

NEMZETI KERÉKPÁROS STRATÉGIA

2030





Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030

Társadalmi egyeztetési változat



Készült: Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ koordinálásával

2023. február



Tartalom

Előszó a Nemzeti Kerékpáros Stratégiához	9
Vezetői összefoglaló	10
Célrendszer	14
Bevezetés	18
Miért támogatjuk a kerékpározást?	19
A Kerékpározás helye a kormányzati stratégiai tervezésben	20
Jövőkép	22
Célrendszer	24
Mindennapi kerékpározás	28
Helyzetelemzés és problémafeltárás	28
Helyzetértékelés	34
Átfogó cél	35
A.1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele	38
A.1.2. Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése	44
A.1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszerek	48
A.1.4. Bringát mindenkinek – kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése	50
A.1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban	52
R.1.6. Kerékpár: az előnyös választás	54
R.1.7. A mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése	57
E.1.8. Kerékpározni büszkeség és menő	60
Turizmus, rekreáció	62
Helyzetelemzés és problémafeltárás	62
Helyzetértékelés	65
Konkrét cél	66
A.2.1. Egybefüggő kerékpárosturisztikai hálózatok, bringaparkok, országúti edzőkörök létrehozása	69
A.2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése	76
A.2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön	79
A.2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció	81
R.2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok	83
R.2.6. Kerékpáros túravezető képzés	85
E.2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok	87
E.2.8. Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére	89
Közlekedésbiztonság	91
Helyzetelemzés és problémafeltárás	91
Helyzetértékelés	93

Konkrét cél	94
A.3.1. A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése és a veszélyes szakaszok átalakítása	97
A.3.2. Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek	99
A.3.3. Felelősen az utakon – a legvédtelenebb úthasználók védelmének erősítése.....	101
A.3.4. Járművezető- és hatósági képzés, érzékenyítés	103
A.3.5. Két keréken az iskolába.....	105
R.3.6. Közlekedési ismeretek oktatása általános és középiskolában, számonkéréssel	109
E.3.7. Közlekedési kultúra kampány	111
Horizontális intézkedések	113
Helyzetelemzés és problémafeltárás.....	113
Helyzetértékelés	114
Konkrét cél	115
H.4.1. Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél.....	117
H.4.2. A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása.....	120
H.4.3. Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése	122
H.4.4. A kerékpározás intézményrendszere.....	124
H.4.5. A kerékpározás integrálása a területi tervezésbe.....	126
H.4.6. Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása.....	128
Az Intézkedések megvalósításának költsége	130
A Stratégia célrendszerének illeszkedése	132
Mellékletek	136
Rövidítésjegyzék	139





Előszó a Nemzeti Kerékpáros Stratégiához

A fenti idézet talán az egyik legfontosabb mottója államtitkári munkámnak. Mikor 2016-ban a Kormány megbízott először a kerékpározás, majd a teljes aktív turisztikai szektor fejlesztésével, sok jó kezdeményezéssel, lelkes szakemberekkel, hasznos projektekkkel találkoztam. Azonban hiányzott egy vízió, hiányoztak a hosszú távú célkitűzések, melyek a fejlesztési programokat megalapozzák, és irányt mutatnak a napi operatív munka során is.

Az utóbbi években több európai nagyvárosban tettem szakmai látogatást, számos nemzetközi szinten ismert és elismert szakemberrel és városvezetővel volt alkalmam beszélgetni a kerékpározásról. Bár a kerékpárhasználati szokások, műszaki megoldások és ennek megfelelően a szakpolitikák is eltérőek lehetnek, de minden esetben az érintettekkel közösen meghatározott vízió és a hosszú távú célkitűzések adják az alapot. Ha ez nincs meg, akkor a kerékpározás fejlesztésébe fektetett idő, pénz és energia nem hasznosul megfelelően.

Éppen ezért döntöttünk a kerékpározás területén is egy hosszú távú stratégia megalkotása mellett, hogy a munkánk az eddiginél is eredményesebb és hatékonyabb legyen. Hiszen az elmúlt években soha nem látott beruházások valósultak meg, a kerékpáros úthálózat és a szolgáltatások is dinamikusán bővülnek, létrejött a munkát koordináló és lebonyolító intézményrendszer, és ezen felül mind a kormány, mind az Európai Unió jelentős forrásokat biztosít a kerékpározás fejlesztésére.

„Semmilyen szél nem kedvez annak, aki nem tudja, melyik kikötőbe tart.”
(Seneca)

Bízom benne, hogy a kerékpározásban érintett szervezetek és szakértők bevonásával közösen elkészített stratégia hosszú távon szolgálja majd a kerékpárral közlekedők érdekeit, legyen szó napi munkába járásról vagy éppen hétvégi túrázásról. A stratégiában megfogalmazott célok ambiciózusak, azok megvalósítása nem könnyű feladat. De az elmúlt évek tapasztalatai alapján hiszem, hogy ezeket közös munkával el tudjuk érni. Meg tudjuk valósítani az álmainkat, így Magyarország 2030-ra a régió első számú kerékpárosbarát országává válhat.



Révész Máriusz
Aktív Magyarországért felelős államtitkár

Vezetői összefoglaló

A közlekedési módok közül a kerékpározás részarányát tekintve Magyarország a harmadik helyen áll Európában. Mindössze Hollandia és Dánia előzi meg hazánkat, ami bizonyítja, hogy igazi kerékpáros nemzet vagyunk. A kerékpározás társadalmi, gazdasági és klímavédelmi szempontból is fontos és az ország versenyképességére is pozitívan hat. A fejlesztési irányok kijelölése kulcsfontosságú a megfelelő koordinációhoz. A lakossági igényekre reagálva, és a várható hasznok eléréséhez szükség van egy hosszú távú, a kormány által is elfogadott stratégiára, amely kijelöli a hazai kerékpározás fejlesztésének irányait. A Nemzeti Kerékpáros Stratégiát az aktív Magyarorszáért felelős államtitkár felkérésére az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. készítette el szakmai és civil szervezetek, az érintett minisztériumok, háttérintézmények bevonásával.

Magyarország vidéki térségeiben európai szinten is tradicionálisan magas a rendszeresen kerékpározók száma. Ennek legfőbb oka a szelíd domborzat, valamint, hogy ez a legegyszerűbb és legolcsóbb közlekedési forma a kistelepüléseken belüli vagy a szomszédos településekre irányuló közlekedéshez. A nagyobb városokban (különösen a fővárosban) Európa más városaihoz viszonyítva azonban kevesebben kerékpároznak. Ennek számos oka van, de leginkább az infrastruktúra hiányosságaira, a gépjármű-centrikus városfejlesztésre és a jelenlegi tárolóhely-kapacitásra vezethető vissza.

A kormányzat elkötelezett a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése iránt és mindehhez jelentős forrást biztosított az elmúlt időszakban. Ennek köszönhetően dinamikusan bővül mind a turisztikai, mind a hivatásforgalmi hálózat. A térségi, regionális vagy éppen országos szintű hálózat többnyire még csak kisebb foltokban épült ki. A meglévő hálózatról elmondható, hogy sok szakasz nemcsak felújításra, hanem akár áttervezésére is szorul.

A színvonalas kerékpárosbarát szolgáltatások is (melyek elsősorban a kerékpáros turisták igényeihez igazodnak) csak egy-egy térségben vannak jelen. Ennek fejlesztéséhez jó alapot jelent, hogy a szolgáltatók minősítésére az elmúlt években egységes kritériumrendszer alakult ki.

Bár az ország földrajzi és természeti adottságaihoz képest jelenleg még nem olyan elterjedt az erdei kerékpározás, az erdei kerékpáros ösvények létesítésének jogszabályi feltételei adottak. Az egyre nagyobb igény többelőremutató fejlesztést indukált az elmúlt időszakban. Az ország számos településén kisebb pumpapályák is létesültek, melyek elsősorban a gyerekek körében népszerűek, de a kerékpárkezelés elsajátításához, erősítéséhez minden korosztály számára relevánsak.

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

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

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





A helyzetértékeléssel, a nemzetközi és hazai közpolitikai és szakpolitikai célkitűzésekkel összhangban fogalmaztuk meg azt jövőképet, amit közép-távon el szeretnénk érni:

Magyarországon 2030-ban a kerékpározás gyors, biztonságos, hozzáférhető és gazdaságos, így vonzó alternatívát jelent a mindennapi közlekedésben, ezen felül a legkedveltebb szabadidős eszköz is egyben. Így Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa lesz

2030-ra a lakosság 35%-a hetente többször használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt. Az országos hálózat biztonságos és vonzó, mert a települések között önálló kerékpárutak, a településeken belül irányhelyes kerékpáros létesítmények létesülnek és forgalomcsillapított, csökkentett sebességű zónák segítik a kerékpározást. Ennek hatására a városokban nő, a vidéki településeken pedig a jelenlegi magas szinten marad a kerékpárral közlekedők száma.

A kerékpárral bejárható utakról friss online és offline információk állnak rendelkezésre, a kerékpáros utazást az útvonaltervezők, mint opciót ajánlják. A megbízhatóság és biztonságérzet növekedésével a kerékpározás az iskolába és munkába járás reális alternatívájává válik országszerte. A pénzügyi és egyéb kommunikációs ösztönzők révén pedig a rövid utazásokhoz már gazdaságilag is sokkal jobban megéri a kerékpárt választani, mint az autót.

Az intézkedések hatására a biztonságos kerékpározás feltételei jelentősen javulnak. A kampányoknak és képzéseknek köszönhetően javul a közlekedők közötti együttműködés, csökkennek a konfliktusok. A gyermekek és felnőttek egyaránt rendelkeznek alapvető kerékpáros és közlekedési ismeretekkel. A kerékpáros közlekedési balesetek száma jelentősen, míg a halálos kimenetelű balesetek száma legalább 50%-kal csökken 2019-hez (63 halálos baleset) képest.

A turisztikai kerékpárúthálózat hossza 15.000 kilométerre nő. Magas szintű szolgáltatásokat és élményeket nyújtó kerékpáros turisztikai térségek jönnek létre, ahol a helyi vállalkozások többletbevételhez jutnak, ugyanakkor a turizmus fenntartható és nem okoz többletterhelést a környezet számára. A szabadidős céllal kerékpározókat folyamatosan karbantartott kerékpáros, hegyikerékpáros és országúti kerékpáros útvonalhálózatok várják.

A lakosság minden rétege számára elérhető a kerékpár, legyen az saját, közösségi vagy céges bicikli, elektromos rásegítéssel vagy anélkül. A kerékpárok beszerzését különböző célzott támogatások segítik. A kerékpáripár és -kereskedelem erősödik, az összeszerelés mellett egyre nagyobb arányban zajlik fejlesztés is a hazai gyárakban. Mindemellett a kerékpáros szervizhálózat minősége fejlődik, lefedettsége bővül.

A kerékpározást segítő és ösztönző szabályozás jön létre, legyen szó KRESZ-ről, infrastruktúra-tervezésről, területi tervezésről, parkolásról vagy közösségi közlekedési eszközökön történő kerékpárszállításról. Ezáltal nem csak kerékpározni lesz könnyebb és biztonságosabb, de a beruházások költsége is csökkenthető.



A Stratégia négy fő tématerületen mutatja be a kerékpározás jelenlegi helyzetét, fogalmaz meg célokat és határoz meg intézkedéseket:

**MINDENNAPI
KERÉKPÁROZÁS**

**TURISZTIKAI CÉLÚ
KERÉKPÁROZÁS**

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

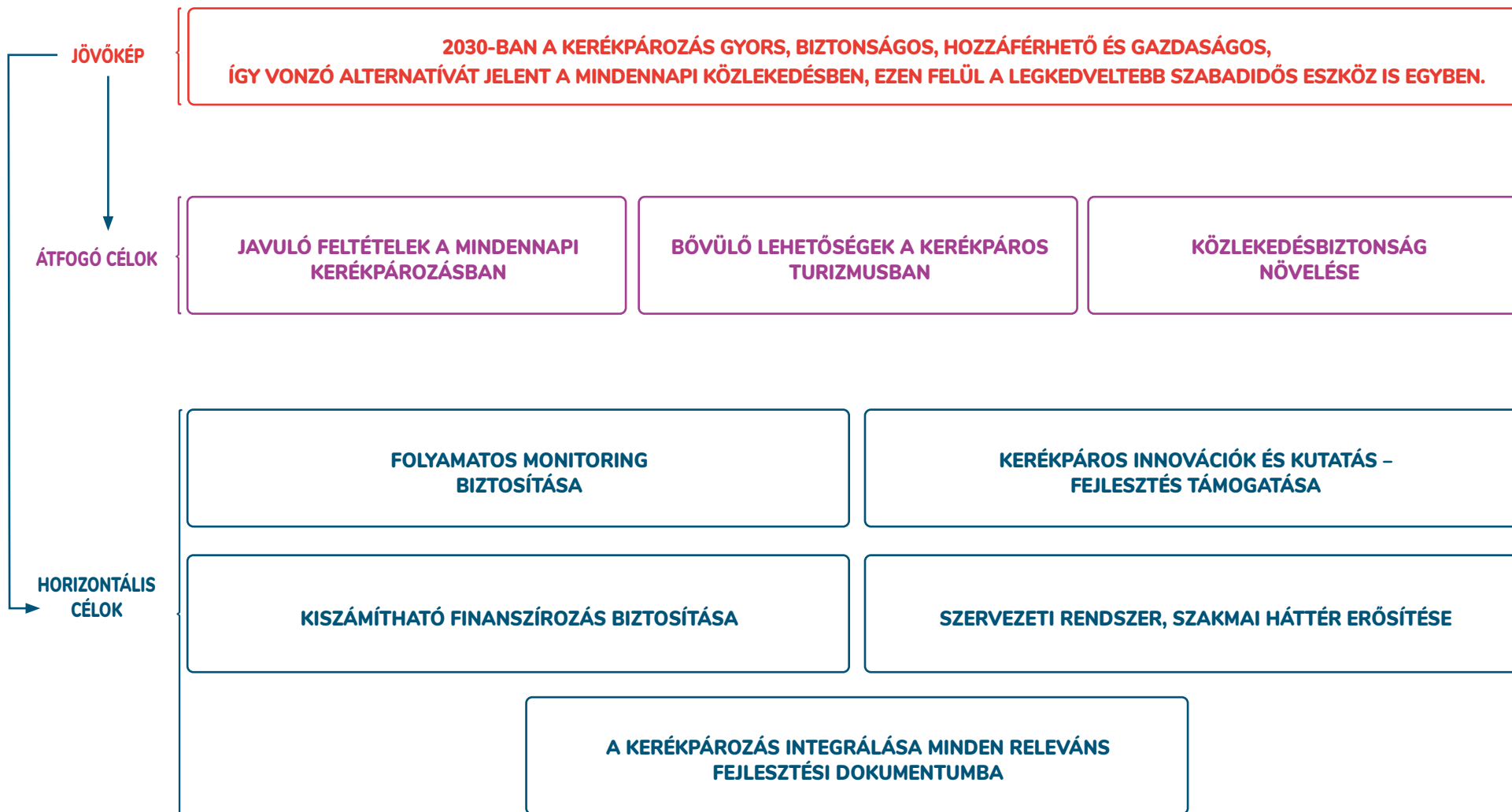
HORIZONTÁLIS INTÉZKEDÉSEK

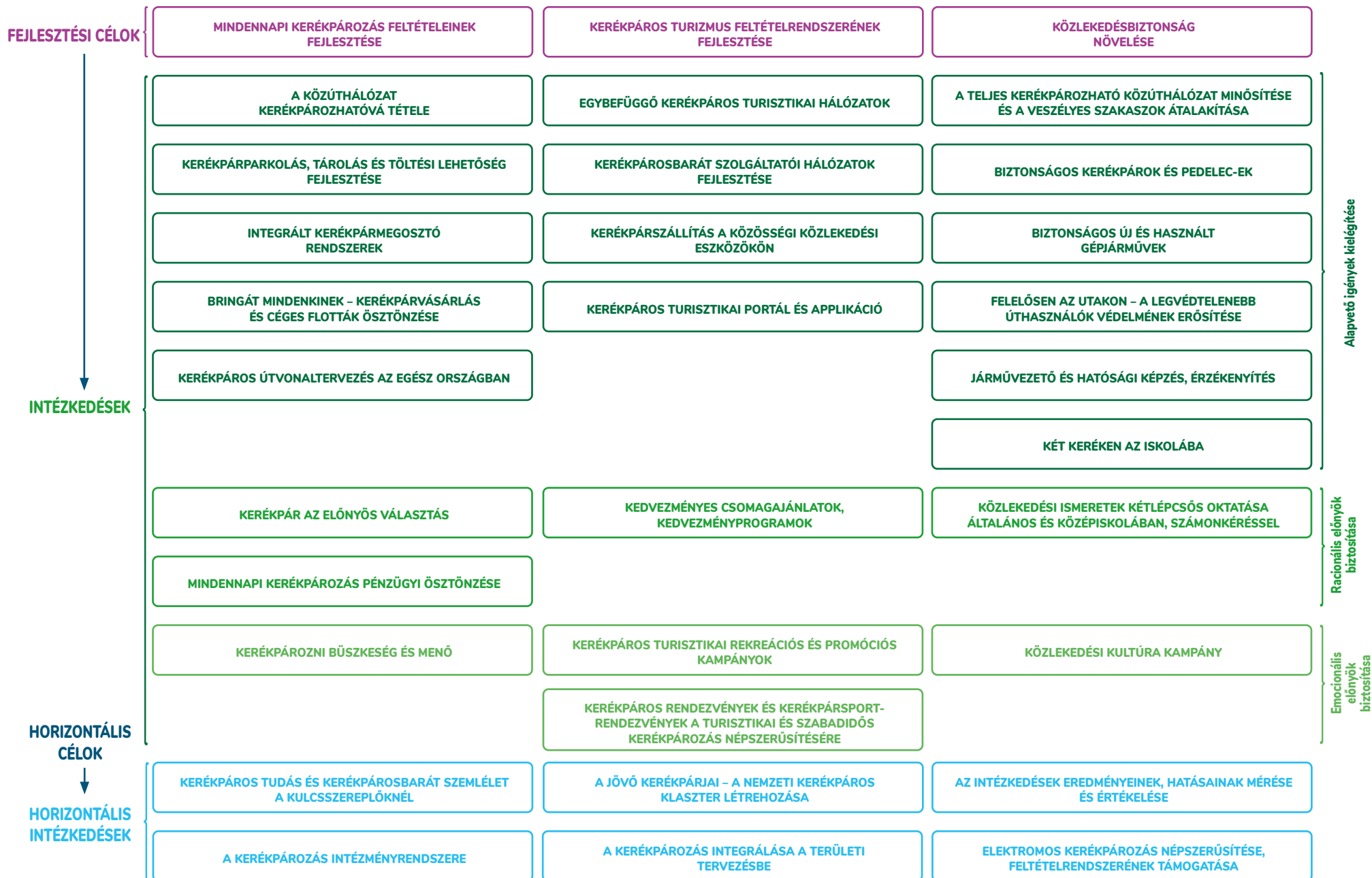
Az intézkedéseket három kategóriába soroltuk:

- (A) alapvető igények kielégítését szolgáló intézkedések: jellemzően a biztonságos és komfortos közlekedés alapvető feltételeit biztosító intézkedések, melyek nélkül nem lehetséges a kerékpározás (pl. kerékpárutak építése, tárolók és parkolók létesítése, kerékpárosbarát KRESZ)
- (R) racionális előnyök biztosítását szolgáló intézkedések: olyan intézkedések, melyek az alapvető feltételek mellett gazdasági, egészségügyi, környezetvédelmi előnyöket is biztosítanak a kerékpárral közlekedők számára (pl. kerékpárhasználat támogatása, e-bike töltési lehetőség)
- (E) emocionális előnyök biztosítását szolgáló intézkedések: olyan intézkedések, melyek az alapvető feltételeken és a racionális előnyökhöz felül valamilyen érzelmi többletet biztosítanak a kerékpározás által (pl. társadalmi megbecsülés, sportteljesítmény)

Összesen 29 intézkedés szerepel a stratégiában, indikátorokkal, tevékenységekkel, az érintett szervezetek felsorolásával, becsült költségekkel és a megvalósítás ütemezésével.

Célrendszer



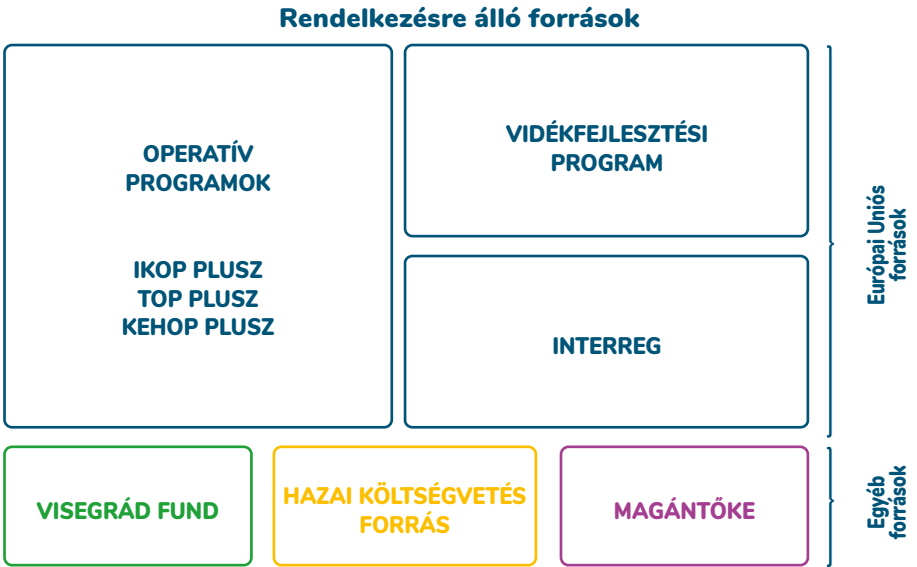




Az intézkedések költségigénye a 2023-2030 közötti időszakban az alábbiak szerint alakul:

Megvalósításhoz szükséges forrás	
Mindennapi kerékpározás	110,37 milliárd Ft
Turizmus rekreáció fejlesztése	117,35 milliárd Ft
Közlekedésbiztonság javítása	16,36 milliárd Ft
Horizontális intézkedések	3,89 milliárd Ft
Összesen:	247,97 milliárd Ft

A stratégiában foglalt intézkedések megvalósításának teljes becsült költsége 247,97 milliárd forint, melyre az alábbi források vehetők igénybe:





Bevezetés

Napjainkban a kerékpározás az egész világon reneszánszát éli. Egyre többen ismerik fel, hogy a kerékpár a mindennapi közlekedésben (például munkába vagy iskolába járás, vásárlás, ügyintézés) gyors, kényelmes, biztonságos és környezetbarát utazási lehetőséget biztosít. A kerékpárnak a turizmusban is növekszik a szerepe. A mérések szerint Magyarországon a második legnépszerűbb aktív turisztikai túratípus, melyet jól bizonyít a nagyobb tavainkat körül vevő kerékpárutak szezonbeli kihasználtsága. A kerékpározás az egészségi állapot javítása mellett hozzájárul a gazdasági fejlődéshez és a vidék fejlesztéséhez is, így a kerékpározást érintő pozitív trendekre kiemelt figyelmet kell fordítani.

A sűrűn lakott városi térségekben a közlekedési eszközök jelenlegi részarányaival nem teljesíthetők a kitűzött klímavédelmi célok. A gépjárműhasználat helyett a közösségi-, kerékpáros- és gyalogos közlekedés ösztönzésével és átgondolt területi tervezéssel viszont jelentős kibocsátás csökkenés érhető el. A kerékpározásnak ebben óriási szerepe van, és a jövőben ez a szerep tovább fog növekedni. Az infrastruktúra fejlesztésével, kedvező szabályozással, szemléletformálással a városi (jellemzően 5-7 kilométernél rövidebb) utazások meghatározó eszköze a kerékpár kell, hogy legyen. Ugyanakkor a fenntartható közlekedési módok vonzóságának elérése érdekében az utazás teljes láncsorát kell vizsgálnunk, hogy megértsük a lakosok közlekedési mód választásának kritériumait. A kerékpárral városi csomópontokban is gyorsan és kényelmesen közlekedhetünk, míg a közösségi közlekedés, hierarchiájából adódóan csak városmagok között tud gazdaságilag hatékonyan és felhasználói szempontból is versenyképes lenni. A két eszköz, a kötött-pályás közösségi közlekedés (esetleg távolsági és helyközi autóbuszjárat) és a kerékpár használatának kombinálása ideális bármely két nem-városias helyszín között is. Ezáltal a városok levegőminősége, zajterhelése javul és élhetőbb, biztonságosabb környezet jön létre. Emellett a város gyalogos és kerékpárosbarát részein jól látható gazdasági fejlődés indul meg, a korábban kihalt üzletsorok újra életre kelnek a nem autóközpontú utcákban.

Az elektromos rásegítésű kerékpárok megjelenése új távlatokat nyitott a kerékpározásban. Növekedett a kerékpárral komfortosan megtehető utak hossza, ezzel versenyképes lett az agglomerációs térségekben is. Az e-bike

hátterbe szorította a fizikai képességeket az edzettséget vagy a terepszonyok okozta nehézségeket, így sokkal szélesebb réteg számára tette elérhetővé a kerékpározást. Az elektromos rásegítés hatására a logisztikai lánc fontos részévé vált a teherkerékpár a gépjárműforgalom számára lezárt vagy egyre inkább korlátozott városi területeken. A piac az elektromos rásegítésű kerékpárok további dinamikus terjedését prognosztizálja, amivel hosszú távon számolni kell.

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia kidolgozásának célja, hogy a hosszú távon megfogalmazott jövőkép és a 2030-as időtávra kitűzött célok eléréséhez iránymutatást adjon. A Stratégia egyrészt olyan fejlesztési irányokat határoz meg, melyek az elmúlt időszak eredményeire és trendjeire építenek, másrészt a hiányosságok felmérésével és az új kihívások számba vételével az eddigiektől eltérő módszereket, beavatkozásokat is javasol. A jelenlegi és a még előttünk álló kihívások miatt a Stratégiának merész célokat kell kitűznie, amelyek egy része radikális változásokat hozó intézkedések végrehajtásával érhető el. De mindez hozzájárul ahhoz, hogy 2030-ra Magyarország Európa egyik legélhetőbb országa legyen.

Fontos, hogy a Nemzeti Kerékpáros Stratégiát, mint szakpolitikai stratégiát, a kormány elfogadja, és a Stratégia megvalósítását minden lehetséges eszközzel hosszú távon támogassa.



Miért támogatjuk a kerékpározást?

A kerékpározás hazánkban is jelentősen hozzájárul a közlekedés okozta negatív externáliák (például károsanyag kibocsátás, zajterhelés) csökkentéséhez, ugyanakkor erre vonatkozó hazai adatok még nem állnak rendelkezésre, mivel egyelőre hiányoznak az ezek becsléséhez, számításához szükséges forgalmi adatok.

Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) kimutatásából kiderül, hogy az EU mennyit nyer közvetlen és közvetett módon a kerékpározásból, ha csak a rendelkezésre álló adatokat vesszük. A kerékpározás már a jelenlegi szinteken is 150 milliárd eurós hasznot hoz csak az Európai Unióban évente. Ebből több mint 90 milliárd euró a környezetre, az egészségügyre és a közlekedésre jut. Ehhez képest az Európai Bizottság egy nemrégiben készült tanulmánya szerint a motorizált közúti közlekedés a környezetre, az egészségre és a mobilitásra gyakorolt költségei évi 800 milliárd eurót tesznek ki.

Ha a kerékpározás számszerűsíthető adataihoz hozzávesszük azokat a becsülhető adatokat is, amelyek egyéb területeket érintenek, akkor a kerékpározás haszna még ennél is nagyságrendekkel magasabb lehet. Az iparpolitika, a foglalkoztatás, a szociálpolitika témaköréhez mind-mind képes hozzájárulni a kerékpározás. Előnyei még olyan társadalmi területekre is kiterjednek, mint a menekültek integrációja, a mobilitáshoz való hozzáférés vagy a foglalkoztathatóság. A becsült haszon, így az ECF egyes becslései szerint még az éves 500 milliárd Eurót is meghaladhatják csak az EU-ban.

Az Európai Unió energiahatékonyságról szóló 2018/2002/EU irányelve kimondja, hogy a tagállamoknak a 2021-2030 között a végsőenergia-fogyasztás legalább 0,8 %-ának megfelelő új éves megtakarítással egyenértékű halmazott végfelhasználási energiamegtakarítást kell elérniük. Az irányelv szerint a tagállamok közlekedés területén meghozott energiahatékonyság-javító intézkedései figyelembe vehetők végfelhasználási energiamegtakarítási kötelezettségük elérése szempontjából. Ezek nyomán cél az energiahatékonyabb járművekre, a kerékpározásra, a gyaloglásra és a közösségi közlekedésre történő váltás elősegítése, illetve a közlekedési igényt csökkentő mobilitás és várostervezés népszerűsítése.

1. táblázat A mérhető kerékpáros előnyök becsült értékekkel az EU területén

(forrás: Neun, M. and Haubold, H. 2016. The EU Cycling Economy – Arguments for an integrated EU cycling policy. European Cyclists' Federation, Brussels, 2016)

	Haszon	Becsült érték (Mrd EUR)
Környezet + klímavédelem	CO ² -emisszó csökkenése	0,6-5,6
	Légszennyezés csökkenése	0,435
	Zajszennyezés csökkenése	0,3
Energia + erőforrások	Üzemanyag-megtakarítás	4
Egészségügyi	Hosszabb és egészségesebb élet	73
	Betegség miatti távollétek számának csökkenése	5
Üzlet / Gazdaság	Kerékpárgyártás	13,2
	Kerékpáros turizmus	44
Mobilitási előnyök	Közúti torlódások, dugók csökkenése	6,8
	Költséghatékonyabb infrastruktúra-fejlesztése	2,9
Teljes éves nyereség		150-155

A kerékpározás tehát nemcsak a környezetünk védelme, a városaink és településeink élhetősége vagy az egészségünk megőrzése szempontjából fontos, hanem jól számszerűsíthető és jelentős gazdasági haszonnal is jár. A jelentős költséggel járó beruházások – leginkább az új kerékpáros infrastruktúra építése – esetén ezeket a hasznokat is figyelembe kell vennie a döntéshozóknak.

A Kerékpározás helye a kormányzati stratégiai tervezésben

A kerékpározás 2016-ig bezárólag a kormányzat közlekedési stratégiájának kevésbé hangsúlyosan kezelt része volt. A 2014-ben megjelent Nemzeti Közlekedés Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia megalapozó munkarészeként elkészült Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv nem tekinthető stratégiának. A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia és a Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia országos szinten és több turisztikai térség esetében is foglalkozik a turizmust kiszolgáló kerékpáros infrastruktúra és kiszolgáló létesítmények, valamint a szolgáltatások fejlesztésével. De nyilvánvalóan ez a dokumentum csak a turizmus által támasztott igényeket és főbb intézkedéseket tudja megjeleníteni.

Bár a kerékpározás fejlesztésére korábban is jelentős költségvetési és EU-s források álltak rendelkezésre, illetve ezek felhasználásával mind a településen belüli, mind a települések közötti úthálózat bővült, mégis jelentős változást hozott, hogy 2016-ban a kerékpározás fejlesztésére kormánybiztost nevezett ki a kormány. Ezzel a kormányzati stratégiai tervezésben is hangsúlyosabbá vált a kerékpár.

A különböző szinten kitűzött klímavédelmi, fenntarthatósági és egészségügyi célokban is egyre hangsúlyosabban jelenik meg a kerékpár. Budapest a jelenleg érvényben lévő Budapesti Mobilitási Tervben 5%-os kerékpáros közlekedési részarányt céloz meg a megtett utaskilométerek viszonylatában 2030-ra (mindemellett ezen dokumentum elődje a 2013-ban készült Balázs Mór Terv az utazások darabszámát tekintve 10%-os kerékpáros közlekedési aránnyal számol és a fővárosi kommunikációban továbbra is ez az elfogadottabb).

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia készítése során alapvetően a kormányzati stratégiai irányításról szóló 38/2012. (III. 12.) Korm. rendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) előírásait vettük figyelembe. A Korm. rendelet a stratégiai tervdokumentumok előkészítésére, társadalmi véleményezésére, elfogadására, közzétételére, megvalósítására, nyomon követésére, valamint előzetes, közbeni és utólagos értékelésére, továbbá felülvizsgálatára vonatkozó követelményeket határozza meg.

A Korm. rendelet az alábbiak szerint határozza meg a stratégiai dokumentumok hierarchiáját:



A Nemzeti Kerékpáros Stratégia műfaját tekintve szakpolitikai stratégia, időtávja 2030-ig szól.

A Stratégia követi a Korm. rendeletben foglalt tartalmi felépítést, és ennek megfelelően az alábbi négy tématerület esetében tartalmaz helyzetfeltárást, jövőképet és célkitűzéseket, a koncepció és a megvalósítás alapelveit, cselekvési tervet és eszközrendszert:



A stratégia kidolgozása a „Kerékpározás éve” program megvalósításával összefüggő kormányzati intézkedésekről szóló 1377/2020. (VII. 10.) Korm. határozat 4. b) pontja értelmében Révész Máriusz, az aktív Magyarországért felelős kormánybiztos felelősségi körébe tartozik. Az operatív feladatokat az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ Nonprofit Kft. végezte az egykori Innovációs és Technológiai Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztálya, valamint minden érintett szakmai- és civil szervezet, illetve külső szakértők bevonásával.



Jövőkép

2030-ban a kerékpározás vonzó alternatíva a mindennapi közlekedésben, mert gyors, biztonságos és gazdaságos, ebből fakadóan a szabadidő eltöltésének is az egyik legkedveltebb módja.

Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa, ennek érdekében 2030-ra:

- A lakosság 35%-a hetente többször használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt.¹
- A kerékpárral túrázók aránya a 2022-es szinthez képest növekedik.²
- A kerékpározás objektív biztonságának jelentős javulását jelzi, hogy a 2022-es szinthez képest a halálos kerékpáros közlekedési balesetek száma 50%-kal csökken. Ezt a változást a lakosság is érzi, mert a gyermekek, fiatalok, valamint az idősek egyaránt félelem nélkül választják a kerékpárt, mint közlekedési eszközt.
- A kerékpározás versenyhátránya megszűnik, a kerékpárral közlekedők számára is legalább olyan gyors, biztonságos és vonzó infrastruktúra és szolgáltatások állnak rendelkezésre, mint a gépjárműforgalom számára. Ezen felül pedig a pénzügyi ösztönzők révén is jobban megéri a kerékpárt választani, mint az autót.

A teljes közúthálózat biztonságos és vonzó a kerékpározók számára ennek érdekében 2030-ra:

- A városok és az elővárosok/falvak között – ahol szükséges – önálló kerékpárutak vezetnek.
- A településeken belül, a főutak és gyűjtőutak mellett kétoldali, irányhelyes kerékpáros létesítmények létesülnek.
- A mellékutcákban, lakóterületeken, forgalomcsillapított, maximum 30 km/h csökkentett sebességű zónák segítik a kerékpározást.
- A kerékpáros infrastruktúra minden eleme jó állapotú és rendszeresen karbantartott.
- A kereszteződések mindenhol biztonságosak.

- Kiépített és kijelölt kerékpárosturisztikai, hegyikerékpáros és országúti kerékpáros útvonalhálózatok várják a kerékpározókat. Az utak folyamatos és magas színvonalú karbantartása is biztosított.

Magyarországon mindenki hozzáfér egy megfelelő saját vagy bérelhető kerékpárhoz, ennek érdekében 2030-ra:

- Pénzügyi ösztönző és kölcsönzési rendszerek segítik a kerékpárhasználatot.
- A kerékpár része az utazási láncnak, és háztól-házig, lakóhelytől munkahelyig, közösségi közlekedés igénybevételevel is lehetséges kerékpárral utazni és parkolni.
- Az országban legalább 3000 minősített kerékpárosbarát szolgáltató várja a kerékpárosokat.
- A kerékpárral bejárható utakról friss információk állnak rendelkezésre, a kerékpáros utazást az útvonaltervezők, mint opciót ajánlják.
- A kerékpározás racionális gazdasági, egészségügyi, környezeti előnyeivel – a szemléletformáló kampányok nyomán – minden potenciális kerékpárhasználó tisztában van.
- Budapesten és a vidéki középvárosokban is sikeres közbringarendszer működik, a helyi igényekhez illeszkedve akár elektromos ráségítésű kerékpárokkal.

A gyermekek és felnőttek egyaránt rendelkeznek alapvető kerékpáros és közlekedési ismeretekkel. A gépjárművel, gyalogosan és kerékpárral közlekedők együttműködése javul az utakon.

A kerékpározás fejlesztéséhez szükséges források, tudás, ismeretek és szervezeti háttér a kormányzati, önkormányzati oldalon valamint a vállalkozások és a civil szervezetek körében egyaránt rendelkezésre állnak. Ezen szereplők közötti partnerség teljes körű, a civil szervezetek bevonása intézményesül.

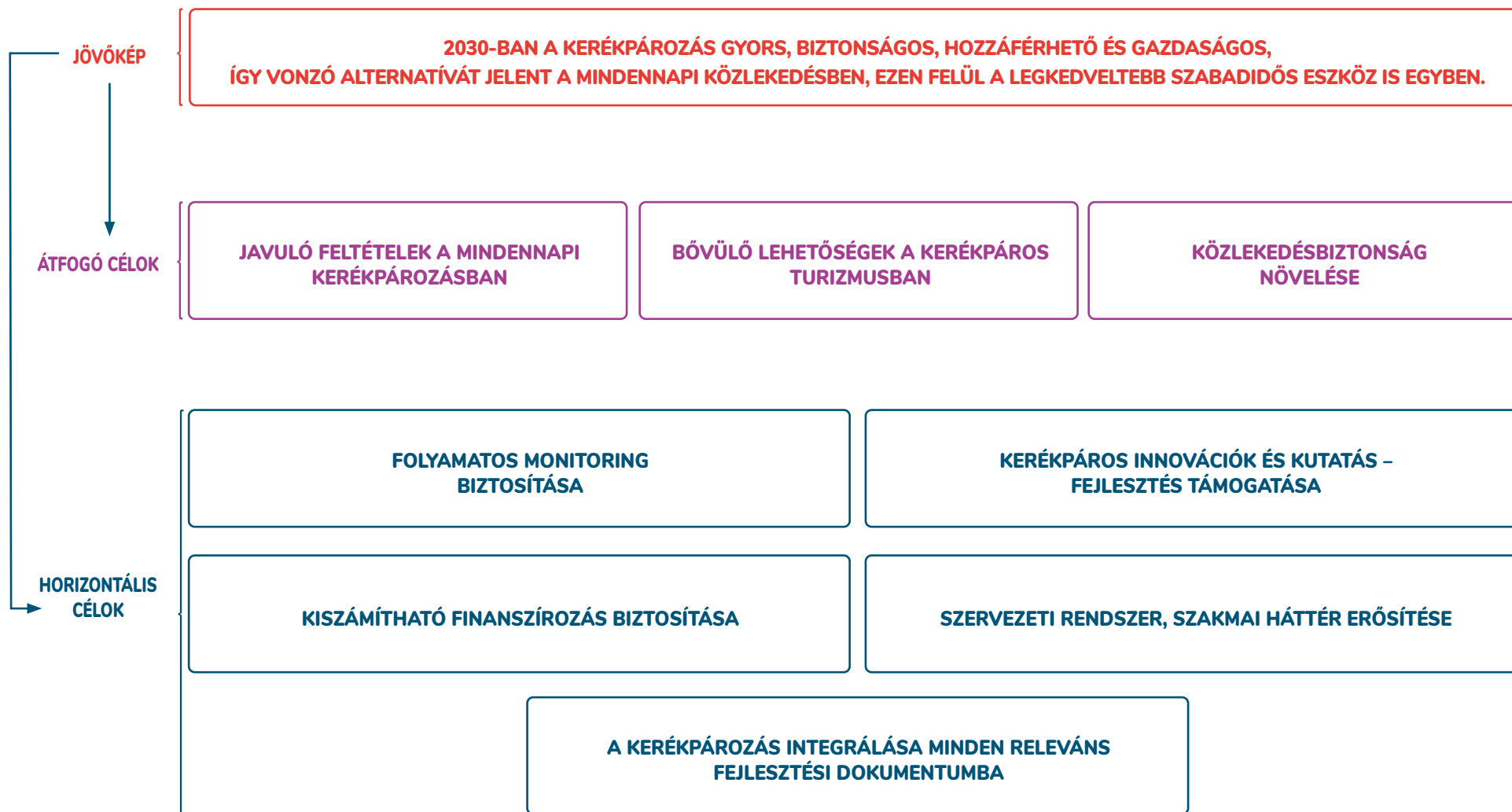
1 A 2022-es Magyar Kerékpáros Klub és Aktív Magyarország által megrendelt, Medián által elkészített Kerékpározás Magyarországon, 2022 kutatás módszertana alapján számítva.

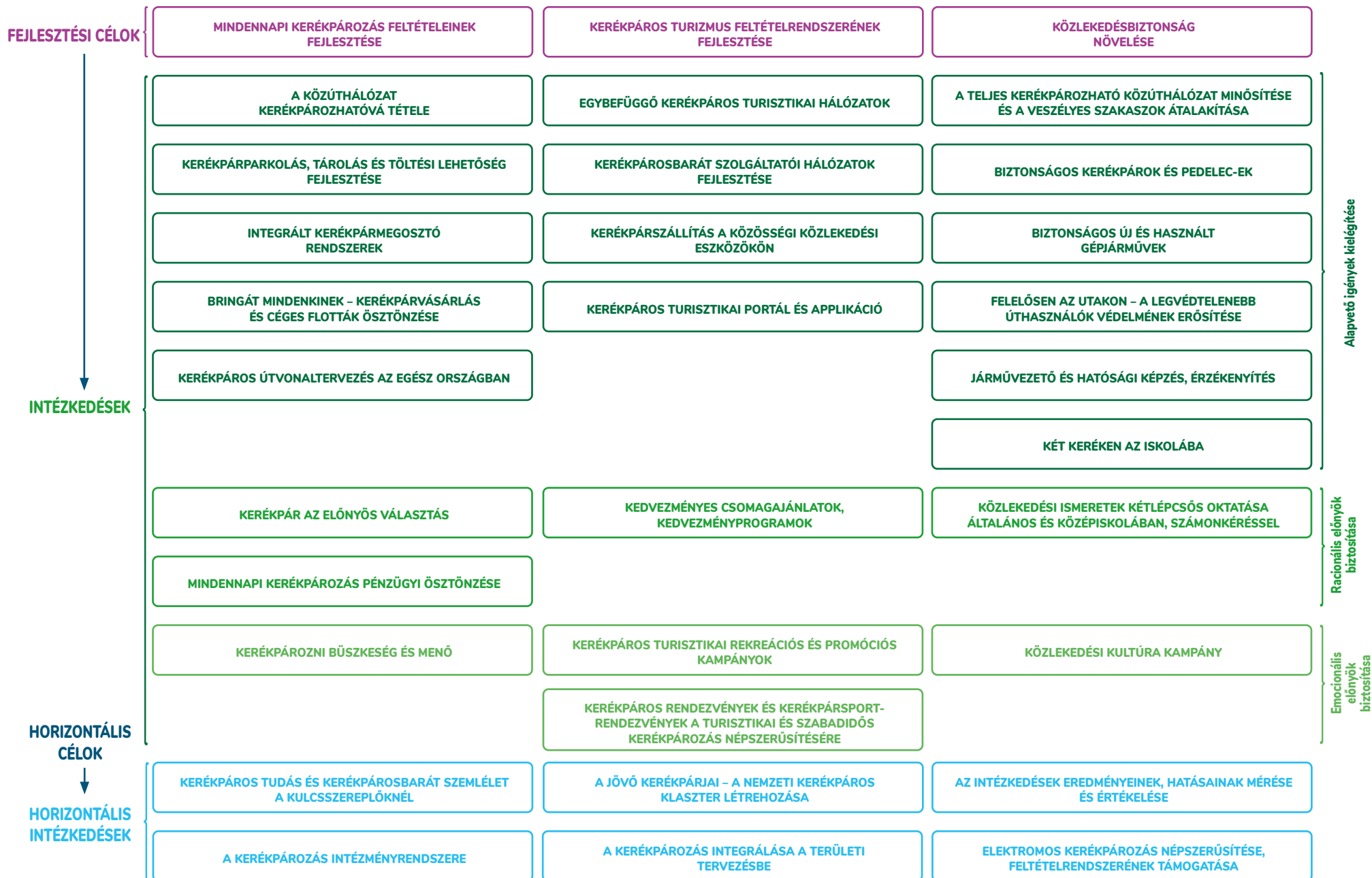
2 A 2022-es AÖFK által megrendelt Századvég Kutatóintézet által készített aktív turisztikai kutatás módszertana alapján.



Célrendszer

24









Mindennapi kerékpározás

■ Helyzetelemzés és problémafeltárás

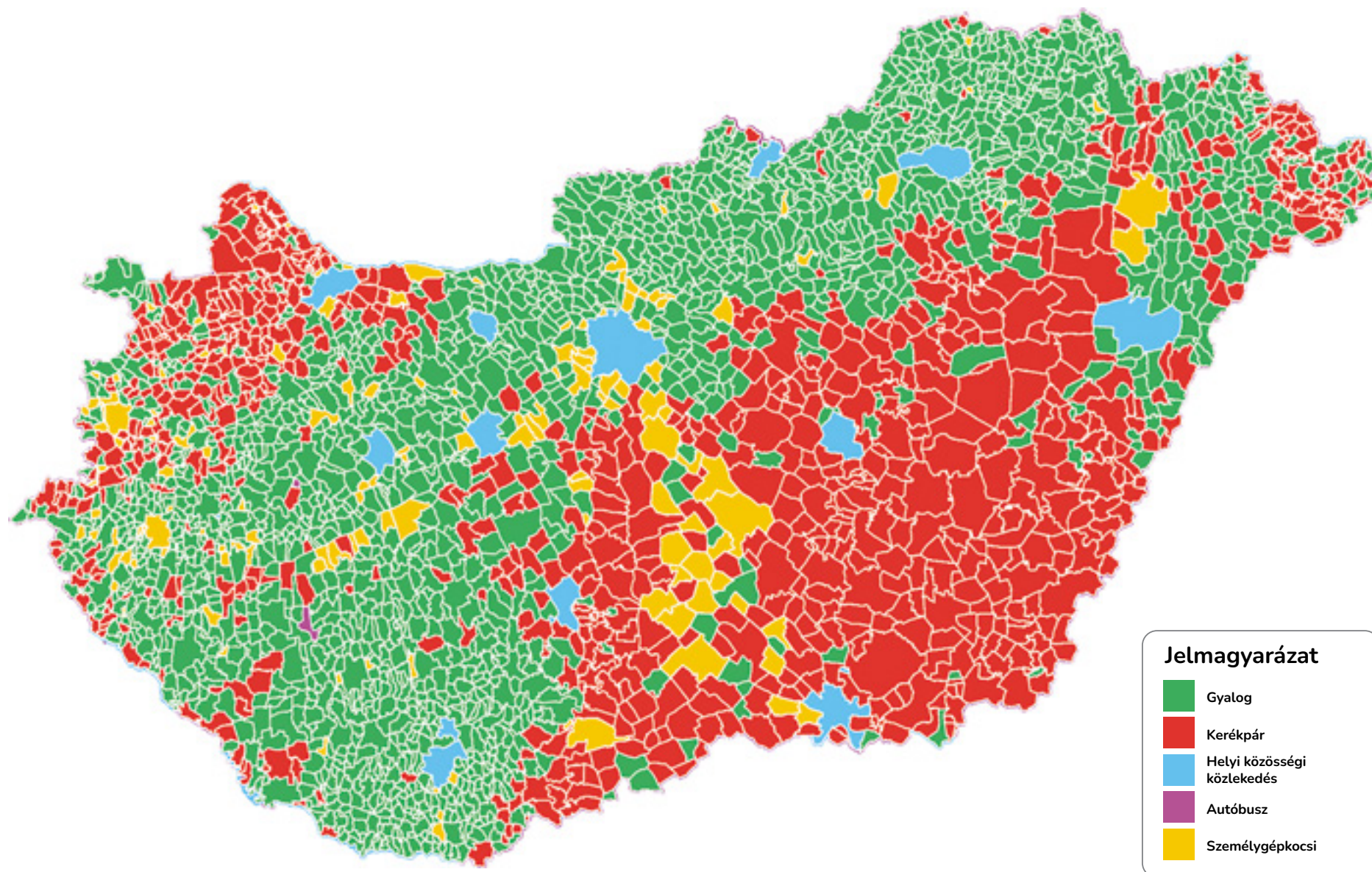
Korábban a motorizált közlekedés fogalm elsősorban a járművekre, kiemelten az autós közlekedésre és annak problémáira irányította a figyelmet. A napjainkban használt mobilitás fogalma ezzel szemben a helyváltoztatás valamennyi módját figyelembe veszi. A 2022-es adatokból kiderül, hogy a mindennapokban csak az emberek 35 %-a közlekedik autóval. A gyalogló, kerékpározó vagy közösségi közlekedést használók, az arányoknak megfelelően ma már ellensúlyozzák a korábbi autós dominanciát a kapcsolódó szakterületek gondolkodásában. A jelentkező problémák minden közlekedési mód esetében közel azonos figyelmet kapnak. Az elmúlt években az e-mikromobilitási eszközök is egyre nagyobb számban jelentek meg elsősorban a városokban azon belül is a kerékpárutakon. A klímavédelmi célok miatt számuk növekedése kívánatos ugyanakkor, a jelenlegi szabályozás felülvizsgálatára is szükség van.

A közlekedésfejlesztésben, a közlekedéstervezőkön kívül számos egyéb szakma is részt vesz (pl. településtervezők, tájépítészek, geográfusok). Általános problémaként jelenik meg, hogy mind a tervezési-engedélyezési, mind a kivitelezési-üzemeltetési szektor estében szűkös a munkaerőforrás. A színes szakmai környezetbe kell a kerékpárt, mint közlekedési módot integrálni úgy, hogy általánosan elfogadott és támogatott legyen a kerékpáros fejlesztések fontossága. Jelenleg a szakmák közötti kommunikáció sok esetben elmarad, a nagyobb léptékű országos, régiós szintű kerékpáros fejlesztések esetében pedig gyakran figyelmen kívül maradnak a helyi érdekek, ennek javítása fontos feladat. Az országos közúthálózat jelentős részén a gépjárműforgalom nagysága és/vagy tényleges sebessége miatt jelenleg még nincsenek meg a biztonságos kerékpározás alapfeltételei sem. Ez rámutat a feladat nagyságára, melyhez szükség van a kerékpáros fejlesztésekben, a tervezésben résztvevők szemléletváltására és egységes fellépésére.

A településeket vizsgálva a sikerességet és megfelelő működést a különböző funkciók közötti jól működő kapcsolatok jelentősen meghatározzák. A települések fejlesztésénél az egyik elsődleges feladat az infrastrukturális hálózat, azon belül a közlekedési kapcsolatok biztosítása, rendezése. Általános hazai trend, hogy a várostérségek egyre inkább szétterülnek a térben és az egyes funkciók (pl. lakó és munkahely) túl távol kerülnek egymástól. A megnövekedett távolságok miatt a kerékpározás önmagában egyre kevésbé versenyképes, így egyre többen ülnek át autóba. A városi szétterülés mérséklése fontos feladata a településfejlesztésben résztvevő szakmáknak. Ott, ahol a szétterülés már megtörtént az ingázási idő csökkentése érdekében az egy központú város helyett, a többközpontú város és a kompakt alközpontok, városrészek létrehozására kell törekedni. A kötött pályás közösségi közlekedéssel kombinálva a szétterült városokban is újra versenyképessé tehető a kerékpár. Jelenleg viszont az ehhez szükséges feltételek (közösségi közlekedési infrastruktúra, kerékpártárolók az állomásokon) az érintett városokban csak kevés helyen adóttak. Annak érdekében, hogy azon a helyen és az a fejlesztés valósuljon meg amire a leginkább igény mutatkozik szükség van a kerékpározással kapcsolatos adatokra országos, települési, és akár településrészekre osztott szinten is.

A mindennapi kerékpárhasználatra vonatkozóan sajnos vegyes minőségű adatok állnak rendelkezésre. A meglévő, különböző és sokszor egymásnak ellentmondó (hazai és nemzetközi) adatok többnyire eltérő mérési vagy kutatási módszertanokkal készültek. A helyzetfeltárás ezért többnyire az Eurobarométer 2014-es és a Medián a magyar felnőtt lakosságára nézve reprezentatív, 3000 fő megkérdezésével, 2018-tól két évente lebonyolított kutatásaira épül. Az Eurobarometer 2014-es adatai alapján Európában Hollandia és Dánia után Magyarországon használják leggyakrabban a kerékpárt a mindennapi közlekedésre. A frissebb, 2019-es számok alapján 4 helyen állunk. Míg Európa legtöbb országában a nagyvárosokban népszerűbb a kerékpár, addig hazánkban ez inkább a vidéki térségekre igaz, ami a Trenecon Kft. 2016-os kutatásából készült térképén is jól kirajzolódik (1. térkép).

1.térkép: Településen belül munkába és oktatási célból közlekedők elsődleges közlekedési eszköze (Forrás: KSH 2011-es háztartásfelvétel, napi ingázási adatok)



A természeti és történeti adottságoknak, a vidéki tömegközlekedési sajátosságoknak, illetve a gépjárműhasználat költségeinek köszönhetően napjainkban is magas a vidéki kerékpározás részaránya. A jövedelmi helyzet pozitív változása azonban ezekben a térségekben is azonnal az autós közlekedésre tereli a lakosságot, ami az adatokban is megnyilvánul. A Medián felmérése alapján látszik, hogy 2018 és 2022 között 17 %-ról 16 %-ra csökkent azok aránya, akik elsődleges mindennapi közlekedési eszközként a kerékpárt jelölték meg. A csökkenés nagyrésze sajnos pont a vidéki térségekben jelent meg, míg a városi térségekben jellemzően növekedett az arány. A városokban az infrastrukturális beruházások, a támogató kormányzati intézkedések, az egészségtudatos életmód elterjedése, a fogyasztási és a szabadidő eltöltési szokások változása és a civil szervezetek aktív szerepvállalása miatt viszont az elmúlt két évben 5 százalékkal nőtt a mindennapokban kerékpározók aránya.

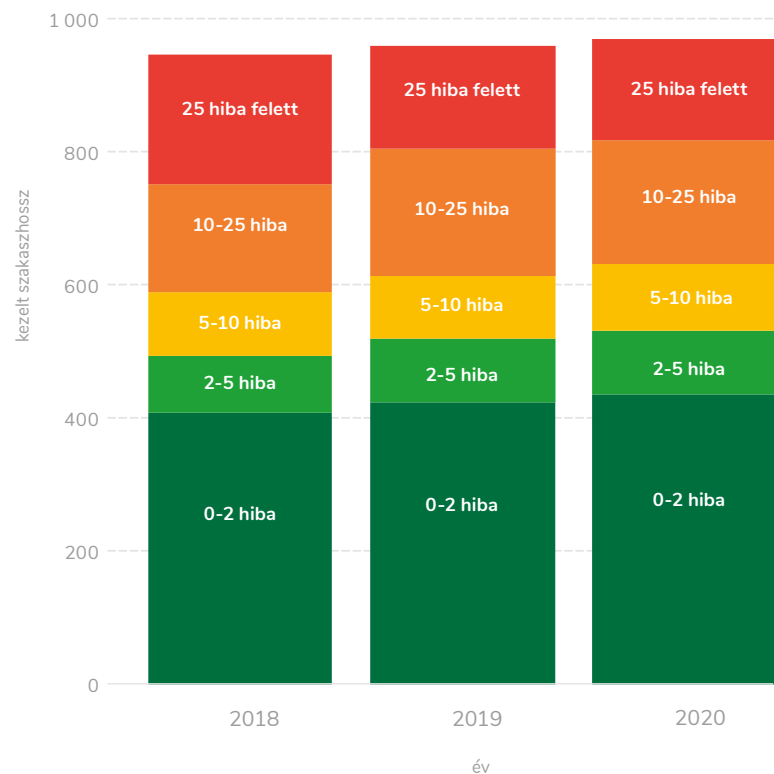
A városokban azonban még jelentős potenciál van a kerékpárt használók számának növekedésében. Ennek jelenleg jelentős akadálya, hogy a területi alapú, komplex, kerékpárosbarát megoldások helyett sok esetben csak egy-egy vonalas fejlesztés történik meg. A kerékpározásra kijelölt vonalas és területi alapú (hálózatos) fejlesztések kombinálásával alakítható ki a komplex kerékpárosbarát környezet, a kényelmesen, biztonságosan használható városi kerékpárúthálózat. A városi térben a fejlesztések egyik legnagyobb akadálya a helyhiány, azaz csak más közlekedési mód kárára lehet kerékpárutakat kialakítani, ami sok esetben konfliktusokkal, vagy a kerékpárosok számára nem ideális utak kialakításával jár. Pedig a településeken belüli rövid távú, mindennapi kerékpározással rengeteg, jelenleg autóval megtett út váltható ki. Hozzájárul a városrészek, utcák felértékelődéséhez, a korábbi jelentős autós forgalom miatt kiürült üzletsorok revitalizálódásához. A mindennapi közlekedésben a kerékpározás mégis versenyhátrányban van Magyarországon. A városi úthálózaton általában nem adottak a célpontok közötti kényelmes és biztonságos eljutás feltételei.

A kerékpáros infrastruktúra állapotára vonatkozóan kevés adat áll rendelkezésre. A jelenlegi, közel 9000 km hosszúságú hálózat nagyrészt a települési önkormányzatok kezelésében van. Ezek jellemzően belterületi szakaszok és az önkormányzatok a rendelkezésükre álló források eszközök (gépek), szakértelem függvényében végzik az üzemeltetési és karbantartási feladatokat. Jellemzően új kerékpáros infrastruktúra kialakítására biztosított európai uniós források mellett, az elmúlt években a hazai finanszírozású Magyar Falu Program keretében lehetőség nyílt felújításra is. A

kerékpárutak állapotának javítása, illetve a hálózat bővítése a jövőben is fontos feladat.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. az általa kezelt 1102 km hosszúságú hálózat állapotát rendszeresen felméri. A hálózat ezen részének üzemeltetési és karbantartási feladataira 2018-tól évente 1 milliárd forint állt rendelkezésre, 2022-től pedig már 1,5 milliárd forint az éves keret, mely több felújításra is lehetőséget biztosít. A lenti ábrán látható, hogy a Magyar Közút kezelésében lévő hálózat állapota, ha lassan is, de folyamatosan javul. Szintén a Magyar Közút országosan 56 automata forgalomszámlálót üzemeltet, melyet kiegészítenek a nagyobb településeken működő számlálók, illetve a manuális számlálások is.

1. ábra: A Magyar Közút által kezelt kerékpárút-hálózat állapota: hibák darabszáma 100 méterenként (Forrás: Magyar Közút)



Az infrastruktúra mellett számos más tényező is nehezítheti a kerékpárosok számának növekedését. A jogi, pénzügyi és műszaki szabályozás jelenleg az egyéni gépjárműhasználat folyamatos növekedését szolgálja ki (és egyúttal gerjeszti azt). Az egyéni gépjárműhasználat társadalmi költségei meghaladják a belőle származó hasznokat. A szabályozásokba nincsenek beépítve olyan elemek, amelyek megátolnák, hogy az egyéni gépjárműhasználat társadalmi költségeit a használó helyett/mellett a nem használók állják. A fenntartható közösségi közlekedési módok közül a gyalog és a kerékpáros munkába járást elenyésző mértékben támogatja vagy ösztönzi az állam, a közösségi közlekedéssel munkába járást is csak a helyközi forgalomban. Némiképp árnyalja a képet a kerékpározás ösztönzésére 2020-ban elindult elektromos rásegítésű kerékpárok (e-bike-ok) beszerzését támogató program, összesen 1 milliárd forint keretösszeggel. Ezen felül 2022-től a céges kerékpárflották terjedését is ösztönzi a TAO és az SZJA törvény, hiszen a céges kerékpárokkal kapcsolatban felmerült költségek elszámolhatók, és a kerékpárok adómentes juttatásként adhatók használatra a munkavállalók részére. 2022-ben 400 millió forinttal indult az elektromos rásegítésű teherkerékpárok beszerzését támogató program, melyből az évvégéig 270 db kerékpár megvásárlását támogatták.

A vonzó kerékpározható közúthálózat hiánya mellett ráadásul a kerékpározás megítélése sem eléggé kedvező, a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos előítéletek, tévhitek lebontása is fontos feladat. Sok esetben a szemléletformálás, a fejlesztések kommunikálásának hiánya miatt a közlekedők szubjektív biztonságérzete rosszabb a valós viszonyoknál. Ez arra sarkallja az embereket, hogy még akkor se válasszák a kerékpárt, ha az a legjobb választás lenne számukra.

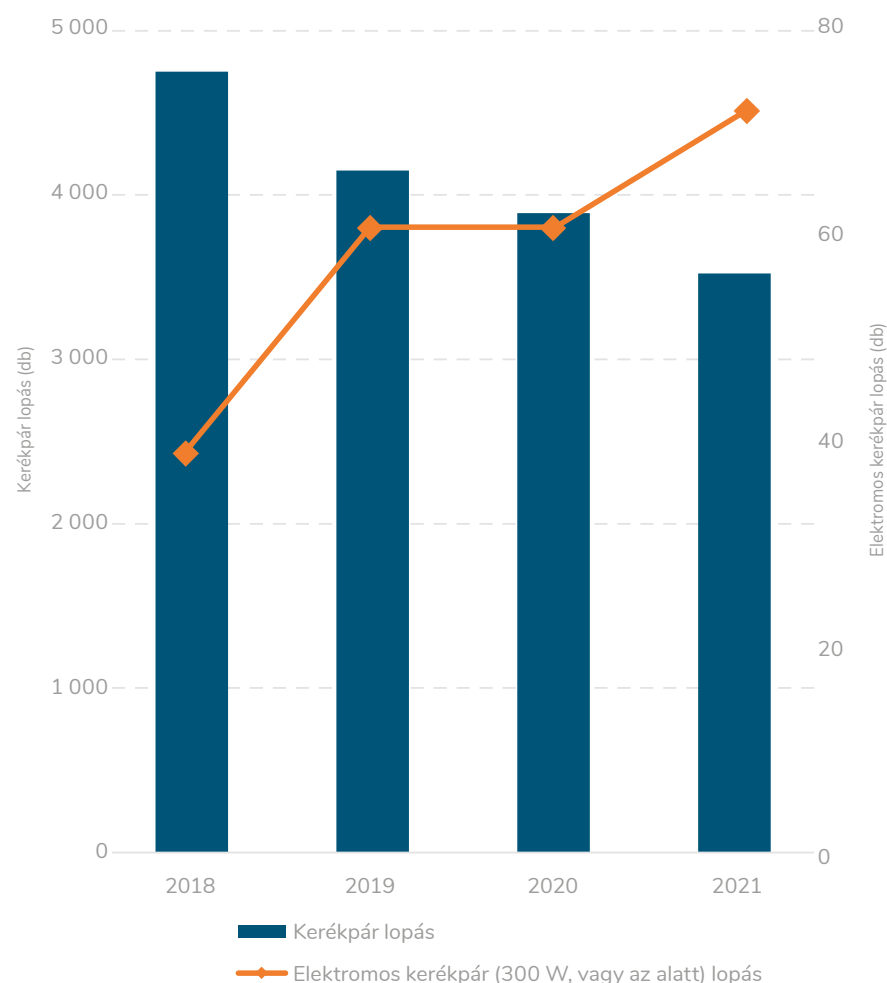
Jelentős visszatartó erő a mindennapos kerékpározásban, hogy sokan féltik a kerékpárjukat, biztonságos tároló hiányában nem szívesen hagyják az utcán őrizetlenül. A Belügyminisztérium adatai alapján 2021-ben összesen 3.392 kerékpárlopással kapcsolatos ügyben járt el a rendőrség. Az utóbbi évekhez képest ez egy javuló tendenciát mutat, 2018-hoz képest 26%-kal csökkent a kerékpárlopások száma.

Külön nyilvántartást vezetnek az egyre nagyobb népszerűségnek örvendő, és sok esetben nagyobb értéket képviselő e-kerékpárokról is.

Ahogy a 4. ábrán láthatjuk, az e-kerékpár lopások száma – a hagyományos kerékpárokéval ellentétben – növekvő tendenciát mutat, 2021-ben összesen 72 esetet jelentettek be.

2. ábra: Kerékpárlopások számának alakulása

(Forrás: A Belügyminisztérium üzemeltetésében lévő <https://enyubs.bm.hu> honlapon szereplő adatok alapján)



A **BYPAD módszertant** települések és régiók számára dolgozták ki, hogy értékelni tudják, mennyire támogatja a kerékpározást a politikai intézményrendszer, és javaslatokat adjanak a kerékpározás helyzetének javítására. A módszertan alapja, hogy három érdekeltiségi szint (politikai, operatív és felhasználói szint) képviselőit egy asztalhoz ülteti kiscsoportos formában, akik egy előre kitöltött kérdőív mentén beszélnek át a kerékpáros politika különböző aspektusainak aktuális státuszát. 2021-ben a különböző szintek képviselőiből álló munkacsoport a BYPAD nemzetközi módszertan alapján pontozta Magyarország kerékpározást támogató, nemzeti szintű működését, mely során a 100% érték azt jelentené, hogy a kerékpározás (és a mögötte lévő nemzeti szintű intézményrendszer) minden területén tökéletesen működik. Összegzésében Magyarország a kerékpározás támogatásában a (szak)politika szempontjából 60,63%-os eredményt ért el a kerékpározás szakpolitikába való integráltságának vizsgálata során. Fontos megjegyezni, hogy az értéket nem más országok értékeihez szükséges hasonlítani, hanem a későbbi fejlődés mérésére használható

A **felhasználói** szükségletek vizsgálata alapján a kerékpározás meghatározó, fontos téma. Különböző szervezetek foglalkoznak koordinált módon a kerékpározással, de korlátozott támogatással és erőforrásokkal rendelkeznek. A kerékpárosoknak és **érdekképviseleti szerveiknek** specifikus kerékpáros ügyekben adott a konzultáció lehetősége, de ezek az egyeztetések nem rendszeresek. Komoly probléma, hogy a legtöbb fejlesztési projekt során a kerékpározás nehezen vagy nem tud érvényesülni a motorizált közlekedési módok lobbijával szemben, illetve a projektek nagyrésze a komplex tervezések helyett közlekedési módokra korlátozva valósul meg.

A **területhasználat és az infrastruktúra tervezés** kapcsolatát tekintve csak bizonyos projektek esetében jelenik meg a területfelhasználás alapú közlekedésfejlesztés és az összes közlekedési mód integrációja.

A jelenlegi **vezetésről és koordinációról** igaz, hogy egyes személyek (vezető politikusok és hivatalnokok) úttörő munkát végeznek a kerékpáros szakpolitika fejlesztésében. Háttértámogatásként működik egy több intézményen és szervezeten átívelő belső munkacsoport. Azonban a központi közigazgatási szerveket leszámítva a helyi, területi szervek (önkormányzatok) szintjén ez a működés még nem jelent meg szabályozottan.

A **szakpolitika elvi működéséről** elmondható, hogy, létezik hivatalosan el nem fogadott kerékpáros célrendszer, de más közlekedésfejlesztést meghatározó dokumentumban nem szerepel deklaráltan. Ez nem csak szakpolitikai sajátosság: rendszerszinten jelentkeznek párhuzamosságok, akár ellentmondások a fejlesztési dokumentumokat tekintve. A kerékpározás ügye több önálló jogszabályban és szabályozásban támogatott, amelyek azonban számos problémát nem érintenek, és nem is naprakészek. A jogszabályi környezet felülvizsgálatán pedig csak néhány szervezet dolgozik, emiatt a folyamat többéves időtávot igényel.

A **modulokat tekintve a „humán kapacitás és eszközök”** területén jó eredményt értünk el, éves költségvetés készül a kerékpáros beruházásokra, intézkedésekre. További pénzügyi források is elérhetőek más területekről (egészség, turizmus, környezetvédelem stb.), valamint EU-s programokból. Ugyanakkor sok a bizonytalanság a rendszerben, és jelenleg nincs több éves, átfogó költségvetés. A felelős minisztériumon belül a kerékpáros ügyekkel önálló főosztály foglalkozik, melynek a jól definiált feladata a kerékpáros szakpolitikák előkészítése és megvalósítása, de kapacitásbővítés céljából szükséges lenne a munkaerőállomány létszámbővítése.



Forrás: BKK

A **biztonságos kerékpáros úthálózat** terén néhány várost leszámítva nem megfelelőek feltételek. Sok a szakadási pont a hálózatokban a létesítmények között. Kiemelt szempont az intermodalitás, a kerékpározás és a közösségi közlekedés kombinálása, de még mindig kevés esetben tud érvényesülni ez az irányelv. Ehhez szakmai útmutató és nemzeti szintű támogatás is biztosított, így az elmúlt években a közösségi közlekedési megállóknál megkezdődött a jó minőségű kerékpártárolók építése. A kerékpározás támogatása a különböző szinteken is megjelenik: a kormányzati szervek támogatást

adnak a kommunikációs projektekhez vagy a helyi/regionális kampányokhoz (Európai Mobilitási Hét, Bringázz a Munkába! kampány). Ez tárgyi, pénzügyi és szakértői támogatás formájában jelenik meg. A gyerekek gyakorlati kerékpáros oktatását támogató szemlélet még kialakulóban van. Ugyanakkor sajnos csak elszórtan jelennek meg jó hazai beruházások a biztonságos környezet megteremtése céljából a kerékpározni tanuló gyerekek számára, ugyanis többek között az útügyi műszaki előírások sem ismerik a lakóutcák holland mintájú (woonerf, élhető utcák) kialakítását.



■ Helyzetértékelés

Erősségek

- Az ország jelentős részének domborzata ideális a hivatásforgalmi, mindennapi kerékpározás számára
- Magyarország a 3. az EU-ban a mindennapi kerékpárhasználat tekintetében
- Kerékpáros fejlesztésekre költethető források növekednek, a döntéshozatali szint elkötelezett a fejlesztéseket tekintve
- Erős a kerékpározás vidéki bázisa
- Megjelentek az e-kerékpár vásárlási támogatások és a vállalkozásokat kerékpárvásárlásra ösztönző intézkedések
- Kormányzaton belül és a szakmai, civil szervezeteknél is erősödött a kerékpározás képviselője

Gyengeségek

- Gyenge közlekedési kultúra és közlekedők közötti együttműködés hiánya csökkenti a biztonságérzetet, sokan félnek kerékpárra ülni
- Kerékpározással kapcsolatban vannak a tévhitek, előítéletek
- Elsősorban az infrastruktúra hiányosságai miatt a városokban kevésbé népszerű a kerékpározás, mint vidéken
- Úthálózati hiányosságai miatt versenyhátrányban van a kerékpár, valamint biztonsági problémák is vannak a városon belül, az agglomerációban és a települések közötti térben.
- A kerékpárutak nem területi, hanem vonalas alapon fejlődnek, ezért hiányoznak a komplex hálózatok
- A kerékpárhasználatra ösztönző eszközök, támogatások megjelentek, de összességében nem elegendők
- Településtervezés és közúti infrastruktúra tervezés gépjármű központú, hiányzik a kerékpárosbarát szemlélet
- Új kerékpárutak tervezési, előkészítési ideje rendkívül hosszú
- Kerékpárút tervezésben a korszerű előírások ellenére sok a kor- és életszerűtlen megoldás, melyet a kerékpárosok nem szívesen használnak
- Gépjárművezető képzésben és az általános oktatásban kevés hangsúlyt kap a kerékpározás

Lehetőségek

- Zöld és egészségtudatos gondolkodás térnyerésével egyre nagyobb tömegek ülnek vagy ülnének kerékpárra
- Településtervezési trendek (élhető városok, terek humanizálása, zöldfelületek növelése) több teret adnak gyalogos és kerékpáros fejlesztéseknek
- Agglomerációs vasúti fejlesztések lehetőséget adnak a kombinált utazásra és a kerékpáros ráhordásra
- A gépjárműforgalom és a torlódások növekedése miatt a kerékpár a rövidtávú közlekedés legjobb eszközévé válik a városokban
- A megosztáson alapuló mikromobilitási rendszerek egyre népszerűbbek, ami a városi kerékpárhasználatot is ösztönzi
- A technológiai fejlődésnek, pedelec elterjedésének köszönhetően egyre szélesebb kört képes megszólítani a kerékpár
- Kerékpársportban elért sikerek segítenek a kerékpározás népszerűsítésében
- Szabadidő eltöltése során a kerékpározás a második legnépszerűbb túratípus, ami a napi közlekedést is erősítheti

Veszélyek

- A kerékpárosok számának növekedésével a települések alulfejlett kerékpáros infrastruktúrája túlterhelődik, ami balesetekhez és torlódásokhoz, összességében a felhasználók csökkenéséhez vezethet
- Kerékpáros fejlesztésekre fordítható források csökkenése
- Kerékpárok iránt folyamatosan növekvő kereslet és gyártói kapacitásproblémák miatt egyre drágulnak a kerékpárok, ami a belépési küszöböt emeli
- Vidéken a gépjármű penetráció és életszínvonal növekedésével csökkenhet a kerékpáros közlekedés részaránya

■ Átfogó cél

Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa, a vidéki kerékpárközlekedés vezető országa legyen egész Európában, ahol a kerékpárt és elektromos rásegítésű kerékpárt fő közlekedési eszközként választók aránya 20%.

Ennek érdekében megvalósítandó konkrét célok

- A kerékpározás magas arányának megőrzése vidéken, elsősorban a síkvidéki alföldi, kislétföldi területeken.
- A dombvidéki térségekben a kerékpározás részarányának növelése, részben az elektromos rásegítésű kerékpárok használatának növelésével.
- A kerékpározás népszerűségének növelése a városi, sűrűn lakott településrészekben. Budapesten a Budapest mobilitási tervében szereplő cél elérése a kerékpáros utazások megtöbbszörözésével.
- A lakosság számára egyre nagyobb mértékben legyen elérhető opció a kerékpáros közlekedés. A hetente legalább egyszer kerékpározók aránya érje el az 50%⁴-ot. A még nem kerékpározó, de arra nyitott célcsoport elérése és ösztönzése. A nem kerékpározó, azt elutasító célcsoport érzékenyítése.
- A kerékpározás integrálása a közlekedési rendszerbe, a módváltások elősegítése.
- Elérendő cél, hogy a lakosság és a döntéshozók körében a kerékpározáshoz való jog egyenrangúvá váljon a gépjárművezetőkét megillető jogokkal.
- A beruházások során az egyéni motoros közlekedéssel szemben a kerékpározás részesüljön előnyben.

4 A 2022-es Magyar Kerékpáros Klub és Aktív Magyarország által megrendelt, Medián által elkészített Kerékpározás Magyarországon, 2022 kutatás módszertana alapján számítva.

■ Vállalások

- A városi és nagyvárosi térségekben a kerékpáros közlekedés részarányának növelése, a vidéki térségekben a meglévő magas szint fenntartása.
- A kényelmes és biztonságos kerékpározás feltételeinek megteremtésének támogatása a településeken belül elsősorban irányhelyes, a településeken kívül pedig önálló infrastruktúra létrehozásával.
- Forgalomcsillapított zónák kialakításának ösztönzése a kerékpározás feltételeinek és a városok élhetőségének javítása érdekében.
- Mindenki számára elérhető és naprakész adatbázis fenntartása a kerékpáros útvonalhálózatról.
- A biztonságos kerékpártárolók és kerékpáros parkolók számának jelentős mértékű növelése.
- A kerékpárhasználat és a kerékpárhoz való hozzáférés további pénzügyi és egyéb ösztönzőkkel történő támogatása, legyen az saját, köz-, céges vagy teherszállító kerékpár, elektromos rásegítéssel vagy anélkül.
- A kerékpározás további népszerűsítése rendszeres kampányokkal.



Célcsoportok

Településméret szerint:

- Nagyvárosi lakosok (Budapest, Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Győr, Nyíregyháza, Kecskemét).
- Közepes és kisvárosokban élők (100.000 lakos alatti megyei jogú városok).
- Kistelepüléseken élők.

Kerékpárhasználat szerint:

- Kerékpárt jelenleg is rendszeresen vagy alkalmyszerűen használók.
- Jelenleg nem kerékpározók, de a kerékpározásra nyitottak.
- Jelenleg nem kerékpározók, azt elutasítók.
- Módváltók: akik más közlekedési módot kiegészítve, de gyakran választják ezt az eszközt.

Intézkedések



Zászlóshajó projektek

- Kerékpárosbarát belvárosok.
- Öt magas minőségű, gyors nagyvárosi – elővárosi kerékpáros útvonal létrehozása és üzemeltetése Magyarországon.
- Bike and ride – kerékpárparkolás közösségi közlekedéshez kapcsolódóan.
- Kerékpárral munkába járás anyagi ösztönzése.





■ A.1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele

■ Cél

A kerékpározható közúthálózaton növekedjen azon útszakaszok hossza, amelyeken biztonságos kerékpározni. Kiemelten kezelendő, hogy a jelenleg a közúti forgalommal érintett utak mentén megteremtsük a kerékpározás feltételeit is.

Növekedjen azon települési területek aránya, ahol a biztonságos és kényelmes kerékpározás feltételei adottak. Minden településen önmagát magyarázó jól átlátható közúthálózat álljon rendelkezésre. A nagyobb városokban a fejlesztés alapvető eszköze a közlekedésre szánt felületek újrafelosztása az aktív és fenntartható közlekedési módok prioritizálásával. A városok alaphálózatában vegyes járműforgalomban korszerű lakóutcak kialakításával, a gépjárműforgalom volumenét és sebességének csökkentését kell elérni. A kerékpáros főhálózaton pedig a többi közlekedési módtól elválasztva, az irányhelyes kialakítások alkalmazásával szükséges növelni a kerékpározás biztonságát és komfortját. A megfelelő intézkedésekkel segíteni lehet a beavatkozásokkal érintett városrészek felértékelődését is.

■ Tevékenységek

Módszertani jellegű tevékenységek

- A márrendelkezésre álló műszaki előírások, tervezési útmutatók folyamatos fejlesztése mellett a kerékpározható közúthálózat kialakításának műszaki megoldásainak integrálása a többi műszaki előírásba és szabályozásba. A stratégiai szintű fejlesztési dokumentumokban (területi és települési, szakági) hangsúlyosabban kell szerepeltetni a fenntartható közlekedési módok között a kerékpározást.
- Egyszerű, önmagát magyarázó, vonzó útvonalakat kell kialakítani új építés és felújítás esetén is. Minden esetben a gépjármű forgalom nagyságától és sebességétől, valamint egyéb tényezőktől függően kell szabványos és a műszaki előírásoknak megfelelő létesítményeket kialakítani.
- Nem csak fejlesztések, de útfelújítások esetén is a szabványoknak megfelelő kerékpáros létesítmények kialakítása és kerékpározásra alkalmas közlekedési felületek biztosításának vizsgálata szükséges, a szabályozási környezet felülvizsgálata mellett.
- Fontos tervezési elvként kell figyelembe venni, hogy a biológiailag aktív

zöldfelületen, természetvédelemi oltalom alatt álló területen a lehető legkisebb mértékben és a lehető legkisebb természeti-környezeti kárt okozva kerüljenek kialakításra kerékpáros létesítmények, figyelembe véve a későbbi üzemeltetést is.

Konkrét beavatkozások

- A kerékpáros és gyalogos közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése és javítása minden nagyvárosban (ld. később zászólshajóként).
- Lakott területek fő- és gyűjtő útvonalain a keresztmetszet újrafelosztása kétoldali irányhelyes, önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakításával. Önálló/védett vonalvezetésű kerékpárutak kialakítása szintén a települési főhálózat részeként, ahol indokolt/szükséges. A főhálózat fejlesztésében kulcskérdés az előzéshez, speciális kerékpárok közlekedéséhez is elegendő keresztmetszeti szélesség biztosítása.
- A városokban kerékpárutakból, kerékpársávokból és csillapított sebességű és forgalmú utcákból egy alaphálózatot kell kialakítani, ami biztosítja, hogy mindenholnan mindenhol biztonságosan és gyorsan el lehessen jutni kerékpárral.
- Öt városi – elővárosi magas színvonalú közvetlen kapcsolat kialakítása (ebből 2 Budapest vonzáskörzetében, 3 pedig a többi nagyvárosi térségekben), és a kiemelt üzemeltetési igény definiálása, (ld. később zászólshajóként).
- Lakónegyedek, kis utcák radikális forgalomcsillapítása, ahol – legalább időszakosan – a gyerekek, helyi lakók nagy biztonságérzettel közlekedhetnek.
- Vidéki kerékpározható közúthálózat program, nagy kerékpárforgalommal vagy erre mutató potenciállal rendelkező településeken valamint az ezek között hiányzó főhálózati elemek fontossági sorrend szerinti kiépítése. A biztonságos kerékpáros ingázás feltételeinek megteremtése elsősorban nagy- és közepes városok vonzáskörzetében.
- A kerékpáros infrastruktúra rendszeres, magas színvonalú üzemeltetése és karbantartása.
- Gyorsforgalmi kerékpárútvonal szabályozási környezetének megteremtése.
- Kerékpáros utca szabályozási környezetének megteremtése.
- A folyópálya szakaszok mellett a konfliktuspontok és bonyolult csomópontok számát csökkenteni kell, továbbá forgalomtechnikával hangsúlyozni.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, és érintett minisztériumok, Települési Önkormányzatok, Magyar Közút, BKK - Budapest Közút, szakmai civil szervezetek

Becsült forrásigény

Lakott területek főútvonalain kétoldali irányhelyes önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása: 1.000 km szakaszon irányhelyes létesítmények kialakítása a keresztszomszék újraterosztásával, forgalomtechnikai beavatkozással, nagy volumenű építés nélkül (10 milliárd Ft), továbbá 100 km szakaszon nagy volumenű építéssel (szegélymódosítás, kopóréteg csere, pályaszintemelés) (20 milliárd Ft): összesen 30 milliárd Ft.

Minden egyirányú járműforgalmi utca automatikus megnyitása kétirányú kerékpározásra (indokolt esetben ez a lól felmentés): közútkezelői hatáskörben, meglévő üzemeltetési forrásból (2023-2030): 1 milliárd Ft.

A kerékpáros és gyalogos közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése és javítása minden nagyvárosban: a közterületek újraterosztása, települési általános sebességkorlátozások (30 km/h kistételepüléseken), pontszerű, kisléptékű beavatkozások (egy-egy rámpa, süllyesztett szegély, shortcut kialakítása) (2023-2030): 1 milliárd Ft.

Öt városi – elővárosi magas minőségű közvetlen kapcsolat kialakítása, ebből 2 Budapest vonzaskörzetében 3 pedig a többi nagyvárosi térségeken: 5x15km = 75 km = 25 milliárd Ft.

Vidéki kerékpározható közúthálózat program, nagy kerékpár-forgalommal rendelkező településeken és azok között a hiányzó főhálózati elemek kiépítése:

100 mintatelepeülésen a teljes település kerékpárosbaráttá tétele, pályázati alapon: 10 milliárd Ft. Települések között 250 km önálló létesítmény önálló kerékpáros projektben (becsült forrásigény 37,5 milliárd Ft).

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> Kerékpározásbarát települések, településrészek és útvonalak száma (db) Forgalomcsillapított utcák és településrészek száma (db) Átalakított útszakaszok hossza (km) Szakmai útmutatók és korszerű műszaki előírások rendelkezésre állnak (igen/nem)" 	<ul style="list-style-type: none"> Biztonságosan kerékpározható közúti szakaszok hossza (km) Nagyforgalmú, de kerékpározható útszakaszok hossza (km) Magas minőségű nagyvárosi-elővárosi kerékpáros útvonalak hossza (km) Irányhelyes létesítmények aránya településen belül (%)

Időzítés



Külföldi jó gyakorlat

Gyalogos-kerékpáros belváros (Brüsszel)

Gyalogos-kerékpáros zóna Brüsszel belvárosában. Süllyedő bója garانتálja, hogy csak az engedéllyel rendelkező gépjárművek hajthatnak be a zónába, az alapértelmezett használat a gyaloglás és a kerékpározás. Informatív tábla ad tájékoztatást a szabályokról és a közlekedési módonként ajánlott közlekedési magatartásról.



Forrás: BKK

Belföldi jó gyakorlat

Keresztmetszet újrafelosztásával kerékpársáv kialakítása (Budapest, Bartók Béla út)

A kerékpározás versenyhátrányának csökkentése a keresztmetszet újrafelosztásával: a budapesti Bartók Béla úton a gépjárműforgalom nagysága és sebessége miatt a kerékpározás nem volt biztonságos. 2017-ben minimális költséggel, útüzemeltetés keretében létesült az irányhelyes kerékpársáv, amely jóval több ember számára teszi itt reális választássá a kerékpározást.

■ Zászlóshajó

Kerékpárosbarát belvárosok

Budapest belső városrészének (I. II., V., VI., VII., VIII., IX., XIII. kerületek) és kerületközpontjainak, továbbá a vidéki nagyvárosok belső zónáinak komplex forgalomcsillapítása, a közterületi funkciók újragondolásával, egészséges utcák kialakításával.



Forrás: BKK



■ Külföldi jó gyakorlat

Kerékpársztrádák Európában

Hollandiában, Dániában, Belgiumban (Flandria), Nagy-Britanniában (London) és Németországban az utóbbi években a nagyvárosok központját és az elővárosokat közvetlen, folyamatos, gyors, biztonságos, kényelmes kerékpározást lehetővé tevő kerékpársztrádákkal kezdték összekapcsolni. Az úthálózat magas minőségű infrastruktúrája az elektromos rásegítésű kerékpárok elterjedésével egyidejűleg, megfelelő márkázással és promócióval együtt az egyéni motorizált közlekedéshez képest versenyképes alternatívát kínál akár 10-20 km távolságról történő ingázás esetén is. Háztól-házig való közlekedést tesz lehetővé, miközben a megvalósítása a magas minőség ellenére is jóval kisebb költséggel jár, mint a gépjárművek által használt közutak vagy a kötöttpályás közösségi közlekedési infrastruktúra bővítése.



■ Zászlóshajó

Öt magas minőségű, gyors nagyvárosi – elővárosi kerékpáros útvonal létrehozása és üzemeltetése Magyarországon.

Budapesten és számos megyei jogú városban jelentős kerékpáros infrastruktúra fejlesztési projektek zajlottak az elmúlt 15 évben. Ezek azonban szinte sehol nem biztosítanak kellően vonzó alternatívát egy előváros és a városközpont közötti közlekedésre. 5 kiválasztott útvonalon olyan kerékpáros infrastruktúrát szeretnénk kiépíteni, amely az alábbi helyszíneken valósulna meg: Budapest és 2-3 előváros között valamint 2-3 megyei jogú városban. A megvalósítás lépésről lépésre, a minőség folyamatos javításával történne a következő szempontok mentén:

Gyors – nem tartalmaz felesleges kitérőket, emelkedőket, a legrövidebb, legkönnyebb úton éri el a városközpontot.

Biztonságos – a gyorsabb és nagyobb forgalmú gépjárműforgalomtól elválasztott, gyors kerékpározást lehetővé tevő ívekkel valósul meg, a kereszteződések szintben elválasztottak vagy a kerékpározónak elsőbbsége van.

Koherens – egységes (és nem pár száz méterenként változó) létesítménytípus, nincsenek benne „oldalváltások”, a belső területeken közvetlenül a közutak mellett irányhelyes, egységesen táblázott és burkolatfestéssel / színezéssel egyértelműen megjelölt.

Vonzó – széles és sima burkolt felülettel rendelkezik, közvilágítás és zöldsáv szegélyezi, pihenők és szervizpontok valósulnak meg mellette.



■ A.1.2. Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése

■ Cél

Biztonságos, a kerékpárokat nem károsító kerékpártámaszok és értékbiztonságot garantáló kerékpárparkolók létrehozása, egyéb mikromobilitási eszközök rendezett parkoltatása, és azok kapacitásának növelése munkahelyeken, lakóhelyeken, iskolákban, közlekedési csomópontokban. B+R rendszerek kialakítása minden releváns közösségi közlekedési megállónál, 20.000 új férőhellyel 2030-ig.

A kombinált (kerékpár + közösségi közlekedés) utazások számának növelése, az egyéni gépjárművel megtett utak számának csökkentése.

■ Tevékenységek

- A kerékpárparkolás és a B+R jellegű kerékpártárolás, valamint a lakóterületi (otthoni), iskolai és munkahelyi kerékpártárolás szabályozási környezetének elemzése és módosítása úgy, hogy az az épületek üzemeltetőit, a közutak és az épületek tervezőit és fejlesztőit a kerékpárparkolás fejlesztésére ösztönözze.
- A közterületi parkolásra használt felületeken minden település a saját modal split célkitűzéseinek megfelelő arányban alakítson ki biztonságos kerékpárparkolót/megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatási pontot, összesen 10.000 férőhellyel.
- B+R fejlesztés minden nagy utasforgalmú közösségi közlekedési vonal végállomásán és megállóiban, különös tekintettel a nagyobb városok agglomerációjára (összesen 10.000 férőhely 2030-ig). A kerékpár – közösségi közlekedés utazási láncok növelésével a közösségi közlekedés olyan új utasokat kap, akik korábban autóval közlekedtek. A közösségi közlekedés kapacitásnövelésére is szükség lehet a telített viszonylatoknál.
- Lakótelepi és bérház kerékpártároló program: meglévő pincehelységek átalakítása vagy zárható, fedett tárolók, boxok telepítése ahol az épületen belüli a kialakítás nem megoldható.

- Mikromobilitási eszközök parkoltatására, tárolására is alkalmas parkolók, tárolók létrehozása.



A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium és érintett minisztériumok (OTÉK), Települési Önkormányzatok (HÉSZ), MÁV-Volán-csoport, GYSEV, BKK

Becsült forrásigény

Komplex projektekbe integrált B+R fejlesztések: 0 Ft.

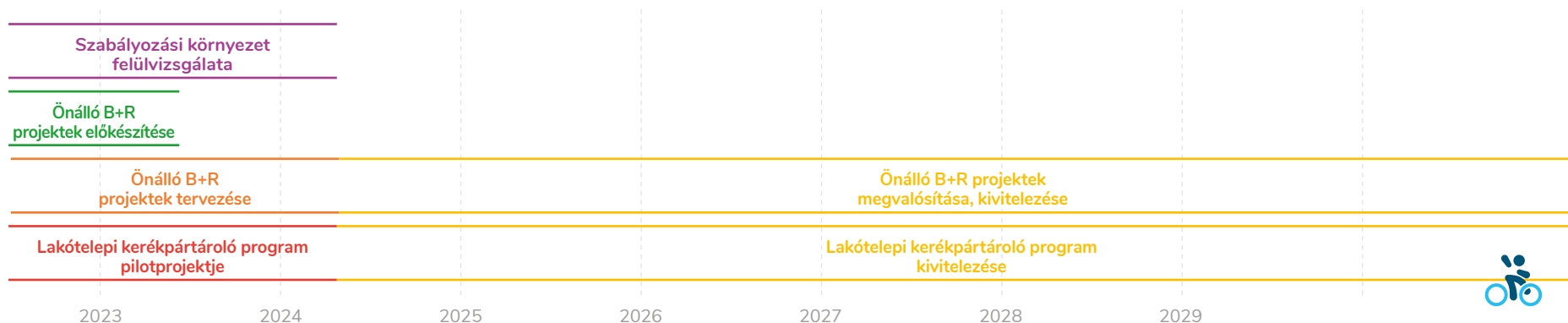
Önálló B+R projekt és közterületi kerékpár parkolás előkészítés és tervezés: 500 millió Ft, kivitelezés: 5 milliárd Ft (2023-2030).

Lakótelepi kerékpártároló program: pilot 100 millió Ft, országos kiterjesztés 1 milliárd Ft.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> A kerékpárok parkolásával és tárolásával kapcsolatos új szabályozás létrejön (igen/nem) Lakótelepek kerékpártároló programja elindul (igen/nem) Iskolai kerékpártároló program elindul (igen/nem) 	<ul style="list-style-type: none"> B+R kerékpártárolók száma (db) Közterületi kerékpártámaszok száma (db) Iskolai kerékpártárolók száma (db) Lakossági kerékpártárolók száma (db)

Időzítés



■ Zászlóshajó

Bike and ride – kerékpár-parkolás közösségi közlekedéshez kapcsolódóan

Budapest agglomerációs vonzaskörzetében 50 B+R helyszín teljes körű kialakítása: 50 vasúti és/vagy buszmegállóban az adott megálló napi utasforgalmának 10%-át lefedő kapacitással rendelkező B+R kialakítása. Hiányzók

telepítése, meglévők bővítése. Egységes arculatú utastájékoztató alkalmazása. Cél: a fővárost terhelő agglomerációs autós ingázás mérséklése, a kerékpáros és közösségi közlekedés kombinálása.



Forrás: MÁV Magyar Államvasutak Zrt.



BUDAPEST
BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER



BATTHYÁNY TÉR



Figyelem! A közlekedési eszközök használatakor a szabályokat kell betartani.



BUDAPEST
BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER

Forrás: BKK

■ A.1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszerek

■ Cél

A megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatások – melynek része az úgynevezett közbringa – szabályozása és használatának egyszerűsítése.

Mikromobilitási szolgáltatások esetében cél, hogy országos összességben felhasználószám folyamatosan növekedjen. Minden 50.000 fő feletti településen legyen megfelelő lefedettségű a helyi igényekhez kialakított megosztó rendszer.

A teherkerékpár elterjedésének segítése a teherszállítás utolsó kilométerén elsősorban városi környezetben.

■ Tevékenységek

- A megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatások és eszközök szabályozása (infrastruktúra-használat, parkolás/tárolás, gyalogos zónák), a szolgáltatók által gyűjtött adatok megosztása, közös tarifarendszerek ösztönzése.
- A meglévő és új megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatásokban azonos módon (pl. bankkártyával) időalapú jegy vásárlása külön regisztráció nélkül. A hozzáférési és bérleti díjak integrálása a közösségi

közlekedési rendszerek tarifájába. A használat ütemesen növelhető, támaszkodva a kerékpározható közúthálózat fejlesztéseire, pénzügyi ösztönzőkre és az integrált kommunikációra.

- Megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatások elektromos rásegítésű közbringákkal való kiegészítése kiemelten a változatos domborzatú településeken.
- Teherbicikli megosztási program indítása, elektromos rásegítésű kerékpárok beszerzésének támogatása, rövid távú parkolás biztosítása a nagyobb „cargo” kerékpárok részére is.
- A munkaadók a kerékpármegosztás tarifáját adómentesen biztosíthatják a munkavállalóiknak.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium és érintett minisztériumok, Települési Önkormányzatok, KKKR üzemeltetők

■ Becsült forrásigény

Megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatások fejlesztése (bővítés, elektromos rásegítésű közbringák): 5 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Mikromobilitási szolgáltatások új szabályozása létrejön (igen/nem) • Korszerű és integrált tarifarendszerek létrejönnek (igen/nem) • Használattal kapcsolatos adatmegosztó rendszerek száma (db) • Rugalmas, személyes igények mentén alakítható szolgáltatáscsomagok rendelkezésre állnak (igen/nem) 	<ul style="list-style-type: none"> • Igénybe vehető közbringák és egyéb mikromobilitási eszközök száma településenként (db/település) • Megosztott teherkerékpárok száma településenként (db/település)

■ Időzítés





A.1.4. Bringát mindenkinek – kerékpárvasárlás és céges flották ösztönzése

Cél

A kerékpárhoz való hozzáférés segítése mindenkinek, aki számára ez a mobilitást segíti, és jelenleg nem érhető el számára. Céges flották ösztönzése. Egyetemisták kerékpárhoz jutásának segítése.

Tevékenységek

- Kerékpárvasárlás ösztönzése: különböző kampányok kidolgozása és bevezetése annak érdekében, hogy a mobilitást, ingázást és városi logisztikát elősegítő kerékpárok valamint teherszállító kerékpárok száma növekedjen.
- Céges kerékpáros flották támogatása kedvező adószabályozás által.
- Kerékpárlopások megelőzése a jelenleg futó programok (pl. BikeSafe) kiterjesztésével.
- Egyetemisták kerékpárhoz való hozzáféréseinek segítése hosszútávú bérleti rendszerekkel diákigazolvánnyal igénybe vehető alacsony áron. Az ehhez szükséges, alapvetően alacsonyabb felszereltséggel rendelkező,

városi közlekedésre alkalmas és bérelhető kerékpárokból álló flották kialakításának ösztönzése piaci alapon.

- Az esélyegyenlőség jegyében támogatjuk azokat a kezdeményezéseket, programokat, amelyek a fogyatékkal élők kerékpározási lehetőségeit szolgálják.
- Kerékpárszervizelés támogatása: Holland mintára, amely biztosítja a kerékpárok megfelelő állapotát hosszabb távon.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium és érintett minisztériumok, AÖFK. szakmai civil szervezetek (Magyar Kerékpárosklub, KETOSZ, MKKSZ), felsőoktatási intézmények

Becsült forrásigény

Ösztönző kampányok kidolgozása és bevezetése 100 millió Ft/év

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• Kerékpárhoz való hozzáférést biztosító programok száma (db)• Kerékpárlopások megelőzésére indított programok száma (db)	<ul style="list-style-type: none">• Saját kerékpárral rendelkezők aránya (%)• Évente eladott kerékpárok száma (db)• Évente eladott cargo kerékpárok száma (db)• Céges kerékpáros flották száma (db)• Regisztrált kerékpárok száma (db)

Időzítés





A.1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban

Cél

A kerékpárral közlekedni szándékozók egyszerűen és gyorsan megbízható, friss információhoz jussanak arról, hogyan tudnak eljutni úticéljukhoz kerékpárral. Az útvonaltervezés kifejezetten támogatja a kombinált utazási láncokat, tartalmazza a legfontosabb szolgáltatásokat.

Tevékenységek

- Alap adatbázis létrehozása: állami feladat a felmérés, a frissítés, valamint a meglévő közös platform (KENYI) üzemeltetése, fejlesztése, nyilvánossá és lekérdezhetővé tétele, amibe az önkormányzatok és a további érintett szereplők egységes formátumban adatot szolgáltatnak.
- Piaci szereplők támogatása az utazásokat segítő fejlesztésekben.
- Kölcsönös adatcsere az állam, az önkormányzatok és a piaci szereplők között.
- Egységes térinformatikai platform, adatbázis-struktúra létrehozása.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• Egységes adatgyűjtési- és nyilvántartási platform létrejön (igen/nem)• Naprakész és mindenki számára elérhető adatbázis elérhető (igen/nem)• Adatkezelési szabályozás felülvizsgálata elkészül (igen/nem)• Rendszeres adatszolgáltatás az infrastruktúra tulajdonosa vagy kezelője által működik (igen/nem)• Rendszeres adatcsere az adatgazdák között működik (igen/nem)	<ul style="list-style-type: none">• Platform üzemeltetésére fordított forrás (Ft)• Platform adatigénylőinek/látogatóinak száma (fő)

Időzítés



- A központi kerékpáros útvonal adatbázis (KENYI) továbbfejlesztése egységes (és nem csak üzemeltetői) szempontok alapján felmért és értékelt útvonalakkal. Az adatbázis rendszeres frissítése, karbantartása, nyilvánossá tétele.
- Megjelenítés különféle platformokon, együttműködés a piaci szereplőkkel (pl. Google).
- Komfortszintek bevezetése az infrastruktúra felmérése és értékelése alapján.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, AÖFK, Magyar Közút, Települési Önkormányzatok, piaci szereplők, MAKETUSZ

Becsült forrásigény

Adatbázis, térinformatikai platform kialakítása: 50 millió Ft.
Rendszeres felmérés: évente 30 millió Ft (állami és önkormányzati).



■ R.1.6. Kerékpár: az előnyös választás

■ Cél

Szemléletformálás: a kerékpár racionálisan előnyös és versenyképes az egyén számára. A teljes magyar lakosság körében legyenek közismertek a kerékpározás nyújtotta racionális előnyök: kényelmes, praktikus, gyors, megbízható, anyagi előnyökkel jár, egészséges, környezetbarát.

■ Tevékenységek

- Folyamatos, országos elérésű kerékpározást ösztönző kommunikációs kampányok hirdetése a kerékpározás pozitív üzeneteivel (kényelem, gyorsaság, gazdaságosság stb.)
- Célzott kampány meghirdetése elsősorban a vidéki települések számára, ahol elsősorban a kerékpározás magas részarányának megtartása a cél.

A kommunikációs tevékenység bemutatja a már ma is meglévő előnyöket, valamint azokat a jelen Kerékpáros Stratégiában megvalósuló törekvéseket, amelyek a fenti üzenetet alátámasztják.

- A bevezető kampány – Online, social media, TVC, outdoor kampány – „Nincs több kibúvó! Holnaptól bringával megyek!”
- Influenzszereken keresztül „Miért nem kerékpározunk?” – kampány. A kampány feloldásaként a válaszok bemutatása.
- „Commitment roadmap” kampány, amelyben nem kell a kampányidőszakon belül mindennek elkezdődnie, de mindent be kell jelenteni egyfajta vállalásként (pl.: kerékpársztráda, útépités, tároló).



Forrás: BKK

- Always-on (folyamatos) lakossági népszerűsítő kampány és üzenetek (social media és PR).
- Az egyes kerékpárút- és kerékpársztráda-átadások a „bringázni kényelmes, gyors, biztonságos” üzenetebe ágyazva.
- Zuhanyzók és tárolók építése, sikeres KKV pályázatok bemutatása országszerte – egyesével és folyamatosan.
- Új irodaházak bemutatása, ahol már kötelező jelleggel megépültek a zuhanyzók, tárolók – egyesével és folyamatosan.
- Kerékpártárolók, B+R központok átadása.
- Számláló (mennyien járnak bringával naponta).
- Egy kéthónapos kihívás-kampány, amely bemutatja, hogy kerékpárral járni gyors.

A kommunikációs kampány online és PR-tartalmak formájában tesztek mutat be az ország több pontjáról, amelyek bizonyítják, hogy a kerékpár a leggyorsabb választás a többi városi közlekedési eszközhöz képest. A kampány UGC (user generated content = felhasználók által készített tartalom) elemmel, egyfajta kihívással folytatódik, melynek során mindennapi kerékpárosok küldhetik be összehasonlító tesztvideóikat, amelyeket a stáb megoszt. A legjobb tartalmakat beküldők kerékpáros ajándékokat nyerhetnek.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, AÖFK, szakmai civil szervezetek (Magyar Kerékpárosklub, MAKETUSZ), piaci szereplők

■ Becsült forrásigény

Előkészítés: 200 millió Ft.

Végrehajtás: 7 év x 450 millió = 3.15 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> ● Bevezető kampány létrejön (igen/nem) ● Always-on kampány elindul (igen/nem) ● Célzott kampányok száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> ● Kampányok által elért lakosság aránya vagy száma (% vagy fő) ● Kampányokba bevont influenszerek, közreműködők száma (fő)

■ Időzítés





■ R.1.7. A mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése

■ Cél

A közlekedéssel kapcsolatos pénzügyi ösztönzők (költségtérítések, adó – kedvezmények) rendszere a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezését tükrözze, jelenjenek meg a kerékpározást és egyéb mikromobilitási eszköz használatát ösztönző támogatások. Cél, hogy a klímavédelmi törekvésekkel párhuzamosan a fenntartható közlekedési módok előtérbe kerüljenek. A km-alapon támogatott autós utazások és a szintén támogatott közösségi közlekedés mellett a kerékpár jelenleg nem kap megfelelő támogatást. Hosszabb távon a támogatásoknak a fenntartható közlekedési módok felé kell billenniük, melynek a kerékpár az egyik legfontosabb eleme, főként a városban belüli közlekedés esetében, de nem elhanyagolhatóak az egyéb mikromobilitási eszközök sem melyek szintén támogatandók a megfelelő szabályozást követően.

A pénzügyi ösztönzők rendszerének átalakítása: 2030-ra a fenntartható közlekedési módokkal való munkába járás vonzóbb legyen támogatás szempontjából, mint a gépjárművel való munkába járás.

A vállalkozások, intézmények motiválása arra, hogy céges gépjárművek helyett kerékpárokat biztosítsanak, és így segítsék a kerékpározás elterjedését.

■ Tevékenységek

- Egyéni kerékpáros kedvezményrendszer kidolgozása és bevezetése (pl. adókedvezmény, közvetlen támogatás) olyan mértékben, hogy kedvező alternatíva legyen a cégautóval szemben is.
- Céges kedvezményrendszer kidolgozása és bevezetése (pl. munkahelyi öltözők és zuhanyzók kialakítása, adókedvezmények).
- Integrált közösségi közlekedési és megosztáson alapuló mikromobilitási szolgáltatási díjtermékek bevezetésének ösztönzése.
- Céges autóflootta helyett mikromobilitási vagy jármű-megosztási szolgáltatások igénybevétele ösztönzése.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok

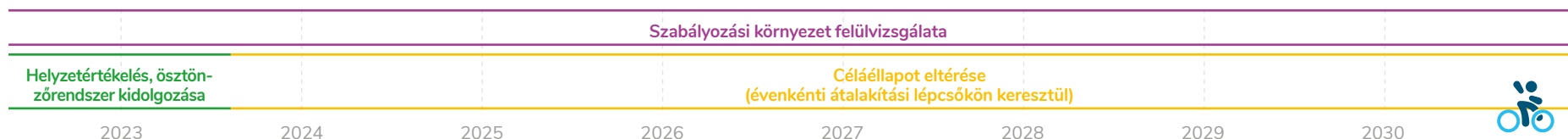
■ Becsült forrásigény

A jelenleg a munkába járás pénzügyi ösztönzésre fordított források átrendezése miatt a forrásigény 0 Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Közbringát integráló új díjtermékek elérhető (igen/nem) • Kerékpározást támogató kedvezmények mértéke (% vagy Ft) 	<ul style="list-style-type: none"> • Regisztrált felhasználók száma (db) • Utazások száma (db)

■ Időzítés



■ Zászlóshajó

Kerékpárral munkába járás pénzügyi ösztönzése

Kerékpárral munkába járás ösztönzése fix kilométerdíjjal, költségtérítéssel vagy egyéb célzott juttatással, kedvezményrendszerrel annak érdekében, hogy a kerékpár pénzügyi szempontból is vonzó közlekedési eszköz legyen az egyéni személygépjármű használatával szemben a helyi közlekedésben.

Vállalati kerékpár: a vállalati személy-gépjármű biztosításához hasonló módon javasolt vállalati kerékpár biztosítása, amit szintén a munkáltató saját költségén tehet meg, de ezt a költséget adómentes juttatásként áterhelheti a munkavállalóra. A munkáltató ösztönzésére javasolt a költségeinek 120%-os elszámolhatóságát biztosítani, csökkentve az adózás előtti eredményét, illetve a társasági adó alapját.

A tervezett ösztönző intézkedések minimális költségvetési hatás (adóbevételel-kiesés) mellett hozzávetőleg 2%-kal tudják növelni a kerékpárhasználatot.





E.1.8. Kerékpározni büszkeség és menő

Cél

Vezető üzenet: „Magyarország kerékpáros nemzet.”
Cél ennek tudatosítása és felhasználása a kerékpározás népszerűsítésében

Szemléletformálás: a kerékpár emocionálisan is előnyös az egyén számára. A teljes magyar lakosság körében a kerékpár legyen a „legmenőbb” választás. A vidéki lakosság körében a kerékpározást övező negatív, szegénységhez kapcsolódó előítéletek csökkentése – hogy a növekvő jövedelem ellenére se váltsanak a már kerékpározók gépjárműre.

Tevékenységek

■ „Büszkeség” imázs-kampány

■ Eddigi eredményeket bemutató kampányfilmek:

- A budapesti mindennapi kerékpárosok számának növekedése az elmúlt két évtizedben.
- A vidéki kerékpározás tekintetében európai viszonylatban Magyarország előkelő helyen áll.

Indikátorok

Output
<ul style="list-style-type: none">• A kerékpározást népszerűsítő kampányok száma (db)• Kerékpáros kampányfilmek száma (db)• Kerékpározással kapcsolatos közösségi média posztok (db)

Időzítés



■ Célokat, ambíciót bemutató kampányfilm:

- Intézkedések bemutatása (Magyarország és Budapest).
- Összefogás hangsúlyozása („Rád is számítunk! Kerékpárra magyar!”).

■ Bringázni menő + egészséges + környezetbarát: kampány – közösségi média.

- Községi média alapú, úgynevezett influencer-kampány a kerékpárra váltásról és annak egészségügyi (fizikai-mentális), környezeti előnyeiről.
- Országosan ismert influenszerek több területről (sportolók, színészek, zenészek, művészek, szakemberek) és több korosztályból.
- Lokális mikroinfluenszerek, akik a vidéki, helyi lakosság körében népszerűsítik a mindennapi kerékpározást.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, kormányzati kommunikációs szervek, szakmai civil szervezetek és tudományos műhelyek (Magyar Kerékpárosklub, MAKETUSZ, MKSZ, KTI)

Becsült forrásigény

Előkészítés: 60 millió Ft, végrehajtás: 400 millió Ft.

Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• Kampányok által elért lakosság aránya vagy száma (% vagy fő)• Kerékpározással kapcsolatos közösségi média posztok elérési adatai (fő)

2028 2029 2030





Turizmus, rekreáció

Helyzetelemzés és problémafeltárás

Magyarország kiváló kerékpáros turisztikai desztináció lehet, hiszen domborzata változatos, ugyanakkor könnyen járható, a magashegységek hiánya miatt. A kultúrtájak, az erdőterületek, folyók és tavak vonzó célpontok a kerékpárosok számára. Az éghajlat évi 6–8 hónapos szezont tesz lehetővé, a csapadékos napok száma alacsony. Mindezeknek köszönhetően – és az elmúlt két év korlátozásai következtében – növekvő forgalom jellemzi a kerékpáros turizmust.

A kerékpáros turizmus és az ehhez kapcsolódó civil szervezetek összefogására alakult meg 2017 nyarán a Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség (MAKETUSZ). A szervezet számos kerékpáros turisztikai fejlesztést valósított meg létrehozása óta. A kerékpáros turizmus koordinációjáért az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (AÖFK) felelős. A központ a különböző turisztikai és üzleti szereplők kerékpáros turizmusra vonatkozó tevékenységének összehangolását tűzte ki céljául. Feladata ezen kívül a kerékpáros közlekedés promotálása, a kerékpáros szabadidőtöltés népszerűsítése, és az elért emberek számának növelése is.

Magyarország kerékpáros útvonalai közül azok a legforgalmasabbak és legnépszerűbbek, amelyek egybefüggő túrahálózatot képeznek vagy a nemzetközi kerékpáros hálózat tagjai (például Balatoni Bringakörút, EuroVelo 6, EuroVelo 11, a Tisza-tó és Velencei-tó körüli túrák). Nagy tavaink egyre inkább önálló kerékpáros turisztikai desztinációként is megjelennek Magyarország idegenforgalmi kínálatában.

Jelenleg 9100 km hosszúságú kerékpáros úthálózat áll a turisták rendelkezésére, melyből 4000 km önálló kerékpárút, 5100 km kijelölt kerékpárút. A turisztikai célú kerékpáros útvonalak hazai rendszere folyamatosan fejlődik. A gerinchálózat fontos eleme a 4 EuroVelo útvonal, melyek remek lehetőséget biztosítanak arra, hogy Magyarország felkerüljön az európai

kerékpáros turisztikai térképre. További fejlesztésükre ehhez még szükség van. A kerékpáros turisztikai útvonalak egyre több helyen alkotnak térségre kiterjedő hálózatot. Kiemelendő kezdeményezések történtek az Őrségben, a Szigetközben, a Körösök mentén, a Mura és a Dráva mentén, a Felső-Tisza-vidéken. A Tisza-tó kör a Tiszafüred-Poroszló híddal bezárult. A Velencei-tó a Budapest Balaton bringaút megépülésével ismét felértékelődött. Az útvonalak minősége és attraktivitása érdekében a tervezés és nyomvonal kijelölés azonban még továbbfejlesztendő.

Tavak körüli kerékpárutak

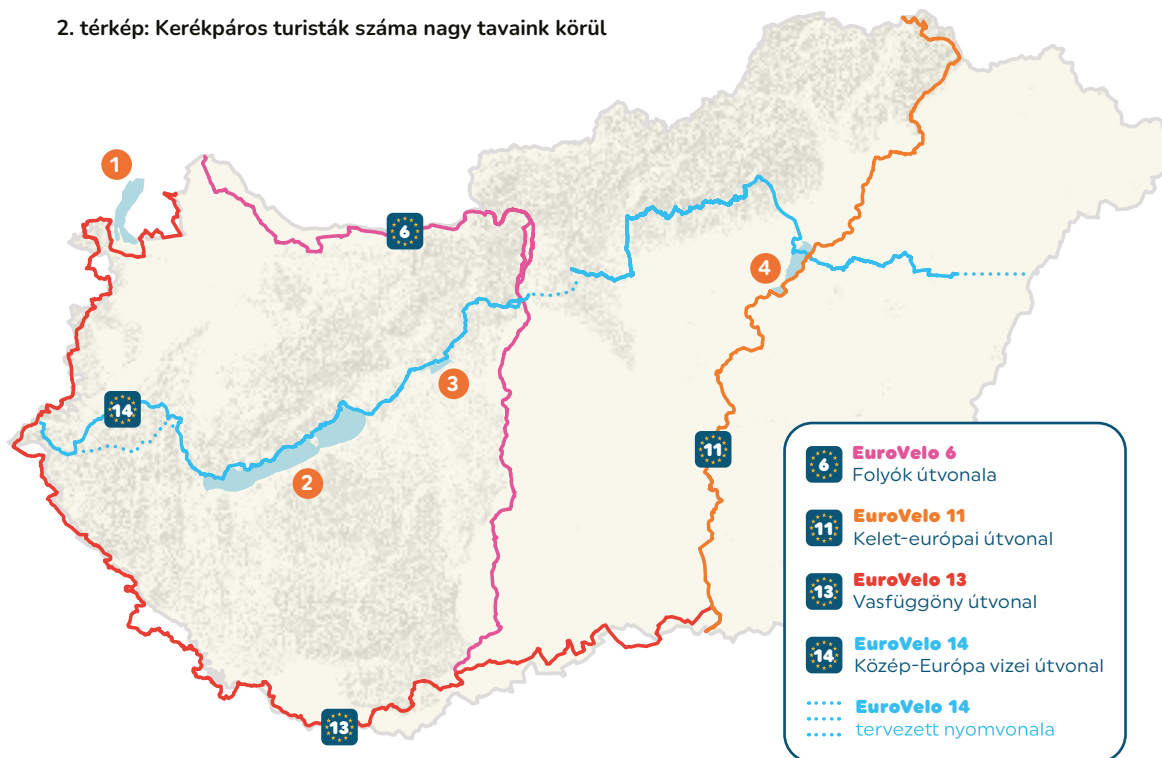
Útvonal	Hossza
Balaton	210 km
Fertő tó	130 km
Tisza-tó	65 km
Velencei-tó	30 km

Nemzetközi kerékpárutak magyarországi szakaszai

Útvonal	Hossza
EuroVelo 6 – Folyók útvonala	515 km
EuroVelo 11 – Kelet-európai útvonal	507 km
EuroVelo 13 – Vasfüggöny útvonal	475 km
EuroVelo 14 – Közép-Európa vizei útvonal*	737 km

* jóváhagyva, fejlesztés alatt

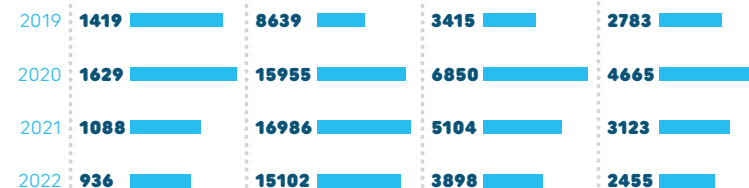
2. térkép: Kerékpáros turisták száma nagy tavaink körül



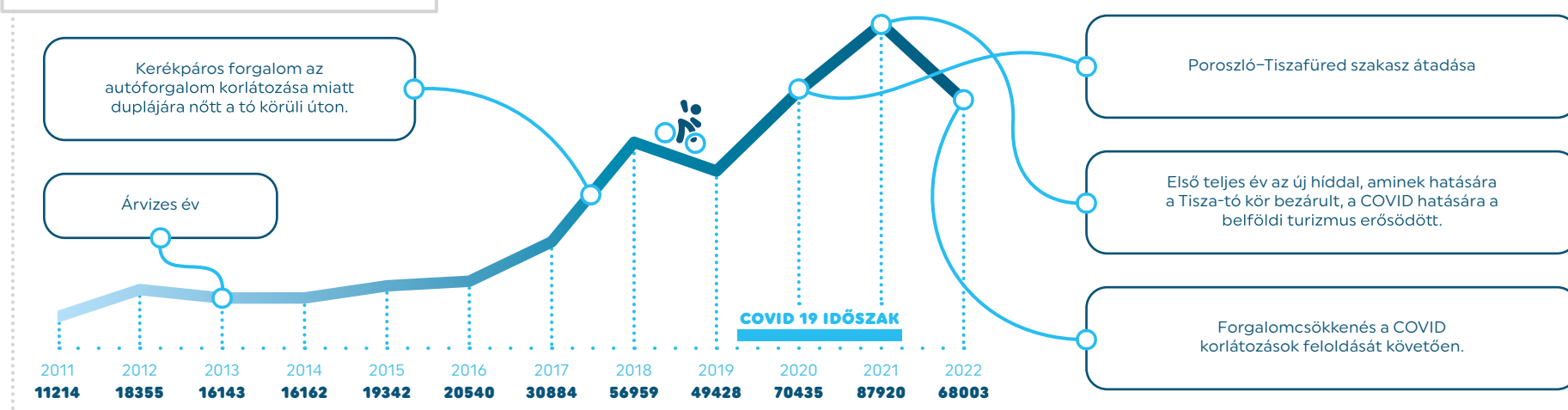
Kézi számlálások helyszínei



Kézi számlálások eredményei egy nyári hétköznapi és egy nyári hétvégi nap alapján



Kiskörei Vízerőműnél elhaladó kerékpárosok száma



Közel 1000 km kerékpárút tervei állnak készen a forrásbevonásra. Ehhez még erdészeti, mezőgazdasági utakon, gátaikon és kiserőutakon további 4500 kilométer kitérő kiépítése is előkészítés alatt áll. A megtervezendő szakaszok kijelölésekor előnyben részesültek azok a szakaszok, amelyek külterületen vannak, hálózati szempontból kritikusak vagy turisztikai és hivatásforgalmi szempontból nagy jelentőségűek.

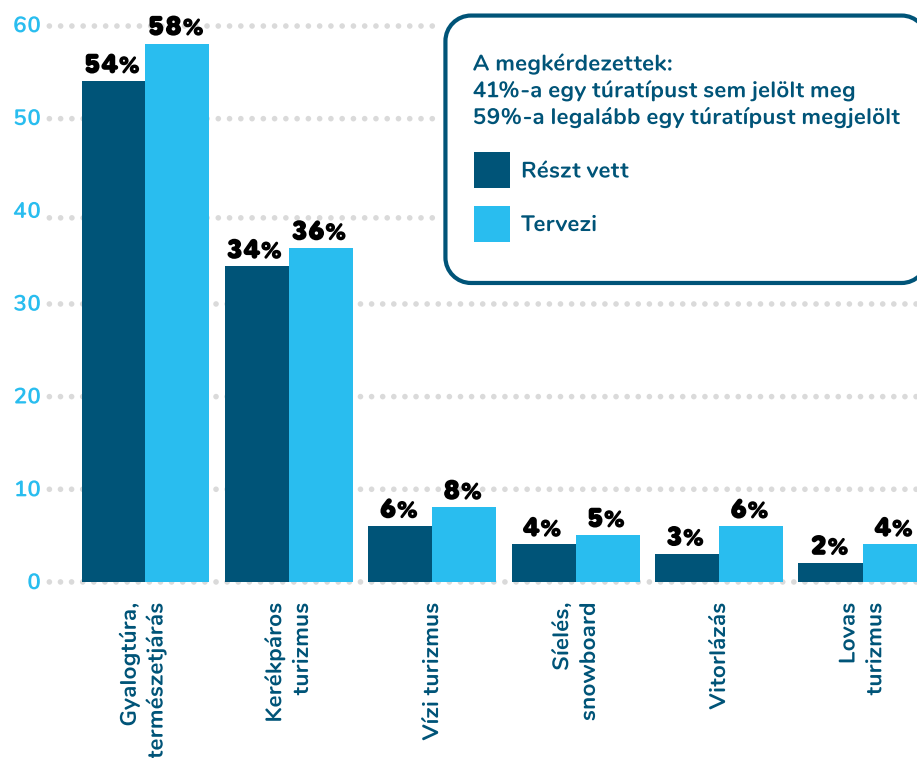
Az infrastrukturális fejlesztések mellett a kerékpárosoknak nyújtott szolgáltatások fejlesztése is elindult. Az ország több területén, a Balaton térségében, a Sopron-Fertő térségben, a Tisza-tónál és a Felső-Tisza vidékén elsősorban GINOP forrásokból történtek fejlesztések. Erre alapozva a kerékpárosbarát szolgáltató hálózat kiépítése is megkezdődött, melynek jelenleg 300 tagja van (cél a 3000). Komoly előrelépés, hogy a régióban először hazánkban lehet kerékpárral útvonalat tervezni a legnagyobb útvonaltervező segítségével. Az útvonalak minőségéről, nehézségi szintjéről azonban itt nem talál adatot a túrázó. Ennek feloldására az elmúlt években egységes, országos térképi adatbázis létrehozására, ehhez kapcsolódó applikáció (BB365) fejlesztése is elindult, továbbfejlesztése, multiregionális kiterjesztése is folyamatban van. Mindemellett a Magyarországon áthaladó EuroVelo útvonalakat bemutató hazai honlap elérhető és fejlesztés alatt áll.

Bártörténtek előrelépések a kommunikáció területén (Aktív Magyarország kiadványok, online felület), de, a meglévő útvonalak kitérő kiépítése, azok marketingje további javításokra szorul. Más túratípusokkal (kajak-kenu, vitorlázás, lovaglás, természetjárás) való kapcsolat a turisták jelentős része előtt még nem ismert.

Az attrakciók, látványos helyszínek és a turisztikai szuprastruktúra (szállás és vendéglátás) is több térségben sűrű hálózatot alkot. A csomagajánlatok száma még nem elegendő, és a kerékpáros turisztikai termékfejlesztés is hiányos. A fejlett kerékpáros útvonalhálózattal és minőségi szolgáltatással rendelkező régióknak és az egész országnak ebben a témakörben nem elégséges a kommunikációja, az információ a potenciális célközönséghez nem jut el. Infrastruktúrát, szolgáltatás-fejlesztést és promóciót is tartalmazó komplex fejlesztések szükségesek.

Az aktív turizmus népszerűségére készített 2020-as kutatás alapján 2017-2020 között a magyarországi lakosság 26%-a túrázott, kirándult kerékpárral és 33% tervezte ugyanezt. A 2022-ben megismételt kutatásban csak az előző évre kérdeztek rá, mégis a megkérdezettek 43%-a válaszolta azt, hogy 2021-ben legalább egyszer részt vett kerékpáros túrán. Ez jelentős növekmény, ami biztató a hazai kerékpáros turizmus fejlődése szempontjából. Akárcsak az az évente 11 útvonalon vándortáborozó 5000 gyermek, akik remélhetőleg a jövő kerékpáros túrázóit lesznek felnőtt korukban.

3. ábra: A magyar lakosság körében aktív turisztikai túratípusokat végzők 2017-2020 között és a részvételt a következő 3 évben (2021-2024) tervezők aránya



■ Helyzetértékelés

Erősségek

- Vonzó, könnyen kerékpározható középhegyvidéki, dombvidéki és alföldi tájak, változatos felszínformák, érintetlen természetközeli élőhelyek.
- 9100 km kerékpáros úthálózat áll a turisták rendelkezésére.
- 4 Magyarországon áthaladó EuroVelo útvonal.
- Jól kiépült és népszerű tókerülő körök.
- Kialakultak az átlag feletti infrastruktúrával rendelkező és komplex szolgáltatást kínáló kerékpáros térségek az Őrségben, a Szigetközben, a Tisza-tó, a Velencei-tó és a Fertő-tó körül valamint a Felső-Tisza-vidéken.
- Nagy növekedési potenciál, magas az érdeklődők száma.
- Elindult a kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat kialakítása.
- Megkezdődött a kerékpáros túraútvonalak kijelölése, táblázása egységes arculat szerint.

Gyengeségek

- A turisztikai célú kerékpáros útvonalak fejlesztése továbbra is feladatként jelenik meg.
- Az EuroVelo útvonalak kiépítettsége és táblázása változó minőségű.
- A kerékpáros turisztikai útvonalak kevés térségben alkotnak térségi hálózatokat, az útvonalak minősége és attraktivitása sem mindig megfelelő.
- A kerékpározás még erősen szezonális jellegű, ami nem kedvez a szolgáltatások fejlődésének.
- A csomagajánlatok száma alacsony és a kerékpáros turisztikai termékfejlesztés hiányos.
- Nincs a túraútvonalakat és a szolgáltatásokat tartalmazó országos adatbázis.
- Nem megfelelő kommunikáció és promóció.

Lehetőségek

- A komplex élményközpontú fejlesztések a külföldi turisták figyelmét is felkeltik.
- Az éghajlatváltozás miatt a kerékpáros szezon kitolódik.
- A városi népesség növekedésével és a városi kerékpározás erősödésével egyre erőteljesebb igény mutatkozik a természet két keréken való felfedezésére is.
- A pozitív nemzetgazdasági mutatók a lakosság vásárlóerejét is pozitívan befolyásolják, ami a kerékpáros túrázók és a szolgáltatók számának növekedését hozhatja.
- A kerékpárok technológiai fejlődése egyre hosszabb és kényelmesebb túrákat tesz lehetővé.
- A kerékpáros turizmus számos térségben húzóágazattá válhat.

Veszélyek

- A kerékpáros fejlesztésekre fordítható források csökkenése.
- Az erős szezonaritást továbbra sem sikerül mérsékelni.
- A népszerű kerékpáros útvonalak a természeti környezet túlzott degradációját okozhatják.
- A lassú előkészítés, a bürokrácia miatt a fontos gerincútvonalak lassan épülnek ki.
- A kerékpárosbarát szolgáltatóknál munkaerőhiány léphet fel, különösen a vidéki aprófalvas területeken.

Konkrét cél

2030-ra Magyarország legyen az egyik vezető kerékpáros turisztikai desztináció Közép-Kelet-Európában⁵.

Ennek érdekében megvalósítandó célok:

- A külföldről idelátogató kerékpáros turisták számának növelése. A határon átnyúló kerékpárút hálózatok kiépítésével a határon átnyúló túrázás és a szolgáltatók közötti együttműködés feltételeinek biztosítása.
- A rendszeresen, rekreációs célból kerékpározók számának és a belföldi turisták szabadság alatt történő kerékpárhasználatának növelése (Magyarország 2016: 11,3%, Németország 2016: 40%).
- A rendszeresen kerékpározó fiatalok számának növelése vándortáborok és egyéb események, túrák, amatőr versenyek, bringaparkok népszerűsítése által.
- A kerékpáros turizmusból származó bevételek részarányának növelése (a turizmuson belül, az EU-ban ez kb. 10% most).
- A kerékpáros turizmus integrálása a térségi turisztikai kínálatba (pl. kulturális, rendezvény, bor- és gasztroturizmus), ezzel együtt az egyéb turisztikai attrakciók kerékpáros megközelítésének biztosítása minden térségben.
- A kerékpáros fejlesztések fókuszálása az MTÜ által kijelölt 11 db Turisztikai Térségre, valamint a Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégiában kijelölt 15 db kiemelt kerékpáros térségre és 10 db kerékpáros térségre.

Vállalások

- 1.500 km kerékpárút építésével és 4.500 km útvonal kijelölésével 15.000 km-re bővítjük a kerékpáros turisztikai gerinchálózatot.
- Legalább 5, nemzetközi színvonalú kerékpáros térséget alakítunk ki. A térségek kiemelt kerékpáros kommunikációval, változatos és hálózatos infrastruktúrával, valamint kiterjed kerékpárosbarát szolgáltatói hálózattal rendelkeznek.
- Naprakész, nyílt adatbázist építünk a kerékpáros útvonalakról és szolgáltatásokról.
- Országosan 3000 kerékpárosbarát szolgáltató és 10 kerékpáros központ létrehozását támogatjuk.
- Legalább öt nemzetközi színvonalú bringaparkot hozunk létre és ösztönözzük az erdei kerékpáros ösvények, valamint országúti edzőkörök létesítését.
- Tovább javítjuk a vasúti kerékpárszállítási lehetőségeket. Ahol lehetséges, ott teszteljük és bevezetjük a távolsági buszokon való kerékpárszállítást, ezzel segítjük a közösségi közlekedésen való szállítást és csökkentjük a károsanyag kibocsátást.
- Ösztönözzük a kerékpárosok igényeire szabott csomagajánlatok és élménycsomagok létrehozását.
- Évente egy nagy kerékpáros turisztikai vándorfesztivált rendezünk és ösztönözzük a kisebb, térségi események szervezését.

Az ECF módszertan szerint a kerékpáros turizmus célcsoportjai az alábbiak:

1. Többnapos kerékpártúrán résztvevő kerékpárosok.
2. Lakhelyüktől távol, nyaralásuk/üdülésük ideje alatt kerékpározó személyek.
3. Szabadidős tevékenységként a lakhelyük közelében (lakhelyre visszatérve) kerékpározók.
4. Sport és fitness céllal kerékpározók.

Mivel azonban ezeknek a csoportoknak az egységes eloszlását a teljes úthálózat területén lehetetlen meghatározni, a módszertan három egyszerűsített csoportba sorolja a kerékpározókat („átlagos”, „alkalmi” és „különleges igényekkel rendelkező” kerékpáros turisták):

- Átlagos kerékpáros turisták: kerékpárosok, akiknek jelentős tapasztalata van a mindennapi biciklizésben és a szabadidős biciklizésben. Képzettek, fizikailag felkészültek, és képesek rugalmasan kiválasztani az útvonalait és a szállást. Az új tapasztalatok keresése fontos motiváció ezen csoport számára.
- Alkalmi kerékpáros turisták: alapvető kerékpáros készségekkel rendelkező kerékpárosok, akik hozzá vannak szokva a biciklizéshez, ám nem különösebben gyakorlottak és/vagy átlagos fizikai kondícióban vannak, ezáltal szükségük van biztonságos és kényelmes útvonalakra, ahogyan jó minőségű, gyakori szállásokra és információra is. A fő motiváció számukra a rekreáció.
- Különleges igényű kerékpáros turisták: olyan felhasználók, akiknek a legnagyobb szüksége van a biztonságos és kényelmes útvonalakra. Az útvonalak használói között sok a kisgyerekes család – közülük sokan kerékpáros gyerekülést is használnak – valamint a többkerekű járművek, mint például a kézi hajtású biciklik használói.

Célcsoportok

Küldő ország szerint:

- Belföldi (elsősorban nagy- és közepvárosi lakosság).
- Külföldi (elsősorban D, NL, A, SK, PL, CZ, SLO).

Aktivitás szerint:

- Kerékpárt már ma is rekreációs, turisztikai és sport céllal használók.
- Aktív életmódra nyitott, de jelenleg nem kerékpározó belföldi turisták.
- Aktív életmódra jelenleg nem nyitott hazai célcsoport.

Intézkedések





■ A.2.1. Egybefüggő kerékpárosturisztikai hálózatok, bringaparkok, országúti edzőkörök létrehozása

■ Cél

Összesen 15.000 km hosszúságú, attraktív és jó minőségű gerincútvonal és EuroVelo hálózat. Kiemelt turisztikai térségek összekapcsolása.

Térségi kerékpáros hálózat létrehozása 5-7, egyedi karakterrel rendelkező turisztikai térségben, amelyek a belföldi és a nemzetközi kereslet számára is eladhatóak, kommunikálhatóak.

■ Tevékenységek

- Országos kerékpáros turisztikai gerinchálózat kialakítása az Országos Területrendezési Tervben szereplő kerékpárúthálózat és az EuroVelo hálózat figyelembevételével, a meglévő infrastruktúra elemek (kisforgalmú közutak, mezőgazdasági- és erdészeti utak, töltések) felhasználásával, szükség esetén új kerékpárutak építésével, felújításával, hálózati hiányosságok megszüntetésével, pihenőhelyek és információs pontok kialakításával. A teljes gerinchálózat egységes fenntartását és karbantartását végző szervezeti háttér kialakítása a releváns szereplők (Magyar Közút, Nemzeti Park Igazgatóságok, vízügyi igazgatóságok, állami erdőgazdaságok) bevonásával.
- attrakciókat és szolgáltatásokat érintő térségi kerékpáros turisztikai útvonalhálózat és tematikus kerékpáros turisztikai útvonalak kialakítása, elsősorban a meglévő infrastruktúra-elemek felhasználásával, szükség esetén építéssel. A kerékpáros turisztikai térségek meghatározása kiemelt figyelemmel a kormányhatározatokban kiemelt turisztikai térségekre és a határon átnyúló térségekre.
- Térségi terep- és hegyikerékpáros útvonalak kialakítása a meglévő útvonalak felhasználásával, illetve új útvonalak és ösvények kialakításával, illeszkedve a meglévő kiszolgáló létesítményekhez (pl. erdei szálláshelyek, pihenőpontok, túratípus váltópontok) és attrakciókhoz. Az útvonalak kialakításához, fenntartásához és használatához szükséges módszertan kidolgozása és promóciója.
- Bringaparkok kialakítása országszerte. A hegyikerékpározás sokak számára vonzóvá teheti a kerékpározást, de ahhoz, hogy rendszeresen gyakorolni tudjanak, kiépített, különböző nehézségű hegyikerékpáros pályákkal, szolgáltatásokkal ellátott bringaparkok kialakítása szükséges. A nagyobb kerékpáros parkokat leginkább olyan, már meglévő felvonókkal rendelkező térségekben javasolt kialakítani, ahol a domborzati, természetvédelmi, erdészeti érdekekkel is összehangolhatóak.
- Országúti edzőkörök kialakítása. A rekreációs, szabadidős kerékpározás országúton is egyre népszerűbb. Annak érdekében, hogy az ország ikonikus (pl. kerékpárversenyek által is használt) országúti szakaszait még többen látogassák, ezeket a szakaszokat táblázással és digitális kommunikációs eszközökkel is népszerűsíteni szükséges. A biztonságot elsősorban forgalomtechnikai eszközökkel (pl. kerékpárosnyom, sebességkorlátozás, figyelemfelhívó táblák) lehet növelni.
- Az új vonalas infrastruktúra elemek kialakítása vagy meglévők kapacitásnövelő fejlesztése a biológiailag aktív zöldfelületet, természetvédelmi oltalom alatt álló területet a lehető legkisebb mértékben érintve és a lehető legkisebb természeti-környezeti kárt okozva valósuljon meg (figyelemmel a létesítmény fenntartásával és működtetésével kapcsolatos tevékenységek természeti-környezeti hatásaira is).

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, AÖFK, Magyar Közút, erdőgazdaságok, nemzetipark-igazgatóságok, vízügyi igazgatóságok, MAKETUSZ, helyi civil szervezetek

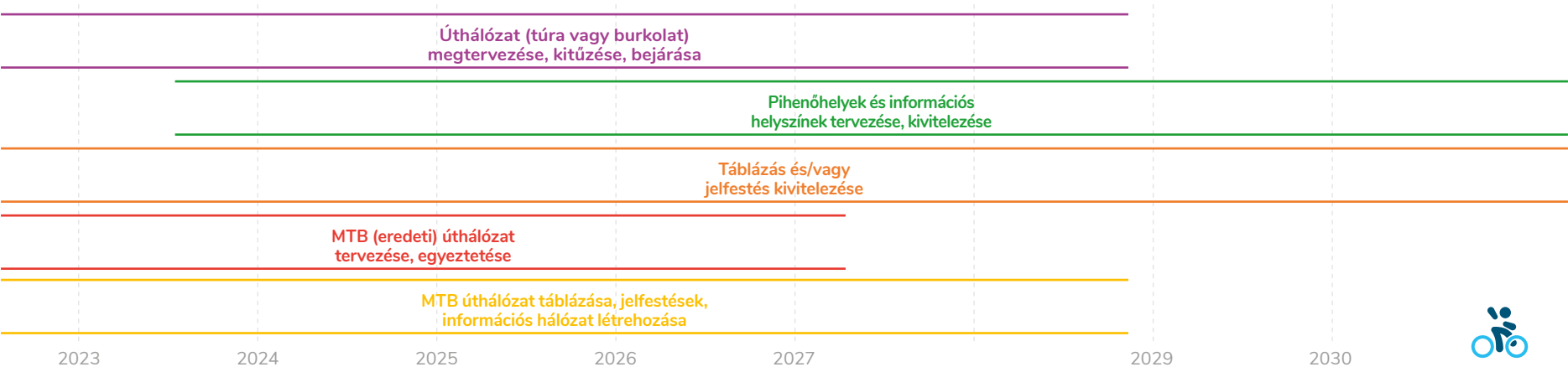
Becsült forrásigény

Gerincútvonalak kialakítása: 85 milliárd Ft.
Térségi hálózatok kialakítása: 10 milliárd Ft.
Erdei- és hegyikerékpáros útvonalak: 1,5 milliárd Ft.
Országúti edzőkörök: 500 millió Ft.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">Újonnan kijelölt turisztikai útvonalak hossza (Km)Újonnan épített turisztikai útvonalak hossza (Km)Újonnan kijelölt hegyikerékpáros turisztikai útvonalak hossza (Km)Új országúti edzőkörök száma (db)	<ul style="list-style-type: none">Kerékpáros túraútvonalak országosan összesített hossza (km)Heggyikerékpáros útvonalak országosan összesített hossza (km)Megfelelően kiépült különböző útvonalalternatívákat nyújtó térségi útvonalhálózatok száma (db)Országos szinten rendelkezésre álló országúti edzőkörök hossza (km)

Időzítés

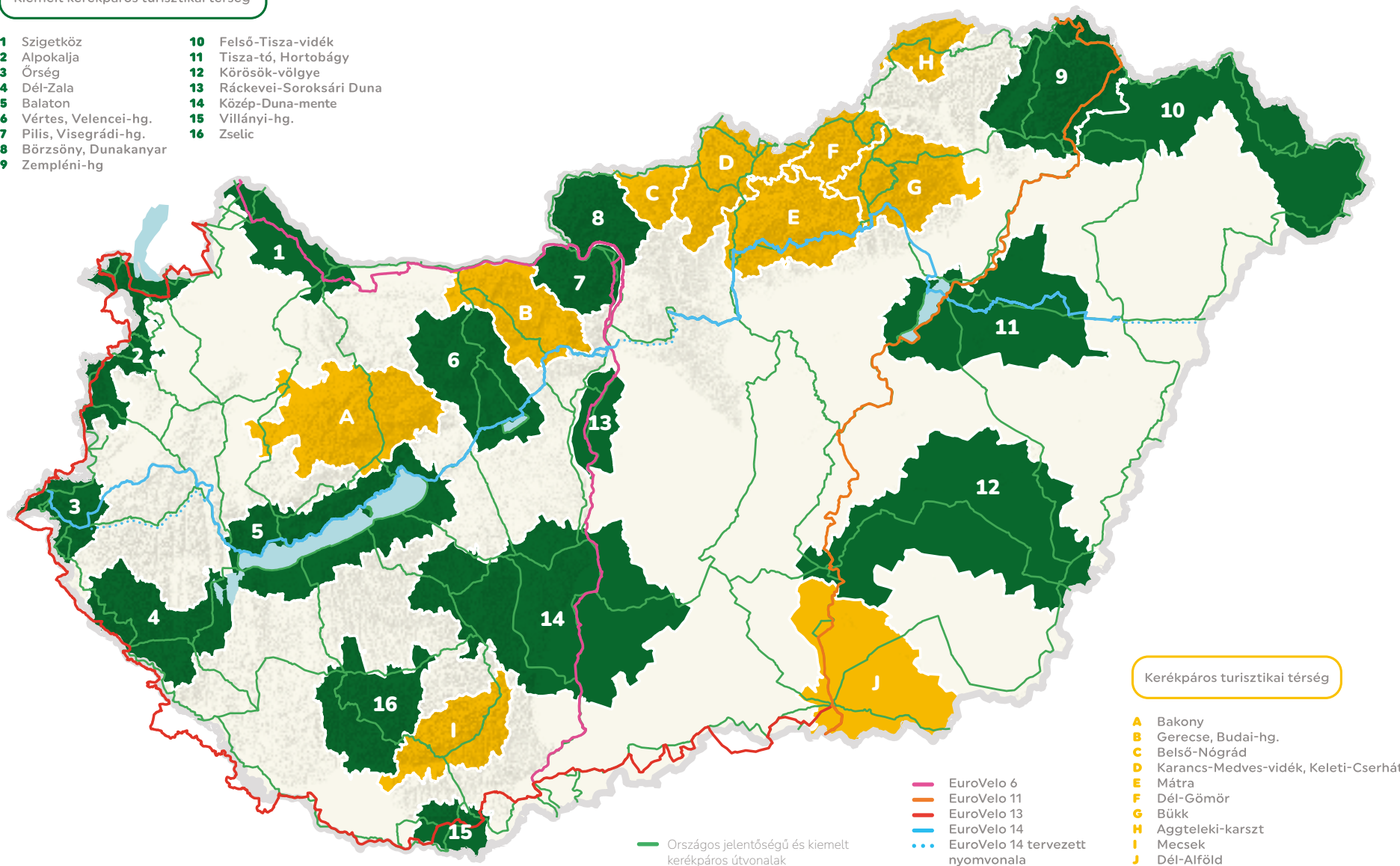


3. térkép: Kerékpáros térségek Magyarországon

(Forrás: saját készítés)

Kiemelt kerékpáros turisztikai térség

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1 Szigetköz | 10 Felső-Tisza-vidék |
| 2 Alpokalja | 11 Tisza-tó, Hortobágy |
| 3 Órség | 12 Körösök-völgye |
| 4 Dél-Zala | 13 Ráckevei-Soroksári Duna |
| 5 Balaton | 14 Közép-Duna-mente |
| 6 Vértes, Velencei-hg. | 15 Villányi-hg. |
| 7 Pilis, Visegrádi-hg. | 16 Zselic |
| 8 Börzsöny, Dunakanyar | |
| 9 Zempléni-hg | |



Külföldi jó gyakorlat

Alsó-Ausztria kerékpáros hálózata

Alsó-Ausztriában a táji adottságokat kihasználva úgy alakították ki a kerékpáros hálózatot, hogy minden piaci szegmens talál a maga számára megfelelő útvonalat. Nagy hangsúlyt fektettek a könnyű útvonalak létrehozására, amelyek a folyóvölgyekben futnak, ezekről lehet körutakat tenni. A tartományt EuroVelo gerincútvonalak szelik át, amelyek vagy kerékpárúton, vagy kis forgalmú közúton haladnak. A dombvidékeken panoráma-útvonalakat hoztak létre, a hegyvidéki terepeken pedig jelzett útvonalhálózat van a hegyikerékpárosok számára. A táblázás mindenütt jól látható és értelmezhető. A kerékpáros főútvonalak és a regionális hálózat jelzései egyértelműek. A terepkerékpározáshoz bringaparkokat és trail-centereket hoztak létre. A változatosságnak köszönhetően a hegyikerékpáros élmények életkortól és tudásszinttől függetlenül mindenki számára elérhetők.



Belföldi jó gyakorlat

Tisza-tavi kerékpáros híd (Poroszló-Tiszafüred)

A Tisza-tó körüli kerékpáros útvonal jó példája annak, hogy a más funkciókra is használt árvízvédelmi töltést hogyan lehet kerékpáros útvonalnak kijelölni. A Tisza-tó körüli útvonal akkor lett teljes, amikor átadták a hiányzó 6,5 km-es szakaszt is, amelynek fő eleme egy kerékpáros híd a Tiszán. Ezzel nemcsak a kört lehetett bezárni, hanem lehetővé vált a Tisza jobb és bal partján található kerékpáros úthálózat összekötése is. Vitathatatlanul a híd megépítése jelentette az áttörést, de a térség kerékpáros profiljának kialakítása több mint 10 éve tudatos döntések eredménye.

Belföldi jó gyakorlat

Őrség kerékpáros térség

Az Őrség Magyarország egyik legvarázslatosabb tájegysége apró dombocskáival, sűrű erdőivel, romantikus parasztházaival, picurka tavaival és vendégszerető lakóival. A térség könnyen kerékpározható, kis forgalmú útjai kiválóan alkalmasak családi kerékpártúrákra, emellett a települések és látnivalók kis távolságra helyezkednek el egymástól. A térségben 6 kerékpáros útvonal került kijelölésre. A kerékpározás mellett színvonalas szálláshelyek, vendéglátóhelyek és számos, kerékpárral is látogatható attrakció áll a turisták rendelkezésére. Összességében az Őrség mind infrastruktúra, mind szolgáltatások szempontjából egy jól kiépült és népszerű kerékpáros turisztikai térségnek tekinthető.



Zászlóshajó

EuroVelo 14, Budapest-Balaton útvonal

A Budapest – Balaton útvonal megépítésével nemcsak a fővárosi piacot lehet összekötni a legkeresettebb régióval, hanem több, kerékpározásra alkalmas kisrégió is elérhető lenne kerékpáron (pl. Etyek – Tarján, Velencei-tó és a Vértes). A Budapest – Balaton szakasz az EuroVelo14 útvonalnak is szerves része, így megépítésével a nyugatról érkező kerékpáros turisták számára a főváros is elérhetővé válik.

Zászlóshajó

EuroVelo 6, Bécs-Budapest-Belgrád útvonal

Az EuroVelo6 azaz a Duna-menti kerékpárút a legforgalmasabb kerékpáros túraútvonalak egyike a világon. A magyarországi szakasza már jelenleg is ismert, de az elmúlt években megkezdett fejlesztések folytatása mindenképp indokolt annak érdekében, hogy még több kerékpáros használja. Az első lépésben Budapestig, majd attól délre szükséges magas minőségben kiépíteni az útvonalat.



Zászlóshajó

Kerékpárosturisztikai térségek: Dél-Zala, Felső-Tisza, Mátra és a Dunakanyar

Dél-Zala és a Felső-Tisza nem tartozik Magyarország leglátogatottabb, jelentős vonzerőkkel rendelkező turisztikai célterületei közé, de a Bükk erdőkkel és szőlőtőkékkel borított dombjai, illetve a Tisza árterének természetközeli területei, az ősi templomok, az élő hagyományok és a vendégszeretet a falusi turizmus ideális célterületévé tudja tenni ezeket a térségeket. A Mátra hegyei pedig a hazai viszonyok között a legjelentősebb szintkülönbségű, kihívásokat biztosító hegyikerékpáros desztináció, fejlesztéséhez az erdőgazdálkodók és a természetvédelem szoros együttműködése is szükséges volt. A kerékpáros turizmus segítségével mind a három térségben a sok kis helyi jelentőségű vonzerőből versenyképes útvonalakat, élmény- és programcsomagokat lehet összeállítani. Mindezek hatására az ide érkezők száma és a térség ismertsége is érezhetően növekedni fog.

A fejlesztések új turisztikai szolgáltatásokat generálnak, és hozzájárulnak a fenntartható vidékfejlesztéshez. A Dunakanyar a főváros közelsége miatt jelenleg is nagyon népszerű, azonban a látogatók időben és térben koncentráltan jelennek meg itt. A fejlesztések célja a tartózkodási idő növelése, valamint a jelenleg kevésbé látogatott térségek vonzóná tétele.



■ A.2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése

■ Cél

A kerékpárosok által elérhető szolgáltatások számának növekedése, minőségének javulása a kerékpáros célcsoportok megnyerése érdekében.

A kerékpározás integrálása a térségi turisztikai kínálatba.

A kerékpáros turizmus által generált bevételek jelentős növekedése a turisztikai térségekben az emelt szintű szolgáltatások értékesítése révén.

Az országos szintű kerékpárosbarát minősítő rendszer létrehozása elkezdődött, jelenleg 300 szolgáltató részvételével, mely egyre bővül. A cél, hogy az elkövetkező években ez a szám megtízszereződjön. Az ezt támogató applikáció szintén elérhető már, melynek népszerűsítése mind a kerékpárosoknak, mind a szolgáltatóknak érdeke a kerékpárosok biztonságának és komfortérzetének növelése érdekében.

■ Tevékenységek

- Turisztikai célú kerékpárbérlés és csomagszállítás minőségbiztosítása. A kerékpárbérlést ma jellemzően egyedi, helyi kisvállalkozások, változó (de inkább gyenge) minőségű biciklikkel biztosítják az egyes térségekben. Ezért ezen intézkedés célja az ezzel foglalkozó vállalkozások támogatása, hogy hálózatba szerveződjenek (eltérő leadási és felvételi pontokat biztosítva), és javítsák a kölcsönözhető kerékpárok minőségét.
- „Országos kerékpárosbarát szolgáltató” minősítési rendszer és védjegy létrehozása és működtetése. Ezen intézkedés keretében cél az egységes kritériumrendszer és arculat, a minőségbiztosítás, a kommunikáció, valamint a koordinációs szervezet létrehozása és működésének támogatása. Az így kialakítani tervezett rendszer első lépésben a legfontosabb túraútvonalakat, térségeket, hosszabb távon pedig az egész országot lefedné minősített szálláshelyekkel, étkezési szolgáltatásokkal, attrakció-helyszínekkel és szervizekkel. A kerékpárosbarát minősítés elérése és fejlesztése érdekében fontos elem egy támogatási rendszer kialakítása a szolgáltatók számára.

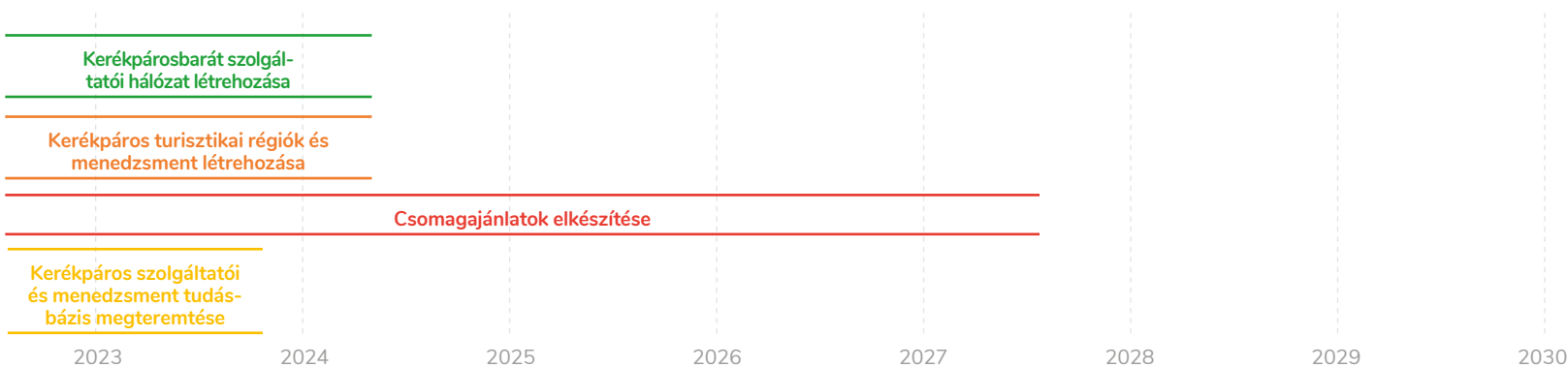


- 10 kerékpáros központ létrehozása. Azon térségekben, ahol a kerékpáros turizmus meghatározó részét képezi a kínálatnak, és összefüggő térségi kerékpáros és/vagy hegyikerékpáros útvonalak jönnek létre, javasolt olyan komplex kerékpáros központok létrehozását ösztönözni (külön a kerékpározás túratípusra vagy más aktív turisztikai ágazatokkal kombinálva), ahol az ide látogatók információkhoz jutnak (útvonaljavaslatok, térképek, látnivalók), túrák és csomagajánlatok foglalhatók, és kerékpárok kölcsönzésére, szervizelésre, valamint csomagszállításra is van lehetőség. (Ideális esetben ezek a központok a térségi menedzsereknek is helyet biztosítanak ld. később a horizontális fejezetben).
- A kerékpáros turizmus integrálása a térségi turisztikai kínálatba. Minden, már népszerű és fejlett turisztikai profillal (pl. gyógy- és fürdő-, gasztró-, borturizmus) rendelkező térségben a kerékpáros szolgáltatások fejlesztésével és a termékek összekapcsolásával cél a hosszabb-rövidebb kerékpáros kirándulások lehetőségének megteremtése, bővítve a helyi kínálatot, növelve a látogatók aktivitását.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• A kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat követelményei létrejönnek (igen/nem)• A kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat önálló minősítési rendszerrel rendelkezik (igen/nem)	<ul style="list-style-type: none">• Kerékpárosbarát szolgáltatók száma (db)• Kerékpárbérlések száma térségenként (db/térség)

Időzítés





Forrás: MÁV Magyar Államvasutak Zrt.

■ A.2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön

■ Cél

A kerékpárszállítás feltételeinek javítása elsősorban a helyközi közösségi közlekedési eszközökön, a kerékpáros turizmus környezeti terhelésének csökkentése és az autóval nem rendelkező vagy azt nem használó célcsoportok jobb elérése érdekében. További cél az egyéni gépjárműhasználat helyett a fenntartató közlekedési módok előnyben részesítése.

■ Tevékenységek

- Vasúton történő szállítás esetén, a frekvenciált útvonalakon a kerékpárszállítási kapacitás bővítése és a minőségi szolgáltatás javítása a nagy tavainkat célzó (pl. Balaton, Tisza-tó) fejlesztések mintájára. Az újonnan beszerzett vasúti járműveken már az EU várhatóan megváltozó irányelveinek megfelelően mindenhol minimum 4-8 kerékpár szállítására van lehetőség, de például a Balaton irányába csúcsidőben már ennél nagyobb kapacitás szükséges. Kerékpáros csoportok előre megadott igényeit (létszám, időpont, csatlakozás) kiszolgálni képes, rugalmas rendszer kialakítása a cél. Ehhez a gördülőállomány megfelelő felújítása és új beszerzések is szükségesek. Az állomásokon a peronok akadálymentes megközelítésének biztosítása is fontos feladat.
- A helyközi kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése az autóbuszokon. Ehhez először a szabályozás megváltoztatása illetve a

legfrekvenciáltabb menetrendszerinti vonalakon külső kerékpárszállító felszerelésének engedélyezése szükséges.

- A jelenleg közvetlenül vonattal vagy menetrendszerinti autóbusszal nem vagy korlátozottan elérhető kerékpáros desztinációk (pl. Dél-Zala vagy az Őrség) összekötése első körben Budapesttel, kerékpárt is szállító különbuszokkal (amelyek utánfutón akár a teljes kapacitás erejéig képesek kerékpáros utast szállítani).
- Az érintett térségekben a hajóval történő kerékpárszállítás feltételeinek javítása.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, AÖFK, MÁV-VOLÁN-Csoport, GYSEV, BKK, piaci szereplők

■ Becsült forrásigény

Vasúti kerékpárszállítás: 700 millió Ft (csak az átalakítások, felújítások).
Autóbuszos kerékpárszállítás: 200 millió Ft (csak a bringaszállító eszközök).
Kerékpáros különbuszjáratok: 100 millió Ft.

■ Időzítés





■ A.2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció

■ Cél

Aktuális információk adatbázis, amely hatékony motiváció a kerékpáros turizmusra nyitott célcsoportok számára, hogy szabadidejükben a kerékpározást válasszák, majd ezt követően segítséget kapjanak az útvonaltervezésben és a navigációban is.

A kerékpáros túrákon, rekreációs kerékpározásban résztvevők elégedett, visszatérő „vendégek” legyenek, akik újra a kerékpárt választják.

■ Tevékenységek

- Egységes kerékpáros turisztikai információs platform és adatbázis építése, amely az útdatbázisra, meglévő vonzerő kataszterre és szolgáltatói hálózatra alapozva készül el, és teljes mértékben nyilvános a véghasználók és a fejlesztők felé is.
- Multiregionális kerékpárosturisztikai portál és applikáció létrehozása, amely része az országos aktív turisztikai kommunikációs rendszernek. A portál és az applikáció dinamikus, útvonaltervezésre és navigációra is alkalmas térképes felülettel és visszajelzésre, kétirányú kommunikációra is lehetőséget adó felülettel készül el. Fontos, hogy az app interaktív játékokra, „jelvénytérkép” és bónuszakciókra is alkalmas legyen.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
• Létrejött portál, applikáció, platform száma (db)	• Létrejött portál, applikáció, platform látogatottsági adatai (fő)

■ Időzítés

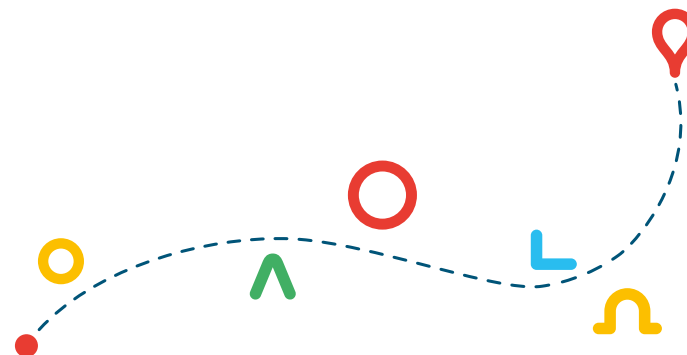


■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

AÖFK, MAKETUSZ, MKSZ, MTÜ, TDM-ek, turisztikai és vidékfejlesztési szervezetek, nemzeti park igazgatóságok

■ Becsült forrásigény

Adatbázis (feltöltéssel és adatkarbantartással együtt): 300 millió Ft.
Portál és app (promóciós kampányokból származó inputokkal): 100 millió Ft.





■ R.2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok

■ Cél

A kerékpáros turisztikai és rekreációs tevékenységek elérhetőségének könnyítése és vonzóbbá tétele. Különböző specifikus célcsoportok igényeinek kiszolgálása (pl. családok).

■ Tevékenységek

- Célcsoport-orientált kerékpáros turisztikai csomagajánlatok kidolgozása, piacra vitele, marketingje, értékesítése és megvalósítása. A kitáblázott kerékpáros turisztikai útvonalak egyelőre még csak a legfejlettebb térségekben fedik le a kerékpározható útvonalak nagy részét (de még itt sem minden utat), illetve számos helyen hiányoznak bizonyos szolgáltatások (pl. étkezés, vízvétel, kerékpár szállítás), ami megnehezíti a kevésbé gyakorlott kerékpárosok túrázását. A tematikus túrák, speciális attrakciók felkeresése során pedig a túravezetők általi történetmesélés tehetné teljessé az élményt. Mindezekre, a kényelmi szempontokat (egy foglalás hosszadalmas szervezése helyett) is figyelembe véve, a kerékpáros turisztikai csomagajánlatok jelentik a közös megoldást.
- Kedvezményprogramok kidolgozása és megvalósítása. A kerékpáros turistákat nagyban motiválhatja a tartózkodási idő vagy a túra meghosszabbítására, megisméltésére, ha pénzügyi előnyt is jelentő kedvezményprogramok állnak rendelkezésükre. Ezek kapcsolódhatnak

egy csomagajánlathoz (ld. előző pont) vagy éppen egy kártyarendszerhez. Ez utóbbi esetében valamely meglévő rendszerhez való csatlakozás (pl. TEKA, Kajla), esetleg más túratípusokkal közös kibocsátás javasolt egy új, kizárólag kerékpáros turisztikai célokat szolgáló kedvezményprogram helyett.

- Kerékpáros ajánlatok, élménycsomagok kidolgozása családok számára.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

AÖFK, MAKETUSZ, MKSZ, MTÜ, TDM-ek, turisztikai és vidékfejlesztési szervezetek, nemzeti park igazgatóságok, erdőgazdaságok

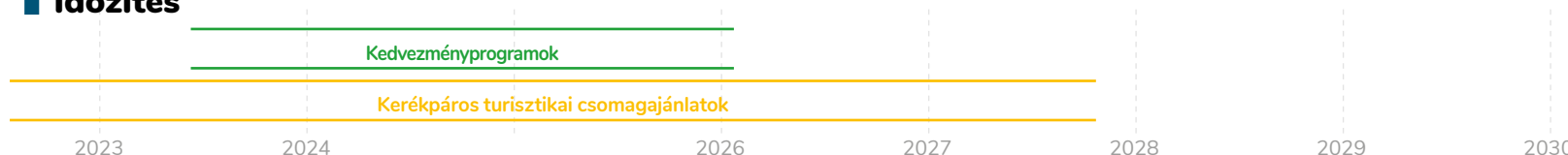
■ Becsült forrásigény

Évente 200 millió Ft, összesen 1,4 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
• Létrejött kedvezmények, csomagajánlatok száma (db)	• Kerékpáros turisták száma vagy aránya (fő vagy %)

■ Időzítés





■ R.2.6. Kerékpáros túravezető képzés

■ Cél

Álljon rendelkezésre olyan egységes képzési anyag, amely lehetővé teszi a hazai kerékpáros túravezetők képzését.

A kerékpáros turizmusba belépők, a kevésbé tapasztalt túrázók, valamint a kifejezetten gyermekekből álló csoportok számára álljon rendelkezésre olyan szakember, aki a túrázók fizikai állapotát, technikai tudását figyelembevéve megfelelő túraajánlatot tud kidolgozni és a túra folyamán megfelelő információkkal tudja ellátni a résztvevőket.

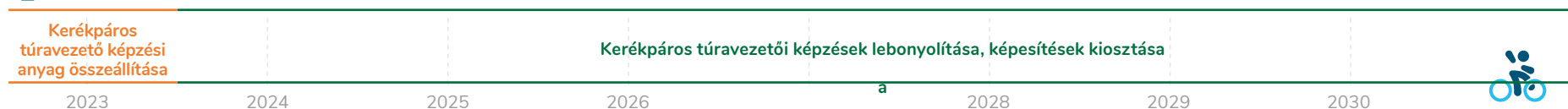
■ Tevékenységek

- Kerékpáros túravezető képzési anyag összeállítása
- Kerékpáros túravezetői képzések lebonyolítása, képesítések kiosztása

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros túravezető képzési anyag rendelkezésre áll (igen/nem) • Kerékpáros túravezetői képzések száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros túravezetői képzésen résztvevők száma (fő) • Kerékpáros túravezetői minősítéssel rendelkezők száma (fő)

■ Időzítés

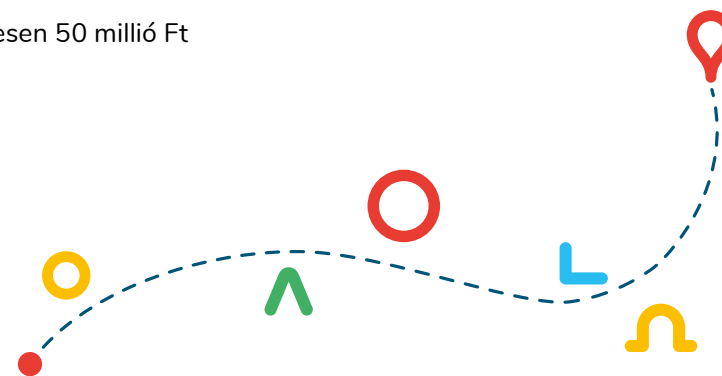


■ A megvalósításban résztvevő szervezetek

AÖFK, Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, szakmai civil szervezetek (MAKETUSZ, MKSZ, Bringakultúra Egyesület)

Becsült forrásigény

Összesen 50 millió Ft





■ E.2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok

■ Cél

Magyarország és annak egyes térségei, mint kerékpárosturisztikai desztinációk népszerűsítése 4 millió potenciális hazai és fél-millió külföldi kerékpáros turista körében.

A rendszeresen turisztikai céllal kerékpározók minél gyakrabban használják a kerékpárt a mindennapi közlekedés során is.

■ Tevékenységek

■ Országos és térségi marketing- és kommunikációs terv kidolgozása és megvalósítása, illeszkedve az MTÜ tevékenységéhez, hazai és külföldi célcsoportok számára. A kampányok a következő társadalmi értékek (social currency) mentén szerveződnek:

- „Letekertem”: kerékpáros körök, instant túrák, hosszabb távok, teljesítménytúrák, interaktív pontgyűjtés szervezése a már kerékpározók, kerékpárral túrázók körében a túrák hosszának, gyakoriságának növelése érdekében, a még nem kerékpározók között a teljesítmény és az elismertség kommunikációja.
- „Magyarország menő/niche”: a magyarországi kerékpáros nyaralások imázsának javítása a kerékpárt már ma is használó külföldi célcsoport körében. Cél, hogy a magyarországi desztinációk olyan egyediséget, „cool-faktort” biztosítsanak, amelyet a már népszerű európai kerékpáros útvonalak nem.

- Patriotizmus (Tekerjünk itthon!): hazai kerékpáros nyaralás és túrák általános promóciója, valamint a kerékpáros turisztikai térségek népszerűsítése a hazaszeretet, patriotizmus jegyében a belföldi célcsoportok körében.

■ Kiegészítő tevékenységek:

- egységes arculat tervezése és desztinációarculatok tervezése,
- kiállításokon való részvétel bel- és külföldön,
- study tourok szervezése, sajtómegjelenések.
- A Tekerj a Zöldbe! program (2022-ben 6000 résztvevő), a hegységkerülő kerékpártúrák és az Otthonról Haza túrák folytatása.
- „Kerékpárral 7 határon át”, országhatáron átnyúló kerékpáros túraprogramok folytatása.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

AÖFK, MAKETUSZ, MKSZ, KTI, MTÜ, TDM-ek, turisztikai és vidékfejlesztési szervezetek, erdőgazdaságok, nemzeti park igazgatóságok, MABEUSZ

■ Becsült forrásigény

Előkészítés: 500 millió Ft.

Megvalósítás: 4,5 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
• Kerékpárosturisztikai kommunikációs kampányok száma (db)	• A kampányban részt vevő felületek elérési adatai (fő)

■ Időzítés





■ E.2.8. Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére

■ Cél

Egy adott turisztikai térség ismertségének növelése, promóciójának segítése.

Sport- és kulturális rendezvények, fesztiválok által a kerékpározás népszerűsítése.

A multikulturális rendezvények (pl. Művészetek Völgye, Ördögkatlan Fesztivál) 25%-ának része legyen a kerékpáros túra is.

A kerékpáros rendezvények számának és látogatottságának növelése.

■ Tevékenységek

- Nagyobb (nem kerékpáros) rendezvények, fesztiválok kerékpárral való megközelítésének és a kerékpárok tárolásának biztosítása.
- Kerékpáros turisztikai fesztivál(ok): minden évben egy országos jelentőségű nagyrendezvény valamint kisebb rendezvények rendezésének ösztönzése.
- Kerékpáros vándortábor program folytatása és bővítése. Egyhetes kerékpáros túra gyermekek részére, amelynek célja a kerékpározás megszerettetése a tábori élmények által, valamint az ország egy-egy térségének megismertetése. Vándortábor-útvonalak kitáblázása.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
• Kerékpáros turisztikai rendezvények száma (db)	• Rendezvények látogatottsági adatai (fő)

■ Időzítés



- Tekerj a zöldbe program: elsősorban kikapcsolódást nyújtó, "kedvcsináló", rövid, szórakoztató kerékpáros túrák, rendezvények szervezése helyi és regionális szinten.
- Egy-egy térséget feltáró, tematikus kerékpáros túrák szervezése (örökségi-, emléktúrák, természeti és/vagy kulturális értékeket bemutató túrák).
- Amatőr- és profi kerékpársport-rendezvények szervezése: tókerülő versenyek, „granfondók”, körversenyek, teljesítménytúrák, hegyikerékpáros maratonok.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

AÖFK, szakmai civil szervezetek és kerékpáros sport és szabadidős egyesületek (MAKETUSZ, MKSZ, Magyar Kerékpárosklub) MTÜ, TDM-ek, turisztikai és vidékfejlesztési szervezetek, rendezvényszervezéssel foglalkozó gazdasági szervezetek, erdőgazdaságok, nemzeti park igazgatóságok

■ Becsült forrásigény

Kerékpáros turisztikai fesztivál, nagyrendezvény: 2,5 milliárd Ft.
 Kerékpáros vándortábor program: 1 milliárd Ft.
 Tekerj a zöldbe program: 500 millió Ft.
 Tematikus kerékpáros túrák szervezése: 500 millió Ft.
 Amatőr- és profi kerékpársport-rendezvények szervezése: 5 milliárd Ft.





Közlekedésbiztonság

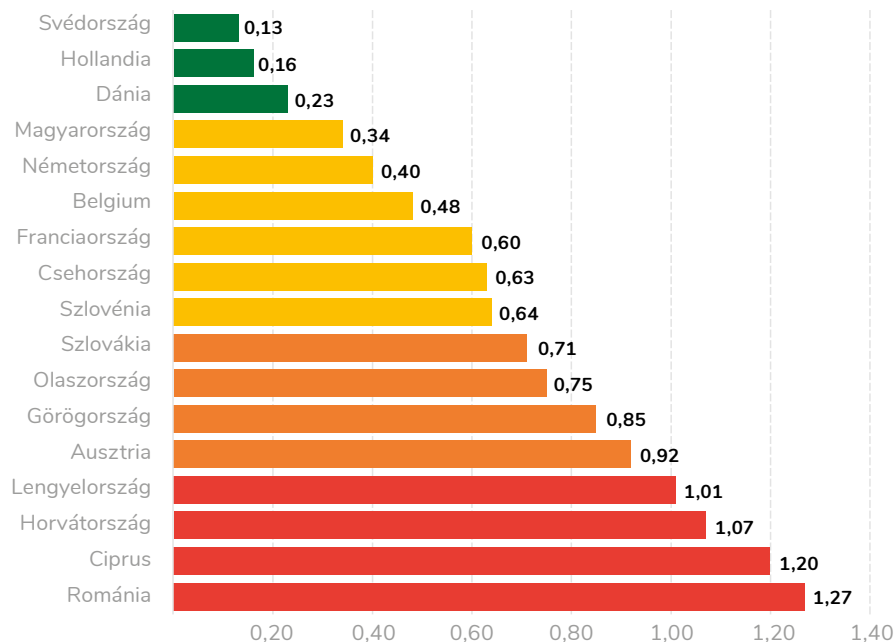
Helyzetelemzés és problémafeltárás

Mielőtt a kerékpáros baleseti adatokat megvizsgáljuk érdemes kiemelni egy fontos adatot, ami azt tükrözi hány magyar ember halála lenne elkerülhető, ha a közlekedő felek jobban odafigyelnének a szabályokra, egymásra és a közlekedési eszközök műszaki állapotára. Az egymillió lakosra jutó halálos közúti balesetek számában az Európai Unió átlaga 42 volt 2020-ban, míg hazánkban 46. A legjobban teljesítő Svédországban ez az adat 18. Ha az egymillió lakosra jutó halálos kerékpáros balesetek számát vizsgáljuk (7,4), Magyarország a sereghajtók között van Európában, ahogy abban a tekintetben is, hogy az összes közlekedési balesetben elhunyt személy közül az egyik legmagasabb a kerékpárosok aránya hazánkban (11-13%).

Közútjainkon naponta 37 balesetből 8 érint kerékpárost, átlagosan 2,68 kerékpáros baleset súlyos vagy halálos kimenetelű egy nap. Összesen 389 halálos, 7432 súlyos és 15970 könnyű sérüléssel járó kerékpáros baleset történt 2011 és 2018 között, melyek tekintetében Pareto-arány figyelhető meg: a kerékpáros balesetek 80%-a a települések 14%-ában történik, ráadásul a legtöbb ezekből kereszteződéseknél. A halálos és súlyos sérüléssel járó balesetek legnagyobb részét az 55-60 éves korosztály tagjai szenvedték el, azonban az ilyen balesetek számában csökkenő tendencia figyelhető meg az utóbbi években. A könnyű sérüléssel járó balesetek leginkább a 13-18 éves korosztályban következtek be.

Bár ezek az adatok arra mutatnak rá, hogy a kerékpárosok közlekedésbiztonságának helyzetét javítani szükséges, ezt a képet árnyalja az a tény, hogy az Európai Unió országai közül Magyarországon az egyik legmagasabb a kerékpárt mindennapi közlekedési eszközként használók aránya. Amennyiben figyelembe vesszük a kerékpárhasználat arányait is, megalkotható egy olyan kockázati index, ami lényegesen pontosabb információkat hordoz arról, mekkora eséllyel éri baleset a kerékpárosokat az adott országban.

4. ábra: A kerékpáros kockázati indexek Európában (saját szerkesztés)



A kerékpáros kockázati indexet a kerékpárhasználat gyakorisága és lakosságarányos halálos kerékpáros balesetek számának hányadosa adja. Az indexnek azért van jelentősége, mert a balesetek számát a használat mértékével összefüggésben értelmezi. Az indexet – mint általában a közlekedésbiztonsági mutatókat – alapvetően három tényező befolyásolja: az emberi viselkedés, az infrastruktúra kialakítása, a közúti közlekedésben részt vevő járművek. A 4. ábra mutatja, hogy a kockázati index tekintetében Magyarország európai összehasonlításban jól teljesít.

A kerékpáros személysérüléssel járó balesetek megoszlásának okozó-részes bontásban történő elemzése azt mutatja, hogy a kerékpáros okozók száma fokozatosan csökken. Hibás szemlélet tehát a kerékpárosok hibáztatása, hiszen a kerékpáros balesetek felét nem ők okozzák, viszont ekkor is ők sérülnek.



Ami az emberi viselkedést illeti, a gépjárművezető-képzés jelenleg nem foglalkozik hangsúlyosan a gyalogosan és kerékpárral közlekedőkkel, így sem elméleti, sem gyakorlati oldalról nem segíti elő a konfliktushelyzetek megoldását. Továbbá a jelenlegi közúti ellenőrzés nem tartja vissza a gyorsajtókat, ittas vezetőket és a kerékpárforgalmi létesítményen szabálytalanul várakozókat/parkolókat sem. A kerékpározás további térnyerésének egyik akadálya az a hiedelem, hogy a kerékpározás nem biztonságos. Még annak ellenére is tartja magát ez a tévhit, hogy a kerékpáros forgalom növekedése mellett egyértelműen javult a kerékpárral közlekedők biztonsága. Mindemelllett a

közlekedésbiztonsági kampányok kommunikációja sem mindig megfelelő, bár többnyire releváns problémákra mutatnak rá. A helytelen vagy szabálytalan magatartásformákat a kampányok nem minden esetben kezelik azonos súllyal a különböző közlekedői csoportok esetében. Bár a közlekedésbiztonsági problémákra felhívják a figyelmet, a kampányok célcsoportjának bővítése szükséges.

Jelentős probléma, hogy már az általános- és középiskolákban sem kap kellő hangsúlyt az úgynevezett közlekedési ismeretek – ezen belül hangsúlyosan a gyalogos és kerékpáros közlekedés – elméleti és gyakorlati oktatása. A pedagógusok felkészítése hiányos, a jelenleg működő foglalkozások és oktatási segédanyagok színvonala eltérő és nem auditált. A pedagógusok képzésében (és továbbképzésében) emellett nem jelenik meg kellő hangsúllyal a közlekedési ismeretek átadására való felkészítés.

A jelenleg hatályos KRESZ (1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól) és egyéb kapcsolódó jogszabályok számos olyan szabályozást tartalmaznak a kerékpárosok részére, amelyek nem életszerűek, betartásuk, betartatásuk indokolatlannak tekinthető, így időszerű a jogszabályok módosítása, egyszerűsítése.

A baleseti adatok gyűjtése és elemzése nem eredményezi olyan intézkedések bevezetését, amelyek lényegi hatást gyakorolnának közútjaink közlekedésbiztonságára.

A progresszív közlekedésbiztonsági szakpolitikák a Vision Zero alapelveire épülnek, ami a hazai gondolkodásban még nem eléggé ismert, elterjedt és alkalmazott annak ellenére, hogy a Valletai nyilatkozatot követően az Európai Parlament elfogadta. Bár igaz, hogy a 2021–2030 közötti időszakra tervezett hazai közúti közlekedésbiztonsági program prioritásait és céljait az EU-programhoz illeszkedően kell meghatározni, de természetesen lehetnek bizonyos eltérések, miután a körülmények és feltételek sem azonosak minden tagországban.

A RISM irányelv (Közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági menedzsmentje), a nemzetközi kutatási projektek (pl. SABRINA projekt, mely során kiemelt cél volt a Duna-Régió kerékpáros infrastruktúrájának közlekedésbiztonsági szempontú fejlesztése) és a hazai útügyi műszaki előírások megfelelő alapot nyújthatnak a biztonságos infrastruktúra kialakításához, viszont ezek alkalmazásának rendszere még nem megfelelő.

■ Helyzetértékelés

Erősségek

- Megjelentek az országos kampányok a biztonságosabb kerékpározás érdekében.
- Nőtt az irányhelyes és a gyalogos- és gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárutak száma.
- Egyre több forgalomcsillapított és autómentes övezet.
- Javuló tendencia a közlekedők közötti konfliktusok terén a nagyobb településeken.

Gyengeségek

- A közlekedésbiztonsággal kapcsolatos adatgyűjtések és mélyelemzések hiányosak.
- A közgondolkodásból hiányzik a legvédtelenebb úthasználók védelmének, valamint a kölcsönös előzékenység elve.
- A közúthálózat a folyamatos fejlesztések és karbantartás ellenére sok helyen rossz állapotú.
- A biztonság hiánya a legfőbb visszatartó erő a kerékpározás további térnyeréséhez.
- Az infrastruktúrafejlesztések ellenére kerékpáros balesetek száma továbbra is magas.
- A gépjárművezető-képzés jelenleg nem foglalkozik hangsúlyosan a gyalogosan és kerékpárral közlekedőkkel.
- A közlekedésbiztonsági kampányok nem érnek el mindenkihez. A kommunikáció csak a közutak használóit célozza, a döntéshozókat, tervezőket nem éri el a megfelelő üzenetek.
- Az általános- és középiskolákban nem kapnak kellő hangsúlyt a közlekedési ismeretek, a pedagógusok felkészítése hiányos, a jelenleg működő foglalkozások és oktatási segédanyagok színvonala eltérő és nem auditált.
- Életszerűtlen, idejétmúlt KRESZ-szabályozás.

Lehetőségek

- Nemzetközi jó példák mérlegelése és bevezetése a szabályozás terén.
- A közlekedési magatartás, közlekedési kultúra lassan, de pozitív irányba változik.
- A profi kerékpáros sportolók eredményeinek hatására a kerékpárosok hazai megítélése pozitív irányba változik, amitől a forgalomban is nagyobb figyelmet fordítanak a kerékpárosokra.
- A kerékpárosok számának növekedésével a biztonság is nő (safety in numbers).

Veszélyek

- A gépjárművek és a kerékpárosok számának együttes növekedése további konfliktusokhoz vezet ott, ahol nem megfelelő az infrastruktúra.
- A közlekedési magatartás és kultúra fejlődése lelassul, megáll.
- Az autósok lobbitevékenysége nem engedi kerékpáros- és gyalogosbarát szabályozás kialakítását.
- A közlekedési szabályokat be nem tartó kisebbség rontja a kerékpározás általános megítélését.
- Szakszerűtlenül tervezett, kivitelezett útfejlesztések okozta kockázat.
- Üzemeltetési és fenntartási hiányosságokból eredő magányos eséseknél álló veszély.

Konkrét cél

A kerékpárhasználat közben bekövetkezett halálesetek száma 50%-kal csökken (2016-ban 73, 2030: 35, 2050-re 0, a Vision Zero figyelembevételével), ennek érdekében 2030-ra szükséges:

- A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése és a veszélyes szakaszok megoldása, átalakítása.
- A legvédtelenebb úthasználók védelmének erősítése (jogi – szabályozási oldal, betartatás, felelősség, mikromobilitási eszközök).
- 2023-ra a 10 éves gyermekek rendelkezzenek közlekedési alapismeretekkel, 2025-re a 16 évesek rendelkezzenek emeltszintű közlekedési ismeretekkel és technikai tudással is.
- Jelentősen javuljon a gépjárművel és kerékpárral közlekedők közötti együttműködés (szemléletformálás).
- Jelentősen javuljon a kerékpárok és gépjárművek műszaki állapota.
- A kerékpározás részarányának növekedésével a balesetek számának csökkenését is elérjük.

Vállalások

- A tervezett fejlesztések hatására 50%-kal csökken a kerékpárhasználat közben bekövetkezett halálesetek száma.
- A kerékpáros és egyéb mikromobilitási közlekedés könnyítése és biztonságosabbá tétele érdekében kezdeményezzük a KRESZ és a kapcsolódó jogszabályok módosítását.
- Folytatjuk a fiatalok közlekedésre nevelését, kétlépcsős képzést vezetünk be, mely elméleti és gyakorlati tudást is ad.

- Kezdeményezzük a teljes kerékpározható úthálózat közlekedésbiztonsági vizsgálatát, a problémás szakaszok, csomópontok adatbázisba rendezését és fokozatos, prioritizált átalakítását.
- Évente legalább 20 iskola környezetének átalakítását kezdeményezzük annak érdekében, hogy minél többen járjanak gyalog, kerékpárral vagy rollerrel iskolába.
- Oktatásban, képzésben és kommunikációban is tovább erősítjük a legvédtelenebb úthasználók védelmét.
- Kommunikációs kampányokkal, érzékenyítéssel javítjuk a közlekedők közötti együttműködést.

Célcsoportok

Kerékpárhasználat szerint:

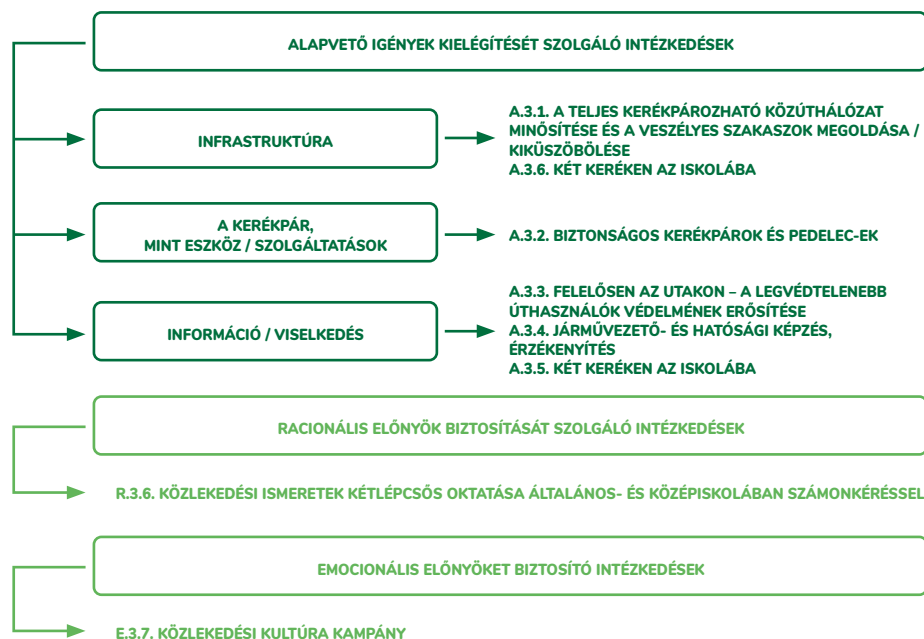
- jelenleg kerékpárt használók,
- jelenleg kerékpárt nem használók.

Általános iskolások és középiskolások, idősek, korlátozott közlekedőképességű személyek.

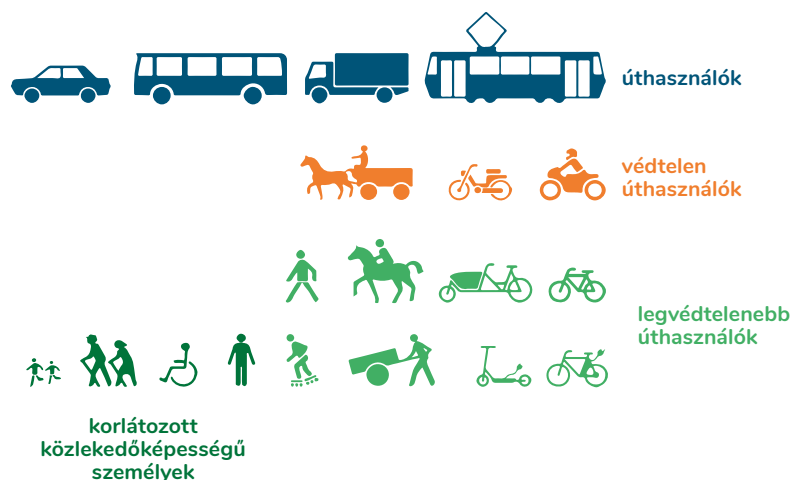
A közlekedés egyéb résztvevői:

- gyalogosok,
- személygépjármű vezetők (beleértve motorosok),
- hivatásos sofőrök (közösségi közlekedés, tehergépkocsisofőrök).
- döntéshozók, tervezők

Intézkedések



5. ábra: A közlekedésben részt vevő felhasználók (Forrás: Kunhalmi Zoltán)



Zászlóshajó ebben a fejezetben

„Két keréken az iskolába!” program

A „Két keréken az iskolába!” program az infrastrukturális feltételeket, valamint az oktatási és képzési tevékenységeket is integrált módon tartalmazza. Külföldi jó gyakorlat alapján az iskolák környékének átalakítása időszakos vagy végleges sebesség- és/vagy forgalomcsillapító beavatkozásokkal a gyalogos és kerékpáros közlekedési módok előtérbe helyezésével. Az iskolákon belül biztonságos, megfelelő kapacitású kerékpár- és rollertárolókat szükséges kialakítani. Emellett a diákok, szülők és pedagógusok szemléletformálása és képzése is szükséges annak érdekében, hogy minél többen válasszák, választ-hassák a fenntartható közlekedési módokat az iskolába járáshoz is. A projekt előkészítése során a nemzetközi STARS (Sustainable Travel Accreditation and Recognition for Schools) projekt eredményeit javasolt figyelembe venni.



A.3.1. A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése és a veszélyes szakaszok átalakítása

Cél

A teljes hazai kerékpározható közúthálózat biztonságossá tétele a kerékpározás számára.

Tevékenységek

- Módszertan: az EU-s és a hazai jogszabályok, kutatási projektek alapján a közlekedésbiztonsági auditálás rendszerének továbbfejlesztése (módszertan, képzés, minősítés, adatbázis).
- "Akciócsoportok" létrehozása Közlekedésbiztonsági auditokra. Feladatuk a helyi önkormányzatok segítése a kerékpározás-barát közúthálózat kialakításában, közterület fejlesztésben:
 - sebesség csillapítása, sebességkülönbségek csökkentése különösen a településeket átszelő főutakon,
 - átmenőforgalom csillapítása, lassítása (forgalomcsillapító küszöbök kiépítése, útfelület szűkítése),
 - csomópontok átalakítása (például kiemeléssel, vasúti átkelők átalakítása),
 - meglévő infrastruktúra átalakítása (úttest újrafelosztása),
 - önálló kerékpáros infrastruktúra kialakítása.
- Sebességcsökkentés és forgalomcsillapítás: a szabályozás újragondolásával általános érvényű sebességhatárok kitűzése lakott területen belül

(főutakon 50 km/óra megengedett sebesség, azon kívül 30 km/óra). Az intézkedés minden közlekedő érdekét szolgálja azzal, hogy minden szereplő számára biztonságosabbá teszi a közlekedést.

- Az eredmények rendszeres értékelése és ez alapján a tervezési előírások és gyakorlat felülvizsgálata.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, Települési Önkormányzatok, Magyar Közút, BKK - Budapest Közút

Becsült forrásigény

Módszertan kidolgozása: 50 millió Ft.

Közlekedésbiztonsági auditok elvégzése a kerékpározásbarát közúthálózat létrehozása érdekében: (évente 25 település, 100 millió Ft), összesen 0,7 milliárd Ft.

Általános érvényű sebességcsökkentés és forgalomcsillapítás lakott területen belül: (20 millió Ft/település, 25 település/év, évente 0,5 milliárd Ft), összesen 3,5 milliárd Ft.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése rendelkezésre áll (igen/nem) • Biztonságossá tett csomópontok száma (db) • Audit rendszerek száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros balesetek száma (db)

Időzítés





■ A.3.2. Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek

■ Cél

Biztonságos kerékpárok: minden kerékpár legyen ténylegesen felszerelve a jogszabály által előírt kötelező felszerelésekkel, amelyek megfelelően működnek is.

A pedelec-ekre vonatkozó szabályozás és annak betartatása legyen életszerű.

■ Tevékenységek

- A kereskedelmi forgalomba kerülő új kerékpárok megfelelő felszereltségének biztosítása. Cél, hogy kereskedelmi forgalomba csak olyan új kerékpárok kerülhessenek, melyek az életszerű és a jogszabály által előírt és kötelező felszereléssel is el vannak látva.
- A kerékpárral közlekedők szemléletformálás-jellegű ellenőrzésével a jelenleg is létező, megfelelő rendelkezéseket tartalmazó szabályozás betartatása. Az ellenőrzés célja nem a bírságolás, hanem a figyelemfelkeltés, például jelképes összegű büntetések kiszabásával, aminek helyszíni kifizetése esetén a hiányos felszereltségű kerékpárral közlekedők láthatósági csomagot kapnak (vagy azt a felszerelést, ami hiányzik a kerékpárról, ez esetben a büntetés mértéke is differenciálható).

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Szükséges szabályozások felülvizsgálatra és módosításra kerülnek (igen/nem) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáreladások száma (db) • Ellenőrzött kerékpárosok száma (db) • Forgalomban lévő, kerékpárok műszaki állapotának becslése reprezentatív kutatás alapján (%/műszaki állapot)

■ Időzítés



- A pedelec-ekre vonatkozó szabályozás egyértelműsítése.
- A kerékpárok felszereltségére vonatkozó szabályozás életszerűvé tétele.
- Mikromobilitási eszközökkel kapcsolatos szabályozás kidolgozása, és a többi járműtől, eszköztől való elkülönítése szabályozási szinten.
- Kerékpárok szervizelésére felhasználható célzott támogatás.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, MKKSZ, ORFK

■ Becsült forrásigény

A kerékpárral közlekedők szemléletformálás-jellegű ellenőrzésével a jelenleg is létező, megfelelő rendelkezéseket tartalmazó szabályozás betartatása: 50 millió Ft/év, összesen 350 millió Ft.



■ A.3.3. Felelősen az utakon – a legvédtelenebb úthasználók védelmének erősítése

■ Cél

A kerékpárosok védelmének megteremtése jogszabályi szinten és a jogszabályok betartatásának erősítése.

A gépjárművezetők legvédtelenebb úthasználókkal szembeni reális felelőssége jelenjen meg a balesetek vizsgálata és a felelősségek megállapítása esetében.

A jogszabályok betartatásának és a kerékpárosok számonkérhetőségének erősítése objektív módon, mint felelős járművezető.

Áldozathibáztató kommunikáció kizárása és a legvédtelenebb úthasználók biztonságának intenzív kommunikálása.

■ Tevékenységek

- A KRESZ (1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet) és egyéb kapcsolódó jogszabályok módosításának kezdeményezése a gépjárművezetők felelősségének erősítése és a kerékpáros közlekedés könnyítése, biztonságosabbá tétele érdekében.

- Kerékpárral közlekedők kampányszerű ellenőrzése felhívva a figyelmet a szabályos közlekedésre és a láthatóságra.
- A legvédtelenebb úthasználókra vonatkozó szabályok (oldaltávolság, parkolás, elsőbbségadás) betartatása a közlekedés minden résztvevőjével, folyamatos és kampányszerű ellenőrzésekkel, érzékenyítéssel.
- Új vizsgálati módszertan kidolgozása a gépjárművezetők felelősségének nagyobb hangsúlyozására.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, ORFK, szakmai civil szervezetek (Magyar Kerékpárosklub, Magyar Autóklub)

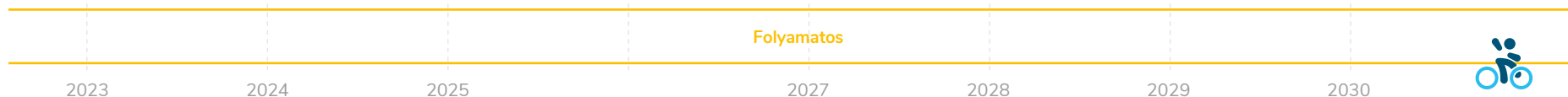
■ Becsült forrásigény

Előkészítés és végrehajtás: 150 millió Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Szükséges szabályozások felülvizsgálatra és módosításra kerülnek (igen/nem) • Közúti ellenőrzések száma meggyenként (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • Szabálysértések száma (db)

■ Időzítés





■ A.3.4. Járművezető- és hatósági képzés, érzékenyítés

■ Cél

Minden járművezető rendelkezzen azzal a szemléletmóddal és azokkal az alapvető képességekkel, melyek az utakon történő együttműködéshez szükségesek.

Szemléletformálás a közlekedési hatóság, a rendőrség és a közútkezelő körében.

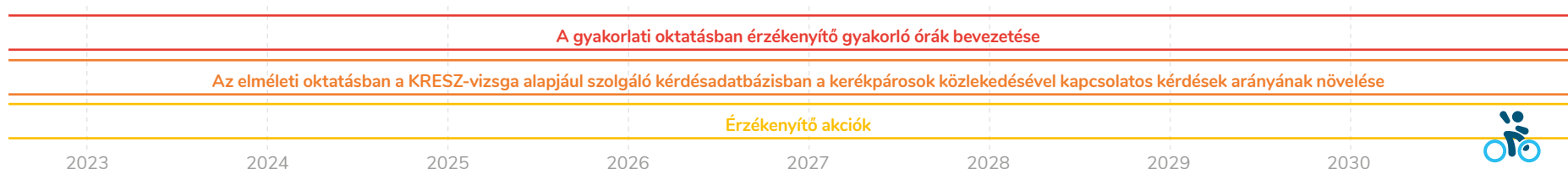
■ Tevékenységek

- A kerékpárokkal közös közlekedés beépítése a gépjárművezető-képzésbe. A gépjárművezető-képzés módszertanának módosítása:
 - a gyakorlati oktatásban érzékenyítő gyakorló órák bevezetése (például gyalogosan, kerékpárral, babakocsival, kerekesszékekkel közlekedve),
 - az elméleti oktatásban a KRESZ-vizsga alapjául szolgáló kérdés-adatbázisban a kerékpárosok közlekedésével kapcsolatos ismeretanyag és kérdések arányának növelése.
- Érzékenyítő akciók (pl. holttér, előzési oldaltávolság)

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Képzések száma (db) • Érzékenyítő akciók száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • Képzéseken részt vevők száma (fő) • Akciókkal elért járművezetők száma (fő)

■ Időzítés



- Közlekedési hatóság, rendőrség, közútkezelők, hivatásos járművezetők rendszeres tájékoztatása és továbbképzése.

- Kerékpáros futárok képzése, szemléletformálása.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, ORFK, szakmai civil szervezetek (Magyar Kerékpárosklub, Magyar Autóklub)

■ Becsült forrásigény

A gyakorlati oktatásban érzékenyítő gyakorló órák bevezetése: 50 millió Ft.

Az elméleti oktatásban a KRESZ-vizsga alapjául szolgáló kérdés-adatbázisban a kerékpárosok közlekedésével kapcsolatos kérdések arányának növelése: 10 millió Ft (intézkedés előkészítése).

Érzékenyítő akciók, pl. buszvezetők bringán: 200 millió Ft.





■ A.3.5. Két keréken az iskolába

■ Cél

Cél, hogy a gyermekek elsősorban ne autóval jussanak el az iskolájukba. Ennek érdekében az iskolák környezetét kerékpárral és gyalogosan biztonságosan elérhetővé kell tenni. Ahol lehet alakítsunk ki forgalom csillapított, vagy forgalom elől elzárt iskolautcákat. Cél, hogy segítsük azokat a civil kezdeményezéseket, melyekben gyalogosan, vagy kerékpárral felügyelet mellett, csoportokban mennek iskolába a gyermekek (lábbusz, bicibusz).

■ Tevékenységek

- Évente legalább 20 iskola környezetének átalakítása olyan formában, hogy biztonságos legyen kerékpárral vagy gyalog iskolába járni, ezzel párhuzamosan az autóhasználat legyen kevésbé vonzó alternatíva.
- Az iskolák környezetének pályázati rendszerben, közlekedésbiztonsági audit alapján történő átalakítása elsősorban forgalomtechnikai beavatkozásokkal (parkolás, megállás és behajtás korlátozása, 30 km/órás vagy alacsonyabb sebességkorlátozás, útfelület szűkítése, forgalomcsillapító küszöb létesítése, gyalogos-átkelőhelyek, kerékpársávok kialakítása).
- Csúcsidőszakokban az iskolák környezetében a közlekedést segítő személyek biztosítása.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • A közlekedés biztonságát és a forgalom csillapítását szolgáló beavatkozások száma (db) • A programba bevont iskolák száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • A programban elért iskolások száma (db)

■ Időzítés



- Figyelemfelkeltő akciók ösztönzése az iskolák környezetének átalakítására, úgynevezett „soft” beavatkozások támogatása az intézmények környezetében a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságosabbá tételének érdekében; az iskolák és a helyi önkormányzatok számára intézkedési eszköztár és útmutatók összeállítása a fenti célok eléréséhez.

- Az iskolába kerékpárral vagy gyalog történő eljutást népszerűsítő kampányok, programok indítása. A gyerekek, a szülők, az iskolai dolgozók és a pedagógusok szemléletformálása.

- Iskolai fedett és ellenőrzött vagy zárt kerékpártárolók kialakítása.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, AÖFK, Települési Önkormányzatok, oktatási intézmény fenntartók, Magyar Kerékpárosklub

■ Becsült forrásigény

Előkészítés: 50 millió Ft.

Megvalósítás: 2,4 milliárd Ft.

Külföldi jó gyakorlat

Bikeability rendszer (Nagy-Britannia)

Angliában a gyakorlati kerékpáros oktatás módszertanára nemzeti standardokat hoztak létre, melyek alapján akkreditált szervezetek végzik az iskolai kerékpáros oktatást, akkreditált oktatóik segítségével. A rendszer működését a Közlekedési Minisztériumtól (DfT) érkező rendszeres (éves) költségvetési támogatás biztosítja, melynek elosztásáért és a program minőségbiztosításáért a Bikeability Trust nevű szervezet felel. A program segítségével 300-350 szervezet kb. 2.500 oktatója évente 400.000 gyerekhez jut el.



Forrás: BringaAkadémia

Belföldi jó gyakorlat

BringAkadémia program

A BringaAkadémia program (és elődje, a Bringasuli) a 9-12 éves korosztály kerékpáros közlekedésre nevelését célozza. Ennek elsődleges eszköze a pedagógusok számára szervezett akkreditált pedagógus-továbbképzés, emellett iskolai kerékpáros projektnapok szervezése, illetve az oktatáshoz szükséges tananyagok (munkafüzet, oktatói kézikönyv, egyéb kiadványok) fejlesztése.

Belföldi jó gyakorlat

Ovibringa

Az Ovibringa egy magánvállalkozás által 2018-ban létrehozott óvodai program, amelynek célja, hogy már a 3-7 éves korú gyermekekkel megszeresse a mozgást és a kerékpározást, továbbá átadjon számukra egy olyan magabiztos mozgáskultúrát és közlekedési szemléletmódot, amely megalapozza, hogy a mindennapokban egész életük során biztonsággal és komfortosan közlekedhessenek vagy sportolhassanak kerékpárral.

Az Ovibringa program során a gyerekek vidám, játékos keretek között tanulhatnak meg egyensúlyozni és manőverezni futóbiciklikkel, később pedig pedálos biciklikkel. Ezen túlmenően felkészítik őket a leggyakoribb közlekedési szituációkra is annak érdekében, hogy szüleik felügyeletében közterületen is biztonságosan tudjanak kerékpározni.



Zászlóshajó

Iskolába két keréken

Az iskolai kerékpáros oktatás elérhetővé tétele minden 4. osztályos gyermek számára a kerékpáros oktatás országos rendszerének megalkotásával. Az iskolai oktatásban használt tankönyvek, tansegédletek szakmai felülvizsgálata mellett a gyakorlati oktatás nemzeti standardjainak létrehozása, az oktatás anyagi hátterének biztosítása, az oktatást koordináló, annak minőségbiztosítását garantáló szakmai szervezet felállítása.



■ R.3.6. Közlekedési ismeretek oktatása általános és középiskolában, számonkéréssel

■ Cél

2025-re a 10 éves gyermekek 100%-a rendelkezzen közlekedési alapismeretekkel, 2028-ra a 16 évesek 100%-a rendelkezzen emelt szintű elméleti és gyakorlati közlekedési ismeretekkel is.

Az általános iskolás tanulók megfelelő óraszámban részesüljenek közlekedési ismeretekkel kapcsolatos elméleti és gyakorlati oktatásban, és megszerzett ismereteikről vizsga keretében adjanak számot (évi 90.000 gyerek az általános iskola 4. évfolyamán).

A kerékpározás gyakorlat-orientált oktatása egységesen magas minőségben valósuljon meg országshoz.

Középiskolában a 14-16 éves diákok ingyenes képzés keretein belül KRESZ-vizsgát szerezhessenek.

Cél, hogy minden gyermeknek 12 éves kora előtt közlekedési alapvizsgát kelljen tennie és

2030-ra a 12 éves korosztály legalább 30 százaléka gyakorlati kerékpáros közlekedési képzésben is részesüljön.

■ Tevékenységek

- Törekvés arra, hogy a Nemzeti alaptanterv módosításával és alternatív oktatási módszerek alkalmazásával 2025-re minden 4. évfolyamos tanuló (évente 90.000 gyermek) részesüljön közlekedési ismeretek elméleti és gyakorlati oktatásában és vizsga keretében adjon számot megszerzett ismereteiről. Ehhez folytatni kell az elméleti oktatási anyagok kidolgozását, digitalizálását, interaktív tananyagok kidolgozását, és a tanulást segítő mobil applikáció fejlesztését. Emellett a közlekedési ismeretek oktatását a pedagógusképzésbe is be kell vezetni egyetemi, főiskolai tantárgyként és akkreditált továbbképzésként. Továbbá biztosítani kell a gyakorlati képzéshez szükséges eszközöket az intézmények számára.

- Független szakmai szervezetet létrehozása az oktatással kapcsolatos tevékenységek szakmai koordinációjára, az iskolai kerékpáros oktatás minőségbiztosítási rendszerének kialakítására és működtetésére angol minta alapján.

- Középiskolás diákok KRESZ-vizsgára való felkészülésének biztosítása tanórai keretek között (vagy tanórai kereteken kívül, állami támogatással).

- Diákok kerékpáros technikai tudásának fejlesztése. Gyakorlati vizsga szükséges legyen.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, AÖFK, Települési Önkormányzatok, oktatási intézmény fenntartók, Magyar Kerékpárosklub, ORFK-OBK



Becsült forrásigény

Kerékpáros közlekedési ismeretek átadása általános iskolában:

- Tananyagfejlesztés (digitalizáció), pedagógus-képzés fejlesztése: 60 millió Ft.
- Tananyag (Közlekedő kisokos munkafüzet) biztosítása: 30 millió Ft/év, összesen 240 millió Ft.
- Képzések működtetése: 15 millió Ft/év, összesen 120 millió Ft (úgynevezett blended típusú képzés, 500 pedagógus részvételével).

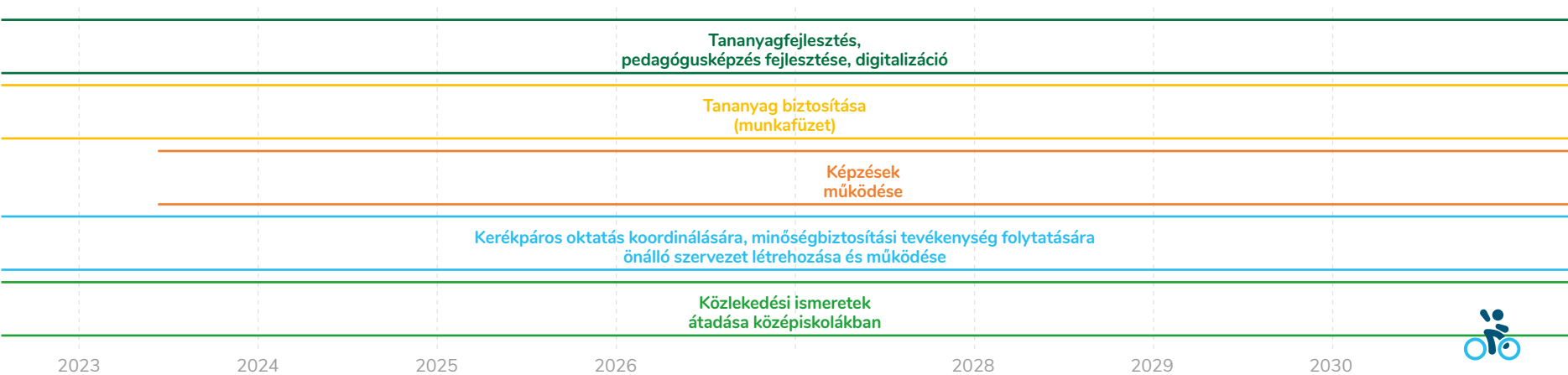
Kerékpáros oktatás koordinálására, minőségbiztosítási tevékenység folytatására önálló szervezet létrehozása:

- 2023-2024 pilot projekt: 200 millió Ft,
- 2024-től a rendszer működtetése évente: 225 millió Ft, összesen 1,35 milliárd Ft.
- KRESZ-vizsgára felkészítés középiskolában: 750 millió Ft/év, összesen 5,25 milliárd Ft.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• A közlekedési alapismeretek oktatása két lépcsőben beépül az általános- és középiskolák tananyagaiba (igen/nem)	<ul style="list-style-type: none">• A programban részt vevő diákok száma (fő)• Sikeres vizsgák száma (db)• A 14 éven aluli lakosság körében közlekedési ismeretekkel rendelkezők aránya (%)• A teljes lakosság körében közlekedési ismeretekkel rendelkezők aránya (%)

Időzítés



■ E.3.7. Közlekedési kultúra kampány

■ Cél

Minden, a közlekedésben részt vevő fél egymás iránti érzékenyítése. A fogyasztókkal élők kerékpározási lehetőségeinek erősítése.

■ Tevékenységek

- A különféle járművek és közlekedők együttműködését segítő és népszerűsítő kampányok szervezése, támogatása.
- Fizetett hirdetések (ATL), online- és közösségi média kampány indítása, amely bemutatja az egyes résztvevők nézőpontjait szempontjait. Minden egyes közlekedési eszközhöz véleményvezérek, influenszerek kapcsolása.
- A jelenlegi kampányok felülvizsgálata: érdemi, a védtelen közlekedőket megvédő kampányok indítása, az áldozathibáztató kampányok megszüntetése. A kommunikációval a valós problémák megoldásának

megcélzása, korrekt, a lényeget érintő kampányok (pl. holttér, jobbhorog, oldaltávolság) folytatása.

- A veszélyek túlhangsúlyozása helyett a helyes közlekedés bemutatása pozitív szemléletben, országos és helyi kampányokkal.
- A KRESZ és a kapcsolódó jogszabályok módosításával kapcsolatos kommunikáció.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, kormányzati kommunikációs szervek, szakmai civil szervezetek, BKK, KTI, ORFK-OBK, MOL, autógyártók, (autómegosztók esetleges bevonása)

■ Becsült forrásigény

Évente 300 millió Ft, összesen 2,1 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Kommunikációs kampányok száma (db) • Hirdetések és közösségi média-megjelenések száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • A kampányok által elért célközönség száma (fő)

■ Időzítés





Forrás: BKK

Horizontális intézkedések

Helyzetelemzés és problémafeltárás

A kerékpározás jelentősége és hozzájárulása a gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi célok eléréséhez széles körben elfogadott, ma már senki nem vitatja komolyan vagy nyíltan, azaz ebben a tekintetben áttörés történt a korábbi, erősen gépjármű-centrikus szemlélethez képest.

A mindennapi és a turisztikai, rekreációs, sport célú kerékpározás szervezeti, pénzügyi és innovációs, információs háttere hazánkban jelentős fejlődésen ment át az elmúlt 15 évben. A központi kormányzat szintjén először miniszteri biztos, majd 2016-tól kormánybiztos koordinálta a kerékpáros fejlesztéseket. Később bekapcsolódott a 2019-ben létrejövő Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ, valamint a korábbi Innovációs és Technológiai Minisztérium kerékpáros főosztálya. 2022-től a Miniszterelnökséghez kerültek az ilyen jellegű koordinációs feladatok. Az Aktív Magyarországért Felelős Államtitkárságon belül működő Aktív Mobilitás Főosztály az AÖFK-val együttműködve végzi jelenleg az ilyen jellegű feladatokat. A hazai civil szervezetek (Magyar Kerékpárosklub, MAÚT, MKSZ, MKKSZ, MAKETUSZ) ezen a területen az elmúlt években hatalmas munkát végeztek el, azonban forrásaik szűkössége miatt lehetőségeik is korlátozottak voltak.

Sajnos nagyon kevés települési, vármegyei önkormányzatnál van kerékpáros ügyekért felelős, felkészült személy, és emiatt a jószándékú intézkedések gyakran nem hozzák meg a várt eredményeket. Még mindig épülnek nem megfelelő, balesetveszélyes kerékpáros létesítmények, amelyeket a kerékpárral közlekedők nem szívesen használnak. A cégek, vállalkozások gyakran nem ismerik a kerékpáros munkába járás támogatásának lehetőségeit, például a munkavállalók számára biztosítható kerékpárok, e-bike-ok lehetőségéről a Medián 2022-es Így Bringázik Magyarország kutatása szerint, nagyon kevesen hallottak.

A források kapcsán pozitív, hogy a kormányzat 2014-2020 között 200 milliárd Ft-ot biztosított kerékpáros fejlesztésekre, amely kb. 8 eurónak felel meg évente lakosként az EU által javasolt 15-25 euro/fő/évhez képest. Ugyanakkor az önkormányzatok saját forrásaival együtt az utóbbi években látványos javulás tapasztalható a kerékpárút hálózatban, amit a 2022-es Így Bringázik Magyarország kutatás is bizonyított, a lakosság 47%-a ugyanis pozitív változást érez a kerékpárutak számában és állapotában.

2 táblázat: Kerékpáros fejlesztésekre fordítandó minimális források
(forrás: ECF.com)

Kerékpáros fejlesztésekre fordítandó minimális források évente fejeként		
Kerékpáros tudás szintje	A kerékpározás szintjének / arányának megtartása	A kerékpározás szintjének / arányának növelése
Kezdő (0-10%)	5 €/lakos	10 €/lakos
Haladó (10%-25%)	10 €/lakos	15-25 €/lakos
Fejlett (25% felett)	25 €/lakos	30 €/lakos

A korábbi helyzettel ellentétben a kerékpáros fejlesztések támogatása kiszámítható, és a támogatások már közvetlenül a lakosságot is eléri (pl. e-kerékpár vásárlás, bringás vándortábor). A források hatékony felhasználásban még szükség van előrelépésre.

A hazai kerékpáripár az elmúlt években dinamikus növekedett, elsősorban az ideteleptült összeszerelő üzemeknek köszönhetően. Cél, hogy Magyarország a kerékpáripár fejlesztésekben, kutatásokban is fontos szerepet játsszon a jövőben, amihez az elmúlt időszak járműipari felsőoktatási és kutatási beruházásai jó alapot jelentenek.

A kerékpáros közlekedés fejlődésével párhuzamosan a mikromobilitási eszközök is egyre elterjedtebbek. A kerékpáros infrastruktúra és a kapcsolódó szolgáltatások tervezése, fejlesztése során a mikromobilitási eszközök által támasztott igényeket is szükséges figyelembe venni.

Az elmúlt években jelentősen javult a lakosság kerékpározással kapcsolatos tudása, köszönhetően a civil és kormányzati szervezetek szemléletformáló tevékenységének, azonban nemzetközi viszonylatban Magyarország inkább követő, mint innovatív szerepet tölt be.

■ Helyzetértékelés

Erősségek

- A kerékpározás szervezeti, pénzügyi és innovációs, információs háttere jelentős fejlődésen ment át.
- Erős civil szervezetek és kormányzati akarat a fejlesztésekhez.
- A kormányzat jelentős hazai és EU-s forrásokat allokál a kerékpározás fejlesztésére.
- A kerékpáros fejlesztések támogatása kiszámítható, és a támogatások már közvetlenül a lakosságot is eléri.
- A kerékpáros útvonalak felmérése, nyilvántartása nagyrészt működik.
- Automata számlálók és kutatások is rendelkezésre állnak a monitorozáshoz.
- A hazai kerékpáripár dinamikusan növekszik.
- A legfontosabb kerékpáros útvonalak állami üzemeltetésbe kerültek.

Gyengeségek

- A túraútvonalak táblarendszereinek, a pihenőhelyeknek és az erdei kerékpáros útvonalaknak nincs egyértelműen kijelölt üzemeltetője.
- Kapacitás- és munkaerőhiány.
- A támogatott intézkedések hatásainak mérése hiányos, így a hatásosságuk és hatékonyságuk megítélése nagyon nehéz.
- Nemzetközi viszonylatban Magyarország inkább követő, mint innovatív szerepet tölt be a kerékpározással kapcsolatos tudásban.
- Az önkormányzati kezelésű kerékpárutak állapota esetenként rossz, az üzemeltetés és a karbantartás alulfinanszírozott.
- Az elektromos kerékpárok töltési lehetőségei

Lehetőségek

- Többletforrások is rendelkezésre állhatnak.
- A szereplők közötti együttműködés erősödik, a kerékpározásban érdekelték érdekérvényesítő ereje nő.
- A hazai innovációs képesség növekszik.

Veszélyek

- Tartósan fennálló munkaerőhiány.
- A szakemberek elhagyják a területet, az innovációs képesség tovább csökken.
- Az olcsóbb munkaerő és a jobb technológia révén külföldi cégek versenyképesebbé válnak a hazai vállalatokkal szemben.

Konkrét cél

- A kerékpározás hatásainak és a kerékpározást támogató intézkedések hatásosságának, hatékonyságának növelése és mérése. A Stratégia megvalósulásáról, hatásairól és felülvizsgálatáról rendszeres jelentés készül.
- A kerékpározás kiszámítható, hatékony és súlyának megfelelő finanszírozási rendszerének megteremtése.
- Minden vármegyei és megyei jogú városi önkormányzatnál legyen felkészült, a kerékpáros ügyekért felelős szakember, akiknek rendszeres továbbképzését kell szervezni.
- A kerékpározás szervezeti rendszere tovább erősödik, rendszeres szakmai fórumok segítik az együttműködést, a kerékpáros szempontokat minden releváns szakterületen figyelembe veszik.
- A kerékpározás integrálása a területi és várostervezési folyamatokba és minden releváns stratégiai dokumentumba.
- Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása

Vállalások

- Mindenki számára hozzáférhető kerékpáros tudásbázist hozunk létre.
- Évente kerékpáros szakmai konferenciát szervezünk és pályázatot nyújtunk be a UCI Bike City Forum és az ECF Velo-city nemzetközi konferencia rendezésére.
- Tovább folytatjuk a külföldi tanulmányutak szervezését. Évente legalább 50 városvezetőt, döntéshozót, főépítészt, tervezőt hívunk el tanulmányutakra a nemzetközi jó gyakorlatok testközelből való megismerése érdekében.
- Kezdeményezzük a kerékpáripari klaszter létrehozását.
- A kerékpározás helyzetéről rendszeres jelentéseket készítünk, pontos adatokkal alátámasztva.

- Évente két alkalommal kerékpáros fórumot tartunk a döntéshozók számára.
- Évente legalább 10%-kal növeljük a kerékpározás fejlesztésére fordított forrást.

Célcsoportok

Társadalmi funkció szerint

- döntéshozók, politikusok
- szakemberek, kutatók, oktatók, tervezők
- üzleti szereplők, vállalkozók
- civilek, influenszerek, média

Szakterület szerint

- közlekedés, urbanisztika, környezet és természetvédelem
- turizmus, vendéglátás
- egészség, sport, oktatás





■ H.4.1. Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél

■ Cél

Minden releváns állami, magán, szakmai és civil szereplő birtokában legyen a szükséges tudásnak, információnak és szemléletnek, ami a feladatai elvégzéséhez szükséges a saját területén. Legalább 1.500 résztvevő a különféle képzési, kutatási, szemléletformálási és információs tevékenységekben.

■ Tevékenységek

- Kerékpáros tudásközpont és nyilvánosan hozzáférhető adatbázis létrehozása.
- A kerékpáros közlekedés kapcsán érintett mérnöktársadalom továbbképzése, érzékenyítése.
- Külföldi tanulmányutak szervezése a kerékpározáshoz kapcsolódó legfrissebb ismeretek első kézből történő megszerzése érdekében, melyeken gyakorlatorientált ismeretek és a kerékpárosbarát szemlélet sajátítható el.
- „Kerékpáros professzor” Program: Támogatási rendszer bevezetése olyan egyetemek részére, amelyek addicionálisan a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros turizmus kutatásával, oktatásával foglalkozó tárgyakat vesznek fel a curriculumba, és ehhez oktatókat alkalmaznak. Ezen intézmények meghatározott ideig (pl. 2-5 év) támogatást kapnak a bér- és egyéb költségekre (összesen legalább 25 évnyi főállású bér- és egyéb költség teljes körű támogatása). Az egyéb költség keretében a járulékok, intézményi költségek mellett a kutatási feladatok elvégzésének és a vendéglőadók meghívásának költségeit is szükséges megtéríteni. (Német minta alapján.)
- „Ösztöndíj program” kialakítása közlekedéstervező, várostervező, településfejlesztő vagy kerékpáros sportedző szakos, illetve turisztikai

vagy más releváns képzéseken részt vevő hallgatók számára, mely külföldi tartózkodást és hazai tanulmányi munkát is tartalmazó ösztöndíjakat biztosít kerékpározás témájában.

- A kerékpározás teljes spektrumát lefedő Nemzeti Kerékpáros Konferencia megszervezése évente az osztrák és német nemzeti konferenciák példájára, meghívott külföldi vendéglőadókkal. UCI Bike City Forum és ECF Velo-City konferencia szervezése.
- Kerékpárosbarát díjak alapítása a kiemelkedő teljesítmények honorálására különböző kategóriákban (infrastruktúra, szolgáltatás, kommunikáció, kerékpározást segítő tevékenység, fotópályázat, kerékpárosbarát település és munkahely). A magyar kerékpáros modell és brand felépítése. A Magyarországon sikeres megoldások piacra juttatása más országokban (elsősorban a régióban).
- Kerékpáros turizmus képzés kidolgozása térségi koordinátoroknak és túravezetőknek / szervezőknek.
- Települési önkormányzatok képzési és szemléletformáló programokkal, tanulmányutakkal és szakmai tanácsadással történő ösztönzése a kerékpározás fejlesztésére.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, AÖFK, szakmai civil szervezetek és tudományos műhelyek (Magyar Kerékpárosklub, MAKETUSZ, MKSZ, KTI)

■ Becsült forrásigény

Évente 90 millió Ft, összesen 630 millió Ft.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros tudásközpont létrejön (igen/nem) • Kerékpáros témájú továbbképzések száma (db) • Külföldi tanulmányutak szám (db) • Ösztöndíj-programok száma (db) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros témájú továbbképzéseken részt vevők száma (fő) • Tanulmányutakon részt vevők száma (fő) • Ösztöndíj-programokban részt vevők száma (fő)

Időzítés



Külföldi jó gyakorlat

Német nemzeti kerékpáros konferencia és tudásbázis

A német nemzeti kerékpáros konferenciát évek óta megrendezik hazai és nemzetközi előadók részvételével, amelyek a nemzeti, a regionális és a helyi kormányzati, civil és magánszektor is képviselik. A konferencia szervezője mindig egy másik város, és a részvétel díja jelképes, köszönhetően a központi kormányzat támogatásának. A legfrissebb tudás átadását Németországban a konferencia mellett tréningek, webinárok és egy online tudásbázis is segítik.





■ H.4.2. A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása

■ Cél

A magyarországi kerékpáripár és háttérpár hozzáadott értékének és versenyképességének emelése. A Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása. Hazai fejlesztési és kutatási tevékenység ösztönzése, a gyártó- és összeszerelő üzemek hozzáadott értékének növelése

■ Tevékenységek

■ A kerékpározáshoz kapcsolódó (pl. kerékpár, tartozékok, infrastruktúra, szoftver, háttérpár) innovációkat támogató intézet és inkubátorház létrehozása, valamint az ehhez kapcsolódó pénzügyi támogatási rendszer kidolgozása és bevezetése:

- Klaszter létrehozása, hogy az érintett szervezetekkel, kormányzat részvételével, a szervezet stratégiáját elkészítse. Feladata, hogy összefogja a fejlesztőket, segítse a „kerékpár-technológiában” érdekelt kerékpár- és járműipari vállalkozások, vállalatok szinergiáját, összekösse velük a felsőoktatási intézményeket és kutatóintézeteket, továbbá kommunikációt és edukációt folytasson, támogassa a szabályozást, nemzetközi kapcsolatokat építsen.

- Kutatóközpont, laboratórium, inkubátorház létrehozása.
- Pénzügyi segítség, fizikai hely biztosítása, valamint mentorálás a kutatás-fejlesztés különböző szakaszában lévő innovációk támogatásához és az elkészült termékek piacra juttatásához.
- Kerékpárszerelő-képzéssel kapcsolatos program kidolgozása.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, MKKSZ, egyetemek és kutatóközpontok, piaci szereplők

■ Becsült forrásigény

Előkészítés: 20 millió Ft.

Megvalósítás: 1,2 milliárd Ft.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros klaszter létrejön (igen/nem) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáripárban dolgozók száma (fő) • Kutatásra, fejlesztésre fordított forrás (Ft)

■ Időzítés





■ H.4.3. Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése

■ Cél

A kerékpározás hatásainak és az kerékpározást támogató, területi alapú differenciált intézkedések hatásosságának, hatékonyságának mérése. Új útmonitoring és felhasználói monitoring platformok jönnek létre, országosan 100 új kerékpárszámláló létesül, és az okostelefonokból származó adatok is integrálódnak a rendszerbe. Évente felmérés készül a kerékpározási szokásokról. A stratégia végrehajtásának nyomon követése, szükséges módosítások végrehajtása.

■ Tevékenységek

- Adatgyűjtés és elemzések a fejlesztések hatásainak értékelése és a stratégia megvalósulásának nyomon követése érdekében.
- Az infrastruktúra nyilvántartásának fejlesztése, amely a jelenlegi műszaki adatok mellett kiterjed a baleseti és forgalmi adatokra, felhasználói véleményekre is.
- A mindennapi és turisztikai kerékpárhasználat jellemzőinek rendszeres felmérése új automata számlálók, kézi számlálások, kutatások és big data által. Az országban működő automata számlálórendszerek egy közös adatbázisba történő integrálása, és az adatok megjelenítése.

■ Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none"> • Újonnan telepített automata forgalomszámlálók száma (db) • Újonnan kijelölt manuális forgalomszámlálási pontok száma (db) • Kerékpáros forgalmi adatbázis létrejön (igen/nem) • Éves jelentések rendelkezésre állnak (igen/nem) 	<ul style="list-style-type: none"> • Országos szinten elérhető automata forgalomszámlálók száma (db) • Országos szinten manuális forgalomszámlálási pontok száma (db)

■ Időzítés



- Környezeti, gazdasági és társadalmi hatások számítása az adatok alapján.
- A kerékpáros turizmus hazai és nemzetközi piacának rendszeres elemzése.
- Közlekedésbiztonsági adatok elemzése és alapos vizsgálata. A baleseti körülmények és problémák valós okainak feltárása annak érdekében, hogy a további intézkedések valós adatokon, tényeken alapuljanak.
- Két közbenső jelentés készítése a Stratégia végrehajtásáról az esetleges módosítási javaslatok megfogalmazásával.

■ A megvalósításban részt vevő szervezetek

Magyar Közút, BKK - Budapest Közút, Települési Önkormányzatok, AÖFK, KTI, ORFK-OB

■ Becsült forrásigény

Összesen 300 millió Ft.



10 11 20

CYCLISTS TODAY

888888

1 000 000

900 000

800 000

700 000

600 000

500 000

400 000

300 000

200 000

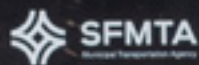
100 000

0

CYCLISTS THIS YEAR



Thank you
for bicycling



SFMTA

SAN FRANCISCO METROPOLITAN
TRANSPORTATION AGENCY

H.4.4. A kerékpározás intézményrendszere

Cél

A koordináció és az együttműködés erősítése a Stratégia megvalósításán dolgozó egyes szereplők között.

Tevékenységek

- Nemzeti Kerékpáros Fórum rendszeres összehívása a kerékpározáshoz kapcsolódó stratégiai kérdések megvitatására és a Stratégia értékelése érdekében, évente két alkalommal.
- Az általános kérdéseket legfelsőbb szinten megvitató fórum mellett szakpolitikai munkacsoportok összehívása és működtetése a legfontosabb felmerülő kérdések mentén, az egyes szervezetek által delegált szakértők részvételével. Tárcaközi konzultációs mechanizmus kialakítása.
- A koordinációs és fejlesztési feladatokat végző kormányzati, önkormányzati és civil szervezetek kiszámítható intézményi és pénzügyi hátterének biztosítása.
- Az önkormányzati kerékpáros referensek szakmai találkozójának szervezése évente legalább egyszer tudáscsere céljából.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, valamennyi érintett szervezet és partner részvételével

Becsült forrásigény

Összesen 10 millió Ft.



Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">Kerékpáros fórum és munkacsoportok létrejönnek (igen/nem)	<ul style="list-style-type: none">A kerékpáros fórumon és a munkacsoportokban részt vevő szervezetek száma (db)

Időzítés





H.4.5. A kerékpározás integrálása a területi tervezésbe

Cél

A kerékpározás integrálása az országos, térségi, településtervezési folyamatokba és minden releváns stratégiai dokumentumba annak érdekében, hogy az egyéni gépjármű-közlekedés helyett a kerékpározás vonzó opció legyen, a térszerkezet megfelelő kialakítása által.

Tevékenységek

- Kerékpáros szempontok integrálása a terület- és településrendezési folyamatokba elsősorban szabályozási eszközökkel.
- A településeken belüli utazások számának és idejének rövidítése a területhasználatra vonatkozó szabályozás módosításával (különböző funkciók egymáshoz közeli elhelyezése, 15 perces város koncepció), ezáltal a kerékpározás ösztönzése.
- A kerékpározás integrációja oly módon, hogy minden releváns közterület-fejlesztési vagy közlekedési célú fejlesztés során a kerékpáros szempontok kötelező jelleggel legyenek figyelembe véve. Ennek érdekében a releváns szabályozás, projekt-támogatási rendszer áttekintése és módosító javaslatok megfogalmazása.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, Lechner Tudásközpont, vármegyei- és települési Önkormányzatok, szakmai civil szervezetek

Becsült forrásigény

Összesen 10 millió Ft.



Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">• Szükséges szabályozások felülvizsgálatra és módosításra kerülnek (igen/nem)	<ul style="list-style-type: none">• A kerékpáros szempontokat integráló településfejlesztési- és rendezési dokumentumok száma (db)

Időzítés





H.4.6. Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása

Cél

Az elektromos kerékpárok népszerűsítése kampányokkal, kiemelten a dombvidéki és hegyvidéki városokban, településeken. Céges e-bike flották ösztönzése. A munkavállalók számára a céges autókhoz hasonló használati konstrukciók ösztönzése.

Az e-kerékpárok használatához szükséges infrastruktúra (pl. töltőhálózat) kiépítésének támogatása. Minden olyan fejlesztésnél, ahol fenntarthatóan üzemeltethető az elektromos kerékpártöltő, mint projektlem szerepeltetése.

Tevékenységek

- Elektromos kerékpárok (pedelec) használatának ösztönzése annak érdekében, hogy a drágább, de a mobilitást, ingázást és városi logisztikát elősegítő elektromos rásegítésű kerékpárok, teherszállító kerékpárok népszerűbbek legyenek.
- Elektromos rásegítésű kerékpárok töltési lehetőségének kialakítása. Ösztönzés szolgáltatóknál és turisztikai látványosságoknál. A töltési pontok egységes adatbázisa, jelzése és promóciója. A főbb turisztikai célpontokon, szolgáltatópontokon biztosított, legyen az elektromos kerékpár töltése.

Indikátorok

Output	Eredmény
<ul style="list-style-type: none">Létrehozott e-kerékpár töltőállomások száma (db)Az elektromos kerékpározást népszerűsítő kampányok száma (db)	<ul style="list-style-type: none">E-kerékpárok száma (db)Felhasználói elégedettség a töltőpontok számát illetőenKampányok által elért lakosság aránya vagy száma (% vagy fő)

Időzítés



- A szervizszolgáltatói szektor bővülésének elősegítése, hogy a javítás-karbantartás feltételrendszere biztosított legyen.
- E-bike túrák, versenyek szervezése.

A megvalósításban részt vevő szervezetek

Illetékes kerékpáros közlekedéssel foglalkozó minisztérium, érintett minisztériumok, kormányzati kommunikációs szervek, AÖFK, szakmai civil szervezetek (Magyar KerékpárosKlub, MAKETUSZ, MKSZ), TDM-ek, turisztikai és vidék-fejlesztési szervezetek

Becsült forrásigény

- Töltőhálózat kiépítéséhez nyújtott támogatás: 500 millió Ft.
- A jelenleg a munkába járás pénzügyi ösztönzésre fordított források átrendezése miatt a forrásigény 0 Ft
- A töltőpontokat érintő információk beépülése a tájékoztató felületekre más kommunikációt érintő intézkedéseknél realizálódnak így itt a költség 0 Ft

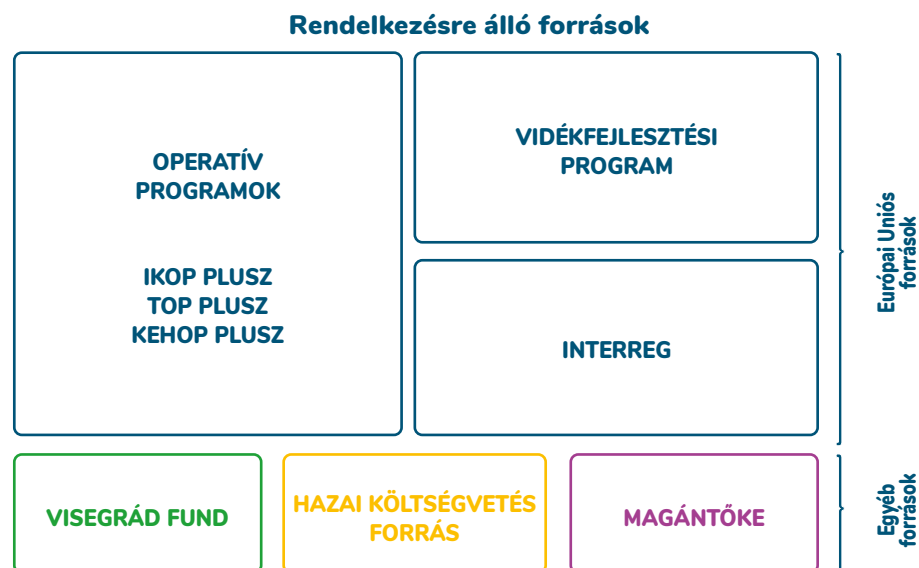


Az Intézkedések megvalósításának költsége

Az intézkedések költségigénye a 2023-2030 közötti időszakban az alábbiak szerint alakul:

Megvalósításhoz szükséges forrás	
Mindennapi kerékpározás	110,37 milliárd Ft
Turizmus rekreáció fejlesztése	117,35 milliárd Ft
Közlekedésbiztonság javítása	16,36 milliárd Ft
Horizontális intézkedések	3,89 milliárd Ft
Összesen	247,97 milliárd Ft

A stratégiában foglalt intézkedések megvalósításának teljes becsült költsége 247,97 milliárd forint, melyre az alábbi források vehetők igénybe:



A 2014-2020 közötti EU-s finanszírozási ciklus operatív programjait és felhívásait, az elmúlt években biztosított költségvetési forrásokat, valamint a magántőke-beruházásokat figyelembe véve a stratégia megvalósításához szükséges 247,97 milliárd forint rendelkezésre állhat a 2030-ig történő időszakban.



Az alábbi táblázat részletesen tartalmazza az egyes intézkedések megvalósításának becsült költségét, illetve a lehetséges forrásokat.

		TOP+	IKOP+	KEHOP+	Vidékfejlesztési program	INTERREG	Visegrad Fund	Hazai forrás	Magántőke
Intézkedések megvalósításának becsült költsége (mrd Ft)									
Mindennapi kerékpározás	110,37								
A.1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele	94,5	+	+			+		+	
A.1.2. Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése	6	+	+						+
A.1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszer	5	+				+			
A.1.4. Bringát mindenkinek – kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése	0,8							+	+
A.1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban	0,26					+		+	
R.1.6. Kerékpár, az előnyös választás	3,35							+	+
R.1.7. A mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése	0							+	
E.1.8. Kerékpározni büszkeség és menő	0,46							+	+
Turizmus, rekreáció	117,35								
A.2.1. Egybefüggő kerékpáros turisztikai hálózatok	97	+	+	+	+	+		+	+
A.2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése	3	+				+	+		+
A.2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön	1		+				+		
A.2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció	0,4					+		+	+
R.2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok	1,4	+				+	+		+
R.2.6. Kerékpáros túravezetői képzés	0,05	+				+		+	
E.2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok	5	+				+	+		+
E.2.8. Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére	9,5					+		+	+
Közlekedésbiztonság	16,36								
A.3.1. A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése, és a veszélyes szakaszok átalakítása	4,25	+	+			+		+	
A.3.2. Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek	0,35							+	+
A.3.3. Felelősen az utakon – a védetlen közlekedők védelmének erősítése	0,15							+	
A.3.4. Járművezető- és hatósági képzés, érzékenyítés	0,26							+	
A.3.5. Két keréken az iskolába	2,45	+						+	
R.3.6. Közlekedési ismeretek kétfélecsős oktatása általános és középiskolában, számonkéréssel	6,8							+	
E.3.7. Közlekedési kultúra kampány	2,1							+	+
Horizontális intézkedések	3,89								
H.4.1. Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél	0,63					+		+	
H.4.2. A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása	2,44							+	+
H.4.3. Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése	0,3	+	+			+		+	
H.4.4. A kerékpározás intézményrendszere	0,01							+	
H.4.5. A kerékpározás integrálása a területi tervezésbe	0,01							+	
H.4.6. Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása	0,5	+		+		+		+	+
	247,97								

A Stratégia célrendszerének illeszkedése

A jelen stratégiában megfogalmazott jövőképet és célokat a különböző egyéb stratégiai anyagokban nemzetközi és nemzeti szinten definiált célrendszerek alakították vagy határozták meg. A Nemzeti Kerékpáros Stratégia céljai és intézkedései a hazai fejlesztéspolitika tervhierarchiájának csúcsán álló Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) célkitűzéseire így teljes mértékben illeszkednek, hozzájárulnak az abban megfogalmazott átfogó és specifikus célok teljesüléséhez. A stratégia intézkedései között megjelenik a kerékpárgyártás és az innováció szerepének növelése, mely jól illeszkedik az értékteremtő foglalkoztatást biztosító gazdasági fejlődés célhoz. A kerékpározás a fizikai aktivitáson keresztül hozzájárul a lakosság egészségi állapotának javulásához, ami a gazdaság számára (egészségügyi kiadások, produktivitás) szintén fontos, emellett az OFTK egészséges és megújuló társadalom célkitűzésének elérését is szolgálja. Mivel a kerékpározás fenntartható közlekedési mód, az OFTK környezetvédelemmel és fenntarthatósággal kapcsolatos céljainak elérését is segíti. A kerékpáros turizmus célterületei gyakran a gazdaságilag elmaradottabb térségekre terjednek ki, így a fejlesztések hozzájárulnak az elmaradott térségek fejlesztéséhez, a területi egyenlőtlenségek mérsékléséhez.

Nemzetközi szinten az ENSZ által meghatározott, 2030-as fenntartható fejlődési keretrendszer céljai közül az alábbiak tekinthetők irányadónak a kerékpározás szempontjából:

- Egészség és jólét (3): biztosítani az egészséges életet és előmozdítani a jólétet mindenki számára minden korosztályban.
- Tisztességes munka és gazdasági növekedés (8): előmozdítani a hosszantartó, átfogó és fenntartható gazdasági növekedést, a teljes és eredményes foglalkoztatást, valamint méltó munkát mindenki számára.
- Fenntartható városok és közösségek (11): a városokat és településeket befogadóvá, biztonságossá, alkalmazkodóvá és fenntarthatóvá tenni.
- Fellépés az éghajlatváltozás ellen (13): sürgősen cselekedni a klímaváltozás és hatásai leküzdése érdekében.

Az Európai Unió által megfogalmazott, releváns célkitűzések:

- 2030-ra, 1990-hez képest legalább 55%-os Unión belüli nettó csökkentést kell elérni az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásában (európai klímarendelet).
- 2050-ig 90%-kal csökken a közlekedési szektor kibocsátása.
- 2030-ig 100 európai város lesz klímasemleges.
- 2030-ig 5000 km új kerékpárutat vagy kerékpársávot kell kialakítani az európai városokban.
- Súlyos és halálos kimenetelű közlekedési események számának 0-ra csökkentése 2050-re (Vision Zero)



A hazai szakpolitikai stratégiák által megfogalmazott releváns célkitűzések és intézkedések:

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

- Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése: A társadalmi szempontból hasznosabb közlekedési módokat körültekintő elemzéssel kell meghatározni az adott funkcionális térségekre. Mindenképpen szükséges a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztése, népszerűsítése.
- Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat kialakítása, a hiányzó elemek kiépítése.
- A kerékpáros hálózat különféle tulajdonban lévő (állami, önkormányzati) elemein a hálózat fenntartásának, üzemeltetésének biztosítása, lehetőleg egységes minimumfeltételek mellett.
- Az egyéni motorizált közlekedést preferáló társadalmi attitűd megváltoztatása, a kerékpározás, a gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába.
- Nem motorizált módok (gyaloglás, kerékpározás) ösztönzése infrastruktúra- és menedzsment-eszközökkel.
- Közlekedésbiztonsági beavatkozások a nagyvárosokban. 60 ezer lakos feletti nagyvárosainkban a kritikus csomópontok építéssel, vagy forgalomtechnikai eszközökkel való fejlesztése, elsősorban a nem motorizált közlekedés, a sérülékeny közlekedők szempontjait figyelembe véve a gyalogos és kerékpáros közlekedés előnyben részesítésére.
- Módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése.
- Meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése. A közutak folyamatos biztonsági szempontú monitorozásával (utak közúti biztonsági rangsorolásával) a kritikus pontokon a pálya kialakításából, forgalmi rendjéből eredő veszélyhelyzetek feltárása és tervszerű korrigálása, továbbá a gyalogos és kerékpáros közlekedés szempontjából problémás közúti szakaszok gyalogos- és kerékpárosbarát átalakítása.

Nemzeti Környezetvédelmi Program (2021-2026)

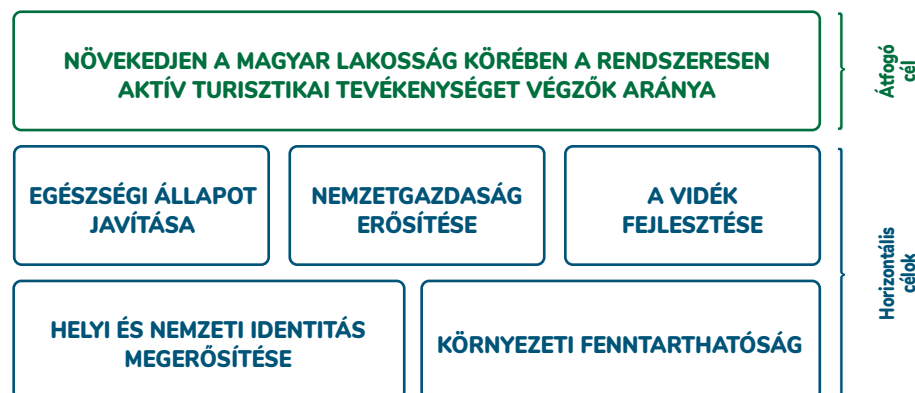
A légszennyezés csökkentése, mind a közúti közlekedés zöldítése terén cselekvési irányként szerepel a kerékpározás és infrastruktúrájának fejlesztése,

- többek között a közösségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése,
- a kerékpározás népszerűsítése,
- a kerékpáros infrastruktúra természet- és környezetvédelmi szempontok figyelembevételével történő fejlesztésének támogatása.

Nemzeti Turisztikai Stratégia NTS2030 – Turizmus 2.0

Országos szinten és több turisztikai térség (Debrecen és térsége, Mátra-Bükk, Tokaj és Nyíregyháza, Sopron-Fertő, Balaton) esetében is foglalkozik a turizmust kiszolgáló kerékpáros infrastruktúra és a kiszolgáló létesítmények, valamint a szolgáltatások fejlesztésével.

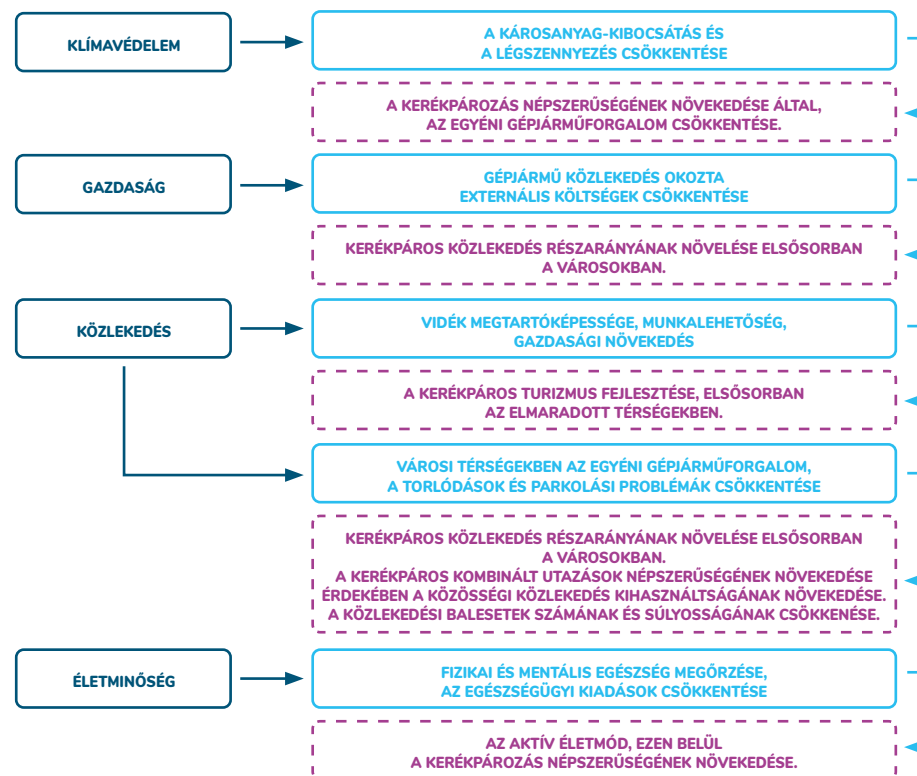
A Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia átfogó célja és horizontális céljai



A Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia kerékpározás szempontjából releváns specifikus céljai

- Magas színvonalú országos és térségi kerékpáros útvonalhálózatok kialakítása és fenntartása. Megfelelő infrastruktúra megteremtése az extrémebb és a veszélymentes kerékpáros élményt keresők számára egyaránt.
- Az egyes aktív turisztikai túratípusokhoz kapcsolódó speciális szolgáltatások biztosítása megfelelő mennyiségben és sűrűségben.
- Az aktív turisták túratípushoz kapcsolódó igényeinek megfelelő szolgáltatások a szálláshelyeken és a vendéglátóknál, egymásra épülő, hálózatos rendszerben álljanak rendelkezésre.
- A tartózkodási idő növelése, komplex élmények biztosítása a szolgáltatók együttműködésével és egymás szolgáltatásainak csomagként való értékesítése révén.
- Egységes országos és térségi platform a korábbi és az újonnan megvalósuló állami tulajdonú beruházásokhoz, az állami tulajdonú turisztikai vonzerőkhöz, útvonalakhoz és szolgáltatásokhoz. Mindezt nyitott forráskódú rendszerben, a piaci szereplők által végzett informatikai fejlesztések lehetőségének fennmaradása érdekében.
- A rendelkezésre álló monitoring-eszközök és a rendszer továbbfejlesztése. Az aktív turizmus alakulásának és hatásainak, a beavatkozások hatékonyságának mérése és ezek befolyásolása a kívánt irányba.

A különböző szintű célrendszerekből a kerékpáros stratégia számára az alábbi fő célok azonosíthatók:





Mellékletek

Intézkedések kapcsolatát bemutató mátrix

Intézkedés sorszáma és megnevezése		A.1.1.	A.1.2.	A.1.3.	A.1.4.	A.1.5.	R.1.6.	R.1.7.	E.1.8.	A.2.1.	A.2.2.	A.2.3.	A.2.4.	R.2.5.	E.2.6.	E.2.7.	A.3.1.	A.3.2.	A.3.3.	A.3.4.	A.3.5.	A.3.6.	R.3.7.	E.3.8.	H.4.1.	H.4.2.	H.4.3.	H.4.4.	H.4.5.	H.4.6.
A.1.1.	A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele																													
A.1.2.	Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése																													
A.1.3.	Integrált kerékpármegosztó rendszerek																													
A.1.4.	Bringát mindenkinek – kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése																													
A.1.5.	Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban																													
R.1.6.	Kerékpár az előnyös választás																													
R.1.7.	Mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése																													
E.1.8.	Kerékpározni büszkeség és menő																													
A.2.1.	Egybefüggő kerékpáros turisztikai hálózatok																													
A.2.2.	Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése																													
A.2.3.	Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön																													
A.2.4.	Kerékpáros turisztikai portál és applikáció																													
R.2.5.	Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok																													

Intézkedés sorszáma és megnevezése		A.1.1.	A.1.2.	A.1.3.	A.1.4.	A.1.5.	R.1.6.	R.1.7.	E.1.8.	A.2.1.	A.2.2.	A.2.3.	A.2.4.	R.2.5.	E.2.6.	E.2.7.	A.3.1.	A.3.2.	A.3.3.	A.3.4.	A.3.5.	A.3.6.	R.3.7.	E.3.8.	H.4.1.	H.4.2.	H.4.3.	H.4.4.	H.4.5.	H.4.6.
R.2.6	Kerékpáros túravezetői képzés																													
E.2.7.	Kerékpáros turisztikai és rekreációs kampányok																													
E.2.8.	Kerékpáros rendezvények és kerékpársport-rendezvények a turisztikai és szabadidős kerékpározás népszerűsítésére																													
A.3.1.	A teljes kerékpározható közúthálózat minősítése, és a veszélyes szakaszok átalakítása																													
A.3.2.	Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek																													
A.3.3.	Felelősen az utakon – a védtelen közlekedők védelmének erősítése																													
A.3.4.	Járművezető- és hatósági képzés, érzékenyítés																													
A.3.5.	Két keréken az iskolába																													
R.3.6.	Közlekedési ismeretek kétfélecsős oktatása általános és középiskolában, számonkéréssel																													
E.3.7.	Közlekedési kultúra kampány																													
H.4.1.	Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél																													
H.4.2.	A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása																													
H.4.3.	Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése																													
H.4.4.	A kerékpározás intézményrendszere																													
H.4.5.	Kerékpározás integrálása a területi tervezésbe																													
H.4.6.	Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása																													

2. melléklet: Kerékpáros kockázati index

Ország	Halálos kerékpáros baleset 1 millió főre	Kerékpározás, mint fő közlekedési eszköz aránya	Kerékpáros kockázati index
Ausztria	5,5	6	0,92
Belgium	6,3	13	0,48
Ciprus	1,2	1	1,2
Csehország	5	8	0,63
Dánia	5,4	23	0,23
Franciaország	2,4	4	0,6
Görögország	1,7	2	0,85
Hollandia	5,9	36	0,16
Horvátország	6,4	6	1,07
Lengyelország	7,1	7	1,01
Magyarország	7,4	22	0,34
Németország	4,8	12	0,4
Olaszország	4,5	6	0,75
Románia	8,9	7	1,27
Svédország	2,2	17	0,13
Szlovákia	5	7	0,71
Szlovénia	5,8	9	0,64

■ A kerékpárhasználati adatok forrása

Eurobarometer 2014 („Egy átlagos napon milyen módon közlekedik jellemzően?” kérdésre adott válaszok alapján).

https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf

■ Baleseti és népességi adatok forrása

CARE adatbázis (2016 vagy a legutolsó), népesség Eurostat (2018)

https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs20xx_cyclists.pdf

Rövidítésjegyzék

Rövidítés	Jelentés
AÖFK	Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ
B+R	bike and ride”, vagyis „biciklizz és utazz”
BFK	Budapest Fejlesztési Központ
BKK	Budapesti Közlekedési Központ
BKV	Budapesti Közlekedési Zrt.
BM	Belügyminisztérium
GYSEV	Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút
HÉSZ	Helyi Építési Szabályzat
HUMDA	Magyar Autó-Motorsport és Zöld Mobilitás-fejlesztési Ügynökség Zrt.
IM	Igazságügyi Minisztérium
ITM	Innovációs és Technológiai Minisztérium
ITM KKF	Innovációs és Technológiai Minisztérium, Kerékpáros Koordinációs Főosztály
KETOSZ	Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége
KK	Klebelsberg Központ
KKKR	Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer
KTI	Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
MABEUSZ	Magyar Beutaztatók Szövetsége
MAKETUSZ	Magyar Kerékpáros Turisztikai Szövetség
MAÚT	Magyar Út- és Vasútügyi Társaság
MÁV-VOLÁN	Magyar Államvasutak és Volánbusz Zrt.
MGOE	Magyar Gépjárműkereskedők Országos Egyesülete
MK	Magyar Kerékpárosklub
MKKSZ	Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség
MKSZ	Magyar Kerékpáros Szövetség
MOL	Magyar Olaj- és Gázipari Nyrt.
MTÜ	Magyar Turisztikai Ügynökség
NIF	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen (Osztrák Szövetségi Vasutak)
ORFK	Országos Rendőr-főkapitányság
OTÉK	Országos Településrendezési és Építési Követelmények
PM	Pénzügyminisztérium
TDM	Turisztikai Desztináció-menedzsment szervezet

■ Infrastruktúra kialakításával kapcsolatos ajánlások

■ Irányhelyesség

Városi környezetben minden esetben az irányhelyes infrastruktúra (kerékpársáv, kerékpárút) kialakítására kell törekedni. Lakott területen az irányhelyesen kialakított kerékpáros infrastruktúra sokkal nagyobb biztonságot nyújt a kerékpárosok és a többi közlekedő számára is, alkalmas a kanyarodó autók okozta veszélyes helyzetek kivédésére is.



■ Védett kerékpársávok

A védett kerékpáros létesítmények tovább növelik a komfortérzetet, ezért ahol indokolt az irányhelyes infrastruktúrát eszerint kell fejleszteni. A kerékpársávot nemcsak szintbeli kiemeléssel, hanem más, megerősített elválasztással is lehet védeni. Fontos, hogy csomópontok közelében a kerékpársáv a közút szintjére süllyedjen a keresztező forgalom miatt, illetve az előzéshez, speciális kerékpárok közlekedéséhez is elegendő keresztmetszeti szélesség biztosítása.

■ Gyalogos és kerékpáros közlekedés elválasztása

A gyalogos és kerékpáros forgalmat külön kell választani. A közös felületen történő vezetés csak elkerülhetetlen esetekben lehetséges, a kerékpáros forgalom sebességcsökkentésével. A gyalogos felületek kialakítása, felújítása fontos cél, de kerékpáros infrastruktúra építés címén nem lehetséges. A kerékpárt járműként és nem gyalogosként kell kezelni, hisz a KRESZ-ben is így szerepel. A közös gyalogos- kerékpáros felületek a sebesség különbség miatt balesetveszélyt és kényelmetlenséget okoznak a használói számára.



■ Integráció vagy szeparáció

Általános alapelv, hogy minden olyan esetben, ahol a kerékpárosok és a gépjárművek közötti sebesség különbség jelentős, a gépjárműforgalomtól elválasztott kerékpárút szükséges (szeparáció). Településekben belül a sűrű úthálózat miatt gyakoriak az irányváltások, ami miatt pedig az úttesten történő kerékpározás (integráció) jelenti a biztonságos és kényelmes megoldást.

Hálózatosodás

Mindennapi kerékpározás során a lehető legrövidebb kerékpárosbarát nyomvonalak kialakítására kell törekedni. A beruházások tervezése, kialakítása során prioritást kell adni a területalapú, hálózatos gondolkodásnak, annak érdekében, hogy a kerékpáros utazások során mindenhol folyamatos és biztonságos infrastruktúra álljon a kerékpárosok rendelkezésére. Kerülni kell a hálózathoz nem kapcsolódó, szigetszerű útszakaszok kialakítását.

Vonalas fejlesztések hálózati hiányokkal



Terület alapú fejlesztések hálózatos gondolkodás



Önmagát magyarázó, egyszerű kialakítás

Kerékpáros útvonalak esetén a legegyszerűbb műszaki kialakításokra, logikus vonalvezetésre, tiszta csomópontokra van szükség. A kerékpáros infrastruktúra önmagát kell, hogy magyarázza, akár különösebb táblázás vagy burkolati jelek nélkül is értelmezhetőnek kell lennie minden közlekedő számára. A gyakori létesítménytípus váltások, bonyolult, nem egyértelmű kialakítások bizonytalanságot okoznak és baleseti forrást jelentenek.

Akadályok megszüntetése

Arra kell törekedni, hogy a kerékpárosok folyamatosan és biztonságosan tudjanak haladni. Meg kell szüntetni minden olyan akadályt, mely a kerékpárost hirtelen fékezésre, leszállásra, a kerékpár tolására vagy emelésére kényszeríti növelve balesetveszélyt (pl. kerékpárút közepén álló vagy oldalról belógó elemek). A tervezés, kialakítás során figyelmet kell fordítani a nem szokványos kialakítású és méretű kerékpárookra (pl. tandem vagy cargo) is.



Behajtásgátlás

A behajtásgátló eszközök használatát kerülni kell. Ha feltétlenül szükség van ilyen eszközökre csak olyan módon történhet a kihelyezésük, ami a kerékpárosok közlekedését nem akadályozza és nem okoz balesetveszélyt. A behajtásgátló nem szűkítheti le a kerékpárutat, így a behajtásgátlást javasolt például térfigyelő kamerákkal megelőzni.



Komfortszint

Törekedni kell arra, hogy minden kerékpáros létesítmény komfortszintje magas legyen. Az infrastruktúra típusát és keresztmetszetét, a felállóhelyek méretét a jelenlegi és jövőbeli forgalmi igények szerint kell meghatározni úgy, hogy a kerékpár minden felhasználó számára reális és elérhető közlekedési móddá váljon.

Kerékpározható mellékutak

A településen belül bizonyos mellékutak a komfortos és biztonságos kerékpáros hálózat fontos elemei lehetnek. A mellékutak csak akkor jelentenek komfortos alternatívát a kerékpárosok számára, ha azok átmenő forgalomtól mentesek, valamint sebesség- és forgalom csillapítottak. Ezek a korlátozások hosszútávon nem csak a kerékpárosok, hanem a helyben lakók érdekeit is szolgálják, javítják az életminőséget.





■ Kerékpár parkolás

A kerékpárok parkolását kerékpártámaszokkal kell megoldani (fordított „U” vagy „P” alakú támaszok), mert a kerékpárok kerekét befogó eszközök tönkre tehetik a küllőket, illetve a tárcsafékeket. A kerékpárok biztonságos parkolása alapvető feltétele annak, hogy kerékpározás vonzó és reális közlekedési mód legyen.

Módváltás

A metró-, villamos-, busz- és vasúti megállóhelyek, pályaudvarok közvetlen közelében megfelelő számban biztosítani kell a kerékpárral való megközelíthetőségét és a kerékpárok biztonságos parkolását. A kerékpár jellemzően az 5 km-nél rövidebb utazások hatékony eszköze, de a közösségi közlekedéssel kombinálva a hosszabb utakra is reális alternatíva.



Forrás: MÁV Magyar Államvasutak Zrt.





