

WPT1

SOLEZ Action Plans for an effective usage of LEZ and other access restriction schemes in project territories

Activity A.T1.3

Elaboration of SOLEZ Action Plans in the 8 project target FUAs

<i>Deliverable D.T.1.3.5</i>	Version 1
Action Plan for integration of LEZ policies in the mobility planning in Sarvar's FUA	11 2017





Author:

Pannon Business Network Association

Version:

1.0

Date of version:

30/11/2017

Project:

SOLEZ

Duration of the project:

36 Months

Project coordination:

Vicenza Municipality

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union



TABLE OF CONTENTS

Baseline scenario for the Functional Urban Area of SÁRVÁR	4
Reasons and strategic objectives for the Functional Urban Area of SÁRVÁR and Short-medium and long-term strategies for the Functional Urban Area	5
Low-carbon mobility actions for the Functional Urban Area of SÁRVÁR	7
Relevant stakeholders in SÁRVÁR FUA regarding low-carbon mobility	9



1. Baseline scenario for the Functional Urban Area of SÁRVÁR

The following Action Plan intends to show the current actions, as well as future plans in the Functional Urban Area (FUA) of Sárvár regarding low carbon mobility. The Sárvár FUA may benefit from the information appearing in this Action Plan, and it also plays a significant role in tourism and economic development of the FUA.

In the first main section of the Action Plan, the geographical, the economic and the demographic background and the baseline scenario of the Sárvár FUA are presented. This chapter puts great emphasis on the role of the Spa and Wellness Centre located in Sárvár, which highly influence the economy of the region.

In the next subchapter of the first main section the sustainable energy plans of the FUA are discussed. Because of its spa and wellness city status, Sárvár needs to keep the good quality of air. As a result, Sárvár joined the Covenant of Mayors in 2015. Based on the conventional procedure of the attendance to the Covenant of Mayors, new members should prepare their SEAP/SECAP (Sustainable Energy Action Plan/Sustainable Energy and Climate Action Plan) documents in two years. The SECAP will thoroughly analyse the opportunities of energy efficiency and the renewable energy potential in the city. This document on the one hand will contribute to the would-be energetic investments and makes the municipality's decisions easier, on the other hand it promotes the mitigation of CO₂ emission. Due to the SECAP, the municipality is able to map the energy saving possibilities, which will serve sustainability and rational energy consumption. According to the plan of Sárvár Municipality, the SECAP will be finalized in the autumn of 2017.

Besides, in parallel with the SECAP, Sárvár is preparing the SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) study as well. The objective of both two documents is to keep the quality of air in Sárvár and its region by reducing CO₂ emission for the well-being of residents and sustain the quality of environment of the Health Resort Area in long run.

Succeeding the local sustainable plans, the Action Plan continues with European Union and national laws, regulations, strategies and plans. All the demonstrated strategy prefers to develop alternative, non-motorized, sustainable and environmentally-friendly (walking, cycling) transport modes. The preference of the mentioned transport modes not only



would decrease CO2 emission, but they also contribute to efficient energy consumption, which will unequivocally result the amelioration of the impacts to the environment.

In the next part of the chapter the Action Plan deals with the push and pull measures regarding low-carbon mobility in the Sárvár FUA. Despite the fact, that there is no Low Emission Zone (LEZ) operated in Sárvár FUA and compared to other SOLEZ cities Sárvár is the smallest with its approximately 15 thousand inhabitants, the city possesses several measures that intend to remove cars from city centre (pull) and promote the sustainable transport modes (push). Among others, there are numerous speed limits in the whole FUA, which aim to reduce traffic accidents. Furthermore, the mobility of heavy vehicles is restricted in the city center, they have to use a by-pass to reach their destination. As far as the alternative and sustainable transport modes are concerned, the city possesses a kind of Hop-on Hop-off “local small railway system” which can be used from spring to autumn by 56 people. Moreover, it is possible to rent bicycles (bike-sharing) in Sárvár, now there are six bicycles managed by Sárvár Tourism Destination Management for visitors and tourists in Sárvár at a small rate. In Sárvár and in its FUA, there are numerous opportunities of car-sharing, people can rent cars in several places, which may also be a sustainable transport mode. In addition, more and more people from Sárvár FUA choose the nationally operating car-sharing possibilities, which likewise contributes to environment protection.

A SWOT analysis has been prepared that demonstrates the weaknesses and threats of mobility and transport system at FUA level. As it can be read in the analysis, the main bottleneck of mobility is that none of the FUA cities and villages possess local bus lines, only the distance coaches are available. As regards the threats, the main critical issue is that more and more traditional-based vehicles appear, and most of the people cannot afford electric vehicles.

2. Reasons and strategic objectives for the Functional Urban Area of SÁRVÁR and Short-medium and long-term strategies for the Functional Urban Area

The third main section of the Action Plan scrutinizes the strategic objectives for Functional Urban Area of Sárvár. As it has been revealed in the SWOT analysis, Sárvár and its FUA has a lot of opportunities and strengths for sustainable mobility. Among other things, it is very



favourable that the M86 highway has been built, so the cars can bypass the cities/villages of Sárvár FUA, so the transit traffic disappeared in the region. Besides these, the already implemented sustainable transport modes (local small railway system, bike/car sharing opportunities...) also play significant role in the decrease of CO2 emission and environmental protection.

Following this, the Action Plan introduces different programs in county level-that consists Sárvár FUA too- and city level which deal with low-carbon mobility. In the Integrated Regional Program of Vas County 2014-2020 the switch to low carbon mobility transport is a remarkable priority especially in cities. In addition, sustainable regional transport development and the enhancement of energy efficiency and the usage of renewable energy in the institutions of the municipalities are also important issues in this program.

As far as the Operational Program of Vas County 2014-2020, prepared in 2015, is concerned, it touches upon several developmental areas from economy development, through tourism development and energy efficiency program up to transport development. This program involves transport, which is aiming to improve the accessibility of the villages and the whole county with the help of different means of transport. One of the main aims of the program is that the county's central cities be accessible in an intermodal and environmentally-friendly way. As a result, the inner accessibility of the county ought to improve. Additionally, the reduction of cycling accidents, and the enhancement of the number of cyclists within and between the cities are also important objectives of the Operational Program.

At local level, Sarvár's transport and mobility planning strategic documents are the Integrated Urban Development Strategy of Sárvár ("IUDS": prepared in April 2015) and the Health Resort Development Strategy 2014-2020 (prepared in January 2016). The perception that sustainable development is a key issue has been widely accepted in Sárvár. Hence, the decrease of CO2 emission vehicles, parallel with the support and preference of environmentally-friendly alternative-powered vehicles, and cycling are also mentioned in this Strategy. The strategy puts great emphasis on environmentally-friendly measures, because several new biking routes are planned to be built in Sárvár, which would make the transport easier by bicycle within the city. As regards the Health Resort Development Strategy, the main aim of it is to preserve and ensure the clean air in Sárvár. Several actions (e.g. new, safe pedestrian connection between the city center and the Health



Resort Area, pedestrian and biking road development, the would-be e-biking system) help to contribute to this objective.

Furthermore, some cities in the Sárvár FUA have become beneficiaries in the framework of the Territorial Operative Program. Based on this program, a bicycle road connection will be built, with a 300 million Forint (1 million €) subsidy- between spas in Vas county including Sárvár as well.

As the presented county and municipal documents reveal, the preference of sustainable transport and the ensuring of the intermodal transport within the cities (villages) of the Sárvár FUA do play important roles in the region.

3. Low-carbon mobility actions for the Functional Urban Area of SÁRVÁR

3.1. Implementation of e-bikes in Sárvár Municipality

In the next chapter of the Action Plan the e-bikes that will be implemented by Sárvár are demonstrated and detailed. The Action Plan discusses the types and the operation of the would-be e-bikes. The Plan explains the current European Union laws that refer to e-bikes, and the bikes to be installed fully correspond with these regulations. Sárvár's determined plan is to implement a kind of e-bike system, (and its charging station) which could be used by tourists and FUA citizens especially during the main season of the year. The implementation of e-bikes not only would be sustainable and environmentally-friendly, but also they would contribute to healthy lifestyle and recreation, helping the local transport too. As a matter of course, Hungarian and foreign tourists, as well as the local inhabitants might have the possibility to take advantage of this alternative transport mode.



3.2. Development of a mobility related ICT tool as a Value-Added Service in Sárvár FUA

The plan of Sárvár FUA is to develop a smart phone application as a value-added service which would deal with mobility issues.

Sárvár, the capital of the FUA is a popular touristic destination all year, so one of the main target groups would be the tourists who come to the city/FUA. Besides, lot of people commute to work/to school to Sárvár from the FUA, so they can use this application as well. However, every people who travel to Sárvár or to the FUA, would have the possibility to use this program.

This application (software) would contain the different means of transport, and their timetable in real time within and outside of Sárvár city, so it would refer to the whole FUA. As regards the exterior means, the available train and bus lines would belong to the ICT tool, whereas within the inner modes the available e-bikes and traditional bikes, that can be rented, and Sárvár's inner train system may be part of the application.

In addition this application would involve maps from and to train/bus station, the spa, the industrial zone and the bike renting place. Besides, the available pedestrian and cycling routes, their length, in the whole FUA, the available parking places as well as health care places would be also part of the application.

As another aspect of the software, the program may guide the users to different touristic places, and parallely it shows the destinations in the field of tourism and gastronomy in the whole Functional Urban Area of Sárvár. The plan is that this would-be program offers sustainable transport modes to reach the destinations. In parallel with the software a kind of card system would appear that would provide further discounts for the users. Consequently, with this application not only the touristic destinations, but also the sustainable transport modes may be popularized in Sárvár FUA.

The language of the application would be Hungarian, but because of the large number of tourists, German and English version would be beneficial later.



4. Relevant stakeholders in SÁRVÁR FUA regarding low-carbon mobility

In the last part of the Action Plan the relevant stakeholders in the Sárvár FUA are recounted. The chapter on the one hand presents the Hungarian Public Road Non-profit PLC who is responsible for the operation and maintenance of approximately 31000 km national public roads, including the Sárvár FUA as well. Besides them, the main public transport organizations are explicated in this section. As far as bus transport is concerned, ÉNYKK is scrutinized who oversee bus transport in four Hungarian counties including Vas as well. As from train transport, two agencies are discussed, the Hungarian State Railways (MÁV-Zrt.) and the GYSEV PLC who cover train transport in the Sárvár FUA.

Additionally, the Action Plan shows further stakeholders who are also able to contribute to the development of the Sárvár FUA in particular the development of transport, including the preference of sustainable transport modes and the decrease of CO2 emission. As a matter of course, the municipalities of Sárvár FUA play important roles from decision making point of view.

In addition the touristic centre of the FUA, called Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Ltd. have to be emphasised as well, because they inform tourists about the popular destinations of the FUA, and they can influence the local developments specifically in the field of tourism. Besides, the popular Spa and Wellness Center in Sárvár, and the hotels located in the city play significant roles in economy, tourism, and alternative mobility development of the FUA, and even the whole county as well.



Tartalom

1. Bevezetés	12
2. A sárvári FUA általános adatai és alapforgatókönyve	14
2.1.A sárvári Functional Urban Area (FUA) („Funkcionális Városi Terület”) általános adatai	14
2.2. Közlekedésfejlesztés tervezése és fenntartható energiatervek; Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (SECAP) és Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)	16
2.3. Európai Unió, és nemzeti szintű fenntartható közlekedésre vonatkozó szabályozások	17
2.3.1. 2014/94/EU rendelet	17
2.3.2. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia (2014 augusztus).....	18
2.3.3.Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014-2025 kitekintéssel 2050-re (2013. szeptember)	20
2.3.4.Magyarország megújuló energia hasznosítási cselekvési terve 2010-2020	21
2.3.5.Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig.....	22
2.3.6. A nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 190/2008. (VII. 29.) Kormányrendelet	23
2.4. A sárvári FUA-ban működő CO ₂ kibocsátást csökkentő közlekedéssel kapcsolatos „push” és „pull” lépések	24
2.5. Az alacsony szén-dioxid kibocsátást korlátozó veszélyek és fenyegetések	27
3. A sárvári FUA stratégiai célkitűzései	30
3.1. Lehetőségek a sárvári FUA fenntartható közlekedésében	30
3.2.: Stratégiai célok a sárvári FUA alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedése tekintetében	33
3.2.1. Megyei szintű, alacsony szén-dioxid kibocsátáshoz hozzájáruló programok	33
3.2.2. Közlekedési irányelvek városi szinten:	35
3.2.3. Területi Operatív Program (TOP) pályázatainak Vas megyei nyertesei	40
4.A sárvári FUA rövid,- közép,- és hosszútávú tervei a fenntartható közlekedési módokkal kapcsolatban	41
5. Alacsony szén-dioxid kibocsátást elsősegítő intézkedések a sárvári FUA-ban	43
5.1. Rövid távú célok	43
5.1.1. Elektromos kerékpár telepítése Sárváron.....	43
5.1.2. Mobilitással kapcsolatos mobilapplikáció kifejlesztése a Sárvári Funkcionális Területen	45
6. A sárvári FUA-ban működő, közlekedést irányító szervezetek, és releváns célcsoportok az alacsony szén-dioxid kibocsátás elősegítése érdekében	48
6.1. Magyar Közút Nonprofit Zrt.	48



-
- 6.2. Magyar Államvasutak, (MÁV) Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (Gysev) és Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ (ÉNYKK) 49
- 6.3. A projekt során felmerülő fő releváns célcsoportok a sárvári FUA területén 51



1. Bevezetés

A jelen Cselekvési Terv annak érdekében készült el, hogy bemutassa a sárvári Funkcionális Városi Terület, (Functional Urban Area, rövidítve FUA) jelenlegi intézkedéseit és jövőbeli terveit az alacsony mobilitási irányelvekkel kapcsolatosan. A sárvári FUA profitálhat a dokumentumban megjelenő információkból, ami Sárvár és az egész funkcionális terület turizmus,- és gazdaságfejlesztésében is nagy szerepet játszhat.

A dokumentum első részében ismertetésre kerülnek a sárvári FUA általános adatai, beleértve a földrajzi, demográfiai és ipari információkat is. Sárváron, és a FUA területén sincs érvényben Low Emission Zone (LEZ, Alacsony szén-dioxid kibocsátású zóna). Ennek ellenére Sárvár város és a FUA is környezettudatosan és fenntarthatóan képzeli el a jövőt. Ezt bizonyítja, hogy a nemzeti irányelvekkel összhangban a regionális, megyei szintű és a városi stratégiák is nagy hangsúlyt fektetnek a szén-dioxid kibocsátás csökkentésére, az alternatív közlekedési eszközök népszerűsítésére.

Az első fejezetben olvashatunk a sárvári FUA jelenleg készülő dokumentumairól, (SECAP, SUMP) amelyek a fenntarthatóságot, és racionális energiagazdálkodást szolgálják beleértve a közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás mérséklésének a lehetőségét is.

Ezt követően olyan Európai Uniós, és nemzeti rendeletekről, szabályozásokról lesz szó, amelyek a közlekedést tekintve különböző módon, egységesen járulnak hozzá az alacsony CO2 kibocsátáshoz, így a fenntartható, és környezetbarát közlekedéshez. A nemzetközi nagyvárosokra jellemzően hazánkban, így Sárváron is, egyre népszerűbb a kerékpárral való közlekedés, amelyet a különböző nemzeti, regionális és helyi irányelvek ki is szeretnének népszerűsíteni. A bemutatott stratégiáknál mind-mind nagy szerepet játszik a nem motorizált, aktív, fenntartható és környezetbarát (gyalogos és kerékpáros) közlekedésfejlesztés, népszerűsítés, amelyeknek a preferálása által jelentkező egészségügyi és környezeti hasznok nagyban hozzájárulhatnak a környezetre gyakorolt hatások javulásához.

AZ Európai Uniós és a nemzeti irányelveket követően Vas megyére vonatkozó stratégiákat ismerteti a jelen Cselekvési Terv. A vas megyei alacsony szén-dioxid kibocsátás csökkentésével és fenntartható közlekedés promótálásával a „Vas Megye Integrált Területfejlesztési Programja 2014-2020” és a „Vas megye gazdaságfejlesztési fókuszú



operatív programja” foglalkozik kiemelten, így ezeket a stratégiákat tárgyalja a Cselekvési Terv.

A kifejezetten Sárvára vonatkozó stratégiai dokumentumok közül az Integrált Településfejlesztési Stratégia, és a Sárvári Gyógyhelyfejlesztési Stratégia kerül bemutatásra. Ezek a dokumentumok magukban foglalnak több olyan fejlesztést (kerékpárutak javítása, újak építése, gyalogos utak építése, alternatív eszközök preferálása), amelyeknek mindegyike a CO₂ kibocsátás csökkenését hivatott szolgálni.

A Cselekvési Tervben részletezésre kerülnek azok a (közösségi) közlekedést üzemeltető társaságok, (Magyar Közút Nonprofit Kft., Magyar Államvasutak, Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút és Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ) amelyek célcsoportjai lehetnek a sárvári FUA alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedésének támogatásában.

A következő fejezetben a Sárváron már jelenleg működő fenntartható közlekedési módokat, és az alacsony szén-dioxid kibocsátást szolgáló intézkedéseket mutatja be a Cselekvési Terv. Ezek közé tartoznak többek között a városban működő kisvasút, a különböző helyeken bevezetett tehergépjármű-forgalmat korlátozó szabályozások, és a kerékpár-kölcsönzési lehetőségek is.

A fejezet végén SWOT analízis keretében, a sárvári FUA alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési módjai lesznek illusztrálva. A táblázatból kitűnik, hogy a sárvári FUA-nak, kis méretéhez képest, már jelenleg is számos erőssége és lehetősége van az alacsony szén-dioxid kibocsátás terén, de természetesen még vannak hiányosságok, gyengeségek és veszélyek, amelyek gátolják a további fejlődést.

A Cselekvési Terv záró részében a Sárvár város által megvásárolni kívánt elektromos kerékpárokról esik szó, amelyek a fenntartható és környezetbarát közlekedési módok népszerűsítéséhez járulnak hozzá.



2. A sárvári FUA általános adatai és alapforgatókönyve

2.1. A sárvári Functional Urban Area (FUA) („Funkcionális Városi Terület”) általános adatai



Sárvár város
Magyarország
nyugati, Vas megye
északi részén, a Rába
folyó két partján, a
Gyöngyös patak
torkolatánál
helyezkedik el. A
SOLEZ projekt többi
városához
viszonyítva Sárvár
népessége a

legkisebb a maga 15 ezer lakosával. Sárvár mellett még egy város, Répcelak és további negyven község tartozik a FUA-hoz. A sárvári FUA teljes népessége 39 ezer főre tehető. A sárvári FUA lakosságának közel fele él az itt elhelyezkedő két városban, Sárváron (kb.: 38%) és Répcelakon (kb.:7%), míg a FUA népességének másik fele községekben lakik. A térség relatív földrajzi fekvése kedvező, hazánk nyugati részén, közel az osztrák határhoz fekszik, körülbelül 2 órányi autóútra Budapesttől. Sárvár és a FUA elhelyezkedése Vas megyén belül is kedvező, mivel a helyzete nem periférikus és közel van Szombathelyhez, a megyeszékhelyhez. Ezekből adódóan a FUA egésze megfelelően tudta kihasználni és jelenleg is ki tudja aknázni a fekvéséből származó előnyöket, így az általános fejlődése és fejlettsége nem maradt és marad el a megye egészétől, sőt mi több az Európai Unió pályázati lehetőségeinek és forrásoknak köszönhetően a kiemelkedően fejlődő kistérségek közé sorolható.

Természetesen a térség fejlődésénél nem mehetünk el szó nélkül a természeti adottságok mellett sem. A sárvári FUA alatt a föld világviszonylatban is értékes, és ritka összetételű, gyógyvizet rejt.

Sárvár legfontosabb vonzereje kétségtelenül az itt található kétféle gyógyvíz, amely megalapozta a ma látható fejlődést. Sárvár környékén 1200 méteres mélységből 43 fokos, 2000 méterről magas sótartalmú 83 fokos gyógyvíz tör fel. A 83 fokos gyógyvíz fontos alkotórésze a nátriumklorid, a hidrogénkarbonát, a jód, a bróm, a fluor, és számos nyomelem. A magas sótartalmú gyógyvízből lepárlással állították elő a híres Sárvári Termálkristályt.

A 43 fokos alkáli- hidrogénkarbonátos gyógyvíz főként nátriumkloridot, hidrogénkarbonátot, nyomelemeket tartalmaz, ként és radont azonban nem. Kiválóan alkalmas mozgásszervi megbetegedések gyógykezelésére, rehabilitációra, sportsérülések utókezelésére, neurológiai tünetegyüttesekre, izomlazító fürdésre.

A 2002-ben átadott új, nemzetközi színvonalú Gyógy- és Wellnessfürdőben minden igényt kielégítenek, számos gyógyászati, egészségmegőrző és rekreációs szolgáltatást kínálnak a látogatóknak. Sárvár Magyarország egyik leglátogatottabb fürdővárosa, évente közel fél millió vendégéjszakával és 700 ezer látogatóval.¹

A sárvári FUA lakosságának az idegenforgalom és a gyógyturizmus mellett az ipar, a kereskedelem és más egyéb szolgáltatások adnak megélhetést. A turizmuson kívül az elektronika, a gépipar és élelmiszeripar is jelentős húzóágazatai a helyi gazdaságnak,



¹Sárvári

63?gclid=CQubelIP0NMCEdTNQwadi 2019w

Sárvár két területe 2012-ben megkapja a Gyógyhely minősítésért járó oklevelet



ezekben az ágazatokban közel 3000 munkavállaló dolgozik. Sárvár város további fejlődése szempontjából a gyógyturizmus mellett a várost ipari és szolgáltatói területről érkezők számára is vonzóvá kell tenni, ami a városvezetés kiemelt célja. Azonban a befektetők betelepülésének a feltétele az, hogy tevékenységüket környezetkímélő módon folytassák, valamint, hogy működésük ne jelentsen kockázatot a FUA-ban élő emberek számára.²

2.2. Közlekedésfejlesztés tervezése és fenntartható energiatervek; Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (SECAP) és Fenntartható Városi Mobilitási Terve (SUMP)

A Gyógyhely státusz miatt Sárvárnak kötelessége a tiszta levegőt megtartania. Ami a környezettudatos közlekedési lépéseket illeti, Sárváron nincsen LEZ (Low Emission Zone; Alacsony szén-dioxid kibocsátású zóna), ilyesfajta korlátozást csak Budapest tervez bevezetni. Sárvár 2015-ben csatlakozott a Polgármesterek Klíma- és Energiaügyi Szövetségéhez. A Szövetség feltétele, hogy minden tagnak két éven belül ki kell dolgoznia az ún. SECAP-ot (Sustainable Energy and Climate Action Plan; Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv) A SECAP részletesen felméri majd a települési energiahatékonysági lehetőségeket és a megújuló energiapotenciált, ezzel alapot szolgáltat a jövőbeni energetikai beruházásoknak és megkönnyíti az önkormányzati döntéseket, emellett hozzájárul a szén-dioxid kibocsátás csökkentési célok eléréséhez.

A SECAP által lehetővé válik, hogy az önkormányzatok részletesen feltérképezzék saját intézményeik, tömegközlekedésük, a településen működő vállalkozások, illetve a lakosság energia gazdálkodását és a különböző energia megtakarítási lehetőségeket, ezáltal olyan energetikai projekteket készíthetnek elő és valósíthatnak meg, melyek a fenntarthatóságot, a racionális energiagazdálkodást szolgálják. Az Európai Unió támogatási konstrukciók pályázati kiírásai esetében is előnyt jelent, ha az önkormányzat rendelkezik energiastratégiával.

A sárvári SECAP teljesítési határideje 2017 ősze, így ha minden a tervek szerint halad, erre az időpontra el is készül a dokumentum. Ezen kívül Sárvár FUA szinten készíti el a SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan, „Fenntartható Városi Mobilitási Terv”) tanulmányt is.

² Sárvár város Környezeti állapotának értékelése (egyeztetési változat) 2012 október



Mindkét dokumentum célja, hogy a CO₂ kibocsátás csökkentésével fenntartsa a jó levegő és a környezet minőségét Sárváron, azon belül is főként a Gyógyhely területén és az egész régióban egyaránt.³

2.3. Európai Unió, és nemzeti szintű fenntartható közlekedésre vonatkozó szabályozások

Ebben a fejezetben olyan Európai Unió és nemzeti forgalomkorlátozási intézkedéseket olvashatunk, amelyeknek a céljai a környezetkímélő és fenntartható közlekedési módoknak a népszerűsítése, (gyalogos, kerékpár) illetve a hagyományos üzemanyaggal működő gépjárművek háttérbe szorítása. Ezen intézkedéseknek köszönhetően csökken a CO₂ kibocsátás, és tisztább levegőben élhetnek a polgárok.

2.3.1. 2014/94/EU rendelet

Napjainkban a járművek környezeti teljesítményének fejlesztése terén végbement változásokat követően az energiafogyasztás mérséklése és a klímavédelmi követelményeknek való megfelelés a fő célkitűzés. Hazánknak az EU2020 program keretében vállalt, 10 %-ot meghaladó energiafogyasztás csökkentése, a megújuló energiaforrásból előállított energia támogatásáról szóló 2009/28/EK irányelvben, az energiahatékonysági irányelvekben (2006/32/EK és 2012/27/EU irányelvek), a bioüzemanyagokról szóló 2003/30/EK irányelvben foglaltaknak a teljesítése számottevő kihívás a közlekedés számára is.

Az alternatív közlekedés elterjedésében kiemelkedő szerepet játszhat az ahhoz szükséges töltőhálózat országos kiépítése. Ennek közösségi szintű megvalósítását a 2014

³ Fenntartható Energia- és Klímaakcióterv – SECAP: <https://www.energiaklub.hu/szolgalatas/fenntarthato-energia-es-klimaakcioterv-secap-4003>

Seap/Secap készítése: <http://lenergia.hu/seapsecap-keszítése>

Emeli a tétet a Polgármesterek Szövetsége - SEAP helyett jön a SECAP: <http://www.energiaklub.hu/hirek/emeli-a-tetet-a-polgarmesterek-szovetsege-seap-helyett-jon-a-secap-3888>



őszén elfogadásra került, az Európai Parlament és a Tanács - alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU irányelve szolgálja. Az irányelv minden tagállammal szemben, így Magyarországgal is, minimumkövetelményeket fogalmaz meg az elektromos-, a földgázüzemű- (CNG, LNG), valamint a hidrogén alapú járművek töltőállomás infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozólag, mely nagymértékben hozzásegíti az említett környezetbarát közlekedési technológiákat a regionális szintű terjedéshez.

Az Európai Unió valamennyi tagállamára nézve, így Magyarországra is komoly kihívást jelent, - és egyben lényeges előrelépést hozhat - hogy 2020-ig a 2009/28/EK (megújuló) irányelvben rögzítettek szerint, az egyes tagállamokban a közlekedési célra felhasznált végső energiafogyasztás 10 %-a megújuló erőforrásból kell, hogy származzon.⁴

2.3.2. Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia (2014 augusztus)

Magyarország Kormánya a közlekedési ágazat közép-, hosszú és nagytávú céljainak meghatározása, a közlekedéssel összefüggő gazdasági, társadalmi, környezeti és területhasználati folyamatok tervezhetőségének biztosítása érdekében megtárgyalta és elfogadta a 2030-ig terjedően - 2050-ig távlati kitekintéssel - elkészített **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia** nevű stratégiai tervdokumentumot, amely kiemelendő a közlekedési irányelvekkel foglalkozó nemzeti szintű stratégiák közül.

A **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiára** alapvető célja, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő a versenyképesség fokozását, a jólét mobilitási feltételeinek biztosítását. Fő feladata Magyarország közlekedési csomópont-szerepe és a régiós összevetésben fejlett autópálya-hálózata adta lehetőségek kiaknázása, a fenntartható növekedés feltételeinek biztosítása a társadalmi igények figyelembevételével, az esetenként egymással is konfliktusban lévő környezeti és gazdasági, nemzeti és uniós célkitűzések összehangolása. Kiemelt hálózatfejlesztési cél a

⁴ Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig: 2015. augusztus.
http://www.kormany.hu/download/1/25/80000/IIIINemzeti%20Energiahat%C3%A9konys%C3%A1gi%20Cselekv%C3%A9si%20Terv_HU.PDF



sztrádák továbbépítése az országhatárokig, a megyeszékhelyek gyorsforgalmi úti bekapcsolása, a felzárkózó térségek intenzívebb fejlesztése, valamint a vidék népességmegtartó és népességeltartó erejének erősítése.

A Stratégia nagy hangsúlyt fektet a nem motorizált, aktív (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztésére, népszerűsítésére, amelyeknek a preferálása által jelentkező egészségügyi és környezeti hasznok nagyban hozzájárulhatnak a környezetre gyakorolt hatások javulásához. A városi közlekedésben a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek fejlesztése, összevetve a személygépjármű - vagy akár a közösségi közlekedés - költség szintjével, jóval kedvezőbb értéke révén a társadalmi igazságosság és méltányosság területén is igen kedvező hatású.

A 2014-ben elkészült Stratégia érintette a sárvári FUA területét is, mivel a dokumentumban megfogalmazott tervekben szerepelt az M86-os Szombathelyt Győrrel összekötő gyorsforgalmi út teljes szakaszának megépítése. A teljes szakaszt 2016 októberében adták át, aminek segítségével megszűnt a sárvári FUA több településén is az átmenő forgalom, ezzel pedig csökkent a CO₂ kibocsátás is a térség községeiben/városaiban. Emellett pedig a sárvári FUA-ra vonatkozó több irányelv is szorgalmazza a jelenlegi gyalogos, - és kerékpárutak felújítását és újabbak építését, ami összhangban van a jelen nemzeti stratégia elképzeléseivel.⁵

A közlekedés energiafogyasztásának mérséklése terén a leghatékonyabb megoldás a közlekedési teljesítmények mérséklése, azonban Magyarország szerint ez a kijelentés vitatható, hiszen ellentétes a polgárok mobilitási igényeinek erőteljes növekedésével, amelynek kielégítésére biztosítani kell a társadalom és az állam teherviselő képességével arányos szolgáltatási színvonalat.

A teljesség igénye nélkül a Stratégia fő területei a következők:

- autómentes városi övezetek és gyalogos zónák létesítése, fizető parkolási rendszer

⁵ A Kormány 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozata a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról: <http://hirlevel.egov.hu/2014/08/28/a-kormany-14862014-viii-28-korm-hatarozata-a-nemzeti-kozlekedesi-infrastruktura-fejlesztési-strategiarol/>

Elkészült a közlekedési rendszer tervezésének alapidokumentuma: <http://akadalymentes.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztési-miniszterium/hirek/elkeszult-a-kozlekedesi-rendszer-tervszeru-fejlesztésenek-alapidokumentuma>



- a közlekedés hatékonyabbá tétele információs rendszerekkel és piaci alapú ösztönzőkkel (GPS, üres parkolóhely stb.)
- a telekocsi és közös gépkocsi-használat (carpooling, carsharing) ösztönzése
- a nem motorizált (pl. kerékpáros, gyalogos) közlekedés fejlesztése, támogatása
- a gépjárműhasználat állandó és változó (guruló) költségi között arány módosítása, a használathoz fűződő költségek részarányának növelése⁶

2.3.3. Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014-2025 kitekintéssel 2050-re (2013. szeptember)

A 2015 nyarán elfogadásra került **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS)** célkitűzésében is megjelenik, hogy Magyarországnak is fel kell készülnie az alternatív hajtások terjedésére valamint azok infrastrukturális feltételeinek megteremtésére, amely főképp a jogszabályi keretrendszer kialakítását, kisebb részt egyéb ösztönzők bevezetését jelenti. Ez a keretrendszer - összhangban a várható európai uniós kötelezettségekkel a következőkre kell, hogy kiterjedjen:

Többek között a jogi szabályozás felmérése és pótlása kiemelt feladat, ugyanis az alternatív közlekedési megoldások hazai szabályozása számos esetben nem létezik. Emellett szükség van az elektromos-, a földgáz- és később a hidrogénüzemű gépkocsik töltő infrastruktúrájának kialakításával kapcsolatos építésügyi, biztonsági (főképp épületen belüli töltés vonatkozásában: veszélyességi besorolás és tűzvédelem), kereskedelmi, forgalmi szabályozásokra, valamint az elérhető támogatásokra; Továbbá a keretrendszer kiterjed az alternatív üzemanyagot használó gépjárművek engedélyezési és vizsgáztatási követelményeire, beszerzésének támogatására, az azt ösztönző nem gazdasági intézkedésekre is;

⁶ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-Fejlesztési Stratégia 2014. Augusztus:
<http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>

Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig: 2015. augusztus:
http://www.kormany.hu/download/1/25/80000/IIINemzeti%20Energiahat%C3%A9konys%C3%A1gi%20Cselekv%C3%A9si%20Terv_HU.PDF



A Stratégiában megfogalmazódnak a fogyasztói támogatások és tájékoztatások az alternatív üzemanyagot használó gépkocsik magasabb árát kompenzáló intézkedések számára, a behajtási, valamint a parkolási és egyéb forgalmi kedvezmények is. A Stratégia nagy hangsúlyt fektet az alternatív üzemanyagokkal kapcsolatos hazai K+F támogatására valamint az elfogadott terv végrehajtását biztosító anyagi és intézményi feltételekre.⁷

2.3.4. Magyarország megújuló energia hasznosítási cselekvési terve 2010-2020

2010 decemberében Magyarország Kormánya elfogadta a **Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Tervet, (NCsT)** amely meghatározza, hogy Magyarország természeti adottságaihoz igazodva a bioüzemanyag felhasználást nagymértékben növeli, azaz a fentebb említett 10%-os megújuló alapú közlekedési kötelezettségben döntő szerepet játszanak a bioüzemanyagok.

Egy, 2015-ben elfogadott új irányelv (ún. **ILUC irányelv**), az első generációs (azaz élelmezési alapanyagú) bioüzemanyagok előállításának korlátozásáról rendelkezik, azonban ez már szigorúbb szabályozásokat tartalmaz. Ez annyiban jelent mást a releváns hazai stratégiákhoz képest bioüzemanyag felhasználás tekintetében, hogy az első generációs bioüzemanyagok aránya nem lépheti túl a közlekedési célra felhasznált 2020-as végső energiafogyasztás 7%-át.⁸

⁷Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2014-2025 kitekintéssel 2050-re:

[http://2010-](http://2010-2014.kormany.hu/download/7/ac/01000/M%C3%A1sodik%20Nemzeti%20%C3%89ghajlatv%C3%A1ltoz%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia%202014-2025%20kitekint%C3%A9ssel%202050-re%20-%20szakpolitikai%20vitaanyag.pdf)

[2014.kormany.hu/download/7/ac/01000/M%C3%A1sodik%20Nemzeti%20%C3%89ghajlatv%C3%A1ltoz%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia%202014-2025%20kitekint%C3%A9ssel%202050-re%20-%20szakpolitikai%20vitaanyag.pdf](http://2010-2014.kormany.hu/download/7/ac/01000/M%C3%A1sodik%20Nemzeti%20%C3%89ghajlatv%C3%A1ltoz%C3%A1si%20Strat%C3%A9gia%202014-2025%20kitekint%C3%A9ssel%202050-re%20-%20szakpolitikai%20vitaanyag.pdf)

⁸Magyarország Megújuló Energia Hasznosítási Cselekvési Terve 2010–2020:http://2010-2014.kormany.hu/download/2/b9/30000/Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia_Magyarorsz%C3%A1g%20Meg%C3%BAjul%C3%B3%20Energia%20Hasznos%C3%ADt%C3%A1si%20Cselekv%C3%A9si%20terve%202010_2020%20kiadv%C3%A1ny.pdf

Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig 2015 augusztus:http://www.kormany.hu/download/1/25/80000/IIINemzeti%20Energiahat%C3%A9konys%C3%A1gi%20Cselekv%C3%A9si%20Terv_HU.PDF



2.3.5. Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig

A 2015 augusztusában elfogadott Cselekvési Terv előírja, hogy nagyobb hangsúlyt kell fektetni a ma még kevésbé piacérett technológiák előmozdítására, az úgynevezett fejlett bioüzemanyagok (nem élelmezési célú alapanyagból készült bioüzemanyagok), valamint az egyéb környezetbarát megoldásokra, mint amilyen a hibrid technológia vagy a teljesen elektromos hajtású járművek.

Ezenkívül a Cselekvési Terv kiemeli az autóbusszcseré programot, amelynek része, hogy a járművek átlagéletkora kb. 10 évre csökkenjen le, és a két évtizednél idősebb autóbusszok kerüljenek kivonásra a közszolgáltatásokból. Erre a programra egyrészt azért van szükség, mert a járművek elérték vagy megközelítették a fizikai élettartamuk határát. Másrészt a járművek környezetterhelési jellemzői nem elégítik ki sem a jelenkori előírásokat, sem a jogos (közösségi) elvárásokat. Az eddig említetteken kívül a járművek az energiahatékonyság tekintetében sem érik el az elvárható szintet, emiatt is lecserélésre szorulnak.

A Cselekvési Terv indokoltnak tartja a helyközi forgalomban használt autóbusszpark hagyományos meghajtású, de korszerű (Euro VI. kategóriájú) autóbusszokra történő mielőbbi és minél nagyobb arányú lecserélését. Ez egy jelentős lépés lenne a környezet védelme és az energiafelhasználás területén, de ezzel párhuzamosan nőne az utaskiszolgálás színvonala is.

A Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terv nagy hangsúlyt fektet az úgynevezett öko-vezetés (eco-driving) technika előterjesztésére és oktatására. Ahogy a nevéből is látszik, ez egy rendkívül környezet-, és klímabarát vezetési eljárás. Hitelesített mérések alapján az eco-driving alkalmazásával akár 8-10%-os üzemanyag fogyasztás csökkenés érhető el. Az eco-driving technika széles körű alkalmazása olyan mértékű energia-megtakarítást eredményezne, amely más területekre csak több milliárd Ft-os ráfordítással közelíthető meg. A kitűzött cél, hogy az eco-driving beépüljön gépjárművezetőképzés tematikájába mind elméleti mind gyakorlati szinten. Emellett, az oktatási lehetőség felkínálása (pl. összekötve közlekedésbiztonsági továbbképzéssel) és a gépkocsit rendszeresen vezetők részére pilot projektek formájában történő tájékoztatás, valamint egyéb közlekedési



környezetvédelmi akciókhoz kapcsolódva mozgósító, gyakorlati bemutatók megvalósítása is a Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terv részét képezik. ⁹

2.3.6. A nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról szóló 190/2008. (VII. 29.) Kormányrendelet

Ez a kormányrendelet a 7,5 tonnát meghaladó tehergépjárművek közlekedését hivatott korlátozni Magyarország egész területén, így a sárvári FUA-ban is. A jelen rendelet hozzájárul a kevesebb CO₂ kibocsátáshoz, ezáltal a környezet védelméhez.

A 7,5 tonnánál nehezebb gépjárművek hétvégi közlekedésének korlátozása három időszakra különül el. Más szabályozások vonatkoznak ezekre a gépjárművekre télen, tavasszal és nyáron (júliusban és augusztusban). Jelenlegi szabályozások szerint a nyári időszak július elsejével indul. A fő különbség a tavaszi időszakhoz képest, hogy a korlátozás nem szombat este, hanem már szombat délután elkezdődik. A 7,5 tonna feletti teherautók szombat 15 órától vasárnap este 22 óráig nem közlekedhetnek. Néhány esetben a 7,5 tonnát meghaladó gépjárművek mentességet élveznek a forgalomkorlátozási szabályzatok alól. Ezeknek a mentességeknek egy része most egész évben érvényes, de nem mindenkire, csak az Euro 3-nál korszerűbb autók használóira. Ebben a mentességben részesülnek többek között a honvédség, a rendőrség, és a katasztrófavédelem autói, valamint a katasztrófaelhárításra, segítségnyújtásra, műszaki mentésre érkező nehézgépjárművek. Emellett a termény betakarításához kapcsolódó áruszállítás, vagy az ehhez használt munkagép áttelepítés is a mentesség részét képezik. ¹⁰

⁹ Magyarország Nemzeti Energiahatékonysági Cselekvési Terve 2020-ig:
http://www.kormany.hu/download/1/25/80000/IIINemzeti%20Energiahat%C3%A9konys%C3%A1gi%20Cselekv%C3%A9si%20Terv_HU.PDF

¹⁰ https://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=a0800190.kor
<http://www.kozlonyok.hu/nkonline/MKPDF/hiteles/MK14164.pdf> <http://fuvarlevel.hu/nyari-korlatozasok/>



2.4. A sárvári FUA-ban működő CO₂ kibocsátást csökkentő közlekedéssel kapcsolatos „push” és „pull” lépések

Igaz, hogy Sárvár és a FUA sem rendelkezik LEZ (Low Emmission Zone, “Alacsony széndioxid kibocsátású zónával”, azonban néhány helyen forgalomkorlátozási zónákat vezettek be a FUA-ban. (ZTL (Zone Traffic Limitations “Forgalomkorlátozási zónák”) Ezen kívül is van néhány fenntartható és környezetbarát közlekedési korlátozás/ megoldás a városban. A továbbiakban egyrészt olyan lépések kerülnek bemutatásra, amelyek kivonják a gépjárműveket a városból, (pull lépések) másrészt pedig az ún. „push” lépésekről is szó lesz, amelyek viszont a fenntartható közlekedési eszközök bevonását jelentik a városokba.

A korlátozások közül megemlíthető, hogy a nehézgépjárművek nem hajthatnak be a városközpontba, kerülőutat kell választaniuk célállomásuk eléréséhez, ami kitűnő példája a pull lépésnek.

Ahogy már fentebb említésre került Sárvár város nagy szerepet szán a kerékpár és gyalogos utak építésére a jövőben. A Gyógyhely szomszédságában már megépült a kerékpárút. A Gyógyhelyre vonatkozó fenntartható és környezetbarát eszköz a 30 km/h-s korlátozás és a 12 tonnát meghaladó járművek-célforgalmi kivétellel- kitiltása a területről, ami pull eszközként definiálható.

2016-ban átadásra került az M86-os gyorsforgalmi út, Szombathely és Győr között, amely így az európai fő közlekedési folyosók kiegészítő hálózat részeként bekapcsolódott a Közép-Európai Közlekedési Folyosóba. A gyorsforgalmi út megépülése előtt a megyét és egyben a sárvári FUA településeit is súlytotta a 86-os főútvonalon áthaladó jelentős tranzit forgalom, ami szinte elviselhetetlenné tette a hétköznapokat az érintett települések belterületi szakaszain.

Az elkészült szakasz lehetővé teszi, hogy mind a személyautók, mind a tehergépjárművek elkerüljék a sárvári FUA településeit, ezzel is biztosítva az alacsony CO₂ kibocsátást és a tiszta levegőt a térség településeinek. Az M86-os gyorsforgalmi út megépülése, és a (nehéz)gépjárművek tranzitforgalmának megszüntetése a sárvári FUA településein szintén a pull lépések közé tartozik.

Sárvár rendelkezik egyfajta „Hop-on, Hop-off” helyi kisvasúttal, amely a „SIHU” nevet viseli. Sihu, a városnéző kisvonat speciálisan a turisták számára gyártott, az európai



igényeknek megfelelő közlekedési eszköz, amely önmagában is turistalátványosságnak számít. A kisvonat 2 kocsija 56 fő szállítására alkalmas. A vagonok követik a mozdony nyomvonalát, így nagy biztonsággal közlekednek tömegben, vagy akár szűk utcákon is. A kisvonat a 13 km-t szűk egy óra alatt teszi meg a városban. Az útvonalat a legfontosabb

turisztikai látványosságok, a szállodák, éttermek, panziók könnyű megközelíthetőségének figyelembe vételével alakították ki. Az egyedi megrendelésre készült vonat zavartalan kikapcsolódást, felejthetetlen élményt nyújt mindenkinek. A kisvasút május 1-től október 31-ig közlekedik és a sárvári lakosok kedvezményes áron vehetik igénybe. A városi kisvasút működése a push lépésekhez sorolható, mivel közösségi közlekedést biztosít a sárvári FUA lakosainak, valamint a turistáknak, ami az alacsonyabb szén-dioxid kibocsátáshoz járul hozzá.¹¹



A fentiekén kívül Sárváron további fenntartható és környezetbarát közlekedési push megoldás a kerékpárkölcsonzés, amihez egy alternatív megoldást választott a város. A szombathelyi és környékbeli lakosok felajánlották a Caritas-nak a régi és használt

kerékpárjaikat. A segélyszervezet megváltozott munkaképességű munkavállalókat alkalmazva felújította ezeket a kerékpárokat, és jelenleg a sárvári TDM hat ilyen kerékpárral rendelkezik, amiket alacsony áron bocsátanak kölcsönzésre.

¹¹ <http://www.sarvar.hu/hu/info/szabadido/sihu-a-varosnezo-kisvonat/>



Ami a gépjárművek parkolását illeti, Sárváron a parkolóhelyeket a Sárvár város Önkormányzata üzemelteti, így az ebből befolyó összeg az önkormányzatnál csoportosul. A városközpontban az autók egy órán keresztül díjmentesen parkolhatnak, csak ezután díjköteles a szolgáltatás. Az időtartamot egy szélvédőre helyezett órával ellenőrzik. A Nádasdy Ferenc vár előtti parkolóhelyek is díjkötelesek, azonban a díjszabás elég jelképes. Ez a parkolóhely rendelkezik „okos rendszerrel”, így a parkolási díjat okostelefonos alkalmazás segítségével is teljesíteni lehet. A Gyógyfürdő szintén rendelkezik saját parkolóhelyekkel, amely ingyenesen használható a vendégek körében. Azonban, nyáron, a turisztikai csúcsideszakban kevésnek bizonyul az a több száz parkolóhely, így a Gyógyfürdő vendégei más parkolóhelyeket kényszerülnek keresni.

Ami a telekocsi használatot illeti, ennek a környezetbarát közlekedési módnak nincsen szervezett formája a sárvári FUA-ban, azonban sok munkavállaló összefog és választja ezt a fenntartható közlekedési módot, hogy elérje a munkahelyét.

Országos szinten azonban több telekocsi rendszer (car-pooling) található az interneten, amelyek egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek. Ilyen oldalak például az Oszkár és a BlaBla telekocsi rendszerek, amelyek összekötik a városok között egy irányba tartó autósokat és utasokat, akik így olcsón és kényelmesen utazhatnak együtt. Magyarországon a statisztika szerint több százezer lakos él ezzel a fenntartható, környezetbarát és kedvező árú szolgáltatással. A sárvári FUA lakosai, illetve a FUA-ba érkező utasok is előszeretettel használják ezeket a rendszereket. Az említett oldalaknak a segítségével a sofőr beállíthatja az utazás dátumát, elindulási és érkezési helyét, az utasok pedig ezek közül kedvező áron választhatnak úticéljuknak megfelelően. A telekocsi rendszer nem csak azért kedvező, mert az utas(ok) és a sofőr is anyagilag spórolhat az utazáson, hanem azért is, mert ez a fajta közlekedési mód nagymértékben hozzájárul a környezet védelméhez is. Az úton lévő autók számának csökkentésével a telekocsi rendszer kedvezően hat a környezetszennyezés csökkentésére, emellett csökkenti a szükséges parkolóhelyek számát is, valamint globális szempontból mérsékli az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását. Az említett előnyökön kívül a telekocsi szociális pozitívumokkal is rendelkezik; Az utazás során új kapcsolatokat építhetnek az egy autóban utazó utasok, valamint a közös vezetés



csökkentheti a vezetői stresszt is, ami pedig a közúti balesetek számának csökkenéséhez vezethet.¹²

A telekocsi rendszer mellett a sárvári ipari park a munkába járáshoz céges autóbusszt biztosít a munkavállalói számára, így a dolgozóknak nem szükséges autóra ülniük, ezzel is elősegítve a környezetbarát közlekedést.

Sárváron és az egész FUA-ban számos lehetőség nyílik autókölcsönzésre, ami ugyancsak egy fenntartható közlekedés mód.

A sárvári FUA nem rendelkezik P+R parkolóhellyel és Freight Quality „Minőségi Fuvarozás” partnerséggel sem.

Az elektromos kerékpárrendszer implementálásával, ami a városvezetés határozott terve, a környezetbarát és fenntartható közlekedési módok bővülnének, ami ugyancsak egy push lépés lenne.

2.5. Az alacsony szén-dioxid kibocsátást korlátozó veszélyek és fenyegetések

GYENGESÉGEK (WEAKNESSES)

- *Sem Sárvár, sem a FUA nem rendelkezik LEZ-zel (Low Emission Zone, Alacsony CO2 kibocsátású zóna)*
- *A FUA egyetlen településén sincs helyijáratos tömegközlekedés, kivéve a májustól októberig közlekedő SIHU vonatot Sárváron*
- *A telekocsi rendszernek nincs*

¹² <https://www.oszkar.com/> <https://hu.wikipedia.org/wiki/Telekocsi>

https://www.blablacar.hu/?comuto_cmkt=HU_GS_ACQ_ALL_WEB_OT-COMPETITOR_NONE&utm_source=GS&utm_campaign=HU_GS_ACQ_ALL_WEB_OT-COMPETITOR_NONE&gclid=COfl5p7D9tMCFcwV0wodyOcl3g



szervezett formája

- *Nincs P+R parkoló Sárváron és a FUA-ban sem*
- *Sárvár és a FUA sem rendelkezik FQP-val (Freight Quality Partnership, „Minőségi Fuvarozás partnerséggel) sem.*
- *Nem mindegyik településen van vasútállomás a sárvári FUA-ban*
- *A FUA több községe is nehezen megközelíthető autóbusszal is (kevés járat van)*

VESZÉLYEK (THREATS)

- *Folyamatosan növekszik a hagyományosan működő gépjárműveknek a száma*
- *Az elektromos járművek beszerzése és fenntartása költséges*
- *A sárvári FUA lakosai nem elég környezettudatosak*
- *Nem készül el időben a sárvári SECAP dokumentum*
- *A tervekben meghatározott kerékpárutak építése időigényes és drága lesz*
- *A Gyógyhely parkolóhely kapacitása a főszezonban nem lesz elegendő*



A Sárvári FUA-ról készült SWOT elemzésből kitűnik, hogy számos olyan gyengesége és veszélye van a térségnek, amelyek az alacsony szén-dioxid kibocsátás népszerűsítését gátolják. Ebbe a körbe tartozik például, hogy Sárvár és a FUA sem rendelkezik LEZ-el, Emellett további gyengeségként említhető, hogy Sárváron a helyközi járatok és a SIHU vonat kivételével nincs helyijáratos tömegközlekedés. Ami a FUA többi települését illeti, ők sem rendelkeznek helyijáratos autóbussz közlekedéssel, illetve néhány községben nincsen vasútállomás sem, sőt az autóbusszjáratok sűrűsége sem megfelelő.

Ami a veszélyeket illeti, fő problémának tűnik, hogy a sárvári FUA-ban folyamatosan növekszik a hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik száma, a lakosok nem elég környezettudatosak, így a szén-dioxid kibocsátás csökkentése a közlekedés terén is problémába ütközhet.



3. A sárvári FUA stratégiai célkitűzései

3.1. Lehetőségek a sárvári FUA fenntartható közlekedésében

ERŐSSÉGEK (STRENGTHS)

- Több forgalomkorlátozó intézkedés és fenntartható, környezetbarát közlekedési mód került már bevezetésre
- A tehergépjárművek közlekedését korlátozzák a Sárvári városközpontban
- Az M86-os gyorsforgalmi út megépülésével majdnem teljesen megszűnt a tranzitforgalom a FUA településein
- A Gyógyhely területén 30 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben
- Sárvár rendelkezik helyi városon belüli kisvasúttal (SIHU)
- Fenntartható kerékpárkölcsonzésre van lehetőség
- A Fürdő környékén már megépült a kerékpárút
- A Gyógyhely területére-célforgalom kivételével- nem hajthatnak be a 12 tonnát meghaladó járművek
- A sárvári ipari parkba sok munkavállaló telekocsi módon jut el a munkahelyre
- Az ipari park rendelkezik céges autóbusszal, amely a munkavállalókat szállítja a munkahelyre/ről
- A tervek szerint 2017 őszén elkészül a sárvári SECAP dokumentum
- A sárvári fürdő saját parkolóhellyel



rendelkezik, amely egész évben ingyenesen használható a vendégek számára

- *A Nádasdy kastély előtt csak jelképes a parkolódíj*
- *A Nádasdy kastély előtti parkolóhely bekapcsolódott az okos rendszerbe, így okostelefonon is be lehet fizetni a díjat.*

LEHETŐSÉGEK (OPPORTUNITIES)

- *A nemzeti, a regionális és a helyi irányelvek is nagy hangsúlyt fektetnek az alacsony CO2 kibocsátású közlekedésre*
- *Sárvár város tervei között szerepel az elektronikus kerékpár telepítése, ami egy fenntartható és környezetbarát közlekedési mód lenne*
- *A CO2 kibocsátás csökkentése érdekében alternatív meghajtású járművek használata a cél*
- *Folyamatban van a Fenntartható Városi Közlekedési Terv készítése az egész Sárvári FUA-ra nézve*
- *További kerékpár,- és gyalogos utak megépítéséről, és a jelenlegiek fenntartásáról és kibővítéséről szólnak a*



Sárvárról és a FUA-ról szóló dokumentumok

- *Alternatív meghajtású járművek beszerzése szintén a tervek között szerepel (elektromos kerékpárok vásárlásának a jövőben)*
- *Nemzetközi kerékpárutakhoz való csatlakozás*
- *A megye központi szerepet betöltő települései intermodálisan és környezettudatosan megközelíthetők lesznek*

A sárvári FUA-ról a fenntartható közlekedés tekintetében készült SWOT analízisben megfigyelhető, hogy a térség már számos olyan eredményt ért el, illetve tervez, amelyek a környezetbarát, fenntartható közlekedést biztosítják.

Az erősségek közé sorolható a tervek szerint 2017 májusában elkészülő SECAP dokumentum, ami a térség energiahatékonyságát hivatott növelni. Emellett a FUA-ban végbemenő „push” (sárvári kisvasút, kerékpár,- gépjárműkölcsonzési lehetőségek, telekocsi rendszer, céges autóbuszjáratok) és a „pull” lépések (tehergépjármű-forgalom korlátozása, sebességkorlátozás, az M86-os gyorsforgalmi út megépülése) mind-mind az előnyök közé tartoznak.

A SWOT elemzés lehetőségek részében is találhatunk néhány elemet, ami a fenntartható közlekedést szolgálhatja a jövőben. Fontos kiemelni, hogy a nemzeti, megyei és városi közlekedési tervek összhangban vannak, és a szabályozások mindegyike a fenntartható, alternatív közlekedési módok preferálásban érdekelt. Ezt gyalogos,- és kerékpárutak javításával és újak építésével szeretnék elérni a tervek.



3.2.: Stratégiai célok a sárvári FUA alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedése tekintetében

3.2.1. Megyei szintű, alacsony szén-dioxid kibocsátáshoz hozzájáruló programok

A következő alfejezetben két olyan megyei szintű program kerül bemutatásra, amelyeknek mindegyike kiemelkedő ágazatként tekint a közlekedésre, azon belül is a fenntartható és környezetbarát közlekedési módoknak az előnyben részesítésére.

3.2.1.1. Vas Megye Integrált Területi Programja 2014-2020

A stratégiai programrész célja, hogy középtávon kijelölje azokat a fejlesztési célokat és tevékenységeket, melyek Vas megyében- így beleértve a sárvári FUA településeit is- megvalósulhatnak.

Ebben a Területfejlesztési Programban az alacsony CO₂ kibocsátású közlekedésre való átállás egy kiemelkedő prioritás. A Program fő célkitűzése, hogy fejlesszék a környezetbarát közlekedési rendszereket, valamint segítsék elő a fenntartható közösségi mobilitást. Az elvárt eredményekhez hozzátartozik, hogy a napi utazások esetén nőjön a fő közlekedési eszközként a gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya. Ezt a célt megyei szinten fenntartható települési közlekedésfejlesztéssel és társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztéssel próbálja elérni a Területfejlesztési Program.

A program kiemelt prioritása a fenntartható települési közlekedésfejlesztés, amelynek egyik fő eleme a kerékpározás népszerűsítése. Cél, hogy növekedjen a városon belüli és a városrészek közötti kerékpárutak száma. Emellett megyei szinten tervben van B+R és P+R parkolók létesítése és kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek kialakítása is. Ezenkívül gyalogos közlekedési zónák, forgalomcsillapított övezetek kialakítása is részét képezik a jövőbeli terveknek. Az említett intézkedésekből látható, hogy a program nagy hangsúlyt fektet a kerékpáros közlekedésre, amit az is mutat, hogy a kerékpárforgalmi hálózatbővítés, a hálózatok kialakítása, és kerékpáros-barát útvonalak kijelölése mind-mind fontos elemei a megyei terveknek.



Ami a közösségi közlekedést és közlekedésbiztonságot illeti, buszfordulók, buszsávok, buszöblök, buszvárók, azaz a forgalmi épületek, forgalmi pálya fejlesztése is kardinális elemei a programnak. Olyan személyszállítási intermodális csomópontok fejlesztése a cél, ahol a beruházási ráfordítás kevesebb, mint 50%-a kapcsolódik a kötőtpályás létesítményhez (pl. autóbusszpályaudvarokhoz). A program Községi közlekedés igényalapú szervezése: pl. hátrányos helyzetű településeken, illetve turisztikai, napi munkába járási célból menetrend bővítése.

Az e-jegyrendszer kialakítása, a különböző utastájékoztató, forgalomirányító és egyéb közlekedési informatikai rendszerek fejlesztése is fontos része a fenntartható települési közlekedésfejlesztésnek.

A program ezen kívül célul tűzi ki, hogy növekedjen a megújuló energiaforrásból előállított energiameennyiség a teljes bruttó energiafogyasztáson belül.¹³

3.2.1.2. Vas megye gazdaságfejlesztési fókuszú operatív programja 2014-2020 (készült 2015-ben)

Ez a 2015-ben elkészült operatív program megyei szinten több fejlesztési területet érint, a teljesség igénye nélkül a vállalkozás fókuszú gazdaság-fejlesztéstől kezdve, a turizmuson és az energiahatékonysági programon keresztül a közlekedésfejlesztési programig. A Sárvári FUA települései mind Vas megyéhez tartoznak, így a programban leírt tervek, irányvonalak ezekre a településekre is vonatkoznak.

Az Operatív Program megyei szinten magában foglalja a közlekedési fejlesztési terveket is, amelyeknek a fő célja, hogy a megyében lévő térségek és a megyében lévő települések környezettudatos elérhetősége többféle közlekedési eszközön nagymértékben javuljon.

Az Operatív Program különféle alcélokat tartalmaz, amelyek hozzájárulnak a megye külső és belső környezettudatos elérhetőségének a javításához. Ilyen alcélok közé tartozik az alacsony szén-dioxid-kibocsátású gazdaságra való áttérés támogatása. Emellett, a

¹³Vas megye Integrált Területi Programja 2014-2020 Tervezet 2014. október 31:
http://www.vasmege.hu/upload/koncepcioik/1300_6417_ITP_VAS_megye_1.0.pdf



fenntartható közlekedés elősegítése és a kulcsfontosságú hálózati infrastruktúrák előtti akadályok elhárítása is kiemelt alcéljai a programnak.

A közösségi közlekedés fejlesztése program keretein belül az alternatív meghajtású közlekedési eszközök beszerzése egy rendkívül fontos cél, amelynek segítségével egyszerre valósul meg a járműpark környezetbarát megújítása és az egyedi vonzerő létrehozása.

Megyei szinten a településeken belüli kerékpáros közlekedés fejlesztése is a projektcsomagok közé tartozik. A csomag célja, hogy a településeken belüli kerékpározás biztonságosan megoldható legyen, ezt pedig a már meglévő kerékpárutak és kerékpározható utak karbantartásával, valamint új kerékpárutak és kerékpársávok kialakításával tervezik elérni. Az Operatív Program további célkitűzése hogy mind a helyi lakosság napi rutinja során, mind turisztikai szempontból megvalósuljon a kerékpárutak hálózata. A megvalósításra kerülő céltevékenységek közé tartozik a helyi jelentőségű kerékpárút és kerékpározható út kiépítéses és az eddig hiányzó szakaszok pótlása is. A kerékpáros közlekedés fejlesztési program további célja, hogy a megye településein belül és a települések között csökkenjen a kerékpáros közúti balesetek száma, ezzel párhuzamosan pedig nőjön a **kerékpárral közlekedők aránya**.

Ami kifejezetten a sárvári FUA településeinek a közlekedésfejlesztését illeti, a fenntartható települési közlekedésfejlesztés egy kiemelt célkitűzés. Ebbe beletartozik a települési úthálózatok felújítása is a FUA több önkormányzatánál is, így több önkormányzati út és járda felújítása is a tervezett tevékenységek között szerepel. ¹⁴

3.2.2. Közlekedési irányelvek városi szinten:

Helyi szinten Sárvár fő mobilitási stratégiai dokumentumai a következők:

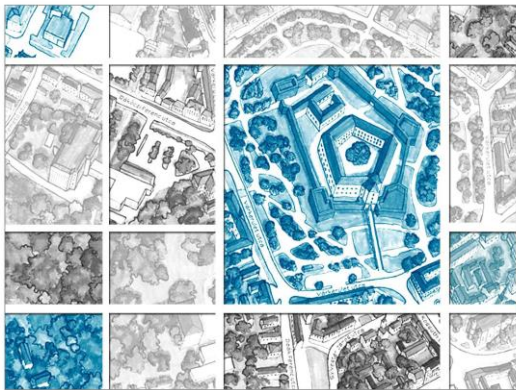
- Sárvár város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2014-2020
- Sárvári Gyógyhelyfejlesztési Stratégia 2014-2020

A következő fejezetben az említett két mobilitási stratégia kerül bemutatásra, köztük azok az irányelvek, amelyek hozzájárulnak a fenntartható és környezetbarát közlekedéshez, ezzel párhuzamosan pedig az alacsony szén-dioxid kibocsátást is elősegítik.

¹⁴ Vas Megye Gazdaságfejlesztési Fókuszú Operatív Programja
2014-2020 készült: 2015. június 20.

SÁRVÁR

INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA



2014-2020

3.2.2.1. Sárvár *Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020 (elkészült 2015 áprilisában)*

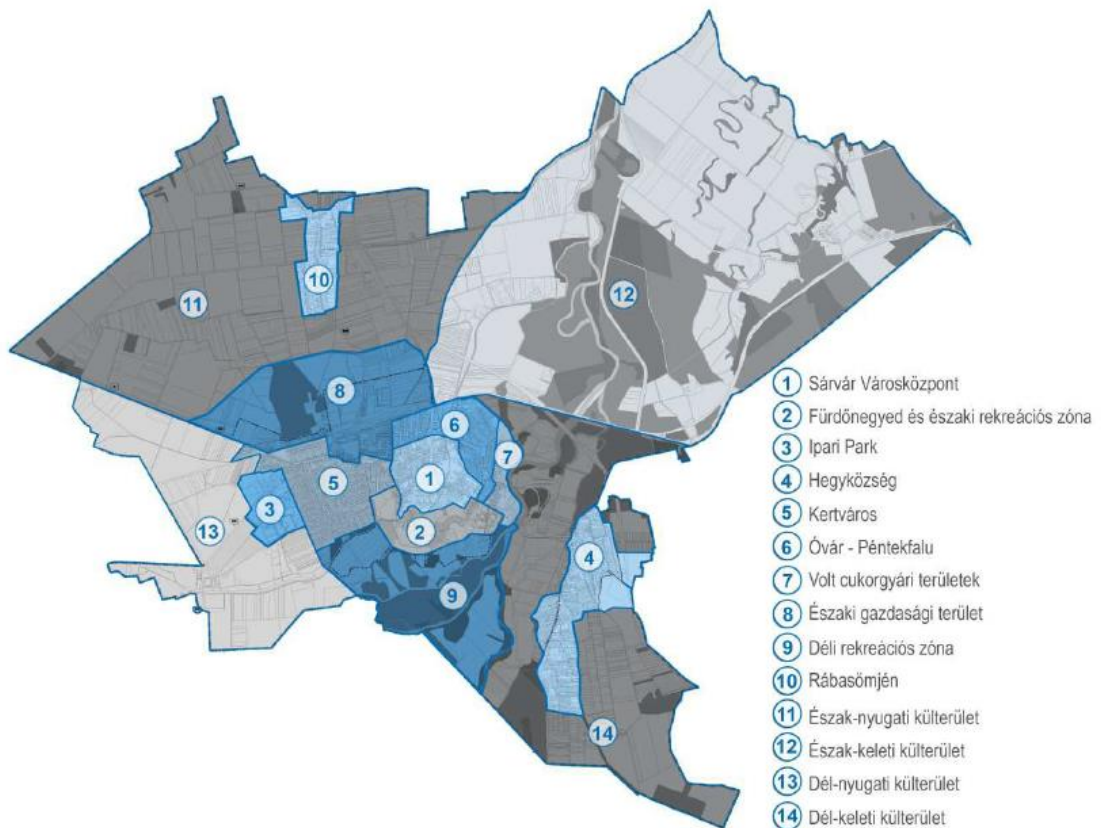
Az Integrált Településfejlesztési Stratégia feladata:

Az Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS) a Településfejlesztési Konceptióban meghatározott hosszú távú célok elérése érdekében középtávra (7 év) határozza meg Sárvár város fejlesztésének főbb irányait és a szükséges konkrét beavatkozásokat. Eszerint az ITS középtávú elképzelései - tematikus célokba rendezve - illeszkednek a koncepcióban rögzített hosszú távú célokhoz, és egytől-egyig a hosszú távú jövőkép elérését

szolgálják.

Sárvár - városszerkezetét és egyes településrészeinek jellegzetes karakterét tekintve - igen sokszínű város. Önállóan élő és működő városrészek lehatárolása ennek ellenére meglehetősen nehéz, hiszen még az egyes-történelmileg kialakult - városrészek határai sem azonosíthatók már be pontosan.

Sárvár *Integrált Településfejlesztési Stratégiája* a város teljes közigazgatási területét 14 részre osztja (ezen belül 4 külterületi „városrész” került kijelölésre). A Stratégia a városrészek területén akcióterületeket és önálló projekteket is meghatároz.



A Stratégiában megfogalmazott jövőkép szerint “Sárvár, mint nemzetközi gyógyhely, az itt élő sárvári polgárok és az idelátogató vendégek számára egy lakható és mind magasabb életszínvonalat kínáló, szolgáltató autonóm várossá válik”. A város jövőképeének elsődleges célja, hogy Sárvár gazdasági, azon belül turisztikai versenyképessége erősödjön.

A jövőkép és az átfogó cél elérése érdekében a stratégiában három fejlesztési terület különül el, azokon belül pedig további részcélok kerültek megfogalmazásra. Ezek a fő területek a következők: Turizmusfejlesztés, Városfejlesztés, Emberi Erőforrás fejlesztése.

A Stratégia egyik tematikus célja egy élhető, ugyanakkor turisztikailag is vonzó településközpont kialakítása, amit többek között a **gyalogos területek kiterjesztésével** szeretnének elérni.

A turizmusfejlesztésen belül kiemelkedő feltétel a város külső megközelíthetőségének javítása, és a városon belüli **egyéni és közösségi közlekedési módok (autóbusz, kerékpár, gyalogos)** megfelelő színvonalának biztosítása, emellett a hozzájuk tartozó

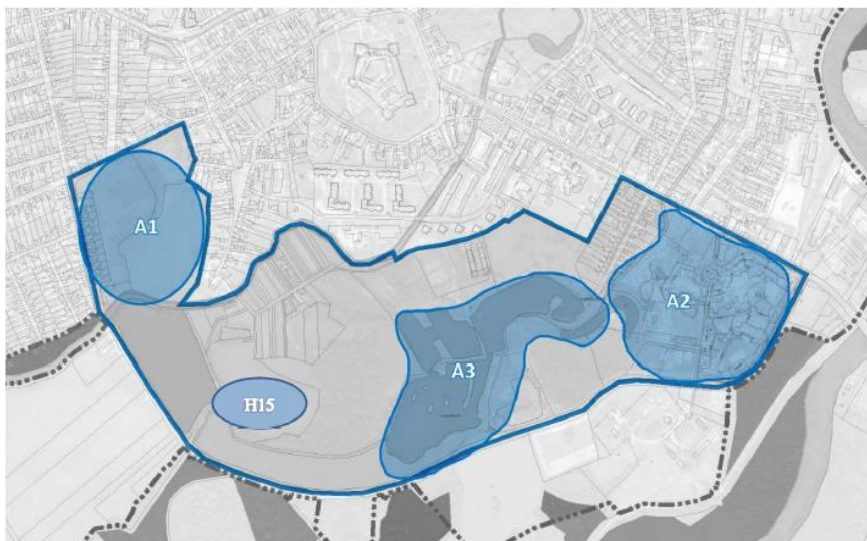
megfelelő információs rendszer (turisztikai táblarendszer, internetes tájékoztató) kiépítése is fontos feladat.

Sárváron kiemelt szerepet kap a fenntarthatóság és környezettudatosság elvének érvényesítése. Célkitűzés a károsanyag-kibocsátás, ezáltal a környezetterhelés csökkentése, ami a fenntartható fejlődést biztosítja, amit különböző módokon szeretnének elérni. Cél, hogy növekedjen a napi utazások esetén a **fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya**. Ennek egyfajta módja a **CO2 kibocsátás csökkentése a járműveknél**, ezzel párhuzamosan pedig a **környezetbarát, alternatív meghajtású járművek támogatása és használata**. Ezen kívül a gyalogos- és kerékpáros közlekedés fejlesztés (sétaútvonalak gyalogos zónák,

pihenőhelyek kiépítése) is fontos szerepet játszik a Stratégiában.

A teljesség igénye nélkül a Stratégia részét képezi **gyalogos átkötés kialakítása a belvárosi főút és a Dózsa György utca között**, gyalogos átkötés kialakítása

2. FÜRDŐNEGYED ÉS REKREÁCIÓS ZÓNA



a belvárosi főút és a Spirit Hotel között, a termálfürdő és Hegyközség között önálló kerékpárút és gyalogos sétány kiépítése valamint az Ikervár út szélesítése a település belső forgalmának csillapítását eredményezi.

A Déli Rekreációs Zöldzónában a folyó menti töltés alkalmas egy **regionális kerékpárút kialakítására**, amely részben a folyóvölgy élővilágának megismerését, részben a mellette fekvő települések bemutatását is szolgálhatja.

Az 1968-ban Sárvárhoz csatolt Rábasömjén a központi várostesttől különálló, „leszakadt” belterületi városrész. A szeparáció csökkentése miatt a **Sárvár-Rábasömjén kerékpáros útvonal kiépítése** is tervben van a Stratégiában.



Sárvár város és így a Stratégia is nagy hangsúlyt fektet a környezetbarát közlekedési módokra, ezt bizonyítja az is, hogy több új kerékpárút építése is tervben van, amelyek egyszerűbbé teszik a városon belüli kerékpárközlekedést. Emellett a kerékpározáshoz szükséges szolgáltatások kiépítése (pihenőhely, tárolók) is részét képezi a Stratégiának. A káros-anyag kibocsátás, a környezetterhelés csökkentése és a levegőtisztaság védelme érdekében a Stratégiában megfogalmazták a korszerű járművek beszerzését is.

A Községi közlekedésfejlesztési program keretein belül a vasúti pályaudvar felújítása és körforgalmú csomópont kiépítése beleértve körforgalom, P+R parkolók és kerékpártárolók kiépítése szerepel. Ezenkívül ehhez a tematikus célhoz tartozik az autóbuszjáratok átszervezése, új megállóhelyek kialakítása a Kertváros, és az új köztemető irányába.¹⁵

3.2.2.2. Sárvár Gyógyhelyfejlesztési Stratégia 2014-2020

Sárvár a fürdő népszerűségének köszönheti fejlődését. Európa szerte évente több mint egymillió turista érkezik Sárvárra, hogy igénybe vegye a gyógyfürdő, a wellness szállodák és más turisztikai látványosságok szolgáltatásait. A településnek sikerült kihasználnia a környék további, ismert fürdőhelyei (pl. Bük, Hévíz, Zalakaros; illetve a Balaton) közelségéből származó előnyöket, amelyek a város fürdő- és szálloda-létesítményeit sikeressé tették. A nagyon gyors ütemben kiszélesedett vendégkör, a folyamatosan épülő szállodák, a mennyiségi bővülés mellett az igényes minőségi fejlődést is szem előtt tartó egészségturisztikai szolgáltatás-rendszer alapozza meg azt, hogy Sárvár az egészségturizmuson belül komoly, nemzetközi szintű gyógyturisztikai célponttá, gyógyhellyé váljon. A Gyógyhelyfejlesztési Stratégia a fejlesztések irányvonalait jelöli ki.

A stratégia alapvető célja, hogy összehangoltan valósuljanak meg a fejlesztések, illetve hogy a megjelenő pályázati lehetőségeket a város hatékonyan fel tudja használni. Ennek érdekében a Gyógyhelyfejlesztési stratégia feltárja a településfejlesztés lehetséges irányait, valamint a kifejezetten gyógyhelyhez kapcsolódó projekt lehetőségeket.

A Stratégiai dokumentum kifejti az Integrált Településfejlesztési Stratégia turizmusfejlesztéssel kapcsolatos-Sárvár nemzetközi Gyógyhellyé válása- stratégiai céljait.

¹⁵ Sárvár Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020:
http://www.sarvarvaros.hu/files/_sarvarvaros/download_files/2749/ITS_modositott1.pdf



Annak érdekében, hogy a gyógyhely és más turisztalátványosságok (Sárvári Nádasdy vár) képét fenntartsa a városnak szüksége van a tiszta levegő biztosítására. Több intézkedés (új, biztonságos gyalogos utak építése a városközpont és a Gyógyhely között, kerékpárútfejlesztés) is segít megvalósítani ezt a kívánt célt. A cél elérése érdekében szoros együttműködés szükséges az önkormányzattal, a turisztikai vállalatokkal (fürdő, szállodák) és a helyi a TDM-mel is.¹⁶

3.2.3. Területi Operatív Program (TOP) pályázatainak Vas megyei nyertesei

2017. május 2-án hivatalosan is nyilvánosságra hozták a Területi Operatív Program (TOP) pályázatainak Vas megyei nyerteseit.

A pályázat segítségével a következő években nagymértékű beruházások indulhatnak el több településen is a 21 milliárd forintnyi támogatási összegből.

A Program több fejlesztési területet célt meg, köztük a közlekedés fejlesztését, azon belül is a környezetbarát közlekedési módok preferálását.

Minden településvezetőnek érdeke volt, hogy a jelenlegi fejlesztéspolitikai ciklusban sikerre vigye a települését. A Magyar Kormány olyan fejlesztéspolitikára törekedett, amelyben minél közelebb kerülnek a pályázatok a településekhez. A májusi bejelentés során számos nyertes pályázatot sorolhatunk most fel, minden egyes fejlesztés révén az adott település lépésről lépésre előbbre tud jutni. A fejlesztések érinteni fogják többek között Sárvárt Celldömölköt, Kőszeget, Répcelakot, Büköt, Vépet, Csepreget, amely önkormányzatok több százmillió forintos támogatásban részesülnek. Azonban nem csak a városok, hanem a kistelepülések közül is számos helyen sikerül évtizedes akadályokat megoldanunk a fejlesztések által.

A fenntartható közlekedés, és azon belül a kerékpáros közlekedés népszerűsítése nagy szerepet játszik a pályázatokban. A „Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében” nevet viselő projekt 300 millió forintos támogatásban részesült. A projekt keretében

¹⁶ Sárvár Gyógyhelyfejlesztési Stratégia 2014-2020



Celldömölkötől az országhatárig, az Észak-Vas megyei gyógyfürdőhelyek-beleértve Sárvárt is-között lesz kerékpárutas összeköttetés.

A fenti példákból látható, hogy a Területi Operatív Programnak Vas megyei nyertesei is vannak, közte a sárvári FUA is. A “Kerékpáros turizmus fejlesztése Vas megyében” nevű projekt keretében épülő gyógyfürdőket összekötő kerékpárút nem csak a környezetbarát közlekedési módot fogja szolgálni, hanem kiváló rekreációs lehetőséget is fog biztosítani a helyiek és a megyébe érkező turisták számára.¹⁷

4.A sárvári FUA rövid,- közép,- és hosszútávú tervei a fenntartható közlekedési módokkal kapcsolatban

A tervek szerint 2017 második felében elkészül Sárvár város SECAP dokumentuma (Sustainable Energy and Climate Action Plan; Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv), ami a város és egyben a térség energiahatékonyságát fogja javítani. A dokumentumban lévő információk felhasználásának köszönhetően csökkeni fog a város és az egész FUA széndioxid kibocsátása, ami egy fenntartható és környezetbarát jövőt biztosít a térség lakosai és az idelátogató turisták számára.

A Területi Operatív Program keretein belül megvalósuló, a vas megyei gyógyfürdőket összekötő kerékpárútépítés már ebben az évben elindul, így ebből a fejlesztésből már a közeljövőben profitálhat Sárvár és az utat érintő települések is.

Az előző fejezetben megemlített dokumentumokból kitűnik, hogy több kerékpár- illetve gyalogosút renoválása és újak építése is tervben van, amik rövid, és középtávú periódusban is.

Sárvárnak eltökélt célja **elektromos kerékpárok** és a hozzájuk kapcsolódó töltőállomás telepítése. Az elektromos kerékpárok telepítése nem csak környezetbarát célt szolgál,

¹⁷<http://vaol.hu/gazdasag/vas-megye-top-palyazatok-penzugyi-tamogatas-teruleti-operativ-program-1833215>



hanem hozzájárulnának az egészséges életmódhoz és a rekreációhoz egyaránt. Emellett pedig a helyi közlekedési feltételeket is tudnák javítani.

Az előző fejezetben bemutatott dokumentumokban olvasható, hogy a fenntartható közlekedés biztosítása kiemelt szerepet játszik, a megyei és városi stratégiai dokumentumokban egyaránt. A dokumentumokban olvasható, hogy Vas megye, így a sárvári FUA települései közt az intermodális közlekedés biztosítása egy kitűzött cél a jövőben, azonban ez a hosszú távú tervek közé sorolható.



5. Alacsony szén-dioxid kibocsátást elsősegítő intézkedések a sárvári FUA-ban

5.1. Rövid távú célok

5.1.1. Elektromos kerékpár telepítése Sárváron

1. intézkedés	
Az intézkedés leírása (Mi?)	Elektromos kerékpár vásárlása, és a hozzá kapcsolódó töltőállomás telepítése
Megcélzott stratégiai célok (Miért?)	Alternatív közlekedési eszköz népszerűsítése
Az intézkedés megvalósítási helye (Hol?)	Sárvár városközpont
Az intézkedés megvalósítási ideje (Mikor?)	A SOLEZ projekt végére (2019)
A feladatokat ellátó hatóságok (Kik?)	Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Kft.
Az érintett célcsoportok (Hogyan?)	Sárvár Város Önkormányzata, Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Kft., Gyógy- és Wellnessfürdő Sárvár
Az intézkedés anyagi ráfordítása (emberi, tudás, finanszírozási) (Mennyibe kerül)	3-4 millió HUF

A fentebb említett irányelvekből kitűnik, hogy Sárvár és a FUA tekintetében fontosak a smart city elemek, illetve az ott megvalósításra kerülő fenntartható közlekedési módok, amelyek a jövőben más településeken is megjelenhetnek.

Az elektromos hajtású közlekedés a 21. század egyik legnagyobb vívmánya, melynek elősegítése fontos feladat. Sárvár város határozott elképzelése elektromos kerékpárok vásárlása, ezzel is hozzájárulva a hagyományos tüzelőanyaggal működő járművek háttérbeszorításához, és a környezetbarát és fenntartható közlekedési módok preferálásához. Az elektromos kerékpárok telepítése Sárvár, valamint az egész FUA turizmus,- és gazdaságfejlesztésében is nagy szerepet játszana. Emellett fontos megemlíteni, hogy a telepíteni kívánt kerékpárok nem csak környezetbarát és fenntartható módjai lennének a városi közlekedésnek, hanem az egészséges életmódhoz is hozzájárulnának. Az elektromos kerékpárok használata rendkívül hasznos szabadidős és rekreációs lehetőséget nyújtana a Sárváron és a FUA-ban élők számára, de természetesen



az idelátogató belföldi és külföldi vendégek is igénybe vehetnék ezt az alternatív közlekedési eszközt rendkívül alacsony kölcsönzési ár kifizetésével.

Az elektromos kerékpár egy gyűjtőfogalom, amely minden olyan kerékpártípust jellemez, melyet elektromos motorral hajtunk. Mivel az évek alatt több külön típusra váltak szét az elektromos kerékpárok, ezért érdemes megkülönböztetni őket.

Sárvár város, azon belül is a helyi Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Kft. hat darab Pedelec típusú elektromos kerékpárt szeretne vásárolni. A Pedelec egy mozaikszó, három angol szóból tevődik össze, a pedal+electric+cycle (pedál+elektromos+kerékpár) szavak összevonásából alakult ki. Ezzel ellentétben az e-bike minden olyan elektromos rásegítéssel ellátott kerékpár, mely pedálozás nélkül is mozgásba hozható. A jelenlegi jogszabályok alapján ez a típus már nem minősül kerékpárnak, használatához rendszám és bukósisak viselése is kötelező.



Sárvár által vásárolni kívánt Pedelec típusnak a lényege, hogy csak akkor működik az elektromos rásegítés, amikor a használó pedálozik is. Ezek alapján egyfajta hibrid rendszernek tekinthető, mely csak abban az esetben segít rá a hajtásra, ha közben van tekerés is. Az Európai Unió szabályozások szerint a

Pedelec nem rendelkezhet "gázkarral" mint a motorkerékpárok, hanem vagy a pedál fordulatót figyeli egy szenzor, vagy a pedálozási nyomatót. A pedálozás befejezése után a rásegítésnek azonnal meg kell szűnnie. Így a Pedelec lényege, hogy a villanymotor vezérlése a pedálok fordulatszámára és a pedálokra kifejtett erő alapján szabályozza a motor fordulatszámát, teljesítményét. Ennélfogva, minél erősebben és gyorsabban hajtja a kerékpárost a pedálokat, annál jobban segít a villanymotor.

Az elektromos hajtással is rendelkező kerékpárok közül az Európai Unió szabályozásai szerint az minősül ténylegesen kerékpárnak, ami PEDELEC rendszerű (tehát az elektromos hajtás csak a pedálozással együtt aktív, annak hiányában minden további teendő nélkül megszűnik), a motor teljesítménye nem haladja meg a 250 W-t és a motor legfeljebb 25



km/h sebességig segít a kerékpár hajtásában. Ha ezek közül a feltételek közül bármelyik nem teljesül, vagyis az elektromos kerékpár erősebb, gyorsabb és/vagy pedálozástól függetlenül vezérelhető a motorja, akkor az a szabályozások szerint már nem minősül kerékpárnak.

Ami a kerékpárok akkumulátorát illeti, ma már szinte csak lítiumos akkumulátorokkal vannak forgalomban. Ez a típus a ma sorozatban gyártott akkumulátorok legkorszerűbb fajtája, az elektromos autókban is ilyen típust használnak. Tömegükhöz képest ezek az akkumulátorok tárolják a legtöbb energiát, ezek bírják ki a legtöbb töltés-kisütés ciklust, emellett előnyük, hogy bármikor tölthetők, nem kell őket lemeríteni töltés előtt sem, emellett nem igényelnek semmilyen karbantartást sem. Egy megfelelő lítium akkumulátor hozzávetőlegesen 2000 töltési ciklust bír ki jelentős kapacitás csökkenés nélkül, ami mindennapos használat mellett is 5-6 évet jelent.

Egy átlagos elektromos kerékpár egy feltöltéssel, átlagos használat mellett probléma nélkül használható 50-60 km-n keresztül. A kerékpárok töltési ideje általában 3-4 óra, de 5-5.5 óránál nem több, és feltöltésükhöz elég a normál 230V-os hálózat is.¹⁸

5.1.2. Mobilitással kapcsolatos mobilapplikáció kifejlesztése a Sárvári Funkcionális Területen

2. intézkedés	
Az intézkedés leírása (Mi?)	A fenntartható közlekedés elsősegítését szolgáló IKT eszköz, mobilapplikáció kifejlesztése, mint hozzáadott érték-alapú szolgáltatás
Megcélzott stratégiai célok (Miért?)	Alternatív közlekedési módok népszerűsítése és turizmus erősítése a Sárvári Funkcionális Területen
Az intézkedés megvalósítási helye (Hol?)	Sárvár FUA
Az intézkedés megvalósítási ideje (Mikor?)	2018-as év vége
A feladatokat ellátó hatóságok (Kik?)	Sárvár Város Önkormányzata, Sárvár

¹⁸ GEPIDA E-Bike ismertető: http://www.mathekerekpar.hu/index.php?gepida_pedelec

Gepida Reptila 1000 Pedelec: <http://www.bicyclewebshop.com/?756,gepida-reptila-1000-pedelec>

Az Elektromos Kerékpár: <http://everda.hu/elektromos-kerekpar/>



	Tourist & TDM Nonprofit Kft., IKT eszközök fejlesztésével foglalkozó cégek
Az érintett célcsoportok (Hogyan?)	Sárvár Város Önkormányzata, A sárvári FUA többi települése, Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Kft., Gyógy- és Wellnessfürdő Sárvár, Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zártkörűen működő Részvénytársaság, Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút ZRT.
Az intézkedés anyagi ráfordítása (emberi, tudás, finanszírozási) (Mennyibe kerül)	4-5 millió HUF

A SOLEZ projekt kiemelkedő célkitűzése a fenntartható közlekedés, illetve környezetbarát közlekedési módok preferálása. A projektben résztvevő hét különböző országból érkező tíz partner, így köztük Sárvár, és a Funkcionális Városi Terület is mind azon munkálkodik, hogy megvédje a megnövekedett forgalom káros hatásaitól a város főbb területeit Környezetvédelmi Zónák (LEZ) kialakításával és más intézkedések segítségével is.

Ehhez a tervhez nyújt segítséget a sárvári FUA-ban hozzáadott érték alapú szolgáltatásként tervezett mobilapplikáció, amely ugyancsak a környezetbarát és fenntartható közlekedési elemek népszerűsítésére helyezi a hangsúlyt. Az említett szoftver tartalmi oldaláról főként a sárvári, és a FUA többi településének önkormányzata valamint a sárvári Funkcionális Terület fő turisztikai egyesülete nyújthat segítséget. Rajtuk kívül természetesen a FUA-ban jelenlévő, a tömegközlekedési szolgáltatást nyújtó központok képviselői is segíthetnek a szoftver minél sikeresebb megvalósításában. Technikai oldalról pedig különböző informatikai cégek járulhatnak hozzá a szoftver kifejlesztéséhez.

A tervezett szoftver fő célja, hogy minél inkább szorgalmazza a környezetbarát közlekedési eszközök használatát a sárvári FUA területén. Ezzel egyidejűleg pedig, a már most is népszerű turisztikai desztinációnak tekinthető területet lehetne még kedveltebbé tenni a környezetbarát közlekedési módok segítségével.

A szoftver célcsoportjai közé sorolhatóak a városba érkező turisták, illetve a városba a térségből napi szinten ingázó iskolások és dolgozók.

Az ötletként megjelenő szoftver többek között tartalmazhatja a Sárvár város határán kívül és belül elérhető közlekedési módokat, menetrendeket. A szoftver megjelenítheti a sárvári



Funkcionális Területen működő vonat és buszjáratokat. Mivel Sárvár, és a FUA egyetlen települése sem rendelkezik helyijáratos közlekedéssel, a városi határterületen belsőleg a Sárváron időszakosan működő SIHU vasútvonalat és a kölcsönözhető kerékpárokat, ideértve a telepítésre kerülő elektromos meghajtású kerékpárok elérhetőségét mutathatja meg a program.

A programba telepített térkép tartalmazhat eljutási lehetőségeket a sárvári FUA vasútállomásairól, autóbuszállomásaitól, a sárvári Gyógy- és Wellnessfürdőtől, a sárvári ipari parktól a kerékpár kölcsönzőrendszerekhez és vissza. Az említett szoftverbe integrált térkép ismertetheti a városokban, a térségben, és az őket összekötő kerékpáros és gyalogos utakat az elérhető parkolóhelyeket, egészségügyi ellátóhelyeket.

A fejlesztendő szoftver további aspektusaként, a program különböző turisztikai helyekre kalauzolhat el, és számos kedvezménnyel mutathatja be a sárvári funkcionális terület turisztikai, gasztronómiai lehetőségeit. A program környezetbarát közlekedési módokat ajánlana fel a desztinációk megközelítéséhez. A szoftver mellé megjelenne egy kártyarendszer is, ami további kedvezményekre jogosítaná a felhasználókat, ezzel pedig egyidejűleg népszerűsítene a térségben működő turisztikai és gasztronómiai helyeket a fenntartható közlekedési lehetőségekkel együtt.

A program elsődlegesen magyar nyelven készülne el, de a külföldi turisták miatt célszerű a német és az angol nyelvű verzió is.

A Sárvári Funkcionális Terület képviselőinek közös meggyőződése, hogy az említett applikáció hozzájárulna a környezetbarát közlekedési eszközök népszerűsítéshez, mivel az applikáció használata révén az emberek nem csak a FUA tömegközlekedési lehetőségeiről tájékozódhatnak, hanem a program bemutatná a kerékpár és gyalogos útvonalakat is, ami további fenntartható mobilitást propagálná a felhasználók körében.



6. A sárvári FUA-ban működő, közlekedést irányító szervezetek, és releváns célcsoportok az alacsony szén-dioxid kibocsátás elősegítése érdekében

6.1. Magyar Közút Nonprofit Zrt.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. Magyarország közel 32 000 kilométernyi országos közúthálózatának fenntartási és üzemeltetési feladatait látja el. Ennélfogva, Vas megye, azon belül sárvári FUA közútjai is a társaság üzemeltetésébe tartoznak. A vállalat budapesti központtal működik, de az ország összes megyéjében rendelkezik igazgatósággal, így Vas megyében is. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. Vas Megyei Igazgatósága Szombathelyen, a megyeszékhelyen található. 2014 november 20. óta a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium látja el a Magyar Közút Nonprofit Zrt. tulajdonosi jogait.

A 2005. október 1-jén megalakuló társaságnak jelenleg megközelítően 5300 fős a dolgozói létszáma, valamint gazdasági mutatói alapján az ország első tíz állami vállalata közé sorolható, budapesti központi irányítással 19 megyében, 93 mérnökségen végzi közútkezelői munkáját.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. célja és feladata, hogy útfenntartó tevékenységével zavartalan közlekedést biztosítson minden forgalomban résztvevő számára. A vállalat által végzett tevékenység kiterjed az országos közúthálózat és az autópályák üzemeltetési, fenntartási és karbantartási munkáira is. Feladatai közé tartozik az utak burkolatának ellenőrzése, javítása, a padkák rendezése, a burkolaton kívüli területek tisztítása, a forgalomra veszélyes növényzet eltávolítása, a vízelvezető rendszerek karbantartása, az utak területek kaszálása. Ezek mellett a vegyszeres növényvédelem, az útellenőrzés, a forgalomtechnikai jelzések kihelyezése, az útburkolatjel festés, téli időszakban a hóeltakarítás, és a síkosság-mentesítés tartozik a társaság feladatai közé. Továbbá a cég tevékenységi köre ezen felül magában foglalja a túlméretes járművek útvonalengedélyének kiadását, a tehergépjárművek mentőállomásokon való ellenőrzését, az útügyi alágazat szakembereinek továbbképzését, az Útinform, az Országos Közúti Adatbank és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény működtetését.



Szerződésben rögzített feladatainak ellátása mellett a Magyar Közút Nonprofit Zrt. számára fontos a társadalmi szerepvállalás is, a közlekedők, a felnövekvő generációk környezettudatos magatartásra való nevelése, a közlekedési morál, valamint a közlekedésbiztonság javítása.¹⁹

6.2. Magyar Államvasutak, (MÁV) Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (Gysev) és Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ (ÉNYKK)

A sárvári FUA-n keresztül három vasútvonal halad át. A Szombathely-Sárvár -Celldömölk-Budapest villamosított gyorsvonat, a Szombathely-Répcelak, illetve a Szombathelyről induló Répcelakon megálló Budapestre tartó InterCity járat.

Magyarország nemzeti vasúttársasága a Magyar Államvasutak Zrt. A **MÁV Magyar Államvasutak Zártkörűen Működő Részvénytársaság (MÁV Zrt.)** Magyarország állami vasúttársasága. A vasúthálózat teljes hossza 7297 kilométer. A magyarországi vasúthálózat összeköttetésben áll más európai hálózatokkal, személy- és teherszállítás terén szolgáltatásokat nyújt nekik. Sárvár megközelíthető vonattal, így a városba utazók igénybe tudják venni a vonatközlekedést is. Azonban meg kell említeni, hogy nem minden sárvári FUA-hoz tartozó település rendelkezik vasútállomással.

A Magyar Államvasutak mellett a **Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) Zrt.** is szerepet játszik a sárvári FUA vasúti személyszállításában. A társaság tulajdonosi felosztása az alábbiak szerint alakul: Többségében a Magyar Állam tulajdonolja a társaságot, (65,6%), de 28,2%-os részesedése van az Osztrák Államnak, valamint 6,1% a tulajdoni részesedése az osztrák székhellyel rendelkező Strabag SE-nek is. A vasúttársaság célja, hogy folyamatosan fejlődjön, és növekvő hálózattal rendelkezzen Nyugat-Magyarországon és Kelet-Ausztriában. A társaság a vasúti személyszállításban már most a régió mozdatórugójává nőtte ki magát. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium döntése alapján 2011. október 1-jétől az üzemeltetést, december 11-től pedig a közszolgálati személyszállítást vette át a GYSEV

¹⁹ Magyar Közút: <http://internet.kozut.hu/Lapok/ceginformacio.aspx>



a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Répcelak-Porpác, a Porpác-Szombathely, a Szombathely-Kőszeg, a Szombathely-Zalaszentiván, valamint a jelenleg nem működő Körmend-Zalalövő-vasútvonalon. Így a működési területe újabb 214 km vasútvonallal és a szombathelyi vasútállomással bővült. 2015 év végére fejeződött be a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Porpác vasútvonal még hiányzó Mosonszolnok-Porpác szakaszának teljes villamosítása és a központi forgalomirányítás kiépítése. A GYSEV által üzemeltetett Szombathely-Hegyeshalom, Hegyeshalom-Szombathely szakasznak több, a sárvári FUA-ban elhelyezkedő település is a megállóhelyeként szolgál. (Porpác, Ölbő, Pósfá, Hegyfalu, Vasegerszeg, Vámoscsalád, Répcelak, Csánig).²⁰

Kis mérete miatt Sárvár nem rendelkezik helyijáratos autóbusszközlekedéssel. Köszönhetően azonban a város több pontján megállóhellyel rendelkező helyközi autóbusszjáratoknak, az utasok tudnak közlekedni a városon belül is.

Ami az autóbusszközlekedést illeti, az **Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ (ÉNYKK)** négy megye, Vas, Győr-Moson-Sopron, Zala és Veszprém megye autóbusszos közlekedését látja el 2015. január 1-jétől. Az ÉNYKK a Vasi Volán, a Kisalföld Volán, a Zala Volán, a Balaton Volán, a Bakony Volán és a Somló Volán jogutódjaként jött létre 2015-ben. Azonban a sárvári FUA-ban egyik város, így Sárvár sem, rendelkezik saját helyijáratos autóbusszvonallal, csupán a helyközi járatok állnak meg a FUA településein, amelyeket az ÉNYKK üzemeltet.

Az okosmegoldásokat vizsgálva megfigyelhetjük, hogy az utasoknak lehetőségük van Interneten elérni mind az autóbusszos, mind a vonatmenetrendet. Ezen felül, a járművekbe épített GPS rendszer segítségével a járatok hely és idő alapján követhetőek, így az esetleges késésről folyamatosan tájékozódhat az utazóközönség. Az utasoknak lehetőségük van elektronikus jegyvásárlásra a MÁV ZRT. és a GYSEV ZRT. vonataira. Ezt a vásárlási megoldást támogatja a társaság, mivel akik, ilyen módon vásárolják meg a jegyeiket 3%-os árkedvezményben részesülnek.

²⁰ Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút (GYSEV) Zrt.:
https://hu.wikipedia.org/wiki/Gy%C5%91r%E2%80%93Sopron%E2%80%93Ebenfurti_Vas%C3%BAt



6.3. A projekt során felmerülő fő releváns célcsoportok a sárvári FUA területén

A sárvári FUA-ban számos célcsoport azon munkálkodik, hogy helyi, járási vagy megyei szinten hozzájáruljon Sárvár város és az egész FUA gazdaságfejlesztéséhez és azon belül a közlekedési terület korszerűsítéséhez.

Az önkormányzatoknak beleszólásuk van településük fejlődésébe, ezért természetesen kiemelt célcsoport a Sárvári önkormányzat, azon belül is a környezetvédelemmel és közlekedéssel foglalkozó munkatársak, akik a helyi SECAP dokumentumot készítik. A Sárvári önkormányzat mellett, magától értetődően a FUA további településeinek az önkormányzatai is releváns célcsoportjai a jelen cselekvési tervnek és az egész projektnek. Sárváron maradván a Sárvár Tourist & TDM Nonprofit Kft. is kiemelt szerepet játszik a célcsoportok között, mivel ők tájékoztatják a városba érkező és a TDM-ben érdeklődő turistákat a környéken lévő lehetőségekről, illetve beleszólásuk van a helyi fejlesztésekbe is. Az említett célcsoportokon kívül természetesen, hogy a sárvári Gyógy- és Wellnessfürdő és a városban működő szállodák is óriási szerepet játszanak a város, a térség, sőt az egész megye gazdaságfejlesztése, azon belül a turizmus és az alternatív közlekedés fejlődése szempontjából.

A Cselekvési Terv korábbi fejezetében bemutatott, a sárvári FUA-ban közösségi közlekedést ellátó társaságok (MÁV ZRT, GYSEV ZRT, ÉNYKK), illetve az országos telekocsi szolgáltatások (Oszkár, BlaBla) is fontos elemei a térség gazdaságfejlesztésének, illetve a környezetbarát, fenntartható közlekedési módok népszerűsítésében.

Ami a közúti közlekedést illeti, a Magyar Közút Nonprofit Kft. Vas megyei Igazgatósága is fontos szereplő a megye, így a sárvári FUA útfenntartó tevékenységének köszönhetően zavartalan közlekedést biztosít minden forgalomban résztvevő számára.

Vas megyében működik egy szervezett kerékpáros szövetség, (Vas megyei kerékpáros szövetség) akik szintén releváns célcsoportjai lehetnek a megye, így beleértve a sárvári FUA fenntartható közlekedési fejlesztésének is.

Jelen Cselekvési Terv bevezetőjében olvashattuk, hogy az ipar is nagyban hozzájárul Sárvár város és a FUA gazdasági növekedéséhez. Ennélfogva a Sárvári Ipari Parkban működő



vállalatok is közreműködhetnek a további fejlesztésekben, beleértve a környezetbarát és fenntartható közlekedési módoknak a preferálását is.

Miként, a Cselekvési Tervben olvashattuk, a Sárvárral, a FUA-val és az egész megyével foglalkozó (közlekedési) irányelvek nagy hangsúlyt fektetnek az alternatív közlekedés népszerűsítésére. Számos helyen találkozhatunk a jelenlegi kerékpárúthálózatok felújításáról, és újabb kerékpárutak építéséről szóló tervekkel, ennek következtében, a helyi, regionális, megyei kerékpáros szövetségekkel is hasznos lenne a kapcsolatfelvétel.