Vép Város

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE



MEGRENDELŐ:

VÉP VÁROS ÖNKORMÁNYZATA

TERVEZŐ:

DR. MAKÓ EMESE

2020. NOVEMBER

VÉP VÁROS
KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

Megrendelő:
Vép Város Önkormányzata
9751 Vép, Rákóczi utca 8.
Adószám: 15733696-1-18
Képviseli: Kovács Péter polgármester

Tervező:
Dr. Makó Emese

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv a TOP-3.1.1-15-VS2-2019-00001 kódszámú, „Vép-Szombathely közötti kerékpárút vépi szakaszának kiépítése” elnevezésű projekt keretében készült.

2020. november

Tartalom

1. Vezetői összefoglaló 3
2. Bevezető 5
3. Helyzetértékelés 6
3.1. Megalapozó dokumentumok, meglévő tervek bemutatása 6
3.2. Vizsgált terület bemutatása 10
3.2.1. Forgalomvonzó létesítmények 10
3.2.2. A kerékpáros közlekedés szerepe 13
3.3. A kerékpáros közlekedés helyzete 14
3.3.1. A beavatkozási terület kerékpározhatósága 14
3.3.2. Kerékpárparkolás, multimodalitás 18
3.3.3. Balesetek vizsgálata 24
3.3.4. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények 26
3.4. Szervezeti-működési háttér 27
3.5. A fejlesztési terület kijelölése 28
4. A fejlesztési lehetőségek felmérése 28
4.1. Illeszkedés fejlesztési dokumentumokhoz 28
4.2 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei 29
4.3. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei 29
4.3.1. A kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztési lehetőségeinek felmérése 29
5. A tervezett fejlesztések bemutatása 30
5.1. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései 30
5.1.1. Új létesítmények létrehozása 30
5.1.2. Meglévő kerékpárforgalmi létesítmény korszerűsítése 35
5.1.3. Kerékpárparkolás fejlesztése 38
5.1.4. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer 39
5.1.5. Információs táblák és kerékpáros pihenőhely helyszíne 39
5.2 Szervezeti-működési háttér 41
5.3. Kísérő intézkedések 42
6. Megvalósítás 45
6.1. Ütemezés, több fázisú intézkedési terv 45
6.2. Források 46

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

Jelen hálózati tanulmány a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) közlekedési, kerékpárforgalmi fejlesztésekre kiterjedő pályázati kiírásai által meghivatkozott „Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése" c. segédlet alapján készült el, azt célozva, hogy Vép Város rövid- és középtávú kerékpáros fejlesztései kiérlelt hálózati elképzelésbe illeszkedjenek, megalapozott nyomvonallal és műszaki megoldásokkal rendelkezzenek.

A tanulmány elkészítésének igénye a várost Szombathellyel összekötő kerékpárút beruházásával kapcsolatban fogalmazódott meg.

Vép városa a Nyugat-Dunántúli Régióban, Vas megyében, a Szombathelyi Járásban található. A város Szombathelytől 8 km-re, keleti irányban helyezkedik el, a Gyöngyös-sík középső részén, a Kozár- és Borzó-patakok összefolyásánál.

Szombathelyhez olyan közel fekszik, hogy gyalog vagy kerékpárral is könnyen megtehető az út. Településszerkezete, domborzati és klimatikus viszonyai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek.

A város lakosságszáma a KSH 2020-as adatai szerint 3281 fő.

A szomszédos Szombathely Vas megye székhelye, gazdasági, közigazgatási, egészségügyi, kulturális és oktatási központjaként funkcionál. Vép aktív lakosságának jó része is a városba ingázik, munkába, iskolába főként Szombathelyre ingázik. A kerékpáros közlekedés fejlesztése a településen belüli és a kívüli közlekedés minőségének javulása miatt is kívánatos.

A városon áthaladó kerékpáros nyomvonal az országos és regionális fejlesztési dokumentumokhoz jól kapcsolódna. Vép az EV13 útvonal közelében fekszik, amely az Ausztria-Magyarország határvonalán halad, a várostól 18 km-re. Az Országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82.B: útvonal halad Vép közelében, Rum-Szombathely-Bucsu között 3,8km távolságban. A Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Stratégiai Programja 2014-2020 szerint a turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon átnyúló kapcsolatok biztosítására. A kerékpáros turizmus esetében az egyik legnagyobb akadály az egybefüggő, biztonságos kerékpár-úthálózat hiánya.

A település átkelési szakaszán áthalad a 8443. sz. összekötő út, amely Szombathelyet köti össze Ikervárral. A forgalomszámlálások eredményeképpen kiderült, hogy a településen csak ezen az útvonalon van jelentősebb forgalom kb. 4000 egységjármű /napos értékekkel. A mellékúthálózaton 1000 jármű/nap körüli vagy annál kisebb forgalom jellemző. A településen belüli kerékpáros részarány kb. 4%-os, a teherforgalom nem számottevő.

Vép belterületén jelenleg elválasztott kerékpáros létesítmény nem található. Az úthálózat burkolatállapota szinte az egész városban jó, kivéve a vasútállomáshoz vezető Vasút utcában, ahol nagyon rossz az útburkolat minősége. A kerékpáros hálózat legnagyobb hiányosságát a város és a megyeszékhely közötti 8443. sz. út külterületi szakasza jelenti. A magas sebesség miatt a kerékpározás itt nem biztonságos. Vép lakossága többször kinyilvánította azt az igényét, hogy a Szombathelyre vezető kerékpárút kiépítését nagyon fontosnak tartják. Ennek nyomatékosítására több alkalommal kerékpáros felvonulást szerveztek a Mobilitási hét keretében.

A város számos utcájában 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben, ami nagyban elősegíti a biztonságos kerékpározást. A sebességkorlátozás a legtöbb utcában csak jelzőtáblával van kijelölve. A Rákóczi Ferenc utcában forgalomcsillapító eszköz is kiépítésre került az általános iskola környezetében, ami nagyon hatékonynak bizonyul.

Vép vasútállomásán jó minőségű, fedett kerékpárparkoló található, a mennyisége is megfelel a igényeknek. A buszmegállók közvetlen környezetében legtöbb helyen azobnan nincsenek kerékpártámaszok, ahol pedig vannak, ott a támaszok minősége nem megfelelő, mert csupán a kerékpár

kerekét lehet hozzájuk rögzíteni, a vázát nem. A közintézményeknél, szolgáltatásoknál, forgalomvonzó létesítményeknél találhatók ugyan kerékpártámaszok, de nagyon kevés kivételtől eltekintve ezek sem felelnek meg a biztonságos kerékpártárolás követelményeinek.

A balesetek vizsgálata során kiderült, hogy az elmúlt öt évben kerékpáros baleset nem történt. Ugyanakkor a 15 közúti balesetből két halálos kimenetelű gyalogos gázolás volt, az egyik a Szent Imre utcában. Itt, a város főutcáján történt a balesetek zöme, ami felhívja a figyelmet a sérülékeny úthasználók fokozott védelmére ezen az útszakaszon.

A vizsgálat eredményeit alapul véve a következő javaslatokat tettük a kerékpáros közlekedés támogatása érdekében, amelyeket két ütemben javaslunk megvalósítani. A javaslatok között az infrastrukturális intézkedések mellett szemléletformáló tevékenységek megvalósítása is szerepel.

I. ÜTEM: IDŐTÁVLAT 0-5 ÉV

ÚJ LÉTESÍTMÉNYEK

1) Önálló kerékpárút építése Vép és Szombathely között

2) Kerékpársáv a Szent Imre és Dózsa György utcákban

3) Közös gyalog- és kerékpárút a Szent Imre utcában a Kinizsi és a Jókai utca között

4) Kerékpáros nyom a Kassai, a Rákóczi Ferenc és a Kolozsvári utcában

5) Jelzőtáblás kijelölés a Dózsa György és a Kolozsvári utcák külterületi folytatásaként Tanakajd (82.B törzshálózati elem) és Sárvár irányába

6) 30 km/h-s sebességkorlátozás kiterjesztése forgalomcsillapító építési beavatkozással is hangsúlyozva

KORSZERŰSÍTÉSEK

7) Földút stabilizálása Vép és Porpác között

8) Útpályaszerkezet felújítása például a vasútállomás utcájában, a Toldi utcában

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE KÖZINTÉZMÉNYEKNÉL

GYERMEKEK KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSE

KÖZLEKEDÉSI KAMPÁNYOK ÉS SZEMLÉLETFORMÁLÁS

II. ÜTEM: IDŐTÁVLAT 5-10 ÉV

INFORMÁCIÓS TÁBLÁK ELHELYEZÉSE, KERÉKPÁROS PIHENŐHELY KIALAKÍTÁSA

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE BUSZMEGÁLLÓKBAN

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE EGYÉB FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEKNÉL

Vép Város Önkormányzata a fejlesztési elképzelések közül a „Vép-Szombathely közötti kerékpárút vépi szakaszának kiépítését” a TOP-3.1.1-15-VS2-2019-00001 kódszámú projekt” Európai Uniós társ-finanszírozású támogatási kérelmére tervezi megvalósítani.

A többi fejlesztési elképzelés megvalósítására a város a 2021-2027 közötti időszakban főként a Versenyképes Magyarország Operatív Programban és a Mobilitás Fejlesztési Operatív Programban tud pályázni.

2. BEVEZETŐ

A KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV SZEREPE, CÉLJA

A kerékpárforgalmi hálózati terv feladata, hogy felmérje a település és környezete, de minimálisan a felhívással összhangban kijelölt beavatkozási terület kerékpáros közlekedésének a helyzetét: kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, és ezek alapján javaslatot adjon a fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

A kerékpárforgalmi hálózati terv a TOP, Fenntartható városi közlekedésfejlesztés c. pályázati felhívás keretében, a felhívás mellékleteként megtalálható Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése c. útmutató alapján készült el. A pályázati felhívás a fenntartható közlekedési módok további térnyerése érdekében került kiírásra.

A pályázati felhívás célja, hogy a fenntartható közlekedés feltételeit megerősítő és megteremtő közlekedésfejlesztési intézkedések kerüljenek megvalósításra, melyek hozzájárulnak a CO2 kibocsájtás csökkentéséhez, élhető városi környezet kialakításához, valamint a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható közlekedésfejlesztésére vonatkozó céljainak eléréséhez. A pályázat lehetőséget kínál a közlekedési feltételek és közlekedési módok komplex, fenntartható közlekedést szolgáló fejlesztésre a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretein belül. A támogatott projekteknek hozzá kell járulniuk az operatív programban megfogalmazott eredményindikátorok („a napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya”) települési és országos növekedéséhez.

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

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

3. HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1. MEGALAPOZÓ DOKUMENTUMOK, MEGLÉVŐ TERVEK BEMUTATÁSA

A Terv szempontjából releváns stratégiai dokumentumok és tervelőzmények a következők:

EUROVELO – EURÓPAI KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT

Az EuroVelo, teljes nevén az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség terve 15 hosszútávú, egész Európát átszelő kerékpárút kialakítására. Ezen utak teljes hossza több mint 70 000 km, melyből több mint 45 000 km már elkészült. A 13-as útvonal a Vasfüggöny mentén került kijelölésre és Magyarországot is érintő szakaszát 2014. augusztus 19-én adták át (1. ábra). A bicikli utak kiépülését az EU, mint a nemzetek összefogását szimbolizáló egység támogatja az egyes országok és támogatópartnerek között.

A EuroVelo céljai közt szerepel az egész Európát ellátó és behálózó kerékpárút építse, ami támogatja az egészséges életmódot, a turizmust, a közlekedést mind helyi, mind internacionális szinten, ezzel emelve a közösségi közlekedés színvonalát és a kerékpár túrázás élményét.

EV 13 – Vasfüggöny útvonal: Északon a Finnország-Oroszország határán indul és Bulgária-Törökország határvonalán a Fekete tengernél ér véget.

Forrás: European Cyclist Federation

Vép az **EV13** útvonal közelében fekszik, amely az Ausztria-Magyarország határvonalán halad, Véptől 18 km-re.

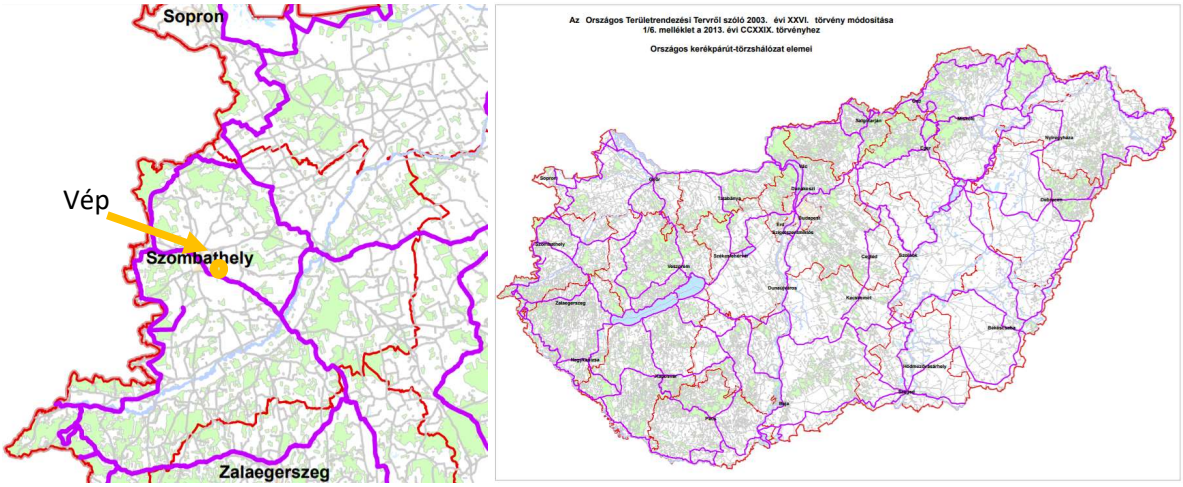


1. ábra: EuroVelo útvonalak Európában
Forrás: https://upload.wikimedia.org/

ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV, OTRT KERÉKPÁROS TÖRZSHÁLÓZAT

Az OTrT országos kerékpárút törzshálózata az országos területrendezési tervben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben alkalmazott műszaki infrastruktúra-hálózat, amelybe az országos jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, hálózatként kialakított kerékpáros útvonalak tartoznak (2. ábra).

Az útvonalak és a hozzájuk tartozó infrastruktúra várható megépítését az 1364/2011. (XI.8.) Kormányhatározat alapján a Kormány kiemelt állami fejlesztésnek tekinti.



2. ábra: OTrT országos kerékpárút törzshálózata
Forrás: http://www.activesolution.hu/hasznos-informaciok/orszagos-kerekparut-torzshalozat/40771/

Az Országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a 82.B: útvonal halad Vép közelében, Rum - Szombathely - Bucsu 3,8km távolságban fut:

9. Dunántúli határmenti kerékpárút

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

82.B: Rum - Szombathely - Bucsu

Forrás: 1/6. melléklet a 2003. évi XXVI. törvényhez, https://net.jogtar.hu

A kerékpáros közlekedés rendszer fejlesztése nemcsak a városi közlekedésen belül, hanem a településközi közlekedésben is fontos szereppel bír, ami igényli kerékpárutak építését. A turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon átnyúló kapcsolatok biztosítására: pl. az Őrségben Zala megye, illetve Szlovénia, Ausztria irányába, Kőszeg-Bük térségében Zsira és az Ausztria irányába, illetve Acsád és Sajtoskál irányába, illetve a Vasfüggöny kerékpáros hálózat útvonala mentén. A biztonságos kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása kapcsán kiemelt figyelmet kell fordítani a települések belterületén, különösen a városokban, illetve azon települési szakaszokon ahol jelentős átmenő forgalom van.

A kerékpáros turizmus esetében az egyik legnagyobb akadály az egybefüggő, gyermekes családok számára is biztonságos kerékpár-úthálózat hiánya. Ezért a programnak deklarált célja, hogy mind a nemzetközi hálózatokhoz kapcsolódó építések, mind a tematikus utak hiányzó megyei szakaszainak pótlása megtörténjen. Különösen fontos a megyeszékhely központi elhelyezkedéséből és a koncentrált lakosságszámból adódóan a megyeszékhely és a jelentős turisztikai desztinációk (Sárvár, Bük, Kőszeg), illetve az osztrák határ közötti összefüggő kerékpárút hálózat kialakítása.

2.3.3. intézkedés: Kulturális, vallási és esemény turizmus

A kastélyok és egyéb, műemlék jellegű épületek – és természetes vagy mesterségesen kialakított környezetük - rendkívül sajátságos karaktert kölcsönöznek Vas megyének. Önmagukban is vonzó lehetőséget tudnak kínálni, de hálózatba szervezetten, tudatosan és fókuszáltan fejlesztve akár a már megyébe érkezőknek, akár új célcsoportoknak lehet speciális ajánlat tárgya. Arra is lehetőséget nyújtanak, hogy az idegenforgalomban kevésbé érintett megyei területek is képesek legyenek profitálni, egyedi pozícionálás révén – akár kulturális, vallási, egyéb szempontok szerint – mint például a Batthyány kastély (Körmend), a Domonkos Ház (Vasvár) és a Ciszterci kolostor (Szentgotthárd), vagy **a vépi Erdődy kastély.**

2.7.4. intézkedés: Kerékpáros közlekedés

A kerékpáros közlekedés rendszer fejlesztése nemcsak a városi közlekedésen belül, hanem a településközi közlekedésben is fontos szereppel bír, ami igényli kerékpárutak építését mind turisztikai, mind hivatásforgalmi céllal.
A turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon átnyúló kapcsolatok biztosítására: pl. az Őrségben Zala megye, illetve Szlovénia, Ausztria irányába, Kőszeg-Bük térségében Zsira és az Ausztria irányába, illetve Acsád és Sajtoskál irányába, illetve a Vasfüggöny kerékpáros hálózat útvonala mentén.
A hivatásforgalmi célú kerékpárutak fejlesztése kiemelt jelentőségű a lakóövezetek és a munkaerő-piaci központok elérhetősége, ezáltal a foglalkoztatási szint növekedése szempontjából. Ennek keretében hangsúlyos cél Szombathely megyeszékhely nagy létszámot foglalkoztató iparterületeinek elérhetőségét biztosító kerékpár-úthálózat kiépítése a városon belül, valamint a környező települések és Szombathely között egyaránt. Emellett a nagyobb települések ipari, foglalkoztatási centrumainak megközelíthetősége a térség egyéb településein élők számára.
A biztonságos kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek javítása kapcsán kiemelt figyelmet kell fordítani a települések belterületén, különösen a városokban, illetve azon települési szakaszokon ahol jelentős átmenő forgalom van. Ezért – ahol lehetséges – a többi forgalomtól elzártan, a kereszteződések számát minimálisra csökkentve kell ezeket a fejlesztéseket megvalósítani. Ahol ez nem lehetséges, ott elsősorban a településen belüli járdák fejlesztésével vagy az alacsony forgalmú utakra tereléssel kell megoldani.

1. Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése:
a. úthálózat fejlesztése – kerékpáros és kerékpározható utak fejlesztése, összekapcsolása

b. kerékpáros infrastruktúrák fejlesztése (információs táblák, információs pontok, szállás, frissítő pontok, „tűzrakók”, szervizek stb.) 2. Kerékpáros infrastruktúrával összekötött helyszínek, tájegységek,

eseményeinek sport, kulturális, turisztikai marketingje – kerékpáros esemény- és élményturizmus fejlesztése, fenntartása

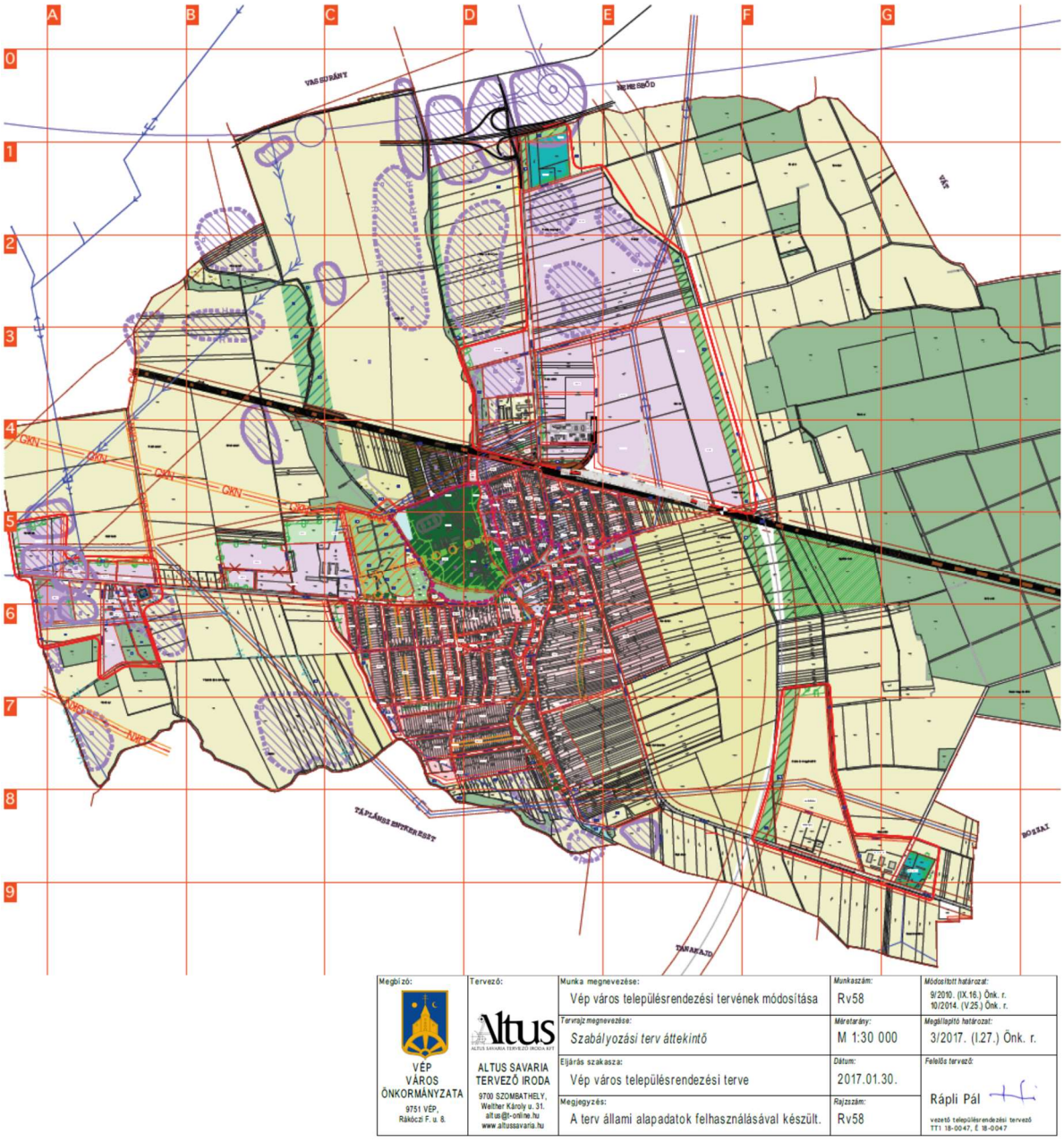
a. szelíd turizmus koordinációs központ

b. tájékoztató anyagok, térképek, portálok, alkalmazások fejlesztése

http://www.vasmegye.hu/upload/ules/1300_6411_05_melleklet_Vas_megye_strategiai_program.pdf

VÉP VÁROS RENDEZÉSI TERVE

Vép Város érvényben lévő rendezési terve 2017-ben készült (3. ábra).



3. ábra: Vép Város rendezési terve 2017-ből

3.2. VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA

A VIZSGÁLATI TERÜLET LEHATÁROLÁSA

A vizsgálati terület Vép teljes belterülete. Kelet-nyugati irányban és észak-déli irányban is a város hossza kb. 2,0 km. A külterületi kapcsolatok közül a szomszédos megyeszékhely, Szombathely irányába való kapcsolat lehetőségét is vizsgáltuk, ami a város széléig kb. 5,0 km. Ezen kívül megvizsgáltuk keleti irányban Sárvár és déli irányban a 82.B kerékpáros törzshálózati elem elérhetőségét is.



4. ábra: A vizsgálati terület Vép teljes belterülete

TELEPÜLÉSSZERKEZET

Magyarország teljes lakosságának 7,7 %-a él apró- és kisfalvakban. Vas megyében a legmagasabb az apró és kisfalvak aránya a megye összes településszámához viszonyítva.

Vép városa a Nyugat-Dunántúli Régióban, Vas megyében, a Szombathelyi Járásban található. A város Szombathelytől 8 km-re, keleti irányban helyezkedik el, a Gyöngyös-sík középső részén, a Kozár- és Borzó-patakok összefolyásánál.

Területe 32,88 km^2, lakónépessége 2020 elején 3281 fő volt.

A mai településszerkezet egyedi karaktere mára kialakult. A lakóterületek kertvárosias jellegét -eltérően a szombathelyi agglomeráció többi településétől - nem veszélyezteti alvó-lakó telepek kiépülése. A közelmúltban bekövetkezett várossá válás magával hozta a “Belváros” közterületi rendezésének igényét. A belterületen a zöldfelületi ellátottság jónak mondható.

Vép településképi arculati kézikönyve, 2017

3.2.1. FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

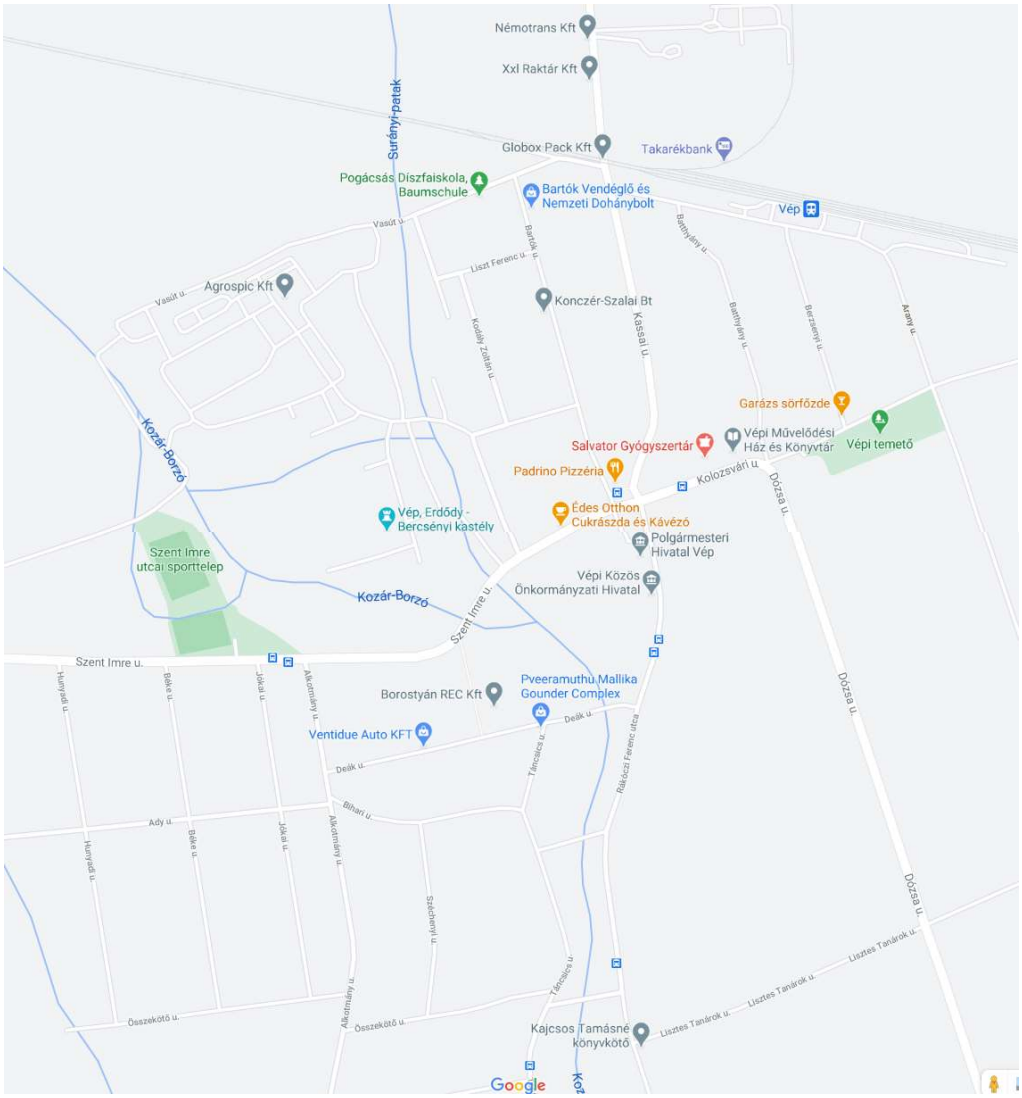
A vizsgálati területen a célállomások és forgalomgeneráló létesítmények a következők.

Közintézmények:

1. Vépi Vadvirág Művészeti Óvoda
2. Hatos Ferenc Általános Iskola és AMI

3. Vépi Művelődési Ház és Könyvtár
4. AM Dunántúli Agrár-Szakképző Központ Vépi Mezőgazdasági Szakgimnáziuma (Endrődy Kastély területén), valamint a Mezőgazdasági Emlékház
5. Dr. Zmertych Aurél Gondozási Központ
6. GAMESZ Város Önkormányzat Gazdasági Műszaki Ellátó és Szolgáltató Szervezet
7. Védőnői Szolgálat
8. Salvator Gyógyszertár
9. I. sz. orvosi rendelő
10. II. sz. orvosi rendelő
11. Fogászati rendelő
12. Gyermekorvosi rendelő

A közintézmények, szolgálatások, vállalkozások elhelyezkedésének térképi ábrázolása az 5. ábrán látható. Nagyobb ipari létesítmények: Sfl Technologies Kft., SAB Kft., Galambos Logistic Kft., Némotrans Kft., Kenézi Építő Kft.



5. ábra: Forgalomvonzó létesítmények, közintézmények, szolgálatások, vállalkozások, Vép, Google

A VÁROS TURISZTIKAI VONZEREJE

A város legbecsesebb műemléke az egykori Erdődy-kastély. Sajnos a rossz állapota miatt az épületbe nem lehet bemenni, de körbejárható. Területe ma már csak az eredeti töredéke, jelenleg tizenöt hektáros és természetvédelmi területként, arborétumként működik. A park kiemelkedő értéke az egykori tölgygyűjtemény megmaradt példányai.



6. ábra: Az Erdődy-kastély légifotón (Forrás: https://www.civertan.hu/legifoto/legifoto.php?page_level=825)

A városban minden szolgáltatás elérhető, ami egy kerékpáros turista igénye lehet. Egy magánvállalkozó, VELOCIVÉP néven kerékpáros szervizt üzemeltet, közel a város főteréhez. Látogatható a tűzoltó szertár melletti játszótér, a kultúrház.

A temetőben található Eper Katica síremléke. A legenda szerint a grófi vadász találta őt az erdőben, egy epres tisztáson, majd a grófnő fogadta be és nevelte. Súlyos betegségben még gyermekkorában meghalt. Síremléke az ártatlanul meghalt gyermekek emlékhelye, ahol mindenszentek idején minden temetőbe látogató család gyermeke gyertyát helyez el.

Tovább haladva Porpác-Bögöt irányába egy igazi erdei úton lehet eljutni a 88-as út mellé megépített Sárvárra vezető kerékpárutat.

3.2.2. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS SZEREPE

A település átkelési szakaszán áthalad a 8443. sz. összekötő út, amely Szombathelyet köti össze Ikervárral. A településen belül ez a közút a Szent Imre utcát, a Kolozsvári utcát és a Dózsa György utcát fedi le. A 8445. sz. összekötő út Vép városközpontjától a 86. sz. főút és az M86 autóút irányába teremt kapcsolatot Nemesbőd irányába, belterületen Kassai utca néven. A vasútállomáshoz vezető út a 84328. sz. út, a Kassai utcáról ágazik le a vasútállomáshoz.

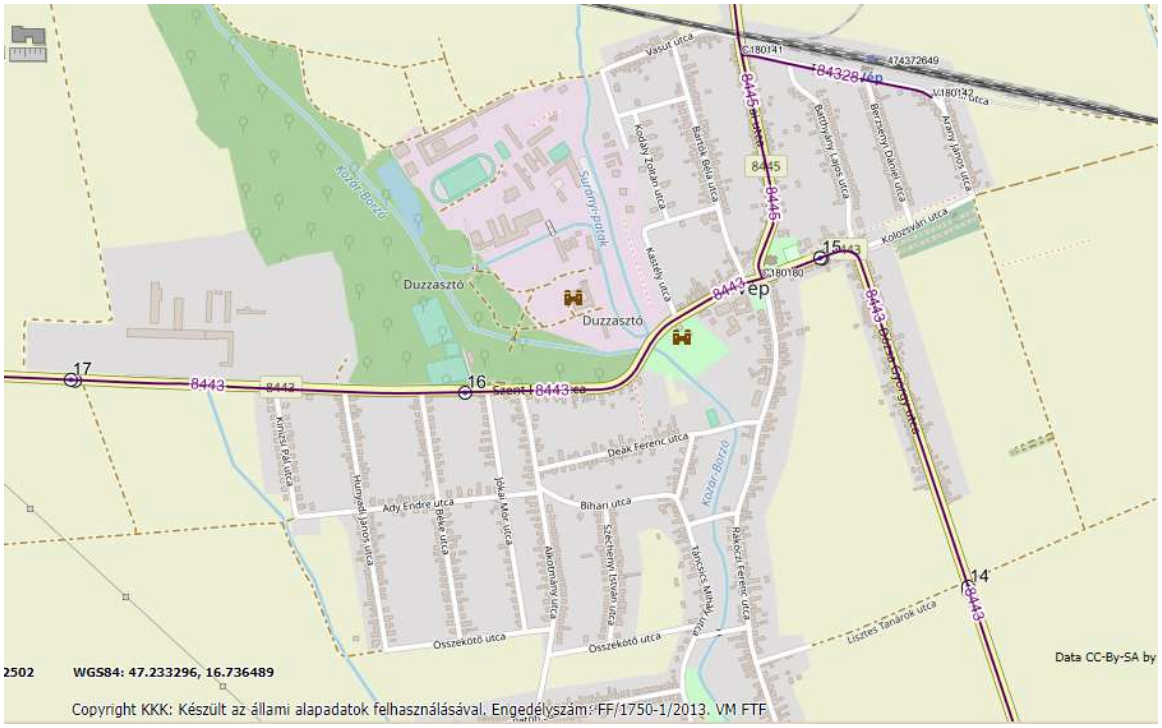
Út: **8443** **Ikervár-Szombathely összekötő út**	Út: **8445** **Vép-Nemesbőd összekötő út**	Út: **84328** **Vép állomáshoz vezető út**
Útkategória: összekötő út	Útkategória: összekötő út	Útkategória: állomáshoz vezető út
Átlagos napi forgalom: 4149 Ej/n	Átlagos napi forgalom: 1152 Ej/n	Átlagos napi forgalom: 412 Ej/n
Kerékpáros forgalom: 142 j/n	Kerékpáros forgalom: 39 j/n	Kerékpáros forgalom: nincs adat

1. táblázat: Forgalomszámlálási értékek Vép közútjain, Magyar Közút NZRt., kira.gov.hu

A város állami üzemeltetési közútjainak kezelője a Magyar Közút NZRt. Vas Megyei Igazgatósága, Üzemmérnökség: Szombathelyi mérnökség.

A mellékutcák forgalmának megismerésére helyszíni forgalombecslést végeztünk, amely során megállapítottuk, hogy 1000 Ej/h átlagos napi forgalomnál egyik útszakasz forgalma sem magasabb, a kerékpáros közlekedés szempontjából egyik út gépjárműforgalma sem jelentős. A helyszíni becsült kerékpáros forgalomnagyság megfelel a Magyar közút NZRt. által mért adatoknak.

A forgalom szezonális ingadozása nem tér el az országos átlagtól, a turisztikai célú kerékpározás alacsony mértékű.



6. ábra: Vép közúthálózata (Közlekedési Infromációs Rendszer és Adatbázis, KIRA, www.kira.gov.hu)

3.3. A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE

3.3.1. A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA

Burkolatállapot

Egy terület kerékpározhatósága nagyban függ az utak burkolatának minőségétől és szélességétől. A beavatkozási terület kerékpározhatóságát szűkebb értelemben ezek határozzák meg. (További szempontok vizsgálata a 3.3.2.-3.3.4. alfejezetekben találhatók).

Vép Város főúthálózati elemét a település átkelési szakaszán a Szent Imre, a Kolozsvári és a Dózsa György utcák adják. A település többi útja a mellékúthálózathoz tartozik. Ezekben az utcákban a burkolat minősége jó, az alacsony forgalomnagyság miatt biztonságosan kerékpározható. A város mellékúthálózatán a burkolat minősége igen jó néhány utcát kivéve, a teljes településen kényelmesen és biztonságosan kerékpározható.

Parkolás

Kialakított parkolóhely az összes közintézménynél található (élelmiszerbolt, Művelődési ház, Polgármesteri Hivatal, iskolák). A lakóházaknál általában az udvarban parkolnak a lakók, néhány utcában a kapubeállókon és az úttest mellett parkolnak személygépkocsival (7-9. ábra).



7. ábra: Útmenti és kapubeállókon való parkolás a mellékutcákban (képen a Hunyadi utca)



8. ábra: Parkolás a kapubeállókon és a telkeken (képen a Kodály utca)



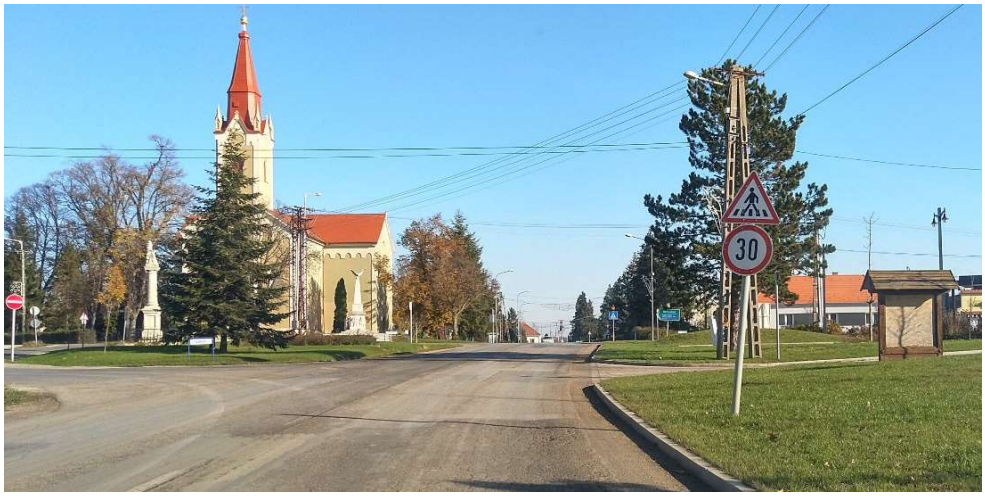
9. ábra: Kiépített parkolóhelyek a városközpontban, a Polgármesteri Hivatal közelében

30km/h-s sebességkorlátozás

A város kerékpározhatóságát a burkolatállapoton kívül nagyban befolyásolja a gépjárműforgalom sebessége. A város számos utcájában 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben, ami nagyban elősegíti a biztonságos kerékpározást (10-11. ábrák). A sebességkorlátozás a legtöbb utcában csak jelzőtáblával van kijelölve. A Rákóczi Ferenc utcában forgalomcsillapító eszköz is kiépítésre került az általános iskola környezetében három helyen (12. ábra), ami nagyon hatékonynak bizonyul.



10. ábra: 30 km/h-s sebességkorlátozás az Arany János utcában



11. ábra: 30 km/h-s sebességkorlátozás a városközpontban

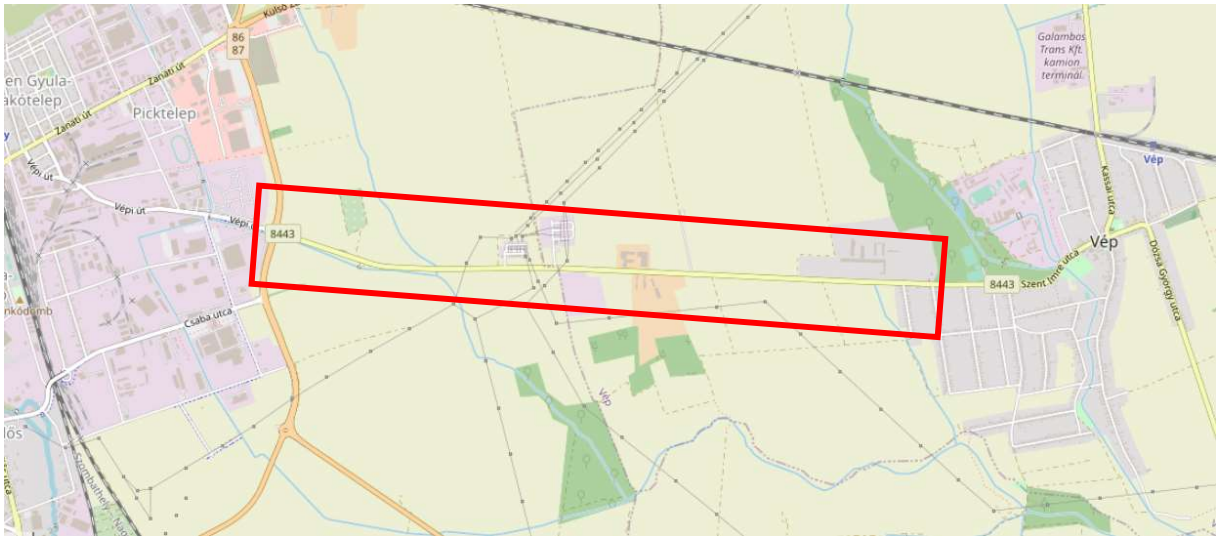


12. ábra: Sebességcsökkentő küszöb a Hatos Ferenc Általános Iskola környezetében, háromszor ismételve

Külterületi kapcsolatok

A várost **Szombathellyel összekötő 8443. sz. út** mentén nincs elválasztott kerékpáros létesítmény. A megyeszékhellyel való kerékpáros kapcsolat a városban lakók számára rendkívül fontos, ugyanakkor a gépjárművek sebessége miatt nagyon balesetveszélyes. Vép lakossága többször kinyilvánította azt az igényét, hogy a Szombathelyre vezető kerékpárút kiépítését nagyon fontosnak tartják. Ennek nyomatékosítására több alkalommal kerékpáros felvonulást szerveztek a Mobilitási hét keretében.

A Vépi út és a 86. sz. főút kereszteződéséig kiépített kerékpárút van Szombathelyen, a vépi kapcsolat azonban hiányzik (13-14. ábrák).

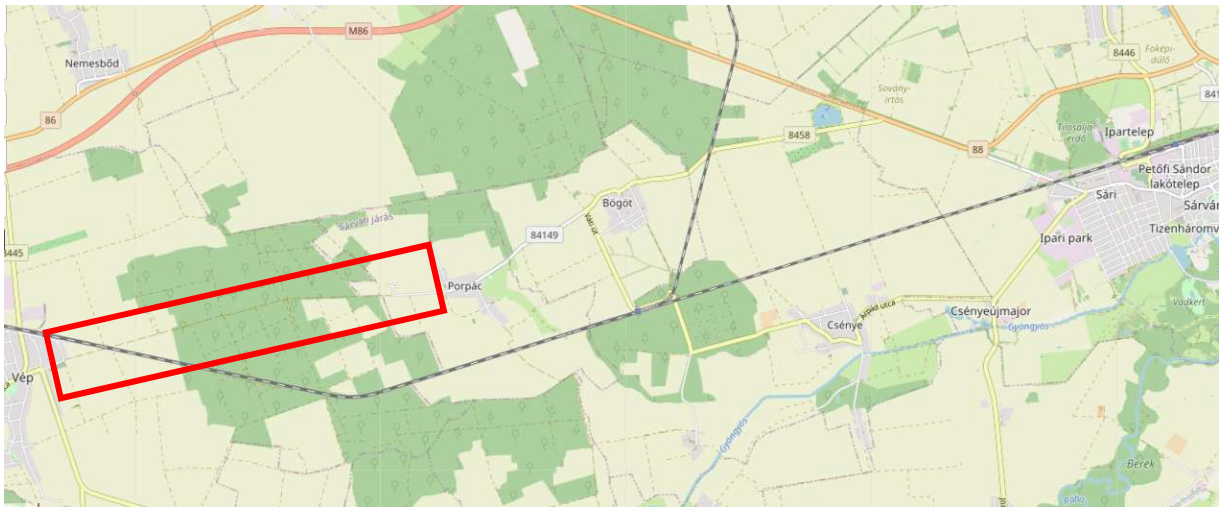


13. ábra: Hiányzó elválasztott kerékpáros kapcsolat Vép és Szombathely között



14. ábra: Hiányzó elválasztott kerékpáros kapcsolat Vép külterületén Szombathely irányából

A másik külterületi kapcsolat, ahol nincs kerékpározásra alkalmas létesítmény az a **Vép-Sárvár** összekötő út. A Vép-Porpác-Bögöt-Sárvár útvonal közvetlen kapcsolatot ad a két város között, azonban Vép és Porpác között nincs burkolata, stabilizálva sincs. Jóidő esetén mégis sokan használják ezt az utat, annak ellenére, hogy Porpácig földúton lehet csak kerékpározni rajta. Az útszakasznak elsősorban szabadidős, turisztikai jelentősége van (15-16. ábrák).



15. ábra: Földút kapcsolat Vép és Porpác között Sárvár irányába



16. ábra: Földút kapcsolat Vép és Porpác között Sárvár irányába

Kerékpáros pihenőhely, kerékpáros útirányjelző táblarendszer és kerékpáros közösségi kölcsönző rendszer nincs a településen (magán kerékpárkölcsönző sem).

3.3.2. KERÉKPÁRPARKOLÁS, MULTIMODALITÁS

A megfelelő közlekedési infrastruktúra mellett a kerékpáros közlekedés egyik alapfeltétele a biztonságos kerékpártárolás a kiinduló és célállomásnál, tehát a lakóépületeknél és az munkahelyeknél, egyéb forgalomvonzó létesítményeknél.

A közlekedési eszközök megállóiban, állomásainál jellemzően hosszabb ideig maradnak a kerékpárok, ezért itt a biztonság az elsődleges. Az ingázóknál reggelente minden perc számít, így különösen fontos, hogy a kerékpárról leszállva rövid, kényelmes úton érjék el a továbbutazáshoz szükséges járművet. A rendszer elsősorban a ritkán lakott, nagy kiterjedésű, a városmagtól viszonylag távol elhelyezkedő, autóbusszal korlátozottan feltárható városrészek kiszolgálására ad megoldást.

A 2009-ben hatályba lépő Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.203:2009) szerint a kerékpárhasználat elterjedését jelentősen befolyásolja az, hogy a kerékpárral lehetséges-e a biztonságos tárolás, parkolás. Ezért a kerékpárforgalmi létesítmények elengedhetetlen kiegészítő elemei a kerékpár tárolók, a kerékpár parkolók és különleges esetekben a kerékpáros pihenőhelyek is.

BIZTONSÁGOS KERÉKPÁRTÁROLÓK KIALAKÍTÁSÁNAK MÓDJA

A megfelelő támasz kialakításával szemben támasztott általános követelmények a következők (Kerékpárparkolók és –tárolók kialakítása és elhelyezése, Műszaki ajánlás, Magyar Kerékpárosklub, 2012):

- Bármilyen fajta kerékpár (férfi, női vázas, MTB, országúti, trekking, kemping, gyermek stb.) elhelyezhető és rögzíthető legyen; első vagy hátsó kosárral, táskával, gyermeküléssel felszerelt kerékpár is.
- A kerékpár elhelyezését, eltávolítását ne akadályozza a többi, (mellette vagy szemben) már elhelyezett kerékpár, a kerékpárok ne érintkezzenek egymással, a kerékpáros ruházatát ne szennyezze be a többi kerékpár a kerékpár.
- Elhelyezése legyen egyszerű, gyors, kényelmes; a kerékpárt ne kelljen felemelni, a rögzítéséhez ne kelljen lehajolni, biztosítson megfelelő támasztékot a kerékpárnak, a kerékpár ne tudjon eldőlni, a támasz kerékpárral érintkező részein ne rongálja a kerékpárt (kerék, fényezés, váltó).
- Tegye lehetővé a kerékpár vázának ill. legalább egyik kerekének rögzítését (a kerékpáros saját zárjával), a támasz legyen elmozdítás ellen rögzítve, a tároló legyen ellenálló a rongálással szemben, legyen könnyen tisztítható, teljesítse a vonatkozó biztonsági előírásokat és szabványokat. Hosszabb tárolás esetén a kerékpártároló védje a kerékpárt csapadék ellen.

A tapasztalatok azt mutatják, ha a tároló elhelyezése vagy kialakítása nem megfelelő, akkor a kerékpárosok egy része az egyszerűbb és kényelmesebb módon fogja elhelyezni a kerékpárt: a bejárathoz legközelebbi oszlophoz rögzítik, a kerékpárt keresztben helyezik el az első kerék befogására alkalmas támaszoknál stb.

A támasztókeret megfelelő méretei: kb. 80 cm magas, 80 cm széles, és a két támasz közötti távolság legalább 120 cm - így egy támaszhoz mind a két oldalról lehet kerékpárt rögzíteni. Egy keresztmerevítő

beépítésével a női kerékpárok váza is könnyedén rögzíthető (17. ábra). A pontos kialakítás az „U” alaktól eltérő is lehet, a lényeg, hogy a kerékpár mind a váznál, mind a kerekeknél rögzíthető legyen.



17. ábra: Kerékpárparkolók és –tárolók kialakítása és elhelyezése
Forrás:, Műszaki ajánlás, Magyar Kerékpárosklub, 2012

A vizsgálat során felmértük a közintézmények, főbb forgalomvonzó létesítmények, a célállomások és a közösségi közlekedés megállóinak környezetében a kerékpárparkolás helyzetét a településen.

VASÚTÁLLOMÁS

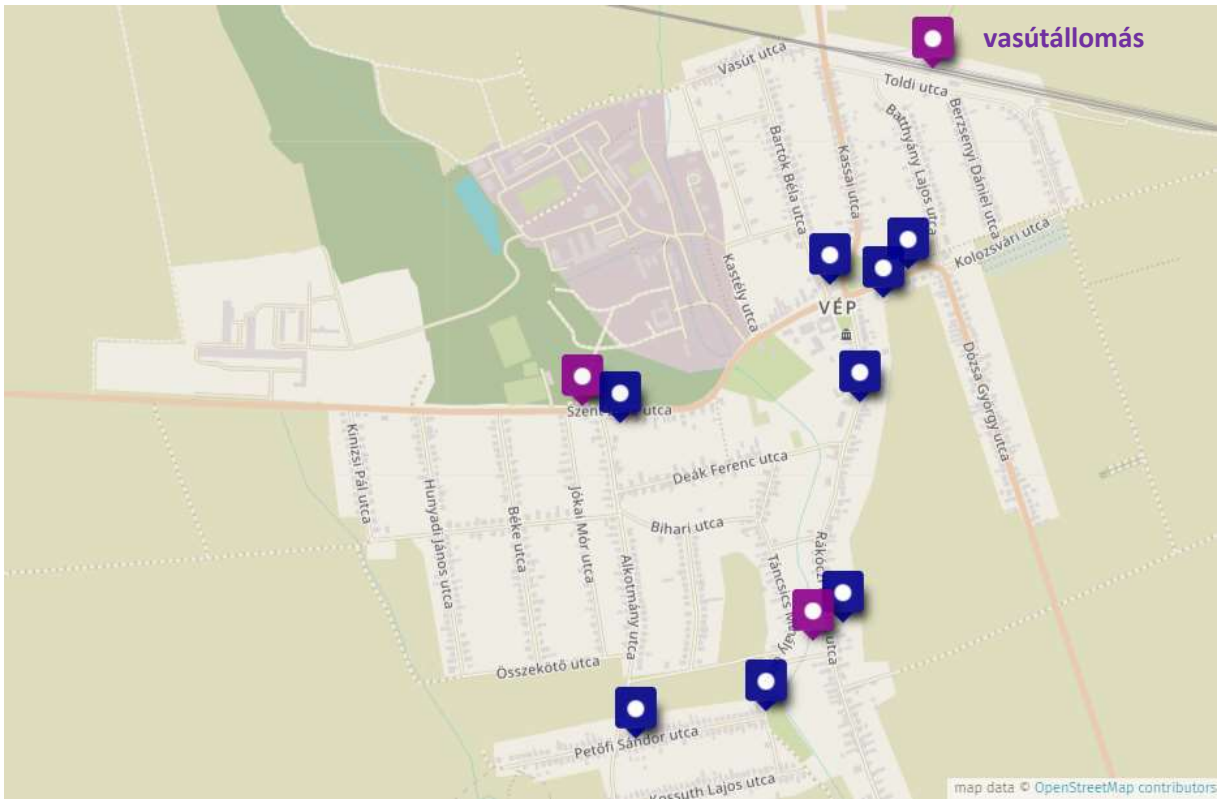
Vép vasútállomásán jó minőségű, fedett kerékpárparkoló található, a mennyisége is megfelel a igényeknek (18.ábra).



18. ábra: Jó minőségű fedett kerékpárparkoló a vasútállomásnál

BUSZMEGÁLLÓK

A buszmegállók és a vasútállomás térképi elhelyezkedése a 19. ábrán látható. Az a két buszmegálló és a vasútállomás, ahol kerékpártámaszok is rendelkezésre állnak, lila színnel vannak jelölve.



19. ábra: Buszmegállók. Ahol kerékpártámaszok is találhatók, lila színnel vannak jelezve

A településen öt buszmegállópár található, amely a Szombathely viszonylatban szolgálja a távolsági buszjáratot használókat. Három megálló a település központjában, a Polgármesteri Hivatal közelében helyezkedik el. A Szent Imre utcai buszmegállópár a település nyugati kapujában fekszik. Ezeken kívül a Táncsics, Petőfi és Rákóczi utcákban találhatók buszmegállók.

A buszmegállók közvetlen környezetében legtöbb helyen nincsenek kerékpártámaszok (20. ábra), de a Szent Imre utca elején az északi oldali buszmegállójánál (21. ábra), illetve a Táncsics Mihály utcai megállóban kihelyezésre kerültek kerékpártámaszok. A támaszok minősége nem megfelelő, mert csupán a kerékpár kerekét lehet hozzájuk rögzíteni, a vázát nem.



20. ábra: Buszmegállópár a település központjában a Kolozsvári utcában, nincsenek kerékpártámaszok



21. ábra: Buszmegálló a Szent Imre utcában a Sporttelepnél, elavult, nem jó minőségű kerékpártámasszal (Google fotó)

További kerékpártámaszok

A Polgármesteri Hivatal, a Művelődési Ház és Könyvtár, gyógyszertár és játszótér előtt található kerékpártámaszok (22-23. ábrák) **nem felelnek meg** a biztonságos kerékpártárolás követelményeinek. A kerékpárok vázát nem lehet hozzájuk zárni, csupán a kerekét, továbbá a támaszok egymástól való távolsága kevesebb a minimális értéknél.





22. ábra: Újszerű, de nem megfelelő minőségű kerékpártámaszok a Polgármesteri Hivatal és a gyógyszertár előtt







23. ábra: Nem megfelelő minőségű kerékpártámaszok a könyvtár, a játszótér és a gazdabolt környezetében

A Polgármesteri Hivatal udvarában hiányzó tárolási lehetőségről tanúskodnak a korláthoz támasztott kerékpárok (24. ábra).



24. ábra: Polgármesteri Hivatal udvarában hiányzik a kerékpártároló

Régi, de jól használható kerékpártámaszok találhatók még néhány kisbolt előtt és a templom udvarban, amelyek egyszerű korlátok, de mivel a kerékpárok vázát is hozzájuk lehet zárni, kiválóan szolgálják a kerékpárosokat (25. ábra).







25. ábra: Régi, de jól használható kerékpártámaszok néhány kisbolt előtt és a templom udvarban

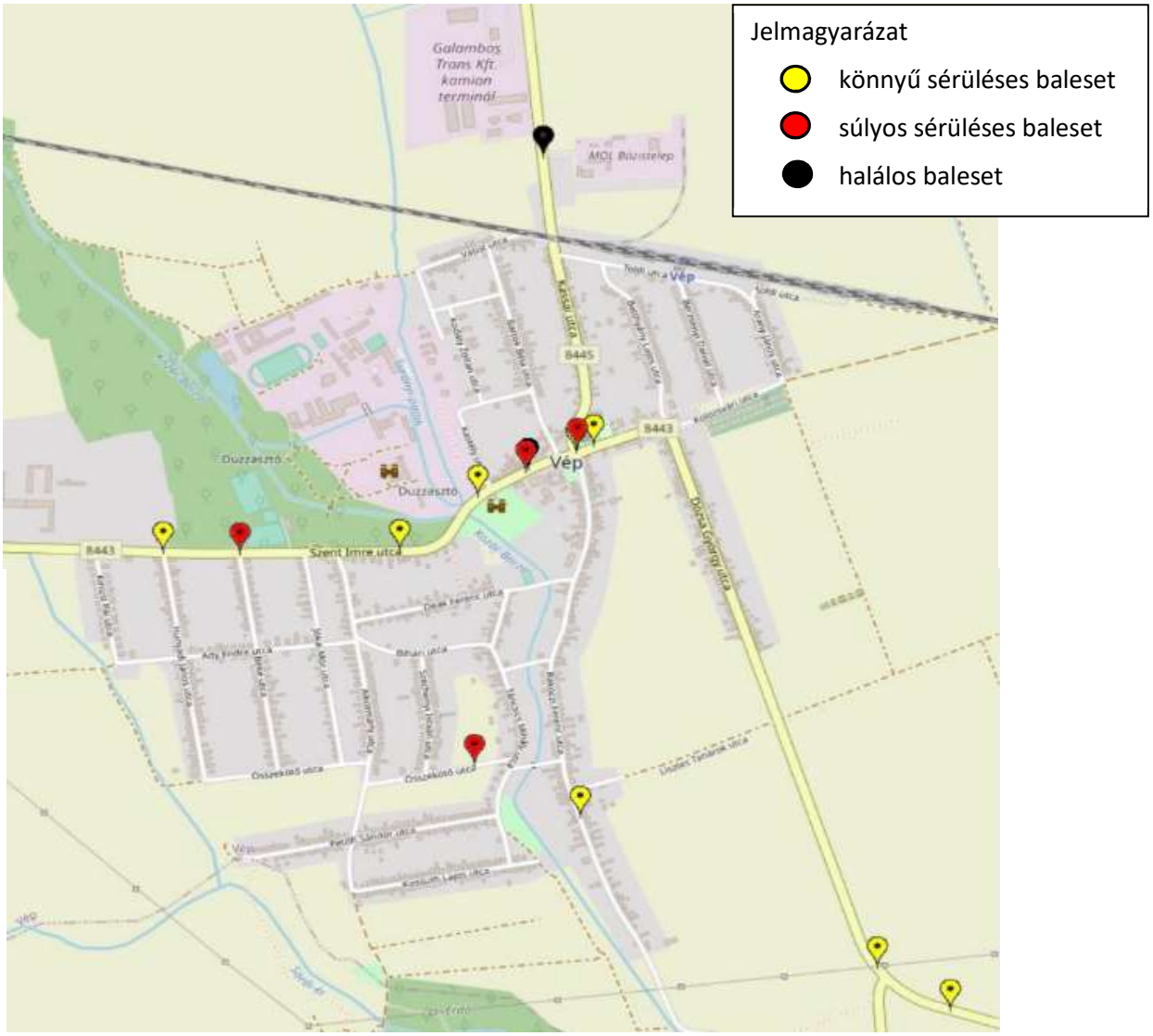
3.3.3. BALESETEK VIZSGÁLATA

A balesetek vizsgálatához a Magyar Közút Web-Bal rendszerének baleseti adatbázisát használtuk. A 2015. január - 2019. június időszakra vonatkozó baleseti adatok a 2. táblázatban megtalálhatók. A baleseti ponttérképet a 26. ábra tartalmazza.

Az adatbázisban nem szerepelnek azok a könnyebb sérüléssel, vagy csak anyagi kárral járó balesetek, amiknél az érintettek meg tudtak egyezni a helyszínen, ezért nem jelentettek be a rendőrségnek. A balesetek tényleges száma ezért az itt bemutatottnál vélhetően valamivel nagyobb.

A kerékpáros baleset a vizsgált időszakban nem történt a városban.

A 15 balesetből 4 súlyos, 2 halálos, a többi könnyű kimenetelű baleset volt. A két halálos balesetben gyalogost ütöttek el, a Szent Imre utca 20. és a Kassai utca 67. szám előtt, nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen (2. táblázat).



26. ábra: Baleseti ponttérkép – Vép balesetei 2015-2019 között (Forrás: Webbal)

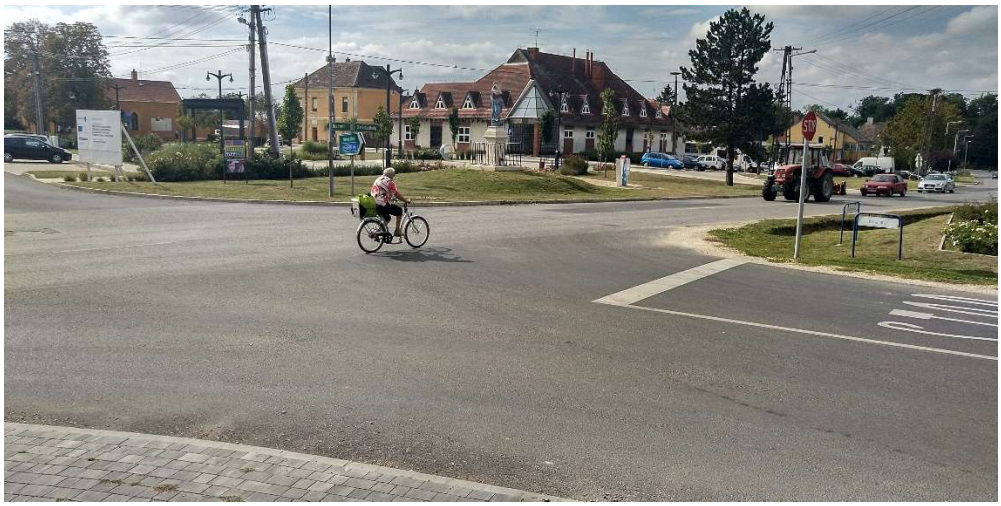
A balesetek legnagyobb számban a Szent Imre utcában történtek, ami felhívja a figyelmet arra, hogy a városközpont és a Szombathely közötti szakaszon kiemelten kell a közúti biztonsággal foglalkozni, különösen a sérülékeny úthasználók (gyalogosok, kerékpárosok) tekintetében.

#	Baleset ideje	Kimenetel	Utca	Házszám	Ker. utca	Baleset típusa	Elsődleges ok	Közút száma	Szelvény	A baleset helye	Látási viszonyok
1	2015.01.02 17:40	súlyos sérüléses	Béke		Szent Imre	Azonos irányból érkező járművek összeütközése útkereszteződésben, az egyik jármű BALRA kanyarodik	nem a kijelölt forgalmi sávban való közlekedés	94000		lakott területen	éjszaka, működő közvilágítással
2	2015.08.11 15:55	könnyű sérüléses				Pályaelhagyás járművel kanyarban, menetirány szerinti JOBB oldalon	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	13+000	lakott területen kívül	nappali, természetes fény
3	2015.09.08 15:55	halálos	Szent Imre	20		Gyalogos elütése útkereszteződésben nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett	a forgalomba való bekapcsolódáskor	8443	15+296	lakott területen	nappali, természetes fény
4	2015.10.13 13:10	könnyű sérüléses				Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	14+034	lakott területen kívül	nappali, természetes fény
5	2015.11.27 9:15	könnyű sérüléses				Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti JOBB oldalon	az időjárási és látási viszonyokhoz	8445	1+550	lakott területen kívül	nappali, természetes fény
6	2016.05.30 20:05	könnyű sérüléses	Rákóczi	121		Keresztirányból érkező járművek összeütközése, az egyik BALRA kanyarodik.	a forgalomba való bekapcsolódáskor	94000		lakott területen	szürkület
7	2017.03.16 8:00	súlyos sérüléses	Szent Imre	22		Egyéb közlekedési baleset gyalogossal	vigyázatlan, hirtelen lelépés az úttestre	8443	15+302	lakott területen	nappali, természetes fény
8	2017.11.04 10:05	könnyű sérüléses	Szent Imre	29		Egyéb, azonos irányba haladó járművek ütközése.	egyéb	8443	15+720	lakott területen	nappali, természetes fény
9	2018.01.22 9:50	könnyű sérüléses	Kolozsvári	4		Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	15+111	lakott területen	nappali, természetes fény
10	2018.01.30 13:15	súlyos sérüléses	Kolozsvári		Kassai	Pályaelhagyás járművel útkereszteződés-ben menetirány szerinti JOBB oldalon	a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére	8443	15+163	lakott területen	nappali, természetes fény
11	2018.02.07 7:00	könnyű sérüléses	Szent Imre		Hunyadi János	Egyéb szembe haladó, kanyarodó járművek ütközése	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	16+306	lakott területen	nappali, természetes fény
12	2018.03.13 10:38	könnyű sérüléses				Pályaelhagyás járművel egyenes úton, menetirány szerinti BAL oldalon	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	13+232	lakott területen kívül	nappali, természetes fény
13	2018.05.15 21:53	halálos	Kassai	67		Gyalogos elütése útkereszteződésben nem kijelölt gyalogosátkelőhelyen egy másik (álló) jármű mellett	sebesség nem megfelelő alkalmazása a forgalmi viszonyokhoz	8445	0+873	lakott területen	éjszaka, működő közvilágítással
14	2018.09.16 19:15	súlyos sérüléses	Táncsics			Pályaelhagyás járművel kanyarban, menetirány szerinti JOBB oldalon	sebesség nem megfelelő alkalmazása	94000		lakott területen	szürkület
15	2019.06.25 4:45	könnyű sérüléses	Szent Imre	36		Egyéb egyjárműves (magános) balesetek	sebesség nem megfelelő alkalmazása	8443	15+450	lakott területen	szürkület

2. táblázat: Összes közúti baleset Vépen 2015-2019 között

3.3.4. MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK

Vép belterületén jelenleg elválasztott kerékpáros létesítmény nem található. Az úthálózat burkolatállapota szinte az egész városban jó, kivéve a vasútállomáshoz vezető Vasút utcában, ahol nagyon rossz az útburkolat minősége.



27. ábra: Jó minőségű útburkolat a város legtöbb útján

ÉRTÉKELÉS

A település átkelési szakaszán áthalad a 8443. sz. összekötő út, amely Szombathelyet köti össze a várossal. A forgalomszámlálási eredményekből kiderült, hogy a településen csak ezen az útvonalon van jelentősebb forgalom kb. 4000 egységjármű/napos értékekkel. A mellékúthálózaton 100 jármű/napnál kisebb forgalom jellemző. A településen belüli kerékpáros részarány kb. 4%-os, a teherforgalom nem számottevő.

Vép belterületén jelenleg elválasztott kerékpáros létesítmény nem található. Az úthálózat burkolatállapota szinte az egész városban jó, kivéve a vasútállomáshoz vezető Vasút utcában, ahol nagyon rossz az útburkolat minősége. A kerékpáros hálózat hiányosságát a város és a megyeszékhely közötti 8443. sz. út külterületi szakasza jelenti. A magas sebesség miatt a kerékpározás itt nem biztonságos. Vép lakossága többször kinyilvánította azt az igényét, hogy a Szombathelyre vezető kerékpárút kiépítését nagyon fontosnak tartják. Ennek nyomatékosítására több alkalommal kerékpáros felvonulást szerveztek a Mobilitási hét keretében.

A balesetek vizsgálata során kiderült, hogy az elmúlt öt évben kerékpáros baleset nem történt. Ugyanakkor a 15 balesetből két halálos kimenetelű gyalogos gázolás volt, az egyik a Szent Imre utcában. Itt, a város főutcáján történt a balesetek zöme, ami felhívja a figyelmet a sérülékeny úthasználók fokozott védelmére ezen az útszakaszon.

Kialakított parkolóhely a legtöbb közintézménynél és szolgáltatónál található, a parkolási szokások a kerékpáros közlekedést nem befolyásolják.

Kerékpáros pihenőhely, kerékpáros útirányjelző táblarendszer és kerékpáros közösségi kölcsönző rendszer nincs a városban (más kerékpárkölcsönző sem). Kerékpárosokat érintő korlátozások sincsenek a városban.

A vizsgálati területen a célállomások és forgalomgeneráló létesítmények nagy része a Szent Imre utcában, illetve a Dózsa György, Kassai, Kolozsvári, Rákóczi Ferenc és Deák utcákban helyezkedik el néhány kisebb szolgáltatást leszámítva.

A településen öt buszmegálló-pár található, amely a Szombathely viszonylatban szolgálja a távolsági buszjáratot használókat. A buszmegállók közvetlen környezetében csak két helyen találhatók kerékpártámaszok, de azok minősége sem megfelelő. A városban számos helyen vannak

kerékpártámaszok kihelyezve, de szinte egyikük sem felel meg a biztonságos kerékpártárolás követelményeinek. Kivétel ez alól a vasútállomás, ahol jó minőségű, fedett tárolókat találhatunk.

3.4. SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR

FEJLESZTÉSÉRT, ÜZEMELTETÉSÉRT FELELŐS SZERVEZETEK, SZERVEZETI EGYSÉGEK BEMUTATÁSA, SZEMÉLYI ÉS ESZKÖZÁLLOMÁNY ISMERTETÉSE

Vép Város Önkormányzata teljeskörű eszközállománnyal rendelkezik a hivatal működtetéséhez. A Polgármesteri Hivatal felépítése:

- 1 fő jegyző
- 1 fő szociális ügyintéző, egyben anyakönyvvezető
- 3 fő igazgatási ügyintéző, ebből 1 fő egyben anyakönyvvezető
- 1 fő titkársági ügyintéző
- 1 fő pénzügyi osztályvezető, egyben anyakönyvvezető
- 3 fő pénzügyi ügyintéző
- 2 fő adóügyi ügyintéző, ebből 1 fő egyben anyakönyvvezető
- 1 fő takarító (részmunkaidős, napi 4 órában)
- 1 fő kézbesítő (részmunkaidős, napi 4 órában)

Vép Város Önkormányzata nem rendelkezik a település, azon belül az utak fenntartására szolgáló eszközökkel. A fenntartási munkákat megbízásos formában külső cégekkel végeztetik.

KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEKRE ÉS ÜZEMELTETÉSRE RENDELKEZÉSRE ÁLLÓ ÉVES KÖLTSÉGVETÉS BEMUTATÁSA

Az útfenntartásra betervezett keretből történnek a karbantartások. A kerékpárút-hálózati fejlesztéseket követően a keretösszeg felemelését tervezik.

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ILL. KERÉKPÁROS TURIZMUS TÉMÁJÁBAN AKTÍV HELYI ÉS ORSZÁGOS CIVIL SZERVEZETEK ÉS TEVÉKENYSÉGÜK BEMUTATÁSA, JELENLEGI EGYÜTTMŰKÖDÉS ISMERTETÉSE

A Vas Megyei Kerékpáros Szövetség a kerékpáros kultúra kiterjesztése érdekében folyamatosan megállapodásokat köt az elveivel és céljaival egyetértő, azt elősegítő szervezetekkel. Céljuk az, hogy segítsék és megtalálják azokat a kerékpáros megoldásokat, amelyek élhetőbbé teszik Vas megyét, továbbá a kerékpáros programjaik a szervezeteknek, közösségeknek valódi közösségi élményeket adjanak.

A városban működik a Vép Városi Sportegyesület. A jövőben a sportegyesület kerékpáros programok szervezését tervezi az önkormányzattal együttműködve. A Tegyünk Együtt Vépért Egyesület tervezi egy kerékpáros pálya és pihenő hely létrehozását a Szombathelyről érkező út mellett, a régi hulladék lerakó végleges eltüntetésével. Az Önkormányzat a következő szervezetekkel tervez együttműködni annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedést és a kerékpáros turizmust támogassa:

- Vép Városi Sportegyesület
- Tegyünk Együtt Vépért Egyesület (TEVE)
- Szombathelyi Egyetemi Sportegyesület
- Sárvári Kerékpár Egylet
- Szombathelyi Tekergők Egyesület

3.5. A FEJLESZTÉSI TERÜLET KIJELÖLÉSE

A vizsgálati területen a célállomások és forgalomgeneráló létesítmények nagy része a Szent Imre utcában, illetve a Dózsa György, Kassai, Kolozsvári, Rákóczi Ferenc és Deák utcákban helyezkedik el néhány kisebb szolgáltatást leszámítva. A buszmegállók is ezekben az utcákban találhatók.

Vép belterületén jelenleg elválasztott kerékpáros létesítmény nem található. Az úthálózat burkolatállapota szinte az egész városban jó, kivéve a vasútállomáshoz vezető Vasút utcában, ahol nagyon rossz az útburkolat minősége. A kerékpáros hálózat hiányosságát a város és a megyeszékhely közötti 8443. sz. út külterületi szakasza jelenti. A magas sebesség miatt a kerékpározás itt nem biztonságos.

A bemutatott forgalmi és balesti adatok alapján megállapítható, hogy Vép úthálózatában kizárólag a 8443. sz. út külterületi szakaszán, annak belterületi átkelési szakaszán, a Szent Imre és Kolozsvári utcában illetve a Dózsa György, Kassai és a Rákóczi Ferenc utca mentén van szükség a kerékpáros közlekedés fejlesztésére. Fejlesztési területként ezt az útvonalat jelöljük ki.

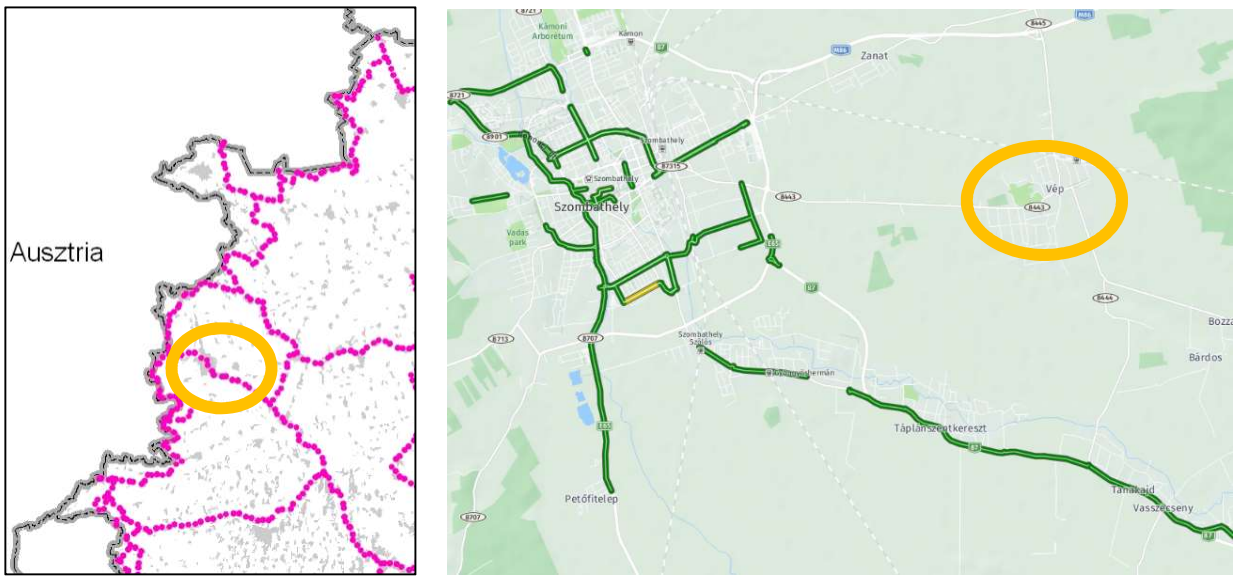
4. A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

4.1. ILLESZKEDÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKHOZ

Az országos, regionális és helyi fejlesztési dokumentumokban, stratégiákban, koncepciókban lefektetett, a vizsgálati területre vonatkozó megállapításokat a 3.1. alfejezetben részleteztük.

Vép az **EV13** útvonal közelében fekszik, amely az Ausztria-Magyarország határvonalán halad, Véptől 18 km-re.

Az OTrT Országos kerékpárút-törzshálózat elemei közül a **82.B útvonal halad Vép közelében**, Tanakajd településnél 4 km távolságban fut (28. ábra) Rum - Szombathely – Bucsu között.



28. ábra: Az OTrT országos kerékpárút törzshálózata
forrás: OTrT alapján VÁTI szerkesztés, illetve kenyi.hu

A Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Stratégiai Programja 2014-2020 szerint a turizmusban egyre fontosabb szerepet betöltő kerékpárutak hálózatának fejlesztésekor tekintettel kell lenni a megye határon

átnyúló kapcsolatok biztosítására. A kerékpáros turizmus esetében az egyik legnagyobb akadály az egybefüggő, biztonságos kerékpár-úthálózat hiánya.

Összefoglalóan megállapítható, hogy a településen áthaladó nyomvonal a fenti országos és regionális fejlesztési dokumentumokhoz jól kapcsolódna.

4.2 A VIZSGÁLT TERÜLET LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

Vép településszerkezete, domborzati és klimatikus viszonyai kedveznek a kerékpáros közlekedésnek. A mellékúthálózat minősége megfelelő kerékpározás céljára, csupán a település átkelési szakaszának kerékpározhatósága kritikus a Szabadság utcában az elválasztott kerékpáros infrastruktúra hiánya miatt. A környező települések kerékpárútjaihoz nem csatlakozik a város infrastruktúrája, folytonossági hiány áll fenn.

A város utcáinak útburkolata jó minőségű, a fő közlekedési útvonalakon elegendő szélességű is a kerékpárosok biztonságos közlekedésének lebonyolítására.

A kerékpáros részarány ma még nem jelentős (4% a településen belül), de az infrastruktúra fejlesztésével, a turizmus fellendítésével és szemléletformáló tevékenységek következtében várhatóan növekedni fog.

4.3. A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

4.3.1. A KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNYEK FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEINEK FELMÉRÉSE

A mellékúthálózat a forgalomnagyság, sebesség, nehézgépjármű-arány és a burkolat állapota alapján változtatásra nem szorul.

A Szent Imre utca teljes szakaszán, illetve a Kolozsvári utcának a Dózsa György utcáig tartó kereszteződéséig a gépjárműforgalomtól elválasztott új kerékpáros létesítmény javasolt, mivel a forgalom nagysága kb. 4000 j/nap a forgalomszámlálás szerint.

A gyakori, 300m-nél sűrűbben elhelyezkedő bekötő utak miatt a kerékpáros forgalom egy oldalon való vezetése nem ajánlott.

A kerékpárparkolás és multimodalitás területét fejleszteni szükséges. A forgalomvonzó létesítmények mellett sok helyen hiányoznak a kerékpártámaszok, ahol vannak, ott pedig nem felelnek meg a biztonságos kerékpártárolás feltételeinek. A buszmegállókban nincsenek vagy nem megfelelőek a kerékpártámaszok.

Kerékpáros útirányjelző táblarendszer nincs a településen, a turizmus fejlesztése érdekében mindenképpen szükséges lenne az elhelyezésük.

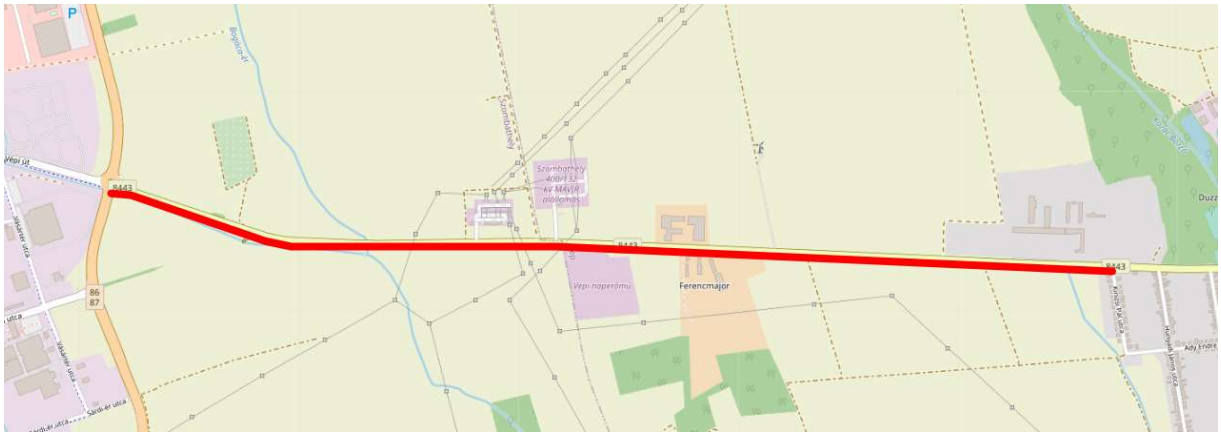
5. A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

5.1. A KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEI

5.1.1. ÚJ LÉTESÍTMÉNYEK LÉTREHOZÁSA

ÖNÁLLÓ KERÉKPÁRÚT ÉPÍTÉSE VÉP ÉS SZOMBATHELY KÖZÖTT

A várost Szombathellyel összekötő 8443. sz. út mentén elválasztott kerékpáros létesítményre van szükség, mivel a gépjárművek sebessége miatt az útszakasz nagyon balesetveszélyes. A Vépi út és a 86. sz. főút kereszteződéséig kiépített kerékpárút van Szombathelyen, a vépi kapcsolat azonban hiányzik. Önálló kerékpárút építését javasoljuk erre a 3,80 km-es szakaszra Szombathely 86. sz. főút - Vépi út kereszteződésétől Vépen a Kinizsi Pál utcáig, amelyből 2,00 km Vép közigazgatási határán belül van (29. ábra).



29. ábra: Önálló kerékpárút építését javasoljuk Vép és Szombathely között

KÖZÖS GYALOG- ÉS KERÉKPÁRÚT A SZENT IMRE UTCÁBAN A KINIZSI ÉS A JÓKAI UTCA KÖZÖTT

A külterületi önálló kerékpárút folytatásaként a Szent Imre utcában a Kinizsi és a Jókai utca között közös gyalog- és kerékpárút építését javasoljuk (30-31. ábrák). A belterületi szakasz elején a Szent Imre utcában a gépjárművek tényleges sebessége magasabb 50 km/h-nál, illetve a Kinizsi és a Jókai utca közötti járdaszakaszon a gyalogos közlekedés még igen gyér. A becsatlakozó mellékutak forgalma sem akadályozza a főúttal párhuzamosan közlekedő kerékpárosokat, illetve beépítés a Szent Imre úton itt még egyoldalú.



30. ábra: Közös gyalog- és kerékpárút építését javasoljuk a Szent Imre utcában a Kinizsi és a Jókai utca között



31. ábra: Közös gyalog- és kerékpárút a Szent Imre utcában a Kinizsi és a Jókai utca között

KERÉKPÁRSÁV A SZENT IMRE ÉS DÓZSA GYÖRGY UTCÁKBAN

A város fő tengelyében, a Szent Imre utcában a Jókai utcától kezdve, a Kolozsvári utca Dózsa György utcai kereszteződéséig, valamint a Dózsa György utca teljes szakaszán a gépjárműforgalomtól elválasztott új kerékpáros létesítmény építését javasoljuk. A gyakori, 300m-nél sűrűbben elhelyezkedő bekötő utak miatt a kerékpáros forgalom egy oldalon való vezetése nem ajánlott, ezért mindenképpen kétoldali létesítményre van szükség.

A hatályos műszaki előírás alapján (e-UT 03.04.13:2019 Kerékpározható közutak tervezése) a 4000 Ej/n forgalomnagyság figyelembe vételével kerékpársáv kialakítását javasoljuk a 32. ábrán bemutatott példához hasonlóan.



32. ábra: Példa: kerékpársáv kialakítására a Fő utcában Ácson

A kerékpársáv kialakításához az útvonal egyes szakaszain burkolatszélesítésre van szükség, de főleg a Szent Imre és a Kolozsvári utcában a burkolat szélessége megfelelő a kerékpársáv kialakításához.

Amennyiben a burkolatszélesítésre forráshiány miatt később kerülhet sor, rövid távú, átmeneti megoldásnak javasoljuk kerékpáros nyom burkolatjel elhelyezésével a kerékpáros közlekedés segítését.



33. ábra: Kerékpársávot javaslunk a Szent Imre és a Kolozsvári utcában



34. ábra: Kerékpársávot javaslunk a Dózsa György utcában

KERÉKPÁROS NYOM A KASSAI, A RÁKÓCZI FERENC ÉS A KOLOZSVÁRI UTCÁBAN

A város északi irányú tengelyében fekszik a Kassai utca, amely a 8445. sz. összekötő út belterületi szakasza Nemesbőd irányába. Innen ágazik le a vasútállomáshoz a Toldi utca, illetve a város északi határában fekvő ipari létesítményekhez is kapcsolatot teremt ez az utca. A gépjárműforgalma nem jelentős, 1152 Ej/nap, de hálózati szempontból fontos útszakasz.

Ezek figyelembe vételével javasoljuk, hogy **kerékpáros nyom** útburkolat jelek kerüljenek elhelyezésre a belterület határáig ezzel is segítve a kerékpáros közlekedést a 35. ábra mintájára.

A Kassai utcán kívül hálózati szempontból kerékpáros nyomot javaslunk még a Rákóczi Ferenc utcában és a Kolozsvári utca temető melletti szakaszára a forgalomvonzó létesítményekhez való kerékpáros közlekedés támogatására (36-37. ábra).

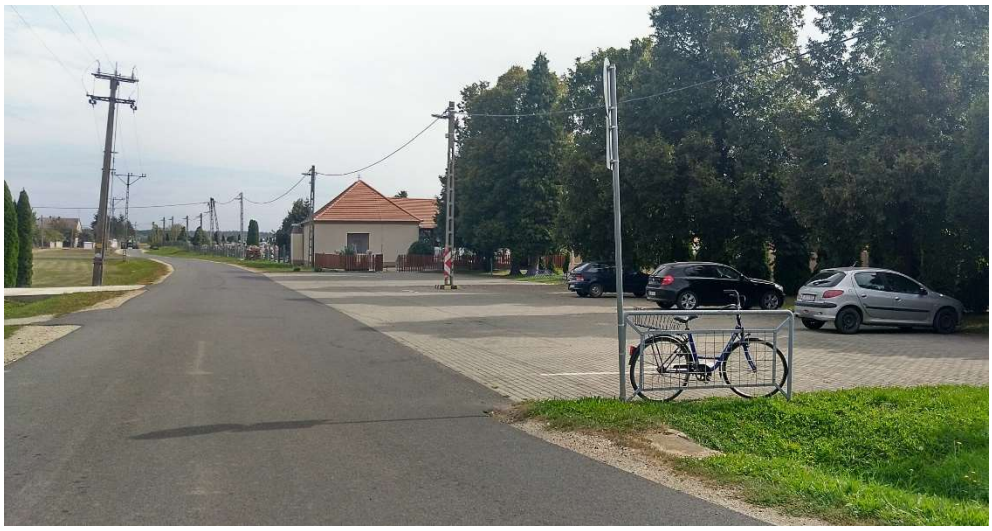


35. ábra: Példa a kerékpáros nyom kialakítására Budapesten
Forrás: http://kerekparosklub.hu/hirek/kerekparos-kerekasztal-a-varoshazan-ii

*KRESZ R. 17. § (9) Az úttesten burkolati jellel kijelölt **kerékpáros nyom** jelzi a kerékpárosok részére az úttesten történő haladásra ajánlott útfelületet. Az így megjelölt úttesten fokozottan számolni kell kerékpárosok közlekedésével.*



36. ábra: Kerékpáros nyomot javaslunk a Kassai utcában



37. ábra: Kerékpáros nyomot javaslunk a Kolozsvári utcában a temető és a Sárvári útvonal eléréséhez

JELZŐTÁBLÁS KIJELÖLÉS A DÓZSA GYÖRGY ÉS A KOLOZSVÁRI UTCÁBAN

A jelzőtáblás kijelölést javaslunk a Dózsa György külterületi folytatásában a 8443. sz. összekötő úton Tanakajd és Ikervár irányában a 82.B számú Rum - Szombathely - Bucsu törzshálózati útvonal eléréséhez, továbbá a Kolozsvári utca külterületi folytatásában Sárvár irányába (38. oldali helyszínrajzon feltüntetve).

5.1.2. MEGLÉVŐ KERÉKPÁRFORGALMI LÉTESÍTMÉNY KORSZERŰSÍTÉSE

ÚTPÁLYASZERKEZET FELÚJÍTÁSA

Az utcák kerékpározhatóságát nagyban meghatározza az útburkolatok minősége, és a gépjárműforgalom nagysága. Vép úthálózatának burkolatállapota az utcák túlnyomó részében kifejezetten jónak mondható. Néhány utca kivétel ez alól, rossz minőségű repedezett útburkolat található például a vasútállomás utcájában, a Toldi utcában (38. ábra). Javasoljuk az útpályaszerkezet felújítását a gyenge útburkolatú utcákban.



38. ábra: Javasoljuk a rossz minőségű útburkolatok felújítását például a Toldi utcában

30 KM/H-S SEBESSÉGKORLÁTOZÁS KITERJESZTÉSE

Számos útszakaszon, a lakóutcák többségében 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben, ami nagyban elősegíti a biztonságos kerékpározást. A sebességkorlátozás a legtöbb utcában csak jelzőtáblával van kijelölve. A Rákóczi Ferenc utcában forgalomcsillapító eszköz is kiépítésre került az általános iskola környezetében három helyen, ami nagyon hatékonynak bizonyul. Javasoljuk a sebességkorlátozást minden lakóutcára kiterjeszteni, illetve a jelzőtáblán kívül forgalomcsillapító építési beavatkozással is hangsúlyozni a 30 km/h-s sebességkorlátozást legalább azokon a szakaszokon, ahol a sebességhatár túllépése gyakran előfordul. Javasoljuk továbbá az egységes 30 km/h-s korlátozást, a 40 km/h-s sebességhatár mellőzését, mint például a Deák utcában (39. ábra).

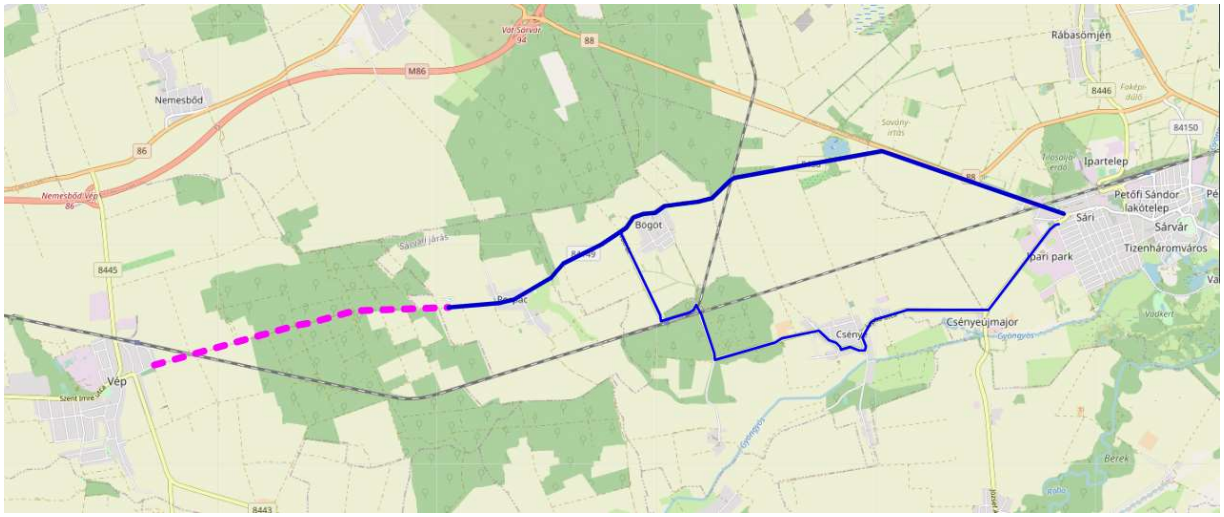


39. ábra: Javasolt az egységes 30 km/h-s korlátozás, a 40 km/h-s sebességhatár mellőzése (Deák utca)

FÖLDÚT STABILIZÁLÁSA VÉP ÉS PORPÁC KÖZÖTT

A meglévő földút kapcsolat murvás stabilizálását javasoljuk a Vép-Sárvár összekötő útnak a Vép-Porpác közötti szakaszára (40. ábrán ciklámen színnel jelölve). Az útvonal további Porpác-Bögöt-Sárvár szakaszán burkolt út áll rendelkezésre (40. ábrán kék színnel jelölve), illetve a 88. sz. főút menti szakaszán önálló kerékpárút vezet be Sárvárra. A 40. ábrán alternatív útvonalként a Csénye és Csényeújmajoron keresztül vezető útvonal is be an jelölve.

Az útszakasz murvás stabilizálása elősegítené a két város közötti főként szabadidős, turisztikai kerékpáros forgalmat.



40. ábra: A meglévő földút murvás stabilizálását javasoljuk a Vép-Sárvár összekötő út Vép-Porpác közötti szakaszára, ciklámen színnel jelölve

A tervezett új létesítmények átnézeti helyszínrajza a 39. oldalon látható.

VÉP VÁROS KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE

Tervezett kerékpáros létesítmények átnézeti helyszínrajza

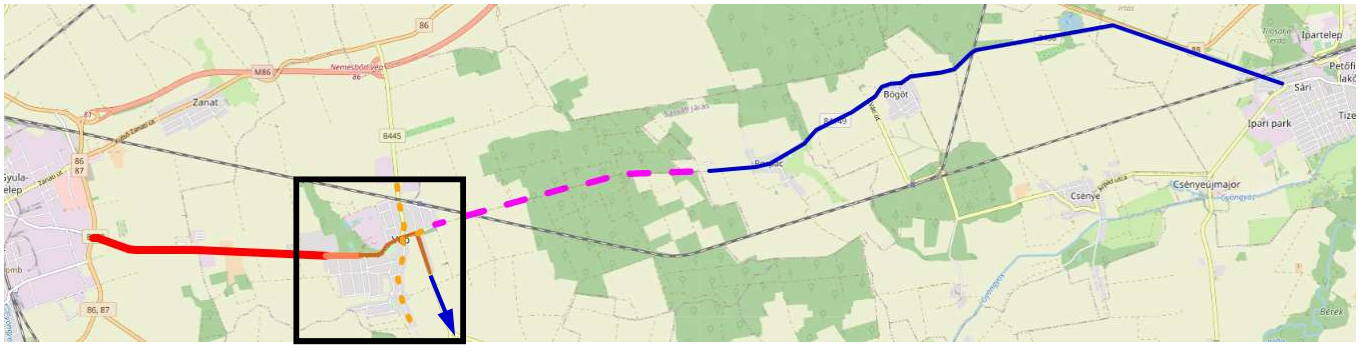
Készítette: Dr. Makó Emese

2020. november

Jelmagyarázat

- Önálló külterületi kerékpárút
- Közös gyalog- és kerékpárút
- Kerékpársáv
- Kerékpáros nyom
- Murvás stabilizáció
- Jelzőtáblás kijelölés





5.1.3. KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE

A 3.3.2. KERÉKPÁRPARKOLÁS, MULTIMODALITÁS fejezetben bemutattuk, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények elengedhetetlen kiegészítő elemei a kerékpár tárolók, kerékpár parkolók, továbbá a kerékpáros közlekedés egyik alapfeltétele a biztonságos kerékpártárolás a kiinduló és célállomásoknál, és forgalomvonzó létesítményeknél. A Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.203:2009) szerint a kerékpárhasználat elterjedését jelentősen befolyásolja az, hogy a kerékpárral lehetséges-e a biztonságos tárolás, parkolás. Röviden összefoglaltuk a megfelelő támasz kialakításával szemben támasztott általános követelmények a Kerékpárparkolók és –tárolók kialakítása és elhelyezése című műszaki ajánlás alapján (Magyar Kerékpárosklub, 2012).

Vizsgálatunk során kiderült, hogy Vépen találhatók különféle kialakítású kerékpártámaszok és –tárolók, ugyanakkor alig található olyanok közöttük, amelyek megfelelnek a velük szemben támasztott követelményeknek.

BUSZMEGÁLLÓK

A buszmegállókban nem találhatók biztonságos kerékpárparkolók, amik a kerékpár megtámasztására is alkalmasak.

Javasoljuk a buszmegállókban a műszaki ajánlásban megfogalmazott követelményeknek megfelelő, biztonságos kerékpártámaszok kialakítását ezzel támogatva a multimodális közlekedést (41. ábra mintájára).





41. ábra: Javasolt kerékpártámasz kialakítás
Forrás: http://kertvarosibringa.blogspot.hu/2011/10/milyen-jo-kerekpartamasz-kovetendo-es.html

KÖZINTÉZMÉNYEK

Javasoljuk, hogy az önkormányzat a saját gondozásában lévő intézményeinél telepítsen biztonságos kerékpártámaszokat, az általános iskola udvarán és a Polgármesteri Hivatalban lehetőleg fedett kerékpártárolót is a bemutatott Műszaki ajánlás követelményeinek megfelelően.

EGYÉB FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEK

A városban elhelyezett kerékpártámaszok egy-két 3. fejezetben bemutatott kivétellel nem felelnek meg a biztonságos kerékpártárolás követelményeinek.

A nem önkormányzati tulajdonú, de közintézményekhez kapcsolódó létesítmények kerékpáros elérhetőségét is javasoljuk javítani megfelelő támaszok és parkolók kialakításával.

Javasoljuk, hogy a kiskereskedők, szolgáltatók, magánemberek által **közterületre létesített kerékpárparkolók kialakításának** esetére az **Önkormányzat tegye kötelezővé** a Műszaki ajánlásban foglaltakat pl. a közterületfoglalási vagy arculati szabályozásban.

5.1.4. KERÉKPÁROS ÚTIRÁNYJELZŐ TÁBLARENDSZER

Javasoljuk, hogy a település központjában a Szent Imre – Kassai utca és a Kolozsvári - Dózsa György utca kereszteződésében valamint a város belterületének határain (nyugaton a Szent Imre utcában, északon a Kassai utcában, nyugaton a Kolozsvári utcában és délen a Dózsa György utcában) helyezzenek el jelzőtáblákat a 42. ábra mintájára.

Javasoljuk kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítását Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés kézikönyvben foglaltaknak megfelelően. A Kerékpározható közutak tervezése című (e-ÚT 03.04.13:2019) útügyi műszaki előírás is megfogalmaz követelményeket az útbaigazító és információs táblákat illetően (a 60-62. oldalán).
A kerékpáros útirányjelző tábla célja, hogy segítse a kerékpározókat az adott útvonal követésében és a tájékozódásban. Jellemzően csomópontokban jelzi, hogy milyen irányban és milyen távolságra érhető el az útvonalon a következő település, településrész, vagy egyéb fontos célpont. Amennyiben az útvonalnak száma vagy jele is van, úgy azt is jelöli.



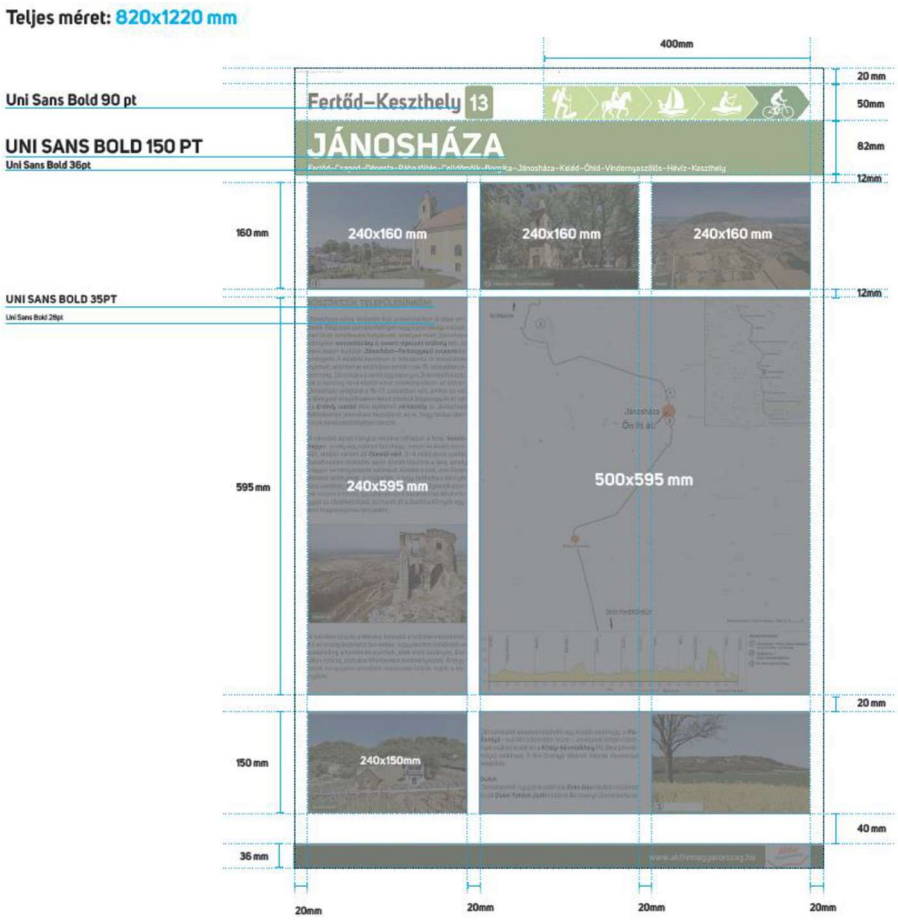
42. ábra: Kerékpáros útirányjelző tábla a kézikönyv alapján

5.1.5. INFORMÁCIÓS TÁBLÁK ÉS KERÉKPÁROS PIHENŐHELY HELYSZÍNE

A kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra fontos elemei a kerékpáros útvonalak mentén található pihenőhelyek, a településeken belül pedig a kerékpártárolók. A magyar kerékpáros útvonalak felszereltsége ilyen szempontból jelentős hiányosságokat mutat, pihenőhelyek a kerékpáros útvonalak mentén csak elvétve találhatók. A 43. ábra példát mutat be egy jól kialakított kerékpáros pihenőhelyre.



43. ábra: Példa kerékpáros pihenőhely kialakítására Passau térségében
Forrás: www.horrycounty.org

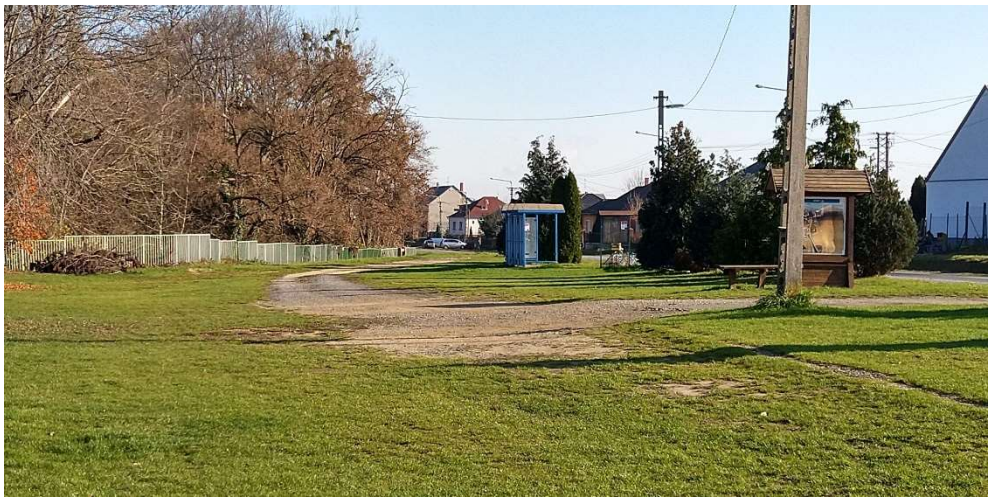


44. ábra: Példa információs tábla kialakítására a kézikönyvben

Az információs tábla javasolt kialakítására szintén a Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés kézikönyvből mutatunk példát (44. ábra). Helyszínnek a Szent Imre utcai Sporttelep környezetében a buszmegálló mögötti területet javasoljuk információs tábla és kerékpáros pihenőhely elhelyezésére (45-46. ábrák). A kerékpáros pihenőhely egyben a helyiek fedett kerékpártárolójaként is szolgálhatna a buszmegálló közelsége miatt.



45. ábra: A pihenőhely javasolt helyszíne a Sporttelep melletti buszmegálló mellett
Forrás: Google + saját szerkesztés



46. ábra: A pihenőhely javasolt helyszíne a Sporttelep melletti buszmegálló mögött

A helyszín adottsága kiváló, mert a közelében fekvő sportpályán minden infrastruktúrával felszerelt öltöző épület mellett két teniszpálya, labdarugó pályák és egy közösségi kemence is vonzó állomás lehet, továbbá egy lovarda is található a közelben. Tovább haladva az Erdődy család többszáz éves várkastélya járható körbe.

A Tegyünk Együtt Vépért Egyesület (TEVE) pályázati forrástnyert a kerékpáros pálya és pihenőhely léteehozására, amelyet 2021-ben valósítanak meg.

Egy másik információs táblát a város központjában a templom és a Polgármesteri Hivatal környezetében javaslunk elhelyezni.

5.2 SZERVEZETI-MŰKÖDÉSI HÁTTÉR

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSÉRT FELELŐS KOORDINÁCIÓ SZERVEZETI, SZEMÉLYI ÉS TÁRGYI FELTÉTELEINEK JAVÍTÁSA

Vép Város Önkormányzata személyi állománya várhatóan nem fog emelkedni a kerékpáros fejlesztések hatására. A kerékpáros közlekedésért felelős személy a polgármester, és a GAMESZ vezető.

Vép Város Önkormányzata nem rendelkezik a település, azon belül az utak fenntartására szolgáló tárgyi eszközökkel. A fenntartási munkákat megbízásos formában külső cégekkel tervezik végeztetni a jövőben is addig, míg a Magyar Falu Program pályázatának segítségével az utak tisztításához szükséges gépekhez jut.

Az útfenntartásra betervezett keretből történtek eddig a karbantartások. A kerékpárút-hálózati fejlesztéseket követően a keretösszeg felemelését tervezik.

A TOP pályázat előírása alapján a fejlesztési támogatás összegét, és a pályázat lebonyolítását, kifizetéseket elkülönített számlán kell kezelni, melynek érdekében az önkormányzat elkülönített számlát nyitott.

A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ILL. KERÉKPÁROS TURIZMUS TÉMÁJÁBAN AKTÍV HELYI ÉS ORSZÁGOS CIVIL SZERVEZETEKKEL VALÓ EGYÜTTMŰKÖDÉS BEMUTATÁSA

A város önkormányzata a települést érintő fejlesztésekkel kapcsolatos döntésekbe rendszeresen bevonja a civil szervezeteket, illetve számos kulturális és sportrendezvény szervezésében működnek együtt.

A Vas Megyei Kerékpáros Szövetség a kerékpáros kultúra kiterjesztése érdekében folyamatosan megállapodásokat köt az elveivel és céljaival egyetértő, azt elősegítő szervezetekkel. Céljuk az, hogy segítsék és megtalálják azokat a kerékpáros megoldásokat, amelyek élhetőbbé teszik Vas megyét, továbbá a kerékpáros programjaik a szervezeteknek, közösségeknek valódi közösségi élményeket adjanak. A megyei önkormányzat VELOREGIO pályázatához is aktívan bekapcsolódott a város, annak érdekében, hogy a tervezett útvonalak a Szombathely-Vép-Sárvár szakasszal bővüljenek.

A településen működik a Vép Városi Sportegyesület A jövőben a Vép Városi Sportegyesület kerékpáros programok szervezését tervezi az önkormányzattal együttműködve.

Az Önkormányzat a következő szervezetekkel tervez együttműködni annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedést és a kerékpáros turizmust támogassa:

- Szombathelyi Egyetemi Sportegyesület
- Szombathelyi Tekergők Egyesület
- Sárvári Kerékpár Egylet

5.3. KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK

OKTATÁSI, SZEMLÉLETFORMÁLÁSI INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA

Gyermekek közlekedésre nevelése

Egységes módszertan és célmeghatározás szerint szükséges a gyermekek (kerékpáros) közlekedésre nevelése, a biztonságos közlekedés alapjainak elsajátítása és a kerékpárhasználat oktatása a különböző korcsoportoknak megfelelő módszerekkel, képzett oktatókkal, valamint kerékpáros iskolai kirándulások támogatásával.
Javasoljuk, hogy a Vépi Hatos Ferenc Általános Iskola tanóra keretében is foglalkozzon a gyermekek kerékpáros közlekedésre nevelésével a kerékpárhasználat oktatásával. A Mobilitási hét keretében már többször szerveztek ilyen programokat.





47. ábra: A 2016-os Mobilitási héten kerékpáros ügyességi verseny Vépen

Közlekedési kampányok és szemléletformálás

Kerékpározást népszerűsítő kampányok, roadshow-k, image kampányok, minősítési rendszerek (kerékpárosbarát munkahely- és település), kezdő kerékpárosokat támogató akciók szervezése és támogatása szükséges. A kerékpáros egészségfejlesztés és közösségfejlesztés, a helyi, közösségi kezdeményezésű kerékpáros egészségvédő klubok kialakítása, működtetése, programszervezés és a kerékpáros életmód-tanácsadás szintén segíti a célok elérését. Emellett a gépjárművezetők, mint célcsoport kerékpárosbarát szemléletformálásával és integrált közlekedési kampányokkal elérhető a

közlekedésben résztvevők partneri viszonyának kialakítása és a kerékpározás népszerűsítése. További feladat a kerékpár körül kialakult téves percepciók, félelmek eloszlatása, az előnyök elfogadtatása.

Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Terv (NKS-OKKHT)

2013 óta minden évben csatlakozott Vép az Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap országos rendezvényeihez (46-47. ábra).

Javasoljuk, hogy a város a jövőben is **csatlakozzon az Európai Mobilitási Hét nemzetközi kampányához**, bővítse a rendezvények számát annak érdekében, hogy a kerékpározás minél népszerűbb legyen a lakosság körében. Az önkormányzat bővítse az együttműködéseket a 3.5. pontban bemutatott civil szervezeteken kívül a helyi vállalatokkal és a helyi médiával is.



48. ábra: A 2017-es Mobiltási Hét plakátja Vépen





49. ábra: A 2018-as kerékpáros felvonulás plakátja Vépen és Szombathelyen

A Mobilitási hét keretében 2013 óta a város lakossága számos esetben kinyilvánította azt az igényét, hogy Vép és Szombathely között önálló kerékpárút épüljön. A kerékpáros felvonulások célja is az volt, hogy felhívják a döntéshozók figyelmét a problémára (48-51. ábra).



50. ábra: Kerékpártúra a Vép-Szombathely kerékpárútért 2015-ben (a címlap fotója is ebben az évben készült)



51. ábra: Kerékpártúra a Vép-Szombathely kerékpárútért 2013-ban

A kerékpárút megépülése után új célt kell kitűzni a városlakók számára. A legfontosabb jövőbeni cél lehet a kerékpáros részarány növelése a városon belüli közlekedésben hangsúlyozva az egészségre gyakorolt jótékony hatását és a környezetvédelmi szempontokat.

6. MEGVALÓSÍTÁS

6.1. ÜTEMEZÉS, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV

A javasolt intézkedések rangsorolása, ütemezése a következő:

I. ÜTEM: IDŐTÁVLAT 0-5 ÉV

ÚJ LÉTESÍTMÉNYEK

1) Önálló kerékpárút építése Vép és Szombathely között

2) Kerékpársáv a Szent Imre és Dózsa György utcákban

3) Közös gyalog- és kerékpárút a Szent Imre utcában a Kinizsi és a Jókai utca között

4) Kerékpáros nyom a Kassai, a Rákóczi Ferenc és a Kolozsvári utcában

5) Jelzőtáblás kijelölés a Dózsa György és a Kolozsvári utcák külterületi folytatásaként Tanakajd (82.B törzshálózati elem) és Sárvár irányába

6) 30 km/h-s sebességkorlátozás kiterjesztése forgalomcsillapító építési beavatkozással is hangsúlyozva

KORSZERŰSÍTÉSEK

7) Földút stabilizálása Vép és Porpác között

8) Útpályaszerkezet felújítása például a vasútállomás utcájában, a Toldi utcában

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE KÖZINTÉZMÉNYEKNÉL

GYERMEKEK KÖZLEKEDÉSRE NEVELÉSE

KÖZLEKEDÉSI KAMPÁNYOK ÉS SZEMLÉLETFORMÁLÁS

II. ÜTEM: IDŐTÁVLAT 5-10 ÉV

INFORMÁCIÓS TÁBLÁK ELHELYEZÉSE, KERÉKPÁROS PIHENŐHELY KIALAKÍTÁSA

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE BUSZMEGÁLLÓKBAN

KERÉKPÁRPARKOLÁS FEJLESZTÉSE EGYÉB FORGALOMVONZÓ LÉTESÍTMÉNYEKNÉL

6.2. FORRÁSOK

Vép Város Önkormányzata a 6.1 fejezetben bemutatott fejlesztési elképzelések közül a „**Vép-Szombathely közötti kerékpárút vépi szakaszának kiépítését" a TOP-3.1.1-15-VS2-2019-00001** kódszámú projekt" Európai Uniós társ-finanszírozású támogatási kérelmére tervezi megvalósítani.

A 2021–2027 közötti támogatási ciklus forrásainak hatékony felhasználása nagymértékben elősegítheti a kerékpáros terület fejlődését. A kifejezetten kerékpározásra fókuszáló forráslehetőségek mellett az integrált szemlélet érvényesítésével lehetőség adódik arra, hogy kerékpáros projektelemek olyan projektekbe is beépülhessenek, ahol a fejlesztés fő célja nem a kerékpározásra irányul. Az Operatív Programokban kerékpáros kapcsolódási lehetőségek adódnak fejlesztéseket kiegészítő kerékpáros projektelemek esetén, illetve szemléletmódjában kerékpárosbarát fejlesztések esetében is.

Lehetséges források 2021-2027 között

- A GINOP helyett VINOP (Vállalkozásfejlesztési és Innovációs Operatív Program)
- KEHOP helyett ZIKOP (Zöld Infrastruktúra és Klímavédelmi Operatív Program)
- Az IKOP utóda a Mobilitás Fejlesztési Operatív Program (MIOP)
- EFOP helyett az Humánfejlesztési Operatív Program (HOP) pedig a szociális, kulturális és oktatási programokat finanszírozza
- Mobilitás Fejlesztési Operatív Program (MIOP)
- A TOP helyett VMOP lesz, vagyis Versenyképes Magyarország Operatív Program

Mobilitás Fejlesztési Operatív Program (MIOP)

Az operatív program követi a 2014-2020 közötti programozási periódus IKOP prioritásait, figyelembe véve az új keretrendszert.

A közlekedésfejlesztés továbbra is fontos eszköze a gazdaságfejlesztésnek, valamint a területi kohéziónak, mindazonáltal az európai zöld megállapodással összhangban nagy hangsúlyt helyez a fenntartható közlekedési formák támogatására: a kötöttpályás közösségi közlekedés és kerékpáros közlekedés fejlesztésére, az egyes közlekedési módok összekapcsolására, valamint a motorizált közlekedés környezetbarátabbá tételére az alternatív üzemanyagtöltő infrastruktúra bővítése révén, valamint a közösségi közlekedésben résztvevő járműállomány mielőbbi cseréjére tiszta és energiahatékony közúti járművek beszerzésének támogatásával, illetve az alternatív üzemanyagok előállításának ösztönzésével.

Versenyképes Magyarország Operatív Program

A program a 2014-2020 TOP tematikáját és integrált területi programokon keresztül megvalósuló modelljét folytatja:

- elsődlegesen a helyi önkormányzati fejlesztéseket finanszírozza, fejlesztési tematikája kiterjed a helyi gazdaságfejlesztésre és foglalkoztatásra, a települési infrastruktúra, településüzemeltetés és helyi közszolgáltatások fejlesztésére,
- fenntartható városfejlesztési intézkedése keretében a helyi fejlesztési stratégiájuk alapján kiválasztott városok a fenti fejlesztéseket integrált helyi városfejlesztési programokban valósíthatják meg, illeszkedve a helyi klímastratégiákhoz,
- szerepet vállal a helyi jelentőségű turizmus fejlesztésében,
- szerepet vállal a komplex programmal fejlesztendő járásokban helyi társadalmi felzárkózási programok támogatásában.