VESZPRÉM MEGYEI ÖNKORMÁNYZAT
KÖZGYŰLÉSE

HATÁROZAT

Szám: 35/2021. (IV. 27.) MÖK határozat
Tárgy: Döntés a Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv jóváhagyásáról

---

A Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének feladat és hatáskörében eljárva a Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének Elnöke a veszélyhelyzet kihirdetéséről és a veszélyhelyzeti intézkedések hatálybalépéséről szóló 27/2021. (I. 29.) Kormányrendelettel kihirdetett veszélyhelyzetben, a katasztrófavédelemről és a hozzá kapcsolódó egyes törvények módosításáról szóló 2011. évi CXXVIII. törvény 46. § (4) bekezdésében kapott felhatalmazás alapján az alábbi határozatot hozza:

1. A Veszprém Megyei Közgyűlés Elnöke a *Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv* 2021. februári egyeztetése során beérkezett véleményeket a határozat 1. mellékletében található tervezői válasz szerint fogadja el.

2. A Veszprém Megyei Közgyűlés Elnöke - a 2021-2027 uniós tervezési időszak területfejlesztési dokumentumainak megújításához kapcsolódó - *Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervet* a határozat 2. melléklete szerint fogadja el.

3. A *Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv* érvényre jutását segítő intézkedések:
   a) az elfogadott terv közzététele a megye hivatalos honlapján
   b) a terv elfogadásáról szóló tényközlő és általános ismertető híradás közzététele a térségi tömegtájékoztató eszközökön
   c) az elfogadott tervről értesítés küldése a véleményezésbe bevont szervezetek számára

Határidő: 1. és 2. pont esetében: azonnal
3. pont esetében: 2021. május 20.
Felelős: Polgárdy Imre, a megyei közgyűlés elnöke

Polgárdy Imre s.k.
a megyei közgyűlés elnöke

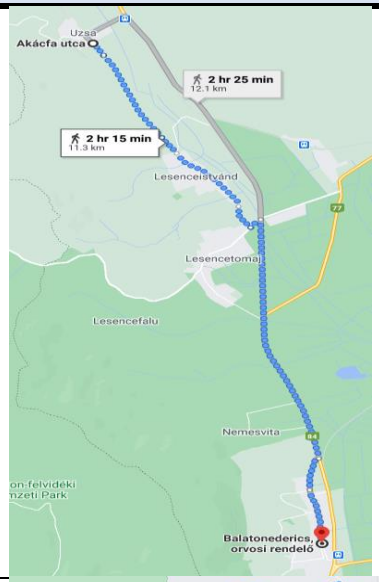
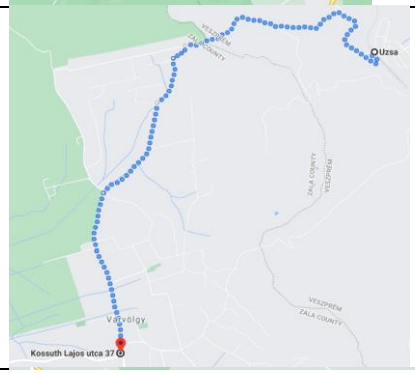
A határozat kihirdetésének napja: 2021. április 27.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Tervzsűri 2021. február 19.
Innovációs és Technológiai Minisztérium
Kerékpáros Koordinációs Főosztály

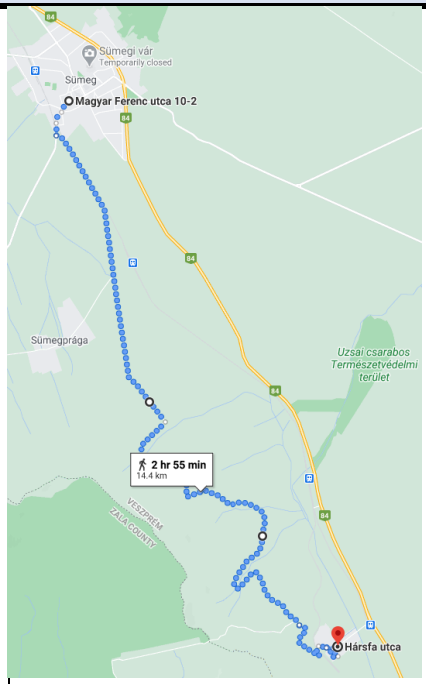
A 35/2021. (IV.27.) MÖk határozat 1. melléklete

Sorszám	Vélemény		Tervezői válasz
1	Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének **elfogadását javasolja** az alábbi észrevételek figyelembevételével:		Nincs teendő.
2	A térképek és a docx kiterjesztésű fájl jobb kezelhetősége érdekében kérjük, hogy a főszövegben szereplő térképek felbontását lecsökkenteni, ugyanakkor külön fájlban, A3 méretű mellékletként kerüljenek benyújtásra a jelenlegi felbontású térképek.		A kért módosítást megtesszük.
3	A 6. ábrán (Veszprém megye meglévő kerékpárforgalmi hálózata) kérjük kiemelten ábrázolni a kijelölt turisztikai nyomvonalakat.		A kért módosítást megtesszük.
4	A 8. ábrán (Veszprém megye megvalósítás alatt lévő és megtervezett kerékpárforgalmi hálózata) kérjük szerepeltetni az összes, engedélyes tervvel rendelkező nyomvonalat. Ennek érdekében legalább a KHT-val rendelkező települések/térségek megkeresését és megkérdezését ajánljuk.		A településeket megkerestük, új információ hiányában a térkép nem módosul.
5	A 13. ábrán (Országos közutak forgalma Veszprém megyében, 2019) kérjük a színkategóriák módosítását annak érdekében, hogy a legfeljebb 2000 EJ/nap forgalmú útvonalak jobban elkülönüljenek az ennél nagyobb forgalmú szakaszoktól.		A kért módosítást megtesszük.
6	A III.2.2. fejezetben kérjük bemutatni, hogy van-e olyan konkrét csomópont, helyszín a megyében, ahol a balesetek száma alapján beavatkozás szükséges.		A kért módosítást megtesszük.
7	A 17. ábrát (Az országos közutak kerékpározhatósága a forgalomnagyság alapján, 2019) kérjük lábjegyzetben vagy jelmagyarázatban magyarázattal ellátni, a megfelelőségi kritériumok feltüntetésével.		A kért módosítást megtesszük.
8	A Bejárható Magyarország Program arculati kézikönyve szerint a kerékpáros turisztikai útvonalak táblázásának módszertana a következő: felül: következő nagyobb település, alul: következő település (pl.: Balatoni Bringakörön Örvényesen K felé: felül Balatonfüred, alul: Örvényes)		A szövegben ennek megfelelően szerepeltettük a táblázást, de a jobb érthetőség kedvéért átfogalmazzuk.
9	**A 6. oldal, Fejlesztendő szakaszok és azok prioritása fejezetben:**		
10	81B Tapolca-Szigliget szakasz a 2025-27-es időszakra datálódott. Ez a szakasz már évek óta előkészítés alatt van, elvileg a forrás is megérkezett rá. Első prioritású kategóriába javasoljuk sorolni a második helyett.		A Tapolca-Szigliget szakasz nagy része megvalósítás alatt van, ahogyan az a tervben több helyen is jeleztük. A megvalósítandó szakaszok között csak a Tapolcán belüli rövid rész szerepel.
11	81 Sümeg-Tapolca szakaszon a gépjármű forgalom nem kritikusan nagy, kerékpározásra alkalmas szakasz, javasoljuk az alacsonyabb prioritású szakaszok közé sorolni.		A Sümeg-Tapolca útvonalon az Útügyi Műszaki előírásban szereplő határértéket meghaladó forgalom mérhető, ezen kívül a szakasz megvalósítása az ITM és a Megyei Önkormányzat megbeszélése alapján néhány éven belül megvalósítandó.
12	81 Vigántpetend-Tótvázsony szakaszon V15: A Kab-hegyi bekötőút és Barnag/Vöröstó közötti átkötő szakasznak nagyobb prioritást javaslunk adni, mert az ajkai irányból ezen keresztül biztonságosabban lenne elérhető a Balaton.		A kért módosítást megtesszük.
13	**Az alábbi szakaszokat javasoljuk még szerepeltetni a Megyei Kerékpárforgalmi Hálózati tervben:**		

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Tervzsűri 2021. február 19.
Innovációs és Technológiai Minisztérium
Kerékpáros Koordinációs Főosztály

Sorszám	Vélemény		Tervezői válasz
14	Uzsa – Balatonederics. Már egy balatonedericsi projekt keretében kitáblázásra került néhány évvel ezelőtt. A táblák eltünedeztek, a felfestések lekopnak, nincs pótolva.		A tervben szerepeltetni fogjuk a szakaszt.
15	Uzsa – Várvölgy. Erdei út, érdemes lenne kitáblázni, mert nyugis és szép helyen halad. Az egyedüli kérdés az uzsabányai bánya. Ott mennek nagy teherautók is.		A szakasz fő- és mellékhálózati szerepet nem tölt be, ezért nem szerepeltetjük a tervben.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Tervzsűri 2021. február 19.
Innovációs és Technológiai Minisztérium
Kerékpáros Koordinációs Főosztály

Sorszám	Vélemény		Tervezői válasz
16	Uzsa – Sümeg Egy rövidebb szakaszon nincs aszfalt, amúgy van. Sümegről a Balaton elérése ezen az úton lenne a legrövidebb.		A tervben szerepeltetni fogjuk a szakaszt.
17	A térségi kerékpárút tervezés érintett szakaszait kérjük megjeleníteni a főhálózati tervben.		A kérdéses szakaszok már szerepelnek a tervben, 1. prioritásba sorolva.
18	A Balaton Bike 365 projekt keretében kitáblázott útvonalakat is kérjük megjeleníteni a főhálózati tervben.(Berencsi Miklós -AÖFK)		A kért módosítást megtesszük.
19	Kérjük kifejteni a főhálózati tervben, hogy mely helyszíneken javasolt kerékpáros pihenőhelyeket létesíteni. (Berencsi Miklós -AÖFK)		A kért módosítást megtesszük.
20	A 17. ábrán a jelmagyarázatot kérjük javítani, a kerékpározható útszakaszok zöld színnel vannak feltüntetve. (Hóz Erzsébet -Közlekedéstudományi Intézet)		A kért módosítást megtesszük.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Tervzsűri 2021. február 19.
Innovációs és Technológiai Minisztérium
Kerékpáros Koordinációs Főosztály

Sorszám	Vélemény		Tervezői válasz
21	Javasoljuk azoknak a baleseteknek az adatait is elemezni, amelyekben a kerékpáros nem okozó, hanem részes volt, ez további információkkal szolgál azokról a gócpontokról, amelyekben a kerékpárosok veszélynek vannak kitéve. (Hóz Erzsébet - Közlekedéstudományi Intézet)		A Veszprém Megyei Rendőr-Főkapitánysághoz a tervezés elején eljuttattuk adatigénylésünket, amire nem kaptunk választ. Adatok hiányában a kérést nem tudjuk teljesíteni.
22	Az egyes útszakaszok számozására tett javaslat logikus, de jelenleg folyik egy új számozási rendszer kidolgozása, mely az EuroVelo hálózat hazai szakaszain és a rácsatlakozó útvonalakon alapul. Veszprém megyét elsősorban az EuroVelo 6-os útvonalra csatlakozó szakaszok érintik, melyek számozása a másodrendű hálózaton 2x, a harmadrendű hálózaton 2xx lesz. Javasoljuk, hogy a KHT-ban ez a számozás szerepeljen. (Glász Attila - ITM KRKF)		Az új számozási rendszert szerepeltetni fogjuk a javasolt számozási rendszer mellett.
23	A terv elkészülte után Balatonfüred város polgármestere javasolta, hogy a Veszprém-Nemesvámos-Hidegkút-Balatonfüred útvonal hiányzó Hidegkút-Balatonfüred szakasza is kerüljön be a javasolt nyomvonalak közé. (Fabacsovics Zoltán- VMÖK)		A javaslattal egyetértünk, beépítjük a tervbe. Mivel a szakaszt 2021. március-április folyamán a BalatonBike 365 projekt keretében kijelölik, mint kerékpározható turisztikai útvonalat, ezért a tervben fejlesztésként csak a szilárd burkolattal nem rendelkező szakasz burkolását javasoljuk.
24	Felhívják a kedvezményezett figyelmét, hogy a kerékpáros létesítmények táblázására vonatkozóan új arculati kézikönyv készült. Kérjük a kivitelezés során a 2019. május 15-én hatályba lépett Útügyi Műszaki Előírásban (Kerékpározható közutak tervezése, e-ÚT 03.04.13:2019) leírtak szerint az új arculat használatát. Az arculati kézikönyv az alábbi linken érhető el: https://www.dropbox.com/sh/sdir7if0nk9wo32/AACiGLO2QR5lDWK2AYOMHq4oa?dl=0		A tervben szerepeltetjük az új arculat előírásait.
25	Felhívják a Kedvezményezett figyelmét, hogy jelen nyilatkozat a tervek szakmai elfogadására vonatkozik. A pályázati felhívásnak történő megfelelést a Magyar Államkincstár és az Irányító Hatóság ellenőrzi.		Nincs teendő.
26	Kérik, az észrevételeik alapján átdolgozott KHT-t a kerekpar@itm.gov.hu címre megküldeni.		A kérésnek megfelelően a kész tervet megküldjük.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Szervezetek véleménye

Sorszám	Véleményező szervezetek megnevezése	**Vélemény**	**Tervezői válasz**
1	VERGA Veszprémi Erdőgazdasági Zrt.	A VERGA Zrt. az alábbi kiegészítéssel szeretne élni az átküldött anyaggal kapcsolatban: - az Eplény – Olaszfalu szakasz finanszírozása időközben megoldódni látszik, - az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ pályázata lehetőséget ad a VERGA Zrt.-nek a saját kivitelezésű vizes makadám szerkezetű kerékpározható erdészeti és önkormányzati utak elkészítésére, - jelenleg az engedélyezési eljárások és a kitűzés folyik, - várható befejezés 2021. június 30.	Az Eplény - Olaszfalu szakaszt átsoroljuk a megvalósuló projektek közé, ennek értelmében a szükséges helyeken módosítjuk a tervet.
2	VERGA Veszprémi Erdőgazdasági Zrt.	Kérdésünk továbbá a Veszprém-Gyulafirátót északi részén tervezett, hadiút felüljárót tartalmazó és a VERGA kerékpárúthoz csatlakozó szakasz jelenlegi státusza. Terveink szerint nyárra már csak ez a szakasz hiányzik a Veszprém – Győr útvonalból, mivel Olaszfalu Major utcától kényelmesen be lehet csatlakozni Felsőpere (kisforgalmú közút) – Bakonynána (aszfaltozott erdészeti út) – Dudar (kisforgalmú közút) útvonalon a már kitáblázott útra.	A gyulafirátóti projekt jelenlegi állásáról nincsenek pontos információink, engedélye és kiviteli terve, illetve leszerződött pályázati forrása van a szakasznak, de kivitelezési közbeszerzésről még nem tudunk.
3	Bakonyerdő Zrt.	Nem érkezett észrevétel	Nincs teendő.
4	Magyar Közút Nonprofit Zrt. Veszprém Megyei Igazgatóság	Telefonon jelezte, hogy kifogást nem emelő véleményező	Nincs teendő.
5	Veszprém Megyei Rendőrfőkapitányság	A tervben megfogalmazott fejlesztésekkel egyetértünk, azok megvalósítását örömmel fogadjuk, részben a megye kerékpáros turizmusának további fejlődése tekintetében, részben a kerékpárosok - mint „védtelen közlekedők” - biztonságának növelése érdekében.	Nincs teendő.
6		Általánosságban jelezzük, hogy fejlesztési terv irányával egyetértünk, azonban a dokumentációban szereplő térképek vázlatosak, sok esetben biztosan nem a pontos nyomvonalat jelölik. A szakszerű véleményezéshez elengedhetetlen a tervezett utak térinformatikai állományon keresztüli átvizsgálása, illetve a hosszabb idő biztosítása a véleményezésre, ezért jelen levelünkben kizárólag általánosságban tudunk véleményt adni a fejlesztésekkel kapcsolatban.	A megyei kerékpárforgalmi tervnek nem a pontos nyomvonalak rögzítése, hanem a fő irányvonalak kijelölése a célja. Az észrevételben megfogalmazott pontosságú kijelölés és annak véleményezése majd csak az adott szakaszok engedélyezési tervének készítésekor lesz lehetséges.
7		Általánosításban megjegyezzük, hogy a hiányzó útvonalak, nyomvonalak kijelölése esetében előnyben részesítjük a mezőgazdasági nyomvonalak stabilizálását az új nyomvonal kitűzése helyett.	Egyetértünk, új (zöldmezős) nyomvonalat a terv nem is tartalmaz.
8		Ezúton szintén jelezzük, hogy a tervben szereplő nyomvonalak egy része a Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatósággal egyeztetett, azonban vannak olyan nyomvonalak, amelyekkel kapcsolatban nem történt egyeztetés.	Az egyeztetés első körének a jelenlegi társadalmasítást tekintjük, a konkrét szakaszok, nyomvonalak egyeztetése pedig majd az engedélyezési tervek készítésekor meg fog történni.

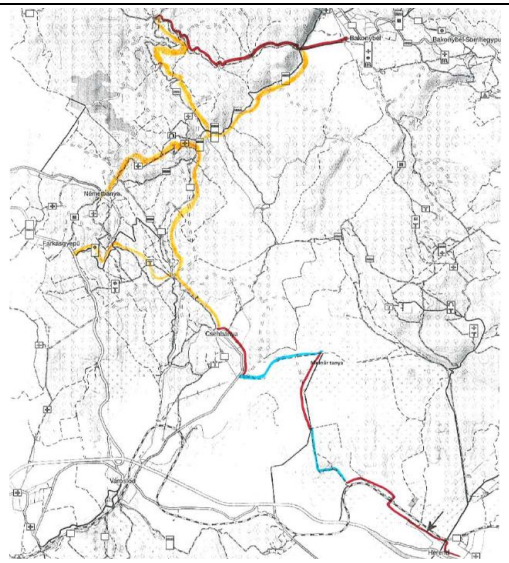
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Szervezetek véleménye

Sorszám	Véleményező szervezetek megnevezése	Vélemény	Tervezői válasz
9	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság	Felhívjuk a figyelmet, hogy a tanulmány érintőlegesen sem foglalkozik azzal, hogy a - helyenként kerékpárút építést- megfogalmazó koncepció érint-e országos természetvédelmi oltalom alatt álló és/vagy Natura 2000 területeket, az országos ökológiai hálózat övezeteit. Amennyiben Natura 2000-es és/vagy természetvédelmi területeket érint új nyomvonal kialakítás, az mindenképpen egyeztetést igényel, de összeségében minden új nyomvonalat szükség egyeztetni, mivel védett és fokozottan védett fajokat érinthetnek a nyomvonalak. Az utak (nemcsak az erdei utak) széle a sajátos ökológiai jellemzők miatt számos védett növénytani természeti érték élőhelye. Például: •Vigántpetend- Monoszló stabilizálásra tervezett erdei út (V17) szélén a madársisak, és nőszőfű félék, a hóvirág. •Köveskál-Szentbékkálla közötti közút mellett, ez utóbbi község felé jobb oldalon a vetővirág és a nagy gombafű állományai ismertek. Ez utóbbi biotópot a 2,4 km hosszú új kerékpárút (V16) érintheti. •Az ország legnagyobb adriai sallangvirág állománya található a Sümeg-Tapolcai (7319) úton, amely út teljes hosszában új kerékpárút létesül.	A tervet kiegészítjük a kért, természetvédelmi lehatárolásokat tartalmazó térképpel.
10		Problémát jelenthet, hogy erdészeti utak, egyéb nyomvonalak kijelölésénél a kataszteri és a használati nyomvonal között jelnetős a különbség. Például a V18-as szakaszon a 77. számú közútról Mindszentkálla felé vezető mezőgazdasági út a Mindszentkálla 042/11 hrsz-ú, és a 040/5, 040/10 a,b hrsz-ú ingatlanok közötti szakaszán a kataszteri és a használati nyomvonal jelentősen eltér.	A fent ismertetett okok miatt a főhálózati terv léptékében a kataszteri és használati nyomvonalak közötti különbségek nem mérvadóak.
11		Tájékoztatásként jelezzük, hogy a V16 szakasz Mindszentkálla-Rozskúti dűlőben vezető mezőgazdasági út nyomvonalán az elmúlt években felmerült a Kékkút és Kővágóörs településeket kamionforgalom alól tehermentesítő közút kiépítése az aszfaltozott közutak összekötésére.	A tájékoztatást köszönjük, a tervben javasolni fogunk alternatívát az út megépültének esetére.
12		A tervezett nagyobb kapacitású kerékpártárolók megjelenésükben, formájukban, színükben és anyaghasználatukban meghatározó elemek lehetnek, amellyel kapcsolatban felhívjuk a figyelmet a települések arculati kézikönyveinek ajánlásaira, illetve a településkép védelmi rendeleteinek arculati előírásaira.	Egyetértünk a javaslattal, beépítjük a tervbe.
13		Összegezve Kérjük, hogy az útvonaltervek készítésekor, új nyomvonalak kijelölésekor minden esetben történjen egyeztetés Igazgatóságunkkal, mint természetvédelmi kezelővel.	Kérésüket továbbítottuk az ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztályának, akik a megyei és a települési kerékpárforgalmi hálózati tervek esetében is fel tudják hívni a figyelmet az egyeztetési igényükre.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
1	Jásd Község Önkormányzata	A Jásd községet érintő kerékpáros útvonal koncepció kijelölésével egyetértek. Jó látni, hogy bár a Megyei Rendezési Tervből hiányoltuk a Jásd-Csetény szakaszt, ebben a koncepcióban már az is feltüntetésre került, így két irányból is erősödhet kerékpáros megközelíthetősége településünknek az Olaszfalu-Bakonynána-Jásd-Szápár-Bakonycsernye, illetve Jásd-Csetény szakaszokkal.		Nincs teendő.
2	Balatonfűzfő Város Önkormányzata	Balatonfűzfő település az intézkedési terv szerint a harmadik prioritási kategóriában szereplő V13 Balatonfűzfő -Berhida kerékpárút nyomvonalon érintett a tervben. A tervezett nyomvonal Balatonfűzfő Város közigazgatási területén a következő nyomvonalon halad (Balatonfűzfő, Aradi u.-Árpád u. -Víztorony u.-ig kijelöléssel, Balatonfűzfő, Víztorony u.-tól a 7213. sz útig. mezőgazdasági út stabilizálása kijelöléssel.)A kijelöléssel létesítendő nyomvonal esetében a (Balatonfűzfő, Aradi u.-Árpád u. -Víztorony u.) módosítását javaslom, a (Balatonfűzfő, Béke tér -József Attila u.-Árpád u. -Víztorony u. szakaszra. Véleményem szerint a településre érkező kerékpáros szempontjából fontos, hogy a létesítendő nyomvonal az igényeinek megfelelő útvonalon haladjon el, a nyomvonal lehetőleg széles útakat, köztéri elemeket (pihenőket, padokat, kukákat), illetve megfelelő, igénybevehető szolgáltatásokat tartalmazzon.		A javasolt útvonalat elfogadjuk, beépítjük a tervbe.
3	Balatonfűzfő Város Önkormányzata	Fontosnak tartanám a terv kibővítését és a megépült kerékpárút (Litér, Határ u.-Balatonfűzfő, Bódi Mária Magdolna u.) nyomvonal fejlesztését. Az előzőekben emlitett szakasz folytatásaként egy a (Balatonfűzfő, Bódi Mária Magdolna u. u. Gyári utca) közötti szakasz létesítését. Ezen szakasz a későbbiekben csatlakozhatna a Balatonfűzfő, József Attila u-i V13 Balatonfűzfő -Berhida kerékpárút nyomvonalon részéhez, így a Litér felől érkezők egy 2km közúti szakasz levágásával csatlakozhatnának a Balatoni bringakörhöz.		A javasolt útvonalat elfogadjuk, beépítjük a tervbe.
4	Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata	Veszprém városának közigazgatási határán belül és a környező települési kapcsolatok kiépítése érdekében jelentős hálózatfejlesztési eredményeket értünk már el, és most is folyamatban van három különböző térségi irányultságú nyomvonal megvalósítása Márkó-Bánd községek, és Felsőörs Község irányába, valamint Gyulafirátót településrész bekacsolása érdekében. Fontosnak tarjuk hangsúlyozni , hogy a hivatásforgalmi kerékpárutak mellet egyre fontosabb lesz a jövőben a rekreációs és turisztikai célú nyomvonalak kiépítése. Ennek előfeltétele a megfelelő vasúti kapcsolatok kiépítése, amely korszerűsítési munkák jelentős lemaradásban vannak a térségünket tekintve. A Székesfehérvár-Veszprém-Boba közötti villamosítási munkálatok elindítása és a Győr irányába közlekedő vonatok infrastrukturális feltételeinek a javítása elengedhetetlen, hogy a kerékpáros feltételek tovább tudjanak fejlődni megyénkben. A Bakonyvasút Szövetség és a helyi kerékpáros civil szervezetek bevonása a tervezésbe éppen ezért javasolt, annak érdekében, hogy a távolabbi elérésű erdei gyalogos és kerékpáros nyomvonalak is szélesebb közönség számára legyen elérhetőek.		A vasúti elérés javítását szorgalmazó javaslatot beépítjük a tervbe.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
5	Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata	Általános igényként fogalmazzuk meg azt is, hogy a települések között gépkocsiforgalom számára rendelkezésre álló infrastruktúra részeként jelenjenek meg a kerékpáros fejlesztések is. A külön nyomvonalon történő kerékpáros forgalom elvezetése javasolt a 8-as és 82-es út összekötése érdekében tervezett a Litéri csomópontból kiinduló új szakaszon, ahogyan a 8-as számú főút további fejlesztésének a részeként is meg kell jelenjenek a kerékpáros létesítmények és a forgalom számára szükséges átvezetések.		A Litéri csomóponttól Gyulafirátótig tervezett főúti kapcsolat melletti kerékpárhálózati elem a Győr - Pannonhalma - Zirc - Balatonfűzfő összekötést lerövidíti, ezért a vonatkozó javaslatot elfogadjuk és beépítjük a tervbe.
6	Veszprém Megyei Jogú Város Önkormányzata	Veszprém város továbbra is tervezi, hogy a következő időszakban a Csopaki és a Hajmáskéri térségi települési eléréseket javító beavatkozásokat megvalósítja a KHT-ban foglaltak szerint.		Nincs teendő, a terv tartalmazza a két említett szakaszt (Veszprém-Gyulafirátót - Hajmáskér és Veszprém-Szabadságpuszta - Csopak között).
7	Szentgál Község Önkormányzata	Szentgál Köszség Önkormányzata és Bánd Község Önkormányzata szükségesnek tartaná a két település összekötését kerékpárúttal. Szentgál településen a 883, 0114/2, 0114/1 és a 097 hrsz-ú ingtalanokon javasolnánk a kerékpárút kijelölését.		A javasolt útvonalat elfogadjuk, beépítjük a tervbe.
8	Márkó Község Önkormányzata	Terveink között szerep egy Bánd-Szengtál közötti murvás burkolatú turisztikai kerékpárút, mely összekötné és állomásai lennének olyan turisztikai látványosságoknak, mely minden korosztályt érdekelhet. Ezen kerékpárutat a 052/1, 434/1, 401, és a 050/13 hrsz ingatlanokon lehetséges kivitelezni a bándi területeken. Ezt a kerékpárutat Szentgál településsel együtt kívánjuk megvalósítani, amennyiben erre lehetőségünk adódik.		Lásd fenti választ.
9	Herend Város Önkormányzata	A Veszprém - Márkó - Bánd - Herend kerékpárút Herendi szakasza elkészült a Majolikaligeti Horgásztavakig. Amennyiben innen a Molnár tanya érintésével Csehbányáig kerékpározhatóvá tudnánk tenni az erdei földutat, úgy a Veszprém - Márkó - Bánd - Herend szakasz csatlakozhatna a Bakony erdőt feltáró úthálózathoz. A Herend - Csehbányai szakasz kiépítésével a Bakonyon keresztül Bakonybél, Farkasgyepű, Németbánya, Bakonyjákó települések elérhetőek lennének az összes turisztikai látványossággal együtt (Hubertlaki Vendégház, Szén Pajta állomás, Róth Gyula Tanösvény, Sobri Jóska Pénzlyuk barlang, Bakonybéli mészégető, Szent Gellértkút kápolna, Huszárok előpuszta, Széchenyi Zsigmond Vadász emlékmű, Bakonyi Gyilkostó, Forrasztókői exótáskert, Mayer Atal emlékhely, Farkasgyepűi pisztrángostó, stb.). A Bakony erdő útjai jelen pillanatban is kerékpározhatóak a Herend - Csehbánya szakasz egy részének kivételével. Az úthálózat többi része jelenleg is kerékpározható, jó minőségű részben aszfaltos és murvás út. Ezen két rövid szakasz megépítésével közel 100 km-es úthálózat tárható fel a Bakony erdőben. A mellékelt térképünkön kék színnel jelöltük azt a két rövid szakaszt, amit kerképározhatóvá kellene tenni. Amennyiben Veszprémből kerékpárral feltáródna a Bakony erdő, úgy megnyilna a lehetőség az úthálózat továbbfejlesztésére Pápa felé.		A javasolt útvonalat elfogadjuk, beépítjük a tervbe.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
10	Óbudavár Község Önkormányzata	Óbudavár örömét fejezi ki, hogyha minél több kerékpárutat terveznek a megyében.		Nincs teendő.
11	Balatonederics Község Önkormányzata	Lesencetomajtól a Balatonig kerékpárút található, mely rendszeresen használt. Nemesvita községen áthaladó, Balatonederics és Uzsa között található kijelölt kerékpárút, melynek minősége külterületen sok kívánnivalót hagy maga után. Csapadékos időben veszélyes, mezőgazdasági utakon éri el Balatonedericset és kapcsolódik a Balatont megkerülő kiépített kerékpárúthoz. Ezúton kérem, hogy fejlesztés alkalmával szíveskedjenek a minőség javítását tervezni a fent megnevezett útszakaszokra, mivel ez a gyenge minőségű kerékpárút jelentős forgalmat bonyolít le egész évben. Burkolandó szakasz 2296 méter. Egyéb útvonal, aszfalt burkolattal rendelkező közlekedési út. Lesencetomaj 0370/2 hrsz.; Nemesvita 0100 hrsz., 095 hrsz., 089/5 hrsz.; Balatonederics 012 hrsz., 1087/2 hrsz.		A Sümeg-Uzsa-Lesencetomaj-Balatonederics szakaszt a szükséges helyeken feltüntetjük és beépítjük a tervbe.
12	Nemesvita Község Önkormányzata	Javaslat KFHT Veszprém megyében V 19 bővítése Tapolca -84 út –Lesencetomaj-Nemesvita- Balatonederics Tapolca –Lesencetomaj közti szakasz építése szerepel. Tájékoztatom ,Lesencetomajtól a Balatonig rendszeresen használt kerékpár út található, Nemesvita községen áthaladó Balatonederics –Uzsa rendszeresen használt, kijelölt kerékpárút . Minősége külterületen, sok kívánnivalót hagy maga után, csapadékos időben veszélyes, mezőgazdasági utakon éri el Balatonedericset és kapcsolódik Balatont megkerülő kiépített kerékpárúthoz. Fejlesztés alkalmával kérem tervezni szíveskedjenek minőség javítását fenti útszakaszokra, -(Lesencetomaj-Balatonederics közti szakaszra)- valóban jelentős forgalmat bonyolít ez a gyenge minőségű kerékpár út! Burkolandó szakasz 2296 méter. Egyéb útvonal, aszfalt burkolattal rendelkező közlekedési út. Lesencetomaj 0370/ 2 hrsz 370 m kavicsos út Nemesvita 0100 hrsz 612 m kavicsos út 095 hrsz 318 m kavicsos út 089/5 hrsz 176 m kavicsos út Balatonederics 012 hrsz 680 m kavicsos út 1087/2 hrsz 140 m kavicsos út		Lásd fenti választ.
13	Lesencetomaj Község Önkormányzata	A Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben foglaltakkal alapvetően egyetértek.		Nincs teendő.

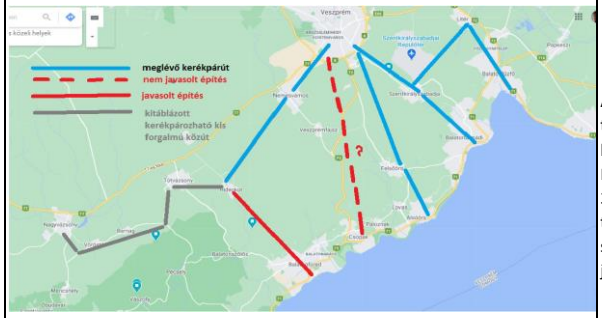
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
14	Lesencetomaj Község Önkormányzata	Szükségesnek tartom az V.1.1 pont 6. táblázat 34. oldal V19: Tapolca-Lesencefalu sorának pontosítását a Tervezett fejlesztés rövid leírását illetően az alábbiak miatt. Jelen dokumentumban szereplő és a tervezett állapotot mutató nyomvonal térképek – 5. oldal és 47. oldal - valamint a Magyar Közút tervezője által 2020 év végén ugyanezen tárgyban nekem kiküldött nyomvonalterv a következő: kerékpárút Tapolcáról a 77. sz. főút nyomvonala mellett halad és a Billegei kanyar után már a 7342. sz. közút nyomvonalát követi – részben már belterületen – a 84. sz. főútig. Azaz a térképi tervezett nyomvonal nem követi végig a 77. sz. főút nyomvonalát, mint ahogy az a 34. oldalon a szövegben szerepel. A 77. sz. főút Lesencetomaj belterületétől D-re, kb. 3 km távolságra éri el a 84. sz. főutat, így elkerüli Lesencetomaj belterületét, és nem egyezik meg a 7342 sz. út – 84. sz. főút csomópontjával/kereszteződésével. A könnyebb értelmezhetőség kedvéért csatoltan megküldöm a Magyar Közút által kidolgozott kerékpárút nyomvonaltervet a Tapolca – 84. sz. főút közötti szakaszáról.		Az észrevétel jogos. A szakasz tervét megkaptuk, a térképeken az észrevételnek megfelelően is szerepeltettük a nyomvonalat, de a szövegbe hibásan került be a leírás, amelyet javítunk.
15	Lesencetomaj Község Önkormányzata	Valóban létezik Papp János balatonedericsi és Csali János nemesvitai polgármester társam által említett <u>kijelölt kerékpárút kategóriába tartozó nyomvonal Balatonederics és Uzsa között</u>, ami részben Balatonederics, Nemesvita, Lesencetomaj, Lesenceistvánd és Uzsa belterületi, burkolt útjain halad, részben pedig a községek közötti, külterületi mezőgazdasági utakon, ez utóbbi esetében javított földút (murvázott), valamint aszfaltos burkolat egyaránt van. Ez a Balatonederics – Uzsa közötti kijelölt kerékpárút fejlesztése elsősorban turisztikai szempontból javasolt, mivel már csatlakozik a Balatont megkerülő kiépített kerékpárúthoz.		Lásd fenti választ.
16	Marcalgergelyi Község Önkormányzata	A megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervet támogatja.		Nincs teendő.
17	Pápateszér Község Önkormányzata	Önkormányzatunk és civil szervezeteink (akik eddig is sokat tettek az értékeink bemutatását, megőrzését illetően): Reflex Környezetvédő Egyesület, A Pápateszéri Értéktár Bizottság, A Molnár Céh Egyesület, A Zsörk Alapítvány, a Pápateszér Jövőjéért Alapítvány, az Örökségünk a Jövőnk Alapítvány Pápateszér szeretnék, ha a térségünk felkerülne a kerékpáros turizmus térképére.		Nincs teendő.
18	Pápateszér Község Önkormányzata	1.) A 2020-ban Pápateszér és Fenyőfő között, valamint Pápateszér és Bakonyszentiván elkészült egy dolomitos fedésű út.		A Pápateszér - Fenyőfő szakaszt a szükséges helyeken feltüntetjük és beépítjük a tervbe. A Pápateszér - Bakonyszentiván szakasznak fő- és mellékhálózati szerepe nincsen, ezért nem szerepeltetjük a tervben.
19	Pápateszér Község Önkormányzata	2.) Pápateszéren LEADER pályázati forrásból kiépült egy kerékpáros pihenőhely (esőbeálló, pad, asztal, kerékpártároló, ivóvíz kút). Az új utak mentén érezhetően megnőtt a kerékpáros turizmus is. Pápateszér a turizmus területén aktívan fog megjelenni, kihasználva az épített kulturális örökségét, a természeti adottságait. A faluban és környezetében önállóan már elkezdtünk turistaútvonalak kijelölését, segítve a nálunk megjelenő érdeklődőket. Több pályázat, rendezvényünk is érinti a turizmust, ezen belül a kerékpáros turizmust is.		Nincs teendő.

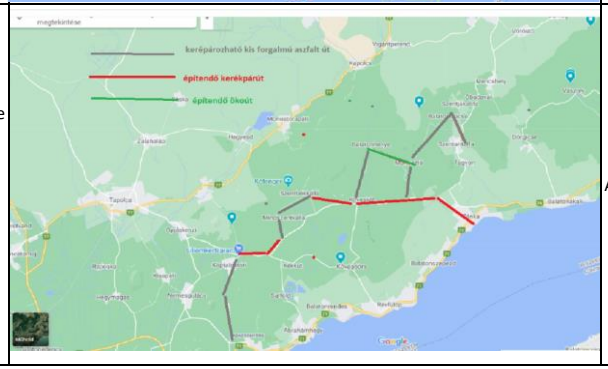
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
20	Pápateszér Község Önkormányzata	3.) Amit a turistáknak szeretnénk bemutatni: Felsorolást ad a környék turisztikai kínálatáról, röviden szerepeltetve e helyen: Az egykori 25 Patakmalom világát a falun átfutó három patak mentén. A mai Magyarország területén a legtöbb vízimalom Pápateszéren volt egykoron. Esterházy örökség: Pápateszér műemlékvédelem alatt álló katolikus templomának és plébániája, a kúria és a hozzá kapcsolódó majorság. A kiépített úttal rendelkező Grófi fürdő a hatalmas tölgyerdők között. Zsörk a ,,szellemfalu". A Fényes hegyi pincesor a 100 éves présházaival. Reflex Környezetvédő Egyesület erdei iskolája a Farkas hegyen. Két szomszédos településsel (Bakonyszentiván, Fenyőfő) közösen pályázati forrásból kiépített dolomitos útjaink további célpontokat jelenthetnek a hozzánk látogatóknak. További települések között már meglévő, de felújításra váró erdészeti utakkal elérhető lesz Porva, Zirc, Bakonyszücs, Bakonybél. Ebben már egyeztetések is voltak az érintett települések vezetői között.		Nincs teendő.
21	Pápateszér Község Önkormányzata	A természet adta lehetőségeink, az erdőborítottság elsősorban hegyikerékpáros, illetve természetjáró célú kerékpározás ideális feltételeit teremti meg községünkben		Nincs teendő.
22	Sümeg Város Önkormányzata	A Somlójenő –Sümeg fejlesztéssel érintett kerékpárút a felsorolt utcák érintetésével teljes egészében megfelel a város fejlesztési elképzeléseinek. A városon belül a Jókai és Rendeki utcák keresztezésénél elérhető, illetve csatlakozik a 2020. évben kerékpáros nyommal kiépített Tóth Tivadar utcai kerékpározható útszakasz is.		Nincs teendő.
23	Sümeg Város Önkormányzata	A Sümeg-Tapolca kerékpárút esetében a terv a Sümeg 84-es főúttól a Tapolca, Hősök teréig tervezi a kerékpározható hosszat. Itt javasoljuk a terv kiegészítését úgy, hogy a sümegi szakaszon a kerékpárút kezdete a városközponti (Árpád u. – Kossuth L. u. – Petőfi S. u. –Flórián tér) körforgalomban kiépült kerékpárúthoz kapcsolódjon a Petőfi Sándor utcai körforgalmi ágnál. Ezen a Petőfi S. utcai kiegészített szakaszon a kerékpáros nyom kialakítására véleményünk szerin van lehetőség.		A terv tartalmazza az említett szakaszt, mint a Sümeg-Somlójenő útvonal részét.
24	Sümeg Város Önkormányzata	Sümeg Város Önkormányzata - a város kérékpárforgalmi hálózati terve szerint - a városközponti körforgalomtól kerékpárút kiépítését tervezi a Sümeg Mogyorós-dombi kiemelt turisztikai cél (az Ősember bánya) és Városi Tanösvény Hálózat Látogató Központ eléréséhez, amelyre csatlakozóan ráfűzhető a későbbiekben a 84-es főút mellett Uzsa – Lesencetomaj - Balatonederics irány is.		A Sümeg-Uzsa-Lesencetomaj-Balatonederics szakaszt a szükséges helyeken feltüntetjük és beépítjük a tervbe.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
25	Úrkút Község Önkormányzata	A Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben a V23 megnevezésű szakasz második pontja szerint a Sobri Jóska Élménypark és Úrkút belterülete közötti erdészeti út kijelölése is feladat. Amennyiben a kerékpár út nyomvonala nincs még meghatározva, úgy az úrkúti szakasz (Hősök utca és Rózsa u. kijelölés) sem megfelelő - két okból. Egyrészt a Hősök utca magánterületbe torkollik, másrészt pedig Kislőd felől erdőn keresztül két irányból lehet átjönni erdészeti úton Úrkútra. Az egyik a "Pékréten" keresztül a Temető utcába vezet, a másik útvonal pedig a "Véber tanyán" (Szentgál közigazgatási területe?) keresztül vezet vissza Úrkútra, a Pipacs utcára. Fentiek szerint a kerékpárútvonal Úrkút belterületi szakasza vagy Temető utca és Mester utca, vagy Pipacs utca és Mester utca.		A javaslatot figyelembe véve módosítjuk a kérdéses úrkúti szakaszt, a Véber tanya felé vezető útvonalra.
26	Balatonfüred Város Önkormányzata	I. javaslat: Javaslatunk szerint a meglévő kerékpározható útvonalak kiegészítésével, hiányzó szakaszok megépítésével egy emblematikus, Veszprém-Badacsony összefüggő bringaútvonal valósulhatna meg, mely két helyen Balatonfüred és Zánka lenne összekötve a Balatoni bringakörrel. Ez a Veszprém-Badacsony bringaút nemcsak egy kiemelt turisztikai attrakció lehet, hanem a két átkötő útszakasszal együtt 20 települést kötne össze, biztosítva ezek között a kerékpáros átjárhatóságot		A részletesebb válaszokat lásd lent.
27	Balatonfüred Város Önkormányzata	II. Javaslat: Hidegkút- Balatonfüred szakasz Kiemelten javasoljuk, hogy Hidegkút és Balatonfüred között valósuljon meg egy kerékpározható ökoút megépítése. Ez egy olyan stratégiailag fontos összekötő szakasz lenne, mely összekapcsolná Balatonfüredet a Veszprém – Nemesvámos - Hidegkút már megépült kerékpárúttal. A 7 km-es nyomvonal jelenleg is használt erdészeti út tisztázott jogviszonyokkal. Három tulajdonos van: Hidegkút Önkormányzata, Magyar Állam (Bakonyerdő a kezelő) és Balatonfüred Önkormányzata. A csodálatos környezetben lévő út egy minta projekt lehetne, melynek megvalósításával egy környezetbarát technológiával stabilizált jó minőségű kerékpározható út épülne turisztikai céllal. Javasoljuk, hogy ez a projekt kiemelt prioritást élvezzen szolgálva a Veszprém Balaton 2023EKF céljait. Ezzel együtt véleményünk szerint minden szempontból indokoltabb ennek anyomvonalnak a megépítése, mint a tervezett Veszprém-Csopak kerékpárúté, hiszen abban a térségben már így is túldimenzionált a kerékpárutak száma. Minden szempontból indokolatlan, hogy egy két kilométerre egymástól több kerékpárút fusson párhuzamosan. Csopak bekötése a hálózatba sokkal költséghatékonyabban is megoldható, hiszen a megépült alsóörsi kerékpárútról pár perc alatt elérhető a római úton Csopak, és ugyanígy a másik oldal felé Balatonfüred is.		A Hidegkút - Balatonfüred nyomvonal, mint javaslat, a tervzsűrin is említésre került, ahol támogatták a tervbe beemelését, így mi is beemeljük a javasolt szakaszok közé. Mivel a szakaszt 2021. március-április folyamán a BalatonBike 365 projekt keretében kijelölik, mint kerékpározható turisztikai útvonalat, ezért a tervben fejlesztésként csak a szilárd burkolattal nem rendelkező szakasz burkolását javasoljuk.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
28	Balatonfüred Város Önkormányzata	III. Javaslat – Tihany kör Jelenleg alapvető probléma a tihanyi komp és a sajkodi horgásztanya közötti szakasz hiánya. Ha ez megépülne egy Európában is egyedülálló kerékpáros körút valósulhatna meg gyönyörű balatoni panorámával. A nyomvonal a Tihany Club hegy felőli oldalának telekhatára felett indulna és a hegyoldalon haladva lenne bekötve a jelenlegi aszfaltos sajkodi sétaút végénél. A technológia megoldás szintén ökoút lenne a környezethez illő módon. Az építendő szakasz hossza kb. 2 km.		A Tihanyi Levendula Erdei Iskola és a tihanyi rév közötti, pirossal jelzett szakasz megvalósíthatósága erősen kérdéses. Természetvédelmi területeket érint, illetve a Club Tihany magántulajdonú, a hírek szerint a nagyközönség számára nem megnyitandó telkén halad keresztül. A Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóságával történt egyeztetés alapján az útvonalat nem javasoljuk.
29	Balatonfüred Város Önkormányzata	IV. Javaslat – Zánka, Köveskál kerékpárút A Balaton-felvidéki kerékpáros úthálózat fontos fejlesztése lenne Zánka, Köveskál,Szentbékkálla, Káptalantóti útvonal fejlesztése. Jelenleg ez a szakasz javasolt kerékpározható útvonalnak van táblázva. Ezt nyilván az indokota, hogy a Káli medence településeit csak ezen az egy közúton lehet kerékpárral megközelíteni Zánka felöl. Ez a megoldás jelenleg rendkívül balesetveszélyes a kerékpárosok számára, mert szinte egész évben hatalmas az autóforgalom Tapolca felé. Az úton számtalan kanyar, bukkanó teszi rendkívül veszélyessé a forgalmi helyzetet. Minden évben több súlyos baleset is van. Ezen a szakaszon kiemelten indokolt egy hivatásforgalmi kerékpárút megépítése. Így lehetővé válna, hogy Káptalantótitól a kisforgalmú közút hozzákapcsolódásával biztonsággal lehetne eljutni Badacsonytomajig. Javasoljuk ezen kerékpárút megépítésének kiemelt prioritását a Hidegkút-Balatonfüredútszakaszhoz hasonlóan.		A javaslattal egyetértünk, beépítjük a tervbe.

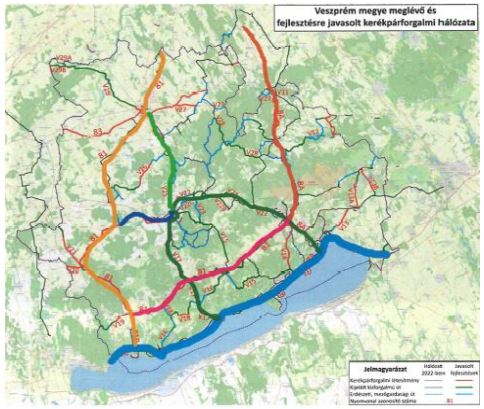
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
30	Balatonfüred Város Önkormányzata	V. Javaslat – Balaton-felvidék, Bakony átkötő szakasz Jelenleg a Balaton-felvidéket és a Bakony térséget kettészeli a Veszprém-Tapolca nagy forgalmú közút, melyen tilos kerékpározni és egyben életveszélyes. Ez az állapot rendkívül megnehezíti a kerékpárosok számára a biztonságos áthaladást a Balaton-felvidék és a Bakony között. Álláspontunk szerint az egyetlen biztonságos átkötési lehetőség jelenleg Nagyvázsonynál lehetséges. A nagyvázsonyi kijelölt kerékpározható út csatlakozik be Vöröstó felöl, de itt vége van a jelölésnek. Javaslatunk szerint Nagyvázsonynál a 77-es útról településhez becsatlakozó út csomópontjánál lehetne átvinni a nyomvonalat az út túloldalára és onnan kellene valamilyen módon nyomvonalat kialakítani Puláig. Innen már kisforgalmú aszfalt úton lehetne Öcs felé haladni és Öcs után rákanyarodni a már meglévő erdészeti aszfaltútra, mely a Kab hegy alatt halad az erdőben. Erről az útról lehetne becsatlakozni Szentgál felé, szintén kisforgalmú aszfaltúton. Szentgál előtt egy kiváló minőségű, gyönyörű erdészeti út vezet Kislődre a Kalandparkhoz. Ennek a nyomvonalnak a kialakítása lehetővé tenné a Művészetek Völgyében (Vigántpetend, Kapolcs, Monostorapáti) tervezett kerékpárút összekapcsolását. Vagy Puláról egy kerékpárút építésével Vigántpetendig, vagy Öcstől Taliándörögdön keresztül Kapolcsra a már meglévő aszfaltozott mezőgazdasági utakon. Csak ez a két lehetőség áll fenn, mivel a Nagyvázsony, Nemeslányfalu, Vigántpetend szakasz a nagy szintkülönbség miatt nem alkalmas kerékpáros közlekedésre.		A Vigántpetend - Nagyvázsony út emelkedője valóban meghaladja a tervezési útmutatóban megadott meredekséget és hosszt, így a környék hálózatát áttervezzük, figyelembe véve a javaslatot is.
31	Devecser Város Önkormányzata	Javaslat:Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése: Somlóvásárhely-Devecser Tervezett fejlesztés rövid elírása: Somlóvásárhely, Transpac üzemtől a 7322. sz. (Somlóvásárhely- Devecser) összekötő út kijelölése, szükség szerint az úttest kiszélesítése, burkolt padka építése. Devecser, Vásárhelyi utca kijelölése kerékpáros nyommal a Deák térig, Devecser Deák tértől a Devecser, Damjanich utcán, Bem utcán át a Petőfi tér érintésével kerékpáros útvonal kijelölése. Devecser, Petőfi tértől a Szent Imre utcán nyitott kerékpársáv felfestése a vasútállomásig. Indoklás: A somlói borturizmus fellendítéséhez jelentős mértékben hozzájárulna a devecseri vasútállomásról megvalósuló védett kerékpáros útvonal, mely Devecser belvárosán áthaladva, majd Somlóvásárhely és Somlójenő településeken keresztül elérhetővé tenné azország legkisebb, egyben véleményünk szerint legkülönlegesebb borvidékét a devecseri vasútállomásra kerékpárral érkező turisták számára is. A Somlóhoz a legközelebbi vasúti megállóhely a devecseri vasútállomás, ahol mind a gyors-, mind pedig az IC-vonatok megállnak.		A vasútállomásig tartó, illetve a Somlóvásárhely-Transpac üzem és Devecser, Deák tér közötti szakasz kijelölésével egyetértünk, mivel utóbbi a kelet felől a Somló felé rövidebb utat biztosít, mint a tervben lévő útvonal. Mindkét szakaszt beépítjük a tervbe.

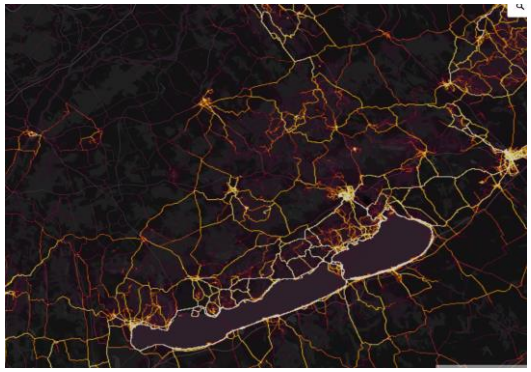
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

<table>
<tr><th>Sorszám</th><th>Véleményező</th><th colspan="2">Vélemény</th><th>Tervezői Válasz</th></tr>
<tr><td>32</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>A főhálózati terv célja az lenne, hogy mind a döntéshozók, mind a szakmabeliek és a laikusok számára könnyen érthetően látható legyen Veszprém Megye Önkormányzata milyen kerékpáros fejlesztéseket támogat.
Ezzel szemben ebből a tervből pont az nem látszik jelenleg, ami a neve, a főhálózat. A terv ábrázolja az OTRT-ben a megyei TRT ben szereplő nyomvonalakat szakaszokra bontva, de nincs egy végig gondolt célrendszer, hogy miért épp ezeket akarja a megye első, második vagy harmadik körben kialakítani. Nem látható mi a tényleges cél. Pl Hozzuk le Győrből a kerékpárosokat Veszprémbe. Hozzuk le Pápáról a Balatonra. Bővítsük ki a balatoni bringakörutat második harmadik körrel bekapcsolva a megye többi területét is ebbe a jelenleg már aktív hálózatba.</td><td>
<table>
<tr><th>Főhálózati elem</th><th>Szakaszok</th><th>Tervezett fejlesztés rövid leírása</th><th>Útszakasz jellege</th><th>Útvonal hossza</th><th>Építés javasolt éve üteme</th></tr>
<tr><td rowspan="3">1. Győr Veszprém Balaton szakasz. Győrből hozzuk le a kerékpárost Veszprémbe és a Balatonra</td><td>8.1- Gic – (Románd)</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>8: (Bakonyszentlászló) – Zirc-Kardosrét.</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>8.3 Zirc-Veszprém</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td rowspan="5">2. Balaton Veszprém-Herend (Porcelánium) – Városlőd (kalandpark) – Ajka-(Kristályfürdő) – Halimba (Tankert)-Kapolcsi medence – Zánka Ez gyakorlatilag egy második kör a Balatonhoz ideális a Veszprém 2023 ra.</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>3. Balaton- Veszprém-Tapolca- Balaton - Ez gyakorlatilag még egy kör, ami elviszi a balatoni turistát a hátsó régióba</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4. Győr Pápa Sümeg - Tapolca- Balaton Könnyebb terepen lehozni a kerékpárost Győrből Somló bekapcsolása</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5. Pápa – Ganna-Döbrönte - Magyarpolány -Ajka</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>6. Egyéb összekötő szakaszok…..</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
</td><td>A táblázat bővítésével alapvetően egyetértünk, bizonyos módosításokkal. Az útvonalak "célja" viszont nem adható meg ilyen egyértelműen: minden útvonal célja az, hogy a közlekedést biztosítsa két pont között. Hogy egy adott szakaszt ki milyen célpontok között használ, az egyénileg változó.</td></tr>
<tr><td>33</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>A térképes anyagok teljes átdolgozást igényelnek.</td><td></td><td>Nem értünk egyet, lásd részletesen az alábbi válaszokat.</td></tr>
<tr><td>34</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>Több esetben domborzat jelölésével együtt lenne ésszerű megjeleníteni az útszakaszokat.</td><td></td><td>A domborzati réteg hozzáadásával a térképek képi zsúfoltsága nőne, értelmezése megnehezülne. Véleményünk szerint az alaptérképen erdőkkel jelzett területek alapján elég pontosan észlelhető a domborzat.</td></tr>
<tr><td>35</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>A legtöbb jelölés túl vékony, alig láthatóak egyes térképi jelölések.</td><td></td><td>A jelölések vastagításával mind az alaptérkép olvashatósága, mind a sűrűbben fedett területek vonalhálózatának olvashatósága ersően romlik. A mellékletben szereplő térképek megfelelő méretben ábrázolják a vonalakat.</td></tr>
<tr><td>36</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>A jelölések több helyen hibásak és ellentétesek a jelmagyarázattal.</td><td></td><td>A tervzsűrin is jelzett két hibát javítjuk.</td></tr>
<tr><td>37</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>Településnevek nem olvashatóak, vagy nem is szerepelnek.</td><td></td><td>A mellékletben nagy méretben szereplő térképeken olvasható méretűek a településnevek.</td></tr>
<tr><td>38</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>Az összefoglaló térképen nem foglalkozik a szomszédos hálózatokkal.</td><td></td><td>A meglévő hálózatok szerepelnek az összefoglaló térképen. A többi megye tervezett fejlesztéseit értelemszerűen csak az általuk elkészített KHT alapján lehetne megrajzolni, amelyek viszont nem állnak rendelkezésre.</td></tr>
<tr><td>39</td><td>Ajka Város Önkormányzata</td><td>A megépült, folyamatban lévő, tervvel rendelkező és jövőbeli szakaszokat élesen el kell különíteni a térképi jelölésnél.</td><td></td><td>A jelenlegi térképeket javítjuk a javaslat szerint.</td></tr>
</table>

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
40	Ajka Város Önkormányzata	Javaslatunk, hogy kerüljenek az egyes főhálózati elemeknél megnevezésre, hogy mi a főszakasz kiinduló állomása és mi a végcélja. Ezek szerint csoportosítsák a fő elemeket Ezeket lehet nagyobb részekre bontani, szakaszokat jelölni és fejlesztési időpontot hozzá rendelni. Például Győr – Zirc- Veszprém főszakasz. Ezt alábontható a Gic – (Románd), 8: (Bakonyszentlászló) – Zirc-Kardosrét. 8 Zirc Veszprém szakaszokra. Így egy laikus számára is egyértelmű, hogy mi a hálózati elem célja. Javaslatunk, hogy a 6. táblázatot kerüljön ennek megfelelően átalakításra.		Lásd fenti választ.
41	Ajka Város Önkormányzata	Ennek megfelelően szükséges lenne mindegyik főelemről külön írni milyen részek vannak, milyen a terep, milyen gondok lehetnek.		A megyei főhálózati terv léptéke ennél a szintnél magasabban van. Több mint 560 km fejlesztendő szakasz ilyen részletességű leírása a tervezési útmutató szerint sem szükséges, egyébként pedig nem is lehetséges, ezt az adott szakaszok engedélyezési terveinek készítésekor kell elvégezni.
42	Ajka Város Önkormányzata	Térképvariánsok készítése (nehézség szerint, látnivaló húzópont szerint, csomópontok szerint…..)		Nem világos, mire vonatkozik a vélemény, mindenesetre a mellékelt térképen szereplő hálózati színezéses térképet elkészítjük.
43	Ajka Város Önkormányzata	Fontos lenne foglalkozni azzal is megyei szinten, hogy ezekre milyen szolgáltatások épülhetnek. Így szükséges a településeknek iránymutatás mire figyeljenek, kerékpártárolók, szervízpontok, éttermek kerékpáros menüvel, szállások kerékpáros tárolóhelyekkel, forgalomszámlálási pontokkal. Szemléletformálási irányai céljainál bővebben kéne ezeket kifejteni.		Az 5. fejezetet kiegészítjük az eddig nem szereplő ajánlásokkal. A kerékpártárolók, forgalomszámlálás már szerepel a tervben.

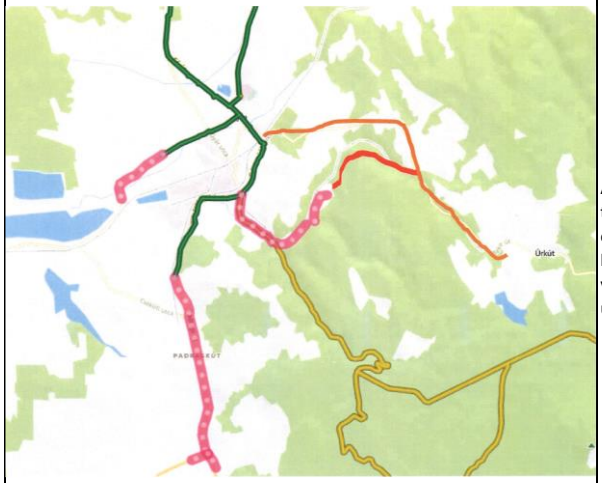
Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
44	Ajka Város Önkormányzata	A kerékpáros forgalmi adatok elemzése mellett érdemes azt is megnézni hol és kik használják a meglévő területeket. Ezekre egyre több hőtérkép megtalálható online. https://www.strava.com/heatmap#9.42/17.33820/47.12476/hot/all		Az egyes kerékpáros alkalmazások (amelyekből jó pár létezik), csak részben fedik le a kerékpározókat. A mellékelt hőtérkép és a KHT-ban szereplő kerékpáros forgalmi térkép összevetéséből pl. kiviláglik, hogy a Strava-t használók nem a mindennapi használók (az északnyugati területek sötétek), hanem inkább a kihívásokat kereső túrakerékpározók. Mivel az egyes alkalmazásokat használók köre nem állapítható meg pontosan, és a mindennapi kerékpárosok jórészét kitevő kevésbé tehetős rétegek egyáltalán nem használnak ilyen alkamazásokat, ezért az adatok alkalmazása félrevezető, nem javasoljuk.
45	Ajka Város Önkormányzata	Balatoni kerékpáros turisztikai szolgáltatás fejlesztésére a Turisztikailag frekventált térségek integrált termék- és szolgáltatás fejlesztése GINOP-7.1.9-17 – 2018 – 00012 projekt keretében a Magyar Kerékpáros Szövetség nyert 1200 m Ft-ot. Érdemes lenne megkérdezni őket milyen szakaszokat jelöltek ki. Ezeket célszerű lenne térképen ábrázolni. Hol van jelenleg táblával kijelölt szakasz, ezek ténylegesen járhatóak e? 6. ábra kiegészítése.		Ez a projekt a BalatonBike 365 néven fut, a tervzsűri is előírta a projektben kijejölendő szakaszok figyelembe vételét. A BalatonBike 365 kijelölt útvonalait megkaptuk, azokat bele is foglaljuk a tervbe.
46	Ajka Város Önkormányzata	A prioritási rangsor tekintetében érdemes lenne megnézni a már támogatást kapott szakaszokat. Talán a Megyei Önkormányzatnak rendelkezésre áll. *pl. Második prioritású szakasz (2025-2027) 81B szakasz RAPOSKA KÖZSÉG ÖNKORMÁNYZAT Tapolca - Szigliget közötti kerékpárút megvalósítása 411 milliót nyert el 81B szakaszra 2018 ban. Futó projektként van jelezve.*		A prioritási rangsorban nem vesszük figyelembe a megvalósítás alatt lévő szakaszokat, hiszen ezek megvalósítása a támogatási szerződések szerint kötelező.
47	Ajka Város Önkormányzata	A tervben kiemelten fontos, hogy elemezze, hogy milyen akadályok merülhetnek fel. Ilyen lehet a 81: Sümeg Tapolca útszakasz, mely érinti a honvédségi területeket (megyei TRT katonai területek). Ismerve a honvédségi ingatlanok átadási ütemét nem aktuális a projekt 2022-2024 között.		Ahogyan azt már fentebb is írtuk, 560 km-nyi újonnan kialakítandó szakasz ilyen részletességű elemzése nem a megyei KHT feladata.
48	Ajka Város Önkormányzata	Érdemes lenne megnézni, hol vannak az erdészeteknek jó minőségű erdei útjai, amire ráengedné a kerékpárosokat. Ezeket is érdemes lenne jelölni. A mostani erdei utaknak csak egy része van feltűntetve. Az anyagnak már tartalmaznia kéne, melyik szakaszokat engednék az erdészetek és milyen időszakokban igénybe venni. (vadászati időszakokban tiltás lehet)		A Balaton Bike 365 és az egyéb (pl. más önkormányzati) ajánlások alapján az összes javasolható erdészeti út bekerül a tervbe. Az erdészeti és vadászati engedélyek és időszakok az engedélyes tervek készítésekor mérendők fel.
49	Ajka Város Önkormányzata	Mivel a meglévő szövegrész más anyagokból átemelt részeket is tartalmaz, plágiumgyanú is felmerül. Ózdi és Alsónémedi kerékpáros hálózati tervben szó szerint ilyen szövegrészek vannak pl 40. oldal.. Legalább fogalmazzák át.		A más anyagokból átemelt részek saját korábbi munkánkból származnak, ezért nem sértenek szerzői jogot. Az inkriminált mondatok a szemléletformálás általános bemutatását szolgálják, melyek minden térségben érvényesek, de kérésre átfogalmazzuk, bár tartalmuk nem fog változni.
50	Ajka Város Önkormányzata	6. ábra: Veszprém megye meglévő kerékpárforgalmi hálózata. Ezen érdemes lenne jelölni a GINOP-7.1.9-17 – 2018 – 00012 projekt keretében 2020.-ban kijelölt szakaszokat.		Ahogy fentebb írtuk, a tervzsűri után megkaptuk a BalatonBike 365 útvonalait, szerepeltetjük majd a térképen.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
51	Ajka Város Önkormányzata	8. ábra: Veszprém megye megvalósítás alatt lévő és megtervezett kerékpárforgalmi hálózata Kerüljön egyértelmű jelölésre a megvalósítás alatt lévő és külön a csak tervvel rendelkező szakasz.		A térképet javítjuk, hogy jobban elkülönüljenek a megvalósítás alatt lévő és csak tervekkel rendelkező szakaszok.
52	Ajka Város Önkormányzata	12. ábra:Érdemes lenne jelölni azon szakaszokat is, ahol azért tiltott, mert mellette már kiépült a kerékpárút		A kerékpározás tiltása nem minden esetben szűkíthető le egyetlen tényezőre, így pl. a főutak esetében nem állapítható meg, hogy azért tiltott-e a kerékpározás, mert mellettük kerékpárút fut, vagy egyéb forgalmi-műszaki okokból is szükséges a tiltás. Így a javaslatot nem fogadjuk el.
53	Ajka Város Önkormányzata	13. ábra: Országos közutak forgalma Veszprém megyében (2019) Zöld háttérrel zöld jelölések nem optimálisak. Javasolt lenne szín mellett vonalvastagságokkal is értékeltetni a forgalmat.		A tervzsűrin elhangzott javaslatnak megfelelően a térképet javítjuk.
54	Ajka Város Önkormányzata	14. ábra Országos közutak nehézjárműforgalma Veszprém megyében (2019) a jelmagyarázatban a jelölés felcserélésre került. Biztos, hogy a piros szakasz a 300 feletti nehéz motoros jármű/nap.		A tervzsűrin elhangzott javaslatnak megfelelően a térképet javítjuk.
55	Ajka Város Önkormányzata	16. ábra: Kerékpárosok okozta személyi sérüléses balesetek területi eloszlása (2015-2018) érdemes lenne kiegészíteni a https://terkep.police.hu/portal/baleseti adatbázis adataival is. A rendőrség biztosan tud több évre visszamenőleg adatot biztosítani.		A Veszprém Megyei Rendőr-Főkapitánysághoz a tervezés elején eljuttattuk adatigénylésünket, amire nem kaptunk választ. A jelzett linken csak 60 napra visszamenőleg érhetők el adatok, így érdemben nem használhatók.
56	Ajka Város Önkormányzata	17. ábra:Az országos közutak kerékpározhatósága a forgalomnagyság alapján (2019) Kérem áttekinteni, a pirossal jelölt megfelelő útszakaszok között vannak a korábban 12. ábrán tiltott pl 8-as útszakaszok.		A tervzsűrin elhangzott javaslatnak megfelelően a térképet javítjuk.
57	Ajka Város Önkormányzata	30. oldalA 8. ábrán bemutatott, megvalósítás alatt lévő vagy rövid időn belül megvalósítani tervezett szakaszokat adottságnak tekintjük. - Kérem, hogy külön kerüljenek jelölésre az elkészült és külön a tervvel rendelkező szakaszok. Ez egyértelműen jelölné a döntéshozók számára is a szakaszokat. Ezek a tervezett szakaszok többsége 2022 ig nem fog megépülni.		Az elkészült szakaszok külön jelöltek, a 6. ábrán találhatók. A 8. ábrán látható szakaszok túlnyomó részen nemhogy 2022-ig, hanem már 2021-ben elkészül az önkormányzatok tájékoztatása alapján.
58	Ajka Város Önkormányzata	34. oldal V17: Ajka – Zánka Padragkút, Mester u.-Halimba, Petőfi u. között a 7315. sz. (Padragkút-Nyirád) úton kerékpárút építése kérjük két szakaszra bontani. Padragkút belterület - Mester u. és Mester u.-Halimba, Petőfi u. között a 7315. sz. (Padragkút-Nyirád)		A több mint 560 km-nyi javasolt szakasz önkormányzati illetékességi terület szerinti bontása nem szerepel a tervezési útmutatóban, és meghaladja a megyei léptékű terv kereteit.
59	Ajka Város Önkormányzata	V24: Ajka – Nemeshany itt jól jelenik meg, hogy az Ajka, Liliom u. utcától kell indítani a szakaszt, de a térképen már meglévő szakaszként kerül ábrázolásra.		A térképet javítjuk.
60	Ajka Város Önkormányzata	Javasolt jelezni a táblázatban is, hogy melyik szakasz rendelkezik már tervvel.		A táblázatban feltüntetjük azon szakaszokat, melyekről tudomásunk van.
61	Ajka Város Önkormányzata	A megyei önkormányzat támogatásával 2004 után több térség kerékpáros térségi terve elkészült. Pea II keretében egyes szakaszok engedélyezési tervei is kidolgozásra kerültek. Így Pápa- Ajka- Taliandörögd szakaszra.		Ezen tervek az eltelt időszak alatt elavultak, azóta többször is módosult a műszaki előírás, így már nem relevánsak.
62	Ajka Város Önkormányzata	Interreg III C Heritour program keretében került előkészítésre és kidolgozásra a 8A-V22-V17 útszakasz. Ezzel gyakorlatilag a Balatoni kört lehetne kibővíteni. Balaton Veszprém - Herend- Ajka- Halimba-Taliandörögd- Vigándpetend-Monoszló-Zánka. Ha hozzáveszük a V25 ös szakaszt akkor északról Pápa irányából is le lehet hozni a Balatonra a kerékpársokat. Tudomásunk szerint a Magyar Közút a Herend-Ajka szakaszt tervezteti.		Az említett szakaszok mindegyike szerepel a tervben, nincs teendő.
63	Ajka Város Önkormányzata	2. ábra Ajka esetében a tervezett szakaszokat is meglévő szakaszként ábrázolja, kérjük egyértelműen jelölni a megépült és a tervvel rendelkező szakaszokat.		A kérésnek megfelelően javítjuk a megfelelő helyeken.

Veszprém Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve
Vélemények és válaszok
Települési önkormányzati vélemények

Sorszám	Véleményező	Vélemény		Tervezői Válasz
64	Ajka Város Önkormányzata	Ajka-Csingervölgy településrészről egyszerűbb lenne kialakítani Úrkút irányába a kerékpárutat a pirossal jelzett útvonalon. Itt létezik egy kis költséggel felújítható aszfaltos útszakasz, mely az Úrkút felé menő útra köt ki. Sokkal nehezebb terep a főút Ajkáról kijövő szakasza, meredek emelkedők és tervvel nem rendelkező szakasz.		Az állami közút tervben szereplő szakasza nem is kell, hogy tervvel rendelkezzen, a kis forgalom mellett nem szükséges engedélyköteles beavatkozás, illetve rövidebb útvonalat biztosít Ajka központja felé keleti irányból. A Csinger-patak völgyében futó, emelkedő nélküli javasolt útvonalat ugyanakkor szerepeltetni fogjuk a tervben.
65	Ajka Város Önkormányzata	Fentiek alapján a jelenlegi anyag teljes átdolgozását javasolják		Válaszokat lásd fent.
66	Pápa Város Önkormányzata	Észrevételük nem merült fel		Nincs teendő.

A 35/2021. (IV.27.) MÖk határozat 2. melléklete

Veszprém megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv

2021. március

Projektvezető:

Készítette:

Zábrádi Zsolt

Rácz Andrea

Kukely György

Tartalomjegyzék

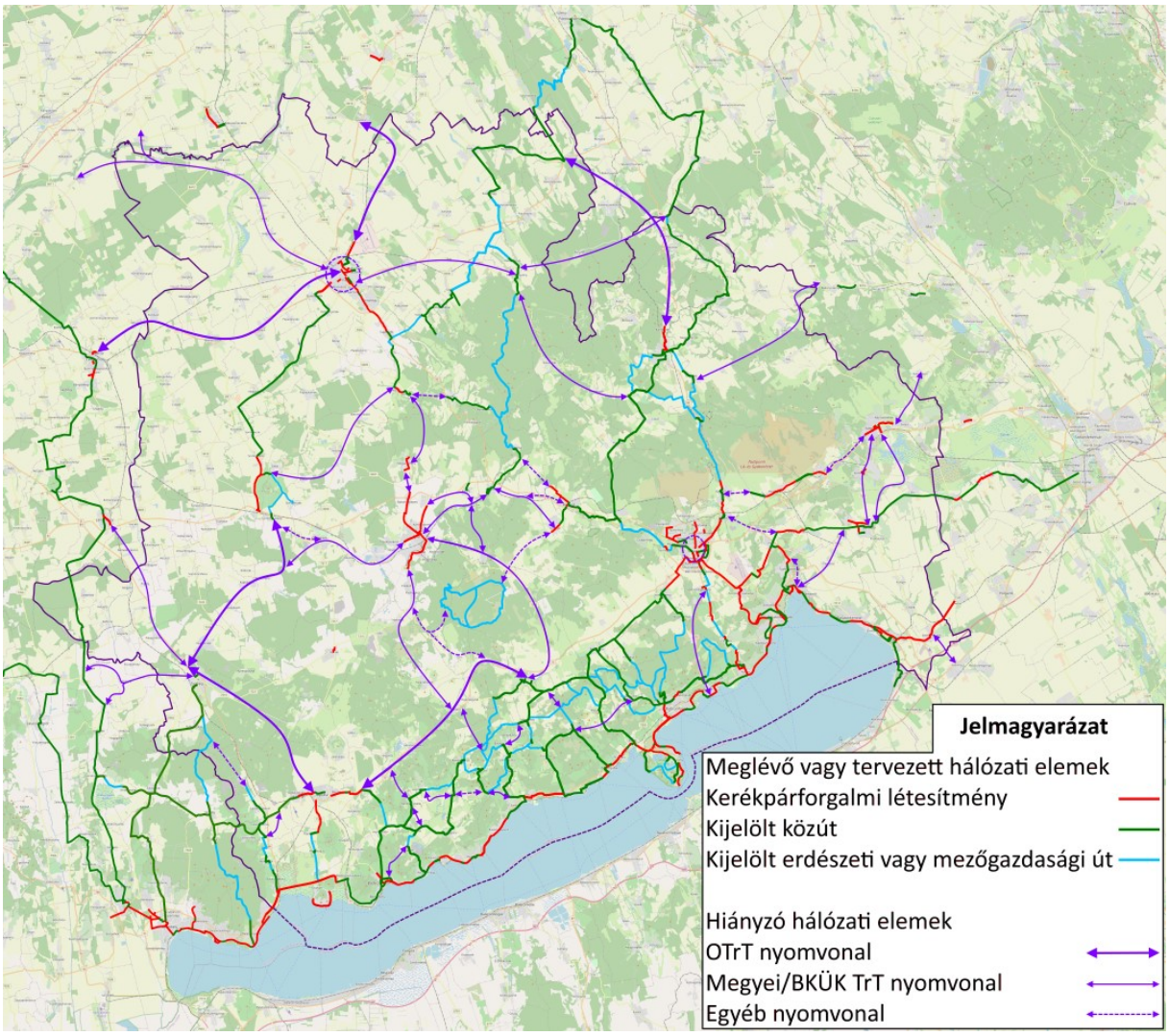
I. Vezetői összefoglaló ... 4
II. Bevezető ... 7
III. Helyzetértékelés ... 9
III.1 Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása ... 9
III.2 Vizsgált terület bemutatása ... 11
III.2.1 A kerékpáros közlekedés helyzete ... 13
III.2.2 A beavatkozási terület kerékpározhatósága ... 23
IV. A fejlesztési lehetőségek felmérése ... 29
IV.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei ... 29
IV.1.1 Domborzati viszonyok ... 29
IV.1.2 Természetvédelem ... 29
IV.1.3 Szezonális hatások ... 30
IV.1.4 Használók összetétele ... 30
IV.2 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei ... 31
IV.2.1 A meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítési lehetőségei ... 31
IV.2.2 A hiányzó nyomvonalak fejlesztésének lehetőségei ... 31
IV.2.3 A kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakításának lehetőségei ... 32
IV.3 Kerékpáros adatgyűjtés ... 35
V. A tervezett fejlesztések bemutatása ... 37
V.1 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései ... 37
V.1.1 A tervezett beavatkozások bemutatása ... 37
V.1.2 Kerékpáros átvezetések ... 48
V.1.3 Kerékpáros pihenőhelyek ... 49
V.1.4 Kerékpártárolás ... 49
V.1.5 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer ... 49
V.1.6 A szomszédos megyék kerékpárforgalmi hálózatához kapcsolódó fejlesztések bemutatása ... 50
V.2 Kerékpáros adatgyűjtés ... 51
V.3 Kísérő intézkedések ... 52
V.3.1 Szemléletformálás, képzés ... 52
V.3.2 Kerékpáros turisztikai szolgáltatások ... 53
V.4 A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv ... 53

I. Vezetői összefoglaló

Veszprém megyében a 2016-2020 közötti időszakban 21 települési vagy térségi kerékpárforgalmi hálózati terv született, amelyek azonban csak kisebb területeket fednek le, így a nagyobb hálózatok, illetve azok hiányosságai részben rejtve maradtak. **A megyei főhálózati terv célja** ezért az, hogy a fontosabb, **településeket, járásokat és megyéket összekötő útvonalakra nyomvonaljavaslatokat adjon** és ezeket a fejlesztési javaslatokat prioritási sorrenddel lássa el.

Első lépésben a megye meglévő és megvalósítás alatt lévő kerékpárhálózati elemeit vetettük össze az Országos Területrendezési Tervben, a Balatoni Kiemelt Üdülőkörzet, illetve Veszprém megye területrendezési tervében szereplő törzshálózati és térségi hálózati nyomvonalakkal. Figyelembe vettük ezen kívül a nagy kerékpáros forgalommal rendelkező utakat és a meglévő hálózatban mutatkozó hiányosságokat is. A fő fejlesztendő hálózati kapcsolatok az 1. ábrán láthatók.

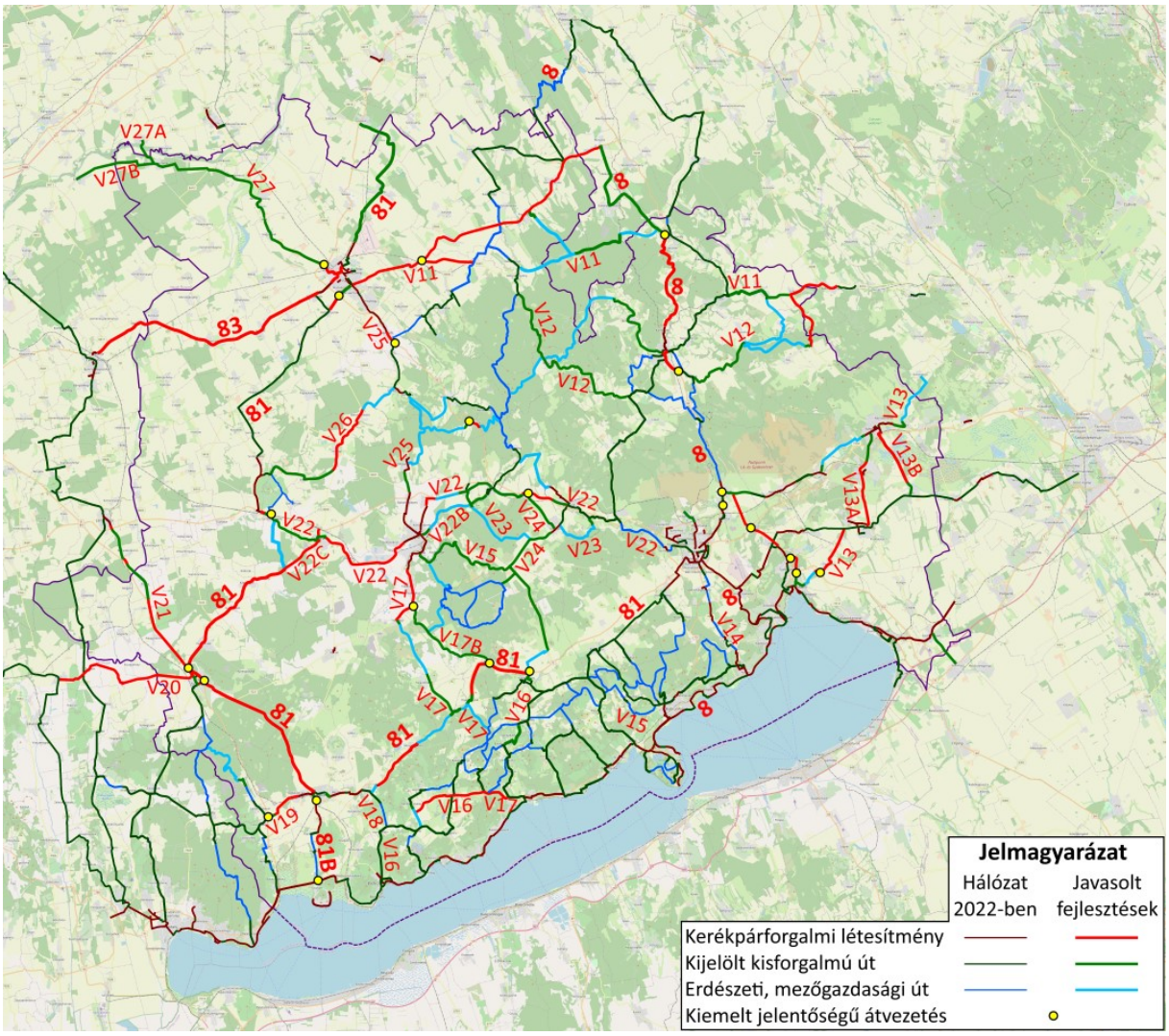
1. ábra: A Veszprém megyei kerékpárhálózat hiányzó elemei



Saját szerkesztés

A kerékpáros és gépjármű-forgalmi viszonyok és a területrendezési tervek alapján javaslatot tettünk a hálózatból hiányzó elemek nyomvonalára, illetve a létesítmény típusára. A nyomvonalakon kívül a kritikus, nagy forgalmú utakon való átvezetési pontokra is felhívtuk a figyelmet, 14 helyen javasoljuk a különszintű átvezetés lehetőségének megvizsgálását.

2. ábra: Veszprém megye meglévő és fejlesztésre javasolt kerékpárforgalmi hálózata[1]



Saját szerkesztés

A fejlesztendő szakaszokat három prioritási kategóriába soroltuk be a kerékpáros forgalom nagysága és a szakaszok előkészítettsége alapján. A rövid, közép és hosszú távon megvalósítandó szakaszok az 1. táblázatban láthatók.

[1] Az útvonalak számozásának leírása a IV.2.3. fejezetben található.

1. táblázat: Veszprém megye kerékpárforgalmi főhálózatának tervezett fejlesztései

Első prioritású szakasz (2022-2024)	Második prioritású szakasz (2025-2027)	Harmadik prioritású szakasz (2028-2030)
8: Zirc – Veszprém	8: Gic – (Románd)	V11: Csetény – Bakonyszentkirály
81: Sümeg – Tapolca	8: (Bakonyszentlászló) – Zirc-Kardosrét	V12: Szápár – Olaszfalu
81: Tapolca – Vigántpetend	81: (Gyarmat) – Pápa	V12: Zirc – Bakonykoppány
83: Pápa – Külsővat	81: Pápa – Somlójenő	V13: Balatonfűzfő – Berhida
V11: Bakonyszücs – Pápa	81: Somlójenő – Sümeg	V13: Várpalota-Inota – (Bakonykúti)
V13B: Berhida – Ősi – Várpalota	81: Vigántpetend – Tótvázsony	V16: Vöröstó – Hegyestű
V19: Tapolca – Lesencetomaj	81B: Tapolca – Szigliget	V16: Hegyestű – Kékkút
V22: Herend – Városlőd	V13A: Berhida – Pétfürdő – Várpalota	V17: Ajka – Kapolcs
V22: Városlőd – Ajka-Ajkarendek	V15: Ajka – Nagyvázsony	V17: Kapolcs – Zánka
V24: Szentgál vasútállomás – Kab-hegyi körút	V22: Ajka – Somlóvásárhely	V17B: Ajka-Padragkút – Pula
V25: Ganna – Pápa	V22C: Devecser – Nemeshany	V20: Sümeg – (Mihályfa)
Nagygyimót – Csót	V25: Ajka-Bakonygyepes – Ganna	V21: Sümeg – (Nemeskeresztúr)
	Litér – Balatonfűzfő	V22B: Városlőd – Ajka (vasútvonal mentén)
	Várpalota – Öskü	V23: Bánd – Szentgál
	Hajmáskér – Veszprém-Gyulafirátót	V23: Szentgál – Úrkút
	Veszprém, Jutaspuszta	V26: Ganna – Doba
	Hidegkút – Balatonfüred (hiányzó szakasz burkolása)	V27: Pápa – Kemenesszentpéter
	Kab-hegyi körút csatlakozásai (Ajka és Pula felől)	V27A: Kemenesszentpéter – (Vág)
	Németbánya – Zirc	V27B: Kemenesszentpéter – (Pápoc)
	Pápateszér – Fenyőfő	Balatonfőkajár – Lepsény
	Sümegprága – Uzsa	Veszprém-Gyulafirátót – Litér
		Bakonynána – Tés-Csőszpuszta – Szápár
		Herend – Csehbánya
		Döbrönte – Bakonyjákó
		Döbrönte – Farkasgyepű
		Csót – Gic
		Mindszentkálla

A fejlesztések listáját kétféle lehetséges útszámozási rendszerrel, útirányjelző táblarendszeri és mérőpont-hálózati, a pihenőhelyekre és a kerékpártárolásra, valamint a kísérő intézkedésekre vonatkozó javaslatokkal egészítettük ki.

II. Bevezető

A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv célja, hogy felmérje a megye és környezetének kerékpáros közlekedésének a helyzetét: meglévő hálózatot és annak állapotát, kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, a hálózat hiányzó elemeit és ezek alapján javaslatot adjon a 2021-2027-es programozási időszak alatt megvalósítandó fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt.

Jelen dokumentum fő célja, hogy **megalapozza a 2021-2027-es programozási időszak megyei fejlesztési prioritásait**, így a részletes műszaki tartalom meghatározása helyett a Veszprém megyei kerékpáros hálózat jövőbeni fő vonásait vázolja fel, fókuszában a települések közötti kapcsolatok szerepelnek.

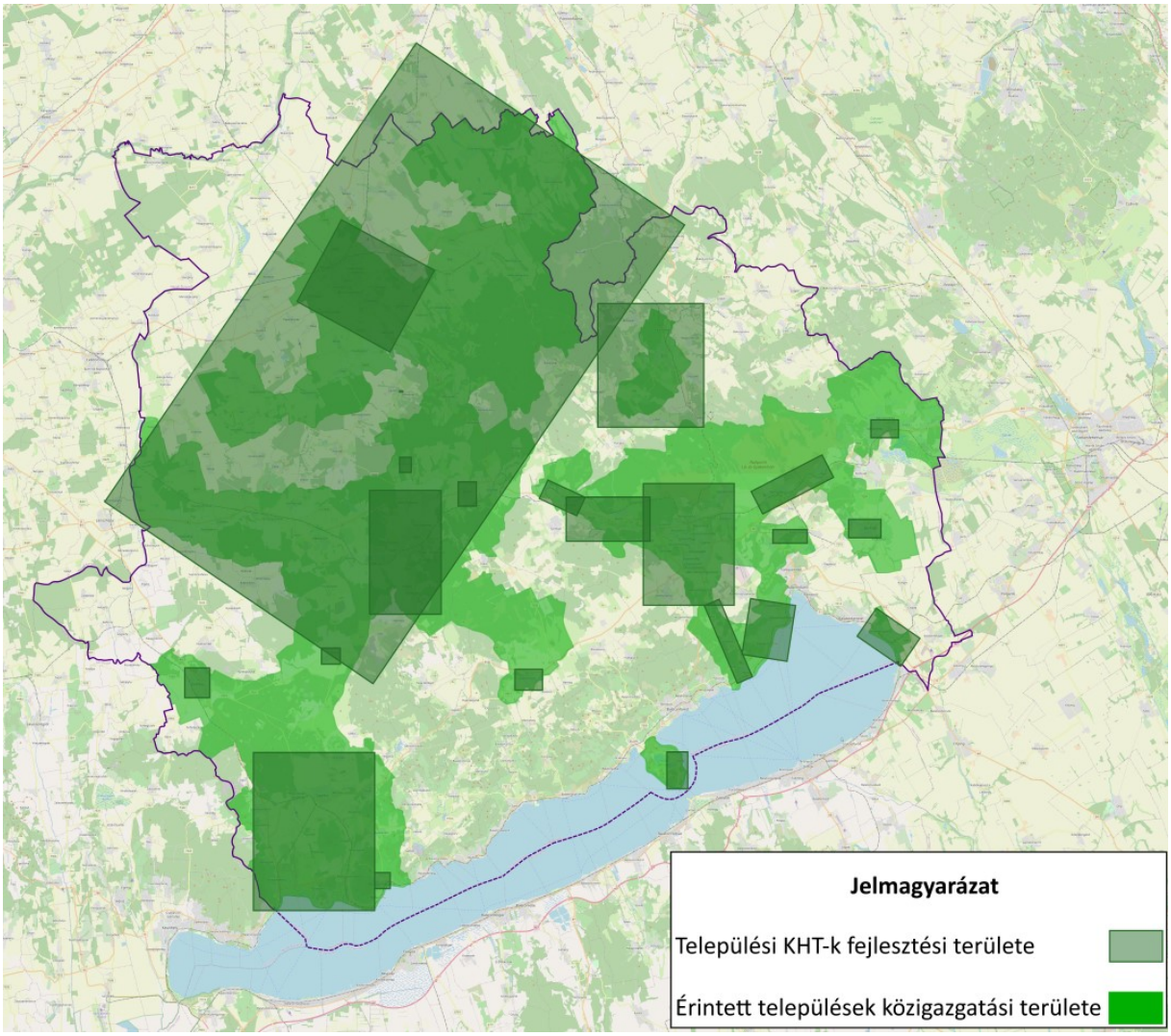
2. táblázat: Kerékpárforgalmi hálózati tervvel rendelkező települések Veszprém megyében

Érintett települések	KHT elkészültének időpontja
Ajka	2017. 03.
Alsóörs, Felsőörs	2018. 09.
Badacsonytomaj	2018. 04.
Balatonakarattya	2018. 02.
Balatonalmádi	2018. 01.
Bánd, Márkó	2019. 02.
Berhida	2018. 12.
Hajmáskér, Öskü	2018. 11.
Herend	2018. 05.
Királyszentistván, Litér	2018. 09.
Kislőd	2018. 08.
Magyarpolány	2020. 01.
Nagyvázsony	2018. 02.
Nyirád	2019. 07.
Pápa	2017. 09.
Somló – Marcalmente – Bakonyalja térsége: Adásztevel, Apácatorna, Bakonyjákó, Bakonykoppány, Bakonyság, Bakonyszücs, Bakonytamási, Béb, Borszörcsök, Csehbánya, Csót, Dabrony, Devecser, Farkasgyepű, Gic, Homokbödöge, Kamond, Karakószörcsök, Kerta, Kisberzseny, Kisszőlős, Kolontár, Kup, Lovászpatona, Magyarpolány, Nagyalásony, Nagydém, Nagypirit, Nagytevel, Nóráp, Pápa, Pápakovácsi, Pápasalamon, Pápateszér, Pusztamiske, Somlójenő, Somlóvásárhely, Somlóvecse, Tüskevár, Ugod, Városlőd, Vid	2018. 05.
Sümeg	2019. 01.
Tapolca – Szigliget térsége: Badacsonytomaj, Badacsonytördemic, Balatonederics, Gyulakeszi, Hegymagas, Káptalantóti, Kisapáti, Lesenceistvánd, Lesencetomaj, Nemesgulács, Nemesvita, Raposka, Szigliget, Tapolca, Zalahaláp	2019. 12.
Tihany	2018. 04.
Várpalota	2017. 11.
Veszprém	2016. 06.
Zirc	2018. 04.

Adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály

A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv figyelembe veszi a települések kerékpárforgalmi hálózati terveit (KHT-k), azonban az elkészültük óta eltelt 2-5 évben végbement fejlesztések és változások miatt nem minden esetben veszi át azok nyomvonalakra és létesítménytípusokra vonatkozó javaslatait.

3. ábra: Kerékpárforgalmi hálózati tervvel rendelkező települések Veszprém megyében



Saját szerkesztés, adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály

A megye településeinek kerékpárhálózati tervei összességében a megye területének mintegy felét lefedik, meg kell azonban jegyezni, hogy nem mindegyik terv tekintette át ugyanolyan részletezettséggel a vizsgálati területét. Vannak egyetlen település belterületére, vagy két települést összekötő egyetlen útvonalra szorítkozó KHT-k, míg vannak nagyobb területekre kiterjedő, komplex tervek is (leginkább a nagyobb települések, városok környezetében).

III. Helyzetértékelés

III.1 Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás bemutatása

A megyei főhálózati tervnek illeszkednie kell a hatályos jogszabályokhoz, így elsősorban az országos és megyei szintű területrendezési tervekhez; másodsorban a nem jogszabályi besorolású, de szintén fontos fejlesztési koncepciókhoz, stratégiákhoz.

A 2018. évi CXXXIX. Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvény részeként az Országos Területrendezési Terv (OTrT) és a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Terv (BKÜTrT) is meghatároz olyan nyomvonalakat, melyek Veszprém megye területén, vagy annak közvetlen közelében futnak.

Az **OTrT-ben meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat nyomvonalai** közül az alábbiak érintik Veszprém megye területét:

- 7. Délnyugat-magyarországi kerékpárútvonal részeként Balatonakarattyánál egy rövid szakasz.
- 8. Északnyugat-dunántúli kerékpárútvonal részeként:
    - 8.A: Gic és a Bakonyszentkirály – Veszprém – Balatonfüred szakasz;
    - 8.B: Balatonfüred – Tihany szakasz.
- 10. Közép-Európa Vizei kerékpárútvonal részeként: Balatonederics – Balatonfőkajár szakasz.
- 13. Fertőd – Keszthely kerékpárútvonal részeként: Zalaerdőd és Dabronc térségében.
- 81. Balaton – Rába kerékpárútvonal részeként:
    - 81.A: Veszprém – Tapolca – Pápa – Gecse szakasz;
    - 81.B: Tapolca – Szigliget szakasz.
- 83. Rába – Bakonyalja kerékpárútvonal: Külsővat – Pápa szakasz.

Az említett törvény a **BKÜK** területére is megállapítja a **térségi kerékpárútvonalak** nyomvonalait, melyek közül az alábbiak érintik Veszprém megye területét:

- 13. Balatonfűzfő – (Berhida – Várpalota),
- 14. Csopak – (Veszprém),
- 15. Balatonfüred – Balatonszőlős – Vászoly – Nagyvázsony – (Úrkút – Ajka),
- 16. Vöröstó – Monoszló – Badacsonytomaj,
- 17. Zánka – Monoszló – Kapolcs – Taliándörögd – (Ajka - Ganna),
- 18. Hegyesd – Mindszentkálla,
- 19. (Vindornyaszőlős – Zalaszántó) – Lesencetomaj – Tapolca.

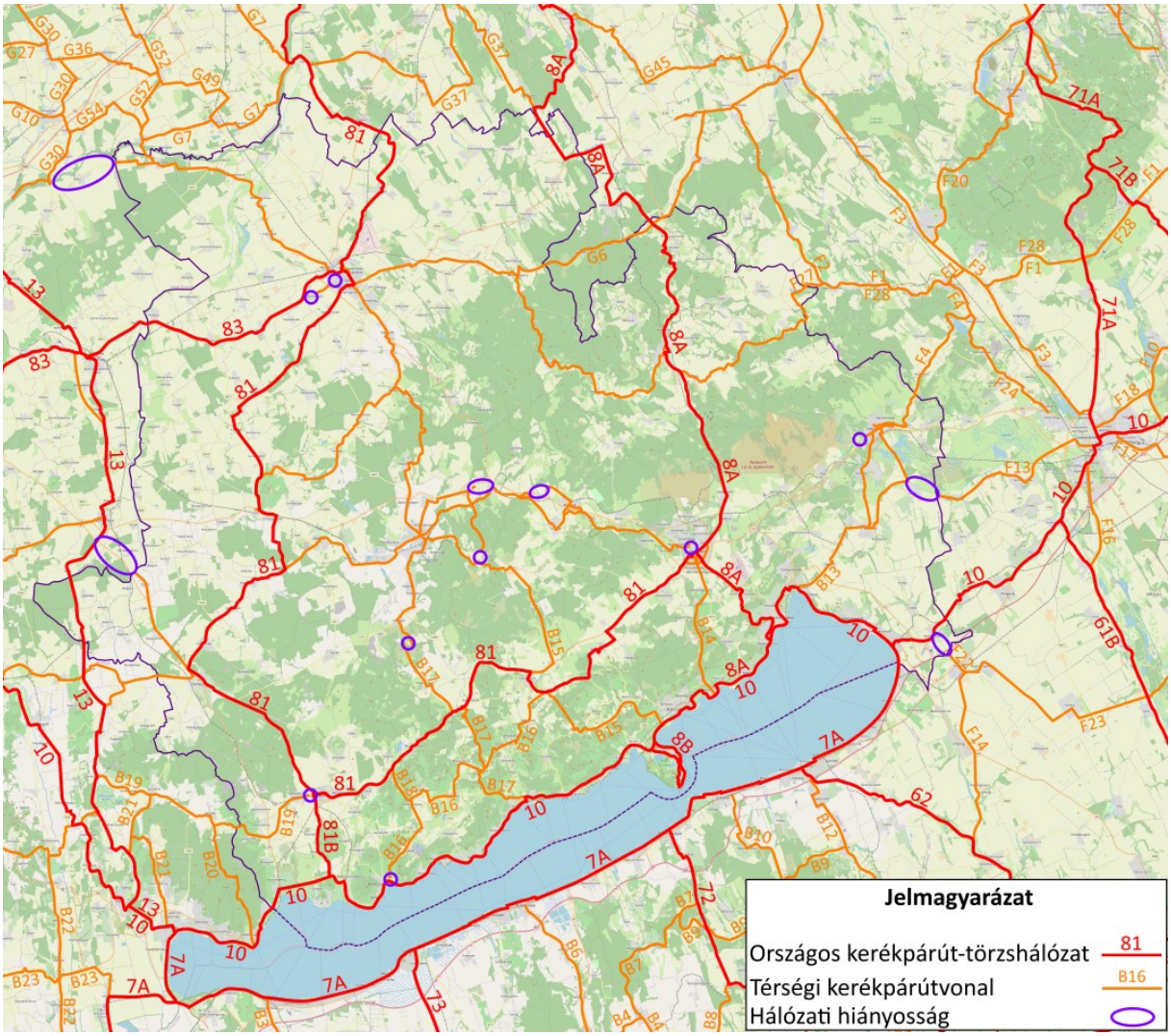
Veszprém Megye Területrendezési Terve[2] egyrészt tartalmazza a BKÜK TrT nyomvonalainak folytatását, másrészt ezeken felüli útvonalakat is meghatároz:

- (Balatonfűzfő) – Papkeszi – Berhida – Ősi – Várpalota – (Bakonykúti), a BKÜK 13. nyomvonalának folytatásként,
- (Nemeskeresztúr) – Rigács – Ukk – Zalagyömörő – Sümeg – (Mihályfa),
- (Taliándörögd) – Halimba – Ajka – Magyarpolány – Döbrönte – Ganna, a BKÜK 17. nyomvonalának folytatásként,
- Devecser – Ajka – Kislőd,
- Ajka – Úrkút – (Nagyvázsony), a BKÜK 15. nyomvonalának folytatásként,

[2] 15/2019. (XII. 13.) Veszprém Megyei Önkormányzati rendelet

- Ajka – Városlőd – Szentgál – Herend – Bánd – Veszprém,
- Bakonykoppány – Bakonyszücs – Bakonybél – Pénzesgyőr – Zirc,
- Kemenesszentpéter – (Vág),
- Kislőd – Úrkút,
- Pápa – Béb – Bakonykoppány – (Fenyőfő – Bakonyszentlászló) – Bakonyszentkirály – (Veszprémvarsány),
- Pápa – Ganna – Bakonypölöske – Noszlop – Oroszi – Doba – Somlószőlős,
- Várpalota,
- Várpalota – Pétfürdő – Berhida,
- Veszprém – (Veszprémfajsz – Csopak), a BKÜK 14. nyomvonalának folytatásként,
- Zirc – Olaszfalu – Bakonynána – Jásd – Szápár – (Bakonycsernye),
- Pápa – Nagyacsád – Nemesgörzsöny – Egyházaskesző – Kemenesszentpéter – (Pápoc).

4. ábra: Az országos kerékpárút-törzshálózat és a térségi kerékpárút-hálózatok nyomvonalai Veszprém megyében



Saját szerkesztés, adatok forrása: 2018. évi CXXXIX. tv. és megyei területrendezési tervek[3]

[3] A nyomvonalak számozásában a megyei területrendezési tervek számozását követtük. Ahol nem látható számozás, ott a megyei tervek nem tartalmazták az útvonalak számát.

A megyei rendezési tervben **feltüntetett útvonalak túlnyomórészt egységes hálózatot alkotnak** a megyén belül és azon kívül is, de vannak kivételek. A legnagyobb hiányosság, hogy Vas megye rendezési tervének felülvizsgálata jelenleg is zajlik, így jelenleg a 2010. évben készült terv hatályos, amely nem tartalmazza az összeköttetést Rigács és Kemenesszentpéter térségében. Hiányoznak Fejér megye irányába az Ősi-Nádasdladány és a Balatonfőkajár-Lepsény szakaszok is, előbbi a Veszprém megyei, utóbbi a BKÜK rendezési tervből maradt ki.

A megyén belül is több helyen **találhatók kisebb hiányok** a tervezett nyomvonalakban:

- a megyei TrT és a BKÜK TrT határán, Halimba és Taliándörögd között;
- a tervezett hálózat egyik nyomvonalának végpontja nem éri el a másik nyomvonalat (Badacsonytomaj, Tapolca, Úrkút, Veszprém);
- meglévő nyomvonal nincs továbbtervezve (Herend, Kislőd-Városlőd, Tapolca-Pápa, Várpalota).

Az egyéb országos dokumentumok közül kiemelendő a 2013. évben készült Nemzeti Közlekedési Infrastuktúra-fejlesztési Stratégia, mely tartalmazza az Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Tervet. A megyét érintő nyomvonalak szinte teljes egészében megegyeznek az OTrT-ben meghatározottakkal, kivéve a 81. Veszprém-Győr kerékpárutat, ahol a Vaszar-Gyarmat-Mórichida útvonal helyett az Egyházaskesző-Marcal-Árpás útvonalat javasolta.

Az országos jogszabályok közül a 1728/2020. (X. 30.) Korm. határozat tartalmazza a Balatoni Bringakör és a Budapest-Balaton útvonalat, mint fejlesztendő útvonalakat. A megyei és regionális stratégiák (Balaton Kiemelt Térség Fejlesztési Programja, Veszprém Megye Területfejlesztési Programja) stratégiai és operatív részében nincsenek meghatározva konkrét nyomvonalak.

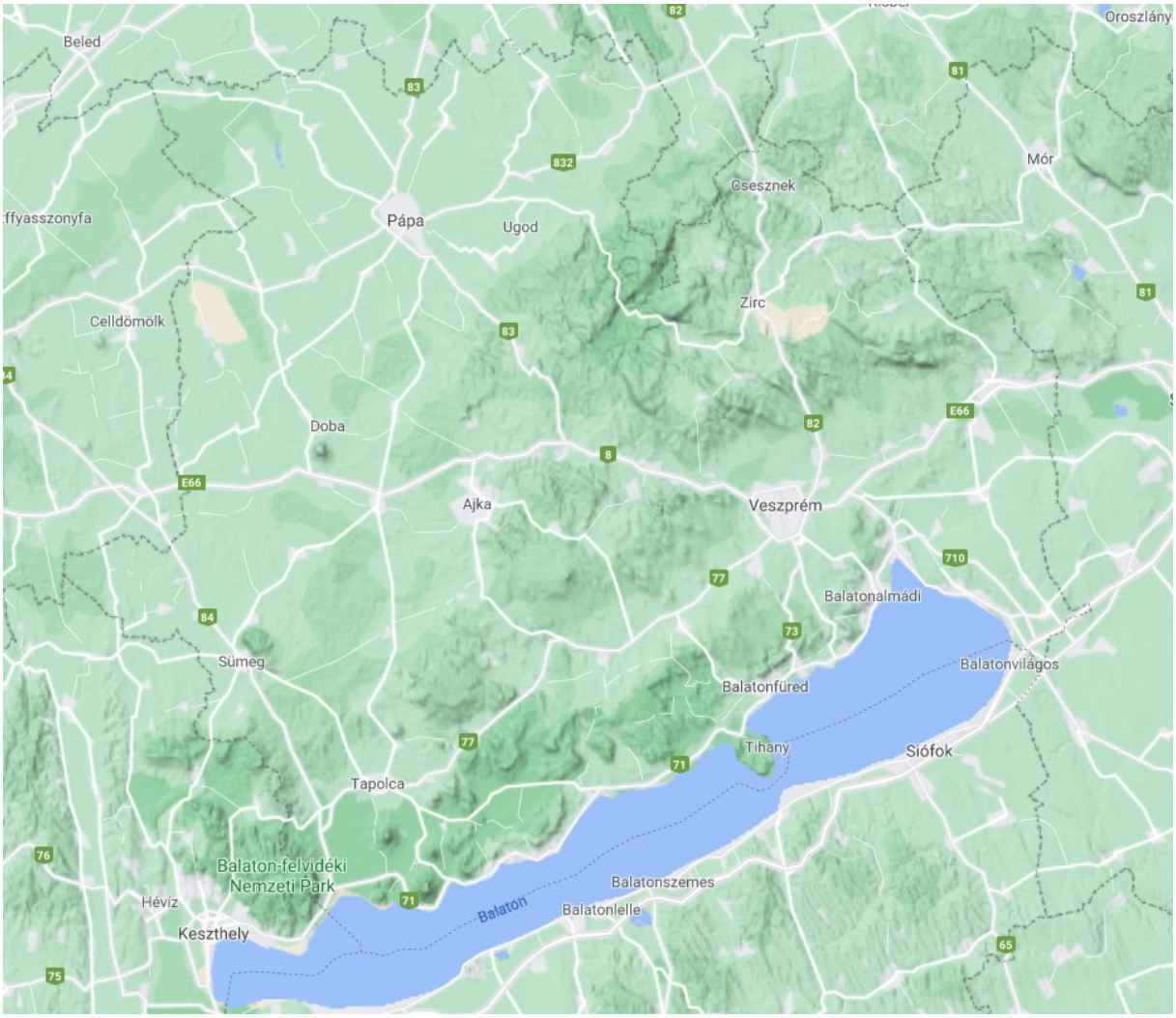
III.2 Vizsgált terület bemutatása

A kerékpározási szokásokat alapvetően kétféle kerékpárhasználatra oszthatjuk: a turisztikai és a mindennapi[4] (ingázási, vásárlási, ügyintézési stb.) kerékpározásra. Míg az előbbi esetében elsődlegesen a látnivalók és a kellemes környezet (domborzat, árnyék, kilátás stb.) határozza meg a kerékpárosok számát, az utóbbinál a jövedelmi helyzet és a megteendő út hossza említhető a domborzati adottságok mellett.[5]

A megye adottságai a fenti szempontok alapján elég vegyesnek mondhatók. **Egyrészről a megye domborzati adottságai alapvetően nem kedveznek a kerékpározásnak**, területének túlnyomó része dombsági (Balaton-felvidék, Bakonyalja), vagy egyenesen hegységi (Bakony) terület, csak a megye északnyugati harmadában találunk nagyobb, összefüggő sík területeket (Marcal-völgy és a Pápa-Devecseri-sík). Egyébként a tagolt domborzat jellemző, kisebb medencékkel és patakvölgyekkel, domb- és hegyhátakkal. Másrészről viszont ez a domborzati változatosság, kiegészülve a magas erdőborítottsággal **a turisztikai (elsősorban hegyikerékpáros, illetve természetjáró) célú kerékpározás ideális feltételeit teremti meg**.

[4] A hivatásforgalmi kerékpározás fogalom helyett a mindennapi kerékpározás jobban fedi a jelenséget, mivel nem csak a munkába járási célt veszi figyelembe, hanem a többi napi szükségletet kielégítő közlekedési célokat is.
[5] Kukely György – Zábrádi Zsolt: Két keréken a városban: a kerékpározás reneszánsza. In: Falu Város Régió, 2016/2. sz. 56-59. old.

5. ábra: Veszprém megye domborzati térképe



Forrás: Google Maps 2021

A mindennapi kerékpározás elterjedtségét a településeken belüli és települések közötti távolságok is erősen befolyásolják. A munkába járó lakosság túlnyomó része a statisztikai adatok alapján maximum fél órás utat tesz meg kerékpárral; ami az átlagos 12-20 km/h-ás sebességet figyelembe véve 6-10 km-es hatótávolságot jelent. A kerékpáros közlekedés előnyei leginkább az 1-5 km közötti távolságokon jelennek meg: ez az a távolság, amely gyaloglással már kényelmetlen, autóval pedig még nem éri meg megtenni (pl. a ki- és beparkolás ideje, költségek miatt).

Veszprém megyében a települések központjainak átlagos távolsága légvonalban 5,1 km, ami kedvezőbb a közép-dunántúli 5,9 és az országos 6,1 km-nél; ami önmagában azt jelentené, hogy a feltételek kedvezőek a kerékpározásra. Mivel azonban a domborzati adottságok miatt az úthálózaton megtett távolság ennél jóval nagyobb, ezért **a települések közötti kerékpározás** csak a sűrűbb településhálózatú, de közvetlenebb eljutást biztosító úthálózattal rendelkező, **síksági jellegű területeken terjedhet könnyebben**, azaz lényegében a Sümegi, Devecseri és Pápai járásokban.

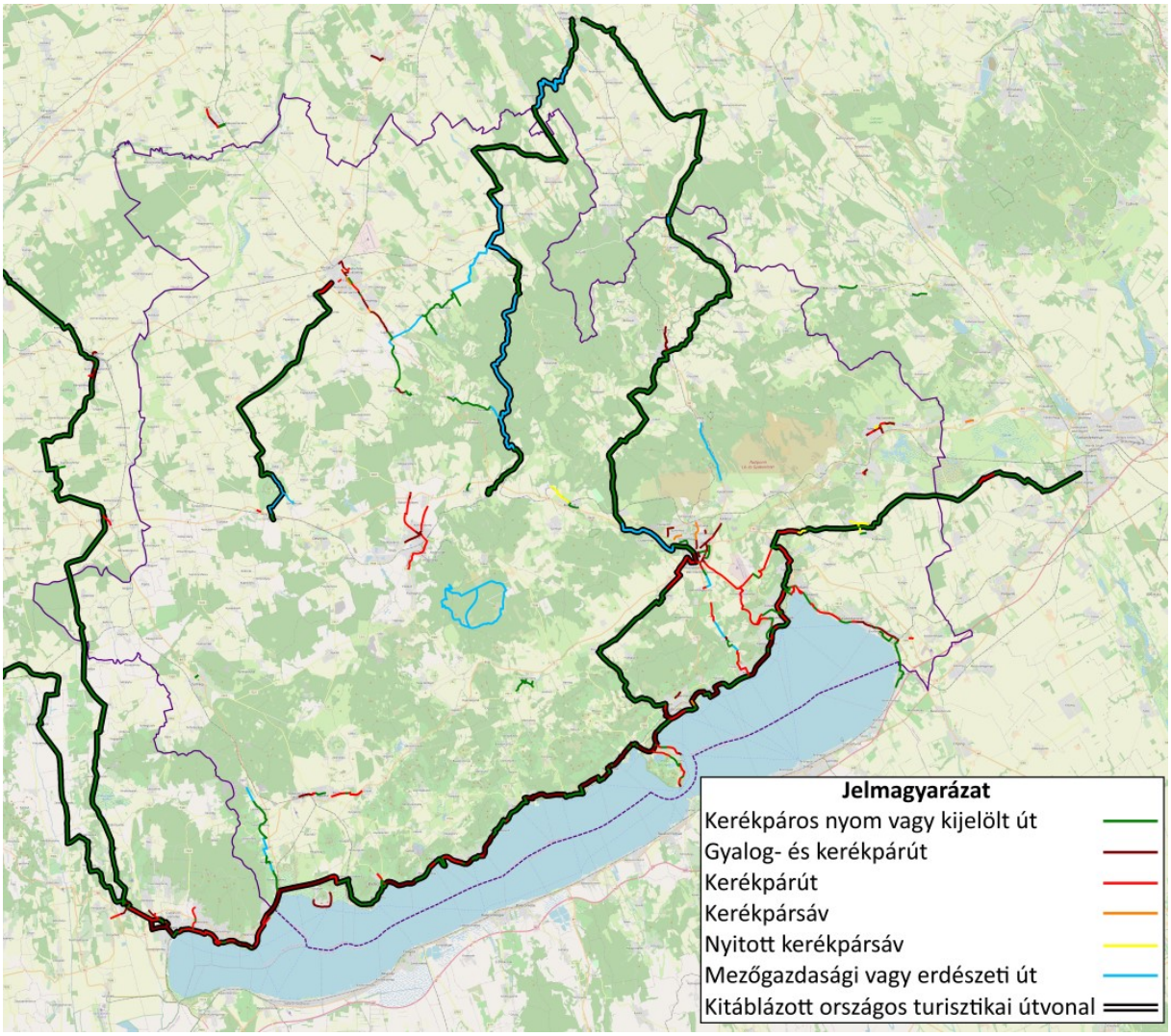
A **településeken belüli kerékpározás** elterjedését a településnagyság is befolyásolja, a túl kis településeken a gyaloglás, a túl nagyokon az autó és a közösségi közlekedés jelent versenytársat. Ebből a szempontból az **Ajka-Veszprém-Várpalota tengely mentén a legkedvezőbb a helyzet**.

III.2.1 A kerékpáros közlekedés helyzete

A meglévő kerékpárforgalmi hálózat

Veszprém megyében a kiépített kerékpárforgalmi létesítmények lényegében három területre korlátozódnak: a Balatoni Bringakör Balatonakarattya és Balatonederics között húzódó szakaszára, Veszprém agglomerációjára (kapcsolódva a balatoni térséghez) és a városokra (Ajka, Pápa, Tapolca, Várpalota, Zirc).

6. ábra: Veszprém megye meglévő kerékpárforgalmi hálózata



Saját szerkesztés, adatok forrása: KENYI, merretekerjek.hu, palyazat.gov.hu, települési önkormányzatok

A kerékpárforgalmi létesítmények mintegy fele-fele arányban önálló kerékpárutak és (elválasztott vagy elválasztás nélküli) gyalog- és kerékpárutak. A gyalog- és kerékpárutak inkább belterületen, míg a kerékpárutak külterületen jellemzőek, de mindkét típus előfordul a másik területen is. Az önkormányzati kezelésben lévő létesítmények hossza a 2019. évben összesen 93,7 km volt, ami a közúthálózat hosszához viszonyítva alacsonynak mondható, az országos értéknek csak mintegy 60 %-a (lásd

3. táblázat).

3. táblázat: Kerékpárutak hossza a Veszprém megyei járásokban (2019)

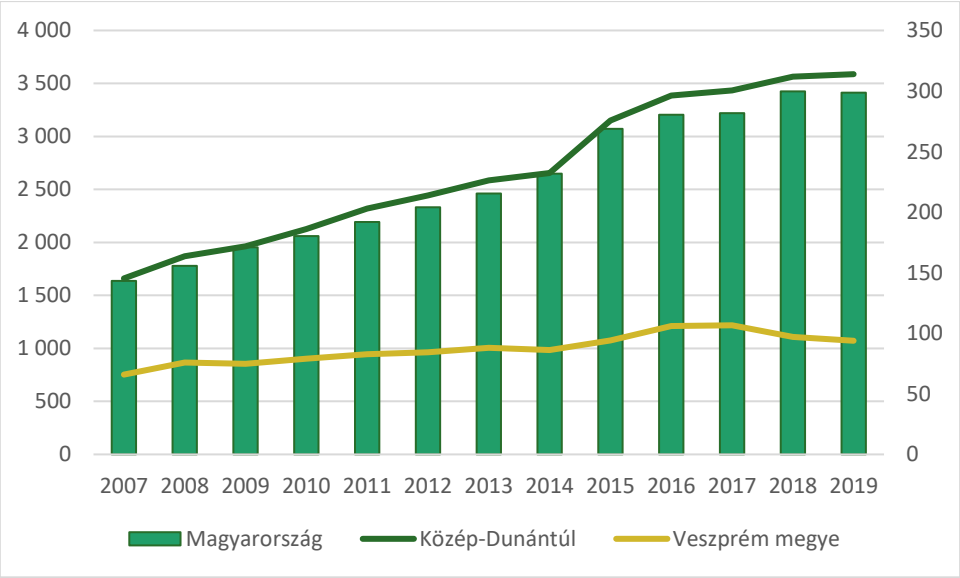
Terület	Önkormányzati kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak hossza (km)	Kiépített önkormányzati és állami közutak hossza (km)	Kerékpárutak aránya (%)
Ajkai járás	13,5	210,2	6,4%
Balatonalmádi járás	22,1	246,0	9,0%
Balatonfüredi járás	22,0	360,4	6,1%
Devecseri járás	0,4	141,2	0,3%
Pápai járás	10,7	366,1	2,9%
Sümegi járás	0,0	112,2	0,0%
Tapolcai járás	5,6	333,7	1,7%
Várpalotai járás	4,4	168,4	2,6%
Veszprémi járás	12,8	340,4	3,8%
Zirci járás	2,0	162,8	1,2%
Veszprém megye	**93,7**	**3 619,1**	**2,6%**
Közép-Dunántúl	**313,9**	**9 929,4**	**3,2%**
Magyarország	**3 413,9**	**80 282,4**	**4,3%**

Saját szerkesztés, adatok forrása: KSH tájékoztatási adatbázis

A megyén belül a Balatoni Bringakörnek köszönhetően a Balatonalmádi és Balatonfüredi járásokban található a legtöbb létesítmény, mind abszolút értékben, mind a közúthálózat hosszához mérten.

Az adatok érdekessége, hogy bár a statisztikai adatok rendelkezésre állása óta (2007) folyamatosan nőtt az önkormányzati kerékpárutak hossza, ám ez a növekedés megállt, mivel 2018 óta a külterületi, országos közutak mellett futó létesítményeket átadhatják a Magyar Közút Zrt. kezelésébe. Ezért a megyében összességében 13 km-rel csökkent a hálózathossz a 2017. évhez képest, és például a Devecseri járásban a szinte teljes hálózat „eltűnt” a statisztikákból.

7. ábra: Önkormányzati kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak hossza (km)



Saját szerkesztés, adatok forrása: KSH tájékoztatási adatbázis

Megállapítható azonban az is, hogy a 2007-2017 közötti mintegy 40 %-os növekedés megyei szinten alulmaradt a kétszeres bővülést mutató országos és regionális ütemnek; azaz a csökkenés előtti időszakban is **folyamatos lemaradás volt tapasztalható az országos tendenciáktól**.

Az adatok helyes értelmezéséhez hozzátartozik az is, hogy a 2020-2021. évben nagyszámú új létesítmény épül-épült a megyében, amely tényt az aktuális helyzet értékelésekor nem szabad figyelmen kívül hagyni. A 2019. évig tartó idősoros adatok alapján **a meglévő kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak nem elhanyagolható része 10 éve vagy még régebben épült**, így a jelenleg érvényben lévő szabvány[6] előírásait értelemszerűen többségük nem tudja teljesíteni. A **leggyakoribb problémák közül kiemelhető a nem megfelelő szélesség, illetve a létesítmény megszakítása** útkereszteződéseknél (a kereszteződés előtt kerékpárút/gyalog- és kerékpárút vége tábla; majd az úttest túloldalán a kezdetét jelző tábla kihelyezése a kerékpáros átvezetés kialakítása helyett). Az önkormányzatok pénzügyi forrásainak függvényében eltérő a létesítmények állapota, a töredezett burkolat, a lekopott vagy hiányzó jelzőtáblák és felfestések sok helyen előfordultak egészen a legutóbbi évekig. Ezen az állapoton sokat segített a Balatoni Bringakör felújítása; de ezen kívül is indultak felújítási vagy szélesítéssel egybekötött rekonstrukciós projektek (pl. Pápán).

Az épített létesítményeken kívül a megyében néhány rövid szakaszon találunk kerékpársávot (Veszprém, Pápa, Balatonfüred) és nyitott kerékpársávot (Herend, Királyszentistván, Várpalota), melyek nagyrészt a 2019-2020. évben készültek el.

A kerékpárforgalmi létesítmények mellett a megyében kiemelt szerepet kapnak a **kerékpáros nyommal vagy útirányjelző táblákkal kijelölt közutak**. Ezek a közutak általában kis forgalmúak, ezért külön kerékpárforgalmi létesítmény kialakítása nélkül is kerékpárosbarátnak minősülnek, amennyiben burkolatuk jó állapotban van. **Veszprém megyében a kijelölt hálózat hossza igen nagy**, Vas megye után a **második helyen áll az országban**. Ez annak köszönhető, hogy a Balatoni Bringakör ilyetén módon kialakított szakaszai után a Balatonfűzfő-Litér-Székesfehérvár-Velence, a Balatonfüred-Veszprém-Zirc-Pannonhalma, a Városlőd-Bakonykoppány-Gic-Pannonhalma és a Somló-Pápa útvonalak kaptak országos, míg a Somló-Marcalmente-Bakonyalja térségben helyi rendszer szerinti táblázást.

A közutakon kívül **mezőgazdasági és erdészeti utakat is kijelöltek** a megyében, az erdészeti utak közül a Kab-hegy térségében és a Bakonykoppány-Csehbánya, valamint a Balatonederics-Uzsa között futó szakaszok a leghosszabbak, a mezőgazdasági utak közül a Bakonyság – Tapolca-Tapolcafő közötti, a Somló melletti és a Séd-völgyi szakaszok említhetők.

A fenti létesítmények ma már **említésre méltó egybefüggő hálózatot alkotnak a megye egyes területein**, amely főként a 2019-2020-ban épült és kijelölt útvonalaknak köszönhető. A legsűrűbb hálózat Veszprémben és a tőle délre eső területeken alakult ki, kelet-nyugati irányban a Balatoni Bringakör mellett a Tótvázsony-Veszprém-Ősi, míg észak-déli irányban a Balatonfüred-Veszprém-Bakonyszentkirály, a Városlőd-Bakonykoppány-Gic és a Somló-Pápa útvonal emelendő ki. Emellett Ajka és Tapolca környezetében találhatók kisebb, egyelőre szigetszerűen működő hálózatok.

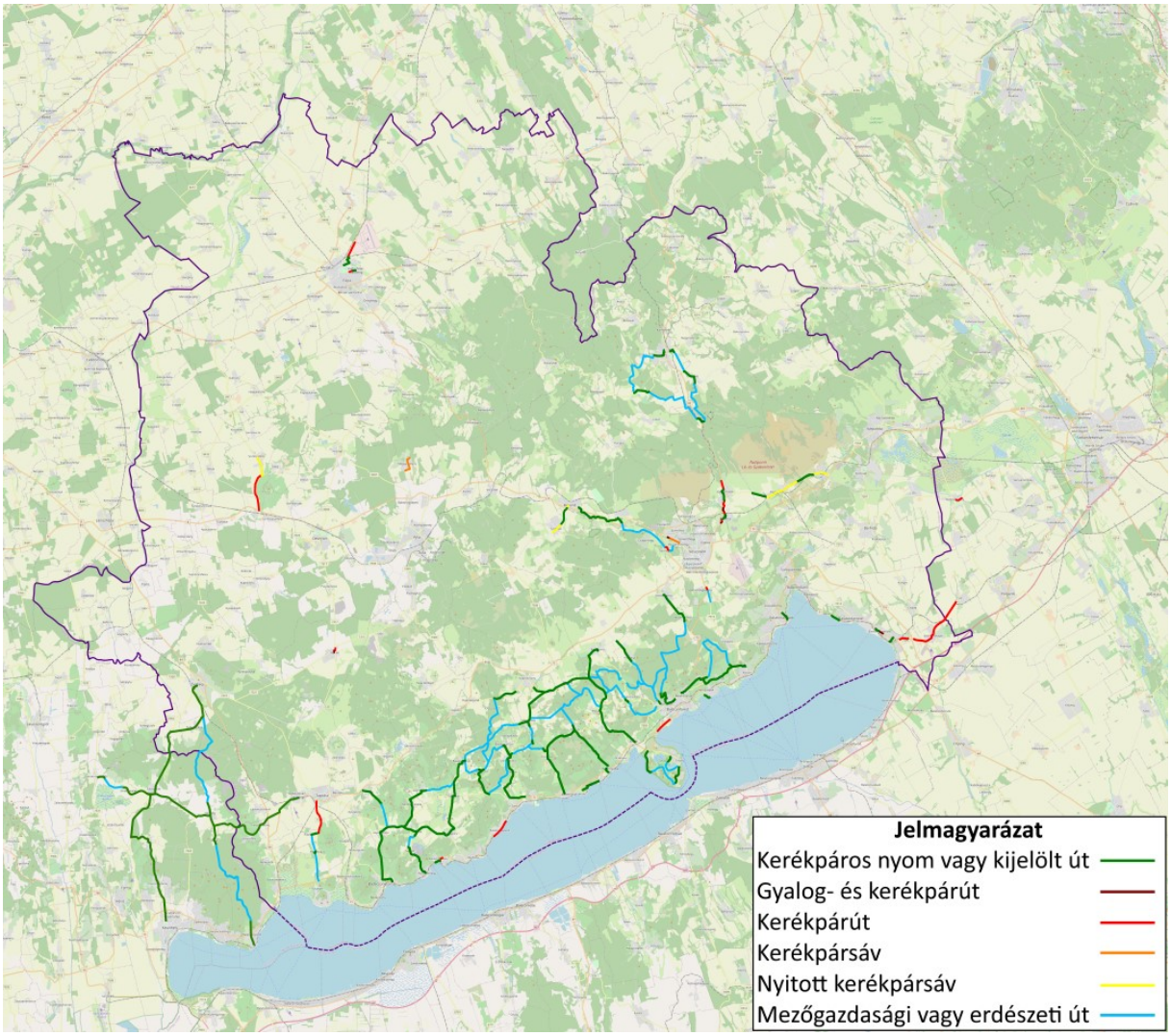
A **megyehatáron átnyúló kapcsolatok** is gyarapodnak: a Balaton-part mellett Székesfehérvár-Budapest, illetve Pannonhalma-Győr felé is vezetnek már útvonalak, valamint a megye nyugati szegletén fut át a Fertőd-Keszthely kerékpárút, melynek viszont egyelőre nincs összeköttetése Veszprém megye többi területével.

[6] Kerékpározható közutak tervezése – Útügyi Műszaki Előírás, e-ÚT 03.04.13:2019; 2019. május (lentebb: KKT)

A megvalósítás alatt lévő és tervezett kerékpárforgalmi hálózat

Veszprém megyében **a műszaki tervekkel rendelkező nyomvonalak túlnyomó része várhatóan 2021-2022 folyamán megvalósul**, mivel a TOP és a GINOP operatív programokon belül támogatási szerződéssel rendelkeznek. Már a kivitelezés folyik a Balatoni Bringakörön Balatonkenese és Örvényes között, Pápán a Bázisrepülőtér és a városközpont között, Veszprémben a Pápai úton és a Balaton Bike 365 projekt keretében a Balaton-felvidék és a Keszthelyi-hegység számos útján.

8. ábra: Veszprém megye megvalósítás alatt lévő kerékpárforgalmi létesítményei



Saját szerkesztés, adatok forrása: palyazat.gov.hu, KENYI, ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály, Veszprém Megyei Önkormányzat, települési önkormányzatok

A fenti térképen látható, hogy a tervezett szakaszok a megye déli részén összpontosulnak, köszönhetően annak, hogy a Balaton Bike 365, a Balatoni Bringakör, a hozzá kapcsolódó Szigliget-Tapolca és Alsóörs-Veszprém, valamint a Veszprém környéki (Herend és Zirc felé futó) nyomvonalak alkotják a megvalósulás küszöbén álló projektek nagy részét. A 4. táblázatban szerepelnek azon létesítmények főbb adatai, melyek a 2014-2020-es európai uniós programozási ciklusban (azaz legkésőbb 2023. év végéig) kell, hogy megvalósuljanak.

4. táblázat: Megvalósítás alatt lévő kerékpárforgalmi nyomvonalak Veszprém megyében

Helyszín	Létesítmény típusa	Létesítmény hossza (km)
Pápa, Vajda Péter ltp.	Kerékpárút, kerékpáros nyom	3,40
Somlószőlős – Somlójenő	Kerékpárút, nyitott kerékpársáv	6,37
Magyarpolány	Kerékpársáv	2,10
Nyirád	Kerékpárút, gyalog- és kerékpárút	0,52
Szigliget – Tapolca	Kerékpárút, mezőgazdasági út, kijelölés	8,97
Zirc térsége	Mezőgazdasági út, erdészeti út, kijelölés	30,00
Herend – Szentgál	Nyitott kerékpársáv, kijelölés	3,40
Bánd – Márkó	Kijelölés, mezőgazdasági út	5,30
Márkó – Veszprém	Mezőgazdasági út, kerékpárút	4,47
Veszprém, Pápai út	Kerékpársáv (emelt), gyalog- és kerékpárút	1,26
Veszprém-Kádárta – Veszprém-Gyulafirátót	Kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, kijelölés	4,91
Eplény – Olaszfalu	Erdészeti út, kijelölés	6,36
Hajmáskér – Öskü	Nyitott kerékpársáv, kijelölés	7,54
Keszthely – Örvényes	Kerékpárút, kijelölés	53,60 (részben Zala megye)
Örvényes – Balatonkenese	Kerékpárút, kijelölés	40,00 (ezen belül kis szakaszok, részben elkészült)
Balatonakarattya – Siófok	Gyalog- és kerékpárút, kijelölés	21,40 (részben Somogy megye)
Balatonakarattya – (Füle)	Ismeretlen	5,30
Balaton-felvidék és Keszthelyi-hegység	Kijelölés, mezőgazdasági és erdészeti út	600,00 (a Balaton térségében)

Saját szerkesztés, adatok forrása: palyazat.gov.hu, ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály, Veszprém Megyei Önkormányzat, települési önkormányzatok, NIF Zrt.

A táblázat alapján az is megállapítható, hogy nincsen kitüntetett létesítménytípus, de előremutató, hogy a KKT-ban javasolt módon több helyen is a lehető legkisebb beavatkozás elve alapján útfelújítást, kijelölést, kerékpáros nyomot, nyitott kerékpársávot terveztek.

A 2021-2027-es európai uniós programozási ciklusban megvalósítandó projektek előkészítése is megkezdődött, melynek keretében 10 szakaszon indult el a tervezési folyamat (5. táblázat).

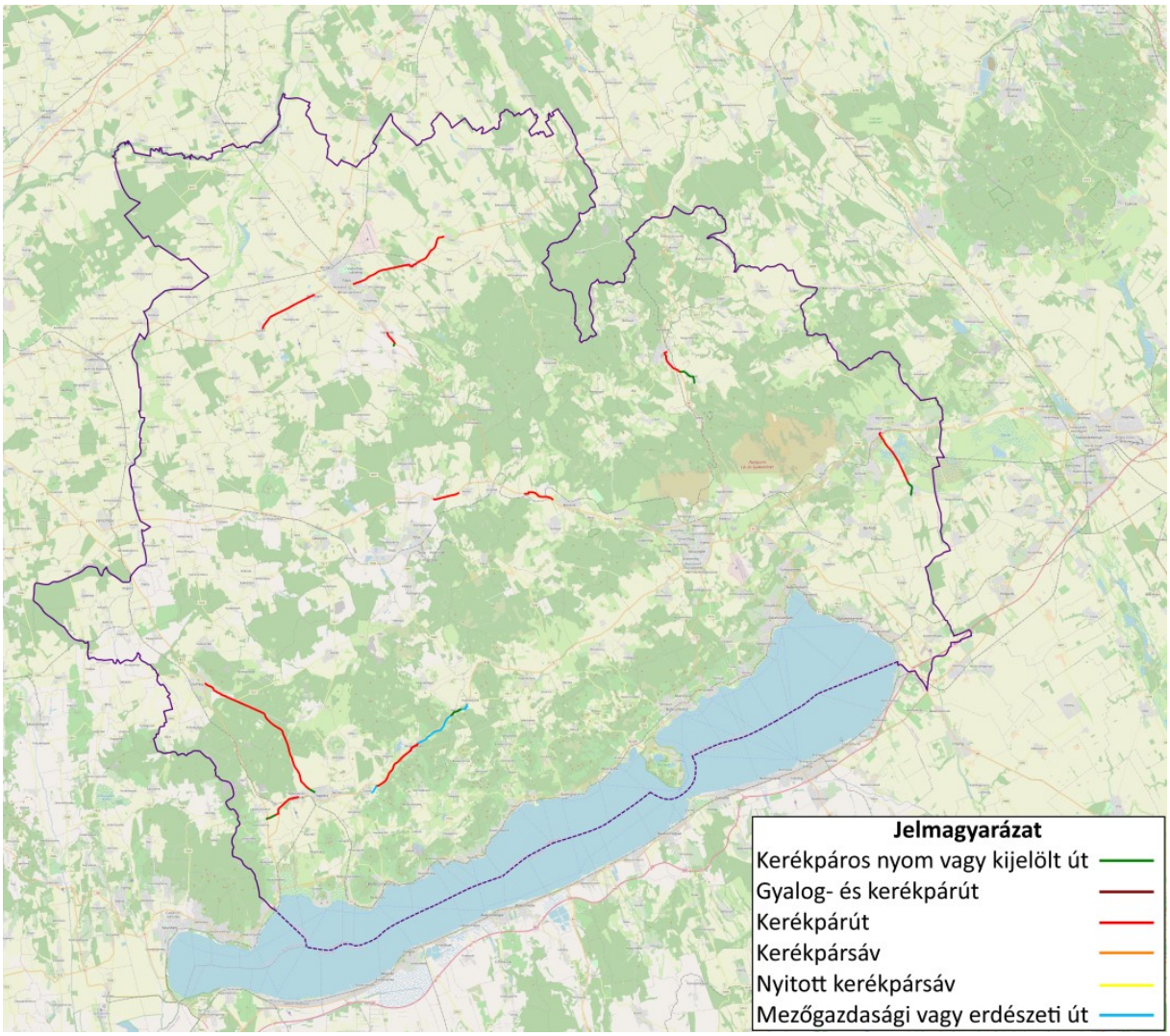
5. táblázat: 2027-ig megvalósítani tervezett kerékpárforgalmi nyomvonalak Veszprém megyében

Helyszín	Létesítmény hossza (km)
Pápa-Borsosgyőr - Nyárád	6,0
Pápa – Csót	10,5
Pápa-Tapolcafő – Gannai elágazás	1,5
Ajka-Ajkarendek – Kislőd	2,5
Városlődi bekötőút – Herend	3,0
Zirc – Olaszfalu	5,0
Várpalota – Ősi	7,0
Sümeg – Tapolca	16,2
Tapolca – Lesencetomaj	4,0
Tapolca-Diszel – Vigántpetend	13,2

Saját szerkesztés, adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály

A nyomvonalak és a létesítménytípusok a tervezés, egyeztetés, engedélyezés során alakulnak ki és véglegesednek, ezért az alábbi ábra tájékoztató jellegűnek tekinthető.

9. ábra: Veszprém megye tervezés alatt lévő kerékpárforgalmi létesítményei



Saját szerkesztés, adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály, Veszprém Megyei Önkormányzat

A fentieken kívül Ajkán három szakaszon (Devecser irányába a Szent István utcán a belterület határáig, Padragkúton a Padragi és a Halimbai utcán teljes hosszában és a Bartók Béla u.-Feketegyémánt u. tengelyen), összesen 8,7 km hosszon készültek műszaki tervek kerékpárút-építésre, de egyelőre nincsen finanszírozási forrás az elkészítésükre, megvalósításuk bizonytalan.

A kerékpáros közlekedés forgalmi adatai

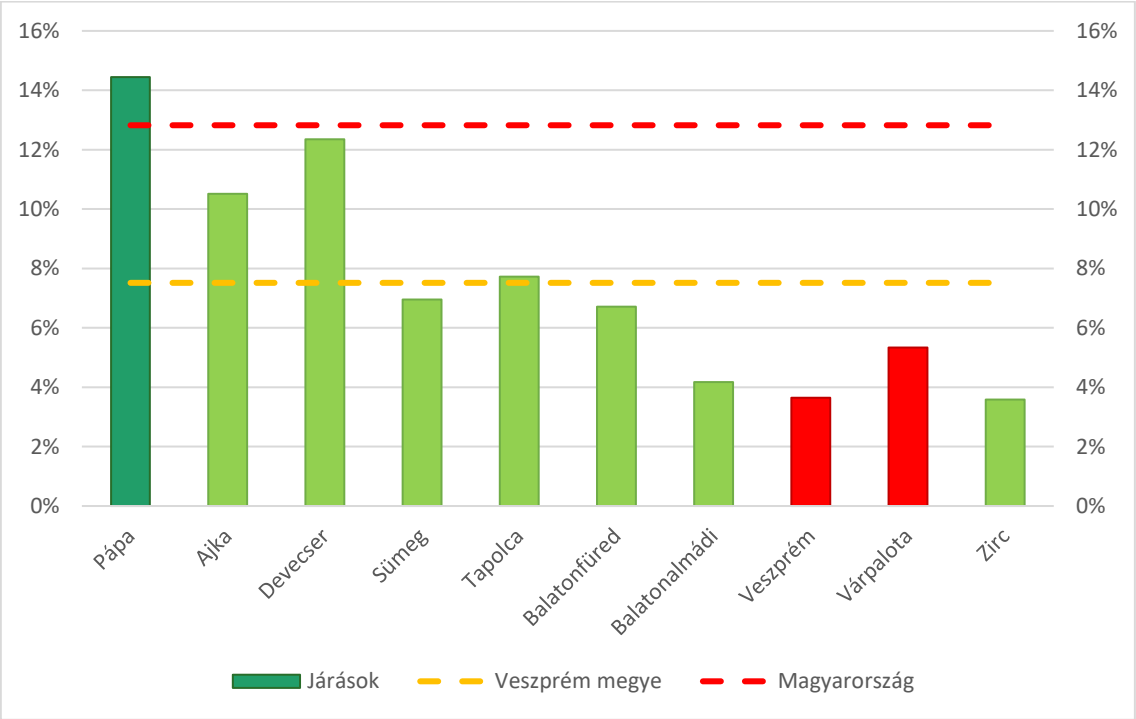
A kerékpáros közlekedés forgalmi adatai nem állnak teljes körűen rendelkezésre a megye területén, de több adatsor összevetésével igen jól be lehet mutatni a jellemző tendenciákat.

A 2011. évi népszámlálás[7] során például felmérték a naponta munkába járók közlekedési módválasztását, amely alapján elmondható, hogy a Veszprém megyei 7,5 %-os érték csak kétharmada az országos átlagnak, de ennél is jellemzőbb adat, hogy **a megyék közül csak Komárom-Esztergom és Nógrád megyében használják kevesebben a napi munkába járás során a kerékpárt**.

A megyén belül természetesen jelentős különbségeket találunk, amely a III.2. fejezet elején említett domborzati viszonyoknak, településhálózati és településnagyságbeli eltéréseknek köszönhető.

A településnagyság nem lineárisan befolyásolja a kerékpározási hajlandóságot: jellemzően a közepes nagyságú településeken, kisvárosokban választják a legtöbben a kerékpárt, efölött a motorizált közlekedés, alatta a gyaloglás miatt alacsonyabb a kerékpárt választók aránya. Ennek megfelelően Veszprém megyei jogú városban 3,5 %, a megye többi városában átlagosan 10,4 %, a községekben 8,0 % a kerékpárral járók aránya; amely a közlekedési módok között a 4. helyet tölti be (Veszprémben csak az 5. helyre kerül).

10. ábra: A kerékpárhasználat jelentősége a Veszprém megyei ingázók körében (2011)

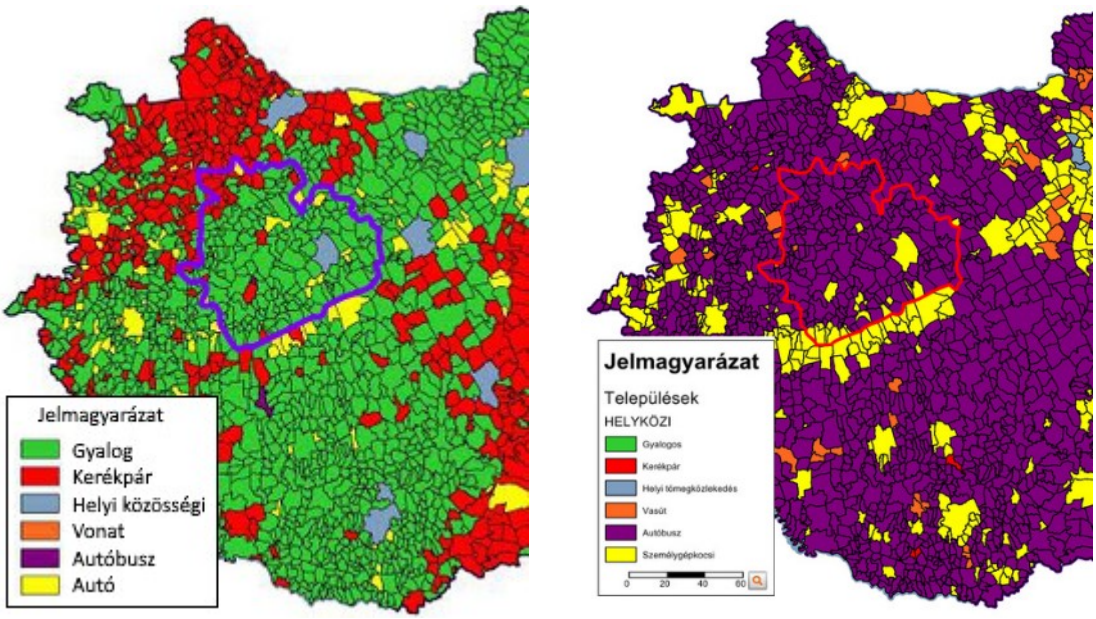


Saját szerkesztés, adatok forrása: KSH Népszámlálás, 2011.
Oszlopszínezés: a közlekedési módok közötti helyezés száma (sötétzöld: 3., világosszöld: 4., piros: 5. hely)

[7] Ilyen részletes, a teljes megyére kiterjedő felmérés csak népszámlálás során történik, ami 2021-ben esedékes.

A területi megoszlás is a domborzati és településhálózati jellemzőknek megfelelően alakul: az északnyugati járásokban 3-4-szer többen használják a kerékpárt, mint a Veszprém és Zirc környékén.

11. ábra: A napi ingázók elsődleges közlekedési eszköze településen belül és azon kívül



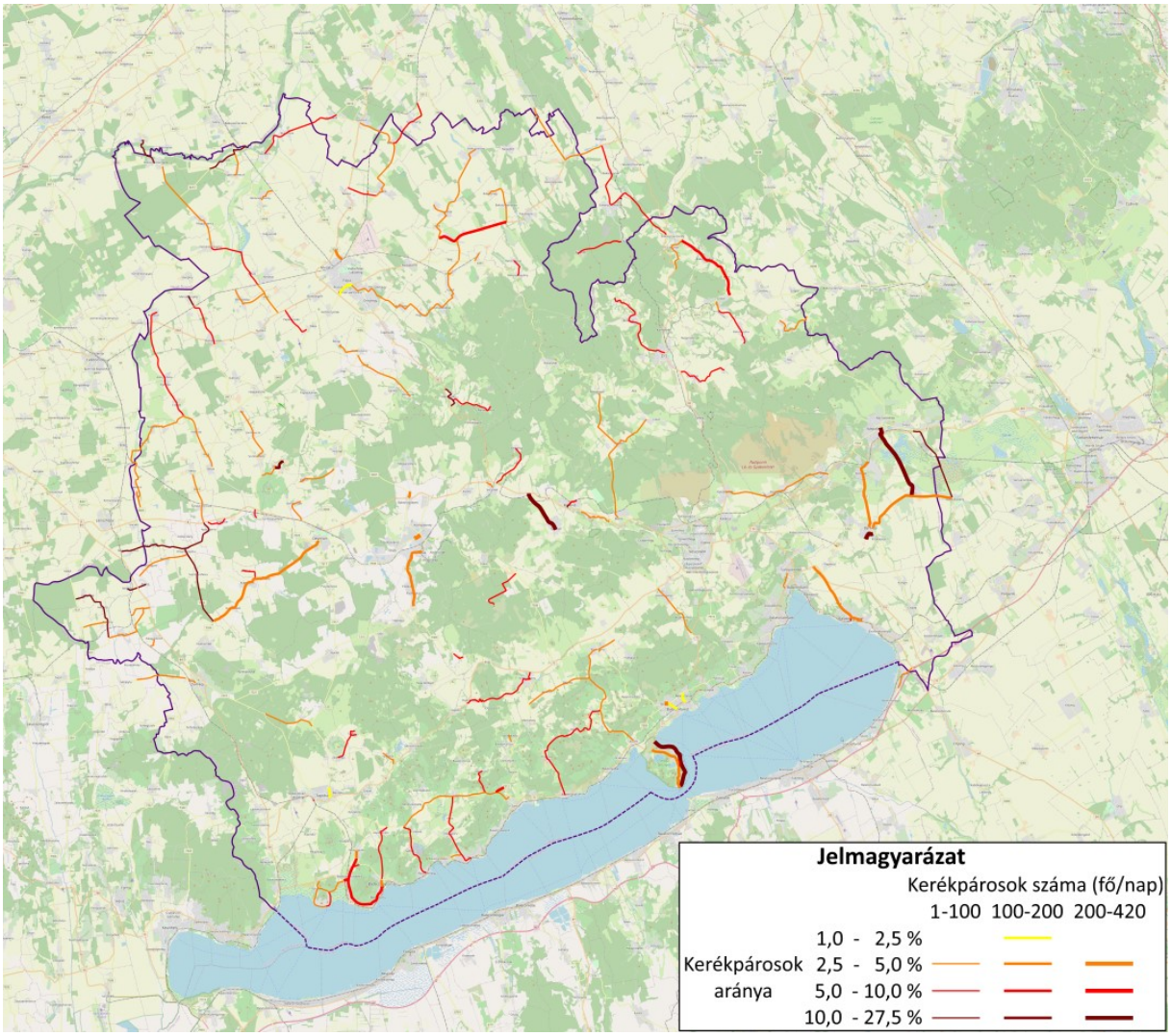
Szerkesztette: Trenecon Kft., adatok forrása: KSH háztartásfelvétel 2011

A 2011. évi háztartásfelvétel adatai alapján települési mélységben is felmérhető a kerékpárhasználat. A helyközi közlekedésben egyik teleülésen sem bizonyult a kerékpár a legnépszerűbb közlekedési eszköznek, de helyben már vannak ilyen települések, leginkább Pápától északra és nyugatra, bár elszórva találunk máshol is ilyen helységeket (pl. Magyarpolány, Sáska, Zalaerdőd, Zalagyömrő).

Az egyes útvonalak kerékpáros forgalmát a Magyar Közút Zrt. rendszeres forgalomszámlálási adatai[8] alapján meg lehet adni, így felmérhető, hogy mely útszakaszokon mutatkozik a legnagyobb igény. Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy ezek az adatok csak az országos közutakra (illetve a mellettük futó kerékpárutakra) vonatkoznak, így a településen belüli önkormányzati; illetve a településeken kívüli mezőgazdasági, erdészeti utak forgalma nem ismert, és csak egyedi számlálásokkal tehető azzá.

[8] Az országos közutak 2019. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma. Magyar Közút Nzrt., 2020. június

12. ábra: Az országos közutak kerékpáros forgalma (2019)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Magyar Közút 2020

A térkép alapján nem rajzolódik ki egyértelmű kép. Bár a domb- és hegyvidéki területeken valamivel ritkábban fordulnak elő magas kerékpárforgalmú utak, ugyanakkor Zirc környékén, vagy a Kab-hegynél is jelentős arányú kerékpározás figyelhető meg. Ezeken a területeken valószínűleg a turisztikai jellegű kerékpározás dominál, ugyanúgy, ahogyan a Tapolca-Veszprém vonaltól délre fekvő területeken. A Sümeg-Devecser-Gic vonaltól északnyugatra és a városok (elsősorban Várpalota) környezetében viszont a mindennapi kerékpározás jellemző.

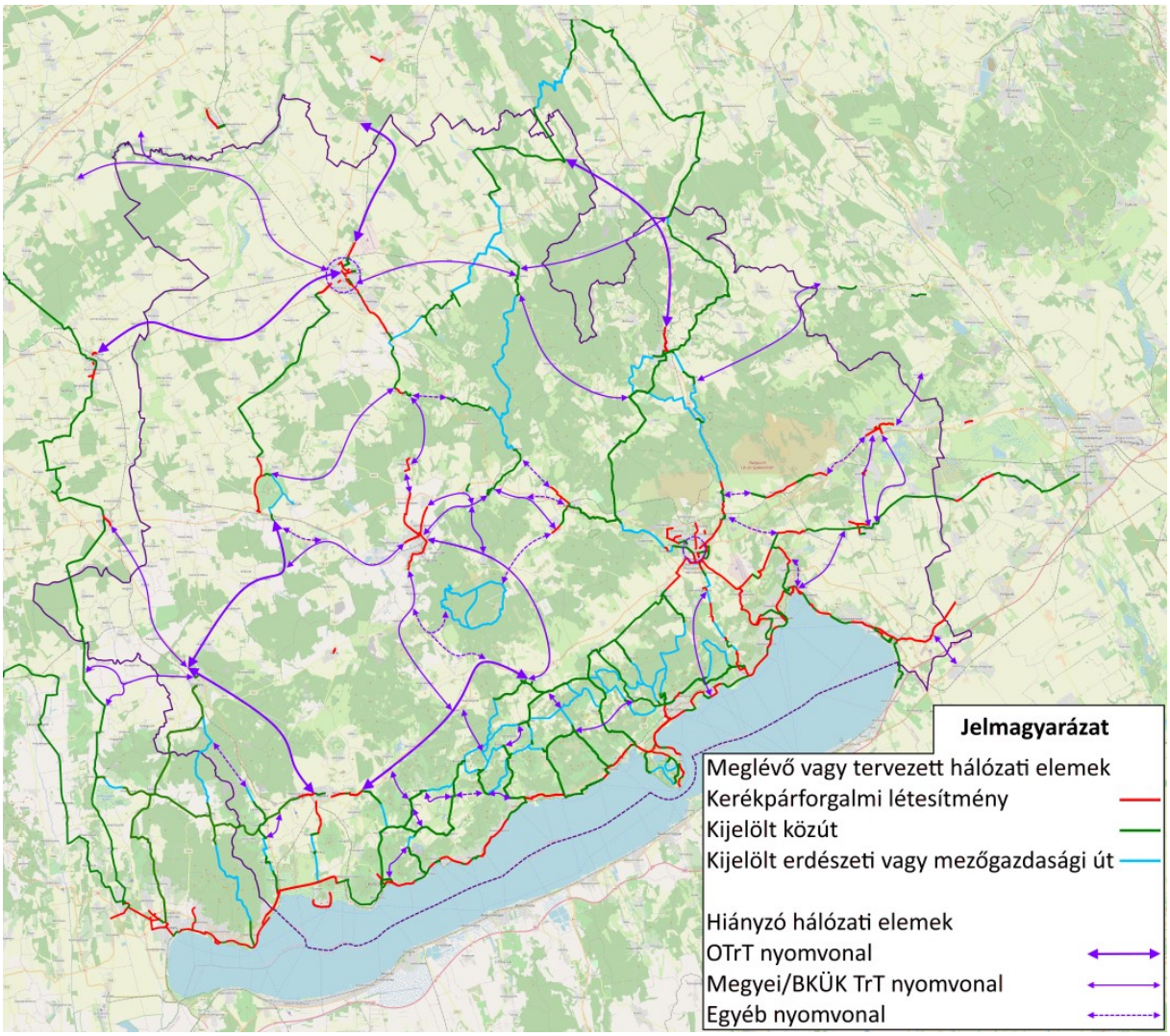
A kerékpáros forgalomra vonatkozó szezonális adatok sajnos nem állnak rendelkezésre, egyedül az ORFK baleseti statisztikáiból (lásd III.2.2. fejezet) lehet arra következtetni, hogy a Balaton-parti és Balaton-felvidéki utakon a májustól szeptemberig tartó nyári forgalom jóval magasabb, mint a téli, míg a megye többi részén kiegyenlítettebb az évszakok közötti megoszlás. A 77.-72.-710. sz. főútvonalaktól délre eső területeken a három nyári hónapban történik a balesetek kétharmada, míg a megye maradék részén csak mintegy 40 %-a.

III.2.2 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Infrastrukturális tényezők

A megyei kerékpárhálózat csak néhány területen alkot összefüggő hálózatot, így jelentős hiányosságok tapasztalhatók, az OTrT-ben, illetve a megyei területrendezési tervekben szereplő főhálózati nyomvonalaknak csak kisebb része épült ki eddig (13. ábra).

13. ábra: A Veszprém megyei kerékpárhálózat hiányzó elemei



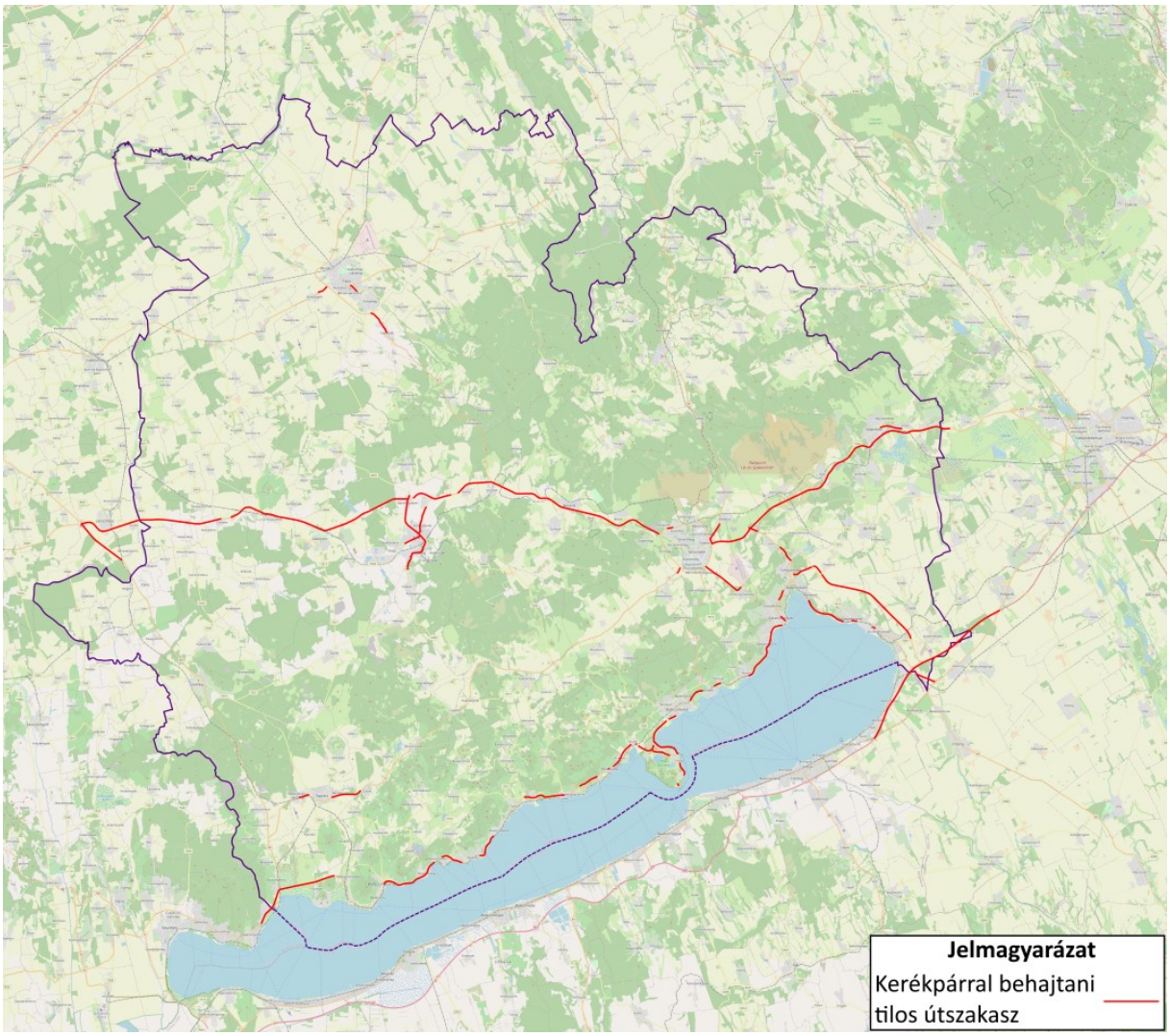
Saját szerkesztés

A **leginkább kapcsolathiányos területnek a Herend-Jánosháza-Tapolca-Balatonfüred négyszög** tekinthető, ahol csak Ajka és Tapolca környékén valósultak meg rövidebb szakaszok, de még az országos törzshálózat is jelentős hosszúságban hiányzik. Ezen kívül is vannak még olyan szakaszok, melyek ugyan nem főhálózati jelentőségűek, de a meglévő hálózatban hiányosságot jelentenek. Ilyenek találhatók Veszprém, Pápa és Tapolca belvárosában, a Várpalota-Veszprém, az Ajka-Herend, a Bakonyjákó-Döbrönte szakaszokon, illetve Balatonfüreden és a Somló déli lábánál.

Jelentős korlátozást jelent a kerékpárhasználatban a közutakon a kerékpárosok számára tiltott szakaszok megléte. A 8. és 710. sz. főutak szinte teljes hosszúságukban tiltottnak minősülnek, ezen

kívül azokon az útszakaszokon nem megengedett az úttesten való kerékpározás, ahol a közút mellett párhuzamosan kerékpárút, gyalog- és kerékpárút található (pl. Balatoni Bringakör, városokon belül).

14. ábra: Kerékpárosok számára tiltott szakaszok Veszprém megye állami közútjain



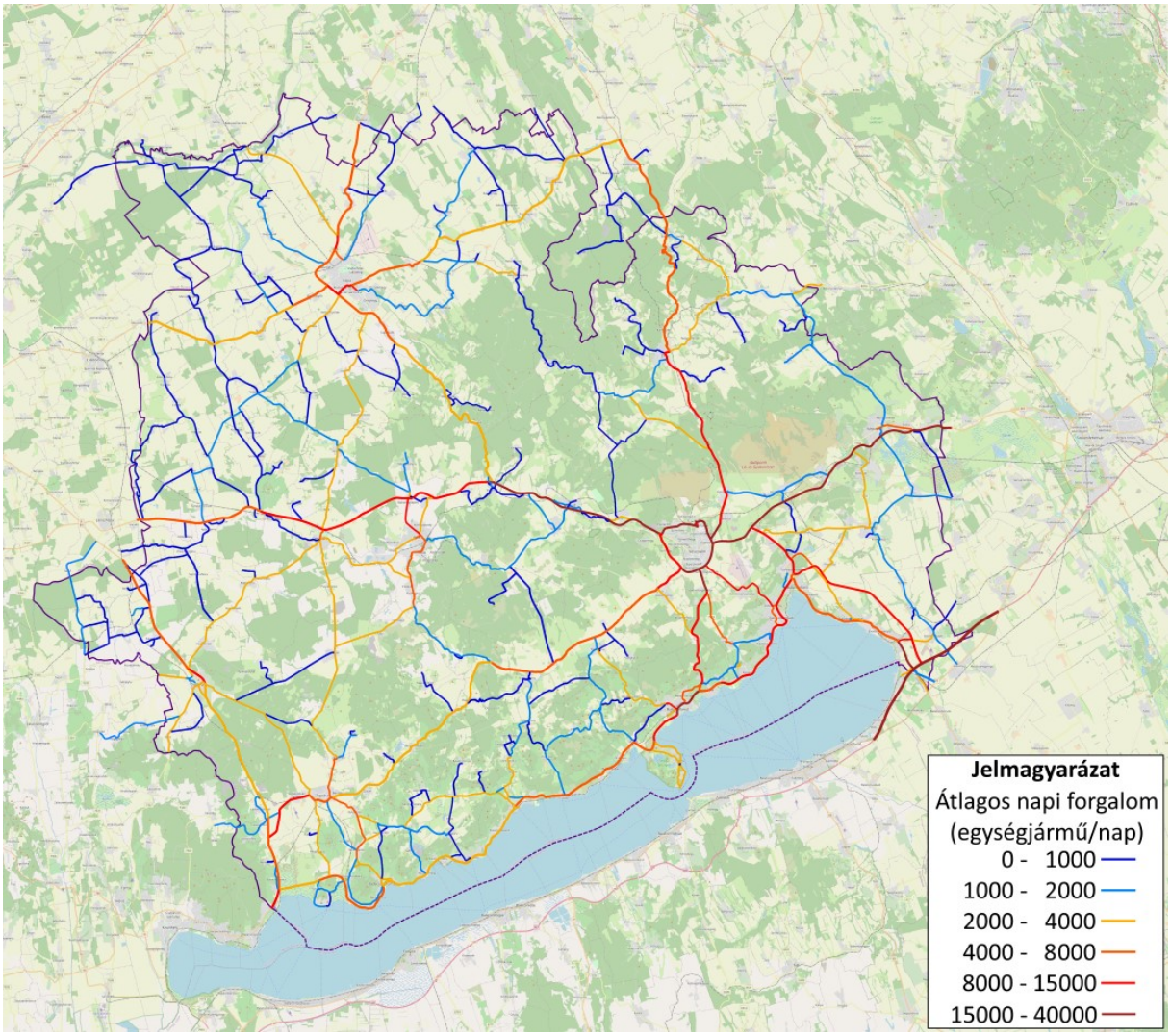
Saját szerkesztés, adatok forrása: KENYI

Szintén a kerékpárosokat hátráltatják **a keskeny, útkereszteződéseknél megszakadó, töredezett burkolatú kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak**; mely szakaszok nem minősülnek kerékpárosbarátnak. Az infrastrukturális tényezők nem elhanyagolható része a **tárolás, mely területen számbeli és minőségbeli hiányosságok tapasztalhatók**, sok helyen jellemzőek a KKT előírásainak nem megfelelő, csak a kerék rögzítését lehetővé tevő kerékpártárolók.

Forgalmi tényezők

Az infrastrukturális adottságokon kívül a forgalmi tényezők is meghatározzák az utak kerékpározhatóságát. A KKT ajánlásai alapján a közutak külterületen 2000, belterületen 4000 egységjármű/nap alatt kerékpárosbarátnak minősülnek (belterületen a gépjárművek számára engedélyezett sebesség is befolyásolja az út minősítését). Ezen kívül a teher- és buszforgalom nagysága is fontos: 150 nehézjármű felett ajánlott, 300 felett kötelező legalább kerékpársávval elválasztani a kerékpáros és gépjármű-forgalmat.

15. ábra: Országos közutak forgalma Veszprém megyében (2019)



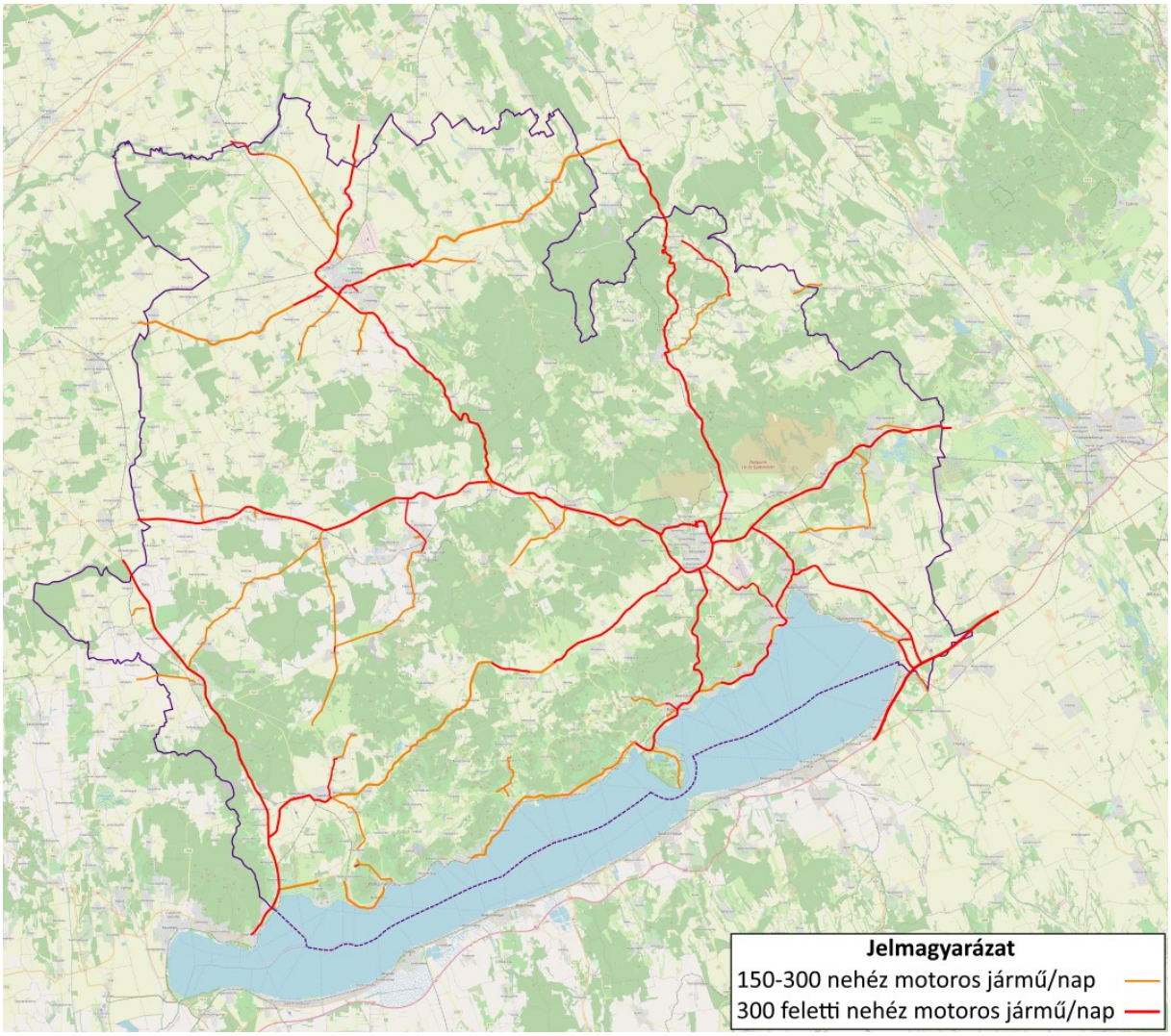
Saját szerkesztés, adatok forrása: Magyar Közút Nzrt., 2020

A fenti térképen látható, hogy **a főutakon és a nagyobb városokat összekötő** (pl. Pápa-Devecser-Tapolca, Ajka-Tapolca, Devecser-Sümeg-Hévíz/Keszthely, Pápa-Csorna), vagy azok közvetlen környezetében (Veszprém, Pápa, Tapolca) fekvő **mellékutakon magasabb a forgalom** a 2000 jármű/napi határnál.

Mivel a turizmussal erősen érintett területek forgalmában az évszakos ingadozás igen nagy, és a kerékpáros és gépjárműforgalom azonos időszakban magas, ezért a 2000 egységjármű/nap alatti átlagos forgalmú utak is lehetnek kevésbé kerékpárosbarátok a csúcsszezonban. A következő utak esetében állhat fent az ismertetett probléma: Balatonfűzfő, Uszodai út; Alsóörs-Felsőörs; Badacsony, Római út; Nemesgulács-Kisapáti-Tapolca; Nagyvázsony-Vöröstói elágazás; Szentgál három bevezető útja (Herend, vasútállomás és Úrkút felé); Zirc-Akli.

A teherforgalom képe hasonlóan alakul, mint a teljes forgalomé, de akad néhány kivétel. A Pápa-Devecser szakasz kevésbé terhelt, míg a bányák, ipartelepek környékén (pl. Várpalota-Berhida-Balatonfűzfő, Dudar, Franciavágás, Zalahaláp) az átlagosnál erősebb a teherforgalom.

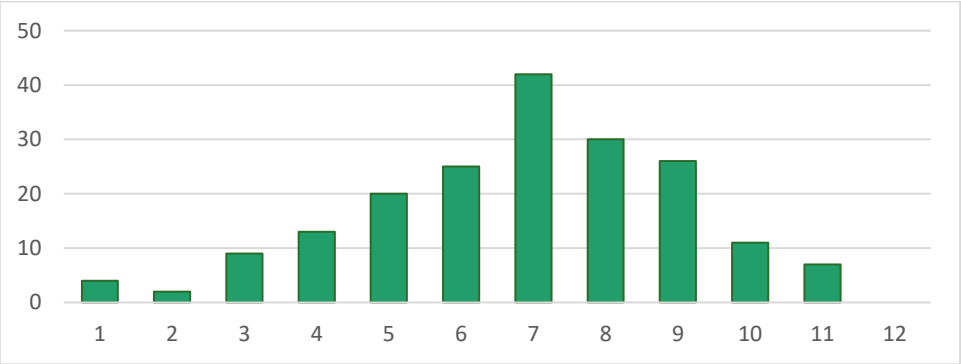
16. ábra: Országos közutak nehézjárműforgalma Veszprém megyében (2019)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Magyar Közút Nzrt., 2020

A baleseti adatok szintén fontos információval szolgálnak arról, hogy hol, milyen körülmények fenyegetik leginkább a kerékpárosokat. Veszprém megyében (az országos átlaghoz hasonlóan) a **májustól szeptemberig terjedő időszakban történik a személyi sérüléssel járó balesetek többsége**.

17. ábra: Kerékpárosok okozta személyi sérüléses balesetek havi eloszlása (2015-2018)

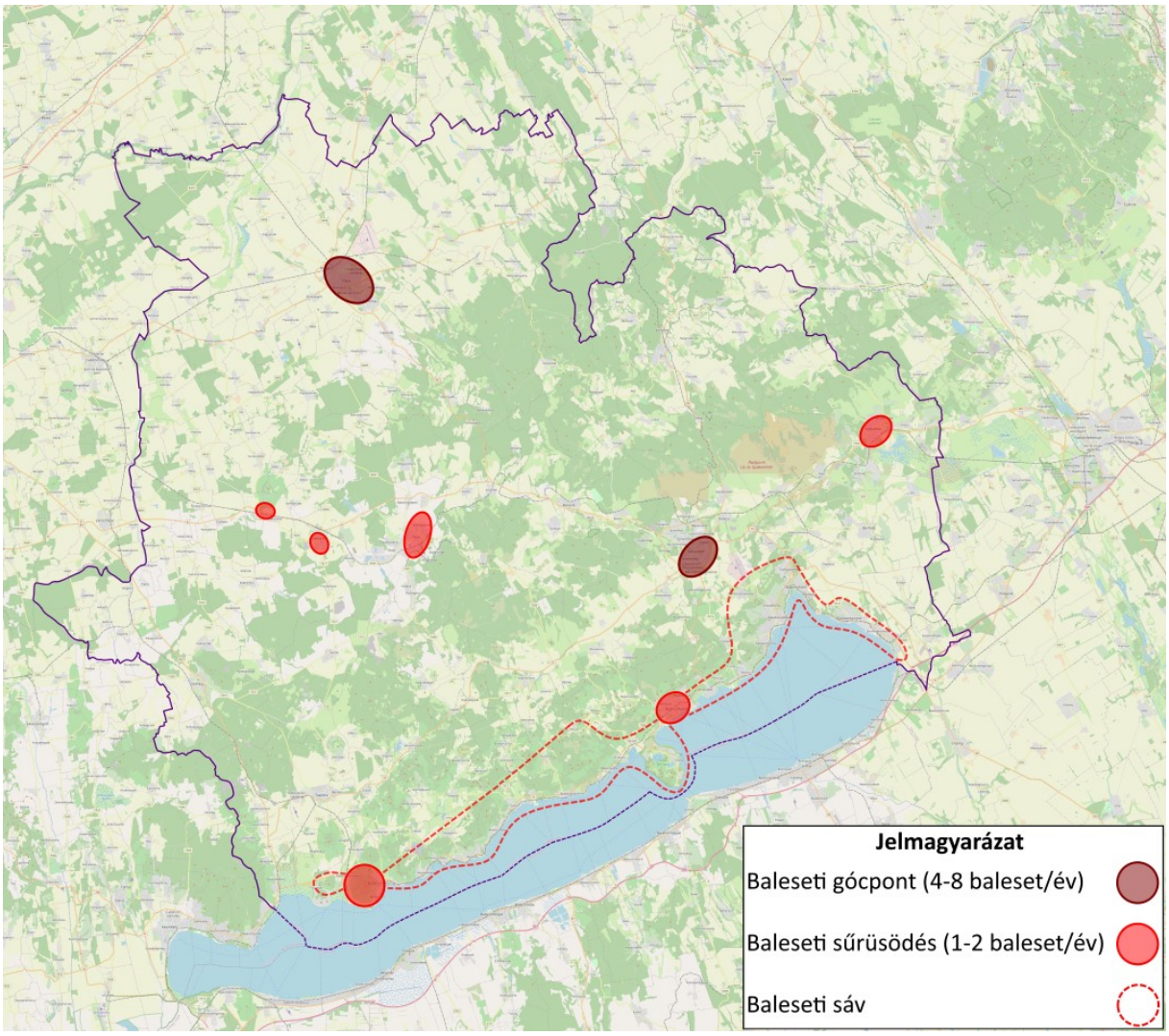


Saját szerkesztés, adatok forrása: ORFK, 2020 adatai alapján KSH Interaktív térképek

A területi eloszlásban azonban jelentős különbségek mutatkoznak: a koncentrált turistaforgalom miatt a Tapolca-Veszprém vonaltól délre sokkal inkább jellemző a nyári baleseti csúcs, míg a középső és északi járásokban kiegyenlítettebb a görbe.

A kerékpáros balesetek túlnyomó része néhány nagyobb gócpontba sűrűsödik. Ezek közül kiemelkedik Pápa, ahol négy év alatt 30 személyi sérülést okoztak[9] a kerékpárosok, illetve Veszprém, ahol ez a szám 17 volt. Kevesebb, évi 1-2 baleset történt Várpalotán, Ajkán, Devecseren, a Somló déli lábánál. A Balatoni Bringakör egésze a megye összes baleseteinek 30 %-áért felel, de a balesetek nagyjából arányosan oszlanak el az útvonalon (csak Balatonfüred és a Badacsony környéke éri el az évi 1 baleseti határt).

18. ábra: Kerékpárosok okozta személyi sérüléses balesetek területi eloszlása (2015-2018)



Saját szerkesztés, adatok forrása: ORFK, 2020 adatai alapján KSH Interaktív térképek

[9] A KSH honlapján található interaktív térképen csak a balesetek okozói alapján különíthetők el az adatok, az áldozatok alapján nem. Így nem tudható, hogy az áldozatok között hol és milyen arányban szerepelnek a kerékpárosok.

A balesetek pontos helyeinek meghatározásával **azonosíthatók a fő helyszíntípusok**, amelyek a következők:

- A települések főutcája menti kerékpárutak és a keresztező utcák csomópontjaiban (Pápán 5, Ajkán 2, Veszprémben és Balatonfűzfőn 1-1 ilyen csomópont található).
- A települések nagy forgalmú, jellemzően központi helyen lévő csomópontjaiban (Devecser, Sümeg, Badacsonytomaj, Tihany).
- A főutakon való átkelési pontokon (8. sz. főút: Somlójenő, 71. sz. főút: Balatonakarattya, Révfülöp, Szigliget).

A megyei főhálózati terv elsősorban a településközi útvonalak meghatározásért felelős, ezért a harmadik típusú, főúti átkelési pontokhoz kötődő balesetek érintik. Ezért az V.1.2. fejezetben javaslatot teszünk a kerékpárforgalmi főhálózatnak a főutakon való átvezetési pontjaira, megoldásaira.

IV. A fejlesztési lehetőségek felmérése

IV.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei

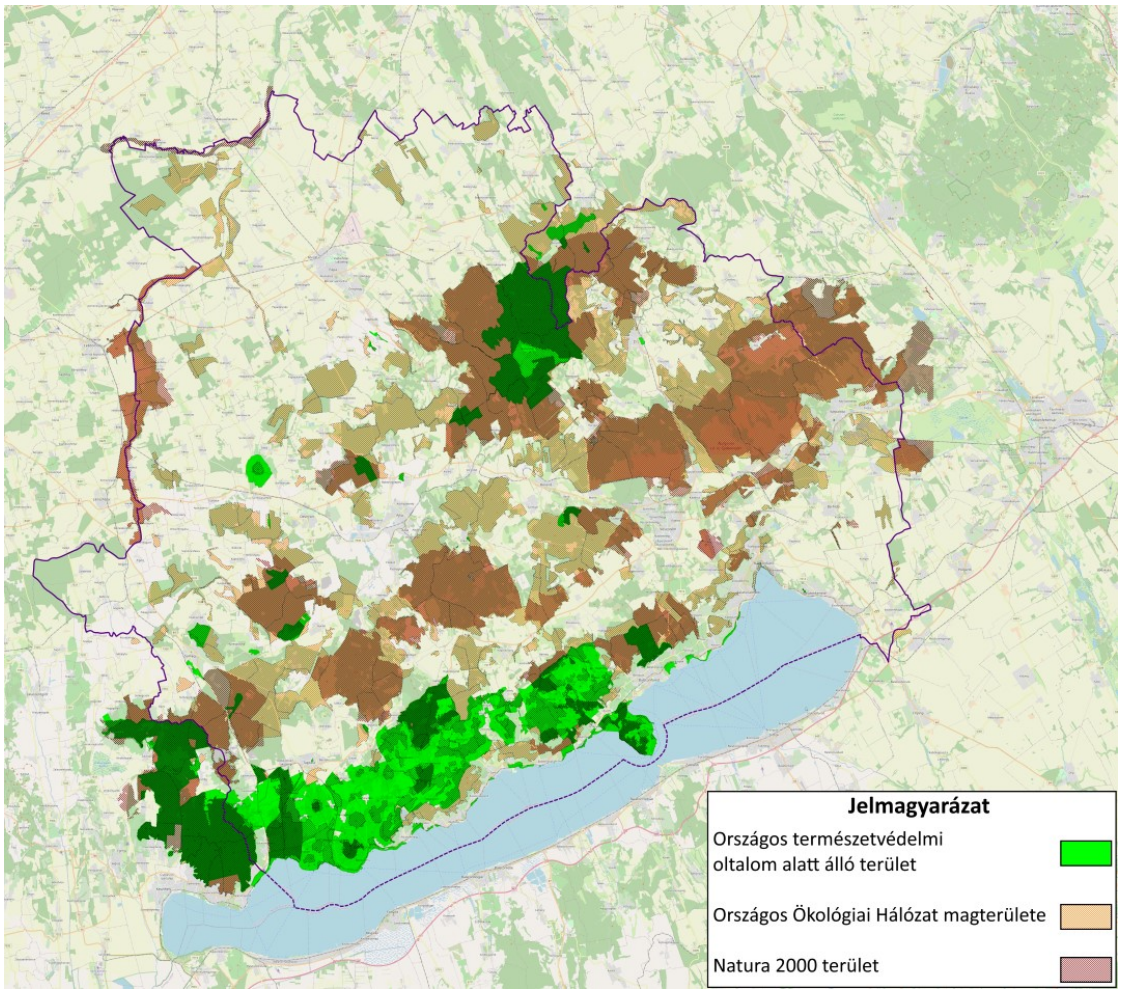
IV.1.1 Domborzati viszonyok

A III.2. fejezetben bemutatott domborzati térkép alapján elmondható, hogy a megye területének nagyobb része nem kedvez a mindennapi kerékpározásnak, viszont megfelelően kialakított táblarendszerrel, úthálózattal, pihenő- és vízvételi helyekkel a dombsági, **hegyvidéki szakaszok vonzóvá tehetők a hegyi, illetve a kihívásokat kedvelő, de kiépített utakon maradó kerékpárosok számára** is. A mindennapi kerékpározók számára az áttörést feltehetően az **elektromos, elektromos rásegítéses kerékpárok széleskörű elterjedése** hozhatja meg. Ezekkel a kerékpárokkal a szintkülönbségek legyőzése lényegesen könnyebb, így a munkába, iskolába igyekvők is kényelmes alternatívaként tekinthetnek a kerékpározásra.

IV.1.2 Természetvédelem

A természeti környezet megóvásának érdekében a kerékpárforgalmi létesítmények építését mind útvonalában, mind kialakításában korlátozzák a természetvédelmi előírások.

19. ábra: Természetvédelmi besorolás alá eső területek Veszprém megyében



Saját szerkesztés, adatok forrása: OKIR, Természetvédelmi Információs Rendszer

A fenti térkép alapján elmondható, hogy **Veszprém megye területének jelentős része esik valamilyen**, sok esetben egyszerre többféle **természetvédelmi oltalom alá**. A Balaton-felvidéki Nemzeti Park mellett országos védelmet élvez a Magas-Bakonyi és a Somlói Tájvédelmi Körzet, valamint 19 természetvédelmi terület (közte a Szentgáli tiszafás, a Fenyőfői ősfenyves vagy a Balatonfüredi erdő). A Natura 2000 különleges természetmegőrzési területek részben az előzőeket is magukba foglalják, de kiterjednek a Keleti-Bakonyra, a Kab-hegyre és az Agár-tető környékére. Az Országos Ökológiai Hálózat magterületei még a fentieknél is nagyobb területet fednek le, pl. az Uzsai-erdő környékén.

A jogi szabályozáson kívül a kerékpározás természetközeli közlekedési módként való megőrzése is azt diktálja, hogy **a megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben csak olyan nyomvonal- és létesítménytípusok szerepeljenek, melyek figyelembe veszik a természeti környezet sérülékenységét**. Ezért a KHT-ban csak jelenleg is létező, járt nyomvonalak fejlesztését irányozzuk elő.

IV.1.3 Szezonális hatások

A május-szeptemberi szezonon kívüli kerékpározás elterjedtségét az időjárási viszonyok és a kedvezőtlen körülmények (eső, hó, szél stb.) kivédésére, tompítására alkalmazott eszközök viszonya határozza meg.

Az időjárási viszonyok a klímaváltozás előrehaladásával valószínűleg **a tavaszi-őszi időszak forgalmának növekedését hozhatja**, mivel a hőmérséklet magasabb lesz a mostaninál. Ugyanakkor **a nyári csúcshőmérsékletek emelkedése miatt a kerékpározás** a kellemes klímát kínáló erdőkben, hegyekben, árnyas vízpartokon terjed majd, míg az árnyékot nélkülöző vagy a sűrű beépítés miatt **melegebb területeken visszaszorul** (városi hősziget-hatás, amely Veszprémet nagyobb, a többi várost kisebb mértékben már ma is sújtja).

A téli kerékpározás lehetőségeinek jövője elég bizonytalan. Amennyiben a téli hónapokban a havas napok száma nem csökken, úgy a meredekebb utakon veszélyessé válik a kerékpározás, amelyet csak igen körültekintő és sűrű csúszásmentesítéssel lehet orvosolni. A legújabb előrejelzések alapján azonban az is elképzelhető, hogy a téli melegedés miatt kevesebb lesz a havazás, így a téli kerékpározás is kényelmesebb lesz a mainál. Ehhez azonban az is szükséges, hogy az esős napokhoz is alkalmazkodjanak mind a kerékpárosok (vízálló ruházattal, megfelelő világítással), mind a kiszolgáló infrastruktúra (átöltözési, esetleg zuhanyzási lehetőségekkel a munkahelyeken, közintézményekben stb.).

IV.1.4 Használók összetétele

A megyében nem készült részletes felmérés a kerékpározók társadalmi összetételéről, de az országos tendenciák alapján vélelmezhető, hogy a mindennapi kerékpárhasználók a kevésbé fejlett vidéki térségekben az anyagi megfontolások, míg Veszprémben és a Balaton északkeleti partján a környezettudatosság játszik nagyobb szerepet a módválasztásban. A kerékpár azonban a társadalom széles rétegei számára biztosít elérhető mobilitást, az egyik legdemokratikusabb közlekedési mód; népszerűsítése tehát minden társadalmi réteg esetében ajánlott, saját igényeiknek megfelelően célzott módszerekkel.

IV.2 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

IV.2.1 A meglévő kerékpárforgalmi hálózat korszerűsítési lehetőségei

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

- Keskeny kialakítás, amelyet lehetőség szerinti szélesítéssel kell megoldani. A KKT előírásai alapján a legkisebb szélesség kerékpárutaknál 2,55 m, de főhálózati elemeknél legalább 3,00 m; elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutaknál 3,50 m-re, elválaszott létesítménynél 4,25 m (rövid szakaszon, illetve szórványos gyalogosforgalomnál lehetséges kisebb szélesség alkalmazása is).
- Belterületen alkalmazott kerékpárutak, gyalog- és kerékpárutak esetén a közúti forgalomnagyság és az engedélyezett sebesség függvényében a kerékpározás lehetővé tétele úttesten is (kerékpáros nyom felfestésével).
- A kerékpárutak és más úttestek kereszteződésénél a megszakított nyomvonalak („kerékpárút vége” tábla a kereszteződés előtt, „kerékpárút kezdete” tábla a kereszteződés után) folyamatossá tétele átvezetések kialakításával, a KKT előírása szerint.

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

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

- Pápa-Kéttornyúlak – Pápasalamoni bekötőút,
- Szentgál – Herend,
- Tótvázsony – Balatonfüred,
- Lókút – Zirc-Akli,
- Zirc – Dudar – Bakonyszentkirály,
- Berhida – Litér szakaszok.

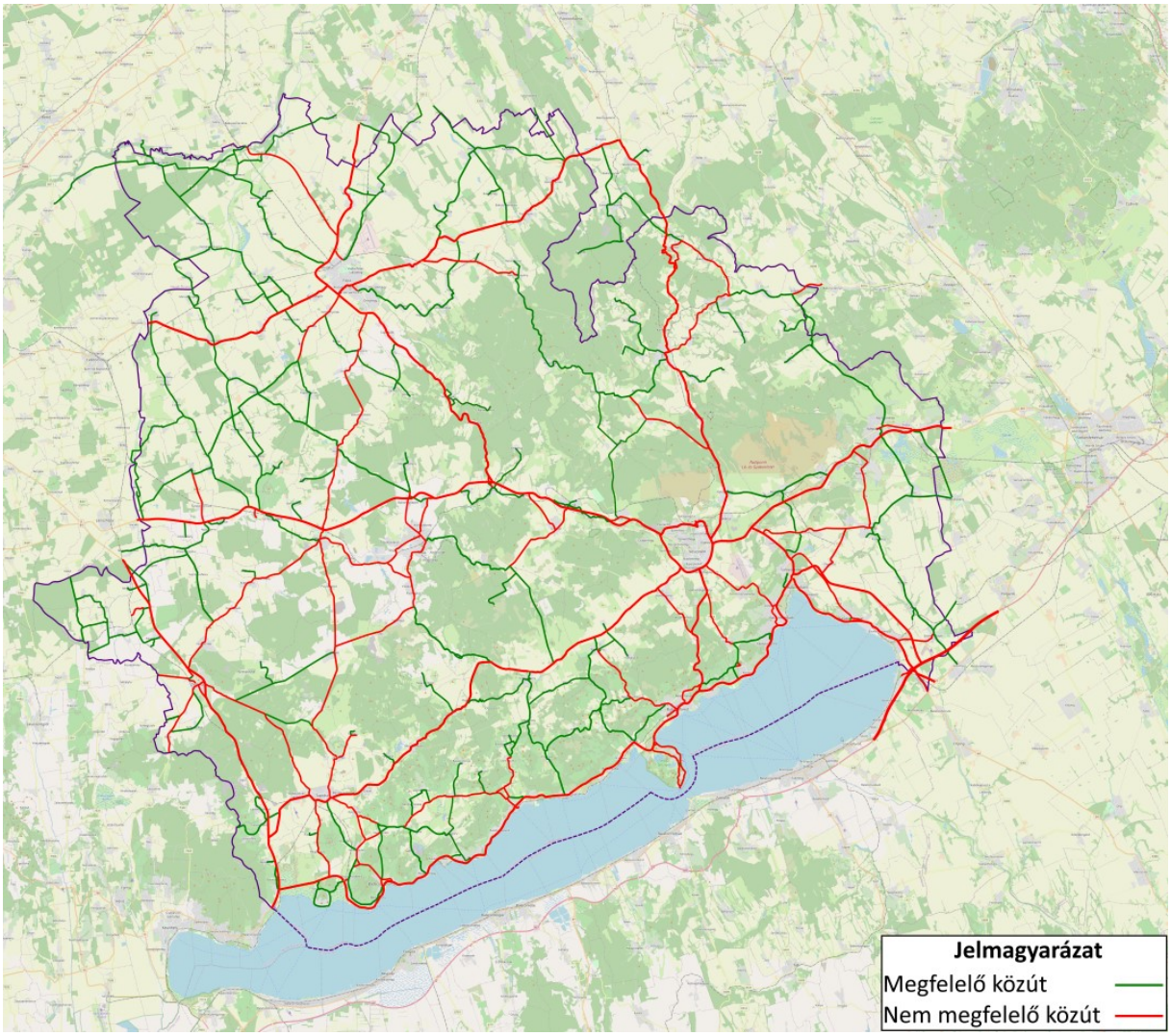
Mivel a Magyar Közút Nzrt. közutakra vonatkozó forgalomszámlálási adatainak megbízhatósági intervalluma alacsonyabb rendű utakon 20-40 % is lehet, ezért ezeken a szakaszokon forgalomszámlálást ajánlott végezni, mely alapján eldönthető, hogy szükséges-e önálló kerékpárforgalmi létesítmény építése.

IV.2.2 A hiányzó nyomvonalak fejlesztésének lehetőségei

A III.2.2. fejezetben bemutatott hiányzó nyomvonalak (13. ábra) fejlesztését a KKT előírásai alapján kell elvégezni. Mivel a megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv célja elsősorban a főhálózat kialakítása, a települések, térségek összekapcsolása, ezért a KKT szempontrendszeréből a gépjármű- és a nehézjármű-forgalom nagysága, a kerékpáros igények alapján határozható meg a kialakítandó létesítmények típusa.

A forgalomnagyság alapján a megye főútjain nem ajánlott a kerékpározás, ill. a 8. sz., 71. és 710. sz. főúton szinte végig tiltott is. Az alacsonyabb rendű utak egy részén is meghaladja a határértéket a járműforgalom, a 8. sz. főúttól délre szinte csak a Balaton-felvidék kisebb településeit összekötő utak minősülnek kerékpárosbarátnak.

20. ábra: Az országos közutak kerékpározhatósága (2019)



Saját szerkesztés, adatok forrása: Magyar Közút Nzrt., KENYI. Kritériumok: 2000 EJ/nap és 150 db nehézjármű/nap alatti forgalom, a kerékpározás nem tiltott (autópálya, autóút, kerékpárút mellett, tiltó tábla)

A fentiek alapján a hiányzó nyomvonalak nagyobb részét kerékpárútként javasolt kialakítani (lásd V.1. fejezet). Mivel a kerékpározás szempontjából a legbalesetveszélyesebb pont a kerékpárutaknak a forgalmas utakkal való keresztezése, ezért különösen ügyelni kell az átvezetések helyének kiválasztására, ügyelve a beláthatóságra, figyelemfelhívásra. A tervezett közúti fejlesztéseket is figyelembe kell venni, így pl. a 8. sz. főút tervezett bővítése (2x2 sávosítás Herendtől nyugatra), vagy a Litér-Szentkirályszabadja elkerülő építése során a különszintű átvezetések javasoltak, ahol a tervezés során a kerékpárforgalmi létesítmények (kerékpárút, kerékpársáv) helyigényét biztosítani kell.

IV.2.3 A kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakításának lehetőségei

A kerékpáros útirányjelző táblarendszer elsősorban **a helyismerettel nem rendelkező, turisztikai céllal utazók számára fontos**. Ezért a táblákat a hálózaton minden olyan ponton ki kell helyezni, ahol a kerékpáros választhat útirányok között: kerékpárforgalmi létesítmények egymás közötti, valamint a főbb utakkal való találkozási pontjaiban (útirányjelző táblákkal); kijelölt útszakaszokon ott, ahol az útirány változik vagy nem egyértelmű (megerősítő táblákkal). Különösen fontos, hogy azokon a pontokon, ahol a kerékpárforgalmi létesítmények nyomvonala nem teljesen összefüggő hálózatot

alkot, a szakaszok elején és végén megerősítő táblával jelezni kell a továbbhaladási irányt, valamint azt is, hogy a közúton haladók hogyan találnak rá a kerékpárútra.

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

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

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

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

- Az országos törzshálózati elemek az OTrT-ben rögzített számukat kapják.
- A BKÜK térségi útvonalai szintén a területrendezési tervben meghatározott számukat kapják, de a szám elé egy nagy „V” betű kerül, jelezve a Veszprém megyei elhelyezkedést.
- A Veszprém megyei TrT térségi útvonalainak a rendezési tervben nincsen számuk. Ezért a BKÜK rendszerét terjesztettük ki a megyei hálózatra: két számjegyű, 11-től induló számozással, mely az óramutató járásának megfelelően növekszik; kiindulópontja az OTrT 8. kerékpárútjának belépési pontja Bakonyszentkirálynál.
- A nem a főhálózat részét képező szakaszok nem kaptak számot.

Ezen kívül **előkészítés alatt áll egy országos, egységes turisztikai hálózatra alkalmazandó számozás**, mely a közutakhoz hasonló elvek alapján épül fel:

- 6 db egyszámjegyű, országos útvonal adja a gerincet. Veszprém megyében az 1. sz. fővonal fut keresztül az EuroVelo 14 nyomvonalán, a Balaton északi partján.
- A kétszámjegyű főhálózat az egyszámjegyű vonalakról ágazik le, az óramutató járásának megfelelő irányban, első számjegyüket megtartva. A Balatoni Bringakör száma 10, a Veszprém megyei főhálózat többi része a 2. sz., Duna menti fővonalról ágazik le, ezért 21-24 közötti számozást kapnak, nyomvonaluk nagyrészt ismert.
- A háromszámjegyű hálózat a kétszámjegyű vonalakra érvényes elvek alapján kerül majd kialakításra, nyomvonalaik nem ismertek. A nyomvonalakat ezért ideiglenes jelleggel magunk határoztuk meg, mely folyamat során egyes esetekben eltértünk a területrendezési tervekben szereplő nyomvonalaktól. A háromszámjegyű hálózat számozását nem adtuk meg, mivel a BalatonBike 365 projekt keretében a Balaton-felvidéken a 230-249 közötti számokat felhasználják és kitáblázzák. Ez viszont nincs összhangban az országos tervekkel abban az értelemben, hogy a 240-től kezdődő számokat a 24. sz. fővonaltól keletre fekvő nyomvonalak kell, hogy kapják. Ezért a számozási rendszert a BalatonBike 365 területén át kell alakítani, amely további egyeztetéseket kíván.

A két számozási rendszer összehasonlítása az alábbi táblázatban látható.

6. táblázat: A kerékpárforgalmi főhálózat lehetséges számozási rendszereinek összehasonlítása

Nyomvonal, szakasz	Számozás területrendezési tervek alapján	Számozás turisztikai hálózat alapján
Balatonakarattya – Siófok	7A	10
Győr – Pannonhalma – Zirc - Veszprém	8	24
Veszprém – Balatonfüred		később meghatározandó
Balatonfüred – Tihany		1 és 10
Tihanyi-félsziget		később meghatározandó
Balaton északi part	10	1 és 10
Győr – Pápa – Somló – Sümeg – Tapolca – Nagyvázsony – Veszprém	81	22
Tapolca – Nagyvázsony – Tótvázsony		23
Tótvázsony – Veszprém		24
Tapolca – Szigliget	81B	22
Sárvár – Celldömölk – Pápa	83	21
Bodajk – Bakonyszentkirály – Fenyőfő – Pápa	V11	
Bodajk – Olaszfalu	V12	később meghatározandó
Olaszfalu – Bakonybél		később meghatározandó
Bakonybél – Bakonykoppány		később meghatározandó
Balatonfűzfő – Várpalota – Bodajk	V13	később meghatározandó
Berhida – Pétfürdő – Várpalota	V13A	
Berhida – Ősi – Várpalota	V13B	nincs
Veszprém – Alsóörs	V14	nincs
Ajka – Nagyvázsony – Balatonfüred	V15	nincs
Nagyvázsony – Badacsonytomaj	V16	később meghatározandó
Ajka – Kapolcs	V17	később meghatározandó
Kapolcs – Zánka		később meghatározandó
Ajka-Padragkút – Pula	V17B	később meghatározandó
Tapolca-Diszel – Káptalantóti	V18	nincs
Tapolca – Lesencetomaj – Vindornyaszőlős	V19	23
Sümeg – Türje	V20	később meghatározandó
Sümeg – Jánosháza	V21	később meghatározandó
Veszprém – Ajka – Somló	V22	később meghatározandó
Városlőd – Ajka (vasútvonal mentén)	V22B	nincs
Devecser – Nemeshany	V22C	később meghatározandó
Bánd – Szentgál – Kislőd	V23	nincs
Szentgál vasútállomás – Kab-hegy	V24	nincs

Nyomvonal, szakasz	Számozás területrendezési tervek alapján	Számozás turisztikai hálózat alapján
Ajka – Pápa	V25	később meghatározandó
Ganna – Somló	V26	később meghatározandó
Pápa – Kemesszentpéter	V27	később meghatározandó
Kemenesszentpéter – Vág	V27A	
Kemenesszentpéter – Pápoc	V27B	
Sümeg – Várvölgy – Balatongyörök	nincs	133
Sümeg – Zalaszántó – Keszthely	nincs	135
Nagygyimót – Gic	nincs	később meghatározandó
Ganna – Németbánya - Bakonybél	nincs	később meghatározandó
Veszprém-Gyulafirátót – Balatonfűzfő	nincs	később meghatározandó
Szentkirályszabadja – Berhida – Székesfehérvár	nincs	később meghatározandó

Saját szerkesztés, adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály, OTrT, BKÜK és Veszprém megyei területrendezési tervek

Az útirányjelző táblákon kívül pihenőhelyeken, látnivalóknál és a főhálózat legfontosabb csomópontjaiban **információs táblák elhelyezése** is szükséges. Az információs táblák sematikus áttekintő térképeket tartalmaznak, a kerékpárutak számozásával, esetleg eltérő színekkel megjelenítve. A térképek mellett a fontosabb szolgáltatások (pl. kerékpáros szolgáltatások, turisztikai információs pontok, szálláshelyek, étkezési lehetőségek) elérhetőségeit és a környék látnivalóinak leírását tartalmazzák.

IV.3 Kerékpáros adatgyűjtés

A megvalósult fejlesztések hatásainak nyomon követése, és ezáltal a későbbiekben megvalósítandó kerékpárhálózati beruházások tervezésének alátámasztása miatt célszerű a kerékpáros forgalom rendszeres, azonos időszakokban, hasonló időjárási körülmények között zajló mérését elvégezni.

A mérésre alapvetően manuális vagy automatikus módszerek ill. eszközök állnak rendelkezésre. A **manuális adatgyűjtés** során alapvetően megfigyelők kézzel töltik az e célra készített keresztmetszeti és csomóponti mérőlapokat, melyeket utána elektronikus formában rögzítenek. A manuális forgalomfelvétel hátránya a nagy humánerőforrás-igény, előnye a rugalmasság és kisebb mértékben alkalmazva az olcsósága.

Az **automatikus adatgyűjtés** során automata számláló berendezések rögzítik a keresztmetszetben elhaladó forgalom nagyságát. Vannak fixen telepített és mobil berendezések is, utóbbiak értelemszerűen változó helyszíneken is használhatók. Előnyük, hogy azonnal elektronikus, lekérdezhető formában tárolják az adatokat, hátrányuk, hogy csomóponti mérésekre nem használhatók.

Az erőforrások szűkössége miatt a két rendszer előnyeit egyesíteni kell, ami azt jelenti, hogy a legfontosabb, **legnagyobb forgalommal bíró szakaszokon fixen telepíthető automata berendezéseket** célszerű telepíteni. Ez az **alaphálózat folyamatos adatgyűjtéssel** dolgozik, a napi, heti,

havi forgalomlefolyások követhetővé válnak általa. Célszerű különböző adottságú (városi, Balaton-parti, hegyvidéki stb.) területeken telepíteni a berendezéseket, így az eltérő területek forgalmi viszonyainak összehasonlítása is lehetségessé válik.

Az alaphálózatot ki kell egészíteni egy **másodlagos hálózat**, ahol bizonyos időközönként (elő-, nyári- és utószezonban) is elegendő mérni. A másodlagos hálózaton keresztmetszeti számoláshoz lehet alkalmazni mobil automata berendezéseket, csomóponti számolásokhoz kézi számolást. A másodlagos hálózat helyszíneinek kijelölésénél és a módszer megválasztásánál figyelembe kell venni, hogy a hagyományos keresztmetszeti számlálás kevésbé alkalmasak a kerékpáros turizmus nyomon követésére, mert nem választhatók el a túrázók és a mindennapi kerékpározók.

V. A tervezett fejlesztések bemutatása

V.1 A megyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A megyei kerékpárforgalmi főhálózat szükséges fejlesztéseinek meghatározásánál az alábbi szempontokat vettük figyelembe:

- A meglévő nyomvonalak szükséges fejlesztéseit csak részletes felmérés után lehet meghatározni, ezeket a megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv nem tartalmazza.
- A 8. ábrán bemutatott, megvalósítás alatt lévő vagy rövid időn belül megvalósítani tervezett szakaszokat adottságnak tekintjük, azokat nem szerepeltetjük a tervezett fejlesztések között.
- A nyomvonalat az OTrT vagy a Veszprém megyei, illetve BKÜK területrendezési terv tartalmazza. Mivel a jogszabályokban meghatározott nyomvonalak bizonyos ráhagyást megengednek, ezért egyes esetekben némileg eltértünk azoktól. Az eltérések oka általában az, hogy meglévő létesítményeket lehessen felhasználni ahelyett, hogy újat építenénk.
- A nyomvonalon jelentős méretű kerékpáros forgalom mutatkozik. Ilyenek voltak Badacsonytördemic vasútállomás és Nemesgulács északi része; Bakonyszentkirály és Dudar, Nagygyimót és Bakonyszentiván elágazás, illetve Balatonfüred és Csopak hegylábi területei között. Az előbbi kettő nyomvonalnak a tervezett Tapolca-Szigliget és a következő fejezetben bemutatott Zirc-Kardosrét – Bakonyszentkirály kerékpárutak megfelelő alternatívát nyújtanak, ezért fejlesztésükre nem tettünk javaslatot.
- Meglévő vagy hamarosan megvalósuló nyomvonalak között mutatkozó rövidebb, létesítménnyel le nem fedett szakaszok, mint pl. Várpalota és Veszprém között két helyen vagy Herend és Városlőd között.
- Olyan, a szomszéd megyék rendezési terveiben szereplő nyomvonalakhoz való csatlakozás, mely a Veszprém megyei TrT-ben nem szerepel, pl. Balatonfőkajár és Lepsény között.
- A Balaton-parti kerékpáros turizmus térben és időben nagymértékű koncentráltságát oldandó hegyi, erdészeti utak kijelölése a Bakony területén.

V.1.1 A tervezett beavatkozások bemutatása

A tervezett fejlesztéseket a következő táblázatban és térképeken mutatjuk be. Az egyes szakaszoknál a következő adatokat tüntettük fel:

- A főhálózati elem megnevezése és területrendezési tervek szerinti számozása. A mellékhálózatot számozás nélkül tüntetjük fel.
- A fejlesztésre szoruló szakasz megnevezése (zárójelben a megyén kívüli végpont-település látható).
- A tervezett fejlesztés leírása a végpontok és a javasolt létesítménytípus megadásával.
- A fejlesztendő szakasz hossza, amely megyehatáron átnyúló fejlesztések esetén csak a Veszprém megye területére eső szakasz hosszát tartalmazza.
- A fejlesztendő szakaszon történt előkészületek. A legtöbb szakaszon nincsen tudomásunk tervezési előzményekről, vagy csak a település, településcsoport kerékpárhálózati tervében szerepel egy javaslat. Van azonban néhány szakasz, ahol rendelkezésre áll engedélyes terv, vagy a térségi kerékpárúthálózati tervezés keretében éppen most folyik a tervezés.

7. táblázat: Veszprém megye kerékpárforgalmi főhálózatának tervezett és javasolt fejlesztései

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
8: Győr – Zirc – Veszprém – Balatonfüred – Tihany	Gic – (Románd)	Gic központ és megyehatár között a 832. sz. főút mellett kerékpárút építése	1,5	Nincs előzmény
	(Bakonyszentlászló) – Zirc-Kardosrét	83107. sz. (Bakonyszentkirály-Bakonyszentlászló) út kijelölése	2,2	Nincs előzmény
		Bakonyszentkirály és Zirc-Kardosrét között a 82. sz. főút mellett kerékpárút építése	11,3	Nincs előzmény
	Zirc – Veszprém	Zirc központ és Olaszfalu bekötőút között a 82. sz. főút mellett kerékpárút építése	2,8	Tervezés alatt
		Olaszfaluban a 82109. sz bekötőút (főutca) és a Major u. kijelölése	2,2	Tervezés alatt
		Veszprém, Nap u.-Almádi út összekötése kisforgalmú utcák kijelölése	0,5	Csak KHT van
		Veszprém, Almádi úti hiányzó szakasz pótlása Mester utcán gyalog-kerékpárúttal	0,5	Csak KHT van
81: Győr – Pápa – Somló – Sümeg – Tapolca – Nagyvázsony – Veszprém	(Gyarmat) – Pápa	A 8305. sz. (Pápa-Gecse-Gyarmat) út kijelölése	13,5	Nincs előzmény
	Pápa – Somlójenő	Pápa belterületén a 832. sz. főúttal párhuzamos utcák kijelölése	1,3	Csak KHT van
		Pápa belterületi határtól Pápa-Kéttornyúlak, Kéttornyúlaki utcáig a 8403. sz. (Pápa-Vid) út mellett kerékpárút építése	1,8	Csak KHT van
	Somlójenő – Sümeg	Somlójenő, 8. sz. főút déli oldalán a meglévő kerékpárút folytatásának építése Somlóvásárhely, Vasút utcáig	0,6	Nincs előzmény
		Somlóvásárhely, Vasút u. kijelölése	0,7	Nincs előzmény
		Somlóvásárhely, Transpac üzemtől a 7324. sz. (Devecser-Sümeg) útig a mezőgazdasági út stabilizálása	3,7	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
		A 7324. sz. (Devecser-Sümeg) út mentén a 84. sz. főútig kerékpárút építése	16,5	Nincs előzmény
		Sümeg, Rendeki u. mentén kerékpárút építése	0,9	Nincs előzmény
		Sümeg, Jókai Mór u.-Kossuth Lajos u.-Petőfi Sándor u. kijelölése	1,0	Csak KHT van
		Sümeg, Petőfi Sándor u. mentén gyalog- és kerékpárút építése	0,8	Csak KHT van
	Sümeg – Tapolca	A 7319. sz. (Sümeg-Tapolca) út mellett kerékpárút építése a 84. sz. főúttól Tapolca, Hősök teréig	16,2	Tervezés alatt
		Tapolca, Deák Ferenc u.-Kossuth Lajos u. kijelölése a Hősök terétől a diszeli kerékpárútig	1,3	Csak KHT van
	Tapolca – Vigántpetend	Tapolca-Diszel Miklós u. kijelölése	1,0	Tervezés alatt
		Tapolca-Diszel, Miklós utcától Monostorapáti, Jókai utcáig a 77. sz. főút mellett kerékpárút építése	5,9	Tervezés alatt
		Monostorapáti Monostorapáti, Jókai u. és Kapolcs, Dózsa u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	4,4	Tervezés alatt
		Kapolcs, Dózsa és Petőfi u. kijelölése	1,3	Tervezés alatt
		Kapolcs, Petőfi u. és Vigántpetend, templom között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	1,1	Tervezés alatt
	Vigántpetend – Tótvázsony	Vigántpetend, Kossuth és József A. u. kijelölése	1,0	Nincs előzmény
		Vigántpetend és Nagyvázsony között a 77. sz. főút mellett kerékpárút építése	7,4	Nincs előzmény
		Nagyvázsony, Rákóczi és Dobány u. kijelölése	1,2	Nincs előzmény
81B: Tapolca – Szigliget	Tapolca – Szigliget	Tapolca, Dózsa György út kijelölése a 77. sz. főúttól a Hősök teréig	0,6	Csak KHT van
83: Sárvár – Celldömölk – Pápa	Pápa – Külsővat	Pápa, Szent István u.-Török Bálint u.-Vásár u.-Celli úton kerékpárút építése	2,2	Csak KHT van
		Pápa-Borsosgyőr és Nyárád között a 834. sz. főút mellett kerékpárút építése	6,0	Tervezés alatt

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
		Nyárád és megyehatár között a 834. sz. főút mellett kerékpárút építése	12,4	Nincs előzmény
V11: Bodajk – Bakonyszentkirály – Pápa	Csetény – Bakonyszentkirály	Csetény és Dudar között a 8216. sz. (Zirc-Mór) út kijelölése	4,3	Nincs előzmény
		Kossuth u. kijelölése Ómalom u. és a 82. sz. főút között	0,5	Nincs előzmény
		A 83107. sz. (Bakonyszentkirály-Bakonykoppány) út és Fenyőfő vasútállomás között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	3,0	Nincs előzmény
	Bakonyszücs – Pápa	Fenyőfő és Bakonyszücs között stabilizált erdészeti út kijelölése	2,6	Nincs előzmény
		Ugod-Franciavágás és a 832. sz. főút között a 8301. sz. (Nagygyimót-Bakonykoppány) út mellett kerékpárút építése	5,3	Nincs előzmény
		A 8301. sz. (Nagygyimót-Bakonykoppány) út és Pápa, Veszprémi út között a 832. sz. főút mellett kerékpárút építése	7,2	Tervezés alatt
V12: Bodajk – Zirc – Bakonykoppány	Szápár – Olaszfalu	8216. sz. (Zirc-Mór) út mellett kerékpárút építése a 8213. sz (Szápár-Várpalota) út és megyehatár között	1,4	Nincs előzmény
		Szápár és Csetény között a 8216. sz. (Zirc-Mór) út kijelölése	2,6	Nincs előzmény
		Csetény, Rákóczi u. és Jásd, Petőfi u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	3,3	Nincs előzmény
		Jásd, Kossuth u. kijelölése Dózsa Gy. u. és Petőfi u. között	0,9	Nincs előzmény
		Jásd, Dózsa György u. és Bakonynána, Alkotmány u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	5,5	Nincs előzmény
		Bakonynána, Petőfi S. u. és Olaszfalu-Felsőpere között burkolt erdészeti út kijelölése	4,3	Nincs előzmény
		82109 sz. (Olaszfalu bekötő) út kijelölése	5,4	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
	Zirc – Bakonykoppány	83103. sz. (Lókút bekötő) út és Bakonykoppány-Huszárokelőpuszta között a 8301. sz. (Bakonykoppány-Zirc) út kijelölése	18,7	Nincs előzmény
V13: Balatonfűzfő – Várpalota – Bodajk	Balatonfűzfő – Berhida	Balatonfűzfő, József Attila u.-Árpád u.-Víztorony u. kijelölése	1,6	Nincs előzmény
		Balatonfűzfő, Víztorony u.-tól a 7213. sz. (Balatonkenese – Balatonfűzfő-Fűzfőgyártelep) útig mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	1,9	Nincs előzmény
		A 7213. (Balatonkenese – Balatonfűzfő-Fűzfőgyártelep) és a 7215. sz. (Papkeszi – Berhida-Peremartongyártelep) út mellett kerékpárút építése a 7202. sz. (Litér-Berhida) útig	5,8	Nincs előzmény
	Berhida – Pétfürdő – Várpalota (V13A)	A 7207 sz. (Berhida-Várpalota) út mellett kerékpárút építése Berhida központtól Pétfürdő, Cseri u.-ig	6,7	Nincs előzmény
		Pétfürdő, Cseri u.-Várpalota, Veszprémi út között a Pétfürdő, Berhidai út és Várpalota, Cseri út kijelölése vagy kerékpárút építése	2,9	Nincs előzmény
	Berhida – Ősi – Várpalota (V13B)	Ősi, Kossuth Lajos u. kijelölése	1,5	Tervezés alatt
		Ősi, Iskola u. és Várpalota, vasútállomás között a 72106. sz. (Ősi-Várpalota) út mellett kerékpárút építése	5,7	Tervezés alatt
	Várpalota-Inota – (Bakonykúti)	Várpalota-Inota, Arany János u.-Radnóti Miklós u.-Bercsényi Miklós u. kijelölése	1,7	Nincs előzmény
		Várpalota-Inota, Bercsényi Miklós utcától a megyehatárig mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	3,2	Nincs előzmény
V15: Ajka – Nagyvázsony – Balatonfüred	Ajka – Nagyvázsony	Ajka, Bartók Béla, Feketegyémánt és az Ajka-Felsőcsingerre vezető út kijelölése	5,7	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
		Ajka-Felsőcsinger és a Csepelyi templomrom között a 7308. sz. (Ajka-Nagyvázsony) út kijelölése	15,2	Nincs előzmény
		A Csepelyi templomrom és Nagyvázsony, Rákóczi u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	3,3	Nincs előzmény
V16: Nagyvázsony – Badacsonytomaj	Vöröstó – Hegyestű	Óbudavár, Irtás dűlőtől Balatoncsicsó, Gyöngyvirág utcáig a 7312. (Nagyvázsony-Zánka) és 73117. sz. (Szentjakabfa-Balatoncsicsó) utak kijelölése	3,4	Nincs előzmény
	Hegyestű – Kékkút	73124. sz. (Monoszló bekötő) út és Mindszentkálla, Tanács köz folytatásában lévő földút között a 7313. sz. (Zánka-Gyulakeszi) út mellett kerékpárút építése	7,6	Nincs előzmény
		A 7313. sz. (Zánka-Gyulakeszi) út és Kékkút, Theodora-forrás között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	1,5	Nincs előzmény
V17: Ajka – Kapolcs – Zánka	Ajka – Kapolcs	Ajka-Padragkút, Padragi u. és Halimbai u. mentén kerékpárút építése	4,0	Engedélyes terv
		Padragkút, Mester u.-Halimba, Petőfi u. között a 7315. sz. (Padragkút-Nyirád) úton kerékpárút építése	1,9	Nincs előzmény
		Halimba, Petőfi utca kijelölése	0,6	Nincs előzmény
		Halimba, Petőfi u. és Taliándörögd, Tavasz u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	5,6	Nincs előzmény
		Taliándörögd és Kapolcs között a 73127. sz. (Kapolcs-Taliándörögd) út kijelölése	4,5	Nincs előzmény
	Ajka-Padragkút – Pula (V17B)	Ajka-Padragkút és Pula között a 7309. sz. (Ajka-Pula) út kijelölése	10,1	Nincs előzmény
	Kapolcs – Zánka	Vigántpetend, templomtól délre részben burkolt erdészeti út stabilizálása és kijelölése	3,6	Nincs előzmény
		73124. sz. (Monoszló bekötőút) út és Zánka, Ady Endre u. között a 7313. (Zánka-Gyulakeszi) út mellett kerékpárút építése	2,6	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
V19: Tapolca – Vindornyaszőlős	Tapolca – Lesencetomaj	Tapolca, Dobó István ltp. és Lesencetomaj-Váralja között a 77. sz. főút, majd a 7342. sz. (Lesencetomaj-Zalaszántó) út mellett kerékpárút építése	3,8	Tervezés alatt
		Lesencetomaj-Váralja keleti vége és a Jókai u. között a Kossuth u. kijelölése	0,9	Tervezés alatt
V20: Sümeg – Türje	Sümeg – (Mihályfa)	Sümeg, Rendeki út és megyehatár között 7328. sz. (Mihályfai u.) út mellett kerékpárút építése	3,5	Nincs előzmény
V21: Sümeg – Jánosháza	Sümeg – (Nemeskeresztúr)	Sümeg, Rendeki út és 73172. sz. (Rigács bekötőút) út között a 84. sz. főút mellett kerékpárút építése	7,5	Nincs előzmény
		Rigácson 73172. sz. (Kossuth L.) út kijelölése	3,6	Nincs előzmény
V22: Veszprém – Ajka – Somló	Herend – Városlőd	Herend, Kossuth Lajos u. (8313. sz. út) kijelölése	1,6	Nincs előzmény
		Herend, Kossuth Lajos u. és 73121. sz. (Városlőd – Szentgál-Gombáspuszta bekötő) út között a 8. sz. főút mellett kerékpárút építése	2,8	Tervezés alatt
		73121. sz. (Kislőd – Városlőd – Szentgál-Gombáspuszta) út kijelölése Városlőd, Hölgykő utcáig	3,4	Nincs előzmény
	Városlőd – Ajka-Ajkarendek	Városlőd, Pápai u.-összekötő út-Kislőd, Széchenyi u.-73121. sz. út kijelölése Kislőd településhatárig	3,5	Nincs előzmény
		Kislőd településhatártól Ajka-Ajkarendek, Gyepesi útig mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	3,2	Tervezés alatt
		Ajka-Ajkarendek, Gyepesi úton és Korányi Frigyes úton nyitott kerékpársáv létesítése	1,3	Csak KHT
	Városlőd – Ajka (vasútvonal mentén, V22B)	Városlőd, Templom tér és Sobri Jóska Élménypark között 73121. sz. (Kislőd – Városlőd – Szentgál-Gombáspuszta) út kijelölése	2,4	Nincs előzmény
		Sobri Jóska Élménypark és Ajka, Téglagyári u. között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	5,2	Nincs előzmény
		Ajka, Téglagyári u. és Béke u. kijelölése a Fő útig	1,1	Csak KHT
	Ajka – Somlóvásárhely	Ajka, Liliom u. és belterületi határ között a 7339. (Ajka-Devecser) út mentén kerékpárút építése	1,3	Engedélyes terv

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
		Ajka, belterületi határ és Devecser, Lékai u. között a 7339. (Ajka-Devecser) út mentén kerékpárút építése	8,8	Nincs előzmény
		Devecser, Lékai u.-Park u.-Bem u.-Jókai u.-Damjanich u.-7322. sz. (Devecser-Somlóvásárhely) út kijelölése	6,2	Nincs előzmény
	Devecser – Nemeshany (V22C)	Devecser, Deák tér és Devecser, Meggyeserdő között a 7324. sz. (Devecser-Sümeg) út mentén kerékpárút építése	4,5	Nincs előzmény
V23: Bánd – Szentgál – Kislőd	Bánd – Szentgál	Bánd, Rákóczi Ferenc és Tanya u. kijelölése	0,8	Nincs előzmény
		Bánd és Szentgál között a Cinca-patak völgyében mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése	4,9	Nincs előzmény
	Szentgál – Kislőd	Szentgál – Szentgál, mezőgazdasági telep között a 73115. sz. (Herend-Úrkút) út kijelölése	2,0	Nincs előzmény
		Szentgál, mezőgazdasági telep és Sobri Jóska Élménypark között erdészeti út kijelölése	8,2	Nincs előzmény
		Sobri Jóska Élménypark és Kislőd, Hősök tér között 73121. sz. (Kislőd – Városlőd – Szentgál-Gombáspuszta) út kijelölése	2,1	Nincs előzmény
V24: Szentgál vasútállomás – Kab-hegy	Szentgál vasútállomás – Kab-hegyi körút	73304. sz. (Szentgál-Szentgál vasútállomás) út kijelölése	4,5	Nincs előzmény
		Szentgál, mezőgazdasági telep és Úrkút-Zsófiapuszta között a 73115. sz. (Herend-Úrkút) út kijelölése	5,9	Nincs előzmény
		Úrkút-Zsófiapuszta és Kab-hegyi körút között a 73114. sz. (Kab-hegyi bekötő) út kijelölése	1,7	Nincs előzmény
V25: Ajka – Pápa	Ajka-Bakonygyepes – Ganna	Bakonygyepes és Magyarpolány, Ady E. u. között 84101. sz. (Magyarpolány bekötő) út kijelölése	2,1	Nincs előzmény
		Magyarpolány és Döbrönte között erdészeti út stabilizálása és kijelölése	7,0	Nincs előzmény
	Ganna – Pápa	Pápa-Tapolcafő, Kovácsi u. és 84102. sz. (Ganna bekötő) út között a 83. sz. főút mellett kerékpárút építése	1,1	Tervezés alatt

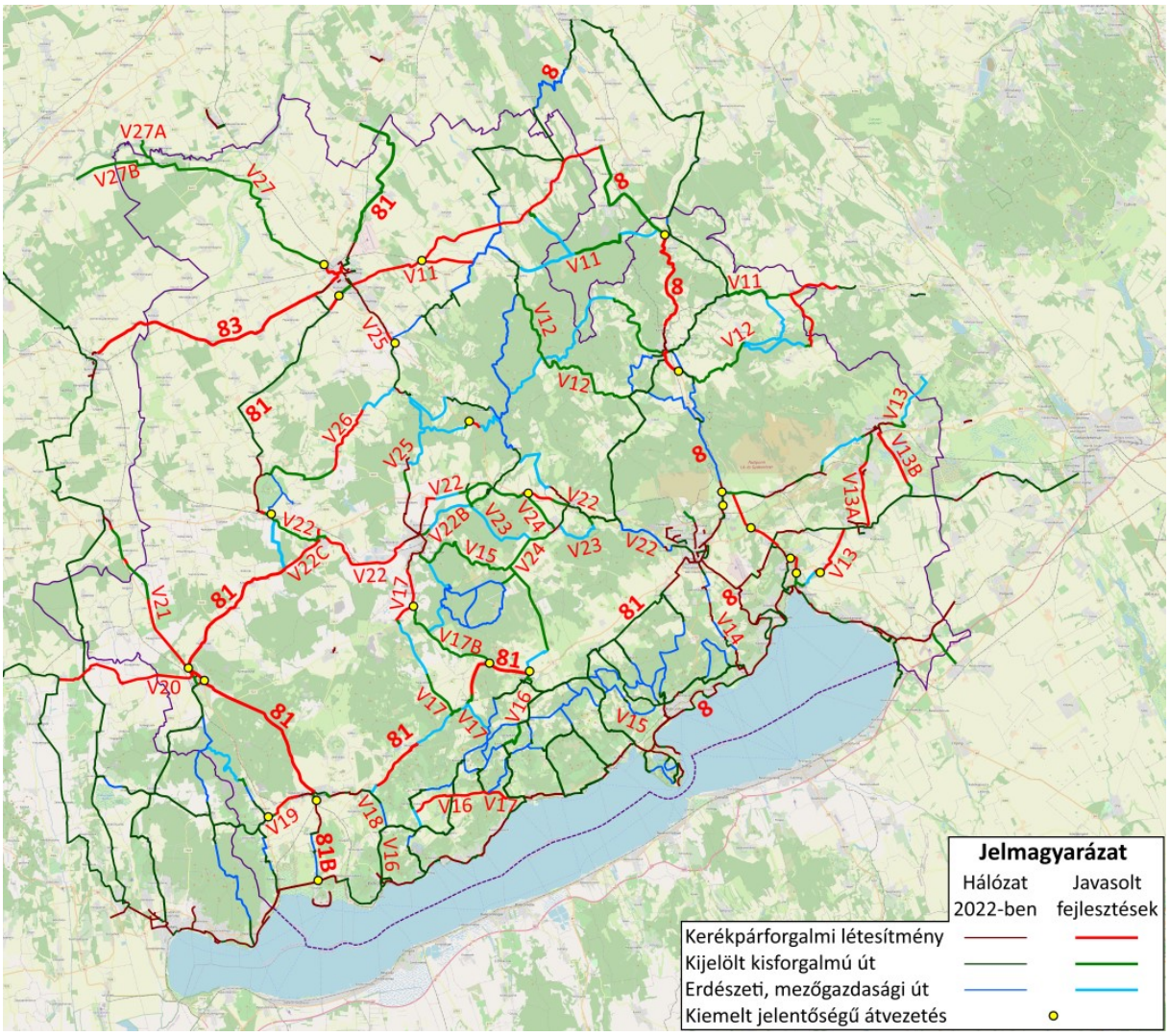
Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
		A 84102. sz. (Ganna bekötő) út kijelölése	0,3	Tervezés alatt
V26: Ganna – Somló	Ganna – Doba	Ganna és Bakonypölöske között mezőgazdasági út kijelölése és részben stabilizálása	3,6	Nincs előzmény
		Bakonypölöske és 84104. sz. (Oroszi bekötő) út között a 8402. sz. (Devecser-Pápa) út mellett kerékpárút építése	6,7	Nincs előzmény
		84104. sz. (Oroszi bekötő) út kijelölése	3,2	Nincs előzmény
		Oroszi, Nagy u. és Doba, Petőfi Sándor u. közötti burkolt mezőgazdasági út kijelölése	3,0	Nincs előzmény
V27: Pápa – Kemesszentpéter	Pápa – Kemesszentpéter	Pápa, Bezerédi u.-Táncsics Mihály u.-Acsádi úton kerékpársáv létesítése	1,8	Csak KHT van
		83. sz. főút és Kemenesszentpéter, Vági u. között a 8406. sz. (Pápa-Kemenesszentpéter) út kijelölése	22,4	Nincs előzmény
	Kemenesszentpéter – (Vág) (V27A)	Kemenesszentpéter, Vági u. kijelölése a megyehatárig	0,8	Nincs előzmény
	Kemenesszentpéter – (Pápoc) (V27B)	8406. sz. (Kemenesszentpéter-Kenyeri) út kijelölése a megyehatárig	4,1	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Balatonfőkajár – Lepsény	Balatonfőkajár – Lepsény	Balatonfőkajár, Petőfi S. u. és 7. sz. főút között a 7207. sz. (Berhida-Lepsény) út kijelölése	3,6	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Veszprém-Gyulafirátót – Balatonfűzfő	Veszprém-Gyulafirátót – Litér	Veszprém-Gyulafirátót és 8. sz főút között a tervezett, 8. sz főút és Litér, Határ u. között a meglévő 72. sz. főút mellett kerékpárút építése	7,0	Nincs előzmény
	Litér – Balatonfűzfő	Fűzfőgyártelep-Balatonfűzfő felhagyott vasútvonal mellett vagy helyén a 72. és 710. sz. főutak között kerékpárút építése	2,5	Nincs előzmény
		A 710. sz főút és Balatonfűzfő, Árpád u. között a Gyári u. kijelölése	0,7	Nincs előzmény
	Bakonynána – Tés-Csőszpuszta – Szápár	Bakonynána és Csőszpuszta között erdei túraútvonal kijelölése	11,7	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
Mellékhálózat: Bakonynána – Tés-Csőszpuszta – Szápár		Csőszpuszta és Szápár között a 8213. sz. (Szápár-Várplaota) út mellett kerékpárút építése	6,2	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Várpalota – Veszprém-Gyulafirátót	Várpalota – Öskü	Várpalota, Veres Péter utcától Öskü, Kossuth térig a Bántai úton kijelölés és mezőgazdasági út részbeni stabilizálása	6,5	Nincs előzmény
	Hajmáskér – Veszprém-Gyulafirátót	Veszprém-Gyulafirátót közigazgatási határtól postáig a 8214. sz. (Gyulafirátót-Öskü) út és Gyulafirátót, Posta utca kijelölése	2,9	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Veszprém-Jutaspuszta	Veszprém, Jutaspuszta	Veszprém vasútállomás északi oldalától Jutaspuszta, Gyalogos utcáig a Kisréti utca kijelölése	1,8	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Herend – Csehbánya	Herend – Csehbánya	Herend, Majolikagyár és Csehbánya-Újtelep között mezőgazdasági út kijelölése és részben stabilizálása	6,5	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Döbrönte – Bakonybél – Porva – Zirc	Döbrönte – Bakonyjákó	Döbrönte, Fő u. és Bakonyjákó között erdészeti út stabilizálása és kijelölése	5,0	Nincs előzmény
	Döbrönte – Farkasgyepű	Régi városlődi kisvasút menti burkolt erdészeti út kijelölése a 83. sz. főútig	4,4	Nincs előzmény
		Régi városlődi kisvasút menti úttól Farkasgyepű, Kossuth Lajos utcáig a 83. sz. főút mentén kerékpárút építése	1,2	Nincs előzmény
		Farkasgyepű, Kossuth Lajos u. kijelölése	1,1	Nincs előzmény
		Farkasgyepű, Kossuth Lajos u. és a Döbrönte-Magyarpolány összekötés között erdészeti út stabilizálása és kijelölése	4,4	Nincs előzmény
	Németbánya – Zirc	Németbánya-Bakonybél erdészeti út kijelölése és részben stabilizálása	5,5	Nincs előzmény
		Bakonybél-Porva erdészeti út kijelölése és részben stabilizálása	13,4	Nincs előzmény
		Porva-Zirc között a 83106. sz. (Porva bekötő) út kijelölése	8,5	Nincs előzmény

Főhálózati elem	Tervezett fejlesztéssel érintett szakasz megnevezése	Tervezett fejlesztés rövid leírása	Érintett szakasz hossza (km)	Előkészületek állapota
Mellékhálózat: Nagygyimót – Gic	Nagygyimót – Csót	832. sz. főút mellett kerékpárút építése a 8301. sz. (Nagygyimót-Bakonykoppány) út és Csót belterületi határ között	3,5	Tervezés alatt
	Csót – Gic	Csót és Gic között a 832. sz. főút mellett kerékpárút építése	15,2	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Pápateszér – Fenyőfő	Pápateszér – Fenyőfő	Pápateszér és Fenyőfő között stabilizált erdészeti út kijelölése	4,6	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Kab-hegyi körút csatlakozásai	Ajka – Kab-hegyi körút	Ajka, Bartók Béla úttól az erdészeti iskoláig erdészeti út kijelölése	3,3	Nincs előzmény
	Pula – Kab-hegyi körút	A 7309. sz út (Ajka-Pula) és a Kab-hegyi kör között erdészeti út kijelölése	3,7	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Hidegkút – Balatonfüred	Hidegkút – Balatonfüred	Hidegkút, Hosszú u. és Balatonfüred, Óvoda u. között kijelölt erdészeti út burkolása	4,7	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Mindszentkálla	Mindszentkálla	Mindszentkálla, Tanács köz és 7313. sz. (Zánka-Gyulakeszi) út között mezőgazdasági út stabilizálása és kijelölése. Amennyiben a tervezett, teherforgalom által használt közút kiépül, mellette kerékpárút építése válik szükségessé.	0,7	Nincs előzmény
Mellékhálózat: Sümeg – Lesencetomaj – Balatonederics	Sümegprága – Uzsa	Uzsabányától északra erdészeti út kijelölése	5,9	Nincs előzmény
		Uzsa, Lázhegy u. és Ady Endre u. kijelölése	1,5	Nincs előzmény

A fejlesztések az alábbi térképen is nyomon követhetők, a területrendezési tervek szerinti, a fenti táblázatban is megadott számozással.

21. ábra: Veszprém megye meglévő és fejlesztésre javasolt kerékpárforgalmi hálózata



Saját szerkesztés

V.1.2 Kerékpáros átvezetések

A nagy forgalmú utakon – szinte kizárólag főutakon – való átkelés a baleseti elemzés alapján kritikus pontnak tekinthető. Ezért a 21. ábrán feltüntettük azokat az átvezetéseket, melyek 4000 egységjármű/nap feletti forgalmú utak és fejlesztésre javasolt szakaszok találkozásánál helyezkednek el. Különösen kritikusnak tekinthető, ezért különszintű keresztezéssel való megoldás javasolt a következő helyeken:

- A 8. sz. főúton Litérnél, Herend és Városlőd között, valamint Somlóvásárhelynél,
- a 710. sz főúton Papkeszinél és Balatonfűzfő-Fűzfőgyártelepnél,
- a 72. sz. főúton Balatonfűzfő-Fűzfőgyártelepnél,
- a 82. sz. főúton Veszprém-Gyulafirátótnál két helyen, Zircnél és Bakonyszentkirálynál,
- a 83. sz. főúton Pápánál két helyen,
- a 84. sz. főúton Sümegnél két helyen.

V.1.3 Kerékpáros pihenőhelyek

Azokon az útvonalakon, ahol nagy arányú szabadidős célú kerékpáros forgalom várható, pihenőhelyeket kell létesíteni. A pihenőhelyeknek a KKT előírásai alapján rendelkeznie kell tetővel, padokkal, asztallal, kerékpártámaszokkal, szeméttárolóval és információs táblával; valamint létesíthető ivóvíz-vevő hely (közkút), WC, telepíthető szerszámkészlet, ingyenes WiFi-kapcsolat, mobiltöltési lehetőség.

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

V.1.4 Kerékpártárolás

A hálózati infrastruktúra fejlesztésén kívül a **kerékpártárolási lehetőségek megteremtése, a meglévő tárolók korszerűsítése** is kiemelt feladat kell, hogy legyen. Nagyobb kapacitású kerékpártárolók elhelyezése javasolt a kiemelt turisztikai célpontoknál (pl. balatoni strandok bejáratánál, a Balaton-felvidéki falvak központjaiban, Sümegen, Tihanyban, Pápán, a Badacsony mentén, a Hegyestűnél stb.), a nagyobb forgalmú vasútállomások, autóbusz-pályaudvarok, kompkikötők környezetében és a megye fontos közintézményeinél.

A kerékpártárolóknak meg kell felelniük a KKT biztonságos és kényelmes tárolásra vonatkozó előírásainak, de ezen kívül megjelenésükben, formájukban, színükben és anyaghasználatukban illeszkedniük kell az épített és természeti környezetbe, azaz meg kell felelniük a települések arculati kézikönyveinek ajánlásainak, illetve a településkép védelmi rendeletek arculati előírásainak.

V.1.5 Kerékpáros útirányjelző táblarendszer

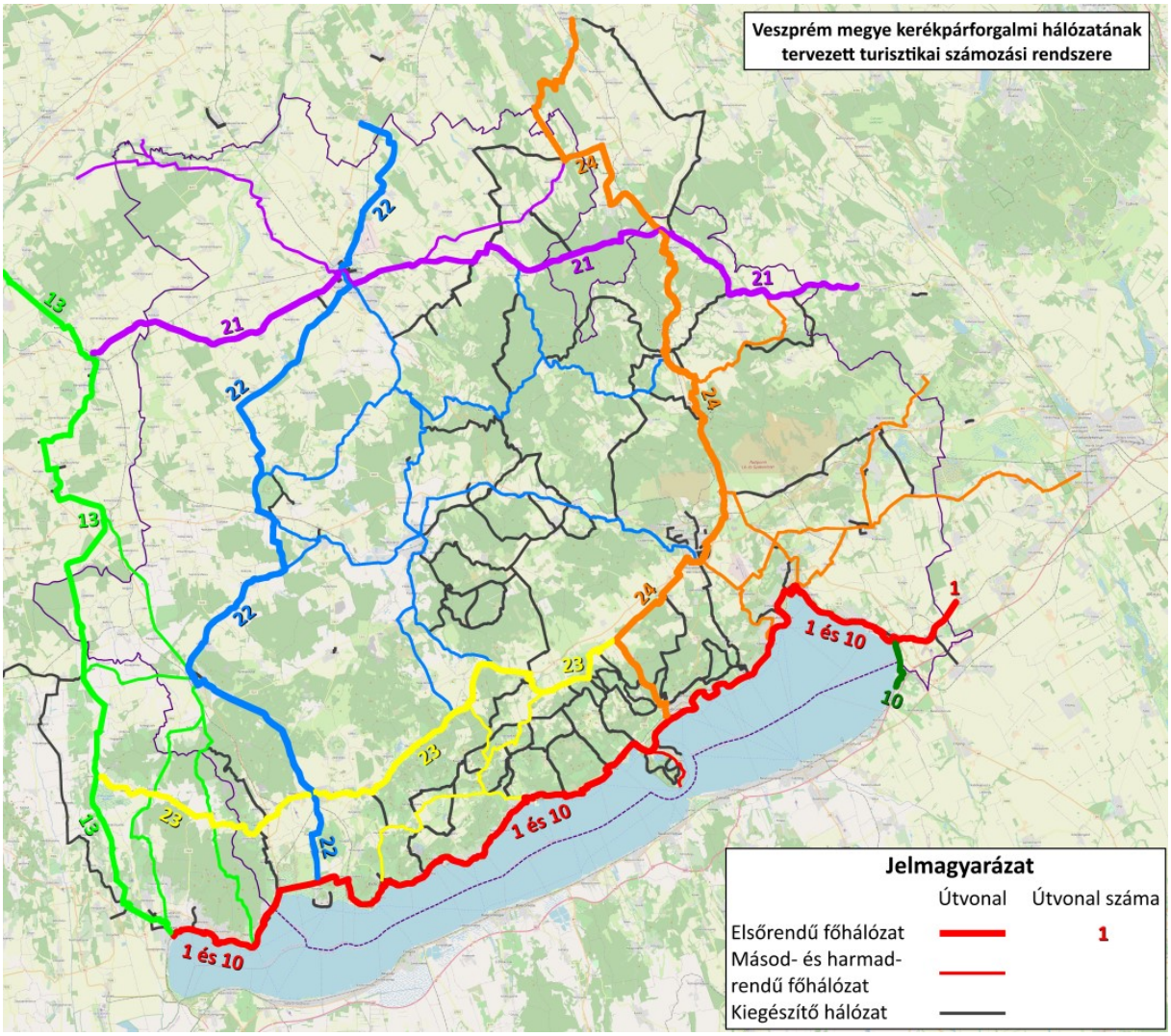
Az útirányjelző táblarendszer kialakításának alapelvei a IV.2. fejezetben találhatók. A táblák helyeinek részletezése meghaladja a KHT kereteit, de a táblákon feltüntetendő főhálózati csomópontokat és a számozási rendszert ismertetjük.

A **főhálózati csomópontok** a következők (zárójelben a megyén kívüli települések):

- (Pannonhalma),
- Bakonyszentkirály,
- Zirc,
- Csetény,
- (Bodajk),
- Várpalota,
- Berhida,
- (Székesfehérvár),
- Balatonfűzfő,
- Balatonakarattya,
- (Siófok),
- Veszprém,
- Balatonalmádi,
- Alsóörs,
- Balatonfüred,
- Tihany,
- Zánka,
- Badacsonytördemic,
- Szigliget,
- Nagyvázsony,
- Pula,
- Padragkút,
- Kapolcs,
- Monoszló-Hegyestű,
- Káptalantóti,
- Tapolca,
- Diszel,
- (Vindornyaszőlős),
- Sümeg,
- (Zalaszentgrót),
- (Jánosháza),
- Herend,
- Városlőd,
- Kislőd,
- Ajka,
- Devecser,
- Somlóvásárhely,
- (Celldömölk),
- Pápa,
- Ganna,
- Kemenesszentpéter,
- (Pápoc),
- (Vág),
- (Tét),
- Gic,
- Bakonykoppány,
- Zirc.

A fenti csomópontokat a hatályos területrendezési tervek szerinti főhálózat elemei alapján adtuk meg, melyet a IV.2.3. fejezetben ismertettünk. Az alábbi ábrán pedig a tervezett turisztikai számozási rendszernek megfelelő főhálózati nyomvonalak és azok számozása is látható.

22. ábra: Veszprém megye kerékpárforgalmi hálózatának tervezett turisztikai számozási rendszere



Saját szerkesztés, adatok forrása: ITM Kerékpáros Koordinációs Főosztály

V.1.6 A szomszédos megyék kerékpárforgalmi hálózatához kapcsolódó fejlesztések bemutatása

A bemutatott fejlesztések közül az alábbiak kapcsolódnak más megyék főhálózatához:

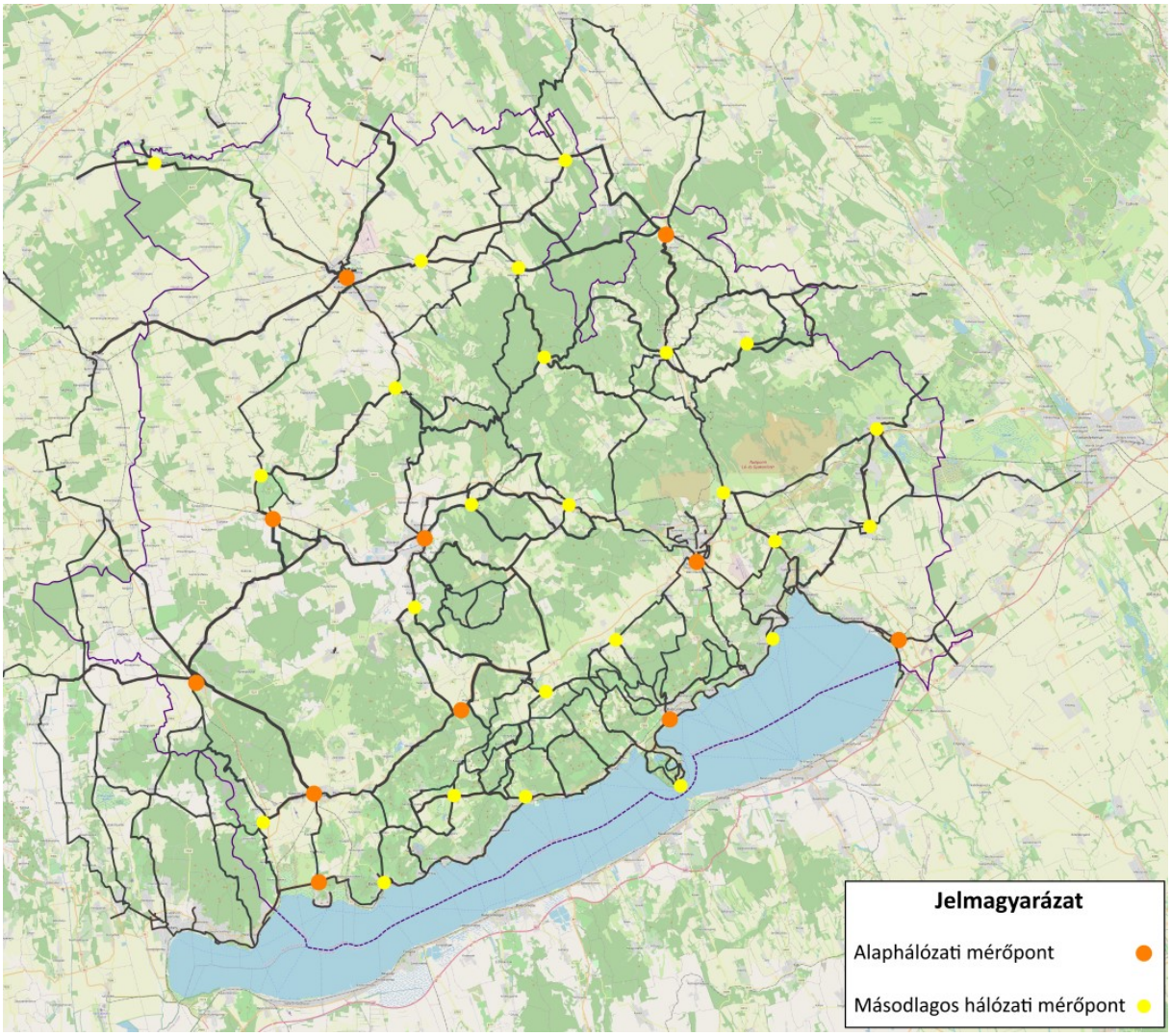
- Gic – Románd – Bakonyszentlászló – Bakonyszentkirály (Győr-Moson-Sopron megye),
- Szápár – Bakonycsernye (Fejér megye),
- Várpalota-Inota – Bakonykúti (Fejér megye),
- Balatonfőkajár – Lepsény (Fejér megye),
- Sümeg – Mihályfa (Zala megye),
- Rigács – Nemeskeresztúr (Vas megye),
- Külsővat – Mersevát (Vas megye),

- Kemenesszentpéter – Pápoc (Vas megye),
- Kemenesszentpéter – Vág (Győr-Moson-Sopron megye),
- Gecse – Gyarmat (Győr-Moson-Sopron megye),
- Pápateszér – Fenyőfő (Győr-Moson-Sopron megye),
- Bakonyszücs – Fenyőfő – Bakonyszentkirály (Győr-Moson-Sopron megye).

V.2 Kerékpáros adatgyűjtés

A kerékpáros forgalom mérésére szolgáló adatgyűjtés elveit és lehetőségeit a IV.3. fejezetben ismertettük. Az alaphálózatot alkotó automata berendezéseket a legfontosabb pontokra: a nagyobb városok (Veszprém, Pápa, Ajka, Tapolca, Sümeg) központjában vezetett, illetve a kiemelkedő látogatottságú turisztikai nyomvonalak (Balatoni Bringakör, Kapolcs, Somló, az Északi-Bakonyban Bakonyszentkirály) mellé kell helyezni. A másodlagos hálózat mintegy kétszer ennyi pontot tartalmaz, ahol kézi, csomóponti számlálás javasolt két- vagy háromévente, minden évszakban egy mérőidőszakban.

23. ábra: Javasolt mérőpontok a kerékpárforgalmi hálózaton



Saját szerkesztés

V.3 Kísérő intézkedések

A kerékpáros infrastruktúra-fejlesztésekhez mindenképpen kapcsolódnia kell olyan kiegészítő intézkedéseknek, amelyek egyrészt **megtanítják a** – nem csak az éppen kerékpárral, hanem a gyalog, autóval vagy más módon – **közlekedőket az új létesítmények használatára**, másrészt **kiszolgálják a mindennapi és turisztikai kerékpáros forgalom igényeit**.

V.3.1 Szemléletformálás, képzés

A szemléletformálás, képzés már a 2014-2020-as európai uniós programozási ciklusban megvalósult kerékpáros fejlesztéseknél kötelező elemként szerepelt, így széles körű tapasztalatok gyűltek össze alkalmazásukról. Ez alapján a következő területekre kell hangsúlyt helyezni:

- Új infrastruktúra kialakításakor már **a tervezési folyamat elejétől érdemes bevonni a** különböző – nem csak kerékpáros – közlekedéssel foglalkozó **civil szervezeteket és a lakosságot**. A sokféle szempont figyelembe vételével egyrészt a majdani létesítmény kialakítása, minősége is javítható, másrészt annak elfogadottsága is nagyban növelhető.
- Az új létesítmények **átadása előtti időszakra** kell időzíteni egy **széleskörű tájékoztató kampányt**, mely a fejlesztések helyén kívül a forgalmi rend változását, különös tekintettel a **nem megszokott kialakításokat, újdonságokat is bemutatja**.
- Az **átadáskor „bebiciklizés”** javasolt, amikor az érdeklődők szakmai vezetéssel végigjárhatják a kerékpárforgalmi hálózat új (és régebbi) elemeit.
- A népszerűsítő intézkedéseket nem csupán az új létesítmények elkészültéhez kell kötni, hanem **folyamatosan, előre meghatározott cselekvési és marketing terv szerint érdemes végezni**.
- A szemléletformáló, népszerűsítő kampányokban **a közlekedők együttműködésére kell felhívni a figyelmet**, illetve arra, hogy a **kerékpározás egyenrangú közlekedési mód**, de mivel a kerékpárosok a legsebezhetőbb közlekedők közé tartoznak, ezért az autóvezetőknek kiemelt figyelmet kell fordítani rájuk. A kampányokban kerülni kell a negatív elemeket (amelyek alapja a félelemkeltés (pl. védőfelszerelések népszerűsítése), mert ezek a nemzetközi tapasztalatok szerint kontraproduktívak
- Érdemes a meglévő, **folyamatos vagy évente ismétlődő országos kampányokba bekapcsolódni**, mint pl. „Bringázz a munkába!”, „Bringázz a suliba”, „Bringával Boltba”, „Együtt közlekedünk” stb.
- Kiemelten fontos a **gyermekek körében a helyes közlekedés elsajátítása, a kerékpáros közlekedés előnyeinek megismerése**. Ezt a célt szolgálják az általános iskolákban a tanmenetbe beépíthető interaktív KRESZ órák, kerékpáros ügyességi-közlekedésbiztonsági játékok lebonyolítása, a BringaSuli, valamint a BringaAkadémia kerékpáros oktatási, nevelési programok.

V.3.2 Kerékpáros turisztikai szolgáltatások

A kerékpáros turizmus tekintetében kiemelten fontos, hogy **az élménylánc teljes vertikumában rendelkezésre álljanak a megfelelő információk.** Ehhez a kinyomtatott programfüzetek, térképek mellett elengedhetetlenül fontosak a már működő és bejáratott weboldalakon[10] folyamatosan frissített és aktualizált az információk. A turisták számára mind on-line, mind off-line formában elérhetővé kell tenni a kerékpáros túraútvonalakat, az útvonalak mentén vagy azokhoz közel eső kerékpáros szervizpontokat, szálláshelyeket, kerékpáros pihenőket, valamint a kerékpárkölcsönzőket is. A TDM szervezetek és a Magyar Kerékpárosklub együttműködésével ki kell dolgozni a szálláshelyek kerékpárosbarát minősítését, a kerékpárosbarát szálláshelyek célközönséggel való megismertetését is.

A kerékpáros turistáknak fontos szolgáltatásokról nem csak információt kell nyújtani, hanem azokat – amennyiben nem állnak rendelkezésre – létre kell hozni és hálózatba szervezni. A megye teljes területén elérhető közelségben kell találni **szervízeket, szervízpontokat**, illetve telefonhívásra kimenő szervízegységet is fel lehet állítani. A **vendéglátóhelyek, éttermek** készíthetnek külön, kerékpárosoknak szóló menüket (reggelire vagy indulás előtt joghurt és müzli, napközben könnyű, fehérjedús ételek és frissítő italok, este fehérjedús ételek), biztosíthatnak ingyenes mosdóhasználatot és vízvételt a kerékpárral érkezőknek. A kerékpárosbarát **szálláshelyeknek** elsősorban zárható, fedett tárolóhellyel kell rendelkeznie, de a szerszámkészlet (pumpa, defektjavító) is nagyon hasznos felszereltség a túrázók számára.

Végül, de nem utolsósorban segíteni kell azokat a túrázókat, akik távolabbról, de nem kerékpárral érkeznek a megyébe. Ehhez leginkább a **vasúti szolgáltatások és infrastruktúra javítására** van szükség, így alacsonypadlós, sok tárolóhellyel felszerelt vonatok indítására és a peronok akadálymentes megközelíthetőségére.

V.4 A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv

Az V.1.1. fejezetben bemutatott fejlesztéseket három prioritási kategóriába soroltuk be:

- Rövid távon megvalósítandó projektek: a legfontosabb a nagy kerékpáros forgalmat lebonyolító, ugyanakkor jelenleg nem kerékpárosbarát útvonalak; illetve az 5. táblázatban bemutatott, tervezés alatt álló szakaszok fejlesztése. A források rendelkezésre állásának függvényében a 2021-2027-es európai uniós programozási ciklus első felében javasolt a megvalósításuk.
- Középtávon megvalósítandó projektek: a második kategóriába az első kategóriában megvalósítandó szakaszok folytatásai kerültek, melyeken vagy a kerékpáros forgalom, vagy az akadályozó tényezők súlyossága kisebb. Ide soroltuk be az országos törzshálózat első körben nem megvalósítandó fejlesztéseit is. Megvalósításukat a 2021-2027-es európai uniós programozási ciklus második felében javasoljuk.
- Hosszú távon megvalósítandó projektek: az első két kategóriába nem tartozó nyomvonalak. Ilyenek például azok a szakaszok, melyeken komolyabb akadályozó tényezők nincsenek, illetve alternatív útvonalakkal kiválthatók. Megvalósításuk a 2028-tól kezdődő ciklusban lehetséges.

[10] Pl. termeszetjaro.hu, tekeregj.hu, merretekerjek.hu, kenyi.hu, flowcycle.hu, terkepem.hu, holkerekparozzak.hu, bikemap.net, openstreetmap.com

Az **első prioritási kategóriába** sorolt szakaszok a következők:

- 8: Zirc – Veszprém,
- 81: Sümeg – Tapolca,
- 81: Tapolca – Vigántpetend,
- 83: Pápa – Külsővat,
- V11: Bakonyszücs – Pápa,
- V13B: Berhida – Ősi – Várpalota,
- V19: Tapolca – Lesencetomaj,
- V22: Herend – Városlőd,
- V22: Városlőd – Ajka-Ajkarendek,
- V24: Szentgál vasútállomás – Kab-hegyi körút,
- V25: Ganna – Pápa,
- Nagygyimót – Csót.

A **második prioritási kategóriába** sorolt szakaszok a következők:

- 8: Gic – (Románd),
- 8: (Bakonyszentlászló) – Zirc-Kardosrét,
- 81: (Gyarmat) – Pápa,
- 81: Pápa – Somlójenő,
- 81: Somlójenő – Sümeg,
- 81: Vigántpetend – Tótvázsony,
- 81B: Tapolca – Szigliget,
- V13A: Berhida – Pétfürdő – Várpalota,
- V15: Ajka – Nagyvázsony,
- V22: Ajka – Somlóvásárhely,
- V22C: Devecser – Nemeshany,
- V25: Ajka-Bakonygyepes – Ganna,
- Litér – Balatonfűzfő,
- Várpalota – Öskü,
- Hajmáskér – Veszprém-Gyulafirátót,
- Veszprém, Jutaspuszta,
- Hidegkút – Balatonfüred (hiányzó szakasz burkolása),
- Kab-hegyi körút csatlakozásai (Ajka és Pula felől),
- Németbánya – Zirc,
- Pápateszér – Fenyőfő,
- Sümegprága – Uzsa.

A **harmadik prioritási kategóriába** sorolt szakaszok a következők:

- V11: Csetény – Bakonyszentkirály,
- V12: Szápár – Olaszfalu,
- V12: Zirc – Bakonykoppány,
- V13: Balatonfűzfő – Berhida,
- V13: Várpalota-Inota – (Bakonykúti),
- V16: Vöröstó – Hegyestű,

- V16: Hegyestű – Kékkút,
- V17: Ajka – Kapolcs,
- V17: Kapolcs – Zánka,
- V17B: Ajka-Padragkút – Pula,
- V20: Sümeg – (Mihályfa),
- V21: Sümeg – (Nemeskeresztúr),
- V22B: Városlőd – Ajka (vasútvonal mentén),
- V23: Bánd – Szentgál,
- V23: Szentgál – Úrkút,
- V26: Ganna – Doba,
- V27: Pápa – Kemenesszentpéter,
- V27A: Kemenesszentpéter – (Vág),
- V27B: Kemenesszentpéter – (Pápoc),
- Balatonfőkajár – Lepsény,
- Veszprém-Gyulafirátót – Litér,
- Bakonynána – Tés-Csőszpuszta – Szápár,
- Herend – Csehbánya,
- Döbrönte – Bakonyjákó,
- Döbrönte – Farkasgyepű,
- Csót – Gic,
- Mindszentkálla.

A projektek forrásainak biztosítása két nagy csoportba sorolható. A **csak kijelöléssel érintett szakaszok megvalósítási költségeit a közútkezelők** (Magyar Közút Nzrt., települési önkormányzatok) akár **saját forrásból is fedezhetik**, azok alacsony volta miatt. A terv készítésekor a COVID-járvány okozta gazdasági válság jelentősen meggyengítette az önkormányzatok anyagi teljesítőképességét, így jelenleg arra mutatkozik nagyobb esély, hogy az **építéssel járó, komolyabb beruházásokhoz** hasonlóan a kisebb fejlesztéseket is **európai uniós vagy központi költségvetési támogatásból** lehet megvalósítani. A hazai oldalról a Magyar Falu Program önkormányzati kerékpárút-építésekre; míg az európai uniós forrásokból a TOP+ 1.2. prioritás szintén kerékpárforgalmi létesítményekre, TOP+ 1.1. prioritás az állami közutakon végzett felújításokra nyújt támogatást.