



## Kiemelt hazai kerékpáros fejlesztések

**Mihálffy Krisztina<sup>1</sup>, Bereczky Ákos<sup>2</sup>, Berencsi Miklós<sup>3</sup>, Horváth László<sup>1</sup>, Tőkés Balázs<sup>2</sup>**

<sup>1</sup> Főmterv Mérnöki Tervező zrt.

<sup>2</sup> Budapesti Közlekedési Központ zrt.

<sup>3</sup> Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

E-mail: [mihalfy.krisztina@fomterv.hu](mailto:mihalfy.krisztina@fomterv.hu),

### KIVONAT

A kerékpáros közlekedés újra teret hódít magának, egyszerű, jól felfogható és népszerű választ adva napjaink néhány kihívására (olcsó, gyors és bárki számára elérhető közlekedés, egészséges és környezettudatos életmód, aktív kapcsolódás, sport és rekreáció). Hazánk, követve elsősorban a nyugat európai és angolszász trendeket, kiemelt figyelmet fordít a szükséges fejlesztésekre, mely egyik mérföldköve a Bringázni élmény! Kerékpáros Fejlesztési Program. A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vezetésével hazánkban példátlan léptékű kerékpáros fejlesztések előkészítése történt, az alapos munka eredménye remélhetőleg rövidesen meghozza gyümölcsét.

*Kulcsszavak:* EuroVelo, kerékpár, kiemelt projekt

#### **Mihálffy Krisztina**

*Okl. építőmérnök (BME), a Bringázni Élmény projekt projektvezetője.*

#### **Bereczky Ákos**

*Okl. építőmérnök, projektmenedzser, BKK. Szakterülete: kerékpáros közlekedés.*

#### **Berencsi Miklós**

*okleveles építőmérnök (BME), mérnök-közgazdász (Corvinus), közlekedésmérnök (University of Florida). 2007-től dolgozik a közlekedési területen, korábban a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ kerékpáros egységét irányította, jelenleg a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Kerékpáros Koordinációs Főosztályát vezeti.*

#### **Horváth László**

*Okleveles építőmérnök, Főmterv Mérnöki Tervező Zrt. úttervezési irodáján felelős tervező.*

#### **Tőkés Balázs**

*Okl. közlekedésmérnök (BME), Budapesti Közlekedési Központ, Stratégia szakterület, kerékpáros közlekedés fejlesztése*

### 1. KIEMELT KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK

Napjainkban a kerékpáros közlekedés reneszánszát éli, az egyre növekvő társadalmi igényeket felismerve mind hazánk, mind az európai unió döntéshozói kiemelten támogatják a létesítmény-fejlesztéseket. A létrehozott útvonalak kis költségből gondos előkészítés mellett a társadalom számára

gyors és látványos eredményeket hozhatnak és nem utolsó sorban gazdaságilag is többszörösen megtérülnek. Kézzel fogható hasznot jelent a környezeti és egészségügyi megtakarítások mellett a kerékpáros turisták pénzköltése is. Hazánkban számos kerékpáros útvonal jött létre, ezek a néhány km-es hosszuk, a különböző finanszírozási forrásai és az eltérő szakmai, önkormányzati hozzáállások miatt nem mutatnak egységes képet sem megjelenésben, sem tervezési alapelvekben.

Ezzel a gyakorlattal szakítva a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vezetésével hazánkban példátlan léptékű kerékpáros fejlesztést megalapozó tanulmányok készültek, melyek eredménye remélhetőleg hamarosan kézzel fogható lesz. A több száz kilométer hosszú útvonalakat tervező csapatoknak azonos tervezési, gazdasági számítási elveket kellett betartani, folyamatosan egyeztetve egymással, a megbízóval, az érintett állami és civil szervezetekkel.

A cikk írói különböző minőségben vettek részt a Bringázni élmény! Kerékpáros Fejlesztési Programban, maguk is nap mint nap kerékpárral közlekednek, munkájuk kisebb nagyobb részben ezen téma körül forog.

Ahogy a későbbiekben többször is említésre kerül a különbség a hivatásforgalmi és a turisztikai célok között, úgy a cikkben is keverednek a szárazabb szakmai adatok és az útikönyv jellegű leírások. A két típus megfér egymás mellett a kerékpárutakon, így bízunk benne, hogy ez írásunkban sem lesz másként.

### 1.1. PROJEKTEK RÖVID BEMUTATÁSA

Az európai trendekhez hasonlóan a 90-es évektől kezdődően Magyarországon is elindult a kerékpáros közlekedés és turizmus fejlődése. A Balaton körül megkezdődött a kerékpárút kiépítése, megjelentek az első, kerékpáros létesítmények tervezését segítő kiadványok. Az Országos Területrendezési Tervben 2008-ban külön mellékletben jelentek meg az országos kerékpárút-törzshálózat elemei és ugyancsak ebben az évben történt meg a teljes Duna-menti kerékpárút kitáblázása. 2005-től 2008-ig pedig Bodor Ádám személyében miniszteri biztos is segítette a kerékpározás fejlődését. Bár a korábbi hazai és EU-s támogatási rendszerben előnyt élvezett a Balatoni Bringakör és az EuroVelo útvonalak fejlesztése, mégis többnyire szigetszerű, egymáshoz nem kapcsolódó önkormányzati fejlesztések valósultak meg [1]. Ezáltal a leginkább látogatott turisztikai útvonalak minősége és kiépítettsége inhomogénné vált.

A problémát és az egyre növekvő igényeket felismerve a Kormány 2011-ben Garancsi István miniszterelnöki megbízott előterjesztésére a természetjáró és kerékpáros turizmus, úthálózat és közlekedés fejlesztésével összefüggő kormányzati feladatokról szóló 1364/2011. (XI. 8.) Korm. határozat elfogadásával döntött arról, hogy kiemelt állami fejlesztésnek tekinti az alábbi kerékpáros projekteket:

- EuroVelo 6 Duna menti kerékpárút (I. ütem: Rajka–Budapest) komplex fejlesztése,
- Budapest–Balaton kerékpáros útvonal kiépítése, valamint,
- Balatoni Bringakör komplex fejlesztése.

A kiemelt fejlesztések estében az állam a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő (NIF) Zrt.-n keresztül a hosszabb útvonalakat azonos műszaki paraméterek szerint, azonos minőségben tudja kiépíteni, magas szolgáltatási szintet biztosítva ezzel kerékpárral kirándulók számára.

A kormányhatározatot követően a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ irányításával elindult a tanulmányok készítése a KÖZOP (Közlekedés Operatív Program)-5.5.0-09-11-2012-0004 azonosítószámú projekt keretében. Az alábbiakban a Bringázni élmény! szlogenű Kerékpáros Fejlesztési Program három meghatározó eleméről írunk. A teljes programról a [www.bringaznielmeny.hu](http://www.bringaznielmeny.hu) oldalon lehet tájékozódni.

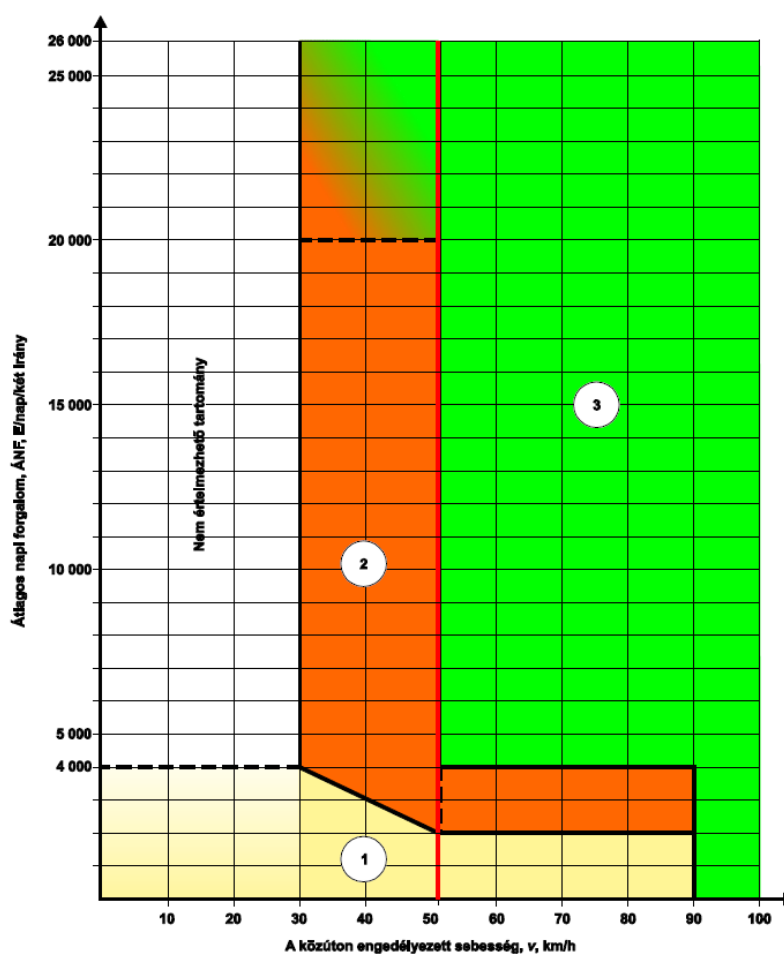
## 2. TERVEZÉSI ALAPELVEK

Az elsőre egyértelműen „Turisztikai célú”-nak tűnő útvonalak feladat kiírásában ez a mondat szerepelt: „Hivatásforgalmi hálózatba illeszthető”. A tanulmányok készítésekor a tervező csapatok

egyszerre vették figyelembe mindkét pillért, hiszen akkor éri el célját igazán a fejlesztés, ha mindkét forgalom markánsan megjelenik rajta. Így a látványosságok mellett a hivatásforgalmi célpontokat is fel kellett fűzni, hogy a helyben lakók mindennapjaiban is gyakran használt útvonal legyen.

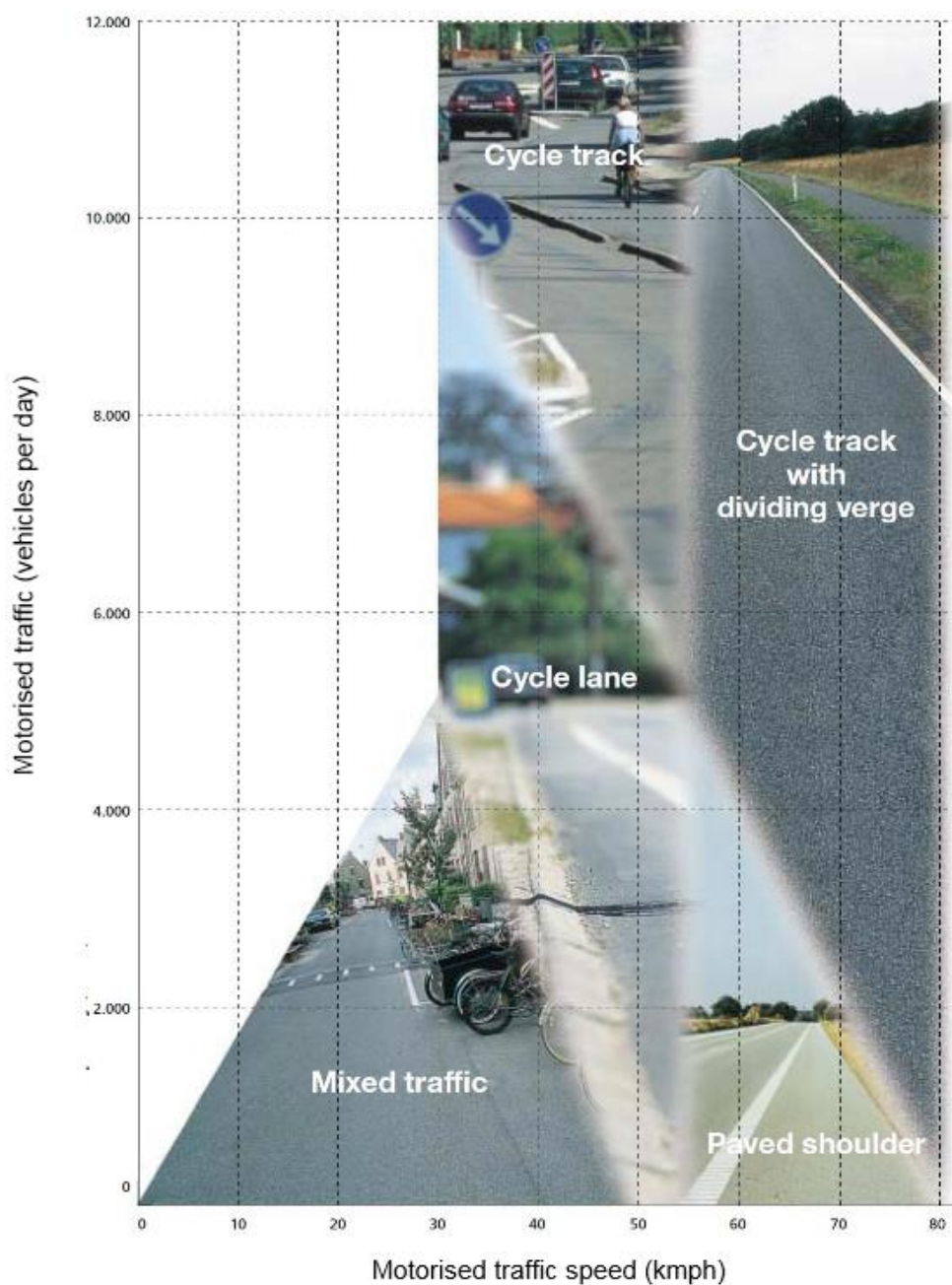
Jól felfogható cél volt az is, hogy ne legyenek kerülő útvonalak a településeken belül (gyakori igényként merült fel a mellékutcákba terelése a szakaszoknak). Ha az érintett városokban, falvakban a céltól elszakadva „tekeregnék”, könnyen felszökhet egy 100 km hosszú útvonal akár 120-130 km-re is. De a távolság növekedésénél nagyobb kockázat, ha az új útvonal a közlekedők számára nem jelent racionális döntést, nem azon kerékpároznak, így a fejlesztés feleslegessé válik.

A kialakuló szakaszoknál a következő eldöntendő kérdés volt a létesítmény típusok megválasztása. Feltett szándék volt a tervező csapatok részéről, hogy ezúttal BETARTJUK a vonatkozó útügyi műszaki előírásban foglaltakat (e-UT 03.04.11: Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése, a KTSZ kiegészítése) és elsősorban a gépjármű forgalom nagyságától és sebességétől tesszük függővé az attól való elválasztás szükségességét. Mindez nem hazai találmány, számos külföldi példa bizonyította, hogy nem csak ésszerűbb, de biztonságosabb megoldások is születnek így. Az alábbi ábrákon a hazai és nemzetközi ajánlások szerepelnek.

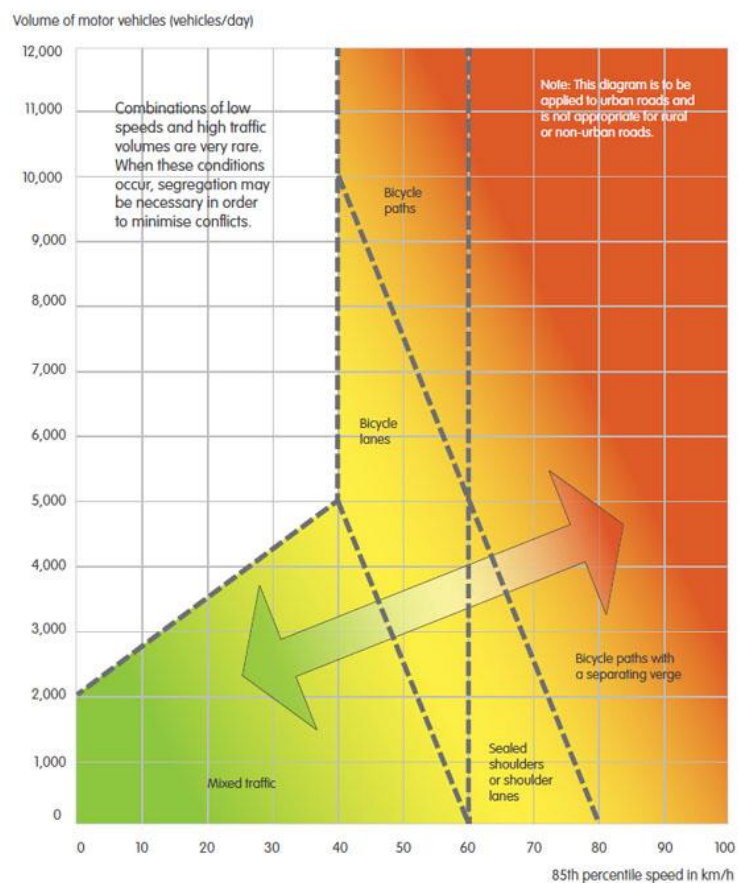


1. ábra: e-UT 03.04.11 6.1 ábra, A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása

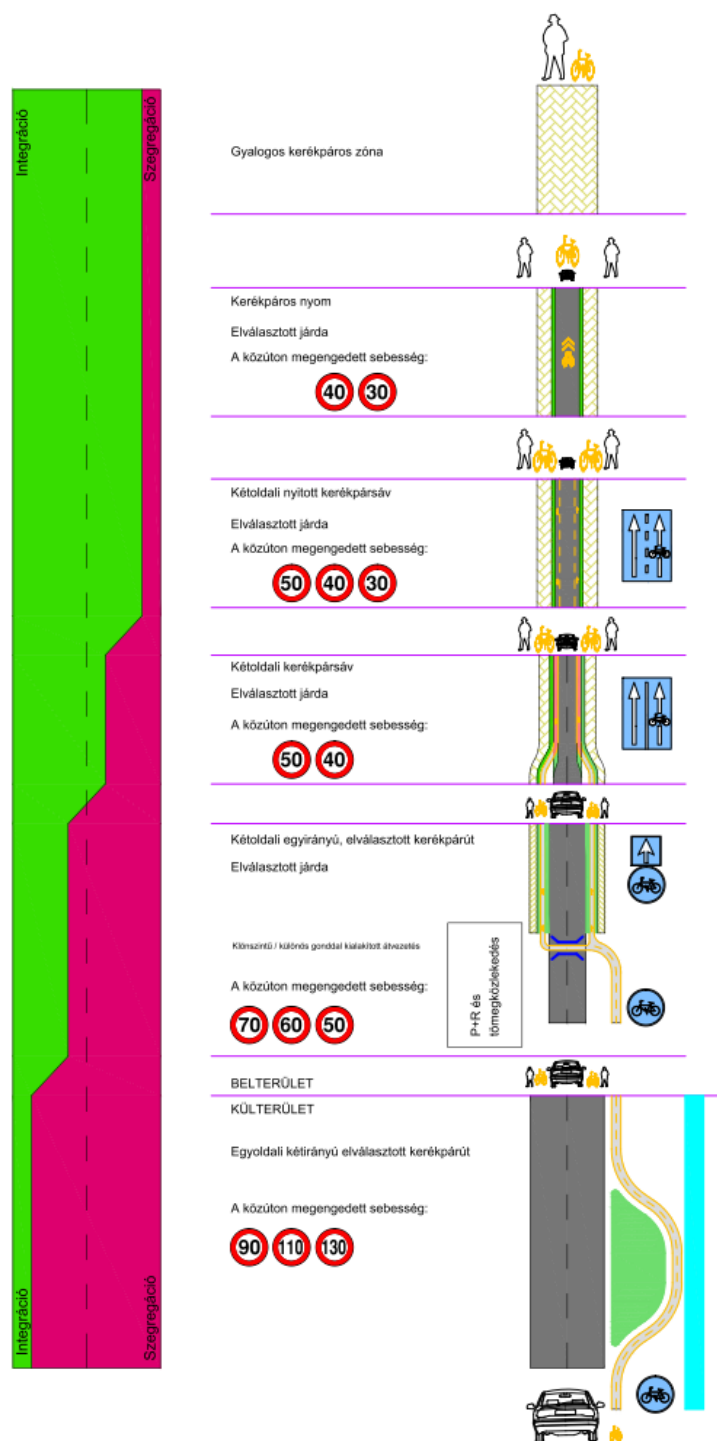
**Figure 5: Guide for planning bicycle facilities on all-purpose roads (Denmark).**



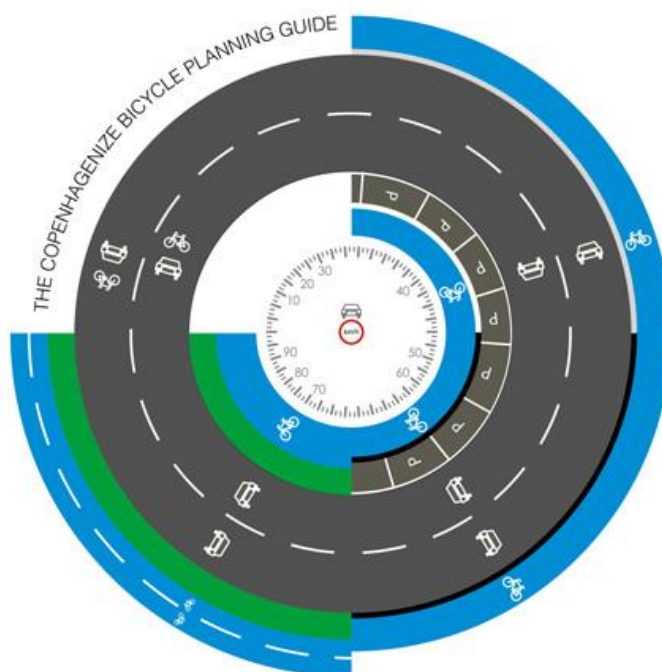
2. ábra: OECD/International Transport Forum (ITF): Cycling, Health and Safety: A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása



3. ábra: Bicycle network, On road facilities, Separating vs Mixing – Speed and volume of traffic: A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása



4. ábra: Közlekedési Stratégia – A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása



5. ábra: The Copenhagenize bicycle planning guide: – A közúti és kerékpáros forgalom szétválasztása

Ökölszabályként elmondható, hogy külterületeken önálló létesítményeket terveztünk, míg a szűkebb belterületekre érve a gyalogosok számára fenntartott járdák helyett a közúton kerékpársávok, vagy kerékpáros nyomok kialakításával, irányhelyes infrastruktúrát javasoltunk, a felesleges gyalogos – kerékpáros konfliktusok, a tisztázatlan elsőbbségi viszonyok, a balesetveszélyes csomópontok sorozatának kiküszöbölésére. Praktikusan összekapcsolható az elemváltás egy település kapuval, forgalomcsillapító szigettel és a megfelelően kivilágított átvezetéssel. Javaslatunk része volt az is, hogy a településeket átszelő országos közutak a külterületinél keskenyebb forgalmi sávokban folytatódjanak, ezzel is növelve a gépjárművezetők sebesség érzetét. A közút kialakítása így az „önmagukat magyarázó utak” analógiáját követve jelzi a gépjármű vezetőknek az alacsonyabb megengedett sebességet és nem utolsó sorban több hely marad a kétoldali kerékpár sávnak.

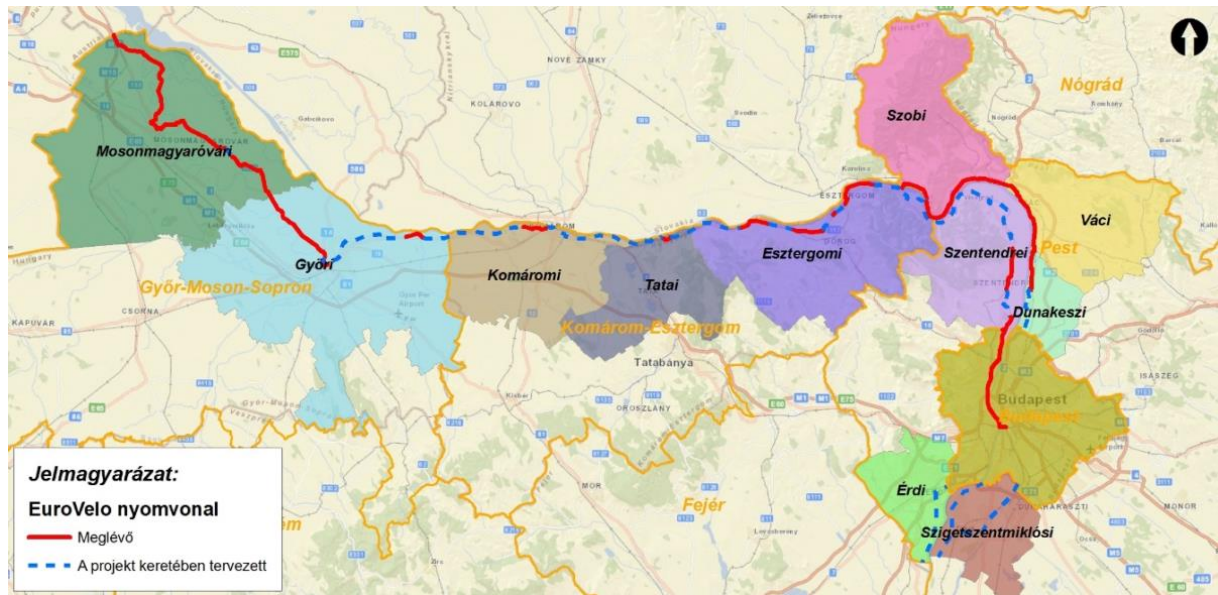
Nemzetközi kerékpáros útvonalként a tervezés során figyelembe kellett venni az EuroVelo hálózatra vonatkozó ajánlásokat, mint pl. az útvonal ne rendelkezzen 6%-nál nagyobb emelkedővel, 2 kerékpáros elférjen egymás mellett, vegyes használatú úton az ÁNF<1000 E/nap, 80%-ban burkolt útfelület szükséges, 30 km-ként elérhető élelemforrás, 50 km-ként szállás és 150 km-ként közösségi közlekedés álljon a túrázók rendelkezésére. Ennek megfelelően az elválasztott létesítményeknél legalább 3,00 m széles, aszfalt burkolatú kerékpárutakat terveztünk.

### 3. EUROVELO 6

Nemzetközi turisztikai piacon hazánk egyik legismertebb kerékpáros útvonala az EuroVelo 6, az Atlanti Óceántól a Fekete tengerig tartó „Folyók útja”, mely hazánkban a Duna mentén halad.

Meglévő kerékpáros útvonalként és nevéből adódóan a Duna vonala határt szab a tervezési területnek. A jelenlegi ideiglenesen kitáblázott útvonal felülvizsgálatát kellett elvégezni és javaslatot tenni egyes szakaszokra vonatkozó alternatív útvonalakra.

A fejlesztés 3 megyét és 48 település érint.



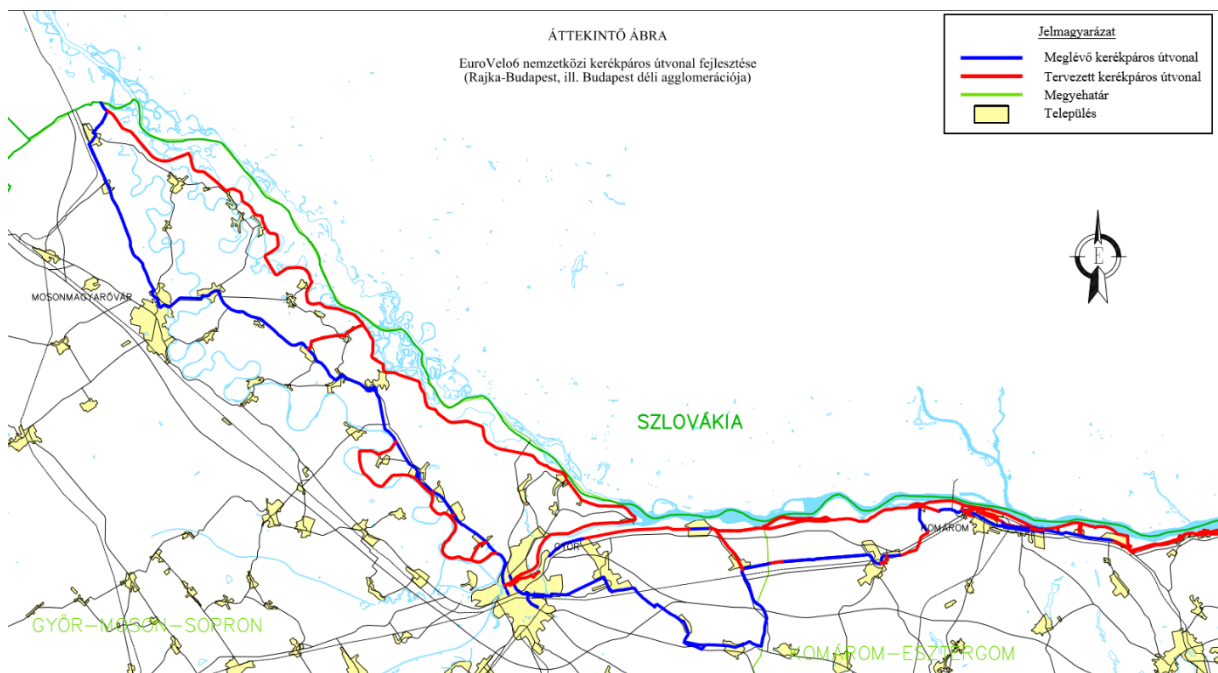
6. ábra: EuroVelo 6 északi szakasza Rajkától Budapest déli agglomerációjáig

A tervezés során forgalomszámlálást végeztek az útvonal mentén. A kerékpáros forgalom az ácsi leágazásánál volt a legalacsonyabb 118 kerékpáros/nap, míg Budakalászon a legmagasabb 2056 kerékpáros/nap.

Rajkától Budapestig a közel 300 km hosszú útvonal öt szakaszra osztható.

#### Rajka-Győr

Két, jellegüket tekintve szignifikánsan eltérő nyomvonal került megvizsgálásra. Az egyik – meglévő – nyomvonal Rajkától Mosonmagyaróváron át Győrig gyakorlatilag felfűzi az összes települést. A másik, új nyomvonal a Szigetközben halad árvízvédelmi töltések tetején, a vízügyi igazgatóságok üzemi útjait felhasználva (lásd piros és kék színnel jelölve a lenti képen).



7. ábra: EuroVelo 6 vizsgált nyomvonalváltozatai Rajkától Komáromig

Alapvető kérdés volt, hogy kik a célközönség, milyen szolgáltatások kialakítására lesz lehetőség egyik, vagy másik útvonal mentén, mekkora forgalomra lehet számítani, ki fogja üzemeltetni, fenntartani, illetve nem utolsó sorban mekkora forrás áll majd rendelkezésre a megvalósítására.

A felhasználók körével kapcsolatban gyakran nagyobb hangsúlyt tulajdonítunk a használati jellegnek, mint amennyit az a valóságban jelent. Ugyanazt a létesítményt fogja használni a világhíró turista és a helyi lakos.

Ezért a projektben a helyi igények kielégítésére legalább akkora hangsúlyt fektettek a tervezők, mint a turisztikai célú felhasználókéra.

A Szigetközben – többek között a tervezéssel párhuzamosan folyó mértékadó árvízszint országos felülvizsgálata miatt – végül a településeket felfűző nyomvonal mellett felsorakoztatott érvék bizonyultak meggyőzőbbnek. Itt a meglévő kerékpárutak szélesítése a cél, településeken belül kis hosszon, szűk keresztmetszeteken kerékpársávok kerültek megtervezésre.

#### Győr-Komárom

A meglévő, Dunától eltávolodó útvonal mellett Gönyű felé új lehetőségeket vizsgáltak a tervezők (lásd a fenti képen). A meglévő nyomvonal ezen a szakaszon csupán táblázást jelent, épített infrastruktúra gyakorlatilag nincs. Mivel az újonnan vizsgált szakasz rövidebb, mint a meglévő kitáblázott, a települések stratégiai, fejlesztési terveihez is jobban illeszkedő, turisztikailag is vonzóbb, így ezen a szakaszon az új, Dunához közelebbi nyomvonal továbbtervezése és megvalósítása a cél.

#### Komárom-Szob

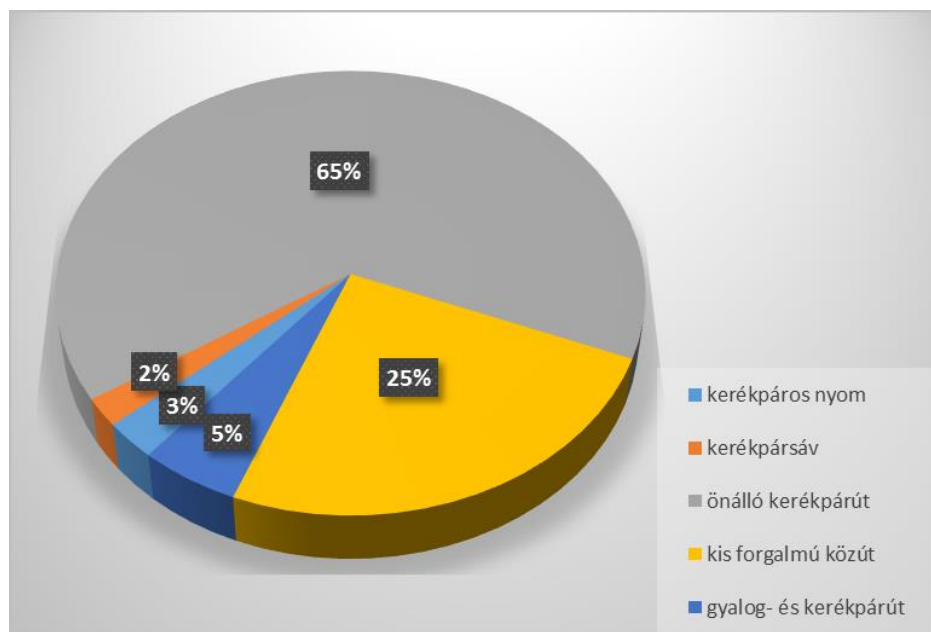
Ezen a szakaszon kezdenek beszűkülni a lehetőségek. Mivel a települések jelentős részének határozott elképzelése, sőt tervei is rendelkezésre álltak, az EuroVelo útvonalba ezek beillesztésre kerültek. Egyes szakaszai a tervezés lezárultát követően meg is valósultak.

#### Szob-Budapest

A Duna jobb és bal partja adja magát, ráadásul a bal parton működő útvonalról beszélünk. A két parti útvonal mellé felkerült a Szentendrei-szigeten futó nyomvonal lehetősége. A bal part népszerűsége alátámasztotta azt a tényt, hogy ez a nyomvonal továbbra is részét kell képezze az EuroVelo 6-nak. A jobb part sokkal több kötöttséggel terhelt köszönhetően a Visegrádi-hegység és a Duna közti szűk területnek, viszont olyan turisztikai desztinációkat fűz fel, mint Szentendre és Visegrád. A Szentendrei-szigeti új nyomvonalak bár vitathatatlan értéket képviseltek, természetvédelem szempontjából érzékeny a terület és a sziget megközelítését biztosítandó legalább egy, de inkább két kerékpáros híd megépítése nem tette versenyképesé ezt az elképzelést.

#### Érd-Százhalmbatta:

Budapest déli agglomerációjából való bejutás és a helyi turisztikai látványosságok szempontjából a fővárosi szakaszokhoz csatlakozva a Dunapart közelében tervezett a nyomvonal megvalósítása.



8. ábra: EuroVelo 6 Rajka-Bp., ill. Bp. D-i agglomerációban a megvalósuló létesítménytípusok megoszlása

#### 4. FŐVÁROSI ÁTVEZETÉS

2014-ben készült el a nyomvonal-változatokat kidolgozó, azok társadalmi- és gazdasági hasznát elemző, az érintett területek műszaki jellemzőit és tulajdonviszonyait felmérő megvalósíthatósági tanulmány és cselekvési terv.

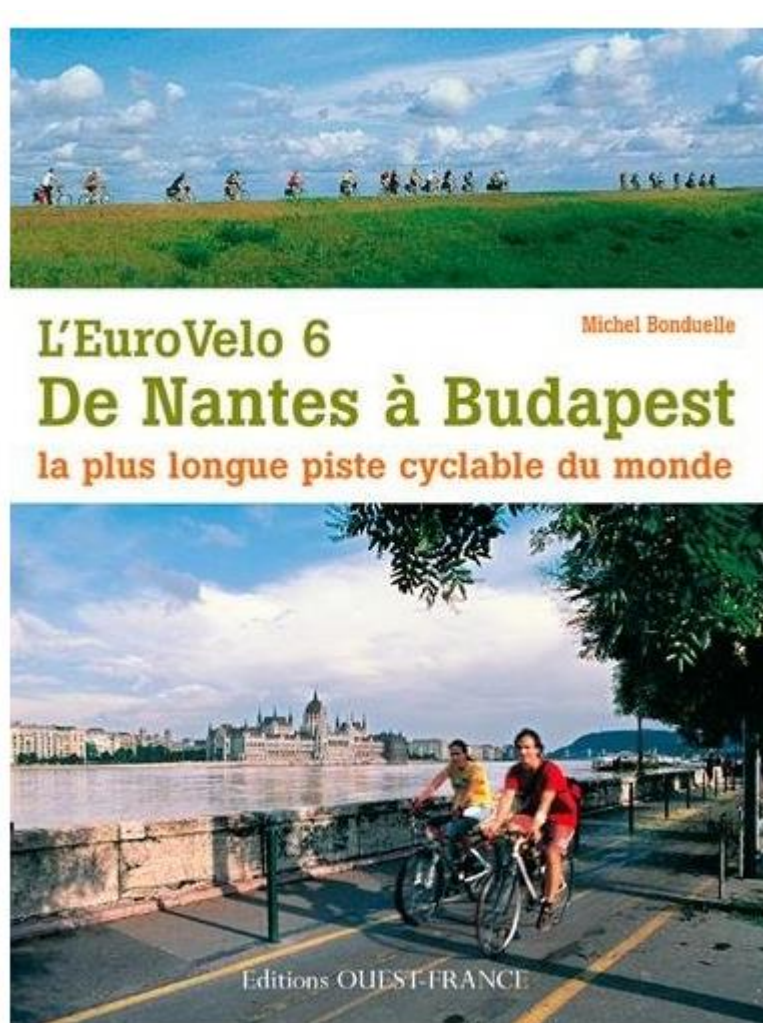
A 2016-ban megjelent Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program (VEKOP) 4.1.1-15 felhívás („Aktív turisztikai hálózatok infrastruktúrájának fejlesztésére”) ad lehetőséget a megvalósíthatósági tanulmány alapján kiválasztott kerékpáros útvonalak budapesti szakaszainak fejlesztésére. E szakaszok: a Duna mindkét partján, Budán és Pesten, valamint Csepelen, a teljes városon végighaladó, összefüggő, az útügyi műszaki előírások és az EuroVelo nemzetközi követelményrendszere szerint kialakított útvonal, valamint a budai nyomvonalból elágazó, a Hosszúréti-patak mentén haladó, Balaton felé vezető, regionális, turisztikai funkciójú útvonal.

A tervezett fejlesztés összhangban van Budapest hosszú távú városfejlesztési stratégiájával (Budapest 2030) és fenntartható városi mobilitástervével (Balázs Mór-terv), hozzájárul a Duna-partok elérhetőségének, közcélú hasznosításának megteremtéséhez és a környező turisztikai és rekreációs területek fejlesztéséhez és decentralizációjához.

Az EuroVelo kerékpáros útvonalak országok közötti és az országokon belüli attraktív túraútvonalak, melyek sajátossága, hogy a kerékpáros turizmus mellett a városok közlekedési célú kerékpáros forgalma is igénybe veszi. Budapesten a már működő szakaszok forgalma sok helyen már ma is meghaladja az 1000 kerékpáros/nap értéket.

A fejlesztés keretében a hiányzó, járhatatlan szakaszok kiépítésén kívül a meglevő, de leromlott, illetve nehezen használható szakaszok korszerűsítése történhet meg. A műszaki megoldások szakaszonként különbözőek lehetnek (kisforgalmú, kerékpárosbarát utcák kijelölése, kerékpársáv, kerékpárút, gyalog- és kerékpárút, gyalogos-kerékpáros övezet kialakítása). A Duna környezetében cél a gyalogosbarát kialakítás.

A fejlesztés eredményeként a Duna mentén mintegy 30 km-nyi útvonal fejlesztésével a budai oldal teljesen végigjárhatóvá válik, a pesti oldalon az északi szakasz eléri a városhatárt, a Balaton irányú útvonal teljes, kb. 6 km-es szakasza kiépülhet.

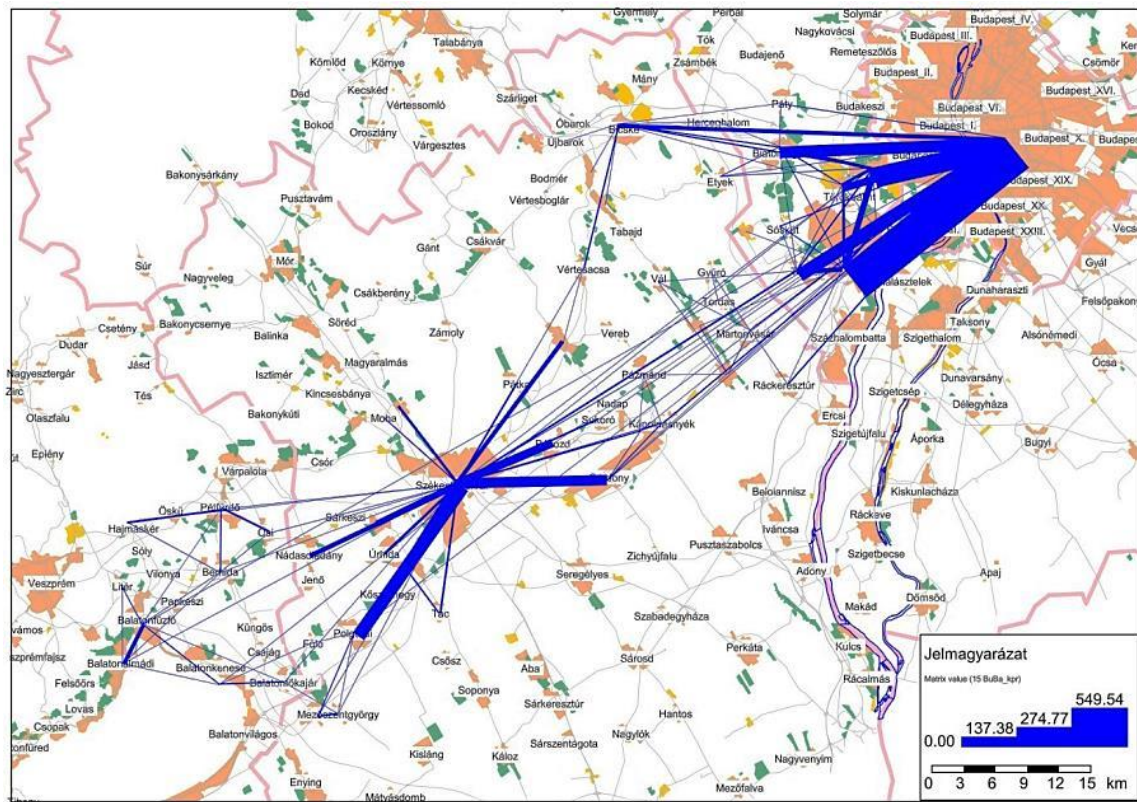


9. ábra: Francia kerékpáros útikönyv Nant – Budapest között

## 5. BUDAPEST – BALATON

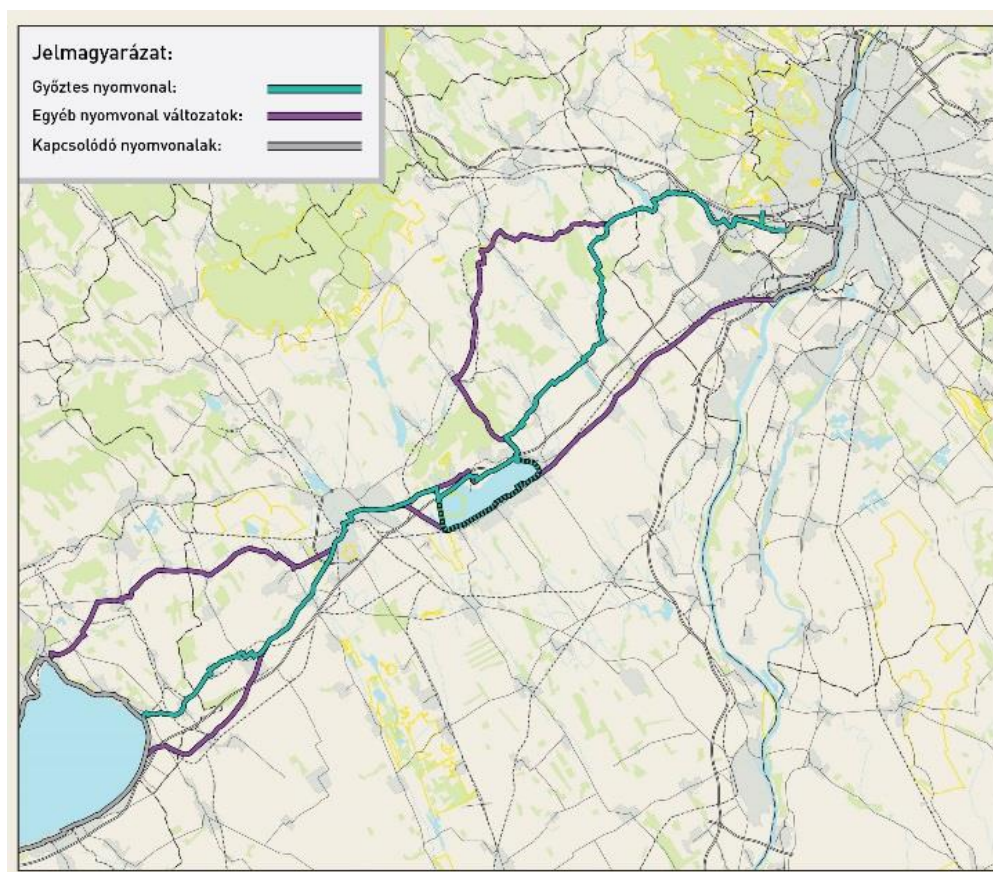
Hazánk két legnagyobb idegenforgalmi célpontja Budapest és a Balaton. Mindkét helyszínen folyamatosan növekszik a kerékpárral közlekedők száma, a Balaton körül főként turisztikai, míg a Fővárosban leginkább hivatásforgalmi (munkába, iskolába járás) célból tekernek. Idegenforgalmi szempontból kézenfekvő a két célpont megfelelő színvonalú kerékpáros útvonallal való összekötése, de ahogy fentebb említettük, a hivatásforgalmi igényeket is figyelembe véve a térség kerékpáros főútját kívántuk megtervezni. Az 1364/2011. (XI. 8.) Kormányhatározat kiemelt fejlesztésként ad utasítást a Budapest – Balaton kerékpáros útvonal kiépítésére, a Budapest – Etyek szakaszt I. ütemként meghatározva.

Jelenleg azok száma, akik országos közutakon Budapest és a Balaton között teljes hosszában végig bringáznak igen csekély, de a telefonos háztartásfelvételeink alapján arra következtettünk, hogy túra útvonalként igen népszerű lesz. A hivatásforgalmi célú, kisebb távolságú közlekedők száma viszont napjainkban is jelentősnek mondható, elsősorban a fővárosi és a székesfehérvári agglomerációs forgalomnak köszönhetően.



10. ábra: Jelenlegi napi kerékpáros forgalom az érintett települések között

A döntéselőkészítő tanulmány során megvizsgáltuk a jelenlegi és a korábbi OTRT nyomvonalakat, de egyéb javaslatunk is volt. A tovább tervezendő útvonal kiválasztásánál kulcskérdés volt a Budapestről való minél kevesebb szintkülönbséggel járó kijutás, a Balatonhoz való érkezési pont, valamint az a jól felfogható szempont, hogy az útvonalra ne csak mint a két végpontot összekötő, leküzdendő szakaszra, hanem egy önálló turisztikai attrakcióra is tekintsünk.



11. ábra: A döntéselőkészítő tanulmány útvonalai

Tovább tervezésre a következő útvonal lett kijelölve:

Budapest – Törökbálint (Budaörs bekötésével) – Biatorbágy – Etyek – Gyúró – Tordas – Kajászó – Pázmánd – Nadap – Velence – Pákozd – Székesfehérvár – Szabadbattyán – Kőszárhegy – Polgárdi – Füle – Balatonfőkajár – Balatonakaratya.

| HOSSZAK, ELJUTÁSI IDŐK:          |         | <br>30 km/h | <br>15 km/h |  <br>10 km/h |
|----------------------------------|---------|------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Budapest – Balaton               | 105,9km | 3 óra 30 perc                                                                                  | 7 óra                                                                                            | 10 óra 40 perc                                                                                                                                                                         |
| Budapest -Etyek                  | 22,4km  | 45 perc                                                                                        | 1 óra 30 perc                                                                                    | 2 óra 20 perc                                                                                                                                                                          |
| Etyek – Velence                  | 31,8km  | 1 óra 5 perc                                                                                   | 2 óra 10 perc                                                                                    | 3 óra 10 perc                                                                                                                                                                          |
| Velence – Székesfehérvár         | 16,3km  | 35 perc                                                                                        | 1 óra 10 perc                                                                                    | 1 óra 40 perc                                                                                                                                                                          |
| Székesfehérvár – Balatonakaratya | 35,4km  | 1 óra 10 perc                                                                                  | 2 óra 20 perc                                                                                    | 3 óra 30 perc                                                                                                                                                                          |

12. ábra: Budapest – Balaton – Hosszak, eljutási idők

Budapest – Etyek:

A Fővárosból való kijutás különösebb emelkedők nélkül a Balaton felé két irányba lehetséges. Egyrészt a Duna mellett, dél felé, másrészt Budaörs hegyei és a Tétényi fennsík között. Kézenfekvőnek bizonyult a már előzmény tervekben is szereplő Hosszúréti patak – majd Törökbálinttól kezdve a korábbi Budapest – Hegyeshalom vasútvonal mentén való vezetés, így az útvonal egyik leglátványosabb

attrakcióján, a Biatorbágyi Viadukton is áttekerhetünk, majd Etyek felé fordulva Budapest szőlőskertjébe érünk.

#### Etyek – Velence:

A ritmusosan következő patak völgyeket keresztezve (Szent László patak, Váli víz, Bágyom ér) egy turisztikai szempontból kevésbé ismert, de annál nagyobb lehetőségeket hordozó tájon haladunk, belterületeken az alacsony forgalmú közutakon, külterületeken mezőgazdasági utak burkolásával szintén vegyes használatú útként.

#### Velence – Székesfehérvár

A Velencei tavat Nadap felől elérve csatlakozunk a tó körüli kerékpárúthoz, majd a Székesfehérvár irányába tartó meglévő szakaszokhoz. A tervünk a nyomvonalakban kisebb nagyobb módosítási, fejlesztési javaslatokat tesz. Székesfehérvár belterületén a gépjármű forgalmi viszonyokhoz, a város távlati elképzeléseihez igazodva terveztünk önálló, integrált létesítményeket.

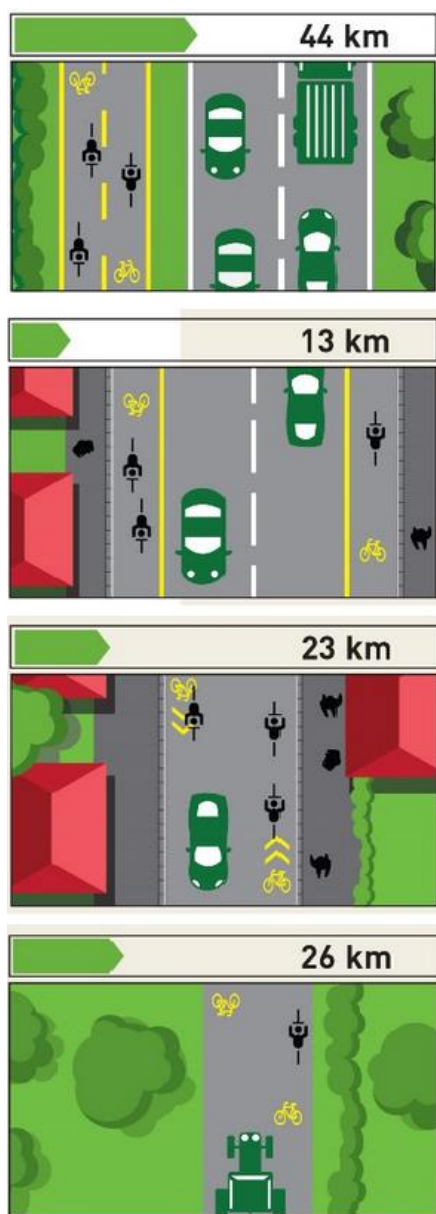
#### Székesfehérvár – Polgárdi

A 7-es úttal párhuzamosan halad a nyomvonal, megteremtve a biztonságos és színvonalas kiszolgálását a jelentős térségi hivatásforgalomnak.

#### Polgárdi – Balatonakarattya

Polgárdinál a főúttól elfordulva Balatonakarattya felé haladunk tovább.

A döntéshozók a tervezőkkel egyetértésben nem kívánták kijelölni, hogy a Balaton északi, vagy déli partjára szeretnék-e többen érkezni, így arany középútként Balatonakarattya bizonyult a legjobb választásnak, ahol csatlakozhatunk a Bringakör jelenlegi, magasan, vagy a tervezett, vízpart melletti kerékpárútjához egyaránt.



13. ábra: Tervezett létesítmény típusok, hosszak

## 6. BALATONI BRINGAKÖR

Hazánkban elsőként kiépült tókerülő kerékpáros útvonal. 2001-ben jelent meg a Kormányhatározat a Balaton, mint kiemelt üdülőövezet kerékpárútjának megépítéséről és a határozat értelmében 5 év alatt a teljes kerékpáros útvonal megvalósul.

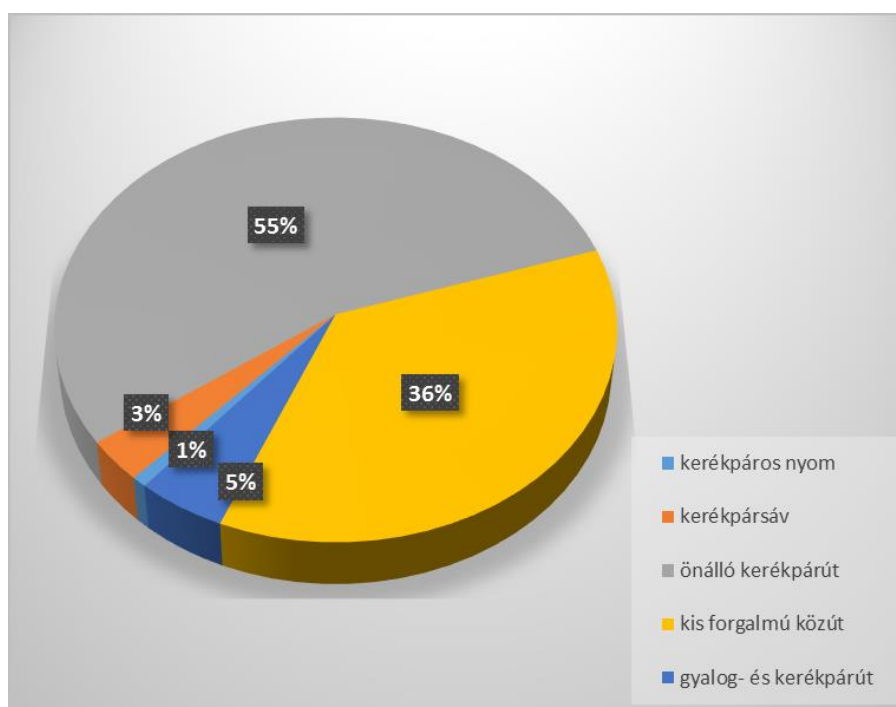


14. ábra: Balatoni Bringakör és a Kis-balatoni és hévízi bekötés vizsgálata során kialakult nyomvonalak

A fejlesztéssel 3 megye és 43 település érintett. Meglévő útvonalként a szolgáltatási szint javítása, a leromlott szakaszok felújítása, a szűk keresztmetszetek megszüntetése, balesetveszélyes helyszínek átépítése volt az elsődleges cél, illetve egy olyan, működőképes gerincút létrehozása, melyre a környező települések felfűzhetik saját hálózatukat. A jelenlegi Bringakör komplex fejlesztésén kívül a Kis-Balaton bekötése is megtörténik.

A forgalomszámlálás alapján a Bringakör egy tetszőleges keresztmetszetében átlagosan napi 1025 kerékpáros közlekedik. A forgalomszámlálás mellett a Balatoni Hajózási Zrt. kerékpárszállítási adatait is vizsgálták, mely szerint a Tihany – Szántód közötti komp évente 53 428 kerékpárt szállít (két irány), a napi csúcs értéke (két irány) 1 396 db.

A tervezés során 35 km-es szakaszon teljesen új nyomvonal lesz kialakítva, a forgalmas sétányok elkerülésével, a nagyobb emelkedők kiküszöbölésével. A fejlesztésbe bele tartozik a B+R parkolók és pihenőhelyek megtervezésre, illetve több helyszínen automata forgalomszámláló berendezések elhelyezése is.



15. ábra: A Balatoni Bringakör komplex fejlesztése során megvalósuló létesítménytípusok megoszlása

## 7. GAZDASÁGI HASZNOK

A kerékpározás jelentős gazdasági és társadalmi hasznait számos szakértői anyag kiemeli [2]. Az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) tanulmánya [3] szerint EU-27 szinten évente legalább 205 milliárd EUR a kerékpározás gazdasági haszna. Az Eurobarometer 2010-ben készült felmérése [4] szerint az európai polgárok 7,4%-a használ kerékpárt, mint leginkább preferált közlekedési eszközt. Az egy fő által évente átlagosan letekert kilométerekre vonatkozó statisztikát figyelembe véve ez mintegy 94 milliárd km teljesítményt jelent évente, ami a hasznok becslésének alapja.

| Terület                     | Becsült haszon / év (7,4%)   |
|-----------------------------|------------------------------|
| Egészségügyi hasznok        | 114 – 121 mrd EUR            |
| Torlódások csökkenése       | 24,2 mrd EUR                 |
| Üzemanyag megtakarítás      | 2,7 – 5,8 mrd EUR            |
| CO2 kibocsátás csökkenése   | 1,4 – 3,0 mrd EUR            |
| Levegőszennyezés csökkenése | 0,9 mrd EUR                  |
| Zajszennyezés csökkenése    | 0,3 mrd EUR                  |
| Kerékpáros turizmus         | 44 mrd EUR                   |
| Kerékpáros ipar             | 18 mrd EUR                   |
| <b>Összesen</b>             | <b>205,2 – 217,3 mrd EUR</b> |

Az egészségügyi kiadások csökkenése mellett a turisztikai ágazat haszna a legjelentősebb. A turisztikai hasznok becslése során az európai szinten évente megtett 2,295 milliárd hosszabb-rövidebb, külföldi és belföldi túra jelentette az alapot. Az átlagos költségre vonatkozó statisztikák figyelembe vételével ez valamivel több, mint 44 milliárd EUR bevételt jelent. A többnapos túrát teljesítők száma mintegy 20,5 millió, akik évente 9 milliárd EUR-t költenek. A ágazat hasznait részletesebben megvizsgálva, ugyancsak az ECF által végzett felmérés szerint az egynapos kerékpáros kiránduló utakon a fejenkénti költség európai átlaga 16 EUR, a többnapos utazásoké fejenként 350 EUR körül alakul. A többnapos kerékpáros utazások átlagos fejenkénti napi költsége több mint 50 EUR, amelynek kb. 40%-át szállásra, 30%-át ételre és italra, további 30%-át pedig más szolgáltatásokra (pl. vásárlás,

közlekedés, programok) fordítják a kerékpárosok. Ezek a bevételek elsősorban a turisztikai útvonalak mentén működő kis- és középvállalkozásokat gazdagítják.

## 8. VÁRHATÓ FOLYTATÁS

A fejlesztések az Európai Unió támogatásával az egyes Operatív Programok keretében valósulhatnak meg. A megvalósíthatósági tanulmányok 2014-ben elkészültek, azonban a tovább tervezésre és az építésre a 2007-2013 időszak KÖZOP és ROP keretei már nem biztosítottak elegendő forrást, illetve az engedélyeztetés és a szükséges közbeszerzési eljárások miatt a beruházások nem zárultak volna le a pénzügyi ciklus elszámolási időszakának (tehát 2015 december) végéig.

A 2014-2020 időszak Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) 7.1.2. és a Versenyképes Közép-Magyarországi Operatív Program (VEKOP) 4.1.1. pályázati felhívásaiban viszont a korábbi Kormányhatározattal összhangban megjelent a kiemelt kerékpáros útvonalak fejlesztésének lehetősége. A felhívások szerint a kerékpáros infrastruktúra esetében a NIF Zrt., míg a kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése esetében a Kerékpáros Magyarország Szövetség a kedvezményezett.

A fejlesztések előmozdítása érdekében Révész Máriusz kormánybiztos előterjesztésére jelentősen bővült a kiemelt fejlesztések köre, valamint a Kormány ezen projekteket nemzeti gazdasági szempontból kiemelt jelentőségű üggyé nyilvánította, felgyorsítva ezzel a hatósági eljárásokat. 2016 októberében kormánydöntés született a fejlesztések további finanszírozásáról is. A NIF Zrt. 700 millió Ft keretösszegű tervezési közbeszerzést írt ki, melynek eredményeként 2017 elején megkezdődhet az engedélyes és kiviteli tervek készítése. A hatósági eljárások és a kivitelezésre vonatkozó közbeszerzési eljárások lefolytatása után, előreláthatólag 2017 végén bizonyos szakaszokon megkezdődhetnek az építési munkák.

## 9. IRODALOM

- [1] A kerékpáros turizmus fejlesztési stratégiája 2010-2015 – EconoConsult-COWI, Budapest, 2010
- [2] The Economic Significance of Cycling – A study to illustrate the costs and benefits of cycling policy. Interface for Cycling Expertise (Ice) and Habitat Platform Foundation. VNG uitgeverij, The Hague, 2000
- [3] Calculating the economic benefits of cycling in EU-27, ECF, F. Küster – B. Blondel, Brussels, 2013
- [4] Eurobarometer 312 jelentése (2011) [http://ec.europa.eu/public\\_opinion/flash/fl\\_312\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf)