



TeKer

kerékpáros munkaanyag

készült: 2011. augusztus

módosítva: 2011. október

Természetjáró és kerékpáros turizmus, úthálózat és közlekedés fejlesztése

Tartalomjegyzék



Kerékpáros közlekedés és turizmus fejlesztésének koncepcionális alapelvei 3

A turisztikai kereslet alakulása Magyarországon 2004–2010 között 5

Kerékpáros közlekedés és turizmus infrastruktúra-fejlesztése 6

Közlekedési feladatkörök fejlesztése, turisztikai szempontú bővítése 9

Kerékpáros közlekedés és turizmus kapcsolódásai más területekkel 11

Kerékpározáshoz kapcsolódó szabályozási környezet felülvizsgálata 13

A megszüntetett vasútvonalak kerékpárútként való továbbhasznosításának jogi feltételei 17

Finanszírozás 19

1. számú melléklet: Magyarország kerékpáros térképe 21

2. számú melléklet: KeNyi 22

3. számú melléklet: További tanulmányok 24

Előzmények

A Kerékpáros Turizmus Fejlesztési Stratégiája (2009–2015)

Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia (2005–2013)

Kerékpáros Magyarország Program (2007–2013)

Nemzeti Sportstratégia (2007–2020)

Ökoturizmus fejlesztési stratégia (2008–2015)

Az ifjúsági turizmus fejlesztési stratégiája (2010–2013)

Turizmusfejlesztési stratégia, szakmai vitairat (2011)



Kerékpáros közlekedés és turizmus fejlesztésének koncepcionális alapelvei

Magyarország turizmus jövedelemtermelőképesége nemzetközi összehasonlítások alapján az adottságokhoz képest alacsony. Ennek fő oka a turisztikai fogadóképesség, illetve a nyújtott szolgáltatások nem kielégítő volta. A World Economic Forum által publikált turizmus-versenyképességi index rangsorában az adóterhelés mértéke és hatékonysága szempontjából Magyarország nagyon kedvezőtlen helyen végzett, az utolsó előtti lett a ranglistán.

A gazdasági válság a turizmust sem hagyta érintetlenül, ugyanakkor a kerékpáros turizmus nemzetközi előrejelzései alapján a természetközeli turisztikai ágazatokban jelentős potenciál rejlik. Európában egyre elterjedtebbek a komplex kerékpár-turisztikai rendszerek (vonzó desztinációk, tematikus kerékpáros útvonalak, nyaralás közbeni kerékpározás, nehezen megközelíthető attrakciókra szervezett kerékpáros túraszervezés, stb.). Az európai szakmai szervezetek előrejelzései szerint a kerékpáros turizmus az elkövetkező 20 évben 15 milliárd euróval fog hozzájárulni Európa gazdaságához.

Az ország turisztikai attraktivitását és értékét jelentősen növelheti egy innovatív, európai színvonalú kerékpáros politika, valamint modern mobilitás-menedzsment, továbbá a környezettudatos oktatás és képzés. A kormány ezért kiemelten foglalkozik a kerékpáros közlekedés és turizmus területének fejlesztésével, amely a gazdaságfejlesztési és területfejlesztési ágazatban egyaránt újszerű beavatkozásokat és szemléletváltást kíván.

A kerékpáros turisztikai fejlesztések alapját a közlekedési infrastruktúra-fejlesztési projektek eredményes és hatékony megvalósításai jelentik. A kerékpározási hajlandóság és a turisztikai élmény, sport, kaland és tanulás szoros kapcsolatban vannak a biztonságérzettel. Mivel a gyalogosok és a kerékpárosok a közlekedés leginkább sebezhető és sérülékeny résztvevői, a kerékpáros turisztikai hálózat szűk keresztmetszeteinek megszüntetése, a közlekedésbiztonság növelése és az oktatás, népszerűsítés az infrastruktúra fejlesztésének szerves része.

Magyarország domborzati adottságai és hagyományai kedveznek a kerékpáros közlekedés fejlesztésének, ezek azonban csak korlátozottan vannak kihasználva. A változatos, de nem túlságosan tagolt domborzat, a nagy kiterjedésű erdők, a vizes területek nagy száma mind vonzó környezetet teremt a kerékpáros turizmusnak.



A viszonylag sűrű településszerkezet és a kerékpározásra alkalmas mellék-úthálózat rendszeres pihenőket és látnivalókat biztosít a legtöbb régióban. A kerékpáros turizmushoz kapcsolódó infrastruktúra azonban kiépítetlen: a meglévő rövid kerékpárútszakaszok nem alkotnak egységes és egybefüggő kerékpárút-hálózatot, megoldatlan a forgalmasabb szakaszokon a kerékpáros átvezetés, a pihenő-vendéglátó és a szerviz infrastruktúra kiépítetlen. A vasút nincs felkészülve nagy mennyiségben kerékpárok szállítására, megoldatlan továbbá a kerékpárok tárolása, őrzése a látnivalók, megállóhelyek környékén.

A mintegy 3500 km kerékpárút intelligens hasznosításához és a további fejlesztések végrehajtásához célszerű, hogy a természetjáró és kerékpáros turizmus, közlekedés és úthálózat kiemelt fejlesztéséhez illeszkedő, megfelelő humán erőforrásra alapozott kerékpáros munkacsoport lássa el az infrastruktúra-fejlesztési és kapcsolódó feladatokat; a fejlesztéspolitikai, területfejlesztési, innovációs, vidék- és településfejlesztési szegmensek komplex kezelését.

A kerékpáros közlekedés és turizmus koordinációja közös koncepció mentén, az egyes közigazgatási területek összefogásával, széles körű szakmai és civil partnerségben valósulhat meg. A kerékpáros közlekedés koordinációját a hatékony működés érdekében össze kell hangolni a szabadidős kerékpározás fejlesztésével: az együttműködés bázisát a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Infrastruktúráért Felelős Államtitkárságának közvetlen irányítása alá tartozó Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, az érintett minisztériumok, államtitkárságok és háttérintézményeik, valamint országos civilszervezetek és nemzetközi szervezetek jelentik.



A turisztikai kereslet alakulása Magyarországon 2004-2010 között

Külföldi látogatók

- A Magyarországra érkező külföldi látogatók száma 17,6%-kal nőtt (33,9 millió-ról 39,9 millióra), kiadásai ugyanebben az időszakban 44,8%-kal növekedtek (822 milliárd Ft-ról 1190 Mrd Ft-ra).
- Az egy fő egy napjára jutó költség 8,4 ezer forintról 12,4 ezer forintra emelkedett. Az egynapos látogatók száma 39,9%-kal nőtt, a többnapos látogatók száma 22,1%-kal csökkent. Az egynapos látogatások esetén a fajlagos költség 8,9 ezer forintról 10,8 ezer forintra, a többnapos látogatók esetében 8,3 ezer forintról 13,2 ezer forintra nőtt.
- Az összes látogatón belül a turisztikai célú látogatók aránya 37,4%-ról 33,5%-ra csökkent, miközben számuk 12,7 millióról 13,4 millióra nőtt.
- A legfontosabb küldő országok Németország, Ausztria, Egyesült Királyság, Olaszország és Csehország voltak.

Belföldi utazók

- A magyar lakosság utazási aktivitása 39,9%-ról 33,9%-ra csökkent. Mind a rövidebb, mind a hosszabb belföldi utazások esetében mérséklődött az utazási aktivitás.
- A többnapos belföldi utazáson eltöltött napok száma 83,6 millió napról 73,3 millió napra esett vissza (-12,3%). A költség (folyó áron számítva) 211,0 milliárd forint-ról 236,9 milliárd forintra nőtt (+12,3%). A fajlagos költség 28,1%-kal emelkedett, 2524 forintról 3232 forintra.
- A turisztikai célú belföldi többnapos utazások száma 2004-ben 17,8 millió volt, 2009-ben pedig 17,5 millió (-1,4%). Ugyanakkor a turisztikai célú utazások részesedése a 2004-es 91,9%-ról 97,7%-ra nőtt.
- A többnapos belföldi utazások legfontosabb úti célja a Balaton, a Budapest-Közép-Dunavidék, Észak-Magyarország és Dél-Dunántúl volt, addig 2010-ben került a harmadik helyre.





Kerékpáros közlekedés és turizmus infrastruktúra-fejlesztése

A közlekedésszervezéssel uniós szinten, míg a kerékpáros turizmus infrastrukturális fejlesztésével tagállami szinten foglalkoznak az Unió országai. Évente 300 000 kerékpárt adnak el Magyarországon, 5–8 év kerékpárhasználati idővel számolva ez 1,5–2 millió ember jelent, akik számára adott a lehetőség, hogy szabadidős és közlekedési célból kerékpározzanak. A turisztikai kerékpározás alapvetően a meglévő kerékpáros úthálózatra épít, de speciális szempontokkal bővíti a közlekedésfejlesztési prioritásokat.

Infrastruktúra
kialakításának
főbb közlekedési
szempontjai

- Biztonságos és akadálymentes kerékpáros úthálózat kialakítása.
- Törzshálózat magas színvonalú kialakítása, meglévő kerékpáros infrastruktúra felhasználása, átjárhatóság az útvonalak között (összefüggő kerékpáros útvonal-hálózat).
- Turisztikai területek összekötése a városközpontokkal, összeköttetés biztosítása a közösségi közlekedéshez, vasútállomásokhoz.
- Szomszédos országok kerékpáros útvonalaihoz való kapcsolódási pontok meghatározása.
- Biztonságos kerékpárszállítás, -parkolás és -tárolás (pl.: vasútállomásokon, attrakcióknál, közösségi közlekedési eszközökön).
- Útvonalhálózat karbantartásának és fenntartásának biztosítása.
- Tájékoztató, információszolgáltatás fejlesztése, információtechnológiai fejlesztések (kiemelve a digitális térképek és látnivalók (POI-k) összefüggő rendszerét).
- Kerékpárosbarát települések és településrészek kialakítása az önkormányzatok részvételével.

Turisztikai szempontok
a kerékpáros közlekedés
infrastrukturális
kialakításához



- Szabadidős és közlekedési célú kerékpározás eltérő igényeinek a kezelése és fejlesztése.
- Felhagyott vasútvonalak és keskeny nyomközű vasútvonalak kerékpáros turisztikai, szabadidős célú használatba vételének megvizsgálása.
- Kerékpárosbarát útvonalak fejlesztése.
- Kerékpárosbarát szolgáltatások és vendéglátás fejlesztése az útvonalak mentén (pihenőhelyek, kerékpárosbarát vendéglátóhelyek és szálláshelyek, szervizek és kölcsönzők, csomagmegőrzés, csomagküldés, biztonságos parkolás).
- Egységes útirányjelző, minősítő és tájékoztató táblák.
- Közösségi közlekedéshez kapcsolódások fejlesztése (biztonságos kerékpárszállítás, -parkolás és -megőrzés).
- Kerékpáros régiók kínálatának beazonosítása, piacelemzés, adatszolgáltatás.
- Más turisztikai ágazatokhoz kapcsolódás fejlesztése (ökoturizmus, vízi turizmus, aktív turizmus, örökségturizmus, rendezvényturizmus, falusi turizmus, gasztro-nómia és borturizmus, sport, rekreáció).
- Kommunikációs technológiák alkalmazása a naprakész és teljes körű tájékoztatáshoz.
- Minősítési és védjegyrendszerek kialakítása.
- Partnerségek kialakításának ösztönzése, a szomszédos országokkal történő együttműködés kialakítása és fejlesztése.
- Turisztikai vállalkozások kerékpárosbarát hálózatba csatlakozásának pénzügyi ösztönzése, a szükséges beruházások adókedvezménnyel segítése.
- Komplex kerékpáros turisztikai termékek kialakításának ösztönzése, tudás- és információtranszfer biztosítása (kerékpározás élményére építő termékek, tematikára építő útvonalak, a más turisztikai ágakhoz kapcsolódó kerékpáros fejlesztések).

Kiemelt fejlesztési
szempontok



- Országos kerékpáros koncepció és hálózati terv kidolgozása és finanszírozása, az infrastrukturális hiányosságok felmérése.
- Nemzetközi kerékpáros túraútvonalak hiányzó szakaszainak a létrehozása.
- Törzshálózati elemek kiépítése (turisztikai és közlekedési célú kerékpáros nyomvonalak, **OTrT** 1/6. melléklet).
- Turisztikai fejlesztési irányvonalak meghatározása.
- Kerékpárosbarát vendéglátás és szolgáltatási infrastruktúra kialakítása.
- Turisztikai célú komplex kerékpáros mintaprojektek kialakítása.
- Kerékpárosbarát régiók, városok, települések, településrészek kialakításának támogatása.
- Információtechnológiai fejlesztések.
- Infrastruktúra-fejlesztési tervek „társadalmasítása”.
- Szakmai képzések (közlekedésfejlesztés, turizmusfejlesztés, túravezetés).

Kiemelt állami fejlesztések

- EuroVelo 6 (EV6), „Folyók útja” Duna menti kerékpárút I. ütemének (Rajka–Budapest) előkészítése és kiépítése.
- Balatoni bringakörút komplex minőségi fejlesztése.
- Budapest–Balaton kerékpáros útvonal előkészítése és kiépítése.

További területi fókuszok



- EuroVelo 11 „Kelet-európai útvonal” Bodrog–Tisza menti kerékpárút, Tisza-tó, Tokaj–Hegyalja.
- EuroVelo 13 „Vasfüggöny kerékpárút” előkészítése (Fertő-tó, Nyugat- és Dél-Dunántúl).
- Velencei-tó (OTrT).
- Budapest fővárosi fejlesztések:
 - EuroVelo 6 (EV6), „Folyók útja” Duna menti kerékpárút teljes fővárosi átvezetése.
 - Puskás Ferenc Stadion melletti kerékpáros infrastruktúra bővítése.
 - A budapesti kerékpáros gerinchálózat részeként az Andrassy és Bajcsy-Zsilinszky úti kerékpáros infrastruktúrák megújítása.
 - A Budapest környéki kerékpárút-hálózat bővítése (főhálózati szakaszok Budán és Pesten egyaránt).
 - Az elővárosi vasúthálózat és HÉV vonalak kapcsolatainak kiépítése, a három nagy pályaudvar, illetve elővárosi állomások elérhetőségeinek javítása (kerékpáros úthálózati elem, tárolás, szállítás)

A kerékpáros hálózatra épülő turisztikai termékfejlesztés kialakítása nemzetgazdasági érdek, ezért az elkövetkező években kiemelten kell kezelni a kerékpáros turizmust. Elsődlegesen a nemzetközi kerékpáros úthálózathoz való kapcsolódás kialakítása szükséges, vagyis a hiányzó vagy felújítandó útszakaszokat kell kialakítani az ECF elvárásaihoz illeszkedően.

Mindemellett elengedhetetlen egy egységes rendszerbe foglalt kerékpár-turisztikai hálózat kialakítása és működtetése.

Közlekedési feladatkörök fejlesztése, turisztikai szempontú bővítése

Kerékpározásra alkalmas
infrastruktúra nyilvántartása
(KeNyi)

A kerékpáros közlekedéshez kapcsolódó infrastruktúra elemek nyomtatott és elektronikus nyilvántartása nem teljes körű és nem naprakész. Olyan szakmai adatbázis kialakítása szükséges, mely alapja lehet a különböző felhasználói csoportok különféle felületeken való információval való ellátásának. Ennek megfelelően megjeleníthetők pl.: közlekedési, egészségügyi, turisztikai, menedzsment célok.
(1. számú melléklet)

Közreműködők: NFM, KKK, Magyar Turizmus Zrt., civilek, vállalkozók, önkormányzatok

Oktatás, képzés



- A KKK hatáskörében működik a kerékpáros közlekedés oktatási anyagainak kidolgozása gyermekeknek és felnőtteknek (óvodai és általános alsó tagozati szinten, alapvető közlekedési ismeretek és gyakorlat: NFEM-NAT, ORFK – Szuperbringa, NFM – Bringasuli / gépjárművezető képzésben a kerékpárosok megjelenésének kihangsúlyozása / e-learning - a közlekedési szabályokat nem ismerő kerékpáros társadalom számára a szabályok megismertetése).
- A kerékpáros UME széles körű értelmezhetősége – a tág keretek és a finomított gyakorlat – szükségessé teszi szemléletének megismertetését, oktatását. A minőségi tervezés biztosítására átgondolásra javasolt a felsőoktatási szereplők, kamarák, civil szervezetek bevonásával szakirányú továbbképzések, posztgraduális képzések, szakkollégiumi specializációk indítása.
- Az önkormányzati dolgozók műszaki felkészítése (alap: **A kerékpározás útjai I., A kerékpározás útjai II.**, kézikönyvek)
- A kerékpáros és természetjáró túravezetői szakképesítés felvétele az Országos Képzési Jegyzékbe. (**133/2010. (IV. 22.) Korm. rendelet** az Országos Képzési Jegyzékről és az Országos Képzési Jegyzék módosításának eljárásrendjéről).
- Akkreditált képzési tervek kidolgozása.
- OKJ-s szakképzés indítása.
- Túravezetői adatbázis létrehozása.
- A szövetségekkel való szoros együttműködések kialakítása.
- Fogyatékkal élők kerékpáros oktatási moduljainak kidolgozása, gyakorlati megvalósítása.

Közreműködők: NFM, NEFMI, BM, VM, KKK, KTI, NKH, NFÜ, civilek, vállalkozók, önkormányzatok, egyetemek, szövetségek

Népszerűsítés, szemléletformálás

- A közlekedésbiztonsági kampányok és közlekedésre nevelés (Európai Mobilitási Hét, Bringázz a munkába, Kerékpárosbarát Település és Munkahely) mellett a kerékpáros „együttközlekedés” népszerűsítésének hangsúlyozása, a közlekedési morál javítása.
- Országos kampány kidolgozása több tárca bevonásával.
- Bringázz a munkába, Bringázz az iskolába kampányok és további projektek.
- Kerékpáros desztinációk arculatának megjelenítése, hagyományteremtés.
- Nemzetközi jelentőségű kerékpáros rendezvények támogatása.
- Egyedi arculatú vagy komplex élményt nyújtó rendezvények támogatása.
- Összehangolt eseménynaptár kialakítása.
- Szakmai rendezvények: konferenciák, workshopok.

Közreműködők: NFM, BM, KKK, Magyar Turizmus Zrt., KTI, NKH, civilek, vállalkozók, önkormányzatok

Kerékpárosbarát Szolgáltatói Hálózat kiépítése

A hazai viszonyokra adaptált és a helyi kezdeményezésekre épített előírárendszer tovább szükséges fejleszteni, figyelembe véve a MOL által már kialakított szolgáltatói csomaggal. Olyan egységes, országos rendszer bevezetése a cél, amelyhez a szállodai (Szállodaszövetség), tanyasi turizmus (VM) és a különböző szintű éttermi szolgáltatók minősítő rendszerei is kapcsolódnak.

Közreműködők: NFM, NGM, VM, Magyar Turizmus Zrt., civilek, vállalkozók





Kerékpáros közlekedés és turizmus kapcsolódásai más területekkel

Mobilitás Kerékpáros közlekedés integrációja a vasúti, vízi és közúti közlekedés egyéb területeivel (vasút, HÉV, távolsági buszok, sétahajók):

- Biztonságos és akadálymentes közlekedés.
- Kerékpárszállítás lehetőségeinek és szolgáltatási színvonalának fejlesztése.
- Kerékpár-szállítási díjak áralakításának befolyásolása.
- Biztonságos kerékpár-tárolási lehetőségek kialakítása állomásokon (B+R).
- Nagy forgalmú állomásokon kerékpáros szolgáltató centrumok kialakítása.
- Közösségi kerékpáros közlekedési rendszerek turisztikai célú alkalmazása.

Közreműködők: MÁV, BKK, Volán társaságok, Mahart

Vagyonvédelem Lopásvédelem javítása, vagyonvédelmi szempontok figyelembe vétele:

- Biztonságos kerékpár-tárolási lehetőségek megteremtése.
- Zárt kerékpártárolók kialakítása forgalmasabb látnivalóknál, pihenőhelyeknél, állomásokon.
- Alvázszám regisztrálása és nyomon követő rendszer létrehozása.
- Biztosítási termékek szorgalmazása.
- Egyéb megoldási javaslatok kidolgozása.

Közreműködők: NFM, BM, KKK, Fogyasztóvédelem, forgalmazók

Adatgyűjtés Statisztikai mérési rendszerek, adatgyűjtési módszertanok kidolgozása:

- Forgalomszámlálás: nincsenek a közlekedés tervezéséhez, prognózisához szükséges forgalmi adatok, tervezési módszertan.
- Közlekedési szokások, igények felmérése.
- Baleseti statisztika (rendőrség, KSH).
- Turisztikai igényfelmérés, célcsoportok kialakítása.
- Turisztikai termékfejlesztéshez szükséges hazai és nemzetközi adatok beszerzése (infrastruktúra, szolgáltatások, vendégforgalmi adatok, kínálati és keresleti trendek, közvetett hatások mérése, stb.).
- Kutatások, hatásvizsgálatok, nemzetközi standardok.

Közreműködők: KTI, KSH, Rendőrség–OBB, Turizmus Zrt.

Kerékpáros kedvezmények

Az alábbi lehetőségek megvizsgálását javasoljuk:

- Kerékpáros munkába járás költségként való elszámolhatósága **(39/2010. (II. 26.) Korm. rendelet** a munkába járással kapcsolatos utazási költségértékről).
- "Kerékpáros kilométerpénz" kialakítása adókedvezménnyel (nemzetközi példák).
- Ingyenes, illetve kedvezményes kerékpárvásárlás, illetve -használat támogatása az SZJA-ban:
 - Kedvezményesen adózó béren kívüli juttatás (hasonlóan az étkezési jegyhez, üdülési csekkhez, stb.).
 - Adómentes nem pénzben kapott juttatás (adóvonzat sem a munkavállalónál, sem a munkáltatónál nincs (hasonlóan az ingyenes, illetve kedvezményes számítógép-használat, illetve a sport belépőjegyek támogatásához).
 - Adókedvezmény magánszemélynél (a kerékpár vételárát év végi adójából levonhatja (hasonlóan a korábbi számítógép-vásárlás adókedvezményéhez).
- Juttatást, illetve adókedvezményt lehetne bizonyos összegben maximálni – ez lehetne pl: 3 évente 50.000 Ft –, esetleg törzskönyveztetési kötelezettséggel összekötni és utalvány formájában nyújtani.
- Egyéb kerékpáros juttatások, illetve kedvezmények, pl.: cafetériában kerékpár-vásárlás lehetősége.
- Kidolgozásra javasoljuk mind az SZJA-ban, mind a társasági adóban a kizárólag kerékpáros turisztikai, vagy munkába járási célt szolgáló kis értékű beruházások, felújítások – kerékpártárolók, mosdók, stb. – adókedvezmény formájában való támogatását. (Például fejlesztési társasági adó és SZJA-kedvezmény kis értékű – 5 millió Ft alatti – kerékpáros turisztikai célú beruházásra, felújításra).
- Turisztikai hálózatokba tömörülés adókedvezményekkel való támogatása.

Biztosítás

- Kerékpáros baleset-biztosítás.
- Sérülékeny közlekedők védelme.





Kerékpározáshoz kapcsolódó szabályozási környezet felülvizsgálata



Kerékpáros infrastruktúra tervezéséhez kapcsolódó jogszabályok

ÚME
a műszaki szabályozás
hierarchiájában

A kerékpáros infrastruktúra minőségét leginkább meghatározó szabályozás a kerékpárforgalmi létesítmények tervezéséhez kapcsolódó Útügyi Műszaki Előírás. Emellett a forgalomszabályozást alapvetően a **20/1984. (XII. 21.) Korm. rendelet**, míg a közlekedés szabályait a **KRESZ** határozza meg. Az ÚME-k természetesen a közlekedéshez kapcsolódó jogszabályokon alapulnak, de műszaki specifikációjuk révén azon túlmutató részleteket is tartalmaznak. Az mondható el, hogy a nagyon gondosan kidolgozott Útügyi Műszaki Előírás egyrészt nem kötelező érvényű – a kerékpáros ÚME alkalmazása csak az országos közutak kezelői számára kötelezőek, a helyi közutak, valamint a közforgalom elől el nem zárt magánutak kerékpáros létesítményei esetében mindössze ajánlás –, másrészt mind a KRESZ, mind a 20/1984 KM Rendelet „felülírja”. Ezáltal elmondható, hogy a legkorszerűbb kerékpáros szabályozás nem tud teljes körűen érvényre jutni. ÚME-k alkalmazását a hazai és EU forrású támogatások kiírásánál sikerült kötelezően előírni, ugyanakkor a KRESZ és 20/1984. (XII. 21.) Korm. rendelet kerékpáros szempontú felülvizsgálata, valamint a magyar műszaki szabályozás hierarchiájának jogszabályi rendeleti szintű módosítása szükséges a hosszú távú hatékony működés kialakításához. Továbbá javasolt az eddigi gyakorlat – ÚME nem kötelező jellege – során kialakult inhomogén hálózat felülvizsgálata.

Forgalomszabályozás

A megújított kerékpáros műszaki előírás – ÚT 2-1.203:2010, Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése – szakmailag elfogadható, a hozzá kapcsolódó Tervezési Útmutató kiadásra vár. A kapcsolódó ÚME-k időben elhúzódó aktualizálása miatt bizonyos vonatkozásokban nincsenek összhangban, sőt eltérő előírások is előfordulnak. Ezért az ÚME egységes szemléletű, a kerékpárforgalmi ÚME-re alapozott módosítása nélkülözhetetlen. Általánosságban elmondható, hogy az ÚME-k folyamatos fejlesztése – a visszacsatolás lehetőségének megteremtése, a feltárt hiányosságok rövid idő alatti szabályozási keretbe való épülése – elengedhetetlen. Ajánlott: kerékpáros alapú ÚME-harmonizáció, természetvédelmi területekre kialakított kerékpáros ÚME létrehozása.

Felülvizsgálandó
jogszabályok

- **20/1984. (XII. 21.) Korm. rendelet** az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről. Továbbá az ehhez kapcsolódó jogszabályok:
- **4/2001. (I. 31.) KöViM rendelet** a közúti jelzőtáblák méreteiről és műszaki követelményeiről

- **41/2003. (VI. 20.) GKM rendelet** a forgalomirányító jelzőlámpák követelményeiről, tervezési, telepítési és üzemeltetési előírásairól
- **11/2001. (III. 13.) KöViM rendelet** az útburkolati jelek tervezési és létesítési előírásairól
- **3/2001. (I. 31.) KöViM rendelet** a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről
- **83/2004. (VI. 4.) GKM rendelet** a közúti jelzőtáblák megtervezésének, alkalmazásának és elhelyezésének követelményeiről

Kiemelt kerékpáros
szempontok a
felülvizsgálathoz

- Folytonosság és a hálózati hierarchiának megfelelő homogenitás, egységesség.
- A központi megvalósításban, az önkormányzati támogatással megvalósuló fejlesztéseknél, közlekedésbiztonsági beavatkozások esetén, továbbá minden közúti, csomóponti, híd, alul- és felüljáró építése és felújítása, korszerűsítése esetén – ahol ez lehetséges és szükséges – legyen megoldva a kerékpárral közlekedők biztonságos közlekedési infrastruktúrája abban az esetben is, ha a kerékpározás igénye felmerülhet, és még a kapcsolódó kerékpáros létesítmény nem valósult meg.
- Az egy- és kétszámjegyű utak felújításánál legyen feltétel a kerékpáros közlekedés megoldása.
- Új építésű belterületi utak tervezésénél a keresztmetszetben az összes közlekedési forma jelenjen meg.
- Elválasztó hatású infrastruktúra elemeknél – autópálya, vasút – létesítésénél vegyék figyelembe a kerékpáros közlekedés szempontjait (átjárók, rámpák, liftek), hasonló módon, mint a mozgássérülteknél (**20/2010. (III. 12.) KHEM rendelet**). Azért is fontos mert ezen beruházási elemek csak a projekt részeként építhetők ki, utólag már nem.
- Alsóbbrendű, kis forgalmú közúton a részleges vagy teljesen burkolt útpadka kiépítési lehetőségének vizsgálata.



Kerékpáros infrastruktúra engedélyezéséhez, kivitelezéséhez
és fenntartásához kapcsolódó jogszabályok

Felülvizsgálandó
jogszabályok

- **15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet** az utak építésének, forgalomba helyezésének és megszüntetésének engedélyezéséről
- **26/1997. (XII. 12.) KHVM rendelet** az útügyi hatósági eljárások díjairól.
- **19/1994. (V.31.) KHVM rendelet** a közutak igazgatásáról
- **6/1998. (III. 11.) KHVM rendelet** az országos közutak kezelésének szabályozásáról
- **5/2004. (I. 28.) GKM rendelet** a helyi közutak kezelésének szakmai szabályairól

Kiemelt kerékpáros szempontok

- A kerékpáros úthálózat és a kapcsolódó szolgáltatások folyamatos bővítésének alapfeltétele a már meglévő úthálózat minőségének hosszú távú biztosítása, vagyis a karbantartási és fenntartási kérdések rendezése.
- Indokolt megvizsgálni az engedélyezési eljárás egyszerűsítésének lehetőségét a szakhatósági nyilatkozatok számának és az eljárási díjak összegének mérésével céljából.
- Az engedélyezési eljárásban résztvevő tisztviselők kötelező szakmai továbbképzésének tematikája tartalmazza a kerékpárút-tervezéssel kapcsolatos speciális ismereteket is.
- Valamennyi útépítésnél, felújításnál és korszerűsítésnél meg kell vizsgálni a kerékpáros közlekedés lehetőségét (engedélyezési eljárásban résztvevő illetékes közigazgatási szervvel történő egyeztetés alapján).
- A kerékpárutakra egységes kezelő kijelölése lenne szükséges (pl. Magyar Közút országos közutak mellett, önkormányzati társulás – járás önkormányzati utak mellett).
- Közhasznú területszerzés egyszerűsítésének felülvizsgálata, közérdekűségi törvény.

Fenntartás kérdése

A KKK készítettett egy tanulmányt – amely finanszírozási okokból nem valósult meg –, melyben javaslatot tett a feladat jogi, pénzügyi, szervezeti kérdéseinek a megoldására. Ezek szerint a források rendelkezésére állása esetén a közúthoz kapcsolódó (kerékpársáv) és az állami feladatként jelentkező kerékpáros létesítmények fenntartását az állami közútkezelő kell, hogy végezze. Az önkormányzati tulajdonban és fenntartásban álló kerékpáros létesítmények esetén hazai forrásból biztosítani kell a fenntartási költség mintegy 20-25%-át éves szinten, abban az esetben, ha az érintett önkormányzatok létrehozhatnak olyan együttműködési formát, amelyben az önkormányzatok, szponzorok, helyi vállalkozók, civil szervezetek és a közmunka részvételét biztosítják. A közútkezelői fenntartás és az önkormányzati fenntartáshoz a hozzájárulás biztosítása, valamint az együttműködés koordinálása az NFM feladata, bevonandó az NGM és civil szervezetek.



Szabadidős kerékpározáshoz kapcsolódó jogszabályok

Felülvizsgálandó jogszabályok

- **2009. évi XXXVII. törvény** az erdőről és az erdő védelméről és az erdőgazdálkodásról (kiemelten: II. fejezet: az erdő rendeltetéséről, IX: fejezet az erdő látogatásáról)
- **1996. évi LIII. törvény** a természet védelméről
- **275/2004. (X. 8.) Korm. rendelet** az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekről
- **123/1997. (VII. 18.) Korm. rendelet** a vízbázisok, a távlati vízbázisok, valamint az ivóvízellátást szolgáló vízellátási létesítmények védelméről

Kiemelt kerékpáros szempontok



- A kerékpáros és gyalogos túraútvonalak erdei átvezetésére nagy igény van. Jelenleg az erdészetek kezelői nagyon eltérő hozzáállást képviselnek, ezért szabályozni kell az Erdőtörvényben már lehetőséget kapott kerékpáros nyomvonalak engedélyezését. Továbbá a hegyikerékpározás feltételrendszerének kialakítása szükséges.
- Egységessé kellene tenni a Nemzeti Parkok és Erdészetek hozzáállását a kerékpáros turisztika elterjesztéséhez. Natura 2000 rendelet módosítása szükséges, hogy megfelelő műszaki tartalommal Natura 2000 területeken is létesülhessenek kerékpárutak (Isd. természetvédelmi kerékpáros ÚME).
- Vízbázis védterületeken legyen lehetőség kerékpárforgalmi és üzemi célokat szolgáló létesítmények építésére. Javaslat a vízügyi jogszabály módosítására: „11. § (1) A belső védőidomban és védőövezet területén - *a létesítményeket megközelítő út és kerékpárút kivételével* - csak a vízkivétel létesítményei és olyan más létesítmények helyezhetők el, melyek a vízkivételhez csatlakozó vízellátó rendszer üzemi céljait szolgálják. *A vízkivételi létesítményeket kiszolgáló út és a kerékpárút használatának feltételeit és módját a terület üzemeltetője határozza meg.* A létesítményeket és berendezéseket úgy kell üzemeltetni, hogy szennyező anyag ne kerülhessen a vízbe, a terepfelületre vagy a felszín alá, a vizet gyűjtő, kitermelő, szállító berendezésekbe.”



Kerékpározás és jogszabálykövetés

Felülvizsgálandó jogszabályok

- **6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet** a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről
- **KRESZ** (1/1975. (II.5.) KPM–BM együttes rendelet)
- **39/2010. (II. 26.) Korm. rendelet** a munkába járással kapcsolatos utazási költségtérítésről

Kiemelt kerékpáros szempontok

- EU-s szabványok és kerékpáros felszerelés.
- KRESZ nyitott kérdései.
- Sérülékeny/védetlen közlekedők védelme.
- Adókedvezmények: kerékpárral való közlekedés a munkába járás költségeként legyen elszámolható.
- A jelenleg hatályos jogszabályokat nem mindig sikerül betartatni a közlekedésben résztvevőkkel, a szabálykövető közlekedők számának növeléséhez a jogszabályi környezet megváltoztatásán és betartatásán túl feltétlenül szükséges a szemléletváltás, az ismeretterjesztés és a közösségi tanulás.

A megszüntetett vasútvonalak kerékpárútként történő továbbhasznosításának jogi feltételei

Kincstári vagyonelemek közlekedési rendszerből kivétele

Az állami vagyonról szóló **2007. évi CVI. tv.** I. Fejezet 4.§ (2) alapján kincstári vagyon minden vagyonelem, amely valamely állami feladat ellátásához szükséges. Minden vasúti pálya, amely az országos törzshálózati, regionális és egyéb vasúti pályák felsorolásáról szóló **168/2010. (V. 11.) Korm. rendelet**ben szerepel, ennél fogva kincstári vagyonelem. Ezen pályahálózatokat vasúti társaságok működtetik vagyonkezelési szerződés alapján (a vasúti közlekedésről szóló **2005. évi CLXXXIII. tv.** 26.§ [Vtv.]), amelyet a pályahálózat-kezelő társaságok a tulajdonos Magyar Állam nevében eljáró MNV Zrt.-vel, a közlekedésért és az állami vagyon felügyeletéért felelős miniszterek egyetértésével kötnek meg.

Jogi megszüntetés

Ahhoz, hogy egy nem üzemelő vasútvonal helyén kerékpárút létesülhessen, mindennek előtt jogilag és műszakilag meg kell szüntetni az adott vasútvonalat. Jelenleg általában a vasútvonalakon – jogi szempontból – csak a „személyszállítás szüneteltetése” áll fenn, megszüntetésük nem történt meg. A jogi megszüntetés első lépéseként törölni kell a vonalat a Korm. rendeletből, vagy az „egyéb” kategóriába sorolni, ellenkező esetben ugyanis a közlekedésért felelős miniszternek a Vtv. 3.§ (2) d) pontja alapján kötelezettsége a pályát fenntartani.

Műszaki megszüntetés



A műszaki megszüntetés előtt még az adott vasúti építmény megszüntetésére vonatkozó hatósági engedélyt kell kérni az adott vasúti építmény létesítését engedélyező hatóságtól a vasúti építmények engedélyezéséről és üzemeltetésük ellenőrzéséről szóló **15/1987 (XII. 27.) KM-ÉVM együttes rendelet** 17.§ (1) bekezdése alapján. A kérelemhez mellékelni kell a bontási tervet, valamint (minthogy jelen esetben, szándék szerint kerékpárút létesítése következik) a terület újrahasznosítási tervét jóváhagyó határozatot. A gyakorlatban ilyen eljárásra mindeddig nem került sor, ezért esetlegesen szükséges az előírás felülvizsgálata. Az újrahasznosítás elsősorban tulajdonosi döntés, amelynek közlekedésgazgatási vonatkozásait (pl.: csatlakozás más közutakhoz) előzetesen engedélyeztetni kell az illetékes hatósággal, legalább elvi jelleggel.

Emellett meg kell szüntetni az adott vasútvonalra érvényes vagyonkezelési szerződést a működtető vasúti társaság és az MNV Zrt. között, amit a Ptk. vonatkozó szabályai szerint lehet megtenni. A folyamat teljes lefutása alatt a létesítmények tulajdonosa a Magyar Állam, ezért végig figyelemmel kell lenni az állami vagyonnal való gazdálkodásról szóló **254/2007. (X. 4.) Korm. rendeletre**, amely az állami vagyon értékesítésének, illetve ingyenes átruházásának szabályait tartalmazza. A vasútvonal a megszüntetési/bontási engedély kiadásával már nem minősül közlekedési rendszernek, így annak fizikai felszámolására is sor kerülhet, egyúttal a hozzá tartozó vasúti üzemi létesítmények ilyen státusza is megszűnik. Az ebbe a kategóriába tartozó állomásépületek vagyonkezelését így az MNV Zrt. ismét magához veheti, és szabadon rendelkezhet róluk.

A műszaki megszüntetés jogi szempontból azt jelenti, hogy a vasúti pályát fizikailag is fel kell számolni, azaz el kell végezni a vasúti vágányok bontását, és a bontás után el kell végezni a terület rekultivációját. A vasúti pályát működtető vasúti társaságnak továbbá kérnie kell működési engedélye és vasútbiztonsági engedélye módosítását, hogy töröljék e vasútvonalra vonatkozó kötelezettségeiket. Az adott vasútvonal helyén kerékpárút létesítése érdekében létesítési engedélyt kell kérni az illetékes hatóságtól. Amennyiben a megszüntetés engedélyezése során, illetve még a bontás előtt rendelkezésre áll ugyanazon területen a kerékpárút létesítésének engedélye, úgy a rekultivációs munkákat és a kerékpárút építési munkákat érdemes ésszerűen összehangolni a gyorsabb építés és a költségek csökkentése érdekében.





Finanszírozás

A teljes támogatási rendszer áttekintése érdekében mindenképp először egy teljes körű forrástérkép összeállítása szükséges, amely a vonatkozó EU-s támogatási programokra (KÖZOP, ROP és NEP) vonatkozóan egyaránt tartalmazza a kapcsolódó fejlesztési jogcímeket és azok szabad keretét.

Célok	• Elkülönített források biztosítása – kiemelt gerincútvonalak kiemelt állami beruházásként való kiépítése (Euro Velo 6, Balaton–Budapest, Balatoni Bringakörút). • A pályázati rendszer „kerékpárosbarát átalakítása” és dedikált források a kerékpáros turisztikai projekteknek – központi költségvetési források biztosítása a kiemelt fejlesztési területekhez (további kiemelt gerincútvonalak, komplex turisztikai célú kerékpáros projektek). • Pályázati támogatási rendszer kialakítása a minőségorientációt megvalósító szolgáltatásfejlesztéshez (kerékpáros útvonalak kialakítása, turisztikai attraktivitás növelése, túra- és kerékpárosbarát minőségi szolgáltatásfejlesztés). • Nemzetközi tenderekben való részvétel.
Fejlesztési források felhasználásának területei	• Gerincútvonalak kialakítása (országos szintű feladat). • Mintarégiók kialakítása (regionális szintű feladat). • Térségi szintű kerékpáros útvonalak kialakítása (helyi önkormányzati, kistérségi feladat).
Források	Kerékpáros közlekedés és turizmus fejlesztések EU-forrásokból történő támogatásának lehetőségei: • Közlekedésfejlesztési Operatív Program kerékpárúthálózat-fejlesztés. • Regionális Fejlesztési Programok turisztikai célú fejlesztései (ROP attrakció-fejlesztés). • ROP hivatásforgalmi, közlekedési célú kerékpárforgalmi hálózatok fejlesztése. • ROP településfejlesztési, közösségi közlekedési, önkormányzati infrastrukturális fejlesztések. • Nemzetközi együttműködési programok (ETE, Közép-Európa Transznacionális Együttműködési Program).



KÖZOP programból – országos koncepció és hálózati terv finanszírozásának biztosítása, az EV6 előkészítésének, tervezésének és kivitelezésének támogatása és kerékpárút nyilvántartó rendszer továbbfejlesztése, gyalogos és kerékpáros híd létesítésére vonatkozó feltételek megteremtése (a közlekedési módok összekapcsolásának, illetve a városi és elővárosi közösségi közlekedés prioritások keretében).

ROP programjaiból – az EV6 és 11-es nyomvonalak és a Balatoni körúthoz kapcsolódó fejlesztések támogathatósága, dedikált források és a területi prioritások érvényesítésével (turisztikai attrakciófejlesztési pályázatban), turisztikai célú komplex kerékpáros mintaprojekt támogatása (Észak-magyarországi Régióban).

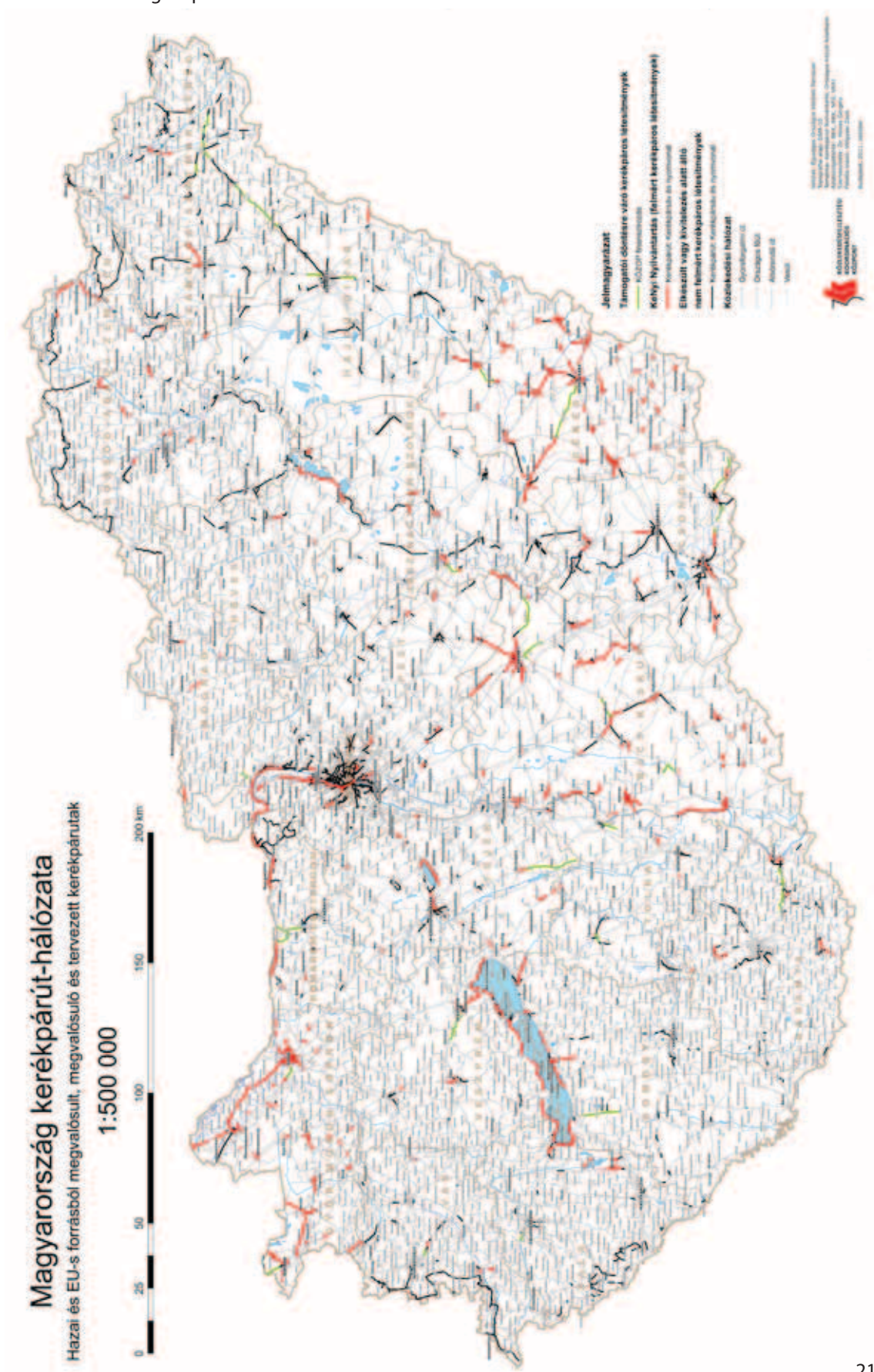
A kiemelt jelentőségű kerékpáros nyomvonalak idei és jövő évi előkészítésén túlmenően a kerékpárutak kivitelezésére egyaránt forrásokat kell rendelni, ezért a támogatási térkép elkészítésével egyidejűleg szükséges megvizsgálni azt is, hogy milyen támogatási konstrukciók keretében és ütemezésben valósíthatók meg az alábbi konkrét fejlesztések:

- Országos koncepció és hálózati terv kidolgozása (NFM–KKK)
pl. KÖZOP-ból kiemelt projektként (forrásigény kb. 300 millió Ft).
- Kerékpárút fejlesztéseinek nyomon követése és a kerékpárutak nyilvántartásának (KeNyi) továbbfejlesztése (NFM–KKK)
pl. KÖZOP-ból kiemelt projektként.
- EuroVelo 6 Duna menti kerékpárút, I. ütemének (Rajka–Budapest szakasz) előkészítése és kivitelezése kiemelt állami beruházás keretében:
 - Külterületi szakaszok főutak mellett (forrás: KÖZOP kerékpárút fejlesztés).
 - Belterületi (és részben külterületi) szakaszok (forrás: ROP turisztika, hazai előirányzat).
 - Pest megyei bekötés (forrás: önkormányzatok, hazai előirányzat).
- Balatoni régió, Balatoni körút és Budapest–Balaton útvonal. (forrás: Balatoni körút: ROP turisztika, Budapest–Balaton: KÖZOP)

Az EU-s programok közötti közlekedésfejlesztési lehatárolások korlátai miatt indokolt lehet a KÖZOP-ból ROP-ra történő forrásátadás is.

Hazai fejlesztési előirányzatok terhére – az EU-s programok forrásainak kiegészítésére (pl. Közép-magyarországi Régió) további források biztosítása szükséges.

Az Országos Területrendezési Terv tartalmazza a magyarországi kerékpárhálózat törzseleleit. A hálózat eddig kiépült elemeit tartalmazza az ábra.



KeNyi

Cél	KENYI elsődleges célja: a kerékpározásra alkalmas infrastruktúra nyilvántartása döntéshozók, tervezők, pályázók számára szükséges formában és funkcionalitással. KENYI másodlagos célja: a nyilvántartásban tárolt egyes információk hozzáférhetővé tétele a kerékpáros felhasználók különböző célcsoportjai számára.
Technikai tartalom	A KKK-ban alkalmazott ArcGIS térinformatikai keretrendszerre épülő KENYI-hez a honvéd térképészet DTA50 és a DSM10 vektoros térképeit használják, ugyanakkor rendelkezik bekapcsolható ortofotó opcióval is. A KENYI-hez kifejlesztésre került a helyszíni felvételezést támogató androidos alkalmazás is, ugyanakkor pl. KTI és BME is foglalkoztak mobil felvételi megoldásokkal, gps, notebook, kamera kombó stb. A KENYI felé biztosított adatok csak ellenőrzés után kerülnek átvezetésre az éles nyilvántartásba.
Adatforrások	Jelenleg rögzített tartalom forrásai (ez. kb. a kerékpározható úthossz mintegy 30-35%-a) • támogatásból megvalósuló kerékpárutak Ütügyi Műszaki Előírás által kötelezővé tett feltöltése, • OKA-ból átvett, kerékpározásra alkalmas közutak, • 5 turisztikailag legfontosabb terület felmért kerékpárútjai, • az árvédelmi gátak (ezek a borításuk miatt elviekben alkalmasak lehetnek kerékpározásra), • megyei szintű felmérések (4 megye után forráshiány miatt szünetel).
kenyi.hu	A webes felület frissítéshez jelenleg szükség van a vektor > raszter konverzió elvégzéséhez (ez eredetileg 6 havonta esedékes művelet forráshiány miatt szünetel, így a webes felületen jelentősen kevesebb adat jelenik meg, mint amennyit a KENYI tartalmaz. A site látogatottságáról nincsenek pontos adatok, de a havi 1000-et nem haladja meg, részben annak is betudhatóan, hogy az alacsony feltöltöttség miatt még különösebben nem népszerűsítették. A nyilvános webes felület esetében a KENYI eredeti rendeltetésére is tekintettel a mindennapi turisztikai, illetve közlekedési célú felhasználás alapvetően egy másodlagos cél, így érdemes megvizsgálni, hogy ezek az általánosabb célú felhasználási igények a KENYI adattartalma alapján hogyan szolgálhatók ki minél hatékonyabban (letöltések engedélyezése saját készülékekre stb.). Rövid távon azt is érdemes lenne vizsgálni, hogy a webes és a belső felület közti jelentős lefedettség különbség orvoslására hogyan lehetne legalább egy konverzió feltételeit biztosítani.

Fejlesztés	KENYI szoftveres infrastruktúrája tervek szerint a KIRA rendszerrel kerülne azonos platformra (KIRA fejlesztéséhez folyamatban van a közbesz indítása, a KIRA fejlesztés befejezésének tervezett időpontja: 2012 vége). A KIRA-val történő részleges rendszerintegráció előnye: javít a karbantartathatóságon, bizonyos szerkesztési feladatokat szükségtelenné tesz, illetve feleslegessé teszi a jelenlegi vektor raszter konverziót, ami jelenleg a webes felület frissítéséhez is szükséges.
Konklúzió	A KENYI a kerékpáros infrastruktúra tervezésének, a fejlesztések előkészítésének és nyilvántartásának jelenleg egyetlen eszköze. A valós infrastruktúra felmérése forráshiány miatt jelenleg csak 30-35%-on áll. Amire figyelemmel kell lenni: • felmérések folytatása, • KIRA integráció és kapcsolódó fejlesztések, • az adattartalom nagyközönség általi hatékony turisztikai, illetve közlekedési célú használhatóságának biztosítása.
Tennivalók	Tennivalók a tartalom webes felhasználásához, további felhasználásához kapcsolódóan: • Meg kell vizsgálni és rögzíteni, hogy milyen formátumban és megoldásokkal (pl. webservice) biztosítható egyes előre definiált útvonalak és a hozzájuk esetlegesen kapcsolódó POI-k adatainak rendszeres frissítése a KENYI-ből (központi portál számára). • Át kell tekinteni a KENYI-be önállóan – nem az alaptérképek részeként – felvett POI-k típusait, azok használhatóságát, felhasználásának lehetőségeit (központi portál számára). • Meg kell vizsgálni a KENYI-ben tárolt adatok 3. fél számára (fejlesztői) továbbhasznosítás céljából történő átadásának hatásait a felhasználói igények alakulására. Ehhez kapcsolódóan ki kell alakítani a továbbfelhasználás általános feltételrendszerét. Tennivalók a KENYI saját webes megjelenítő modulját érintően: Részletesen meg kell ismerni a KENYI webes megjelenítő modulját érintő fejlesztési terveket, különös tekintettel a turisztikai illetve közlekedési célú felhasználásra. A tartalom bővítését, a felmérések folytatását érintően: Részletesen meg kell ismerni a KENYI tartalmának további bővítését célzó terveket, milyen menetrendek léteznek, milyen (területi, útvonali) prioritások lettek megfogalmazva, milyen együttműködési lehetőségek merülnek fel harmadik féllel. A KIRA platformintegrációval kapcsolatban: Fel kell mérni az integrációnak a KENYI-t érintő közvetlen fejlesztési feltételeit, azok költségvonzatát és időigényét – előzetesen 2012. decemberi KIRA megvalósulással számolva. A jelzett kérdések megválaszolásához az alkalmazás, valamint adatgazdai szint mellett a fejlesztői, illetve az informatikai üzemeltetési szint bevonása is hasznos lehet a KKK részéről, így szükséges egyeztetéseket erre figyelemmel kell megszervezni.

További tanulmányok

Balaton régió részletes fejlesztési terve (2007–2013)

Közösségi Közlekedés Fejlesztése a Balaton térségében. Ajánlások a kerékpáros intermodalitás fejlesztésére (2009)

A Balaton Régió kerékpáros-turisztikai stratégiája és a Bringakörút projekt előkészítő dokumentuma (2008)

Balatoni kerékpáros turisztikai fejlesztési program (2008)

BKÜ kerékpáros vonzerőleltár (2008)

A Balaton nagytérség közlekedésfejlesztési stratégiája (2007)

Budapest Közlekedésének Rendszerfejlesztési Terve (2009–2020)

Kerékpáros Budapest Konceptió, vitaanyag (2008)

Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakításának vizsgálata Budapesten (2009)

Budapesti Közösségi Kerékpáros Közlekedési rendszer bevezetéséhez szükséges infrastruktúra (2010)

6. számú Duna-menti Eurovelo kerékpárút magyarországi szakaszára elhelyezendő max. 35 db információs tábla összeállítása (2009)

Útirányjelző és információs táblarendszer tervezése, kerékpáros arculattervezés a 6.sz EuroVelo kerékpáros túraútvonal magyarországi szakaszán (2007)

Az EuroVelo nemzetközi kerékpáros túraútvonal szakaszai és a kapcsolódó kerékpárút-hálózat nyomvonalterve a Csepel-Sziget és Környéke Többcélú Önkormányzati Társulás területén – Meglévő turisztikai kerékpárút megvalósíthatósági tanulmány átdolgozása (2007)

Az EuroVelo kerékpáros túraútvonal-hálózat hazai szakaszainak egyeztetett nyomvonal-tervezése (2006)

Az Európai Unió Duna régióra vonatkozó stratégiája, tervezet (2010)

A Duna menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói, koncepció (2008)

A Duna menti turizmus hazai és nemzetközi dimenziói, vizsgálat (2008)

FEHÉR KÖNYV Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé (2011)

FEHÉR KÖNYV Együtt az egészségért – Stratégiai megközelítés az EU számára (2008–2013)

ZÖLD KÖNYV Az EU fejlesztéspolitikája az inkluzív növekedés és a fenntartható fejlődés támogatására – Az EU fejlesztéspolitikájának hatóságabbá tétele (2010)

ZÖLD KÖNYV A városi mobilitás új kultúrája felé (2007)

Európa 2020 stratégia célkitűzései

A kerékpározás útjai I. (2010)

A kerékpározás útjai II. (2010)

Az osztrák–magyar Fertő-térség fenntartható közlekedése (2003)

A Dél-Dunántúli Turisztikai Régió turizmusfejlesztési stratégiája

A turizmus az Európai Unióban és Magyarországon

Lovas turizmus termékfejlesztési stratégia (2007–2013)