min. jó (M-2) minőségű és legalább jó vízvezető (V-2) földműanyag

A kerékpárút szakasz megvalósítása szervesen összeilleszthető az M87 gyorsforgalmi út kiépítésével, és az északi ipari park új beruházásaival. Az érintett szakaszon iparterületi fejlesztések történtek, megépült a Schaeffler Savaria Kft. E-mobility új gyára, mely elektromos motorokhoz készít alkatrészeket. A kerékpárút szakasz megvalósítása illeszthető a vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben meghatározott nyomvonalhoz, illetve a megépítendő szakasz része a vármegyei területrendezési tervben meghatározott Szombathely – Bük térségi jelentőségű kerékpáros útvonalnak.

Zanati úti kerékpáros útvonal fejlesztése vasúti aluljáró térségében

Távlatban kiépítendő a Zanati úton (87315 j. út) a Nadasdy Ferenc utca és a Pálya utca között hiányzó egyoldali, egyirányú kerékpáros létesítmény a Zanati út D-i oldalán 250 m hosszon. A forgalmas négysávos út déli oldalán, kifelé irányban haladva jelenleg nincs kerékpárforgalmi létesítmény, a kerékpárosok a szélső sávban haladnak át a vasút alatti útátjáróban. A veszélyes közútszakaszt elkerülve inkább az északi oldali, az úttesttől külön vezetett egyirányú kerékpárutat használják a városból kifelé haladva, elleirányban kerékpározva szabálytalanul.



217. ábra: Kerékpározás a Zanati úti aluljáróban

A hiányzó déli oldali irányhelyes kerékpáros létesítmény (kerékpársáv) 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 PLUSZ-os pályázat időkeretén, ezért annak finanszírozása más forrásból történhet.

Rövidtávon javasolt a szélső forgalmi sávban – a Nadasdy utca és a Pálya utca közötti 250 m hosszú útszakaszon – „kerékpáros nyom útburkoalti jelek felfestése figyelemfelkeltés céljából. Továbbá szükséges az érintett részt megelőző csatlakozó, a temető kerítése melletti egyirányú kerékpárút tönkrement aszfalt burkolatának a felújítása is.

Homok úti kerékpárút bekötése a Bartók Béla úti kerékpárútba, nyitott kerékpársáv létesítéssel

Szombathely nyugati városrészén a Homok utcában kiépült mintegy 600 m hosszon elválasztott gyalog- és kerékpárút szakasz, a Homok utca északi oldalán. A beépítetlen környezetben, zöldterületen vezetett létesítmény

nyugati vége a Parkerdő lakókertig épült meg, viszont a keleti részének hálózati kialakítása hiányos. Ott a létesítmény megszűnik, rácsatlakozva a Homok utca útburkolatára. A továbbvezető szakaszon – immár szorosan beépített területen – a különálló létesítmény folytatólagos kiépítése nem lehetséges a Bartók Béla körülig. A

nyomvonal továbbvezetésével érintett útszakasz a Homok utca keleti része mintegy 250 m hosszon, illetve az innen a Bartók Béla körútig tovább folytatódó Kárpáti Kelemen utca útszakasza 200 m hosszon.

A Homok utca és a Kárpáti Kelemen utca útburkolatának a szélessége 6,00 m. A megengedett sebesség az útszakaszokon 50 km/h. A Kárpáti Kelemen utca forgalma az Árpád utca és a Rigóvölgyi út között a korábbi forgalomszámlálási adatok alapján 2553 E/nap, a Homok utca forgalma ennél kevesebbre becsülhető. Az érintett utcákban buszjárat közlekedik (22-es és 27-es helyi viszonylatok).

A hiányzó kerékpáros kapcsolatot mindkét utcában kétoldali nyitott kerékpársáv létesítésével javasolt kialakítani 450 m hosszon. A kétoldali nyitott kerékpársáv szélessége 1,00 m legyen (kiemelt szegélynél +0,25 m biztonsági távolsággal). A fennmaradó középső sáv ezáltal 3,50-4,00 m. A burkolatállapotot tekintve javasolt az útszakaszon aszfalt kopóréteg cserét is végezni teljes szélességben. A projekt finanszírozása önkormányzati, vagy egyéb pályázati forrásból lehetséges.

5.1.3 A kerékpározhatóság javítását is biztosító további közútfejlesztések

„Markusovszky L. utca felújítása” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00011 azonosítószámmal „Markusovszky L. utca felújítása” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 686 186 738,- forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Markusovszky L. utca felújítása” c. projekt legfőbb célja a város egyik legforgalmasabb útszakaszának minőségi fejlesztése. Az önkormányzati tulajdonú Markusovszky L. utca felújításával, közlekedésbiztonsági célú fejlesztésével javul az általa elérhető forgalomvonzó létesítmények megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával magasabb szintre emelkedik a város általános környezeti állapota. Jelen projekt keretében az alábbi belterületi út felújítása valósul meg:

Markusovszky L. utca felújítása (A felújítási terület a Markusovszky Lajos utca, a Deák Ferenc utca és a Kórházköz közötti szakaszát érinti, valamint a Markusovszky híd szerkezetének rekonstrukcióját.)

Átépített vagy korszerűsített közutak hossza: 0,09 km

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 686 186 738,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

„Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építése” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 6.2.1-23 jelű, „Fenntartható versenyképes városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-6.2.1-23-SH1-2024-00001 azonosítószámmal „Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építése” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 200 millió forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építése” című projekt legfőbb célja a helyi gazdaság fejlesztése a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, az ipari park címmel rendelkező terület elérhetőségének megteremtése. A projekt megvalósításával közvetlen közúti kapcsolat létesül az iparterület és az országos közúthálózat között, lerövidül a területen telephellyel rendelkező vállalkozások elérési útvonala. A kivezető út megépítésével csökken a területet érintő gépjárműforgalom által kibocsátott károsanyag (ÜHG, por) mennyisége, így a gazdaságfejlesztési hatáson túl javul a város általános környezeti állapota is.

A projekt keretében tervezett fejlesztés:

A tervezett fejlesztés közvetlen kapcsolatot biztosít a megfejlesztett ipari területek és az É-D-i közlekedési és gazdasági tengely részét képező 86-os és 87-es számú főútvonalak korábban kiépített körforgalmi csomópontja között. A körforgalom megépítésekor a jelenleg tervezett csatlakozás igényeinek megfelelően kiépítésre került egy É-NY-i kivezető ág, így a fejlesztés nem érinti közvetlenül az országos közúthálózatot. Az iparterület meglévő útjait és a körforgalmi csomópontot összekötő út megkönnyíti a területen lévő telephelyek megközelítését és további vállalkozások számára teremt betelepülési lehetőséget.

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 200 000 000,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2027.04.30.

„Hunyadi út felújítása Szombathelyen I. ütem” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00004 azonosítószámmal „Hunyadi út felújítása Szombathelyen I. ütem” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 437 939 400, - forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Hunyadi út felújítása Szombathelyen I. ütem” c. projekt legfőbb célja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével egy élehető, az itt lakók számára egyre magasabb megelégedettséget biztosító lakótelepi környezet kialakítása a Joskar-Ola városrészen a meglévő belterületi úthálózat minőségi fejlesztésével. Az önkormányzati tulajdonú Hunyadi út felújításával, közlekedésbiztonsági célú fejlesztésével javul a településrész megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával magasabb szintre emelkedik a lakótelep általános környezeti állapota.

Jelen projekt keretében az alábbi belterületi út felújítása valósul meg:

Hunyadi utca (Vásárcsarnok és Károlyi Antal utcai csomópont előtti meglévő gyalogátkelőhely közötti szakasz)

Fejlesztéssel érintett útszakasz hossza összesen: 0,796 km

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 437 939 400,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

„Hunyadi utca felújítása Szombathelyen II. ütem” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00008 azonosítószámmal „Hunyadi utca felújítása Szombathelyen II. ütem” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 533 887 345, - Ft összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Hunyadi utca felújítása Szombathelyen II. ütem” című projekt legfőbb célja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével egy élehető, az itt lakók számára egyre magasabb megelégedettséget biztosító lakótelepi környezet kialakítása a Joskar-Ola városrészen a meglévő belterületi úthálózat minőségi fejlesztésével. Az önkormányzati tulajdonú Hunyadi u. felújításával, közlekedésbiztonsági célú fejlesztésével, járda kiépítésével, a beruházáshoz

kapcsolódó önkormányzati tulajdonban levő híd korszerűsítésével javul a településrész megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával magasabb szintre emelkedik a lakótelep általános környezeti állapota.

A projekt keretében tervezett fejlesztés:

- Hunyadi utca felújítása (Károlyi Antal utca és a Szent Gellért utca közötti szakasz): A felújítási terület a Hunyadi utca és a Károlyi Antal utca csomópontjában meglévő gyalogátkelőhely széle és a Szent Gellért u. körforgalmi csomópont széle közötti szakasz. Megvalósul a Gyöngyös-patak hídjának felújítása is.
- Károlyi Antal utca felújítása: Az út meglévő 6 méteres szélessége 7,5 méterre lesz kiszélesítve, új gyalogos átkelőhely létesítésével. A szélesítés során új pályaszerkezet építése történik.

Fejlesztéssel érintett átépített vagy korszerűsített közutak hossza: 0,484 km

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 533 887 345,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

„Belterületi utak korszerűsítése” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00010 azonosítószámmal „Belterületi utak korszerűsítése” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 490 270 360, - forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Belterületi utak korszerűsítése” című projekt legfőbb célja a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével egy élehető, az itt lakók számára egyre magasabb megelégedettséget biztosító lakókörnyezet kialakítása a város öt helyszínén a meglévő belterületi úthálózat minőségi fejlesztésével. Az önkormányzati tulajdonú utak felújításával javul az általuk elérhető forgalomvonzó létesítmények megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával pedig javul a városban lévő közlekedési infrastruktúra általános állapota.

Jelen projekt keretében az alábbi belterületi utak felújítása valósul meg:

- Szent Imre herceg útja felújítása (Muskátlai utca és a Rumi Rajki István utca közti szakasz)
- Rumi Rajki István utca felújítása
- Pázmány Péter körút felújítása
- Wälder Alajos utca felújítása
- Taschler József utca felújítása (Jurisich Miklós utca és a Hunyadi János út közti szakasza)

Fejlesztéssel érintett útszakasz hossza összesen: 1,43 km

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

Megítélt támogatás: 490 270 360,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

„Közüti infrastruktúra fejlesztése” c. projekt

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata, a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP PLUSZ) keretében a TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívásra, TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00013 azonosítószámmal „Közüti infrastruktúra fejlesztése” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 475 962 450, - forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a

Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Közúti infrastruktúra fejlesztése” c. projekt legfőbb célja a belterületi közutak korszerűsítése, az úthálózat minőségi fejlesztése. Az önkormányzati tulajdonú utak felújításával javul az általuk elérhető forgalomvonzó létesítmények megközelíthetősége, a gazdaság és jólét mobilitási feltételeinek biztosításával pedig javul a városban lévő közlekedési infrastruktúra általános állapota.

Jelen projekt keretében az alábbi belterületi utak felújítása valósul meg:

- Halastó utca (Petőfi telep, Péterffy S. és Vidos J. u. közti szakasz)
- Kunc Adolf utca
- Jászai Mari utca (Szent Flórián utca és Szent Gellért utca közti szakasz)
- Órség utca
- Csapó utca
- Thököly Imre utca (Rákóczi Ferenc utca és Mátyás király utca közti szakasz)
- Mátyás király utca

Fejlesztéssel érintett útszakasz hossza összesen: 2,07 km

Kedvezményezett (Konzorciumvezető): Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Konzorciumi tag: Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft.

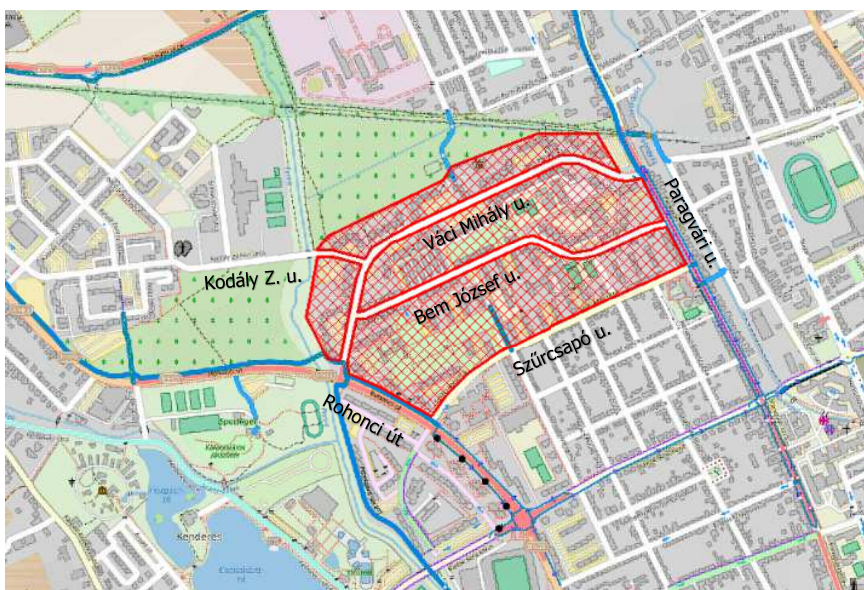
Megítélt támogatás: 475 962 450,- Ft

Támogatás mértéke: 100%

Megvalósítási időszak: 2025.07.01. - 2028.12.31.

Korlátozott sebességű övezet létesítése 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 km². 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 útkisforgalmú lakóútca, 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 csúcSORÁKban jelentkezik. A parkolók az esti és a reggeli időszak között (éjszaka) kihasználtak.



218. ábra: Javasolt Zóna30 területe a Derkovits lakótelepen

A lakótelepen korlátozott sebességű (Zóna30) övezet kijelölése javasolt, 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 kihasználhatóbbá, biztonságosabbá 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.

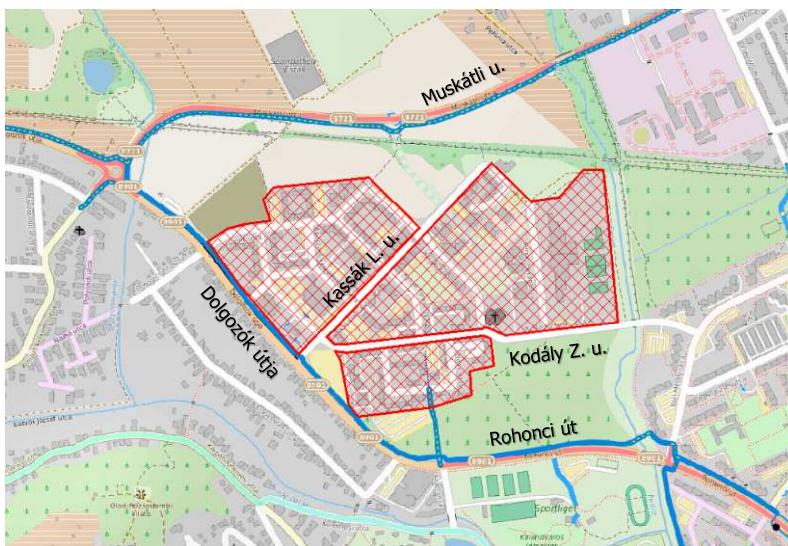
Korlátozott sebességű övezet létesítése az Oladi lakótelepnél

A tervezett korlátozott sebességű (Zóna30) övezetet a Dolgozók útja (8901. j. közút) határolja közúti értelemben. A terület lakóterületi (kisvárosias, nagyvárosias terület) besorolású. A lakótelep társasházakkal és panelházakkal sűrűn beépített, K-i oldalán található az Oladi Általános Iskola, ami már kijelölt 30-as zóna a Simon István utcában. Az Oladi lakótelep alapterülete 0,3 km². 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 lakótömb területén található többi út kisforgalmú 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 csúcsorákban jelentkezik. A parkolók az esti és a reggeli időszak között (éjszaka) kihasználtak.

A lakótelepen korlátozott sebességű (Zóna30) övezet kijelölése javasolt (a meglévő 30-as zóna kibővítésével), 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 kihasználhatóbbá, biztonságosabbá válnak. Az övezet határát a feltáró utakhoz csatlakozó lakóutcák kezdeténél kell kijelölni.

A javasolt 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.



219. ábra: Javasolt Zóna30 területe az Oladi lakótelepen

5.1.4 Kerékpárparkolás fejlesztése

A közelmúltban az Önkormányzat jelentős kerékpárparkolás fejlesztést vitt véghez, a TOP-6.4.1-15-SH1 kódszámú „Fenntartható városi közlekedésfejlesztés, Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” című pályázat keretében. A kerékpárforgalmi létesítményekhez kapcsolódóan, 2022. januárjában megvalósult a város területén, 10 helyszínen 210 db új kerékpártámasz elhelyezése. Ez alapján kijelenthető, hogy az egyes helyszíneken a kerékpártárolás és parkolás lehetősége rövid távon megoldott, azonban a létesítmények nagyobb része nem felel meg „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” c. útügyi műszaki előírás (UME) irányelveinek, így középtávon szükséges a kapacitások minőségi bővítése. Ez magába foglalja a kialakítás, valamint az arculati elemek egységessé tételét is, ezzel hozzájárulva az egységes városkép kialakításához. Középtávon tehát az elsődleges cél a legforgalmasabb helyszíneken összesen 150 db „U” alakú – a kerékpárok vázát is támasztó – egység kihelyezése, a már kihelyezett kerékpártámaszok cseréjével.

- Vasútállomás – Éhen Gyula tér: 30 db
- Fő tér: 30 db
- Autóbusz állomás, Ady tér: 25 db
- Órásház: 20 db
- Csónakázótó: 15 db
- ELTE Savaria Egyetemi Központ: 10 db
- Markusovszky Kórház: 10 db
- Művészeti Népfőiskola MMIK: 10 db



220. ábra: Cserélendő kerékpártámaszok: Fő tér, vasútállomás

A kerékpártárolási létesítmények kialakítása során figyelemmel kell lenni a vonatkozó üggyi műszaki előírásban (e-UT 03.04.13:2019 Kerékpározható közutak tervezése) foglaltakra, illetve javasolt figyelembe venni a 25. Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója c. tervezési útmutatót (e-ÚT 03.04.12).

A kerékpártárolók kialakítása során a három legfontosabb alapelv az alábbi:

- könnyen és kényelmesen megközelíthető, a célponthoz közel legyenek elhelyezve a támaszok,
- kialakításuk olyan legyen, amelyhez minden kerékpárt könnyen neki lehet támasztani és le lehet lakatolni (ne boruljanak fel, ne akadjanak össze stb. – pl.: szabványos P- vagy U-alakú támaszok),
- kínálati tervezés, azaz mindig az aktuális igényeket – legalább kis mértékben – meghaladó számú támasz álljon rendelkezésre.

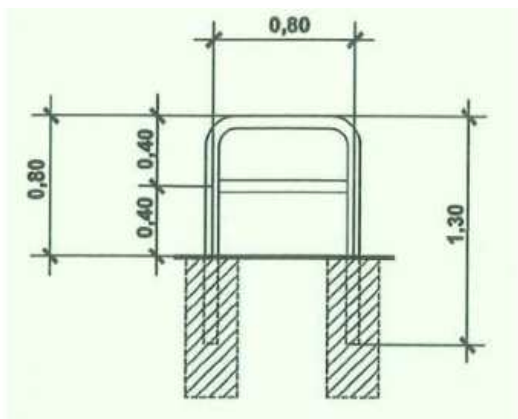
A hosszú idejű tárolást szolgáló támaszok esetében megfontolandó a fedett kialakítás, amellyel tovább növelhető a kerékpározás kényelme. Hosszú idejű tárolási eszközöket célszerű a vasútállomáson elhelyezni, akár a meglévő, nem szabványos, rövid idejű tárolók cseréje esetén, azok környezetében.

A hosszabb idejű kerékpártárolás lehetséges eszköze a kerékpárrekesz (bringabox) is, amelyben a kerékpár tartozékai (sisak, ruházat) biztonságosan tárolhatók. A tároló dobozok elsősorban – egyéb tárolási lehetőséggel nem rendelkező – lakóépületeknél, lakótelepeken előnyösek, továbbá igény esetén B+R tárolás (vasútállomás, Ady téri buszállomás) céljára is telepíthetők.

A hosszú távú kerékpártárolás létesítményeivel szembeni követelményeket a melléklet III. sz. függeléke mutatja be részletesen. A kihelyezendő kerékpártámaszokkal szemben támasztott főbb követelmények:

- bármilyen fajta kerékpár elhelyezhető és a kerékpár váza is rögzíthető legyen hozzá,
- rögzíthető legyen olyan kerékpár is hozzá, amelyik első és/vagy hátsó kosárral/gyermeküléssel ellátott,
- a kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen,
- a lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni (ne kelljen a felhasználónak nagyon lehajolnia),
- legfeljebb 5 lépésben lehessen a kerékpárt a támaszhoz igazítani,
- a kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni,
- ne legyen 150 N-nál nagyobb erőbefektetésre szükség a kerékpár elhelyezéséhez,
- amennyiben a támasz mozgatható elemeket tartalmaz, azok élettartama legalább 10 ezer mozgatás kell, hogy legyen,

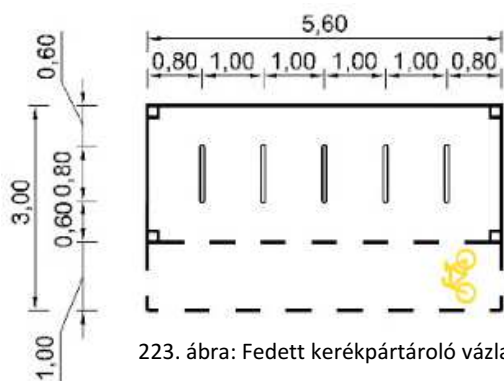
- a kerékpár biztonságosan, 3 ponton legyen rögzíthető, a támasznak ezt lehetővé kell tennie,
- a kerékpár első kereke is legyen rögzíthető a támaszhoz, ha a felhasználó azt szeretné,
- a támaszok elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral vagy a felhasználó öltözetével,
- nem lehetnek olyan kiálló elemek a támaszon, amibe beleakadhatnak a kerékpár kábelei, dinamója vagy lámpája,
- a támasz meg is támasztja a kerékpárt, ne tudjon eldőlni,
- a támasz ne rongálja a kerékpárt (pl. anyagából vagy konstrukciójából kifolyólag; a támasz elemeinek csavarral történő rögzítése nem felel meg),
- a támasz, anyagát tekintve legyen ellenálló korrózióval, rongálással szemben,
- a rögzítés módja biztosítsa a támasz stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani,
- a támaszok konstrukciója és elhelyezésük ne akadályozza a tároló tisztíthatóságát,
- tájékoztató felület csak abban az esetben helyezhető el a támaszokon, ha az nem akadályozza a kerékpárok rögzítését (legalább 10 cm hézagot hagyni a tájékoztató tábla és a váz között),
- a támaszok feleljenek meg a mindenkorai biztonsági előírásoknak.



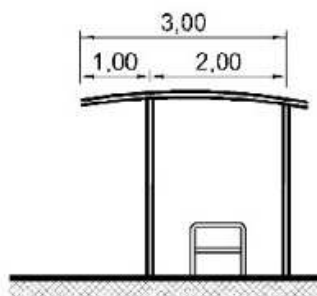
221. ábra: Az „U” alakú kerékpártámasz jellegrajza



222. ábra: Kihelyezett „U” alakú kerékpártámaszok, példa



223. ábra: Fedett kerékpártároló vázlatos elrendezése (példa)



224. ábra: Kiépített fedett kerékpártároló, példa



225. ábra: Kerékpárrekesz (Bringabox), példa

5.1.5 Multimodalitás kiterjesztése

A vizsgálati területen belül a meglévő B+R állomások fejlesztése a vasútállomás – Éhen Gyula tér, illetve az autóbusz állomás – Ady tér tekintetében indokolt, ezek a helyek nagy kapacitású, hosszú idejű kerékpárparkolást igényelnek. A fenti fejezetekben bemutatásra került a kerékpártárolók közelmúltban történt kapacitásbővítése. A kiépített, megfelelő megtámasztást biztosító tárolók mellett a meglévő régebbi, elavult tárolók cseréje szükséges középtávú fejlesztésekkel.

A közösségi közlekedés viszonylatai közül a vasúton történő utazással a kerékpárszállítás lehetséges. Az autóbusz járatain kerékpár szállítására csak korlátozottan van lehetőség. A Volánbusz járatain – Szombathelyet érintve – csak összecsucskható kerékpár szállítására van lehetőség, melyet útipoggyászként az autóbusz csomagtartójában elhelyezve lehet szállítani. Javasolt az autóbusz járatokon a kerékpárok szállításának megoldása.

A kerékpárok autóbuszon való szállításával kapcsolatban az alábbi lehetőségek jöhetnek szóba:

Utastéren kívüli kerékpárszállítás: Ezt a szállítási módot túlnyomó többségben amerikai országokban (pl.: USA, Kanada) használják. Ezekben az országokban a közösségi közlekedési viszonylatok nagy távolságokat tesznek meg, az európai megállóhely-távolságokhoz képest nagyobb megállóhely-távolságokkal. A kerékpárok elhelyezése döntően az autóbuszok első részén történik az utasok föl- és lehelyezésével. E szállítási móddal kapcsolatban több olyan jogi és forgalombiztonsági felvetés is tehető, amelyek jelenleg még nincsenek megoldva. Ilyenek pl. az alábbiak:

- A szállítóeszköz elhelyezése ütközés esetén hátrányos következményeket okoz.
- Ezen kívül gyalogos elütése esetén várhatóan súlyosabb sérüléseket okoz.
- A szállítóeszközzel megnövekszik az autóbusz hossza, így az autóbusz orr-részén elhelyezve, annak forduláskor igénybevett területe megnövekszik.

További lehetőség a kerékpárok utastéren belüli szállítása, amelyre a Budapesten üzemelő autóbusz viszonylatok esetében van példa. A már forgalomban lévő, korábban beszerzett autóbuszoknál nem volt követelmény a kerékpárszállítás utastéri biztosítása, így azok paraméterei többnyire feltehetőleg nem alkalmasak kerékpárszállításra. A jövőben forgalomba helyezésre kerülő, új autóbuszokra vonatkozóan a közbeszerzési eljárás során olyan műszaki paramétereket kell előírni, amelyek a komfortos utastéri kerékpárszállítás követelményeit teljesítik. Ezzel kapcsolatban az alábbi szempontok mérlegelése indokolt:

- A meglévő járműállomány kismértékű belső átalakításával, illetve kiegészít alkalmazásával lehetővé lehet tenni a szállítást.
- A járművön belüli szállítás nem igényli a jármű ismételt levizsgáztatását.
- A kerékpár föl- és levétele, illetve a járművön rögzítése a kerékpáros feladata és felelőssége.
- Az utastérben szállításkor kedvezőtlen időjárási körülmények vagy sok utas esetén nehézkes a le- és fölszállás.

A Nyugat-Európában üzemelő közlekedési vállalatok kerékpárszállítással kapcsolatos általános trendjében az figyelhető meg, hogy igyekeznek olyan járműveket vásárolni, amelyekben az utastér kialakítása módosítható. Ez azt jelenti, hogy akár az ülések le- illetve fölhajtásával, akár más módon a kerékpárokkal, babakocsikkal és a mozgássérültek járműveivel is kedvezően igénybe vehető a jármű belső utastere.

Mivel hazánk is az Európai Unió tagja, ezért ezeket az irányelveket a jövőbeni járműbeszerzésekkor javasoljuk figyelembe venni. Mivel a megfelelően kialakított jármű beszerzések csak nagyobb időtávlatban várhatóak, ezért akár kísérleti jelleggel javasolt Szombathely területén közlekedő autóbuszok belső utastere (vagy legalább annak egy része) flexibilissé tételének kialakítása.

5.1.6 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 Bucsui település felé, illetve a tematikus kerékpáros túraútvonalakat jelző táblák.

A városon keresztülhaladó OTrT nyomvonal megfelelő szintű kitáblázása elsődleges. A meglévő kerékpárút szakaszokon is szükséges az egységes útbaigazító táblarendszer kifejlesztése. Az újonnan építésre kerülő szakaszokat egységes, helyi célok, forgalomvonzó létesítményeket jelző útirányjelző táblarendszerrel kell kialakítani. Az útirányjelző táblarendszer kialakítását a **Bejárható Magyarország Arculati Alapvetések** c. dokumentum szerint kell megtervezni, illetve a táblák elhelyezését a vonatkozó utügyi műszaki előírásnak megfelelően kell kivitelezni.



226. ábra: Tematikus kerékpáros útvonalak táblázása

A tematikus útvonalak (Római vízvezeték útja, Kastélyok útja, Vas és bor útvonal) esetén célszerű az útvonalnak saját logót, jelzést tervezni, amely a jelzéseken, illetve a kapcsolódó kommunikációban is megjelenhet. Fontos kiemelni, hogy csak olyan útvonalakat szabad kitáblázni, amelyek valóban alkalmasak kerékpározásra, és kényelmesek, biztonságosak teljes hosszban – csak így maradhat hiteles a kerékpáros terület támogatása, a témával kapcsolatos kommunikáció.

Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés / arculati kézikönyv:

Az arculati alapvetés célja a Bejárható Magyarország programban szereplő öt különböző jármód útbaigazító és információs tábláihoz segítséget nyújtani, hogy egységes megjelenítésük, legyártásuk biztosított legyen. Bár a *természetjárás, kerékpározás, vízitúrázás, lovaglás és vitorlázás* igényei nem teljes mértékben azonosak, a szándék azon közös grafikai elemek megtalálása, amelyek használatával a kivitelezés anyagától (fa, fém, műanyag) függetlenül megteremthető az egyöntetű kinézet.

A jármódok közötti elsődleges grafikai különbségtétel a piktogramokban rejlik. A fő elemek minden esetben emberábrázolással kiegészült piktogramok kollektív gondolatisággal és vonalvezetéssel születtek. Az öt jármód piktogramjainak kiegészítéseként további 60 kísérő piktogram is készült, amelyek a táblázás teljeskörűségéhez elengedhetetlenek. A másodlagos grafikai különbségtétel az egyes jármódokhoz rendelt színeket jelenti, amelyek messzebből is könnyen azonosíthatóvá teszik az egyes táblák hovatartozását.

Az arculat leginkább meghatározó elemei az útbaigazító táblák, és azok különböző méretű mutációi, melyek a jármódok egyéni specifikációi miatt anyagában, formájukban és még színeikben is különbözőek lehetnek, mégis egységes arculatot kell, hogy sugalljanak. Ezt az egységességet érhetjük el a vonalvastagságok és a különböző formák lekerekítésének egységességével, a táblán található elemek hasonló elrendezésével és egy állandó, stílusában eredeti és egyedi betűtípus használatával. Az arculat legmeghatározóbb betűtípusa az Uni Sans betűcsalád és annak is a Bold változata. Ezt a betűt használjuk az útbaigazító táblákon, illetve ez lesz az összes anyag elsődleges betűtípusa.

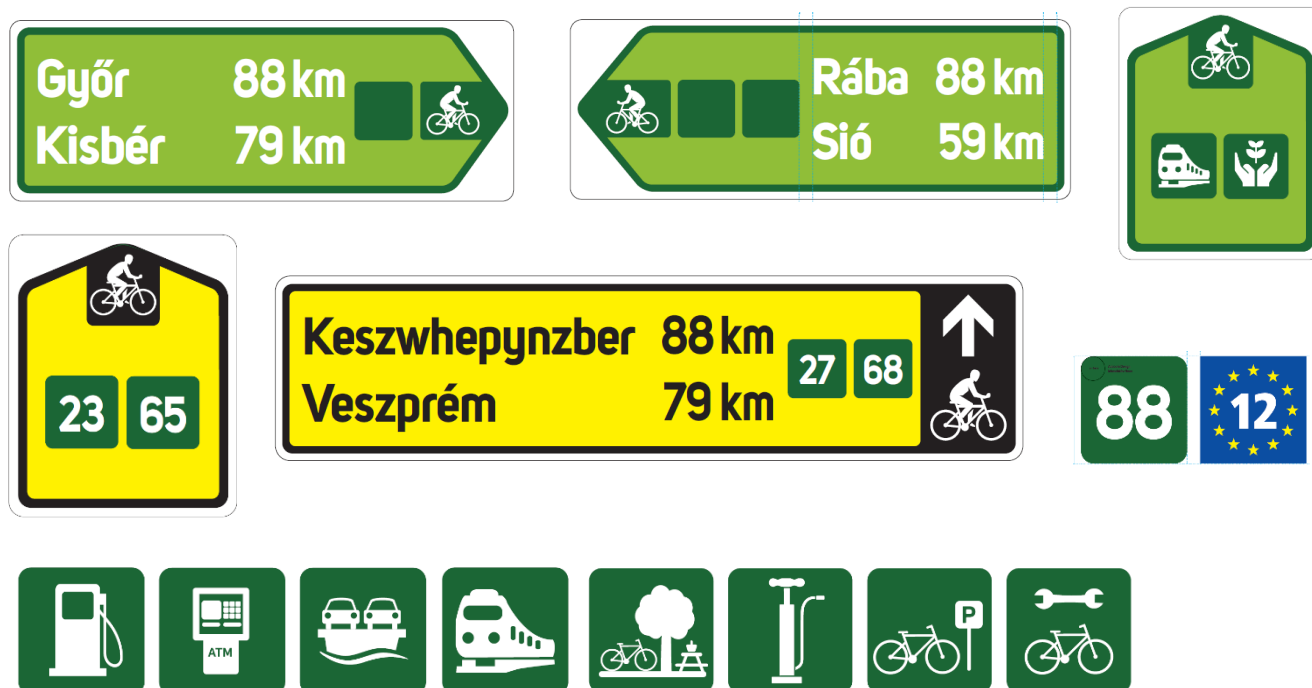
Az arculat meghatározó elemei az **útbaigazító táblák**, azok különböző méretű mutációi, amelyek a jármódok egyéni specifikációi miatt anyagban, formában és színeikben is különbözőek lehetnek, mégis egységes arculatot kell, hogy sugalljanak. Egy táblára egy, illetve maximum két helységnév és a hozzá kapcsolódó információk helyezhetők el.

Számos esetben kell ideiglenesen használni **terelő táblákat** felújítások, építkezések miatt. Ezek a táblák méreteiben, elrendezésükben megfelelnek az eddig felsorolt szabályoknak, csak színükben térnek el azoktól. A nemzetközileg elfogadott és megszokott preferenciát használjuk, azaz a fekete-sárga színekombinációt.

Az eligazító táblákhoz szükség van még kiegészítő jelekre, **piktogramokra**, melyek segítik a tájékozódást, eligazodást és egyéb, a kerékpáros útvonal környezetében található látványosságokról, közlekedési kapcsolatokról stb., nem közvetlenül az irányító táblák információihoz kapcsolódó tartalmakról tájékoztatnak.

Ezek a jelzések az „egyéb információt adó táblára” kerülnek, az útirányjelző és a megerősítő táblákat egészítik ki. További kiegészítő piktogramokat a „Közúti jelzőtáblák. Idegenforgalmi jelzőtáblák és alkalmazásuk” Utügyi Műszaki Előírás szerint kell ábrázolni az arculati kézikönyvben használt színek alkalmazásával.

Az arculati kézikönyv fejezetei részletesen bemutatják a táblák méreteit, formáit, festésének vonalait és az állandó elemek pontos helyét. A kézikönyvből kiemelve az alábbi néhány példával illusztrálható a használandó táblák kialakítása, megjelenése (227. ábra):



227. ábra: Kerékpáros útbaigazító táblák jelzésrendszere, megjelenítése, példák

A Bejárható Magyarország arculati kézikönyv az alábbi internetes felületen érhető el:

<https://maketusz.hu/monitoring-kezikonyv-kerekparos-turautvonalak-felmeresehez/>

5.1.7 Közbringa

A városban a kerékpározásnak jelentős hagyománya van (saját kerékpárra épülő kerékpározás). Szombathely intenzív területhasználattal érintett területe – a kerékpár-deponálási pontok potenciális helyszíneinek tere – jelentős kiterjedésű, összességében a saját használatú kerékpározás előnyei mellett (pl. kezdő- és végpont közötti teljes eszköz-rendelkezésre állás) a közbringa-rendszer működtetésére is számottevő igény jelentkezik.

Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlésének 149/2021. (IX. 30.) Kgy. sz. határozata alapján a TOP-6.4.1-15-SH1-2016-00001 jelű, „Szombathely Megyei Jogú Város kerékpáros-barát fejlesztése” című projekt kapcsán a kötött gyűjtésű kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (közbringa rendszer) projektem elhagyásra került. A kerékpárút-fejlesztési projekt tartalmazott egy közbringa-rendszert. A terv szerint hat helyszínen dokkoló állomás kerül kialakításra, amikhez 30 darab elektromos biciklit szereznek be. A hat dokkoló-állomást a következő helyszíneken létesül:

- Éhen Gyula tér
- Fő tér
- Ady tér
- Csónakázótó
- ELTE-SEK A-C épület
- Markusovszky Kórház

További két további helyszín van megnevezve, mint esetleges második ütem:

- Órásház (Derkovits-városrész)
- Piac (a belváros széle)

A rendszerhez dokkoló állomásonként 10 darab kerékpárállás, elektromos zárok, vezérlő egység, router, mini PC, hűtőventilátor stb. tartoznak. Parkolónként 5 darab elektromos kerékpár, alumínium vázzal, 3 sebességes agyváltóval, defektmentes gumikkal, 10,5 Ah lítium akkumulátorral, 250 W egyenáramú motorral, zselés üléssel, beépített GPS vevővel. A biciklik maximum 25 kilogrammosok lehetnek.

2021 augusztusában két pályázat érkezett a tenderre. Az egyik 75, a másik 98 millió forintból valósította volna meg a szombathelyi közbringa rendszert. Azaz az ajánlatok meghaladták a pályázati forrást. A többlettámogatáshoz jutás bizonytalan volt, az új közbeszerzés kiírása emellett még egy évvel meghosszabbította a volna a projektet. Így nem került lehvívásra a pályázatban erre beállított 52 millió forintot sem, és a kerékpáros projekt a közbringarendszer nélkül zárult.

Helyi felmérések, vizsgálatok alapján a közbringa rendszer kiépítése a hálózat használhatóságát és megtérülését illetően kockázatos. A rendszer működtetése folyamatos költséget jelent az önkormányzatnak, továbbá az időközben előretörő elektromos rollerek korábban nagyon merevnek tűnik a hat dokkoló állomás. A város aktív lakosságának nagyobb része rendelkezik saját kerékpárral, a turizmus pedig nem elég ahhoz, hogy fenntartható legyen egy közbringarendszer.

A kerékpárkölcsönzéssel szemben a közelmúltban megjelent rollerkölcsönzés működőképesebbnek látszik, ráadásul ez nem kiadást, hanem némi bevételt jelent az önkormányzatnak. Szombathely ettől függetlenül kerékpáros város, a felmérések szerint sokkal többen használják ezt a közlekedési eszközt, mint más megyeszékhelyen. Így a hangsúlyt inkább a kerékpárutak építésére és azok összekapcsolására helyezi a városvezetés. A tapasztalatok alapján a magyarországi rendszerek szinte mindegyike – kivétel talán a fővárosi Bubi - uniós pályázati pénzekből létesült, a fenntartása viszont veszteséges. A kiépített rendszerek gyorsan avulnak, folyamatosan fejlesztésük szükséges.

A városban elektromos roller kölcsönző-megosztó rendszer üzemel. A kölcsönzés 2022. év szeptemberében, az autóménetes napon indult el a városban, és kétségtelenül sikeresnek látszik. Az üzemeltető cég által közölt adatok szerint 2022. szeptember 21. és 2023. április 12. között a városban 60 ezer 181 utat tettek meg a járgányokkal, ami összesen 111 ezer kilométert jelent. Ezekkel a számokkal az országban a 4. helyen van Szombathely a rollerhasználat terén.

Ezek a mikromobilitási eszközök kiváló kiegészítői a közösségi közlekedésnek, ugyanis a szétterült városszerkezetben a megállókhöz való rágyaloglási idő megnő, amelyet ezekkel a rollerekkel (és biciklivel ugyanígy) le lehet csökkenteni. Így az ingázó utas nem kezd autóval járni, hanem megmarad a vonatos/buszos ingázás mellett. Ugyanígy a városon belüli rövid utazásokban is segítséget jelentenek a megosztott mikromobilitási eszközök.

A lakótömbök Zóna30-ba vonása is kedvez a megosztott (vagy akár saját) mikromobilitási eszközök használatának. A hiányzó szabályozás okozta problémák orvoslására évek óta a Kormány előtt van egy KRESZ-módosítási javaslat, ennek elfogadtatását az önkormányzat a saját csatornáin keresztül is sürgetheti.

A mikromobilitási szolgáltató céggel pedig formális együttműködést kell kialakítani és fenntartani, megszabva a szolgáltatási terület méretét, az esetleges mobilitási pontokat, geo-fencing területeket (amelyeken belül elfogadott csak a rollerek leadása), az esetleges közterülethasználati díjat, illetve javasoljuk, hogy az önkormányzat szabja a működés feltételül az (anonimizált) használati adatok átadását. Ebből látható lenne, hogy a felhasználók milyen célpontok között használják ezeket az eszközöket és ez támpontot adhatna a fejlesztésekhez (azok fontossági sorrendjéhez stb.).

5.2 Szervezeti-működési háttér fejlesztése

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 Önkormányzata, mind pedig az üzemeltetésért felelős Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. (SZOVA 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 a 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.).

A kerékpáros fejlesztésekkel, a városi kerékpározással kapcsolatosan alapvető a célkitűzések és az eredmények nyomon követése, mérése. Ehhez a felelős szervezeteken belül kerékpáros munkacsoport felállítása javasolt. Az alábbiakban összegyűjtöttünk olyan lehetséges célkitűzéseket, illetve konkrét célok kitűzését lehetővé tévő témákat, amelyeket a munkacsoport segítségével a város, illetve a városvezetés elé célként kitűzhetők:

- Szombathely váljon élenjáróvá Magyarországon a közterületek minőségének javításában;
- Vision Zero kezdeményezés– Szombathely útjain nem hal meg és nem sérül meg súlyosan senki közlekedési balesetben;
- Modal shift célkitűzés – közlekedési részarányok átrendeződése;
- iskolai mobilitáshoz kapcsolódó célkitűzések (módváltás) – pl.: aktív közlekedési módot használó tanulók részarányának növekedése;
- kommunikációs célkitűzések – gyaloglás és kerékpározás elfogadottságának növelése;
- infrastruktúrához kapcsolódó célkitűzések – pl. forgalom- és sebességszabályozott lakóterületek aránya, gyerekek számára biztonságosan kerékpározható útvonalak hossza, stb.;
- ingatlanfejlesztőkkel szemben támasztott igények – pl. nagyobb fejlesztések esetén kerékpárforgalmi létesítmény kiépítése a legközelebbi biztonságosan kerékpározható létesítményig, kerékpárparkolás megoldása.

A munkacsoport feladata a célok, határidők és a javasolt források meghatározása, a település közterületeit érintő fejlesztések esetében a kerékpárforgalmi hálózathoz, fejlesztési elképzelésekhez történő illeszkedés figyelemmel kísérése. A munkacsoport további lehetőségei/feladatai:

- belföldi, agglomerációs jó példák gyűjtése, tanulságok levonása;
- belföldi tanulmányutak szervezése;
- külföldi tanulmányutakon részvétel (akár a testvérvárosok bevonásával);
- magyar megyei jogú városokkal tudásmegosztás.

Szombathely városának önkormányzata és a városban tevékenykedő civil szerveződések 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. Magyar Kerékpárosklub) történő kooperáció pedig a város kerékpáros fejlesztéseinek (városi, várostérségi és határon átnyúló szinteken egyaránt) tervezési szakaszában bírhat különösen nagy jelentőséggel.

5.3 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, amely lehetővé teszi a kerékpározás részarányának és a kerékpáros forgalom növekedésének monitoringját.

A kerékpárforgalom egyre erőteljesebb térnyerésével elengedhetlenné válik annak mérése, hogy egy adott kerékpárúton vagy kerékpáros útvonalon vagy egy turisztikai célpont felé hány kerékpáros közlekedik. Fontos mérni, hogy ez a forgalom milyen időbeli eloszlásban (éves szezonális, héten és napon belüli eloszlás) bonyolódik le.

Ezeket az adatokat sok szempontból és számos területen alkalmazni lehet, így a fejlesztési igények meghatározására, a fejlesztések hatásának mérésére, a kerékpárosbarát fejlesztések indokoltságának alátámasztására, illetve a fenntartási és üzemeltetési tevékenység tervezéséhez. Továbbá a forgalmi változások tendenciáinak bemutatása, az adatok megjelenítése és szabadon elérhetővé tétele jelentősen hozzájárulhat a kerékpáros célok megvalósítását támogató kommunikáció sikerességéhez is. A kerékpárutak mentén lehetőség van az adatok helyszíni kijelzésére is (ilyen megoldást jelentősebb kerékpáros útvonalak mentén szoktak alkalmazni).

A kerékpárforgalmi adatok gyűjtése történhet állandó mérőhelyekkel, néhány hétre kihelyezett ideiglenes számlálókkal, illetve néhány órás kézi mérésekkel. A néhány órás mérésekkel ritkán gyűjthetők olyan adatok, amelyek alapján komoly következtetéseket lehet levonni – hosszabb idejű mérések teszik lehetővé az időjárás, a napszakok és a különböző napok közötti ingadozás megfigyelését.

Jelentősebb új kerékpárforgalmi létesítmények megvalósításával együtt javasolt számlálóállomások létesítése is. A kerékpáros forgalomszámlálás legfőképp a OTrT nyomvonalán – a Rumi úton, Rumi Külső úton megépítendő kerékpárút szakaszokon indokolt.

Az állandó mérőhelyek adatait éves rendszerességgel – azonos időszakban és azonos helyszínen – végzett ideiglenes mérésekkel kiegészítve átfogó képet adó vizsgálatok készíthetők. Az adatokat javasoljuk szabadon elérhetővé tenni mindenki számára.

A kerékpárutakon és kerékpársávokon megtelepíthető számláló adatai mellett célszerű a kerékpárhasználat más eszközökkel történő nyomon követése is. Különösen az iskolai és a B+R tárolók kihasználtságát célszerű rendszeresen rögzíteni (pl. ősszel és tavasszal egy-egy hétig azonos időpontban minden évben), így néhány év után a kerékpárhasználat változásának tendenciája ezeken a helyszíneken is követhetővé válik.

A megyében 3 db külterületi, automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés került beüzemelésre a Magyar Közút üzemeltetésében:

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

A városban Telraam forgalomszámláló eszközök működnek, az Öntő utcában, a Hunyadi János utcában, illetve a Szent Gellért utcában. A telepített eszközök működését, adatállományait a 3.2. fejezetben bemutatuk.

A 2014-2020-as TOP-os programozási időszakban megvalósult kerékpárút építések esetén a kerékpáros forgalomszámlálás az alábbi helyszíneken tervezett, a fenntartási időszak 1., 3., 5. évében:

- A 87-es út mentén a 11-es Huszár út-Söptei út között
- Rohonci út
- Szent Márton u.
- Bartók B. u.
- Vépi út
- Szent Imre herceg u.
- Nári külső u.

A 2021-2027-es TOP-os programozási időszakban megvalósítandó, illetve hazai forrásból megépítendő kerékpárutak esetén a kerékpáros forgalomszámlálás az alábbi helyszíneken tervezett, a fenntartási időszak 1., 3., 5. évében:

- 8639 j. út (Söptei út)
- Rumi út
- Rumi Külső út
- Szombathely – Pinkafő felhagyott vasútvonal, vasúti híd

5.4 Kísérő intézkedések

5.4.1 Kerékpáros közlekedés népszerűsítése

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.

Alapvetően fontos a kerékpáros közlekedést népszerűsítő szemléletformáló kampány megvalósítása, mely 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, www.frisss.hu, www.nyugat.hu, www.ugytudjuk.hu, stb.), a Szombathelyi Televízióban, a helyi rádiókban (www.radioszombathely.hu), 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.

Szemléletformálás, tudatosítás:

- a közlekedő emberekben tudatosítani szükséges, hogy a kerékpározás mindenki számára elérhető, sok esetben reális alternatívája a korábban megszokott közlekedési módoknak;
- a kerékpározással kapcsolatos tévhitek eloszlátása;

Népszerűsítés:

- társadalmi szinten emelni szükséges a kerékpáros közlekedés státuszát;
- emelni kell a kerékpározás vonzerejét (pozitív érzelmi töltet, trendi közlekedési mód).

Képzés:

- a közlekedési kultúra fejlesztése és a közlekedésbiztonság növelése érdekében mind a kerékpárral (is), mind a gépjárművel (is) közlekedők szabálykövetésének fejlesztése szükséges.

5.4.2 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, illetve idetartozik még a Bringásreggelik megszervezése is. A rendezvények színvonalas megrendezésén kívül különböző figyelemfelkeltő, kerékpáros közlekedés szabályait és a Szombathelyen aktuálisan megváltozó forgalmi rendet tartalmazó kiadványok készítése is megvalósul.

5.4.3 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, amelyekon 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 szükséges, hiszen a 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.

5.4.4 Együttműködés kerékpáros civil szervezetekkel, lakossággal

Az önkormányzat részéről kiemelten fontos a kerékpáros civil szervezetekkel, és az aktívan kerékpározó lakossággal a folyamatos, kétirányú, előremutató kapcsolatok fenntartása, ápolása. A szervezetek rendszeresen kerékpározó tagjai, illetve a kerékpárral munkába, oktatási intézményekbe járók városszerte jelen vannak az utakon, aktuális észrevételeik, a kerékpározással kapcsolatos tapasztalataik, ötleteik és problémáik nagyrészt felhasználhatók a további fejlesztésekhez. Jelen KHT készítéséhez – előírtan – széles társadalmi egyeztetésre került sor a lakosság körében, akik szívesen vettek részt fejlesztési javaslataikkal a munkában. Jelen tervben is bemutatunk – és javasolunk – olyan kerékpáros útvonal szakaszokat, melyeket a kiváló helyismerettel rendelkező szombathelyi lakosok vetettek fel (a tervhez kapott lakossági javaslatokat, véleményezéseket a mellékletbe csatolt dokumentumok mutatják be).

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 „Bartók Béla krt. és híd felújítása” (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014), a „Belterületi úthálózat fejlesztése” (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00012), a „Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészén” (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00001) projektekkel való összehangolást szükséges megteremteni a kivitelezési munkálatok során.

A tervezett kerékpáros fejlesztéseket, illetve kerékpáros közlekedést javító fejlesztéseket négy ütemben javasoljuk kialakítani:

- 1. ütem: Jellemzően nem építési engedélyköteles beavatkozások: lényegében azok a kerékpáros fejlesztések, melyek alapvetően a TOP PLUSZ-os pályázati közúthálózat-fejlesztési projektekhez kapcsolódnak. Jellemzően ezen kerékpárforgalmi létesítmények meglévők, állapotuk leromlott, felújítandók, vagy felfestéssel – táblázással kialakíthatók. Itt jelennek meg az pályázatos önálló közútfejlesztések, közúti felújítások, illetve a meglévő leromlott burkolatállapotú kerékpárutak felújítási projektjei is, hisz a felújított útburkolat jelentősen emeli a kerékpározás komfortszintjét, biztonságát.
- 2. ütem: Építési engedélyköteles beavatkozások, többek között a TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002 azonosítószámú „Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészén”; a TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00003 azonosító számú „Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” című pályázatok keretében megvalósítandó projektek. A projektekben bemutatott kerékpárutak megvalósítása jelentős előkészítést és engedélyeztetési folyamatot igényel.
- 3. ütem: A TOP PLUSZ pályázati felhívás keretein kívüli elemek, jellemzően önkormányzati, vagy állami költségvetésből finanszírozott feltételekkel, melyeknek megvalósítása a hatásterületen a kerékpárosbarát közlekedés megteremtéséhez szükséges.
- 4. ütem: Távlati, az Önkormányzat saját finanszírozásában vagy más pályázati felhívásból megvalósítandó beavatkozások, jelentősebb előkészítést igénylő, költségesebb műszaki kialakítással járó távlati projektek.

Prioritás	Fejlesztés megnevezése, rövid jellemzése	Projekt azonosító, költségvetés forrás, összehangolás más projekttel
1. ütem	„Bartók Béla krt. és híd felújítása” c. projekt. Kerékpársáv felújítása a Bartók Béla körúton, és a Perint-patak hídon, 0,492 km hosszon	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014, összehangolás a projekten belüli út- és hídfelújítással
1. ütem	„Belterületi úthálózat fejlesztése” c. projekt. Kerékpársáv és kerékpárút felújítása a Horváth Boldizsár körúton, a Sugár út – 11-es Huszár út között, 0,380 km hosszon	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00012, összehangolás a projekten belüli útfelújítással
1. ütem	„Parkolási infrastruktúra- és zöldfelület fejlesztés a Derkovits városrészén” c. projekt. Kerékpársáv felújítása a Szűrcsapó utcában, 0,300 km hosszon	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00001, összehangolás a projekten belüli útfelújítással
1. ütem	Markusovszky L. utca felújítása	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00011
1. ütem	Hunyadi út felújítása Szombathelyen I. ütem	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00004
1. ütem	Hunyadi út felújítása Szombathelyen II. ütem	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00008
1. ütem	„Belterületi utak korszerűsítése” c. projekt	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00010
1. ütem	„Közúti infrastruktúra fejlesztése” c. projekt	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00013

1. ütem	Meglévő városi kerékpáros mellékútszakaszok felújítása (Gyöngyös-patak menti, Zanati úti, Szent Márton temető melletti kerékpárutak)	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
2. ütem	Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút és gyalogjárda kialakítása 0,800 km hosszon (OTrT törzshálózati elem)	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002
2. ütem	Rumi úton a Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás közti kerékpáros útvonal kiépítése 1,088 km hosszon (kerékpársáv és kerékpárút szakaszokkal), (OTrT törzshálózati elem)	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00002
2. ütem	Kerékpárút és sétány létesítése a Paragvári utcától a felhagyott Szombathely-Pinkafő vasútútvonal töltésén a Paragvári és Simon István utcák közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti-sétány közötti szakaszokon, összesen 1,819 km hosszon	TOP PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00003
2. ütem	Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építés	TOP_PLUSZ-6.2.1-23-SH1-2024-00001
3. ütem	Szombathely – Söpte kerékpárút megvalósítása, kerékpárút létesítése 1,5 km hosszon	Állami költségvetési forrás, összehangolás az M87 gyorsforg. út Szombathely-Kőszeg közötti szakasszal
3. ütem	Ferenczy István utca – kerékpározható út kijelölése (Nárai Külső út – Alsóhegyi út között, nyitott kerékpársáv)	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Alsóhegyi út – Nagyvárad utca – kerékpározható út kijelölése Ferenczy István út – Brenner Tóbiás krt. között, nyitott kerékpársáv)	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Saághy István utcai kerékpáros kapcsolat kiépítése	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Kolozsvár utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Szabadságharcos utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Homok utcai kerékpárút bekötése a Bartók Béla körúti kerékpárútba, nyitott kerékpársáv létesítéssel	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Korlátozott sebességű övezet létesítése a Derkovits lakótelepnél	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Korlátozott sebességű övezet létesítése az Oladi lakótelepnél	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Kerékpárparkolás fejlesztése, kerékpártámaszok cseréjével	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
3. ütem	Kerékpáros útirányjelző rendszer kiépítése, egységesítése	Önkorm., egyéb költségvetési forrás
4. ütem	Meglévő kerékpárút szakaszok fejlesztése, felújítása az OTrT törzshálózat nyomvonalán	Egyéb költségvetési forrás
4. ütem	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	Egyéb költségvetési forrás
4. ütem	Zanati úti kerékpáros útvonal fejlesztése vasúti aluljáró térségében, műtárgy szélesítéssel, támfal átépítéssel	Egyéb költségvetési forrás

15. táblázat: Kerékpáros fejlesztések ütemezéssel

6.2 Források

A korábbi, 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.

A 2014-2020 közötti időszakban a fenntartható mobilitás fejlesztésére irányuló projektek finanszírozása is elsősorban EU-s források és a kapcsolódó nemzeti társfinanszírozás felhasználásával valósult meg. Az előző Uniók költségvetési ciklusban megvalósult kerékpáros fejlesztések forrásigényét javarészt a TOP 6.4.1-15 pályázati felhívás fedezte. A TOP 6.4.1-15-SH1 „Fenntartható közlekedésfejlesztés – Szombathely Megyei Jogú Város kerékpárosbarát fejlesztése” projekt összköltsége összesen 1 milliárd 15 millió Ft volt, melynek támogatási intenzitása 100%.

A jelen 2021-2027-es programozási időszakban, a hálózati tervben bemutatott, a fenntartható közlekedési módok fejlesztése érdekében megszülető pályázatok, projektek legnagyobb része a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg. A projekteket a **TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés”** c. pályázati felhívás keretében lehet megvalósítani. A pályázati felhívás keretében elnyert pályázatok összköltsége összesen 6,5 milliárd forint. Ezen pályázatok nagyjából utfelújításokat és hídfelújításokat is magukban foglalnak. A TOP PLUSZ 1.3.2 jelű, „Fenntartható városfejlesztés” c. pályázati felhívás kimondottan kerékpárutak megépítését érintő pályázataira, a „Kerékpárosbarát fejlesztések a déli városrészen” és a „Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen” megnevezésű projektekre összesen mintegy 1,0 milliárd forint támogatás áll rendelkezésre, melynek támogatási intenzitása 100%.

A TOP PLUSZ 1.3.2 jelű pályázati felhíváson kívül az alábbi projektek kapcsolhatók a kerékpáros fejlesztéshez:

- **TOP_Plusz - 1.3.1-21-VS1-2022-00001 – „Fenntartható városfejlesztés Szombathelyen”.**

A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz keretében cél a megyei területfejlesztési koncepciók és területfejlesztési programok alapján kiválasztott városi jogállású településeken, várostérségekben a fenntartható városfejlesztési intézkedések támogatása. Az intézkedés a megyei integrált területi program keretében, azokhoz kapcsolódva valósul meg, a támogatott városfejlesztési stratégiák kiválasztása az ITP-t elkészítő Vas megyei önkormányzat bevonásával történt.

A TOP Pluszhoz illeszkedő tartalommal elkészített Fenntartható Városfejlesztési Stratégiával pályázott Szombathely a TOP Plusz 1-3. prioritásain elérhető forráskeretre. A stratégia Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése részéről elfogadásra került, így a város jogosulttá vált a stratégiában tervezett és a TOP Pluszhoz illeszkedő fejlesztései és projektjei megvalósítására a Vas Megyei Önkormányzat ITP-ben nevesített forráskeret összegéig.

A projekt keretében sor került többek között a Fenntartható Városfejlesztési Stratégia és a Városfejlesztési programterv elkészítésére és véglegesítésére, a városi zöld menetrend alapján kidolgozandó városi zöld finanszírozási keretrendszer kialakítására, a város energiateljesítményének átfogó energetikai felmérésre, a városüzemeltetési szolgáltatások és önkormányzati fenntartású közintézmények digitalizációjára irányuló elemzések, felmérések, digitális akcióterv kidolgozására. Ezen projekt keretében – figyelembe véve a tervezett kerékpáros projekteket – készült el, jelen dokumentáció keretében a korábbi Kerékpárforgalmi Hálózati Terv felülvizsgálata.

A projekt előkészítő feladatai megvalósultak, így a Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium, mint Támogató és a nevében eljáró Magyar Államkincstár Vas Vármegyei Igazgatósága a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiát és a Városfejlesztési Programtervet jóváhagyta és hozzájárult a projektfejlesztés lezárásához.

A projektekre megítélt támogatás 50 millió forint, melynek támogatási intenzitása 100%.

- **TOP PLUSZ 6.2.1-23 jelű, „Fenntartható versenyképes városfejlesztés” c. pályázati felhívás**

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata TOP_PLUSZ-6.2.1-23-SH1-2024-00001 azonosítószámmal „Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építése” címmel pályázatot nyújtott be, amely alapján 200 millió forint összegű vissza nem térítendő európai uniós támogatásban részesült. A projekt a Széchenyi Terv Plusz program keretében, az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

A „Sárdi-ér iparterület fejlesztése, kivezető út építése” című projekt legfőbb célja a helyi gazdaság fejlesztése a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, az ipari park címmel rendelkező terület elérhetőségének megteremtése. A projekt megvalósításával közvetlen közúti kapcsolat létesül az iparterület és az országos közúthálózat között, lerövidül a területen telephellyel rendelkező vállalkozások elérési útvonala. A kivezető út megépítésével csökken a területet érintő gépjárműforgalom által kibocsátott károsanyag (ÜHG, por) mennyisége, így a gazdaságfejlesztési hatáson túl javul a város általános környezeti állapota is.

A támogatás mértéke: 100%

A Szombathely – Söpte kerékpárút kiépítésének projekt-előkészítésére Vas Vármegye Önkormányzata 2020-ban sikeresen pályázott az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. közreműködésével meghirdetett, hazai költségvetési forrásból finanszírozott térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítésére kiírt pályázati felhívásra, melynek keretében 139 millió Ft vissza nem térítendő támogatásban részesült. A kerékpárút megépítése az M87 j. gyorsforgalmi út fejlesztéssel együtt várható.

A külső 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.

Az út- híd fenntartási kadások összege 367,3 millió forint 2025-ben. Kimondottan kerékpárút fenntartásra 20 millió forint jut. A kerékpáros létesítményekkel összefüggésben lévő egyéb feladatokra, pl. burkolati jelek felfestésére 40 millió Ft, kátyúzásra 100 millió Ft, szegélyek javítására, akadálymentesítésre 5 millió Ft lett betervezve.

6.3 Létesítmények kezelői, üzemeltetői

A meglévő, illetve a megépítendő kerékpárforgalmi létesítmények kezelője, üzemeltetője alapvetően legnagyobb részben Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata.

A Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő, vagy kezelésébe kerülő kerékpárutakat külön kormányrendelet szabályozza: A „355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről”.

E rendelet hatálya kiterjed az országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszaira. Szombathely közigazgatási területén az alábbi kerékpárút szakaszok kezelője a Magyar Közút Nzrt.

- Dolgozók útja (8901 j. összekötő út) menti kerékpárút szakaszok (OTrT törzshálózati nyomvonal, külterület, meglévő létesítmény).
- Rumi Külső út menti nyomvonal (OTrT törzshálózati nyomvonal, külterület, meglévő és tervezett létesítmény).
- 86-87. sz. főutak csomópontja térségében kiépített kerékpárút szakaszok (főutakkal párhuzamos külterületi szakaszok, meglévő létesítmény).
- 86. sz. főút (Körmenői út) menti nyomvonal (főutakkal párhuzamos külterületi szakasz, meglévő létesítmény).

A Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő kerékpárút szakaszokat (meglévő / tervezett) a melléklet IV. sz. függeléke mutatja be részletes térképi ábrázolással (www.kenyi.kozut.hu alapján).

7 Mellékletek

- I. Függelék: Kerékpárforgalmi létesítmények fő típusai
- II. Függelék: Településrendezési eszközök (kivonat)
- III. Függelék: A Kerékpáros Magyarország Program B+R és hosszú távú kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve
- IV. Függelék: A Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő (meglévő és tervezett) kerékpárút szakaszok, a 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet alapján
- V. Függelék: A kerékpárforgalmi létesítményekkel kapcsolatos fontosabb térképes munkarészek (A3 méretben)

Ábrajegyzék. Táblázatjegyzék. Források, felhasznált irodalom.

Egyeztetések, véleményezések jegyzőkönyvei

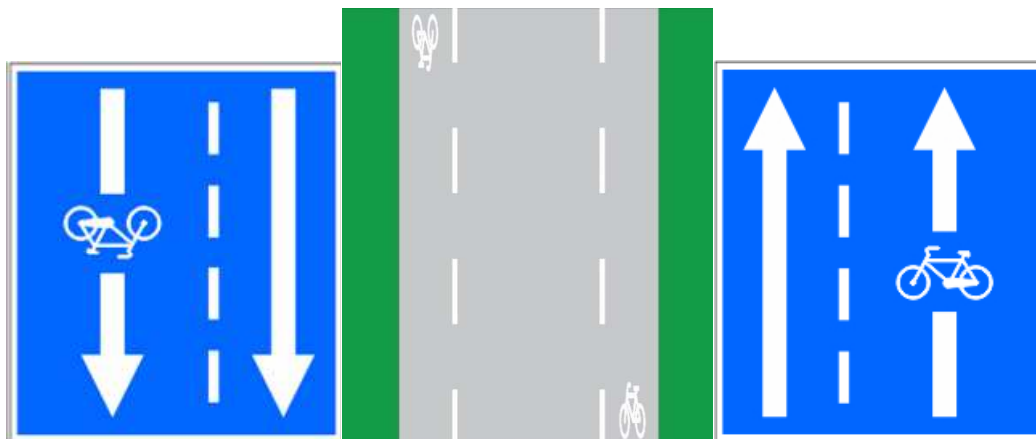
Egyéb kapcsolódó dokumentumok

I. FÜGGELÉK

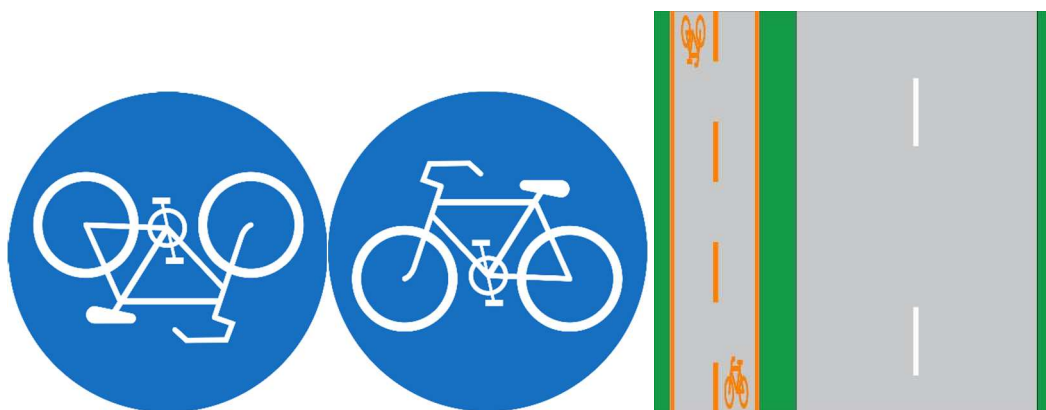
Kerékpárforgalmi létesítmények fő típusai



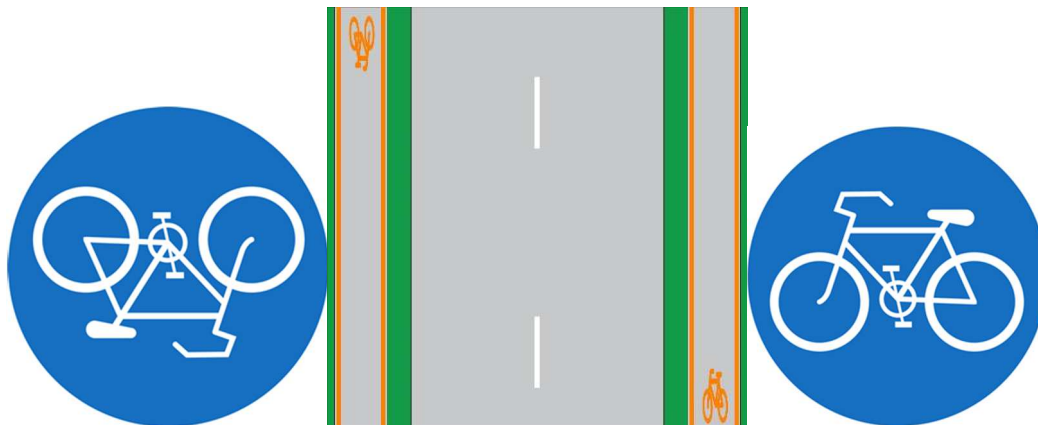
Kerékpársáv



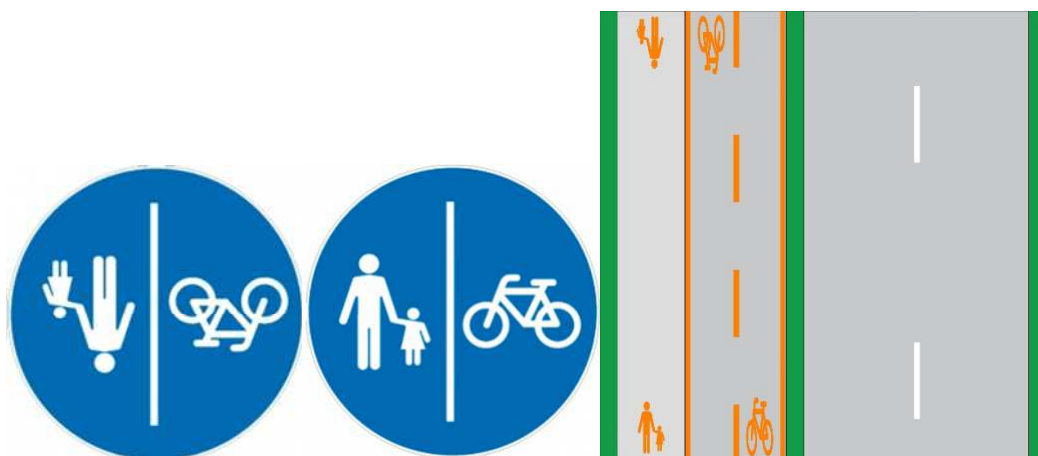
Nyitott kerékpársáv



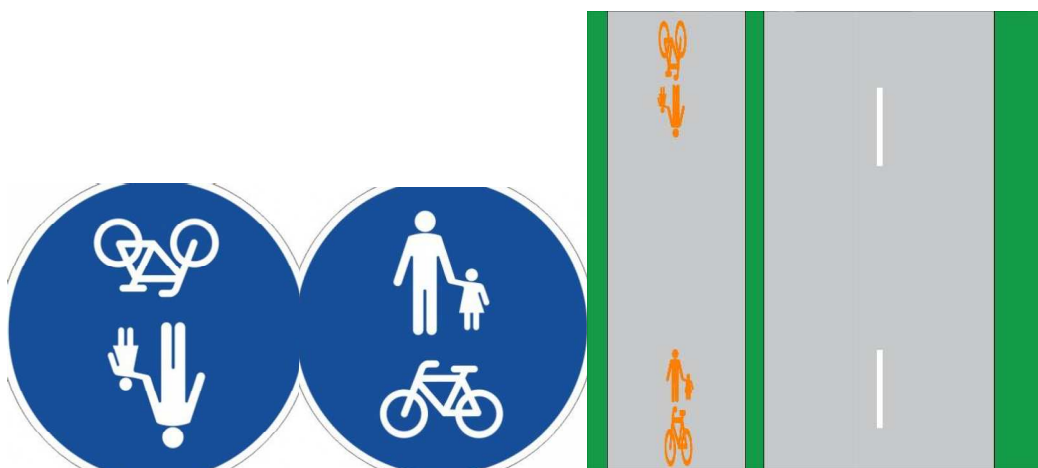
Kerékpárút (egyoldali kétirányú)



Kétoldali egyirányú kerékpárút



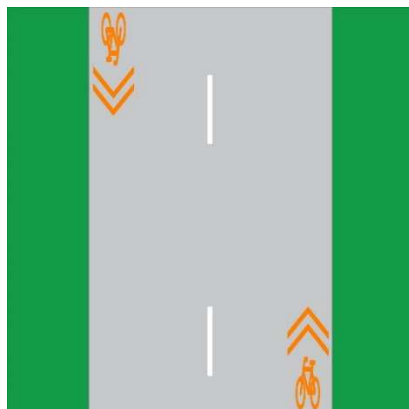
Elválasztott gyalog- és kerékpárút



Elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút

Hosszirányú burkolati jelekre vonatkozó előírások az e-UT 03.04.13:2019 sz. „Kerékpározható közutak tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás 4.4.1. sz. fejezete szerint:

- Lakott területen kialakított kétirányú kerékpárúton csak a terelővonal felfestése szükséges.
- Lakott területen kívül kialakított kerékpárúton csak az úttest széle burkolati jel felfestése kötelező.
- Csomópontok térségében a terelővonal és az úttest széle burkolati jel felfestése is kötelező.



Kerékpáros nyom

Kerékpározás céljára igénybe vehető egyéb vegyesforgalmú felületek:

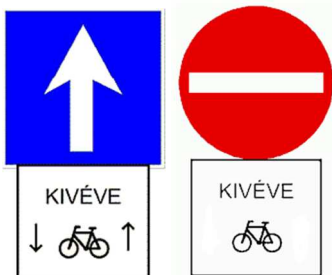
- Széles forgalmi sáv
- Autóbusz-forgalmi sáv (ha tábla és burkolati jel jelzi, hogy az kerékpározás céljára igénybe vehető)



- Csillapított forgalmú terület



- Kétirányú kerékpárforgalom számára megnyitott egyirányú utca

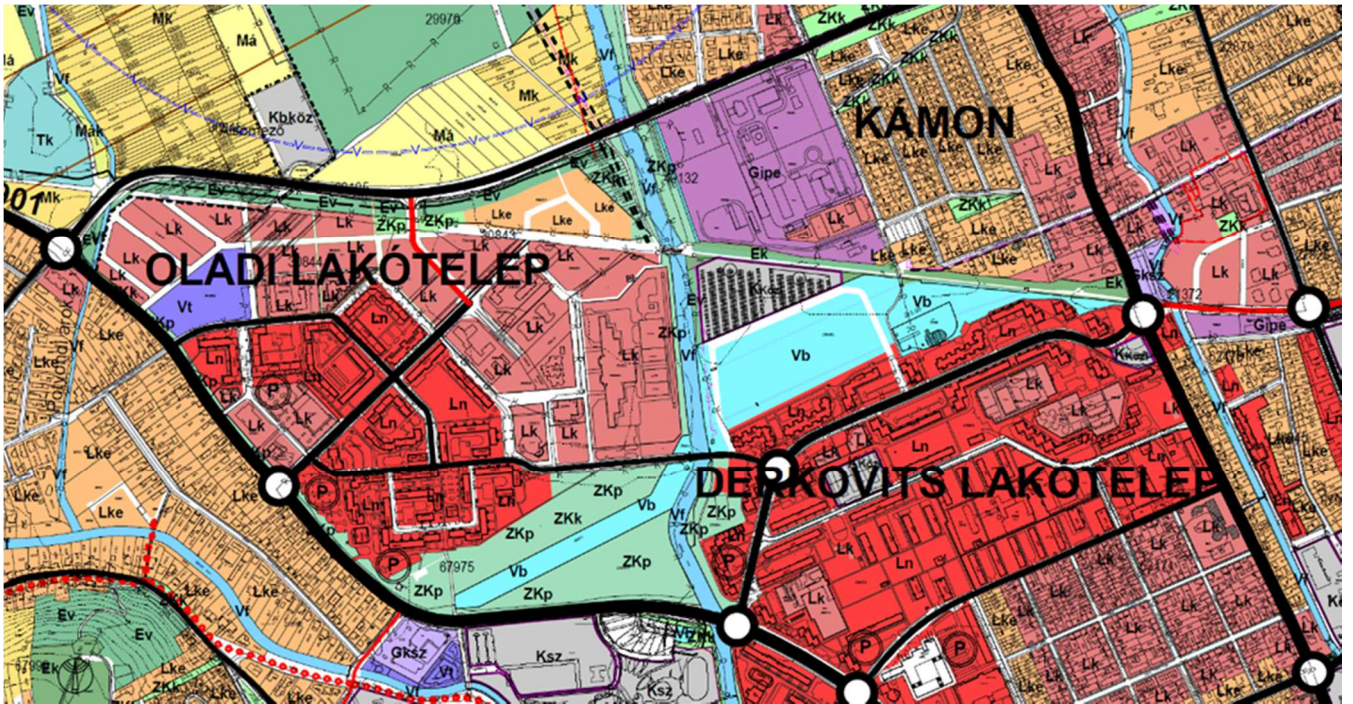


- Részlegesen vagy teljesen burkolt útpadka
- Árvízvédelmi töltés (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)
- Erdészeti üzemi út (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)
- Mezőgazdasági út (szilárd burkolatú/stabilizált/földes út)
- Kisforgalmú utca
 - Kijelölt kerékpárosbarát útvonal
 - Egyéb jól kerékpározható (csillapított) utca/út
 - Egyéb kisforgalmú utca

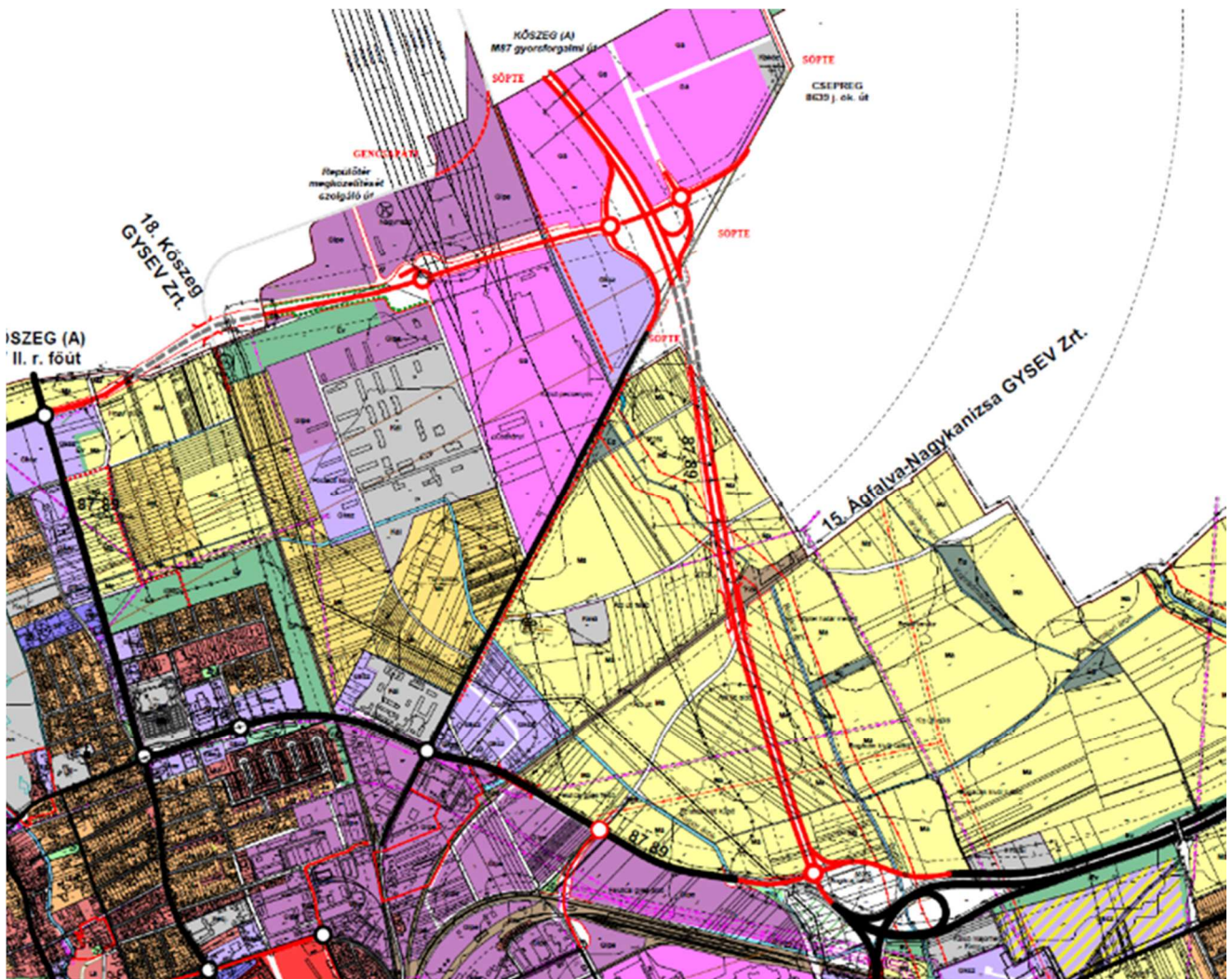
Létesítmény típusok

Nem kerékpározható közutak (amelyeken tilos kerékpározni)		
Kerékpározható közúthálózat		
Nem kerékpárosbarát közutak		
Kisforgalmú közutak		
Kerékpárosbarát létesítmények (megfelelő kialakítás esetén)		
Forgalomcsillapított utak	Sebességkorlátozás	Lakó-pihenő övezet
		Korlátozott sebességű övezet
		Vonali sebességkorlátozás
	Behajtáskorlátozás	Jármű kategóriája szerint
		Behajtási jogosultság szerint
		Behajtás időpontja szerint
Konfliktuscsökkentett közutak	Burkolt padka	
	Széles forgalmi sáv	
	Kerékpározható autóbusz forgalmi sáv	
Kerékpárforgalmi létesítmények		
Különleges forgalmi sávok	Nyitott kerékpársáv	
	Kerékpársáv	Egyszerű kerékpársáv
		Védett kerékpársáv
		Megemelt kerékpársáv
Önálló kerékpárforgalmi létesítmény	Kerékpárút	Kétirányú kerékpárút
		Egyirányú kerékpárút
Közös gyalogos és kerékpáros felületek	Gyalogos és kerékpáros övezet (zóna)	
	Gyalog- és kerékpárút	Elválasztott gyalog- és kerékpárút
		Nem elválasztott gyalog- és kerékpárút
Gyalogos forgalom által is igénybevehető létesítmények		
Árvédelmi töltés		
Erdészeti út		
Egyéb magánutak		
Egyéb kerékpározható utak (kerékpárforgalom számára megnyitott, illetve arra alkalmassá tett egyéb utak)		

Kerékpárforgalmi hálózat



Szerkezeti terv részlet, Szombathely – Pinkafő felhagyott vasútvonal térségében



Szerkezeti terv részlet, Szombathely – Söpte kerékpárút létesítésének térségében

III. FÜGGELÉK

A Kerékpáros Magyarország Program

B+R és hosszú távú kerékpártárolókra vonatkozó paraméterkönyve

KIVONAT

Általános funkciók és általános elvárások

Egy B+R tároló rendszerrel szemben alapvető elvárás, hogy:

- biztonságot nyújtson a kerékpároknak akár 24 órán át, elsősorban kerékpárlopással szemben;
- a B+R létesítményben a felhasználónak saját lakatjával kell rögzítenie kerékpárját, nem számíthat arra, hogy a tárolóban van beépített zár;
- védje a kerékpárokat az időjárással szemben, elsősorban esővel szemben;
- könnyen megközelíthető legyen, és a kapcsolódó közösségi közlekedési pont is közel legyen (autóparkoláshoz, gyalogos megközelíthetőséghez képest), max. 200 m-re a közösségi közlekedés kapcsolódási pontjától, de annak peronjaihoz a lehető legközelebb;
- a tárolóban elhelyezett kerékpárok ne sérüljenek;
- a felhasználó szempontjából legyen egyszerűen használható, és ne kelljen hozzá nagy fizikai erőt kifejteni;
- az igények növekedésével a tároló kapacitása bővíthető legyen;
- a létesítmény lehetőleg különüljön el szintben a motorizált közlekedéstől;
- a létesítmény védve legyen az autók ráparkolásától;
- olyan műanyag elemeket lehet csak felhasználni, melyek nem veszíthetnek mechanikai tulajdonságaiból 15 évig (külső használat mellett) 20%-nál többet;
- a tároló elemeinek meg kell felelniük a mindenkori hatályos környezetvédelmi előírásoknak;
- nem akadályozhatja a létesítmény és annak használata a gyalogosforgalmat.

B+R modul

Egy 10 kerékpár biztonságos elhelyezésére alkalmas B+R tárolóval szemben támasztott elvárások a következők:

- 10 kerékpár helyezhető el benne a 2. pontban megfogalmazott elvek alapján;
- tetőszerkezettel rendelkezik;
- kiegészíthető, összekapcsolható más modulokkal, a kapacitás bővítése érdekében (akár több szinten is);
- két modul úgy illeszkedik egymáshoz, hogy közös közlekedőfolyosót alkotnak;
- a tárolóhoz tartozó közlekedőfolyosón egyszerre két (2) kerékpáros is el tud haladni egymás mellett (min. 1,7 m széles);
- kinézete illeszkedik a helyi környezethez, városképhez;
- burkolata lehetőleg aszfaltozott, amennyiben a tároló 3 méteres körzetében fák vannak, a talaj szellőzése és vízellátása miatt beton térkő (semmiképp nem kavics/murvás/homok);
- sárga színű tartós burkolati jellel (thermoplast) javasolt kijelölni, a moduloktól 25 cm-re.

Ajánlott paraméterek

- egy modul 5,2 m hosszú és 2 m széles, azonban ezt még kiegészíti min. 1,7 m közlekedőfolyosó, melynek burkolata megegyezik a tároló burkolatával;
- két modul közti közlekedő folyosó szélessége 1,7 - 2 m;
- egymás mellett, egy sorban elhelyezett modulok közt minimum 1,5 m közlekedőfolyosót kell kialakítani;
- a tárolóban a támaszok egymástól 90-100 cm-re legyenek (egy kerékpár 80 cm helyen fér el, azonban támaszok alkalmazásakor, az azonos támaszhoz rögzített kerékpárok átfedésben vannak, így hely takarítható meg és nem megy a használhatóság kárára);

Támaszok:

A B+R rendszerben a kerékpárok rögzítésére olyan támaszokat ajánlunk, melyek megfelelnek a 2. pontban megfogalmazottaknak, továbbá:

- bármilyen fajta kerékpár elhelyezhető és rögzíthető hozzá (férfi/ női, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek... stb.).
- rögzíthető olyan kerékpár is hozzá, amelyik első és/vagy hátsó kosárral/ gyermeküléssel van ellátva;
- a kerékpár rögzítése egyszerű, gyors, kényelmes legyen (ne igényeljen különös megterhelést);
- a lakatot ne kelljen a talajtól számított 25 cm-nél lejjebb rögzíteni (ne kelljen a felhasználónak nagyon lehajolnia);
- maximum 5 lépésben lehessen a kerékpárt a támaszhoz igazítani;
- a kerékpárt lehessen a rögzítés teljes folyamata alatt két kézzel fogni (ne kelljen egy kézzel „előreküldeni”);
- nem lehet 150 N-nál nagyobb erőbefektetésre szükség a kerékpár elhelyezéséhez (kétszintes kerékpártárolóknál van elsősorban jelentősége);
- amennyiben a támasz mozgatható elemeket tartalmaz, azok élettartama minimum 10.000 mozgató kell, hogy legyen;
- a kerékpár biztonságosan, 3 ponton rögzíthető, a támasznak ezt lehetővé kell tennie;
- a kerékpár első kereke is legyen rögzíthető a támaszhoz, ha a felhasználó azt szeretné;
- a támaszok elhelyezésekor figyelembe kell venni, hogy a kerékpárok rögzítésekor, vagy elvitelekor ne érintkezzenek másik kerékpárral vagy a felhasználó öltözetével (a kényelmes hozzáférés biztosított legyen);
- nem lehetnek olyan kiálló elemek a támaszon, amibe beleakadhatnak egy kerékpár kábele, dinamója vagy lámpája;
- a támasz meg is támasztja a kerékpárt, ne tudjon eldőlni;
- a támasz ne rongálja a kerékpárt (pl. anyagából, vagy konstrukciójából kifolyólag);
- a támasz, anyagát tekintve legyen ellenálló korrózióval, rongálással szemben;
- a rögzítés módja biztosítsa a támasz stabilitását, ne lehessen azt elmozdítani;
- a támaszok konstrukciója, és elhelyezésük ne akadályozza a tároló tisztíthatóságát;
- tájékoztató felület csak abban az esetben helyezhető el a támaszokon, ha az nem akadályozza kerékpárok rögzítését (min. 10cm hézagot hagyni a tájékoztató tábla és a váz között).
- a támaszok feleljenek meg a mindenkori biztonsági előírásoknak;

Ajánlott paraméterek:

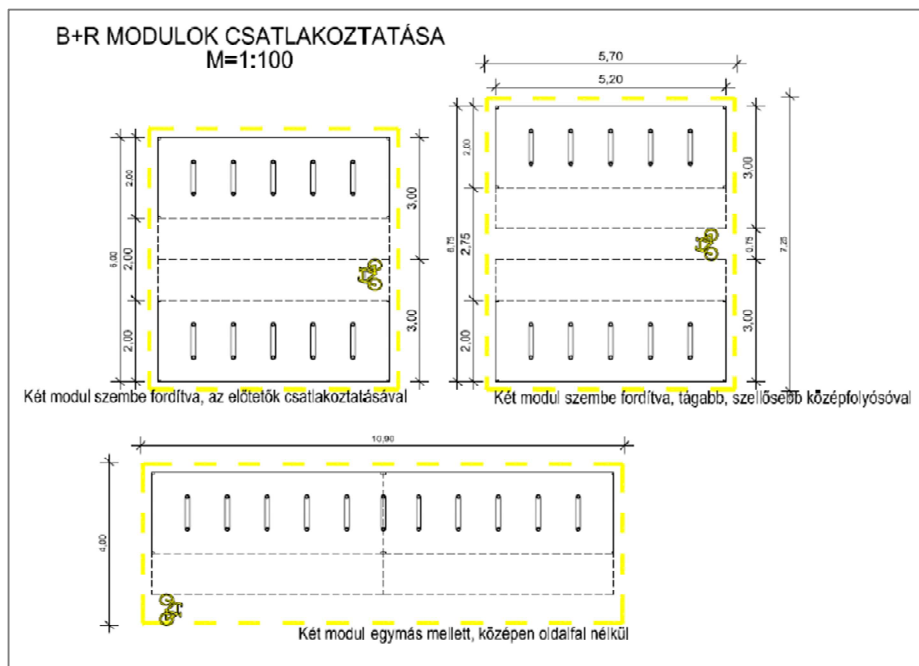
- anyaga acél (min. 3 mm lemezvastagságú cső);
- horganyzott vagy beégetett porfesték felületkezeléssel (két réteg, min. 250 pm);
- 80 cm magas, min. 40 cm betontömb alapozással;
- amennyiben közművel történő ütközés esete áll fenn alkalmazható a támasz lecsavarozása adott, egyedi esetekben;
- a talajtól 40 cm magasságban keresztcső van a támaszon;
- a megfelelő támasz 50-100 cm hosszú;
- 50 mm- 60 mm csőátmérő;
- egy helyszínen csak ugyan olyan méretű támaszok alkalmazhatóak;

Kiegészítő, értéknövelő javaslatok:

- a kerékpározás eszméjéhez illeszkedve javasolt újrahasznosított illetve újrahasznosítható alapanyagok használatának preferálását;
 - amennyiben van rá lehetőség (hely, pénz) úgy javasolt 40 egységenként egy különleges felépítésű kerékpár tárolására alkalmas hely betervezését is (pl. tandem kerékpár, kerékpár-utánfutóval felszerelt kerékpár... stb.)
 - történelmi, műemléki környezetben javasolt a tároló létesítmény formáinak és színének a környezethez történő igazítását;
- Kerékpár tároló és parkoló létesítmények kialakításakor javasolt bevonní fiatal művészeket a látvány tervezésekor, azonban figyelembe kell venni, hogy a tároló funkcionalitása az elsődleges szempont és nem mehet a design, látvány kárára;

Modul mintaterv vázlatok, példák – a következő külön oldalon

Kerékpártámasz és tároló példák

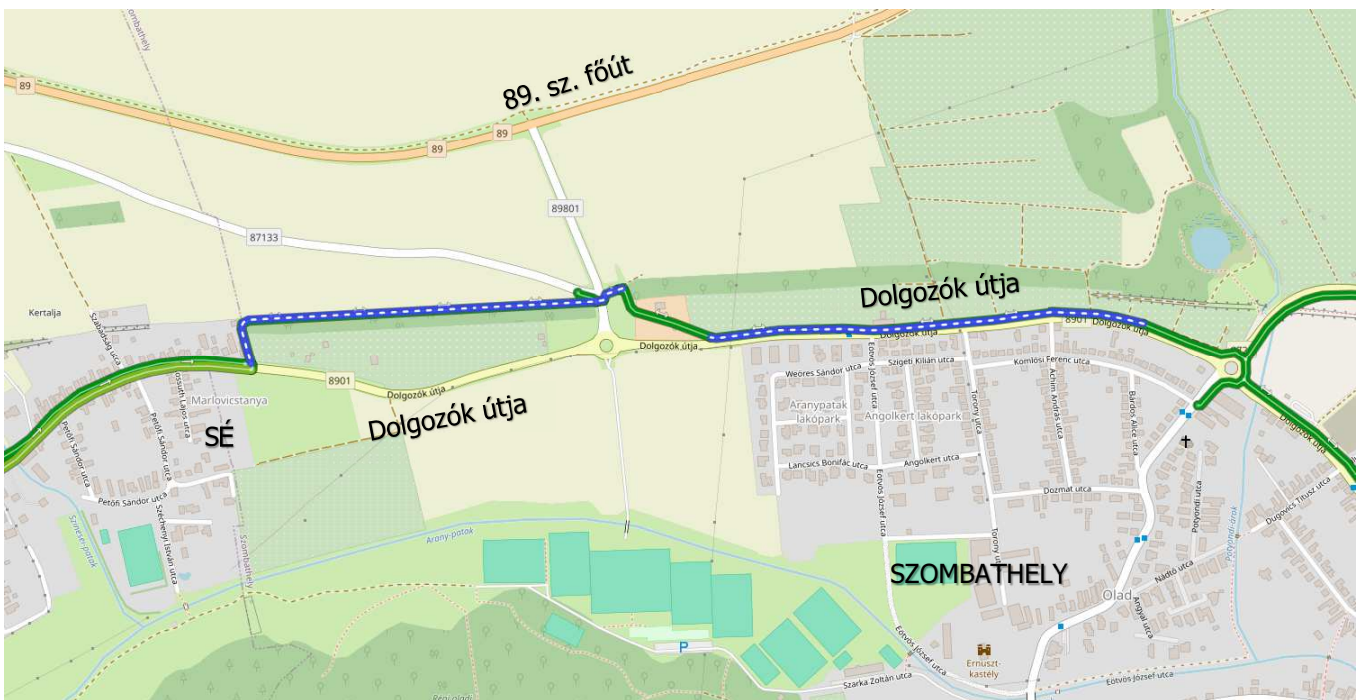


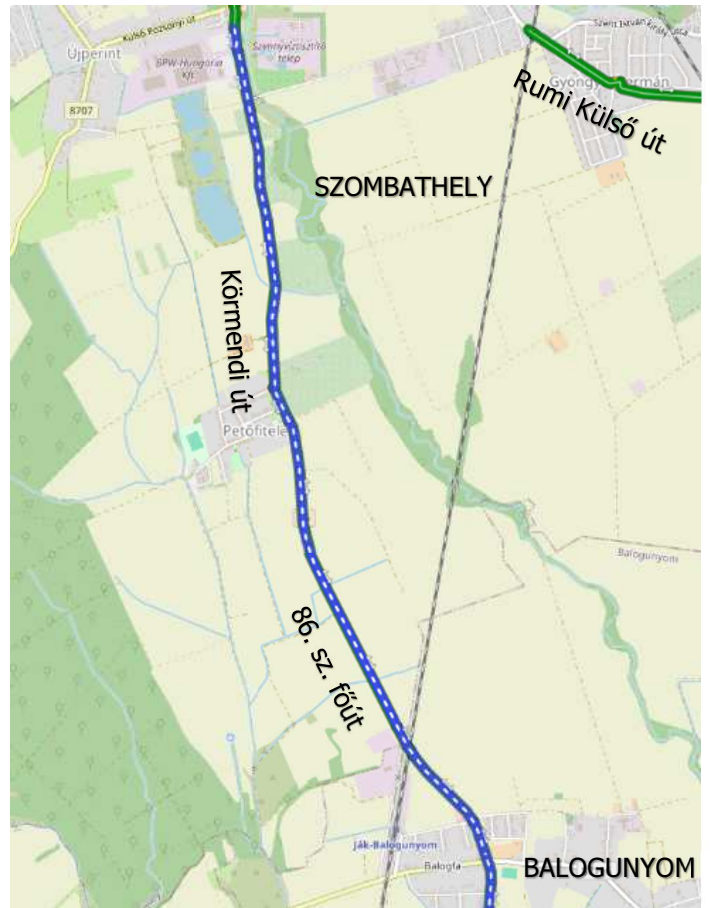
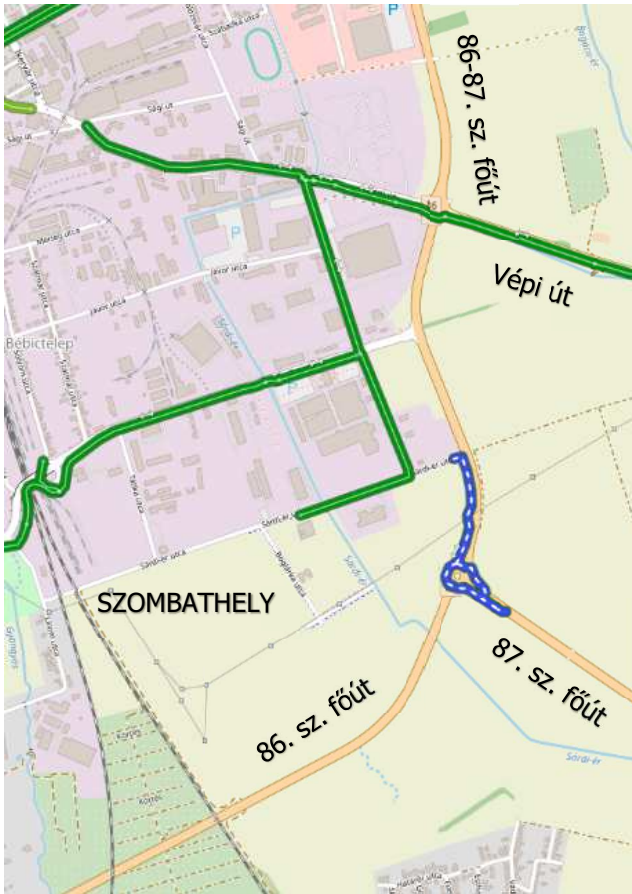
IV. FÜGGELÉK

A „355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről” szóló kormányrendelet szerinti, a Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő kerékpárút szakaszok (meglévő, tervezett).

E rendelet hatálya kiterjed az országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszaira. Szombathely közigazgatási területén az alábbi kerékpárút szakaszok kezelője a Magyar Közút Nzrt. (a csatolt térképrészleteken kék színnel ábrázolva a meglévő, pirossal a tervezett szakaszok):

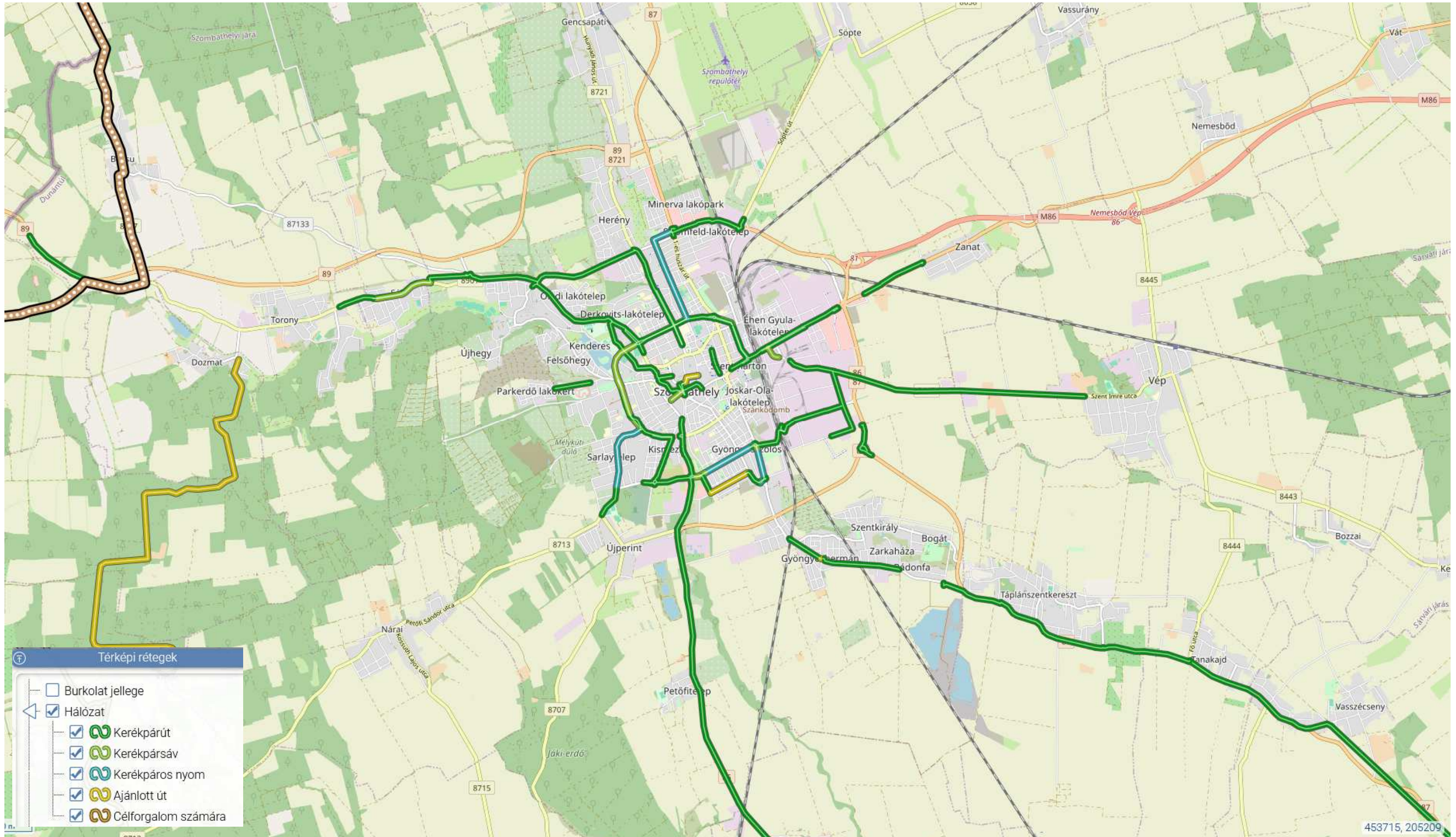
- Dolgozók útja (8901 j. összekötő út) menti kerékpárút szakaszok (OTrT törzshálózati nyomvonal, külterület).
- Rumi Külső út menti nyomvonal (OTrT törzshálózati nyomvonal, külterület).
- 86-87. sz. főutak csomópontja térségében kiépített kerékpárút szakaszok (főutakkal párhuzamos külterületi szakaszok).
- 86. sz. főút (Körmendi út) menti nyomvonal (főutakkal párhuzamos külterületi szakasz)



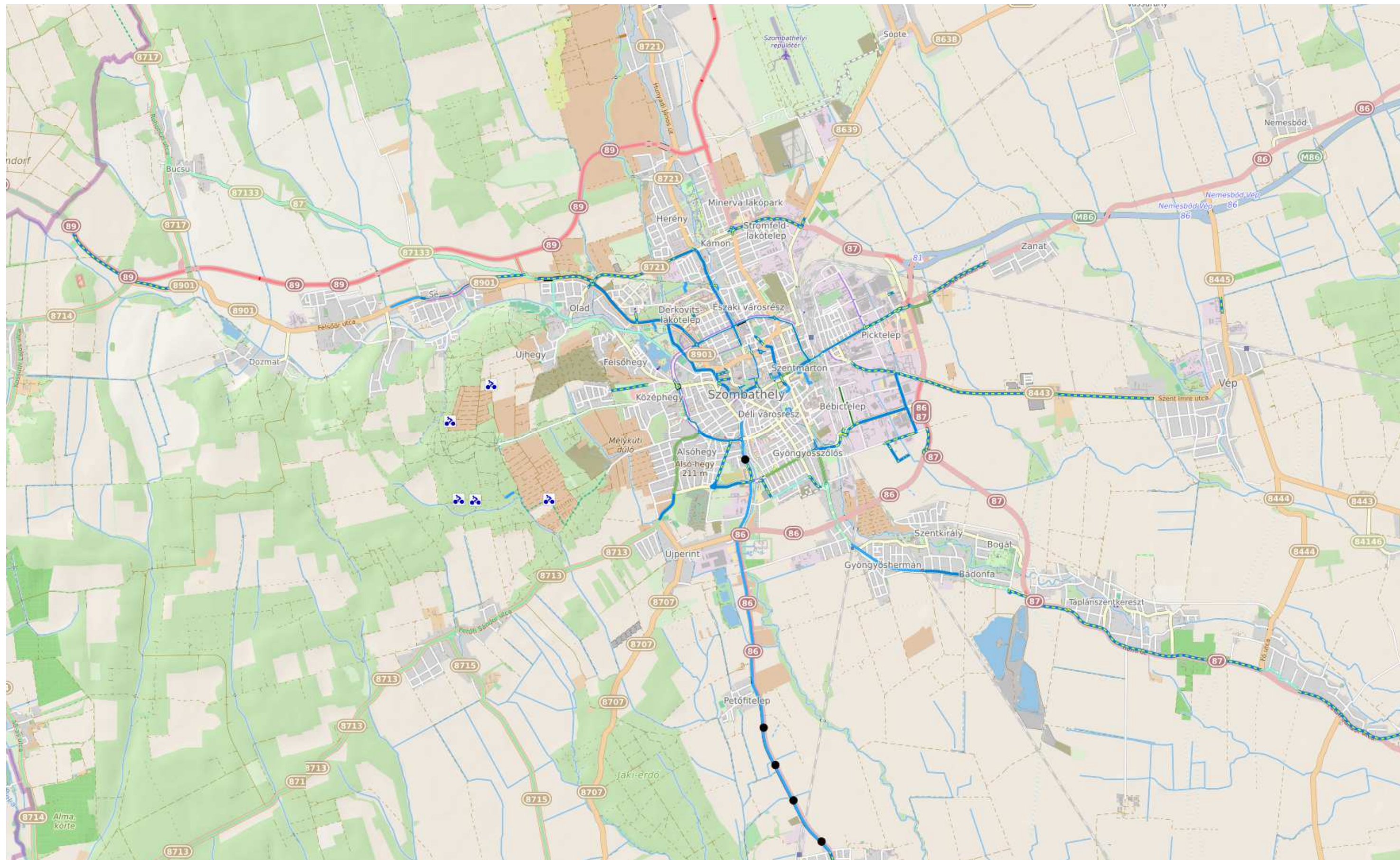


V. FÜGGELÉK

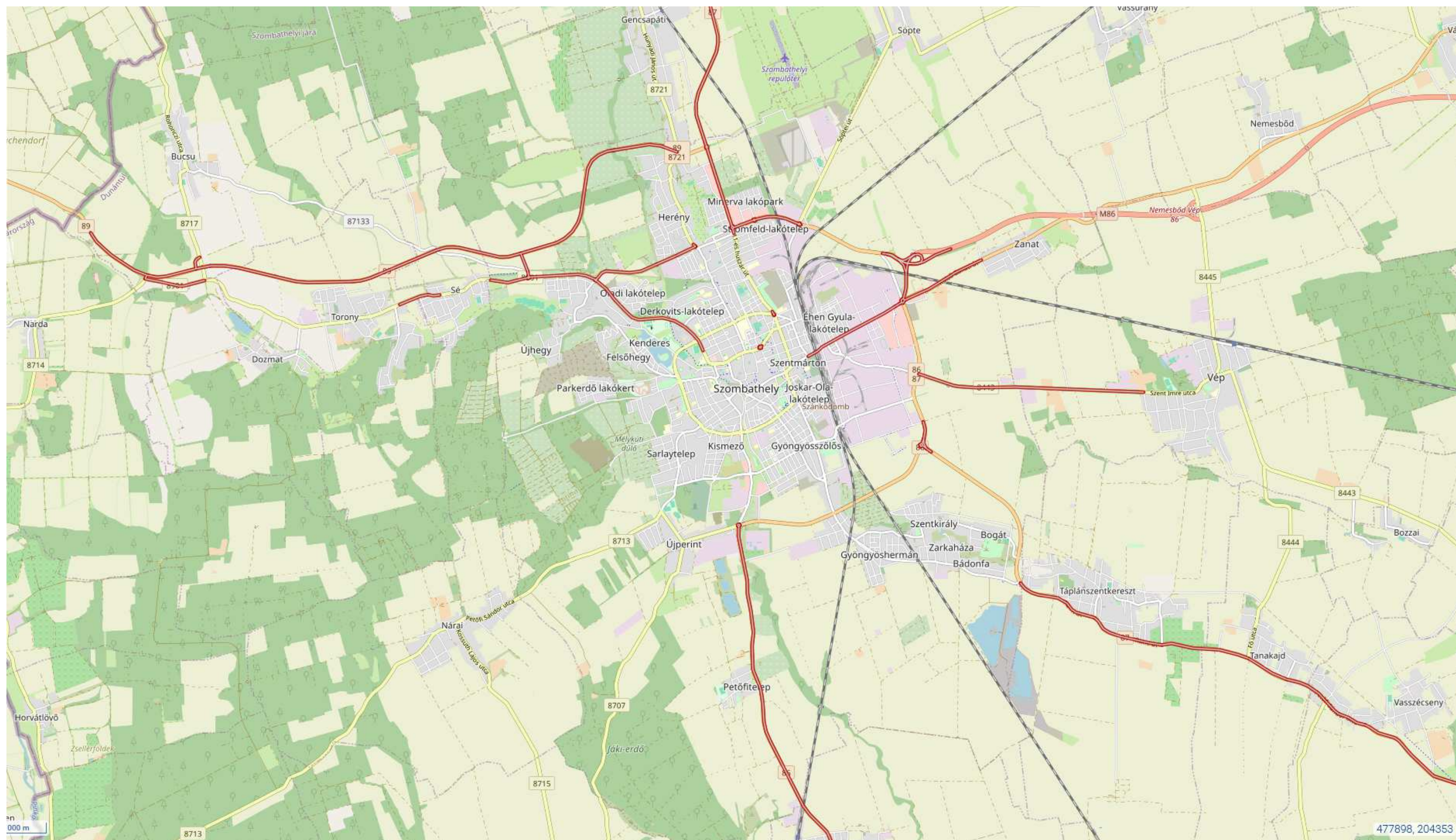
A kerékpárforgalmi létesítményekkel kapcsolatos fontosabb térképes munkarészek



Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények Szombathely térségében (www.kenyi.kozut.hu)



Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények Szombathely térségében (www.merretekerjek.hu)



Kerékpározásra tiltott útszakaszok Szombathely térségében (www.kenyi.kozut.hu)

Ábrajegyzék

1. ÁBRA: EUROVELO ÚTVONALAK MAGYARORSZÁGON	8
2. ÁBRA: 13. SZ. EURÓPAI ÚTVONAL	8
3. ÁBRA: OTRT KERÉKPÁROS TÖRZSHÁLÓZAT ELEMEI	9
4. ÁBRA: VÁRMEGYEI TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ KERÉKPÁRUTAK	9
5. ÁBRA: VÁRMEGYEI KFHT, TERVEZETT KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK	10
6. ÁBRA: SZOMBATHELY SZERKEZETI TERVE, KÖZÚTFEJLESZTÉSEK	11
7. ÁBRA: SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP), TERVEZETT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS	13
8. ÁBRA: SZOMBATHELY INTERMODÁLIS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT LÉTESÍTÉSE, LÁTVÁNYTERV	14
9. ÁBRA: SZOMBATHELY ÉS A TÉRSÉG KÖZÚTI, VASÚTI KAPCSOLATAI	15
10. ÁBRA: BEÉPÍTETT TERÜLET TÍPUSOK FUNKCIONÁLIS SZEMPONTOK ALAPJÁN	16
11. ÁBRA: SZOMBATHELYI KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV HATÁSTERÜLETE	17
12. ÁBRA: A HATÁSTERÜLET ÁLTAL ÉRINTETT VÁROSRESZEK	19
13. ÁBRA: SZOMBATHELY FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEINEK ELHELYEZKEDÉSE	21
15. ÁBRA: ELTE BOLYAI JÁNOS GYAKORLÓ ÁLT. ISKOLA ÉS GIMNÁZIUM	23
14. ÁBRA: AZ OLADI ÁLTALÁNOS ISKOLA	23
16. ÁBRA: A SZOMBATHELYI MŰVÉSZETI SZAKGIMNÁZIUM ÉS TECHNIKUM	24
17. ÁBRA: A VAS VÁRM. SZC SAVARIA TECHNIKUM ÉS KOLLÉGIUM	24
18. ÁBRA: ELTE SAVARIA EGYETEMI KÖZPONT	24
20. ÁBRA: JÁKI ÚTI ORVOSI RENDELŐ	25
19. ÁBRA: A MARKUSOVSKY EGYETEMI OKTATÓKÓRHÁZ	25
21. ÁBRA: A SARLÓS BOLDOGASSZONY SZÉKESEGYHÁZ	26
22. ÁBRA: A SZOMBATHELYI (VOLT) ZSINAGÓGA	26
24. ÁBRA: AGORA-SAVARIA FILMSZÍNHÁZ	26
23. ÁBRA: A WEÖRES SÁNDOR SZÍNHÁZ	26
26. ÁBRA: KRESZ PARK	27
25. ÁBRA: A SZOMBATHELYI HALADÁS STADION	27
27. ÁBRA: A VÁROSHÁZA	28
28. ÁBRA: MEGYEHÁZA	28
30. ÁBRA: VÁROSI VÁSÁRCSARNOK	28
29. ÁBRA: SAVARIA PLÁZA	28
32. ÁBRA: IVY TECHNOLOGY KFT.	29
31. ÁBRA: A SCHAEFFLER SAVARIA KFT.	29
33. ÁBRA: SZENNYEZŐANYAGOKNAK VALÓ KITETTSÉG KERÉKPÁRON ÉS AUTÓBAN	30
34. ÁBRA: NAPI SZINTEN KERÉKPÁROZÓK AZ EU-BAN	31
35. ÁBRA: A SZEMÉLYGÉPKOCSIK SZÁMÁNAK, ÉS AZ ÁLLANDÓ NÉPESSÉGNEK AZ ALAKULÁSA SZOMBATHELYEN	32
36. ÁBRA: A SZOMBATHELYI AGGLOMERÁCIÓS TÉRSÉG	32
37. ÁBRA: HELYVÁLTOZTATÁSOK SZÁMA A VÁROSON BELÜL ÉS KÍVÜL	32
38. ÁBRA: KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZÖK MEGOSZLÁSA A HELYI LAKOSSÁG KÖRÉBEN	33
39. ÁBRA: TELRAAM FORGALOMSZÁMLÁLÓ ESZKÖZ ÁLTAL KINYERT FORGALMI ADATOK	35
40. ÁBRA: DOLGOZÓK ÚTJA, KP.FORG.-SZÁMLÁLÓ BEREDEZÉS ADATAI	36
41. ÁBRA: KERÉKPÁROS FORGALOMSZÁMLÁLÁS VAS VÁRMEGYÉBEN	36
42. ÁBRA: KERÉKPÁROS FORGALMAK BELTERÜLETEN, KÉZI ÉS GÉPI FORGALOM SZÁMLÁLÁSOK ADATAI LAPJÁN	38
43. ÁBRA: A KERÉKPÁROS FORGALOM NAPI LEFOLYÁSA	39
44. ÁBRA: AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT SZERKEZETE, FORGALMI ELOSZLÁSA SZOMBATHELY TÉRSÉGÉBEN	44
45. ÁBRA: HELYI ÚTHÁLÓZAT FORGALMÁT IS BEMUTATÓ FORGALMI MODELL, IMCS TERVE ALAPJÁN	46
46. ÁBRA: A BARTÓK BÉLA KRT. – GAGARIN ÚT – JÓKAI MÓR UTCA KÖRFORGALOM 2023-BAN	48
48. ÁBRA: PETŐFI SÁNDOR U. – KÖSZEGI U. CSP.	48
47. ÁBRA: BARTÓK BÉLA KRT. – ROHONCI ÚT JELZŐLÁMPÁS CSOMÓPONT	48
49. ÁBRA: A VÉPI ÚT – VÁSÁRTÉR UTCAI ÁTVEZETÉS	49
50. ÁBRA: BRENNER TÓBIÁS KRT. – JÁKI ÚT CSOMÓPONT	49
51. ÁBRA: VASÚTVONAL HÁLÓZAT A TÉRSÉGBEN	50
52. ÁBRA: A VÁROSI ÚTSZAKASZOK, AHOL TILOS KERÉKPÁROZNI.	52
54. ÁBRA: SZEMBEBEKERÉKPÁROZÁS A ZANATI ÚTI KERÉKPÁRÚTON	52
53. ÁBRA: MUSKÁTLI UTCA, KERÉKPÁRRAL BEHAJTANI TILOS	52

55. ÁBRA: VÁROSKÖZPONT FIZETŐ PARKOLÓ ÖVEZET	53
56. ÁBRA: A SZŐLŐS UTCAI KERÉKPÁROS ÚTVONAL RÁPARKOLÁSSAL	54
57. ÁBRA: SZENT GELLÉRT UTCA, A PARKOLÁS LEVÁLASZTÁSA FELFESTÉSEL	54
58. ÁBRA: KERÉKPÁROSOK RÉSZVÉTELÉVEL TÖRTÉNT BALESETEK, SZOMBATHELY, 2015-2023. ÉVEK KÖZÖTT, KSH ADATOK	55
59. ÁBRA: SZEMÉLYI SÉRÜLÉSEK BALESETEK SZÁMA, SZOMBATHELY, 2015-2023. ÉVEK KÖZÖTT, KSH ADATOK	56
60. ÁBRA: KERÉKPÁROS BALESETEK SZOMBATHELYEN, 2019-2025. ÉVEK KÖZÖTT, WEBBAL ADATOK ALAPJÁN	57
61. ÁBRA: SZOMBATHELY, HELYI AUTÓBUSZ JÁRATOK, VONALHÁLÓZATI TÉRKÉP	59
62. ÁBRA: TÉRSÉGI HELYKÖZI BUSZJÁRATOK, VONALHÁLÓZATI TÉRKÉP	59
63. ÁBRA: A VASÚTÁLLOMÁS, KERÉKPÁRTÁROLÁS MAXIMÁLIS KAPACITÁSSAL	62
64. ÁBRA: A VASÚT UTCA 13. ALATTI B+R KERÉKPÁRTÁROLÓ	62
65. ÁBRA: ADY-TÉR, ÚJABB TÁROLÓK A BUSZÁLLOMÁSTÓL TÁVOLABB	62
66. ÁBRA: ELTE SAVARIA EGYETEMI KÖZPONT, KERÉKPÁRTÁROLÓK	63
67. ÁBRA: KERÉKPÁRTÁROLÓK, BERZSENYI TÉR	63
68. ÁBRA: NAGYOBB MENNYISÉGŰ KERÉKPÁRTÁROLÓ A FŐ TÉREN	63
70. ÁBRA: A NAV ÉPÜLETE MELLETTI KERÉKPÁRTÁROLÁS	64
69. ÁBRA: A MUNKAÜGYI KÖZPONT ÉPÜLETÉNÉL LÉVŐ TÁROLÓK	64
71. ÁBRA: BEVÁSÁRLÓKÖZPONTOK, ÉLELMISZERBOLTOK ELŐTTI KERÉKPÁRTÁROLÓK	64
72. ÁBRA: KIHELYEZETT ÚTIRÁNYJELZŐ TÁBLÁK A VÁROSBAN	65
73. ÁBRA: KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNY TÍPUSOK MEGOSZLÁSA SZOMBATHELYEN	66
74. ÁBRA: SZOMBATHELY MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS ÚTHÁLÓZATA, WWW.KENYI.HU	67
75. ÁBRA: SZOMBATHELY MEGLÉVŐ KERÉKPÁROS ÚTHÁLÓZATA, WWW.MERRETEKERJEK.HU	67
76. ÁBRA: A DOLGOZÓK ÚTJA MENTI NYOMVONAL	69
77. ÁBRA: AZ ÚJSZERŰ KERÉKPÁRÚT SZAKASZ A NYUGATI RÉSZEN	69
78. ÁBRA: DOLGOZÓK ÚTJA, ELVÁLASZTOTT GYALOG ÉS KERÉKPÁRÚT	69
79. ÁBRA: A MUSKÁTLI UTCA MENTI NYOMVONAL	70
80. ÁBRA: KÉTIRÁNYÚ KP.ÚT SZAKASZ KÜLTERÜLETEN, MUSKÁTLI U.	70
81. ÁBRA: LAKOTT TERÜLET, ELVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT	70
82. ÁBRA: A SZENT IMRE HERCEG U. – PARAGVÁRI U. ÚTVONAL	71
83. ÁBRA: ELVÁLASZTOTT ASZFALT GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZ, „K” SZEGÉLLEL	71
84. ÁBRA: ELVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KP.ÚT, TÉRKŐ JÁRDARÉSSZEL	71
85. ÁBRA: KÉTOLDALI EGYIRÁNYÚ ELVÁLASZTOTT GYALOG ÉS KERÉKPÁRÚT	71
86. ÁBRA: A SAÁGHY-MAROS-ÍRÓTTKŐ-SUGÁR U. ÚTVONAL	72
87. ÁBRA: MEGKOPOTT ÚTBURKOLATI JELEK A MAROS UTCÁBAN	72
88. ÁBRA: ROHONCI ÚT MENTI NYOMVONAL	72
89. ÁBRA: EGYOLDALI, KÉTIRÁNYÚ GYALOG- ÉS KP.ÚT SZAKASZ	73
90. ÁBRA: KÉTOLDALI, EGYIRÁNYÚ ELVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	73
91. ÁBRA: PERINT-PATAK MENTI NYOMVONAL	73
92. ÁBRA: ELVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZ A ROHONCI ÚTNÁL, ILLETVE A MAGYAR LÁSZLÓ UTCA MELLETT	74
93. ÁBRA: KÉTOLDALI KP.SÁV AZ ÓPERINT UTCÁBAN, PÁRHUZAMOS PARKOLÁSSAL	74
94. ÁBRA: A KÖRÚTI KERÉKPÁROS ÚTVONALAK ÖSSZEFÜGGŐ NYOMVONALA	75
95. ÁBRA: BRENNER TÓBIÁS KÖRÚT MENTI NYOMVONALAK (EGYIRÁNYÚ, KÉTIRÁNYÚ GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZOK	75
97. ÁBRA: JÓKAI MÓR UTCAI KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEK 2.: BAGOLYVÁRI SÉTÁNY (ÉK-I OLDAL), EGYOLDALI KERÉKPÁRSÁV (DNY-I OLDAL)	76
96. ÁBRA: JÓKAI MÓR UTCAI KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEK 1.: EGYOLDALI KERÉKPÁRSÁV (NY-I OLDAL), EGYIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT SZAKASZ (K-I OLDAL)	76
98. ÁBRA: BARTÓK BÉLA KRT. KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEK 1.: KERÉKPÁROS ÁTVEZETÉS KÖRFORGALOMBAN, KÉTOLDALI KERÉKPÁRSÁV	77
99. ÁBRA: ÉSZAKI KÖRÚTRÉSZ KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEI: EGYIRÁNYÚ GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT (É-I OLDAL), EGYOLDALI KERÉKPÁRSÁV (D-I OLDAL)	77
100. ÁBRA: NÁDASDY FERENC UTCA, EGYOLDALI KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEK	78
101. ÁBRA: SZENT MÁRTON U. – ZANATI ÚT – KÜLSŐ-ZANATI ÚT MENTI NYOMVONAL	78
102. ÁBRA: KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNY A ZANATI ÚT MELLETT, VASÚTI ALULJÁRÓTÓL KELETRE. A DÉLI OLDALON A KERÉKPÁROSOK VÉDELME NEM BIZTOSÍTOTT	79
103. ÁBRA: ZANATI ÚTI IRÁNYHELYES LÉTESÍTMÉNYEK HIBÁI: KARBANTARTÁS HIÁNYA, BUSZÖBÖLBE VEZETETT KERÉKPÁRÚT, SZEMBEKERÉKPÁROZÁS	79
104. ÁBRA: ZANATI ÚTON KÉTIRÁNYÚ GYALOG- ÉS KP.ÚT	79
105. ÁBRA: A 86 SZ. FŐÚT (KÜLSŐ-ZANATI ÚT) MENTI ÚJ KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT NYOMVONAL, SZINTBENI VASÚTI KERÉKPÁROS ÚTÁJTÁRÓVAL	80
106. ÁBRA: VÉPI ÚT (8443 J. ÚT) MENTI NYOMVONAL, KOLOZSVÁRI UTCAI SZAKASSZAL	80

107. ÁBRA: A VÉPI ÚTI EGYIRÁNYÚ ÚTSZAKASZ IRÁNYHELYES KP.SÁVVVAL	81
109. ÁBRA: KÜLTERÜLETI KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT A 8443 J. ÚT MELLETT, VÉP FELÉ	81
108. ÁBRA: A VÉPI ÚTI KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT, BELTERÜLET	81
110. ÁBRA: A REPÜLŐK ÚTJA (87 SZ. FŐÚT) MENTI NYOMVONAL	82
111. ÁBRA: REPÜLŐK ÚTJA MENTI NYOMVONAL, KÖRFORGALMÚ CSOMÓPONT MELLETT, ÉS VASÚTI ÁTJÁRÓBAN KIÉPÍTVE	82
112. ÁBRA: A HOMOK UTCA MENTI NYOMVONAL	83
113. ÁBRA: GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT A PARKERDŐ-LAKÓKERT FELŐLI VÉGEN	83
114. ÁBRA: NÁRAI ÚT – NÁRAI KÜLSŐ ÚT MENTI NYOMVONAL	83
115. ÁBRA: A NÁRAI ÚT – NÁRAI KÜLSŐ ÚT MENTI NYOMVONAL. KERÉKPÁROS NYOM, ELVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZOK	84
116. ÁBRA: FERENCZY ISTVÁN U. – SZENT QUIRINUS U. – SZENT GELLÉRT U. MENTI NYOMVONAL	84
118. ÁBRA: A SZENT QUIRINUS UTCAI GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	85
120. ÁBRA: SZENT GELLÉRT UTCA, KÉTOLDALI KP. NYOM, PARKOLÓSÁVOK	85
119. ÁBRA: SZENT GELLÉRT UTCA, KERÉKPÁRSÁV	85
117. ÁBRA: A FERENCZY ISTVÁN UTCAI KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	85
122. ÁBRA: GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT A JÁKI ÚT MELLETT	86
121. ÁBRA: A JÁKI ÚT MENTI NYOMVONAL	86
123. ÁBRA: KÖRMENDI ÚT MENTI NYOMVONAL, VÁROSI SZAKASZ	86
125. ÁBRA: A KÖRMENDI ÚTI KP.ÚT SZAKASZ AZ IPARI PARK TÉRSÉGÉBEN	87
124. ÁBRA: A KÖRMENDI ÚTI KP.ÚT SZAKASZ A SZABADSÁGHARCOS UTCÁNÁL	87
126. ÁBRA: DIÓFA U. – ... – SZŐLŐS U. MENTI NYOMVONAL	87
128. ÁBRA: BELÓGÓ LAKÓÉPÜLET SAROK A KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYBEN	88
127. ÁBRA: A GYALOG ÉS KERÉKPÁRÚT A DIÓFA UTCÁBAN	88
130. ÁBRA: RUMI ÚT MENTI GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	88
129. ÁBRA: KERÉKPÁROZÁSRA KITÁBLÁZOTT ÚTVONAL, ÚJVILÁG UTCA	88
131. ÁBRA: A SZŐLŐS UTCAI KERÉKPÁROS NYOM, PÁRHUZAMOS PARKOLÁSSAL	89
132. ÁBRA: KÖRMENDI ÚT MENTI NYOMVONAL, KÜLSŐ SZAKASZ	89
134. ÁBRA: AZ ÚJ ÉPÍTÉSŰ SZAKASZ PETŐFITELEPTŐL DÉLRE HALADVA	90
133. ÁBRA: A RÉGEBBI SZAKASZ AZ ÉSZAKI RÉSZEN	90
135. ÁBRA: RUMI KÜLSŐ ÚT MENTI NYOMVONAL	90
136. ÁBRA: A GYALOG- ÉS KP.ÚT LAKOTT TERÜLETEN: HIÁNYZÓ VÍZELVEZETÉS	91
137. ÁBRA: A RUMI KÜLSŐ ÚTI, KÜLTERÜLETI GYALOG- ÉS KP.ÚT SZAKASZ	91
138. ÁBRA: IPARI TERÜLET KERÉKPÁRÚT HÁLÓZATA	91
139. ÁBRA: A CSABA UTCA MELLETTI GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT	92
140. ÁBRA: CSABA UTCA, VASÚT ALATTI KERÉKPÁROS ALULJÁRÓ	92
141. ÁBRA: SÁRDI-ÉR U. MELLETTI KP.ÚT, BOGLÁRKA UTCAI GYALOG- ÉS KP.ÚT	92
143. ÁBRA: A 86-87 SZ. FŐUTAK KÖRFORGALMÚ CSP.-JA, KP.ÚT ÁTVEZETÉS	93
142. ÁBRA: A SZATMÁR UTCA, KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁROS FORGALOMMAL	93
144. ÁBRA: PUSKÁS TIVADAR UTCA – KÖTŐ UTCA MENTI NYOMVONAL	93
146. ÁBRA: KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT A ZÖLDSÁVBAN, KÖTŐ UTCA	94
145. ÁBRA: A PUSKÁS TIVADAR UTCA, EGYOLDALI KERÉKPÁRSÁV	94
148. ÁBRA: KŐSZEGI UTCA, EGYIRÁNYÚ ASZFALT KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	94
147. ÁBRA: KŐSZEGI UTCA, AZ EGYIRÁNYÚ TÉRKŐ KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	94
149. ÁBRA: A KERÉKPÁROS HÁLÓZAT A BELVÁROSBAN	95
151. ÁBRA: LISZT F. UTCA, EGYIRÁNYÚ ASZFALT KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	95
150. ÁBRA: A PETŐFI U. – KARINTHY U. KÖZÖTTI ÁTKÖTŐ KERÉKPÁRÚT	95
152. ÁBRA: THÖKÖLY UTCÁNÁL KP.ÚTI ALULJÁRÓ MEREDEK RÁMPÁKKAL	95
154. ÁBRA: A SZENT MÁRTON UTCÁBAN LÉVŐ KERÉKPÁROS ÁTVEZETÉS	96
156. ÁBRA: GYÖNGYÖSPARTI-SÉTÁNY, TÉRKŐ KERÉKPÁRÚT	96
155. ÁBRA: DR. PÁVEL ÁGOSTON SÉTÁNY, ASZFALT KERÉKPÁRÚT	96
153. ÁBRA: A GAYER GYULA PARK, TÉRKŐ GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT	96
157. ÁBRA: A KIRÁLY U. – SZENT MÁRTON U. KP.ÚT, MŰEMLÉKI TERÜLETEN	97
158. ÁBRA: A KISKAR UTCA, EGYIRÁNYÚ KP.ÚT SZŰKEBB TERÜLETEN	97
159. ÁBRA: HOLLÁN E. U., EGYIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT SZAKASZ	97
160. ÁBRA: SZÉCHENYI U., KIJELÖLT KERÉKPÁROZHATÓ ÚTVONAL	97
162. ÁBRA: KERÉKPÁRÚT ÁTKÖTÉS A FŐ TÉR – KISKAR U. KÖZÖTT	98
161. ÁBRA: KERÉKPÁRÚT A FŐ TÉREN	98
164. ÁBRA: KÜLÖNVÁLASZTOTT GYALOG- ÉS KP.ÚT, BRUTSCHER UTCA	98
163. ÁBRA: KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT, NAGYKAR UTCA	98

165. ÁBRA: BARÁTSÁG UTCA, KÉTIRÁNYÚ KERÉKPÁRÚT	99
168. ÁBRA: TÚRAÚTVONAL-SZAKASZ TÁPLÁNSZENTKERESZTEN, BUSZMEGÁLLÓHELY KERÉKPÁRTÁMASZOKKAL	100
167. ÁBRA: KERÉKPÁROS TÚRAÚTVONALAK KEZDŐPONTJA, A TOURINFORM IRODA A FŐ TÉREN	100
166. ÁBRA: A KERÉKPÁROS TÚRAÚTVONALAK INTERAKTÍV TÉRKÉPES FELÜLETE, WWW.BIKEMAP.NET	100
169. ÁBRA: KERÉKPÁRÚT FELHAJTÓ A ROHONCI ÚT – BEM JÓZSEF ÚT CSOMÓPONTNÁL	102
170. ÁBRA: KIHELYEZETT BEHAJTÁSGÁTLÓ POLLEREK A GYÖNGYÖSI-PATAK MENTI KERÉKPÁRÚTON	102
171. ÁBRA: SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS KERÉKPÁROZÁST AKADÁLYOZÓ TÉNYEZŐK PROBLÉMATÉRKÉPE	104
172. ÁBRA: SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA SZERVEZETI FELÉPÍTÉS	106
173. ÁBRA: SZOMBATHELY VÁROS ÉVES BEVÉTELE, 2025.	108
174. ÁBRA: SZOMBATHELY VÁROS ÉVES KIADÁSI TÉTELEI, 2025.	108
175. ÁBRA: AUTÓMENTES NAP, SZOMBATHELY, 2025. SZEPTEMBER 22-ÉN	110
177. ÁBRA: M87 GYORSFORGALMI ÚT FEJLESZTÉSE	114
176. ÁBRA: M86 GYORSFORGALMI ÚT FEJLESZTÉSE	114
178. ÁBRA: ÚJ KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK KIALAKULÁSA A GYORSFORGALMI ÚTI BERUHÁZÁSSAL	115
179. ÁBRA: A SZOMBATHELYI ÉSZAKI IPARTERÜLET ELHELYEZKEDÉSE	116
181. ÁBRA: KORÁBBI TERÜLETFEJLESZTÉSI TERV A LAKTANYÁRA	116
180. ÁBRA: A SZOMBATHELYI HUSZÁR LAKTANYA TERÜLETE (TSZT SZERINT)	116
183. ÁBRA: TEHERMENTESÍTŐ ÚT JAVASOLT NYOMVONALA	117
182. ÁBRA: NYUGATI ELKERÜLŐ ÚT NYOMVONALA A TSZT SZERINT	117
184. ÁBRA: SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS JAVASOLT KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATA, EGYESÍTETT ÁTNÉZETI TÉRKÉP	124
185. ÁBRA: JAVASOLT OTRt NYOMVONAL SZOMBATHELY KÖZIGAZGATÁSI TERÜLETÉN. MEGÉPÜLT SZAKASZOK ÉS HIÁNYZÓ SZAKASZOK.	125
186. ÁBRA: BARTÓK BÉLA KRT., ÉS A PERINT-PATAK FÖLÖTTI HÍD FELÚJÍTÁSA, KERÉKPÁRSÁVOKKAL	128
187. ÁBRA: HORVÁTH BOLDIZSÁR KÖRÚT FELÚJÍTÁSA A SUGÁR UTCA – 11-ES HUSZÁR ÚT KÖZÖTT, KERÉKPÁRSÁV- ÉS KERÉKPÁRÚT FELÚJÍTÁSSAL	129
188. ÁBRA: SZŰRCSPÓ UTCA FELÚJÍTÁSA: EGYIRÁNYÚ UTCA ELLENIRÁNYÚ KERÉKPÁROZÁSSAL. KERÉKPÁRSÁV FELÚJÍTÁSA	130
189. ÁBRA: A TERVEZETT NYOMVONALAK A FELHAGYOTT VASÚT MENTÉN	132
190. ÁBRA: RÉGI VASÚTI HÍD A PERINT-PATAK FÖLÖTT	132
191. ÁBRA: KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEK A SZOMBATHELY-PINKAFŐ FELHAGYOTT VASÚT MENTÉN, ÁTNÉZETI HELYSZÍNRAJZ	133
192. ÁBRA: FELHAGYOTT VASÚTI TÖLTÉS, JELENLEGI ÁLLAPOT	134
193. ÁBRA: GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT ÉPÍTÉSE A MEGLÉVŐ TÖLTÉSEN, JAVASOLT KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉS	134
194. ÁBRA: HIÁNYZÓ SZAKASZOK A DÉLI VÁROSRSZÉN	135
195. ÁBRA: RUMI KÜLSŐ ÚT, SZŰK KERESZTMETSZET AZ ÚT ÉSZAKI OLDALÁN	136
197. ÁBRA: KERÉKPÁRÚT ÉS JÁRDA ÉPÍTÉSE, KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉS A RUMI KÜLSŐ ÚTON	137
196. ÁBRA: A RUMI KÜLSŐ ÚTON A SPORT TÉR ÉS BOGÁT FASOR KÖZTI KERÉKPÁRÚT KIALAKÍTÁSA, AZ ÚT DÉLI OLDALÁN	137
198. ÁBRA: A RUMI ÚTON KIÉPÍTENDŐ KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNY SZAKASZOK	138
200. ÁBRA: RUMI ÚTNAK A 86. SZ. FŐÚTTÓL ÉSZAKRA ESŐ SZAKASZA	138
199. ÁBRA: RUMI ÚTNAK A 86. SZ. FŐÚTTÓL DÉLRE ESŐ SZAKASZA	138
201. ÁBRA: KÉTOLDALI KERÉKPÁRSÁV KIALAKÍTÁSA A RUMI ÚTON, ELRENDEZÉSI VÁZLAT (1. SZAKASZ)	139
202. ÁBRA: KÉTOLDALI KERÉKPÁRSÁV LÉTESÍTÉSE A RUMI ÚTON, BURKOLATSZÉLESÍTÉSSEL. KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉS (1. SZAKASZ)	139
203. ÁBRA: SAÁGHY ISTVÁN UTCAI KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNY, ÁTNÉZETI TÉRKÉP	140
204. ÁBRA: SAÁGHY ISTVÁN UTCAI KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNY, ELRENDEZÉSI VÁZLATRAJZ	140
205. ÁBRA: KOLOZSVÁR UTCA KÉTIRÁNYÚSÍTÁSA KERÉKPÁROSOKNAK, ÁTNÉZETI TÉRKÉP	141
206. ÁBRA: MEGLÉVŐ „BEHAJTANI TILOS” JELZŐTÁBLA	141
207. ÁBRA: SZÉLESÍTENDŐ KP.ÚT SZAKASZ A ZANATI ÚTON	141
208. ÁBRA: A SZABADSÁGHARCOS UTCA KÉTIRÁNYÚSÍTÁSA KERÉKPÁROSOKNAK, ÁTNÉZETI TÉRKÉP	142
210. ÁBRA: SZABADSÁGHARCOS U. MEGLÉVŐ EGYIRÁNYÚ SZAKASZA	142
209. ÁBRA: SZABADSÁGHARCOS U. JELENLEGI ZSÁKUTCA SZAKASZA	142
211. ÁBRA: A HUSZÁR LAKTANYA TERÜLETÉN JAVASOLT KERÉKPÁROS NYOMVONALAK, MEGLÉVŐ VASÚTI ÁTVEZETÉSEK FEJLESZTÉSÉVEL	143
213. ÁBRA: VASÚT U. 20. MELLETTI MEGLÉVŐ GYALOGOS FELÜLJÁRÓ	143
212. ÁBRA: PINKAFŐI UTCÁNÁL MEGLÉVŐ GYALOGOS VASÚTI ÁTJÁRÓ	143
214. ÁBRA: KERÉKPÁRÚT LÉTESÍTÉSE SZOMBATHELY – SÖPTE KÖZÖTT, KERESZTMETSZETI ELRENDEZÉS	144
215. ÁBRA: A SZOMBATHELY – SÖPTE KERÉKPÁRÚT NYOMVONALA, ÁTTEKINTŐ TÉRKÉP	145
216. ÁBRA: SÖPTE FELÉ VEZETŐ 8639 J. ÚT, TERV SZERINTI FORGALMI ADATOK	145
217. ÁBRA: KERÉKPÁROZÁS A ZANATI ÚTI ALULJÁRÓBAN	146

218. ÁBRA: JAVASOLT ZÓNA30 TERÜLETE A DERKOVITS LAKÓTELEPEN	150
219. ÁBRA: JAVASOLT ZÓNA30 TERÜLETE AZ OLADI LAKÓTELEPEN	151
220. ÁBRA: CSERÉLENDŐ KERÉKPÁRTÁMASZOK: FŐ TÉR, VASÚTÁLLOMÁS	152
222. ÁBRA: KIHELYEZETT „U” ALAKÚ KERÉKPÁRTÁMASZOK, PÉLDA	153
221. ÁBRA: AZ „U” ALAKÚ KERÉKPÁRTÁMASZ JELLEGRAJZA	153
223. ÁBRA: FEDETT KERÉKPÁRTÁROLÓ VÁZLATOS ELRENDEZÉSE (PÉLDA)	153
224. ÁBRA: KIÉPÍTETT FEDETT KERÉKPÁRTÁROLÓ, PÉLDA	153
225. ÁBRA: KERÉKPÁRREKESZ (BRINGABOX), PÉLDA	153
226. ÁBRA: TEMATIKUS KERÉKPÁROS ÚTVONALAK TÁBLÁZÁSA	155
227. ÁBRA: KERÉKPÁROS ÚTBAIGAZÍTÓ TÁBLÁK JELZÉSRENDSZERE, MEGJELENÍTÉSE, PÉLDÁK	156

Táblázat jegyzék

1. TÁBLÁZAT: KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK AZ AGGLOMERÁCIÓVAL	19
2. TÁBLÁZAT: FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK TÁBLÁZATAI	29
3. TÁBLÁZAT: RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ KERÉKPÁRFORGALMI ADATOK SZOMBATHELYEN (EGÉSZ NAPOS FORGALOMSZÁMLÁLÁS ALAPJÁN)	34
4. TÁBLÁZAT: GÉPI FORGALOMSZÁMLÁLÓ ESZKÖZ (TELRAAM) ADATAI.....	36
5. TÁBLÁZAT: KERÉKPÁROS FORGALOM NAGYSÁGA, ARÁNYA AZ ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZATON	37
6. TÁBLÁZAT: ORSZÁGOS KÖZUTAK FORGALMI ADATAI	44
7. TÁBLÁZAT: SZOMBATHELY LEGFONTOSABB ÖNKORMÁNYZATI ÚTJAI.....	45
8. TÁBLÁZAT: SÉRÜLÉSEK TÍPUSAI, SZOMBATHELY, 2015-2023. ÉVEK KÖZÖTT, KSH ADATOK	56
9. TÁBLÁZAT: BALESETEK OKOZÓI, SZOMBATHELY, 2015-2023. ÉVEK KÖZÖTT, A KSH ADATOK ALAPJÁN	56
10. TÁBLÁZAT: SZOMBATHELY KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEI A NYUGAT-DUNÁNTÚLI OPERATÍV PROGRAM KERETÉBEN, 2007-2013. PERIÓDUSBAN .	107
11. TÁBLÁZAT: SZOMBATHELY KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEI A TERÜLET- ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM KERETÉBEN, 2014-2020....	107
12. TÁBLÁZAT: SZOMBATHELY KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEI A TOP PLUSZ PROGRAM KERETÉBEN, 2021-2027.	107
13. TÁBLÁZAT: SZOMBATHELY VÁROS FONTOSABB ÚTFENNTARTÁSI KIADÁSAI 2025-BEN, KIVONAT	109
14. TÁBLÁZAT: JAVASOLT OTRT NYOMVONAL LÉTESÍTMÉNY SZAKASZAI, MŰSZAKI PARAMÉTEREI	126
15. TÁBLÁZAT: KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK ÜTEMEZÉSSEL.....	163

Források, felhasznált irodalom

Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve, Szombathely, 2020.

Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve, Szombathely, 2021. június

2018. évi CXXXIX. törvény Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről
NEMZETI KERÉKPÁROS STRATÉGIA 2030.

Szombathely Megyei Jogú Város honlapja: www.szombathely.hu

MK kerékpárút nyilvántartás: www.kenyi.hu

Országos közúti adatbank: www.kozut.hu

Google térkép és utcakép: www.google.hu/maps

Kerékpáros térkép és útvonaltervező: www.merretekerjek.hu

SZOMBATHELY INTERMODÁLIS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT LÉTESÍTÉSE, RÉSZLETES
MEGVALÓSÍTHATÓSÁGI TANULMÁNY, 2015. március

SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP) 2022. május

SZOMBATHELY MEGYEI JOGÚ VÁROS FENNTARTHATÓ VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA 2021-2027.

Nyugat Média és Világháló Egyesület: www.nyugat.hu

www.vaskarika.hu

UGYTUDJUK - Kő a Mezőn Nonprofit Kft. 2022. : www.ugytudjuk.hu

Szombathely és Söpte kerékpárút engedélyezési és kiviteli terveinek elkészítése - Értékterv Mérnöki Szolgáltató
és Tanácsadó Kft. 2022. október.

www.eurovelo.hu

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA, 2014.

Vas vármegye Integrált Területi Programja (2021-2027)

VAS MEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

Vas megye területfejlesztési programja 2021-2030

Szombathely Megyei Jogú Város Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP) 2024.

Baleseti adatok: www.webbal.kozut.hu

Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer: www.teir.hu

Blaguss Szombathely: www.blaguss-szombathely.hu

Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút: www.gysev.hu

Bikemap: www.bikemap.net

Központi Statisztikai hivatal: www.ksh.hu

Veloregio-Projekt: www.veloregio.com



Magyar Közút Nonprofit
Zártkörűen Működő Részvénytársaság

 1024 Budapest, Fényes Elek utca 7–13.
 +36 (1) 819-9000
 +36 (1) 819-9540
 info@kozut.hu
MKNZRT (KRID: 153207128) Hivatali Kapu
 www.kozut.hu

DigiKom Geodéziai és Térinformatikai Kft.
Dr. Csemniczky László
ügyvezető

1151 Budapest
Bartók Béla utca 24.

Iktatószám: MK-52224/1/2025

Tárgy: **KENYI adatszolgáltatás igazolása -
Megvalósult projekt**

Hivatkozási számok:

Ügyintéző: Köbli Magdolna

Tisztelt Ügyvezető Úr!

Tájékoztatjuk, hogy a Kormány 337/2016 (XI.17.) a kerékpárutakkal összefüggő egyes műszaki adatok nyilvántartásáról tárgyú kormányrendeletében foglaltakhoz kapcsolódó KENYI adatszolgáltatás – *Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata "Szombathely - Zanat kerékpárút megvalósítása" tárgyú, KRKF/1599/2021-ITM_SZERZ számú projekt* – elfogadásra került, a nyomvonal rögzítése a KENYI adatbázisában megtörtént.

Az igazolás a Magyar Közút Nonprofit Zrt. – mint a KENYI üzemeltetésére, fenntartására és fejlesztésére kijelölt szervezet – által került kiállításra.

Budapest, 2025.

Melléklet: 1 pld. térképvázlat

Üdvözlettel

Szerencsi Gábor
közúti szolgáltató igazgató

Szarka István
országos közúti adatbank osztályvezető

e-mail: kovacsgeza@digikom.hu

KENYI adatszolgáltatási igazolás melléklete



Iktatószám: MK-52224/1/2025

Támogatott neve: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

Pályázat tárgya: Szombathely - Zanat kerékpárút megvalósítása

Pályázat száma: KRKF/1599/2021-ITM_SZERZ

Jelen igazolásban szereplő nyomvonal hossz: 1,1 km

A projekt támogatási összege: 299.850.000, -Ft

Kezelő az adatszolgáltatás kiállításának időpontjában:

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata

From: Roland László Biber <biber.roland.laszlo@gmail.com>
Sent: Wednesday, November 12, 2025 1:57 PM
To: gyula.nagy@outlook.hu
Cc: zsolt.laszlo@uttermezo.hu
Subject: Észrevételek, javaslatok szombathely Kerékpáros Hálózatfejlesztési Terv

Kedves Nagy Gyula!

Biber Roland László - Schaeffler Savaria Kft Munkavédelmi Képviselő és az Görkori Klub Szombathely szervezője vagyok.

A kerékpárral munkába járó kollégákat és az utcai görkorcsolyázó közösség szeretném támogatni.

A bemutató nagyon hasznos volt és külön köszönöm, hogy volt lehetőség felhívni a figyelmet a Zanati út kerékpárút állapotára.

Kérem küldje el a KHT megtekintésre.

Kérem tekintse meg a lenti észrevételeim, javaslataim részletezését.

Zanati úti kerékpárút balesetveszélyes útszakasz. - cikkek lent.

Zanati úti kerékpárúton az aszfaltozást mindkét oldalon rossz állapotú. Kiálló aknafedlapok Sima felület hiánya. Főként a Szent márton aluljárónál, az Ikervár és kolozsvár utca szakaszon, a Puskás tivadar Vámház.

Túl magas és nagyot dob a le és felhajtó az Ikervár és a falco parkolóknál valamint a Zanati út 26 buszmegállónál. Pálya utcára szabályosan hajtás lehetősége megszűnt a Sas utca egyirányúsításával itt előretolt kerékpáros sávot javasolt. - javaslat csatolva

Javaslatom lenne, hogy a buszöbölből előretolt kerékpársáv vezessen a belső sáv lámpához. Majd vezetne egy bringasáv pálya utcára.

A pálya utcán kerékpáros nyomvonal festéssel összekötni a csaba utcai kerékpárutat.

Alternatív útvonal lehetősége: Kolozsvár utca kerékpáros forgalomnak kétirányúsítása, Sági út földút zúzalékkal feltöltése.

Kerékpározható földút kialakítása az Oroszlán utcában a 87-es út Bogáti fasortól a 86-os utat keresztezve a Sárdi érig

Kerékpáros bekötés Rumi út - Csaba úti aluljáró: Pásztor utca felújítása - kerékpáros nyom kialakítása

Rumi út külső kerékpárút állapota rossz. Nem sima felületű. Keresztirányú repedések tarkítják

Paragvári utca - Lipp Vilmos utca kerékpárossá vezethető járdaszakaszon Keresztirányú repedések tarkítják

Kerékpáros út összekötése a Szabadságharcos utca kerékpáros nyom feljelöléssel a Szent Quirintin sétány és Körmendi út között

Zanati úton történt baleseti cikkek:

https://112press.hu/hirek/reszletek/kisodrodo_bmw_repitett_at_keritesen_kerekparost_szh/

https://www.nyugat.hu/cikk/kuria_forgalommal_szembe_tekero_kerekparos

https://112press.hu/hirek/reszletek/falnak_lokte_kerekparos_miatt_megallo_audit_fiat_szh/

https://112press.hu/hirek/reszletek/jardan_kocant_kerekparral_kanyarodo_auto/

Itt majdnem kerékpáros baleset történt:

https://www.nyugat.hu/cikk/volvo_utott_el_kerekparost_zanati_ut_szhely

https://112press.hu/hirek/reszletek/kerekparos_miatt_megallo_seatnak_utkozott_peugeot_szhely/

Köszönöm szépen!

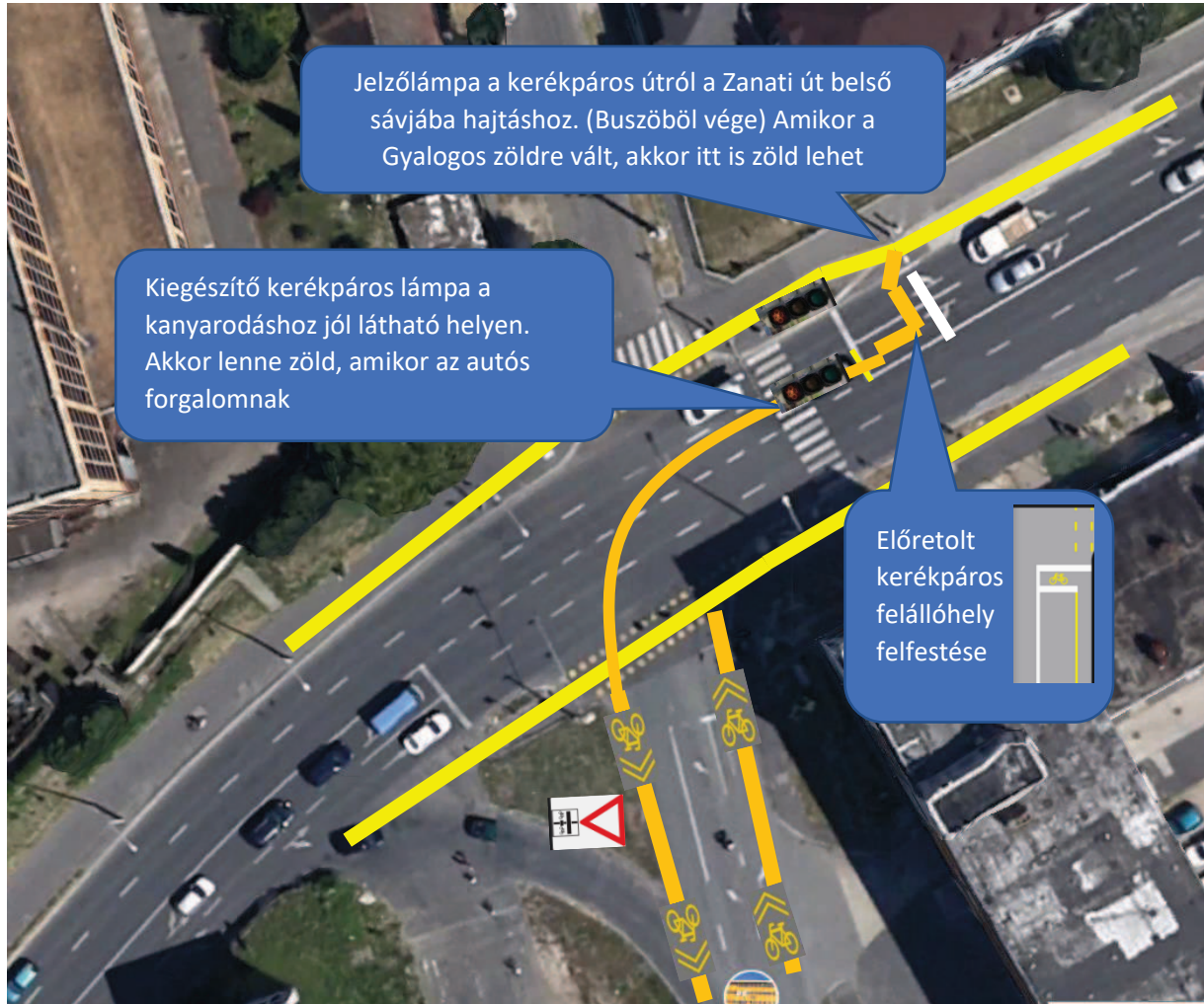
Üdvözlettel és Tisztelettel!

Biber Roland László

biber.roland.laszlo@gmail.com

06206639149

Javasolt kerékpáros átvezetés a Zanati út-ról a Pálya utcára



Észrevételek és módosítási javaslatok a Szombathely Megyei Jogú Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terv munkaanyaga kapcsán

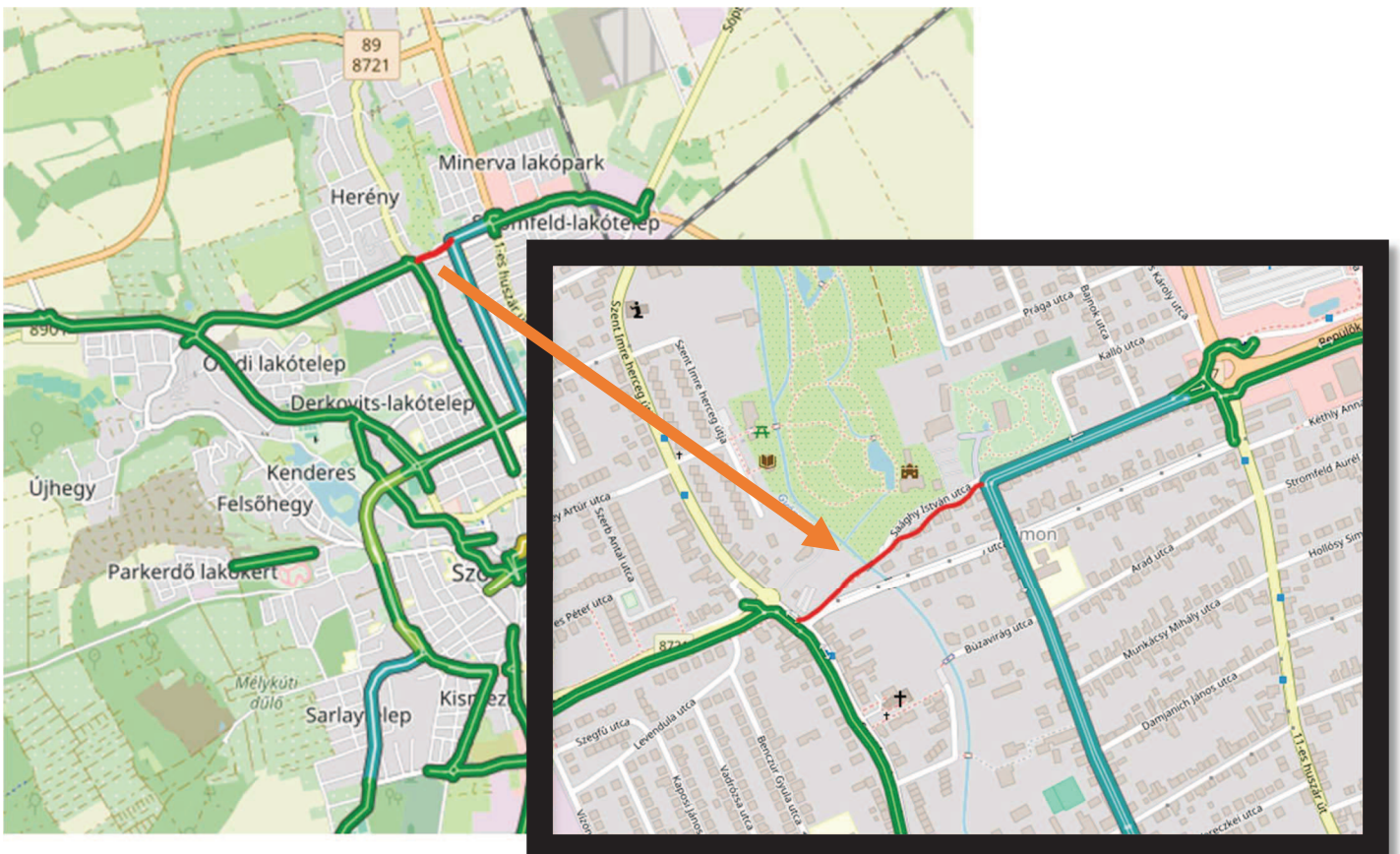
1. Problémafelvetés:

a) Saághy István utca (a kenyi.kozut.hu térképen kerékpáros nyomként szerepel, valójában nincs felfestés). veszélyes szakasz a nagy autóforgalom és a rendszeresen kis oldaltávolságot hagyó autósok miatt. Fontos összekötő útvonal A Saághy – Maros utca találkozásánál található éles, 90°-os kanyar beláthatatlan, az autósok ennek ellenére rendszeresen előznek kerékpárost a kanyar előtti szakaszban. (ha jönne valaki szembe, az autós hirtelen visszahúzódná a sávjába, ahol épp a kerékpáros is halad). Indokolt lenne egy domború tükör kihelyezése a kanyarba. Sok kerékpáros helytelenül a járdán közlekedik a balesetveszély elkerülése érdekében, illetve, hogy a körforgalom által feltorlódott autósorot kikerülje.

b) További probléma a hiányzó szakasz a Saághy István utca és a Muskátli utca között (jelenleg is meglévő fahídon keresztül). Jelentős kerékpárforgalom bonyolódik ezen a szakaszon. A térképen is jól látszik, hogy ez egy fontos összekötő szakasz meglévő kerékpáros útvonalak között. Összeköti Oladot, Herényt, Kámont, de a Derkovits lakótelepet is sokan erről az útvonalról közelítik meg a Vízöntő utca felől.

Módosítási javaslat:

Saághy István utcán keletészakkelet irányba kerékpársáv kialakítása indokolt a körforgalom előtti rendszeres torlódások miatt, nyugatdélnyugat irányba pedig az úttest melletti területen kerékpárút, vagy az útburkolat szélesítésével kerékpársáv kialakítása jelentene megoldást. A hiányzó 350 méteres szakasz első 200 méterén (fahídig) van útburkolat, de állapota nagyon rossz, javítani szükséges. A fahídot követő részen gyalog és kerékpárút kiépítése javasolt.



2. Problémafelvetés:

Hálózati hiányosság hivatásforgalmi útvonalon: Söptei út – Repülők útja körforgalom összekötése a keleti városrészrel (iparterület). Szerepel a problématérképen, de tervek között nem jelenik meg.

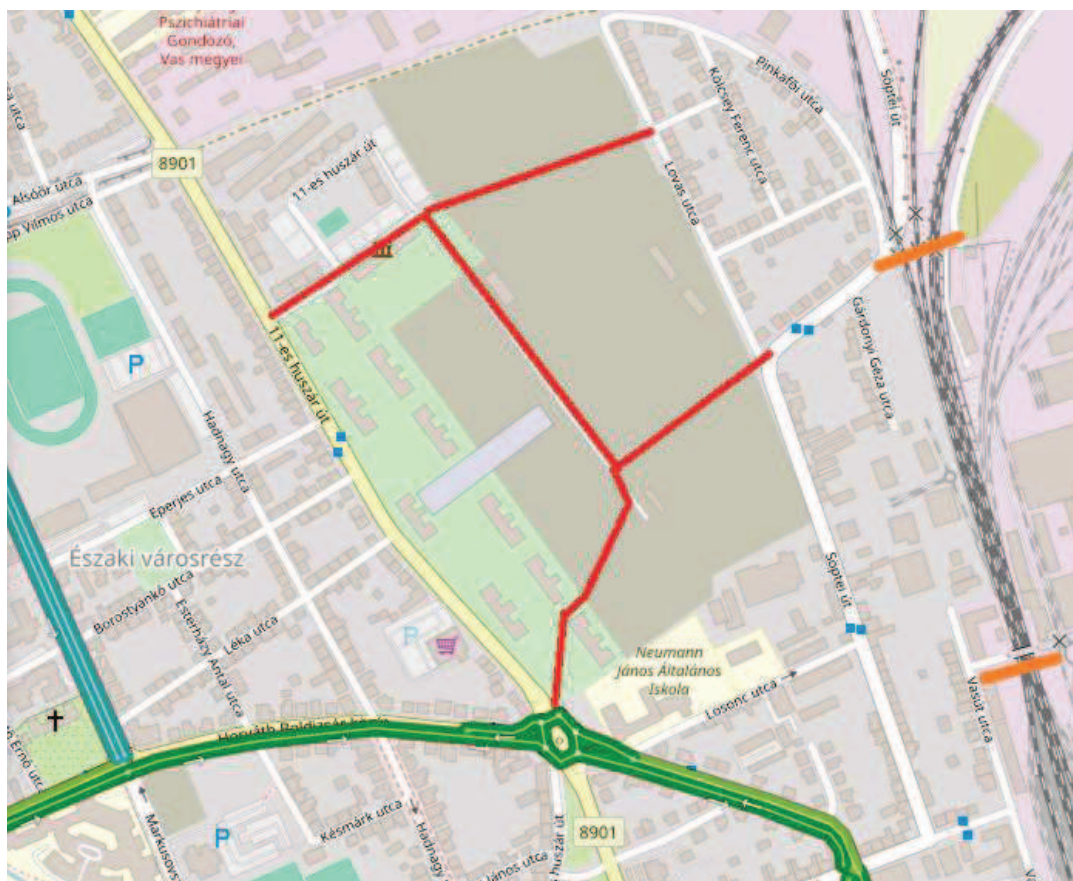
Jelenleg így oldják meg a kerékpárosok: Söptei úton kerékpároznak (kerékpárosok számára veszélyes szakasz a nagy forgalom és a jelentős sebességkülönbség miatt) a Repülők útjától a vasúti átkelőhelyig (a térképen narancssárgával jelölve, fontos átlépési pont a kerékpárosok számára a várost kettészelő vasútvonalon), majd átkelés után a Puskás Tivadar utcán folytatják az útjukat. Így közelíthető meg számos munkahely, illetve nagyobb boltok (TESCO, Praktiker, Decathlon stb.) is.

További probléma: Észak-déli irányban a Maros/Írottkö/Sugár úton az út szélessége nem teszi lehetővé a parkoló autók mellett ajánlott távolságra haladó kerékpárosok megfelelő oldaltávolsággal történő megelőzését – ennek ellenére az autósok ezt gyakran megpróbálják, minimális oldaltávolság mellett. Az útvonal emiatt nem ideális.

1. Javaslat: a 11-es Huszár út felújítása során kerékpársáv kialakítása.

A 11-es Huszár útjának, bár van 2x2 sávós szakasza: valós forgalomáteresztő-képességét a Bezerédi Amália utcától a Repülők útjáig terjedő 1x1 sávós szakasz korlátozza. Kerékpársáv kialakítása nem csökkentené az út forgalomáteresztő képességét.

2. javaslat:



11-es Huszár út gyalogos és kerékpáros úttal történő összekötése a Lovas utcával vagy Söptei út – Lovas utca kereszteződéssel a laktanyán keresztül (a pirossal jelölt útvonalak valamelyikén). Jelentősége, kerékpáros forgalomra gyakorolt pozitív hatása számottevően nagyobb, mint a kiemelt pinkafői vasútvonalon tervezett TOP beruházás. Így egy jelentős, hivatásforgalmi útvonalon található hálózati hiányosság szüntethető meg az iparterület felé, továbbá biztonságosabb és rövidebb kerékpáros összeköttetést biztosítható Minerva, Stromfeld és a Vasútállomás között.

További javaslatok:

- Király utca, Széll Kálmán utca csomópontban körforgalom kialakítása.
- Az egyirányú Király utcában forgalommal szembe haladó kerékpáros nyom kialakítása.
- Szelestey László utca és a Markusovszky Lajos utca közötti kerékpár/gyalogút (Agora Kulturális Központ mögött) felújítása. Biztonságos közlekedésre jelen állapotában nem alkalmas.
- Vasút utca 20. mellett található gyalogos felüljáró kerékpárosbaráttá alakítása vagy aluljáró kiépítése (térkép metszeten narancssárgával jelölve).
- A Szent Márton temető mellett húzódó kerékpárút burkolatának cseréje.
- A Nádasdy Ferenc utcai kereszteződésben a kerékpárosokra vonatkozó közlekedési lámpa áthelyezése a jelenlegi oszlopról a Szent Márton út felőli oszlopra, hogy az Aldi felől érkezők is láthassák, mikor indulhatnak szabályosan Zanat irányába. - Az aluljáró szélső sávjában kerékpáros nyom felfestése a Pálya utcai kereszteződésig.

ZÁRADÉK

Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése *Szombathely Kerékpárforgalmi Hálózati Tervét* a 2025. december 11-i nyílt ülésen, a 364/2025. (XII.11.) Kgy. számú határozattal elfogadta.

Szombathely, 2025. december 15.



/: dr. Nemény András :/

polgármester

