

# **KERÉKPÁROS MAGYARORSZÁG PROGRAM**

**2007-2013**



**2007 -2013**

# Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	2
Háttér .....	3
1. Lehetőségek és adottságok a kerékpározás fejlesztése területén .....	5
1.1. Kerékpáros közlekedés .....	5
1.2. Kerékpárosturizmus .....	10
1.3. A kerékpársport és rekreációs kerékpározás .....	14
2. Célok, célcsoportok.....	17
3. Tevékenységek prioritásonként .....	19
3.1. Infrastruktúra fejlesztése .....	20
3.1.1. Országos kerékpárút törzshálózat tervezése és a kerékpárutak nyilvántartása.....	20
3.1.2. Országos turisztikai kerékpárút törzshálózat kiépítése .....	22
3.1.3. Közlekedési célú kerékpárúthálózat kiépítése .....	24
3.1.4. Kerékpárutak felújítása és karbantartása.....	26
3.1.5. A kerékpártárolók és parkolók kialakítása.....	27
3.1.6. Képzés és ismeretterjesztés a minőségi kerékpárutak érdekében .....	28
3.1.7. Kerékpárkölcsonzó rendszerek.....	29
3.2. Kerékpáros közlekedés és biztonság .....	30
3.2.1. Kerékpár és közösségi közlekedés összekapcsolása.....	30
3.2.2. Kerékpáros közlekedés az oktatásban .....	31
3.2.3. Biztonságos kerékpáros közlekedés és népszerűsítése.....	32
3.2.4. Kerékpáros közlekedés népszerűsítése .....	34
3.2.5. Minőségi kerékpár program .....	35
3.2.6. Kerékpárosbarát település program.....	36
3.3. Turizmus.....	37
3.3.1. Országos Kerékpáros Turisztikai Promóciós és Információs Projekt.....	37
3.3.2. Kerékpáros turizmus fejlesztési térségi mintaprojektek .....	39
3.3.3. Országos Kerékpárosbarát Vállalkozói Hálózat.....	40
3.4. Kerékpársport, rekreáció és közösségi élet.....	41
3.4.1. Kerékpársport utánpótlásnevelési program .....	41
3.4.3. Amatőr sport és kerékpársport nagyrendezvények.....	43
3.4.4. Professzionális kerékpársport.....	45
3.4.5. Rekreáció és prevenció kerékpározás .....	46
4. Intézményi háttér .....	47
4.1. Miniszteri megbízott .....	48
4.2. Kerékpáros Fórum és Tárcaközi Munkacsoport .....	49
4.3. Kerékpáros infrastruktúra projektiroda.....	50
4.4. Kerékpáros Szakértői Munkacsoportok .....	51
4.5. Civil kontroll, részvétel a kerékpáros fejlesztésekben .....	52
5. Szinergiák .....	53

## Háttér

A Gazdasági és Közlekedési Miniszter, Kóka János többek közt az erősödő civil hatásra (2005.szeptember 22.- 32.000 fős budapesti felvonulás - Critical Mass) 2005. november 15-én egy kerékpáros kérdésekkel foglalkozó miniszteri biztost nevezett ki és egy tárcaközi munkacsoport kezdte meg munkáját az érintett minisztériumok (MEH, ÖTM, OM, IRM, KVVM) részvételével, széles külső szakértői és civil támogatással. A megkezdett munka első évének eredménye; sikeres kerékpárosbarát munkahely és település pályázati rendszer, a KRESZ és a kerékpárútépítés jogszabályi változásainak előkészítése, a kerékpárút nyilvántartási és monitoring rendszer tervezése, a kerékpárutak felmérése, az Országos Területrendezési Terveben definiált országos kerékpárúthálózati terv felülvizsgálata, a Duna és Tisza menti EuroVelo kerékpárút törzshálózati elemek nyomvonaltervezése, a kerékpárút építési pályázati program (EuroVelo kerékpárutak, közlekedési célú kerékpárutak építése és tervezése) 1 Mrd Ft Útpénztári támogatás és 1 Mrd Ft önerő bevonásával több mint 100 km megépült, közel 500 km megtervezett új kerékpárút.

A megkezdett munka folytatásaként a legfontosabb teendőket jelen programdokumentum a „Kerékpáros Magyarország Program” fejt ki részletesen a 2007-2013 időszakra vonatkozóan. A horizontális programozási dokumentum mintájaként a Német „FahrRad” program szolgál melyet 2 éve Gerhard Schröder kancellár mutatott be a Bundestag ülésén, de tanulmányoztuk a brit, új-zélandi, ausztrál és cseh kerékpáros programokat is.

A programban meghatározott operatív feladatokat a különböző tárcák (IRM, OM, KVVM, ÖTM, EÜM, FIT, NFÜ) és a regionális fejlesztési tanácsok háttérintézményei, a civilek valamint az önkormányzatok végzik majd, a koordinációért a Kerékpáros programiroda lesz felelős.

A programozási dokumentum alapját a 2005 november - 2006 március közt lezajló széleskörű egyeztető fórumok anyagai jelentették. A fórumokon a kerékpáros (sport, közlekedő, túrázó) egyesületek és kerékpározáshoz kapcsolódó egyéb szervezetek (gyártók és kereskedők, zöld szervezetek) széles köre vett részt. Véleményük mentén összegyűjtésre kerültek a kerékpárosokat érintő problémák, de a kerékpáros és zöld szervezetek számos megoldási javaslattal is előálltak. Ezt követően a javaslatok, problémakörök tisztázását 4 tárcaközi munkacsoporti ülésen végeztük el 2006-folyamán.

A programot 2007 tavaszán bocsátotta társadalmi vitára a Gazdasági és Közlekedési valamint a Környezetvédelmi Miniszter. A társadalmi vita lezárása után a következő, összesen 51 résztvevővel lezajló szakmai műhelytalálkozókra került sor az intézkedések véglegesítése érdekében:

- |   |             |
|---|-------------|
| 1. Infrastruktúra-fejlesztés                  | 2007.06.28. |
| 2. Kerékpáros közlekedés és biztonság         | 2007.07.04. |
| 3. Kerékpársport, rekreáció és közösségi élet | 2007.07.05. |
| 4. Kerékpáros turizmus                        | 2007.07.06. |

A kormányzati szervek és a Regionális Fejlesztési Tanácsok egyik legjelentősebb feladata az idei évben a 2007-2013-as időszakra szóló Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében megvalósuló Operatív Programok és akcióterveinek elkészítése, egyeztetése volt. Ezen fejlesztési dokumentumok határozzák meg a következő időszak Európai Unió támogatással megvalósuló céljait, fejlesztési irányait így a

Kerékpáros Magyarország Program kereteit is döntő mértékben determinálják. Ennek megfelelően a programot az Új Magyarország Fejlesztési Tervvel összhangban készítettük el, de az abban foglalt fejlesztési feladatokon túl számos a szemléletformálást, jogszabályváltozást célzó összehangolt akciót tartalmaz.

A tárcák a program társadalomformáló szerepének erősítéséhez meg kívánják nyerni a kormányzat valamennyi szereplőjét és céljuk, hogy a magyar lakosság életmódját megváltoztatni kész kezdeményezés, kormányzati ciklusokon is átívelő céllá váljon. Ennek érdekében a kezdeményező minisztériumok (GKM, KVVM, EÜM) a program teljes anyagát kormányhatározatban is rögzíteni javasolják.

# 1. Lehetőségek és adottságok a kerékpározás fejlesztése területén

## 1.1. Kerékpáros közlekedés

Valamennyi európai országban évről-évre növekszik a repülő- és közúti közlekedés. A motorizált közlekedés aránya nagyobb, mint bármikor korábban. Ugyanakkor a mozgáshiány, a környezeti károk, az elidegenedő autós életmód az európai lakosság életminőségét és pénztárcáját is egyre inkább veszélyezteti. A kerékpározás ezzel szemben ideálisan óvja testi és lelki egészségünket, környezetünket a modern életstílus elválaszthatatlan része. Ezek után nem meglepő, hogy több országnak- Ausztrália, Új-Zéland, Dánia, Hollandia, Németország, Finnország, Nagy-Britannia, mellett Csehország is kiemelt ügyként kezeli a kérdést és komplex stratégiája van kerékpározással összefüggő kérdések kezelésére.

### **A kerékpározás hatékony és olcsó közlekedési eszköz**

A kerékpár kisebb városi távolságokon gyorsabb mint egy autó. Ennek az a legfőbb oka, hogy az autó saját sikerének áldozata lett. A városok és elővárosok útjain hosszú sorokban, lassan araszoló autók és a közöttük, mellettük vígan gördülő biciklik látványa Magyarországon is megszokott lett. Európában az autóval megtett utak 30 százaléka 3 km-nél, 50 százaléka pedig 5 kilométernél rövidebb távolságra terjed. Ezen a távolságon a parkolóhely kereséssel töltött időt beleszámítva is gyorsabb a kerékpár. 8km-es távolságnál az autó előnye még mindig nem több néhány percnél, itt viszont a kerékpár-közösségi közlekedés páros a verhetetlen megoldás. Az **időtakarékosság**, pedig pénzt jelent a gazdaságnak, cégeknek, jobb életminőséget az embereknek. Az torlódások miatt elvesztegett idő és termelés kiesés Londonban évente több 10Mrd Euróra rúg és nincs ez másképp Budapesten sem.

**Azonos (3,5m) keresztmetszeten 2000 (többségében egy főt szállító) autó tud áthaladni átlagos városi környezetben, míg a 14.000 kerékpáros 7x áteresztőképességet jelent. Tehát a kerékpározás nemcsak idő, hanem helytakarékos is, mely a szűk utcájú történelmi településeken egyedülálló előny.**

A **kerékpáros infrastruktúra kiépítése olcsó**, km-ként 20-40 millió Ft-ba kerül 1 km önálló kerékpárút kiépítése. Ez bármely közlekedési ágnál kisebb ráfordítás, ráadásul ezen kívül további költség (járművásárlás, károk) a közös kasszából nem merül fel. Sok város tapasztalata mutatja, hogy a kerékpározás sokkal egyszerűbb és biztonságosabb lesz, ha a személygépkocsi közlekedés sebességét és a járművek számát csökkentik. A forgalomcsillapító intézkedések így költséghatékony alternatívái új kerékpárutak építésének. Három norvég város kerékpáros és gyalogos útjainak kiépítése után elvégzett elemzések kimutatták, hogy a vizsgált **kerékpárút beruházások költség-haszon aránya sokkal jobb, mint az autópályáké**. Ezeket az eredményeket használják fel a norvégok legfőbb érvként és alapként előremutató kerékpáros terveiknél. Ezek a tervek a 2006-2015 közötti országos közlekedésfejlesztési terv részei. Azt tervezi a kormány, hogy az elkövetkező tíz évben több mint 300 millió eurót költ a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére. Nem kis összeg egy olyan országban, ahol csak 4,6 millió lakos él.

**A kerékpáros infrastruktúra 2km<sup>2</sup>-ről 32km<sup>2</sup>-re növeli a kötöttpályás közösségi közlekedési eszközök megállóhelyeinek vonzókörzetét, ezzel növeli az azokra fordított források hatásosságát.**

### **A kerékpározás egészséges és aranyat ér**

A legújabb Skandináv tanulmányok bebizonyították, hogy a kerékpározás egészségjavító hatásait forintosítani lehet. Igen pontos becslések szerint a biciklizés kilométerenként 0,15 euró (37 Ft) nettó egészségügyi hasznot hoz. Egy finn közlekedéstervezési szakkönyv szerint az egészségjavulás minden új kerékpárral közlekedő által 1200 euró (295.000 Ft) bevételt eredményez évente. Ez az első alkalom, hogy a kerékpározás egészségjavító hatását a közlekedési tervek költség-haszon elemzésénél figyelembe veszik. Ha egy jól sikerült kerékpárút-beruházás után megnövekszik a kerékpárt használók száma, a bringások egészségének javulását a projekt hasznai közé számolhatjuk. A dán Odensee városában (185 000 lakos) egy négy éves projekt keretében 20 százalékkal növelték a kerékpárral közlekedők arányát. A város központi intézkedésként információs és reklámkampányba fogott a kerékpározás népszerűsítéséért: a szülők kerékpár-utánfutókat tesztelhettek, melyekkel a gyermeküket az óvodába vihették, az iskolásoknak megtanították, hogy tehetik meg szokásos útjaikat kerékpárral, kampányokat indítottak „munkába kerékpárral” jelszóval, kerékpáros fesztiválokat szerveztek, tolvajbiztos, zárható kerékpártárolókat létesítettek nagy számban, a lámpás kereszteződésekben a forgalomirányítást a kerékpárosok igényei szerint programozták be. A négy éves projekt lefutása után Odensee városvezetése megállapította, hogy a projekt költségei csupán a kórházi ágyak számának csökkentésén keresztül kifizetődtek.

Sokan a kerékpározás elleni érvként a balesetveszélyt hozzák fel. A balesetveszély megfelelő infrastruktúrával, minőségi-biztonságos kerékpárokkal, felvilágosító kampánnyal jelentősen csökkenthető. Ráadásul annak az esélye, hogy egy kerékpáros a forgalomban balesetet szenved jelentősen csökken, ha nő a városban a kerékpárosok száma, mert a többi közlekedő számít rá és felkészült.

### **A kerékpáros közlekedés és pozitív életszemlélet**

Csúcsforgalmi időszakokban a városban autóval megtett utak 20 százaléka kapcsolódik a gyermek iskolába fuvarozásához. A megkérdezett iskolások 50 százaléka mondta azt, hogy legszívesebben biciklivel járna iskolába, hiszen az autóban való üldögélés alapvetően idegen a mozgásigényesebb gyermekeknek. Ezt mindenképpen figyelembe kell venni, ki kell használni.

A hazai kerékpárosbarát munkahely pályázatokon induló cégek egyértelműen arról számoltak be hogy munkatársaik motiváltabbak, lélektanilag jobb kondícióban vannak mint autós társaik. Mostanra több hazai cég is szolgálati bicikliket ad dolgozóinak, támogatja biciklivásárlásukat a mobilitás és a motiváció növelésére.

Budapesten a felmérések szerint a lakosok 60% kerékpározott legalább egyszer az idén, és 75% többet biciklizne ha összefüggő úthálózat lenne. Ez mindenképpen a lakosság támogató, pozitív megítélését jelzi, melyet közösségi érdekből mindenképpen ki kell használni.

### **A kerékpáros közlekedés élettől tölti meg a városi területeket és segít a vidéki népesség megtartásában**

A városi területek alapvető problémája, hogy többek között a városszéli, autóval megközelíthető bevásárlóközpontok hatására, a belvárosok lassan kiürülnek a kereskedelem és a szolgáltatások számára. Ahhoz, hogy újra megteljenek élettől nem az a megoldás, hogy itt is parkolóhelyeket építünk, hiszen erre az üzletek közvetlen közelében gyakran nincs is lehetőség, de mégha lenne akkor sem elkerülhetőek az autós közlekedési torlódások. Az autósok többsége az üzletek helyszínét, a vásárolt mennyiséget, a távolságokat figyelembe véve a vásárlások többségét autó nélkül is el

tudná végezni. Annak érdekében, hogy az igényeiket az autóval rendelkezők a közelben, kerékpárral közlekedve elégítsék ki létre kell hozni az infrastrukturális feltételeket és formálni kell szemléletüket.

A vidéki népesség jó része – különösen az Alföldön - ma is kerékpárját használja, amikor a napi ügyeit (munka, iskola, hivatal, bevásárlás stb.) intézi. A gazdasági fejlődés, a növekvő jövedelem velejárójaként azonban a gépjárműforgalom már a vidéki térségekben is intenzíven növekszik (különösen a főutak mentén). Ez a változás az életmód részét képező kerékpáros közlekedés eltűnésével fenyeget. Miért baj ez? A kerékpárról autóra váltás a helyi szolgáltatók, kereskedők forgalmának csökkenését, a társas kapcsolatok, a belső kohézió gyengülését, a környezeti állapot romlását okozza. Tennünk kellett tehát valamit, azért hogy a megmaradjon a választás szabadsága (aki úgy akarja meghessen kerékpárral) és azért is mert ezzel aktívan hozzájáruljunk a vidék értékeinek megőrzéséhez. A vidék fenntartható fejlesztésének modellje nem nélkülözheti a kerékpározást, mint a közlekedés hatékony, környezetbarát és emberközelit ágát.

### **A kerékpár csökkentheti a fosszilis energiahordozóktól való függőséget és a légszennyezést**

Az EU felmérése szerint az utazások 14-17 százalékának kerékpáros lebonyolítása reálisnak tekinthető. Magyarországon a napi utazások mindössze 3-4 százaléka történik biciklivel. Amennyiben a 10% körüli értéket a programozási periódus végére elérjük, ez már érezhető hatást gyakorol az energetikai és környezeti kérdésekre is.

<b>A HAZAI KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA</b>				
	<b>pontszám<sup>1</sup></b>	<b>GYENGESÉGEI</b>	<b>pontszám</b>	<b>ERŐSSÉGEI</b>
1	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hálózatosság hiánya</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>A kerékpáros infrastruktúrafejlesztések a közbeszéd tárgyává váltak</li> </ul>
2	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Már meglévő hálózatok karbantartása, fenntartása</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Lehetőség a megfelelő infrastruktúrák előállítására (szűz terület)</li> </ul>
3	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Előírások pontos és egységes értelmezése (ezt szolgáló anyagok hiánya)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Mérnök képzőhelyek (BME) fogékonyak a kerékpáros közlekedési ügyekre</li> </ul>
4	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Közös tervezési nyelv hiánya (jogsabályi alapok betartása)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Földrajzi és klimatikus adottságok</li> </ul>
5	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fejlesztések nem célcsoport-orientáltak, koncepciózusak</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Településszerkezeti adottságok</li> </ul>
6	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tervezési-fejlesztői személet hiánya</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Növekvő nagyvárosi igények az infrastruktúrára</li> </ul>
7	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Általános társadalmi elfogadottság hiánya</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Növekvő nagyvárosi igények a kerékpáros közlekedésre</li> </ul>
8	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tájékoztatás és információhiány a kerékpáros közlekedésszervezésről</li> </ul>		
9	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>„A kerékpár, mint probléma” megközelítés a közfejlesztések szereplői között</li> </ul>		
10	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Az elkülönített infrastruktúra tudományos megalapozottságának hiánya Magyarországon (ellentétben haladó külföldi példákkal)</li> </ul>		
11	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kereszteződések kiépítése során a kerékpáros közlekedési szempontok alkalmazásának elmaradása</li> </ul>		
12	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Közutak szélének alkalmatlansága a kerékpáros közlekedésre (kátyúk és csatornafedelekek miatt)</li> </ul>		
13	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Célmeghatározás hiánya a kerékpáros infrastruktúrafejlesztések során</li> </ul>		
14	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Biztonságos kiszolgáló létesítmények hiánya</li> </ul>		
15	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kerékpáros tervezők szakképzésének hiánya</li> </ul>		
16	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gyalogos és kerékpáros közlekedés viszonyának tisztázatlansága, közös érdekek felismerésének hiánya, együttélés kultúrájának hiánya</li> </ul>		
17	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>A fenntartható közlekedés sokszínűen való kezelésének hiánya (gyalogos közlekedés is számít kerékpáros közlekedéssel való kapcsolata fontos, autós túldimenzionált)</li> </ul>		
18	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kerékpár szállítási és tárolási lehetőségek hiánya (közösségi közl.)</li> </ul>		
19	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Különböző infrastruktúra hálózati tervezések koordinátlansága</li> </ul>		
20	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Különböző területek közötti koordinátlanság</li> </ul>		
21	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Csökken a kerékpáros közlekedők száma a tradicionális kerékpáros közlekedési területeken</li> </ul>		
22	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Magáncélú kerékpáros közlekedést lehetővé tevő beruházások (tárolótól a zuhanyzóig)</li> </ul>		
23	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>„Fentről szabályozás” a fenntartók és a kezelők számos és hiányos szereplőgárdája ill. a közöttük lévő koordinátlanság</li> </ul>		
24	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring és szankcionálási rendszerek hiánya a karbantartásban</li> </ul>		
25	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gyakran nem megfelelő műszaki megoldások</li> </ul>		

<sup>1</sup> A szakértői műhelytalálkozók résztvevők szavazatai alapján kialakított súlyozás eredménye

<b>A HAZAI KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ÉS BIZTONSÁG</b>				
	<b>pontszám</b>	<b>GYENGESÉGEI</b>	<b>pontszám</b>	<b>ERŐSSÉGEI</b>
1	<b>14</b>	Egymás szempontjait a közlekedés résztvevői nem veszik figyelembe. Nem megfelelő az általános közlekedési kultúránk (szemlélet, tolerancia, közmorál), amely részben az oktatás hiányosságaiból fakad.	<b>11</b>	Az öntudatos civilek (személyek) kezdeményezései, a „mozgalmi” erő, részben átveszik a közlekedésbiztonság ügyét (csak nagyvárosokra jellemző).
2	<b>8</b>	Az integrált tervezés és kooperáció hiányzik a különböző szakági fejlesztésekből („Külön-külön mindenki”). A döntéshozatalban, irányításban nem számolnak a kerékpározással, mint közlekedési eszközzel.	<b>5</b>	A nagyvárosokban divat kerékpározni.
3	<b>2</b>	Szabályok hiányosságai.	<b>2</b>	Lapos (sík) országban élünk, éghajlat
4	<b>2</b>	Rossz a közbiztonság (vagyonbiztonság).	<b>0</b>	Viszonylag sokan hordanak sisakot (egészség – sport célú kerékpárosoknál)
5	<b>1</b>	A szabályok ismeretét nem kérik megfelelően számon.		
6	<b>1</b>	Biztonsági felszereltség (lámpa, macskaszem, bukósisak) hiánya		
7	<b>1</b>	Ellenőrizetlen minőségű kerékpárok.		
8	<b>1</b>	A köztisztaság és a települési környezetminőség nem megfelelő.		
9	<b>0</b>	Vidéken – főleg a fiatalok körében – a kerékpározás alacsony presztízű.		
10	<b>0</b>	A kerékpárosok közlekedését a rendőrség kevésbé kontrollálja.		
	<b>pontszám</b>	<b>VESZÉLYEK</b>	<b>pontszám</b>	<b>LEHETŐSÉGEK</b>
1			<b>8</b>	Fenntarthatóság felértékelődik, amit a kerékpáros közlekedés támogat.

## 1.2. Kerékpárosturizmus

Az egészségorientált életmód népszerűsödésével, a környezet értékeinek felértékelődésével párhuzamosan világszerte terjednek a különböző aktív szabadidős és turisztikai formák. Az aktív turizmuson belül is kitüntetett helyet foglal el a kerékpározás.

### **Európa**

A kerékpáros turizmus az Európai turizmus leggyorsabban növekvő szegmense.

E trendet különösen jól jellemezzék a legnagyobb európai piac, Németország kerékpáros turisztikai adatai: A kifejezetten kerékpáros (több napos) vakációt tervező és megvalósító személyek száma nő. Már 2001-ben is 1,8 millió, de 2004-ben már több mint 2,4 millió német polgár töltötte döntően kerékpározással nyaralását. Emellett a németek 11,5 %-a, vagyis 7,2 millió fő tervezett kerékpáros nyaralást 2003-ban és az elkövetkezendő években. Azok száma is nő, akik a kerékpározást nyaralásuk során szabadidős, kiegészítő tevékenységként üzik. Az 1999-es 42%-al szemben, 2001-ben már 49% használta a kerékpárt vakációján szabadidős tevékenységként. Ez a szám már azt jelzi, hogy a német családok felének komoly vonzerőt jelent a kerékpározási lehetőség. (A kifejezetten kerékpározási céllal útnak indulók a kerékpáros turizmus egyfajta közvetlen piacát jelenti, míg azok, akik üdülésük idején szívesen kerékpároznak /is/ egyfajta közvetett piacot jelentenek)

Kutatásokból kitűnik, hogy a turisták többsége az első útját a saját országában teszi meg. Miután a jól ismert szabványokról és feltételekről (éghajlat, nyelv, ételek, hotelek stb.) különféle tapasztalatokat szereztek, elvállalnak kalandosabb utakat a szomszédos országokban. Leggyakrabban a legismertebb utakat veszik célba, térségünkben például a Duna-völgyét, melyet 100.000 turista látogat évente.

A becslések szerint kelet-európai államok közül főként Lengyelország láthat vendégül egyre több nyugati turistát.

Az európai kerékpárosok túráikat legtöbbször (90%-ban) túraszervező és más közvetítőszervezet segítségével nélkül szervezik. Hosszú távú kerékpározásnál a turisták 50 %-a tömegközlekedési eszközökkel érkezik. Ha azonban rövidebb tematikus útra készülnek akkor előnyben részesítik az autót.

A legtöbb kerékpáros turista párban utazik, utána jönnek a családok és a növekvő számú hat vagy annál több fős nagyobb csoportok. Az európai túrázók 55%-a biciklizik falutól faluig egyik szállásról a másikig, 40%-a egy helyen száll meg és innen indítja a túráit, 5 % pedig városi turista, akik a városban vagy a szomszédságban tesznek meg különböző utakat.

A bicikli túrák 7-től 11 napig szoktak tartani. A holland turisták híresek arról, hogy kivételesen hosszú bicikli túrákat szerveznek, amelyek átlagosan elérik a 14 napot. Mindez felhívja a figyelmet arra, hogy a kerékpáros turizmus esetén a települési szintű kínálat nem versenyképes, csak a több települést érintő (pl. egy tájat lefedő) térségi szinten szervezett és fejlesztett úthálózat és szolgáltatói rendszer válhat kerékpárosok célterületévé.

Az 1995-ben indult „Bett & Bike” franchise rendszer tagjainak száma Németországban a kezdeti 216-ról, 3300-ra nőtt 2003-ra. Ezzel a „Bett & Bike” a legsikeresebb célcsoport-fókuszált piaci együttműködéssé vált Németországban. A kerékpárosok fizetőképességét jelzi, hogy a német Bike magazin olvasói - akik zömében az elkötelezettebb kerékpárosok közé tartoznak - fejenként, átlagosan, évente 1.046 Eurót költenek hobbijukra. A piac növekedésére jellemző, hogy a kerékpározásra szakosodott túraszervezők évente közel 13%-os növekedést realizálnak.

A piacon érzékelhető élénk fejlődés reményt nyújt Magyarország számára is. A Kerékpározásnak a szabadidő eltöltésében betöltött szerepének további jelentős növekedésére lehet számítani. A kerékpáros turizmus piacán nemzetközi viszonylatban az alábbi tendenciákkal lehet számolni:

A kerékpáros turizmus tekintetében a jövőben is folyamatos lesz a növekedés;

A kerékpározás Európában, és lassan hazánkban is elmozdul a magas minőségű turizmus irányába;

Rövidebb, és egyre gyakoribb kerékpáros kikapcsolódások válnak általánossá;

Fokozódik a verseny a kerékpárosoknak nyújtott program és termékcsomagok között;

Egységes információs és szolgáltatási rendszer kialakulása egyre több országban;

Határokat átívelő bicikli utak iránt nő az érdeklődés;

Tematikus utakat (komplex kerékpár-turisztikai rendszerek) terjedése;

## **Magyarország**

Magyarország a kerékpáros turizmus szempontjából a fejlődő piacok közé sorolható. A kerékpárosoknak nyújtott szolgáltatások és vendéglátás tekintetében a hazai kereslet számottevő növekedésére kell számítanunk a turisztikai piacon is. Ezt különösen az támasztja alá, hogy az eladott kerékpárokon belül növekszik az igényes felső és középkategóriás, sportolásra és szabadidős célokra használható típusok részaránya.

Egy hazai a kerékpározók igényeiről, szokásairól szóló 560 fős mintán elvégzett piackutatás célja az volt információt gyűjtsünk a legnagyobb hazai piacot jelentő budapestiek kerékpározási szokásairól, költségeiről, másrészt támpontot adni a kerékpár-turisztikai fejlesztésekhez és az azokhoz kapcsolódó termékfejlesztési és marketing-tevékenységhez:

1. A kerékpártúrázás kedvelt időtöltés, amely iránt sokan érdeklődnek a ritkábban kerékpározók közül is, sőt olyanok is, akik még sohasem vettek részt biciklitúrán.
2. A különböző hosszúságú túrák iránti érdeklődés kiegyenlítettnak mondható, a fél-egynapos túrák azonban valamivel vonzóbbak a hosszabb túráknál.
3. A biciklitúrázást a közeljövőben nem tervezők nagy része az időhiányt jelöli meg ennek okaként. Eszerint a kerékpártúrázás értékeinek (egészséges életmód, közös családi program, természet-közelség, környezetbarát jelleg) hangsúlyozásával, a kerékpáros túrázás mint időtöltés imázsának javításával, értékeinek tudatosításával (Vö. belső promóció) esetleg olyanok is bevonhatók ebbe a tevékenységbe, akik eddig kimaradtak ebből.
4. A kerékpáros túrázás kedvelőinek többsége a legalacsonyabb (5000 Ft alatti) sávot jelölte meg a fejenként és naponta a túrára elkölteni tervezett összegként. Ez fokozott árérzékenységet jelent, annak ellenére, hogy önmagában az ár csak a harmadik legfontosabb a túra kiválasztásának szempontjai között.
5. A túra kiválasztásánál a megkérdezettek számára a természeti látnivalók és a biztonság volt a két legfontosabb szempont.

A Magyar Kerékpárosklub 2002-es felmérése alapján megállapítható hogy az utazási távolság is fontos döntési szempont a kerékpáros úticélok kiválasztásakor. A legkedvesebb kerékpáros célpont megnevezésének indokaként a kerékpárosok 45%-a nevezte meg a földrajzi közelséget. Ez jelzi, hogy ma a magyar kerékpárosoknál a távoli (külföld) kerékpáros utazás, még a kerékpár szállításával sem jellemző. Mindössze 7% nevezett meg külföldi települést kedvenc városként, 70%-Magyarországot tekint kedvenc országának a kerékpározás szempontjából. Az országon belüli távolságot azonban a megkérdezettek egyáltalán nem tekintik akadállyal. E lehetőség

kihasználásához azonban meg kell velük ismertetni azokat a termékeket (helyeket), amelyek révén kielégíthetik igényeiket a preferenciáiknak megfelelően.

Manapság már korántsem tartható az a korábbi beidegződés, mely szerint a kerékpárral érkezők a kevésbé fizetőképes vendégeket jelentik. A kerékpáros turisták átlagos napi kiadásai magasabbak, mint a nem biciklistáké: Főképp a csomagok szállításának nehézsége miatt a kerékpárosok napi kiadásai 15%-kal magasabbak az átlagos turistánál.

Az egészségorientált életmód, a gyakran rendkívüli költségű felszerelések vásárlása elsősorban a középosztályhoz, valamint az egzsisztenciálisan jól fejlődő feltörekvő fiatalok csoportjához kapcsolható.

A kerékpáros turisták fontosságát tovább növeli, hogy minden más turisztikai ágnál nagyobb mértékben igénylik a helyi termékeket és szolgáltatókat, hiszen csak korlátozott útifelszerelést (élelmet stb.) hozhatnak magukkal. Ez pedig piacot jelent a helyi, tájjellegű termékek előállítói és a helyi szolgáltatók számára. Magyarországon azonban néhány térségtől eltekintve eddig nem kínáltunk komplex kerékpárosturisztikai „termékeket” a „vevőinknek”, azaz a bel és külföldi turistáknak. Pedig a potenciális vevők kül- és belföldön egyaránt sokan és egyre többen vannak. De ők a csikós-gulyás „álmagyaros”, „álromantika” helyett igazi érintetlen, autentikus vidéki tájat, környezetet szeretnének biztonságos, kényelmes utakon kerekezve, kerékpárosbarát szálláshelyeken megszállva felfedezni.

<b>A HAZAI KERÉKPÁROS TURIZMUS</b>				
	<b>Pontszám<sup>1</sup></b>	<b>GYENGESÉGEI</b>	<b>pontszám</b>	<b>ERŐSSÉGEI</b>
1	<b>10</b>	Kerékpárutak, és ezek rendszere messze nem kielégítő, nincsenek összefüggő hálózatok.	<b>9</b>	Hosszú, 6-7 hónapos szezon (áprilistól októberig).
2	<b>6</b>	A kerékpárutak közlekedésbiztonsági megközelítései, nem turisztikai vonzerőkre szerveződnek. A kerékpárutakhoz nem kapcsolódnak a vonzerők (pl. vonzerőt nem jelez tábla).	<b>6</b>	A kerékpározásra könnyen mozgósíthatóak az emberek, sok kerékpárt adnak el.
3	<b>5</b>	Erdőtörvény: kerékpározni az erdőben (kijelölés hiányában) nem szabad - a legtöbb potenciális kerékpárút ott van, szabályosan nem (alig) lehet természetben kerékpározni, így szabályok nélkül bringáznak	<b>4</b>	Jó kapcsolódási lehetőségek vannak a vízi és az erőteljesen fejlődő lovas turizmussal.
4	<b>4</b>	Nincs információ az igényekről, nem kerültek kiértékelésre az eddigi fejlesztések.	<b>2</b>	Jó turisztikai alaptérképek vannak, Magyarország feldolgozottsága megfelelő. Kerékpáros térképeket kiadó cég.
5	<b>3</b>	A kerékpárutak minősége (szélesség, felület, stb.) nem megfelelő.	<b>1</b>	A táji adottságok (látvány vonzerő) bizonyos elemei.
6	<b>3</b>	Kiadványok, információ, helyben: útikönyv, térkép, információs pont, Kerékpáros promóciós és arculati, információs eszközöknek nincsen egységes követelményrendszere. (térkép, kiadvány, tábla, stb.)	<b>1</b>	A gyártók érdekeltek az intenzív kerékpárhasználatban – vagyis abban, hogy többet kerékpározzanak.
7	<b>3</b>	Nem megfelelő a kerékpáros szervezetek együttműködése.	<b>1</b>	Sok médiainformáció.
8	<b>2</b>	A vendéglátók nem elég felkészültek a kerékpárosok fogadására, bringások megítélése a vendéglátók körében még gyenge, nem látnak benne fantáziát	<b>1</b>	Sok a kezdeményezés túraszervezésben
9	<b>1</b>	A kerékpárszállítás nem megoldott.		
10		Nem megfelelő tájhasználat, a környezet állapota nem kielégítő kerékpáros turisztikai területeken, gondozatlan közterületek		
11		Az üzleti élet számára nincsen egyértelműen megfogalmazva a „termék”, nincs nyitás az üzleti szféra felé (szállás, étkezés, szerviz, kölcsönzés, biztosító, bank, stb.).		
12		Nincs kellően szabályozva a túraszervezés és túravezetés feltételei.		
13		A gyártók és forgalmazók nem támogatják a turizmust, nem működnek együtt.		
	<b>pontszám</b>	<b>VESZÉLYEK</b>	<b>pontszám</b>	<b>LEHETŐSÉGEK</b>
1			<b>6</b>	Jó domborzati adottságok (lankás hegyek, dombok).
2			<b>5</b>	Sok kihasználható erdei, mezei út van.
3				A hazai lovasturizmus dinamikus fejlődése

### **1.3. A kerékpársport és rekreációs kerékpározás**

**A sportág népszerűsége és a nemzetközi sportmozgalomban betöltött meghatározó szerepe miatt a kerékpározást a világ szinte minden országában alapsportágnak tekintik.** A GYISM 2001-es felmérése alapján a kerékpározás a három leggyakrabban választott sportág egyike.

#### **Olimpiai sportág – elismert versenysport**

A sportág hét szakága közül négy is szerepel az olimpiai programban, és már az első újkori olimpiai játékok programjaiban szerepeltek a pálya és az országút egyes versenyszámai. A mountain bike cross-country versenyszáma 1996-ban, Atlantában szerepelt először az olimpián. A 2008-as Pekingi Olimpiai Játékokon a BMX-Cross is az olimpiai család teljes jogú tagjává válik. A kerékpársport nagy eseményei mint pl. a Vuelta, Tour de France a világ legnézettebb TV-s közvetítéseit produkálják, pl. ez utóbbival csak az Olimpia és a Football VB versenyez. Az ebbe fektetett források többszörösen megtérülnek, hiszen a napi több órás közvetítés során a rendező országokról nemcsak néhány bevágott képkocka, hanem a rendezvény helyszínéül szolgáló táj is bemutatásra kerül. Nem véletlen, hogy a Németországba, Spanyolországba történő kitérők után/mellett, most London városa is sokat áldoz arra, hogy a TdF prológja átszelje a várost.

#### **Lehetőség a lakosság széles tömegeinek bevonására**

A Magyar Kerékpársportok Szövetsége 105 tagedyesülettel rendelkezik. 2005-ben több, mint 1000 sportoló váltott ki versenyengedélyt. Ez a szám azonban messze nem mutatja a sportág életében aktívan résztvevők számát. Hiszen például, míg a mountain bike szakágban összesen 670 versenyengedéllyel rendelkező sportolót tartunk nyilván, több olyan hazai eseményt is ismerünk, ahol (versenyengedély nélkül) 1300-nál is többen állnak rajthoz. Hasonló a helyzet országúton, ahol az MKSz-től függetlenül működő amatőr szerveződések eseménysorozatainak több száz indulót regisztrálnak – akik szintén nem jelennek meg az MKSz nyilvántartásában.

A sportágot nem versenyszerűen űzők számáról becsült adatok állnak rendelkezésünkre. Az azonban biztos, hogy a regisztrált sportolók számát jóval meghaladja a ténylegesen aktív, a kerékpárt sportolásra használók száma. Évente 280-290 ezer db kerékpárt adnak el Magyarországon (Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség), ezeknek körülbelül 10%-a alkalmas sportolásra (25-30.000 db). Átlagosan három éves használati idővel számolva, 70-90 ezer fő között van azok száma, akik a kerékpárt sportolási céllal használják Magyarországon. A sportág hazai és külföldi eseményein résztvevők száma körülbelül 4-5000 főre tehető. A kerékpár eladásokon belül a minőségi sporteszközök arányának emelkedése jól mutatja, hogy a középtávon jelentősen emelkedni fog az aktív sportolók száma. Ezt a tendenciát erősíti, hogy (főleg a mountain bike és a BMX szakágakban) egyre több színvonalas eseményen van lehetőségük a sportolóknak megmérteni magukat.

#### **Promóciós lehetőségek magáncégek számára**

A kerékpársport tömeges – Nyugat Európához hasonló – elterjedése nagy lehetőségeket rejt a magánszféra számára, hogy promóciós – marketingtevékenysége során elérje a legaktívabb fogyasztói rétegeket, egy környezetbarát de mégis részben technikai, tömegek számára érdekes sport támogatásával.

### **Sportturizmus, mint finanszírozási lehetőség**

A hegyikerékpározáshoz kapcsolódó összehangolt fejlesztések nyomán pl. Kirchzartenben 5-6%-al nőtt a foglalások száma, Todtnau-ban (Fekete-erdő) az új munkahelyek mellett a turisztikai bevételek 150.000 Euroval nőttek, de az igazi „nagyágyúk”, mint pl. a versenyeiről is híres Saar vidéki St. Wendel 1,5 Millió Euro növekedést könyvelhetett el. Észak Olaszországban, Spanyolországban több település a kerékpársportolók tavaszi felkészítő edzőtáborozásával kezdődő folyamat nyomán mára a sport és fitnes kerékpárosok fő célterülete lett. A kerékpáros fejlesztésekhez kapcsolódó bevételek ugyan még valamivel elmaradnak az egyéb turisztikai ágakétól, de a szükséges ráfordítások megtérülése különösen jó. Ehhez ugyanis nem nagy infrastruktúrális létesítmények, hanem a szálláshelyek szolgáltatók felkészítése (pl. kerékpáros menü, minőségi kerékpárkölcsonzés) és jó szakmai háttér (pl. sportszakmai múlttal rendelkező tréner) szükséges.

### **Sportági létesítményekben rejlő lehetőségek**

A Magyar Kerékpársportok Szövetségének nincs saját tulajdonú sportlétesítménye. Az egyes szakágak állami vagy önkormányzati ritkábban egyesületi, szponzori tulajdonban lévő pályákat használnak. Több szakág esetében nincs is szó valódi létesítményekről, de minden esetben megállapítható hogy jelenleg nem használjuk ki a létesítményekben rejlő lehetőségeket, pedig ez jelentheti a kitörési pontot az ingatlanok fejlesztésében. Az úgynevezett „Bikepark”-ok Ausztriában nyáron a sípályákhoz hasonló látogatottságot és bevételeket produkálnak, ezért a turisztikai szektorral együttműködve hozták létre őket. A fedett kerékpáros stadionok, pályák pedig az egyéb rendezvények és az amatőr sportolók, kerékpárszerető állampolgárok számára kínált téli edzéslehetőségek és egyéb szolgáltatások mentén teszik megtérülő beruházássá, fenntarthatóvá a fejlesztéseket.

A fontosabb, a sportág által használt, a kerékpársport számára kialakított létesítmények közül is kiemelkedik a Millenáris Kerékpáros Stadion – a magyar sport bölcsője. A Millenáris 1896-ban készült elsősorban a kerékpársport igényeinek kielégítésére, de a századforduló táján több sportág is itt rendezte versenyeit – például itt zajlott az első labdarúgó bajnoki mérkőzés, sőt még angol bajnoki meccsnek is adott otthont a „Milli”.

<b>A HAZAI KERÉKPÁRSPORT, REKREÁCIÓ ÉS KÖZÖSSÉGI ÉLET</b>				
	<b>pontszám</b>	<b>GYENGESÉGEI</b>	<b>pontszám</b>	<b>ERŐSSÉGEI</b>
1	<b>9</b>	A KRESZ nem kerékpárosbarát (nem jó hogy a kerékpárutat kötelező használni, egységesen kezeli a közlekedőket és a sportolókat), és a szabályokat sem a kerékpározók, sem az autósok nem tartják be GY.	<b>6</b>	Critical Mass: rendszeres, tömegeket megmozgató rendezvény, amely eddig is nagy jelentőségű volt, hozzájárult a kérdéskör felértékelődéséhez
2	<b>6</b>	A korábbi kerékpáros sportvezetés hibái (pl.: a marketing területén) miatt, a mountain bike-on kívül minden szakosztály tönkrement. Ezt a folyamatot tovább erősítette a civil szervezetek közötti koordinátlanság.	<b>6</b>	Civil kezdeményezések: Pl. „zöld út” mozgalom (civiliek összefogása kerékpáros, és egyéb folyosókért).
3	<b>5</b>	Kevés az igazolt sportoló, és a fizetett szakember.	<b>6</b>	Jó mountain bike (MTB) klubok vannak, sok színvonalas, nagy érdeklődésre számot tartó rendezvényt szerveznek. Ez a legnépszerűbb kerékpársport.
4	<b>4</b>	Az erdőtörvény rossz szabályozása miatt kerékpározni „de facto” nem lehet.	<b>3</b>	Az élvonalbeli csapat(ok) magas színvonalon űzik a kerékpársportot.
5	<b>4</b>	Hiányzik a kerékpározás - mint rekreáció, prevenció - kultúrája, szakmaisága, nincsen magyar nyelvű információ és szakmai program az egészség, biztonság, közlekedés, stb. kérdésében.		
6	<b>3</b>	A Testnevelési Egyetemen nem ismerik el alapsportnak, és nem oktatják kötelezően a kerékpározást		
7	<b>3</b>	Budapesten és Pest megyében nincsenek edzésre alkalmas országutak (versenyt sem lehet így szervezni), a fokozódó autós közlekedés kiszorítja a kerékpárosokat.		
8	<b>2</b>	Létesítmények elérhetősége és műszaki állapota nem megfelelő (Millenárisba nem engedik be a kerékpárosokat), és csak két 2 pálya van.		
9		Profí és amatőr versenyszervezők szakmai „felkészületlensége” (túlzott „business” szemlélet).		
	<b>pontszám</b>	<b>VESZÉLYEK</b>	<b>pontszám</b>	<b>LEHETŐSÉGEK</b>
1	<b>1</b>	Ma már nem lehet az egészségpénztárnál elszámolni a kerékpár felszerelést.	<b>2</b>	Tömegek űzik ezt a sportot, és a kerékpározás iránt egyre nagyobb az érdeklődés. A kerékpározás az élet része, egy aktív, közösségi tevékenység. Feltételeinek javítása sokaknak hasznos.
2		Sok a rossz minőségű kerékpár.	<b>1</b>	A következő 7 éves programciklusra a TAMOP-ból és egyéb finanszírozási forrásokból támogatni fogják a kerékpársport, és rekreáció ügyét.

## 2. Célok, célcsoportok

### **1. Cél: Kerékpáros közlekedés részarányának növelése**

#### **Hatásindikátor:**

Kerékpáros közlekedés részaránya a településeken belüli, közötti közlekedésben: 2006 2% a kerékpározás aránya az 5km-nél rövidebb utakon, 2013-ra a cél 10% elérése.

#### **Célcsoportok:**

A 7 – 60 közötti lakosság teljes spektruma, de kiemelten az iskolás korosztály

### **2. Cél: Kerékpáros turisták számának és az ebből származó bevételek növelése**

#### **Hatásindikátorok:**

2013-ra a fő, külső küldő piacokon 4-5%-os részvétel (ma nem mérhető)

2013-ra a belföldi turizmuson belül 10%-os arányt érjen el a kerékpáros, vagy belföldi útján kerékpározó belföldiek aránya.

#### **Célcsoportok:**

A lakosság teljes spektruma, kiemelten a városi környezetben élő vagy ülőmunkát végző, illetve tanuló 10 – 65 év közti korosztály

500 – 600 kerékpárosbarát szolgáltató és a hazai turisztikai KKV-ok

### **3. A kerékpáros balesetek számának csökkentése**

#### **Hatásindikátor:**

Kerékpáros biztonság javítása – 50%-os halálos baleset mérséklés – 2013-ra.

#### **Célcsoportok:**

A lakosság teljes spektruma, kiemelten a vidéki területeken élő és tanuló 10 – 18 év közti korosztály

### **4. A kerékpársport és rekreációs kerékpározás fejlesztése**

#### **Hatásindikátor:**

A licencces kerékpárversenyzők számának 1000-ról, 4000-re történő 300 %-os növelése

A szervezett keretek között rekreációs, hobbysport kerékpárosok számának 2000-ről, 6000-re történő 300 %-os növelése

3 megrendezett nemzetközi kerékpárverseny évente

#### **Célcsoportok:**

A lakosság teljes spektruma, kiemelten az ülőmunkát végző, tanuló 10 – 40 év közti korosztály



### **3. Tevékenységek prioritásonként**

## 3.1. Infrastruktúra fejlesztése

### 3.1.1. Országos kerékpárút törzshálózat tervezése és a kerékpárutak nyilvántartása

#### Cél:

Az erőforrások koncentrálása a kerékpáros turizmus gerincét jelentő törzshálózat elemek kiépítésére, hogy összefüggő, versenyképes turisztikai hálózat legyen a szétaprózott szakaszok helyett.

Jó minőségű tervek biztosítása az infrastrukturális fejlesztések előkészítésére.

#### Tevékenységek:

Egységes informatikai adatbázis és hozzáférést biztosító felület (honlap) létrehozása a kerékpárutak nyilvántartásához, monitoringjához („KENYA”)

Nyomvonaltervek elkészítése és egyeztetése

Engedélyes tervek elkészítése és engedélyeztetése

#### Felelős szervezetek:

GKM, 3K

- adatbázis felépítése, kezelése és megjelenítése („KENYA”)
- adatok szolgáltatása a közúthálózat kerékpározható elemeiről a „KENYA”-hoz
- országos kerékpárúthálózati elemek nyomvonaltervezése
- pályázati rendszer működtetése a hivatásforgalmi kerékpárutak, az elsőrendű országos kerékpárúthálózati elemek és az EuroVelo szakaszok engedélyes tervezésének támogatására
- részvétel nemzetközi Interreg projektekben a know how csere érdekében

ÖTM, Váti Kht

- Az új OTRT szerinti törzshálózati elemek egyeztetése és véglegesítése
- Az OTRT „karbantartása”, a különböző szintű tervek összehangolása RFT-ok:
- Az OTRT alapján regionális tervezés és döntés az országos és regionális törzshálózati elemekről
- Törzshálózati elemek és hivatásforgalmi kerékpárutak engedélyezési tervezésének támogatása utólagos elszámolással az építési projektek keretében (ha nem nyert támogatást korábban GKM forrásból)

Civil szervezetek:

- Adatok szolgáltatása a rendelkezésre álló kerékpárutakról és minőségükről
- Részvétel a hálózattervezésben Önkormányzatok:
- Komplex építési projektek előkészítése (útépítés, pihenőhelylétesítés, kitáblázás), engedélyes tervezéssel, szervezeti tervezéssel.

KÖVIZIG-ek:

- Komplex építési projektek előkészítése (útépítés, pihenőhelylétesítés, kitáblázás), engedélyes tervezéssel, szervezeti tervezéssel,

KVVM, RFT-ok, NFÜ:

- Adatok szolgáltatása a megvalósult tervezési és építési projektekről

**Indikátorok:****2006:**

1 db 1 db informatikai rendszerterv,  
800 km nyomvonalterv az EuroVelo kerékpárúthálózati elemekre

**2008:**

1 db működő adatbázis rendszer - teljes körű, naprakész adatbázis minden hazai kerékpárútról (jelenleg 2367 km) és a kijelölt kerékpáros túraútvonalakról

**2009:**

a teljes EuroVelo és az elsőrendű törzshálózat nyomvonaltervei – 3340km

**2012:**

a teljes elsőrendű hálózat (2364 km) hiányzó szakaszainak és a hivatásforgalmi kerékpárutak engedélyes tervei

**Finanszírozás forrásai:**

3K működési források: adatbázis kezelés, koordináció

Útpénztár, Kerékpárútalap: az informatikai és monitoring rendszer („KENYA”) kiépítése, tanulmánytervezés, engedélyes tervezés támogatása

Civilek: önkéntes munkaerő az adatok feltárására a „KENYA”-hoz

Önkormányzatok, KÖVIZIG-ek: engedélyes tervezéshez saját forrás biztosítása

### 3.1.2. Országos turisztikai kerékpárút törzshálózat kiépítése

#### **Cél:**

Az országos turisztikai kerékpárút törzshálózat kiépítése a turisták igényeinek megfelelően, de költséghatékony módon (ahol lehet kifizetődő attraktív mellékutak bevonásával).

Az 1.- 3. hely a kerékpárosturisztikai szempontból legkedveltebb közép-európai országok listáján a versenyképes turisztikai útvonalak révén.

#### **Tevékenységek:**

Pályázati rendszerek működtetése, ahol a projektek támogatása csak az OTRT-ben definiált törzshálózat és egyértelmű, egységes, mérhető projekt kiválasztási kritériumok (turisztikai vonzerők, alternatív kerülőút távolsága stb.) mentén történik.

Komplex építési projektek megvalósítása és a karbantartó hálózatok megszervezése

Az országos hálózati elemek folyamatos minőségi ellenőrzése

#### **Felelős szervezetek:**

GKM, 3K:

- szakmai koordináció a különböző szervezetek által működtetett pályázati rendszerekhez, fejlesztésekhez
- az EuroVelo kerékpárúthálózat kiépítésének finanszírozására kiírt pályázatok koordinációja, projektek ellenőrzése
- a projektek helyszíni műszaki ellenőrzése

Regionális Fejlesztési Tanácsok

- a regionális operatív programok keretében az országos kerékpáros törzshálózati elemek („nem EuroVelo” részeinek) kiépítésének támogatása, mérhető, a központival azonos kritériumok mentén.

KVVM

- az árvízvédelmi töltéseken haladó szakaszoknál az árvízvédelemből eredő többletköltségek biztosítása
- a KÖVIZIG-ek az árvízvédelmi töltéseken futó projektek esetében projektgazdaként is megjelenhetnek.
- A KEOP keretében megvalósuló projektekben a burkolt töltéskorona kerékpáros céloknak is megfelelő kiépítése

FVM

- a kerékpáros túraútvonalként is funkcionáló összekötő mezőgazdasági utak építésnek kiemelt támogatása

NFÜ

- A kerékpáros pályázati rendszerek összehangolása
- A más projektekben a horizontális kerékpáros szempontokról érvényesülését dokumentáló információk összegyűjtése.

Önkormányzatok és társulásaik:

- Az OTRT törzshálózatban szereplő kerékpárutak komplex (építési, fenntartási, promóciós, marketing elemeket tartalmazó) projektjeinek előkészítése és menedzselése

**Indikátorok:**

2006: 1210 km kiépített és kitáblázott törzshálózati turisztikai kerékpárút

2013: 1000 km új turisztikai kerékpárút, sáv kiépítésével, 2340 km kitáblázásával létrejön, az összesen 3340 km kiépített és kitáblázott utat tartalmazó elsőrendű turisztikai törzshálózat.

**Finanszírozás forrásai:**

- GKM, Útpénztár, Kerékpárútalap: 14.000 Millió Ft az EuroVelo kerékpárutak építésének támogatására. A projektek helyszíni műszaki ellenőrzése.
- KVVM KEOP, Vízügyi források: folyómenti útvonalak árvízvédelmi munkálatai keretében kerékpározásra is használható üzemi utak építése
- KVVM, Vízügyi források: saját forrás – árvízi védvonalakon történő kerékpárút építés társfinanszírozása
- ROP-ok – a „nem EuroVelo” törzshálózati elemek finanszírozása. Összesen 14.000 Ft
- ÚMVP – mező és erdőgazdasági, összekötő utak építése és felújítása keretében.
- Önkormányzatok saját forrása 2.000 – 3.000 millió Ft

### 3.1.3. Közlekedési célú kerékpárúthálózat kiépítése

#### **Cél:**

A helyi és helyközi mindennapi kerékpározáshoz szükséges úthálózat megteremtése a kerékpárosok igényeihez és a forgalmi helyzethez alkalmazkodó műszaki megoldásokkal.

#### **Tevékenységek:**

Önálló kerékpárutak, kerékpársávok, nagyon indokolt esetben gyalogosoktól fizikailag is elkülönített gyalog-kerékpárutak megépítése.

Kerékpárutak, sávok létrehozása az útfelújítási, útépitési programokba integráltan.

Forgalomcsillapított övezetek kialakítása a várostervezés, fejlesztés során.

#### **Felelős szervezetek:**

GKM – 3K

- Forrás biztosítása az 1-3 számjegyű főutak menti kerékpárutak elsősorban külterületi, településeket összekötő szakaszainak megépítéséhez. A pályázati rendszer működtetése jól definiált projekt kiválasztási kritériumok mentén úgymint; a használók várható száma, a tehermentesített közút forgalma, személyi sérüléssel járó balesetek száma, infrastrukturális indokoltság, hálózati jelleg.
- A Közlekedési Operatív Program és minden egyéb beruházás keretében a keresztező kerékpáros infrastruktúra kiépítése amennyiben indokolt.
- Az önkormányzati útfelújítási programban a támogatások odaítélésekor a kerékpáros infrastruktúra kiépítésének kötelezővé tétele minden olyan esetben ahol műszakilag lehetséges és indokolt.
- A különböző fejlesztési programok és projektek kidolgozáshoz nyújtott szakmai segítség és koordináció (pl. módszertan kidolgozása a kerékpárosforgalom várható becsléséhez).
- Kerékpáros szempontokat figyelembe vevő protokoll javaslat kidolgozása az önkormányzatok számára (a kerékpáros forgalom kötelező számításba vétele a tervezés, fejlesztés során, a megfelelő műszaki megoldások, partnerség a civilekkel)

RFT-ok:

- Közlekedési - hivatásforgalmi kerékpárútépítési pályázati rendszer működtetése a belterületi kerékpárutak kiépítésére, kiemelt figyelemmel az 1-3 számjegyű utak átkelési szakaszaira. A pályázatok elbírálása azonos szakmai szempontok mentén.
- Település és közlekedésfejlesztési akciókba integrált kerékpárútépítési projektelemekhez támogatások biztosítása.

ÖTM - VÁTI

- A különböző léptékű települési rendezési és szabályozási tervekben a kerékpáros infrastruktúra kidolgozásának kikényszerítése, nyomon követése, ellenőrzése.

NFÜ

- A kerékpáros pályázati rendszerek összehangolása
- A nem kerékpáros projektekben a horizontális kerékpáros szempontokról érvényesülését dokumentáló információk összegyűjtése.

Önkormányzatok és társulásaik:

- A hivatásforgalmi kerékpárút építési, fenntartási projektek előkészítése és menedzselése.
- A KKK által kidolgozott, a kerékpáros szempontokat figyelembevevő protokoll bevezetése

**Indikátorok:**

2013-ig megépül 1000km új, elsősorban közlekedési célokat szolgáló kerékpárút és keréksáv országosan, melyek helyi hálózatokba rendeződnek. A kerékpárutakat és sávokat és kerékpárosbarát útvonalak kötik össze.

**Finanszírozás forrásai:**

- A KÖZOP-ból önálló, új közlekedési célú kerékpáros beruházások finanszírozására a legforgalmasabb (1-3 számjegyű) utak mentén 14.000 millió Ft
- Az Útpénztárból az önkormányzati útfelújítási program keretében a kerékpáros infrastruktúra integrált támogatása.
- Az KÖZOP-ból, más beruházások keretében a kerékpáros infrastruktúra integrált támogatása.
- ROP – a mellékúthálózat mentén és a településeken belül önállóan kialakításra kerülő kerékpárutak és sávok finanszírozására 14.000 millió Ft.
- ROP – okból települési és elővárosi közlekedési projektek, településmegújítási projektek keretében integráltan kialakításra kerülő kerékpárutak és sávok finanszírozása.
- Önkormányzatok: 2.000 – 3.000 millióFt saját forrás biztosítása a kerékpáros pályázatokhoz és további források az egyéb (a kerékpározást integráltan tartalmazó) projektekhez.

### 3.1.4. Kerékpárutak felújítása és karbantartása

#### Cél:

A kerékpárutak egységes és megfelelően jó minőségének biztosítása.

#### Tevékenységek:

- Karbantartási és felújítási modell kidolgozása, mely egységesen és kötelezően alkalmazható az országos törzshálózatba tartozó kerékpárutak és az 1-3 számjegyű főutak melletti kerékpárutak monitoring és karbantartási problémáinak kezelésére. A modellnek definiálnia kell a műszaki (a munkák esedékessége, pontos leírása, eszközigény), pénzügyi (források, költségek), szervezeti (feladatok – felelősök kistérségi léptékben) kérdéseket is.
- Támogatási, monitoring és szankció rendszer létrehozása, mely kezeli a kerékpárutak karbantartásával kapcsolatos problémákat.

#### Felelős szervezetek:

Önkormányzatok és társulásaik

- A felújítási és karbantartási projektek működtetése

GKM – 3K - Magyar Közút Kht.

- A modell kidolgozása.
- Támogatás a modell bevezetéséhez normatív alapon és/vagy természetbeni juttatás formájában.

Magánszektor

- Hozzájárulás a költségekhez a turisztikai kerékpárutak mentén

Civil szervezetek

- Az elvégzett munkák ellenőrzése, a „KENYA” folyamatos informálása.

#### Indikátorok:

2006: a kerékpárutak 0%-ról mondható el hogy az egységes rendszer szerint karbantartott

2007: elkészül az országosan alkalmazható fenntartási és felújítási rendszer modellje.

2008: 100%-ban működik a támogatással kiépült kerékpárutakon a monitoring (az információs rendszerre alapozva).

2013: az országos hálózati elemek és az 1-3 számjegyű főutak 100%-n működik a kerékpárút karbantartási rendszer.

#### Finanszírozás forrásai:

Országos hálózati elemek és 1-3 számjegyű utak melletti kerékpárutak:

- Központi forrás
- Önkormányzat
- Egyéb forrás (magán)

Helyi vagy térségi jellegű kerékpárutak:

- Önkormányzat
- Egyéb forrás (magán)

### 3.1.5. A kerékpártárolók és parkolók kialakítása

#### **Cél:**

A kerékpárosok számára szükséges kiegészítő infrastruktúra kiépítése, azaz kerékpártárolók a közintézményekben, szolgáltató centrumokban, lakótömbökben.

#### **Tevékenységek:**

- A kerékpártárolókra vonatkozó építési jogszabályok (minimum kerékpártárolószám előírása) módosítása.
- A kerékpártárolók, rámpák kiépítésének előírása és támogatása minden központilag támogatott projekt esetén.
- Helyi kerékpártároló /támasz projektek indítása önkormányzati és magán szféra támogatásával.

#### **Felelős szervezetek:**

Civil szervezetek

- Javaslatok kidolgozása.
- A modell népszerűsítése

ÖTM

- A javaslatok egyeztetése, a kerékpártárolókra vonatkozó központi építési jogszabályok (OTÉK) módosítása.

NFÜ:

- Az Európai Unió támogatással megvalósuló projektek keretében a kerékpáros szempontok horizontális érvényesítése.

GKM

- Modell kidolgozása „kerékpártároló projektek” indítására amely tartalmazza a kerékpárosok számára elfogadható műszaki megoldásokat, a finanszírozás rendszerét (legalább részben a magánszféra forrásaira támaszkodva) és a kommunikációs eszközök, szerződések mintáit.

Magánszféra

- A kerékpártároló projekt támogatása a promóciós és CSR lehetőségek kihasználásával.

Önkormányzatok

- Az OTÉK módosított előírásaira alapozva a települési szabályozás kidolgozása

#### **Indikátorok:**

2006. A beruházásoknál esetlegesen érvényesülnek a kerékpárok elhelyezésére vonatkozó szempontok.

2009. Valamennyi beruházásnál figyelembe veszik a kerékpárok elhelyezésére vonatkozó szempontokat.

#### **Finanszírozás forrásai:**

A költség külön nem kimutatható, kivéve a kerékpártároló – parkoló projektet, melynek előkészítése még nem fejeződött be.

### **3.1.6. Képzés és ismereterjesztés a minőségi kerékpárutak érdekében**

#### **Cél:**

A kerékpáros infrastruktúra tervezésével és építésével foglalkozók képzése, továbbképzése nyomán jó minőségű, jól használható, biztonságos kerékpárutak, kerékpársávok, forgalmi megoldások.

#### **Tevékenységek:**

- Műszaki előírások bevezetése, segédlet a tervezőknek
- A kerékpáros infrastrukturális beruházásokat végzők
- A tervezők, fejlesztők képzése
- A tervezők, fejlesztők továbbképzése

#### **Felelős szervezetek:**

GKM

- Tervezői segédlet kidolgozása és terjesztése a kerékpáros infrastruktúrát fejlesztőknek a 2006. december 1-én elfogadott Műszaki Előírásra alapozva.
- Kutatás és értékelés a kerékpáros infrastrukturális megoldások hatékonyságának növelése érdekében

OKM, mérnökképző egyetemek, főiskolák

- Kerékpáros infrastruktúra fejlesztés és tervezés egyetemi szintű oktatása speciális kollégium, majd szakirány keretében

Magyar Útügyi Társaság

- A műszaki előírások bevezetése, terjesztése.
- Önálló szakmai fórum létrehozása (konferencia formájában vagy klubszerűen)
- Az új eredménynek terjesztése a szakmai fórumokon (Útügyi napok, média).

#### **Indikátorok:**

2007: a kerékpáros útügyi műszaki előírás bevezetése

2008: Kerékpáros infrastruktúra építési „kézikönyv” segédlet

2010: Kerékpáros infrastruktúra szakirányú továbbképzések mérnököknek

#### **Finanszírozás forrásai:**

GKM - Kerékpáros infrastruktúra építési „kézikönyv” segédlet kidolgoztatása, fórumok és a kutatás támogatása

OKM – Az iskolarendszerű képzések finanszírozása

Magánforrás – A továbbképzések költségtérítésessé tehetőek a résztvevők számára.

### **3.1.7. Kerékpárkölcsonzó rendszerek**

#### **Cél:**

A városi közlekedésben a kerékpárral nem rendelkezők számára a kerékpáros közlekedés, mint alternatíva biztosítása.

A kerékpár nélkül érkező, kerékpárt szállítani nem kívánó turisták számára a kerékpárral történő túrázás lehetőségének biztosítása.

#### **Tevékenységek:**

- Városi kerékpárkölcsonzó rendszerek létesítése, ahol a kerékpárokat automaták segítségével bankkártyával, mobiltelefonnal egy városi zónán belül felvenni és leadni lehet.
- Turisztikai kerékpárkölcsonzó rendszerek létesítése, ahol a kerékpárokat a szerződött partnereknél felvenni és leadni lehet.

#### **Felelős szervezetek:**

GKM

- Szakmai segédanyag kidolgozása, módszertani segítség.
- Támogatás a városi kerékpárkölcsonzó rendszerek kiépítéshez.

Regionális Fejlesztési Tanácsok:

- Támogatás a térségi, turisztikai kerékpárkölcsonzó rendszerek kiépítéshez.

Önkormányzatok és társulásaik, civil szervezetek, vállalkozások:

- A projektek gazdái lehetnek.

#### **Indikátorok:**

2006: nem működik városi kerékpárkölcsonzó, 1 regionális turisztikai kerékpárkölcsonzó működik

2007. Módszertani tanulmány kidolgozása városi és turisztikai kerékpárkölcsonzók létesítésre

2013: Budapesten és 5 vidéki nagyvárosban városi kerékpárkölcsonzórendszer működik, 3 régióban (Nyugat-Dunántúl, Duna mente, Balaton) turisztikai kerékpárkölcsonzórendszer működik.

#### **Finanszírozás forrásai:**

Az KÖZOP intermodalitás keretében vagy hazai forrásokból városi kerékpárkölcsonzók támogatása.

ROP-ok, határon átnyúló programok– turisztikai kerékpárkölcsonzók támogatása.

## **3.2 Kerékpáros közlekedés és biztonság**

### **3.2.1. Kerékpár és közösségi közlekedés összekapcsolása**

#### **Cél:**

a nagyvárosok, elővárosok forgalmi terhelésének csökkentése  
a közlekedési módok közötti átjárhatóság (intermodalitás) biztosítása.

#### **Tevékenységek:**

A pályaudvarok, nagyobb kötőtpályás és a kiemelt helyi közösségi közlekedési megállóhelyek közlekedési rendszerekbe való bekapcsolásába (P+R rendszer kerékpárra való alkalmazása a B+R, azaz biztonságos biciklitárolók).  
Biciklik szállításának megoldása a vonaton, távolsági buszokon, egyes kötőtpályás közlekedési eszközökön a járművek és a szabályozás átalakításával.

#### **Felelős szervezetek**

GKM

- Támogatás és módszertan biztosítása

MÁV és más közlekedési társaságok (GYSEV, BKV, VOLÁN)

- A járművek és állomások kerékpárosbaráttá tétele
- Kerékpárosbarát tarifa rendszer

Civil szervezetek:

- Javaslatok kidolgozása és a megvalósítás ellenőrzése

#### **Indikátorok:**

2006: MÁV 50 vasúti kocsit alakított át kerékpárral történő szállításra

2010: A kiemelt üdülőkörzetek megközelítése kerékpárszállítással vonaton és a kiemelt kötőtpályás közlekedési eszközökkel, kiemelt autóbuszvonalakkal lehetséges.

2013: A MÁV valamennyi vonata és a kiemelt kötőtpályás közlekedési eszközök, kiemelt autóbuszvonalak kerékpárszállításra alkalmasak.

2008 Pilot project indítása egy fővárosi agglomerációs településen kerékpáros B+R rendszer kialakítására.

2013 A fővárossal vasúti, elővárosi vasúti összekötésben lévő agglomerációs települések B+R rendszerének kialakítása.

#### **Finanszírozás forrásai:**

KÖZOP:

6 vasúti projekt, amelynek célja vonalfejlesztés. A megvalósítani tervezett programokon belül lehetőség van állomásfelújításra és vonatkocsi korszerűsítésre is. Ez keretet adhat a vasúti pályaudvarokon zárható kerékpártárolók létesítésére, illetve kerékpárszállításra alkalmas vasúti kocsik kialakítására.

„Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás” ,illetve a Budapesti elővárosi vasútvonal fejlesztés.

MÁV saját forrás:

MÁV vasúti kocsit tenderekben továbbra is „kerékpárosbarát” kocsik beszerzése

MÁV vasúti kocsijai megkezdett átalakításának folytatása, felgyorsítása.

### **3.2.2. Kerékpáros közlekedés az oktatásban**

#### **Cél:**

Az intézkedés hosszú távú, átfogó célja a hazai közlekedési kultúra javítása, a kerékpározás közlekedésben elfoglalt arányának, jelentőségének növelése. Az intézkedés rövidtávú célja, hogy csökkenjen a kerékpáros gyermekbalesetek száma, de ugyanakkor növekedjen a kerékpárral iskolába járó gyermekek száma. Az intézkedés közvetlen célja, hogy a gyermekek; megismerjék az iskolájukhoz közeli kerékpárutakat, megtanulják-begyakorolják a közlekedési szabályokat illetve a kerékpáros közlekedés technikáját, elsajátítsák az alapvető műszaki ismereteket, felkészüljenek a kerékpáros közlekedésre, túrázásra.

#### **Tevékenységek:**

Akkreditált tanfolyam az oktatók részére. Miután e program új szakmai igényeket támaszt az oktatókkal szemben, szükséges előzetes képzésük, és folyamatos továbbképzésük is. Az akkreditált tanfolyam előkészítése során ki kell dolgozni a képzőknek szóló tananyagot. A képzés egy-egy napot vesz igénybe és csoportonként (iskolánként) 4-5 fő részvételét igényli.

Oktatás a gyermekek részére. Az oktatáson alapvetően az önállóan kerékpározni tudó felső tagozatos gyerekek vesznek részt, de a tanárok a munkaközösségében szerzett tudás segítségével már korábban is megkezdhetik a környezetbarát közlekedés megszerettetését a gyerekekkel.

#### **Felelős szervezetek:**

OKM

- A közoktatási törvénynek való megfelelés, kapcsolattartás az iskolákkal.

Civil szervezetek

- Képzéshez „kerékpáros koordinátor, szakértő” biztosítása

Gazdasági és Közlekedési Minisztérium

- Szakmai és anyagi támogatás a „Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” keretében

Igazságügy és Rendészeti Minisztérium, OBB, ORFK

- Rendőrök biztosítása a képzés egyes elemeihez.
- Kampányelemek finanszírozása a „Közlekedésbiztonsági Akcióprogram” keretében

#### **Indikátorok:**

2007. Pilot projektként 1 iskolából, 5 pedagógust kívánunk kiképezni, 100 gyermeket,

2010. 100 iskolából, 500 pedagógus, 10.000 gyermek

#### **Finanszírozás forrásai:**

„Közlekedésbiztonsági Akcióprogram”

Magánszféra, szponzorok

### **3.2.3. Biztonságos kerékpáros közlekedés és népszerűsítése**

#### **Cél:**

A potenciális kerékpáros közlekedők tájékoztatása a kerékpáros közlekedés előnyeiről, a kerékpározás népszerűsítése  
A kerékpáros balesetek számának csökkentése

#### **Tevékenységek:**

A KRESZ kerékpárosbarát módosítása.  
Kerékpározást népszerűsítő televíziós klippek készítése és sugárzása  
Biztonságos és szórakoztató kerékpározást népszerűsítő szóróanyag készítése  
Kerékpáros biztonságot növelő eszközök (fényvisszaverő) kiosztása  
Közlekedésbiztonsági internetes játék  
Roadshow Magyarország 10 - 15 nagyvárosában.

#### **Felelős szervezetek:**

GKM

- Kezdeményezi és koordinálja a KRESZ kerékpárosbaráttá tételét, képviseli a kerékpárral közlekedők érdekeit,
- Szakmai tartalmat biztosít a promóciós eszközökhöz, programokhoz.
- Anyagi támogatás.

Civilek és a rendőrség:

- Javaslatokat ad a jogszabályokhoz, szakmai tartalmat, személyzetet biztosít a promóciós eszközökhöz, programokhoz.

IRM, ORFK, OBB:

- Javaslatokat ad a jogszabályok módosításához, szakmai tartalmat, rendőrségi személyzetet biztosít a promóciós eszközökhöz, programokhoz.
- A kampány anyagi támogatása

Magánszféra

- Kerékpárgyártók és Kereskedők Szövetségének tagjai szakmai információkkal, pénzügyi és természetbeni szponzorációval segíthetik az információs, promóciós munkát.
- Biztosítótársaságok, illetve a más támogató partnerszervezetek finanszírozhatják a kiosztásra kerülő eszközöket.

Civilek:

- Javaslatokat ad a jogszabályok módosításához, szakmai tartalmat, személyzetet biztosít a promóciós eszközökhöz, programokhoz.

#### **Indikátorok:**

2006: nincs összehangolt, országos kerékpáros közlekedésbiztonsági kampány  
2007: az első összehangolt, országos kerékpáros közlekedésbiztonsági kampány elemek (roadshow)  
2008. az első év amikor a kampány minden eleme tökéletesen funkcionál  
2013: 50%-al kevesebb kerékpáros személyi sérüléssel járó baleset

**Finanszírozás forrásai:**

Közlekedésbiztonsági Akcióprogram

Reklámfelületek értékesítése a honlapon, rendezvényeken és a közlekedésbiztonsági eszközökön

Az infrastruktúrafejlesztés kapcsán az erre engedélyezett 1-5% projektköltség keret terhére.

Civilek önkéntes munkában történő ráfordításai

### 2.3.4. Kerékpáros közlekedés népszerűsítése

#### Cél:

A kerékpárral munkába, felsőfokú oktatási intézménybe járók arányának növelése.

#### Tevékenységek:

- A kerékpárosbarát munkahely pályázati rendszer keretében a GKM nagy, közép és kis vállalat, közintézmény kategóriában „kerékpárosbarát munkahely” címetek ítélt oda. A pályázat célja a kerékpárosokért a legtöbbet tett vállalkozások megjutalmazása. A jó példákat a GKM a média útján és ingyenes kiadványban közzéteszi.
- Az európai kerékpárral a munkába munkába kampányba Magyarország is bekapcsolódik. Ez a gyakorlatban eleinte 2 majd 4 hetes kampányidőszakokat jelent, ún. lottó módszerrel. A kerékpárral munkába járók vehetnek részt és a megtett km-ek gyűjtésével növelik esélyüket a fődíjakra vagy a kisebb ajándékokra. A résztvevők „munkahelyi teamként” is nevezhetnek, ekkor meg kell adniuk egy kontaktszemélyt. A kerékpárral történő munkába járást ingyenesen kapott plakáton vezetheti a csoport, hogy mindenki lássa ki hol tart, de egyedileg interneten is be lehet kapcsolódni.
- A kampány ideje alatt a honlapról, az újságból és hírlevelekből lehet tájékozódni a fő számokról és érdekes kis színesekből (ki hogy áll és gördül).
- A meghatározott mennyiségű kerékpáros ingázást (pl. a kampány ideje alatt min. 40%) felmutatók diplomát is kapnak az elért teljesítményükről. A teljes kampányról beszámol az országos nyomtatott és elektronikus média.

#### Felelős szervezetek:

##### GKM

- A projekt lebonyolításához szervezi kerékpárosbarát munkahely pályázati rendszert, a média megjelenéseket.

##### Civil szervezetek

- Az Európai Kerékpáros Szövetség biztosítja a know-how-t valamennyi kampányhoz.
- A hazai kerékpáros civil szervezetek részt vesznek a pályázatok értékelésben, lebonyolítják a kampányt.

#### Indikátorok:

2006: nincs kerékpáros kampány, 3% a kerékpár aránya a munkába járásnál

2007. Az első kerékpárral a munkába kampány

2008: 5.000 résztvevő a kampányban, A kerékpárosbarát munkahely rendszer normatívvá alakítása után 20 munkahely kapja meg a címet.

2013: 25.000 résztvevő a kampányban, 10% a kerékpár aránya a munkába járásnál, A kerékpárosbarát munkahely címet 200 munkahely kapta meg.

#### Finanszírozás forrásai:

GKM –hez Zöldkártyából befolyó források hazai forrás biztosítására

EU - A promóciós eszközökre és a projekt managementre 75% támogatás nyerhető el a DG Sanco-tól.

A TAMOP keretéből további támogatás nyerhető el.

Magán, szponzori források a nyeremények, ajándékok, médiamegjelenés finanszírozására

### **3.2.5. Minőségi kerékpár program**

#### **Cél:**

- A minőségi kerékpárok arányának növelése a kereskedelemben a balesetveszély csökkentése érdekében.

#### **Tevékenységek:**

Az EU official journal publikálta a műszaki ajánlások bevezetése Magyarországon.

Védjegy bevezetése, mely a kerékpárosok számára tesztekre alapozva lehetővé teszi a megfelelő kerékpárok felismerését.

Hirdetések és szakcikk a médiában.

#### **Felelős szervezetek:**

GKM:

- A műszaki előírások bevezetése termékfelelősségi alapon

Civil szervezetek:

- A „hitelesség” biztosítása a védjegy tanúsításával, szakcikkkel.

Fogyasztóvédelmi felügyelőség:

- Tesztelés és vizsgálat.

#### **Indikátorok:**

2006: Az eladott kerékpárok 15%-a minőségi kerékpár.

2013: Az eladott kerékpárok 35%-a minőségi kerékpár.

#### **Finanszírozás forrásai:**

A promóciós tevékenységet teljes egészében a kerékpárgyártók és kereskedők kell hogy finanszírozzák.

### **3.2.6. Kerékpárosbarát település program**

#### **Cél:**

a települések kezdeményezéseinek bátorítása a kerékpárosbarát fizikai és intézményi környezet kialakítására  
olyan (nem anyagi) motivációs rendszer kidolgozása, amely elismeri a települések e téren kifejtett erőfeszítéseit.  
a jó példák, gyakorlatok elterjesztése

#### **Tevékenységek:**

2006-ban elindult pályázat továbbfejlesztése, amely az önkormányzatok példamutató intézkedéseit és kezdeményezéseit díjazza. A fejlesztés iránya, hogy a díjat normatívvá tesszük (objektív kritériumok eléréséhez kötjük) és térségek számára is kiterjesztjük.

A kerékpárosbarát települések pozitív példáit bemutató „best practice” kiadvány készítése és terjesztése.

Tanulmányutak, konferenciák települési vezetők, tervezők részére.

#### **Felelős szervezetek:**

GKM

- Pályázati felhívás elkészítése, meghirdetése, feldolgozása, értékelése, díjazása
- Az eredmények terjesztése

Civil szervezetek

- Részvétel az értékelésben
- A települések felkészítésének segítése

Kerékpárosbarát település konferencia Önkormányzatok:

- A település fejlesztés és adminisztráció kerékpárosbaráttá tétele.

#### **Indikátorok:**

2006: kategóriánként 1-1 győztes

2013: a nyertesek a kritériumokat már tökéletesen teljesítik

#### **Finanszírozás forrásai:**

GKM működési költség.

A résztvevő önkormányzatok saját működési költségkerete.

### 3.3. Turizmus

#### 3.3.1. Országos Kerékpáros Turisztikai Promóciós és Információs Projekt

**Cél:**

Magyarország, mint kerékpárosturisztikai célpont ismertségének és kedveltségének növelése

A hazai kerékpárosturisztikai célterületek ismertségének és kedveltségének növelése

A kerékpáros turizmus támogatottságának növelése a döntéshozók és a helyi lakosság körben

A kerékpáros turisták teljeskörű informálása

A kerékpáros turisztikai országmarketing hatékonyságának növelése (egységnyi ráfordításra több hatás)

**Tevékenységek:**

Országos kerékpárosturisztikai honlap létrehozása

Magyarországot népszerűsítő kerékpárosturisztikai kiadvány készítése 100.000 példányban

Az ország területén megjelenő kerékpárosturisztikai kiadványok koordinációja és védjegyzése

Részvétel minimum 3 hazai (Budapest + 2 vidéki) és 6 külföldi vásáron (pl. ITB – Berlin, IFMA – Cologne, Friedrichshafen, Milano 2007, Tübingen, Stuttgart)

Banner reklám

Study Tour – finanszírozható szaklapok, sportújságírók közönséglapokról

Kerékpáros turisztikai információs iroda

**Felelős szervezetek:**

Civil szervezetek:

- adják, a friss szakmai beltartalmat (útadatok, túraútvonalak, kerékpárosbarát vállalkozások arculattal és friss adatbázissal)

GKM, KKK

- Adatbázist, háttértérképeket biztosít a kerékpárutakról és kerékpározható utakról

ÖTM, Magyar Turizmus Rt.

- Biztosítja a vonzerő leltárt, internetes felületet, nyomtatási kapacitást, vásári részvétel lehetőségét,
- koordinációs háttérrel a térségi turisztikai fejlesztések és turisztikai promóciós akciók felett

MÁV

- Információkat, az aktivisták részére utazási kedvezményeket biztosít.

A megvalósítás konzorciumi formában történhet ahol a vezető partner civil szervezet lehet.

**Indikátorok:**

2006. európai kerékpáros turisztikai piacon 1 %-os részesedés.

2013. európai kerékpáros turisztikai piacon 2013-ra a 4-5%, belföldön 10%-os arány.

**Finanszírozás forrásai:**

Civilek önkéntes munkában történő ráfordításai.

MT Rt – a kiadványok, study tour-ok, vásári megjelenés, iroda biztosítása.

Reklámfelületek értékesítése a honlapon.

A kerékpárosbarát szolgáltatók tagdíjainak egy része.

Szolgáltatások a térségi turisztikai projektek hordozószervezetei részére.

### 3.3.2. Kerékpáros turizmus fejlesztési térségi mintaprojektek

#### **Cél:**

Egy-egy kerékpárosturisztikai szempontból kiemelt térségben, vagy útvonal mellett versenyképes turisztikai mintaprojektek megvalósítása és működtetése.

#### **Tevékenységek:**

A kijelölt területen található turisztikai attrakciók, korlátozó tényezők felmérése és értékelése

A kijelölt területen található kerékpáros infrastruktúra és közösségi közlekedési kapcsolatok felmérése és értékelése

A kerékpáros turisztikai termék és útvonaltervezés.

Az útvonal/ak kijelölése (kitáblázás, esetleg pihenőhelyek)

A kerékpárosbarát vállalkozói hálózat megszervezése

A fenntartást szolgáló PPP hálózat megszervezése.

A térség/útvonal promóciója (honlap, térkép, prospektus, study tour, szakcikk).

#### **Felelős szervezetek:**

RFT-ok:

- Mintaprojektek támogatása ROP-okból.

ÖTM, VÁTI:

- Egyértelmű, határozott szakmai koordináció szakmai és arculati elemek egységesítése érdekében.
- Határmenti pályázati programok a mintaterületek finanszírozására.

GKM, KKK:

- Hálózati koordináció

FVM:

- A kerékpáros turizmus fejlesztése érdekében az Erdőtörvény módosítása a kerékpározás megkönnyítése érdekében.

Önkormányzati társulások

- A projektek hordozószervezetei.

Civil szervezetek:

- A projektek hordozószervezetei, menedzserei vagy ellenőrzői vagy generálói.

#### **Indikátorok:**

2006. 6 mintaterület kb. 1000km kijelölt kerékpáros túraútvonal

2013. min 3500 km kijelölt kerékpáros túraútvonal

#### **Finanszírozás forrásai:**

A kiépítés egyszeri költsége térségenként, vagy utanként kb 20-30 millió Ft, éves fenntartási költsége kb. 5-7 millió Ft kb. 200-300km-es hálózatokkal számolva.

A forrása a ROP-okból komplex turisztikai projektek, vonzerőfejlesztések részeként vagy az infrastruktúrafejlesztés kapcsán az erre engedélyezett 1-5% projektköltségkeret terhére.

### **3.3.3. Országos Kerékpárosbarát Vállalkozói Hálózat**

#### **Cél:**

Egységes, országos kerékpárosbarát vállalkozói hálózat létrehozása.

#### **Tevékenységek:**

Minősítési rendszer kidolgozása legalább 2 kategóriában, azaz összetett kerékpáros szolgáltatást nyújtó „bike hotel”, minősített kerékpárosbarát szolgáltató.

A mintaprojektek keretében térségenként, útvonalak mentén megszerveződő kerékpárosbarát vállalkozó hálózatok koordinációja.

Az egyedileg jelentkező vállalkozók minősítése.

A szerződött vállalkozók ellenőrzése.

#### **Felelős szervezetek:**

Magyar Turizmus Rt.:

- A vállalkozói hálózat szervezéshez adatbázisok szolgáltatása,
- segítség a tagdíjak begyűjtésében.

Civil szervezetek:

- Minősítés és minőség-ellenőrzés.
- Koordináció

GKM:

- Az arculatot biztosítja korábbi projektjeire alapozva.
- A GOP keretében támogatási lehetőséget biztosít a vállalkozóknak

#### **Indikátorok:**

2006: 100 vállalkozó több, kisebb nagyobb, többé - kevésbé működő térségi hálózatban

2013: 500 kerékpárosbarát vállalkozó az országos hálózatban

#### **Finanszírozás forrásai:**

A térségi turisztikai mintaprojektekből és a vállalkozói hozzájárulásokból finanszírozható a hálózat szervezése.

A vállalkozások hozzájárulásai, a reklám és egyéb bevételek finanszírozzák a fenntartást.

### **3.4. Kerékpársport, rekreáció és közösségi élet**

#### **3.4.1. Kerékpársport utánpótlásnevelési program**

##### **Cél:**

A program átfogó célja, hogy már rövid távon is növelje a kerékpár sport ismertségét és népszerűségét az utánpótlás korosztály körében.

A program középtávú célja, hogy megteremtse a kerékpáros versenysport széleskörű bázisát, akik 2009-ben már a Magyar Kupa futamain is megjelennek.

A program közvetlen célja, hogy 2008 – ban 15 helyen utánpótlásnevelési mintaprojektet valósítsunk meg, 450 gyermek részvételével, majd régióként bajnokság megrendezésével.

A 2007-ben induló program tapasztalatai alapján, 2008 – re növelni kívánjuk a csoportok számát és minden megyében megyei bajnokságot kívánunk kiírni. Később a program kiterjeszhető a kerékpározás egyéb területeire.

##### **Tevékenységek:**

Tekintettel arra, hogy az utánpótlásnevelés legfontosabb, jelenleg hiányzó feltétele a képzett és motivált edzők megléte, legelőször ezt kell megteremteni. Egy „kézikönyvet” szeretnénk készíteni a nemzetközi szövetség (UCI) és a külföldön már meglévő anyagokra alapozni.

Az edzők a már meglévő (eddig képzetlen) klubvezetők és a vállalkozókedvű testnevelő tanárok közül kerülnek ki. A képzési lehetőséget széles körben meg kell hirdetni. Az edzők számára motivációként kedvezményes (beszerzési áron vagy ingyen) minőségi kerékpárt kell biztosítani.

Az edzésprogram elsajátításához – külföldi trénerekkel (a UCI bevonásával) - kiképezzük az edzőket.

Az iskolai - városi promóciós akciókat kívánunk szervezni az edzők részvételével figyelemfelkeltés, toborzás céljából.

A foglalkozások keretében 30 – 30 gyermekkel fog 2-2 edző iskolán kívüli programok keretében foglalkozni.

A „diákolimpiai” mozgalom keretében helyi és régiókénti versenyeket szeretnénk rendezni.

Az országos döntőre jelentős országos írott és elektronikus média érdeklődés mellett.

A folyamatos utánpótlás megteremtéséhez az edző – testnevelő tanár továbbképzésbe a kerékpározás beépítése szükséges (mint kötelezően választható tantárgy).

Az iskolák mellett országosan legalább egy helyen sportiskolai képzés beindítása.

##### **Felelős szervezetek:**

Magyar Kerékpáros Szövetség, Magyar Mountainbike Szövetség

OKM - Az információ terítése az iskolák felé, TE tanártovábbképzések.

##### **Indikátorok:**

2006: nincs összefogott utánpótlásnevelési projekt csak elszigetelt „versenystállók

2008: 15 helyen, 450 gyermek részvételével

2013: 50 helyen utánpótlásnevelési mintaprojektet valósítsunk meg, 1500 gyermek részvételével, 1 sportiskola kerékpáros osztállyal

##### **Finanszírozás forrásai:**

NUSI – BOK támogatás a mintaprojekt elindításához

Szponzoráció.

### **3.4.2. Kerékpáros létesítmények és fenntartásuk**

#### **Cél:**

- Egy gazdaságilag önfenntartó, komplex kerékpáros, szolgáltató, Budapesti Kerékpáros Központ létrehozása a zuglói Millenáris Kerékpáros stadionban, amelyben a kerékpáros szakmai profil mellett, a kerékpározáshoz kapcsolódó, de új funkciók (sport, oktatás, rekreáció, kereskedelem, vendéglátás, turisztikai szolgáltatások, irodák) jelennének meg, magántőke bevonásával.
- Vidéki kerékpáros központok létrehozása
- Általános iskolákhoz kapcsolódó kerékpáros oktatási parkok létrehozása.
- Rekreációs céllal városi kerékpáros parkok (edzőpályák) kijelölése, létrehozása.

#### **Tevékenységek:**

- Millenáris Munkacsoport működtetése
- Létesítmény fenntartási és fejlesztési koncepció kidolgozása és megvalósítása
- Projectek kidolgozása, kiajánlása a magánszférának
- Vidéki mintaprojectek indítása

#### **Felelős szervezetek:**

- Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium -
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium – miniszteri megbízott
- Oktatási Minisztérium
- Fővárosi Önkormányzat
- Magyar Kerékpársportok Szövetsége
- Önkormányzat

#### **Indikátorok:**

2006: nincs a kerékpárosokat kiszolgáló centrum, szakértő felügyelettel működtetett közlekedésbiztonsági parkok, sem rekreációs vagy edzőpályák.

2007: Millenáris koncepció elkészítése

2013: önfenntartó Budapesti Kerékpáros Centrum létesítése, 5 vidéki mintaproject indítása (kerékpáros központ, és iskolai biztonsági-park).

#### **Finanszírozás forrásai:**

Az állami, önkormányzati támogatás az ingatlanok rendelkezésre bocsátásával történhet, a beruházás a magántőke bevonásával valósulhat meg, úgy hogy az alternatív (nem kerékpársport) célú használatból eredő bevételek a befektetés megtérülését és a létesítmény üzemeltetési költségeit biztosítsák.

### 3.4.3. Amatőr sport és kerékpársport nagyrendezvények

#### Cél:

A már működő mtb maratonok színvonalának és résztvevői számának további emelése  
Országúti kerékpáros maratonok (tömegsport rendezvények) szervezése.  
Nemzetközileg elismert eseményekkel a sportág népszerűségének növelése  
Nyeréses események szervezésével a szövetség(ek) és a sportszervezetek bevételeinek növelése (amelyet visszaforgathatnak a szakmai fejlesztésekbe)

#### Tevékenységek:

- Mountain bike maratonokon a rövid távú versenyek bővítése,
- Túravezetési futamok indítása a versenyek előtt/után
- Országúti maratonok indítása, esetleg ráépülve már működő, de nem kellően hatékony országúti rendezvényekre.
- Profi országos (több napos) és regionális (1-3 napos) országúti események szervezése. A profi versenyek mellett amatőr kiegészítő események szervezése is ajánlott.
- Amatőr sportolók részére tömegrendezvények szervezése (lásd: rekreáció)
- A látványos elemekre épülő extrém szakágak részére profi bemutatók szervezése (free-style show) akár más sportágakkal (pl motocross) együtt.
- Kerékpáros világversenyek (EB, VB) szervezése
- Hazai versenyek nemzetközi szintre emelése (minden szakágban)
- A versenyek hirdetése új, a gyerekek által figyelemmel követett csatornákon keresztül
- A versenyek színvonalának és szolgáltatásainak egységesítése.

#### Megvalósító szervezetek

Sportegyesületek, sport- és rendezvényszervezők  
Magyar Kerékpáros Szövetség és szakágai

#### Indikátorok:

##### 2006:

- Négy kiemelt (1000 fő fölötti induló létszám) mtb maraton
- Hat népszerű mtb maraton (300-500 fő induló)
- Négy 300 főt meghaladó induló létszámú országúti esemény
- Egy (1) hazai országúti nemzetközi (UCI kategóriás) verseny szervezése
- Öt mtb UCI kategóriás verseny szervezése
- BMX Európa-bajnoki futam szervezése

##### 2010:

- Három hazai országúti UCI kategóriás verseny szervezése
- Hat mtb UCI kategóriás verseny szervezése
- MTB Eb szervezése

##### 2013:

- Négy hazai országúti UCI kategóriás verseny szervezése, ebből egy első kategóriás
- Nyolc mtb UCI kategóriás verseny szervezése, ebből 3 első kategóriás országúti/pálya EB szervezése
- Hat kiemelt (1000 fő fölötti induló létszám) mtb maraton
- Tíz 500 főt meghaladó induló létszámú mtb maraton
- Tíz 500 főt meghaladó induló létszámú országúti esemény

**Finanszírozás forrásai:**

- szponzorok
- reklám és média bevételek
- önkormányzatok
- állami támogatás
- pályázat

### **3.4.4. Professzionális kerékpársport**

#### **Cél:**

- Kerékpársport ismertségének és népszerűségének növelése
- Licenstes versenyzők számának növelése
- Nemzetközi eredményesség növelése
- Szövetségi szervezeti struktúra tökéletesítése

#### **Tevékenységek:**

- Sportág, mint termék kifejlesztése és kiejánlása szponzorok felé, sportmarketing
- Médiában való nagyobb megjelenés
- Sportág szervezeti rendszerének átalakítása (Szakszövetség és, alszövetségek viszonyának rendezése)
- Szakemberek képzése, edző továbbképzés
- A sportág egységes utánpótlás nevelési koncepciójának kidolgozása
- Szponzorok bevonása

#### **Megvalósító szervezetek**

- Magyar Kerékpársportok Szövetsége és alszövetségei, szakágai
- MKSz tagszervezetei, egyesületek

#### **Indikátorok**

2006:

- 1000 igazolt versenyző
- Világranglistán az olimpiai kvalifikáció határán mozogtunk

2013-ra mit várunk el

- 3-4000 igazolt versenyző
- Legalább két olimpiai szakágban stabil résztvevő nemzet

#### **Finanszírozás forrása:**

- Állami működési és sportszakmai támogatás,
- Pályázatok
- Szponzorok

### **3.4.5. Rekreáció és prevenció kerékpározás**

#### **Cél:**

Az évi 300.000 kerékpárt vásárló magyar állampolgár szemléletének megváltoztatása annak érdekében, hogy rekreációs célra rendszeresen használják az egyébként már meglévő kerékpárjukat.

#### **Tevékenységek:**

- Szakmai (mozgás és élmény) program kidolgozása a különböző célcsoportoknak (rizikó csoportok pl. túlsúlyos gyermekek).
- A kerékpárral már rendelkező „tömegek” megszólítása kommunikációs eszközökkel (Internet, média).
- Kültéri nagy események szervezése (rendszeresen, települési és országos léptékben is)
- Kiscsoportos speciális kurzusok (bentlakásos tábor, rendszeres hétvégi kerékpározás)
- Folyamatos szakmai (edzés, táplálkozástudomány, orvosi) felügyelet mellett
- Az indoor-cycling (kerékpáros fitness) kedvelőinek bevonása a szabadtéri kerékpározás mellett.

#### **Megvalósító szervezetek:**

- Sportegyesületek, sport- és rendezvényszervezők
- Magyar Mountain Bike Szövetség, Magyar Kerékpáros Szakági Szövetség

#### **Indikátorok:**

2006:

Nincs országos kerékpáros rekreációs projekt.

2007:

Projekt tervezés és fejlesztés.

2013:

Országos kerékpáros rekreációs projekt.

#### **Finanszírozás forrása:**

- Szponzoráció
- Pályázatok a TAMOP keretében

## **4. Intézményi háttér**

## 4.1. Miniszteri megbízott

### **Cél:**

A miniszteri megbízotti funkció megtartása a program időtartama alatt.  
A civil kontroll további erősítése a miniszteri megbízotti munkában.

### **Tevékenységek:**

- a kerékpározást érintő területeket képviselő tárcák munkájának koordinálása, az infrastruktúra, területfejlesztés, kereskedelem, oktatás, sport, rekreáció területén,
- vezetésével tárcaközi munkacsoport működtetése
- a kerékpáros stratégia és cselekvési program (Kerékpáros Magyarország Program) végrehajtásának koordinálása
- a program végrehajtásának értékelése
- a program kommunikációja
- a központi (GKM) pályázatok értékelő és tárcaközi bizottságának elnöke, a ROP értékelő bizottságok

### **Indikátorok:**

2006. 4 db értékelő bizottsági ülés, 2 db tárcaközi munkacsoporti ülés

2007. 1 db elfogadott program, 8 + 4 db értékelő bizottsági ülés, 2 db tárcaközi munkacsoporti ülés

2013. 1 db végrehajtott program, 8 + 4 db értékelő bizottsági ülés, 2 db tárcaközi munkacsoporti ülés

### **Finanszírozás forrásai:**

GKM működési forrása.

## **4.2. Kerékpáros Fórum és Tárcaközi Munkacsoport**

### **Cél:**

A tárcaközi, többszereplős egyeztetések helyett a munka egészére fókuszáló, civilekkel kiegészült kerékpáros fórum létrehozása.

A stratégiai, központi kormányzati kérdésekben a tárcaközi munkacsoport egyeztet és dönt.

### **Tevékenysége:**

- a kerékpározással összefüggő, a programban definiált kormányzati feladatok végrehajtásának összehangolása
- a jogszabályok előkészítése
- a program időarányos megvalósulásának értékelése

### **Indikátorok:**

2006. 2 db tárcaközi munkacsoporti ülés

2007. 4 db értékelő munkabizottsági ülés, 2 db tárcaközi munkacsoporti ülés

2013. 1 db végrehajtott program, 4 db munkabizottsági ülés, 1 db tárcaközi munkacsoporti ülés

### **Finanszírozás:**

Nincs

### **4.3. Kerékpáros infrastruktúra projektiroda**

**Cél:**

A tárcaikon átnyúló infrastrukturális fejlesztésekhez kapcsolódó operatív management feladatok elvégzése.

**Tevékenységek:**

A központi hálózati tervezések menedzsmentje és hálózati koordináció.  
Az infrastrukturális pályázati projektek pályázati kezelése.  
A pályázati programok, pályáztatás összehangolása.  
A projektekhez kapcsolódó operatív team-eken belüli együttműködés.

**Felelős szervezetek:**

GKM – 3K – MK Kht :

2 fő állandó munkatárs és iroda biztosítása az infrastrukturális projektekhez

RFT-ok:

Egy-egy kerékpározásért felelős „virtuális” munkatárs biztosítása

**Indikátorok:**

2006: 2 fő UKIG alkalmazott

2007: 2 fő UKIG alkalmazott, valamennyi tárca és RFT biztosít egy-egy virtuális munkatársat

**Finanszírozás forrásai:**

A szervezetek belső működési költségvetése.

## 4.4. Kerékpáros Szakértői Munkacsoportok

### **Munkacsoportok és céljaik:**

A kitűzött szakmai célok megvalósítására a miniszteri biztos szakértői munkacsoportokat hozott létre, amelyek egy adott területen elvégzendő feladatokra tettek javaslatot, munkaprogramot határoztak meg, felelősöket jelöltek ki, mely a program alapja. A jövőben a program végrehajtásához, értékeléséhez nyújtanak szakmai tanácsadó szerepet.

### **Tevékenységek (a már működő csoportok esetén):**

- Közlekedésbiztonság: kresz kerékpárosbaráttá tétele, közlekedésbiztonság növelése
- Oktatás: kerékpáros ismeretek oktatása alap és középfokú oktatási intézményekben
- Turisztika: kerékpáros turisztikai projektek, információs rendszerek
- Sport: Szabadidő és versenysport program és finanszírozási rendszer kialakítása
- Millenáris: A Budapesti Olimpiai Sportközpontok területén lévő Millenáris Kerékpáros Stadion jövőbeni hasznosítása.
- Kerékpárút építés: minőségi szabványok és előírások.
- Közösségi közlekedés: kerékpár és közösségi közlekedés integrációja

### **Indikátorok:**

2006. 7 db szakértői munkacsoport

2013. 10 db szakértői munkacsoport

### **Felelős szervezetek - a bizottságok tagjai:**

- miniszteri megbízott
- érintett társtárca
- magánszféra képviselői
- civil szervezetek

### **Finanszírozás forrásai:**

A szervezetek belső működési költségvetése.

## **4.5. Civil kontroll, részvétel a kerékpáros fejlesztésekben**

### **Cél:**

- A felhasználók - kerékpárosok igényeinek, elvárásainak érvényesítése
- A döntéshozók informálása, szemléletformálása

### **Tevékenységek:**

- A civilek bevonása a projektek, programok előkészítésébe
- A civilek bevonása a döntés előkészítésbe (pályázatok bírálata – SZBB-ba 2 tag delegálása)
- A civilek bevonása a jogszabály előkészítésbe (véleményezési jogal)
- A civilek részvétele az értékelésben (program értékelés a Kerékpáros Fórum keretében)
- A civil szervezetek részvétele a programok menedzselésében

### **Felelős szervezetek:**

#### **Miniszteri megbízott:**

- A civil kontroll lehetővé tétele minden indokolt és lehetséges esetben

#### **Civil szervezetek:**

- Szakértői részvétel a fenti tevékenységekben

## 5. Szinergiák

### **Közlekedésfejlesztési Operatív Program**

A közösségi közlekedési eszközök hatásosságának növelése (a megállóhelyek vonzáskörzete 3x-ra növelhető)

A közúti közlekedésfejlesztési projektek baleset megelőzési céljának erősítése, az autós és kerékpáros forgalom szétválasztásával

### **Gazdaságfejlesztési Operatív Program:**

A hazai kis és középvállalkozások támogatása a kerékpárosturisztikai és szolgáltatási piac szélesítése révén

### **Környezet és Energiafejlesztési Operatív Program**

Környezeti terhelés csökkentése környezetbarát turizmus és közlekedésfejlesztés révén – pl. CO<sub>2</sub> a Kyotoi Egyezménynek megfelelően

Energia függőség csökkentése az emberi „erőforrásra” alapozva, mely ha a kerékpározás eléri a 10-15%-ot a rövidtávú utaknál nem elhanyagolható.

Az árvízi védekezés céljaira is használható kerékpáros infrastruktúra.

### **Vidékfejlesztési Operatív Program**

Vidéki területek népességmegtartó és alternatív jövedelemtermelő képességének növelése a kerékpáros turizmus révén,

A kerékpáros turisztikai célokat is szolgáló infrastruktúra megtérülésének gyorsítása, a hasznosulás növelése

### **Nemzeti Egészségvédelmi Program – TAMOP**

A mozgásszegény életmódra visszavezethető betegségek (pl. cardiovasculáris, emésztőszervi) megbetegedések prevenciója

A légszennyezettségre visszavezethető betegségek (pl. légzőszervi) betegségek közvetett megelőzése a környezetkímélő kerékpáros közlekedés támogatása révén

### **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia**

Az aktív turisztikai célkitűzések elérése a kerékpáros turizmus fejlesztése területén  
Általános a turisztikai célkitűzések (vendégéjszaka szám növelés, termékkínálat diverzifikálás)

### **Közszolgáltatások Korszerűsítése OP**

A magán és civilszféra részvételével megvalósuló mintaszerű, közcélú beruházás, létesítményfinanszírozási és üzemeltetési projektek

A magán és civilszféra részvételével megvalósuló mintaszerű, közcélú promóciós kampányok és projektek

### **Regionális OP-ok**

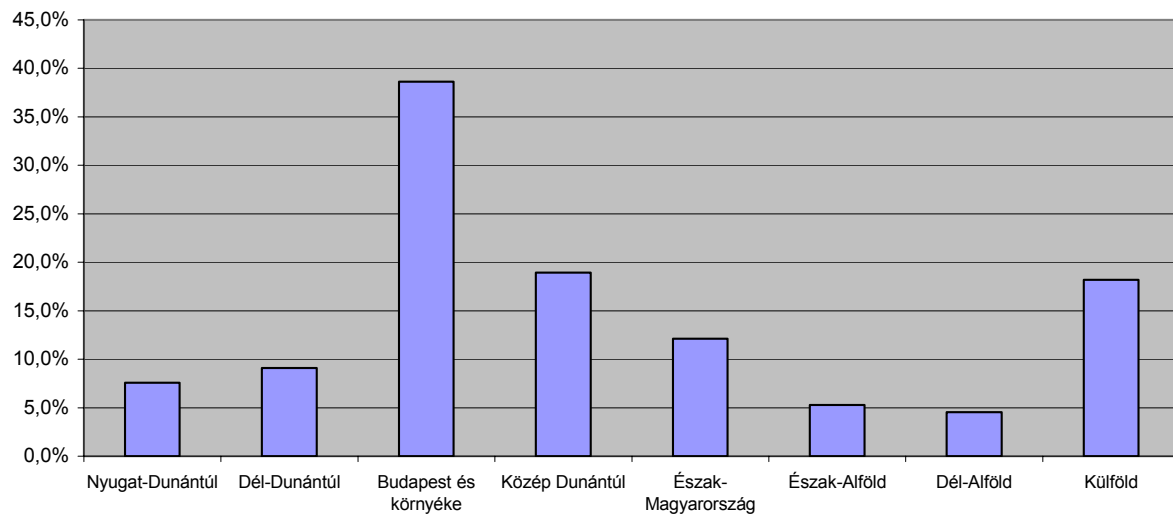
A fent részletezett területeken kívül azok a komplex települmegújítási, turizmusfejlesztési céljainak teljesülését segíti, ahol a kerékpáros közlekedők, turisták szempontjainak és infrastruktúrájának integrációja növeli a beavatkozások hatásosságát

# 1.sz. melléklet.



## 2.sz. melléklet

Melyik régióba menne szívesen kerékpározni, ahol már járt is?  
A válaszadók százalékában, a válaszként megadott földrajzi nevek csoportosításával.



### 3.sz. melléklet





## Meglévő és tervezett kerékpárutak, 2006. évi pályázatok





#### 4. sz melléklet

Prioritások	Intézkedések	GKM	ÖTM	IRM	OKM	KVVM	FVM	PM	FIT NFÜ	ÁRB	RFT-ok	Önkorm	Civilek	Magánszf.
<b>Infrastruktúra fejlesztés</b>	K.út. hálózat tervezés és nyilvántartás	X	x			x	x		x		X	x	x	
	Országos turisztikai k.út hálózat kiépítése	X	X			X	X		X		X	X		
	Közlekedési k.út hálózat kiépítése	X	X						X	x	X			
	K.utak karbantartása	X	x			X				x		X	X	X
	Képzés és ismereterjesztés	X	x								x	X	X	
<b>Kerékpáros közlekedés és biztonság</b>	Kerékpár és közösségi közlekedés	X	X			X		X	X		X	X	x	x
	K. Közlekedési az oktatásban program	X		X	X	X					x	X	X	X
	K. Közlekedésbiztonsági kampány	X		X									X	X
	Kerékpárral a munkába kampány	X				x							X	X
	Minőségi kerékpár program	X											X	X
<b>Turizmus</b>	Kerékpáros turisztikai arculati és minőségi terv	x	X										X	
	Kerékpárosbarát vállalkozói hálózat	X	X						X				X	X
	Kerékpáros turizmus fejlesztési mintaprojektek	x	X						X		X		X	X
	Turisztikai promóciós és információs Program	X	X								X		X	X
<b>Kerékpársport rekreáció és közösségi élet</b>	Kerékpársport utánpótlásnevelés	x	X										X	X
	Kerékpáros létesítmény fenntartási program	x	X						x	x			X	X
<b>Intézményi és pénzügyi háttér</b>	Tárcaközi Munkacsoport	X	X	X	X	X	X	X	X					
	Kerékpáros projektiroda	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X
	Szakértői Munkacsop.-ok	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X
	II.NFT és ktg.vetés	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		

## 5.sz. melléklet Infrastruktúrafejlesztési források áttekintő táblázata

Régió	Források M Ft 2007 - 2013	Elsődleges rendeltetés 2007 - 2013
Évi 2 Mrd Ft hazai forrás	<b>14 000 000, 000</b>	A. EuroVelo turisztikai kerékpárutak (Duna, Tisza menti turisztikai útvonalak)
KÖZOP	<b>14 000 000, 000</b>	B. 1-3 számjegyű főutak mellett, döntően külterületen közlekedésbiztonsági útvonalak
ROP-ok	<b>27 784, 979 766</b>	C. Törzshálózati turisztikai útvonalak (kivéve EuroVelo) D. Belterületen, mellékúthálózat mentén közlekedésbiztonsági útvonalak
<b>Összesen</b>	<b>55 784, 979 766</b>	

Kizárólag kerékpárútépítésre elkülönített források régióként a ROP-ok keretében:

Régió	Források M Ft 2007 - 2013
Közép-Magyarország	<b>3 925, 080 236</b>
Közép-Dunántúl	<b>2 599, 239 814</b>
Nyugat-Dunántúl	<b>1 500, 000 000</b>
Dél-Dunántúl	<b>4 000, 000 000</b>
Észak-Magyarország	<b>4 283, 860 000</b>
Észak-Alföld	<b>4 283, 861 883</b>
Dél-Alföld	<b>7 192, 937 834</b>
<b>Összesen</b>	<b>27 784, 979 766</b>

Forrás: NFÜ

Kerékpárút infrastruktúra támogatása integráltan, nem kizárólagos jelleggel lehetséges továbbá a KEOP (árvízvédelmi utak), ROP (egyéb projektek részeként), ÚMVP (mg.-i utak), önkormányzati útfelújítási program (hazai forrás, GKM) részeként.

