

**BÁCS-KISKUN VÁRMEGYEI
KERÉKPÁROS STRATÉGIA**

**Vármegyei Kerékpárforgalmi
Főhálózati Terv**



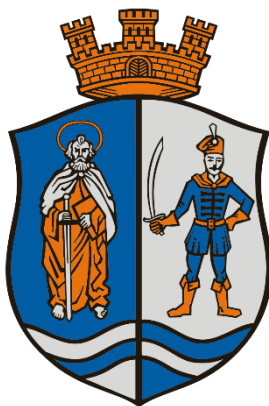

BÁCS-KISKUN VÁRMEGYEI KERÉKPÁROS STRATÉGIA

VÁRMEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV

Készült a *Bács-Kiskun megyei kerékpáros stratégia (2019)* aktualizálásával és kibővítésével

Megbízó:

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Gertheis Antal | Jobbágy-Szabó Noémi
Csörgő Nikolett | Szele András

2023

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

TARTALOM

Tartalom	5
Ajánló sorok.....	7
1 Vezetői összefoglaló.....	9
1.1 Helyzetértékelés	9
1.2 Célrendszer	12
1.3 Tervezett fejlesztések	12
2 Bevezető.....	16
2.1 Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv szerepe, célja	16
2.2 Települési szintű kerékpárforgalmi hálózati tervek.....	18
3 Helyzetértékelés	20
3.1 Stratégiai, fejlesztési dokumentumokhoz való kapcsolódás	20
3.1.1 Országos szakpolitikai dokumentumok	20
3.1.2 Megyei szakpolitikai dokumentumok	32
3.2 Vizsgált terület bemutatása	42
3.2.1 Domborzati viszonyok, településhálózat	42
3.2.2 Társadalmi, gazdasági folyamatok	44
3.2.3 Turizmus.....	45
3.2.4 A kerékpáros közlekedés helyzete	51
3.2.5 A beavatkozási terület kerékpározhatósága.....	133
4 Célrendszer	151
4.1 Stratégiai célok.....	151
4.2 Jövőkép	151
4.3 Operatív célok	151
4.4 Célcsoportok	153
5 A fejlesztési lehetőségek felmérése.....	156
5.1 A vizsgált terület lehetőségei, kötöttségei.....	156
5.1.1 Földrajzi viszonyokból fakadó lehetőségek és kötöttségek	156
5.1.2 Kerékpározási szokások megváltoztatásának lehetőségei	156
5.2 A vármegyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei	158
5.2.1 A hálózat és a forgalom jellemzői	158
5.2.2 A hálózatfejlesztés célja és alapelvei	159
5.2.3 A létesítmények típusának kiválasztása.....	160
5.2.4 Útírányjelző táblarendszer.....	163

5.3	Kerékpáros adatgyűjtés	164
6	A tervezett fejlesztések bemutatása.....	166
6.1	A vármegyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	166
6.1.1	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	166
6.1.2	Közterületi kerékpárparkolás.....	194
6.2	Kerékpáros és kapcsolódó turisztikai szolgáltatások	195
6.2.1	Megközelíthetőség.....	195
6.2.2	Szolgáltatások	198
6.2.3	Információ és marketing	203
6.3	Szervezeti, intézményi háttér	210
6.3.1	Infrastruktúra fenntartása és üzemeltetése	210
6.3.2	Turisztikai szervezeti háttér	212
6.3.3	Kerékpáros adatgyűjtés – használat és elégedettség monitorozása	213
6.4	Kísérő intézkedések	213
6.4.1	Szemléletformálás.....	213
6.4.2	Oktatás, képzés	216
6.4.3	Események, rendezvények.....	218
6.5	A tervezett fejlesztések megvalósításának ütemezése, több fázisú intézkedési terv	220
6.5.1	Intézkedésjavaslatok.....	220
6.5.2	Javasolt intézkedések rangsorolása	225
6.5.3	Lehetséges források bemutatása	236
7	Mellékletek	244
7.1	Az online térképes probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív eredményei.....	244
7.1.1	Alapadatok	244
7.1.2	Közlekedési és kerékpározási szokások	246
7.1.3	Használt és javasolt útvonalak, problémás helyszínek	248
7.2	Tervszűri nyilatkozat	255
7.3	Térképek	256

AJÁNLÓ SOROK

a Bács-Kiskun vármegyei kerékpáros fejlesztési tervhez

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzatának kiemelt célja a kerékpározás népszerűsítése, a vármegye kerékpáros életének fejlesztése. Elköteleztük magunkat, hogy közreműködünk a szabadidősportot, az ifjúsági- és az ökoturizmust, a mobilitást segítő kerékpárhasználat feltételeinek kialakításában és javításában.

Az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya az országon belül a Dél-Alföldön a legnagyobb. Bács-Kiskun vármegyében a lakosság harmada napi-heti szinten ül kerékpárra. A vármegyében a megépült kerékpárutak hossza meghaladja a 400 kilométert és három EuroVelo nyomvonal, az EV6, EV11 és EV13 is áthalad rajta.



Bács-Kiskun vármegyében számos civil szervezet működik, amelyek a kerékpáros közösségeket és programokat szervezik.

Vármegyénk sík vidék, jó adottságokkal, rengeteg látnivalóval, színes programkínálattal, nagyszámú attrakcióval, amelyet érdemes családdal vagy társasággal kerékpáron is felkeresni.

A fenti adottságok készítettek minket arra, hogy elkészítsük a vármegye kerékpárforgalmi főhálózati tervét. Olyat, amely zsinórmértékül szolgál számunkra a következő évek tekintetében. Hálózatot építünk, amely reményeink szerint minden itt élő és Bács-Kiskunba látogató örömeire szolgál majd.

Induljunk el együtt! Két folyó közt, két keréken!

Kecskemét, 2023. május 5.

Rideg László

a Bács-Kiskun Vármegyei Közgyűlés elnöke

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Bács-Kiskun vármegyei kerékpáros stratégia – megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata megbízásából, a TOP-1.5.1-20-2020-00018 azonosítószámú projekt keretében valósult meg. **A 2019. február 15-én a megyei közgyűlés által is jóváhagyott Bács-Kiskun megyei kerékpáros stratégia felülvizsgálatával, aktualizálásával készült, azt a „Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv javasolt felépítése” című útmutató szerinti felépítésnek és az ott megfogalmazott tartalmi elvárásoknak megfelelően kibővítve.**

A terv célja, hogy felmérje a vármegye és környezete kerékpáros közlekedésének a helyzetét, és ezek alapján javaslatot adjon a 2021-2027-es programozási időszak alatt megvalósítandó fejlesztésekre annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt, valamint hogy a vármegye felkerüljön a kerékpáros turizmus térképére. Horizontja azonban túlmutat a következő programozási cikluson, és hosszú távra tesz javaslatot a kerékpárforgalmi főhálózatra vonatkozóan.

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata a kerékpáros stratégiával irányt kíván mutatni a kerékpárosbarát infrastruktúrafejlesztés és kerékpáros turizmus fejlesztésében érdekelt szereplők számára. A célok átgondolásával, a fejlesztési irányok kijelölésével Bács-Kiskun vármegyében hosszú távon kívánja biztosítani a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros turizmus számára szükséges összetett feltételrendszert. A fejlesztések átgondolt tervezése, összefüggő hálózat kialakítása a fejlesztési források felhasználásának is a leghatékonyabb módja.

1.1 HELYZETÉRTÉKELÉS

A domborzat és az éghajlat Bács-Kiskun vár megyében nem akadályozza a kerékpározást

Bács-Kiskun Magyarország legnagyobb vármegyéje. A Duna és a Tisza között fekszik, a Duna-menti síkság, a Duna–Tisza közének homokhátsága és a Bácskai löszhát területén. **Teljes területe sík vidék.** Felszíni vizeinek mennyisége – a határoló folyókat leszámítva – területéhez képest kicsi. Éghajlatát tekintve **az ország legnapsütöttebb és legmelegebb régiója, míg a csapadék viszonylag kevés.**

Településszerkezetére **jellemzőek a nagyfalvak, illetve jelentős a tanyasi lakosság aránya.** Gazdasági fejlettség tekintetében vegyes képet mutat: az északi terület (Kecskemét és Kiskunfélegyháza térsége) a legfejlettebb, a vármegye déli részei már elmaradottabbak. A vármegye **négy legnagyobb városában, Kecskeméten, Kiskunfélegyházán, Kiskunhalason és Baján** sokoldalú ipar működik. A mezőgazdaság és az ahhoz kapcsolódó ágazatok hagyományosan nagy, de mérséklődő jelentőséggel bírnak a térségben.

Bács-Kiskun vármegye **jelentős természeti és kulturális örökséggel rendelkezik: ide tartozik az alföldi táj, illetve a gyógy- és termálfürdői, szabadvizei** nyújtotta kikapcsolódási lehetőségek, az aktív turizmust kedvelők számára kínált programok.

A közlekedési célú kerékpározás aránya kiemelkedő

Bács-Kiskun vármegye – mint általában az alföldi tájak – **településein belül a közlekedési célú kerékpározás részaránya jelentős**. A vármegyét is magába foglaló Dél-Alföldön a legmagasabb az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya (**32%**), a lakosság **64%-a legalább hetente kerékpárra ül**. A vármegyén belül más településre ingázók körében a kerékpározás aránya ugyanakkor lényegesen alacsonyabb. A forgalom jellemzően a napi munkába járást, ügyintézését teszi ki; de a Covid-19 járvány a **szabadidős célú kerékpározásnak** is lökést adott.

A meglévő kerékpárutak a kiserővel közutakkal együtt sem alkotnak összefüggő hálózatot

A vármegye **városainak belterületén jelentős hosszban kiépült a kerékpárút-hálózat, egyes külterületi irányokban az országos úthálózat mentén csatlakozó szakaszokkal** (pl. Baja, Kiskunfélegyháza, Soltvadkert). **A településközi kerékpárutak kialakítása is megkezdődött** a nagyobb közúti forgalmú irányokban, illetve a turisztikai célpontok felé. Helyenként – különösen turisztikai, szabadidős szempontból – a hosszabb szakaszokon burkolt Duna-menti **árvízvédelmi töltések is kapcsolódnak a hálózatba**. **Összefüggő kerékpárforgalmi hálózatról** ugyanakkor egyelőre **nem beszélhetünk**, mivel **számos alternatíva nélküli kapcsolati hiány van** a vármegyében.

A kerékpárforgalmi létesítmények kialakításának színvonala településenként és gyakran településen belül is széles skálán mozog, a korszerű, kényelmes és biztonságos megoldásoktól a kimondottan balesetveszélyes, konfliktusos, hiányos létesítményekig, megoldatlan csomópontokig.

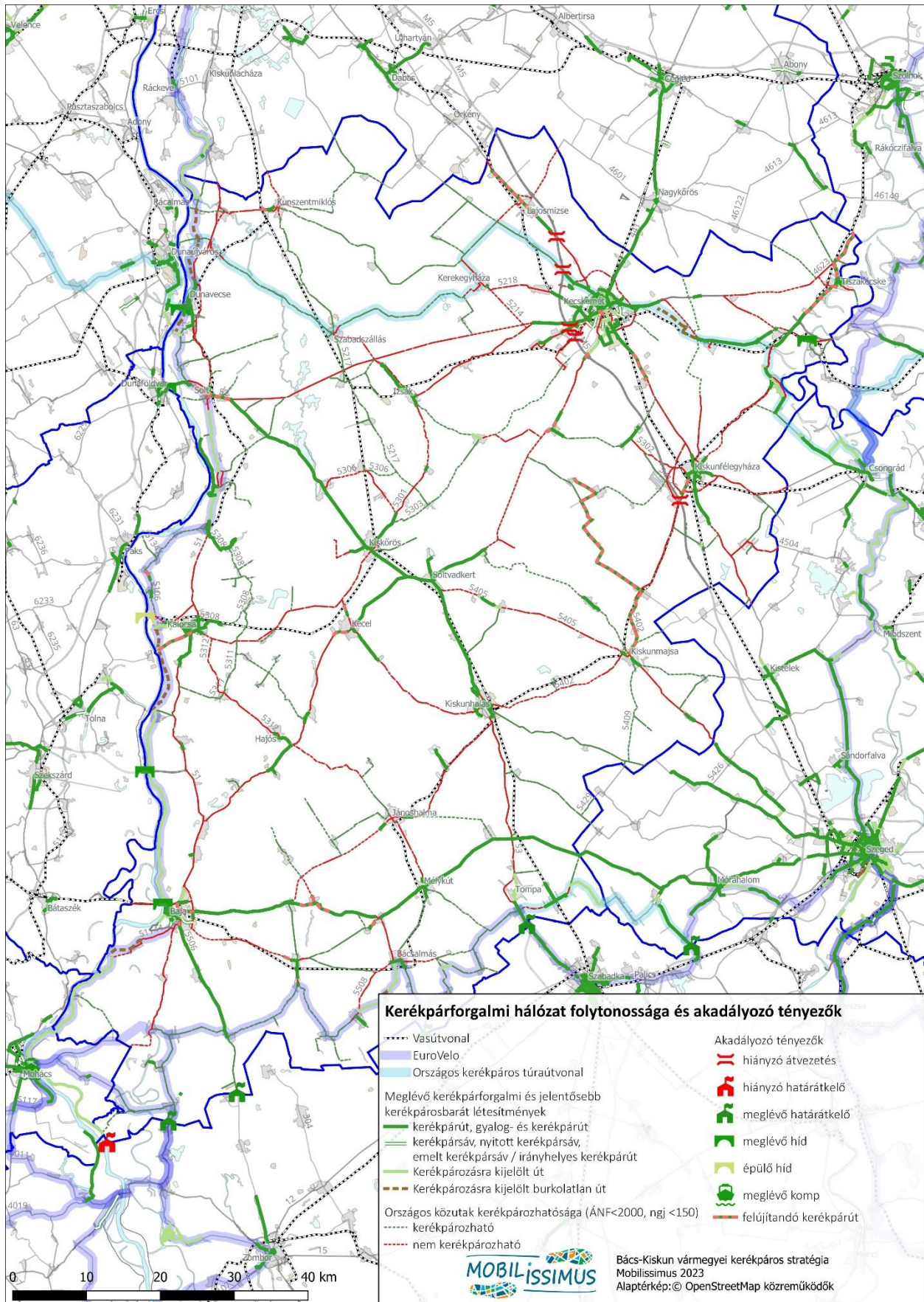
A hálózat legjelentősebb hiányosságai a nagy forgalmú közutak alternatíva nélküli szakaszai, valamint a hosszú távú útvonalak burkolatlan részei

A hálózat **legsúlyosabb hiányosságai a nagy forgalmú közutak önálló kerékpárforgalmi létesítmény vagy kerékpárosbarát alternatíva nélkül**. Folytonossági hiányt jelentenek a hosszú távú **kerékpártúra-útvonalak burkolatlan szakaszai** is. A vármegyét jelentősebb folyók nem tagolják, de a Duna, mint nyugati határvonal, illetve keleten a Tisza folyók akadályt jelentenek. Kedvező, hogy **maguk a hidak kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos**. A gyorsforgalmi utak (M5) kerékpáros szempontból szintén elválasztó hatást jelenthetnek. Kötöttséget jelent az országhatár is.

Bács-Kiskun vármegye sík, alföldi tája és a tény, hogy több EuroVelo és országos kerékpáros túraútvonal érinti, komoly **lehetőséget nyújt a turizmus ezen szegmensének fejlesztésére**. Ahhoz, hogy a kedvező lehetőségekben rejlő potenciált a térség kiaknázza, szükség van a meglévő infrastruktúra rossz állapotú elemeinek felújítására, a kapcsolati hiányok pótlására és az útvonalak folyamatos üzemeltetésére, fejlesztésére.

Egy terület kerékpárosbarátságában a vonalas infrastruktúra mellett fontos szerepet játszanak a **kerékpárosbarát szolgáltatások** (szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók, információszolgáltatás), melyek **tekintetében a kívánt szinttől jelentős elmaradás tapasztalható**.

A kerékpározást akadályozó tényezőket és a hálózat folytonossági hiányait az alábbi ábra mutatja be.



1. ábra: Kerékpárforgalmi hálózat folytonossága és akadályozó tényezők

1.2 CÉLRENDSZER

Bács-Kiskun vármegye kerékpáros stratégiája, a benne megfogalmazott javaslatok az országos és vármegyei szakpolitikai dokumentumokban lefektetett célokat szolgálják.

A jövőkép meghatározása a stratégia egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy a vármegye milyen irányba kíván fejlődni a kerékpározás tekintetében. **Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a benne megfogalmazottak elérését kell szolgálniuk.**

A stratégia víziója a Nemzeti Kerékpáros Stratégia jövőképevel is összhangban a következő:

Bács-Kiskun vármegye térségeiben, településein a kerékpár megőrzi Európában is kiemelkedő népszerűségét, a feltételek javítása révén pedig tovább növekszik a kerékpárt fő közlekedési eszközként választók aránya. A kerékpár a szabadidő, rekreáció területén a legkedveltebb tevékenység marad és még gyakrabban választott turisztikai és sporteszközzé válik.

Az ország és a vármegye hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveikhez igazodva és kerékpározás helyzetértékelésének eredményeire alapozva **jelen terv öt operatív célt fogalmaz meg** a jövőképet szolgálva:

- 1. Összefüggő, biztonságos vármegyei főhálózat, kerékpárosbarát infrastruktúra**
- 2. Kerékpárosbarát szolgáltatási rendszer**
- 3. A szabadidős, turisztikai célú kerékpározást erősítő információ és marketing**
- 4. A közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, a közlekedők képzése**
- 5. Stabil szervezeti háttér**

1.3 TERVEZETT FEJLESZTÉSEK

Az operatív célokat szolgáló javasolt intézkedések a következő beavatkozási területekbe sorolhatók be, összehangolva a „*Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv javasolt felépítése*” című útmutatóban javasolt szerkezettel, de azt több ponton kibővítve:

- 1. A vármegyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései**
 - Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak
- 2. Kerékpáros és kapcsolódó turisztikai szolgáltatások**
 - Megközelíthetőség
 - Szolgáltatások
 - Információ és marketing

3. Kísérő intézkedések

- Szemléletformálás, oktatás, képzés

4. Szervezeti, intézményi háttér

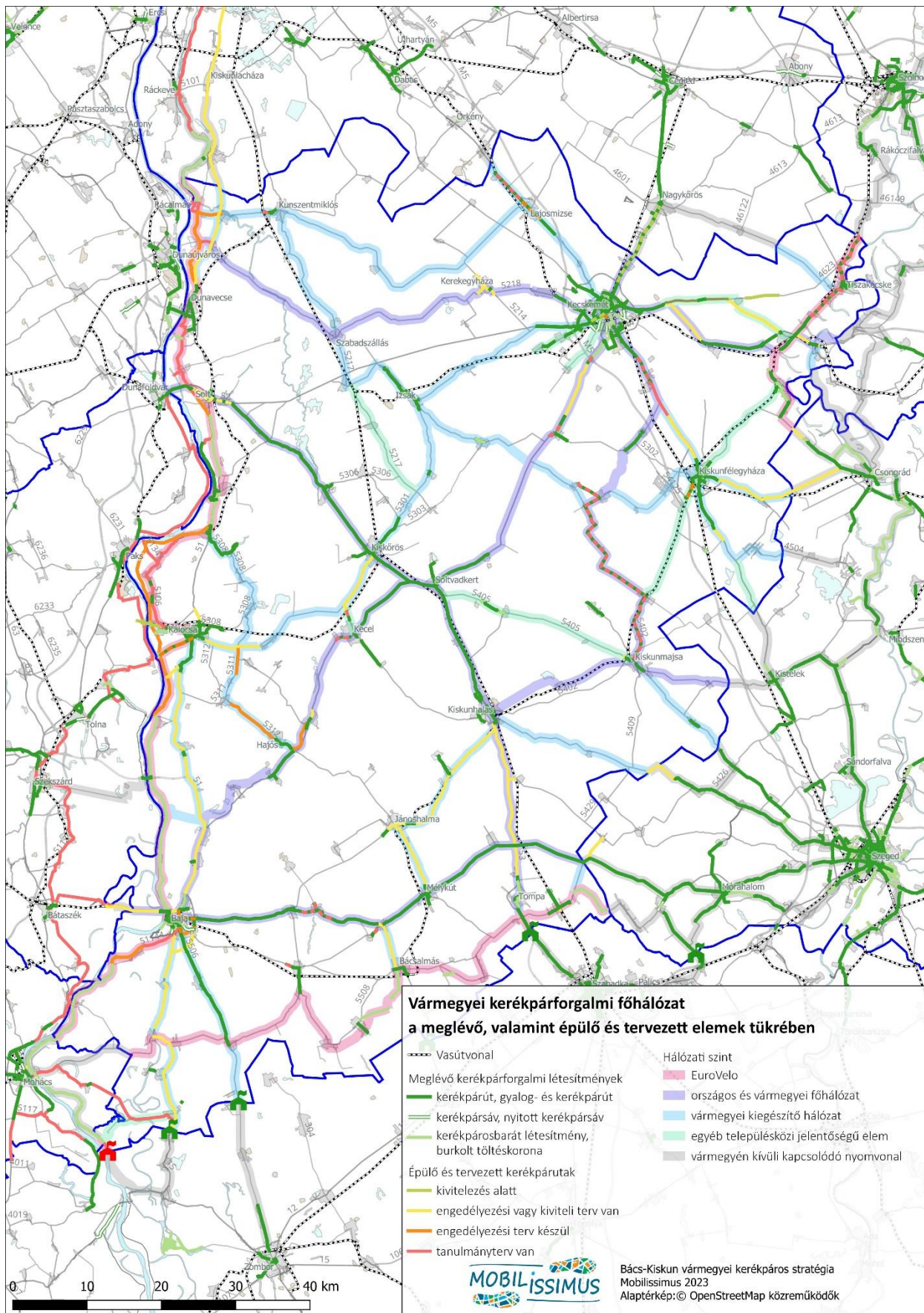
- (ennek részeként: kerékpáros adatgyűjtés)

A javaslatokat és az intézkedések ütemezését részletesen a 6. fejezet tárgyalja.

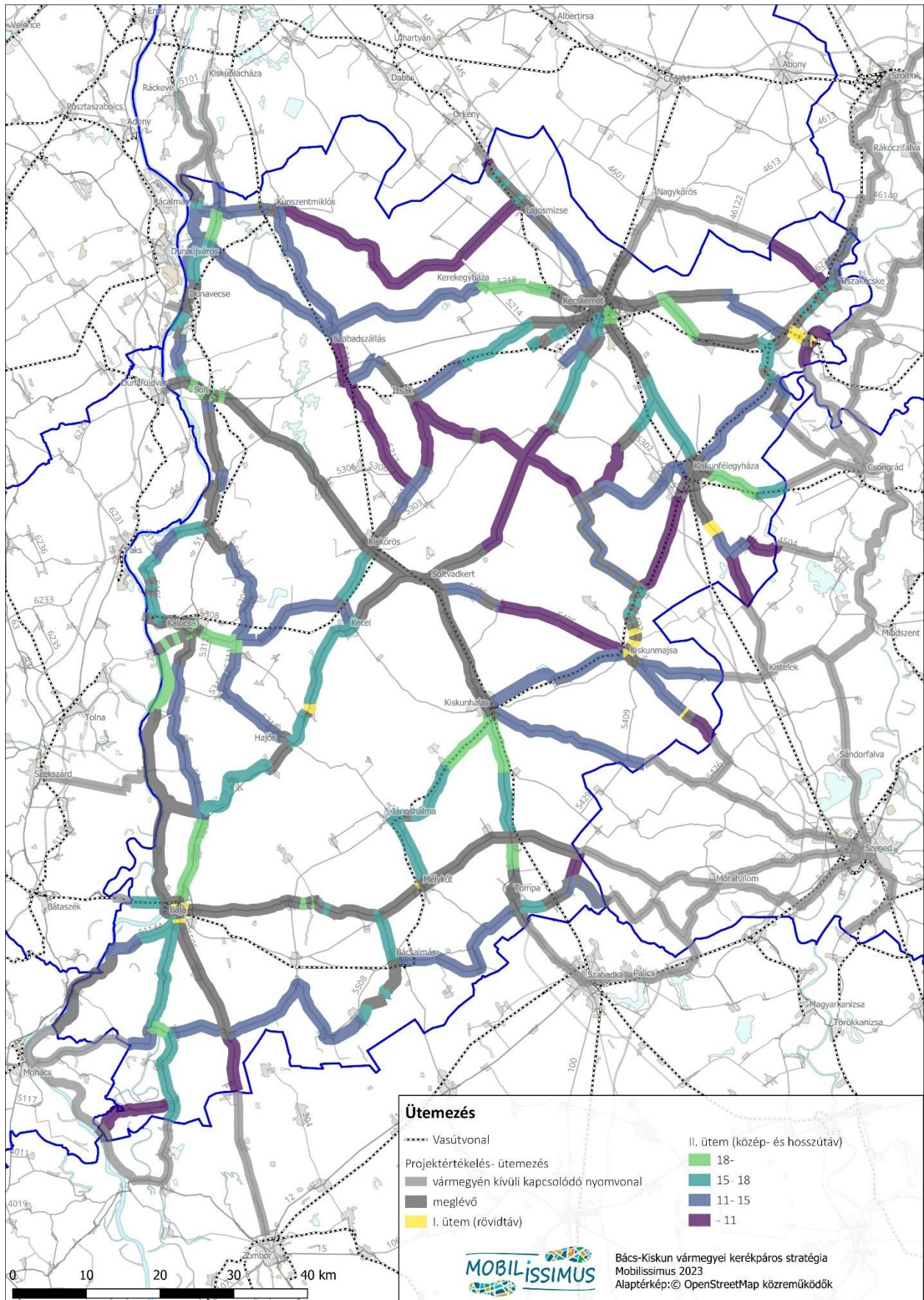
A stratégia egyik fő eredménye a fejlesztési javaslatok azonosítása egy hierarchikus (nemzetközi és országos, megyei/térségi jelentőségű, valamint egyéb elemekből álló) térségi hálózat tükrében. Ez elősegíti, hogy a meglévő és elkészülő szakaszok ütemezetten egy összefüggő hálózattá álljanak össze, ami alapja lehet túraútvonalak kijelölésének is.

A javaslatok közül I. ütemként kiemelésre kerülnek a finanszírozással rendelkező (jellemzően TOP, TOP Plusz) projektek, mivel ezek megvalósulása jelen ismereteink szerint biztosnak vehető. **A közép- és hosszútávon megvalósítandó javaslatok többszemponútú értékeléssel priorizáltak.**

A főhálózati tervet, valamint annak ütemezett fejlesztési javaslatait az alábbi két térkép foglalja össze; részletesebben, táblázatos formában a 6.5.2. fejezetben ismerhetők meg.



2. ábra: Vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat a meglévő, valamint épülő és tervezett elemek tükrében



3. ábra: Ütemezés

2 BEVEZETŐ

A Bács-Kiskun vármegyei kerékpáros stratégia – megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata megbízásából, a TOP-1.5.1-20-2020-00018 azonosítószámú projekt keretében valósult meg.

A dokumentum a TOP-1.2.1.-16-BK2-2017-00001 azonosítószámú, „Az EuroVelo 13 kerékpáros útvonal és környezetének ökoturisztikai fejlesztése” című projekt keretében a **Mobilissimus Kft. által kidolgozott, 2019. február 15-én a megyei közgyűlés által is jóváhagyott Bács-Kiskun megyei kerékpáros stratégia felülvizsgálatával, aktualizálásával készült**, azt a TOP-1.5.1-20 kódszámú, „A 2021-27 tervezési időszak stratégiai és projektszintű előkészítése” című pályázati felhívás mellékleteként megjelent, „**Magyei kerékpárforgalmi főhálózati terv javasolt felépítése**” című útmutatónak szerinti felépítésnek és az ott megfogalmazott tartalmi elvárásoknak megfelelően kibővítve.

2.1 MEGYEI KERÉKPÁRFORGALMI FŐHÁLÓZATI TERV SZEREPE, CÉLJA

Az útmutatóban megfogalmazottaknak megfelelően a **stratégia (mint megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv) célja, hogy felmérje a vármegye és környezete kerékpáros közlekedésének a helyzetét** – a meglévő hálózatot és annak állapotát, kerékpáros forgalmát, kerékpározhatóságát, a kerékpáros közlekedést akadályozó tényezőket, a hálózat hiányzó elemeit, – **és ezek alapján javaslatot adjon a 2021-2027-es programozási időszak alatt megvalósítandó fejlesztésekre** annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés aránya növekedhessen, és minél többen választhassák mindennapi eszközként a kerékpárt, valamint hogy a vármegye felkerüljön a kerékpáros turizmus térképére. Horizontja azonban **túlmutat a következő programozási cikluson, és hosszú távra tesz javaslatot a kerékpárforgalmi főhálózatra** vonatkozóan.

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata a kerékpáros stratégiával irányt kíván mutatni a kerékpárosbarát infrastruktúrafejlesztés és kerékpáros turizmus fejlesztésében érdekelt szereplők számára. A célok átgondolásával, a fejlesztési irányok kijelölésével hosszú távon kívánja biztosítani a kerékpáros közlekedés és a kerékpáros turizmus számára szükséges összetett feltételrendszert Bács-Kiskun vármegyében. A fejlesztések átgondolt tervezése, összefüggő hálózat kialakítása a fejlesztési források felhasználásának is a leghatékonyabb módja.

A stratégia kidolgozásának folyamata és maga a dokumentum **következetes stratégiai logika szerint épül fel:**

- helyzetelemzés és helyzetértékelés:
 - releváns magasabb szintű stratégiák, illetve kapcsolódó projektek vizsgálata;

Bács-Kiskun Vármegye
Önkormányzata a célok
átgondolásával, a fejlesztési
irányok kijelölésével irányt kíván
mutatni a kerékpárosbarát
infrastruktúrafejlesztés és
kerékpáros turizmus terén

- a problémák azonosítása, a fejlesztési szükségletek azonosítása;
- jövőkép és célrendszer megfogalmazása;
- fejlesztési lehetőségek felmérése;
- a célok eléréséhez szükséges eszközrendszer (tervezett fejlesztések) megfogalmazása.

A stratégia feladata az útmutatónak megfelelően az, hogy megalapozza a 2021-2027-es programozási időszak vármegyei fejlesztési prioritásait, így nem a részletes műszaki tartalom meghatározása a lényeg, hanem a hálózati összefüggések vizsgálata, a hálózat kialakításának megtervezése vármegyei szinten. **Nem terjed ki konkrét** (költségekkel, határidőkkel, felelősökkel rendelkező) **projektek kidolgozására**, ez a javaslatok alapján egy következő lépésben tehető meg.



A dokumentum stratégiai szintű (konkrét projektek kidolgozására nem terjed ki) és megyei léptékű. A közlekedési célú, szabadidős és turisztikai kerékpározással foglalkozik

Vármegyei szintű dokumentum lévén a stratégia épített infrastruktúrára vonatkozó részei a **nemzetközi és országos hálózatok Bács-Kiskun vármegyét érintő szakaszaira, valamint a vármegyei jelentőségű hálózati elemekre terjednek ki** – beleértve a szomszédos vármegyék, illetve a Vajdaság felé való kapcsolatokat is. **A helyi (településen belüli) elemeket csak a vármegyei kerékpárforgalmi hálózat részeként, illetve általános szinten tárgyalja.**

A stratégia a kerékpározás alábbi formáival foglalkozik, mivel Bács-Kiskun vármegyére mindegyik jellemző (bővebben lásd a 4.4. fejezetben):

- közlekedési célú kerékpározás;
- szabadidős célú kerékpározás;
 - turisztikai célú kerékpározás (a szabadidős célú kerékpározáson belül).

2.2 TELEPÜLÉSI SZINTŰ KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVEK

A megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv számára alapot jelentenek a vármegye településeinek kerékpárforgalmi hálózati tervei (KHT). Ezeket általában a „Fenntartható települési közlekedésfejlesztés” c. felhívásra (TOP-3.1.1-15) benyújtott kerékpárosbarát fejlesztésekhez kapcsolódóan, a beavatkozási területre kellett elkészíteni. A KHT ennek megfelelően készülhetett egy település területére, annak egy részére vagy több települést érintő nyomvonal környezetére a felhívás melléklete szerinti szakmai útmutató alapján. A KHT-k emiatt nem feltétlenül a települések teljes közigazgatási területére vonatkoznak.

A vármegye összes településére kiterjedő felmérés alapján a rendelkezésre álló terveket az alábbi táblázat mutatja be.

1. táblázat: Települési kerékpárforgalmi hálózati tervek Bács-Kiskun vármegyében
(* tervszűrre nem beterjesztett terv)

Település		Cím	Dátum
Kecskemét	megyei jogú város	Kecskemét megyei jogú város kerékpárforgalmi hálózati terve	2014. szept.
Baja	megyei jogú város	Baja Kerékpárforgalmi hálózati terv	2017
Kecel, Imrehegy	város, község	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Kerékpárút építés Kecel és Imrehegy között a biztonságos közlekedés érdekében” című projekthez	2017. szept.
Kecel	város	Kerékpárforgalmi hálózati terv – Kossuth Lajos utca kerékpárút megvalósítása	2022. nov.*
Kiskunhalas	város	Kerékpárforgalmi hálózati terv Kiskunhalas Város Önkormányzatának „Komplex közlekedésfejlesztési intézkedések Kiskunhalason” című projektjéhez	2018. júl.
Kiskőrös	város	Kerékpárforgalmi hálózati terv Kiskőrös Város Önkormányzatának „Kerékpárút hálózat fejlesztés Kiskőrös és Tabdi között” című projektjéhez	2019. máj.
Lajosmizse	város	Kerékpárforgalmi hálózati terv – Lajosmizse, Dózsa György út meglévő kerékpárút felújítása (5. sz. főút belterület)	2022. okt.*
Soltvadkert	város	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Belterületi kerékpárút fejlesztés Soltvadkerten” című projekthez	2016. jún.
Tiszakécske	város	Tiszakécske Kerékpárforgalmi hálózati terv	2018
Bácsbokod	nagyközség	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Hivatásforgalmi kerékpárút építés Bácsbokod és Bácsborsód között” című projekthez	2018. jún.
Lakitelek	nagyközség	Kerékpárforgalmi hálózati terv Lakitelek Önkormányzatának „Kerékpárút építés Lakitelek és Kerekdomb” című projektjéhez	2018. dec.
Tiszaalpár	nagyközség	Kerékpárforgalmi hálózati terv Tiszaalpár Nagyközségi Önkormányzat „Belterületi kerékpárút fejlesztés Tiszaalpáron” című projektjéhez	2018. júl.
Vaskút, Gara	nagyközség, község	Kerékpárforgalmi hálózati terv Vaskút Nagyközségi Önkormányzatnak és Gara Községi Önkormányzatnak konzorciumában megvalósuló „Hivatásforgalmi kerékpárút építés Vaskút és Gara között” című projektjéhez	2018. júl.
Bácsborsód	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Hivatásforgalmi kerékpárút építés Bácsbokod és Bácsborsód között” című projekthez	2018. jún.
Császártöltés	község	Császártöltés község kerékpárforgalmi hálózati terve	2017. okt.

Település		Cím	Dátum
Csolyospálos	község	Csolyospálos község kerékpárforgalmi hálózati terve	2019. jún.
Felsőszentiván	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv – Felsőszentiván, Szent István utca, meglévő kerékpárút felújítása (54117 jelű út belterület)	2022. nov.*
Jakabszállás	község	Jakabszállás község kerékpárforgalmi hálózati terve	2017. szept.
Kelebia	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Belterületeket összekötő kerékpárút hálózat fejlesztése” című projekthez	2018. okt.
Kunfehértó	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Belterületi kerékpárút építés Kunfehértón” című projekthez	2018. máj.
Tázlár	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv a „Hivatásforgalmi kerékpárút építés Tázlár belterülete és Felsőtelep között” című projekthez	2018. aug.
Orgovány	nagyközség	Kerékpárforgalmi hálózati terv az „Orgovány nagyközség közlekedésbiztonsági fejlesztése” című projekthez	2018. ápr.
Ballószög	község	Kerékpárforgalmi hálózati terv Ballószög Község Önkormányzatának „Hivatásforgalmi fejlesztések Ballószögön” című projektjéhez	2018. júl.

3 HELYZETÉRTÉKELÉS

A helyzetelemzés és helyzetértékelés célja a stratégia megalapozása: a problémák azonosítása, a fejlesztési szükségletek azonosítása. Ehhez a kiindulási állapothoz képest határozhatók meg a célok eléréséhez szükséges beavatkozások.

3.1 STRATÉGIAI, FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKHOZ VALÓ KAPCSOLÓDÁS

A hazai és nemzetközi közlekedéspolitikai célok fókuszában a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése áll

Turisztikai szempontból a kerékpáros turizmus az aktív turizmus egyik eleme; cél a látogatószám és a turisztikai költés növelése

A hazai és nemzetközi **közlekedéspolitikai célok fókuszában a fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése**, többek között a kerékpáros közlekedés népszerűsítése, a szükséges kerékpárosbarát feltételek megteremtése áll.

Turisztikai szempontból **a kerékpáros turizmus az aktív turizmus egyik eleme**, melynek motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása - ugyanakkor a turisztikai desztinációk megközelítésében, illetve azokon belüli mozgásban, az attrakciók felkeresésében is szerepet játszhat. Vármegyei szempontból a cél a látogatószám és a turisztikai költés növelése; ebből a szempontból kedvező, hogy ellentétben a tömegturizmussal, ahol a költés 80%-a jellemzően nemzetközi cégekhez kerül, az aktív turizmus esetén a költés 66%-a a felkeresett desztinációban marad.¹

A Bács-Kiskun vármegyei kerékpáros stratégia illeszkedésének vizsgálatakor a releváns területfejlesztési, közlekedési (ezen belül kiemelten kerékpáros), turisztikai és fenntarthatósági stratégiákat, programokat vettük figyelembe országos és vármegyei szinten, melyek vonatkozó tartalmi hivatkozásai a vármegye kerékpárosbarát fejlesztéseit alapvetően meghatározzák.

3.1.1 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

3.1.1.1 Országos Területrendezési Terv (OTrT)²

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló törvényt, amelynek területrendezési terveket érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak. Az OTrT-ben meghatározott országos kerékpárút-törzshálózat „*az OTrT-ben megállapított, kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben alkalmazott műszaki infrastruktúra-hálózat, amelybe az országos*

¹ Aktív turizmus. Magyar Turisztikai Ügynökség, <https://mtu.gov.hu/cikkek/aktiv-turizmus>

² Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (benne: Országos Területrendezési Terv: OTrT kerékpáros törzshálózat) <http://www.terport.hu/teruleti-szintek/orszagos-szint/teruletrendezesi-dokumentumok>

jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, a hálózatban összekötött EuroVelo és országos kerékpáros útvonalak tartoznak”.

Az alábbi térképrészleten az OTrT Bács-Kiskun vármegyét érintő tervelemei láthatók. (A különböző tervekből összerajzolt országos és térségi kerékpárútvonalakat a 8. ábra mutatja.)



4. ábra: Bács-Kiskun vármegye az Országos Területrendezési Terven³

³ Országos Területrendezési Terv térképi mellékletei (hatályos: 2019.03.15-től).
Lechner Tudásközpont, <https://www.e-epites.hu/orszagos-teruletrendezesi-terv-terkepi-mellekletei-hatalyas-20190315-tol>

Az ábráról látható, hogy az országos kerékpárút-törzshálózat Bács – Kiskun vármegyéjét érintő elemei a következők:

- 4. Tiszamente kerékpárútvonal (11-es jelű Euro Velo®):
 - (Szlovákia) – Tornyosnémeti – Hidasnémeti – Gönc – Telkibánya – Bózsza – Pálháza – Füzérradvány – Mikóháza – Sátoraljaújhely – Sárospatak – Bodrogolaszi – Vámosújfalú – Olaszliszka – Szegilong – Szegi – Bodrogkisfalud – Bodrogkeresztúr – Tarcal – Tokaj – Tiszaladány – Tiszatardos – Tiszalök – Tizadada – Tizadob – Tizaujváros – Tizapalkonya – Tizatarján – Tizakeszi - Ároktő – Tizadorogma – Tizabábolna – Poroszló – Sarud – Kisköre – Tizasüly – Kőtelek – Nagykőrű – Szolnok – Tószeg – Tizavárkony – Tizajenő – **Tizakécske - Lakitelek - Tiszaalpár** – Csongrád – Baks – Opusztaszer – Sándorfalva – Szeged – Rösze – (Szerbia)
- 5. Dél-alföldi határmente kerékpárútvonal:
 - 5.A: Debrecen – Létavértes – Biharkeresztes – Sarkad – Gyula – Lőkösháza – Battonya – Mezőhegyes – Tótkomlós – Orosháza – Hódmezővásárhely – Szeged – Mórahalom- **Tompa - Bácsalmás - Nagybaracska - Mohács**
 - 5.C: **Nagybaracska – Dávod – (Szerbia)**
- 6. Alsó-Dunamente kerékpárútvonal (6-os jelű Euro Velo®):
 - 6A: Budapest – Dunaharaszti – Taksony – Dunavarsány – Majosháza – Ráckeve - Dömsöd – **Dunavecse – Dunaegyháza – Solt – Dunapataj – Ordas – Dunaszentbenedek – Úszód – Foktő – Fajsz – Baja – Szeremle – Dunafalva** – Mohács – Kölked – (Horvátország)
 - 6C: Mohács – **Hercegszántó** - (Szerbia)
- 32. Jászok, kiskunok földje kerékpárútvonal: Jászberény – Cegléd – Nagykőrös – **Kecskemét - Bugacpusztaháza**
- 43. Körösvölgyi kerékpárút: (Románia) – Gyula – Békéscsaba – Békés – Mezőberény – Gyomaendrőd – Szarvas – Öcsöd – Csongrád - **Kiskunfélegyháza – Bugacpuszta**
- 51. Csongrádi kerékpárútvonal: (Románia – Nagylak – Makó – Szeged) – Kiskunmajsza – **Jászszentlászló – Bugac**
- 61. Közép-magyarországi kerékpárútvonal: **Bugacpusztaháza – Soltvadkert – Kiskőrös – Dunapataj – Solt – Dunaföldvár – Simontornya – Tolnanémedi – Tamási**
- 62. Sió-völgyi kerékpárútvonal: **Fajsz** – (Szekszárd - Sióagárd - Kölesd - Sárszentlőrinc - Simontornya - (61. Közép-magyarországi kerékpárút Simontornya és Tolnanémedi közötti szakasza) - Szabadhídvég – Siófok)

Az OTrT folyosószerint rögzíti az országos kerékpárút-törzshálózat elemeit

Az OTrT az országos jelentőségű közlekedési infrastruktúra elemek (így az országos kerékpárút-törzshálózat) kapcsolatrendszerét folyosószerint határozza meg, így az OTrT szerkezeti tervében meghatározott nyomvonalfolyosó a részletes nyomvonalat elvileg nem jelöli ki, az jelentős

rugalmassággal tervezhető (a 4/5. mellékletben településsorosan megadott nyomvonalban „A település [...] a település közigazgatási területét és annak 25 kilométeres környezetét jelenti”). Más kérdés, hogy e vonalak más dokumentumokban részletesebben szerepelnek, sőt, azokra különféle megvalósulási tervek is készültek.

3.1.1.2 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)⁴

Az NKS egyik fő célkitűzése az „erőforráshatékony közlekedési módok erősítése”

„A 2014-2050-es időszakra kiterjedő stratégia fő célkitűzése a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Ennek elérésére ún. fő közlekedési célkitűzések kerültek meghatározásra, melyek között szerepel az **erőforráshatékony közlekedési módok erősítése**, a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés fejlesztésével, népszerűsítésével együtt.” A beavatkozási lehetőségek közül kiemelt társadalmi hasznosságú csoportba tartozik a **módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése**. A nagy hasznosságú csoportba tartozik az összefüggő európai és az országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása.

A feltárt rendszerproblémák között jelenik meg, hogy a „kerékpározás nincsen integrálva a működtetésre vonatkozó szabályozási környezetbe”, a kerékpáros forgalmi adatokról nincs elegendő információ, valamint **az országos, regionális és helyi alhálózatból álló kerékpárforgalmi hálózat nem folytonos**. Az infrastruktúrafejlesztés mellett, fontos az egyéni motorizált közlekedést előnyben részesítő **társadalmi irány megváltoztatása a kerékpározás, gyaloglás és a közösségi közlekedés irányába** az egészséges életmódra nevelés által. A stratégia kiemeli és szorgalmazza **a jelenlegi felületek keresztmetszeti újrafelosztását** és a Kerékpáros Községi Közlekedési Rendszerek (KKKR) kialakítását.

Az NKS alágazati stratégiákkal is rendelkezik, ilyen például az Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv, mely a 3.1.1.3. fejezetben kerül bemutatásra.

3.1.1.3 Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv (OKKHT)

Az OKKHT a Nemzeti Közlekedési Stratégia részdokumentumaként készült el 2013-ban. Az NKS célrendszerével összhangban az OKKHT koncepcionális célkitűzése, hogy a kerékpáros közlekedést a közlekedési rendszer fontos részének kell tekinteni, amelyet **kerékpárosbarát módon, azaz a biztonságos, kényelmes (vonzó) és akadálymentes kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtésével kell a teljes közlekedési rendszerbe integrálni**.

Célterületenkénti főbb célkitűzések:

- Kerékpáros közlekedés (forgalom) és infrastrukturális feltételek:
 - Kerékpáros közlekedés aránya növekedjen. A közlekedési infrastruktúra fejlődjön kerékpárosbaráttá, épüljenek új

⁴ A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiáról szóló 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat

- o létesítmények, a meglévők üzemeltetése és fenntartása biztosított legyen.
 - o Minél nagyobb arányban váljanak kerékpárosbaráttá a települések.
 - o Legyen intenzívebb a kerékpározás és a közösségi közlekedés kapcsolata.
- Szemléletformálás:
 - o A közlekedés és az együttközlekedés attitűdje javuljon, a kerékpározás népszerűsége növekedjen.
 - o A kerékpározás minél szélesebb körben épüljön be a képzésbe, szakképzésbe.
- Szabadidős célú kerékpározás:
 - o A szabadidős célú kerékpározás (ezen belül a turizmus és sport) infrastrukturális feltételei javuljanak.
 - o A kerékpáros szabadidő-eltöltés (ezen belül a turizmus és sport) volumene növekedjen, melyhez járuljon hozzá a szolgáltatások fejlődése.
 - o A kerékpározás legyen a szabadidős, turisztikai és sport kommunikáció és marketing integráns része.
- Kerékpáripár és kereskedelem:
 - o A kerékpáripár és kereskedelem gazdasági szerepe erősödjön.
 - o A minőségi kerékpárok száma növekedjen

Az OKKHT az OTrT-ben szereplő kerékpárútvonalakat nevesíti

A dokumentumban **az országos kerékpáros törzshálózat elemeként szerepel több megyei, illetve a vármegyét érintő útvonal is**, melyek megegyeznek az OTrT-ben szereplő útvonalakkal (részletesen lásd a 3.1.1.1. fejezetben).

A határmenti szomszédos települések közti kapcsolat élénkítése céljából a **határátlépési pontok sűrítését is szorgalmazza** a tanulmány. Bács-Kiskun vármegyében ilyen pontot **Hercegszántón** jelöl meg.

3.1.1.4 Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 [társadalmi egyeztetési változat]⁵

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia jövőképe szerint a kerékpározás vonzó alternatíva lesz a mindennapi közlekedésben, és a szabadidő eltöltésének egyik legkedveltebb módja

A dokumentum jövőképe kimondja, hogy **„2030-ban a kerékpározás vonzó alternatíva a mindennapi közlekedésben, mert gyors, biztonságos, és gazdaságos, ebből fakadóan a szabadidő eltöltésének is az egyik legkedveltebb módja.”**

A jövőkép részeként 2030-ra:

- Magyarország Kelet-Közép Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa,
- a teljes közúthálózat biztonságos és vonzó a kerékpározók számára,
- Magyarországon mindenki hozzáfér egy megfelelő saját vagy bérelhető kerékpárhoz.

⁵ Nemzeti Kerékpáros Stratégia – 2030. Társadalmi egyeztetési változat, 2023. február <https://kormany.hu/dokumentumtar/nemzeti-kerepáros-strategia-2030>
<https://aofk.hu/nemzeti-kerepáros-strategia-2030/>

Továbbá a jövőkép részeként kiemelten szerepelnek a következők:

- A gyermekek és felnőttek egyaránt rendelkeznek alapvető kerékpáros és közlekedési ismertekkel. A gépjárművel, gyalogosan és kerékpárral közlekedők együttműködése javul az utakon.
- A kerékpározás fejlesztéséhez szükséges források, tudás, ismeretek és szervezeti háttér a kormányzati, önkormányzati oldalon valamint a vállalkozások és a civil szervezetek körében egyaránt rendelkezésre állnak. Ezen szereplők közötti partnerség teljes körű, a civil szervezetek bevonása intézményesül.

A stratégia három átfogó célhoz rendelve fogalmaz meg intézkedéseket:

1. cél: **Mindennapi kerékpározás feltételeinek fejlesztése**

A 1.1. A közúthálózat kerékpározhatóvá tétele

A 1.2. Kerékpárparkolás, tárolás és töltési lehetőség fejlesztése

A 1.3. Integrált kerékpármegosztó rendszerek kialakítása elektromos rásegítésű kerékpárokkal

A 1.4. Bringát mindenkinek – Kerékpárvásárlás és céges flották ösztönzése

A 1.5. Kerékpáros útvonaltervezés az egész országban

R 1.6. Kerékpár az előnyös választás

R 1.7. Mindennapi kerékpározás pénzügyi ösztönzése

E 1.8. Kerékpározni büszkeség és menő

2. cél: **Kerékpáros turizmus feltételrendszerének fejlesztése**

A 2.1. Egybefüggő kerékpáros turisztikai hálózatok

A 2.2. Kerékpárosbarát szolgáltatói hálózatok fejlesztése

A 2.3. Kerékpárszállítás a közösségi közlekedési eszközökön

A 2.4. Kerékpáros turisztikai portál és applikáció

R 2.5. Kedvezményes csomagajánlatok, kedvezményprogramok

R 2.6. Kerékpáros túravezető képzés

R 2.7. Kerékpáros turisztikai rekreációs és promóciós kampányok

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

3. cél: **Közlekedésbiztonság növelése**

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

A 3.2. Biztonságos kerékpárok és pedelec-ek

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

A 3.4. Járművezető és hatósági képzés, érzékenyítés

R 3.5. Két keréken az iskolába

R 3.6. Közlekedési ismeretek kétlépcsős oktatása általános- és középiskolában, számonkéréssel

E 3.7. Közlekedési kultúra kampány

Az átfogó célok mellett a következő horizontális intézkedések kerülnek megfogalmazásra:

- H 4.1 Kerékpáros tudás és kerékpárosbarát szemlélet a kulcsszereplőknél
- H 4.2 A jövő kerékpárjai – a Nemzeti Kerékpáros Klaszter létrehozása
- H 4.3 Az intézkedések eredményeinek, hatásainak mérése és értékelése
- H 4.4 A kerékpározás intézményrendszere
- H 4.5 A kerékpározás integrálása a területi tervezésbe
- H 4.6 Elektromos kerékpározás népszerűsítése, feltételrendszerének támogatása

3.1.1.5 Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030⁶ és Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0⁷

A Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 az állami turizmusirányítás célrendszerét és eszközrendszerét 2030-ig meghatározó alapidokumentum. A turisztikai szemléletváltás megalapozásával, stratégiai célok kijelölésével rövid, közép- és hosszú távon definiálja az állam feladatait az ágazatban, illetve a célok eléréséhez megfelelő eszközöket, forrást és intézményrendszert rendel.

A fentiekkel összhangban a turisztikai térségek fejlesztésének állami feladatairól szóló 2016. évi CLVI. törvény a turisztikai fejlesztések fókuszát az egyedi attrakciókról a turisztikai térségekre helyezte át, kimondva, hogy Magyarország turisztikai potenciáljának növelése a turisztikai desztinációkban rejlik. A turisztikai fejlesztések tervezésének alapegysége a turisztikai térség, a turizmusirányításért felelős szervezet, a Magyar Turisztikai Ügynökség (MTÜ) pedig a törvényben meghatározott turisztikai fejlesztéspolitikai, tervezési, végrehajtási, koordinációs és marketingkommunikációs feladatokat lát el.

A stratégia kiemelt **prioritásként kezeli az aktív turizmust, így a kerékpáros turizmust is. A turisztikai desztinációkon belüli és azok közötti mozgást** az aktív turizmus, a gyaloglás, lovaglás, vízi turizmus mellett **a kerékpár teszi vonzóvá és élménnyé.**

A nemzetközi trendekhez hasonlóan **a rekreációs és városnézési jellegű kerékpározásra való igény dinamikusan növekszik, melynek kielégítésére** az alábbi fejlesztési területeket említi a dokumentum:

- Infrastruktúra, hálózatfejlesztés (egységes tervezési és üzemeltetési szempontokat is beleértve)
- EuroVelo nyomvonalak fejlesztése
- Kiegészítő létesítmények: esőbeállók, pihenők, töltőpont stb.

⁶ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030. Magyar Turisztikai Ügynökség, https://mtu.gov.hu/documents/prod/mtu_strategia_2030.pdf

⁷ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030 – Turizmus 2.0. Magyar Turisztikai Ügynökség, <https://mtu.gov.hu/cikkek/strategia>

- Közbringarendszerek és kerékpárkölcsonzók
- Információhoz való hozzáférés
- Kerékpárosbarát szabályozási környezet

A belföldi turizmus és a turisztikai desztinációk elérhetősége szempontjából alapvető cél a **főbb turisztikai régiók elérhetőségének és bejárhatóságának biztosítása autó nélkül is.**

2020-21-ben a Stratégia irányainak újragondolása időszerűvé vált, mivel a 2017 óta eltelt időszak rengeteg változást hozott, és a Covid19-járvány is alapjaiban változtatta meg az iparág működését. „Ennek megfelelően a Turizmus 2.0 stratégia (továbbiakban Stratégia) továbbra is épít a NTS2030 alapvető logikájára és szemléletmódjára.” „A stratégia reagál a turizmus folyamatosan változó trendjeire, erős kereslet- és igényalapú szemléletmóddal készült. **A turisztikai térségek nevesítésének és a desztinációs szemléletnek köszönhetően a területi szempontok is markánsan megjelennek,** keretet adva a térségek profiljának meghatározása révén a specifikus térségi márképítésnek.”

A dokumentum által megfogalmazott irányok és keretek közül az alábbiak kapcsolódnak a kerékpáros közlekedés, mint alternatív közlekedési mód támogatásához:

- **Tudatos utazók:** Az elmúlt években tapasztalt általános gazdasági fellendülés megtörése miatt csökkenő kereslet megerősíti az utazóközönség költségtudatosságát. Ezzel párhuzamosan a gyorsan és gyakran változó szabályozási környezetnek köszönhetően rövidül a foglalási periódus és fontosabbá válnak a rugalmas lemondási feltételek.
- **Klímatudatosság:** A járványválság alatt lecsökkent légiforgalom új lendületet adhat a klímavédelmi törekvéseknek, még jobban előtérbe helyezve a károsanyag-kibocsátás csökkentésének szükségességét és a széleskörű fenntarthatóságot.
- **A sharing economy⁸ terjedése:** a megosztáson alapuló gazdaság gyors terjedése drasztikus átalakulást eredményezett több területen, mint például a szálláshely-szolgáltatásban vagy személyszállításban. Ezek a változások várhatóan a mindennapi élet részei maradnak, újabb üzleti modellekké fejlődhetnek, amelyek pedig jelentős hatással lesznek a turizmus ágazatra is.

⁸ A sharing economy (más néven közösségi gazdaság) azt a gazdasági és szociális rendszert jelenti, amely az árukhoz, a szolgáltatásokhoz, az adatokhoz és a tudáshoz egy másokkal megosztott, azaz közösségi hozzáférést tesz lehetővé.

A Turizmus 2.0 Stratégia célrendszere:



5. ábra: A Turizmus 2.0 Stratégia célrendszere

A Turizmus 2.0-ban **Bács-Kiskun vármegye területén nem került lehatárolásra kiemelt turisztikai térség.**

A dokumentum több turisztikai desztináció esetében is kiemeli a kerékpáros célcsoportok jelentőségét turisztikai szempontból, illetve ehhez kapcsolódóan a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének fontosságát.

3.1.1.6 Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia⁹

A Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia 2030 2022-ben készült el, a véleményezésére 2023 első hónapjaiban került sor.

A stratégia hat túratípussal foglalkozik behatóan, ezek a gyalogos természetjárás, a kerékpárturizmus, a víziturizmus, a síturizmus, a vitorlásturizmus és a lovas turizmus. A turisztikai kerékpározás témaköre, így az útvonalak fejlesztése, a kapcsolódó szolgáltatások és a marketing témaköre az egész dokumentumon átível.

A koncepció három fő kijelentést tartalmaz a jövőre vonatkozóan, melyek a következők:

⁹ Nemzeti Aktív Turisztikai Stratégia, <https://kormany.hu/dokumentumtar/nemzeti-aktiv-turisztikai-strategia>

- Kiépült magas minőségű fenntartható útvonalhálózat, az igényeket kielégítő pihenőkkel és szolgáltatópontokkal
- Egyedi karakterű aktív turisztikai térségek jönnek létre
- Megfelelő promóció és hatékony szervezeti rendszer működik

A kijelentések közül az első közvetlenül érinti a kerékpáros turizmust, hiszen annak alapja a megfelelő minőségű és hálózattá összeálló útvonalak.

A második kijelentés 18+8 aktív turisztikai térséget jelöl ki, 18 olyan térséget, mely három vagy annál több napos aktív turisztikai kínálattal rendelkezik, illetve 8-at, mely 1-2 napos aktív turisztikai kínálattal rendelkezik. A megyét az utóbbiak közül a Dél-Duna mente térség érinti.

A stratégia intézkedései között szerepel a „Kerékpáros túraútvonalak fejlesztése”, melynek célja a következőképpen került megfogalmazásra:

Magas színvonalú országos és térségi kerékpáros útvonalhálózatok kialakítása. Megfelelő infrastruktúra megteremtése az extrémebb és a veszélymentes kerékpáros élményt keresők számára egyaránt.

A cél elérése érdekében pedig a következő intézkedések kerültek előírásra:

- Új kerékpárutak építése, meglévők felújítása, szükség esetén ökológiai átjárók, műtárgyak kiépítése
- Új erdei kerékpárutak kijelölése
- Bringaparkok kialakítása (részben sík központok síszezonon kívüli hasznosításával)
- Meglévő hálózatokon tematikus túrák kialakítása, új hálózati elemek létrehozása nélkül
- Országos, nyilvános adatbázis létrehozása a meglévő és fejlesztés alatt álló kerékpáros útvonalakról, részletes műszaki paraméterekkel
- Működtetés, üzemeltetés

A Cselekvési terv a kerékpáros turizmus fejlesztési lehetőségeit tovább cizellálja az útvonalak kialakítása mellett olyan ötletekkel, mint tematikus kerékpárturisztikai útvonalak kialakítása, terep- és hegyi kerékpáros útvonalak kialakítása, bringaparkok, pumpapályák és országúti edzőkörök létrehozása.

3.1.1.7 A Közép-Duna Menti Kiemelt Térség területfejlesztési koncepciója

A Közép-Duna Menti Kiemelt Térség területi lehatárolása a 12/2020. (V.5.) OGY határozattal született meg. A Térség elsősorban a Duna-völgyi területet és a mezőföldi, valamint Kiskunsági települések összességét jelenti. 99 települése három vármegyében, Bács-Kiskun, Fejér és Tolna vármegyében helyezkedik el. A 99 település közül 29 található Bács-Kiskun vármegyében.

A térség lehatárolása mellett létrejött a térségfejlesztéséért dolgozó szervezet, a Közép-Duna Menti Fejlesztési Tanács, valamint megszülettek a

szükséges területfejlesztési dokumentumok, így a terület koncepciója, stratégiája és a kormányzati egyeztetésekre elkészült programja.

A területfejlesztési koncepció a helyzetértékelés alapján „megfogalmazott lehetséges fejlesztési irányokra építve mutat be olyan ágazati, ill. területfejlesztési célokat, melyek elérését rövid-, közép-, ill. hosszútávon a stratégiai dokumentum, ill. a ráépülő operatív program megvalósítása teszi lehetségessé”. **A dokumentum célrendszerében megjelenik a kerékpárhálózat fejlesztése is, az első ágazati prioritás, az infrastruktúrafejlesztés részeként.**

3.1.1.8 Közép-Duna Menti Térség Aktív Turisztikai Terv

A Közép-Duna Menti Térség Aktív Turisztikai Terve 2022-ben készült el azzal a céllal, hogy a korábban térségi szemlélet nélkül, a Duna két partján eltérő marketing tevékenység által meghatározott turizmusfejlesztési irányokat közös célok és koncepció alapján összehangolja.

A terv elemző és helyzetértékelő része egy külön fejezet erejéig kitér a kerékpáros turizmus bemutatására. Ebben a részben a meglévő hálózat ismertetése mellett bemutatásra kerül a Közép-Duna kör is. A Közép-Duna kör a térség fő tengelye, a Duna vonala körül került kialakításra oly módon, hogy a Duna két partján futó gátak is az útvonal részét képezik és a körről kisebb-nagyobb kitérőkkel lehet eljutni az egyes turisztikai látnivalókhoz, szolgáltatásokhoz.

A helyzetelemzés leírja, hogy az EuroVelo 6 révén a terület a külföldi utazásszervezők látóterébe is bekerült, és bár az EV6 Budapest fölötti szakasza nagyobb népszerűségnek örvend, egyes egyéni útvonalajánlatokban már a Bajáig vagy akár autóbusszal kombinált módon a Duna-deltáig tartó szakaszok is megjelennek.

A jövőkép és cselekvési terv a térségben 6+1 egyedi kínálattal rendelkező magtértséget határol le, melyek közül a Sváb-Sarok, Kiskőrös és térsége, valamint Kalocsa és térsége fekszik Bács-Kiskun vármegyében.

A dokumentum jövőképe így hangzik: „A KDMKT 2030-ra felkerül Magyarország aktív turisztikai térképére, mint az ország első, átfogó ökoturisztikai térsége, a tiszta energiák ökológiai élménytere.”

A célrendszerben megfogalmazott intézkedési területekből a következők kerékpáros érintettségek:

- Kerékpárutak fejlesztése
- Irányítótáblarendszer kialakítása
- Megálló- és pihenőhelyek létesítése
- Bikeparkok létesítése
- Eszközkölcsonzés lehetőségeinek fejlesztése

A cselekvési terv a fejlesztési irányokat túratípusonként mutatja be. A kerékpáros turizmusra vonatkozóan a dokumentum kiemeli, hogy a turizmus

szempontjából a **biztonságosan kerékpározható útvonalak megléte elsődleges**, ugyanakkor rögzíti, hogy

- a kerékpárutak önmagukban nem jelentenek turisztikai attrakciót, csupán a turisztikai szolgáltatások megközelítésének eszközeként szolgálnak,
- a szabadidős célú kerékpárutak kiépítésének költsége arányban kell álljon az azt használó kerékpárosok számával és az érintett települések teherbíró képességével, illetve
- a kerékpáros turisták számára minden fontos információt elérhetővé kell tenni.

A kerékpáros turizmus fejlesztési területeihez kapcsolódó célokat a terv a következőképpen foglalja össze:

	Fejlesztési területek	Megvalósítandó célok
Infrastruktúra-fejlesztés	- kerékpárutak és kerékpározható útvonalak kijelölése,	1. Kiskőrös-Kalocsa 2. erdei kerékpáros útvonal Kiskőrösön a Szücsi-erdőben 3. Hajós-Miske-Kalocsa 4. Bogyiszló-Duna közötti 4 km-es jelenleg kavicsos szakasz, a Fadd-Dombori-Tolna-Bogyiszló-Fadd új kiskör érdekében 5. Tolna-Szekszárd-Bátaszék 6. Szekszárd-Sötétvölgy-Sióagárd, inkl. 6-65-ös körforgalom alatti aluljáró kialakításával 7. Szekszárd-Sötétvölgy-Szálka-Szekszárd 8. Keselyűsi zsilip – Decs közötti gáton, utána az 56-os útig (szálkai elágazásig) 9. Regöly-Belecska útvonal kijelölése a terepkerékpáros bázisig 10. Paks-Tengelic-Nagydorog-Györköny-Paks kör
	- terepkerékpáros útvonalak kialakítása,	1. Tolnai-hegyháton: Belecska-Miszla-Nagyszékely-Kisszékely-Simontornya 2. Sötétvölgy-Szálka-Szekszárd
	- EV6 útvonal,	hiányzó szakaszok – Harta és Fajsz között - pótlása a bal parton
	- hajtányozás	hajtányozás a Kiskőrös-Kecskemét közötti szakaszon
	- parkolóhelyek, ahol releváns	belépőpontoknál: Kiskőrösön a Záportározó-tónál, Paks, Kalocsán, Belecskán
Vonzerőfejlesztés	- környezet rendezése, tisztítása,	folyamatos tevékenység, a felelős szervezet kiválasztása, szemétszedő akciók szervezése, a Közép-Duna kör esetében: Harta, Uszód, Foktó településeken
	- utak felújítása, karbantartása,	Kalocsa-Meszies, Dunapataj-Szelídi-tó, pihenőpontok felújítása az EV6 mentén
	- bike-parkok, pumpapályák	1. Belecska-Miszla közötti kijelölt területen verseny- és gyakorlópálya kialakítása a túraútvonal mellett bike-park, 2. - Kiskőrösön a Záportározó-tónál kerékpáros pumpapálya a pihenőpontnál
Szolgáltatásfejlesztés	- szervízpontok,	Kiskőrösön a Tourinform iroda előtt/Rónaszéki Fürdőnél/Záportározó-tónál,
	- kerékpártárolók	Pacsmagi-tavak, Lengyel-Annafürdő bázisnál, Dsnokon a Vízi Turisztikai Központnál és a falu központjában a zárandokszállás mellett, Kiskőrösön a Rónaszéki Fürdőnél,
	- e-bike töltési lehetőség,	a kölcsönzőpontokon, elsősorban a kajak-kenu pontoknál, a látogatóközpontoknál – DámPont, Lengyel-Annafürdő, dsnoki Vízi Turisztikai Központ -, a létrehozandó belecskai terepkerékpáros központnál, paksi Közép-Duna-kör fogadóépületében, Kiskőrösön,

	Fejlesztési területek	Megvalósítandó célok
Szolgáltatásfejlesztés	- kölcsönző,	a kölcsönzőpontokon, elsősorban a kajak-kenu pontoknál, a látogatóközpontoknál – DámPont, Lengyel-Annafürdő, Dusnok -, a létrehozandó beaconskai terepkerékpáros központnál, paksi Közép-Duna-kör fogadóépületében, Kiskőrösön a Tourinform irodánál eszközökkel és nyomkövetőrendszerrel,
	- pihenő-, frissítő pontok, büfék,	1. vállalkozói üzemeltetésben működtetendők, a meglévő egységek eszközbeszerzése, az újonnan kialakítandó látogatóközpontok, fogadóépületek egy részében (automata, vagy vállalkozói szerződéssel működő vendéglátóegység) 2. pihenőpontok kialakítása szükséges: az EV6 mentén található településekhez tartozó területeken, a Közép-Duna-kör jobb oldalán a Bati-keresztnél, a szekszárdi Kálvária-kilátónál és a dunaföldvári Kálvária-hegyen a régi felújítása, Pakson a Gárdonyi-kilátónál és Dunakömlődön, Kiskőrösön a fürdőnél és a Zápörtározó-tónál
	- csomagszállítás,	a látogatóközpontok, fogadópontok szolgáltatása, digitális megoldáson keresztül a térségi szervezet koordinálásával
	- túravezetés	Tamásiból, Kísszékelyről, Paksról, Szekszárdról, Hajósról, Kiskőrösről, Soltvadkertről,
Termékfejlesztés	- kerékpáros város/falunézések,	Tamási, Kísszékely, Paks, Szelidi-tó, Dusnok, Hajós, Császártöltés, Kiskőrös, Vadkerti-tó
	- tematikus kerékpárutak,	Tolnai Selyemút, Zöld út Sváb Sarok, Szekszárdi bor körút
	- speciális igényűek számára eszközök	kölcsönzők szolgáltatásbővítése estén adott helyre túraajánlatokkal együtt kezelve

6. ábra: A kerékpáros turizmus fejlesztési területeihez kapcsolódó célok

3.1.2 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

3.1.2.1 Bács-Kiskun 2030 – Bács-Kiskun megye területfejlesztési koncepciója és programja

A vármegye az aktuális uniós programozási ciklusra elkészítette a korábbi ciklusra vonatkozó területfejlesztési koncepciójának és programjának frissítését.

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Koncepciója

A koncepció összefoglaló megállapításainál pozitívként szerepel, hogy **az elmúlt években jelentősen bővült a vármegyében a kerékpárúthálózat**, azonban – mint később megemlítésre kerül – *„a kerékpárúthálózat fejlesztése még nem fejeződött be, így erősen korlátozott a környezetvédelmi és turizmusfejlesztő hatása”*.

A koncepció ad egy összefoglalást arról, mely Eurovelo nyomvonalak érintik a vármegyét.

„Az EUROVELO kerékpáros európai hálózathoz kapcsolódó nyomvonalak is érintik a megyét. Elsősorban az aktív turisztikai lehetőségeket kedvelő kerékpárosok számára, de a hivatásforgalom számára is jelentőséggel bírnak ezek az útvonalak. Az EUROVELO 6. 11. és 13. kerékpárutak egyes szakaszai haladnak át a megye területén, bekapcsolva ezzel a térséget az európai

kerékpáros társadalomba is. Jelentős turisztikai potenciállal bírnak a nyomvonalak és a pihenőpontok jövőbeli fejlesztései. A 6-os szakasz a magyarországi Duna mentén, a 11-es szakasza pedig a magyarországi Tisza mentén halad a balkáni országok irányába. A 6-os útvonal a Duna Bács-Kiskun megyei oldalán halad egészen Mohácsig, érinti Soltot a Kalocsa melletti kistelepüléseket és Baját is. Az Eurovelo 11. számú kerékpárút a megye északkeleti részén fekvő Tisza menti településeket, így Tiszakécske városát érinti. A 13-as szakasz kelet-nyugat irányban szeli át a megye déli részét Nagybaracska-Bácsborsód-Bácsalmás-Tompa-Kelebia településeket érintve a megyében. A déli periférikus területek felzárkózását is elősegítheti e nyomvonalon még hiányzó szakaszok megépítése.”

A területfejlesztési koncepció kiemeli, hogy a kerékpárhálózat fejlesztése mind a környezettudatos közlekedés elősegítése, mind a kulturális adottságok turisztikai hasznosítása szempontjából fontos

A koncepció Helyzetértékelés című összefoglaló fejezete kiemeli, hogy a **környezettudatos közlekedés elősegítése érdekében a kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek fejlesztése rendkívül fontos**, valamint, hogy a **kulturális adottságok turisztikai hasznosításának szerepe növelhető többek között a turisztikai infrastruktúra, ezek között a kerékpárutak fejlesztésével.**

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Programja – Stratégiai Programrész

A stratégia stratégiai céljai közül a következőnek van kerékpáros érintettsége:

„Kecskeméti fejlesztési körzet gazdasági sokszínűségét támogató fejlesztések, fókuszban a városi szolgáltatások minőségi emelését és a fenntartható fejlődést támogató infrastruktúra”. A stratégiai cél alatt szerepel a következő beavatkozási terület: **„Fenntartható mobilitás, a várostérség megyehatáron túli településeinek integrálása, elővárosi közlekedés, parkolás”** mely célt támogató elemként szerepel a **térségi elérhetőséget segítő kerékpárutak kiépítésének fontossága.**

A stratégia a tematikus és területi céljaihoz kapcsolódva az önkormányzatok körében tartott projektgyűjtés eredményeire alapozva megfogalmaz kulcsprogramokat. Ezek közül **a bajai járás programja tartalmaz kerékpáros érintettséget.** Ez a következőképpen hangzik: *„Útfejlesztések: belterületi és külterületi utak és települési járdák felújítása, valamint kerékpárutak építése a Bajai járásban”.*

A dokumentum prioritásai közül az egyesnek és a hármasnak van kerékpáros érintettsége.

A területfejlesztési program 1. (Gazdaság és foglalkoztatás élénkítés), valamint 3. (Térségi elérhetőség és mobilitás) c. prioritása támogatja a kerékpáros hálózatok fejlesztését

A **P1. Gazdaság- és foglalkoztatás élénkítés** c. prioritás első beavatkozási területe így szól *„A megye egészségturisztikai adottságaira, kulturális, épített, vallási és táji örökségére, aktív és egészséges turizmust támogató infrastruktúrájára épülő turizmus jövedelemszerzési potenciáljának erősítése attrakciók és kapcsolódó szolgáltatások fejlesztése révén. Az **attrakciók összekapcsolása túraútvonalak kialakításával** a lovas turizmus és a **kerékpáros turizmus igényeit figyelembe véve.”***

A **P3. Térségi elérhetőség és mobilitás** c. prioritás szintén beszél a közlekedésről. A prioritás négy beavatkozási területet fog össze, melyeknek egyike a kerékpárhálózat kiépítésének folytatása. A beavatkozási terület kimondja, hogy **„A kerékpáros közlekedés népszerűségének megőrzését kerékpárosbarát infrastruktúrával kell megerősíteni, megvalósítva a térség hatékony feltárását és a fenntartható közlekedés elterjesztését.**

- *A megye területét érintő nemzetközi kerékpárút-gerinc – EuroVelo 6, 11 és részben 13 – összefüggővé tétele, a szomszédos megyékkel való összehangolt fejlesztések.*
- *A nemzetközi kerékpárhálózati gerincre ráhordó országos és megyei jelentőségű kerékpárutak kiépítése és a meglévők felújítása.*
- *Alapkövetelménye a biztonság, akadálymentesség és az összefüggő, közvetlen kapcsolatban álló hálózatok kialakulása.*
- *A nemzetközi, országos és megyei nyomvonalak mentén kerékpáros turizmust kiszolgáló infrastruktúra és a meglévő infrastruktúra kerékpárosbarát fejlesztése.”*

Bács-Kiskun megye Területfejlesztési Programja – Operatív Programrész

A dokumentum a Stratégiai programrészben felvázolt célrendszerre építve, a települési önkormányzatokkal és egyéb releváns szereplőkkel egyeztetett fejlesztési elképzelésekre alapozva fogalmazza meg a következő uniós ciklus vármegyei fejlesztésének kereteit. A dokumentumra épül a megyei Integrált Területi Program, mely finomhangolja az Operatív Programrészben felvázolt elképzeléseket.

A dokumentum a Stratégiai Programrészben rögzített hét prioritás mentén fogalmazza meg a fejlesztési elképzeléseket, illetve a tematikus prioritásoktól függetlenül minden kistérségre kijelöl egy úgynevezett zászlóshajó projektet, mellyel egy-egy kiemelt témában szeretné javítani az adott járás településeinek élhetőségét és népességmentő képességét.

A következőkben „A térségi elérhetőség és mobilitás” c. prioritás releváns tartalmait, valamint a kerékpáros érintettségű zászlóshajó projekteket mutatjuk be.

Térségi elérhetőség és mobilitás (3. prioritás)

A prioritás esetében kerékpáros vonatkozásban a következők kerülnek megfogalmazásra:

„További cél a kerékpárúthálózat minél teljesebbé tétele. Az EUROVELO és országos szakaszok megépítése, továbbá az elővárosi szakaszok fejlesztése érinti a legtöbb embert. Ugyanígy cél, hogy minél több település között legyen elérhető e biztonságos és környezetbarát közlekedési mód.

A kerékpárutak esetében az EUROVELO IKOP Pluszból támogatható. Az országos és elővárosi vonalak esetében lehetséges, hogy szintén lesz lehetőség IKOP Plusz pályázatra. A helyi turisztikai és hivatásforgalmi kerékpárúthálózatok elsődlegesen a TOP Pluszból finanszírozhatóak. Az 5000 fő alatti települési önkormányzattól érkezett 150 millió Ft alatti becsült

költségű kerékpárút projekteknél a Magyar Falu Programot jelöltük meg, ahol 1-3 ütemben megvalósíthatók a projektek. A kerékpárutak és kerékpárutakat is tartalmazó útfejlesztések programjai a kerékpárosbarát fejlesztéseket is tartalmazzák.”

A települési önkormányzatok fejlesztési elképzelései között intézkedésként szerepel a „Kerékpárhálózat kiépítésének folytatása”, mely intézkedés helyi jelentőségű turisztikai, helyi jelentőségű hivatásfogalmi, országos jelentőségű, EuroVelo, illetve elővárosi kerékpárutak kiépítését is magába foglalja.

A fejlesztési elképzelések között a „A településen belüli úthálózat és egyéb, lakosságot és vállalkozásokat is kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése.” c. intézkedés is tartalmaz a komplex útfejlesztésekhez kapcsolódóan kerékpárútfejlesztést.

Kerékpáros érintettségű zászlóshajó projektek:

A területfejlesztési program járási vonatkozású zászlóshajó projektjei közül számosnak van kerékpáros érintettsége

Bajai Járás Zászlóshajó:

Útfejlesztések: belterületi és külterületi utak és települési járdák felújítása, valamint **kerékpárutak építése a Bajai járásban**

Kecskeméti Járás Zászlóshajó:

Kecskemét MJV járásközpont szerepéhez kapcsolódó mobilitás (melynek **fő eleme a kerékpáros közlekedés fejlesztése a teljes agglomerációs gyűrűben**)

Kiskunfélegyházi Járás Zászlóshajó:

Kulturális örökségre alapuló vonzerők és közösségi terek, szolgáltatások fejlesztése a Kiskunfélegyházi járásban (Petőfiszálláson **a Péteri-tó fejlesztéséhez kapcsolódóan kerékpárútvonal és kerékpártároló kialakítása**)

Kiskunhalasi Járás Zászlóshajó:

Üzleti infrastruktúra fejlesztése a Kiskunhalasi Járásban (**Kisszállás településen** egy komplex turisztikai fejlesztés részeként **az 53 és 55-ös főúttal összekötő kerékpárút építés**)

Kiskunmajsai Járás Zászlóshajó:

Turisztikai fejlesztés a Kiskunmajsai járásban (**Kiskunmajsát Csongrád vármegyével összekötő kerékpárút fejlesztés**)

Tizsakécskei Járás Zászlóshajó:

Tizsakécskei járás aktív rekreációs célú turisztikai fejlesztése (**kerékpárútfejlesztés Lakitelek-Szentkirály, valamint Tiszaug – Öcsöd között**)

3.1.2.2 Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve¹⁰

A megyei területrendezési tervet a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat a 762020. (VII.8.) önkormányzati rendelettel fogadta el.

A rendelet meghatározza a vármegye egyes térségei területfelhasználásának feltételeit, a műszaki infrastrukturális hálózatok és egyedi építmények összehangolt térbeli rendjét. Az országos kerékpárút-törzshálózat mellett a rendelet definiálja a térségi kerékpárút-hálózatot.

A megyei területrendezési terv tartalmazza az OTTrT-ből átvett országos elemeket is, emellett feladata a térségi jelentőségű kerékpárútvonalak kijelölése. A **dokumentum a következő térségi kerékpáros nyomvonalakat jelöli ki tervezett útvonalként:**

Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal:

Dunaújváros) – Dunavecse – (6.A sz. Alsó-Dunamente kerékpárútvonal Dunavecse és Szalkszentmárton közötti szakasza) – Szalkszentmárton – Szabadszállás – Kerekegyháza – Kecskemét (32.) – Nyárlőrinc – Lakitelek – (4. sz. Tiszamente kerékpárútvonal Lakitelek és Csongrád közötti szakasza)

Egyéb kerékpárútvonalak:

- (Pörboly) – Baja (6.A) – Csávolly – Felsőszentiván – Tataháza – Mélykút – Kisszállás – (Ásotthalom)
- Solt (6.A) – Dunatetőtlen – Akasztó – Kiskőrös (61.) – Soltvadkert – Pirtó – Kiskunhalas – Tompa (5.A) – (Szerbia)
- Baja – Érsekcsanád – Sükösd – Nemesnádudvar – Hajós – Császártöltés – Kecel – Soltvadkert
- Kecskemét (32.) – Városföld – Kunszállás – Fülöpjakab – Bugac – (51. Csongrádi kerékpárútvonal Bugac és Kiskunmajsa közötti szakasza) – Kiskunmajsa – Kömpöc – (Kistelek – Ópusztaszer)
- Tass (6.A) – Kunszentmiklós – Kerekegyháza
- Lajosmizse – Lajosmizse (Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal)
- Kunszentmiklós – Szabadszállás – Fülöpszállás – Izsák – Orgovány (32.)
- Kiskőrös (61.) – Páhi – Izsák – Ágasegyháza – Kecskemét (Szarkás) – Kecskemét (32.)
- (Paks) – Foktő (6.A) – Kalocsa – Öregcsertő – Kiskőrös
- Sükösd (6.A) – Sükösd
- Baja (6.A) – Bátmonostor – Nagybaracska – (Dél-alföldi határmente kerékpárútvonal Nagybaracska és Csátalja közötti szakasza) – Csátalja – Dávod – Hercegszántó – (Szerbia)
- Baja (6.A) – Vaskút – Gara (5.A) – Bácsszentgyörgy – (Szerbia)
- Kiskunhalas – Kunfehértó – Jánoshalma – Mélykút
- Bácsalmás – Tataháza
- (Tizsakürt) – Tiszaug – (Tizsasas)
- Lakitelek (4.A) – Tiszaug – (Tizsakürt)

¹⁰ <https://www.bacskiskun.hu/oldalak/bacs-kiskun-megye-teruletrendezesi-terve-bkmtrt>

- Tizsakécske (4.A) – (Kocsér)
- Kiskunfélegyháza (43.) – Petőfiszállás – Pálmonostora – (Tömörkény)
- Kiskunhalas – Zsana – (Üllés)
- Kelebia (5.A) – Öttömös

TÉRSÉGI JELENTŐSÉGŰ MŰSZAKI
INFRASTRUKTÚRA-HÁLÓZAT
ÉS EGYEDI ÉPÍTMÉNYEK

Közlekedési hálózatok és egyedi építmények

Gyorsforgalmi út

— Meglévő

— Tervezett

Főút

— Meglévő

— Tervezett

Térségi szerepű összekötő út

— Meglévő

— Tervezett

Mellékút

— Meglévő egyéb mellékút

— Tervezett egyéb mellékút

Nagysebességű vasútvonal

— Meglévő

— Tervezett

Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya

— Meglévő

— Tervezett

Országos vasúti mellékvonal

— Meglévő

— Tervezett

Közös felhasználású katonai és polgári repülőtérre fejlesztendő repülőtér

■ Meglévő

Térségi repülőtér

✕ Meglévő térségi repülőtér

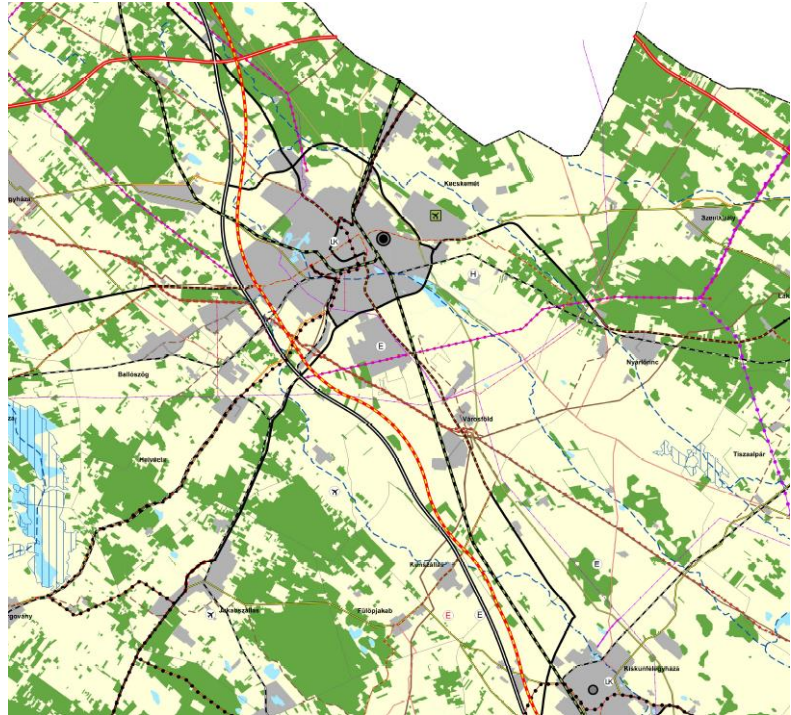
Országos kerékpárútvonal

••• Meglévő

••• Tervezett

Térségi kerékpárútvonal

— Tervezett térségi kerékpárútvonal

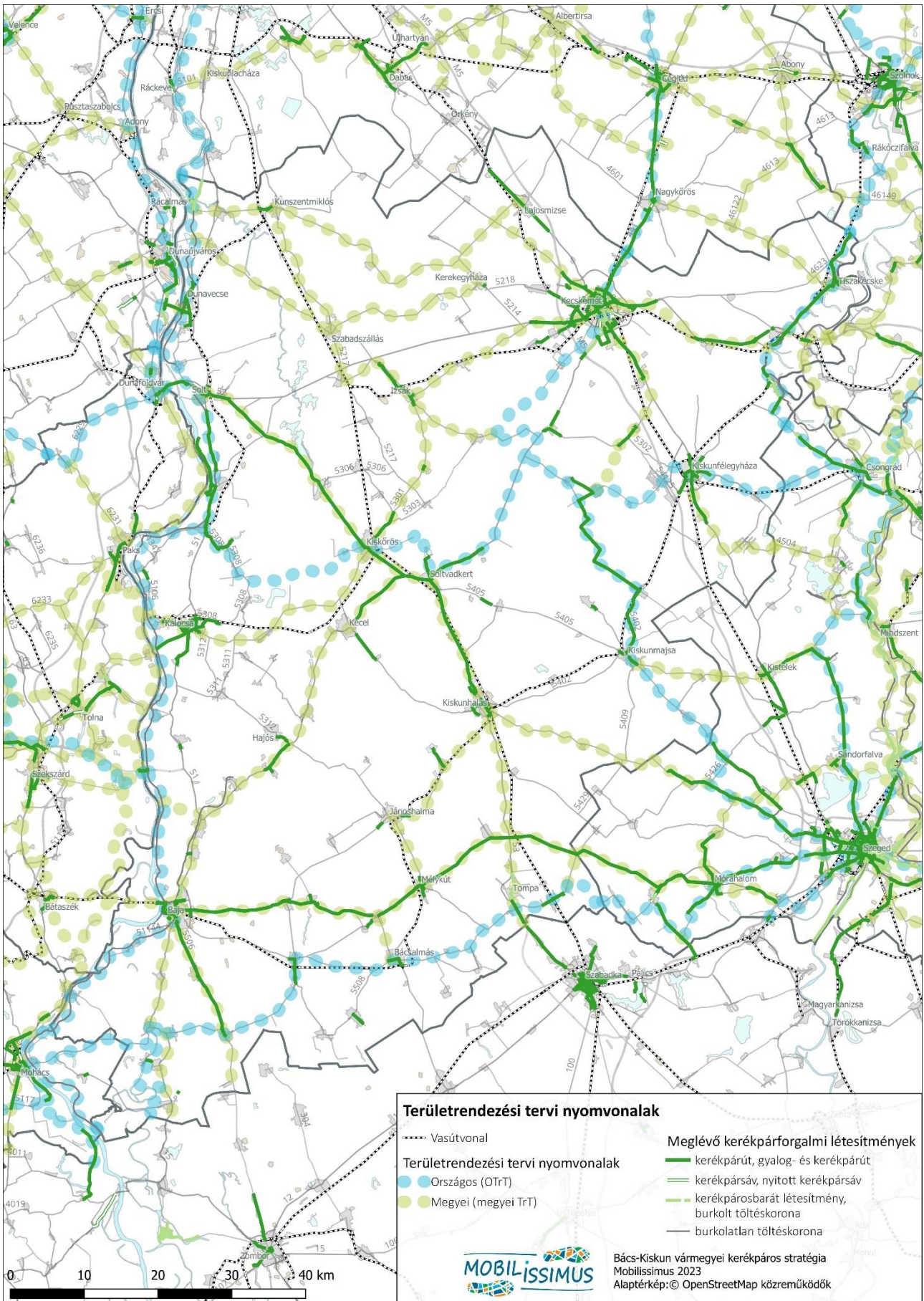


7. ábra: Részlet Bács-Kiskun Megye Területrendezési Terve térségi szerkezeti tervlapjáról

A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat közgyűlésének 18/2020. (VI.26.) számú határozata a Bács-Kiskun vármegye területrendezési tervével összefüggő intézkedésekről leírja, hogy „a Bács-Kiskun megyei közlekedési hálózat fejlesztése érdekében a 2021-2027 közötti út- és vasúthálózati, illetve kerékpárút-hálózati fejlesztések közül a Magyarország és az egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. Törvényben meghatározott országos területrendezési tervben (a továbbiakban OTrT-ben) szereplők közül és azok mellett a következők az elsődlegesek, amelyek mielőbbi megvalósulását az Önkormányzat folyamatosan szorgalmazza az illetékes önkormányzati szerveknél: [...]

Kerékpárutak, a megye turisztikai fejlődése szemszögéből:

- I. 6. Alsó-Dunamente kerékpárút (6-os jelű Euro Velo®): 6. A: (Dömsöd) – Dunavecse – Dunaegyháza – Solt – Dunapataj – Ordas – Dunaszentbenedek – Uszód – Foktő – Fajsz – Baja – Szeremle – Dunafalva – (Mohács), 6. C: (Mohács) – Hercegszántó – (Szerbia) nemzetközi és országos jelentőségű (az OTrT-ben szerepel),
- II. 4. Tiszamente kerékpárút (11-es jelű Euro Velo®): 4. A: (Tiszajenő) – Tizsakécske – Lakitelek – Tiszaalpár – (Csongrád) nemzetközi és országos jelentőségű (az OTrT-ben szerepel),



8. ábra: Területrendezési tervi nyomvonalak

- III. 5. Dél-alföldi határmente kerékpárút (részben 13-as jelű Euro Velo®):
5. A: (Szeged – Mórahalom) – Tompa – Bácsalmás – Nagybaracska – (Mohács) nemzetközi és országos jelentőségű (az OTrT-ben szerepel),
- IV. (Velence) – Dunavecse – Szalkszentmárton – Szabadszállás – Kerekegyháza – Kecskemét – Lakitelek – Tiszaug – (Gyula) országos és megyei jelentőségű,
- V. (Pörböly) – Baja – Mélykút – (Szeged) országos és megyei jelentőségű,
- VI. Solt – Soltvadkert – Kiskunhalas – Tompa – (Szerbia) országos és megyei jelentőségű,
- VII. Baja – Hajós – Soltvadkert országos és megyei jelentőségű,
- VIII. Kecskemét – Bugac – Kiskunmajsa – (Ópusztaszer) / Kiskunhalas országos és megyei jelentőségű.”

3.1.2.3 Bács-Kiskun Megyei Klímastratégia

A stratégia leírja, hogy a vármegye közlekedési eredetű üvegházgáz-kibocsátásának szinte teljes egészéért a közúti közlekedés felelős.

A stratégia kiemeli, hogy kedvező, hogy Bács-Kiskun vármegyében és Kecskeméten az egyik legmagasabb a munkába járás esetében a kerékpár használatának aránya

A közlekedési módok megoszlásának viszonylatában a dokumentum ugyanakkor kiemeli, hogy „klímavédelmi szempontból **kedvező, hogy Bács-Kiskun megyében és Kecskeméten is az egyik legmagasabb a munkába járás esetében a kerékpár használatának aránya (megyében a 2011-es népszámlás adatai szerint 25% feletti). Az elmúlt években komoly hivatásforgalmi célú kerékpárút fejlesztések történtek, amelyek folytatása nagy lehetőséget jelenthet a közlekedési munkamegosztás kedvező irányba való eltolódásában is.**”

A klímastratégiai intézkedések között az M9-es vonatkozik a kerékpáros közlekedésre:

Hivatásforgalmi célokat szolgáló kerékpárúthálózat bővítése, kapcsolódó infrastruktúra kialakítása

„A kerékpár, mint a napi munkába járás eszköze a megyében igen jelentős, több mint 25% feletti arányú, amely **tovább növelhető, ha a hálózati hiányok megszűnnek, a kiszolgáló infrastrukturális és szolgáltatási feltételek javulnak.** A települések közötti, és a településen belüli forgalom számára megfelelő kínálat nyújtásával újabb célcsoportok vonhatók be, és az infrastruktúra kiépítése a turizmus számára is fejlesztési alapot szolgáltathat. A munkáltatók számára is előnyös, ha javul a munkavállalók egészségi állapota, mentális teljesítménye, amelyhez a mindennapos kerékpározás pozitívan járul hozzá.”

3.1.2.4 Bács-Kiskun Megye Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve 2018-2030 (SECAP)

A terv előírja, hogy az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése érdekében többek között **a közlekedési szektorban is nagyságrendileg kb. 40%-os szén-dioxid emisszió mérséklés elérése a cél.**

A közlekedés területére vonatkozóan:

Az akcióterv intézkedései között mind a kerékpárúthálózat bővítése, mind a szemléletformálás szerepel

„A közlekedési eredetű kibocsátásokra vonatkozó célszám döntően a járművek átlagos üzemanyag-fogyasztásának javulására, a közúti elektrifikáció elterjedésére vonatkozó nemzetközi és hazai prognózisokat veszi alapul, kiegészítve a Megyei Önkormányzat, valamint a megyében működő települési önkormányzatok saját hatáskörében megteendő, ugyanakkor összességében nagyságrendekkel kisebb eredményt elérni képes intézkedések (kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, szemléletformálás) hatásaival. Ezekon kívül eredmények érhető el a kötöttpályás közlekedés fejlesztésével – egyrészt a HÉV jellegű vasútpályafejlesztéssel, másrészt, Kecskemét belterületén kialakítható villamossín pályával, harmadrészt a Belgrád-Budapest vasútvonal is”

A közlekedés területén megfogalmazott intézkedések közül a következők kerékpáros érintettségű:

Hivatásforgalmi célokat szolgáló kerékpárúthálózat bővítése, kapcsolódó infrastruktúra kialakítása, tervezési feladat

Az intézkedés hangsúlyozza a hálózati hiányok megszüntetésének fontosságát és a megyei kerékpárúthálózati terv kidolgozásának szerepét a települések, megyei és országos szintű szereplők tervei és munkája közötti összhang és együttműködés érdekében.

„Klímaparát” közlekedési módok ösztönzése szemléletformálással

Az intézkedés hangsúlyozza, hogy az egyéni motorizált közlekedési módok visszaszorításában a szemléletformálásnak fontos szerepe van. Bár a többi vármegyéhez képest most is magas a kerékpárt hivatásforgalmi célra használók száma, ezt az arányt népszerűsítő kampányokkal lehetne növelni. A célcsoportok között az intézkedés kiemeli a gyermekek szemléletformálásának fontosságát.

3.1.2.5 Bács-Kiskun Megye Környezetvédelmi Programja 2022-2027

A program a helyzetértékelés munkarész településszerkezetet bemutató szakaszában leírja, hogy a tanyás területek infrastruktúrájának fejlesztése érdekében azokat be kell kötni a kerékpárosútvonalakba.

A közlekedést és a közlekedési infrastruktúrát bemutató fejezetben a dokumentum pozitívként emeli ki, hogy a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése folyamatos a vármegyében, amely egyrészt környezetbarát közlekedési eszköz, másrészt a hivatásforgalomban sok helyen meghatározó szerepe van a helyi közlekedésben.

A turizmus helyzetét bemutató fejezetben megfogalmazásra kerül, hogy bár a turizmus fejlesztése cél, a turizmusnak számos káros hatása van a környezetre, így fontosak az alacsony kibocsátású eszközökkel való megközelíthetőségi lehetőségek fejlesztése, ezek között a kerékpárútfejlesztések is.

A környezet védelme érdekében mind a hivatásforgalomban, mind a turisztikai desztinációk megközelítésében fontosak az alacsony kibocsátású eszközök, köztük a kerékpár is.

A program a „III.5. Közlekedés és környezet”, valamint a „III.6. Turizmus, ökoturizmus” pontjainál fogalmaz meg a kerékpározásra is vonatkozó célokat, feladatokat:

Közlekedés és környezet:

Cél **„a közlekedési-szállítási igények csökkentése, az egyéni, nem motorizált közlekedési formák elősegítése, fejlesztése, a kerékpáros közlekedés adottságainak további kihasználása.”**

A javasolt intézkedések leírásánál szerepel többek között:

- **Hivatásforgalmi célokat szolgáló kerékpárúthálózat bővítése,** kapcsolódó infrastruktúra kialakítása
- **Személetformáló tevékenység** az egyéni gépkocsihasználat visszaszorítása és **a kerékpáros,** valamint közösségi **közlekedés előtérbe helyezése érdekében**

Turizmus, ökoturizmus:

A javasolt intézkedések leírásánál szerepel többek között:

- **Turisztikai célú kerékpáros infrastruktúra fejlesztése**
- **Szelíd turizmus fejlesztése** (melynek részeként a turisztikai attrakciók környezetében **kerékpártárolók** kialakítása)

3.1.2.6 Bács-Kiskun Megye Egészségturizmusának Fejlesztési Konceptiója és Terve

A megye egészségturizmusának fejlesztési koncepciója és terve azzal a céllal készült el, hogy feltárja a megye egészségturisztikai piacának fejlesztendő elemeit, hiányosságait és hosszú és rövid távú célokat, fejlesztési irányokat jelöljön ki a megye egészségturizmusának fejlődése érdekében.

A koncepció a megye egészségturizmusát érintő SWOT elemzésben erősségeként emeli ki, hogy a megye sík terület, mely alkalmas családi kerékpártúrák szervezésére, számottevő a kerékpárút-hálózat, illetve tervek vannak annak további bővítésére is. **Az EuroVelo hálózatok továbbfejlesztését, így az országos és nemzetközi kerékpárúthálózatra való kapcsolódást** pedig lehetőségként említi.

A célrendszer 1.3 intézkedése „A Megye turisztikai desztinációi közti együttműködés erősítése, szinergiák kihasználása, nemzetközi kapcsolataik erősítése” alatt említi, hogy **a megye turisztikai kínálatbővítésének lehetőségei közé sorolható az aktív (többek között a kerékpáros) turizmus is, mely jól kapcsolódik a megye termálfürdő-kínálatához.** A különböző turisztikai módok összekapcsolására pedig az ún. életmódprogram is alkalmas lehet.

A stratégia öt zászlóshajó projektet is megfogalmaz, melyek közül a másodiknak és a harmadiknak van kerékpáros relevanciája.

A megye gyógyhelyeinek komplex termék- és szolgáltatásfejlesztése a második zászlóshajó projekt, melynek részeként javasolt a **gyógyzállók és**

fürdők környezetének infrastrukturális fejlesztése is, így kerékpárutak, kerékpárkölcsonzók kialakítása.

A harmadik zászlóshajó projekt az életmódprogramok kialakításáról szól, ahol **javasolt az integrált program részévé tenni a fizikai aktivitást, így a kerékpáros túrákat is.**

3.2 VIZSGÁLT TERÜLET BEMUTATÁSA

3.2.1 DOMBORZATI VISZONYOK, TELEPÜLÉSHÁLÓZAT

Bács-Kiskun vármegye 8445,15 km²-vel Magyarország legnagyobb területű megyéje. Nyugaton a Duna, keleten a Tisza határolja. Északon Pest, keleten Jász-Nagykun-Szolnok és Csongrád-Csanád vármegye, délen Szerbia és Horvátország, nyugaton Baranya, Tolna és Fejér vármegye határolja. Településeinek száma 119, járásaié 11, a 2013. évi adatok alapján a teljes népessége pedig 519 930 fő.

Bár Bács-Kiskun az ország ötödik legnépesebb megyéje, **nagy mérete miatt a népsűrűség csaknem fele az országos átlagnak (63,1 fő/km²).** Jellemzőek a megyére az óriásfalvak, illetve jelentős a tanyasi lakosság aránya.

Bács-Kiskun vármegye földrajzilag négy középtájból áll: **Dunamenti-síkság, Duna–Tisza közti síkvidék, Bácskai-síkvidék és Alsó-Tisza-vidék.**¹¹

A vármegye teljes területe sík vidék, legmagasabb pontja a Rém és Csávoly közelében levő Ólom-hegy (174 m.), legalacsonyabb pontja Kalocsa (94 m.), melyek között mindössze 80 méter a különbség.

Éghajlatát tekintve az ország legnapsütöttebb és legmelegebb régiója, a napsütéses órák száma az országos átlaghoz képest magas, évi 2050-2100. Így a vármegye az ország legnapfényesebb területei közé tartozik, ráadásul **korán kitavasodik, és a csapadék viszonylag kevés,** ami jól kihasználható a turizmus és annak marketingje szempontjából.

Vízrajzi szempontból igen változatos, bár **felszíni vizeinek mennyisége – a határoló folyamatok leszámítva – területéhez képest kicsi. Két nagy folyóvíze a Duna 123 km hosszan, illetve a Tisza.** Az egykori szikes tavak közül csak azok maradtak fenn, amelyeknek állandó vagy időszakos vízutánpótlása folyamatosan biztosított. Nagyobb állóvizei a Szelidi-tó – mely igen kedvelt a turisták körében – és a Vadkerti-tó.

A táj eredeti állapotát a Kiskunsági Nemzeti Park védett területei mutatják. A Nemzeti Park felügyelete alá tartozó, védett területek teljes kiterjedése közel 105.000 ha.

Székhelye Kecskemét, mely a vármegye legnépesebb és egyben legsűrűbben lakott települése (343 fő/km²). Kecskemét mellett **Baja megyei**

¹¹ Dövényi Zoltán: Magyarország kistájainak katasztere, az első kiadást szerkesztette: Marosi Sándor és Somogyi Sándor, Második, átdolgozott és bővített, Budapest: MTA Földrajztudományi Kutatóintézet (2010). ISBN 978-963-9545-29-8

jogú város még a vármegyében, ezenkívül **20 település rendelkezik városi címmel**: Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas (20-30 ezer lakos), Kalocsa, Kiskőrös, Tiszakécske, Kiskunmajsa, Lajosmizse (10-20 ezer lakos), valamint Kecel, Jánoshalma, Kunszentmiklós, Soltvadkert, Kerekegyháza, Bácsalmás, Solt, Szabadszállás, Izsák, Mélykút, Tompa, Dunavecse és Hajós (10 ezer lakos alatt).

A vármegye közlekedését és turizmusát a fentiek alapján az alábbi főbb földrajzi tényezők formálják:

- **Bács-Kiskun vármegye egyes területei jól megközelíthetők Budapestről és rajta keresztül Nyugat-Európa felől:** közúton elsősorban az M5-ös, valamint a Duna-hidakon át az M6-os autópályán; vasúton elsősorban a Budapest–Kecskemét–Szeged vasútvonalon és néhány, a fővárosi elővárosi közlekedés részeként kiszolgált állomáson. **A vármegye déli, délnyugati részének elérhetősége ugyanakkor a kerékpáros turizmus szempontjából korlátozottabb.**
- **A Duna- és Tisza-hidak és átkelési lehetőségek száma korlátozza, és egyben meghatározza a nyugat-kelet irányú kapcsolatokat.** Emellett probléma, hogy a meglévő Duna-hidak csak egy része közelíthető meg jól kerékpárral (de előny, hogy minden híd maga átjárható).



9. ábra: A Duna- és Tisza-hidak meghatározóak a kelet-nyugati irányú kapcsolatokban (a kerékpárral is járható dunaföldvári híd)

A sík táj és a meleg, csapadékmentes éghajlat egyszerre jár előnyökkel és hátrányokkal a kerékpáros turizmus szempontjából

- **A sík, alföldi táj domborzati viszonyai kerékpározáshoz kedvezőek,** ugyanakkor az **egyhangú domborzat turisztikai szempontból hátrány is lehet.**
- **A Kiskunság homokos talaja miatt a földutak ezen a területen száraz időben (nyáron) kerékpárral jellemzően nem, vagy kevéssé járhatók.** A bácskai feketeföld eső után válik járhatatlanul sárossá.
- **A napsütéses, meleg, csapadékmentes éghajlat miatt a kerékpáros turizmus szempontjából különösen fontos a természetes vízfelületek, a fürdők és az árnyék (erdősítések, fasorok) enyhítő szerepe,** különösen a nyári időszakban.



10. ábra: Homokos földút Fülöpjakab és Bugac között / Sóstói strandfürdő (Kiskunhalas)

3.2.2 TÁRSADALMI, GAZDASÁGI FOLYAMATOK

Bács-Kiskun vármegye gazdasága sokoldalú, hiszen abban az alapvető alapanyagokat előállító mezőgazdaságtól a high-tech technika alkalmazását jelentős mértékben megvalósító autógyártásig, az egyetemekhez és a Magyar Tudományos Akadémiához kapcsolódó K+F+I kapcsolódó tevékenységekig a gazdaság mindenféle ágazata markánsan képviselteti magát. **Jellemző volt az elmúlt évtizedben a gazdaság dinamikus fejlődése is, hiszen a kecskeméti Mercedes-Benz gyár üzembe lépése alapvetően alakította át a térség termelési struktúráját,** és ez a teljes megyére kiható, a vármegye ágazati szerkezetének dominanciáját az agráriumtól az autógyártás irányába eltoló folyamat jelenleg is tart, és vélhetően a jövőben is folytatódni fog.

Bács-Kiskun vármegyében 2017-ben 33.920 db vállalkozás működött, így a 2017-es lakosságszámot figyelembe véve **a megye vállalkozássűrűsége** – az ezer lakosra jutó működő vállalkozások száma 67 db – **alulról közelíti az országos átlagot** (73 db). A megyén belül, ahogy arra számítani lehet, a járások között jelentős különbség mutatkozik. A vállalkozások harmada a Kecskeméti járásban található, míg a Bácsalmási járásban minösszesen 716 db vállalkozás működik.

Az egyes nemzetgazdasági ágak vállalkozásai által termelt nettó árbevétel szempontjából a vármegye lehangsúlyosabb ágazata egyértelműen a feldolgozóipar, amely magában foglalja az autógyártást és a köré kiépült beszállítói hálózatot, valamint az országosnál jelentősebb mezőgazdasági tevékenységre települt élelmiszeripari vállalkozásokat is.

Bács-Kiskun vármegye hosszú évszázadok óta az ország legfontosabb agrártermékeket előállító területe, súlya napjainkban is kiemelkedő: 2017-ben a Bács-Kiskun vármegye bruttó hazai termékének 10%-át az agrárium állította elő, ami az országos átlagnak több mint duplája.

A vármegye közlekedését és turizmusát a fentiek alapján az alábbi főbb gazdasági és társadalmi tényezők formálják:

Jelentős a külterületi (ipari, illetve mezőgazdasági) munkahelyek szerepe a vármegyében

- **A vármegye nagyobb városai körül, lakott területektől távol is alakultak ki ipari zónák, ahol jelentős potenciál rejlik a kerékpáros ingázásban.** Az iparterületek és a települések közötti közlekedési kapcsolatok részben kiépültek, a kerékpárral közlekedők számára azonban hálózati vagy kialakításbeli hiányosságok miatt gyakran nem biztosítanak elfogadható szolgáltatási színvonalat, mely komoly gátat szab a kerékpárral történő munkába járás fejlődésének.
- Az ipari zónákon kívül **jelentős a mezőgazdasági és állattenyésztési tevékenység is.** Ezen munkahelyek telephelyei elsősorban lakott területen kívül helyezkednek el, a munkahelyek kerékpáros megközelíthetőségéhez szintén megfelelőbb kerékpárosbarát körülmények lennének szükségesek.
- **A vármegyére jellemző tanyavilágban élők száma jelentős,** esetükben az alábbi tényezők határozzák meg a kerékpáros ingázást:
 - Sok esetben a kerékpár az egyetlen eszköz, ami szóba jöhet közlekedési eszközként.
 - **A közösségi közlekedés sűrűn kiszolgált megállóitól való nagy távolság miatt lehet igény biztonságos B+R parkolókra.**

3.2.3 TURIZMUS

3.2.3.1 Turisztikai vonzerők Bács-Kiskun vármegyében

Bács-Kiskun vármegye kerékpározásra alkalmas útjai olyan településeket érintenek, ahol a látnivalók mellett a turisztikai szolgáltatások is fellelhetők, mint éttermek, szállások. **A kerékpározás közben a térség egyedi arculata, a természet közelség, a helyiek vendégszeretete, és a gasztronómiai élmények maradandó élményt nyújthatnak a túrázóknak.**

A kerékpáros turista az alábbi attrakciókkal találkozhat, ha a vármegyébe érkezik:

Fürdők, termálfürdők, gyógyhelyek

A vármegye turisztikai szempontból legfontosabb adottsága az itt fellelhető **termál- és gyógyvízkészlet,** mely országos és nemzetközi szinten is fontos vonzerőnek számít. A termál- és gyógyvizekre épülő szolgáltatásoknak is fontos szerepük van nem csupán a különböző betegségek gyógyításában, de az egészség megőrzésében is.

Tucatnyi településen épült ki fürdő Bács-Kiskun vármegyében. Ismertek Kiskőrös, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Kiskunmajsa, Kiskunhalas, Tiszakécske, Kalocsa, Lakitelek, Dávod és Ballószög fürdői és strandjai.

Egyes esetekben viszont **az ezekben rejlő idegenforgalmi potenciál kihasználtsága elmarad a várttól a szükséges infrastruktúra hiányossága miatt.** Azonban az egészségturizmus egyre népszerűbb hazánkban és nemzetközi szinten is, ez pedig szükségszerűen hozza majd magával a gyógy- és termálvizek és a köré épülő gyógyászati szolgáltatások fejlődését, a kapcsolódó szálláshelyek számának és minőségének gyarapodását.

A vármegye turisztikai szempontból legfontosabb adottsága az itt fellelhető termál- és gyógyvízkészlet

Kerékpáros szemszögből a legfontosabb a gyógyfürdők kerékpárosok számára kínált szolgáltatásainak fejlesztése.



11. ábra: A kiskunmajsai és a tiszakécskei¹² fürdő

Szabadvízi fürdőhelyek

A két nagy folyó mellett kiépített strandokon túl népszerűek a vármegye tavai is

A vármegye számos szabadvízi fürdőhellyel rendelkezik, melyek a nyári hónapokban alkalmasak a turisták vonzására. A két nagy folyó mellett kiépített strandokon túl népszerűek tavai is, melyek közül a kecskeméti Benkó szabadidőközpont tava, a Kunfehértói-tó, a soltvadkert **Vadkerti- és a dunapataji Szelidi-tó a legismertebb** az országban. A fürdőzés mellett lehetőség van a szabadvizeken a horgászatra és a különböző vízisportokra is, így minden korosztály megtalálja a számára megfelelő kikapcsolódási lehetőséget.



12. ábra: Kecskemét, Cifrapalota¹³ / szélmalom Kiskunhalason

Épített örökség, műemlékek

Bács-Kiskun vármegye építészeti értékei igen sokszínűek: a barokk örökségen túl (Kalocsán és Baján, valamint a templomok révén a vármegye sok településén), **Kecskemét szecessziós belvárosa, a népi építészet szemet gyönyörködtető példái**, a kiemelkedő értékkel bíró egyházi épületek,

¹² Fotó: Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat

¹³ Fotó: Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat

valamint az ipartörténeti emlékek – mint a kiskunfélegyházi szélmalom, a jánoshalmi malom – mind jelen vannak a vármegyében.

A sokszínű építészeti értékek mellett kiemelkedőek a múzeumok, tájházak is

A vármegye kulturális és örökség turizmusának jelentős adottsága, hogy **az ország neves személyiségei születtek és laktak e vidéken¹⁴ (pl. Petőfi Sándor, Kodály Zoltán, Móra Ferenc, Katona József)**, illetve kiemelkedőek az alföldi festészet, szobrászat alkotásait, a térség népművészeti értékeit, iparművészeti remekeit, illetve az itt élő nemzetiségi viseleteket, használati tárgyakat bemutató múzeumok, tájházak. Az attrakciók sorában jelentős a **kalocsai Asztríceum, a kiskunhalasi Csipkeház és Thorma János Múzeum, valamint a bugaci Aranymonostor is.**



13. ábra: Petőfi Sándor szülőháza Kiskőrösön / Kunszállási tájház

Olyan egyedi gyűjtemények is találhatóak a vármegyében, mint a keceli Pintér Művek Haditechnikai Park vagy a kiskőrösi Úttörténeti Múzeum.

Kulturális programok, szabadtéri rendezvények

A hagyományok ápolásának szándékával megszervezett kulturális programok, rendezvénysorozatok a vármegye számos településén és térségében jellemzőek. A kisebb és nagyobb rendezvények, események rendszerességük okán tervezhetők komplex turisztikai programkínálatokban is.

A főleg gasztronómiai tematikájú események (pl. a Bajai Halfőző Fesztivál) mellett igen népszerű például a **kecskeméti Hírös Hét, a hajósi Orbán Napi Borünnep, valamint a nemesnádudvari Vadgasztró fesztivál.** Az év eleji programok közül kedvelt a bátyai Rác prélo (farsang), a tavasz nagy rendezvénysorozatai közül pedig a **Csipkefesztivál Kiskunhalason, vagy a Kecskeméti Tavasz Fesztivál.** Nyáron kerülnek megrendezésre a különböző borfesztiválok, borünnepek, valamint a Kodály Művészeti Fesztivál, a Jánoshalmi Napok, valamint egyes években a **kecskeméti Nemzetközi Repülőnap.**

¹⁴ Notable people, <https://tjukanovt.github.io/notable-people>

A hagyományok őrzésére többek között minden évben megrendezik a Dunamenti Folklor Fesztivált Kalocsán és a Jánoska-eresztést Baján, illetve az Ősök Napját és a Kurultájt Bugacon. A vízparti programok tárházát több más mellett a Húsvéti Camping Találkozó, a Szelidi Nyár rendezvénysorozat és a dunapataji Strandfesztivál gazdagítja. Jelentős eseménynek számítanak az őszi szüreti fesztiválok.

Aktív- és ökoturizmus

Bács-Kiskun vármegye adottságai révén az aktív turizmust kedvelők számára számtalan lehetőséget nyújt

Az egyre népszerűbb ökoturizmus szempontjából is kiváló adottságai vannak a vármegyének. A számtalan kulturális és természeti érték, az alföldi táj egyedisége, **a Kiskunsági Nemzeti Park érintetlensége, a Gemenci-erdő és Karapancsa (Duna-Dráva Nemzeti Park) egyedülálló szépsége** vagy más védett területek (pl. Császártöltési Vörös-mocsár) népszerű úticéllá tehetik a térséget ezen a téren is. Bács-Kiskun vármegye adottságai révén az aktív turizmust kedvelők számára is számtalan lehetőséget nyújt: egyaránt találnak programot a vízi turizmus, a természetjárás, a madármegfigyelés, a kerékpározás, a horgászat, a vadászat, a lovaglás, és egyéb sporttevékenységeket kedvelők is.

Bács-Kiskun vármegye túrázásra alkalmas felszíni vizei a Tisza és a Duna vízrendszeréhez kapcsolódnak

Bács-Kiskun vármegye **túrázásra alkalmas felszíni vizei** a vármegye északkeleti és nyugati oldalán helyezkednek el, **a Tisza és a Duna vízrendszeréhez kapcsolódnak.**

A vízitúrázásra alkalmas folyók közül **a Tisza rendelkezik a leginkább kedvező adottságokkal, mind a folyópartok látványértéke, mind pedig a kiépült szolgáltatások révén,** azonban a folyónak csupán 34 km-es szakasza érinti a vármegyét (Tizsakécske, Lakitelek és Tiszaalpár térségében).

A Duna, mint nemzetközi víziút, a jelentős hajófogalom miatt kevésbé népszerű a túrázók körében, azonban a parthoz kapcsolódó védett területek miatt ebben is komoly lehetőség kínálkozik. A folyó 135 km hosszan kapcsolódik a vármegyéhez, Tass és Dunafalva között.

A Kalocsa és Baja közötti Vajas csatornán Dusnok település kezdett bele egy vízitúra központ fejlesztésébe, a Magyar Kajak-Kenu Szövetség pedig Kalocsán, Baján és Tizsakécskén hoz létre új vízitúra létesítményeket. Ígéretes a Duna-völgyi-főcsatorna víziturisztikai fejlesztése is.

Falusi turizmus

A falusi turizmus nem csupán a szállásadást jelenti, számos turisztikai tevékenység kapcsolható hozzá: mezőgazdasági, helyi termékek eladása révén az agroturizmus, az aktív túrákkal összekötött falusi üdülés, vagy a helyi hagyományok, kézművességet bemutató kulturális rendezvények. A szép faluképet őrző települések, településrészek, a pusztára jellemző tanyák a falusi turizmus minden részterülete számára kedvező adottságokat kínálnak. Az Alföld nagy részére jellemző tanyák Bács-Kiskun vármegye településszerkezetének sajátos elemei, így adott a lehetőség a falusi turizmus

fejlesztésére. Megemlítendő a Vendégváró Bács-Kiskun Egyesület¹⁵, mely a megyei szállásadók jelentős részét tömöríti.

Gasztronómiai értékek



14. ábra: Bajai Halfőző Fesztivál
(Fotó: Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata)

Bács-Kiskun vármegye gasztronómiájának kialakulásában meghatározó szerepet játszott az itt élők életmódja, és a természeti adottságok. A pásztorok ételeiket maguk készítették szabad tűzön, bográcsban igazodva a meglévő körülményekhez. A Duna és a Tisza közelsége pedig a halételek elkészítéséhez nyújtott kiváló minőségű alapanyagot. Ezek közül a legismertebb és legnépszerűbb hazánkban a halászlé, melyet Baján különleges, egyedi módon készítenek, és amelynek a településen minden évben külön figyelmet szentelnek a Halfőző Fesztivál keretében. A bajai halászlé 2015 óta Hungarikum turizmus és vendéglátás kategóriában.

A tájjellegű ételek elkészítéséhez használt alapanyagok, és azok előállítása is a hagyományok őrzését jelenti bizonyos mértékig. A már említett és méltán híres bajai halászlé – és egyéb tájjellegű ételek – elengedhetetlen alapanyaga a pirospaprika, melyet a hungarikumok közé is beválasztottak. Szintén hungarikum a Kecskeméti és környékén termő kajszibarack és az abból készített fűtülős barackpálinka.

A tájjellegű ételek – például a halászlé vagy a pásztorételek –, borok, pálinkák gasztronómiai események, fesztiválok alapját is képezik

Bács-Kiskun vármegyében a csárdákon és Kecskemét új éttermein, illetve a kulturális rendezvényeken túl számtalan gasztronómiai esemény is turisztikai vonzerőt jelent. Az év eleji hideg hónapok kedvelt eseménye Baján a Bácskai Hurka-és kolbászfesztivál, az országos Rétesfesztivál Kiskőrösön, vagy a kalocsai Paprika Napok az őszi programok között kiváló gasztronómiai élvezetet nyújtanak. A nyári vízparti Sörfüzdő Fesztivál Kiskunmajsán, és a hajósi Orbán Napi Borünnep mellett az őszi szüreti mulatságoknak is helyet adnak településeink, mint: Tizsakécske, Kunadacs, Solt, Kecel, Dunavecse, Helvécia, Kerekegyháza, Soltvadkert, Kiskőrös, Bócsa.

Bor- és pálinka turizmus

Borturizmus az elmúlt évtizedben fejlődésnek indult Bács-Kiskun vármegyében. Számos bemutató és kóstolóhely és az ezekhez kapcsolódó szállás jött létre a jelentősebb megyei borászatokhoz kapcsolódva.

A borturizmus alapját a Kunsági Borvidék és a Hajós–Bajai Borvidék termőterületei képezik, az egyes pincészetek termékeinek megismerésére különböző bortúrákat szerveznek. A borrendek által szervezett hagyományőrző rendezvények, versenyek, kóstolók rendszerezettek. A homoki bortúrák kedvelt helyszínei a jelentősebb megyei borászatok mellett a hajósi pincefalu, a nemesnádudvari és a császártöltési pincesor, valamint Solton a

¹⁵ <http://www.bacsvidék.hu/>

Meleghegyi pincefalu. A borral összefüggő rendezvények elsősorban a már említett szüreti ünnepek vagy a települési és régiós borversenyek. A „Vármegye Bora” mellett minden évben megválasztják Bács-Kiskunban a vármegye pálinkáját is.



15. ábra: Frittmann Borászat / Hajós-Pincefalu ¹⁶

3.2.3.2 Kerékpáros turizmus

A kerékpározás az aktív turizmus egyik kiemelkedő ága. Bár Bács-Kiskun vármegyében egyelőre nem meghatározó, **jelentős fejlődési potenciállal bír ez a világszerte dinamikusan bővülő szegmens.**

A Duna-Tisza-közi sík táj kiválóan alkalmas a nyugodt, kikapcsolódás célú kerékpározásra. A mozaikosan változó táj mindig újabb élményekkel várja a túrázókat, akik közvetlenül ismerkedhetnek meg az egyes helyi értékekkel, kulturális- és épített örökséggel valamint a térség gasztronómiai nevezetességeivel (Slow-food – Slow-bike, komótos étkezés – ráérős kerékpározás). Mivel nincsenek magas szintkülönbségek, ezért családok számára is ideális a megye kerékpározás szempontjából. A saját kerékpárral nem rendelkezőknek bérlésre is van lehetőségük több településen.

Bács-Kiskun vármegyét érinti az EuroVelo 6 és az EuroVelo 13 nemzetközi kerékpáros túraútvonal, összességében pedig mintegy 500 kilométer kiépített kerékpárúttal rendelkeznek. A megépült kerékpárutak azonban nem alkotnak összefüggő hálózatot, az egyes szakaszok a turisztikai attrakciók környezetében épültek ki, részben a nagyobb városok térségében, részben pedig egyes védett területek környezetében.

A biztonságosan járható, jól kerékpározható útvonalak jelzése mellett szükséges tematikus, helyi körutak kialakítása is. Egyedülálló lehetőség a déli határon átnyúló együttműködés, a körutak közös kijelölése és szervezése. Erre számos példa található már a testvértelepülési kapcsolatok keretében. Ennek továbbfejlesztésében illetve rendszerbe foglalásában a megye szerepe megkerülhetetlen. **Az aktív turisztikai ágak, jármódok között (így például a kerékpáros és vízi turizmus, vagy a zarándok turizmus között) kapcsolódási lehetőségek is kedvezően kialakíthatók.**

¹⁶ Fotó: Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat

16. ábra: Kerékpáros kirándulás¹⁷

3.2.4 A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS HELYZETE

3.2.4.1 Megyei közúthálózat

Az autópályák, gyorsforgalmi utak kerékpáros szempontból elválasztó hatással bírnak

Gyorsforgalmi útként Bács-Kiskun vármegye területét jelenleg érdemben az M5-ös autópálya tárja fel, melyből az épülő M44-es autópálya ágazik majd ki. A vármegye elérhetőségében a Duna túloldalán futó M6-os autópálya is szerepet játszik, mely Budapest és Pécs között teremt kapcsolatot; az ehhez kapcsolódó M8-as és M9-es gyorsforgalmi utakból Duna-hídjaik készültek el (lásd alább). A gyorsforgalmi utak kerékpáros szempontból elválasztó hatással bírnak; csak korlátozott számú ponton, és ott is gyakran csak nagy forgalmú közúton keresztezhetők (lásd 3.2.5.1. fejezet).

Bács-Kiskun fő közlekedési hálózata szerencsésen tárja fel a vármegyét. A keleti oldalon az említett M5 mellett az 5. sz. főút, nyugati oldalon az 51. sz. főút északon az 52. sz. főút, délen az 55. sz. főút képez mintegy keretet, a vármegye belső területein a fent leírt utak között átlóként szolgálnak az 53. sz. és 54. sz. főutak.

A nagyobb folyókon az állandó hidak száma korlátozott:

Duna:

- Dunaújváros–Dunavecse, Pentele híd (M8)
- Dunaföldvár–Solt, Beszédes József híd (52)
- Paks-Foktő, Kalocsa–Paks híd (építés alatt)
- Szekszárd–Dusnok, Szent László híd (M9)
- Pörböly–Baja, Türr István híd (55)

Baranya vármegyében Mohács–Újmohács, Mohácsi híd (tervezett, 57)

Tisza:

- Tiszaug (M44)
- Tiszaug (44)

¹⁷ Fotó: Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata



17. ábra: Közúthálózat (forrás: KIRA)

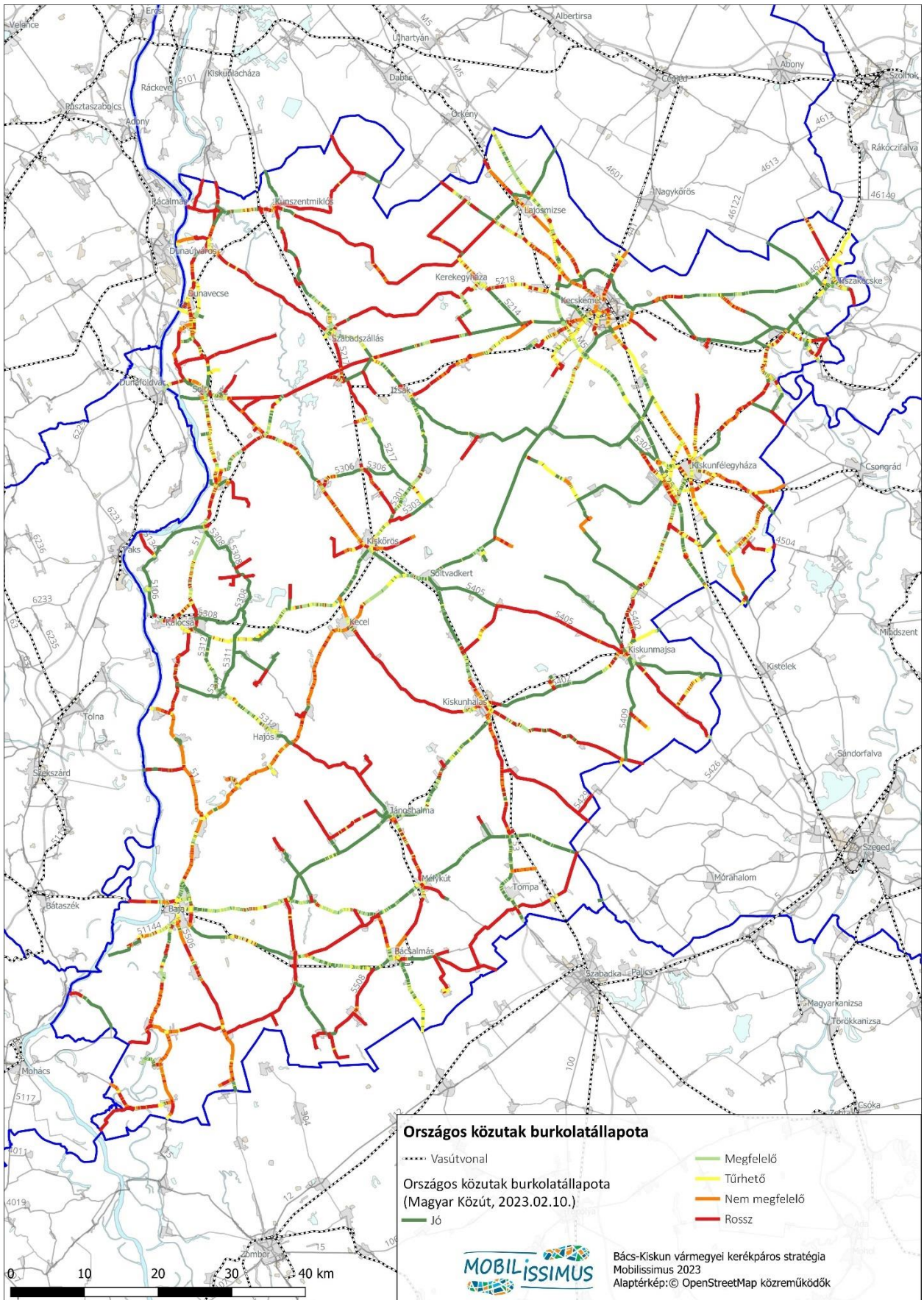
A vármegye dél-keleti részét közvetlenül nem metszi a Tisza, de az ilyen irányú kapcsolatait jelentősen befolyásolják a Csongrád-Csanád vármegyei hídkapcsolatok (Csongrád, Algyő, Szeged).

A hidak mellett a kompok is segítik a folyókon való átkelést, de sem kapacitásuk, sem időjárástól és vízállástól való függésük miatt nem egyenértékűek a hidakkal. A Dunán jelenleg a Paks – Géderlak, valamint a Dunaszekcső – Dunafalva (ill. Baranya vármegyében Mohács–Mohácsi-sziget), a Tiszán pedig a Tizsakécske – Nagyrév közötti kompok járnak.¹⁸

A vármegyén belül a települések közötti kapcsolatot a főutakon kívül az azt kiegészítő térségi jelentőségű mellékutak is szolgálják. **Bács-Kiskun 9 zsáktelepülése** közül három (Dunafalva, Szeremle, Fajsz) helyzetét a Duna menti, kettőét (Kunbaja, Bácsszentgyörgy) a határ meneti fekvés okozza, bár utóbbit új határátkelő nyitása oldotta. A vármegyében további 10 olyan jelentősen lakott településrész található, ami szintén zsákhelyzetben van.

¹⁸ Útinform térkép,

<https://www.utinform.hu/hu/map?n=0&v=19.48900,46.48394,9&l=gi>



18. ábra: Országos közutak burkolatállapota

Bács-Kiskun vármegye és Szerbia mintegy 100 km hosszú határán 4 közúti határátkelőhely működik:

- Hercegszántó–Béreg (Bački Breg) között (51. sz. főút, 0-24),
- Bácsszentgyörgy–Haraszti (Rastina) között (5506. sz. út, 7-19, EU-EGT-Svájc és Szerbia állampolgárai számára),
- Bácsalmás–Bajmok (Bajmok) között (5312. sz. út, 7-19, EU-EGT-Svájc és Szerbia állampolgárai számára), és
- Tompa–Alsókelebia (Kelebija) között (53. sz. főút, 0-24).¹⁹

A közúthálózat állapotával összefüggésben megállapítható, hogy a **közútkezelő rendelkezésére álló felújítási keret lényegesen kisebb, mint amekkorát az utak állapotának javítása indokolna. A mellékutak különösen leromlott állapotban vannak.** A rekonstrukciókat a források függvényében folyamatosan és ütemezetten végzi a fenntartó.

3.2.4.2 Meglévő fő kerékpárforgalmi létesítmények és hálózat; ország- és megyehatáron átnyúló kapcsolatok

A települési belterületi kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása és állapota is erősen változó színvonalú

A vármegye városainak belterületén jelentős hosszban kiépült a kerékpárút-hálózat, egyes külterületi irányokban az országos úthálózat mentén csatlakozó szakaszokkal (pl. Baja, Kiskunfélegyháza, Soltvadkert). Ezek kialakításának színvonala településenként és gyakran településen belül is széles skálán mozog, a korszerű, kényelmes és biztonságos megoldásoktól a kimondottan balesetveszélyes, konfliktusos, hiányos létesítményekig, megoldatlan csomópontokig. (A jellemző problémákról részletesebb felsorolás a 3.2.5.1 fejezetben olvasható.)



19. ábra: Kerékpársáv Kiskőrös központjában / Nyitott kerékpársáv Kecskeméten

¹⁹ Határinfó adatok, szerb határszakasz. Rendőrség, https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/hatarinfo?field_hat_rszakasz_value=szerb+hat%C3%A1rszakasz



20. ábra: Kerékpárút Kiskunfélegyházán, ill. Jánoshalmán

Hasonlóan széles skálán mozog az állapotuk: a közelmúltban elkészült szakaszok általában jó állapotúak, de a több éve épültek gyakran leromlottak, fenntartási hiányosságoktól szenvednek.



21. ábra: Különböző építési, karbantartási, fenntartási hiányosságokkal küzdő létesítmények (gyökérfelnyomódás, növényzet ránövése)

A meglévő kerékpárutak a kislevegalmú közutakkal együtt sem alkotnak összefüggő hálózatot

A településközi kerékpárutak kialakítása is megkezdődött a nagyobb közúti forgalmú irányokban, illetve a turisztikai célpontok felé: az 55. sz. főút mentén Baja–Szeged (Csongrád-Csanád vármegye), az 53. sz. főút mentén Solt–Kiskőrös–Soltvadkert–Kiskunhalas, a 441. sz. főút mentén Kecskemét–Nagykőrös (Pest vármegye) között, de az 5., 44. és 54. sz. főútak mentén is hosszabb szakaszokon.

Kedvező adottság, hogy **minden Duna- és Tisza-hídon át lehet jutni kerékpárral is** (leszámítva az M44 Tisza-hídját, azonban annak közelében a tiszauagi híd kínál átjutási lehetőséget). Akadályként jelentkezik még az M5 autópálya, amelyen többhelyütt átvezetnek kerékpárutak, míg máshol (pl. Lajosmizsénél az 5. sz. főút csomópontjában) ez nem megoldott. **Országhatárt átlépő kapcsolat a Vajdaság (Szerbia) felé létesült** Tompánál.



22. ábra: Kerékpárút Kecskemét–Városföld, illetve Tompa–országhatár között

Az országos kerékpáros törzshálózati elemek közül a **Duna árvízvédelmi töltése** jelenleg nagyrészt kiépítetlen állapotában is használt útvonal, bár a kiépítetlen szakaszok járhatósága változó.



23. ábra: Jó minőségű burkolattal ellátott árvízvédelmi töltés (Duna-mente, Fajszt) /
Burkolatlan töltés (Szalkszentmárton–Dunavecse)

A meglévő kerékpárutak a kisforgalmú közutakkal együtt sem alkotnak összefüggő hálózatot

A nagyobb forgalmú utak mentén, illetve jelentősebb településközi kapcsolatok kiszolgálására kiépült kerékpárutak ugyanakkor még nem alkotnak összefüggő hálózatot, és a kerékpározásra alkalmas kisforgalmú közutakkal együtt sem biztosítják minden szükséges irányban a kerékpározás megfelelő körülményeit.

A kerékpárforgalmi létesítményekről naprakész – minden vármegyei létesítményt magába foglaló – adatbázis nem áll rendelkezésre. A Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI²⁰) országos adatbázisa folyamatos frissítés alatt áll, azonban a jogszabályban előírt adatszolgáltatások beérkezése akadozó, így az új létesítmények nem kerülnek be valós időben az adatbázisba.

A Magyar Közút NZrt-től kapott adatok, valamint az OpenStreetMap és a Kenyi adatai alapján több mint 500 km önálló kerékpárforgalmi létesítmény

²⁰ KENYI, <http://www.kenyi.hu/>

(kb. 430 km önálló kerékpárút, 60 km gyalog- és kerékpárút, 15 km kerékpársáv és nyitott kerékpársáv) található Bács-Kiskun vármegyében.

A Magyar Közút 166 km hosszú kerékpárútszakasz üzemeltetéséért felel a vármegyében

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. összesen 166,2 km kerékpárútszakasz üzemeltetéséért felel Bács-Kiskun vármegyében, melyekről részletes adatok állnak rendelkezésre. Ez a szám a jövőben változhat, mivel a települések egy része még nem hozott döntést, hogy továbbra is maga kívánja-e üzemeltetni a területén lévő kerékpárutakat vagy átadja-e azokat üzemeltetésre a Magyar Közútnak.

Burkolathibák száma 100 méterenként	km
0-2	99,4
2-5	19,7
5-10	15,8
10-25	19,0
25<	12,3
Összesen	166,2

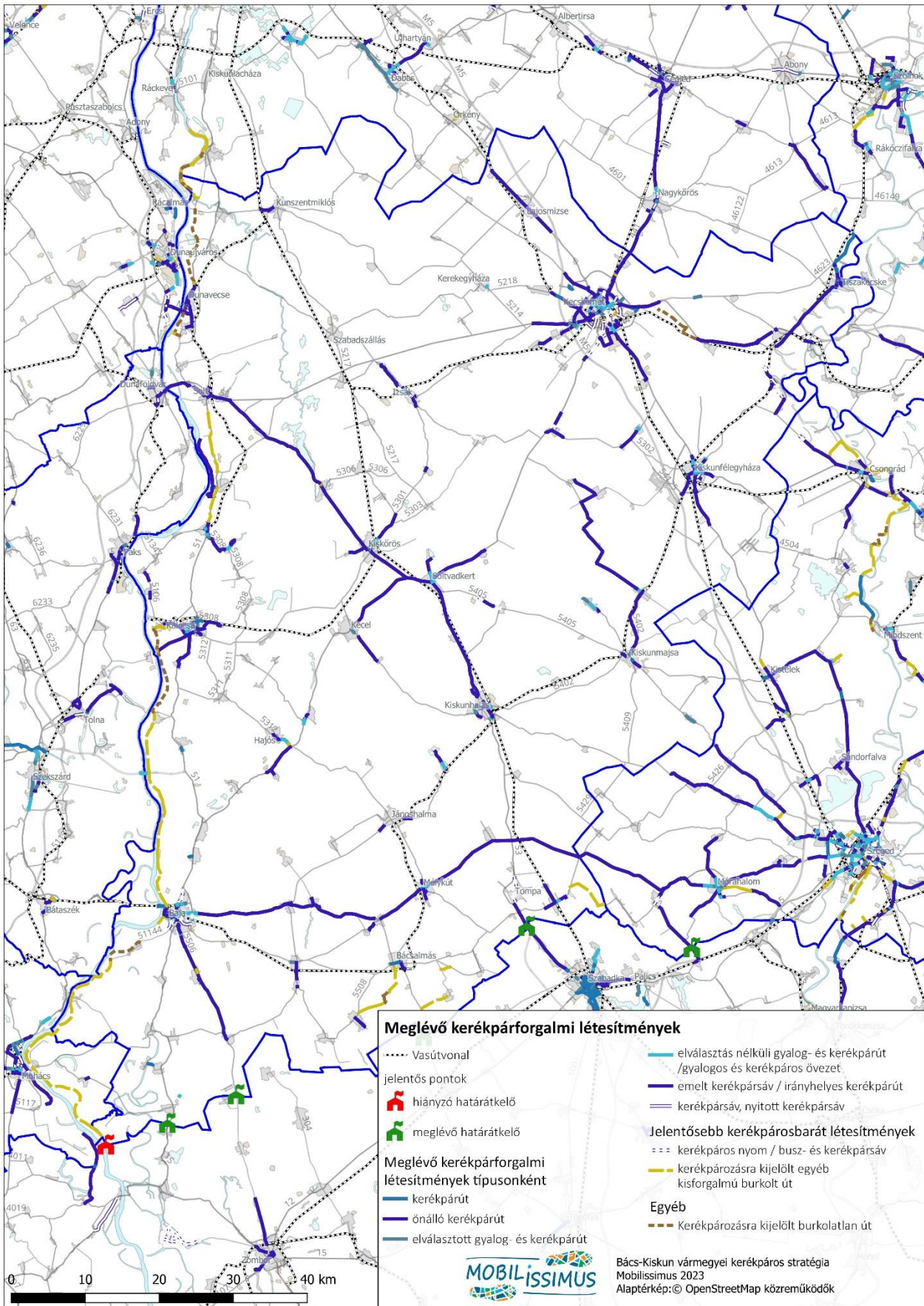
2. táblázat: Magyar Közút Nonprofit Zrt. által üzemeltetett kerékpárutak hossza állapot szerint (Adatok forrása: Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2023.02.10.)

Szélesség (m)	km
3 m	13,1
2,55 - 3 m	81,1
2,3 - 2,55 m	0,4
2 - 2,3 m	49,4
< 2 m	22,2
Összesen	166,2

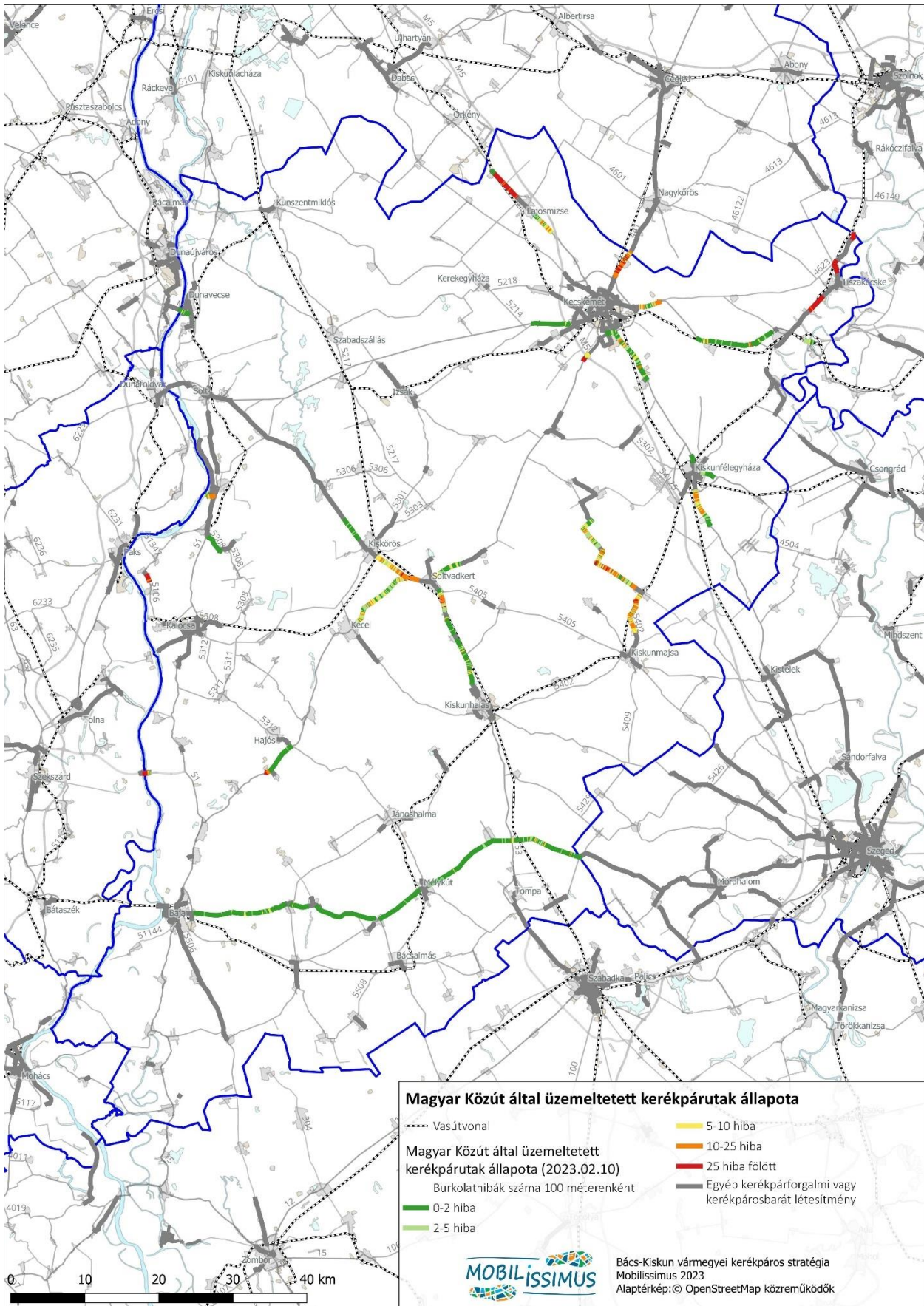
3. táblázat: Magyar Közút Nonprofit Zrt. által üzemeltetett kerékpárutak hossza szélesség szerint (Adatok forrása: Magyar Közút Nonprofit Zrt., 2023.02.10.)

A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket (a KENYI adatbázisával²¹ is összevetve), illetve a Magyar Közút Nonprofit Zrt. által üzemeltetett kerékpárutak állapotát az alábbi ábrák mutatják be.

²¹ KENYI, <http://www.kenyi.hu/>



24. ábra: Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények



25. ábra: Magyar Közút által üzemeltetett kerékpárutak állapota

A szomszédos vármegyék hálózataihoz, illetve országhatárokon átívelően a Bács-Kiskun vármegyei hálózat jelenleg az alábbi pontokon kapcsolódik:

- Baranya vármegye felé:
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Hercegszántó – Homorúd)
 - EuroVelo 13, az 5107. sz. úton (Nagybaracska – Mohács)
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Dunafalva – Mohács)
- Tolna vármegye felé:
 - kerékpárút az M9 Szent László Duna-hídon (Fajszi – Bogyiszló)
 - kerékpárút az épülő Kalocsa-Paks Duna-hídon (Foktő – Paks) (lásd 3.2.4.5. fejezet)
 - kerékpárút az egykori vasúti Duna-hídon (Solt – Dunaföldvár)
- Fejér vármegye felé:
 - kerékpárút az M8 Pentele Duna-hídon (Dunavecse – Dunaújváros)
- Pest vármegye felé:
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Tass – Dömsöd)
 - kerékpárút a 441. sz. főút mentén (Kecskemét – Nagykőrös)
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felé:
 - kerékpárút a megyehatárig a 4625. sz. út mentén (Tiszakécske – Tiszajenő)
- Csongrád-Csanád vármegye felé:
 - 5. sz. országos kerékpáros útvonal kitáblázva, a 4502. sz. úton (Tiszaalpar – Csongrád-Bokros)
 - kerékpárút az 55. sz. főút mentén (Kisszállás, 53-55. sz. főutak elágazás – Ásotthalom)
 - 4. sz. országos kerékpáros útvonal az 5509. sz. kis forgalmú úton (Kelebia – Ásotthalom), Bács-Kiskun megyei szakasza kitáblázva
- Vajdaság autonóm tartomány felé (Szerbia):
 - EuroVelo 13 kerékpárút az 53. sz. főút mentén (Tompa – Szabadka)

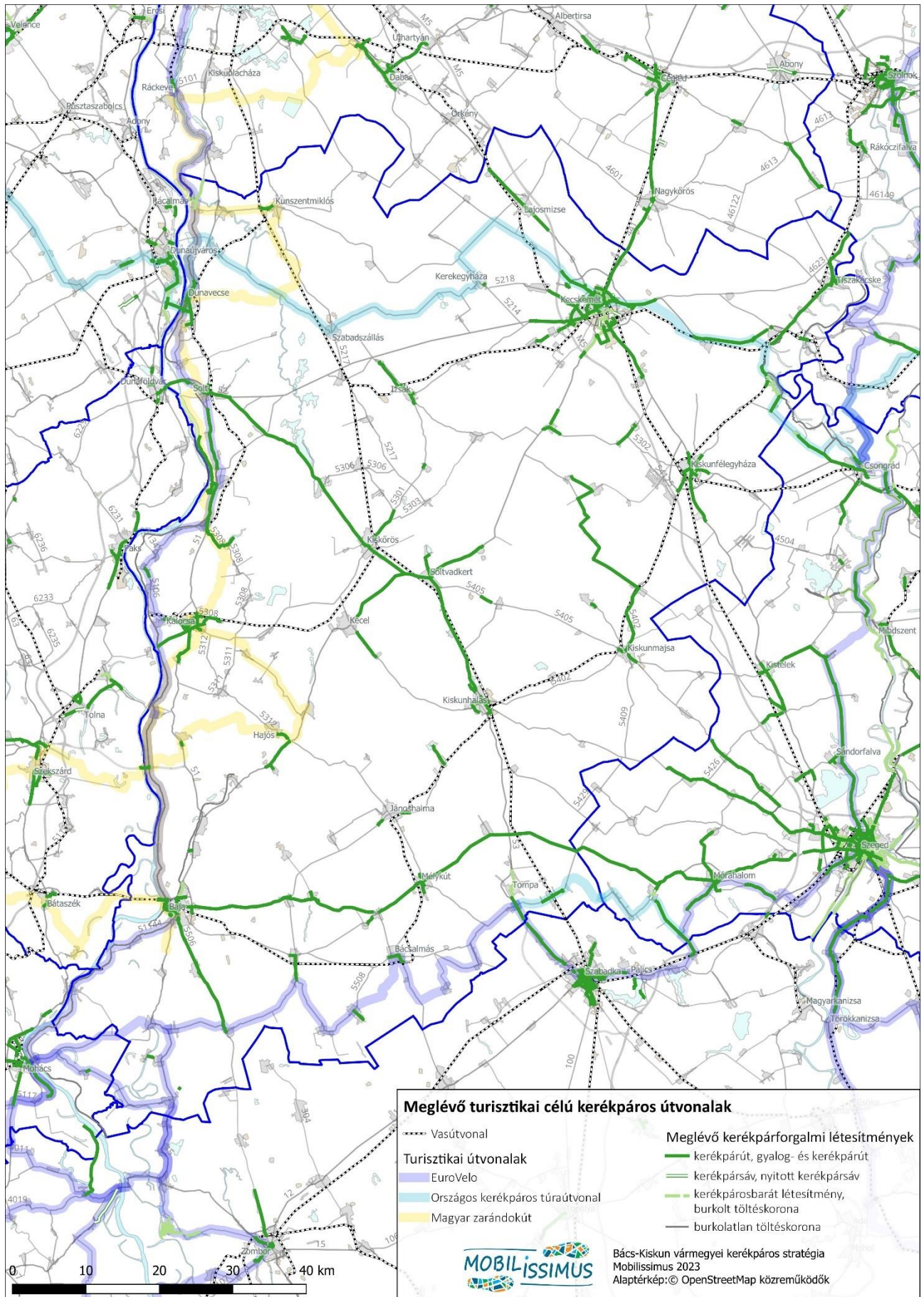
3.2.4.3 Meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalak

Bács-Kiskun vármegyét két európai kerékpáros útvonal, a Duna-menti EuroVelo 6 és a határmenti EuroVelo 13 keresztezi, de potenciálisan a Tisza-menti EuroVelo 11 is érintheti

Az EuroVelo az European Cyclists' Federation (ECF) projektje, melynek célja, hogy előmozdítsa és koordinálja **egy teljes európai kerékpárosútvonal-hálózat** létrehozását és működtetését.²² Magyarországon négy útvonala halad át, melyekből jelenleg kettő, potenciálisan három érinti Bács-Kiskun vármegyét.

A vármegyében a legjelentősebb szerepű tengely a Duna-menti EuroVelo 6 útvonal (egyben 2. sz. országos kerékpáros útvonal), amely nagy részben árvízvédelmi töltésen vezet.

²² EuroVelo. ECF, <https://ecf.com/projects/eurovelo>



26. ábra: Meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalak

Ezt **2009-ben, a korábbi arculati előírásoknak megfelelően kitáblázták**, de jelzésrendszere megújításra szorul, amire eddig csak Dunavecse térségében került sor. Több szakaszon párhuzamosan halad vele a kerékpárral is bejárható **Magyar Zarándokút**, valamint a nem kitáblázott **Közép-Duna kör**.

Az EuroVelo 11 (egyben 3. sz. országos kerékpáros útvonal) **jelenleg Csongrádig a Tisza bal partján van kitáblázva**, ott lép át a jobb partra, **így Bács-Kiskun vármegyét nem érinti**. A jobb-parti útvonal fejlesztésével azonban alternatív nyomvonalként, vagy kiegészítő hálózati elemként számításba vehető.

A vármegye határmenti részét érinti a „Vasfüggöny” EuroVelo útvonal (EV13), valamint az azzal túlnyomórészt megegyező, de Kelebia és Ásotthalom között Magyarország területén vezető (Szabadka felé át nem lépő) 4. sz. országos kerékpáros útvonal tervezett nyomvonala is. **A Bács-Kiskun vármegyei szakasz kitáblázása 2021 elején megvalósult**, a Csongrád-Csanád vármegyei szakasz nincs kijelölve.

Az 5. sz. országos kerékpáros útvonal a vármegye északi részét érinti Dunavecse – Szabadszállás – Kecskemét – Tiszaalpár nyomvonalon. Velence és Gyula között, így a vármegyei szakaszon is ki van jelölve; információs táblák kihelyezése a következő néhány év során várható.

Az OTTr-ben megállapított országos kerékpárút-törzshálózatba az országos jelentőségű turisztikai célpontokat érintő, a hálózatban összekötött EuroVelo és országos kerékpáros útvonalak tartoznak.

A meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalakat (a KENYI adatbázisával is összevetve) a 26. ábra mutatja be.

EuroVelo 6 és 2. sz. országos kerékpáros útvonal

Az EuroVelo 6 (EV6) Bács-Kiskun vármegyén átvezető – egyben a teljes magyarországi – **szakaszán²³ 2009-ben jelölték ki az útvonalat, a korábbi arculati előírásoknak megfelelő ideiglenes (sárga alapszínű) táblákkal**. Dunavecse környékén egy rövid, az 5. sz. országos kerékpáros útvonallal fonódó szakaszon ezt felváltották az új típusú, a „Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés” című dokumentumban megfogalmazott elvárásoknak megfelelő útirányjelző táblákkal. **Korábban információs táblákat** is kihelyeztek az érintett településekre, ezek túlnyomórészt azonban mára tönkrementek, olvashatatlanságig fakultak.

A nyomvonal **többszire kis forgalmú utakon, gáton, illetve önálló kerékpárúton vezet**, és az alábbi településeket érinti: (Pest vármegye –)

Az országos kerékpáros útvonalakat – az EuroVelo útvonalakon és azok variánsain felül – az 5. sz. Velence – Gyula és az OTTr útvonalak jelentik



²³ EuroVelo 6 Atlanti-óceán – Fekete-tenger. EuroVelo.hu, <https://eurovelo.hu/ev6>



Tass* – Szalkszentmárton* – Dunavecse – Apostag* – Dunaegyháza – Solt – Harta – Dunapataj – Ordas – Géderlak – Dunaszentbenedek – Uszód – Foktő – Kalocsa* (Meszes) – Bátya* – Fajsz* – Dusnok* – Sükösd* – Érsekcsanád* – Baja – Szeremle – Dunafalva – (Mohács [Újmohács] – Homorúd* –) Hercegszántó (–Szerbia). (* csak a település külterületén halad el.) Nagyrészt megegyezik az OTrT 6. Alsó-Dunamente kerékpárút (6-os jelű Euro Velo®) nyomvonalával néhány különbséggel: a tassi zsilipnél és Apostag–Dunaegyháza között, Solton, Hartán, Dunapatajon, Ordas és Foktő között, valamint Szeremlénél a burkolatlan gát helyett kis forgalmú közúton van kijelölve, a déli határnál pedig kitérőt tesz a hercegszántói határátkelőhöz.

A EV6 és a (gyalog mellett kerékpárral is bejárható) **Magyar Zarándokút**²⁴ több szakaszon párhuzamosan halad a Duna mentén. A Mária út nyomvonala a jobb parton vezet.²⁵

Az alábbi fejlesztési igény a teljes szakaszon

megjelenik:

- hiányzó, megrongált útirányjelző és információs táblák pótlása, cseréje;
- forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata (különösen az árvízvédelmi töltések esetén a behajtási korlátozások, sebességhatárok következetes és kerékpárosbarát táblázása)
- fűvel borított, vagy más okból kerékpárral nehezen járható szakaszok burkolása vagy alternatíva kijelölése;
- a fenti táblák folyamatos ellenőrzése és szükség szerinti pótlása;
- pihenőhelyek kijelölése, kiépítése, illetve felújítása.

Az útvonal Ráckeve és Baja közötti szakaszáról 2023 márciusában 3D utcaképfelvétel készült.²⁶

²⁴ <http://magyarzarandokut.hu>

²⁵ <http://mariaut.hu/tart/bigmap>

²⁶

<https://www.mapillary.com/app/org/mobilissimus?lat=46.56573020611458&lng=19.793499311696337&z=8.154471883216397> (a linken jobb felül a Mobilissimus réteget bekapcsolva látható)

Pest vármegye határa – Tass (51341. sz. út)**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal a Ráckevei-Duna vonalát követve javarészt stabilizált, kisebbrészt szilárd burkolatú üdülőterületi úton, majd az 51114 sz. úton országos közúton vezet (ÁNF=667).



27. ábra: Stabilizált út a Ráckevei-Duna partján / 51114 sz. út

Tass (51341. sz. út) – Dunavecse**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal az 513. és 51. sz. főutak elágazásáig burkolatlan árvízvédelmi töltésen vezet, mely javarészt fűvel borított, így megerősítő és nem is minden típusú kerékpárral lehet rajta kerékpározni.



28. ábra: Fűvel borított árvízvédelmi töltés

Az 513. sz. főút mentén, valamint Dunavecseán a gáton kerékpárút van.



29. ábra: Útirányjelző táblák az EV6 és az 5. sz. útvonal közös szakaszán / Kerékpárút a dunavecsei gáton

Dunavecse – Solt**Jelenlegi állapot:**

Az M8 autópálya alatt kerékpárúton, egyébként burkolatlan gáton vezet a nyomvonal Apostagig. A korábban kitáblázott nyomvonal ezzel szemben Apostag belterületén át halad, így az új és a régi táblázás ellentmond, ennek feloldása szükséges. Innen kis forgalmú úton (51143. sz., ÁNF= 1917 és 5105. sz., szakaszonként ÁNF=1879, 1084) és kerékpárúton halad Soltig. Solt központjában újra közúton vezet, melynek egy rövid szakasza kockakőburkolatú, térkőburkolatú padkával.



30. ábra: Kis forgalmú közúton kijelölt útvonal Dunavecse és Solt között / Kerékpárút Solton



31. ábra: Elhasználódott, kifakult útirányjelző és információs táblák Solt környékén

Solt – Dunapataj**Jelenlegi állapot:**

Solttól egy kb. 2 km hosszú szakaszon a nagy forgalmú 51. sz. főúton (ÁNF=5573) kell kerékpározni. A nyomvonal ezt követően az 51. sz. úttal párhuzamos aszfaltburkolatú gáton vezet. A hivatalos nyomvonal az 5305. sz. és 51153. sz. úton betér Hartára; a településtől délre a hivatalos és az eredetileg (sárga alapszínnel) kitáblázott útvonal újra az 51. sz. főút mentén vezető aszfaltburkolatú gáton vezet, de sötétzöld alapszínű táblázással ennek ellentmondóan a Dunához közel vezető kerékpárút is ki van jelölve, ezt az ellentmondást fel kell oldani. Dunapataj belterületén kerékpárúton és kis forgalmú utcán van kijelölve.



32. ábra: Aszfaltburkolatú gát az 51. sz. főút mentén / Ellentmondó táblázás Hartán

Dunapataj – Foktő**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal az 5106 sz. kis forgalmú úton halad (ÁNF=1450), mellyel párhuzamosan Dunaszentbenedek központjától külterületéig, valamint és Uszód központjától külterületéig kerékpárút is van. Foktő előtt, a növényolajgyártól az út forgalma megnő (ÁNF=4587). A területet érinti a Kalocsa-Paks Duna-híd építése, melynek keretében az 5106. sz. út egy részét új nyomvonalra helyezték (lásd 3.2.4.5. fejezet).



33. ábra: Az 5106. sz. közút Dunapataj és Ordas között / Kerékpárút Dunaszentbenedek külterületén

Foktő – Fajsz**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal Foktő belterületén aszfaltburkolatú önkormányzati utakon, majd Fajszig a partmenti árvízvédelmi töltésen vezet. Utóbbi burkolatlan, de stabilizált, alapvetően jól járható, esős időben mérsékelt sárosodásra hajlamos.

Az EuroVelo 6 nyomvonalról Kalocsa mind Foktő, mind Fajsz irányából kerékpárúton elérhető. Javasolt ezek mentén Kalocsát, mint turisztikai célpontot és szolgáltatásokat (szállás- és vendéglátóhelyek stb.) koncentrálnó nagyobb várost bekapcsolni az útvonalba.



34. ábra: A nyomvonal Foktő belterületén / Foktő és Fajsz között a burkolatlan gáton

Fajsz – Baja**Jelenlegi állapot:**

A két település között szilárd burkolatú gáton halad a nyomvonal. Ez túlnyomórészt jól kerékpározható aszfaltot jelent; Bajától északra, kb. 2,5 km hosszon a rázó betoneleemes burkolat kevésbé komfortos.

Az augusztus vége és március közepe között elrendelt szokásos erdőjárési korlátozások érintik a szakaszt, de a Gemenc Zrt. tájékoztatása szerint nem vonatkoznak a Duna árvízvédelmi töltésére.



35. ábra: Burkolt gát Fajsztól délre

Baja belterületén a Türr István hídtól egy rövid szakaszon rendkívül keskeny kerékpárúton, majd a forgalmas Bajcsy-Zsilinszky úton van kijelölve a nyomvonal. Ezt követően lakóterületi utcákon, majd az Újvárosi lakótelepen át kerékpárúton vezet, végül a Sugovica-menti árvízvédelmi töltésen éri el a városközpontot. A helyzetet tovább bonyolítja az önkormányzati projektben készült, az új arculatnak megfelelő, de tartalmilag ellentmondásos táblázás. Ez az útvonal több problémával terhelt, nyomvonalmódosítás javasolt végig az árvízvédelmi töltésen vezető kerékpárút igénybevételével.



36. ábra: Kerékpárút-szakaszok a jelenleg kijelölt nyomvonalon

Baján, a Türr István híd közelében 2014-ben adták át a Gemenc Zrt. által működtetett Gemenc Vándorpontot, mely a kerékpárosok mellett az Alföldi Kéktúrán és a Magyar Zarándokúton járókat is kiszolgálja. A Sugovica partján az önkormányzat létesített kerékpáros pihenőpontot. (Ezekről részletesen lásd a 3.2.4.8. fejezetet.)

Baja – országhatár**Jelenlegi állapot:**

Bajáról a kitáblázott nyomvonal a kocakakó-burkolatú Szentháromság téri kerékpárúton indul tovább, melyet szezonban éttermek teraszai foglalnak el. Ezt követően az (Attila utca –) Szabadság utca-Wesselényi utca – Kakas utca – Szeremlei utca útvonalon vezet, részben nagy forgalmú közúton. A hivatalos útvonal ezzel szemben a Halász-parton és a murvás Sugovica menti sétányon vezet, így itt ellentmondás tapasztalható, amit fel kell oldani. Javasolt a part menti nyomvonal kijelölése, szükség szerinti kisebb korrekcióval (a Szentháromság tér – városközpont érintése és a Petőfi-szigeti kapcsolat miatt, valamint a parkolással és gyalogosokkal való konfliktus mérséklése érdekében a Batthyány Lajos utca végénél található, tolósinnel ellátott lépcsőn keresztül elérve a sétányt), de vizsgálandó a Petőfi- és Nagy-Pandúr-szigeten át a Ferenc-tápcsatorna zsilipjénél visszatérő nyomvonal is.



37. ábra: A kerékpárút a Szentháromság tér előtt / A murvás Sugovica-parti sétány

A várost elhagyva a nyomvonal kis forgalmú úton (51144. sz. út, ÁNF=2570), illetve szilárd és stabilizált burkolatú gáton vezet.

A gát és Hercegszántó között az 51148. sz. (ÁNF=158) és 5151. sz. (ÁNF=457) kis forgalmú, burkolt utakon lehet eljutni, ahonnan a határátkelő az 51. sz. főúton (ÁNF=1673) közelíthető meg, és Bezdánánál lehet visszatérni a partmenti nyomvonalra.

*EuroVelo 11 és 3. sz. országos kerékpáros útvonal*

Az EuroVelo 11 (EV11) magyarországi szakaszán²⁷ 2019-ben jelölték ki az útvonalat új típusú, a „Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés” című dokumentumban megfogalmazott elvárásoknak megfelelő útirányjelző táblákkal.

A kitáblázott nyomvonal Csongrádig a Tisza bal partján vezet, ott lép át a jobb partra, így Bács-Kiskun vármegyét nem érinti. Nagyrészt megegyezik az OTrT 4. *Tiszamente kerékpárútvonal (11-es jelű EuroVelo®)* nyomvonalával, de épp a Bács-Kiskun vármegyét érintő szakaszon jelentősen eltér: az OTrT nyomvonal Szeged és Csongrád között a jobb parton vezet.

A jobb-parti útvonal fejlesztésével azonban alternatív nyomvonalként, vagy kiegészítő hálózati elemként számításba vehető. Főszabályként EuroVelo

²⁷ EuroVelo 11 Kelet-Európai útvonal. EuroVelo.hu, <https://eurovelo.hu/ev11>

nyomvonal országon belül csak egy parton jelölhető ki, de OTrT nyomvonalról lévén szó, országos főhálózati elemként való kitáblázása mindenképp reális, ha a kiépítettség eléri a megfelelő szintet. Ez a nyomvonal az alábbi fontosabb Bács-Kiskun vármegyei településeket érintené: (Szolnok–) Tizsakécske – Lakitelek – Tiszaalpár (–Csongrád). Az útvonal nagy részén (a megyehatártól Tizsakécskén át Lakitelekig, valamint Tiszaalpáron két szakaszon) már kerékpárút áll rendelkezésre, csak két szakasz hiányzik Csongrádig.

Alternatívaként, elsősorban Tizsakécske és Lakitelek között kis forgalmú út és a gátkorona burkolása is felmerülhet, ez esetben a 44. sz. főút menti nyomvonalat is ki kell építeni.



38. ábra: Kerékpárút Lakiteleken / Lakitelek Tőserdő (fotó: Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata)



Az EV13 Vasfüggöny útvonal többnyire kis forgalmú utakon vezet; kijelölése Bács-Kiskun vármegyében 2021-ben megvalósult

EuroVelo 13 és 4. sz. országos kerékpáros útvonal

Az EuroVelo 13 Vasfüggöny útvonal vármegyén átvezető tervezett nyomvonala 2014-ben került meghatározásra az Iron Curtain Trail (ICT) projekt keretében.²⁸ A Bács-Kiskun vármegyei szakaszra vonatkozóan 2019-ben fejlesztési koncepció készült,²⁹ melynek nyomán a nyomvonal módosult, a határhoz közelebbi és kisebb forgalmú utakat igénybe véve.

A nyomvonal többnyire kis forgalmú utakon vezet. A nyomvonal kijelölése 2021 elején megvalósult, az EuroVelo 13 esetében Szerbia felé (ezen alapul az ECF által is jóváhagyott hivatalos nyomvonal is³⁰), a 4. sz. országos kerékpáros útvonal esetében pedig végig Magyarország területén, Kelebiától Ásotthalom [Gátsor] irányába a megyehatárig. A kapcsolódó szakaszok azonban egyelőre hiányoznak (Mohács-Nagybaracska és Ásotthalom-Szeged).

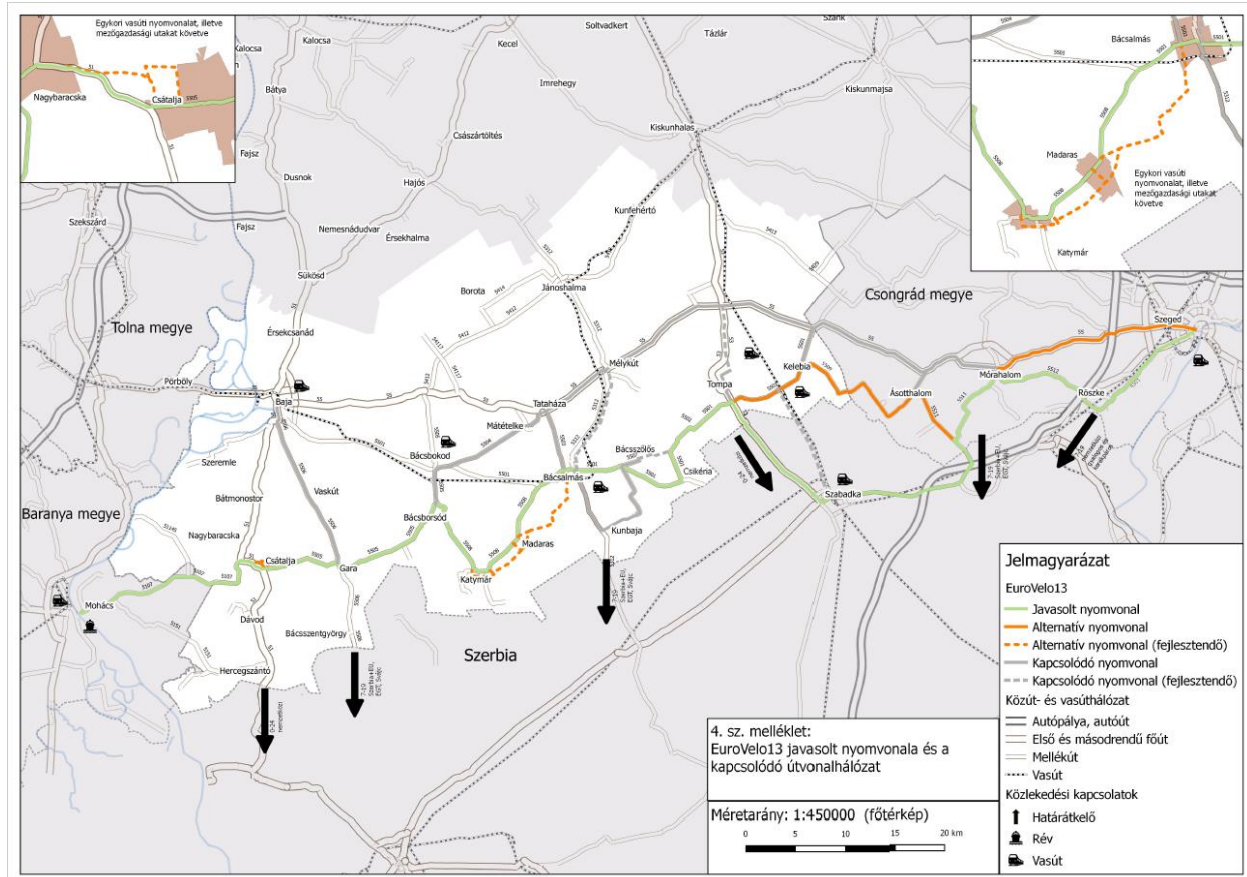
Az alábbi településeket érinti: (Baranya vármegye: Mohács – Sárhát –) Nagybaracska – Csátalja – Gara – Bácsborsód – Katymár – Madaras – Bácsalmás – Kunbaja – Csikéria – Tompa* (– Szerbia: Szabadka) / – Kelebia (–

²⁸ Kerékpártúrák a Vasfüggöny Nyomvonal szerb-magyar határszakaszán. NAKVI, <http://cdn1.itworx.hu/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=427&uid=-1&dokid=242>

²⁹ EuroVelo 13 nemzetközi kerékpáros útvonal Bács-Kiskun megyei szakaszának fejlesztési stratégiája. Mobilissimus Kft., 2019

³⁰ EuroVelo 13 Vasfüggöny útvonal. EuroVelo.hu, <https://eurovelo.hu/ev13>

Csongrád-Csanád vármegye: Ásotthalom). Részben megegyezik az OTrT 5. Dél-alföldi határmente kerékpárútvonal nyomvonalával, néhány különbséggel: az OTrT nem követte le a Bácsborsód és Csikéria közötti útvonalmódosítást, ill. az EV13 nem Ásotthalom felé, hanem Szabadka felé lép ki a vármegyéből (a 4-es igen).



39. ábra: EuroVelo 13 javasolt nyomvonala és a kapcsolódó útvonalhálózat (2019) ³¹

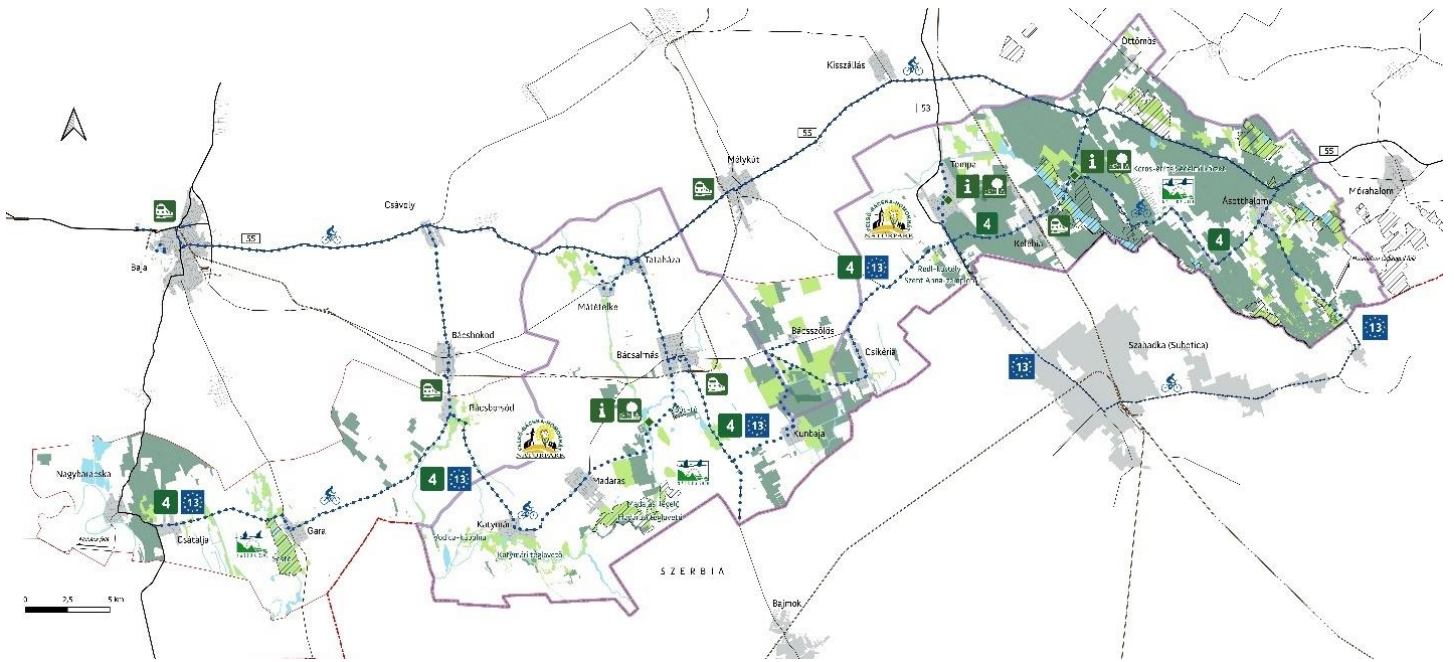
Alternatív útvonal az OTrT-ben meghatározott Dél-alföldi határmente kerékpárút nyomvonala, **végig az országhatáron belül: Tompa – Kelebia – Ásotthalom – Mórahalom**. A 4. sz. országos kerékpáros útvonal – az EuroVelo 13-tól elválva – ezen a szakaszon vezet.

Bácsalmáson és Kelebián natúrparki bemutatóházak létesültek, Tompán pedig pihenő- és szervizpont. ^{32 33}

³¹ EuroVelo 13 nemzetközi kerékpáros útvonal Bács-Kiskun megyei szakaszának fejlesztési stratégiája. Mobilissimus Kft., 2019

³² Natúrparki bemutatóház – Bácsalmás. Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark, <http://www.bacskaingatlanok.hu/index.php/latnivalok2/2-uncategorised/97-balmasnaturpark>

³³ Natúrparki bemutatóház – Kelebia. Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark, <http://www.bacskaingatlanok.hu/index.php/latnivalok2/2-uncategorised/99-hazkelebia>



40. ábra: Az EuroVelo 13 és a 4. sz. országos kerékpáros útvonal kitáblázott szakasza (forrás: Bácsborsód Községi Önkormányzat)

Mohács (Baranya vármegye) – Nagybaracska

Jelenlegi állapot:

A Duna jobb partjáról a balra a Mohács és Újmohács között közlekedő révvel lehet eljutni. Innen kis forgalmú úton vezet a nyomvonal az 5107. sz. úton (ÁNF=867). Sárhát után az út forgalma emelkedik (ÁNF=2020). Az EV13 Sárhát után lépi át a megyehatárt, tovább az 5107. sz. úton egészen Nagybaracskáig.

Nagybaracska – Bácsborsód

Jelenlegi állapot:

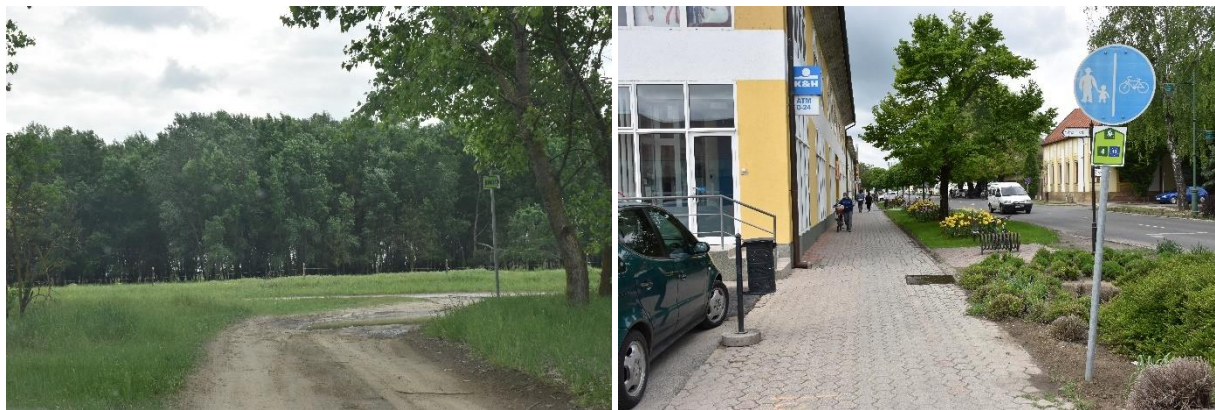
Nagybaracsckán az 5107. sz. úton (ÁNF=2020) és 51. sz. főúton (ÁNF=2749) vezet a nyomvonal, a települést elhagyva Csátalján folytatódik az 5506. sz. utat követve (ÁNF=691). Az 5506. sz. útnál éri el Garát, majd az 5505. sz. utat (ÁNF= belterületen 1852, külterületen 470) követve jut el Bácsborsód déli határába.



41. ábra: Az Az 51. sz. főút Nagybaracska belterületén / Az 5506. sz. forgalmú út Csátalján

Bácsborsód – Bácsalmás**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal Bácsborsódtól az 5508. sz. utat (ÁNF=1077) követi Katymár, Madaras felé. Madarastól az út forgalma emelkedik (ÁNF=2037), de a nyomvonal letér róla a burkolt Göböljárási útra, majd egy földúton átköt egy burkolt gazdasági útra, melyen a Sós-tó érintésével Bácsalmásig vezet. Bácsalmáson kis forgalmú utcán (Kossuth Lajos utca), illetve gyalog- és kerékpárúton, valamint kerékpárúton vezet.



42. ábra: Mezőgazdasági út / Kerékpárút Bácsalmáson

Bácsalmás – 53.sz. főút**Jelenlegi állapot:**

Bácsalmástól – a viszonylag forgalmas 5501. sz. utat elkerülve – az 5312. sz. úton (ÁNF=383), majd egy önkormányzati úton kitér Kunbaja felé. Onnan az 55107 sz. úton (ÁNF=1340) tér vissza az 5501. sz. út kevésbé forgalmas szakaszára (ÁNF= 1129) a borkombinátnál, míg a 4. sz. útvonal itt tesz egy kitérőt a baccszoilósi elágazás felé. Csikérián keresztül (ÁNF=944) éri el az 53. sz. főút körforgalmú csomópontját.



43. ábra: Az 5501. sz. út a baccszoilósi / kunbajai elágazásánál, valamint Csikéria belterületén

53.sz. főút – Szabadka (EV13)**Jelenlegi állapot:**

Az 53. sz. főút körforgalmú csomópontjától az EuroVelo13 Szabadka felé vezet. Az 53. sz. főút mentén Tompa és Tompa Határátkelőhely között az OPTI-BIKE projektben 2020-ban kerékpárút épült, pihenőhellyel. A Szerbiában vezető szakasz a 11. sz. út – Szabadka – 100. sz. út – 101. sz. út – Királyhalom nyomvonalat követi. A határátkelőtől Kelebiáig (Vajdaság) tartó szakasz ugyanezen

projektben 2019-ben épült meg. Szabadka belterületén nagyobb részt kerékpárúton, kisebb részt kis forgalmú utcákon vezet a nyomvonal. Szabadka és Palics között kerékpárút vezet, Palicson és Hajdújárásan pedig jellemzően kerékpárral is használt járda áll rendelkezésre; a nyomvonal a Palicsi-tó menti sétányra is bekanyarodik. Királyhalmon szintén az OPTI-BIKE keretében épültek ki egyes szakaszok 2020-ban, de a létesítmények nem folytonosak, helyenként nagy forgalmú közúton kell kerékpározni. Megtörtént az útvonal táblázása is, de hiányos, nem végigkövethető.



44. ábra: Az 53. sz. főút mentén Tompa és az országhatár között

53.sz. főút– Ásotthalom (Csongrád-Csanád vármegye) (4)

Jelenlegi állapot:

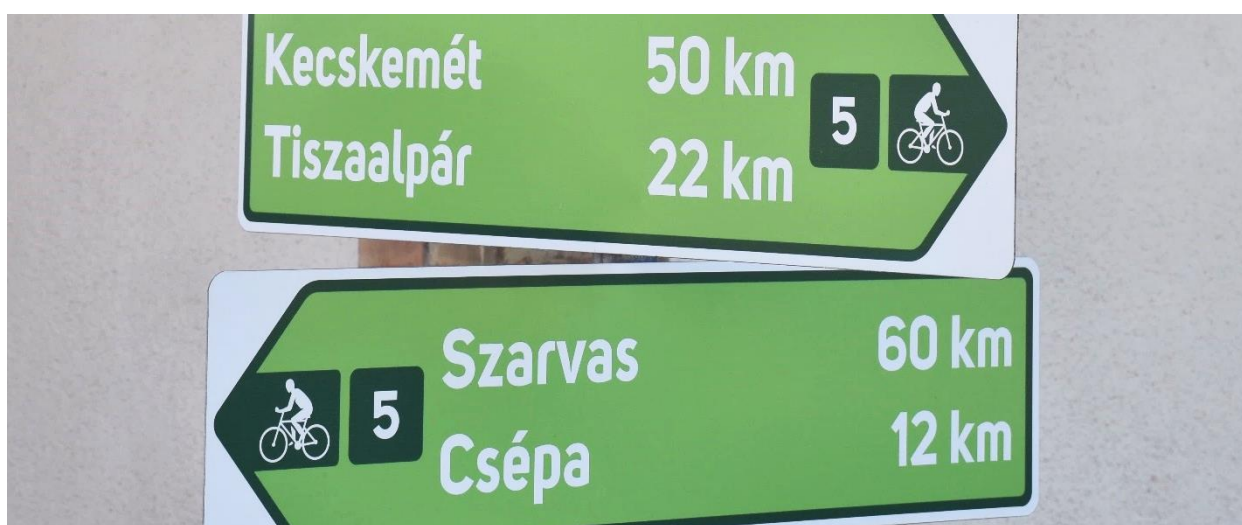
A 4. sz. országos kerékpáros útvonal nyomvonala az 5501. (ÁNF=2558) és 5509. (Gátsori út, ÁNF=93, 694 szakaszonként) kis forgalmú utakon vezet, Kelebia és Gátsor érintésével. Az 5509. sz. út Bács-Kiskun vármegyei szakasza a KIRA szerint nem országos közút; bár burkolt, keskeny és állapota erősen leromlott, fenntartása nem megoldott. Az úttest, különösen annak két széle a Csongrád-Csanád vármegyei szakasz jelentős részén is rossz állapotú.



45. ábra: a kevés kerékpárút-szakasz egyike Kelebián / Információs tábla a tompai körforgalomnál



46. ábra: Rossz állapotú úton vezető nyomvonal / Útvonalkijelölés a megyehatáron



5. sz. országos kerékpáros útvonal

Bács-Kiskun vármegye északi részét érinti az 5. sz. országos kerékpáros útvonal (Velence–Gyula). A nyomvonal Dunaújváros felől lépi át a Pentele hídon a Dunát és a megyehatárt. A nyomvonal **többnyire kis forgalmú utakon, illetve önálló kerékpárúton vezet**, és az alábbi településeket érinti: (Fejér vármegye: Dunaújváros –) Dunavecse – Szalkszentmárton – Szabadszállás – Kerekegyháza – Lajosmizse* – Kecskemét – Nyárlőrinc* – Lakitelek* – Tiszaalpár (– Csongrád-Csanád vármegye: Csongrád). (* csak a település külterületén halad el.) Fő irányát tekintve hasonló az OTrT 43. Körösvölgyi kerékpárútvonal nyomvonalához, de azzal leginkább Békés vármegyében fed át.

A nyomvonal ki van jelölve; pihenőhelyek kialakítása, információs táblák kihelyezése a későbbiekben várható.

Az útvonal Kecskemét és Csongrád közötti szakaszáról 2023 március-áprilisában 3D utcakép felvétel készült.³⁴

³⁴

<https://www.mapillary.com/app/org/mobilissimus?lat=46.56573020611458&lng=1>

Dunaújváros (Fejér vármegye) – Szalkszentmárton**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal Dunaújváros felől a Pentele híd kerékpárútján lépi át a Dunát és a megyehatárt. A hídfőtől fonódik az EuroVelo 6 kerékpárúttal (lásd feljebb). Dunavecsén a gáton, valamint az 513. sz. főút mentén kerékpárút van. A nyomvonal az 513. és 51. sz. főutak elágazásától burkolatlan árvízvédelmi töltésen vezet, melyen nehézkes kerékpározni. Szalkszentmártont az 51342. sz. úton (ÁNF=262) éri el.



47. ábra: Kerékpárút a Pentele híd északi oldalán / Burkolatlan, füves árvízvédelmi töltés Szalkszentmárton határában

Szalkszentmárton – Kecskemét**Jelenlegi állapot:**

A nyomvonal Szalkszentmártontól Kecskemét külterületéig kis forgalmú közutakon vezet: Szalkszentmárton belterületén 52122. sz. út (ÁNF=1726) majd 5213. sz. út (ÁNF=2844), majd ezen tovább Szabadszállásig (ÁNF= külterületen 775, belterületen 1693). Szabadszállás és Kerekegyháza között az 5214. sz. úton (ÁNF= belterületen 2134, külterületen 591, Kerekegyházán 2133).



48. ábra: Szalkszentmárton és Szabadszállás között / Szabadszállás és Kerekegyháza között

Kerekegyházától – a nagyobb forgalmú közutakat kerülendő – a nyomvonal kitérőt tesz észak felé, az 5212. sz. (ÁNF=2883), 5211.sz. (ÁNF=1699) és 5202. sz. úton (ÁNF=1602). Az M5 autópálya keresztezése után kerékpárút vezet Kecskemét központjáig.

[9.793499311696337&z=8.154471883216397](https://www.google.com/maps/place/9.793499311696337&z=8.154471883216397) (a linken jobb felül a Mobilissimus réteget bekapcsolva látható)



49. ábra: Kecskemét, Budai út / Szabadság tér (városközpont)

Kecskemét – Lakitelek Tőserdő

Jelenlegi állapot:

Kecskemét központjától a vasútállomás érintésével kerékpárút vezet a Szolnoki út – Békéscsabai út – Reptéri út – 44. sz. főút mentén a kiskfői tanüzem bejárati útig. A kerékpárút a szolnoki úti vasúti aluljáróban megszűnik, itt gyalogút vezet át (rampákkal). A belterületi szakaszon a kerékpárút sokhelyütt korszerűtlen, illetve leromlott állapotú.



50. ábra: Szolnoki úti gyalogos aluljáró Kecskeméten / Kerékpárút Kecskemét külterületén (44. sz. főút)

A nyomvonal ezt követően a kiskfői bekötőúton, majd a kiskfői tanyavilág homokútjain vezet. Ez a szakasz az utak állapota és a helyenként süppedő homok miatt közepesen járható, az útirányjelző táblázás hiányos (nem alkalmas a nyomvonalkövetésre). A nyomvonal a Nyárlőrinci szőlők vasúti megállóhelyénél a vasútvonal mellé kanyarodik, de jellege nem változik Nyárlőrinc vasúti megállóhelyig.



51. ábra: Homokút kutyával a kiskfői tanyavilágban / Nyárlőrinc vasútállomás bejárati út

Nyárlőrinc vasúti megállóhelytől az állomás rossz állapotú bejárati útján (45301. sz. út), majd a burkolt 4614. sz. úton (ÁNF=42) éri el a 44. sz. főutat. A főút mentén kerékpárúton vezet, amelyet egyes szakaszokon gyökérfelnyomódás tesz kellemetlenné, a lokális karbantartási törekvések ellenére. A kerékpárút egészen Lakitelek-Kapásfaluiig vezet. Lakitelek-Kapásfalutól Tőserdőig a 4505. sz. úton (ÁNF=1698) került kijelölésre a nyomvonal.



52. ábra: Kerékpárút a 44. sz. főút mentén Nyárlőrincnél / Gyökérfelnyomódásokkal sújtott szakasz

Lakitelek Tőserdő – Csongrád (Csongrád-Csanád vármegye)

Jelenlegi állapot:

A nyomvonal Lakitelek-Tőserdőtől a 4625. sz. út mentén vezet (ÁNF= 4101). Tiszaalpár-Árpádteleptől kerékpárút vezet a központi belterületig, de ehhez a táblázást nem igazították hozzá. Tiszaalpáron mellékutcákban kialakítottak egy helyi jelentőségű útvonalat, amihez a külterületi kerékpárutak csatlakoznak, de ez a kerékpáros turizmus szempontjából nem kedvező, mert a főút (4501. sz. út, ÁNF=3523) mentén elérhető szolgáltatásokat, ill. az annak másik oldalán található látnivalókat (Holt-Tisza-part, földvár, templomdomb, Árpád-kori falurekonstrukció) nagy ívben elkerüli.



53. ábra: 4625. sz. út Tiszaalpár-Árpádtelepnél / Kerékpárút Árpádtelep és Tiszaalpár között

Tiszaalpár után ugyancsak új építésű kerékpárút vezet a 4501. sz. út mentén a csongrádi elágazásig, a végén pihenőhellyel; a nyomvonalkijelölés ehhez még nem alkalmazkodott. Innen az 4502. sz. (ÁNF=1163) úton vezet a nyomvonal.



54. ábra: Tiszaalpári kerékpárút és pihenőhely

Csongrád-Csanád vármegyében Csongrád-Bokros településrészen kerékpáros nyom van kijelölve, az Úttörő utcától pedig önálló kerékpárút vezet Csongrád felé a 4502. sz. út mentén. A nyomvonal a 45125 sz. úton (Zöldkereszt dűlő, ÁNF= 457) letér a Tisza-part felé, ahol változó állapotú aszfaltburkolattal ellátott, kis forgalmú helyi közúton vezet, üdülőövezeti környezetben. Az Attila utca körforgalmú csomópontjától a Tisza aszfaltburkolatú árvízvédelmi töltésén folytatódik a Csongrádi fahídig (pontonhíd, ill. időszakosan komp, dereglye).

Az Alföldi Kéktúrán a kerékpáros teljesítés lehetősége 2021-ben megszűnt.³⁵

A Közép-Duna-kör a PIP Nonprofit Kft. kezdeményezése, mely a Duna két partján fekvő településeket fűzi fel a Dunaföldvár-solti és a szekszárdi hidak között.³⁶ Az útvonal kitáblázva nincsen, de a településeken információs táblákat elhelyeztek. Emellett háromnyelvű (magyar, angol, orosz) brosúra készült,³⁷ valamint kerékpáros csomagjavaslatokat is kidolgoztak, melyek többnyire az EuroVelo 6 kerékpárutat követik.³⁸

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata és az érintett települések konzorciuma a Petőfi 200 emlékévéhez kapcsolódóan **Petőfi kulturális-tematikus útvonal** kialakításán dolgozik. Az útvonal jelenleg kialakítandó formájában nem folytonosan kijelölt, hanem Petőfi Sándor életéhez kötődő élménypontokból áll Kiskőrösön, Dunavecse és Szalkszentmártonban. Az útvonal a tervek szerint kerékpárral is folytonosan bejárható Kiskőrös – Akasztó – Solt – EV6 – Dunavecse – 5 – Szalkszentmárton útvonalon.³⁹

³⁵ Már csak néhány hétig teljesítheted bringával az Alföldi Kéktúrát. Kektura.hu, 2021.05.19. <https://www.kektura.hu/hir/mar-csak-nehany-hetig-teljesitheted-bringaval-az-alfoldi-kekturat>

³⁶ Közép-Duna-kör. PIP Nonprofit Kft., <https://kozepdunakor.pipkft.hu/>

³⁷ Bemutatkozik a Közép-Duna-kör. PIP Nonprofit Kft., <https://kozepdunakor.pipkft.hu/wp-content/uploads/2022/11/bemutatkozik-a-kozep-duna-kor.pdf>

³⁸ Élménycsomagok két keréken. PIP Nonprofit Kft., <https://kozepdunakor.pipkft.hu/lehetosegek/elmenycsomagok/ket-kereken/>

³⁹ Petőfi kulturális-tematikus útvonal kialakítása Bács-Kiskun megyében. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata,



55. ábra: Közép-Duna-kör információs tábla Solton

Térségi és helyi útvonalak

Az országos útvonalakon túl néhány térségi, helyi útvonal is ki van jelölve

Az EuroVelo és országos útvonalakon túl néhány térségi, illetve helyi útvonal(hálózat) is létezik. Ilyen a Szeged–Baja útvonal az 55. sz. főút mentén, amely a régi típusú (zöld-sárga) útirányjelző táblákkal ki van jelölve, ahogy a célpontok jelzése a legtöbb új építésű kerékpárútnál ilyen formán megoldott.



56. ábra: A Kecskemét–Nagykőrös–Cegléd kerékpárút régi típusú útirányjelző táblája (Kecskemét) / Útirányjelző táblák Hajós – Érsekhalmi környékén

Információs táblák helyenként rendelkezésre állnak, például helyi kerékpáros túraútvonalakhoz kapcsolódóan (Bugac), települések központjában, tanösvények vagy a kiskunhalasi járás településeit lefedő „kulturális út” részeként.⁴⁰

<https://www.bacskiskun.hu/fejleszteseink/petofi-kulturalis-tematikus-utvonal-kialakitasa-bacs-kiskun-megyeben>

⁴⁰ Felső-Bácska–Homokhát Natúrpark – megalapozó szakmai háttér tanulmány. Izra Bt., 2017. június



57. ábra: Információs tábla túraútvonalakkal Bugacon

3.2.4.4 Megvalósítás alatt álló, tervekkel rendelkező és tervezés alatt álló fejlesztések

A stratégia első változata óta megvalósult fejlesztések

Számos kerékpárforgalmi létesítmény valósult meg TOP vagy IPA forrásból

A Bács-Kiskun megyei kerékpáros stratégia első változatának 2019 eleji elfogadása óta számos kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztése valósult meg, elsősorban a TOP 2014-2020-as időszakra vonatkozó forrásaiból, kisebbrészt határon átnyúló programok és a Magyar Falu program révén:

4. táblázat: A stratégia első változata óta megvalósult fejlesztések

Település	Projektnev	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Akaszto	Fenntartható közlekedésfejlesztés Akasztón	megvalósult	1,5	TOP 3.1.1
Foktó	Kerékpárút építése Foktó és Kalocsa között	megvalósult	2,1	TOP 3.1.1
Császártöltés	Kerékpárforgalmi fejlesztések Császártöltésen a lakosság védelmében	megvalósult	2,1	TOP 3.1.1
Jakabszállás	Kerékpárforgalmi fejlesztések Jakabszálláson a munkahelyek biztonságos megközelítéséért	megvalósult	3,5	TOP 3.1.1
Imrehegy, Kecel	Kerékpárút építés Kecel és Imrehegy között a biztonságos közlekedés érdekében	megvalósult	4,0	TOP 3.1.1
Lakitelek	Kerékpárút építés Kerekdomb és Lakitelek között	megvalósult	3,6	TOP 3.1.1
Soltvadkert	Belterületi kerékpárút fejlesztés Soltvadkerten	megvalósult	1,9	TOP 3.1.1
Kaskantyú	Fenntartható közlekedésfejlesztés Kaskantyún	megvalósult	0,7	TOP 3.1.1
Petőfiszállás	Fenntartható közlekedésfejlesztés Petőfiszálláson	megvalósult	0,1	TOP 3.1.1
Baja	Dózsa György úti és a Keleti körüti kerékpárút építése	megvalósult	3,7	TOP 3.1.1
Orgovány	Orgovány Nagyközség közlekedésbiztonsági fejlesztése	megvalósult	1,0	TOP 3.1.1
Ballószög	Hivatásforgalmi fejlesztések Ballószögön	megvalósult	1,6	TOP 3.1.1
Tázlár	Hivatásforgalmi kerékpárút építés Tázlár belterülete és Felsőtelep között	megvalósult	2,6	TOP 3.1.1

Település	Projektneve	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Kelebia	Belterületeket összekötő kerékpárhálózati fejlesztés Kelebián	megvalósult	2,6	TOP 3.1.1
Kunfehértó	Belterületi kerékpárút építés Kunfehértón	megvalósult	2,8	TOP 3.1.1
Csólóspálos	Fenntartható települési közlekedésfejlesztés Csólóspáloson	megvalósult	1,2	TOP 3.1.1
Tiszaalpár	Belterületi kerékpárút hálózat fejlesztés Tiszaalpáron	megvalósult	8,0	TOP 3.1.1
Kiskunhalas	Komplex közlekedésfejlesztési intézkedések Kiskunhalason	megvalósult	2,2	TOP 3.1.1
Gara, Vaskút	Hivatásforgalmi kerékpárút építés Vaskút és Gara között	megvalósult	9,0	TOP 3.1.1
Bácsbokod, Bácsborsód	Hivatásforgalmi kerékpárút építés Bácsbokod és Bácsborsód között	megvalósult	3,1	TOP 3.1.1
Tizsakécske	Fenntartható települési kerékpáros közlekedésfejlesztés Tizsakécskén	megvalósult	1,0	TOP 3.1.1
Kiskőrös	Kerékpárút építés Tabdi felé	megvalósult	4,5	TOP 3.1.1
Solt, Dunatetőtlen, Akasztó	Solt-Dunatetőtlen-Akasztó	megvalósult	14,1	TOP 1.2.1
Dunapataj	Dunapataj - Szelidi-tó	megvalósult	4,0	TOP 1.2.1
Tompa	Tompa – országhatár	megvalósult	3,2	IPA HU-SR
Kecskemét	52. sz. főút menti kerékpárút az M5 autópálya – 5301. sz. út között	megvalósult	4,7	
Baja	Baja - Bajaszentistván	megvalósult		TOP 3.1.1
Akasztó	Akasztó belterület	megvalósult		TOP
Lakitelek	4625. j. Szolnok-Kiskunfélegyháza összekötő út M44 és 44. sz. főút közötti 1,5km-es szakaszának megerősítése (párhuzamos kerékpárút kiépítésével)	megvalósult	1,5	
Akasztó	Akasztón kerékpárút kialakítása a Magyar Falu Program keretében	megvalósult		Magyar Falu Program
Bácsbokod	Kerékpárútfelújítás Bácsbokodon	megvalósult	1,3	Magyar Falu Program
Vaskút	5506 jelű Baja-Bácsszentgyörgy összekötő út melletti külterületi kerékpárút vaskúti közigazgatási területén levő szakaszának burkolat felújítása	megvalósult	1,6	Magyar Falu Program
Tompa	Tompa észak (53. sz. főút mentén)	megvalósult	0,5	IPA HU-SR
	összesen	megvalósult	93,5+	

Megvalósítás alatt álló fejlesztések

A 2023 márciusában megvalósítás alatt álló fejlesztések országos közútfejlesztési projektekhez kapcsolódó beruházások az Építési és Közlekedési Minisztérium (illetve korábban jogelődje, a NIF Zrt.) beruházásában:

5. táblázat: Megvalósítás alatt álló fejlesztések

Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Szentkirály	4623 j. Szentkirály-Tizsakécske összekötő út felújítása M44 autópálya- tervezett Szentkirály elkerülő között, párhuzamos kerékpárút építéssel (4,1 km)	kivitelezés alatt	4,1	közútfejl. projekt
Szentkirály, Lakitelek	4622 j. Kecskemét-Lakitelek összekötő út felújítása Szentkirály elkerülő- 44 sz. főút között, párhuzamos kerékpárútépítéssel (8,6 km)	kivitelezés alatt	8,6	közútfejl. projekt
Kecskemét, Nagykőrös	A 441. sz. főúttal párhuzamosan a beavatkozással érintett szakasz (Kecskemét elkerülő-Nagykőrös) mellett a kerékpáros közlekedés biztosítására kerékpárút, kerékpáros közlekedésre alkalmas szervízutak kerülnek kiépítésre, átépítésre	felújítás kivitelezés alatt	11	közútfejl. projekt
Kecskemét	52 sz. főút négy nyomúsítása	felújítás kivitelezés alatt		közútfejl. projekt
Foktő, Paks	Kalocsa-Paks Duna-híd	kivitelezés alatt		közútfejl. projekt
	Összesen	kivitelezés alatt	23,7+	

TOP Plusz projektek

Kerékpárforgalmi hálózat szempontjából releváns TOP Plusz projektek a vármegyében, az előkészítés állásával:

6. táblázat: Kerékpárforgalmi hálózat szempontjából releváns TOP Plusz projektek

Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Kelebia	Belterületeket összekötő kerékpárhálózati fejlesztés Kelebián III. ütem (Kelebia, Ady Endre utcában kerékpárút)	engedélyezési terv van	0,3	TOP Plusz 1.2.1
Baja	Fenntartható, élhető települési közlekedésfejlesztés Baján	engedélyezési terv készül		TOP Plusz 1.2.1
Lajosmizse	Környezettudatos közterület- és közösségi terek fejlesztése Lajosmizsén	engedélyezési terv készül		TOP Plusz 1.2.1
Mélykút	Buszmegálló építése, közlekedési infrastruktúra fejlesztés Mélykúton / Kerékpár út létesítése Mélykút Kossuth utca, valamint Széchenyi utca szakaszokon	engedélyezési terv van		TOP Plusz 1.2.1
Császártöltés	Belterületi Kerékpárút II. ütem és játszótér fejlesztés Császártöltésen	engedélyezési terv van	1,2	TOP Plusz 1.2.1

Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Csólyospálos	Csólyospálos Község csapadékvíz gazdálkodásának és kerékpáros közlekedésének fejlesztése / Belterületi kerékpárút építése	javaslat		TOP Plusz 1.2.1
Kecel	Belterületi kerékpárút kialakítása Kecelen a biztonságos közlekedés megvalósítása érdekében	KHT van		TOP Plusz 1.2.1
Kiskunmajsa	Turisztikai fejlesztések Kiskunmajsán / Kiskunmajsa belváros - üdülőövezetet összekötő kerékpárút komplex fejlesztése	felújítás javaslat		TOP Plusz 1.2.1
Petőfiszállás, Kiskunfélegyháza	Turisztikai célú kerékpárút építése Petőfiszállás és Kiskunfélegyháza-Selymes között	engedélyezési terv van		TOP Plusz 1.2.1
Baja	Baja, Dózsa György úti és Szegedi úti kerékpárút felújítása	felújítás tervezés alatt		TOP Plusz 1.2.1
Apostag	Apostag csapadékvíz gazdálkodásának és közterületeinek fejlesztése	javaslat	0,2	TOP Plusz 1.2.1

Egyéb tervekkel rendelkező, vagy tervezés alatt álló projektek

A fentiek felül műszaki tervekkel rendelkező, vagy tervezés alatt álló szakaszokat az alábbi táblázat tartalmazza.

7. táblázat: Egyéb tervekkel rendelkező, vagy tervezés alatt álló projektek

Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Tompa	55. sz. főút – Tompa észak	kiviteli terv van	4,4	
Bátya, Dusnok, Fajsz, Kalocsa, Uszód	51. sz. főút Kalocsa - M9 gyorsforgalmi út közötti, valamint a Kalocsa belterületi szakasz fejlesztésének megvalósítása	kiviteli terv van	10	
Baja, Dusnok, Érsekcsanád, Nemesnádudvar, Sükösd	51. sz. főút fejlesztése M9 gyorsforgalmi út - Baja között, Sükösd és Érsekcsanád elkerülő út építésével	kiviteli terv van	12,6	
Kalocsa	Az 5125 j. Kalocsa nyugati elkerülő út (Foktő-Bátya)	kiviteli terv van		
Kecskemét	52. sz. főút M5 autópálya és Kecskemét, Nagykörút közötti szakasz négysávossá történő kapacitásbővítése	kiviteli terv van		
Taksony, Dunavecse	51. sz. főút 11,5 t burkolatmegerősítés párhuzamos kerékpárúttal Taksony elkerülő (M0) – Dunavecse (elkerülő északi vége)	kiviteli terv készül		
Bátya	Bátya és a Duna-gát közötti kerékpározható közutak tervezése	kiviteli terv készül		

Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Kiskőrös, Kecel	Kiskőrös és Kecel közötti kerékpározható közutak tervezése	kiviteli terv készül		
Öregcsertő, Kalocsa	Öregcsertő és Kalocsa közötti kerékpározható közutak tervezése	kiviteli terv készül		
Kalocsa	Meszes, Duna-part és Kalocsa közötti kerékpározható közutak tervezése	felújítás tervezés alatt		
Solt	Solt belterületi kerékpárúti kapcsolatai kerékpározható közutak tervezése	felújítás tervezés alatt		
Kecskemét	Kecskemét, Nagykörút ütemezett fejlesztése, gyalogúttól elválasztott kerékpárút a Petőfi Sándor és Batthyány utca között	felújítás tervezés alatt		
Kiskunfélegyháza	Kiskunfélegyháza, Ipari Park kerékpárút felújítás	felújítás tervezés alatt		
Lakitelek	Lakitelek - Tiszaug	engedélyezési terv van	3	TOP 1.2.1
Baja	Baja déli elkerülő út	engedélyezési terv van	3,5	
Baja, Bátmonostor	Baja – Bátmonostor (51. sz. főút)	engedélyezési terv van	6,5	
Kecskemét, Jakabszállás	M5 – Jakabszállás (54. sz. főút)	engedélyezési terv van	9,3	
Kiskunhalas, Balotaszállás, Kísszállás	Kiskunhalas – 55. sz. főút (53. sz. főút)	engedélyezési terv van	16,7	
Kiskunhalas, Kunfehértó, Jánoshalma	53. sz. főút - Jánoshalma	engedélyezési terv van	20	
Jánoshalma, Mélykút	Jánoshalma – Mélykút (5312. sz. út)	engedélyezési terv van	10,5	
Kiskunfélegyháza, Gátér, Csongrád	Kiskunfélegyháza – Csongrád (451. sz. út)	engedélyezési terv van	18,1	
Balotaszállás	Kerékpárút építés Balotaszálláson	engedélyezési terv van		
Kiskunfélegyháza	Kiskunfélegyháza - Aranyhegyi lakótelep	engedélyezési terv van		
Bátmonostor, Nagybaracska	51. sz. főút Bátmonostor-Nagybaracska	engedélyezési terv van		
Lakitelek, Szentkirály	Lakitelek-Szentkirály	engedélyezési terv van	8,2	
Tataháza, Bácsalmás	Tataháza-Bácsalmás	engedélyezési terv van		
Kecskemét, Nyárlőrinc	Kecskemét-Nyárlőrinc	engedélyezési terv van		
Baja, Pörböly	55 sz. főút Baja - Pörböly közötti szakasz fejlesztése keretében párhuzamos kerékpárút építés	engedélyezési terv van		

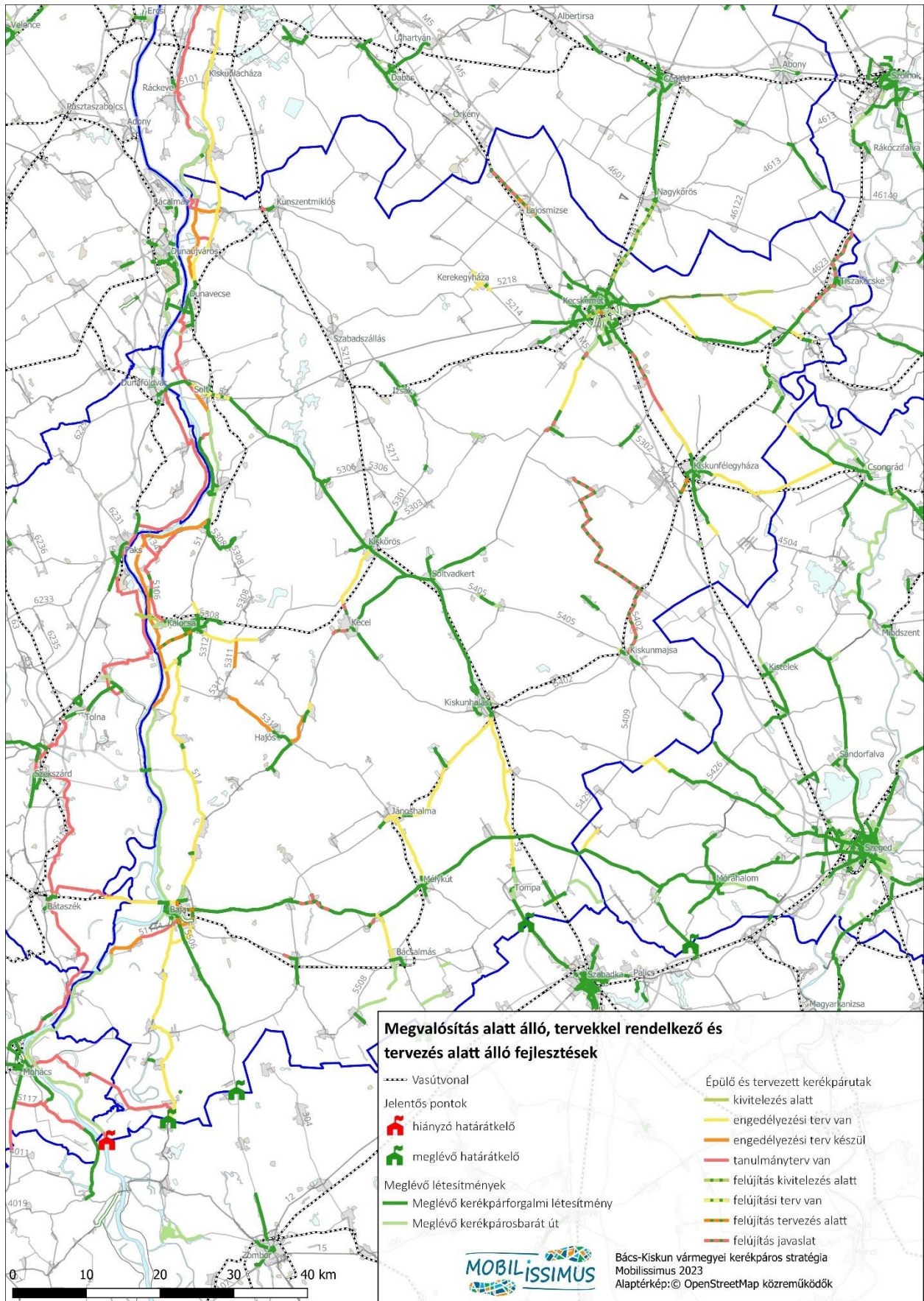
Település	Projekt név	Státusz	Hossz [km]	Finanszírozási forrás
Kiskunmajsa	Kiskunmajsa, Gépállomás utca - Szélmalom sor között kerékpárút építése	engedélyezési terv van		
Nagybaracska, Dávod, Hercegszántó	51. sz. főút Nagybaracska-Hercegszántó	engedélyezési terv van		
Hajós, Miske	Hajós-Miske	engedélyezési terv készül		
Homokmégy	Homokmégy – Halom	engedélyezési terv készül		
Császártöltés, Hajós	Császártöltés – Hajós	engedélyezési terv készül		
Tass, Dunavecse	Tass-Dunavecse	engedélyezési terv készül		
Városföld, Kiskunfélegyháza	Városföld – Kiskunfélegyháza (5. sz. főút)	tanulmányterv van	12,4	
	EuroVelo 6 dél	tanulmányterv van		
Akasztó	Akasztó lakott területén kerékpárút	tanulmányterv készül		
Kerekegyháza	Kerekegyháza belterület	engedélyezési terv van		

A fenti táblázatokban felsorolt fejlesztéseket a 58. ábra térképe foglalja össze.

3.2.4.5 Kapcsolódó projektek

Az ismert kapcsolódó – vasúti, közúti – projekteket és státuszukat a 8. táblázat mutatja be.

A kerékpáros érintettséget – amennyiben az kerékpárforgalmi létesítmény megvalósítására vagy felújítására irányul – az előző fejezet tartalmazza.



58. ábra: Megvalósítás alatt álló, tervekkel rendelkező és tervezés alatt álló fejlesztések

8. táblázat: Kapcsolódó projektek

Projekt név	Kategória	Műszaki tartalom	Státusz	Részletes státusz	Kerékpáros érintettség
A Budapest-Belgrád vasútvonal kapacitásbővítő korszerűsítése	vasút	A vonal teljes átépítése és kétvágányúsítása folyamatban van Soroksár és Kelebia között 152 kilométeren. A beruházásnak nagy szerepe lesz abban, hogy Magyarország Közép-Európa teherfuvarozási, logisztikai és elosztó központjává váljon. A 160 km/h-s tervezett sebesség lehetővé teszi a Budapest és Belgrád közötti menetidő kb. 8 órától 3,5 órára csökkentését, és a belföldi menetidők is mérséklődhetnek. A tervek szerint sokkal sűrűbben fognak közlekedni a vonatok, ezáltal akár négyszeresére is nőhet az utasszám.	kivitelezés alatt	A projekt befejezésére vonatkozó szerződéses határidő 2025. második félév.	Sor kerül az állomások korszerűsítésére, valamint B+R parkolók létesítésére is, a teljes projektben összesen 410 férőhellyel.
53. sz. főút, Soltvadkert elkerülő szakasz megvalósítása	országos főút	A Soltvadkert északi elkerülő szakasz 8,8 km hosszú nyomvonala az 53-54 sz. főutak meglévő körforgalma után indul, majd külön szinten keresztezi a 150 sz. Budapest-Kelebia vasútvonalat. A meglévő Kecskemét irányába haladó 54 sz. főutat, majd az 5405 j. Soltvadkert-Szeged összekötő úttal körforgalmi csomópontok kerülnek kialakításra. A tervezett szakasz a meglévő 53 sz. főúthoz visszaköt egy körforgalmi csomóponttal.	kivitelezés alatt	Kivitelezés várható befejezése 2024. december	Keresztezi a Vadkerti tóhoz vezető utat, ahol szintén egy körforgalmi csomópont kerül kialakításra, egy, a kerékpárosok számára kialakítandó külön szintű átvezetéssel.
Kalocsa-Paks Duna-híd megvalósítása	országos főút	A projekt tartalmazza az 512. sz. másodrendű főút 13,2 km hosszú új főúti szakaszának megépítését (részben a meglévő 5106 j. összekötő út nyomvonalán, melynek egy további 1,1 km hosszú szakasza szintén felújításra került) az új 946 m hosszú Duna-híddal együtt, Kalocsától Dunaszentgyörgyön át az M6 autópályáig és az 5124 j. összekötő út 11 km hosszú kiépítését, Pakstól Gerjenig, részben a meglévő földút nyomvonalán.	kivitelezés alatt	Kivitelezés várható befejezése 2024. május	kétoldali, 2,25 méter szélességű, kétirányú kerékpárút
52. sz. főút M5 autópálya és Kecskemét, Nagykörút közötti szakasz négy sávossá történő kapacitásbővítése	országos főút	Kecskemét lakott területén belül lévő 52. sz. főút 5. sz. főúttól (Árpád krt.-tól) az M5 autópálya közötti jelenleg 2x1 sávós részei kerültek 2x2 sávós áttervezésre.	kivitelezés alatt	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik. I. építési ütem: Kivitelezés várható befejezése 2024. március	

Projekt név	Kategória	Műszaki tartalom	Státusz	Részletes státusz	Kerékpáros érintettség
441. sz. főút Kecskemét - Nagykőrös közötti szakasz fejlesztése	országos főút	A tervezett beruházás a 441 sz. főút - 445 sz. főút körforgalmú csomópontjától északabbra lévő útsatlakozás és a 4614 j. országos közút közötti - mintegy 10 km hosszúságú - szakaszt érinti.	kivitelezés alatt	Kivitelezés várható befejezése 2023. december	A 441. sz. főúttal párhuzamosan a beavatkozással érintett szakasz mellett a kerékpáros közlekedés biztosítására kerékpárút, kerékpáros közlekedésre alkalmas szervízutak kerülnek kiépítésre, átépítésre
M44 gyorsforgalmi út Kecskemét-Szentkirály közötti szakasz	gyorsforgalmi út	A projekt az 5. sz. főút (Kecskemét) és 4623 j. út (Szentkirály) között kerül megvalósításra. A szakaszon 32,2 km hosszú 22,50 m koronaszélességű, 2x2 forgalmi sávossal leállósáv nélküli autópályát valósul meg, összesen 14 db műtárggyal, mely csatlakozik az építés alatt lévő M44 autópályát Szentkirály- Lakitelek szakaszához.	kivitelezés alatt	Kivitelezés várható befejezése 2025. március	
M44 Szentkirály-Lakitelek	gyorsforgalmi út	A szakaszon 4,6 km hosszú 22,50 m koronaszélességű, 2x2 forgalmi sávossal leállósáv nélküli autópályát valósul meg, 2 híddal, mely csatlakozik az építés alatt lévő M44 autópályát Lakitelek- Tiszakürt szakaszához. A projekt részeként megvalósul az M44 visszakötése Kecskemét irányába a következő elemekkel: - 4623 j. Szentkirály-Tiszakécske összekötő út felújítása M44 autópályát- tervezett Szentkirály elkerülő között, párhuzamos kerékpárút építéssel (4,2 km) - Szentkirály elkerülő szakasz megvalósítása (2,9 km) - 4622 j. Kecskemét-Lakitelek összekötő út felújítása Szentkirály elkerülő- 44 sz. főút között, párhuzamos kerékpárút építéssel (8,6 km) - 44 sz. főút felújítása 4622 j. út és 445 sz. főút között (3,4 km)	kivitelezés alatt	Kivitelezés várható befejezése 2024. február	4623 j. Szentkirály-Tiszakécske összekötő út felújítása M44 autópályát- tervezett Szentkirály elkerülő között, párhuzamos kerékpárút építéssel 4622 j. Kecskemét-Lakitelek összekötő út felújítása Szentkirály elkerülő- 44 sz. főút között, párhuzamos kerékpárút építéssel
Mohácsi Duna-híd és csatlakozó, az M6 autópályát és 51. sz. főút közötti úthálózat	országos főút	A tervezési szakasz kezdetétől, az M6 autópályától indulva a meglévő 57 sz. főút 2x2 sávossal épül ki az 56 és a 57 sz. főút körforgalmi csomópontjáiig. Utána 2x2 sávossal kerül továbbvezetésre az út a Dunáig, a meglévő önkormányzati út bővítésével. A Duna mederhíd és a 2 db ártéri híd szerkezete hálós elrendezésű függesztőrudakkal a kosárfül alakban elrendezett ívekre függesztett merevítőtartós acél ívhíd. A Duna-híd után, az alföldi oldalon 19,5 km hosszban 2x1 sávossal főúttal kiépítéssel folytatódik 51 sz. főúttal. A szakaszon Sárhátánál és az 51 sz. főúttal végcsomópontban körforgalmi csomópont került megtervezésre. A végcsomópont Csátalja közelében lesz.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	A tervezett Duna-hídon helyet kapott egy egyoldali, kétirányú kerékpárút a híd déli oldalán. A kerékpárút a helyi hivatásforgalmi kerékpározás, illetve a térség EuroVelo kerékpáros hálózat részévé válik. A tervezett kerékpárút Mohács vasútállomástól a hídon át a Duna balpart árvízvédelmi töltésén húzódó EuroVelo6 kerékpáros útvonalba való becsatlakozásig vezet.

Projekt név	Kategória	Műszaki tartalom	Státusz	Részletes státusz	Kerékpáros érintettség
51. sz. főút Kalocsa - M9 gyorsforgalmi út közötti, valamint a Kalocsa belterületi szakasz fejlesztése	országos főút	Az 51. sz. főút Kalocsa ipari parki úti csomópontja és az M9 gyorsforgalmi út csomópontja közötti szakaszának 115 kN tengelyterhelésre történő burkolat-megerősítése és párhuzamos kerékpárút tervezése.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	Önálló vonalvezetésű kerékpárút tervezése a lakott területen kívüli szakaszokon a meglévő létesítmények felülvizsgálatával/korszerűsítésével, továbbá lakott területen belül a legoptimálisabb megoldás megtervezése a kerékpáros forgalom és a meglévő hálózat figyelembe vételével.
51. sz. főút fejlesztése M9 gyorsforgalmi út - Baja között, Sükösd és Érsekcsanád elkerülő út építésével	országos főút	Az 51. sz. főút M9 gyorsforgalmi úti csomópontjától Baja lakott területig tartó szakaszának (kivéve a Sükösd és Érsekcsanád településeket a tervek szerint elkerülő út kezdő- és végcsomópontjai közötti szakaszt) 11,5 tonnás tengelyterhelésre történő burkolat-megerősítése és önálló vonalvezetésű párhuzamos kerékpárút (részben kerékpározásra kijelölt vegyes forgalmú út) építése. Sükösd és Érsekcsanád településeket keleti oldalról elkerülő, új nyomvonalon vezetett 2 x 1 sávú főút megvalósítása.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	önálló vonalvezetésű párhuzamos kerékpárút (részben kerékpározásra kijelölt vegyes forgalmú út) építése
Bácsbokod, 5501 és 5505 j. utak körforgalmú csomópont	egyéb közút	Bácsbokod központjában, az 5501 és az 5505 j. utak keresztezésében, körforgalmú csomópont megvalósításának előkészítő tervezése kiviteli terv szintig.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	
5301 jelű mellékút - Szakmár összekötő út megvalósítása	egyéb közút	Új nyomvonalon vezetett körülbelül 2,0 km hosszúságú új út építésével és a jelenleg 3,0 m szélességű, a helyi közúthálózat részét képező mintegy 3,6 km hosszú mezőgazdasági út átépítésével 2x1 sávú mellékút megvalósítása.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	
51. sz. főút Fajsz dél összekötő út megvalósítása	egyéb közút	Új nyomvonalon vezetett, körülbelül 2,3 km hosszú 2x1 sávú önkormányzati kezelésű mellékút megvalósítása.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	
Öregcsertő, 5301 - 53115. jelű mellékutak összekötése	egyéb közút	A megtervezésre kerülő út Öregcsertő település külterületén található 5301 jelű és a vele párhuzamosan a településen átvezető 53115 jelű mellékút (Kossuth u.) összekötését szolgálja. A 278 m hosszú mellékút Öregcsertő település önkormányzatával egyeztetett helyszínen (79 hrsz.), a település helyi igényei és a kijelölt terület keresztmetszeti adottságai alapján 40 km/óra tervezési sebesség alkalmazása mellett belterületi kiszolgáló útként kerül megtervezésre.	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	

Projekt név	Kategória	Műszaki tartalom	Státusz	Részletes státusz	Kerékpáros érintettség
5125. j. Kalocsa nyugati elkerülő út (Foktő-Bátya) megvalósítása	egyéb közút	Az 5125 j. Kalocsa nyugati elkerülő út megvalósításának előkészítése (Foktő-Bátya) az 5122. és 5106. j. utak csomópontja és az 51. sz. főút között: új nyomvonalon vezetett, 4,2 km hosszú, 2x1 sávós országos közút	kiviteli terv van	Építési engedéllyel rendelkezik. Kiviteli tervvel rendelkezik.	
Kiskunfélegyháza - Szeged-rendező vasúti vonalszakasz	vasút	A teljes vonalszakaszon, 160 km/h sebesség és 225 kN tengelyterhelés biztosításával, szakaszos kétvágányúsítás állomásfej elhúzással, szintbeni kereszteződések felújítása/átépítése (ahol szükséges), valamint a meglévő állomások és megállóhelyek korszerűsítése, releváns helyeken P+R , B+R parkoló építése. A felsővezeték és energia-ellátási rendszer, valamint a biztosítóberendezések korszerűsítése, továbbá a hiányzó vagy korszerűtlen utasforgalmi létesítmények kiépítése/fejlesztése.	engedélyezési terv van	Az elkészült Megvalósíthatósági Tanulmány alapján engedélyezési-, tendertervek és tenderdokumentáció elkészítése valósul meg. A projekt tervezett befejezési dátuma: 2023. január. 31.	meglévő állomások és megállóhelyek korszerűsítése, releváns helyeken P+R , B+R parkoló építése
Hercegszántó - Backi Breg (Béreg) közúti határátkelő fejlesztése	országos főút	Az 51 számú főúti meglévő hercegszántói határátkelőhely fejlesztése a teherforgalom számára történő megnyitás érdekében: a belső úthálózatok és mintegy 2000 nm hasznos alapterületű középület tervezése.	engedélyezési terv van	Engedélyezési tervvel rendelkezik.	
51. sz. főút Csátalja, Bem apó utcai szakasz új nyomvonalra történő áthelyezése	országos főút	Új nyomvonalon vezetett, hozzávetőlegesen 600 m hosszú 2x1 sávós II. rendű főút megvalósításának előkészítő tervezése engedélyezési terv szintig.	engedélyezési terv van	Építési engedéllyel rendelkezik.	
Baja déli elkerülő	országos főút	Új nyomvonalon vezetett 2x1 sávós 4 km hosszúságú elkerülő út előkészítése engedélyezési és kiviteli tervek készítésével és kivitelezéssel.	engedélyezési terv van	Építési engedéllyel rendelkezik.	
51. sz. főút Baja-Hercegszántó-országhatár szakasz	országos főút	Az 51. sz. főút 11,5 tonnás tengelyterhelésre történő burkolatmegerősítése, Nagybaracska települést elkerülő út új nyomvonalon való megtervezése, valamint a főúttal párhuzamos kerékpárút	engedélyezési terv van	Baja déli elkerülő szakaszra Környezeti hatástanulmány, az 51. sz. főút Baja - Hercegszántó – országhatár szakaszra Megvalósíthatósági tanulmány, Környezeti Hatástanulmány és engedélyezési terv készítése.	a főúttal párhuzamos kerékpárút
55. sz. főút Baja-Pörböly közötti szakasz fejlesztése, párhuzamos kerékpárút építéssel	országos főút	Az 55. sz. főút meglévő nyomvonalának az 51. és 551. sz. utak Baja belterületi csomópontjától a Pörböly előtti vasúti keresztezésig tartó, jelenleg 9,6 km hosszú szakasza 115 kN tengelyterhelésre történő burkolat-megerősítése és Pörböly település lakott területi határáig vezetett párhuzamos kerékpárút megvalósítása, valamint a Bajai Türr István Duna-híd nem engedély köteles felújítása.	engedélyezési terv van	Környezetvédelmi engedéllyel rendelkezik.	Pörböly település lakott területi határáig vezetett párhuzamos kerékpárút megvalósítása

Projekt név	Kategória	Műszaki tartalom	Státusz	Részletes státusz	Kerékpáros érintettség
Baja, 5501 jelű út és Nagy István utca körforgalmú csomópont	egyéb közút	Baja 5501 j. út (Keleti krt.) és a Nagy István utca keresztezésében, körforgalmú csomópont megvalósításának előkészítő tervezése kiviteli terv szintig.	engedélyezési terv van	Építési engedéllyel rendelkezik.	
Budapest-Lajosmizse-Kecskemét vasútvonal	vasút	A Kormány 2021. június 11-én megjelent határozatával döntött arról, hogy a Budapest–Lajosmizse vasútvonal fejlesztését kiterjeszti a Lajosmizse–Kecskemét szakaszra is, így a 142-es menetrendi mezőbe sorolt teljes vonalat villamosítani lehet, akadálymentesek lehetnek az állomások és a megállók, illetve mindenhol megújulhat a pálya.	engedélyezési terv készül		
451. számú főút, Kiskunfélegyháza és Szentés közötti szakasz fejlesztése	országos főút	A projekt célja a 451. sz. főút 0+000 - 42+455 km sz. közötti szakaszának 11,5t tengelyterhelésre történő felújítása és párhuzamos kerékpárút építése (a településselkerülő szakaszok kivételével).	engedélyezési terv készül	Az engedélyezési és kiviteli tervek készítése Tervezési szerződés vége: 2023.12.11	
Szabadka-Baja határon átnyúló vasútvonal rehabilitációja	vasút	Az infrastruktúra fejlesztés révén az egyvágányú vasúti szakasz 160 km/óra sebességre alkalmas geometriával, az európai vasútvonalakra előírt átjárhatósági feltételeknek megfelelő paraméterekkel épülhet majd meg.	tanulmányterv van	Részletes megvalósíthatósági tanulmány készült a Szeged-Röszke-Horgos-Szabadka (Subotica)-Csikéria-Bácsalmás-Baja vasútvonal kialakítására. A vasúttervezés és a műszaki tartalom meghatározása több változat mellett tanulmánytervi szinten folyt.	
51. sz. főút, Bátmonostor elkerülő szakasz	országos főút	Új nyomvonalon vezetett, hozzávetőlegesen 4,0 km hosszú 2x1 sávú II. rendű főút	tanulmányterv van	előkészítő tervezés tanulmány- és környezetvédelmi terv szintig	
M8 nyomvonalán Dunavecse-Kecskemét közötti szakasz fejlesztése	gyorsforgalmi út	Az M8 gyorsforgalmi út Dunavecse – Kecskemét (M5) közötti szakaszán egységesen 2x2 sávú autópályává fejleszthető gyorsforgalmi út előkészítése, 20 m széles koronaszélességgel, elválasztó sávval. Ezzel megvalósul a dunaújvárosi Pentele híd tervezett funkciója is, mellyel összeköti a kelet-nyugati országrészeket is.			

3.2.4.6 Közterületi kerékpárparkolás

A településeken a közterületi kerékpárparkolás részlegesen megoldott: iskoláknál, **néhány forgalomvonzó létesítménynél vannak kerékpártámaszok, bár azok elhelyezése vagy kialakítása gyakran nem megfelelő.** Egyes üzemek, foglalkoztatók is **kialakítottak kerékpárparkolókat dolgozóik számára,** jellemzően fedett kialakítással, a telephely kerítésén belül. Ha van is kerékpárparkoló, annak kapacitása szezonban elégtelen lehet.

3.2.4.7 Más közlekedési módokkal való kapcsolat

Vasúti megközelíthetőség

A vármegyében jelenleg az alábbi vasútvonalakon van személyforgalom:^{41 42}

- 140-es számú Cegléd–Szeged
- 150-es számú Budapest (Ferencváros)–Kelebia–országhatár (Szerbia) – átépítés miatt vágányzár van érvényben
- 142-es számú Budapest (Kőbánya-Kispest)–Lajosmizse–Kecskemét
- 154-es számú Bátaszék – Baja – Kiskunhalas
- 155-ös számú Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza
- 145 Szolnok – Kecskemét
- 146 Kiskunfélegyháza – Kunszentmárton elágazás
- 147 Kiskunfélegyháza – Szentes – Orosháza

Meghatározó az óránkénti hibrid intercity vonattal kiszolgált Budapest–Cegléd–Kecskemét–Szeged-vasútvonal szerepe

2023-ban a Cegléd–Szeged-vasútvonalon Budapest és Szeged között órás ütemben napi 17 pár hibrid intercity vonat közlekedik, melyek Bács-Kiskun vármegyében Kecskeméten és Kiskunfélegyházán állnak meg. A két város között kétórás ütemben napi 8 pár InterRégió vonat is közlekedik (Bajáig), Kiskunfélegyháza és Szeged között pedig napi 4 pár személyvonat egészíti ki a kínálatot.

A Budapest–Kelebia–országhatár-vasútvonal folyamatban lévő átépítése miatt vágányzár van érvényben.

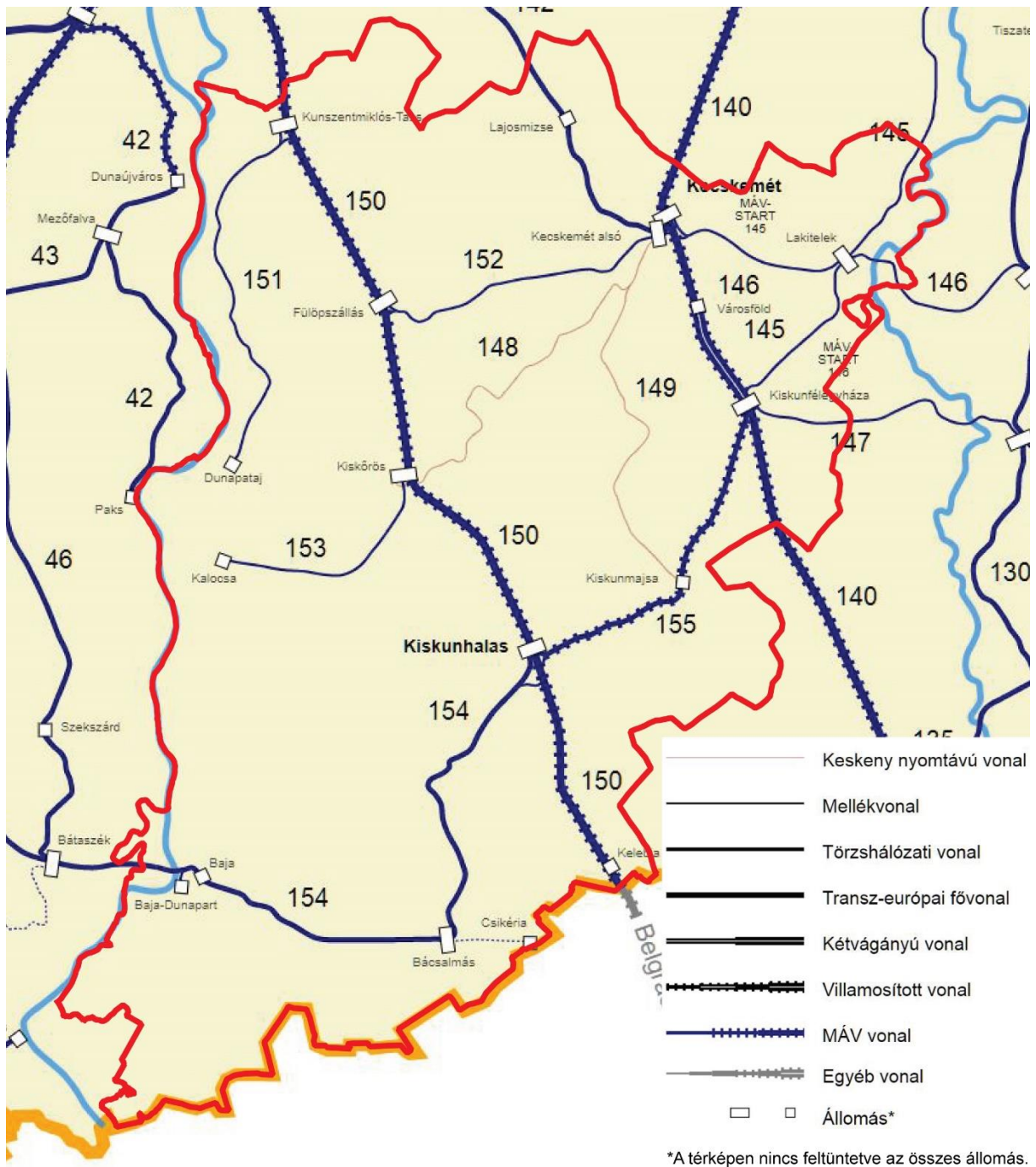
A Budapest–Kelebia–országhatár-vasútvonalon a vonal teljes átépítése miatt (lásd 3.2.4.5. fejezet) 2022. május 1-jétől a teljes vonalon vágányzár van érvényben.^{43 44}

⁴¹ 2011. évi CXCVI. törvény a nemzeti vagyronról. Hatályos: 2023.01.01 – Nemzeti Jogszabálytár, <https://njt.hu/jogszabaly/2011-196-00-00>

⁴² 194/2016. (VII. 13.) Korm. rendelet az országos vasúti mellékvonalak felsorolásáról. Hatályos: 2022.09.08 – Nemzeti Jogszabálytár <https://njt.hu/jogszabaly/2016-194-20-22>

⁴³ Május elsejétől teljes vágányzár lesz Budapest és Kelebia között, 2022. április 18. <https://halasmedia.hu/rovatok/kozelet/majus-elsejetol-teljes-vaganyzar-lesz-budapest-es-kelebia-kozott>

⁴⁴ <http://www.mav.hu/150>



59. ábra: Vasúthálózat (Wikimedia Commons)

A Budapest–Lajosmizse–Kecskemét-vasútvonal forgalmi szempontból két részre oszlik. A Nyugati pályaudvar – Lajosmizse szakasz (órás ütemben napi 19 pár személyvonattal) a budapesti agglomeráció hivatásforgalmát szolgálja. A Lajosmizse – Kecskemét szakasz inkább a Kecskemét környéki kisebb települések és a környező tanyavilág elérhetőségét volt hivatott biztosítani, de a napi 2 pár személyvonat nem tekinthető érdemi kiszolgálásnak.

A Kiskunhalas–Baja–Bátaszék-vasútvonalon napi 7 pár Baja–Kecskemét és 5 pár Baja–Kiskunhalas InterRégió vonat, valamint összesen 3 pár Baja–

Kiskunhalas ill. Baja–Kiskunfélegyháza személyvonat közlekedik. Baja és Sárbogárd (nagy részt –Székesfehérvár) között napi 8 pár vonat (InterRégió és személy) közlekedik nagyjából kétóránként, budapesti csatlakozással, ezen kívül napi 3 pár dombóvári és 1 pár szekszárdi vonat jár.

A Kiskunhalas – Kiskunfélegyháza-vasútvonalon kétórás ütemben napi 7 pár Baja–Kecskemét és 5 pár Baja–Kiskunhalas InterRégió vonat, valamint 1 pár Baja–Kiskunfélegyháza személyvonat közlekedik.

A 145-ös számú Szolnok–Kecskemét, a 146-os számú Kiskunfélegyháza–Kunszentmárton elágazás és a 147-es számú Kiskunfélegyháza–Szentés–Orosháza egyvágányú, nem villamosított vasútvonalak, személyforgalommal.

151-es számú Kunszentmiklós–Tass – Dunapataj, a 152-es számú Kecskemét alsó – Fülöpszállás és a 153-as számú Kiskőrös – Kalocsa vasútvonalakon a személyszállítás 2007 óta szünetel. A Kecskeméti Kisvasúton, azaz a 148-as számú Kecskemét KK–Kiskőrös KK és 149-es számú Törökfái–Kiskunmajsa KK vasútvonalakon a személyszállítás 2009 óta szünetel. Azelőtt a tanyavilág számára biztosított összeköttetést a városokkal, de a 40 km/h-s pályasebesség és a kecskeméti nagyállomási kapcsolat hiánya miatt hivatásforgalomban elvesztette versenyképességét.⁴⁵

Kerékpárszállítás

Kerékpárszállítás szempontjából a fenti vonalak állomásai mellett Lajosmizse, vagy a vármegyén kívül Dunaújváros ill. Szekszárd is alkalmas beszállópont lehet

A MÁV-START a **Budapest–Kecskemét–Szeged közötti hibrid intercity vonatokon a kerékpár szállításra kijelölt kocsikban kocsinként 3 db, vonatonként összesen 9 db kerékpár szállítását** teszi lehetővé,⁴⁶ a vármegyében Kecskeméten és Kiskunfélegyházán megállva. Az EuroVelo13 útvonal szempontjából Szeged elérése is jelentős.

A budapesti elővárosi közlekedés részeként, szintén kerékpárszállításra is alkalmas motorvonatokkal elérhető Lajosmizse, valamint a Pentele hídon át Bács-Kiskun vármegye megközelítésére is alkalmas Dunaújváros.

A Kecskemét–Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas–Baja vasútvonalon is lehetséges kerékpárszállítás, a regionális dízel motorvonatokon motorvonatonként 2 db.⁴⁷

Bajára átszállással lehet eljutni a fővárosból Kecskeméten ill. Kiskunfélegyházán vagy Sárbogárdon keresztül; korlátozott számban minden irányban van lehetőség kerékpárszállításra.

⁴⁵ Bács-Kiskun megye területrendezési terve. Módosítás – előkészítő munkarészek (tervezői javaslat, megrendelői egyeztetésre). DRO Szakértői Munkacsoport, 2018. július

⁴⁶ Kerékpárszállítás a távolsági viszonylatokon. MÁV Csoport, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kerekparszallitas-tavolsagi-viszonylatokon>

⁴⁷ Kerékpárszállításra alkalmas járműtípusok. MÁV Csoport, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kerekparszallitasra-alkalmas-jarmutipusok>

Az egyéb regionális vonalakon legnagyobb részben Bz motorvonatok közlekednek, kocsinként 2 db kerékpár szállítási lehetőséggel. 2-2 darab kerékpár szállítható a menetrendben nem jelölt vonatokon is – a kötelező ülőhely biztosítással igénybe vehető kocsi kivételével – a vonat első vagy utolsó másodosztályú peronján.⁴⁸ Ez azonban **legfeljebb eseti egyéni igények kielégítésére elegendő, turisztikai szempontból építeni rá nem lehet.**



60. ábra: Kerékpárszállítás hibrid intercity-n és regionális motorvonaton

A peronok megközelíthetősége a MÁV besorolása szerint Kunszentmiklós-Tasson és Lajosmizsén nehéz (a peronok egy részét felüljárón keresztül lehet megközelíteni, vagy pedig alacsonyak és/vagy keskenyek),⁴⁹ Dunaújvárosban közepesen nehéz.⁵⁰

A szomszédos vármegyékben beszállópont lehet Ráckeve (H6-os hév⁵¹), illetve Szekszárd is. Mohács Pécs felől elvileg biztosíthatna kapcsolatot, de gyenge vasúti kiszolgálása miatt (napi néhány személyvonat, jellemzően Villányból) jelenleg nem alkalmas erre.

A kerékpárszállításhoz – az utas járatnak megfelelő menetjegyén felül – kerékpárjegyre, az intercity vonatokon kerékpár helyjegyre van szükség. A kerékpárjegyek ára 50 km alatt egységesen 235 Ft, 50 km felett km-övezetenként növekvő (100 km-en pl. 465, 200 km-en 855 Ft). Kerékpáros túrajegy – mely 420 Ft-ért napon belül az adott vasútvonalon korlátlan számú

⁴⁸ Fontos tudnivalók. MÁV Csoport, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/fontos-tudnivalok>

⁴⁹ Kerékpárszállítás Budapest elővárosában Hatvan, Szolnok, Lajosmizse és Kunszentmiklós-Tass felé. MÁV Csoport, https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/upload/page/kerepar_bp_agglo_dk_03-1_2017-02-17_0.pdf

⁵⁰ Kerékpárszállítás Budapest elővárosában Győr, Székesfehérvár és Dunaújváros felé. MÁV Csoport, <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/belfoldi-utazas/kereparszallitas-budapest-kornyekei-vonalakon>

⁵¹ Menetrendek, H6. BKK, <https://bkk.hu/menetrendek/#H6>

kerékpárszállítást biztosít – jelenleg csak a Balaton, a Tisza-tó és a Fertő tó esetében váltható.

Autóbuszos megközelíthetőség

A menetrend szerinti autóbusz-járatokon jelenleg nincsen kerékpárszállítás, de a kérdés országos szinten napirenden van

A menetrend szerinti autóbusz-járatokon kerékpárszállítás jelenleg nem lehetséges. A Flixbus ernyője alatt futó nemzetközi járatok tapasztalatai alapján (ahol vonóhorogra rögzíthető kerékpárszállítókat alkalmaznak) ugyanakkor **az AÖFK kezdeményezésére a Volánbusz teszteli a kerékpárszállítás bevezetésének lehetőségét**, Budapest és a Mátra között. Mivel a kerékpárok fel- és lerakása a járművezető közreműködését igényli, erre csak kijelölt, arra alkalmas megállóhelyeken kerülhet sor, ami – a kis kapacitás miatt szükséges helybiztosítás mellett – a jegyértékesítési rendszer fejlesztését igényli. A tesztidőszak tapasztalatait érdemes figyelemmel kísérni.⁵²

Egyéb eljutási lehetőségek

A kerékpáros turisztikai útvonalak személygépkocsival elérhetők, ugyanakkor a főúti elérési pontoknál nem állnak rendelkezésre kialakított, kijelölt vagy ajánlott (akár megfigyelt vagy őrzött) parkolók a kerékpáros turisták számára.

Telefonon és/vagy interneten megrendelhető kerékpártaxi szolgáltatás (személy- és kerékpárszállítás) általánosságban nem érhető el, legfeljebb egyes szálláshelyek biztosítják saját vendégeik számára.

Intermodalitás, B+R

A vasút- és autóbusz-állomásokon, megállóhelyeken jellemzően rendelkezésre állnak kerékpárparkolók

Bács-Kiskun vármegyében a kerékpár jelentős szerepet játszik a napi közlekedésben. **Ahol a vasúti szolgáltatás megfelelő színvonalú** (kiemelten például a Budapest–Cegléd–Szeged-vasútvonal esetében), **a vasút és kerékpár kombinálása is mindennapos.** A vasútállomásokon és vasúti megállóhelyeken **jellemzően nagy kapacitású**, esetenként részben fedett **kerékpárparkolók állnak rendelkezésre, jóllehet túlnyomórészt nem korszerű**, a váz megtámasztására és lakatolására alkalmas kialakításúak.

⁵² Kerékpárszállítás. Volánbusz,
<https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/kerekparszallitas>



61. ábra: Korszerű, de nyitott B+R Kecskemét vasútállomáson / Elavult B+R Kiskunfélegyházán

A vármegye városainak autóbusz-állomásain, illetve a nagy forgalmú autóbusz-megállóknál jellemzően nagy kapacitású, különböző színvonalú kerékpárparkolók működnek, jelentős használat mellett.



62. ábra: Kerékpárok Baja autóbusz-állomáson / Fedett B+R Kiskunfélegyháza, Petőfi lakótelep autóbusz-megállóhelyen

A kerékpár mindennapi életben betöltött szerepét mutatja, hogy **kistelepülések forgalmasabb, központi megállóiban** is nem egyszer 20-40 kerékpár parkol, de a kisebb forgalmú megállók egy része is fel van szerelve néhány kerékpártámasszal, igaz ezek is nagyobb részét elavult kialakításúak.



63. ábra: B+R Kunszállás Kölcsey utca autóbusz-megállóban / Nagy számú kerékpár parkol Gátér központjában

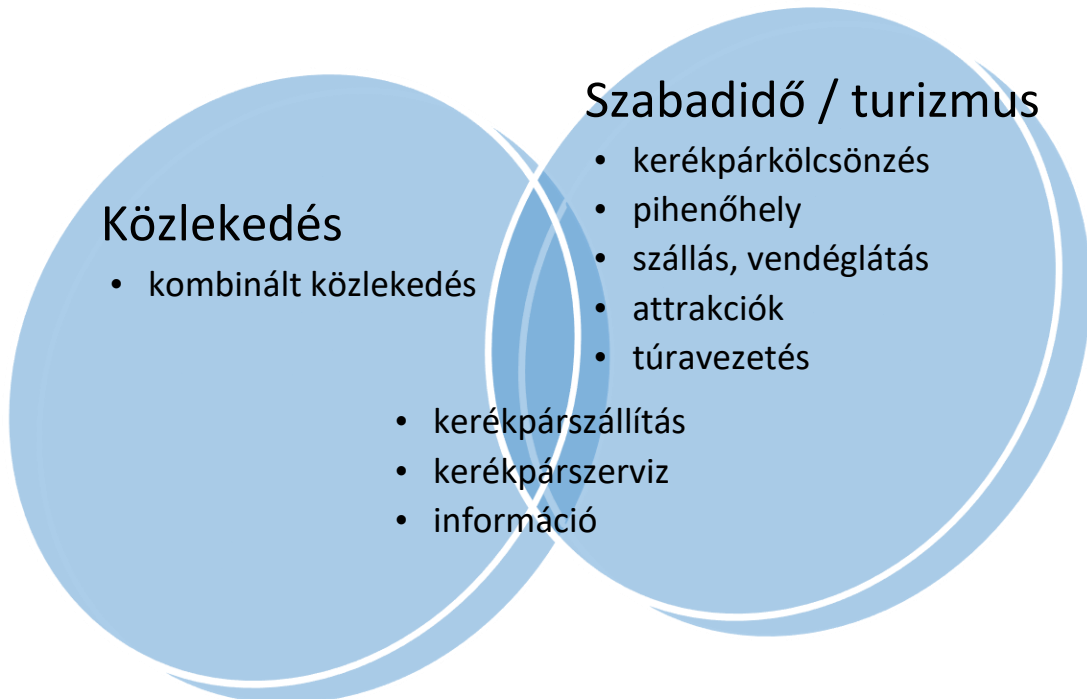
3.2.4.8 Szolgáltatások

Egy terület kerékpárosbarátságában a vonalas infrastruktúra mellett fontos szerepet játszanak a kapcsolódó szolgáltatások. A közlekedési célú kerékpározás szempontjából fontos szolgáltatások:

- kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken, ösztönző díjszabás
- kombinált közlekedés: B+R parkoló, közbringa
- kerékpárszerviz, közpumpa, szervizpont
- információ: útvonaltervező alkalmazás (online, lásd 3.2.4.9. fejezet), útirányjelző táblarendszer (offline) (lásd a 3.2.4.3 Meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalak című fejezetben).

A szabadidős, illetve azon belül a turisztikai célú kerékpározás szempontjából fontos szolgáltatások:

- kerékpárszállítás közösségi közlekedési járműveken, ösztönző díjszabás
- pihenőhely, elektromos kerékpár töltőpont, vízvételi lehetőség
- kerékpárkölcsonzés
- kerékpárszerviz, közpumpa, szervizpont
- szállás, vendéglátás
- turisztikai attrakciók
- túravezetés, túracsomagok
- információ: szolgáltatásokról, útvonalakról (online és offline egyaránt), útvonaltervező alkalmazás (online), útirányjelző és információs táblarendszer (lásd 3.2.4.9. fejezet).



Útvonalhoz kapcsolódó alapszolgáltatások

Kiépített pihenőhelyek esetleg, vízvételi helyek a legtöbb településen rendelkezésre állnak

Kiépített kerékpáros pihenőhelyek, esőbeállók esetleg (jellemzően újabban kiépített kerékpárutakhoz és/vagy attrakciókhoz, bemutatóhelyekhez kapcsolódóan) állnak rendelkezésre.⁵³ Egyszerűbb, kerékpártámaszokkal, nyitott vagy fedett padokkal és asztalokkal ellátott pihenőhelyek találhatóak például Kiskunfélegyházán, Nyárlőrincen, Tiszaalpáron, Solton, Dunatetétlenen vagy Tompán.



64. ábra: Kerékpáros pihenőhely Nyárlőrincen ill. Tompán az országhatár közelében

Egyes településeken komplexebb pihenőhelyek is épültek, az ezekben tervezett szolgáltatások (mosdó, információs pont stb.) üzemeltetése ugyanakkor nem feltétlenül megoldott. Baján a Gemenc Zrt. által üzemeltetett Gemenc vándorpont többek között WC-t, zuhanyzót, mosási és önkiszolgáló kerékpárszerelési lehetőséget biztosít,⁵⁴ 2023-ban minden nap 6:30-18:30-ig tart nyitva.

Ugyanitt a 2020-ban a Sugovica partján nyílt kerékpáros pihenőponton⁵⁵ 2023. március végén a wc érmebedobó automatája nem működött, így oda nem lehetett bejutni, ahogy a csomagmegőrző is zárva volt, csak az esőbeálló és a kültéren elhelyezett önkiszolgáló szervizpont működött.

⁵³ OpenStreetMap / Overpass Turbo <https://overpass-turbo.eu/> „highway=rest_area”, „bicycle=designated”

⁵⁴ Minden turistát vár Gemenc! Turista Magazin, 2014.09.27. <https://www.turistamagazin.hu/hir/minden-turistat-var-gemenc>

⁵⁵ Multifunkcionális kerékpáros szolgáltatópontot építettek Baján. Bringazas.hu, <https://bringazas.hu/hirek/itthon/multifunkcionalis-kerekpáros-szolgáltatópontot-epitettek-bajan/>



65. ábra: Gemenc Vándorpont, illetve Sugovica-parti kerékpáros szolgáltatópont Baján

Vízvételi hely (jellemzően közkút) a legtöbb településén elérhető a Közkutak.hu OpenStreetMap alapú adatbázisa szerint.⁵⁶



66. ábra: Pihenőhely, illetve közkút Bugacon

Kerékpárosbarát szolgáltatások tekintetében a kívánt szinttől elmaradás tapasztalható, de néhány jó példa már elérhető

Létrejött az országos kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat

Szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók

A kapcsolódó szolgáltatások (szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók) kerékpárosbarát jellege esetleges: bár a szállásadók rugalmassága és segítőkészsége általában ezt áthidalja, a kerékpárral érkező vendégek igényeire való tudatos felkészültség többnyire hiányzik.

2021-ben létrejött az országos kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat, melynek működését az AÖFK megbízásából a MAKETUSZ koordinálja. A csatlakozni kívánó szolgáltatókkal szemben támasztott elvárások közül a legfontosabb, hogy kerékpáros szemléletet képviseljen és így fogadja a kerékpárral érkezőket. **Az egyes szolgáltatótípusokra (attrakció, kemping, magán- és egyéb szálláshely, szálloda és panzió, vendéglátóhely) vonatkozóan kötelező és opcionális kritériumokat határoztak meg,**

⁵⁶ Közkutak.hu, <http://www.kozkutak.hu/?z=11&c=46.0480/19.1464&o=0>

melyeket helyszíni minősítés alkalmával ellenőriznek. Ezek a Kerékpárosbarát alkalmazásban is elérhetők.⁵⁷

2023. április elején szállás és vendéglátás kategóriákban Magyarországon 405 kerékpárosbarát szolgáltatót tartanak nyilván, melyek közül mindössze **7 található Bács-Kiskun vármegyében.**⁵⁸



67. ábra: EuroVelo 6 útvonalra települt szálláshely EV6 molinóval Solton⁵⁹

Kerékpárszervezetek, egyéb szolgáltatások

Kerékpárboltok, -szervezetek a nagyobb településeken működnek

Kerékpárboltok- és szervezetek, önkiszolgáló szervizpontok tekintetében a jelenlegi helyzet a következő:

- A nagyobb városokban (Kecskemét, Baja, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Kalocsa, Kiskunmajsa, Tiszakécske, Kunszentmiklós, Szabadszállás, Bácsalmás) működnek kerékpárboltok és –szervezetek.⁶⁰
- Önkiszolgáló szervizpont működik például Kecskeméten a Megyeháza előtt, a kecskeméti Auchan áruháznál, a solti és dunatetőtleni pihenőhelyeken, valamint Baján a Sugovica partján található kerékpáros szolgáltatóponton.⁶¹ A Gemenc Vándorpont

⁵⁷ Kerékpárosbarát. Google Play, <https://play.google.com/store/apps/details?id=hu.maketusz.kereparosbarat&hl=hu&gl=US>

⁵⁸ Országos Kerékpárosbarát Szolgáltatói Hálózat. MAKETUSZ, <https://maketusz.hu/orszagos-kereparosbarat-szolgáltatoi-halozat/>

⁵⁹ Eurovelo 6 Stop, <https://www.booking.com/hotel/hu/eurovelo6-stop.hu.html>

⁶⁰ OpenStreetMap / Overpass Turbo <https://overpass-turbo.eu/> „shop=bicycle”

⁶¹ OpenStreetMap / Overpass Turbo <https://overpass-turbo.eu/> „amenity=bicycle_repair_station”

önkiszolgáló szervizt, valamint tisztálkodási és mosási lehetőséget is kínál.⁶²

Elektromos kerékpár töltőpontok egyedileg, szolgáltatói vagy látogatóhelyi kezdeményezésre működhetnek, de erről nyilvántartás nincsen. A bajai kerékpáros szolgáltatópontra elérhető ez a lehetőség.⁶³



68. ábra: Önkiszolgáló szervizpontok Kecskeméten a megyeháza előtt, ill. Baján Sugovica-parti kerékpáros szolgáltatópontokon

3.2.4.9 Információ és marketing

Útirányjelző és tájékoztató táblarendszer

Az útirányjelző, illetve információs táblarendszer helyzetét a 3.2.4.3 Meglévő turisztikai célú kerékpáros útvonalak című fejezetben mutatjuk be.

Térképek

Vármegyei kerékpáros térkép nincsen.⁶⁴ A Cartographia *Aktív térkép* sorozata az ország 6 legnépszerűbb kerékpáros térségét fedi le, melyben Bács-Kiskun vármegye nem szerepel.⁶⁵ Ugyancsak nem adott ki Bács-Kiskun vármegyei térképet a kerékpáros térképekkel is foglalkozó Frigoria kiadó,

Vármegyei kerékpáros térkép
nincsen

⁶² Minden turistát vár Gemenc! Turista Magazin, 2014.09.29.
<https://www.turistamagazin.hu/hir/minden-turistat-var-gemenc>

⁶³ Multifunkcionális kerékpáros szolgáltatópontot építettek Baján. Bringazas.hu, 2020.11.26. <https://bringazas.hu/hirek/itthon/multifunkcionalis-kerekparos-szolgáltato-pontot-epitettek-bajan/>

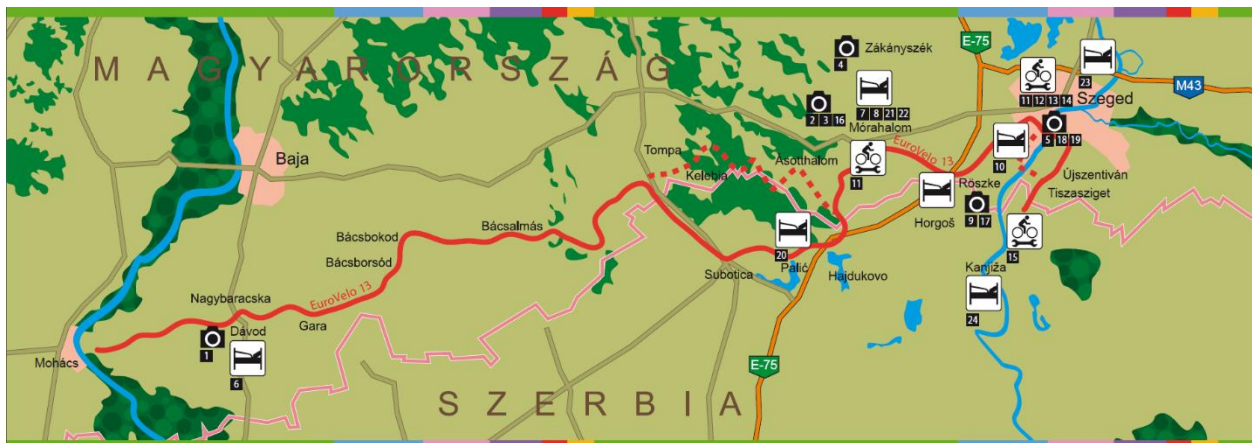
⁶⁴ Kerékpáros térképek. Magyar Kerékpárosklub,
<https://kerekparosklub.hu/kerekparos-terkepek>

⁶⁵ Aktív térkép sorozat. Cartographia,
<http://www.cartographia.hu/catalogsearch/result/?q=akt%C3%ADv&x=20&y=5>

csak az országos kiadványokban (pl. *Kerékpártúrák Magyarországon* atlasz) és érintőlegesen a *Budapesttől délre kerékpáros térképen* szerepel.⁶⁶

Az EuroVelo 6 megyei szakaszát részben lefedi A Magyar zarándokút Bács-Kiskun megyei szakasza útikalauz – gyalog vagy kerékpárral című kiadvány, mely térképvázlatokat is tartalmaz.⁶⁷ A Közép-Duna-kör kiadványa csak elnagyolt térképvázlatot tartalmaz.⁶⁸

Az EuroVelo 13-ról Michael Cramer kiadásában angol és német nyelvű kiadvány jelent meg útleírással.⁶⁹ Ugyancsak ő a szerzője a 2014-ben megjelent **térképes, vízálló kivitelű útikönyv-sorozatnak**, melynek 4. kötete tárgyalja a Hof és Szeged közötti szakaszt.⁷⁰ Az EuroVelo13 magyar-szerb határszakaszára a Nemzeti Agrárszaktanácsadási, Képzési és Vidékfejlesztési Intézet (NAKVI) gondozásában, az ICT projekt keretében 2014-ben kiadvány készült, amely tartalmaz egy áttekintő térképet a nyomvonalról és a főbb kapcsolódó szolgáltatásokról.⁷¹ A nyomvonal azonban azóta már változott, az információk elavultak.



69. ábra: Áttekintő térkép az EuroVelo13 nyomvonaláról és a főbb kapcsolódó szolgáltatásokról⁷²

⁶⁶ FRIGORIA kerékpáros térképek, atlaszok, útikönyvek. Frigoria kiadó, http://www.frigoriakiado.hu/termekkategoria/frigoria-kerekaros-kiadvany/frigoria-kerekaros-terkepek-atlaszok-utikonyvek/?product_count=30

⁶⁷ A Magyar zarándokút Bács-Kiskun megyei szakasza útikalauz – gyalog vagy kerékpárral http://magyarzarandokut.hu/sites/default/files/data/vMagyar_Zarandokut_BKKM%20honlapra_0.pdf

⁶⁸ Bemutatkozik a Közép-Duna-kör. PIP Nonprofit Kft., <https://kozepdunakor.pipkft.hu/wp-content/uploads/2022/11/bemutatkozik-a-kozep-duna-kor.pdf>

⁶⁹ Iron Curtain Trail brosúra, https://pro.eurovelo.com/download/document/brochure_iron_curtain_trail.pdf

⁷⁰ Europa-Radweg Eiserner Vorhang 4 Von Hof nach Szeged. ISBN 978-3-85000-623-1. Verlag Esterbauer, https://www.esterbauer.com/db_detail.php?buecher_code=ICTN4

⁷¹ Kerékpártúrák a Vasfüggöny Nyomvonal szerb-magyar határszakaszán. NAKVI, <http://cdn1.itworx.hu/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=427&uid=-1&dokid=242>

⁷² Kerékpártúrák a Vasfüggöny Nyomvonal szerb-magyar határszakaszán. NAKVI, <http://cdn1.itworx.hu/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=427&uid=-1&dokid=242>

Útvonaltervezés és -követés

2023-ban a vármegyei honlap funkcióbővítésével jelentős előrelépés várható a túraajánlatokat és túratervezést illetően

Bács-Kiskun vármegyét lefedően korábban nem volt olyan egységes, megbízható online platform, ahol a turisták előzetesen informálódhatnak a lehetséges útvonalokról, túrákról. Ezen a téren ugyanakkor a 2023-ban jelentős előrelépés várható a megyei honlap (www.bacs-kiskun.hu) turisztikai funkcióinak⁷³ fejlesztése révén. Ennek keretében két lehetőséggel bővül a honlap:

- **Útvonalajánló:** időtartam, térség és tematika szerint kereshető, előre kidolgozott útvonalak, ezen belül külön kategóriaként kerékpáros útvonalak is. Első körben a korábbi projektben kidolgozott útvonalak kerülnek feltöltésre, ez a későbbiekben bővíthető.
- **Útvonaltervező:** a felhasználó által saját maga, kereső segítségével kiválasztott pontokat (attrakciókat, szállás- és vendéglátóhelyeket stb.) a megadott időtartamra algoritmus rendezi össze és osztja napokra, ami a felhasználó által manuálisan pontosítható. a szolgáltatás megtervezi az útvonalat, és Google Maps alapú térképen meg is jeleníti.

A javaslat elmenthető, egy voucher formájában letölthető, ami tartalmazza a kiválasztott pontok ütemezett felsorolását alapadatokkal, térképábrával, ami nyomtatható, illetve pdf formátumban telefonra is menthető. A rajta megjelenő QR kód hosszabb távon lehetővé teszi azt is, hogy azt a helyszínen beolvasva követhető legyen az útvonaltervek valóra válása. Szintén későbbi fázisban lehetséges fejlesztés az egyes pontok nyitva tartásának és ajánlott tartózkodási idejének figyelembe vétele.

Az EuroVelo hivatalos alkalmazása a vármegyét érintő útvonalak közül az EV13 útvonalat tartalmazza. Általános leírások és áttekintő térkép mellett az egyes szakaszok domborzati profilját és néhány kiemelt nevezetességet tartalmaz (de ezek közül egyet sem Bács-Kiskun vármegyében).⁷⁴ ⁷⁵ Az EuroVelo 6 útvonalnak külön alkalmazása van, mely az útvonal térképét tartalmazza, néhány fizikai adat (szélesség, forgalom), illetve különböző kategóriájú szolgáltatások (szálláshelyek, étkezési lehetőségek, kerékpárszervizek, közösségi közlekedési beszállóhelyek) feltüntetésével.⁷⁶

A Magyar Természetjáró Szövetség (MTSZ) által üzemeltetett természetjaro.hu oldal is alkalmas kerékpártúra javaslatok közzétételére, és az azok között számos szempont (szintemelkedés, hossz, időtartam, nehézség, egyéb tulajdonságok) szerinti keresésre. 2023 április elején országosan 126 túraútvonal érhető el, ezek közül egyik sem érinti Bács-

Külső útvonaltervezők rendelkezésre állnak, de Bács-Kiskun vármegyei útvonalajánlatokat csak szórványosan tartalmaznak

⁷³ Fedezze fel Bács-Kiskunt. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata, <https://www.bacs-kiskun.hu/lap/fedezd-fel-bacs-kiskunt>

⁷⁴ App EuroVelo. Eurovelo13.hu, <https://eurovelo.hu/ev13#maps-guides>

⁷⁵ EuroVelo. Google Play, <https://play.google.com/store/apps/details?id=org.android.eurovelo>

⁷⁶ EuroVelo 6: The Danube Route. Google Play, <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.danubecc.eurovelo6>

Kiskun vármegyét, de az Alföld általában is erősen alulreprezentált (6 db). A túrákról **fényképes útleírás, interaktív térkép, szintprofil érhető el, a nyomvonal több formátumban letölthető.**⁷⁷ A honlap saját túra tervezésére is lehetőséget ad több jármódban, kerékpározáson belül is több kategóriában.⁷⁸ Ennek mobiltelefonos alkalmazása 2018 decemberében jelent meg.⁷⁹ 2023 márciustól a turistautak és kerékpárutak rétegek a fizetős verzióba kerültek, ez erősen csökkenti a használhatóságát.

További létező külső útvonaltervező és/vagy navigációs alkalmazások:

- <https://www.outdooractive.com/> a természetjaro.hu technikai háttérét adó nemzetközi szolgáltatás. 2023. április elején Magyarországon 739 túraajánlat érhető el, ebből mintegy 24 érinti Bács-Kiskun vármegyét.
- <https://terkepem.hu/> OpenStreetMap (OSM) alapú (többek között) kerékpáros útvonaltervező (magasságprofil, létesítménytípus megjelenítése)
- <https://merretekerjek.hu/> OpenStreetMap (OSM) alapú kerékpáros útvonaltervező (magasságprofil, létesítménytípus megjelenítése)
- <https://www.bikemap.net/> OpenStreetMap (OSM) alapú kerékpáros útvonaltervező (magasságprofil, hőtérképpel kiemelve a legnépszerűbb útvonalakat). Számos felhasználói kerékpártúra-javaslatot tartalmaz a megyében is; Csongrád város turisztikai oldala is épít rá.
- Az <https://aktivmagyarorszag.hu/turatipus/tekerjunk-itthon/> oldalt az AÖFK üzemelteti. Kerékpártúra-ajánlók érhetőek el, térségenkénti szűréssel; az Alföld kategóriában főként észak-alföldi és békési túrák érhetőek el.
- a <https://funiq.hu/> egy-egy felső-bácskai túraajánlatot tartalmaz a megyét érintően.⁸⁰
- a <https://www.holkereparozzak.hu> 4 db Bács-Kiskun vármegyét érintő túrát ajánl aszfalton (terepen egyet sem).⁸¹

⁷⁷ Kerékpáros túrák. Természetjáró.hu, <https://www.termeszettjaro.hu/hu/tours/#cat=Ker%C3%A9kp%C3%A1roz%C3%A1s-main>

⁷⁸ Túratervező. Természetjáró.hu, <https://www.termeszettjaro.hu/hu/tourplanner/>

⁷⁹ Természetjáró applikáció. Természetjáró.hu, <https://www.termeszettjaro.hu/hu/mobile.html>

⁸⁰ Alföldi kerékpártúrák. FuniQ, <https://funiq.hu/534-alf%C3%B6ldi-ker%C3%A9kp%C3%A1rt%C3%BAr%C3%A1k>

⁸¹ Csongrád-Csanád megye. Holkerékpározzak.hu, <https://www.holkereparozzak.hu/kerekartura-terkepes-turaajanlatok/kerekarturak-aszfalton/csongrad-megy>

Saját kiadványok

Az Érték, Élmény, Egészség programban készült papíralapú (és a honlapról pdf-ben is letölthető) térkép⁸², illetve térképes szóróanyag⁸³ a vármegyében található főbb látnivalókról ad tájékoztatást, azonban a kerékpáros turizmus lehetőségeiről nem ad információt.

Az Érték, Élmény, Egészség nyomtatott és lapozható formában online is elérhető katalógusa két oldalt szentel a kerékpáros turizmusnak „Két keréken” címmel, mely az érdeklődés felkeltésére vállalkozik általános szinten, azonban konkrét útvonalakról szóló információt, túratervezéshez támpontot adó továbbmutató hivatkozásokat nem tartalmaz.⁸⁴



70. ábra: Kerékpáros turizmus népszerűsítése a megyei turisztikai katalógusban⁸⁵

Saját online marketing

Bács-Kiskun vármegyei, térségi, városi turisztikai honlapjai jelenleg az alábbiakat kínálják a kerékpáros turizmus terén:

- A 2023 elején megújult **vármegyei honlap turisztikai oldalának** keresője 2023 április közepén elsősorban a „Fedezd fel” kategóriában tartalmaz kerékpárútvonal-ajánlókat, 4 db felső-bácskai kerékpártúrára kiterjedően, részletes szöveges

⁸² Látnivalók Bács-Kiskunban – térkép

http://adattar.bacskiskun.hu/turisztika/bacskiskun_terkep_vegleges.pdf

⁸³ Látnivalók Bács-Kiskunban – térképes szóróanyag

http://adattar.bacskiskun.hu/turisztika/bacskiskunterkep_ksz.pdf

⁸⁴ Érték, Élmény, Egészség – Kincsek nyomában Bács-Kiskunban.

<http://online.anyflip.com/wokb/fucl/mobile/index.html>

⁸⁵ Érték, Élmény, Egészség – Kincsek nyomában Bács-Kiskunban.

<http://online.anyflip.com/wokb/fucl/mobile/index.html>

útvonalleírással.⁸⁶ A szolgáltatások (attrakciók, szálláshelyek, gasztronómia) keresőiben jelenleg nincs lehetőség kerékpárosbarát szolgáltatókra szűrni. A honlap funkcionalitása a közeljövőben bővül (lásd a fenti alfejezetben).

- A **bajai TDM szervezet honlapja** túralehetőségeket (rövid leírásokkal) és kerékpárkölsönzési lehetőségeket mutat be.⁸⁷

FELSŐ-BÁCSKA-HOMOKHÁT NATÚRPARK

BACKA BUNKER TOUR ALONG THE EUROVELO13 IRON CURTION TRAIL CYCLE ROUTE

Short discription:

Under the two-day round tour we can get to know the military heritage of the Southern Protection System at the Bács-Kiskun county section. The route is driving through Bácsalmás-Kunbaja-Csikéria-Tompa, than Tompa-Kelebia-Kisszállás-Mélykút-Bácsalmás. Tourguiding at each interpretation centre may be asked from the organizer Tourist Office Bácsalmás.


DISTANCE :	100 KM
DURATION :	2 DAYS/1 NIGHT
DIFFICULTY :	EASY
RECOMMENDED FOR :	STUDENT, ADULT
PROPOSED PERIOD :	THROUGHOUT THE YEAR
PRIORITY PERIOD :	JUNE - AUGUST

Program organizer: Felső-Bácskai és Homokháti Értékmegőrző Natúrpark Egyesület

Name: Mrs. Némethné Légrády Kinga

Phone: +36 (30) 7434962

E-mail: turizmus@bacsalmas.hu



Specification:


	1. day		2. day
Route:	Bácsalmás-Kunbaja-Csikéria-Tompa	Route:	Tompa-Kelebia-Kisszállás-Mélykút-Bácsalmás
Distance:	50 km	Distance:	50 km
Programs:	<ul style="list-style-type: none"> o Lake Sós Nature Trail of Bácsalmás (Bácsalmási Sós-tó tanösvény) o Naturepark House of Bácsalmás (Naturpark Ház - Bácsalmás) o bunker tour at enhanced fuel - and observation posts of the Southern Protection System at Bácsalmás o School chapel of Vöröserdő (Vöröserdei iskola épülete) o Redl Castle and St. Anne's Church (Redl-kastély és Szent Anna-templom) 	Programs:	<ul style="list-style-type: none"> o Naturepark House of Kelebia o Bunker tour at enhanced fuel - and observation posts of the Southern Protection System at Kelebia o School chapel of Kisszállás o Memorial House of Szvetnik Joachim o Amateur private observatory of Carl Sagan
Quarters:	Hunters guest house of Sáskalapos in Tompa (Sáskalaposi vadászház - Tompa)	Quarters:	

71. ábra: Kerékpártúra-ajánlat a Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark honlapján


⁸⁶ Turizmus. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata, <https://www.bacskiskun.hu/lap/turisztika>

⁸⁷ Kerékpározás. Csodalatos Baja, <https://www.csodalatosbaja.hu/index.php/szabadido/kerekpározas>

- A **Kalocsa térségi turisztikai honlap** (mely Hajósra és Dunapatajra is kiterjed) nem tartalmaz kimondott kerékpáros információkat, csak néhány szálláshely leírása utal kerékpárosbarát szolgáltatásokra.⁸⁸
- A **Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark honlapja** 5 db kerékpártúra-ajánlatot tartalmaz az EuroVelo 13 útvonalhoz kapcsolódóan, részletes útvonalleírással, magyar és angol nyelven (ezek találhatóak meg a vármegyei honlapon is).⁸⁹
- A **Bácsalmási Turisztikai Információs Központ honlapja** 5 db kerékpártúra-ajánlatot tartalmaz részletes, pdf-ben is letölthető útvonalleírással, térképvázlattal és kmz formátumban letölthető nyomvonallal, az érintett látnivalók leírására mutató linkekkel.⁹⁰




Bácsalmási Turisztikai Információs Központ



Rólunk Programok Eseménynaptár Látogatóhelyek Kerékpártúrák Osztálykirándulások Hírek

KERÉKPÁRTÚRÁK

Bácsalmás-Mátételke-Felsőszentiván-Bácsbokod kincsei

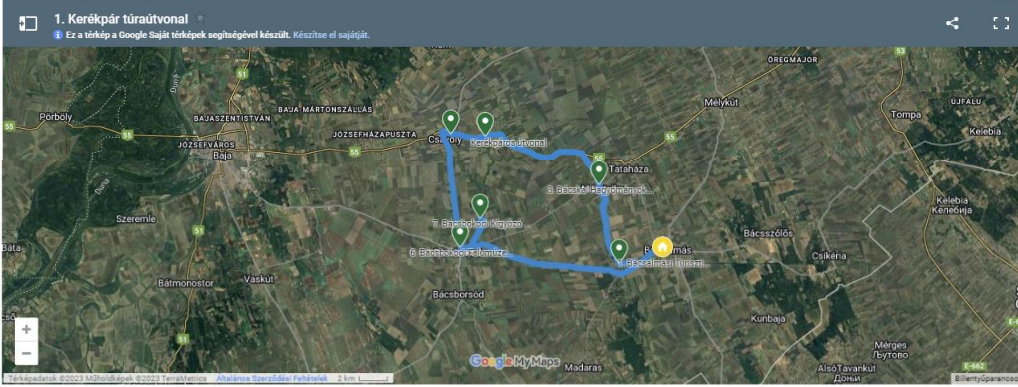


Táv: 48 km
 Időtartam: 3-4 óra
 Nehézség: könnyű
 Kinek ajánlott: diák, felnőtt
 Javasolt időszak: egész évben, kiemelt időszak: június-augusztus


LÁTNIVALÓK

- Mátételki-Kigyós víztározó
- Bácskai Hagyományok Alkotó- és Kiállítóháza
- Felsőszentiváni Szélmalom
- Bácsbokodi Falumúzeum
- Bácsbokodi Kigyózó tanösvény


ÚTVONAL



Kerékpárútvonal leírása részletesen (PDF)



Kerékpárútvonal térkép letöltése (KMZ)



72. ábra: Kerékpártúra-ajánlat a Bácsalmási Turisztikai Információs Központ honlapján

⁸⁸ Élmények Kalocsán és környékén, <https://www.turizmuskalocsa.hu/>

⁸⁹ Kerékpártúrák. Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark, <http://www.bacsokainap.hu/index.php/kerekpaturak>

⁹⁰ Kerékpártúrák. Bácsalmási Turisztikai Információs Központ, <https://bacsalmasikirandulas.hu/kerekpaturak>

3.2.4.10 Vármegyei közbringarendszer

A vármegyében működő közbringarendszer nincsen. Kerékpárkölcsönzés több helyen elérhető

A vármegyében jelenleg működő közbringarendszer (kerékpármegosztó rendszer vagy kerékpáros közösségi közlekedési rendszer, KKKR) nincsen.

Kecskeméten jelenleg a Tourinform irodában⁹¹ és néhány kerékpáros üzletben lehet kerékpárt kölcsönözni. Baján szintén a Tourinformnál, valamint egyes szálláshelyeken van rá lehetőség;⁹² az önkormányzat a *Baja-Sombor Tourism4All* projekt keretében 5 db speciális, fogyatékkal élők által használható kerékpárt szerzett be.⁹³

Más településeken is elérhető főként turisztikai jellegű kerékpárkölcsönzés helyi Tourinform irodákban, látogatóközpontokban, magánszolgáltatóknál vagy a szálláshelyeken. A Kiskunsági Nemzeti Park is rendelkezik hagyományos és elektromos kerékpárokkal, ezek azonban a szakvezetések ill. erdei iskolák céljait szolgálják.^{94 95}

A 2017-ben készült „Két folyó közt két keréken” kerékpáros turisztikai tanulmány 9 kerékpárkölcsönzést nyújtó szolgáltatót sorol fel, melyek összesen 14 településen nyújtanak szolgáltatást.⁹⁶ Ezek közül a Vadkert Bike 6 települést lefedő hálózata (mely vélhetően megegyezik a 2014-ben indult, egyirányú bérlést is lehetővé tevő „Kiskunsági kerékpárkölcsönző hálózattal”^{97 98}) 2023-ban már nem üzemel.

3.2.4.11 Szervezeti-működési háttér

A Bács-Kiskun vármegyében létrehozott és a jövőben kialakítandó kerékpárutak létesítésével kapcsolatos lebonyolításban, üzemeltetésében és fenntartásában elsősorban számos szervezet vesz részt, melyek tevékenységét az alábbiakban mutatjuk be.

⁹¹ Kerékpárkölcsönzés, Tourinform Kecskemét

<https://tourinformkecskememet.hu/szolgáltatások/kerepar-kolcsonzes/>

⁹² Kerékpározás, Tourinform Baja

<https://www.csodalatosbaja.hu/index.php/szabadido/kereparozas>

⁹³ Akadálymentes látogatóközpont nyílt Baján. Baja Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2022,

https://baja.hu/images/2022/banner/Baja_Varos_IPA_PR_cikk_BacskaiNaplo_190x295mm.pdf

⁹⁴ Turisztikai szolgáltatások és díjak. Kiskunsági Nemzeti Park,

<https://www.knp.hu/hu/turisztikai-szolgáltatások-es-díjak>

⁹⁵ Elektromos kerékpárokkal bővül a túrakínálatunk. Kiskunsági Nemzeti Park, 2020.10.12. <https://www.knp.hu/hu/hirek/elektromos-kereparokkal-bovul-a-turakinalatunk-178>

⁹⁶ Két folyó közt két keréken – a Duna-Tisza köze turisztikai desztináció aktív turisztikai fejlesztése. Bács-Kiskun megyei Turizmusfejlesztési és Marketing NKft., 2017. május

⁹⁷ Nyílik a halasi kerékpárkölcsönző pont. DélalföldInfo, 2014. 05.30.

<https://delalfoldinfo.hu/nyilik-a-halasi-kereparkolcsonzo-pont/>

⁹⁸ Kiskunsági kerékpár-kölcsönző hálózat. Bérbe.hu,

<https://berbe.hu/kkkh/kerepar-kolcsonzes/>

Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata

A Bács-Kiskun **Megyei Önkormányzat feladatai 2012-től jelentősen megváltoztak.** A korábbi, főként Intézmény fenntartói szerepkör után, a közigazgatás megyei szintjének átszervezését követően a megyék a 2014-2020-as programozási időszakra vonatkozóan **területfejlesztési feladatokat kaptak.**

A 272/2014 (XI. 5.) Korm. rendelet a területi operatív programok esetében külön megjelölt feladatokkal is felruházta a megyei önkormányzatokat. Konkrétan a rendelet 19.§ f.) pontja alapján **részt vehet a projektfejlesztésben és a kedvezményezett kérelmére a projektmenedzsment tevékenységek ellátásában.**

A Terület és Településfejlesztési Operatív Program keretei között megvalósuló, a 2014-2020-as EU programozási időszakban megvalósuló megyei kerékpáros útfejlesztések a Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat koordinációjában valósultak meg. Ugyanez igaz a 2021-2027-es időszakra vonatkozóan is.

Települési önkormányzatok

A kerékpárutak üzemeltetését Bács-Kiskun vármegyében az ország más vármegyéihez hasonlóan **alapvetően az építető és a területileg illetékes települési önkormányzatok végzik.**

A településen áthaladó kerékpárforgalmi út üzemeltetési feladatait az Önkormányzat saját hatáskörben látja el a fenntartási időszak végéig. Ezt követően a 355/2017. (XI.29.) Korm. rend. alapján az országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszait átadhatja a Magyar Közút NZrt. üzemeltetésébe (vagy megállapodás alapján közösen teljesítve az üzemeltetési feladatokat), egyéb esetben az a települési önkormányzat feladata.

Az 1988. évi I. törvény 45 § (1) bekezdése kimondja, hogy az önkormányzat útellenőri szolgálatot működtet, a (2) bekezdés írja elő a feladatait. Az útellenőri szolgálat konkrét leírását az 5/2004 GKM rendelet mellékletének 4. fejezete taglalja.⁹⁹ A kerékpárutak esetében minimum negyedévente kötelező a bejárás.

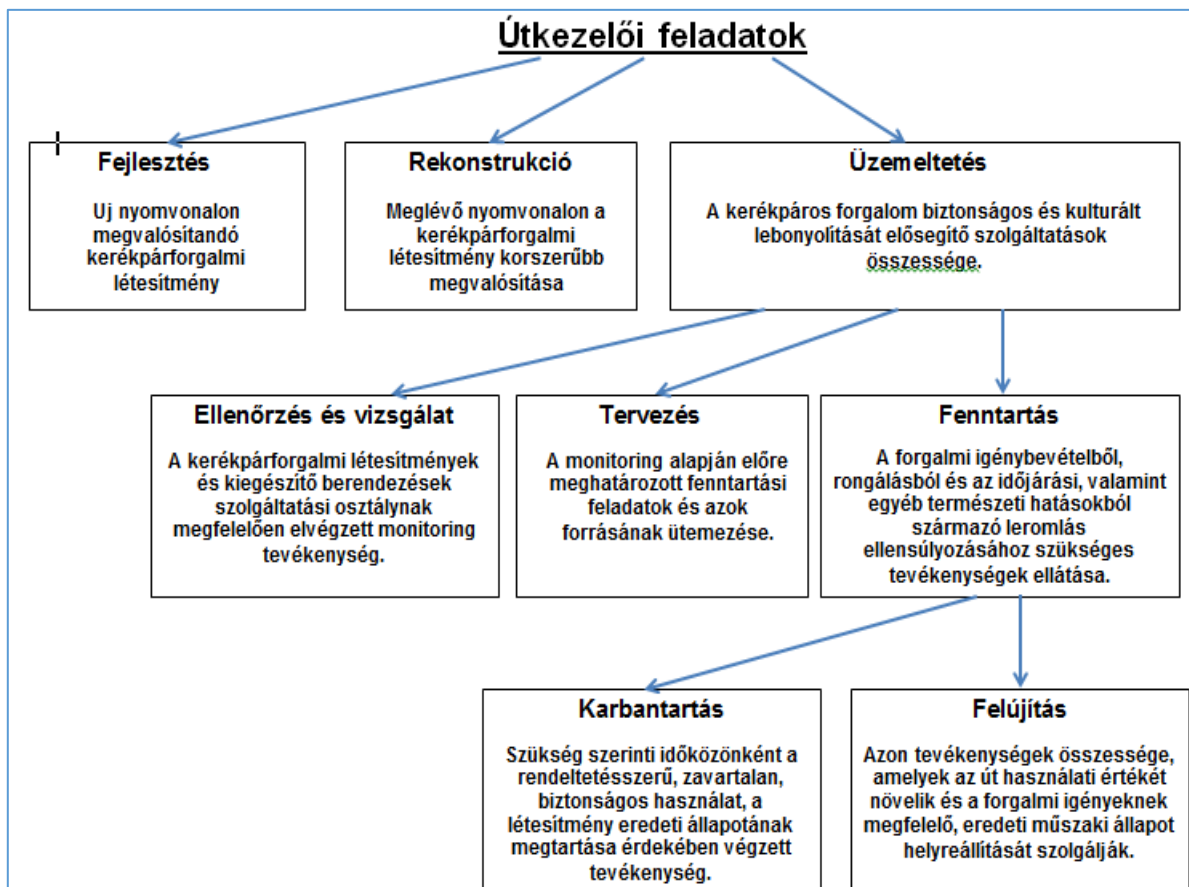
Az illetékes önkormányzat az üzemeltetést és a fenntartást a saját személyi és gépállományával vagy saját tulajdonában lévő cégen keresztül látja el a költséghatékonyságot szem előtt tartva. Saját teljesítés esetében az önkormányzatoknál gyakran közfoglalkoztatásban részt vevő munkavállalók látják el a karbantartási és fenntartási feladatokat. Az önkormányzat

⁹⁹ 5/2004. (I. 28.) GKM rendelet a helyi közutak kezelésének szakmai szabályairól, http://nit.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=83046.114721

Bács-Kiskun Vármegye
Önkormányzata koordinálja és
menedzseli a vármegyei
kerékpáros fejlesztéseket, a
turizmus szervezést és marketinget

A kerékpárutak üzemeltetését
alapvetően az építető és a
területileg illetékes települési
önkormányzatok végzik

eszközállománya általában alkalmas ezen feladatok ellátására, mivel azok a helyi bel- és külterületi utak karbantartására lettek beszerezve.



73. ábra: Kerékpáros létesítmények útkezelői feladatai¹⁰⁰

A kerékpárút és az útpadka karbantartásának eszközigénye:

- a padkák mentén a növényzetet kaszával, motoros fűkaszával tartják karban,
- a rézsűk szükség szerinti megigazításához lapát és gereblye, az úttest karbantartásához az időjárás függvényében az avar, illetve a hó eltakarítására alkalmas célszerszám szükséges, mint pl. traktor, pótkocsi, lomfűvő/szívó.

A fejlesztés 5 éves fenntartási idejére nem kell jelentősebb pótlási, javítási költséggel számolni. Az esetlegesen felmerülő meghibásodások általában garanciális munka, illetve jótállás keretében kerülnek javításra.

Az az 5/2004 GKM rendelet C) függelék szerint a helyi közutakról vezetett nyilvántartás részét képezik a forgalmi, forgalomszámlálási adatok is.

¹⁰⁰ Önkéntes kerékpáros úttörő szolgálat I. – Útmutató a szolgálat kialakításához, működtetéséhez. KETOSZ, http://www.ketosz.hu/sites/default/files/nk%C3%A9ntes%20ker%C3%A9kp%C3%A1ros%20%C3%BAt%C5%91r%20szolg%C3%A1lat%20kialak%C3%ADt%C3%A1sa_0.pdf

Az országos közutak kezelője a Magyar Közút NZRt., amely folyamatosan vesz át egyes lakott területen kívüli kerékpárforgalmi létesítményeket is

Magyar Közút Nonprofit Zrt.

Az országos közutak kezelője a **Magyar Közút Nonprofit Zrt.** A társaság a **Magyar Állammal kötött támogatási szerződés alapján végzi az országos közutak és kerékpárutak üzemeltetését és fenntartását.**

A kerékpárutak átvétele 2018-ban kezdődött meg a 355/2017. (XI. 29.) Korm. rendelet (az országos kerékpárút-törzshálózat egyes elemeinek és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszai kezelőjének kijelöléséről) értelmében. **Ekkor alakult meg a társaságon belül egy kerékpárút üzemeltetési csoport** a budapesti központban, akik a felújításokat, forráselosztásokat, és a teljes kerékpáros hálózat feladatait koordinálják. 2023.02.10-i adatszolgáltatás szerint **Bács-Kiskun vármegyében 166,2 km kerékpárút üzemeltetését látja el.**

A kerékpárutak helyi közútként kerülnek forgalomba és tulajdonosuk az Önkormányzat, majd a kötelező 5 éves fenntartási időszak lejáratát követően a birtokbaadási szerződéssel (a kormányrendelet melléklete szerint) adja át üzemeltetésre és fenntartásra a Közútnak. A birtokbaadási szerződés nem jelent tulajdonátruházást és kizárólagosságot, így amennyiben az Önkormányzat számára lehetőség van, úgy felújítással kapcsolatos beruházást elvégezhet a kerékpárutakon.

Az átvett kerékpárutak két jelentősebb halmazra bonthatók.

- Az egyikbe olyan kerékpárutak tartoznak, melyek állapota az üzemeltetési feladatokon túl, már fenntartási/felújítási feladatokat is igényelt. Ezen szakaszok állapotának jelentős mértékű javulását érte el a Magyar Közút és a rendelkezésre álló források mértéke szerint, ezt a tevékenységet a jövőben is folytatni kívánja.
- A másik halmazba tartoznak az újonnan épült kerékpárút szakaszok, melyek garanciális, jótállási időszakban vannak. Ezekben a szakaszokon az üzemeltetési feladatokon túl jelentősebb beavatkozásokra nincs szükség.

Az átadás-átvételt követően valamennyi helyszínen megtörténik az állapotfelmérés és a legsürgősebb beavatkozásokról is gondoskodnak a szakemberek. **Minden év nyarán elvégzésre kerül a teljes megyei kerékpáros hálózat videós állapotfelmérése és minősítése.**

A Magyar Közút feladatai közé tartozik az utak burkolatának ellenőrzése, javítása, a padkák rendezése, a burkolaton kívüli területek tisztítása, a forgalomra veszélyes növényzet eltávolítása, a vízelvezető rendszerek karbantartása, az utak, területek kaszálása, a vegyszeres növényvédelem, az útellenőrzés, a forgalomtechnikai jelzések kihelyezése, az útburkolatjel festés, illetve télen a hóeltakarítás, síkosság-mentesítés.¹⁰¹

¹⁰¹ Kerékpárút üzemeltetés, Magyar Közút Nonprofit Zrt.

<https://internet.kozut.hu/ceginformacio/kereparut-uzemeltetes/>

Turisztikai szempontból fontos szereplők Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata, a tourinform irodák, valamint a TDM szervezetek

Turisztikai szervezeti háttér

A turizmusszervezéssel, a turizmusfejlesztés stratégia tervezésével, valamint a térségmarketinggel kapcsolatos feladatokat Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata látja el.

A turisztikai desztináció-menedzsment (TDM) szervezetek célja látogatókat vonzani az adott turisztikai célpontra (desztinációra), és számukra kedvező utazási élményt nyújtani. Bács-Kiskun vármegyében a Bajai Turisztikai Nonprofit Kft. működik regisztrált TDM szervezatként¹⁰² (a Kalocsa és Térsége Turisztikai Nonprofit Kft. – Kalocsa, Hajós, Dunapataj – 2023 elején megszűnt).

A Tourinform irodák feladata a turisták ingyenes és szakszerű személyes tájékoztatása, szórólapok és tájékoztató anyagok biztosítása, emellett esetenként kávézó, ajándéktárgy-értékesítés vagy kerékpárkölcsonzés is elérhető. Bács-Kiskun vármegyében Baja, Kecskemét, Kiskőrös, Kiskunmajsa, Kiskunfélegyháza településen működnek Tourinform irodák.¹⁰³

Civil szervezetek

A vármegyében több jól működő, nagy létszámú kerékpáros szervezet működik, jórészt lefedve a nagyobb városokat

Bács-Kiskun vármegyében a tudatos és környezetbarát kerékpáros közlekedés népszerűsítését számos helyi szervezet segíti, melyek események és túrák rendezésén túl kerékpáros szakmai munkával is segítik a hivatalokat és önkormányzatokat. Kiemelkedő kerékpáros szervezetek működnek Kecskeméten, Kiskunhalason, de jelentős kerékpáros élet van Kalocsán, Baján, Tiszakécskén, valamint Kiskőrösön, például az alábbi szervezetek keretében:

- Magyar Kerékpárosklub Kecskeméti Szervezete -Kecskemét¹⁰⁴
- Első sor - Kecskemét¹⁰⁵
- Drótszamar Huszárezred, Baja
- Halasi Bringabarát Klub - Kiskunhalas¹⁰⁶
- Trizoli JótiFuti Egyesület – Kiskőrös^{107 108}
- Pedál-On, Kalocsa

További releváns érdekeltek

Kerékpározás szempontjából jelentős a vízügy, a rendőrség, a TDM szervezetek és Tourinform irodák, a nemzeti parkok és a civil szervezetek szerepe is

Az árvízvédelmi töltések az illetékes vízügyi igazgatóságok: a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság (KDVVIZIG), az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság (ADUVIZIG), az Alsó-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság (ATIVIZIG),

¹⁰² Regisztrált TDM szervezetek listája, <https://tdmszovetseg.eu/tdm-szervezetek/>

¹⁰³ Bemutatkoznak a Tourinform irodák. Turizmus Online, <https://csodasmagyarorszag.hu/tourinform>

¹⁰⁴ <https://www.facebook.com/kecskemeti.kerekparosok>

¹⁰⁵ <https://www.elsosor.com/>

¹⁰⁶ <https://www.halasibringabaratok.hu/>

¹⁰⁷ <http://trizolijotifuti.hu/>

¹⁰⁸ Két folyó közt két keréken – a Duna-Tisza köze turisztikai desztináció aktív turisztikai fejlesztése. Bács-Kiskun megyei Turizmusfejlesztési és Marketing NKft., 2017. május

a Közép-Tisza-vidéki Vízügyi Igazgatóság (KÖTIVIZIG) kezelésében vannak, így a töltéskoronák burkolattal való ellátása, kerékpározásra való alkalmassá tétele révén a vízügy jelentős szereplő.

Meg kell említeni a Rendőrség szakhatósági tevékenységét is, melynek keretében a kerékpárosokat érintő infrastrukturális fejlesztések és forgalomtechnikai rekonstrukciók (kerékpárutak, csomópontok) engedélyezési és kivitelezési eljárása során rendőrségi állásfoglalásokkal, véleményekkel igyekeznek hozzájárulni a kerékpárosok közlekedési körülményeinek biztonságosabbá tételéhez. (Balesetmegelőzési tevékenységükről bővebben lásd 3.2.4.12. fejezet).

A térség fejlesztésében a Közép-Duna Menti Fejlesztési Tanács¹⁰⁹ is jelentős szerepet játszik. A Közép-Duna Menti Kiemelt Térségről, valamint a fejlesztésért felelős Tanácsról bővebb információ „A Közép-Duna Menti Kiemelt Térség területfejlesztési koncepciója” című fejezetben található.

Használat és elégedettség monitorozása

A Magyar Közút NZRt. állandó mérőhálózatot alakított ki a kerékpáros forgalom mérésére, ennek nagy része azonban azóta üzemképtelenné vált

A kerékpárforgalom egyre erőteljesebb térnyerésével elengedhetetlenné vált annak mérése, hogy egy adott kerékpárúton, vagy annak egy szakaszán, adott településen vagy turisztikai körzetben mekkora kerékpáros forgalommal kell számolni. Fontos mérni, hogy ez a forgalom milyen időtávban bonyolódik le. Ezeket az adatokat sok szempontból és számos területen alkalmazni lehet. (A felmérések, számlálások eredményeit lásd a 3.2.4.13. fejezetben.)

A Magyar Kerékpárosklub az Aktív Magyarország támogatásával már három alkalommal (2018-ban, 2020-ban és 2022-ben) végzett nagy mintás reprezentatív közvélemény-kutatást, mely regionális szinten is fontos eredményekkel szolgál.

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. forgalomszámláló berendezéseket telepített, melyek ultrahang-technológiát alkalmazva számlálják a mérési keresztmetszeten áthaladó forgalmat a nap 24 órájában, egész évben. **Bács-Kiskun vármegyében 6 mérőállomást telepítettek Kecskemét (2 db), Nyárlőrinc, Kiskunhalas, Mélykút és Baja területén, ezek közül azonban csak egy, a bajai működképes 2023 márciusában.**¹¹⁰

A vármegye több pontját érintik a rendszeres országos kézi forgalomszámlálások, melyek 2018-ban országsszerte 95 helyszínre terjedtek ki. A számlálást azóta évente megismétlik, Bács Kiskun vármegyében 6 helyszínen.¹¹¹

¹⁰⁹ <https://kdmfu.hu/>

¹¹⁰ VeloClass, Magyar Közút <https://veloclass.kozut.hu/hu/map>

¹¹¹ Az idei évtől országsszerte mérik a kerékpárral közlekedők számát. Magyar Közút NZRt, <https://internet.kozut.hu/hirek/az-idei-evtol-orszagszerte-merik-a-kerepparral-kozlekedok-szamat-a-legtobb-bekes-megyeben-kozlekednek-kerepparral/>

Használói elégedettségi felmérés eseti jelleggel sem történt.



74. ábra: A Magyar Közút állandó mérőhelye Kecskemét külterületén

3.2.4.12 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Bács-Kiskun vármegyében számos program és szervezet szolgálja az itt élők fenntartható és biztonságos közlekedés iránti elkötelezettségének fejlesztését.

A rendőrség közlekedésbiztonságot segítő tevékenysége

A rendőrség baleset-megelőző tevékenysége 2021-ben és az elmúlt években is minden korosztályra kiterjedt. A megyei rendőrfőkapitányság 2021-re vonatkozó beszámolójában részletesen számot ad a megyében zajló balesetmegelőzési tevékenységekről. Annak ellenére, hogy 2021-ben a járványhelyzet komoly korlátozást jelentett, a rendőrség számos balesetmegelőzési és szemléletformálási programot, akciót hajtott végre:

A rendőrség baleset-megelőző tevékenysége minden korosztályra kiterjed

- A „Közlekedik a család” közlekedésbiztonsági vetélkedő megyei fordulójára Kecskeméten került sor 32 család részvételével.
- Az ORFK – Országos Baleset-Megelőzési Bizottság kiírása alapján „Így közlekedtek ti” rajzpályázatot írtak ki, melynek témája a biztonságos, szabályos közlekedés volt.
- A „NO CRASH CHALLENGE” keretén belül általános iskolások és középiskolások részére 9 héten át tartó online vetélkedőre került sor.
- A CRASH-ÜTKÖZÉS keretén belül középiskolások részére hat alkalommal került megrendezésre a Kecskeméti Katona József Színházzal együttműködve baleset- és bűnmegelőzési témájú előadás.
- A KRESZ-SZAFARI a Kecskeméti vadaskertben valósult meg, ahol a közlekedésbiztonsági témájú vetélkedőn több mint 200 gyerek vett részt.

- A „Látni és látszani” kampány keretében a Kecskeméti Budai úti OMV benzinkúton láthatóságot elősegítő, valamint prevenció eszközöket osztottak ki térítésmentesen.
- December 6-án a megyei baleset-megelőzési bizottság Mikulása egy közlekedésbiztonsági akció keretében a szabályosan közlekedők részére csokitélapókat osztott ki.
- Kecskeméten 15 autóbuszváróban kapott a rendőrség olyan hirdetőfelületet, melyekre az aktuális közlekedésbiztonsággal kapcsolatos plakátok kerülnek kihelyezésre.

A fenti akciók mellett a füredi Autósiskolával közösen üzemeltetett Facebook oldalon rendszeresen jelentetnek meg közlekedésbiztonsággal kapcsolatos információkat, játékokat, aktualitásokat, valamint az „Iskola rendőre” program keretében több mint 100 rendőr segíti a programhoz csatlakozott intézményekben a programmal összefüggő feladatok lebonyolítását.

Civil kezdeményezések

A Magyar Kerékpárosklub Kecskeméti Területi Szervezete fontosnak tartja, hogy átörökítse kerékpár szeretetét. Feltett szándéka, hogy ne csupán népszerűsítse ezt a környezetbarát közlekedési módozatot, de egyben tudatosságra, biztonságos használatra is sarkalljon:

- Országos szervezésű akció keretében Bringás reggeliket/uzsonnákat rendeznek, vagyis megvendégelik azokat, akik munkába, vagy iskolába járáshoz a bringát választották.
- Oktatási intézményekben tematikus kerékpáros napokon vesznek részt, ahol igyekeznek a kerékpárt, mint közlekedési eszközt népszerűsíteni, közlekedésbiztonsági ismereteket átadni.
- Ott vannak több fesztiváljellegű eseményen is (többek között Kecskemét városának évi rendszerességű autómentes napján), az ilyen alkalmakat mindig felhasználva arra is, hogy elmondják, a fenntartható fejlődéshez, a Földünk megmaradásához hogyan járulhat hozzá, ha autó helyett a kerékpárt választjuk.
- Kerékpártúrákat szerveznek, népszerűsítik a SZÉP kihívást.
- Szemléletformáló tevékenységet végeznek a rendezvényeken, túrákon és online felületeken.

A vármegye jelentős szervezete a Halasi Bringabarát Klub, amely elsősorban csoportos kerékpártúrák, figyelemfelhívó kerékpáros akciókban jeleskedik.

- Szándékuk szerint igyekeznek pozitív hatással lenni a városuk, Kiskunhalas kerékpáros életére. Minden évben rendszeresen részt vesznek az Európai Bizottság által e célból meghirdetett legnagyobb kampány, az Európai Mobilitási Hét szervezésében, a helyi rendezvények lebonyolításában.
- Figyelemmel kísérik a térség kerékpáros fejlesztéseit, véleményt mondanak, kezdeményeznek, figyelemfelhívó akciókat szerveznek. A szervezet tagja a Kerékpáros Magyarország Szövetségnek.

A kerékpáros civil szervezetek túrák, bringásreggelik szervezésével, illetve tematikus napokon, fesztiválokon népszerűsítik a kerékpározást

- A legjelentősebb kerékpáros akciónk a Kiskunhalas-Szabadka kerékpáros túra, amelyet a Halasmédia NKft-vel közös rendezvényként valósítanak meg, többek között a közlekedésért felelős minisztérium által gondozott „Kerékpárral 7 határon át” pályázat támogatásával.¹¹² Fontos céljuk továbbá az ifjúsági kerékpározás ösztönzése.
- Kerékpártúrákat szerveznek a város környezetében, illetve távolabbi célpontokra.

A Bringázz Baja! egyesület tevékenységi körébe a következők tartoznak:

- Évente kétszer a Critical Mass keretein belül hívja fel a figyelmet a kerékpáros közlekedésre és a szükséges kerékpárosbarát fejlesztések szükségességére.
- Szemléletformáló tevékenységeket, versenyeket szervez oktatási intézményekben gyermekek számára.
- Városi kerékpáros túrákat, rendezvényeket, versenyeket szervez.
- Az autómentes naphoz csatlakozva rendszeresen megszervezi a Bringások éjszakája nevű rendezvényt.

Események, rendezvények

A térségben számos rendezvényt szerveznek önállóan vagy más események keretében. Ezek a dinamikusan bővülő rendezvényeken jellemzően nagy létszámúban vesznek részt az érdeklődők.

Túrák

- Kiskunsági Nemzeti Park évszakhoz illő látnivalói, szakemberek által vezetett ismertető
- Tekerj a zöldbe – Vezetett családi kerékpártúrák (pl.: Kalocsa és a hajósi pincefalu között, a Kiskunságon)¹¹³
- Kecskemét környéki csillagtúrák (Pálfája erdő, Kutyakaparó csárda, Árpád-kori emlékek stb.)
- Kiskunhalas-Szabadka barátság kerékpártúra
- Vad Kunság gravel túra¹¹⁴
- Egészséges Bács-Kiskunért

¹¹² Kerékpárral 7 határon át. Magyarország Kormánya – Közlekedéspolitikáért Felelős Államtitkárság, <http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztesi-miniszterium/infrastrukturaert-felelos-allamtitkarsag/hirek/kerekparral-7-hataron-at>

¹¹³ <https://bringazas.hu/hirek/itthon/19db-vezetett-csaladi-kerekpatura-juniusban-tekerj-a-zoldbe/>

¹¹⁴ <https://bikemag.hu/magazin/vii-vad-kunsag-gravel-tura/>



75. ábra: A Kiskunhalas - Szabadka Barátság túra résztvevői Szabadkára érkeznek¹¹⁵

Versenyek

- „SZÉP kihívás” 200 km-es körverseny Kecskemét térségében
- „Nyakvágó Maraton” terepverseny homokon
- „Első sor” Egyesület versenyei cross, országúti, stb. futamok

Események

- „Bringa barátság” Kiskőrös - baráti látogatás, közösség építés

3.2.4.13 Kerékpáros forgalom

A közlekedési igények terén vizsgáltuk a hivatásforgalmi igényeket, valamint a forgalmi helyzetet az elérhető adatok alapján. Ennek során kiemelten kezeltük a kerékpáros forgalom mértékét és arányát, valamint a vasúti kerékpárszállítást is.

Bács-Kiskun vármegye – mint általában az alföldi tájak – településein belül, valamint szomszédos települések között a közlekedési célú kerékpározás részaránya jelentős. ¹¹⁶ Az alábbiakban az országban és azon belül a vármegyében jellemző kerékpározás mértékére vonatkozóan a különféle rendelkezésre álló adatokat gyűjtjük össze és elemezzük.

¹¹⁵ Magyar Kerékpárosklub Kecskeméti Területi Szervezete / Halasi Bringabarát Klub

¹¹⁶ Bács-Kiskun megye területrendezési terve. Módosítás – előkészítő munkarészek (tervezői javaslat, megrendelői egyeztetésre). DRO Szakértői Munkacsoport, 2018. július



76. ábra: A kerékpárral való közlekedés a mindennapok része

A jelenleg is mérhető igények mellett a kedvezőtlen körülmények számos potenciális használót elriaszthatnak a kerékpározástól

A jelenleg is mérhető igények mellett a **kedvezőtlen körülmények számos potenciális használót elriaszthatnak a kerékpározástól, ezért jelenleg nem megjelenő (látens) igényekkel is számolni kell.** Ezekre közvetetten az ingázási adatokból lehet következtetni, de pontosabb felmérésükhöz átfogó felmérés, piackutatás szükséges.

KSH Népszámlálás

A 2011. évi népszámlálás ingázási adatai szerint „Magyarországon 2011-ben minden harmadik foglalkoztatott a lakóhelyétől eltérő településen dolgozott, naponta ingázott. [...] A jelentős létszámot foglalkoztató gazdasági szervezetek döntően az ország nagyobb városaiban összpontosulnak, ennek megfelelően a munkaerőmozgás fő iránya is a községekből a városokba mutat.”

Kiemelkedő ingázási célpont Kecskemét, de a többi nagyobb város, járási székhely is vonzza a bejárókat

A főváros mellett **jelentős a megyeszékhelyek szerepe; Kecskemét akkor 14 267 ingázót fogadott** (ez a helyben foglalkoztatottak 25,1%-a), ami a Mercedes gyár megépülésével azóta tovább növekedett. A vonzáskörzetbe tartozó települések és a vonzásközpont közötti átlagos távolság 19,3 km volt, ami viszonylag magasnak számít; a bejárók 41%-a ráadásul a vonzáskörzeten kívülről érkezett. **Kecskeméten kívül a bejáró foglalkoztatottak száma meghaladja a 2000 főt Baja, Kiskunhalas és Kiskunfélegyháza esetében.**¹¹⁷

A foglalkoztatottak munkahelyre közlekedésében a kerékpárt választók aránya megyei átlagban 27,3%, ami jóval meghaladja az országos 12,2%-os átlagot. A megyén belül Kecskeméten (15,3%), illetve a Kecskeméti járásban (15,9%) a legalacsonyabb az arányuk, de országos viszonylatban még ez is magasnak számít. A többi járásban jellemzően 25-30% közötti ez az érték, míg a Bácsalmási és a Jánoshalmi járásban a 30%-ot is meghaladja.¹¹⁸ **A kerékpárral történő munkába járás ugyanakkor elsősorban a településeken**

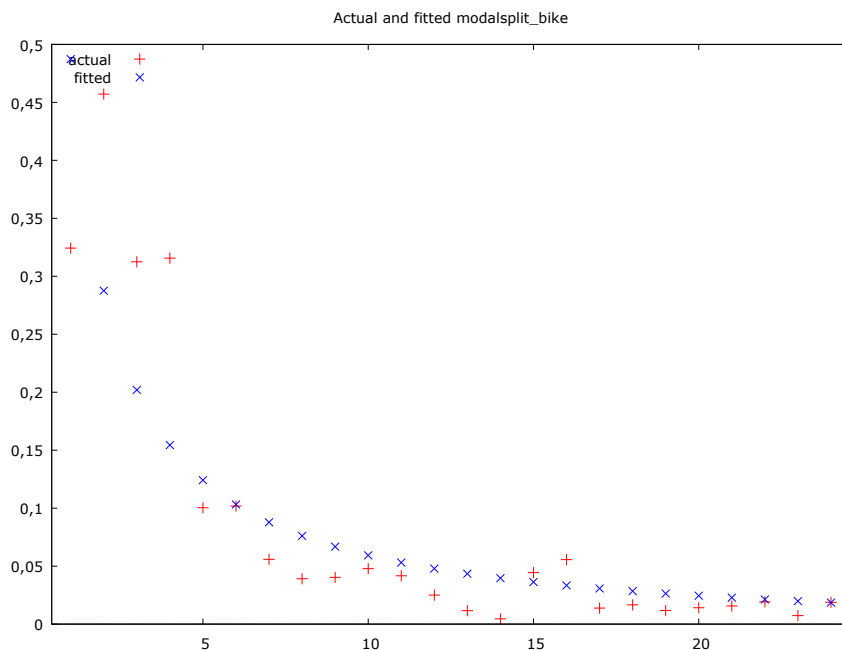
¹¹⁷ Az ingázás kiemelt célpontjai. KSH, 2016. április

¹¹⁸ 3.2.2 A foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint, 2011. KSH Népszámlálás http://www.ksh.hu/nepszamlalas/tablak_ingazas

belül jellemző; a megyén belül más településre ingázók körében aránya egy nagyságrenddel alacsonyabb.

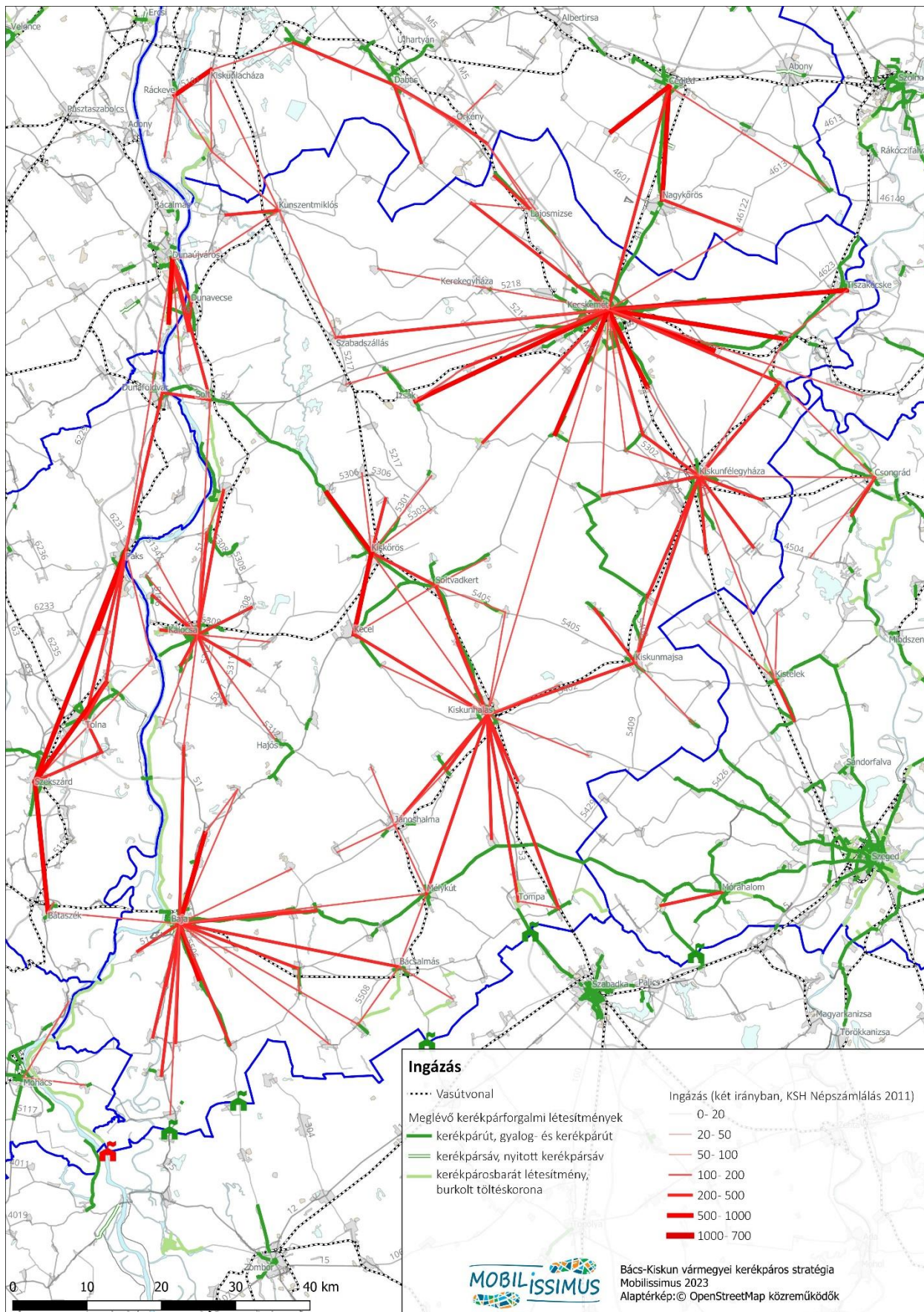
A 2022. évi népszámlálás adatai 2023 őszén lesznek elérhetőek.

Nemzetközi tapasztalatok alapján **közlekedési célú kerékpározást tekintve az 1-5 km közötti távolságtartományban a legnagyobb a kerékpározás szerepe, de 7,5 ill. 10 km-ig még viszonylag jelentősnek mondható,** ezért – bár a csökkenés a távolsággal folyamatos – ezek tekinthetők gyakorlatban bevett határnak. **Az elektromos rásegítéses kerékpárok rohamos terjedése azonban a tapasztalatok szerint mintegy 60%-kal növeli az átlagos utazáshosszt,** így a figyelembe vett távolság akár 15 km-ig kitolódhat.

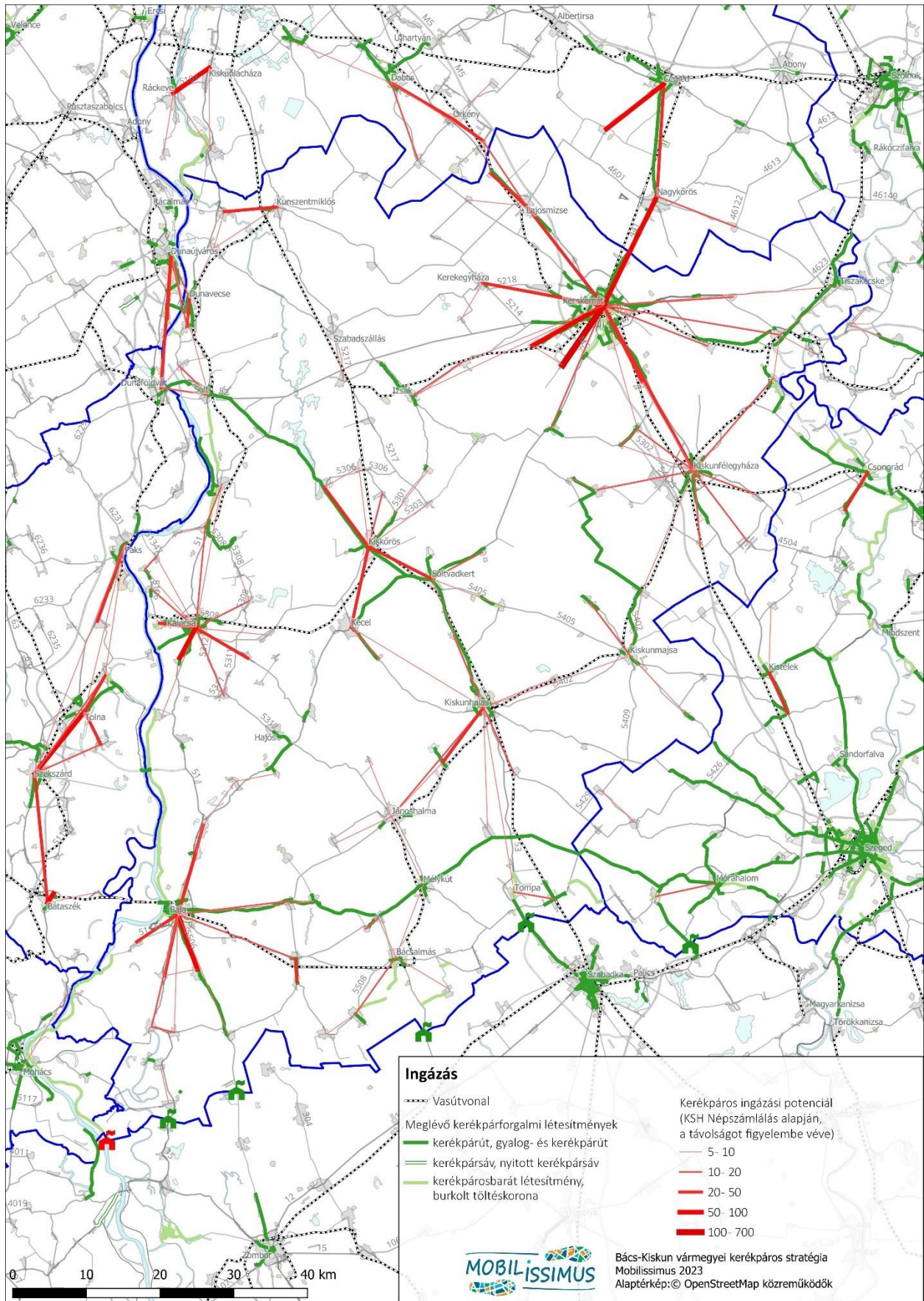


77. ábra: Becsült (kék) és tényleges (piros) értékek összevetése a kerékpározás módválasztási arányára vonatkozóan, távolságkategóriánként Bács-Kiskun vármegyében (az x tengelyen a távolságkategóriák sorszáma látható, ahol 1. az 1-2 km közötti kategória)

A fentiek figyelembevételével megbecsültük a kerékpáros ingázási potenciált, a távolság függvényében.



78. ábra: Ingázás (két irányban, KSH Népszámlálás 2011)

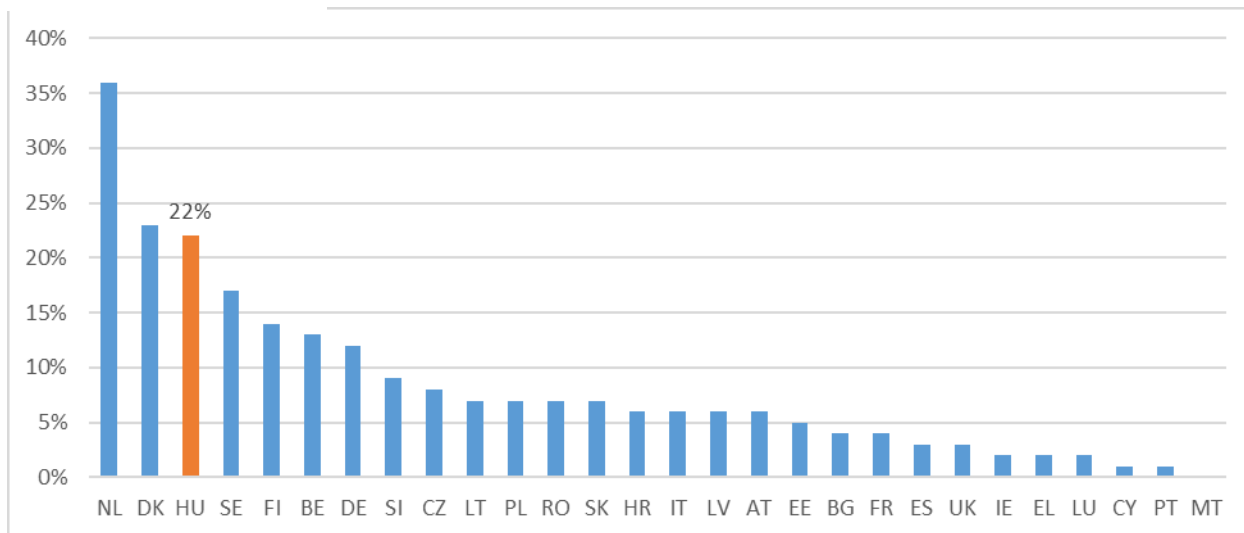


79. ábra: Kerékpáros ingázási potenciál (KSH Népszámlálás alapján, a távolságot figyelembe véve)

Magyarország Európa 3. legkerékpárosabb országa, amelyhez jelentős mértékben hozzájárulnak az alföldi települések

Eurobarometer felmérés a közlekedési módválasztásról

Az Eurobarométer 2014-es felmérése szerint rendszeres kerékpárhasználat tekintetében Magyarország a 3. helyen áll Európában. A magyarországi megkérdezettek 22%-a válaszolta azt, hogy a kerékpár a leggyakrabban használt közlekedési eszköze; csupán Hollandia (36%) és Dánia (23%) előzi meg. Ebben jelentős szerepet játszanak az alföldi települések.



80. ábra: Kerékpár, mint leggyakrabban használt közlekedési eszköz aránya¹¹⁹

Reprezentatív kutatás a hazai kerékpározási szokásokról (2020)

A Magyar Kerékpárosklub az Aktív Magyarország támogatásával készített kutatása az eddigi legátfogóbb képet adja a hazai kerékpározási szokásokról. A kutatást 2018 és 2020 után harmadik alkalommal 2022 július-augusztusában 3000 fős, Magyarország felnőtt lakosságára reprezentatív, online mintavétellel a Medián Közvélemény- és Piackutató Intézet végezte.

Az eredmények szerint országosan a felnőtt lakosság 67%-a szokott valamilyen gyakorisággal kerékpározni. 16%-nak ez az elsődleges közlekedési eszköze, 40% legalább hetente biciklire ül. A kerékpározók leginkább a testmozgás, a rugalmasság, a rövid távon egyszerűbb megoldás és a környezetvédelem miatt választják a kerékpárt közlekedési módként. Míg a közlekedési módok közül az autók foglalják el a legnagyobb teret, a felnőttek 63%-a nem autóval közlekedik a mindennapokban, a felnőtt lakosság 59%-a fenntartható közlekedési módokat (közösségi közlekedés, kerékpár, gyaloglás) választ. A kerékpárhasználat a városokban a leggyakoribb, megelőzve a községeket és a megyei jogú városokat.

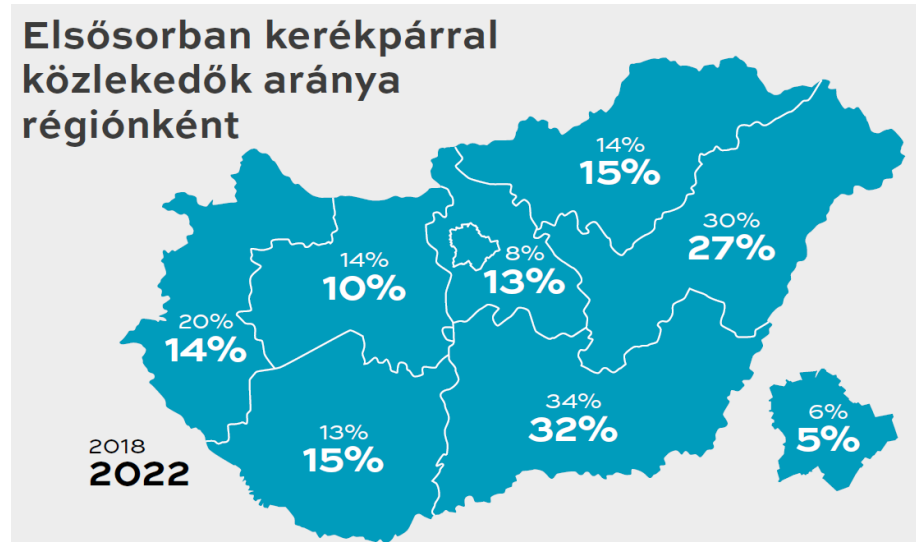
A felmérésből kiderült, hogy a lakosság túlnyomó része támogatja a kerékpárosbarát infrastruktúra-fejlesztést, ami a legfontosabb húzóerő lehet a kerékpárra váltáshoz.

A Bács-Kiskun vármegyét is magába foglaló Dél-Alföldön a legmagasabb az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya (32%), valamint a naponta

A Dél-Alföldön a legmagasabb az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya (32%); a dél-alföldiek 64%-a legalább hetente használt kerékpárt

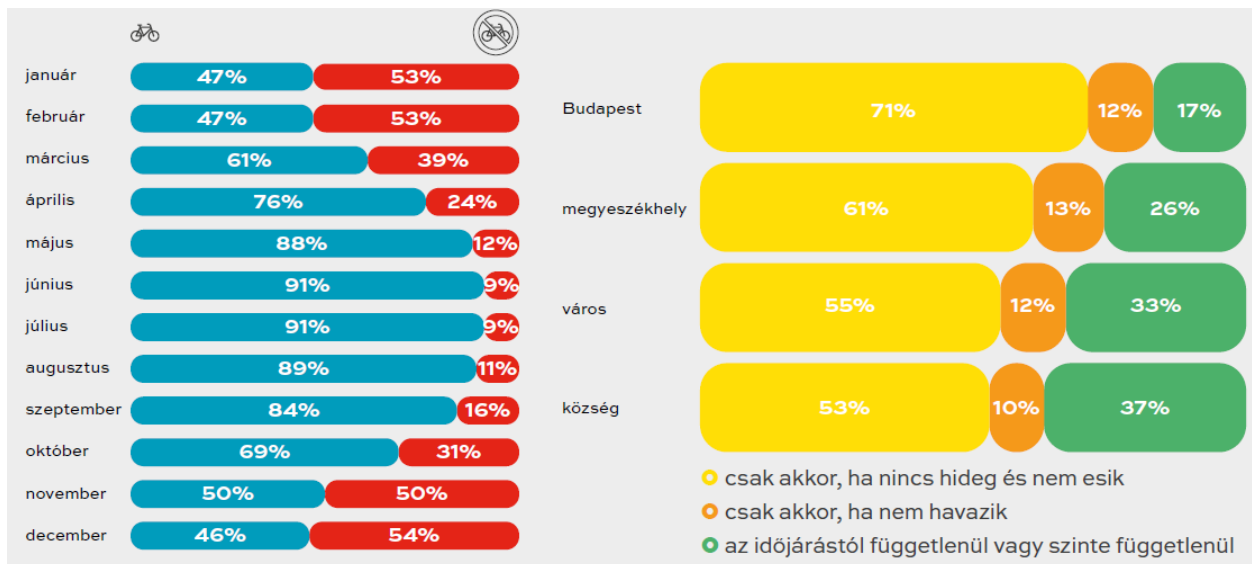
¹¹⁹ Special Eurobarometer 422a: Quality of transport. Felmérés 2014. október, kiadás 2014. december. Európai Bizottság, <http://dx.doi.org/10.2832/783021>

kerékpárt használók száma (33%). **A dél-alföldiek 64%-a legalább hetente használ kerékpárt, és csak 18% soha.** Arra kérdésre, hogy „hogyan közlekedik elsősorban a mindennapokban?” A Dél-Alföldön a megkérdezettek 12%-a gyalog, 32% kerékpárral, 3% robogóval, motorral, 34% autóval, 16% tömegközlekedési eszközzel, 1% más módon választ adta.



81. ábra: Az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya régiónként

A Dél-Alföldön a legmagasabb a kerékpárt és közösségi közlekedést rendszeresen kombináltan használók aránya (13% a kerékpárt használók körében) és az időjárástól függetlenül vagy szinte függetlenül kerékpárt választók aránya (46% a kerékpárt használók körében) is.¹²⁰



82. ábra: A kerékpárhasználat szezonálisága országos szinten (Közlekedési céllal kerékpározók: Mely hónapokban használ legalább hetente kerékpárt?)

¹²⁰ Így bringázik Magyarország – Országos reprezentatív kutatás. Magyar Kerékpárosklub, <https://kereparosklub.hu/kereparoskutatas-2022>

Országos Közúti Adatbank

Az alábbi forgalomszámlálási adatok az Országos Közúti Adatbank 2021. évi jelentéséből származnak, a Magyar Közút adatszolgáltatása alapján.

Az adatok megbízhatósága nem egységes. A kerékpározás szezonális jellege miatt a kerékpárforgalom meghatározása bizonytalan, mert évi egy alkalommal történik csak a közúti forgalomszámlálás, és az is jellemzően olyan keresztmetszetben, ahol a gépjárműforgalom a releváns, és a mérést ehhez igazítva korrekten lehet elvégezni. Amennyiben az út mentén kerékpárút található, a kerékpáros forgalom nem szerepel a közúton mért forgalomban.

A kerékpáros forgalom nagyságát abszolút értékben (jármű/nap), valamint az összes napi forgalomhoz (jármű/nap) viszonyítva is vizsgáltuk. (Az összehasonlítás csak nagyságrendi viszonyszámot jelent, mivel az évszakos eltérés jelentős lehet, és a kerékpáros forgalom számlálására még nem dolgoztak ki külön metódust.)

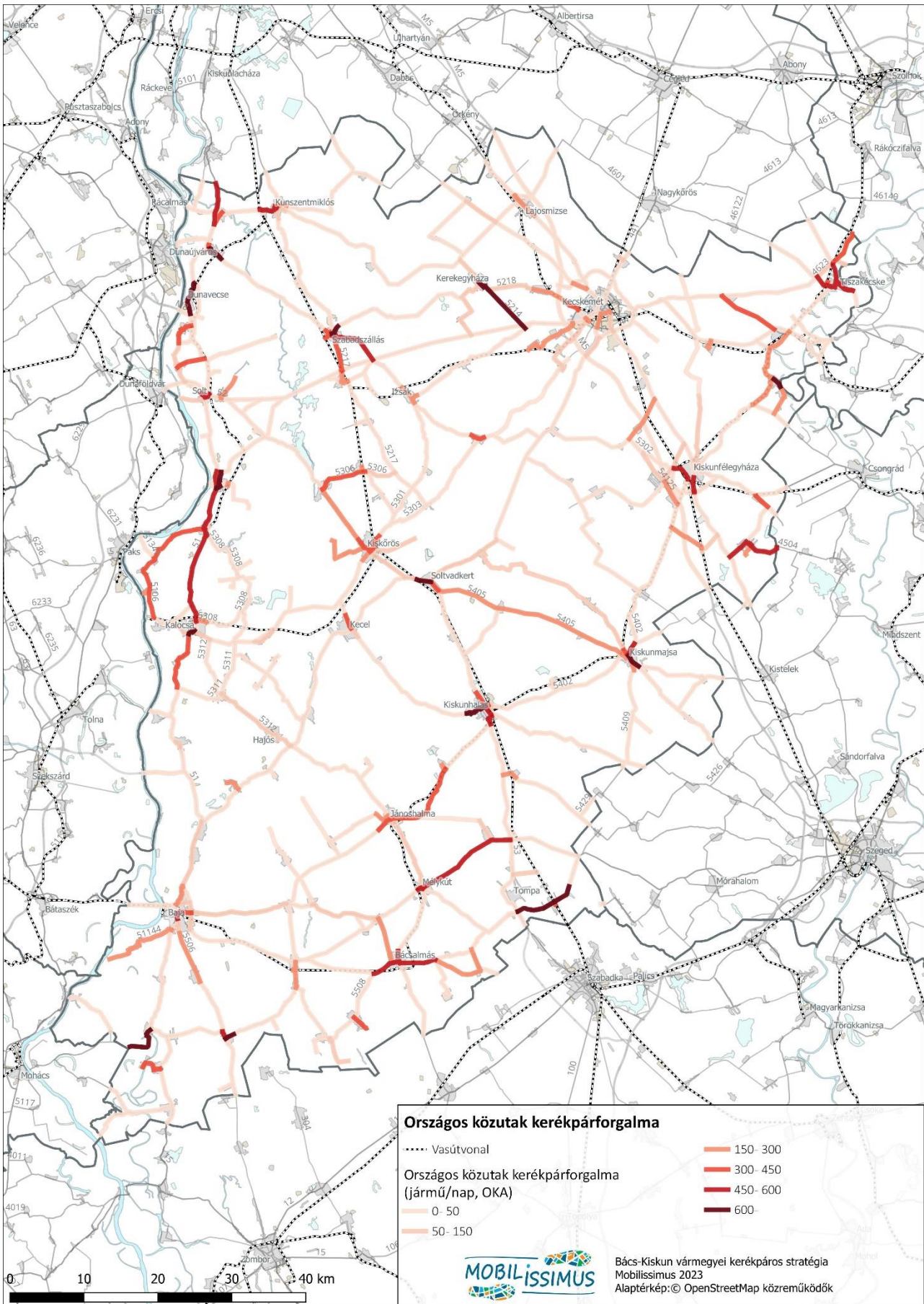
A legnagyobb (4000 E/ nap feletti) forgalmú utak esetében, amihez gyakran magas nehézgépjármű-forgalom is társul, **1% alatti a kerékpáros forgalom részaránya**, ez alól csak **egyes települési átkelési szakaszok jelentenek kivételt.**

10% fölötti kerékpáros forgalom figyelhető meg ezzel szemben számos kis forgalmú (jellemzően 2000 körüli vagy jóval az alatti ÁNF forgalmú) **összekötő és bekötőúton, különösen a települések belterületén.** Egyes utakon, így pl. a hartai és a dunaegyházi bekötőúton a kerékpáros forgalom aránya a 30%-ot is meghaladja.

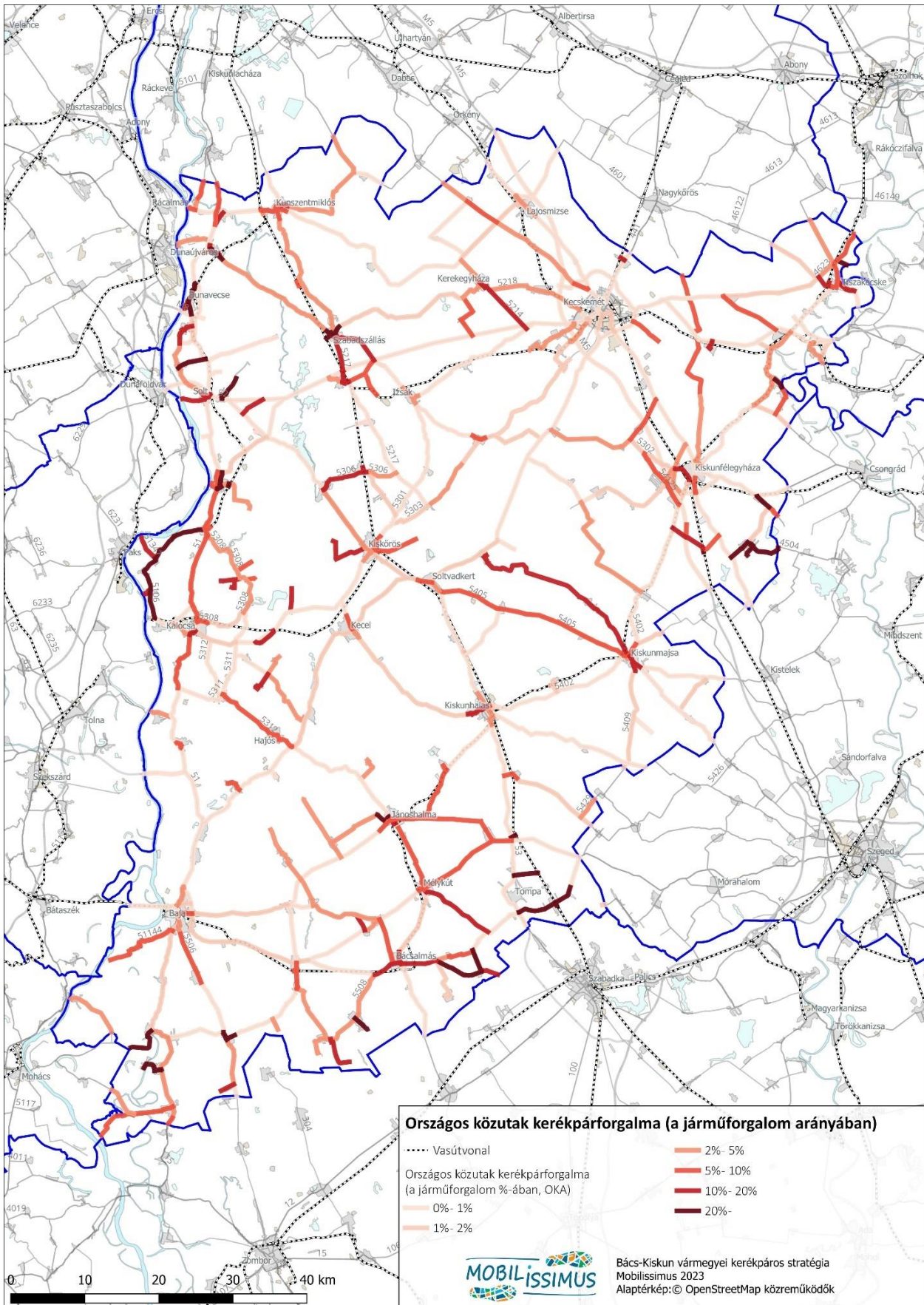
Abszolút értékben a legnagyobb kerékpáros forgalom a napi 1000 kerékpárt is meghaladja. **A napi 500 jármű feletti kerékpárforgalmú szakaszok szinte kizárólag települések belterületén találhatóak;** ezek egy része a párhuzamos kerékpárútra vonatkozhat.

A számlált kerékpáros forgalom jellemzően a napi munkába járást, ügyintézését teszi ki; a sport és turisztikai kerékpározás korábbi kikérdezéses felmérés alapján nem jelentős, kb. 4%-ra tehető az országos átlagnak megfelelően.

A forgalmas utakat elkerülik a kerékpárosok, míg számos kis forgalmú közúton 10% feletti (akár 30%-ot is meghaladó) a kerékpáros forgalom aránya



83. ábra: Országos közutak kerékpárforgalma



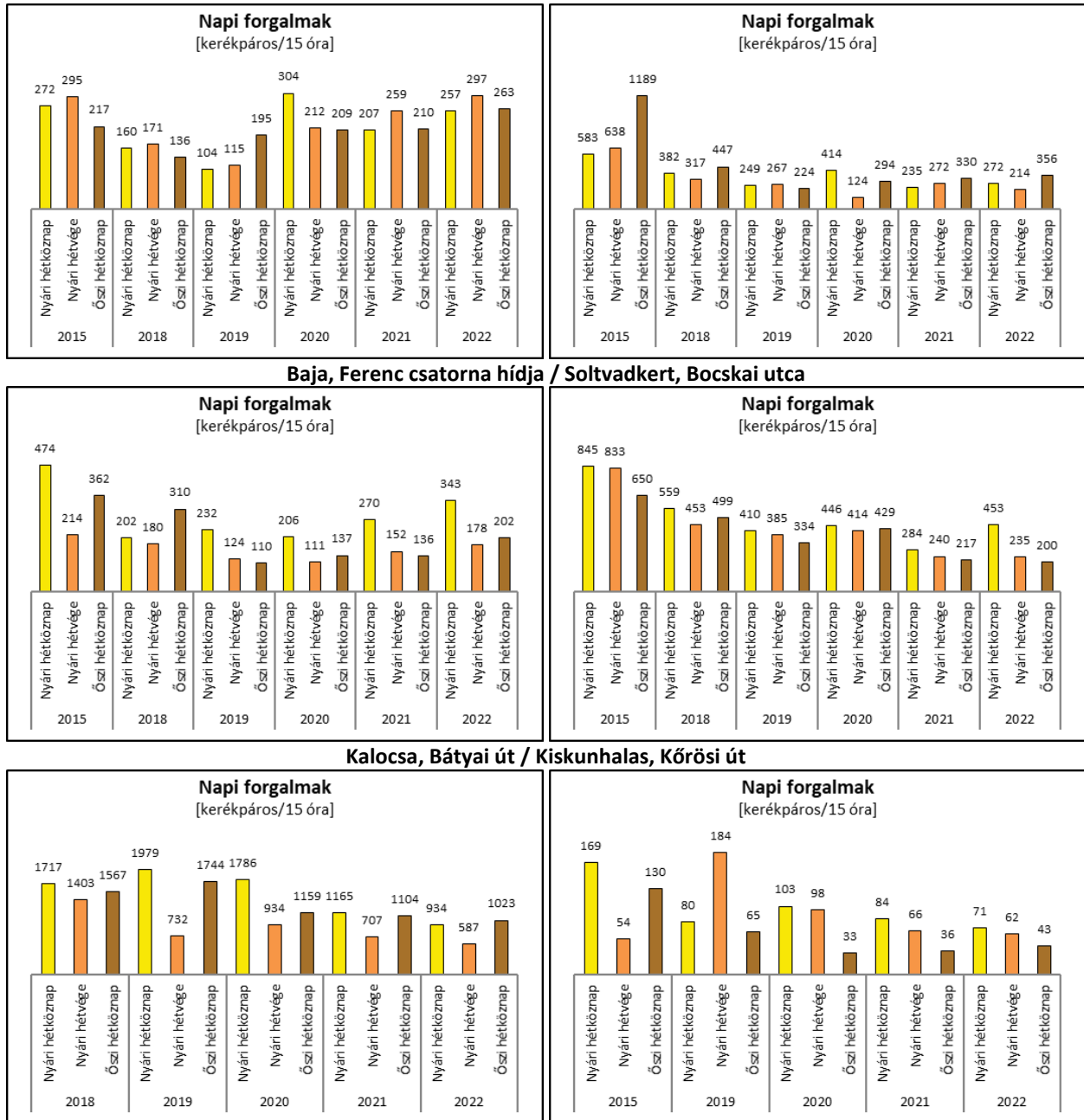
84. ábra: Országos közutak kerékpárforgalma (a járműforgalom %-ában)

Kerékpáros forgalomszámlálások

A Magyar Közút Nonprofit Zrt. a vármegye több pontján végez állandó gépi, illetve rendszeres kézi kerékpárforgalom-számlálásokat (lásd a 3.2.4.11. fejezetben).

A gépi forgalomszámlálások eredményei szerint 2022 őszén az 55. sz. főúti kerékpárút átlagos napi kerékpárforgalma Baja külterületén 84, Mélykút külterületén 35 jármű/nap volt.

A kézi forgalomszámlálások eredményeit az alábbi diagramok szemléltetik:



85. ábra: Kézi kerékpárforgalom-számlálások eredményei (forrás: Magyar Közút, 2022.02.10.)

A 6 helyszínen végzett rendszeres forgalomszámlálások eredményei a mindennapi, közlekedési célú kerékpározás fokozatos térvesztésére figyelmeztetnek

A hat mérőpont közül négy a hivatásforgalomra jellemző eredményeket mutat (hétféginél nagyobb hétköznapi forgalom, reggeli és délutáni csúcsidezőszak), a solti vegyes, míg a bajai elsősorban szabadidős jellegű (erősebb hétféji és munkaidő utáni időszakok).

6 év mérései alapján a bajai mérőpont forgalma hullámzó, de lényegében stagnál; a soltvadkerti 2015 és 2019 között drasztikusan zuhant, azóta stabil; a kalocsai a 2020-ig tartó csökkenés óta valamelyest emelkedett, míg a kiskunhalasi, kecskeméti és solti mérőhelyek forgalma trendszerűen csökken. **Az eredmények összességében a mindennapi, közlekedési célú (hivatásforgalmi) kerékpározás fokozatos térvesztésére figyelmeztetnek.**

Az elektromos rollerek aránya a legtöbb helyszínen 0 és 1% közötti, Kecskeméten 2,79% volt.

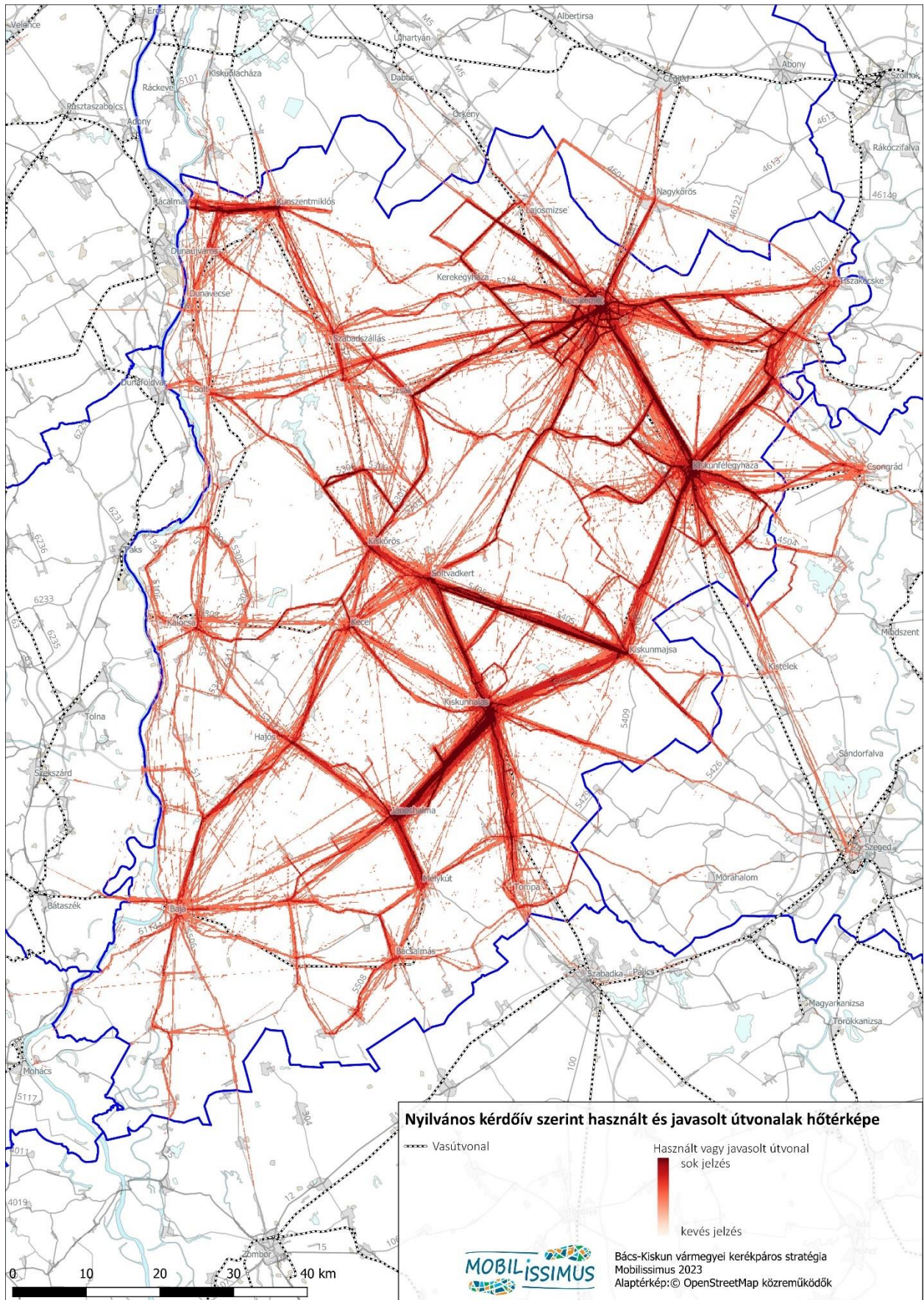
Nyilvános térképes kérdőív eredményei

A jelen projekt keretében végzett kérdőíves felmérésben (lásd 7.1. melléklet) **lehetőség nyílt térképes felületen jelezni a kitöltő által használt útvonalakat, a kerékpárral való közlekedés során tapasztalt problémákat, illetve a javasolt fejlesztéseket.** A kitöltők 3843 db általuk rendszeresen használt, valamint 2902 db fejleszteni javasolt útvonalat küldtek be, ezek hőtérképe a 86. ábralátható.

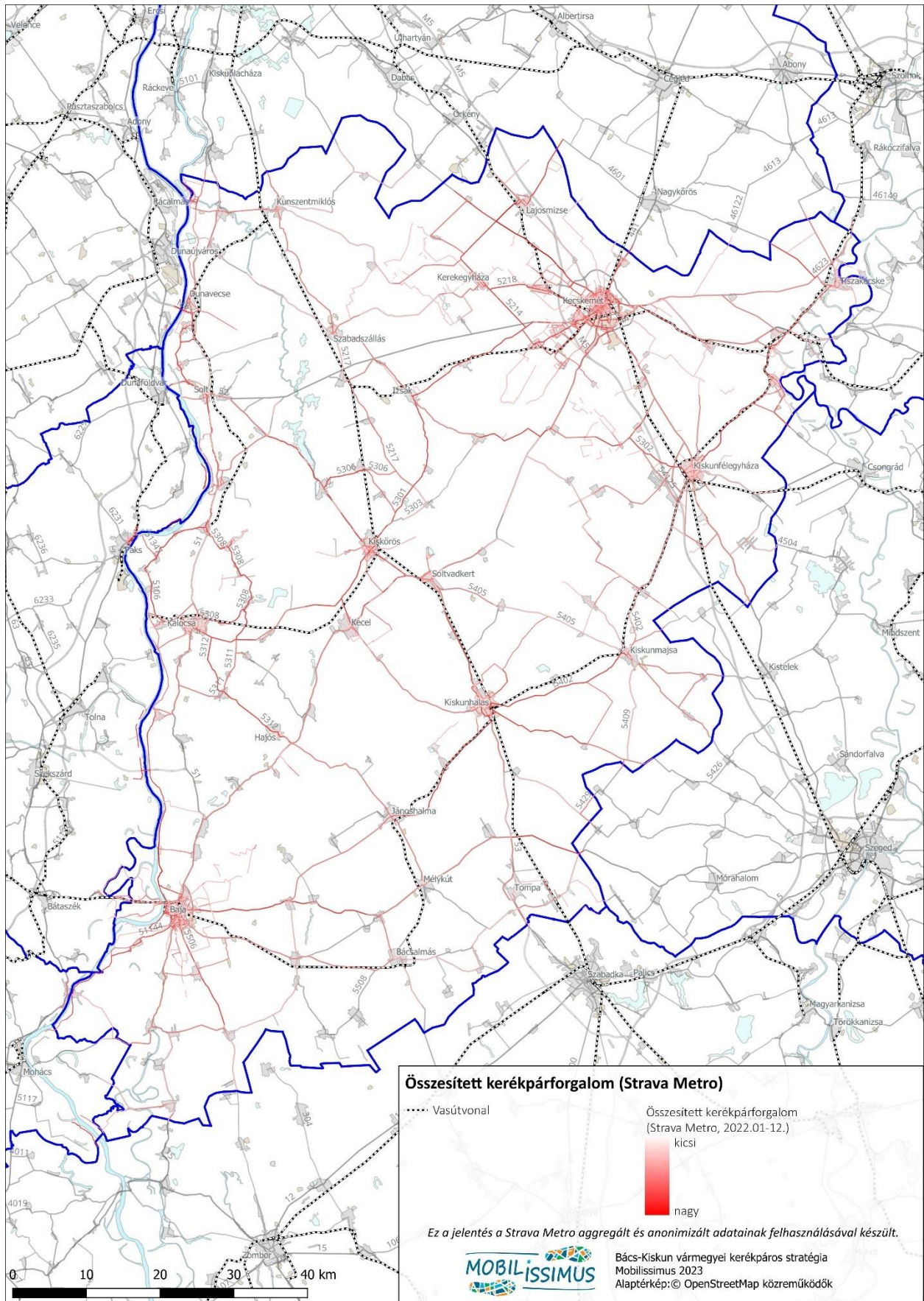
Strava Metro

A Strava Metro nem reprezentatív adatai szerint **ingázási célú kerékpáros forgalom** (a Strava felhasználói körében) **érdemben csak Kecskeméten és közvetlen (1-2 településig terjedő) vonzáskörzetében, valamint a nagyobb városokban mérhető.**

A szabadidős célú kerékpározás terén is meghatározó Kecskemét környéke, de ez **a megye egész területén megjelenik, elsősorban a városok között, vagy azokból kiinduló körök formájában.** Az összesített térképet (melyben meghatározó a szabadidős, elsősorban sportcélú használat) a 87. ábra mutatja.



86. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt és javasolt útvonalak hőtésképe



87. ábra: Összesített kerékpárforgalom (Strava Metro)

Vasúti kerékpárszállítás forgalma

A MÁV-START adatai, illetve az azokon alapuló számítás szerint **Bács-Kiskun vármegye vasútállomásain 2019-ről 2021-re az utasforgalom mintegy harmadával csökkent.** Ez minden vasútvonalat hasonlóan érintett, így a legforgalmasabbak sorrendben a 140-es, 150-es és 154-es vonalak maradtak.

9. táblázat: Bács-Kiskun vármegye vasútállomásainak összesített forgalma (MÁV-START adatszolgáltatás alapján)

	2019	2021	2021/2019
állomási utasfő	4 344 452	2 955 815	68,0%
állomási kerékpár db	45 564	52 434	115,1%

A megye és környezete legforgalmasabb vasútállomásai az alábbiak:

10. táblázat: Bács-Kiskun vármegye legforgalmasabb vasútállomásai (MÁV-START adatszolgáltatás alapján)

2021	állomási utasfő	állomási kerékpár db
Kecskemét	959 195	15 168
Szeged	905 096	8 286
Kiskunfélegyháza	478 430	8 283
Kiskunhalas	286 624	4 772
Nagykőrös	205 105	3 322
Dunaújváros	181 514	3 960
Baja	156 046	2 915
Szekszárd	131 189	1 736
Kunszentmiklós-Tass	113 414	2 103
Jánoshalma	102 682	1 340
Kiskőrös	83 808	934
Bácsalmás	75 561	903

A vasúti kerékpárszállítás forgalma ezzel szemben 15%-kal emelkedett. A legnagyobb forgalmú viszonylatok ezen a téren 2021-ben a Kecskemét és Kiskunfélegyháza, Nagykőrös, Cegléd, Budapest ill. Szeged közötti, a Kiskunhalas és Mélykút ill. Jánoshalma közötti, valamint a Kiskunfélegyháza – Szeged viszonylatok voltak.

3.2.5 A BEAVATKOZÁSI TERÜLET KERÉKPÁROZHATÓSÁGA

3.2.5.1 Kerékpározást akadályozó tényezők

A domborzat és az éghajlat Bács-Kiskun vármegyében nem akadályozza a kerékpározást

Bács-Kiskun vármegyében a kerékpározást a természeti adottságok kevésbé akadályozzák. Az Alföldön fekvő vármegye területe teljes egészében síkság, ezért **a domborzat semmilyen akadályt nem jelent. Az éghajlat alapvetően kedvező:** meleg, száraz időjárás jellemzi, a napsütéses órák száma országos viszonylatban itt a legmagasabb – az év napjainak túlnyomó része széles

körben alkalmas a kerékpárral való közlekedésre. Ezt a mindennapi kerékpározás magas aránya is bizonyítja (lásd 3.2.4.13. fejezet).

A folyóhidak túlnyomórészt kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos

A vármegyét jelentősebb folyók nem tagolják, de a Duna, mint nyugati határvonal, illetve keleten a Tisza **folyók szárazföldi közlekedési (és így kerékpározási) szempontból akadályt jelentenek.** kedvező, hogy **maguk a hidak kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos** (pl. Lakitelek-Tiszaug, Baja-Pörböly).

A gyorsforgalmi utak szintén elválasztó hatást jelenthetnek, bár az átjutás az esetek egy részében megoldott

A gyorsforgalmi utak kerékpáros szempontból szintén elválasztó hatást jelenthetnek. Bács-Kiskun vármegyében ez elsősorban az M5-ös autópálya esetében merülhet fel, de viszonylag kedvező, hogy ahol jelentősebb kerékpározási igény merül fel (így elsősorban Kecskemét környezetében), ott **számos helyen kerékpárút is átvezet az autópályát keresztező alul- vagy felüljárókon,** míg egyes esetekben a közút kis forgalma miatt ez kevésbé jelent problémát. **Jelentősebb hiányosságok az alábbi pontokon azonosíthatók:**

- **5. sz. főút Kecskemét – Lajosmizse között:** magas forgalom (ÁNF = 17 059), autópálya- csomóponttal;
- **5202. sz. út Kecskemét – Méntelek között:** relatív alacsony forgalom (ÁNF = 1592), de a kerékpárút véget ér, sok felhasználói jelzés érkezett.
- **53101. sz. út Kecskemét – Kadafalva között:** magas forgalom (ÁNF = 10 257), szakadás a kerékpárútban;
- **53102. sz. út Kecskemét – Helvécia között:** magas forgalom (ÁNF = 5721);
- **5402. sz. út Kiskunfélegyháza – Jászszentlászló között:** magas forgalom (ÁNF = 9400), autópálya- csomóponttal.



88. ábra: M5 feletti felüljáró a kerékpárút vége után (5202. sz. út Kecskemét – Méntelek között)

A közúthálózat egyes szakaszain tilos a kerékpározás. A KENYI adatbázisa szerint ez **elsősorban az országos közúthálózat azon szakaszaira jellemző, ahol rendelkezésre áll párhuzamos kerékpárforgalmi létesítmény, illetve települési elkerülő szakaszokra** (pl. Kecskemét, Kiskunfélegyháza,

Dunavecse esetében), de van példa az ellenkezőjére is. **A legjelentősebb hálózati hiány ebben – tekintetben az 5. sz. főút Kecskemét – Lajosmizse szakasza.** A kerékpárutak kialakítástól, állapottól függően gyakran nem alkalmasak minden használói csoport igényeinek kielégítésére, így elsősorban a (sport célú) országúti kerékpározást űzők helyenként szívesebben választják az alkalmasabb közutat, ami a tiltásokkal konfliktusba kerül.

Az árvízvédelmi töltések üzemi útjain csak árvízmentes időszakban lehet kerékpárral, engedély nélkül közlekedni.

Kötöttséget jelenten az országhatár is, amelyen – schengeni külső határ lévén – csak korlátozott számú határátkelőn, ellenőrzéssel lehet átlépni.

A nyilvános problémafeltáró kérdőíven (lásd 2447.1. melléklet) érkezett problémapontok szerint **konfliktusosak a jelentősebb forgalmú külterületi csomópontok, elágazások, valamint a külterületi kerékpárút-átvezetések, beleértve azokat a helyeket, ahol a kerékpárutak véget érnek.**



89. ábra: Forgalmas, nehezen átjárható csomópont Kecskeméten (Kiskőrösi út [nyitott kerékpársáv] – Könyves Kálmán körút)

A fenti problémákat, konfliktuspontokat a 99. ábra térképén is ábrázoltuk.

A vármegyei jelentőségű konfliktuspontokon kívül településeken belül számos lokális szintű probléma jelentkezik

A fenti, országos ill. vármegyei szintű problémák mellett az egyes településeken **számos lokális szintű probléma jelentkezik,** melyek nem csak a helyi kerékpárforgalmi hálózatot, de **az országos ill. térségi főhálózat településen belüli szakaszait is érintik.** Gyakori (de nem általános) hibák például a következők:

- A **valós igényeket nem tükröző hálózati kialakítás** (pl. mellékutcákba „elrejtett” főhálózati elemek);
- **nem megfelelő létesítményválasztás** (pl. belterületen, kétoldali beépítettség esetén is egyoldali kialakítás; minimális forgalmú lakóutcában önálló kerékpárút; gyalog- és kerékpárút kijelölése szűk járdán);



90. ábra: Kerékpárútnak táblázott, de gyakorlatban járdaként funkcionáló létesítmény (Hajós) / Zárt sorú beépítés és szűk járdán kijelölt kerékpárút (Kiskunfélegyháza)

- **hiányzó csomóponti kapcsolatok** (semmilyen kezdődő és végződő kerékpárutak; hiányzó kapcsolatok kanyarodó irányokba vagy az út túloldala felé);
- **hiányzó kerékpárút-átvezetések** (csak gyalogátkelő, kerékpárút-átvezetés kialakítása helyett a gyalogátkelőn a kerékpározók leszállásra való felszólítása);



91. ábra: Átvezetés kialakítása helyett a gyalogátkelőn a kerékpározók leszállásra való felszólítása (Kalocsa) / Szintben kiemelt kerékpárút-átvezetés kerékpárút vége táblával és leszállásra való felszólítással (Kiskunhalas)

- **vasúti átjáró kialakítása helyett** az adott szakaszon megszűnő, majd folytatódó létesítmények;
- **balesetveszélyes szűkületek, úrszelvényben maradt tereptárgyak,** vagy ezek kikerülése céljából szlalomozás;



92. ábra: Villanyoszlop miatti szűkületek (Kiskunfélegyháza) / Villanyoszlopok miatti szlalomozás (Kunfehértó)

- szabálytalan vagy hiányos forgalomtechnikai jelzésrendszer (kerékpárút-táblák teljes vagy részleges hiánya, kerékpárút-típusok véletlenszerű vagy akár ellentmondásos táblázása, behajtási- és sebességkorlátozások hiányos vagy ellentmondásos táblázása pl. árvízvédelmi töltéseken);
- kialakításból, vagy a szabálykövetés és a szabályok betartatásának hiányából fakadó ráparkolás;

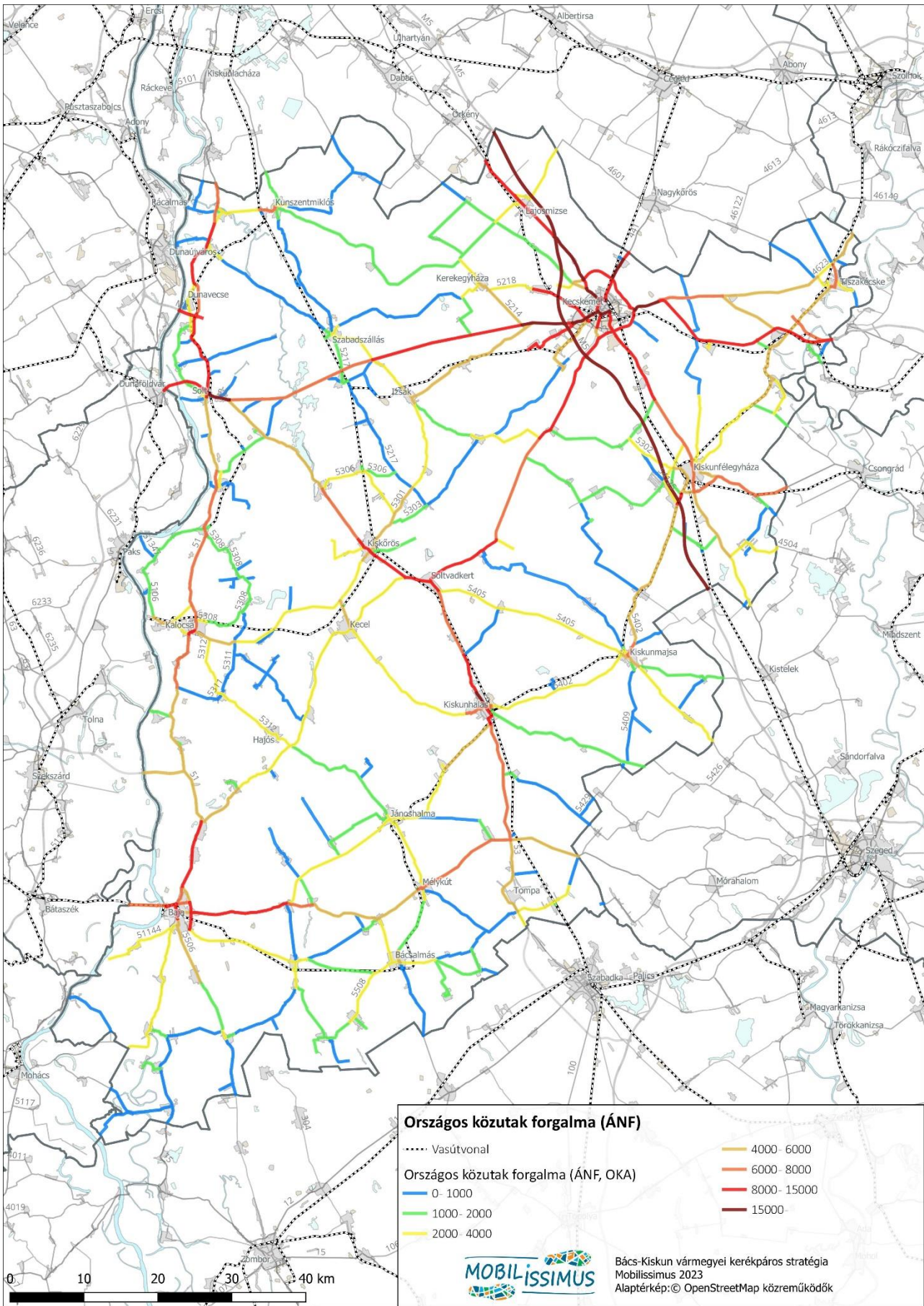


93. ábra: Kialakításból, vagy a szabálykövetés és a szabályok betartatásának hiányából fakadó ráparkolás (Kiskunhalas / Solt)

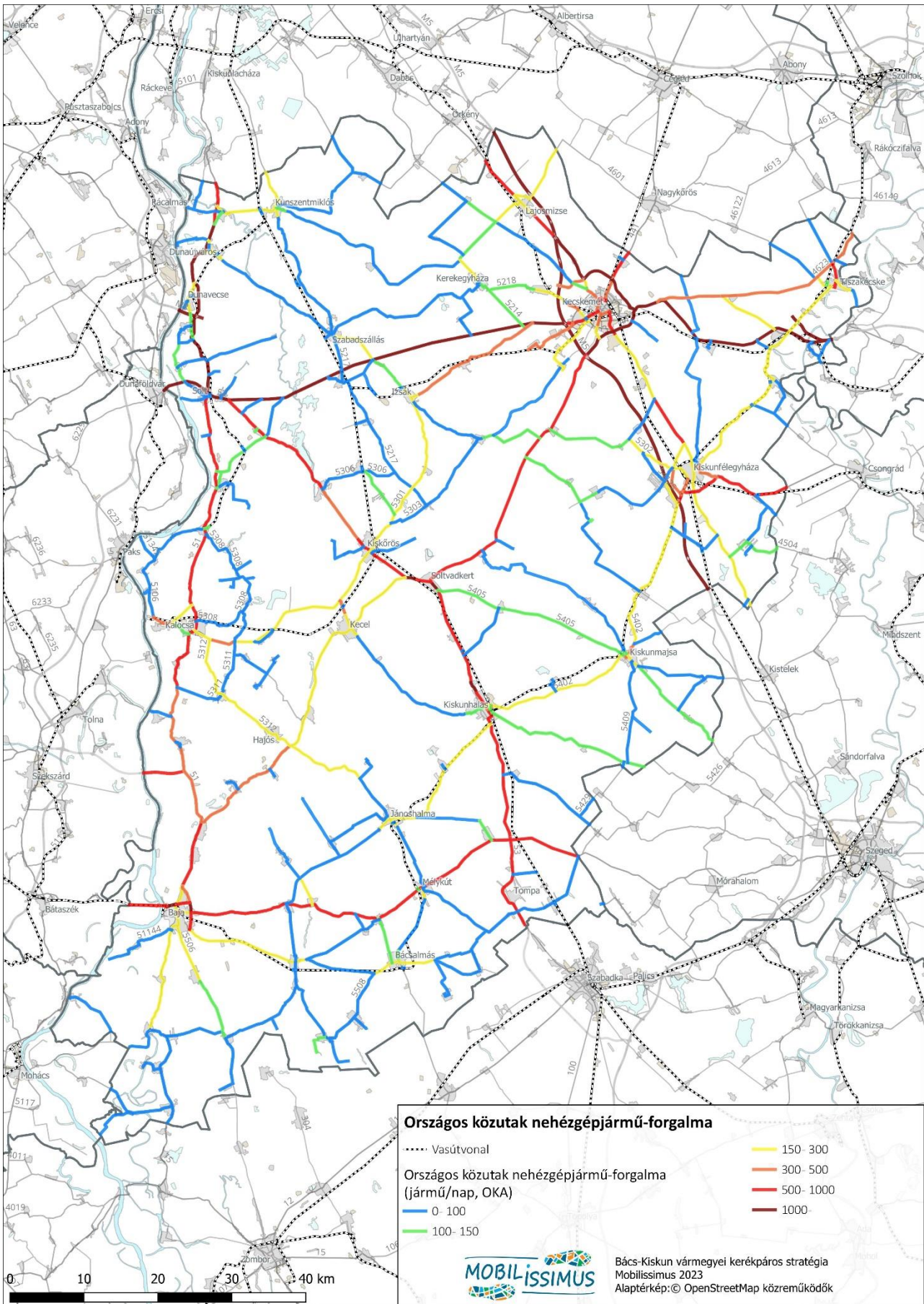
- karbantartás, felújítás elmaradása (töredezett ill. egyenetlenné vált burkolat, lekopott burkolati jelek, felismerhetetlenné halványult táblák, lásd 0. fejezet);
- fenntartási hiányosságok (pl. növényzet eltávolítása, kaszálás, takarítás).

3.2.5.2 Közúti gépjárműforgalom

Bács-Kiskun vármegye területén az észak-déli irányú tranzitforgalom a jelentősebb, főleg ott, ahol a hozzá kapcsolódó helyi forgalom is élénk. A megyében a legjelentősebb forgalom az M5-ös autópályán zajlik, ez azonban a kerékpáros forgalom szempontjából nem releváns.



94. ábra: Országos közutak forgalma (ÁNF)



95. ábra: Országos közutak nehézgépjármű-forgalma

Az 5. sz. főút a Bács-Kiskun vármegyei szakaszán Kecskeméttől északra a 17 000 E/nap értéket is eléri a forgalomnagyság, majd a déli vármegyehatár felé haladva folyamatosan csökken az átlagos napi forgalom értéke.

A vármegye főútjain 5-10 000 E/nap forgalom jellemző

A vármegye főútjain 5-10 000 E/nap forgalom észlelhető, ennél magasabb értékkel mindössze a jelentősebb települések kivezető útjai bírnak: az 52. sz. főút Kecskemét környéki szakasza, az 53. sz. főút Kiskunhalas és Soltvadkert környéki szakasza, az 54. sz. főút Kecskeméthez közeli szakasza és a 44. sz. főút vármegyei szakasza.

3-5000 E/nap forgalom mérhető egyes térségi jelentőségű mellékutakon (Kecskemét – Izsák, Tass – Kunadacs, Kiskunmajsa – Jánoshalma, Kiskunfélegyháza – Kiskunmajsa, Kecel – Kiskőrös – Páhi). **Az egyéb térségi jelentőségű utakon 1500 – 3000 E/nap, a kisebb mellékutakon jellemzően 500-1500 E/nap a forgalom.**

A kerékpározásra nem javasolt nagy forgalmú utakat (ÁNF > 4000 és nincs kerékpárosbarát alternatíva) az alábbi táblázat foglalja össze.

11. táblázat: Kerékpározásra nem javasolt nagy forgalmú utak (ÁNF > 4000 és nincs kerékpárosbarát alternatíva)

Út száma	Szakasz	Forgalomnagyság (E/nap)	Megjegyzés	Státusz (lásd 3.2.4.4. fejezet)
5	Felsőlajos – vármegyehatár	8500		
	Lajosmizse – Kecskemét	10000–17000		
	Városföld – Kiskunfélegyháza	9000–6500		tanulmányterv, részben engedélyezési terv van
	Kiskunfélegyháza-Selymes – pálmonostorai elágazás	4500		részben engedélyezési terv van
44	Kecskemét – Nyárlőrinc	11500	5. sz. országos kerékpáros útvonal potenciális új nyomvonala	engedélyezési terv van
	Lakitelek – vármegyehatár	11000–12500	A Tisza-hídon van kerékpárút	részben engedélyezési terv van
451	Kiskunfélegyháza – vármegyehatár	6500		engedélyezési terv van
51	Kunszentmiklós – vármegyehatár	7500	turisztikai szempontból alternatívája az EV6	kiviteli terv készül
	Tass – Dunavecse	9000	turisztikai szempontból alternatívája az EV6	kiviteli terv készül
	Dunavecse – Solt	11000	turisztikai szempontból alternatívája az EV6, közlekedési szempontból is sok irányban az 5105. sz. út	
	Solt dél	5500	EV6 nyomvonal	
	Dunapataj – Kalocsa	6500–8000	turisztikai szempontból alternatívája az EV6 és az 5308. sz. út	
	Kalocsa – Sükösd	5000–7000	turisztikai szempontból alternatívája az EV6	kiviteli terv van
	Sükösd - Baja	7500–10000		kiviteli terv van
	Baja	5000–12000		
52	Kecskemét-Szarkás – Fülöpszállás	9500–15000	települést nem érint, alternatívája északon az 5214. sz. és délen az 5301. sz. út	
	Fülöpszállás – Solt	6500–8000		

Út száma	Szakasz	Forgalomnagyság (E/nap)	Megjegyzés	Státusz (lásd 3.2.4.4. fejezet)
53	Kiskunhalas – Tompa	5500–12000		engedélyezési terv van, részben kiviteli terv van
54	Kecskemét –Bócsa	7000–12500		engedélyezési terv van
	Nemesnádudvar– Sükösd	5000		engedélyezési terv van
55	Baja-Dunafürdő – vármegyehatár	7000		engedélyezési terv van
	Tataháza	5000	rövid szakadás a kerékpárútban	engedélyezési terv van
4622	Kecskemét – Szentkirály – Lakitelek	4500–8000		részben kivitelezés alatt, részben engedélyezési terv van
4623	Szentkirály – Tiszakécske	4000		részben kivitelezés alatt
4625	Lakitelek-Tőserdő – Tiszaalpár és Tiszaalpár – Tiszaalpár-Árpádszállás	4000	részben 5. sz. országos kerékpáros útvonal, potenciálisan EV11 alternatív nyomvonala	
5214	Kecskemét-Szarkás – Kerekegyháza	5000		
5128	Hetényegyháza	11000		
5301	Kecskemét-Szarkás – Izsák	4500		
	Tabdi elágazás – kaskantyúi elágazás	4500		
	Kiskőrös	6000		kiviteli terv készül
	Kalocsa – homokméggyi elágazás	5000		kiviteli terv készül
5309	Kecel – kiskőrösi elágazás	5000		részben kiviteli terv készül
5402	Kiskunfélegyháza – Jászszentlászló	4500		
5412	Kunfehértó – Kiskunhalas			engedélyezési terv van
53101	Kecskemét – Ballószög	10000	szakaszosan hiányzó kerékpárút	
53102	Kecskemét – Helvécia			

A fenti útvonalak mellett **számos alsóbbrendű út esik az átmeneti tartományba (2000<ÁNF<4000)**. Ezek egy részét sokan jelölték **veszélyesnek a nyilvános problémafeltárási kérdőíven** (lásd 7.1. melléklet). Ahogy már korábban említettük, a megyében számos helyen jelentős ezeken az utakon a kerékpáros forgalom a tanyavilágban élők és ott dolgozók magas száma miatt. Egyes esetekben a vegyes forgalom ellen szól a magas tehergépjármű szám (bizonyos esetekben szezonális jellegű), illetve a tény, hogy sokan sötétedés után kerékpároznak ezeken az utakon (munkaidő vége, téli időszakban korai sötétedés).

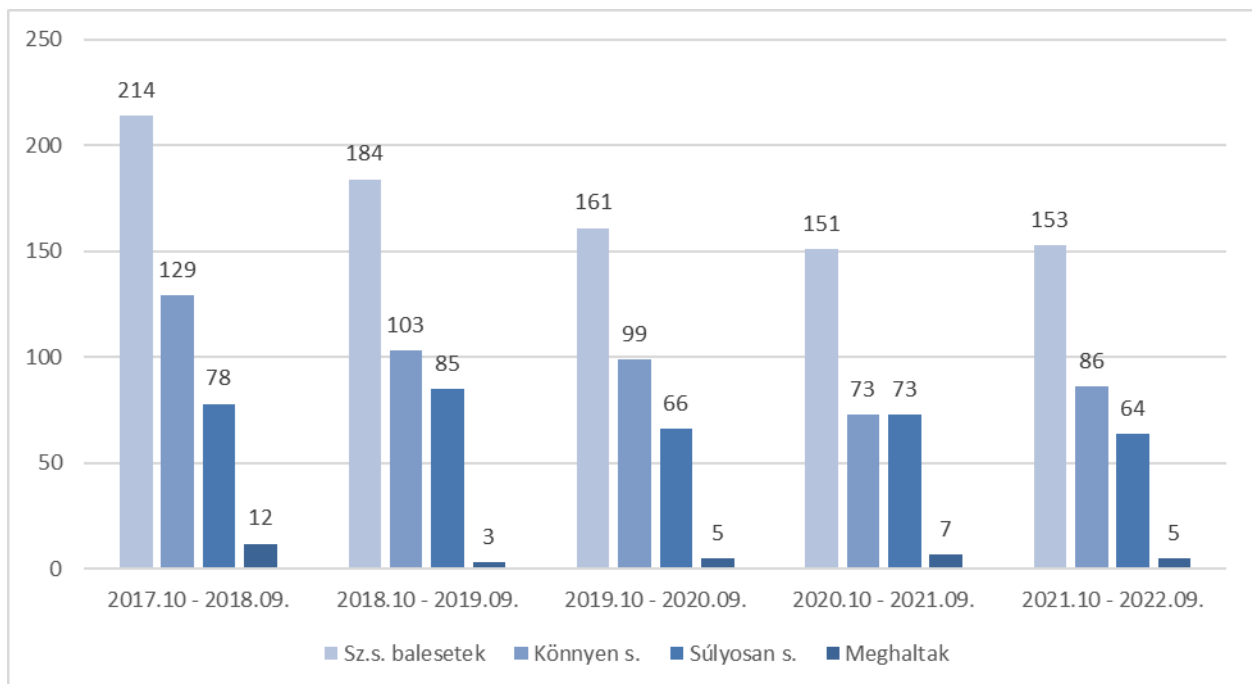
3.2.5.3 Közlekedésbiztonság, baleseti helyzet

Bács-Kiskun vármegye kedvező adottságokkal rendelkezik a kerékpáros közlekedés szempontjából, melynek szemmel látható és logikus következménye a kerékpárosok nagy száma a városi, valamint a lakott területen kívüli forgalomban. **A 2021. évben a megyében bekövetkezett 752**

személyi sérüléses közúti közlekedési balesetből 69 alkalommal kerékpáros volt az okozó,¹²¹ mely az összes balesetek 7,8 %-a (összehasonlításként: a Dél-Alföldön az emberek 32%-a elsődlegesen kerékpárral közlekedik¹²²). Egymillió emberre Magyarországon átlag 5,8 halálos kerékpáros baleset jut, az európai unió átlagában 4,4 (2018-2020),¹²³ ugyanakkor a mindennapi utazásokban a kerékpár szerepe Magyarországon messze meghaladja az uniós átlagot (22% a 8%-kal szemben).¹²⁴

Az alábbiakban elemzett baleseti adatok a WEB-BAL adatbázisból származnak, és a 2017.10.01. és 2022.09.30. között bekövetkezett személysérüléses kerékpáros balesetek vizsgálatát tartalmazzák. Az adott 5 éves időszakban Bács-Kiskun vármegyében összesen 863 kerékpáros érintettségű személysérüléses baleset történt, melyekből 490 könnyű, 360 súlyos és 32 halálos kimenetelű sérülés származott. Ezek közül 323 baleset történt az országos közutakon, 540 az egyéb (jellemzően helyi) utakon.

A kerékpáros érintettségű balesetszám évenkénti alakulását mutatja az alábbi ábra. 2017-hez képest csökkenés, majd stagnálás figyelhető meg.



96. ábra: Kerékpáros balesetek és a sérültek száma Bács-Kiskun vármegyében (2017.10 – 2022.09.)

A vármegye főútjai közül az 51., 53., 52., 5. és 55. sz. úton történik a legtöbb kerékpáros baleset; ezen utak abszolút hossza és gépjárműforgalma is jelentős. Az összekötő utak közül az 5309., 4625., 5301., 5205., 5203. és 5402.

¹²¹ KSH Tájékoztatási Adatbázis, <https://statinfo.ksh.hu/>

¹²² Reprezentatív kutatás. Magyar Kerékpárosklub, https://kereparosklub.hu/kereparoskutatas_2020

¹²³ Facts and Figures – Cyclists – 2023. European Road Safety Observatory https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-02/ff_cyclists_20230213.pdf

¹²⁴ Special Eurobarometer 422a: Quality of transport. Felmérés 2014. október, kiadás 2014. december. Európai Bizottság, <http://dx.doi.org/10.2832/783021>

j. út emelkedik ki a balesetek száma alapján, ezek jellemzően belterületi szakaszok (bár az 5301 és 5402 sz. utakon több súlyos baleset fordult elő külterületen is).

Külterületen a gépjárművek nagyobb sebessége miatt súlyosabbak a sérülések

Az elmúlt 5 évben a **könnyű sérüléssel járó balesetek javarészt a településeken belül történtek, a súlyos kimenetelű balesetek azonban már külterületeken is jelentősebb mértékben megfigyelhetők.** Évente jellemzően 3-7 halálos kimenetelű kerékpáros baleset történt Bács-Kiskun vármegyében, bel- és külterületen egyaránt. Általánosan elmondható, hogy **külterületen a gépjárművek nagyobb sebessége miatt súlyosabbak a sérülések.**

A megyében az elmúlt 5 évben a **nagyobb településeken történt a legtöbb személyi sérüléssel járó kerékpáros baleset, az érintett városok: Kecskemét (175), Baja (94), Kiskunhalas (74), Kiskunfélegyháza (70), Kiskőrös (39) és Kalocsa (38).** A balesetek jellemzően a nagy forgalmú főbb utak mentén következnek be, a nagyobb településekre jellemző a település egyéb útjain bekövetkező ütközés.

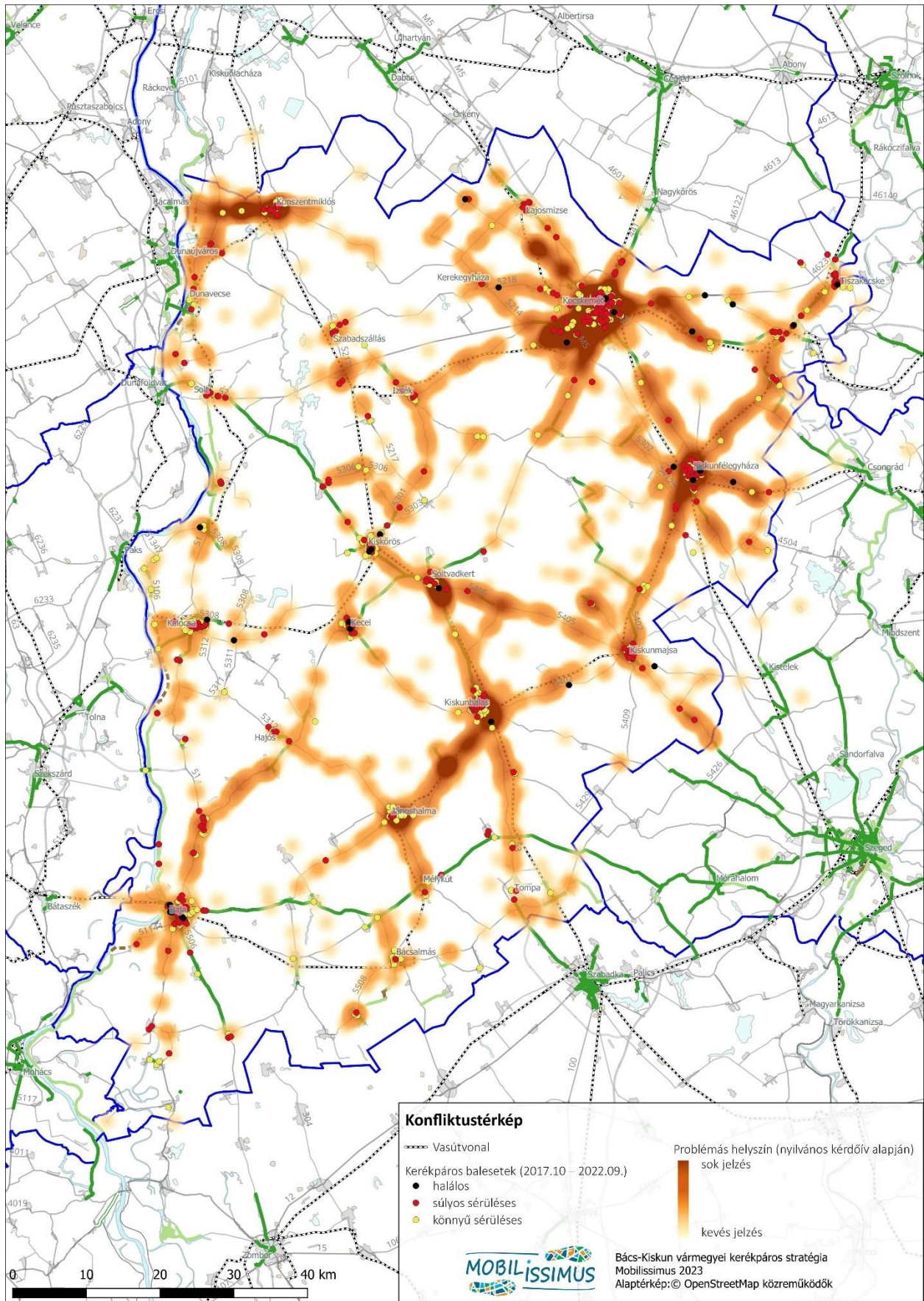
Belterületen több a baleset, de külterületen a gépjárművek sebessége miatt súlyosabbak

Kerékpáros baleseteket az alábbi ponttérképen is ábrázoltuk.

A balesetek területi eloszlása nagyjából leképezi, hogy hol koncentrálódik a gépjármű- és a kerékpárforgalom. Mivel utóbbi a vármegye teljes területén mindennapos, kerékpáros érintettségű balesetek is vármegyeszerte előfordulnak. Baleseti gócpontok nem azonosíthatók; **sűrűsödési helyek elsősorban a nagy kerékpár- és gépjárműforgalmat bonyolító főbb utak kereszteződéseiben** figyelhetők meg.

A baleseti ponttérképen látszik, hogy **a balesetek a lakott területen sokkal gyakoribbak, itt nagyobb arányú is a kerékpáros forgalom.** Külterületen a gyéresebb kerékpáros forgalommal együtt a balesetszám is alacsonyabb, azonban a gépjárművek sebessége miatt ezek súlyosabbak.

A nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő alkalmazásban a vármegyei lakosok 3585 db problémás helyszínt jelöltek meg; a térképen az ezekből képzett hőtérképet is megjelenítettük. Látható, hogy **a használók által érzékelt problémák korrelálnak a baleseti adatok által kijelölt helyekkel, szakaszokkal, de felhívják a figyelmet azokra a helyekre is, ahol a veszélyérzet miatt csak kevesen mernek kerékpározni, így a balesetek száma is alacsony marad.**



97. ábra: Kerékpáros balesetek és a sérültek száma Bács-Kiskun vármegyében (2017.10 – 2022.09.)

A baleset természetét tekintve **messze a keresztező irányba haladó járművek összeütközése a leggyakoribb**, ami leggyakrabban egyéb utakon fordul elő, de az országos közutakon is ez fordul elő legtöbbször. **Ez a balesettípus kerékpárutak és közutak kereszteződésében is gyakori**, nem egyszer súlyos kimenetellel.

Az **egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése, valamint az azonos irányba haladó járművek összeütközése** ugyanakkor az **átlagnál gyakrabban fordul elő országos közutakon; utóbbi főként külterületen jellemző, és aránytalanul nagy a halálos kimenetel esélye.**

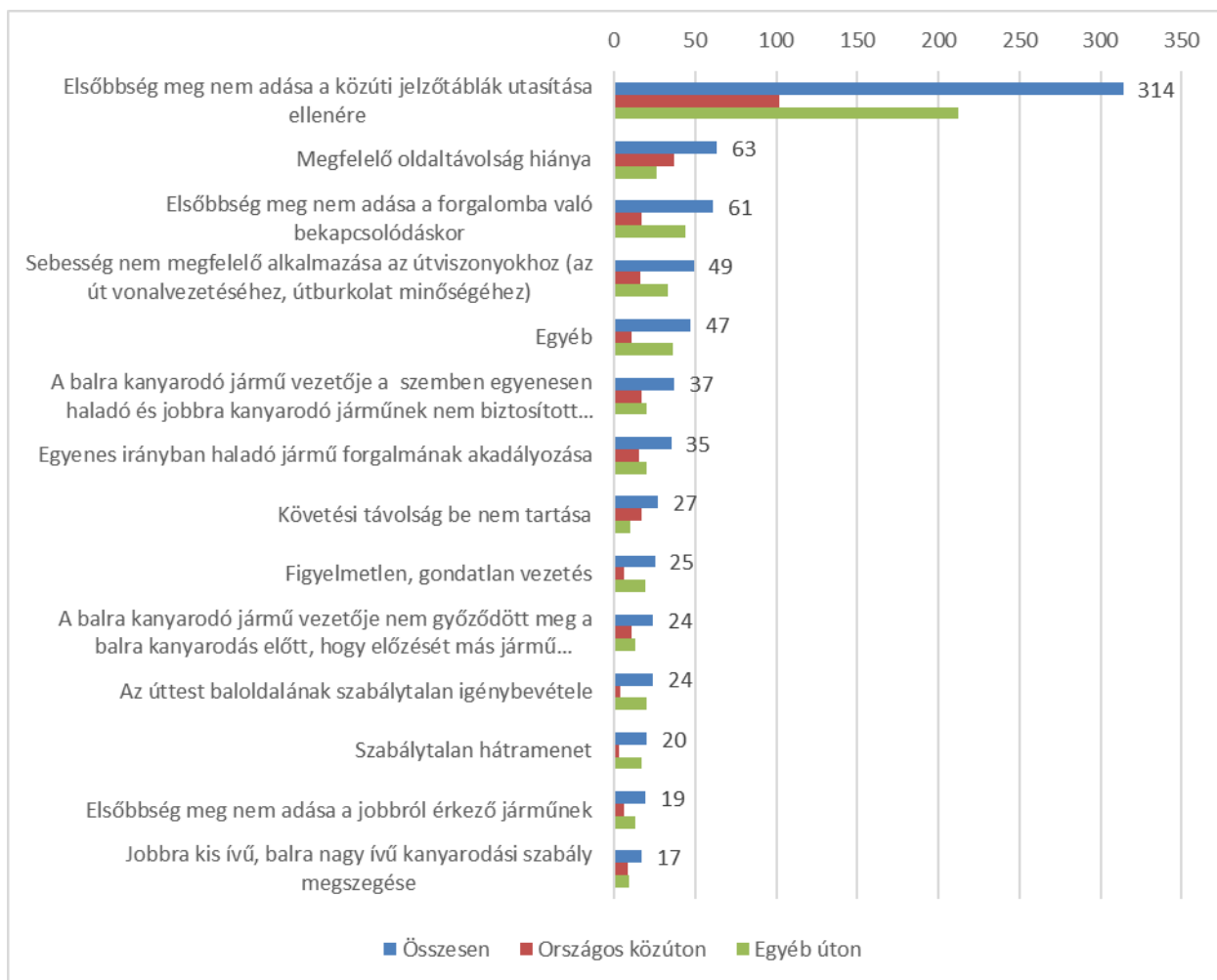
Az adatok alapján is jól látható, hogy a kerékpáros érintettségű balesetek jelentős része csomópontokhoz köthető: a vizsgált területen **a kerékpáros balesetek kb. 65%-a csomóponti kanyarodó vagy keresztező mozgásokhoz köthető.**

12. táblázat: Kerékpáros balesetek természete Bács-Kiskun vármegyében (2017.10 – 2022.09.)

Baleset természete	Összesen	Országos közúton	Egyéb úton	Könnyen s.	Súlyosan s.	Meghaltak
keresztező irányba haladó járművek összeütközése	426	139	287	247	175	11
egyenesen haladó és kanyarodó járművek ütközése	140	76	64	89	55	3
azonos irányba haladó járművek összeütközése	136	68	68	67	62	10
megcsúszás, farolás, felborulás az útpályán	53	20	33	25	25	3
szembe haladó járművek összeütközése	30	5	25	16	16	3
álló járműnek ütközés	28	4	24	19	8	2
gyalogos elütése	21	3	18	9	14	0
pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés nélkül	15	2	13	9	6	0
ütközés vadon élő állattal	4	3	1	3	1	0
szilárd tárgynak ütközés az útpályán	4	1	3	3	1	0
utasok balesete	3	1	2	2	1	0
pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés az útpályán kívül	2	0	2	1	1	0
egyéb	1	1	0	0	1	0
összesen	863	323	540	490	366	32

A leggyakoribb baleseti okok a baleseti jegyzőkönyvek szerint az alábbiak. Jól látható, hogy **legnagyobb számban** (az összes személysérüléssel járó baleset 36%-ában) az **„elsőbbség meg nem adása a közúti jelzőtáblák utasítása ellenére” az elsődleges baleseti ok.** A „megfelelő oldaltávolság hiánya” inkább az

országos közutakon jellemző, míg az „elsőbbség meg nem adása a forgalomba való bekapcsolódáskor” inkább az egyéb utakon.



98. ábra: Kerékpáros balesetek okai Bács-Kiskun vármegyében (2017.10 – 2022.09.)

3.2.5.4 A vármegyei kerékpárforgalmi hálózat folytonossága

A vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat kialakítása megkezdődött a nagyobb közúti forgalmú irányokban, illetve a turisztikai célpontok felé (lásd 0. fejezet). Helyenként – különösen turisztikai, szabadidős szempontból – a hosszabb szakaszokon burkolt Duna-menti árvízvédelmi töltések is kapcsolódnak a hálózatba.

Folytonossági hiányként az alábbiakat kezeljük:

- EuroVelo és országos útvonalak azon szakaszai, ahol nincsen meglévő kerékpárforgalmi vagy kerékpárosbarát létesítmény (pl. burkolt árvízvédelmi töltés, mezőgazdasági út, kerékpározásra kijelölt kis forgalmú utca) vagy kis forgalmú közút. Ezekon a szakaszokon jellemzően országos közúton, vagy burkolatlan gáton, földúton lehet kerékpározni.
- Vármegyei főhálózat és kiegészítő hálózat, illetve egyéb településközi jelentőségű útvonalak azon szakaszai, ahol csak nagy

forgalmú úttesten lehet kerékpározni (ÁNF \geq 2000 vagy nehézgépjármű-forgalom \geq 150).

A hálózat legjelentősebb hiányosságai a nagy forgalmú közutak alternatíva nélküli szakaszai, valamint a hosszú távú útvonalak burkolatlan részei

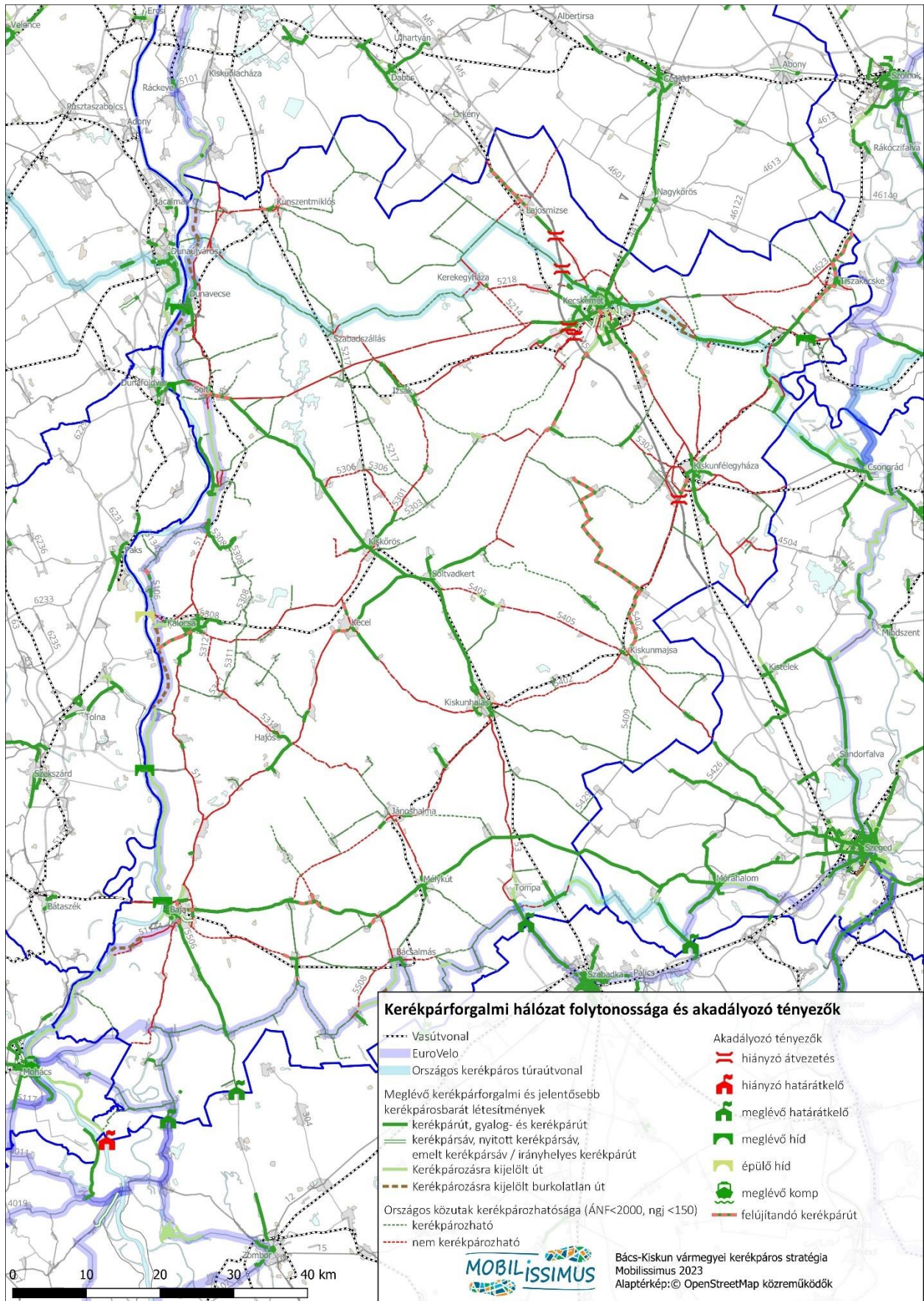
A hálózat legjelentősebb hiányosságai az alábbiak:

Nagy forgalmú közutak önálló kerékpárforgalmi létesítmény vagy kerékpárosbarát alternatíva nélkül. Ezeket részletesen a 3.2.5.2. fejezetben található 11. táblázat mutatja be.

Hosszú távú kerékpártúra-útvonalak burkolatlan szakaszai:

- EuroVelo 6
 - Tass – Dunavecse árvízvédelmi töltés
 - Dunavecse – Apostag árvízvédelmi töltés
 - Foktő – Fajsz árvízvédelmi töltés
 - Szeremle árvízvédelmi töltés
- EuroVelo 13
 - Katymár Göböljárasi út – Bácsalmás földút
- 5. sz. országos útvonal
 - Nyárlőrinc – Kecskemét földút

A kerékpározást akadályozó tényezőket és a hálózat folytonossági hiányait az alábbi ábra mutatja be.



99. ábra: Kerékpárforgalmi hálózat folytonossága és akadályozó tényezők

3.2.5.5 SWOT elemzés

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Sík domborzati viszonyok a kerékpározáshoz kedvezőek • Egyedi természeti és kulturális adottságok (alföldi táj–puszta, természeti értékek, vizek–folyók–fürdők) • Településen belül kerékpáros közlekedés hagyományosan, európai szinten is kiemelkedően magas aránya • Minden Duna- és Tisza-hídon biztosított a kerékpárral történő átkelés (bár kapcsolataik nem teljeskörűek) • Kis forgalmú útvonalak / gátak jelentős hossza, főként a főbb turisztikai nyomvonalak mentén (pl. Duna és Tisza menti gátak) • Meglévő, illetve tervezés alatt / kivitelezés előtt álló infrastruktúra-elemek hálózatosodása • Kerékpáros túraútvonalak részben ki vannak jelölve (EV6, EV11, 5) • Új vármegyei honlap turisztikai információs funkciói • Meglévő helyi és civil kezdeményezések 	<ul style="list-style-type: none"> • Az egyhangú domborzat turisztikai szempontból hátrány lehet • A talajviszonyok miatt a földutak kerékpárral nem, vagy kevéssé járhatók • A napsütéses, meleg éghajlat és kevés természetes vízfelület a nyári időszakban korlátozhatja a kerékpáros turizmust • Külterületi munkahelyek és tanyavilág miatt jelentős lakott területen kívüli forgalom • Gyenge közlekedési kultúra és közlekedők közötti együttműködés hiánya csökkenti a biztonságérzetet • Autópályák (M5) elválasztó hatása • Hiányzó hálózati elemek (nagy forgalmú közutak mentén; hosszú távú útvonalak burkolatlan szakaszai) • Településenként eltérő színvonalú, helyenként korszerűtlen kialakítású kerékpárforgalmi létesítmények • Egyes infrastruktúra-elemek elhanyagoltsága, fenntartás hiányosságai • Kerékpáros túraútvonalak kijelölésének elavultsága (EV6) • Vegyes kiépítettségű és színvonalú B+R kínálat a vasútállomásokon • Kerékpárosbarát szolgáltatások (szálláshelyek, vendéglátóhelyek) nem elterjedtek • Kerékpáros turisztikai információszolgáltatás hiányos

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> • Átlagosnál kisebb szezonális a turizmusban • Kerékpáros turizmus általános fellendülése • A Covid19-járványhelyzet és utazási korlátozások hatására erősödő igény a szabadidős kerékpározásra • A Magyarországot érintő nemzetközi kerékpáros túraútvonalak jelentős része érinti a vármegyét, több országos jelentőségű útvonal is áthalad rajta • Árvízvédelmi töltések potenciálja a folyók mentén (árvízmentes időszakban) • Uniós és hazai források rendelkezésre állása hivatásforgalmi és turisztikai célú kerékpáros fejlesztésekre • Aktív turisztikai fejlesztések mint katalizátorok, más jármódok kapcsolódási lehetőségei • Közúthálózat-fejlesztésekhez kapcsolódó kerékpárút-építések • Elérhetőség javulása a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés eredményeként • Kerékpárszállítás lehetséges a legtöbb vasúti járaton (korlátozott kapacitással) • Külterületi kerékpárutak egységes (Magyar Közút) kezelésbe vétele 	<ul style="list-style-type: none"> • Életszínvonal javulásával növekvő gépjárműhasználat és -forgalom • Építőipari kapacitáshiány, áremelkedés hatása a fejlesztési projektekre • Uniós források felfüggesztése, állami beruházások leállítása

4 CÉLRENDSZER

4.1 STRATÉGIAI CÉLOK

Bács-Kiskun vármegye kerékpáros stratégiája, a benne megfogalmazott javaslatok **az országos és vármegyei szakpolitikai dokumentumokban lefektetett célokat szolgálják:**

- városok térszervező erejének megújítása
- területi egyenlőtlenségek mérséklése
- települések élhetőségének javulása, helyi életminőség
- gazdaság és foglalkoztatás erősítése, helyben boldogulás segítése
- a turizmus vármegyei jelentőségének növelése, attrakciók elérhetőségének biztosítása, összekapcsolása
- egészséges társadalom
- balesetek számának és súlyosságának csökkenése
- környezetre és klímára gyakorolt negatív hatások csökkentése
- esélyegyenlőség, közszolgáltatásokhoz való hozzáférés

4.2 JÖVŐKÉP

A jövőkép meghatározása a stratégia egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy a vármegye milyen irányba kíván fejlődni a kerékpározás tekintetében. Ez **az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a benne megfogalmazottak elérését kell szolgálniuk.**

A stratégia víziója a Nemzeti Kerékpáros Stratégia jövőképével is összhangban a következő:

Bács-Kiskun vármegye térségeiben, településein a kerékpár megőrzi Európában is kiemelkedő népszerűségét, a feltételek javítása révén pedig tovább növekszik a kerékpárt fő közlekedési eszközként választók aránya. A kerékpár a szabadidő, rekreáció területén a legkedveltebb tevékenység marad és még gyakrabban választott turisztikai és sporteszközzé válik.

4.3 OPERATÍV CÉLOK

Az ország és a vármegye hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és kerékpározás helyzetértékelésének eredményeire alapozva a jelen terv öt operatív célt fogalmaz meg a jövőképet szolgálva:

1. Összefüggő, biztonságos vármegyei főhálózat, kerékpárosbarát infrastruktúra

Egységes, összefüggő, kerékpárosbarát kerékpárforgalmi hálózat¹²⁵ megteremtése az EuroVelo, országos és vármegyei jelentőségű útvonalakra kiterjedően.

Kerékpárosbarát infrastruktúra fejlesztése, kiegészítése, kialakítása az egyes szakaszok adottságainak megfelelő létesítményekkel, hiányzó hálózati elemek kialakítása, vármegye- és országhatáron átnyúló kapcsolatok.

Kerékpáros túraútvonalak kijelölése (útirányjelző és tájékoztató rendszer).

Más közlekedési módokkal (kiemelten vasúttal) való kapcsolat biztosítása: állomások kerékpáros megközelíthetősége, kerékpárszállítás és B+R kerékpárparkolás feltételeinek javítása.

2. Kerékpárosbarát szolgáltatási rendszer

Kerékpárosbarát szolgáltatások kialakítása mind a közlekedési mind a szabadidős és turisztikai célú kerékpározás támogatására: kerékpározáshoz kapcsolódó (pl. kölcsönzés/bérlés, szerviz) és kapcsolódó turisztikai (pl. kerékpárosbarát szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók) szolgáltatásokra kiterjedően.

3. A szabadidős, turisztikai célú kerékpározást erősítő információ és marketing

A szabadidős, turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése, közvetetten a látogatók számának és költségének növelése információszolgáltatás (pl. térképek, útvonaltervezés), marketing (pl. online csatornák, kiadványok) és események, rendezvények révén, a célcsoportok igényeihez szabott módon, az aktív turizmus más jármódjaihoz is kapcsolódva.

4. A közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, a közlekedők képzése

A közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, szemléletformálás (pl. akciók, versenyek révén). Új célcsoportok megszólítása (pl. teherkerékpárok, elektromos rásegítéses kerékpárok terjedése révén). Közlekedési, együttműködésre ösztönző oktatás és képzés a célcsoportok igényeihez szabott módon.

5. Stabil szervezeti háttér

A kerékpárosbarát fejlesztések és működés, fenntartás szervezeti, intézményi háttérének kialakítása, megerősítése, források biztosítása.

¹²⁵ „Kerékpárforgalmi létesítmény a közlekedési infrastruktúra minden olyan eleme, amelynek használata a kerékpárosok számára nem tilos.” e-ÚT 03.04.11
Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése útügyi műszaki előírás

4.4 CÉLCSOPORTOK

A stratégia a kerékpározás alábbi formáival foglalkozik:

- **Mindennapos, közlekedési célú kerékpározás:**
Célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése, A-ból B-be való eljutás (pl.: iskolába/munkába járás (hivatásforgalom), ügyintézés, bevásárlás, közösségi közlekedési megállóhely megközelítése stb.). Ezen belül a vármegyei stratégia a településközi ingázásra ill. a külterületi munkahelyek megközelítésre terjed ki.
- **Szabadidős célú kerékpározás:**
Elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített/kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészségmegőrzési célú tevékenység, vagy sport célú kerékpározás.
 - **Turisztikai célú kerékpározás:**
A szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb kerékpáros utazás, kirándulás (lakóhelyi, környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.
 - **Egyéb szabadidős célú kerékpározás:**
Jellemzően legfeljebb egy napos, egészségmegőrzési vagy élményszerzési célú kerékpározás.
Sport célú kerékpározás: célja a fizikai teljesítmény, akár versenyszerű keretek között.

A stratégia célcsoportjai a helyi lakosság, a kerékpáros turisták és a kerékpározásra nyitott látogatók

A fentiekhez kapcsolódóan a stratégia készítése során három fő célcsoportot azonosítottunk:

1. Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság;
2. Kerékpáros turisták;
3. Térségbe látogatók, akik nyitottak a szabadidős kerékpározásra.

A célcsoportok és a kerékpározás formáinak kapcsolatait az alábbi mátrix szemlélteti:

13. táblázat: A célcsoportok és a kerékpározás formáinak kapcsolatai

	Mindennapos, közlekedési célú kerékpározás	Turisztikai célú kerékpározás	Egyéb szabadidős célú kerékpározás
Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság	iskolába/munkába járás, ügyintézés, bevásárlás, közösségi közlekedési megállóhely megközelítése stb.	rövidebb kerékpáros kirándulás (lakóhelyi, környéki), főként hétvégén	jellemzően legfeljebb egy napos, egészségmegőrzési vagy sport célú kerékpározás a lakóhelyről kiindulva, főként munkaidőn kívül

	Mindennapos, közlekedési célú kerékpározás	Turisztikai célú kerékpározás	Egyéb szabadidős célú kerékpározás
Kerékpáros turisták	–	kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra); rövidebb kerékpáros utazás, kirándulás. A látogatás célja kerékpártúra.	–
Térségbe látogatók, akik nyitottak a szabadidős kerékpározásra	–	rövidebb kerékpáros kirándulás (nyaralás alatti kerékpározás). A kerékpározás csak egy része a teljes utazásnak	–

A kerékpáros turizmus négy fő szegmensre bontható, melyek eltérő sajátosságokkal és igényekkel rendelkeznek:

1. **Országúti kerékpározás:** olyan sport, amelyben a kerékpárosok aszfaltozott és néha burkolt utakon gyorsan tekernek.
2. **Hegyikerékpározás (mountain bike):** durva terepen űzött sport. A hegyikerékpárosok kihívást jelentő pályákat keresnek az erdőkben vagy a hegyekben.
3. **Családi kerékpározás:** a családi kerékpárosok családi kerékpártúrákra indulnak. Ezek a túrák gyakran egynapos vagy többnapos túrák. Fontos, hogy a távolság és az útvonal menti tevékenységek alkalmasak legyenek a gyermekek számára.
4. **Túrázás/expedíció:** A túrákerékpárosok a kerékpározást pihentető hobbiként élvezik. Egynapos, többnapos vagy többhetes túrára indulnak. Ezek a turisták élvezik a fizikai aktivitást, de általában nem érdekli őket a kerékpározás sportként való gyakorlása.¹²⁶

Mennyiségi szempontból meghatározó a közlekedési célú kerékpározás

A szabadidős kerékpározás terén meghatározóak a legfeljebb egy napos, ezen belül is elsősorban az otthonról induló utak

A fejlett kerékpáros kultúrával rendelkező **Hollandiában az összes, kerékpárral megtett utazás 80%-a közlekedési és 20%-a szabadidős célú.**¹²⁷ Bács-Kiskun vármegyében feltehetőleg még nagyobb a közlekedési célú utak aránya, főként településeken belül.

Ami a szabadidős célú kerékpározást illeti, **az Európa legnagyobb küldő piacának számító Németországban 2021-es adatok szerint 41,6 millió ember (a lakosság mintegy fele) tett legalább egy szabadidős célú kerékpáros utat, ami éves szinten összesen 441 millió szabadidős célú kerékpáros utat jelent.** Ezek 59%-a otthonról indul; az egyéb kiindulópontokat autóval vagy vonattal, közösségi közlekedéssel közelítik meg. **Az útvonalválasztás fő**

¹²⁶ The European market potential for cycling tourism. CBI (The Netherlands Ministry of Foreign Affairs), 2 mai 2022, <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cycling-tourism/europe>

¹²⁷ CROW Design Manual for Bicycle Traffic, 2016 – Chapter 1.4. The Role of the Bicycle

szempontjai az út járhatósága és a közlekedésbiztonság, de a látnivalók, attrakciók is fontosak. A jellemző táv 20-60 km (az átlag 43 km).

Többnapos kerékpártúrákra 3,9 millió ember vállalkozott, akik átlagosan 6,6 éjszakát töltöttek el, **ez összesen legalább 26 millió napi szakaszt jelent.** **Több mint felük a 45-64 éves korosztályból került ki** (az átlag 53 év); 56%-uk a párjával, 30% barátaival teker. **A legjelentősebb szempontot itt a látnivalók, attrakciók jelentik,** de a közlekedésbiztonság, az út járhatósága és a kerékpárosbarát szálláshelyek, vendéglátóhelyek is fontosak. 78% belföldi célpontot választott, a többiek jellemzően a szomszédos országokat. Az útvonalat 41% autóval, 33% vonattal közelíti meg. **Az elektromos kerékpárok szerepe folyamatosan növekszik, 2021-ben már 42% választotta.** Így hosszabb szakaszok is megtehetőek, illetve **dombosabb vidékek is elérhetővé válnak.**¹²⁸

¹²⁸ ADFC-Radreiseanalyse für das Radreisejahr 2021,
https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Handout_ADFC-Radreiseanalyse_2022.pdf

5 A FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEK FELMÉRÉSE

5.1 A VIZSGÁLT TERÜLET LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

5.1.1 FÖLDRAJZI VISZONYOKBÓL FAKADÓ LEHETŐSÉGEK ÉS KÖTÖTTSÉGEK

A domborzat és az éghajlat Bács-Kiskun vármegyében nem akadályozza a kerékpározást

Bács-Kiskun vármegyében a kerékpározást a természeti adottságok kevésbé akadályozzák. **Az Alföldön fekvő vármegye** domborzati viszonyait tekintve az ország egyik legalacsonyabb területe, **teljes egészében síkság; ennek megfelelően a kerékpározásnak domborzati akadálya nincsen.**

A folyóhidak túlnyomórészt kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos

A Kiskunság homokos talaja miatt a földutak ezen a területen száraz időben (nyáron) kerékpárral jellemzően **nem, vagy kevésbé járhatók. A bácskai feketeföld eső után válik járhatatlanul sárosá.**

A vármegyét jelentősebb folyók nem tagolják, de a Duna, mint nyugati határvonal, illetve keleten a Tisza **folyók szárazföldi közlekedési (és így kerékpározási) szempontból akadályt jelentenek.** kedvező, hogy **maguk a hidak kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos** (pl. Lakitelek-Tiszaug, Baja-Pörböly). A folyók menti **árvízvédelmi töltések ugyanakkor lehetőséget is jelentenek** lényegében forgalommentes kerékpáros útvonalak kialakítására.

Az éghajlat alapvetően kedvező: meleg, száraz időjárás jellemzi, a napsütéses órák száma országos viszonylatban itt a legmagasabb – az év napjainak túlnyomó része széles körben alkalmas a kerékpárral való közlekedésre. Ezt a mindennapi kerékpározás magas aránya is bizonyítja (lásd 3.2.4.13. fejezet).

A településszerkezet miatt külterületen is érdeemben megjelenik a kerékpározási igény

Településszerkezetére **jellemzőek a nagyfalvak, illetve jelentős a tanyasi lakosság aránya.** A külterületi ipari övezetek és mezőgazdasági, állattenyésztési tevékenység, valamint a tanyavilágban élők miatt **külterületen is érdeemben megjelenik a kerékpározási igény.**

A gyorsforgalmi utak (M5) kerékpáros szempontból szintén elválasztó hatást jelenthetnek. **Kötöttséget jelent az országhatár is,** amelyen – schengeni külső határ lévén – csak korlátozott számú határátkelőn, ellenőrzéssel lehet átlépni.

A vármegye kerékpározás szempontjából meghatározó földrajzi adottságait a 3.2.1. fejezet, a kerékpározást akadályozó tényezőket a 3.2.5.1 fejezet tárgyalja részletesebben.

5.1.2 KERÉKPÁROZÁSI SZOKÁSOK MEGVÁLTOZTATÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI

Az Eurobarométer felmérése szerint rendszeres kerékpárhasználat tekintetében Magyarország a 3. helyen áll Európában. Ezen belül **a Bács-Kiskun vármegyét is magába foglaló Dél-Alföldön a legmagasabb az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya (32%),** valamint a naponta

kerékpárt használók száma (33%). **A dél-alföldiek 64%-a legalább hetente használ kerékpárt.**

A Dél-Alföldön a legmagasabb a kerékpárt és közösségi közlekedést rendszeresen kombináltan használók aránya (13% a kerékpárt használók körében) és az időjárástól függetlenül vagy szinte függetlenül kerékpárt választók aránya (46% a kerékpárt használók körében) is.

A foglalkoztatottak munkahelyre közlekedésében a kerékpárt választók aránya vármegyei átlagban 27,3%, ami jóval meghaladja az országos 12,2%-os átlagot. A vármegyén belül Kecskeméten (15,3%), illetve a Kecskeméti járásban (15,9%) a legalacsonyabb az arányuk, de országos viszonylatban még ez is magasnak számít. A többi járásban jellemzően 25-30% közötti ez az érték, míg a Bácsalmási és a Jánoshalmi járásban a 30%-ot is meghaladja. **A kerékpárral történő munkába járás ugyanakkor elsősorban a településeken belül jellemző;** a megyén belül más településre ingázók körében aránya egy nagyságrenddel alacsonyabb. (A kerékpáros forgalom jellemzőit a 3.2.4.13. fejezet mutatja be részletesebben.)

A kerékpározási szokások kedvezőek, az elsődleges feladat ezek megőrzése

A fentiek alapján a kerékpározási szokások kapcsán az alábbiak fogalmazhatók meg:

- Bács-Kiskun vármegyében a kerékpár mint mindennapi közlekedési mód európai összehasonlításban is széles körben elterjedt. **A kerékpározási szokások kedvezőek, az elsődleges feladat ezek megőrzése.**
- **A magas kerékpárhasználati arány fenntartása nem magától értetődő. A társadalmi jólét növekedésével együtt jár az erősödő motorizáció,** a gépjárműbirtoklás pedig (a magas fix költségek és a kényelem miatt) a használatot is ösztönzi. Ennek negatív hatásait a lehetséges eszközökkel érdemes megállítani, illetve fékezni.
- A kerékpározás versenyképességének megőrzéséhez **az alábbi módokon javasoljuk a kedvező szokások fenntartását, illetve fenntartható átalakítását:**
 - A településeken belül az utak, közterületek, kerékpárparkolási lehetőségek alakításával **gondoskodni kell róla, hogy a hagyományos, településen belüli kerékpározás biztonságos és kényelmes maradjon (vagy azzá váljon), a növekvő gépjárműforgalom ne szoríthassa ki. Legyen a kerékpár a kézenfekvő, legpraktikusabb választás.**
 - Elsősorban a nagyvárosokban, ahol a rendelkezésre álló közterület korlátozott, az egyéni gépjárműhasználatot a keresletszabályozás eszközeivel is egyensúlyban kell tartani.
 - A közlekedési és szabadidős célú kerékpározást szemléletformálással **divatosá, népszerűvé kell tenni a változó életmód és preferenciák között is,** mert könnyebb megőrizni a meglévő szokásokat, mint később újra felépíteni.
 - **A települések közötti forgalomban van tér a kerékpározás szerepének erősítésére,** biztonságosabb, kényelmesebb infrastruktúra kiépítésével, valamint – a viszonylag nagy

távolságok miatt – az elektromos rásegítéses kerékpárok terjedésének segítségével.

- Az újabb eszközök (pl. elektromos rásegítéses kerékpárok, teherkerékpárok) megismertetésével, elterjedésének ösztönzésével **új célcsoportok megszólítása is lehetővé válik**, pl. nagyobb távolságokon közlekedők, idősebb vagy nehezen mozgó emberek, családostok, kisvállalkozók.
- **A szabadidős kerékpározás iránti igényt a Covid19-járvány jelentősen megnövelte. Ezt a felfutást érdemes infrastruktúra- és szolgáltatásfejlesztéssel, információval és kommunikációval támogatni**, hogy ez a magasabb szint stabil maradjon, és akár tovább növekedjen.
- A kerékpárforgalmi és kerékpárosbarát létesítmények vármegyei szintű hálózatosodásával megnyílik a tér a **kerékpáros turizmus erősítése** előtt, amelyet érdemes – elsősorban a hazai, illetve az országhatár menti régiók közönségét célozva – felépíteni.

5.2 A VÁRMEGYEI KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI, KÖTÖTTSÉGEI

5.2.1 A HÁLÓZAT ÉS A FORGALOM JELLEMZŐI

A meglévő kerékpárutak a kislevegalmú közutakkal együtt sem alkotnak összefüggő hálózatot

A vármegye városainak belterületén jelentős hosszban kiépült a kerékpárút-hálózat, egyes külterületi irányokban az országos úthálózat mentén csatlakozó szakaszokkal (pl. Baja, Kiskunfélegyháza, Soltvadkert). A településközi kerékpárutak kialakítása is megkezdődött a nagyobb közúti forgalmú irányokban, illetve a turisztikai célpontok felé. Helyenként – különösen turisztikai, szabadidős szempontból – a hosszabb szakaszokon burkolt Duna-menti árvízvédelmi töltések is kapcsolódnak a hálózatba. **Összefüggő kerékpárforgalmi hálózatról** ugyanakkor egyelőre nem beszélhetünk, mivel számos alternatíva nélküli kapcsolati hiány van a vármegyében.

A kerékpárforgalmi létesítmények kialakításának színvonala településenként és gyakran településen belül is széles skálán mozog, a korszerű, kényelmes és biztonságos megoldásoktól a kimondottan balesetveszélyes, konfliktusos, hiányos létesítményekig, megoldatlan csomópontokig.

Bács-Kiskun vármegye fő közlekedési hálózata szerencsésen tárja fel a vármegyét. A keleti oldalon az említett M5 mellett az 5. sz. főút, nyugati oldalon az 51. sz. főút északon az 52. sz. főút, délen az 55. sz. főút képez mintegy keretet, a vármegye belső területein a fent leírt utak között átlóként szolgálnak az 53. sz. és 54. sz. főutak.

A megye főútjain 5-10 000 E/nap forgalom jellemző

Bács-Kiskun vármegye területén az észak-déli irányú tranzitforgalom a jelentősebb, főleg ott, ahol a hozzá kapcsolódó helyi forgalom is élénk. A vármegye főútjain 5-10 000 E/nap forgalom észlelhető, ennél magasabb

értékkel mindössze a jelentősebb települések kivezető útjai bírnak: az 52. sz. főút Kecskemét környéki szakasza, az 53. sz. főút Kiskunhalas és Soltvadkert környéki szakasza, az 54. sz. főút Kecskeméthez közeli szakasza és a 44. sz. főút vármegyei szakasza. **3-5000 E/nap forgalom mérhető egyes térségi jelentőségű mellékutakon** (Kecskemét – Izsák, Tass – Kunadacs, Kiskunmajsa – Jánoshalma, Kiskunfélegyháza – Kiskunmajsa, Kecel – Kiskőrös – Páhi). **Az egyéb térségi jelentőségű utakon 1500 – 3000 E/nap, a kisebb mellékutakon jellemzően 500-1500 E/nap a forgalom.** A forgalmi helyzetet, illetve a kerékpározásra nem javasolt nagy forgalmú utakat 3.2.5.2 fejezet mutatja be részletesen.

A forgalmas utakat elkerülik a kerékpárosok, míg számos kis forgalmú közúton 10% feletti (akár 30%-ot is meghaladó) a kerékpáros forgalom aránya

A legnagyobb (4000 E/ nap feletti) forgalmú utak esetében, amihez gyakran magas nehézgépjármű-forgalom is társul, **1% alatti a kerékpáros forgalom részaránya,** ez alól csak **egyes települési átkelési szakaszok jelentenek kivételt. 10% fölötti kerékpáros forgalom figyelhető meg** ezzel szemben számos kis **forgalmú** (jellemzően 2000 körüli vagy jóval az alatti ÁNF forgalmú) **összekötő és bekötőúton, különösen a települések belterületén.** Egyes utakon a kerékpáros forgalom aránya a 30%-ot is meghaladja.

A hálózat legjelentősebb hiányosságai a nagy forgalmú közutak alternatíva nélküli szakaszai, valamint a hosszú távú útvonalak burkolatlan részei

A hálózat **legsúlyosabb hiányosságai a nagy forgalmú közutak önálló kerékpárforgalmi létesítmény vagy kerékpárosbarát alternatíva nélkül.** Folytonossági hiányt jelentenek a hosszú távú **kerékpártúra-útvonalak burkolatlan szakaszai** is. A vármegyét jelentősebb folyók nem tagolják, de a Duna, mint nyugati határvonal, illetve keleten a Tisza folyók akadályt jelentenek. Kedvező, hogy **maguk a hidak kerékpárral is járhatók, ugyanakkor a kapcsolódó hálózat több esetben hiányos.** A gyorsforgalmi utak (M5) kerékpáros szempontból szintén elválasztó hatást jelenthetnek. Kötöttséget jelent az országhatár is. A kerékpárforgalmi hálózat folytonossági hiányait a 3.2.5.4. fejezet tárgyalja.

5.2.2 A HÁLÓZATFEJLESZTÉS CÉLJA ÉS ALAPELVEI

Az érvényben lévő útügyi műszaki előírásoknak (ÚME)¹²⁹ megfelelően a **hálózatfejlesztés célja főhálózatot alkotó elemek komfortszintjének növelése, a többség számára nem megfelelő szakaszok hosszának csökkentése, hogy minél többen választhassák utazásaikhoz a kerékpárt.** A nemzetközi és országos jelentőségű útvonalak esetén az elérendő állapot „önmagukban folytonos, kerékpárral végigjárható útvonalak, kiemelten biztonságos, kényelmes és attraktív kialakítással”, elérve az 1-es komfortszintet (mindenki számára megfelelő kialakítás; gépjármű-kerékpár és gyalogos-kerékpár sebességkülönbség nincs vagy alacsony), aminek az elérése további fejlesztéseket igényel.

A hálózattervezés legfontosabb alapelvei:

- **Kohézió:** összefüggő kerékpárosbarát hálózat, amely bármely két pont között lehetővé teszi a kerékpárral való eljutást.

¹²⁹ Kerékpározható közutak tervezése (ÚME e-ÚT 03.04.13:2019)
<https://ume.kozut.hu/dokumentum/479#&gid=1&pid=19>

- **Közvetlenség:** két pont között a legrövidebb, leggyorsabb út kerékpárosbaráttá tétele (kerülők nélkül).
- **Biztonság:** sebesség- és tömegbeli különbségek elkerülése; baleseti kockázatnak, zajnak, légszennyezésnek való kitettség minimalizálása.
- **Kényelem:** minél kevesebb megállás és zavartatás (pl. emelkedő, kényelmetlen burkolat).
- **Vonzó kialakítás:** kellemes természeti ill. minőségi épített környezet.^{130 131}

A nyomvonalak fejlesztésekor gondolni kell a lehetséges célcsoportokra is. Sportolók, gyakorlott túrázók és kisgyermekes családok eltérő igényekkel rendelkeznek mind a látnivalók, szolgáltatások, mind az infrastruktúra tekintetében (gépjárműforgalom, sebességkülönbség stb.)



100. ábra: Útbaigazító tábla Ausztriában az EuroVelo 6 mentén: külön versenykerékpárosoknak és családós túrázóknak ajánlott nyomvonal

5.2.3 A LÉTESÍTMÉNYEK TÍPUSÁNAK KIVÁLASZTÁSA

Az alábbiakban röviden összefoglaljuk azokat a szempontokat, amelyeket mind új hálózati elemek kialakítása, mind meglévő létesítmények felülvizsgálata, korszerűsítése esetén figyelembe kell venni. Ezek részletesebben a hatályos Útügyi Műszaki Előírásban kerülnek kifejtésre.

5.2.3.1 Lakott területen kívül

Lakott területen kívül – a jellemzően magas megengedett sebesség miatt – törekedni kell kerékpárutak, illetve mezőgazdasági, árvízvédelmi utak alkalmazására

Lakott területen kívül az ÚME szerint „törekedni kell a – lehetőség szerint külön koronán vezetett – kerékpárutak alkalmazására, illetve a meglévő – és megfelelő állapotú – mezőgazdasági, erdészeti és árvédelmi utak használatának lehetővé tételére. A Magyar Közút Nonprofit Zrt. 2000-nél

¹³⁰ 5 design principles for successful bicycle infrastructure. DTV / CROW's "Design Manual for Bicycle Traffic (2016)" <https://dtvcapacitybuilding.com/blog/5-design-principles-for-successful-bicycle-infrastructure/>

¹³¹ CROW Design Manual for Bicycle Traffic, 2016 – Chapter 4. Design of the Cycle Network

nagyobb átlagos napi forgalom esetén és főúton nem javasolja kerékpáros útvonal kijelölését.

A gépjárművektől elválasztott, kerékpárok számára kijelölt önálló út a kerékpárút, mely megfelelő kialakítás esetén komfortos és biztonságos felületet biztosít a kerékpározók számára. Főbb tervezési szempontok, alapelvek:

- Kereszteződések, átvezetések, konfliktuspontok körültekintő tervezése.
- Gépjárművek ráhajtásának gátlása kerékpárosbarát, nem balesetveszélyes módon (amennyiben szükséges).
- A nyomvonal lehetőleg nagy forgalmú úttól távolabb, zöld sávval elválasztva legyen kialakítva.
- Megfelelő szélesség: várható forgalomtól függően (ideális esetben három haladósáv, mely lehetővé teszi az egymás mellett tekerést, valamint az előzést és szemben haladást).
- Megfelelő, komfortosan járható, minden évszakban járható szilárd burkolat.

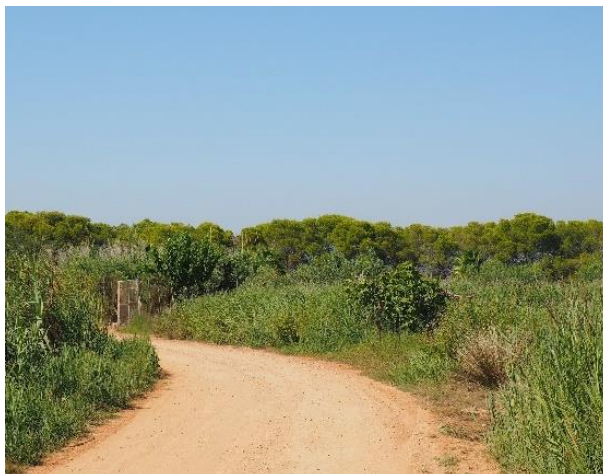
Kisforgalmú utak (ÁNF<2000) ugyanakkor „– a helyi körülmények figyelembevételével – beavatkozás nélkül is **tekinthetők kerékpárosbarátnak, azonban a sebességkorlátozás bevezetése minden indokolt esetben alapvető eszköz a kerékpározás biztonságának növelésére.”** Vegyes használatú út esetén kívánatos az ÁNF<=1000 a megfelelő komfort és biztonság érdekében. Az 1000<ÁNF<=2000 átmeneti tartományként kezelendő, hosszú távon a kerékpáros és gépjárműforgalom elválasztásának lehetősége vizsgálandó. Az ilyen szakaszok fejlesztése jellemzően alacsony prioritású, és önálló kerékpárút kiépítése beruházási és üzemeltetési szempontól is felvet erőforráshatékonysági kérdéseket, ezért akár átmenetileg is érdemes alacsony költséggel (részlegesen) kerékpárosbaráttá tenni őket. A kis forgalom nagyság mellett sebességcsökkentés, a gépjárművezetők együttműködő és elővigyázatos magatartására való figyelemfelhívás szükséges.



101. ábra: Jó példa Franciaországból. 70 km/h sebességcsökkentés és együttműködésre, minimum 1,5m előzési oldaltávolságra figyelmeztető jelzőtáblák

Az EuroVelo előírások szerint, amennyiben a megengedett maximális sebesség meghaladja a 30 km/h-át, **vegyes használat esetén az ÁNF nem lehet több 2000-nél, ideális esetben pedig 500-nál**. Kivételes esetekben az ÁNF 2000-4000 közötti tartományban, ideiglenesen megengedhető a vegyes használat, azonban ebben az esetben mindenképpen törekedni kell a fent említett együttműködés hangsúlyozására és sebességcsökkentésre.¹³² A fenti elvárást a minősítési kritériumok tovább részletezik.¹³³

A mezőgazdasági, erdészeti és árvízvédelmi utak általában közforgalom elől elzárt utak, melyek gyakran alacsony költségigényű fejlesztés után megnyithatóak a kerékpáros forgalom részére. Az adott szakasz adottságainak függvényében szilárd vagy stabilizált, minden időjárási körülmény között kerékpárral is jól járható útfelület kialakítása ajánlott. A talajstabilizáció sok esetben jelent költséghatékonyt megoldást egy útszakasz kerékpározhatóvá tételére, azonban a tartósság érdekében megfelelő tervezést (pl. talajmechanikai adottságok, várható forgalmi terhelés figyelembevétele, víztelenítés tervezése) és karbantartást igényel.¹³⁴



102. ábra: Stabilizált, jól járható burkolat egy spanyol zöldút mentén

Az árvízvédelmi töltéseken vezető utak forgalomtechnikai kialakításukat, burkolatukat és jelzéseképeiket tekintve kerékpáros közlekedés számára megnyitott üzemi utak, amelyeken az üzemi használat elsőbbséget élvez. Figyelembe kell venni, hogy ezeken **csak árvízmentes időszakban lehet kerékpárral, engedély nélkül közlekedni.**

¹³² EuroVelo Guidance on the route development process. EuroVelo.org, <https://pro.eurovelo.com/download/document/Guidance-on-the-Route-Development-Process.pdf>

¹³³ European Certification Standard – Quality Criteria for Long-distance Routes. European Cyclists' Federation, 2021, https://pro.eurovelo.com/download/document/ECS-Manual-2021_online.pdf

¹³⁴ A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás megjelenése rövid távon várható.

5.2.3.2 Lakott területen

Lakott területen a létesítménytípus kiválasztásának meghatározó szempontjai a megengedett sebesség, valamint a gépjárműforgalom nagysága és összetétele

Lakott területen az országos és vármegyei/térségi főhálózati elemek jellemzően fő- és gyűjtőutak mentén vezetnek. A létesítménytípus kiválasztásának meghatározó szempontjai a megengedett sebesség, valamint a gépjárműforgalom nagysága és összetétele (nehézsúlyú gépjárművek száma vagy aránya). Ezek figyelembevételével vizsgálendő, hogy milyen megoldások alkalmazhatók (pl. sebességcsökkentés, forgalomcsillapítás, különböző létesítménytípusok kialakítása), az ÚME által részletesen bemutatott szempontok szerint.

A gyalogos- és kerékpárforgalom elválasztását, illetve a gyalogos és a kerékpáros felületek kialakítását az ÚME által bemutatott szempontok szerint kell vizsgálni, elkerülendő a kialakításból adódó későbbi konfliktusokat.

Előnyt kell élvezzen a kétoldali irányhelyes kialakítás (pl. kétoldali irányhelyes kerékpárút, kerékpársáv), ettől való eltérés az ÚME értelmében csak kevés csomópont és kis kanyarodó és mellékirányú forgalom, illetve egyoldali beépítés esetén elfogadható.

Kiemelt figyelmet kell biztosítani a csomópontok, kapcsolatok megtervezésére. A közúthálózat csomópontjain törekedni kell a kerékpárral történő mindenhonnan-mindenhova mozgás segítésére; cél a csomóponti kanyarodó mozgások segítése, kapcsolódó önálló kerékpárforgalmi létesítmények átvezetésének biztonságos kialakítása; és a baleseti gócok, balesetveszélyes kialakítások és akadályok megszüntetése.

Jelentős meglévő vagy várható kerékpáros forgalom esetén nagyobb szélességet, biztonságos előzési lehetőséget biztosító megoldást kell választani.

Kis forgalom és alacsony sebesség mellett, így például lakóutcák esetében forgalomcsillapítás ill. sebességkorlátozás mellett a kerékpár- és gépjárműforgalom integrációjára kell törekedni.

Fentieket figyelembe véve a hálózatfejlesztési javaslatokat a 6.1., azok prioritizálását pedig a 6.5.2. fejezet mutatja be.

5.2.4 ÚTIRÁNYJELZŐ TÁBLARENDSZER

Útírányjelző táblarendszert táblázási terv alapján szükséges megvalósítani a kijelölésre alkalmas (összefüggően kerékpározható) nyomvonalakon. Egy-egy útvonal kitéblázása során a már meglévő, kitéblázott útvonalak irányjelző rendszerének kapcsolódó frissítéséről is gondoskodni kell. Az ezzel kapcsolatos javaslatokat a 6.1.1.7. fejezet tartalmazza.

5.3 KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS



Fontos, hogy a hálózat kialakításával együtt állandó mérőhelyek is kialakításra kerüljenek

A kerékpáros forgalmat abból a szempontból fontos mérni, hogy a tervezés során egyértelmű legyen, hogy egy adott kerékpárúton vagy kerékpáros útvonalon, illetve annak egy szakaszán, adott településen vagy esetleg szabadidős vagy turisztikai körzetben **mekkora kerékpáros forgalommal kell számolni**. Az adatok rendelkezésre állása **a követett fejlesztési irány megerősítése vagy korrigálása miatt is fontos**. Ezeket az adatokat (amennyiben rendelkezésre állnak) több területen is lehet alkalmazni, többek között a fejlesztési igények meghatározására, fejlesztések hatásainak mérésére, egyes fejlesztések indokoltságának alátámasztására. A rendszeresen gyűjtött kerékpáros forgalmi adatok nem csupán az igények nyomon követésében, de az intézkedések hatásának felülvizsgálatában, értékelésében is fontos szerepet játszanak.

Az adatok gyűjtése történhet állandó mérőhelyekkel, néhány hétre kihelyezett ideiglenes számláló berendezésekkel, illetve rövid idejű kézi mérésekkel. A Bács-Kiskun vármegyei kerékpárforgalom fejlődésének megalapozott nyomon követéséhez **elengedhetetlen, hogy a hálózat kialakításával, a nyomvonalak kijelölésével együtt állandó mérőhelyek is kialakításra kerüljenek** a jelentősebb útvonalak mentén. Az állandó mérőhelyek adatait évente – azonos időszakban és helyszínen – végzett ideiglenes mérésekkel kiegészítve teljeskörű képet kaphatunk a kerékpáros forgalom időbeli és térbeli lefolyásáról. Javasolt az adatokat könnyen feldolgozható formában, nyílt adatként (open data jelleggel) közzétenni annak érdekében, hogy a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében érdekelt felek munkáját megkönnyítse.

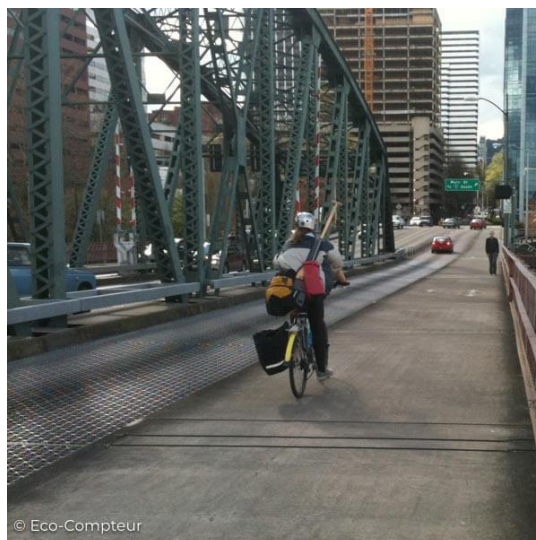
Forgalomszámlálási helyszínek

Bács-Kiskun vármegyében jelenleg is több ponton történik állandó (automatikus) vagy rendszeres (kézi) **forgalomszámlálás** a Magyar Közút, hatáskörében (lásd a 3.2.4.13 fejezetben).

A jövőben **elsősorban a meglévő kezdeményezések korszerűsítése, illetve bővítése javasolt** a mérési pontok körének bővítésével, illetve a mérési időszakok kiterjesztésével annak érdekében, hogy minél pontosabb és az egyes útvonalak sajátosságait, a forgalom időbeli lefolyását minél inkább tükröző eredmények álljanak rendelkezésre. A részletes javaslatokat a 6.3.3 fejezet tartalmazza.

Az okoseszközök elterjedésével többféleképpen is monitorozható a kerékpáros forgalom, azonban ebben az esetben fontos a kommunikáció a használók körében a különböző megoldások (alkalmazások) elterjesztésében.

A kerékpárok számlálására **több megoldás is létezik**, a technológiától (pl. indukciós hurok, AI-kamera), áramellátástól (pl. akkumulátoros, napelemes) és adatkapcsolattól (pl. 3G, 4G, 5G, Ethernet) függően. Az alábbiakban látható néhány példa kerékpárszámláló eszközökre.



103. ábra: Mobil kerékpárszámláló¹³⁵

A fenti pneumatikus kerékpárszámláló eszköz előnye, hogy könnyen telepíthető, méri a haladási irányt, akkumulátorról akár 10 évig is működik és minden időjárási körülmény között működőképes.



104. ábra: Könnyen telepíthető kerékpáros fogalomszámláló eszköz¹³⁶

A fenti indukciós hurok előnye, hogy könnyen telepíthető, méri a haladási irányt, akkumulátorról akár 2 évig is működik és minden időjárási körülmény között működőképes. Mivel a burkolatba van építve, nem vandalizálható vagy lopható el. Opcionálisan a sebességet is képes mérni.

Külterületi kerékpárutak esetében megfontolandó lehet az akkumulátorral működtetett, indukciós hurokkal történő eszközök telepítése, mivel az akkumulátor révén ebben az esetben nem szükséges elektromos hálózati csatlakozás kiépítése. Ezek hosszabb távú működtetésével kapcsolatosan vannak negatív tapasztalatok.

¹³⁵ <https://www.eco-counter.com/produits/tubes-en/tubes-2/>

¹³⁶ <https://www.eco-counter.com/produits/zelt-range/easy-zelt/>

6 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK BEMUTATÁSA

Az operatív célokat szolgáló javasolt intézkedések a következő beavatkozási területekbe sorolhatók be, összehangolva a „*Megyei kerékpárforgalmi főhálózati terv javasolt felépítése*” című útmutatóban javasolt szerkezettel, de azt több ponton kibővítve:

1. A vármegyei kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

- Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak

2. Kerékpáros és kapcsolódó turisztikai szolgáltatások

- Megközelíthetőség
- Szolgáltatások
- Információ és marketing

3. Szervezeti, intézményi háttér

- (ennek részeként: kerékpáros adatgyűjtés)

4. Kísérő intézkedések

- Szemléletformálás, oktatás, képzés

Az alábbi fejezetek a javaslatokat ezen felosztás szerint tárgyalják.

6.1 A VÁRMEGYEI KERÉKPÁROS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEI

6.1.1 HÁLÓZAT, INFRASTRUKTÚRA, TÚRAÚTVONALAK

A stratégia egyik fő eredménye a fejlesztési javaslatok azonosítása egy hierarchikus térségi hálózat tükrében, ami támpontot ad a fejlesztések prioritizálásához

A stratégia egyik fő eredménye a fejlesztési javaslatok azonosítása egy hierarchikus (nemzetközi és országos, vármegyei/térségi jelentőségű, valamint egyéb elemekből álló) térségi hálózat tükrében. Ez elősegíti, hogy a meglévő és elkészülő szakaszok ütemezetten egy összefüggő hálózattá álljanak össze, ami alapja lehet túraútvonalak kijelölésének is.

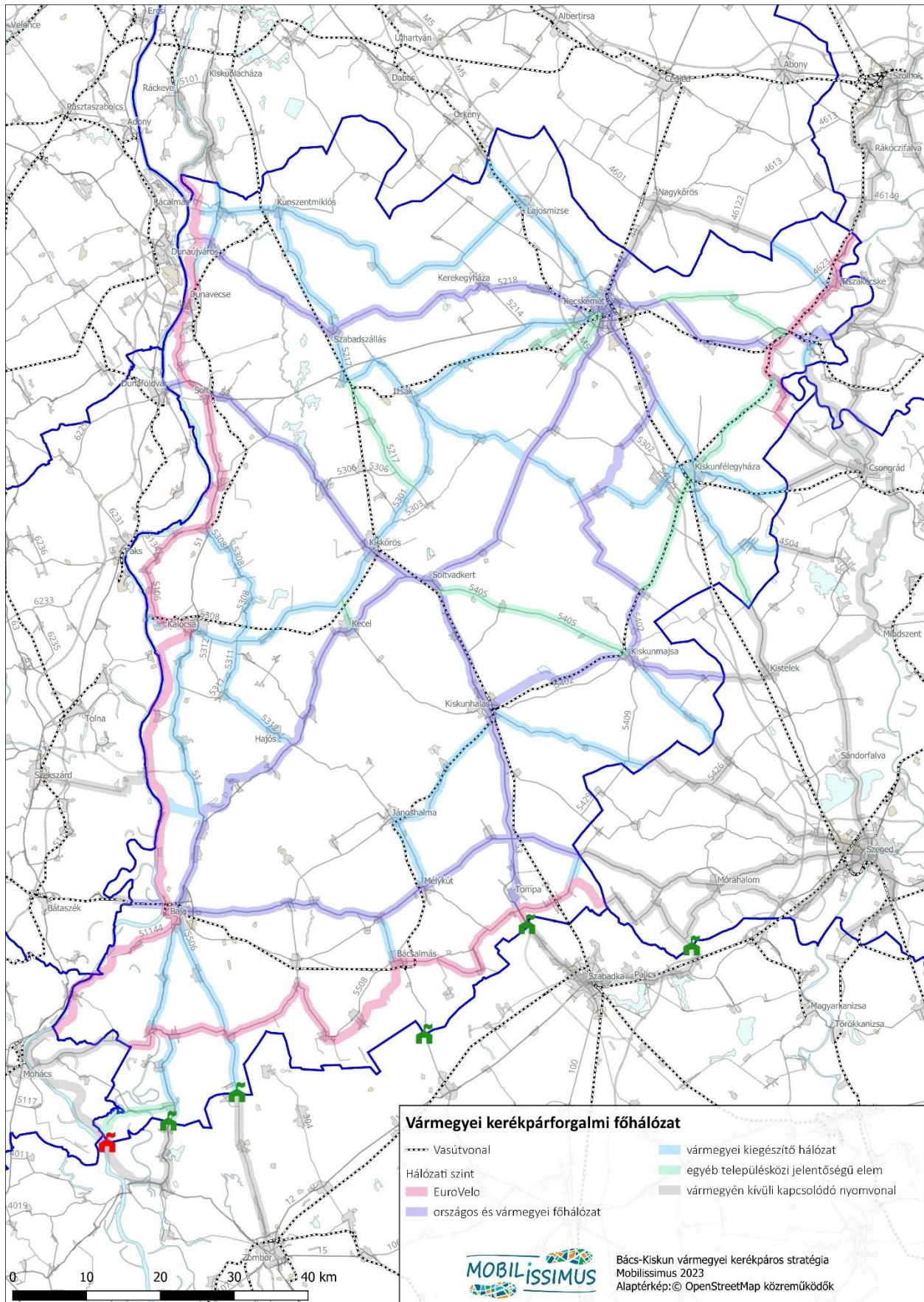
A hálózati terv alapja a 2018-as megyei kerékpáros stratégia, mely aktualizálásra került az alábbiak figyelembevételével:

- **Országos és vármegyei főhálózat tervezett szakaszai** (EuroVelo és országos kerékpáros útvonalak, OTrT és megyei TrT):
 - az OTrT nyomvonalakban a 2018-as stratégia módosításokat javasolt, melyek továbbra is indokoltak (lásd 6.1.1.6. fejezet);
 - a vármegyei TrT-be beépültek a 2018-as stratégia javaslatai, de a szomszédos megyékkel való összhang érdekében azon felül több vármegyehatáron átnyúló kapcsolat is bekerült;
 - az EuroVelo és országos útvonalak nyomvonala helyenként kis mértékben módosult, vagy a bejárások és egyeztetések eredményei alapján, ill. az időközben elkészült fejlesztéseket, vagy a fejlesztési terveket figyelembe véve módosítása javasolt.

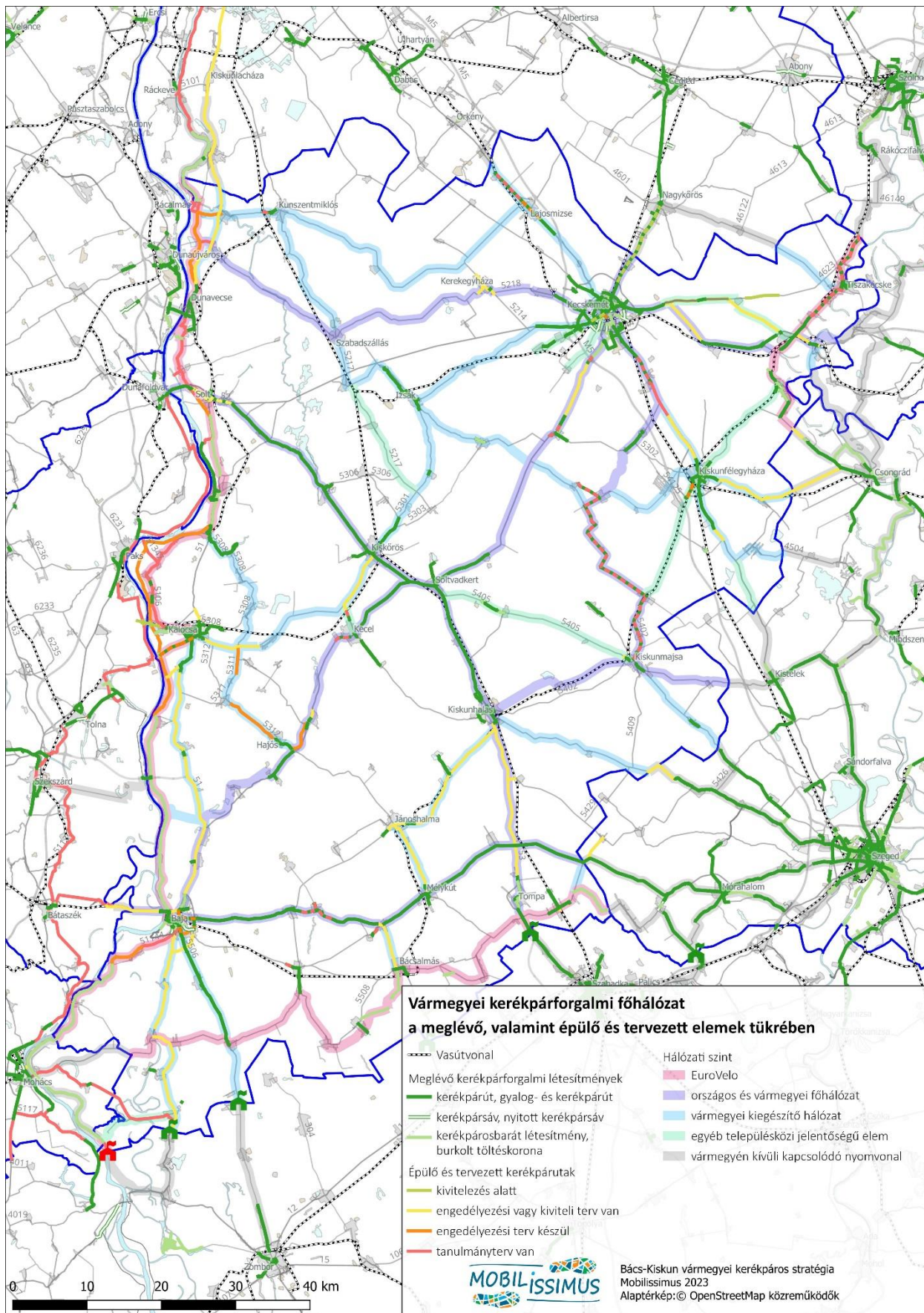
- **Tervvel rendelkező, illetve tervezés alatt álló szakaszok** (lásd 3.2.4.4. fejezet) – vármegyei projektgyűjtés, ME AMF, AÖFK, Magyar Közút, vízügyi igazgatóságok adatszolgáltatásai és egyeztetések alapján;
- **Használati igények**, elsősorban a kerékpáros ingázási potenciál és a jelen projekt keretében végzett térképes kérdőív eredményei (lásd 3.2.4.13. fejezet).

A javasolt nyomvonalak elsősorban fejlesztendő sávokat jelölnek ki, a megjelölt települések érintése a fontos, a konkrét nyomvonalak meghatározása a települések között bizonyos esetekben kézenfekvő, egyébként későbbi részletes tervezés feladata a konkrét nyomvonalak tervezése.

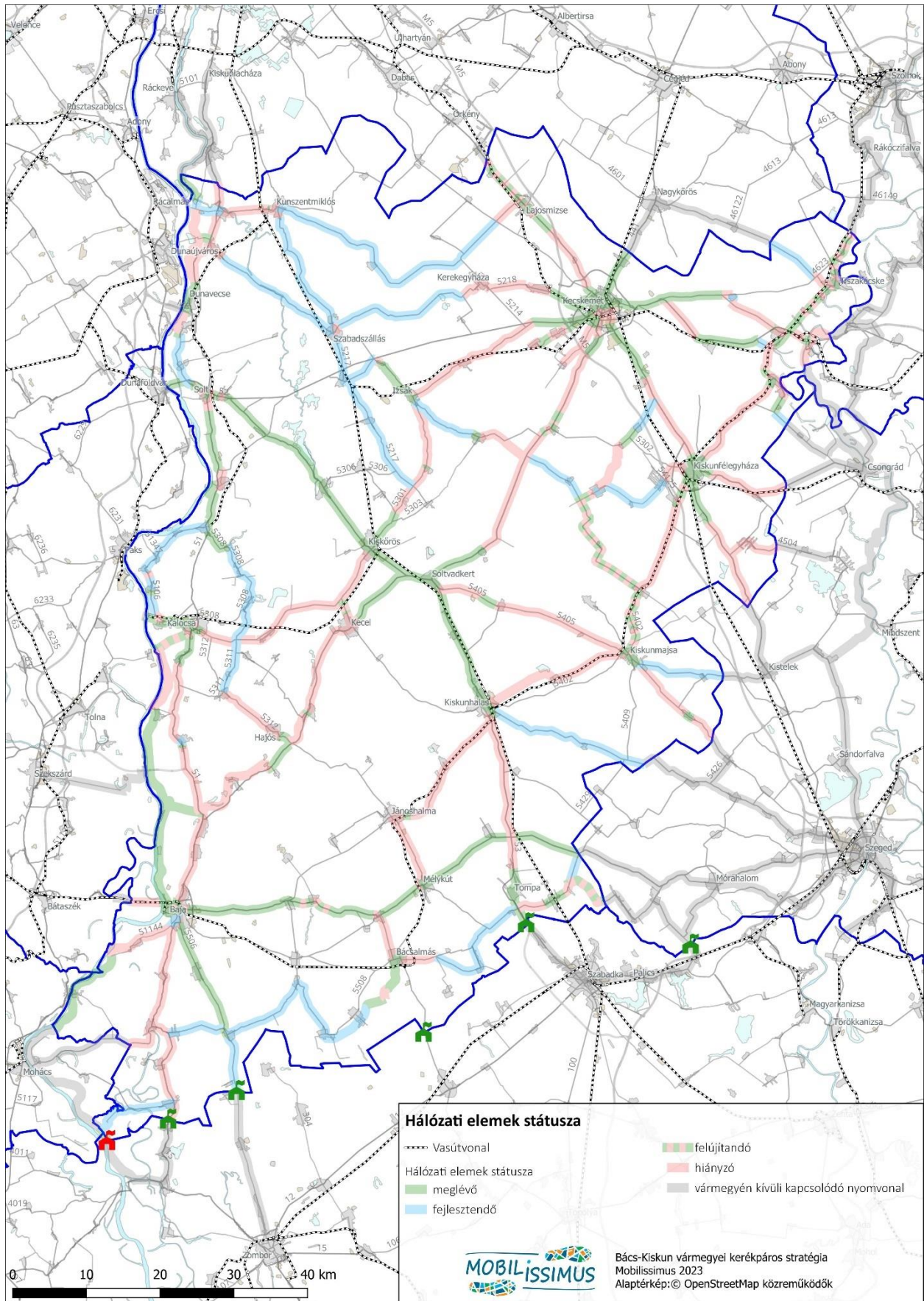
Ezen a széles körön belül a prioritásokat később, a 6.5.2. fejezetben állítjuk fel.



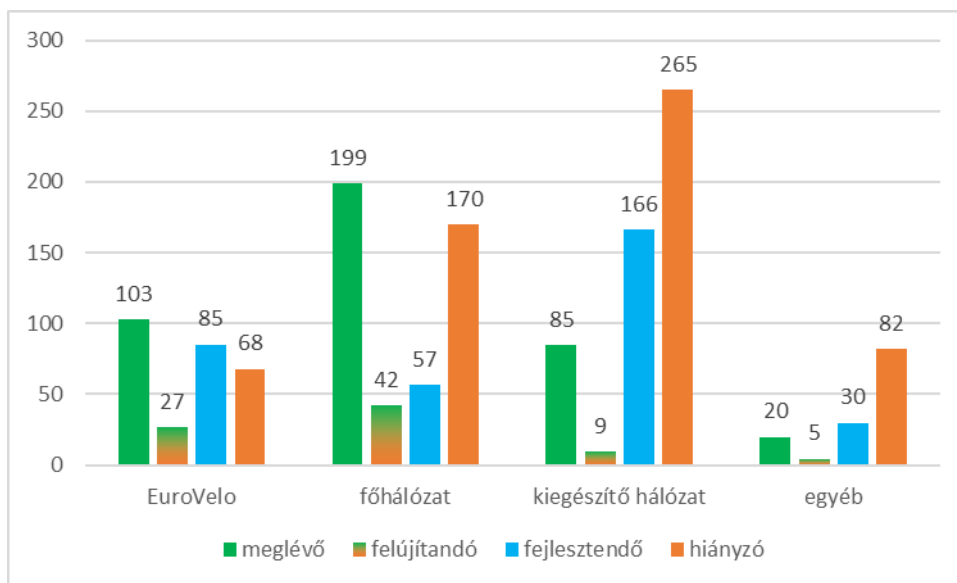
105. ábra: Vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat



106. ábra: Vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat a meglévő, valamint épülő és tervezett elemek tükrében



107. ábra: Hálózati elemek státusza



108. ábra: Hálózati elemek státusza hálózati szintenként [km]

6.1.1.1 EuroVelo, országos és vármegyei főhálózat

A nemzetközi (EuroVelo) és országos kerékpáros útvonalak kijelölése a vármegye feletti szintek hatásköre, így ezek fő iránya adottságnak tekinthető, de a konkrét nyomvonalat illetően van mozgástér a vármegyei szándékok, érdekek érvényesítésére. A javasolt főhálózat gerincét az alábbi **nemzetközi és országos jelentőségű nyomvonalak** adják (lásd 3.1.1.1 és 3.2.4.3. fejezetek):

- **EuroVelo 6 / 2. sz. országos kerékpáros útvonal / 6. Alsó-Dunamente kerékpárút: 6.A, 6.C**
- **EuroVelo 11 / 3. sz. országos kerékpáros útvonal / OTrT. 4. Tiszamente kerékpárút**
- **EuroVelo 13 / 4. sz. országos kerékpáros útvonal / OTrT 5. Dél-alföldi határmente kerékpárút: 5.A, 5.C**
- **5. sz. országos kerékpáros útvonal**

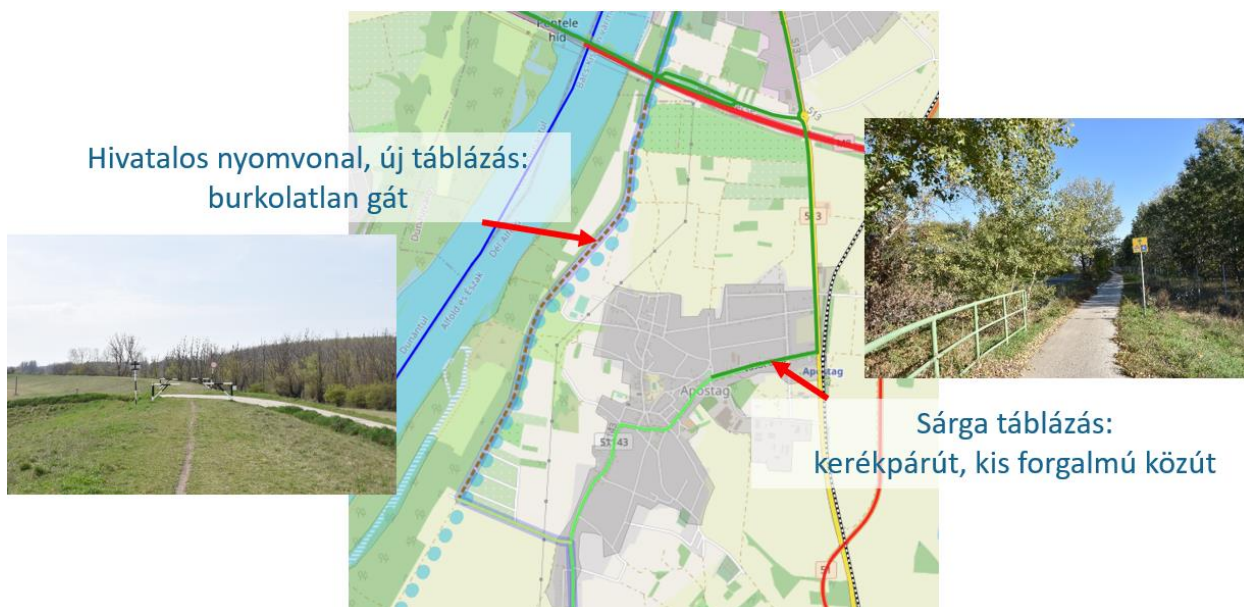
Ezeket egészítik ki az alábbi **vármegyei főhálózati elemek**, melyek részben átfednek OTrT útvonalakkal is:

- **(Bátaszék, Tolna vármegye) – Baja – Mélykút – (Mórahalom – Szeged, Csongrád-Csanád vármegye)**
- **(Dunaföldvár –) Solt – Kiskőrös – Soltvadkert – Kiskunhalas – Tompa – (Szabadka, Szerbia)**
- **(Nagykőrös, Pest vármegye) – Kecskemét – Soltvadkert – Sükösd – Baja / részben 32. Jászok, kiskunok földje kerékpárút, részben OTrT 61. Közép-magyarországi kerékpárút**
- **Kecskemét – Bugac – Kiskunmajsa – (Ópusztaszer – Szeged, Csongrád-Csanád vármegye) / részben 51. Csongrádi kerékpárút**
- **Kiskunhalas – Kiskunmajsa**

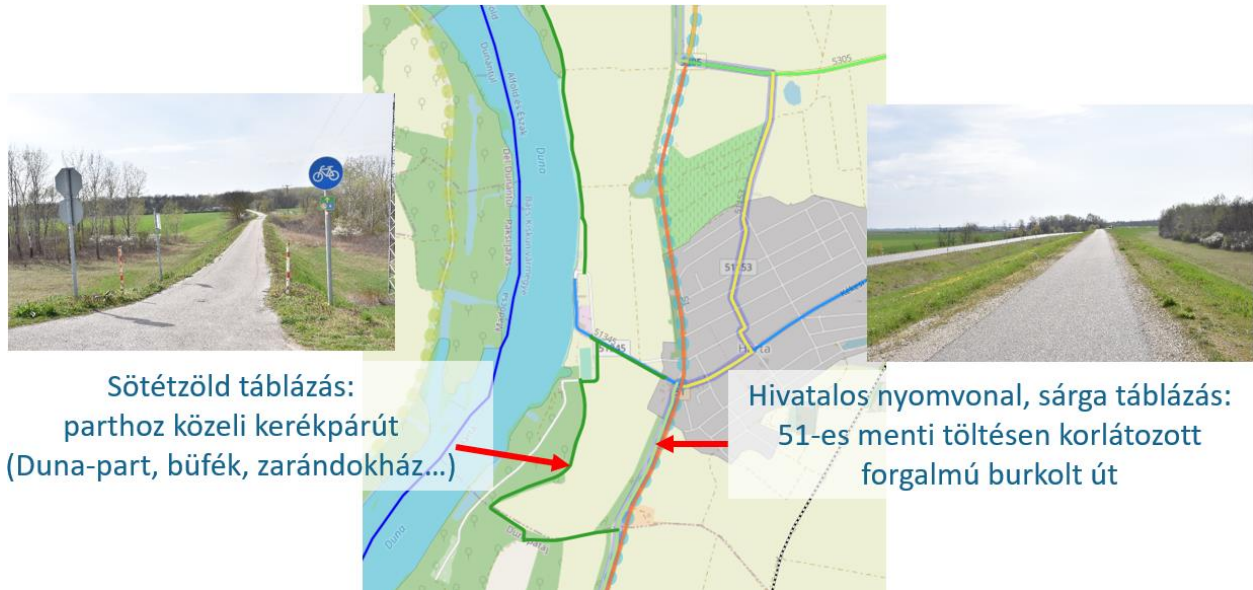
A javaslatok figyelembe veszik azt, hogy az OTrT szerint „A 4/5. [...] mellékletekben szereplő országos műszaki infrastruktúra-hálózatok elemeit [...] az ott felsorolt, a térbeli rend szempontjából meghatározó települések közigazgatási területét – térség esetén a megjelölt település közigazgatási területét vagy annak 25 km-es körzetét – érintve, az országos, a kiemelt térségi és megyei szerkezeti terv, valamint a településszerkezeti terv figyelembevételével, az engedélyezési eljárás során felmerülő ágazati szempontok és követelmények miatt szükséges korrekciókkal kell megvalósítani.” Ezzel együtt nyomvonalmódosítás esetén érdemes az Országos Területrendezési Tervet (OTrT) is módosítani, amire annak következő esedékes felülvizsgálatakor lesz lehetőség (lásd 6.1.1.6. fejezet).

A nemzetközi és országos jelentőségű nyomvonalak esetében a stratégia készítése során, az egyeztetések és bejárások eredményeképpen a következő nyomvonalmódosítási javaslatok fogalmazódtak meg:

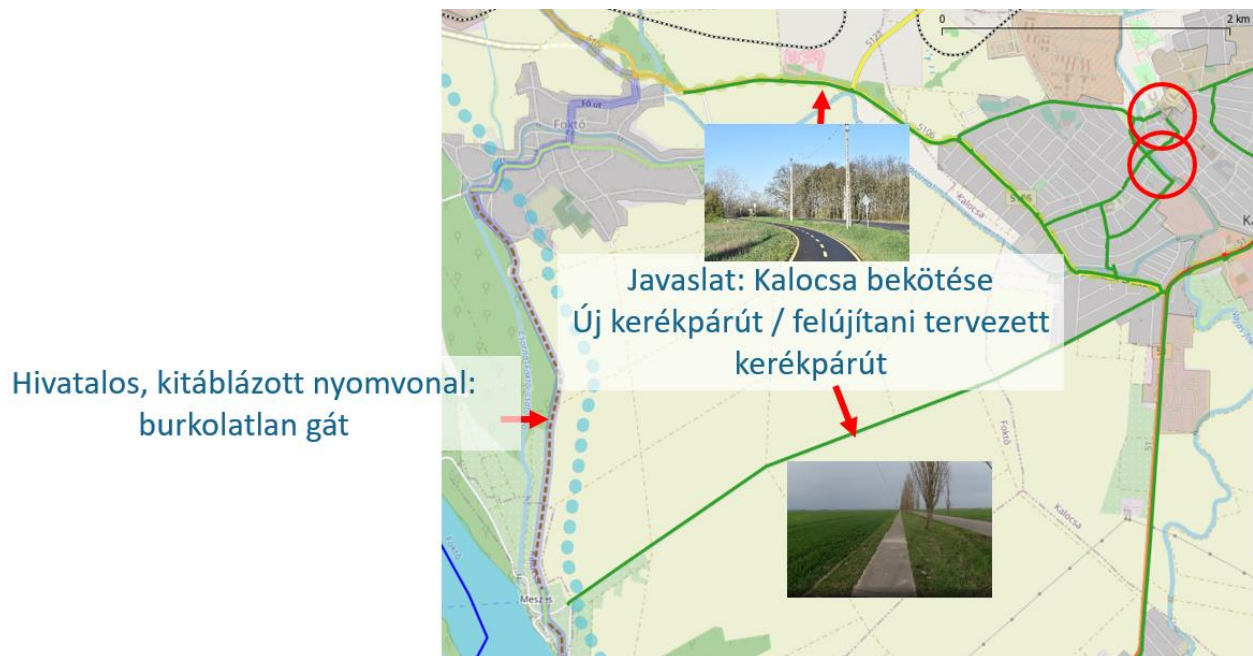
- **EuroVelo 6 / 2. sz. országos kerékpáros útvonal / 6. Alsó-Dunamente kerékpárút: 6.A, 6.C:**
 - **Dunavecse – Apostag:** az újratáblázás során vizsgálandó mind a burkolatlan árvízvédelmi töltésen vezető hivatalosnyomvonal, mind a korábban kitáblázott, kerékpárúton és kis forgalmú úton Apostagon átvezető nyomvonal.



- **Harta:** az újratáblázás során valószínűleg érdemes a nyomvonalat az 51. sz. főút menti burkolt töltésről a Duna-partot érintő kerékpárútra áthelyezni, mely a part megközelítése mellett több szolgáltatást is felfűz.



- **Dunaszentbenedek, Uszód:** az újratáblázás során javasolt a részben időközben kiépült kerékpárutak igénybevétele.
- **Foktő, Kalocsa:** javasolt az útvonalat Foktő és Kalocsa-Meszes között a burkolatlan árvízvédelmi töltés helyett bekötni Kalocsa központjába, mely a térség legjelentősebb városa, fontos turisztikai célpont, emellett számos szolgáltatás (pl. szállás, vendéglátás) elérhető. A bekötés mind Foktő, mind Meszes felé meglévő kerékpárúton lehetséges.



- **Baja (észak):** az újratáblázás során javasolt a jelenleg kijelölt, forgalmas közúton, ill. lakótelepi kerékpárúton vezető nyomvonalat áthelyezni a KENYI-ben szereplő, gáton, vonzóbb és nyugodtabb környezetben vezető kerékpárútra. Egyúttal az ellentmondásos táblázást is rendezni kell.



- **Baja (dél):** az újratáblázás során szükséges a jelenlegi, forgalmas úton kitáblázott nyomvonal módosítása. Több lehetőség vizsgálendő:
 - Jelenlegi hivatalos nyomvonal parkolón át és murvás part menti sétányon;
 - Ennek kisebb módosítása a parkoló és a sétány legnagyobb gyalogosforgalmú szakaszának elkerülésével, a szigeti bejáratot és a Szentháromság teret is felűzve, a sétányt egy tolósínnel ellátott lépcsőn át elérve;
 - Vagy akár a Petőfi-Sziget és a Nagypandúr-sziget szabadidős övezetén át, a jelenlegi nyomvonalat a Ferenc-tápcsatorna zsilipjénél elérve.



- **EuroVelo 11 / 3. sz. országos kerékpáros útvonal:**

- jobb parti nyomvonal kijelölése Szolnok és Csongrád között, akár alternatívaként (vagy amennyiben ez nem lehetséges, országos útvonalként)
- **EuroVelo 13 / 4. sz. országos kerékpáros útvonal:**
 - továbbfejlesztés a **2019-ben készült fejlesztési koncepció szerint**¹³⁷
- **5. sz. országos kerékpáros útvonal:**
 - **Kerekegyháza – Kecskemét:** a nyomvonal Hetényegyházán át történő lerövidítése, amint a megfelelő infrastruktúra kiépül.
 - **Kecskemét – Nyárlőrinc:** a 44. sz. főút menti kerékpárút elkészültét követően valószínűleg érdemes a nyomvonalat oda áthelyezni a száraz időben nehezen járható, homokos földútról.



- **Tiszaalpár:** javasolt a nyomvonalat a közútról az azzal párhuzamosan megépült kerékpárútra áthelyezni. Belterületen ugyanakkor célszerű a meglévő nyomvonalat megtartani (és nem a település lakóterületén át kijelölt útvonalra áthelyezni), mivel a szolgáltatások a főút mentén, a látnivalók pedig annak északkeleti, Tisza-holtág felőli oldalán találhatóak.

Az alábbi táblázat az országos és vármegyei főhálózat fejlesztendő elemeit foglalja össze. A körülbelüli hosszúságok térinformatikai becslésből származnak, de a részletesebb tervezés során pontosítandók.

¹³⁷ EuroVelo 13 nemzetközi kerékpáros útvonal Bács-Kiskun megyei szakaszának fejlesztési stratégiája. Mobilissimus Kft., 2019

14. táblázat: EuroVelo, országos és vármegyei főhálózat fejlesztendő elemei

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
101	Dömsöd - Tass (EV6)	5,8	4,1	0,0	1,6	0,0
102	Tass üdülőterület - Dunavecse (EV6)	13,0	2,3	0,0	0,0	10,7
107	Szalkszentmárton - Szabadszállás	23,7	1,9	0,0	18,2	3,6
110	Szabadszállás - Kerekegyháza	23,6	0,0	0,0	18,7	4,9
111	Kerekegyháza - Kecskemét	19,4	9,0	0,0	0,0	10,3
115	Kecskemét - Nagykőrös	8,2	8,2	0,0	0,0	0,0
116	Kecskemét - Nyárlőrinc	16,7	9,2	0,0	0,0	7,5
117	Nyárlőrinc - Lakitelek-Tőserdő	8,4	6,3	0,0	2,1	0,0
118	Lakitelek - Tizsakécske (felújítás)	9,2	3,3	5,9	0,0	0,0
119	Tizsakécske - Tiszajenő (felújítás)	8,1	0,9	7,2	0,0	0,0
121	Lakitelek - Tiszaug	3,5	0,9	0,0	0,0	2,6
122	Tiszaug - Tizsakürt	3,5	0,0	0,0	0,0	3,5
124	Tiszaalpár - Lakitelek	7,9	3,1	0,0	0,0	4,8
125	Tiszaalpár - Csongrád	7,8	2,2	0,0	2,3	3,3
129	Kecskemét - Városföld	11,4	8,7	0,0	0,0	2,6
132	Kunzállási elágazás - Kunzállás	5,0	0,0	0,0	5,0	0,0
133	Kunzállás - Fülöpjakab	2,8	2,8	0,0	0,0	0,0
134	Fülöpjakab - Bugac	8,2	0,0	0,0	0,0	8,2
141	Jászsztlász - Bugac (túlnyomórészt felújítás)	20,1	0,0	19,3	0,7	0,0
143	Kecskemét - Jakabszállás	18,3	4,9	1,2	0,0	12,1
144	Jakabszállás - Bócsa	18,9	0,0	0,8	0,0	18,1
154	Dunavecse - Apostag (EV6)	5,9	2,9	0,0	0,0	3,0
155	Dunavecse - Dunaújváros	1,7	1,7	0,0	0,0	0,0
156	Apostag - Dunaegyháza	4,6	0,0	0,0	4,6	0,0
157	Dunaegyháza - Dunaföldvári elágazás	2,8	0,0	0,0	2,8	0,0
158	Dunaföldvári elágazás - Dunaföldvár	3,3	3,3	0,0	0,0	0,0
159	Dunaföldvári elágazás - Solt (túlnyomórészt felújítás)	3,1	0,0	1,7	0,8	0,6
160	Solt - Akasztó (felújítás)	21,0	17,8	3,3	0,0	0,0
161	Akasztó - Kiskőrös	10,0	10,0	0,0	0,0	0,0
162	Kiskőrös - Soltvadkert	9,9	9,9	0,0	0,0	0,0
163	Soltvadkert - Bócsa	8,4	8,4	0,0	0,0	0,0
164	Soltvadkert - Pirtó	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0
165	Pirtó - Kiskunhalas	10,4	10,4	0,0	0,0	0,0
166	Kiskunhalas - Harkakötöny	10,5	0,0	0,0	0,0	10,5
167	Harkakötöny - Kiskunmajsa	11,6	0,0	0,0	0,0	11,6
168	Jászsztlász - Kiskunmajsa (felújítás)	3,7	0,0	3,7	0,0	0,0
171	Kiskunmajsa - Kistelek	13,4	1,4	0,0	12,0	0,0

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
176	Kiskunhalas - Balotaszállás	9,9	1,8	0,0	0,0	8,1
177	Balotaszállás - 53-55. sz. főutak elágazás	8,9	0,0	0,0	0,0	8,9
178	53-55. sz. főutak elágazás - Tompa (53. sz. főút)	10,4	6,1	0,0	0,0	4,3
179	Tompa - Kelebia (5501. sz. út)	5,3	1,6	0,0	0,0	3,8
180	Kelebia - Ásotthalmi elágazás (5501. sz. út)	3,1	1,6	0,0	0,0	1,5
181	Ásotthalmi elágazás - Ásotthalom (felújítás)	6,2	0,0	6,2	0,0	0,0
183	Tompa - Kunbajai elágazás	18,2	0,0	0,0	18,2	0,0
184	Kunbajai elágazás - Bácsalmás	6,0	1,2	0,0	0,0	4,8
186	Felsőszentiván - Tataháza (részben felújítás)	9,9	5,7	3,0	0,0	1,1
187	Felsőszentiván - Csávoly (felújítás)	3,6	1,8	1,8	0,0	0,0
188	Csávoly - Baja	13,1	13,1	0,0	0,0	0,0
189	Bácsalmás - Madaras	11,0	7,0	0,0	2,1	1,8
190	Madaras - Katymár	6,3	0,0	0,0	6,3	0,0
191	Katymár - Csátalja	29,8	1,1	0,0	28,7	0,0
192	Csátalja - Nagybaracska	2,4	0,0	0,0	0,0	2,4
193	Nagybaracska - Sárhát	5,5	0,0	0,0	0,0	5,5
202	Baja - Szeremle	6,6	0,0	0,0	2,0	4,6
203	Szeremle - Bezdán [Bezdan] (EV6)	21,5	16,3	0,0	0,0	5,2
205	Baja - Pörböly	4,9	1,2	0,0	0,0	3,7
206	Baja - Fajszt (EV6)	30,6	30,6	0,0	0,0	0,0
207	Fajszt - Kalocsa (EV6, részben felújítás)	15,9	1,8	4,9	0,0	9,2
208	Baja - Érsekcsanád (51. sz. főút)	7,2	0,3	0,0	0,0	6,9
209	Érsekcsanád - Sükösd (51. sz. főút)	4,8	0,0	0,0	0,0	4,8
213	Sükösd - Nemesnádudvar	6,9	0,0	0,0	0,0	6,9
214	Nemesnádudvar - Érsekhalma	6,6	0,0	0,0	0,0	6,6
215	Érsekhalma - Hajós	6,7	6,7	0,0	0,0	0,0
216	Hajós - Soltvadkert	28,7	9,4	0,0	0,0	19,4
226	Kalocsa - Foktő	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0
228	Foktő - Uszód	5,0	0,8	0,0	2,8	1,4
229	Uszód - Dunaszentbenedek (részben felújítás)	2,7	0,0	1,1	1,6	0,0
230	Dunaszentbenedek - Géderlak	2,5	0,0	0,0	2,5	0,0
231	Géderlak - Ordas	4,6	0,0	0,0	4,6	0,0
232	Ordas - Dunapataj	4,4	0,0	0,0	4,4	0,0
233	Dunapataj - Harta	7,7	7,7	0,0	0,0	0,0
234	Harta - Solt	13,5	8,1	0,0	0,0	5,4

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
237	Tompa - Szabadka [Subotica]	2,3	2,3	0,0	0,0	0,0
238	Jászszentlászló - Kiskunmajsa (II. ütem, felújítás)	5,9	0,0	5,9	0,0	0,0
240	Tataháza - Mórahalom (felújítás)	30,6	30,2	0,4	0,0	0,0
241	Baja - belterület (túlnyomórészt felújítás)	4,2	1,2	2,5	0,0	0,5
242	Soltvadkert - belterület	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1

6.1.1.2 Vármegyei kiegészítő hálózat fejlesztése

A kétszintű hálózat alsóbb szintjét jelentik a kiegészítő hálózati elemek

A hálózat alsóbb szintjét jelentik a kiegészítő hálózati elemek, melyek összekötik a fent bemutatott főhálózati elemeket. Többnyire a vármegyei területrendezési tervben bemutatott nyomvonalakat követik (lásd 3.1.2.2. fejezet).

- EV6 – Tass – Kunszentmiklós – Lajosmizse**
 A nyomvonal párhuzamosan halad a Velence-Gyula kerékpáros túraútvonallal, kiegészíti azt.
 Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- Kecskemét – Lajosmizse – Felsőlajos – (Táborfalva)**
 Az 5. sz. főút mentén kapcsolatot teremt Pest vármegye felé.
- Kunszentmiklós - Szabadszállás – Fülöpszállás – Izsák – Jakabszállás – Bugacpusztaháza – Bugac – Kiskunfélegyháza – (Csongrád – EV11)**
 A nyomvonal a vármegyei TrT, illetve a 43. sz. Körösvölgyi kerékpárút nyomvonalát követi.
- Városföld – Kiskunfélegyháza – Pálmonostora – (Csanytelek)**
 Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- Kiskunmajsa – (Forráskút – Szeged)**
 Az 51. sz. Csongrádi kerékpárútvonal OTTrT nyomvonal Kiskunmajsa – Szeged közötti szakasza
- Kiskőrös – Páhi – Izsák – Ágasegyháza – Szarkás – Kecskemét**
 Izsák és Kecskemét között nyugat-keleti irányú kapcsolatot teremt az 52. sz. főúttal párhuzamosan.
 Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- (Paks –) Foktő (EV6) – Kalocsa – Öregcsertő – Kiskőrös**
 A nyomvonal kapcsolatot teremt a Kalocsa-Paks Duna-hídon át a Dunántúl, az EV6 és a megye középső területei között.
 követi a vármegyei TrT, illetve a 61. sz. Közép-magyarországi kerékpárútvonal OTTrT nyomvonalát.
- (Dömsöd) – Tass – Dunavecse**
 A nyomvonal az EuroVelo 6 északi szakaszával párhuzamos alternatívát kínál az 51. sz. főút mentén; tervekkel rendelkezik.
- Kalocsa-Sükösd**
 A nyomvonal az EuroVelo 6 középső szakaszával párhuzamos alternatívát kínál az 51. sz. főút mentén; tervekkel rendelkezik.

- **(Szekszárd) – Fajsz (EV6)**
A nyomvonal kapcsolatot teremt a Szent László hídon át a Dunántúl és az EV6 között.
Követi a 62. sz. Sió-völgyi kerékpárútvonal OTTrT nyomvonalát.
- **EV6 – Sükösd**
A nyomvonal kapcsolatot teremt az EV6 és az 51-54 sz. főutak menti főhálózati elemek között.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Baja – Bátmonostor – Nagybaracska – Dávod – Hercegszántó – (Szerbia)**
A nyomvonal az EuroVelo 6 déli szakaszával párhuzamos alternatívát kínál az 51. sz. főút mentén; tervekkel rendelkezik.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Baja – Vaskút - Gara - Bácsszentgyörgy – (Szerbia)**
A nyomvonal kapcsolatot teremt Baja (EV6), és az EV13 között.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Kiskunhalas – Kunfehértó – Jánoshalma – Mélykút**
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Kiskunhalas – Zsana – (Üllés)**
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Bácsalmás – Tataháza**
A nyomvonal összeköti a két déli főhálózati elemet, illetve hivatásforgalmi szempontból is fontos.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Kelebia – 55. sz. főút**
A nyomvonal összeköti a két déli főhálózati elemet.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Tiszaug – (Tiszasas)**
A Tisza bal parti töltésén vezető nyomvonal.
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.
- **Tiszakécske – (Nagykőrös)**
Megegyezik a vármegyei TrT nyomvonalával.

Az alábbi táblázat a **vármegyei kiegészítő hálózat fejlesztendő elemeit** foglalja össze. A körülbelüli hosszúságok térinformatikai becslésből származnak, de a részletesebb tervezés során pontosítandók.

15. táblázat: Vármegyei kiegészítő hálózat fejlesztendő elemei

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
103	Dömsöd - Tass (51. sz. főút)	3,7	0,0	0,0	0,0	3,7
104	Tass - Szalkszentmárton (51. sz. főút)	4,0	0,0	0,0	0,0	4,0
105	Szalkszentmárton - Dunavecse (51. sz. főút)	6,2	0,0	0,0	0,0	6,2
106	Tass - Kunszentmiklós	7,9	0,0	1,1	0,0	6,9
108	Kunszentmiklós - Szabadszállás	19,7	0,0	0,0	18,2	1,5
109	Kunszentmiklós - Lajosmizse	41,4	0,0	0,0	36,9	4,5

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
112	Kecskemét - Lajosmizse (részben felújítás)	17,1	6,1	1,8	0,0	9,2
113	Lajosmizse - Felsőlajos (felújítás)	6,5	0,0	6,5	0,0	0,0
114	Felsőlajos - Táborfalva	1,5	0,0	0,0	0,0	1,5
120	Tiszakécske - Kocsér	10,5	0,0	0,0	7,6	2,8
123	Tiszaug - Tiszasas	3,6	0,0	0,0	0,0	3,6
127	Kiskunfélegyháza - Gátér	9,4	2,7	0,0	0,0	6,7
128	Gátér - Csongrád	4,3	0,0	0,0	0,0	4,3
130	Városföld - Kunszállási elágazás	14,9	2,9	0,0	0,0	11,9
135	Kiskunfélegyháza - Bugac	16,4	1,1	0,0	11,0	4,4
136	Kiskunfélegyháza - Petőfiszállási elágazás	8,7	6,7	0,0	0,0	1,9
137	Petőfiszállási elágazás - Pálmonostora	6,3	0,0	0,0	0,0	6,3
138	Pálmonostora - Tömörkény	4,9	0,0	0,0	0,0	4,9
142	Bugac - Bugacpusztaházi elágazás	9,5	0,0	0,0	9,5	0,0
145	Jakabszállás - Izsák	17,8	1,1	0,0	9,2	7,5
146	Kecskemét - Ágasegyháza	20,6	9,5	0,0	0,0	11,1
147	Ágasegyháza - Izsák	8,1	0,0	0,0	0,0	8,1
148	Szabadszállás - Fülöpszállás	7,7	0,0	0,0	7,4	0,3
149	Fülöpszállás - Izsák	13,4	7,7	0,0	4,5	1,1
150	Izsák - Páhi	9,1	0,4	0,0	0,0	8,7
151	Páhi - Tabdi elágazás	7,5	0,3	0,0	0,0	7,2
152	Tabdi elágazás - Kiskőrös	5,9	5,9	0,0	0,0	0,0
169	Kiskunmajsa - Csólyospálos	10,0	1,2	0,0	0,0	8,8
170	Csólyospálos - Forráskút	3,9	0,0	0,0	0,0	3,9
172	Kiskunhalas - Üllés	22,5	0,0	0,0	22,5	0,0
173	Kiskunhalas - Kunfehértó	8,6	0,0	0,0	0,0	8,6
174	Kunfehértó - Jánoshalma	11,5	0,9	0,0	0,0	10,6
175	Jánoshalma - Mélykút	10,6	0,0	0,0	0,0	10,6
182	Ásotthalmi elágazás - 55. sz. főút	4,2	0,0	0,0	4,2	0,0
185	Bácsalmás - Tataháza	6,2	0,0	0,0	0,0	6,2
194	Baja - Vaskút	6,8	6,8	0,0	0,0	0,0
195	Vaskút - Gara	8,8	8,8	0,0	0,0	0,0
196	Gara - Haraszti [Rastina]	7,9	0,0	0,0	7,9	0,0
197	Baja - Bátmonostor (51. sz. főút)	8,3	0,0	0,0	0,0	8,3
198	Bátmonostor - Nagybaracska (51. sz. főút)	7,6	0,0	0,0	0,0	7,6
199	Csátalja - Dávod (51. sz. főút)	4,9	0,0	0,0	0,0	4,9
200	Dávod - Hercegszántó (51. sz. főút)	5,3	0,0	0,0	0,0	5,3
201	Hercegszántó - Béreg [Bački Breg] (51. sz. főút)	2,6	0,0	0,0	0,0	2,6
210	Sükkösd - Ósükkösd (EV6)	5,6	5,6	0,0	0,0	0,0

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
211	Sükösd - Bács (51. sz. főút)	22,6	0,3	0,0	1,1	21,1
212	Bács - Kalocsa (51. sz. főút)	5,9	5,9	0,0	0,0	0,0
217	Hajós - Miske	9,8	0,0	0,0	0,0	9,8
218	Miske - Drágszél	2,6	0,0	0,0	2,6	0,0
219	Drágszél - Homokméggyi elágazás	3,2	0,0	0,0	3,2	0,0
220	Homokméggyi elágazás - Kalocsa	8,6	0,9	0,0	1,8	5,9
221	Szakmári elágazás - Öregcsertő	4,4	0,0	0,0	0,0	4,4
222	Öregcsertő - Keceli elágazás	12,1	0,0	0,0	0,0	12,1
223	Szakmári elágazás - Szakmár	6,2	0,0	0,0	6,2	0,0
224	Szakmár - Újtelek	5,0	0,0	0,0	5,0	0,0
225	Újtelek - Dunapataj	8,9	4,9	0,0	4,0	0,0
227	Foktő - Paks	2,5	2,5	0,0	0,0	0,0
235	EV6 - Szekszárd	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0
236	Tass - Tass üdülőterület	3,8	0,0	0,0	3,8	0,0
239	Csölyospálos - belterület	0,4	0,0	0,0	0,0	0,4
247	Soltvadkert - Keceli elágazás	7,8	0,0	0,0	0,0	7,8

6.1.1.3 Egyéb településközi jelentőségű útvonalak

A vármegyei fő- és kiegészítő hálózaton túl a stratégiában **egyes egyéb településközi jelentőségű elemeket is feldolgoztunk**, az alábbi szempontok mentén:

- szomszédos vármegyék hálózataihoz kapcsolódó, vármegyei TrT-ben nem szereplő elemek;
- a 6.1.1.7. fejezetben javasolt túraútvonalak nem főhálózati szakaszai;
- megvalósítás alatt álló vagy legalább engedélyezési tervekkel rendelkező, összefüggő településközi kapcsolatok,
- a jelen projekt keretében végzett kérdőíves felmérés eredményei alapján magas kerékpározási igénnyel jellemezhető településközi kapcsolatok.

A települési szintű elemekre vonatkozó javaslatok alapvetően nem tartoznak a vármegyei stratégia hatáskörébe. Ezzel kapcsolatban **javasoljuk települési, vagy funkcionálisan összefüggő településcsoportok esetén közös térségi kerékpárforgalmi hálózati tervek készítését, illetve ennek támogatását.**

A nem a vármegyei főhálózat részét képező, ezért jelen vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben tételesen nem szereplő, de kerékpárforgalmi hálózati tervben igazolt települési jelentőséggel bíró elemek kialakítása összhangban van a vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati terv céljaival.

A vármegyei főhálózatba nem tartozó, de igazoltan települési jelentőséggel bíró elemek megvalósítása összhangban van a vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati terv céljaival

Az alábbi táblázat az **egyéb fejlesztendő településközi jelentőségű elemeket foglalja össze**. A körülbelüli hosszúságok térinformatikai becslésből származnak, de a részletesebb tervezés során pontosítandók.

16. táblázat: Egyéb fejlesztendő településközi jelentőségű elemek

azon.	projektnév	hossz [km]	meglévő	felújítandó	fejlesztendő	hiányzó
126	Tiszaalpár - Kiskunfélegyháza	16,9	3,3	0,0	0,0	13,6
139	Pálmonostora - Kistelek	7,3	0,0	0,0	0,0	7,3
140	Kiskunfélegyháza - Jászszentlászló (részben felújítás)	17,2	0,4	3,4	0,0	13,4
153	Fülöpszállás - Páhi	17,0	0,0	0,0	17,0	0,0
204	Hercegszántó - EV6	11,7	0,0	0,0	11,7	0,0
243	Kecskemét - Szentkirály	10,1	8,7	0,0	0,0	1,4
244	Lakitelek - Szentkirály	9,8	0,2	0,0	1,2	8,4
245	Soltvadkert - Tázlár	8,8	2,3	0,0	0,0	6,5
246	Tázlár - Kiskunmajsa	18,1	0,5	0,0	0,0	17,6
248	Keceli elágazás - Kecel	4,0	0,0	1,2	0,0	2,8
249	Kecskemét - Ballószög	7,0	2,9	0,0	0,0	4,1
250	Kecskemét - Helvécia	8,6	1,6	0,0	0,0	7,0

6.1.1.4 Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények korszerűsítése, felújítása

A stratégia **azon szakaszok felújítását tartalmazza, amelyek felújításának szükségessége az egyeztetések során felmerült, ugyanakkor nem teljeskörű**. A felújítandó szakaszok a fenti alfejezetek táblázataiban, valamint a 107. ábra térképén szerepelnek.

6.1.1.5 Ország- és megyehatáron átnyúló kapcsolatok

A javasolt főhálózat az alábbi ország- és vármegyehatáron átnyúló kapcsolatokat tartalmazza:

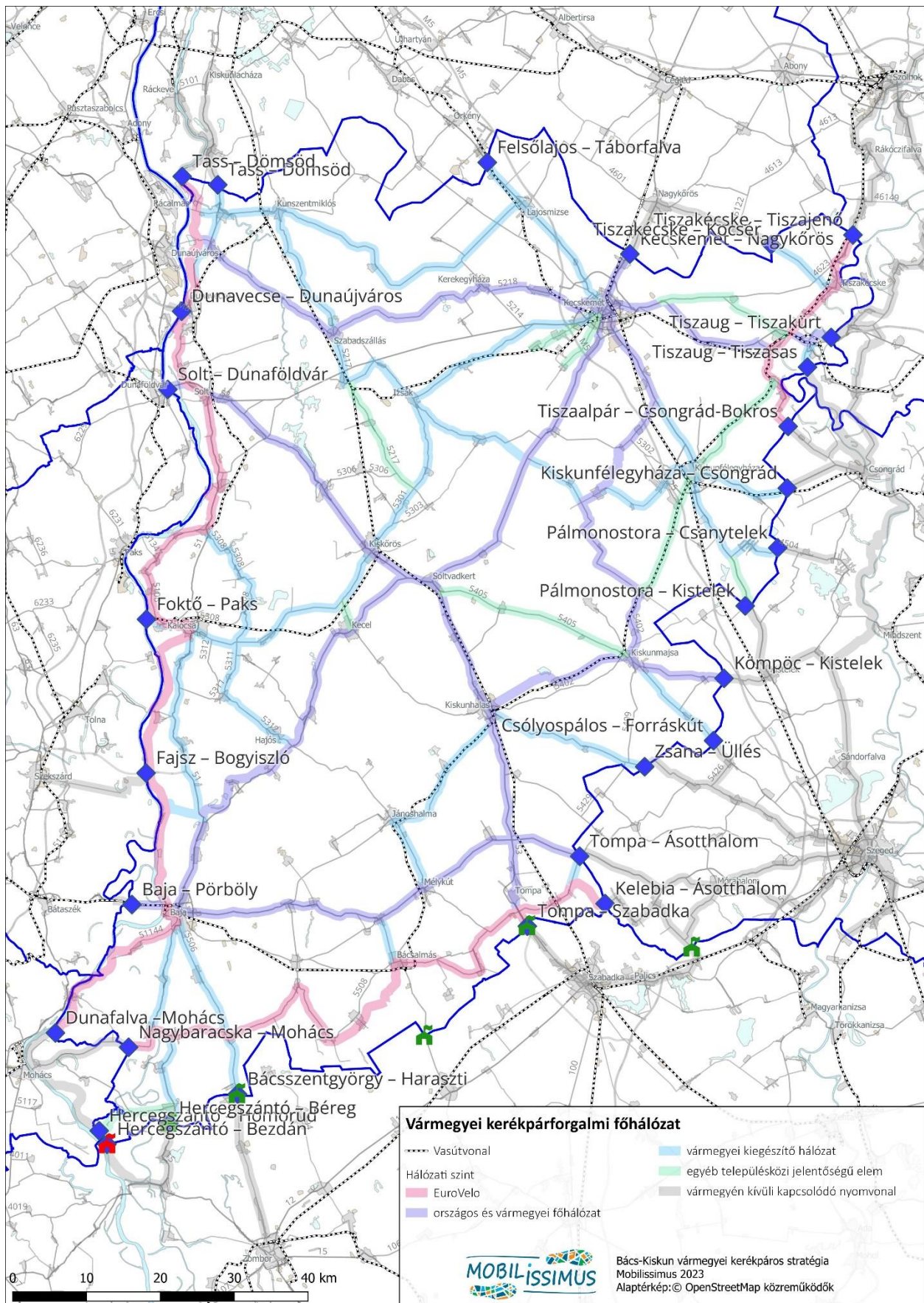
- Baranya vármegye felé:
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Hercegszántó – Homorúd)
 - EuroVelo 13, az 5107. sz. úton (Nagybaracska – Mohács)
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Dunafalva – Mohács)
- Tolna vármegye felé:
 - Baja – Pörböly (tervezett)
 - kerékpárút az M9 Szent László Duna-hídon (Fajszy – Bogyzsló)
 - kerékpárút az épülő Kalocsa-Paks Duna-hídon (Foktő – Paks) (lásd 3.2.4.5. fejezet)
 - kerékpárút az egykori vasúti Duna-hídon (Solt – Dunaföldvár)
- Fejér vármegye felé:

- kerékpárút az M8 Pentele Duna-hídon (Dunavecse – Dunaújváros)
- Pest vármegye felé:
 - EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén (Tass – Dömsöd)
 - *Tass – Dömsöd (tervezett)*
 - *Felsőlajos – Táborfalva (tervezett)*
 - kerékpárút a 441. sz. főút mentén (Kecskemét – Nagykőrös)
 - *Tizsakécske – Kocsér (tervezett)*
- Jász-Nagykun-Szolnok vármegye felé:
 - kerékpárút a vármegyehatárig a 4625. sz. út mentén (Tizsakécske – Tiszajenő)
 - *Tiszaug – Tizsakürt, a Tisza árvízvédelmi töltésén (tervezett)*
 - *Tiszaug – Tizsasas, a Tisza árvízvédelmi töltésén (tervezett)*
- Csongrád-Csanád vármegye felé:
 - 5. sz. országos kerékpáros útvonal kitérővel, a 4502. sz. úton (Tiszaalpár – Csongrád-Bokros)
 - *Kiskunfélegyháza – Csongrád (tervezett)*
 - *Pálmonostora – Csanytelek (tervezett)*
 - *Pálmonostora – Kistelek (tervezett)*
 - *Kömpöc – Kistelek (tervezett)*
 - *Csolyospálos – Forráskút (tervezett)*
 - *Zsana – Üllés (tervezett)*
 - kerékpárút az 55. sz. főút mentén (Kisszállás, 53-55. sz. főutak elágazás – Ásotthalom)
 - 4. sz. országos kerékpáros útvonal az 5509. sz. kis forgalmú úton (Kelebia – Ásotthalom), Bács-Kiskun vármegyei szakasza kitérővel
- Vajdaság autonóm tartomány felé (Szerbia):
 - EuroVelo 13 kerékpárút az 53. sz. főút mentén (Tompa – Szabadka (Subotica))
 - *Bácsszentgyörgy – Haraszi (Rastina) (tervezett)*
 - *Hercegszántó – Béreg (Bački Breg) (tervezett)*
 - *EuroVelo 6, a Duna árvízvédelmi töltésén, Hercegszántó – Bezdán (Bezdan) (tervezett)*

6.1.1.6 Javaslat területrendezési tervek módosítására

A javasolt főhálózat alapján az **Országos Területrendezési Tervben definiált országos kerékpárút-törzshálózat** elemeinek az alábbi módosításait javasoljuk:

- 5. Dél-alföldi határmenti kerékpárútvonal:
 - **5.A.: kisebb nyomvonalkorrekciók:**
 - Bácsborsód – Bácsalmás közötti nyomvonal Bácsborsód – Katymár – Madaras – Bácsalmás nyomvonalra való módosítása, valamint
 - Csikéria település érintése



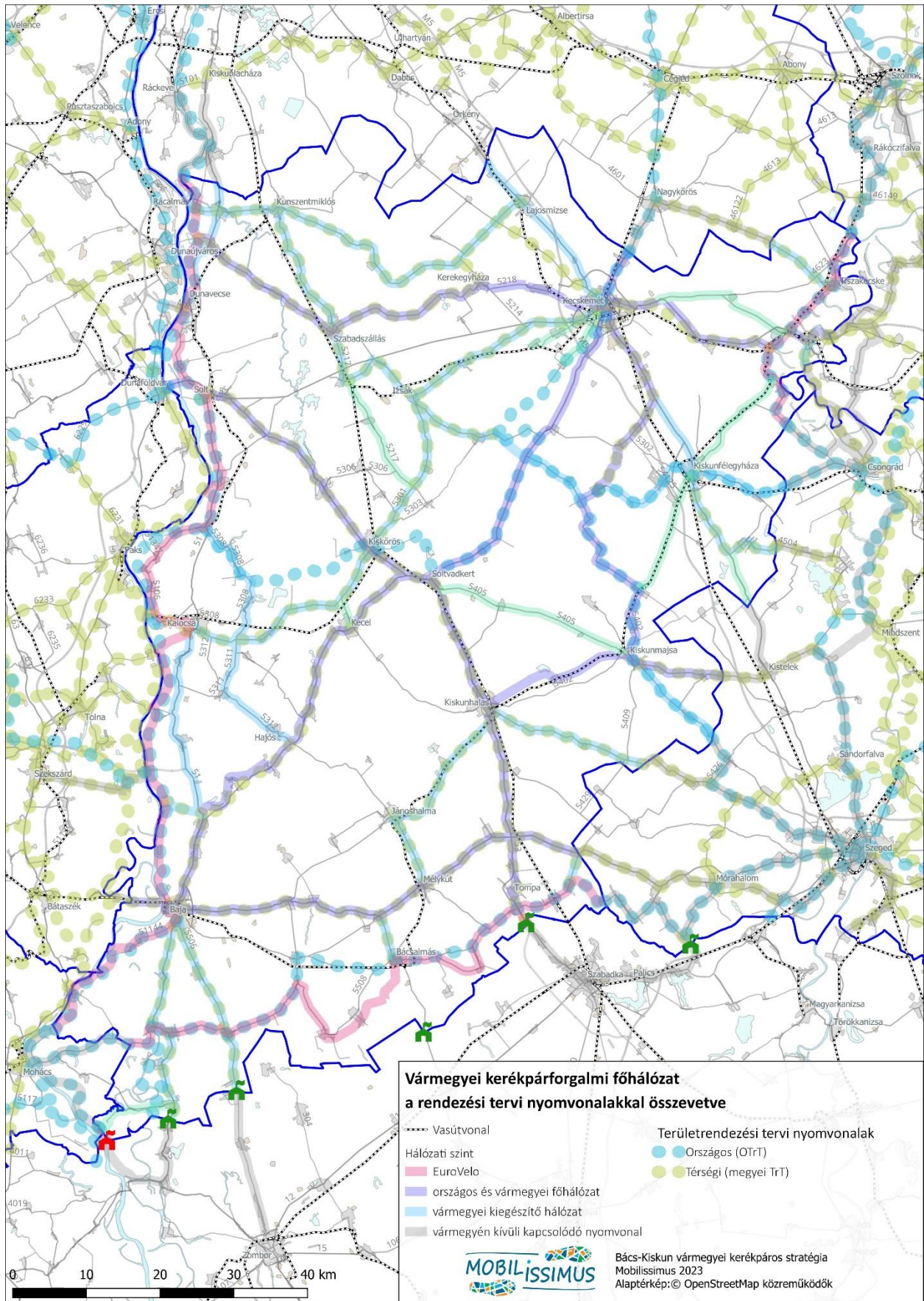
109. ábra: Megyei kerékpárforgalmi főhálózat az ország- és vármegyehatárokon átnyúló kapcsolatokkal

- **5.C:**
 - **Kisebb nyomvonalkorrekció:** éthelyezés az 51. sz. főút mentén tervezett kerékpárút nyomvonalára
- **6. Alsó-Dunamente kerékpárútvonal (6-os jelű Euro Velo ®):**
 - **kisebb nyomvonalkorrekciók** az újratáblázáshoz kapcsolódó felmérés alapján (a konkrét javaslatokat, vizsgálandó szakaszokat lásd a 6.1.1.1. fejezetben)
- **32. Jászok, kiskunok földje kerékpárútvonal:**
 - **Kisebb nyomvonalkorrekció:** Kecskemét-Jakabszállás között áthelyezés az 54. sz. főút mentén részben meglévő, részben tervezett kerékpárút nyomvonalára
 - **Meghosszabbítás Bugacpusztaháza – Soltvadkert között** (a 61. Közép-magyarországi kerékpárútvonal módosítása miatt átkerülő szakasz, lásd alább);
 - **Meghosszabbítás Soltvadkert – Hajós – Sükösd – Baja között**, a vármegyei főhálózati tervvel összhangban
- **43. Körösvölgyi kerékpárútvonal:**
 - **Csongrád - Kiskunfélegyháza – Bugacpuszta helyett Csongrád – Tiszaalpár – Nyárlőrinc – Kecskemét**
 - 5. sz. országos túraútvonallal összhangban, a 6.1.1.1. fejezetben leírt nyomvonalkorrekció figyelembevételével Nyárlőrinc – Kecskemét között a 44. sz. főút mentén
- **51. Csongrádi kerékpárútvonal:**
 - Meghosszabbítás Bugac – Városföld-Kecskemét között, a vármegyei főhálózati tervvel összhangban
- **61. Közép-magyarországi kerékpárútvonal:**
 - **Bugacpusztaháza – Soltvadkert – Kiskőrös – Dunapataj – Solt – Dunaföldvár helyett (Szerbia) – Tompa – Kiskunhalas – Soltvadkert – Kiskőrös – Akasztó – Solt – Dunaföldvár**
 - Solt – Kiskőrös közötti nyomvonal módosítása: Solt – Dunatetőtlen – Akasztó – Kiskőrös
 - Kiskőrös – Soltvadkert közötti nyomvonal áthelyezése a meglévő kerékpárútra
 - meghosszabbítás az 53 sz. főút mentén meglévő és tervezett kerékpárutak nyomvonalán, a vármegyei főhálózati tervvel összhangban
 - (a kieső Soltvadkert – Bugacpusztaháza szakaszt a 32. Jászok, kiskunok földje kerékpárút módosítása fedi le, lásd fent)

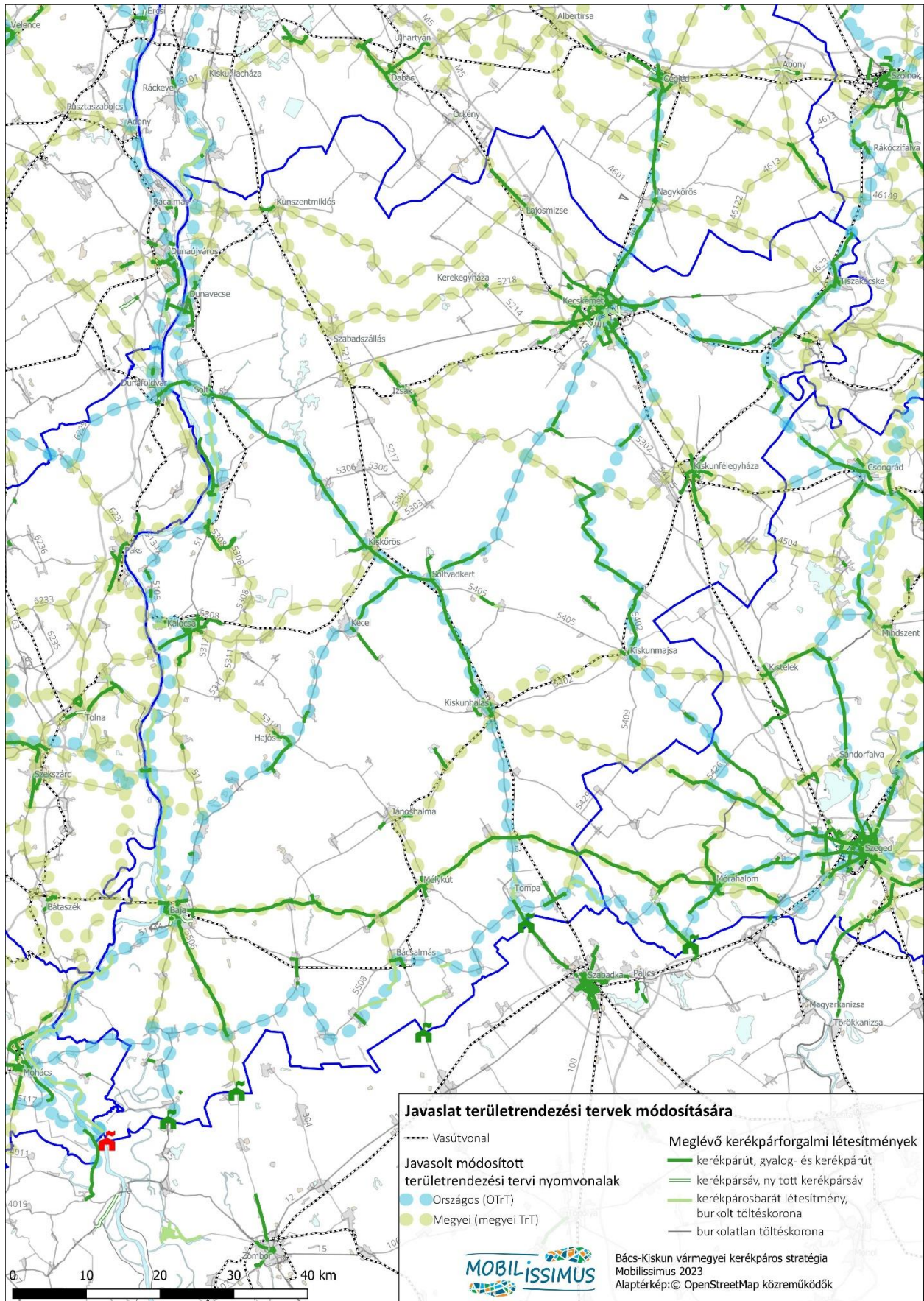
Bács-Kiskun megye Területrendezési Tervében javasolt térségi kerékpárút-hálózat terén az alábbi módosításokat javasoljuk:

- Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal:
 - Kerekegyháza – Kecskemét között nyomvonalmódosítás Hetényegyháza érintésével
- Tass (6.A) – Kunszentmiklós – Kerekegyháza és Lajosmizse – Lajosmizse (Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal) helyett Tass

- (6.A) – Kunszentmiklós – Lajosmizse (a Velence–Gyula kerékpáros túraútvonal nyomvonal módosításához igazodva)
- (Paks) – Foktő (6.A) – Kalocsa – Öregcsertő – Kiskőrös
 - nyomvonalának korrekciója a Kalocsa-Paks Duna-híd és kapcsolódó kerékpárút végleges nyomvonalához;
 - Kalocsa központjának érintése;
 - Öregcsertő központjának érintése.
 - Lakitelek (4.A) – Tiszaug – (Tiszakürt): Tiszaugtól a 44. sz. főút menti nyomvonal törlése, mivel a terv Tiszakürt érintésével kedvezőbb párhuzamos nyomvonalat is tartalmaz (Jász-Nagykun-Szolnok vármegyével egyeztetendő)
 - új elem: Kecskemét – Lajosmizse – Felsőlajos – (Táborfalva), 5. sz. főút mentén (Pest vármegyével egyeztetendő)
 - új elem: Dunavecse – Szalkszentmárton – Tass – (Dömsöd), 51. sz. főút mentén (Pest vármegyével egyeztetendő)
 - új elem: Kalocsa – Bátya – Dusnok – Sükösd, 51. sz. főút mentén
 - új elem: Kiskunhalas – Harkakötöny – Kiskunmajsa
 - új elem: Városföld – Kiskunfélegyháza
 - új elem: [Dunapataj] – Újtelek – Szakmár – Homokmégy – Drágszél – Miske - Hajós
 - Az OTTr módosítása esetén az abból következő szükséges módosítások.



110. ábra: Megyei kerékpárforgalmi főhálózat a rendezési tervi nyomvonalakkal összevetve



111. ábra: Javaslat területrendezési tervek módosítására

6.1.1.7 Túraútvonalak

A túraútvonalak meghatározásakor a különböző célcsoportok igényeinek teljes körű kielégítésére és lefedésére kell törekedni. Figyelembe kell venni az infrastruktúra kiépítettségét a célcsoportok meghatározásakor és az útvonalak promóciója során.

Az életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság esetében cél, hogy a kerékpár a közlekedési funkción túl szabadidős és turisztikai szerepet is betöltsön. Kerékpárral a helyi lakosok jobban megismerhetik lakóhelyük rejtett kincseit, a kerékpár, mint szabadidős eszköz „generálja” a helyi értékek felkeresését. Elsősorban rövidebb, egy napos, elsősorban hétvégi kirándulások (körtúrák) szervezésére kell törekedni, mely a lakóhely környéki értékeket fűzi fel.

Azok esetében, akik turisztikai céllal látogatnak a megyébe, cél, hogy a kerékpáros kirándulás része legyen az ilyen jellegű utazásoknak. Elsősorban egy napos, rövidebb kerékpártúrák szervezése, útvonalak kijelölése a cél, mely tematikusan kapcsolódik egy-egy turisztikai attrakcióhoz, vagy kulturális, egyéb eseményhez.

A túraútvonalak jellegét tekintve az alábbi típusú utak fejlesztése szükséges:

- **EuroVelo nyomvonalak**

A nemzetközi kerékpáros túraútvonalak önmagukban is eladható turisztikai termékek. Esetükben törekedni kell a szomszédos vármegyékkel, országokkal (Horvátország, Szerbia) való szoros együttműködésre, megfelelő minőségű infrastruktúra kiépítésére. Cél, hogy a nyomvonalak ne csak áthaladjanak a megyén, hanem szervesen kapcsolódjanak ahhoz, és legyenek az EuroVelo nyomvonalakra csatlakozó túraútvonalak (pl. EuroVelo nyomvonalanként 2-3 db), melyek feltárják a vármegye belső területeit és turisztikai attrakcióit.

- **Tematikus körutak/túraútvonalak kialakítása:**

Javasoljuk tematikus célterületek kijelölését, amelyek könnyen bejárhatóak kerékpáros körtúrákon. Ilyen kezdeményezés pl. a Felső-Bácska – Homokhát Natúrpark, ami összefogja a környék településeit és csomagban „árulja” a látnivalókat. Kultúra / vizek és fürdők / bor / természet stb. témákra építő, az ezeknek megfelelő jellemző attrakciókat felfűző kerékpáros túraútvonalak tervezése, kijelölése szükséges, melyeket le lehet fedni akár kerékpáros túrakiadványokkal is.

A tematikus túrák lehetséges célterületei:

- **Közép-Duna-kör**
- **Petőfi tematikus-kulturális útvonal**
- **Szekszárdi és Hajós-Bajai borvidék** (Sváb Sarok) összekötése
- **Gemenc-kör** (Baja – Szent László híd – Keselyűs – Pörböly – Baja)
- **Soltvadkert – Hajós – Baja**
- **Kiskőrös-Kalocsa**

- **Hajós-Kalocsa / Szelidi-tó**
- Gyógynövények, kertek, ökológia: Szabadszállás, Kerekegyháza és környéke, Fülöpjakab
- Fürdők, természetes vizek: Lakitelek, Tiszakécske, Tiszaug, Tisza / Baja és környéke

A természeti, kulturális értékeken felül egy lehetséges célterület a vármegye fesztiváljainak kerékpáros marketingje. Pl. Kerékpárral a Bajai Halfőző Fesztiválra túrák tervezése és népszerűsítése.

- **Megyehatáron átnyúló kerékpáros túraútvonalak**

Cél, hogy a vármegyében erősödjének a megyehatáron átnyúló kezdeményezések országhatáron innen és túl, pl.:

- **Kecskemét-Szeged**
- Vajdaság (Szerbia) irányába

- **Vasúton megközelíthető túrák**

Körutak vagy A->B jellegű utak két vasútállomás között. Az útvonalak kijelölése segíti a megyén belüli mobilitást, illetve a vármegyehatáron kívülről érkező turistákat. Lehetséges útvonalak:

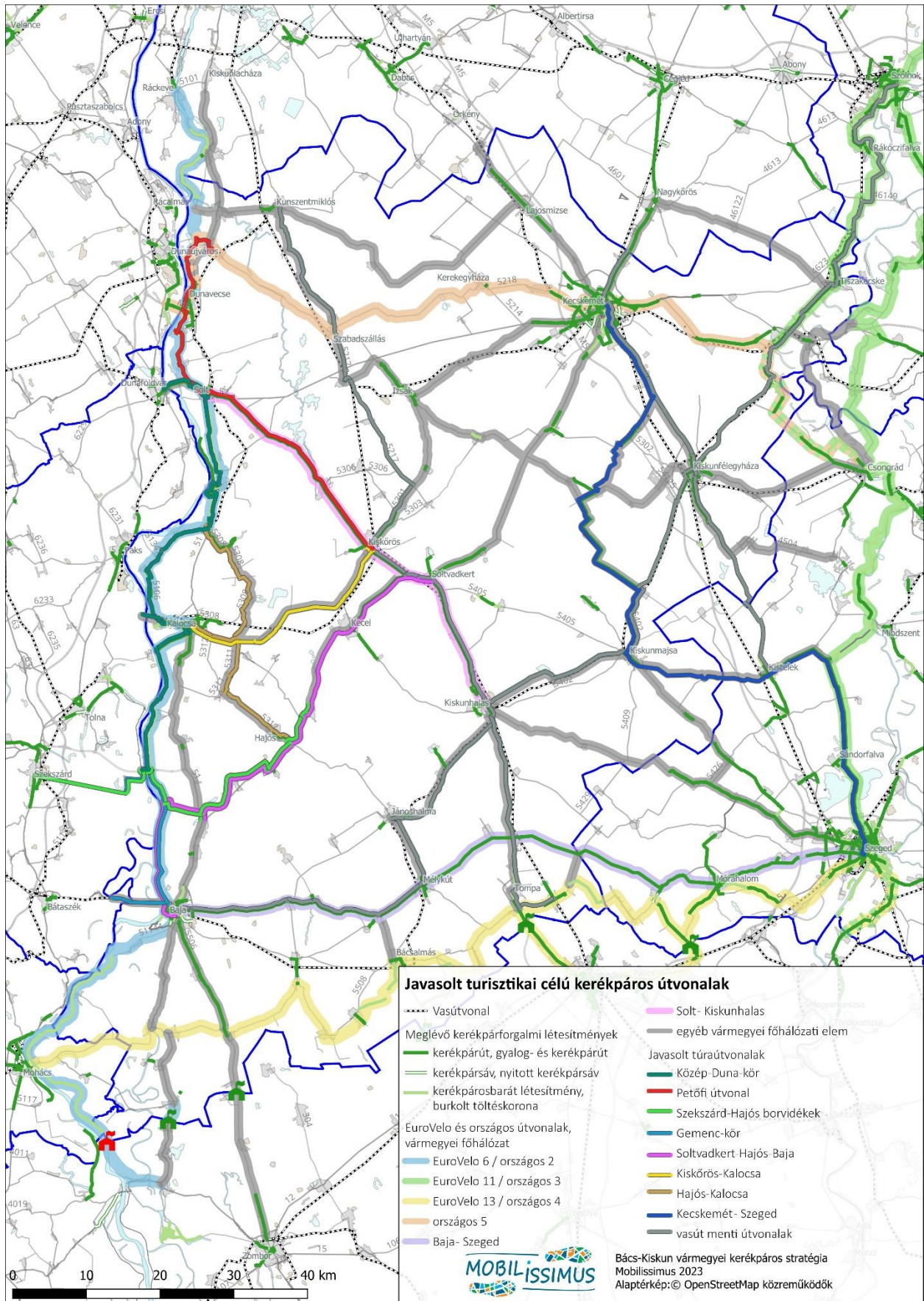
- Kunszentmiklós – Tass – Fülöpszállás – Kiskőrös – Kiskunhalas – Kelebia (150 sz. vasútvonal, csatlakozva az 53. sz. főút menti főhálózati elemhez). Célcsoport lehet a Budapestről induló egy napos, rövidebb kerékpáros túra vasút kombinálásával.
- Cegléd – Nagykőrös – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged (140. sz. vasútvonal). Itt elsősorban a kapcsolódó túraútvonalak felfűzésére kell törekedni az 5. sz. főút nagy gépjárműforgalma és csekély turisztikai értéke miatt.
- Pörböly – Baja – Bácsalmás – Kiskunhalas – Kiskunmajsa – Kiskunfélegyháza – Lakitelek – Szolnok (több vasútvonal). A megyét átszelő nyomvonal segítheti az egyirányú kerékpáros túrákat, melyek a vármegye több „arcát” is feltárják.

A kapcsolódó vasúti tárgyú javaslatokat a 6.2.1.1. fejezet mutatja be.

A túraútvonalak tervezésekor az alábbi főbb szempontokat kell szem előtt tartani:¹³⁸

- Túra hossza:
 - Egynapos túrák
 - Többnapos túrák (pl. hétvégi vagy hosszabb, néhány napos kirándulás)

¹³⁸ További szempontokat tartalmaznak az EuroVelo kézikönyvek (angol nyelven):
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/Guidance-on-the-Route-Development-Process.pdf>
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Short-Manual-English.pdf>
http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/ECS-Manual-2018_04_16.pdf



112. ábra: Javasolt turisztikai célú kerékpáros útvonalak

- Túra nehézsége, célcsoportja:
 - Nehézségi szint: túra hossza (a sík domborzati viszonyok miatt a szintkülönbségek elhanyagolhatóak, a napi megtett távolság a mérvadó)
 - Családi túrák alapvető feltétele, hogy kisgyerekek számára is biztonságos útvonalon vezessen a túra (nulla vagy nagyon kis gépjárműforgalom és az is csak rövid szakaszon)
- Túra jellege:
 - Körtúra: azonos kezdő és végpont
 - Csillagtúra: több napos túra azonos kezdő és végponttal
 - Vonalas túra: különböző kezdő és végpont
- Közlekedési kapcsolatok, kerékpárbérlés (lásd 6.2.1 és 6.2.2. fejezet)

6.1.1.8 Útírányjelző és tájékoztató táblarendszer

A kijelölésre alkalmas nyomvonalak jelzésrendszerét táblázási terv alapján kell kiépíteni

A jelzésrendszert táblázási terv alapján szükséges megvalósítani a kijelölésre alkalmas nyomvonalakon. Egy-egy útvonal kitáblázása során a már meglévő, kitáblázott útvonalak irányjelző rendszerének kapcsolódó frissítéséről is gondoskodni kell.

- Útírányjelző táblarendszer kialakítása a kijelölésre alkalmas megyei nyomvonalakon (ütemezetten).
 - Ország- vagy vármegyehatáron átnyúló nyomvonalak esetén az útírányjelző rendszer kialakítását koordinálni kell a szomszédos szakaszokért felelős szervekkel.
 - Az útírányjelzés (irányító táblák rendszere: útírányjelző táblák, útvonal megerősítő táblák) mindkét irányban folyamatosan követhető kell legyen, és alternatív útvonalak esetén megfelelő tájékoztatást kell adjon a választási lehetőségekről.
 - Az útvonalszámozásnak illeszkednie kell a Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztály által gondozott országos számozási rendszerhez.
 - Jelezze a letérési lehetőségeket attrakciókhoz, vízvételi pontokhoz (utóbbiakat előre is jelezve, tervezhetővé téve a vízellátást), szolgáltatásokhoz, illetve azok helyszínét, amennyiben az nem egyértelmű (egyéb információt adó táblák)
 - A táblázást a vonatkozó Kerékpározható közutak tervezése c. útügyi műszaki előírás (e-ÚT 03.04.13) figyelembevételével kell elkészíteni.
 - Formailag meg kell feleljen a „Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés” című dokumentumban megfogalmazott elvárásoknak.
 - A helyi közúton tervezett jelzéseket az önkormányzattal, az országos közút területén tervezett jelzéseket a Magyar Közút NZrt. megyei igazgatóságával kell egyeztetni és közútkezelői hozzájárulást kérni.



113. ábra: Példa útirányjelző és útvonal megerősítő táblákra (ÚME)

- **A szükséges infrastruktúra-fejlesztések megtörténte után** (folytonos, biztonságosan kerékpározható, burkolt vagy legalább stabilizált útvonal) **javasolt például az alábbi turisztikai útvonalak kijelölése:**
 - EuroVelo 6 és 2. sz. országos kerékpáros útvonal újratáblázása, a szükség szerinti nyomvonalkorrekciókkal (lásd 6.1.1.1. fejezet);
 - ehhez kapcsolódóan: Közép-Duna-kör;
 - EuroVelo 13 és 4. sz. országos kerékpáros útvonal megyei szakaszának hiányzó része ([Mohács] – Csátalja);
 - EuroVelo 11 jobb parti nyomvonal, vagy amennyiben ez nem lehetséges, országos kerékpáros útvonal ([Szolnok] – Tiszakécske – Tiszaalpár – [Csongrád]);
 - az 55. sz. főút mentén Baja – Mélykút – [Mórahalom – Szeged];
 - Solt – Kiskőrös – Soltvadkert – Kiskunhalas
 - ehhez kapcsolódóan, az EV6 és 5. sz. útvonalakkal is átfedve: **Petőfi kulturális-tematikus útvonal** (Kiskőrös – Dunavecse – Szabadszállás);¹³⁹
 - Kecskemét – Szeged útvonal;
- Információs táblák elhelyezése az egyes helyszínekkel kapcsolatos információkkal
 - Települések egy-egy központi, megpihenésre alkalmas pontján (pihenőhely, vízvételi lehetőség, szolgáltatások elérhetősége alapján): információk a településről, látnivalók, szolgáltatások, térkép
 - Jelentősebb attrakciónál, amennyiben nem áll rendelkezésre vagy állapota, illetve az információk elavultsága miatt cserélendő
 - Kiválasztott pihenőhelyeken: útvonal- és szakaszinformációk (alternatív útvonalak, távolságok, menetidők), áttekintő térkép

¹³⁹ Petőfi kulturális-tematikus útvonal kialakítása Bács-Kiskun megyében. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata, <https://www.bacskiskun.hu/fejleszteseink/petofi-kulturalis-tematikus-utvonal-kialakitasa-bacs-kiskun-megyeben>



114. ábra: Példa információs táblára térképpel – Őrségi kerékpár útvonalak (Kovács Virág)

- Formailag a „Bejárható Magyarország Arculati Alapvetés” című dokumentumban megfogalmazott elvárások vagy megyei arculat szerint.

6.1.2 KÖZTERÜLETI KERÉKPÁRPARKOLÁS

A közterületi kerékpárparkolás fejlesztésnek célja, hogy a forgalomvonzó célpontoknál (hivatalok, üzletek, szolgáltatások, vendéglátóhelyek stb.) lehetőség legyen a kerékpárok biztonságos és kényelmes parkolására.

Ez folyamatos feladat, amely megyei szinten programszerű megközelítést igényel. Olyan kerékpártámasz-telepítési program meghirdetését javasoljuk, mely az igények rendszeres felmérésére alapozva ütemesen lehetőséget biztosít új kerékpárparkolók létesítésére, helyszínenként jellemzően 2-5 kerékpártámasz (4-10 férőhely) erejéig.

A kerékpárparkolók létesítése során figyelembe kell venni az ÚME 7. fejezetében leírtakat. A kerékpárparkolókkal kapcsolatos műszaki elvárások – jól megközelíthető, a célponthoz gyalogosan minél közelebb elhelyezett, biztonságos (jól látható helyen levő, a kerékpár vázának megtámasztását és lakattal történő lezárását lehetővé tevő) kerékpárparkolók egymástól és a környező objektumoktól a használhatóság érdekében megfelelő távolságra elhelyezett támaszokkal – jellemzően megegyeznek a B+R parkolókra vonatkozókkal. Zárható, fedett kialakítás ill. kamerás megfigyelés elsősorban a hosszabb idejű tárolás (pl. munkahelyi, iskolai kerékpárparkolók) esetén szükséges, a rövid idejű ügyfélparkolók esetén a gyors, akadálytalan hozzáférhetőség meghatározó.



115. ábra: Korszerű, biztonságos kerékpárparkolók (Mátészalka, Nagy piac / Pécs)

6.2 KERÉKPÁROS ÉS KAPCSOLÓDÓ TURISZTIKAI SZOLGÁLTATÁSOK

6.2.1 MEGKÖZELÍTHETŐSÉG

A kerékpáros túraútvonalak népszerűségének növeléséhez elengedhetetlen mind a megközelíthetőség, mind – főként egyirányú, a kezdőponthoz nem visszatérő nyomvonalak esetén – a nyomvonal menti eljutás biztosítása. Ezekben a vasúti kerékpárszállítás kell meghatározó szerepet játsszon, de emellett biztosítani kell a személygépkocsival érkezők biztonságos parkolási lehetőségeit, illetve egyes irányokból akár az autóbuszon történő kerékpárszállítás lehetőségét is.

A kerékpárszállítás a közlekedési célú kerékpározás terén kevésbé jellemző, és nagy arányban nem is célszerű. Ezen a téren az intermodális kapcsolatok javítása a cél, hogy a közösségi közlekedésre való kerékpáros ráhordással, átszállással az eljutási idők rövidüljenek, így a teljes utazási láncot tekintve a fenntartható mobilitás versenyképessége javuljon az egyéni gépjárműközlekedéssel szemben.

6.2.1.1 Vasúti és autóbuszos megközelíthetőség, kerékpárszállítás

Ütemezetten javítandók a vasúti kerékpárszállítás lehetőségei, menetrendi kínálat és tarifa szempontjából is

A térség közösségi közlekedéssel való, kerékpárszállítást is magában foglaló megközelíthetősége alapvető fontosságú mind az egynapos, mind a többnapos túrák szempontjából, akár a kiindulási pontba visszatérő körtúráról, akár állomástól állomásig tartó vonalas túráról van szó. Ennek feltételei az alábbiak szerint javítandók, ütemezetten:

- Vasúti beszállási pontok (pl. Kecskemét, Baja, illetve a megyén kívül Szeged, Dunaújváros, lásd 3.2.4.6. fejezet)
 - kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása, kijelölése (kitáblázása) a kerékpárforgalmi főhálózat nyomvonalaitól;
 - a peronok megközelíthetőségének felmérése és szükség esetén javítása tolt kerékpárral (pl. liftek, rámpák, lépcsőkön tolósínek kialakítása).
- Vasúti kerékpárszállítási kínálat bővítése:
 - az igények folyamatos monitorozásával, igény esetén a kerékpárszállítási kapacitás bővítése, akár szezonálisan;
 - a Budapest-Belgrád vasútfejlesztés nyomán Budapest–Kelebia(–Szabadka) között a menetidő jelentős csökkentése, a menetrendi kínálat növelése kerékpárszállításra alkalmas

- járművekkel; a nemzetközi vonatokon kerékpárszállítás lehetővé tétele;
- a Szeged–Szabadka vonalon, illetve a Baja–Bácsalmás–Szabadka vasúti kapcsolat helyreállítása esetén a kerékpárszállítási lehetőség biztosítása.
 - Kedvezőbb kerékpárszállítási viteldíjak, pl. kerékpáros túrajegy kiterjesztése Bács-Kiskun vármegyére és térségére (részben vagy egészben).
 - Kerékpáros helybiztosítás (helyfoglalás, helyjegy) lehetőségének kiterjesztése a vonatról való lemaradás kockázatának elkerülése érdekében, különösen a kis kapacitású vonatok esetében. Kerékpárhely-foglaltság jelzése.
 - A távolsági eljutás nem csak vasúton, de bizonyos irányokból és korlátozott kapacitással menetrend szerinti autóbuszokon is biztosítható, külső kerékpárszállítók alkalmazásával (a Volánbusz 2021. nyári pilotjának tapasztalatait figyelembe véve).¹⁴⁰ Vonatpótlások esetén különösen fontos a kerékpárszállítás biztosítása, ha a pótoltt vonaton ez a szolgáltatás rendelkezésre állna.



116. ábra: Kerékpárszállításra alkalmas vonat és kerékpárúthoz kijelölt parkoló (Waidhofen an der Ybbs, Ausztria) / Kerékpárszállításra alkalmas IC+ kocsi

6.2.1.2 Megközelíthetőség személygépkocsival

Személygépkocsival való megközelíthetőség szempontjából a biztonságos parkolás lehetőségeit kell megteremteni

Kerékpártúrák, elsősorban körtúrák kezdőpontjai személygépkocsival is megközelíthetők. A nyomvonalak és a fő megközelítési útvonalak metszéspontjainál biztosítani kell olyan parkolókat, ahol kiszámíthatóan rendelkezésre áll parkolóhely a kerékpáros turisták számára, és biztonságban hagyhatják egy, vagy több napra a személygépkocsikat, lehetőleg a kerékpárszállítók leszerelése nélkül. Ezek lehetnek:

¹⁴⁰ EuroVelo – Combining cycling with public transport. EuroVelo.org, http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EV_CCPT_final_small_file.pdf

- Zárt, akár őrzött parkolók például szálláshelyeknél, vendéglátóhelyeknél, látogatóhelyeknél, amennyiben rendelkeznek ilyen célra szabad kapacitással (nem vendégek számára is, méltányos napdíjért);
- dedikált (kitáblázott), de nem őrzött, egyszerű parkolók a nyomvonal mentén, lehetőleg biztonságos (forgalmas, akár bekamerázott) helyen.

6.2.1.3 Térségen belüli eljutás

A nyomvonal menti eljutás javítása rövid távon rendelhető kerékpártaxi szolgáltatással javasolt

A távolsági megközelítés mellett fontos a nyomvonal menti eljutás biztosítása is, különösen az egyirányú, a kezdőponthoz nem visszatérő nyomvonal miatt. Ennek több szintje lehetséges:

- Rövid távon telefonon és/vagy interneten megrendelhető (akár előre foglalással) kerékpártaxi szolgáltatás, amely lehetővé teszi egy adott szakaszt egy irányban bejáró kerékpárosok és kerékpárjaik visszaszállítását a kezdőpontra. Ezt célszerűen helyi taxis vagy más személyszállító vállalkozások bevonásával érdemes megoldani. Több szolgáltató esetén érdemes egységes (egyablakos) elérhetőséget biztosítani.
- A nyomvonalak menti autóbusz-járatokon is lehetővé tehető kerékpárszállítás, külső kerékpárszállítóval. Hosszabb távon, nagyobb forgalmi igény esetén főbb időszakokban (pl. főszezoni hétvégéken) szükséges lehet nagyobb kapacitású kerékpárszállító utánfutók szolgálatba állítására, adott esetben a menetrend adaptálásával.¹⁴¹



117. ábra: Kerékpárszállító utánfutóval felszerelt autóbusz; Kerékpártaxi és kerékpárszállító busz menetrendje (Ybbstalradweg, Ausztria)

- Helyi közlekedésben is megfontolható az autóbuszok utasterében való kerékpárszállítás lehetővé tétele. Külföldi és hazai (Budapest, Szeged, Kaposvár) tapasztalatok alapján ez a kis kapacitás miatt csak eseti, kiegészítő jelleggel működhet (pl. defekt esetén lehet

¹⁴¹ "Discount for cyclists to reach the Iron Curtain Trail". Iron Curtain Trail project, <http://cdn1.itworx.hu/cgi-bin/itworx/download.cgi?vid=427&uid=-1&dokid=223>

hasznos), a zsúfolt csúcsidőszakokon kívül. (Elektromos) rollerek és más, kis méretű mikromobilitási eszközök esetében ez realisabb opció.

6.2.1.4 Intermodalitás, B+R

A kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálásának erősítése érdekében szükséges a B+R kerékpárparkoló kapacitások bővítése, illetve minőségi fejlesztése

Bács-Kiskun vármegyében, mint ahogy más alföldi területeken is, a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálásának mind felhasználói, mind infrastrukturális oldalról (kerékpárparkolók) van gyakorlata és hagyománya. Ezt megőrizni, illetve továbbfejleszteni a lehetőségek bővítésével és a szolgáltatási szint javításával lehet:

- Folyamatban van, illetve előkészítés alatt áll több vasútvonal fejlesztése (lásd 3.2.4.5. fejezet). Ezek keretében a tervek szerint a legtöbb állomáson korszerű B+R kerékpárparkolók létesülnek, de a megvalósulás időtávja különböző.
- A többi vasútállomáson, vasúti megállóhelyen, valamint autóbusszállomáson is szükséges a meglévő kapacitások és igények felmérése, szükség esetén a kerékpárparkoló kapacitások bővítése, illetve minőségi fejlesztése (a releváns útmutatóknak megfelelő kialakítással, legalább részben fedett kivitelben), legalább a közösségi közlekedési infrastruktúra fejlesztésének (pl. vasútvonal-rekonstrukciók) részeként.
- A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési megállóhelyekhez kapcsolódó kerékpártárolás fejlesztése is fontos, legalább megállóhelyenként 2 férőhellyel.

A kerékpárparkolók létesítése során figyelembe kell venni az ÚME 7. fejezetében leírtakat.

A vasút és kerékpár kombinációja a teljes utazási láncra vonatkozóan, kerékpáros rá- és elhordással (kerékpár-vasút-kerékpár) is történhet, ami a két közlekedési mód előnyeit kombinálja. Ehhez vagy mindkét oldalon egy-egy saját kerékpár használatára és parkolására, vagy – holland gyakorlatnak megfelelően – a vasúthoz kapcsolódó közbringa rendszer kialakítására van szükség.

6.2.2 SZOLGÁLTATÁSOK

Egy terület kerékpárosbarátságában a vonalas infrastruktúra mellett fontos szerepet játszanak a kapcsolódó szolgáltatások is.

6.2.2.1 Útvonalhoz kapcsolódó alapszolgáltatások

Az éghajlati adottságok miatt kulcsfontosságú a vízvételi lehetőség biztosítása, tervezhető és kiszámítható módon

Az alapszolgáltatások közé tartozik a vízvételi lehetőségek, nyilvános mosdók/illemhelyek, valamint pihenőhelyek, illetve esőbeálló biztosítása.

- Az éghajlati adottságok (a szezonban jellemzően meleg, száraz, napsütéses idő) miatt a túrázók számára kulcsfontosságú a vízvételi lehetőség és nyilvános illemhelyek biztosítása, mégpedig tervezhető és kiszámítható módon. Amennyiben ezen a téren a túrázók nehézségekkel szembesülnek, az a teljes túraélményt negatívan

befolyásolhatja. Nyilván kell tartani, ki kell jelölni és a tájékoztató felületeken fel kell tüntetni a vízvételi helyeket, az esetleges korlátozásokat (pl. egész éves / szezonális működés – téli víztelenítés –) is korrekten feltüntetve. A vízvételi helyeket, nyilvános wc-eket az útvonal mentén is elő kell jelezni.

- A szabadidős célú útvonalak mentén rendszeres távolságonként ki kell alakítani pihenőhelyeket. Lakott területen belül elsősorban a főbb turisztikai attrakciók, vendéglátó és szolgáltató helyek közelében javasolt elhelyezni őket, ideális esetben az ezeken a helyeken egyébként is meglévő lehetőségek kerékpárosbarát kiegészítésével, ill. az üzemeltetést az érintett szolgáltatók bevonásával biztosítva. Lakott területen kívül lehetőleg csendes, nyugodt helyen, jó kilátással rendelkező ponton vagy látnivaló közelében, árnyas helyen érdemes kialakítani. Kötelező szolgáltatásait (esővédő/árnyékoló létesítmény, asztalok, padok, kerékpárparkoló, szeméttárolók, információs tábla) az ÚME 7.3. pontja rögzíti, emellett javasolva WC, ivóvíz-vételező hely, szerszámkészlet kialakítását is. A hulladékgyűjtők ürtéséről gondoskodni kell. (A Magyar Közút külterületi pihenőhelyeknél sem a hulladékgyűjtők kihelyezését, sem a vízvételi lehetőség biztosítását – kivéve, ha természetes forrás áll rendelkezésre - nem támogatja.)



118. ábra: Egyedi kialakítású pihenőhely (Ybbstalradweg, Ausztria) / Kerékpáros pihenőhely az Által-ér-völgyi kerékpárútnál (Tata-Tatabánya között)

6.2.2.2 Szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók

Javasolt az országos kerékpárosbarát szolgáltatói rendszerhez csatlakozni

A szállások, vendéglátóhelyek, attrakciók esetén a fejlesztések alapja a meglévő szolgáltatók adatbázisának összegyűjtése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele, a szolgáltatók szolgáltatóhálózatba szervezése, majd annak alapján egy minősítési rendszer működtetése. Javasolt a **2021-ben létrejött az országos kerékpárosbarát szolgáltatói rendszerhez csatlakozni**, melynek működését az AÖFK megbízásából a MAKETUSZ koordinálja.

- Az országos rendszerhez való csatlakozáshoz szükség van egy térségi koordinátorra, aki az AÖFK/MAKETUSZ szakmai-módszertani és

kommunikációs támogatásával, helyi kapcsolatrendszerre támaszkodva egyeztet a szolgáltatókkal, információt és képzést nyújt nekik, gondoskodik a minősítésről. Ezt a koordinációs szerepet a vármegye vagy turisztikai térség egészére kiterjedően javasolt végezni. Érdemes építeni a TDM szervezet(ek)re is.

- A kerékpárosbarát szolgáltatókat meg kell jeleníteni a megfelelő kommunikációs felületeken (lásd 6.2.3. fejezet), valamint érdemes a jelentősebb szállásportálokkal egyeztetni, hogy a minősítés feltüntethető, kereshetővé tehető-e a szolgáltatásaikban.
- A szolgáltatók kedvezményes kezdőcsomaggal segíthetők a minősítési rendszernek való megfelelésben.
- Gondoskodni kell a minősítési rendszer elvárásainak való megfelelés ellenőrzéséről is.

A csatlakozni kívánó szolgáltatókkal szemben támasztott elvárások közül a legfontosabb, hogy kerékpáros szemléletet képviseljen és így fogadja a kerékpárral érkezőket. **Az egyes szolgáltatótípusokra (attrakció, kemping, magán- és egyéb szálláshely, szálloda és panzió, vendéglátóhely)) vonatkozóan kötelező és opcionális kritériumokat határoztak meg.**¹⁴²



119. ábra: Kerékpáros útvonal menti, kerékpárosbarát vendéglátóhelyek (Ybbstalradweg, Ausztria / Aszófő, Balaton-kör)

- A szolgáltatókkal (elsődlegesen szálláshelyekkel) érdemes kedvezményes csomagajánlatokat, foglalható ajánlatokat kidolgozni. Ezzel megkönnyíthető a potenciális vendégek dolga, egyszerűsíti a túra tervezését, ezáltal növelheti a vendégek számát.
 - Szálláshely igénybevétele esetén kedvezmények biztosíthatók látnivalóknál, attrakcióknál, ezzel ösztönözve a több napos tartózkodást bejelentett fizetőszálláshelyeken.
 - Ennek egy módja térségi kedvezménykártya bevezetése.
- Érdekelt vállalkozók bevonásával szélesebb körű napi vagy több napos kiránduló csomagok is kialakíthatók (kedvezményes vasúti

¹⁴² Kerékpárosbarát. Google Play, <https://play.google.com/store/apps/details?id=hu.maketusz.kerekpárosbarát&hl=hu&gl=US>

menetjegy, igény esetén kerékpárkölsönzés a belépő ponton, térkép/információs anyag, kedvezményes belépők, előre egyeztetett étkezés, illetve frissítő, balesetbiztosítás, szükség esetén szerviz szolgáltatás, igény esetén túravezető illetve poggyászszállítás).

- A **forgalmasabb szabadidős, turisztikai útvonalak mentén helyi termékek árusítására** is többféle lehetőség nyílik, akár helyi termék bolt formájában, akár a portákon személyesen, vagy akár becsületkasszás, ill. automata rendszerben is.

120. ábra: Foglaltható ajánlat - 3 napos kerékpáros kör szállással, reggelivel, információs anyagokkal¹⁴³

6.2.2.3 Kerékpárszervek és kölcsönzők

Biztosítani kell a kerékpárjavítási szolgáltatásokhoz való hozzáférést az útvonal mentén, illetve a kölcsönzési lehetőséget különösen a belépési pontokon

A kerékpáros túraútvonalakon biztosítani kell a kerékpárjavítási szolgáltatásokhoz való hozzáférést, a kerékpárosbarát szolgáltatóknál kialakított önkiszolgáló szervizpontokon felül is. Magát a szervizelést célszerű helyi vállalkozókra bízni.

- Ennek első lépése a meglévő szervek, illetve kerékpár-/sportboltok adatbázisának (hely, nyitva tartás, elérhetőség) összegyűjtése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele.
- Javasolt olyan telefonos ügyeletet („bringaangyal szolgáltatást”) kialakítani, amely szolgáltató – természetesen reális díjazásért – telefonhívásra a helyszínre kimegy és a kölcsönzött kerékpárt kicseréli vagy a saját kerékpárt javítja. Természetesen ehhez szükséges a megfelelő szerszámok és alkatrészek megléte.

¹⁴³ Fluss-Radeln. Offizielles Reiseportal Mostviertel, <https://www.mostviertel.at/ybbstalradweg/o-fluss-radeln>

- Szintén javasolt csomagszállítási szolgáltatást biztosítani különböző célpontok között. Ebbe szintén kerékpárszervezetek és/vagy szállítással foglalkozó (pl. taxis) vállalkozók bevonása javasolt.
- Megfontolható további szervizlehetőségek, például közpumpák, közterületi szervizpontok, gumibelső-automaták felállítása, ahol ez kerékpárosbarát szolgáltatók révén nem biztosítható. Ezek üzemeltetését ugyanakkor szakmai vállalkozók (kerékpárszervezetek) révén biztosítani kell, és pénzügyi fenntarthatóságuk feltételez megfelelő mennyiségű forgalmat.



121. ábra: Önkiszolgáló szervizpont egy budaörsi sportáruháznál (pumpa, szerszámok, szerelőállvány) / Pihenőpont padokkal, kerékpártámaszokkal wc-vel, pumpával és szerszámokkal (Budapest, Vérmező)

A kerékpáros turizmushoz hozzájárulhat a kerékpárkölcsonzés lehetősége is, különösen a fő belépési pontokon (pl. vasútállomások), illetve a nem kimondottan kerékpározási céllal a térségben tartózkodók számára a szálláshelyeken. Ez elsősorban a rövidebb, egynapos túrák szempontjából releváns.

- Ennek első lépése a meglévő kerékpárkölcsonzók adatbázisának (hely, nyitvatartás, elérhetőség) összegyűjtése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele.
- Kerékpárkölcsonzési lehetőségek bővítése:
 - Kerékpárkölcsonzési lehetőség kialakítása a fő vasúti beszállási pontokon.
 - Elektromos rásegítéses kerékpár kölcsönzési lehetőségek biztosítása (többféle célra és kategóriában). Nyugat-európai tapasztalatok alapján elektromos rásegítéses (pedelec) kerékpárokkal tágítható a célcsoport, az idősebb vagy kevésbé sportos túrázók is könnyebben megtesznek nagyobb távokat.
 - Egyirányú kerékpárkölcsonzési lehetőség biztosítása, a kölcsönzők (felvételi és leadási pontok) hálózatba szervezésével, és/vagy visszaszállítási szolgáltatás és a megfelelő üzemeltetési háttér biztosításával.

6.2.3 INFORMÁCIÓ ÉS MARKETING

Ahhoz, hogy Bács-Kiskun vármegye felkerüljön a szabadidős céllal kerékpározók térképére, szükséges a szabadidős, turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése, információszolgáltatás (pl. útirányjelző és tájékoztató rendszer, térképek, útvonaltervezés), marketing (pl. online csatornák, kiadványok) és események, rendezvények révén, a célcsoportok igényeihez szabott módon.

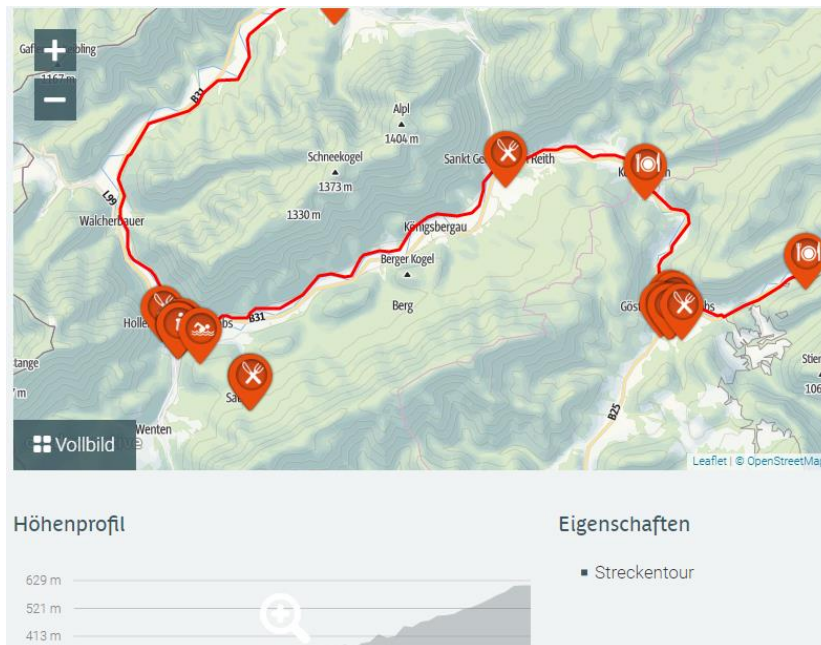
Az útirányjelző és tájékoztató rendszerre vonatkozó javaslatokat a 6.1.1.8 fejezetben mutatjuk be.

6.2.3.1 Térképek

A túrák megtervezését, illetve a tájékozódást online és papír alapú térképekkel szükséges segíteni

A túrák megtervezését, illetve a tájékozódást online és papír alapú térképekkel szükséges segíteni. Ennek alapja az útvonalak bejárása és szakmai alapossággal történő dokumentálása (látnivalók, szállás, élmény stb.)

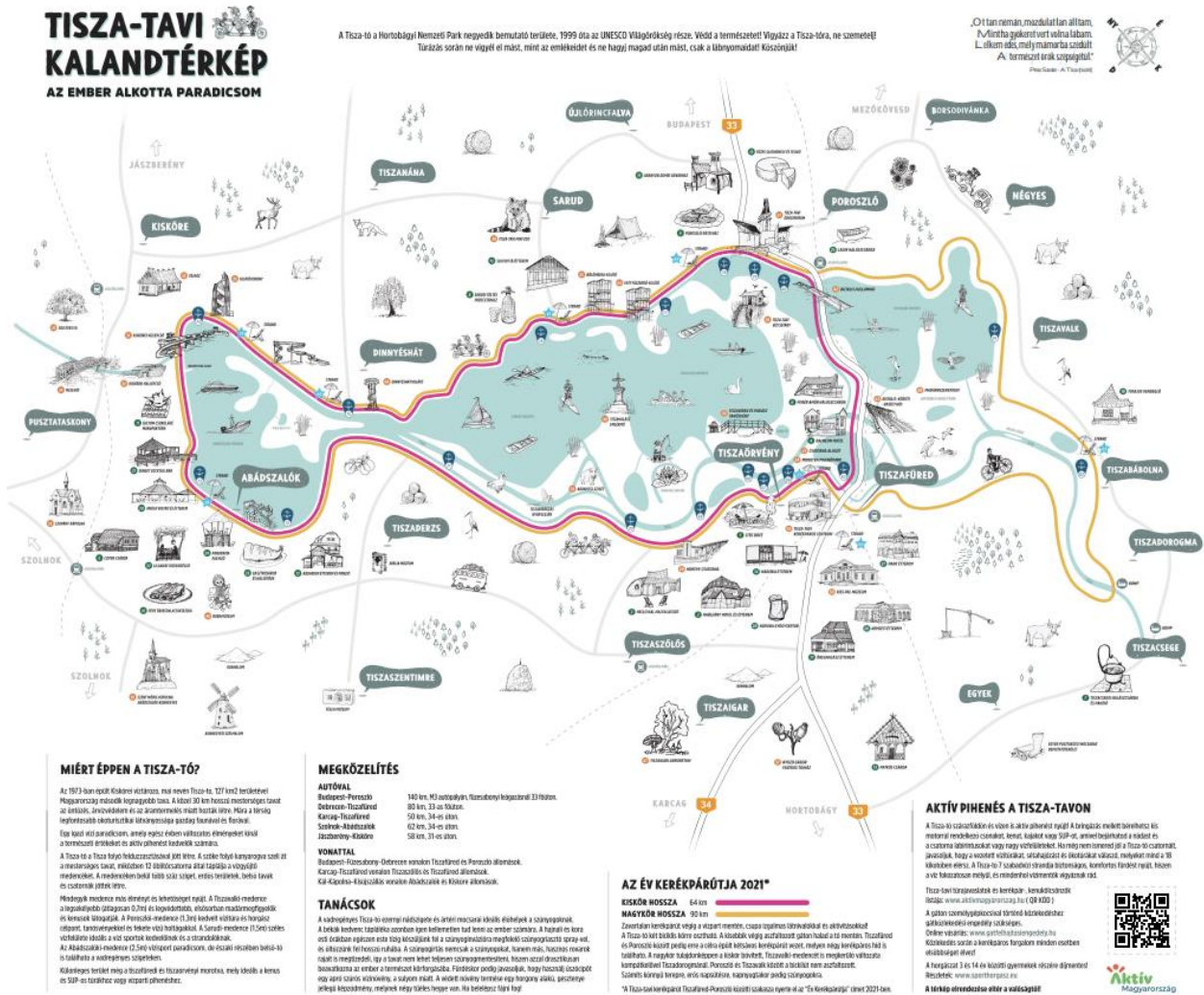
- A megfelelő honlapokba ágyazható, lehetőleg interaktív megyei kerékpáros térkép (lásd még 6.2.3.4. fejezet)
 - az útvonalakkal és azok adataival (távolságok, menetidők),
 - közlekedési kapcsolatokkal (vasútállomások, parkolók),
 - attrakciókkal,
 - kerékpárosbarát szolgáltatásokkal (szálláshelyek, vendéglátóhelyek, szervizek stb.)



122. ábra: Interaktív online térkép részlete, domborzatprofilal¹⁴⁴

¹⁴⁴ Ybbstalradweg. Offizielles Reiseportal Mostviertel, <https://www.mostviertel.at/a-ybbstalradweg>

- Papír alapú térségi kerékpáros térkép, hasonló tartalommal. Hátoldala további információk (pl. közlekedési kapcsolatok, kerékpárosbarát szolgáltatások bemutatása) feltüntetésére alkalmas.
 - terjesztés turinform irodákban, kerékpárosbarát szolgáltatóknál (pl. szálláshelyeken);
 - lehetőség szerint ingyenes postai megküldés lehetősége;
 - pdf-ben is letölthető;
 - alternatív megoldás a meglévő turistatérképek¹⁴⁵ kiadóival való együttműködés, azok kiegészítése a releváns útvonalakkal, szolgáltatásokkal.



123. ábra: Tisza-tavi kalandtérkép

¹⁴⁵ Turistatérképek vagy az Aktív térkép sorozat kiegészítése a térségre <https://cartographia.hu/cartographia-kiadvany-213/belfold-214/aktiv-terkep-221>



124. ábra: Papíralapú térképek¹⁴⁶

¹⁴⁶ Jetzt kostenlos bestellen: Radkarte "Fluss-Radeln". Offizielles Reiseportal Mostviertel, <https://www.mostviertel.at/radkarte-flussradeln>

6.2.3.2 Útvonaltervezés és –követés

Az útvonaltervezési és –követési lehetőségeket elsősorban a megújult vármegyei honlap funkcióira építve, valamint meglévő, működő szolgáltatásokkal együttműködve célszerű javítani

A könnyű felkészülés és zavartalan túrázás érdekében bővíteni kell az útvonaltervezési és –követési lehetőségeket.

- A 2023 elején megújult vármegyei honlap útvonalajánlós és útvonaltervező funkcióinak továbbfejlesztése.
- Ezen felül saját útvonaltervező/navigációs alkalmazás helyett célszerű meglévő, működő útvonaltervező algoritmussal/navigációs megoldással rendelkező szolgáltatásokkal (lásd pl. a 3.2.4.9. fejezetben felsoroltakat) együttműködni. Ez elsősorban adatok átadását (nyomvonalak, POI-k OpenStreetMap-be való feltöltése és/vagy open data jelleggel történő közzététele, illetve közvetlen átadása), adott esetben lokalizációt (magyar nyelvre fordítást) jelent.
- A létező és friss adatokkal történő megoldásokat ajánlani kell a felhasználóknak a kommunikációs felületeken keresztül.

GYALOGTÚRÁK KERÉKPÁRTÚRÁK TÚRATERVEZŐ KIEMELT LÁTNIVALÓK KÉKTÚRA TERMÉSZETJÁRÓ APP VÁLOGATÁSOK

< Vissza Megosztás Megjelölés 3D repülés Nyomtatás ...

TOP Vizek vonzásában a Viharsarokban

★★★★★ 2 értékelés · Kerékpártúra · Dél-Alföld · nyitva

A tartalmat készítette: Magyar Természetjáró Szövetség

A TÚRA ADATOK ÚTLEÍRÁS MEGKÖZELÍTÉS KIADVÁNYOK AKTUÁLIS INFORMÁCIÓK FELSZERELÉS

Folyóvizek, fürdők és jól kiépített kerékpárutak jellemzik a Békéscsaba-Gyula-Békés háromszöget. Az alföldi terep könnyű túrát ígér; a legmagasabb pont, amit meg kell mászni, a Fehér-Körös hídja a gyulavári kastély irányában.

Akár Kolbász- vagy Pálinka-körmek is elnevezhették volna a túrát, ha csak a gasztronómiai vonzerőt vettük volna figyelembe – de természetesen nem csak a békési kolbász és a gyulai pálinka (vagy fordított kombinációban, tetszés szerint) miatt érdemes ellátogatni a Viharsarokba. Ami a kerékpárosok számát (és helyenként a kerékpáros infrastruktúra kiépítettségét) illeti, már-már Hollandiában érezhetjük magunkat, ami mindenképpen jó jel egy bringatúra esetében: a 65 kilométeres túrát szinte végig kerékpárúton vagy gáton tehetjük meg.

Az öt tucatnyi kilométert letekerve kicsit megismerhető a vizek világa éppúgy, mint Békéscsaba mutatós belvárosa, a szanuzagi Körös-parti homokos-fővenyes strand, vagy a gyulai téglavár, esetleg valamelyik város fürdője. Akár több napot is el lehet tölteni a Viharsarokban a három szomszéd vár és környéke alapos felfedezésével, két keréken ismerve meg az alföldi tájat.

Állapot nyitva

Értékelés ★★★★★ 2

Nehézség könnyű

Hossz 65,5 km ↔

Időtartam 4:30 óra ⌚

Szintemelkedés 10 m ▲

Szintcsökkenés 10 m ▼

Tömegközlekedéssel elérhető Körtúra

Éves-ivás lehetőség Kulturális/történelmi értékek

125. ábra: Kerékpártúra-javaslat a természetjaro.hu oldalon Békés vármegyéből

6.2.3.3 Saját kiadványok

A megyei és térségi turisztikai kiadványokban érdemes erősíteni a kerékpáros turizmus lehetőségeinek bemutatását

Az internetes felületek mellett továbbra is a kommunikáció fontos elemét képezik a kiadványok, melyek nyomtatott változat mellett célszerűen online (pdf-ben) is elérhetők. Ezek közé tartoznak különösen az alábbiak:

- Vármegyei turisztikai kiadványok:
 - Érdemes erősíteni a kerékpáros turizmus lehetőségeinek bemutatását, az általános turisztikai kiadványokba való konkrét integráláson túl például külön kerékpáros turisztikai kiadvány készítésével.
 - Optimális esetben célcsoportonként differenciált kiadványok, brosúrák is készíthetők (pl. az ország más részeiből kerékpártúrára érkezők számára többnapos, vagy kimondottan a Szegeden, Kecskeméten élők, vagy a vármegye turisztikai központjaiban pihenők számára egynapos túraajánlatokkal).
- Térségi promóciós ill. turisztikai kiadványok: ezek különösen alkalmasak egy-egy térség helyi értékeinek bemutatására, alaposabb felfedezésének ösztönzésére. Ennek egy praktikus módja lehet a kerékpáros túra, amihez az alapvető információkat (javasolt útvonalak, alapvető szolgáltatások) át kell adni.
- Vármegyei kerékpáros térkép (lásd 6.2.3.1. fejezet).

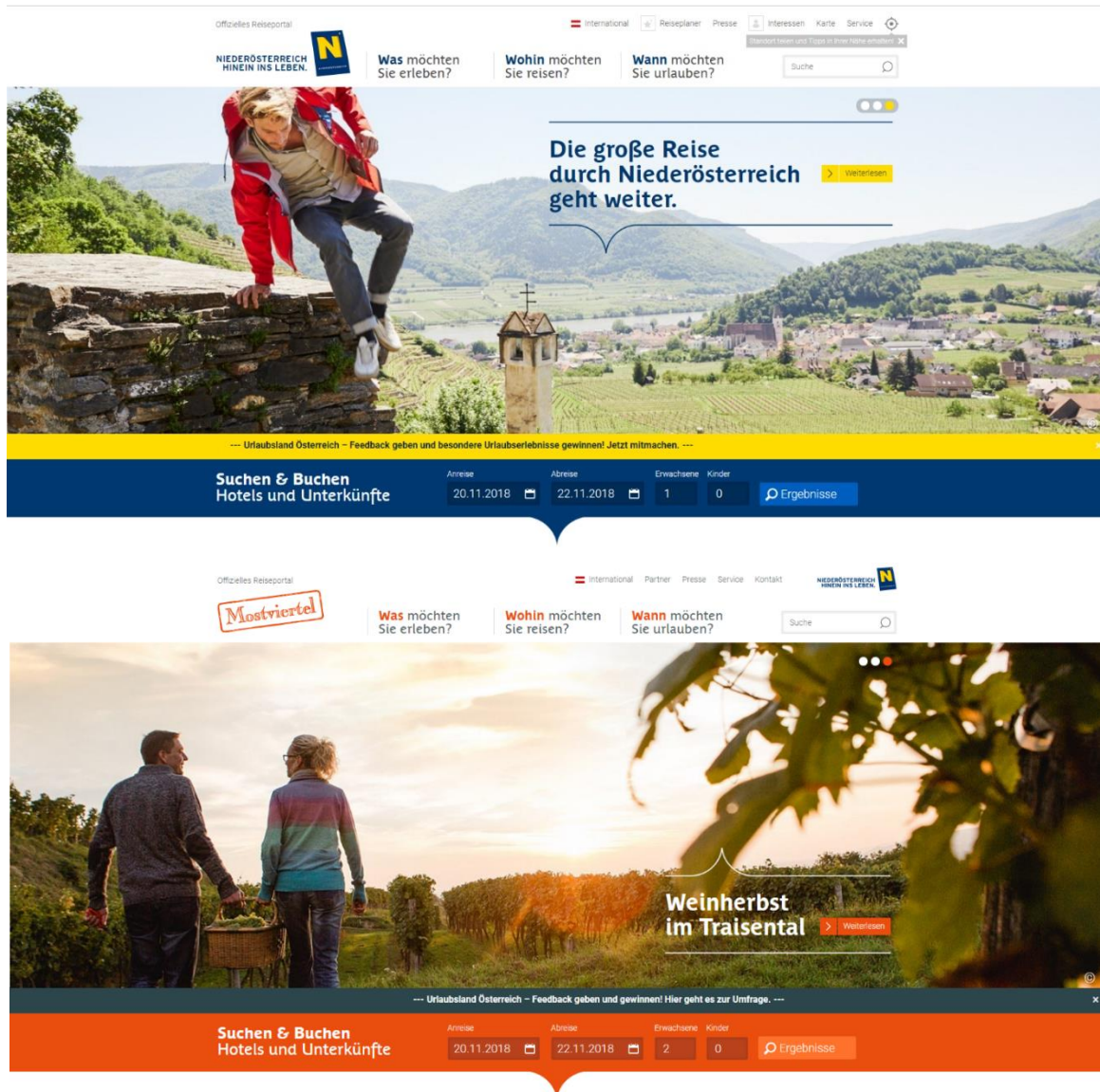
6.2.3.4 Saját online marketing

Az útvonal és szolgáltatások integrálása szükséges a meglévő kommunikációs csatornába (pl. vármegyei honlap)

A kerékpáros turisztikai kínálat online megjelenését több lépcsőben érdemes felépíteni.

- Rövid távon az útvonalak és szolgáltatások integrálása szükséges a meglévő kommunikációs csatornába (elsősorban a 2023 elején megújult vármegyei honlapra):
 - Kerékpáros túraútvonalak feltöltése megfelelő információkkal (hossz, kialakítás, áttekintő térkép, eljutási lehetőségek), útvonalhoz ajánlott kapcsolódó attrakciók/kerékpárosbarát szolgáltatások linkelésével.
 - Szolgáltatások (szálláshelyek, vendéglátóhelyek, attrakciók) keresőiben új „kerékpárosbarát” kategória bevezetése, az alapján történő szűrés lehetősége (a 6.2.2.2. fejezettel összhangban).
- Hosszabb távon, illetve megfelelő erőforrások biztosíthatósága esetén javasolt egy egységes, de többszintű (pl. országos, vármegyei, térségi) turisztikai portálrendszer kialakítása. Ez az átfogó rendszer túlmutat a kerékpáros turizmuson, de azt is elérhetővé kell tennie:
 - kerékpáros turisztikai aloddallal (minden releváns szinten),
 - kerékpáros útvonalak ajánlásával, keresővel (beleértve a releváns információkat, pl. táv, nehézségi fok, ajánlott időszak),
 - online térképpel (lásd a 6.2.3.1. fejezetben),

- útvonalak aloldalaival – részletes útvonalinformációkkal (interaktív és letölthető térkép, letölthető nyomvonal több formátumban pl. gpx, kml), eljutási lehetőségekkel, kapcsolódó attrakciókkal, illetve kerékpárosbarát szolgáltatásokkal,
- foglalható ajánlatokkal.



126. ábra: Egységes, többszintű turisztikai portálrendszer¹⁴⁷

- Az útvonalak és szolgáltatások integrálása térségi turisztikai alkalmazásba.
 - Az alkalmazás képes kell legyen az útvonal követésére a túra során (térképen).
 - Figyelembe kell venni az erőforrás-hatékonyságot és fenntarthatóságot. Ebből a szempontból előnyös, hogy a

¹⁴⁷ Offizielles Reiseportal Niederösterreich, <https://www.niederoesterreich.at/>
Offizielles Reiseportal Mostviertel, <https://www.mostviertel.at/>

vármegyei önkormányzat a 2023 elején megújult honlapjához kapcsolódóan közös/megosztott túraútvonalajánlat és szolgáltatás-adatbázist hozott létre, ahol a különböző szereplők (önkormányzatok, TDM-ek stb.) megfelelő jogosultsági rendszerrel naprakészen tudják tartani a hatáskörükbe tartozó adatokat, és azok az egyes (webes, mobil) alkalmazások, illetve kiadványok céljára innen elérhetők. Ezzel elkerülhető a párhuzamos adatgyűjtés, illetve az adatbázisok karbantartás híján történő gyors elavulása.



127. ábra: Kerékpáros útvonalakat integráló tartományi turisztikai alkalmazás¹⁴⁸

6.2.3.5 Külső csatornák használata

A saját csatornákon kívül népszerű külső csatornákon kell elérni azokat, akik a térségi kerékpáros turizmus célcsoportjába tartoznak, de nem feltétlenül konkrétan ebben a térségben gondolkodnak, adott esetben nem is rendelkezzenek információkkal az itteni lehetőségekről.

¹⁴⁸ Niederösterreich Guide. Google Play, <https://play.google.com/store/apps/details?id=de.alpstein.alpregio.Niederosterreich>

- Közösségi médián keresztül, célzott hirdetésekkel (a Magyar Turisztikai Ügynökség például már 70%-ban online hirdetésekre költ, hasonló módon).
- Internetes turisztikai, szabadidős portálokon (pl. természetjáró.hu, funiQ, holkerékpározzak, bikemap.net; lásd 3.2.4.9. fejezet) való megjelenéssel (útvonalak, útleírások feltöltésével).
- Kiállításokon, rendezvényeken való megjelenés felhasználása a kerékpáros turizmus népszerűsítésére (is).
- Study tourok utazásszervezők, turisztikai szakemberek számára.
- A célközönség elérésének egy lehetséges módja blogok, influenszerek szerepének tudatos használata.
 - Ennek egyik módja (szak)újságírók, bloggerek meghívása és vendégül látása egy részben vagy egészben szervezett túra keretében, melyről fényképes, videós beszámolókat tesznek közzé saját tartalomként az általuk szerkesztett, megfelelő kiválasztás esetén a célközönséget elérő, olvasott felületeken. Ezt külföldi (pl. osztrák, szlovén) és hazai turisztikai szervezetek is alkalmazzák.^{149, 150}
 - A beszámolók alkalmasak kell legyenek arra, hogy a potenciális túrázók kedvet kapjanak, és a túra tervezéséhez a szükséges első lépéseket, praktikus segítséget is megkapják.

6.3 SZERVEZETI, INTÉZMÉNYI HÁTTÉR

6.3.1 INFRASTRUKTÚRA FENNTARTÁSA ÉS ÜZEMELTETÉSE

Az infrastruktúra (elsősorban közutak, kerékpárforgalmi létesítmények, útirányjelző rendszer, pihenőhelyek) **fenntartása és üzemeltetése fontos szerepet játszik** abban, hogy a kerékpáros útvonal hosszú távon jól használható és vonzó tudjon maradni. Ennek biztosításához az alábbi feladatok szükségesek:

- Az egyes infrastruktúra-elemek kezelői feladatainak tisztázása (országos szinten). Az utak kezelői egyértelműek (az önkormányzatok, a Magyar Közút Nonprofit Zrt., illetve vízügyi igazgatóságok, erdészetek, nemzeti parkok). Jelenleg tisztázatlan ugyanakkor az útirányjelző táblarendszer üzemeltetése (átveheti a közút kezelője; a Magyar Közút álláspontja szerint ugyanakkor alapesetben a beruházó feladata, amitől megállapodás alapján el lehet térni). Az információs táblarendszer, valamint a pihenőhelyek üzemeltetése egyedi megoldást kíván (célszerűen az önkormányzatok részvételével).

¹⁴⁹ Ahol egykor kisvasút pöfögött, ma e-bike zizzen. Kerékagy blog, https://index.hu/kerekagy/2018/06/02/ybbstal_kerekparut_ausztria/

¹⁵⁰ Nyugtalanító a nyugalom Muraföldén. Kerékagy blog, https://index.hu/kerekagy/2018/08/05/murafolde_bringa_tura_zala_lispezentado_rjan/

- A kerékpárforgalmi hálózat bővülését le kell követnie az üzemeltetési kapacitás bővítésének: szükséges a megfelelő gépi állomány és munkaerő biztosítása, illetve az üzemeltetéshez szükséges források folyamatos rendelkezésre bocsátása minden érintett kezelőnél.
- A kerékpáros létesítmények állapotának folyamatos nyomon követése és ez alapján a közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzet jelzése a fenntartó részére önkéntes útőri szolgálat bevezetésével is segíthető.¹⁵¹ Érdemes a helyi civil szervezetek és önkormányzatok időszakos (eseti és ütemezett) véleményét kérni az útvonalak állapotáról. Megfontolás kérdése, hogy a fenntartó felvállalja-e a nyilvános bejelentés lehetőségét, például internetes vagy mobil alkalmazás segítségével (célszerűen meglévő és közismert platform, pl. Járókelő.hu¹⁵² használatával). Fontos feladat a bejelentett probléma elhárításának követése és visszajelzése a bejelentő, illetve a használók felé.¹⁵³
- Kerékpározással foglalkozó szereplők együttműködésének intézményesítése és rendszeressé tétele (pl. évente legalább kétszer ülésező „kerékpáros kerekasztal” vagy „kerékpáros munkacsoport” felállításával).



128. ábra: Szakmai tapasztalatszere program (Magyar CIVINET találkozó, Szarvas)

¹⁵¹ Az útellenőri szolgálat konkrét leírását az 5/2004 GKM rendelet mellékletének 4. fejezete taglalja http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=83046.114721

¹⁵² <https://jarokelo.hu/>

¹⁵³ Önkéntes kerékpáros útőri szolgálat I. – Útmutató a szolgálat kialakításához, működtetéséhez. KETOSZ, http://www.ketosz.hu/sites/default/files/nk%C3%A9ntes%20ker%C3%A9kp%C3%A1ros%20%C3%BAt%C5%91r%20szolg%C3%A1lat%20kialak%C3%ADt%C3%A1sa_0.pdf

- Szemléletformálási, képzési és tapasztalatcsere program, szakmai támogatás önkormányzatok (döntéshozók és műszaki terület), tervezők számára: szemléletformáló rendezvények, képzések, melyek pl. előadások, moderált beszélgetések, viták formájában teszik lehetővé a kerékpáros fejlesztésekben érintettek szemléletformálását, képzését, valamint rövid, vezetett kerékpáros bejárások révén a különböző megoldások kipróbálását, gyakorlati tapasztalatok megosztását.
- A kerékpáros fejlesztések és működés koordinációja szempontjából célszerű vármegyei szinten egy kerékpáros referens megbízása, aki az alábbi alfejezetekben leírt feladatok megvalósítását is felügyeli, és szervezi a különböző szereplők együttműködését. Lehetőség szerint térségi (pl. TDM) szinten is érdemes kijelölni kerékpáros felelősöket (ha nem is teljes munkaidős feladatként).

6.3.2 TURISZTIKAI SZERVEZETI HÁTTÉR

A szolgáltatási kínálat minden eleméhez felelőst kell rendelni, és kialakítani az együttműködés és feladatmegosztás rendjét

Az infrastruktúra üzemeltetésén túl alapvető fontosságú, hogy a komplex szolgáltatási kínálat minden elemét egy-egy felelős szervezet („koordinátor szervezet”) kezelje és működtesse gondos gazdaként, a feladatok megosztása esetén szoros együttműködésben és az adatok megosztásával. Ide tartozik különösen:

- kijelölt, illetve kijelölendő útvonalhálózat, esetlegesen megszüntetendő, módosítandó vagy újonnan kijelölendő útvonalak koordinálása (lásd 6.1.1 fejezet);
- túralehetőségek, túraajánlatok megfogalmazása, kidolgozása és terjesztése;
- megközelíthetőség koordinálása a felelős közlekedési megrendelőkkel, szolgáltatókkal és önkormányzatokkal (lásd 6.2.1 fejezet);
- útirányjelző és információs rendszer gondozása, naprakészen tartásának koordinálása (lásd 6.1.1.8 és 6.2.3 fejezet);
- szolgáltatások nyilvántartásának összeállítása, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele;
- országos kerékpárosbarát minősítési rendszer térségi koordinátori feladatainak ellátása az AÖFK/MAKETUSZ támogatásával (lásd 6.2.2 fejezet);
- a vármegye kerékpáros turisztikai marketingjének és kommunikációjának működtetése; a nemzetközi és országos EuroVelo, illetve az országos és vármegyei általános turisztikai marketingbe való beépítése, képviselése (lásd 6.2.3 fejezet);
- események, rendezvények szervezése, illetve koordinálása (lásd 6.2.3 fejezet).

A térségben aktív jelenlegi szereplők közül (lásd 3.2.4.11. fejezet) a fenti feladatokban szerepet játszhat vármegyei szinten a vármegyei önkormányzat vagy annak szervezetei, térségi szinten pedig a TDM szervezetek, utóbbiak ugyanakkor nem fedik le a vármegye egészét. Számolni kell az MTÜ által

turisztikai térségek szintjén létrehozni tervezett desztinációmenedzsment-hálózat (DMSZ-ek) szerepével is.¹⁵⁴ Az egyes feladatokat, felelősségi köröket és az együttműködés módját is részletesen ki kell dolgozni, és az új feladatok ellátásához várhatóan szervezet- és kapacitásfejlesztésre is szükség van.

6.3.3 KERÉKPÁROS ADATGYŰJTÉS – HASZNÁLAT ÉS ELÉGEDETTSÉG MONITOROZÁSA

A kerékpárforgalom egyre erőteljesebb térnyerésével elengedhetetlenné vált annak mérése, hogy egy adott kerékpárúton, vagy annak egy szakaszán, adott településen vagy turisztikai körzetben mekkora kerékpáros forgalommal kell számolni. Fontos mérni, hogy ez a forgalom milyen időtávban bonyolódik le. Ezeket az adatokat sok szempontból és számos területen alkalmazni lehet. Ennek körében javasolt:

- Működésképtelenné vált meglévő állandó mérőpontok üzemképessé tétele ill. korszerűsítése.
- Országos kézi forgalomszámlálások kiterjesztése a vármegyei főhálózat elemeinek néhány reprezentatív keresztmetszetére (Magyar Közút), például:
 - EV6 (Tass–Dunavecse, Harta–Dunapataj, Szt. László híd–Baja)
 - EV11 jobb parti útvonal (Tizsakécske–Lakitelek között)
 - EV13 (Tompá–országhatár)
 - Duna-hidak (Dunavecse–Dunaújváros, Foktő–Paks, Fajsz–Szekszárd, Baja)
 - Solt–Akasztó között
- Több állandó mérőpont telepítése néhány reprezentatív keresztmetszeten, a fentiek közül.

Fentiekhez forrás biztosítása szükséges. Az országosan összegyűjtött adatok kezelését és közzétételét szabályozni és finanszírozni kell.

- Rendszeres elégedettségi felmérés, különösen a turisztikai célú használók körében, célszerűen az összehasonlíthatóság érdekében az EuroVelo útmutatónak megfelelő tartalommal, online és offline (pl. szálláshelyek bevonásával), az eredmények felhasználása a szolgáltatások javítására.
- Szolgáltatók, szolgáltatások felhasználói értékelése alkalmazáson keresztül.

6.4 KÍSÉRŐ INTÉZKEDÉSEK

6.4.1 SZEMLÉLETFORMÁLÁS

A szemléletformálás célja a közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, ezáltal a kerékpárt fő közlekedési eszközként választók arányának növelése

A szemléletformálás célja a közlekedési célú kerékpározás népszerűsítése, ezáltal a kerékpárt fő közlekedési eszközként választók arányának növelése

¹⁵⁴ Turizmus 2.0 Stratégia - NTS 2030, 124-126. old.

és közvetetten a városok élhetőségének javítása, a környezetre és klímára gyakorolt negatív hatások csökkentése.

A kerékpározás népszerűségének növekedéséhez és a társadalmi attitűd, elfogadás, együttműködés eléréséhez kampányok, egyedi események, a kerékpáros turizmus és a kerékpársport terjedése mind hozzájárul. Szükség van a kerékpározáshoz kapcsolódó negatív sztereotípiák és félelmek eloszlatására. Pozitív emóciók társítása és hatékony marketing eszközök bevetése nélkülözhetetlen a kerékpározás terjesztéséhez.

A szemléletformáló tevékenységeket egy átfogó, a célcsoportokhoz szabott terv szerint kell felépíteni, lehetőleg integrálva a meglévő kezdeményezéseket és építve rájuk. Javasolt intézkedések célcsoportonként (példák):

Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság –gyerekek, diákok

- Iskolai mobilitási tervek kidolgozása és megvalósítása: mobilitási szokások felmérése, a fenntartható közlekedési módokat akadályozó tényezők felmérése, cselekvési terv, megvalósítás és nyomon követés.
- „Bringázz az iskolába” kampány megvalósítása.
- Bicibusz (menetrend szerint, felnőtt kísérettel iskolába biciklizés).¹⁵⁵
- STARS játékos szemléletformáló program általános- és középiskolásoknak.¹⁵⁶
- Közlekedési kígyó játék: kampány, amelynek célja, hogy ösztönözze a kisiskolásokat, és szüleiket közlekedési szokásaik újragondolására.¹⁵⁷
- Tematikus művészeti alkotó pályázat adott kerékpáros útvonal mentén (természetismereti és környezetvédelmi témakörben).
- Iskolásoknak meghirdetett túrák, vándortáborok.

Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság – felnőttek

- Európai Mobilitási Hét és Autómentes Nap megszervezése minél több településen.¹⁵⁸
- Munkahelyi/intézményi mobilitási tervek kidolgozása és megvalósítása: mobilitási szokások felmérése, a fenntartható közlekedési módokat akadályozó tényezők felmérése, cselekvési terv, megvalósítás és nyomon követés.
- Kerékpárosbarát munkahelyek kialakítása¹⁵⁹

¹⁵⁵ <https://kerekpárosklub.hu/hirek/cimke/bicibusz>

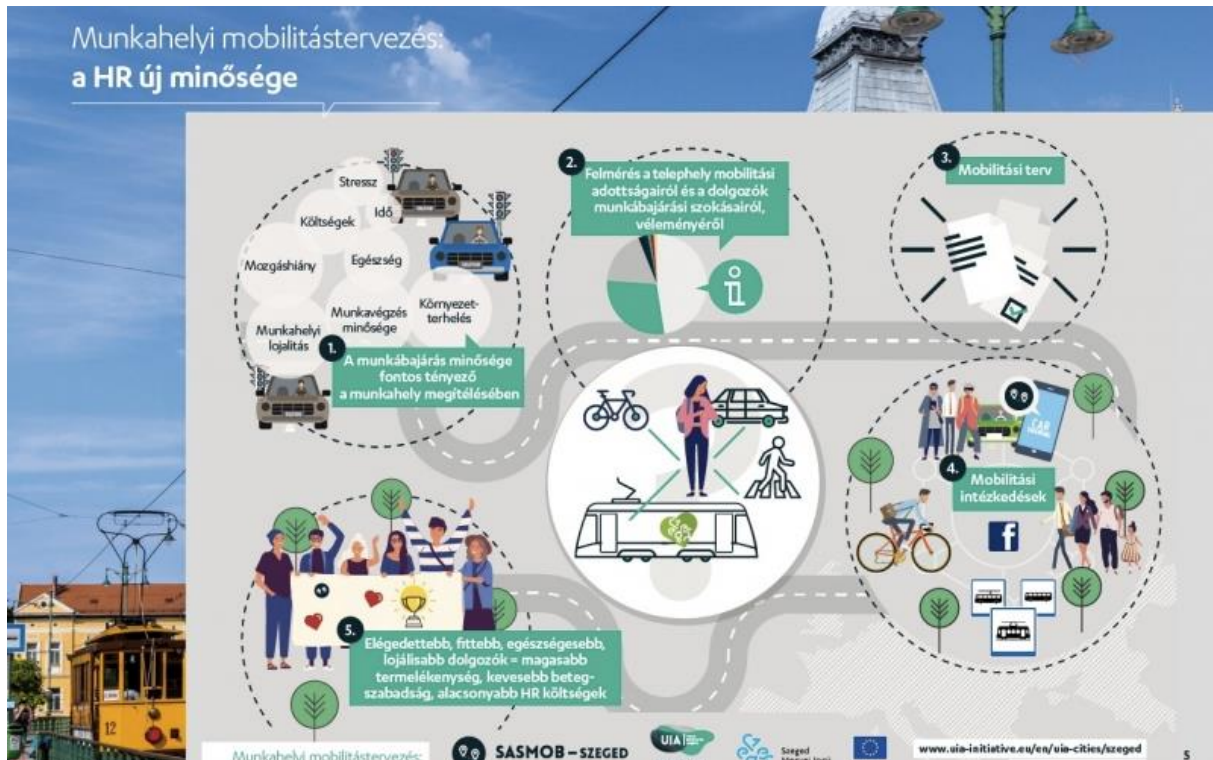
¹⁵⁶ Indul a STARS–UNIQA szemléletformáló programunk. Magyar Kerékpárosklub, <https://kerekpárosklub.hu/indul-a-stars-uniqa-szemleletformalo-programunk>

¹⁵⁷ <https://www.trafficsnakegame.eu/hungary/>

¹⁵⁸ <https://emh.kormany.hu/>

¹⁵⁹ Kerékpárosbarát település (KBT) és kerékpárosbarát munkahely (KBM) pályázat, KTI <https://www.kti.hu/kerekpárosbarat-palyazat/>

- Bringázz a munkába kampány népszerűsítése a vármegyei intézmények, munkahelyek körében (pl. megyén belüli verseny szervezésével és nyeremények felajánlásával).¹⁶⁰

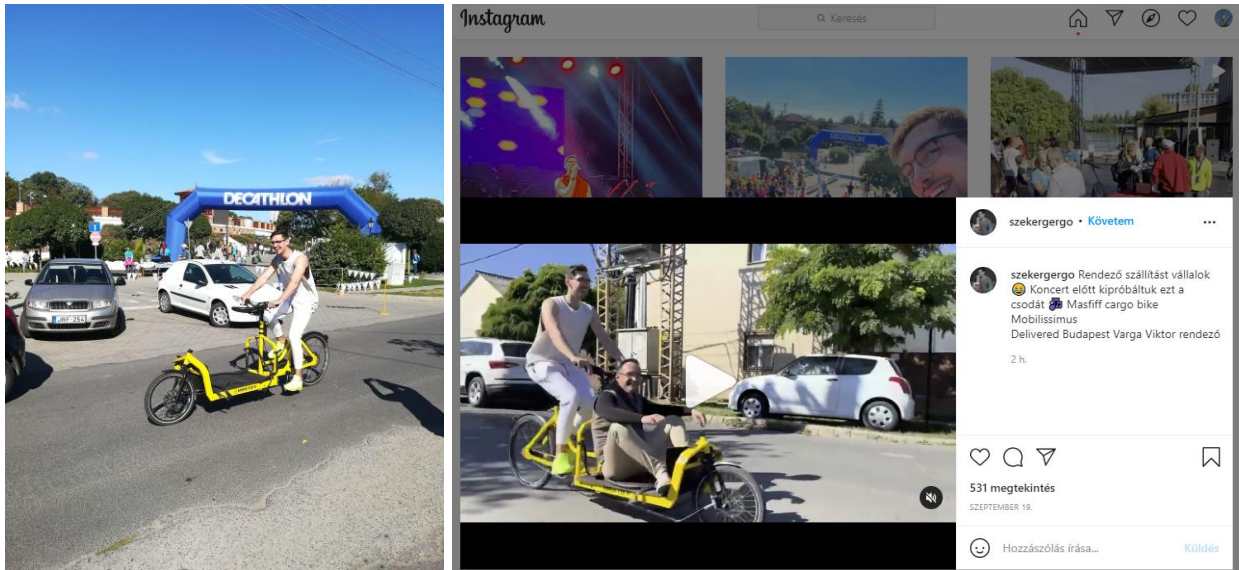


129. ábra: Munkahelyi mobilitástervezés - a HR új minősége (SASMOB Szeged)¹⁶¹

- Bringásreggeli szervezése több városban.
- Városi rendezvények kiegészítő programjai, bringás piknik.
- Kincskereső játékok (önvezetős önműködő tájékozási vetélkedő) több városban.
- Workshopok, divatbemutatók, eszközbemutatók („Öltöztess fel a biciklidet”, „Szereld fel a biciklidet”).
- Még kevésbé elterjedt kerékpárkategóriák bemutatása, kipróbálási lehetősége, akár kölcsönzése tesztidőszakra (pl. teherkerékpár, elektromos ráségítésses kerékpár).

¹⁶⁰ Bringázz a munkába, <https://bringazzamunkaba.hu/>

¹⁶¹ <https://mobilissimus.hu/hirek/uj-sasmob-kiadvany-munkahelyi-mobilitastervezesrol>



130. ábra: Teherkerékpár-bemutató Szarvason

6.4.2 OKTATÁS, KÉPZÉS

A balesetek számának és súlyosságának csökkenése érdekében fontos a közlekedők együttműködési készségének és szándékának erősítése, a célcsoportokhoz szabott terv szerint

A védtelen közlekedők (többek között gyalogosok, kerékpárosok) biztonságának kulcsa jelentős részben a gépjárművezetők kezében van

A balesetek számának és súlyosságának csökkenése érdekében **fontos a közlekedők együttműködési készségének és szándékának erősítése.**

Az oktatási, képzési tevékenységeket egy átfogó, a célcsoportokhoz szabott terv szerint kell felépíteni, lehetőleg integrálva a meglévő kezdeményezéseket és építve rájuk. A programot olyan módon kell felépíteni, hogy az elkerülje a kerékpározáshoz kapcsolódó negatív sztereotípiák és félelmek erősítését. Javasolt intézkedések célcsoportonként (példák):

Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság –gépjárművezetők

A védtelen közlekedők (többek között gyalogosok, kerékpárosok) biztonságának kulcsa jelentős részben a gépjárművezetők kezében van.

- Figyelemfelhívás, együttműködésre ösztönzés (pl. „együtt közlekedünk” kampány).¹⁶²
- Kritikus szituációk tudatosítása (pl. jobbra kanyarodás, előzési oldaltávolság, parkoló autóban ajtónyitás, relatív gyorskanyarítás, rossz láthatósági viszonyok közötti vezetés).
- Hivatásos sofőrök (pl. autóbusszvezetők) érzékenyítése, tapasztalatcsere.¹⁶³

¹⁶² Együtt közlekedünk – közlekedésbiztonsági kampány nem (csak) kerékpárosoknak. Magyar Kerékpárosklub, <https://kerekarosklub.hu/egyuttkozlekedunk>

¹⁶³ Buszvezetők és teherautósofőrök tanulnak vigyázni a bringásokra. Edzésonline, <http://edzesonline.hu/cikk/1394/buszvezetok-teherautosoforok-tanulnak-vigyazni-bringasokra>



131. ábra: Hazai figyelemfelhívó kampány a minimum előzési oldaltávolság fontosságára¹⁶⁴



132. ábra: Nemzetközi példák minimum előzési oldaltávolságra figyelmeztető jelzőtáblákra lakott területen kívül (lehetőség szerint sebességcsökkentéssel kombinálva)

Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság –gyerekek, diákok

- Az Aktív Magyarországért felelős államtitkárság minden alsós diák számára eljuttat egy közlekedési ismereteket tartalmazó kiadványt.
- Közlekedési ismeretek (pl. KRESZ, jellemző szituációk) és kerékpárhasználat gyakorlati oktatásának beépítése a vármegyei iskolák tanrendjébe, építve a rendőrség meglévő

¹⁶⁴ <http://masfelmeter.hu/>

kezdeményezéseire (lásd 3.2.4.12. fejezet), pl. az OviBringa,¹⁶⁵ a BringaAkadémia¹⁶⁶ vagy más hasonló programok bevezetésével és elterjesztésével. Tartós eredményt a hosszabb távú (egész éves), illetve rendszeres (legalább havi rendszerességű) programokkal lehet elérni.



133. ábra: Gyakorlati kerékpáros oktatás (Szarvas)

Életvitszerűen a térségben élő helyi lakosság – felnőttek

- Figyelemfelhívás, együttműködésre ösztönzés (pl. „együtt közlekedünk” kampány).
- Közlekedési ismeretek (pl. KRESZ, jellemző szituációk) és kerékpárhasználat gyakorlati oktatása, pl. rendszeres bebiciklizés több városban.¹⁶⁷
- Kerékpárral közlekedők érzékenyítése, tapasztalatcsere (pl. láthatóság, járművek holttere kapcsán).
- Információs kiadványok készítése, pl. a Magyar Kerékpárosklub Kisokos¹⁶⁸ testreszabott helyi kiadása vagy a BKK Kerékpár Tudástárhoz¹⁶⁹ hasonló brosúra; megváltozott forgalmi rendet és/vagy új KRESZ szabályokat ismertető kampányok lebonyolítása és kiadványok kiadása, vármegyei/térségi kerékpáros térkép.
- Láthatóságra való figyelemfelhívás, különösen az őszi és téli időszakban (rövidülő nappalok), kiemelten a külterületi munkahelyek megközelítése kapcsán, pl. a rendőrség „Látni és látszani” kampányára építve.

6.4.3 ESEMÉNYEK, RENDEZVÉNYEK

A célcsoportokhoz szabott rendezvények célja a szabadidős, turisztikai célú kerékpározás népszerűsítése

A szabadidős, turisztikai célú kerékpározás népszerűsítését, közvetetten a látogatók számának és költségének növelését a célcsoportok igényeihez

¹⁶⁵ OviBringa, <https://www.facebook.com/ovibringa/>

¹⁶⁶ BringaAkadémia, <http://www.bringaakademia.hu/>

¹⁶⁷ Bebiciklizés. Magyar Kerékpárosklub, <https://kerekpárosklub.hu/bebiciklizés>

¹⁶⁸ <http://kerekpárosklub.hu/kisokos>

¹⁶⁹ https://www.bkk.hu/apps/docs/kerepar_tudastar.pdf

szabott módon események, rendezvények révén is javasolt megvalósítani. Javasolt intézkedések célcsoportonként:

Életvitelszerűen a térségben élő helyi lakosság

- Egynapos egészségmegőrzési célú vagy a lakóhely és környéke felfedezését célzó kerékpártúrák (körtúrák), tömegrendezvények szervezése. Amennyiben ezek túrasorozattá fejleszthetők, az egy éven belül több rendezvényen résztvevőket érdemes jutalmazni, ezzel motiválva a részvételt.
- Testvérvárosi látogatások, egy- vagy többnapos határon átnyúló túrák erősítése, népszerűsítése a meglévő települési és civil kezdeményezésekre alapozva. Ehhez érdemes élni a KTI által gondozott „Kerékpárral 7 határon át” pályázat nyújtotta lehetőségekkel.¹⁷⁰

Kerékpáros turisták

- Kerékpáros turisták számára többnapos vezetett túraajánlatok összeállítása, illetve meghirdetett nyilvános túrák szervezése.
- Kerékpáros vándortáborok: a MAKETUSZ-szal együttműködve megyén belüli túraútvonalak kijelölése és vándortáborok szervezése diákok számára.¹⁷¹

Térségbe látogatók, akik nyitottak a szabadidős kerékpározásra

- A térségbe látogatók számára egynapos vezetett vagy vezetés nélküli túraajánlatok összeállítása, illetve meghirdetett nyilvános túrák szervezése.
- Meglévő rendezvények (fesztiválok) kerékpárosbaráttá tétele: kerékpáros megközelíthetőség és biztonságos kerékpárparkolási lehetőség biztosítása; kerékpáros útvonalak érintettsége esetén terelőutak kijelölése.

A rendezvényeket össze kell hangolni, és célszerű vármegyei kerékpáros rendezvénytárban közzétenni

A rendezvényeket a hatások maximalizálása érdekében össze kell hangolni, a célcsoportokat és időpontokat előre egyeztetni. Célszerű ezt egy (folyamatosan naprakészen tartott és legalább online elérhető) vármegyei kerékpáros rendezvénytárban közzétenni, lehetőleg térképes formában is.

¹⁷⁰ Kerékpárral 7 határon át. KTI, <https://www.kti.hu/kerekparral-7-hataron-at/>

¹⁷¹ BringásVándor tábor, <http://www.bringasvador.hu/>



134. ábra: ECF által szervezett Budapest-Belgrád nemzetközi túra az EV6 nyomvonalán 2009-ben (Kalocsa)
(fotó: Sztaniszláv Tamás)

6.5 A TERVEZETT FEJLESZTÉSEK MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÜTEMEZÉSE, TÖBB FÁZISÚ INTÉZKEDÉSI TERV

6.5.1 INTÉZKEDÉSJAVASLATOK

Az egyes beavatkozási területeknél megfogalmazott intézkedésjavaslatokat az alábbi táblázat foglalja össze. A kerékpárforgalmi hálózat fejlesztésének prioritizálását a következő, 6.5.2. fejezet részletezi.

A stratégia nem terjed ki konkrét (költségekkel, határidőkkel, felelősökkel rendelkező) projektek kidolgozására, ez a stratégia javaslatai alapján egy következő lépésben tehető meg.

17. táblázat: Intézkedésjavaslatok

Ssz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
1	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése	ütemezetten, lásd 6.5.2. fejezet	ÉKM, önkormányzatok
2	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Települési, vagy funkcionálisan összefüggő településcsoportok esetén közös térségi kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése, illetve ennek támogatása	folyamatosan	ÉKM, önkormányzatok

Sz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
3	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Meglévő EuroVelo és országos útvonalak nyomvonalkorrekciói, jelzésrendszerének kiegészítése ill. megújítása	rövid táv	ME AMF, nemzeti EuroVelo koordinációs központ (AÖFK, ME AMF, MAKETUSZ), Magyar Közút
4	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Túraútvonalak kidolgozása és kijelölése, az érintettek bevonásával	ütemezetten	koordinátor szervezet, önkormányzatok
5	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Útirányjelző táblarendszer kialakítása a kijelölésre alkalmas vármegyei nyomvonalakon	ütemezetten	koordinátor szervezet, ME AMF, Magyar Közút, önkormányzatok
6	Hálózat, infrastruktúra, túraútvonalak	Információs táblák elhelyezése az egyes helyszínekkel kapcsolatos információkkal	ütemezetten	koordinátor szervezet, ME AMF, TDM-ek, önkormányzatok
7	Megközelíthetőség	Vasúti beszállási pontok kerékpáros megközelíthetőségének biztosítása, kijelölése a kerékpárforgalmi főhálózat nyomvonalaitól	ütemezetten	önkormányzatok
8	Megközelíthetőség	Vasúti beszállási pontokon peronok megközelíthetőségének felmérése és szükség esetén javítása tolt kerékpárral	ütemezetten	MÁV
9	Megközelíthetőség	Az igények folyamatos monitorozásával, igény esetén a vasúti kerékpárszállítási kapacitás bővítése, akár szezonálisan	folyamatosan	MÁV-START
10	Megközelíthetőség	A Budapest-Belgrád vasútfejlesztés nyomán a menetrendi kínálat növelése kerékpárszállításra alkalmas járművekkel; a nemzetközi vonatokon kerékpárszállítás lehetővé tétele	rövidtáv	MÁV-START
11	Megközelíthetőség	A Szeged–Szabadka, illetve Baja–Bácsalmás–Szabadka vasúti kapcsolat helyreállítása esetén a kerékpárszállítási lehetőség biztosítása	hosszútáv	MÁV-START
12	Megközelíthetőség	Kedvezőbb kerékpárszállítási viteldíjak, pl. kerékpáros túrajegy kiterjesztése Bács-Kiskun vármegyére és térségére (részben vagy egészben)	középtáv	MÁV-START
13	Megközelíthetőség	Kerékpáros helybiztosítás (helyfoglalás, helyjegy) lehetőségének kiterjesztése a vonatról való lemaradás kockázatának elkerülése érdekében	középtáv	MÁV-START
14	Megközelíthetőség	A távolsági eljutás bizonyos irányokból és korlátozott kapacitással menetrend szerinti autóbuszokon, külső kerékpárszállítók alkalmazásával	középtáv	autóbuszos közösségi közlekedési közszolgáltatók

Ssz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
15	Megközelíthetőség	Zárt, akár őrzött parkolók például szálláshelyeknél, vendéglátóhelyeknél, látogatóhelyeknél	ütemezetten	koordinátor szervezet, szolgáltatók
16	Megközelíthetőség	Dedikált (kitáblázott), de nem őrzött, egyszerű parkolók a nyomvonalak mentén	ütemezetten	koordinátor szervezet, önkormányzatok
17	Megközelíthetőség	Telefonon és/vagy interneten megrendelhető (akár előre foglalással) kerékpártaxi szolgáltatás	rövidtáv	koordinátor szervezet, taxis vagy más személyszállító vállalkozások
18	Megközelíthetőség	Nyomvonalak menti autóbusz-járatokon kerékpárszállítás, külső kerékpárszállítóval	hosszútáv	autóbuszos közösségi közlekedési közszolgáltatók
19	Megközelíthetőség	B+R kerékpárparkolók létesítése vasútfejlesztési projektek részeként	ütemezetten	ÉKM
20	Megközelíthetőség	B+R kapacitások és igények felmérése, szükség esetén a kerékpárparkoló kapacitások bővítése, illetve minőségi fejlesztése	ütemezetten	MÁV, autóbuszos közösségi közlekedési közszolgáltatók, önkormányzatok
21	Szolgáltatások	Vízvételi helyek nyilvántartása, tájékoztató felületeken való feltüntetése	rövidtáv	koordinátor szervezet
22	Szolgáltatások	Pihenőhelyek és esőbeállók kialakítása	ütemezetten	koordinátor szervezet, önkormányzatok
23	Szolgáltatások	Szolgáltatók adatbázisának frissítése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele	rövidtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok
24	Szolgáltatások	Kerékpárosbarát szolgáltató minőségbiztosítási rendszer bevezetése az AÖFK/MAKETUSZ országos rendszeréhez csatlakozva	rövidtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok
25	Szolgáltatások	Csomagajánlatok, foglalható ajánlatok kidolgozása	rövidtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok, szolgáltatók
26	Szolgáltatások	Meglévő szervizek, illetve kerékpár-/sportboltok adatbázisának összegyűjtése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele	rövidtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok
27	Szolgáltatások	Telefonon hívható helyszíni szervizszolgáltatás („bringaangyal szolgáltatás”) kialakítása	középtáv	koordinátor szervezet, kerékpárszervizek
28	Szolgáltatások	Csomagszállítási szolgáltatás bevezetése	középtáv	koordinátor szervezet, kerékpárszervizek és/vagy szállítással foglalkozó (pl. taxis) vállalkozók

Ssz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
29	Szolgáltatások	Meglévő kerékpárkölsönzők adatbázisának összegyűjtése, naprakészen tartása, megfelelő kommunikációs csatornákon való közzététele	rövidtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok
30	Szolgáltatások	Kerékpár- és pedeleckölsönzési lehetőség kialakítása a fő vasúti beszállási pontokon	középtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, kerékpárkölsönzők
31	Szolgáltatások	Egyirányú kerékpárkölsönzési lehetőség biztosítása, a kölsönzők (felvételi és leadási pontok) hálózatba szervezésével, és/vagy visszaszállítási szolgáltatás biztosításával	középtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek, kerékpárkölsönzők
32	Szolgáltatások	Közpumpák, közterületi szervizpontok, gumibelső-automaták felállítása, ahol ez kerékpárosbarát szolgáltatók révén nem biztosítható	középtáv	koordinátor szervezet, kerékpárszervezetek
33	Információ és marketing	A megfelelő honlapokba ágyazható, lehetőleg interaktív vármegyei kerékpáros térkép	rövidtáv	koordinátor szervezet
34	Információ és marketing	Papír alapú vármegyei kerékpáros térkép	rövidtáv	koordinátor szervezet
35	Információ és marketing	Meglévő, működő útvonaltervező algoritmussal/navigációs megoldással rendelkező szolgáltatásokkal való együttműködés	középtáv	koordinátor szervezet
36	Információ és marketing	Vármegyei turisztikai kiadványok kiadása és terjesztése (az általános turisztikai kiadványokba való konkrét integráláson túl például külön kerékpáros turisztikai kiadvány készítésével)	folyamatosan	koordinátor szervezet / vármegyei önkormányzat
37	Információ és marketing	Térségi promóciós ill. turisztikai kiadványok kiadása és terjesztése (kerékpáros turisztikai információkkal)	folyamatosan	TDM-ek
38	Információ és marketing	Útvonalak és szolgáltatások integrálása szükséges a meglévő kommunikációs csatornába (pl. megyei honlap)	rövidtáv (folyamatban)	vármegyei önkormányzat
39	Információ és marketing	Egységes, de többszintű (pl. országos, vármegyei, térségi) turisztikai portálrendszer kialakítása	hosszútáv	MTÜ, AÖFK, koordinátor szervezet, TDM-ek
40	Információ és marketing	Útvonalak és szolgáltatások integrálása vármegyei turisztikai alkalmazásba	hosszútáv	koordinátor szervezet
41	Információ és marketing	Kerékpáros turisztikai lehetőségek népszerűsítése külső csatornákon	folyamatosan	koordinátor szervezet, TDM-ek

Sz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
42	Szervezeti, intézményi háttér	Kerékpáros létesítmények állapotának folyamatos nyomon követése és ez alapján a közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzet jelzése a fenntartó részére	folyamatosan	koordinátor szervezet, Magyar Közút, önkormányzatok
43	Szervezeti, intézményi háttér	Üzemeltetési kapacitás (gépi állomány, munkaerő) bővítése a hálózatfejlesztéssel összehangoltan	ütemezetten	ÉKM (Magyar Közút), önkormányzatok, vízügyi igazgatóságok, adott esetben egyéb kezelők
44	Szervezeti, intézményi háttér	Kerékpáros referens megbízása	rövidtáv	koordinátor szervezet / vármegyei önkormányzat
45	Szervezeti, intézményi háttér	A komplex szolgáltatási kínálat minden elemét egy-egy felelős szervezet kezelje és működtesse gondos gazdaként, a feladatok megosztása esetén szoros együttműködésben és az adatok megosztásával	folyamatosan	vármegyei önkormányzat, TDM-ek, önkormányzatok, civil szervezetek (koordinátor szervezet)
46	Szervezeti, intézményi háttér	Működésképtelenné vált meglévő állandó mérőpontok üzemképessé tétele ill. korszerűsítése	rövidtáv	ME AMF (Magyar Közút)
47	Szervezeti, intézményi háttér	Országos kézi forgalomszámlálások kiterjesztése a vármegyei főhálózat elemeinek néhány reprezentatív keresztmetszetére	rövidtáv	ME AMF (Magyar Közút)
48	Szervezeti, intézményi háttér	Több állandó mérőpont telepítése néhány reprezentatív keresztmetszeten	középtáv	ME AMF (Magyar Közút), önkormányzatok
49	Szervezeti, intézményi háttér	Rendszeres elégedettségi felmérés, különösen a turisztikai célú használók körében	folyamatosan	koordinátor szervezet, TDM-ek, önkormányzatok
50	Szervezeti, intézményi háttér	A kerékpározással foglalkozó szereplők együttműködésének intézményesítése és rendszeressé tétele (pl. évente legalább kétszer ülésező „kerékpáros kerekasztal” vagy „kerékpáros munkacsoport” felállításával)	folyamatosan	koordinátor szervezet / vármegyei önkormányzat, minden érintett
51	Szemléletformálás	Kerékpározást népszerűsítő szemléletformáló program kidolgozása és megvalósítása több célcsoport számára	rövidtáv	koordinátor szervezet, önkormányzatok, civil szervezetek
52	Oktatás, képzés	A közlekedők együttműködési készségének és szándékának erősítését célzó oktatási és képzési program kidolgozása és megvalósítása több célcsoport számára	rövidtáv	koordinátor szervezet, önkormányzatok, rendőrség, civil szervezetek

Ssz.	Beavatkozási terület	Intézkedés	Időtáv	Felelős
53	Események, rendezvények	Egynapos egészségmegőrzési célú vagy a lakóhely és környéke felfedezését célzó kerékpártúrák (körtúrák), tömegrendezvények szervezése.	folyamatosan	koordinátor szervezet, önkormányzatok, civil szervezetek
54	Események, rendezvények	Testvérvárosi látogatások, egy- vagy többnapos határon átnyúló túrák erősítése, népszerűsítése a meglévő települési és civil kezdeményezésekre alapozva.	folyamatosan	koordinátor szervezet, önkormányzatok, civil szervezetek
55	Események, rendezvények	Kerékpáros turisták számára egy- és többnapos vezetett túraajánlatok összeállítása, illetve meghirdetett nyilvános túrák szervezése.	középtáv	koordinátor szervezet, TDM-ek
56	Események, rendezvények	Kerékpáros vándortáborok: a MAKETUSZ-szal együttműködve megyén belüli túraútvonalak kijelölése és vándortáborok szervezése diákok számára	középtáv	koordinátor szervezet, MAKETUSZ
57	Események, rendezvények	Meglévő rendezvények (fesztiválok) kerékpárosbaráttá tétele	folyamatosan	koordinátor szervezet, önkormányzatok, civil szervezetek
58	Események, rendezvények	Vármegyei kerékpáros rendezvénytájtár létrehozása	rövidtáv	koordinátor szervezet, önkormányzatok, TDM-ek, civil szervezetek

6.5.2 JAVASOLT INTÉZKEDÉSEK RANGSOROLÁSA

A fenti fejlesztési javaslatokat több szempont szerint értékelve prioritizálhatók a fejlesztési javaslatok

A 6.1.1. fejezetben bemutatott **hálózatfejlesztési javaslatokat több szempont szerint értékelve, az egyes szempontokat súlyozva prioritizálhatók** a projektek. A prioritizálás az EuroVelo, országos és vármegyei főhálózati, vármegyei kiegészítő hálózati és egyéb **településközi jelentőségű elemekre terjed ki** (azaz egyéb, nem településközi jelentőségű projektekre nem).

A nem a vármegyei főhálózat részét képező, ezért jelen vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervben tételesen nem szereplő, de kerékpárforgalmi hálózati tervben igazolt települési jelentőséggel bíró elemek kialakítása összhangban van a vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati terv céljaival.

6.5.2.1 Értékelési kritériumok

A javaslatok közül I. ütemként kiemelésre kerülnek a finanszírozással rendelkező (jellemzően TOP, TOP Plusz) projektek, mivel ezek megvalósulása jelen ismereteink szerint biztosnak vehető.

A többi projektre vonatkozóan **a többszempontú értékelés az alábbi szempontokon alapul.** Az értékelésnél a **magasabb pontszám minden esetben magasabb indokoltságot jelent.**

Az értékelés homogén tulajdonságokkal rendelkező elemi szakaszonként történik, a projekt pontszáma az azt alkotó elemi szakaszok pontszámainak hosszal súlyozott átlaga.

- **Igények**

- **Mindennapi közlekedés / hivatásforgalom** (1-5 pont): az adott szakasz mindennapi, közlekedési célú kerékpározási potenciálját mutatja. Magában foglalja a települések közötti munkába, iskolába járási, illetve egyéb közlekedési célú (vásárlás, ügyintézés) kerékpározást, mint potenciális igényt.

Értékelése: a szakasz által összekötött települések közötti kerékpáros ingázási potenciál (lásd 3.2.4.13. fejezet) kategóriákba sorolásával, a kategóriákhoz pontszámot rendelve.

- > 50 -> 5 pont;
- 20-50 -> 4 pont;
- 10-20 -> 3 pont;
- 0-10 -> 2 pont;
- nincs mindennapos közlekedési szerepe -> 1 pont.

- **Szabadidős célú kerékpározás** (1-5 pont): az adott szakasz szabadidős (fél-, egynapos kirándulásra vonatkozó) jelentőségét mutatja.

Értékelése:

- a kerékpáros sportolók által a Strava mobilalkalmazásban egy év alatt rögzített utak számának kategóriákba sorolásával, a kategóriákhoz 1-5 pontszámot rendelve;
- a jelen projekt keretében végzett térképes kérdőívezés során a felhasználók által jelölt útvonalak hőtérképe alapján az útvonalsűrűség kategóriákba sorolásával, a kategóriákhoz 1-5 pontszámot rendelve. Ez kiterjed mind a jelenleg használt, mind a fejleszteni javasolt (azaz jelen formájukban nem használt, de megfelelő kiépítettség esetén használni kívánt) nyomvonalakat.

a szempont pontszám a két fenti pontszám átlaga.

- **Kerékpáros turizmus** (1-3 pont): az adott szakasz kerékpáros turisztikai jelentőségét mutatja.

Értékelése:

- a szakaszt érintő javasolt kerékpáros turisztikai útvonalak száma + 1 pont (maximum 3 pont).

- **Hálózati szerep** (1-3 pont): az adott szakasz hálózati jelentőségét mutatja.

Értékelése:

- EuroVelo útvonal 3 pont;
- vármegyei főhálózati útvonal 3 pont;
- vármegyei kiegészítő hálózati útvonal 2 pont;
- egyéb útvonal 1 pont.

- **Készültségi fok és megvalósíthatóság**

- **Készültségi fok** (1-5 pont): azt mutatja, hogy a teljes kapcsolat milyen arányban épült ki, azaz a fejlesztendő szakasz mennyire egészít ki meglévő kerékpárosbarát szakaszokat. Előnyben részesítendők a már nagy arányban elkészült útvonalak hiányzó szakaszai, hogy összefüggő hálózat jöhessen létre.

Értékelése:

- teljesen kész kapcsolat 5 pont (de mivel ebben az esetben nincsen fejlesztendő szakasz, ezeket nem értékeljük);
- teljesen hiányzó kapcsolat 1 pont;
- a kettő között arányosan,

(ahol a készütségben a meglévő szakaszok 100%, a felújítandók 67%, a fejlesztendők 33% értékkel kerülnek figyelembevételre).

- **Előkészítettség** (1-5 pont): az adott szakasz tervi előkészítettségét mutatja.

Értékelése:

- engedélyezési tervvel rendelkezik 5 pont;
- engedélyezési terv készül 4 pont;
- nem rendelkezik engedélyezési tervvel 1 pont.

- **Finanszírozás** (1-5 pont): az adott szakasz finanszírozásának biztosítottságát mutatja.

Értékelése:

- TOP 5 pont;
- TOP Plusz 5 pont;

- ITP-ben szereplő, de TOP Plusz-ba még nem benyújtott 4 pont;
- állami közútfejlesztési projekt 3 pont;¹⁷²
- nem rendelkezik forrással 1 pont.

Az egyes értékelt fejlesztések a fentiek összesítésével 7 és 31 pont közötti pontszámot érhetnek el.

A prioritizálás az egyes szakaszok kialakításának jelenlegi fontosságát mutatja, a körülmények változásával fontosságuk, pontszámuk változhat

Fontos szem előtt tartani, hogy a **priorizálás a jelenlegi helyzetből indul ki, az egyes szakaszok jelenlegi fontosságát mutatja**. Amikor a mindennapi közlekedési és szabadidős szerepet, valamint a hálózatosodás szintjét meghatározza, a jelenlegi kapcsolatokat veszi alapul; a **kapcsolódó szakaszok elkészültével ezen szempontok szerinti értékelés változhat**. A körülmények változásával, újabb adatok tükrében (pl. változó ingázási mintázatok, vagy a korábban elkészülő szakaszok hatására átrendeződő szokások) az értékelés rendszeresen felülvizsgálandó, aktualizálandó.

6.5.2.2 I. ütem (rövidtáv)

A javaslatok közül I. ütemként kiemelésre kerülnek a finanszírozással rendelkező (jellemzően TOP, TOP Plusz) projektek, mivel ezek megvalósulása jelen ismereteink szerint biztosnak vehető.

18. táblázat: I. ütem (rövidtáv) – finanszírozással rendelkező projektek

azon.	projektnév
121	Lakitelek - Tiszaug
136	Kiskunfélegyháza - Petőfizálási elágazás
168	Jászszentlászló - Kiskunmajsa (felújítás)
239	Csólyospálos - belterület
240	Tataháza - Mórahalom (felújítás)
241	Baja - belterület (túlnyomórészt felújítás)
242	Soltvadkert - belterület

6.5.2.3 II. ütem (közép- és hosszútáv, prioritást figyelembe véve)

A közép- és hosszútávon megvalósítandó, prioritizált hálózatfejlesztési javaslatokat az alábbi táblázat és térkép mutatják be.

A prioritási sorrend támpontot ad arra nézve, hogy mely szakaszok megvalósítása lenne a legfontosabb, de – elsősorban a finanszírozási lehetőségek bizonytalansága miatt – sem fejlesztési ütemeket, sem konkrét időtávot nem határoztunk meg.

¹⁷² Ezek a projektek jelen terv készítésekor fel vannak függesztve, de az államháztartás helyzetének rendeződése esetén megvalósításukra számítani lehet

19. táblázat: II. ütem (közép- és hosszútáv) – fejlesztések prioritizálása többszemponútú értékeléssel

azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
116	Kecskemét - Nyárlőrinc	4,00	4,12	2,00	3,00	3,20	5,00	1,00	13,12	9,20	22,31
208	Baja - Érsekcsanád (51. sz. főút)	5,00	2,93	1,00	3,00	1,18	5,00	3,00	11,93	9,18	21,10
159	Dunaföldvári elágazás - Solt (túlnyomórészt felújítás)	4,00	3,13	3,00	3,00	2,80	4,00	1,00	13,13	7,80	20,93
129	Kecskemét - Városföld	5,00	4,74	2,00	3,00	4,08	1,00	1,00	14,74	6,08	20,82
209	Érsekcsanád - Sükösd (51. sz. főút)	4,00	3,50	1,00	3,00	1,00	5,00	3,00	11,50	9,00	20,50
176	Kiskunhalas - Balotaszállás	4,00	4,19	1,00	3,00	1,73	5,00	1,00	12,19	7,73	19,92
160	Solt - Akasztó (felújítás)	1,00	3,00	3,00	3,00	4,79	4,00	1,00	10,00	9,79	19,79
127	Kiskunfélegyháza - Gátér	3,00	3,56	1,00	2,00	2,14	5,00	3,00	9,56	10,14	19,70
192	Csátalja - Nagybaracska	3,00	2,50	2,00	3,00	1,00	5,00	3,00	10,50	9,00	19,50
111	Kerekegyháza - Kecskemét	4,00	4,75	2,00	3,00	2,86	1,77	1,00	13,75	5,63	19,38
220	Homokmégyi elágazás - Kalocsa	4,00	3,48	2,79	2,00	1,70	4,29	1,00	12,28	6,99	19,27
207	Fajsz - Kalocsa (EV6, részben felújítás)	2,00	2,60	3,00	3,00	2,27	4,00	2,04	10,60	8,31	18,91
173	Kiskunhalas - Kunfehértó	4,00	4,50	1,00	2,00	1,00	5,00	1,00	11,50	7,00	18,50
178	53-55. sz. főutak elágazás - Tompa (53. sz. főút)	2,00	3,12	1,00	3,00	3,36	5,00	1,00	9,12	9,36	18,48
104	Tass - Szalkszentmárton (51. sz. főút)	3,00	3,00	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	9,00	9,00	18,00
205	Baja - Pörböly	1,00	3,00	1,00	3,00	1,96	5,00	3,00	8,00	9,96	17,96
228	Foktő - Uszód	4,00	3,50	3,00	3,00	2,37	1,00	1,00	13,50	4,37	17,87
174	Kunfehértó - Jánoshalma	3,00	4,50	1,00	2,00	1,32	5,00	1,00	10,50	7,32	17,82

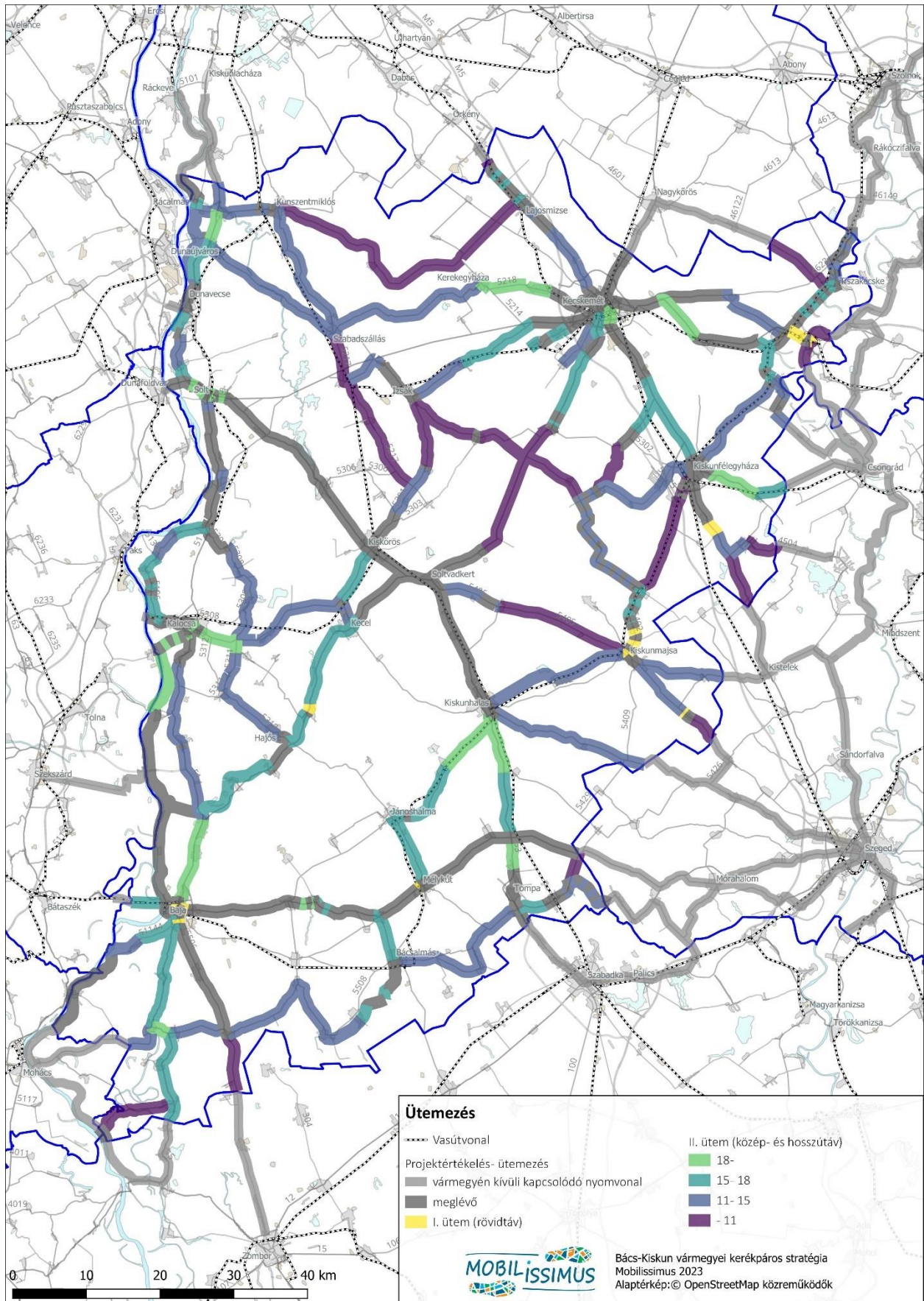
azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
117	Nyárlőrinc - Lakitelek-Tóserdő	3,00	3,38	2,00	3,00	4,35	1,00	1,00	11,38	6,35	17,73
130	Városföld - Kunszállási elágazás	4,00	4,20	1,20	2,20	1,79	3,28	1,00	11,60	6,06	17,66
157	Dunaegyháza - Dunaföldvári elágazás	4,00	3,00	3,00	3,00	2,33	1,00	1,00	13,00	4,33	17,33
187	Felsőszentiván - Csávoly (felújítás)	3,00	3,00	2,00	3,00	4,33	1,00	1,00	11,00	6,33	17,33
197	Baja - Bátmonostor (51. sz. főút)	4,00	3,00	1,00	2,00	1,00	3,67	2,56	10,00	7,23	17,23
177	Balotaszállás - 53-55. sz. főutak elágazás	3,00	3,00	1,00	3,00	1,00	5,00	1,00	10,00	7,00	17,00
154	Dunavecse - Apostag (EV6)	4,00	1,86	3,00	3,00	2,98	1,00	1,00	11,86	4,98	16,84
230	Dunaszentbenedek - Géderlak	3,00	3,50	3,00	3,00	2,33	1,00	1,00	12,50	4,33	16,83
249	Kecskemét - Ballószög	5,00	5,00	1,00	1,00	2,66	1,00	1,00	12,00	4,66	16,66
118	Lakitelek - Tiszakécske (felújítás)	2,00	3,50	2,00	3,00	4,15	1,00	1,00	10,50	6,15	16,65
105	Szalkszentmárton - Dunavecse (51. sz. főút)	2,00	2,63	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	7,63	9,00	16,63
198	Bátmonostor - Nagybaracska (51. sz. főút)	3,00	2,50	1,00	2,00	1,00	4,37	2,68	8,50	8,05	16,55
247	Soltvadkert - Keceli elágazás	2,00	3,50	2,00	2,00	1,00	5,00	1,00	9,50	7,00	16,50
124	Tiszaalpár - Lakitelek	2,00	4,24	2,61	3,00	2,59	1,00	1,00	11,85	4,59	16,44
143	Kecskemét - Jakabszállás	1,00	4,64	1,00	3,00	2,25	3,36	1,00	9,64	6,61	16,25
186	Felsőszentiván - Tataháza (részben felújítás)	1,00	3,00	2,00	3,00	4,13	2,09	1,00	9,00	7,22	16,22
216	Hajós - Soltvadkert	1,00	3,05	1,19	3,00	2,30	1,68	3,90	8,24	7,88	16,12
200	Dávod - Hercegszántó (51. sz. főút)	2,00	2,00	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	7,00	9,00	16,00
213	Sükösd - Nemes nádudvar	2,00	3,00	2,00	3,00	1,00	1,00	4,00	10,00	6,00	16,00

azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
214	Nemesnádudvar - Érsekhalma	2,00	3,00	2,00	3,00	1,00	1,00	4,00	10,00	6,00	16,00
232	Ordas - Dunapataj	2,00	3,39	3,00	3,00	2,33	1,00	1,00	11,39	4,33	15,73
201	Hercegszántó - Béreg [Bački Breg] (51. sz. főút)	1,00	1,70	2,00	2,00	1,00	5,00	3,00	6,70	9,00	15,70
238	Jászszentlászló - Kiskunmajsa (II. ütem, felújítás)	2,00	3,00	2,00	3,00	3,67	1,00	1,00	10,00	5,67	15,67
128	Gátér - Csongrád	1,00	2,50	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	6,50	9,00	15,50
175	Jánoshalma - Mélykút	2,00	3,50	1,00	2,00	1,00	5,00	1,00	8,50	7,00	15,50
189	Bácsalmás - Madaras	3,00	1,60	2,00	3,00	3,82	1,00	1,00	9,60	5,82	15,42
229	Uszód - Dunaszentbenedek (részben felújítás)	1,00	3,50	3,00	3,00	2,88	1,00	1,00	10,50	4,88	15,38
132	Kunszállási elágazás - Kunszállás	2,00	4,00	2,00	3,00	2,33	1,00	1,00	11,00	4,33	15,33
146	Kecskemét - Ágasegyháza	3,00	4,41	1,00	2,00	2,84	1,00	1,00	10,41	4,84	15,25
202	Baja - Szeremle	4,00	2,85	2,00	3,00	1,40	1,00	1,00	11,85	3,40	15,25
113	Lajosmizse - Felsőlajos (felújítás)	4,00	2,57	1,00	2,00	3,67	1,00	1,00	9,57	5,67	15,24
179	Tompa - Kelebia (5501. sz. út)	3,00	3,00	2,00	3,00	2,18	1,00	1,00	11,00	4,18	15,18
101	Dömsöd - Tass (EV6)	1,00	2,78	2,00	3,00	4,25	1,00	1,00	8,78	6,25	15,03
185	Bácsalmás - Tataháza	2,00	3,00	1,00	2,00	1,00	5,00	1,00	8,00	7,00	15,00
199	Csátalja - Dávod (51. sz. főút)	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	6,00	9,00	15,00
234	Harta - Solt	1,00	2,58	3,00	3,00	3,40	1,00	1,00	9,58	5,40	14,98
211	Sükkösd - Bátya (51. sz. főút)	1,00	1,79	1,05	2,00	1,13	5,00	3,00	5,84	9,13	14,97
156	Apostag - Dunaegyháza	2,00	2,61	3,00	3,00	2,33	1,00	1,00	10,61	4,33	14,95
221	Szakmári elágazás - Öregcsertő	2,00	3,50	2,00	2,00	1,00	3,42	1,00	9,50	5,42	14,92

azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
243	Kecskemét - Szentkirály	3,00	3,43	1,00	1,00	4,43	1,00	1,00	8,43	6,43	14,86
231	Géderlak - Ordas	1,00	3,50	3,00	3,00	2,33	1,00	1,00	10,50	4,33	14,83
125	Tiszaalpár - Csongrád	1,00	3,13	3,00	3,00	2,52	1,00	1,00	10,13	4,52	14,66
236	Tass - Tass üdülőterület	1,00	3,89	1,00	2,00	2,33	3,31	1,00	7,89	6,65	14,53
250	Kecskemét - Helvécia	5,00	3,77	1,00	1,00	1,76	1,00	1,00	10,77	3,76	14,53
103	Dömsöd - Tass (51. sz. főút)	1,00	1,50	1,00	2,00	1,00	5,00	3,00	5,50	9,00	14,50
106	Tass - Kunszentmiklós	4,00	4,10	1,00	2,00	1,37	1,00	1,00	11,10	3,37	14,46
203	Szeremle - Bezdán [Bezdan] (EV6)	1,00	2,42	2,00	3,00	4,03	1,00	1,00	8,42	6,03	14,46
112	Kecskemét - Lajosmizse (részben felújítás)	4,00	2,73	1,00	2,00	2,71	1,00	1,00	9,73	4,71	14,44
119	Tizsakécske - Tiszajenő (felújítás)	1,00	2,43	2,00	3,00	3,82	1,00	1,00	8,43	5,82	14,25
141	Jászsztentlászló - Bugac (túlnyomórészt felújítás)	1,00	2,54	2,00	3,00	3,62	1,00	1,00	8,54	5,62	14,15
102	Tass üdülőterület - Dunavecse (EV6)	1,00	2,59	2,69	3,00	1,72	2,12	1,00	9,28	4,84	14,12
149	Fülöpszállás - Izsák	2,00	3,28	1,00	2,00	3,76	1,00	1,00	8,28	5,76	14,04
147	Ágasegyháza - Izsák	4,00	4,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	11,00	3,00	14,00
225	Újtelek - Dunapataj	1,00	3,17	2,00	2,00	3,79	1,00	1,00	8,17	5,79	13,97
135	Kiskunfélegyháza - Bugac	3,00	3,57	1,00	2,00	2,15	1,00	1,00	9,57	4,15	13,72
219	Drágszél - Homokmégyi elágazás	1,00	2,50	2,00	2,00	2,33	2,71	1,00	7,50	6,04	13,54
166	Kiskunhalas - Harkakötöny	3,00	3,50	1,00	3,00	1,00	1,00	1,00	10,50	3,00	13,50
218	Miske - Drágszél	2,00	3,00	2,00	2,00	2,33	1,00	1,00	9,00	4,33	13,33
126	Tiszaalpár - Kiskunfélegyháza	3,00	4,50	1,00	1,00	1,78	1,00	1,00	9,50	3,78	13,28
217	Hajós - Miske	1,00	3,08	2,00	2,00	1,00	3,18	1,00	8,08	5,18	13,26

azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
181	Ásotthalmi elágazás - Ásotthalom (felújítás)	1,00	1,50	2,00	3,00	3,67	1,00	1,00	7,50	5,67	13,17
180	Kelebia - Ásotthalmi elágazás (5501. sz. út)	1,00	2,00	2,00	3,00	3,07	1,00	1,00	8,00	5,07	13,07
171	Kiskunmajsa - Kistelek	1,00	2,30	2,00	3,00	2,62	1,00	1,00	8,30	4,62	12,92
184	Kunbajai elágazás - Bácsalmás	2,00	2,10	2,00	3,00	1,81	1,00	1,00	9,10	3,81	12,91
190	Madaras - Katymár	2,00	1,50	2,00	3,00	2,33	1,00	1,00	8,50	4,33	12,83
224	Szadmár - Újtelek	2,00	2,50	2,00	2,00	2,33	1,00	1,00	8,50	4,33	12,83
167	Harkakötöny - Kiskunmajsa	2,00	3,55	1,05	3,00	1,00	1,00	1,00	9,60	3,00	12,60
244	Lakitelek - Szentkirály	1,00	3,53	1,00	1,00	1,22	3,80	1,00	6,53	6,02	12,55
110	Szabadszállás - Kerekegyháza	1,00	2,24	2,00	3,00	2,06	1,24	1,00	8,24	4,29	12,54
248	Keceli elágazás - Kecel	2,00	3,74	1,00	1,00	1,77	1,95	1,00	7,74	4,72	12,46
183	Tompa - Kunbajai elágazás	1,00	2,00	2,00	3,00	2,33	1,00	1,00	8,00	4,33	12,33
223	Szadmári elágazás - Szadmár	1,00	3,00	2,00	2,00	2,33	1,00	1,00	8,00	4,33	12,33
107	Szalkszentmárton - Szabadszállás	1,00	1,78	2,14	3,00	2,34	1,00	1,00	7,92	4,34	12,26
191	Katymár - Csátalja	1,00	1,67	2,00	3,00	2,43	1,00	1,00	7,67	4,43	12,10
245	Soltvadkert - Tázlár	2,00	4,00	1,00	1,00	2,05	1,00	1,00	8,00	4,05	12,05
137	Petőfiszállási elágazás - Pálmonostora	3,00	3,03	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	9,03	3,00	12,03
108	Kunszentmiklós - Szabadszállás	1,00	3,50	1,00	2,00	2,23	1,00	1,00	7,50	4,23	11,73
151	Páhi - Tabdi elágazás	2,00	3,50	1,00	2,00	1,18	1,00	1,00	8,50	3,18	11,68
169	Kiskunmajsa - Csólyospálos	2,00	3,10	1,00	2,00	1,49	1,00	1,00	8,10	3,49	11,60
222	Öregcsertő - Keceli elágazás	1,00	3,50	2,00	2,00	1,00	1,00	1,00	8,50	3,00	11,50
172	Kiskunhalas - Üllés	1,00	2,82	1,00	2,00	2,33	1,00	1,00	6,82	4,33	11,15
193	Nagybaracska - Sárhát	1,00	2,00	2,00	3,00	1,00	1,00	1,00	8,00	3,00	11,00
145	Jakabszállás - Izsák	1,00	3,03	1,00	2,00	1,94	1,00	1,00	7,03	3,94	10,98

azon.	projektnév	Mindennapi közlekedés	Szabadidő	Turizmus	Hálózati szerep	Készültségi fok	Előkészítettség	Finanszírozás	Igény összesen	Megvalósíthatóság összesen	Mindösszesen
120	Tiszakécske - Kocsér	1,00	3,00	1,00	2,00	1,97	1,00	1,00	7,00	3,97	10,97
109	Kunszentmiklós - Lajosmizse	1,00	2,73	1,00	2,00	2,19	1,00	1,00	6,73	4,19	10,92
144	Jakabszállás - Bócsa	1,00	2,65	1,00	3,00	1,11	1,00	1,00	7,65	3,11	10,76
148	Szabadszállás - Fülöpszállás	1,00	2,47	1,00	2,00	2,28	1,00	1,00	6,47	4,28	10,75
140	Kiskunfélegyháza - Jászsztentlászó (részben felújítás)	1,00	3,81	1,00	1,00	1,62	1,28	1,00	6,81	3,90	10,71
150	Izsák - Páhi	1,00	3,52	1,00	2,00	1,18	1,00	1,00	7,52	3,18	10,71
142	Bugac - Bugacpusztaházi elágazás	1,00	2,00	1,00	2,00	2,33	1,00	1,00	6,00	4,33	10,33
182	Ásotthalmi elágazás - 55. sz. főút	1,00	2,00	1,00	2,00	2,33	1,00	1,00	6,00	4,33	10,33
153	Fülöpszállás - Páhi	1,00	2,83	1,00	1,00	2,33	1,00	1,00	5,83	4,33	10,16
114	Felsőlajos - Táborfalva	3,00	1,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	7,00	3,00	10,00
134	Fülöpjakab - Bugac	1,00	1,00	2,00	3,00	1,00	1,00	1,00	7,00	3,00	10,00
170	Csolyospálos - Forráskút	1,00	3,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	7,00	3,00	10,00
196	Gara - Haraszi [Rastina]	1,00	1,50	1,00	2,00	2,33	1,00	1,00	5,50	4,33	9,83
246	Tázlár - Kiskunmajsa	1,00	3,50	1,00	1,00	1,11	1,08	1,00	6,50	3,19	9,69
122	Tiszaug - Tiszakürt	1,00	1,50	1,00	3,00	1,00	1,00	1,00	6,50	3,00	9,50
204	Hercegszántó - EV6	1,00	1,73	1,00	1,00	2,33	1,00	1,00	4,73	4,33	9,06
138	Pálmonostora - Tömörkény	1,00	2,00	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	6,00	3,00	9,00
139	Pálmonostora - Kistelek	1,00	3,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	6,00	3,00	9,00
123	Tiszaug - Tiszasas	1,00	1,50	1,00	2,00	1,00	1,00	1,00	5,50	3,00	8,50



135. ábra: Ütemezés

6.5.3 LEHETSÉGES FORRÁSOK BEMUTATÁSA

Bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg, azok megvalósulásának legfontosabb feltétele a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai azt mutatják, hogy **jelentős közlekedési beruházások elsősorban uniós forrásból biztosíthatók. Az Európai Unió 2021-2027-es tervezési és költségvetési időszakára, illetve a Helyreállítási Alapra vonatkozó információk ugyanakkor 2023 márciusában még nem véglegesek**, ami finanszírozási szempontól bizonytalanságokat hordoz.

Az önkormányzati saját finanszírozású beruházások jellemzően elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, az amortizáció pótlását szolgálják. Csökkenő források mellett egyre több az elhúzó, elmaradó közösségi beruházás (pl. közutak felújítása), így a közösségi infrastruktúravagyonban egyre nagyobb szakadék képződhet a valós igények és a lehetőségek között. A fenntartható közlekedésfejlesztés megteremtése szempontjából ez azt jelenti, hogy a városban **a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni** ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen.

A kerékpárforgalmi hálózati tervben megfogalmazott kerékpárosbarát fejlesztések nem csak kerékpáros projektekre fordított források segítségével valósíthatók meg. **Minden közlekedést és közterületet érintő fejlesztés során figyelembe kell venni és előtérbe kell helyezni a kerékpáros (és gyalogos) közlekedés szempontjait**, és ezekbe integrálni kell a hálózati tervben megfogalmazott javaslatokat.

6.5.3.1 Állami források

Az elmúlt időszakban **az önkormányzatok finanszírozása a normatív alapon megítélt támogatások felől az egyedi döntések felé tolódott el.**

Állami források jellemzően közutak fenntartására, felújítására érhetők el

A helyi önkormányzatokra allokált állami forrásokról átfogó képet Magyarország központi költségvetéséből kaphatunk. A Magyarország 2023. évi központi költségvetéséről szóló 2022. évi XXV. törvény 2. melléklete (A települési önkormányzatok általános működésének és ágazati feladatainak támogatása) a **közutak fenntartásának alaptámogatását** az alábbiak szerint határozza meg:

„7.2. A támogatás fajlagos összege

- a. Főváros, fővárosi kerületek, megyei jogú város, 40 000 fő lakosságszám feletti város esetében: 485 000 forint/km,
- b. 10 001–40 000 fő lakosságszám közötti település esetében: 311 000 forint/km,
- c. 10 001 fő lakosságszám alatti település esetében: 245 000 forint/km.

7.3. A településen lévő belterületi út hosszát az OSAP-jelentés „Helyi közutak és hidak adatai” alapján kell figyelembe venni.¹⁷³

A törvény 3. melléklet (A helyi önkormányzatok kiegészítő támogatásai) alapján önkormányzati feladatellátást szolgáló fejlesztések keretén belül **belterületi utak, járdák, hidak felújítására** szánt előirányzat 500 millió forint. Az előirányzathoz a települési önkormányzat pályázati úton támogatást igényelhet – Budapest Főváros Önkormányzata kivételével – a közigazgatási területén, tulajdonában lévő út, híd és járda felújítására, karbantartására. Az igényelhető támogatás maximális mértéke 10 000 fő vagy azt meghaladó lakosságszámú települések esetében 40,0 millió forint.

A törvény 1. mellékletében szereplő kiemelt előirányzatok között szereplő

1. „Aktív kikapcsolódást szolgáló feladatok, programok, beruházások” keretében az **Országos Bringapark Programra** 2023-ban bruttó 300 millió Ft áll rendelkezésre, bringaparkok kialakítására vagy felújítására. A maximális támogatási összeg pályatípustól függően legfeljebb 25 millió Ft.¹⁷⁴
2. **Magyar Falu Program** többek között 5000 fő, és ez alatti állandó lakosságszámú települések önkormányzatai tulajdonában lévő utak, hidak, azok környezetében lévő nyílt és zárt vízvezető rendszerek, valamint kerékpárforgalmi létesítmények esetén az önkormányzat és/vagy a Magyar Állam tulajdonában (a Magyar Közút Nonprofit Zrt. vagyonkezelésében) lévő kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztését támogatja.¹⁷⁵

A korábbi években kerékpáros fejlesztésekre évi 9-10 milliárd forint állt rendelkezésre a központi költségvetésben. Jelentősebb hálózati szerepű **kerékpáros létesítmények fejlesztésére indokolt esetben időről időre lehetőség van állami forrást allokálni**, ezért azok előkészítése és megalapozása jelentőséggel bír.

6.5.3.2 Európai uniós források

A következő időszakban **nagy volumenű fejlesztések elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.**

Az Európai Unió 2021-2027-es költségvetése támogatja a Covid19-világjárvány utáni gazdasági talpra állást, valamint a zöld és a digitális átállást célzó beruházásokat. A 1824,3 milliárd eurós, 2021-2027-es költségvetés két részből áll:

- az 1074,3 milliárd EUR összegű többéves pénzügyi keretből (MFF),
- és a 750 milliárd EUR összegű Next Generation EU helyreállítási alpból.

¹⁷³ Magyarország 2023. évi központi költségvetéséről szóló 2022. évi XXV. törvény. Nemzeti Jogszabálytár, <https://njt.hu/jogszabaly/2022-25-00-00>

¹⁷⁴ Aktív Települések Program 2023-as kiírásai. Aktív Magyarország, <https://aktivmagyarorszag.hu/aktiv-magyarorszag-program-2023-as-kiirasai/>

¹⁷⁵ Magyar Falu Program <https://magyarfaluprogram.hu/palyazat>

CEF

Az EU hosszú távú költségvetésének (MFF 2021-2027) részeként az Európai Bizottság javaslatot tett az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF)** megújítására, amely finanszírozási program támogatja a transzeurópai hálózatokban a közlekedés, az energia és a digitális infrastruktúra fejlesztését. A CEF-beruházások TEN-T törzshálózati folyosók hiányzó összeköttetéseinek kiépítését támogatják.¹⁷⁶

A 2021-2027 közötti időszakra a Bizottság 31,7 milliárd eurós teljes költségvetést javasolt az EU-n belüli régiókat összekötő infrastrukturális projektek (transzeurópai hálózatok) támogatására, különösen azokra, amelyek magas hozzáadott értékkel bírnak, és határokon átnyúló jellegű infrastrukturális elemek.

A CEF teljes költségvetéséből a 21,4 milliárd eurós költségvetéssel rendelkező közlekedésfejlesztés területén a hangsúly a szén-dioxid-mentesítésre és a közlekedési ágazatok összekapcsoltságára, fenntarthatóvá, befogadóvá és biztonságossá tételére irányul.¹⁷⁷

Partnerségi Megállapodás és Operatív Programok 2021-2027

„Az Európai Bizottság által 2022. december 22-én elfogadott Partnerségi Megállapodás rögzíti, hogy a 2021–2027-es időszakban felhasználható, hazai társfinanszírozással együtt több mint 9700 milliárd forint összegű kohéziós forrásokat milyen fejlesztésekre fordítja az ország.”¹⁷⁸

Ebben a programozási időszakban 8 operatív program keretében kerül felhasználásra az Európai Unió által biztosított támogatás:¹⁷⁹

- Digitális Megújulás Operatív Program Plusz (DIMOP Plusz)
- Emberi Erőforrás Fejlesztési Operatív Program Plusz (EFOP Plusz)
- Magyar Halgazdálkodási Operatív Program Plusz (MAHOP Plusz)
- Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz)
- Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz (GINOP Plusz)
- Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz)
- Végrehajtás Operatív Program Plusz (VOP Plusz)
- Környezeti és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz (KEHOP Plusz)

A közlekedésfejlesztés finanszírozása elsősorban az IKOP Plusz és a TOP Plusz keretben fog megvalósulni. „Az IKOP Plusz és TOP Plusz között a közlekedési

¹⁷⁶ <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility>

¹⁷⁷ <https://www.europarl.europa.eu/legislative-train/theme-transport-and-tourism-tran/file-mff-cef-2021-2027>

¹⁷⁸ Partnerségi Megállapodás <https://www.palyazat.gov.hu/partnerségi-megallapodás>

¹⁷⁹ Fejlesztési Programok 2021-2027

https://www.palyazat.gov.hu/fejlesztési_programok_2021_2027

fejlesztések terén a fő lehatárolási elv az országos/nemzetközi vagy lokális jelentőség.”¹⁸⁰

„Az IKOP Plusz támogatja a gyorsforgalmi és 1-3 számjegyű közutakat érintő fejlesztéseket, az EuroVelo 6 és 14 kerékpáros útvonalak fejlesztését, a TEN-T, a városi és elővárosi kötöttpályás fókuszú fejlesztéseket, környezetbarát járműbeszerzéseket, alternatív üzemanyag infrastruktúra, illetve a nemzeti közlekedési stratégiában legnagyobb hasznosságúnak ítélt menedzsment eszközök fejlesztését.”¹⁸¹ Prioritási tengelyek:

1. Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése, köztük városi elektromos buszbeszerzéseket, nagyforgalmú elővárosi vasútvonalak fejlesztései.
2. TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése, benne a transzeurópai közlekedési hálózathoz tartozó vasútvonalakét és kikötőké.
3. Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás részeként EuroVelo kerékpárutak fejlesztései, közlekedésbiztonsági és egyéb (pl. zajárnyékoló falak, e-töltők) beruházások.¹⁸²

Az IKOP Plusz tervezett projektjei között azonban az EV6 déli szakasza nem szerepel.

„A TOP Pluszban támogatásra kerülnek: a 4-5 számjegyű és helyi utakon történő beavatkozások, nem kötöttpályás települési közlekedésfejlesztések, a települési és településeket összekötő (kivéve EuroVelo 6 és 14), illetve helyi érdekű kerékpárutak fejlesztései.”¹⁸³ Prioritások:

1. Élhető vármegye
 - Fenntartható városfejlesztés a vármegyei integrált területi programokban (ITP) kiválasztott városokban (Bács-Kiskun esetében Kecskemét és Baja): Településfejlesztés, települési szolgáltatásokon belül: **Kerékpározható útvonalak kialakítása, a kerékpáros közlekedés javítása** (célérték 2029-re: 301,22 km, összeg: 62,5 M EUR). A fenntartható városfejlesztés keretében történő fenntartható közlekedésfejlesztési beavatkozások feltétele a SUMP-hoz való illeszkedés.
 - Élhető települések – integrált településfejlesztési beavatkozások, Helyi közlekedési infrastruktúra és szolgáltatásokon belül: **Kerékpározható útvonalak**

¹⁸⁰ Elfogadott Partnerségi Megállapodás,
<https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=1096824>

¹⁸¹ Elfogadott Partnerségi Megállapodás,
<https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=1096824>

¹⁸² Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz),
https://www.palyazat.gov.hu/integralt_kozlekedesfejlesztési_operativ_program_pl_usz

¹⁸³ Elfogadott Partnerségi Megállapodás,
<https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=1096824>

kialakítása, a kerékpáros közlekedés javítása (célérték 2029-re: 426,88 km, összeg: 164,9 M EUR);

2. Klímabarát vármegye
3. Gondoskodó vármegye
4. Budapest infrastrukturális fejlesztések
5. Budapest humán fejlesztések
6. Versenyképes vármegye
 - Helyi és térségi turisztikai fejlesztéseken belül: Helyi aktív- és ökoturisztikai fejlesztések: vízitúrázás, természetjárás, kerékpározás;
 - Országos jelentőségű aktív- és ökoturisztikai fejlesztések.¹⁸⁴
 - Fentiekben belül megyénként átlagosan mintegy 300 millió forint áll majd rendelkezésre aktív turisztikai fejlesztésekre (táblázás és pihenőhelyek; szolgáltatásfejlesztés – kerékpárosbarát minősítéshez szükséges és azon túlmutató fejlesztések; erdei kerékpáros ösvények kialakítása).

„A DIMOP Plusz lehetőséget biztosíthat a közlekedésszervezés digitális támogatására, míg a KEHOP Plusz IÁA prioritása három megyében innovatív zöld közlekedési pilot projekteket valósít meg.”¹⁸⁵

2023. májusi állapot szerint az Európai Unió három operatív program (IKOP Plusz, TOP Plusz, KEHOP Plusz) keretösszegének 55%-át, 6,3 milliárd eurót (kb. 2500 Mrd Ft) felfüggesztett. Ezekhez az Európai Bizottsággal kötött megállapodásban foglalt feltételek teljesítését követően férhet hozzá Magyarország. A pályázatok ettől függetlenül kiírhatók, amennyiben a kormány azokat előfinanszírozza.

A TOP Plusz keretében már 2021-ben meghirdettek egyes releváns felhívásokat:^{186 187}

- TOP_Plusz-1.1.3-21 Helyi és térségi turizmusfejlesztés (95,00 Mrd Ft): turisztikai útvonalak fejlesztése, építése.
- TOP_Plusz-1.2.1-21 Élhető települések (250,46 Mrd Ft): a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervhez (KHT) – és amennyiben rendelkezésre áll, vármegyei kerékpárforgalmi főhálózati tervhez (MKFT) – illeszkedő fejlesztések: Teljes település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpárosbaráttá alakítása, Kerékpárforgalmi útvonal kialakítása (települési és településeket összekötő), Forgalomcsillapítás, Közúti közösségi közlekedéshez

¹⁸⁴ Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz), <https://www.palyazat.gov.hu/terulet-es-telepulesfejlesztési-operatív-program-plusz>

¹⁸⁵ Elfogadott Partnerségi Megállapodás, <https://www.palyazat.gov.hu/download.php?objectId=1096824>

¹⁸⁶ Éves fejlesztési keretek, <https://www.palyazat.gov.hu/ves-fejlesztési-keretek>

¹⁸⁷ 1. melléklet az 1652/2021. (IX. 21.) Korm. határozathoz: A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz éves fejlesztési kerete <https://njt.hu/jogszabaly/2021-1652-30-22>

kapcsolódó intermodális kapcsolatok, B+R parkolók, tárolók, rekeszek kiépítésével, kihelyezésével.

A TOP Plusz hazai társfinanszírozással együtt számított 1962,5 milliárd forintos keretösszegéhez képest 2023.05.30-ig 5039 pályázatra 1213 Mrd Ft támogatást igényeltek, melyből 3087 pályázatra 780 Mrd Ft támogatást már meg is ítélték.¹⁸⁸

Helyreállítási Alap

A Next Generation EU (NGEU) egy, a költségvetési periódus első éveire (2021–2024 közötti időszakra) ütemezett Covid19 helyreállítási csomag, amely 390 milliárd EUR vissza nem térítendő támogatásból és 360 milliárd EUR kölcsönből áll. A helyreállítási alap keretében az egyes tagállamoknak folyósított források nemzeti helyreállítási és rugalmassági terveken alapulnak, amelyek reformokat és állami beruházási projekteket tartalmaznak. **Magyarország Helyreállítási és Ellenállóképességi Terve kerékpáros fejlesztéseket nem tartalmaz** (a HÉV-vonalak rekonstrukciójához kötődő B+R fejlesztéseket leszámítva).¹⁸⁹

Egyéb uniós források

Megmarad, de átalakul az Európai Területi Együttműködés

Az **Európai Területi Együttműködés (European Territorial Cooperation)**¹⁹⁰ 1990 óta a kohéziós politika részét képező eszköz, amelynek célja határokon átnyúló problémák megoldása és a különböző területekben rejlő lehetőségek együttes kiaknázása.

A 2021-2027-es programozási ciklus alatt változni fog az európai területi együttműködési, úgynevezett „Interreg” programok jelenlegi felépítése, ami:

- a három hagyományos együttműködési terület – a határokon átnyúló együttműködés, a transznacionális együttműködés és a régiók közötti együttműködés – átalakítását;
- és két új komponens – legkülső régiók együttműködése és interregionális innovációs beruházások – létrehozását jelenti.

A **transznacionális együttműködési programok** lényege, hogy az egy területi egységként értelmezhető, több országra kiterjedő térségek intézményei közösen keressenek megoldásokat az őket érintő problémákra. Magyarország 2014-től az Interreg CENTRAL EUROPE, valamint a DUNA transznacionális együttműködési programban vesz részt.

Az **interregionális programok** az Európai Unió teljes területét lefedik, és elsősorban tapasztalatcserét szolgálnak. 2014 és 2020 közötti időszakban a

¹⁸⁸ Aktuális statisztikák - Széchenyi Terv Plusz

<https://www.palyazat.gov.hu/aktstat?lang=hu>

¹⁸⁹ Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz (RRF)

<https://www.palyazat.gov.hu/helyreallitasi-es-ellenallokepességi-eszköz-rrf>

¹⁹⁰ Európai Területi Együttműködés: <https://www.interregeurope.eu/about-us/2021-2027/>

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/hu/sheet/98/europai-területi-egyuttmukodes>

következő négy interregionális program működik: INTERREG EUROPE, INTERACT III, ESPON 2020 és URBACT III.

A **határ menti együttműködések** az EU belső és külső határszakaszain megvalósuló programok. A Külgazdasági és Külügyminisztérium, mint a határ menti operatív programok tervezéséért felelős tárca az érintett partnerországokkal közösen 2020 során megkezdte a programok tervezését 2021-2027 időszakra. Ezzel összhangban minden határszakasz tekintetében programozó bizottság került felállításra, a területi elemző munka sikeresen lezajlott, megrendezésre kerültek a területi szereplők bevonásával a stakeholder konzultációk. Az egyes szakpolitikai célkitűzéseken (PO2 – Zöldebb Európa, PO4 – Szociálisabb Európa, ISO - Interreg specifikus célkitűzés) belül a specifikus célkitűzések kiválasztása még folyamatban van, de a programdokumentum tervezetéből már most látszik, hogy a kerékpáros fejlesztésekre továbbra is jelentős igény mutatkozik a területi szereplők részéről és ezekre a fejlesztésekre a 2021-2027-es időszakban is lesz lehetőség mind a PO2 célkitűzésen belül (környezetvédelemhez kapcsolódóan), mind a PO4 célkitűzésen belül (turizmushoz, kulturális örökségekhez kapcsolódó fejlesztésekhez kapcsolódóan) az összes határszakaszon.

Az Európai Városi Kezdeményezés új eszköz, az Urbact és a UIA nyomdokain

2021-2027-es programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alap keretéből 500 millió EUR-t el fognak különíteni egy új eszköz, **Európai Városi Kezdeményezés** (European Urban Initiative) megvalósítására.¹⁹¹

A kezdeményezés célja a fenntartható városfejlesztés integrált és részvételen alapuló megközelítéseinek erősítése, valamint erősebb kapcsolat biztosítása a vonatkozó uniós politikákkal, különösen a kohéziós politika beruházásaival.

A kezdeményezés az összes városi területre kiterjed, és támogatja az EU Urban Agendájának megvalósulását. Az EUI az alábbi három, a fenntartható városfejlesztést figyelembe vevő területből áll:

- kapacitásépítés támogatása (kölségvetés 20%-a);
- innovatív akciók támogatása (kölségvetés 60%-a);
- a tudás, a politikaalakítás és a kommunikáció támogatása (kölségvetés 20%-a).

Az új kezdeményezés figyelembe veszi az URBACT program és az Urban Innovative Actions jelenlegi kereteit.

6.5.3.3 Magánforrások

Magánforrások bevonása is vizsgálendő, többek között az alábbi formákban:

- Hálózatfejlesztési célból elsősorban nagy léptékű ipari, logisztikai ill. egyéb telephelyfejlesztésekhez, vagy nagyobb lakóingatlan-

¹⁹¹

https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/explanatory memo_eui_post_2020_en.pdf

fejlesztésekhez kapcsolódóan (pl. településrendezési szerződés keretében);

- Szemléletformálási, oktatási, képzési, ill. információs és marketing elemeknél szponzoráció formájában vagy reklámfelület értékesítése révén.

VÉLEMÉNYEZÉSRE

7 MELLÉKLETEK

7.1 AZ ONLINE TÉRKÉPES PROBLÉMA- ÉS JAVASLATGYŰJTŐ KÉRDŐÍV EREDMÉNYEI

A részvételi megközelítéssel összhangban, az érintettek kerékpározással kapcsolatos szokásainak, tapasztalatainak és javaslatainak megismerése érdekében **nyilvános online térképes probléma- és javaslatgyűjtő alkalmazást használtunk a (potenciális) felhasználók által érzékelt akadályok és javasolt kapcsolati igények összegyűjtésére.** Az alkalmazás pontszerű (pl. problémás helyszínek), vonalas (pl. javasolt nyomvonalak, kapcsolatok) és kérdőíves (pl. demográfiai adatok) gyűjtésére is alkalmas, amelyek szabványos formátumban letölthetők és Excel ill. GIS szoftverrel feldolgozhatók.

A kérdőív a **Partimap felületén volt elérhető közel két hónapon át, 2023. február 13 és 2023. április 4 között.** A kérdőív közvetlenül megküldésre került a helyi önkormányzatok és több más érintett számára. Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata a honlapján is publikálta.¹⁹²

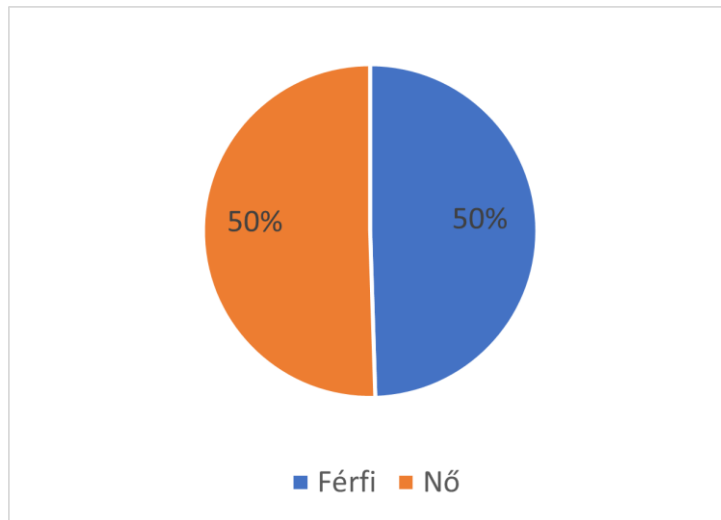
A kérdőív kitöltését összesen 3340 fő kezdte el, de nem minden válaszadó jutott el a kérdések végéig, **a befejezett kérdőívek száma 2412 darab.** (A nem befejezett kérdőívek is elmentésre és feldolgozásra kerültek.) Ez a mennyiségű válasz már elegendő ahhoz, hogy következtetéseket lehessen belőle levonni a fő fejlesztési irányokra vonatkozóan, ennek során ugyanakkor folyamatosan szem előtt kell tartani, hogy a minta nem reprezentatív.

A kérdőívben az alapvető demográfiai jellemzők után az általános mobilitási szokásokkal, lehetőségekkel kapcsolatos kérdések, majd a kerékpározási szokásokra vonatkozó kérdések szerepeltek. Ezeket követően lehetőség nyílt térképes felületen jelezni a kitöltő által használt útvonalakat, a kerékpárral való közlekedés során tapasztalt problémákat, illetve a javasolt fejlesztéseket.

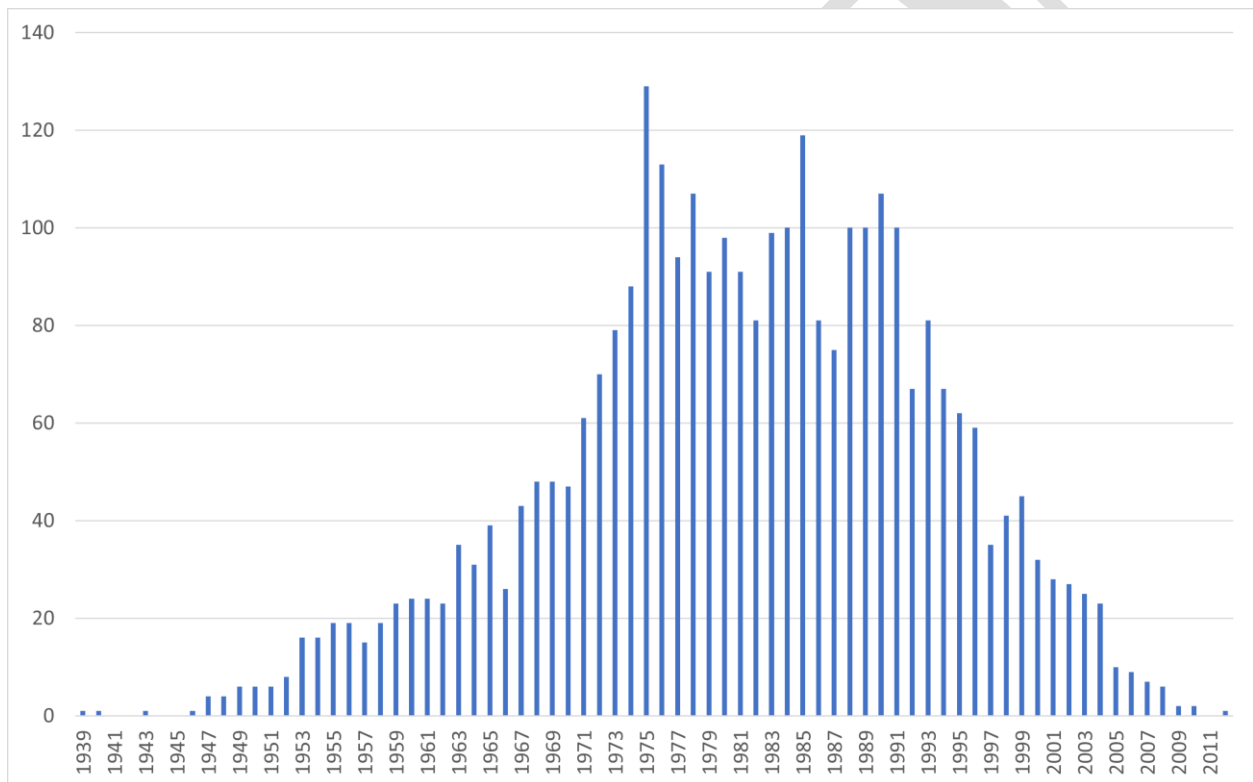
7.1.1 ALAPADATOK

Az alapadatok alapján látható, hogy a minta nemek szerint kiegyenlített. Korcsoport szerint felülreprezentáltak a fiatal felnőttek (18-29 és 30-44 év közöttiek).

¹⁹² Szóljon bele, hol épüljön kerékpárút Bács-Kiskunban! Bács-Kiskun Vármegye Önkormányzata, <https://www.bacskiskun.hu/hirek/szoljon-bele-hol-epuljon-kerekparut-bacs-kiskunban>



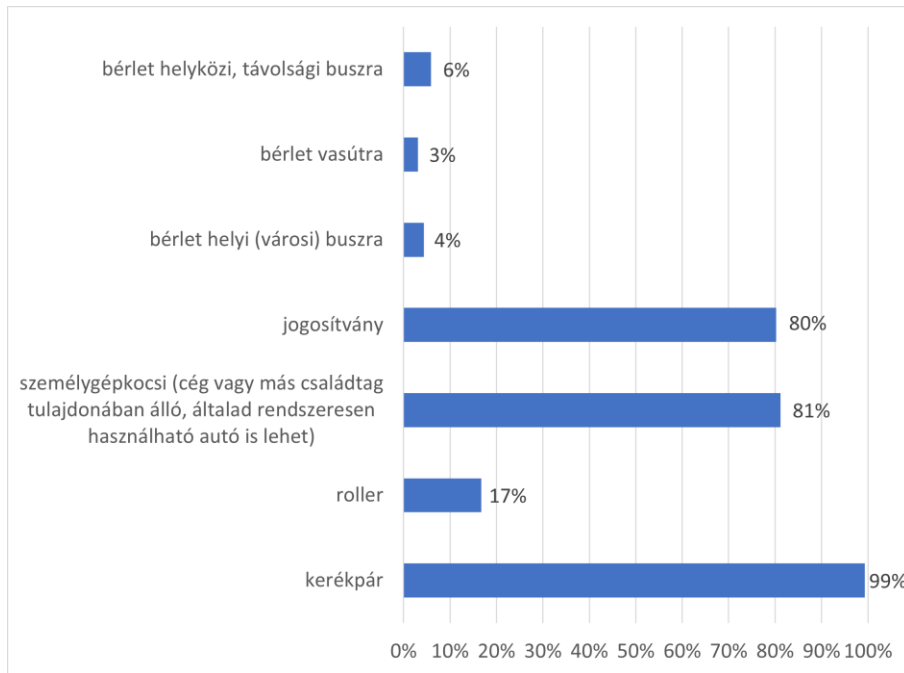
136. ábra: A kitöltők nemek szerinti megoszlása



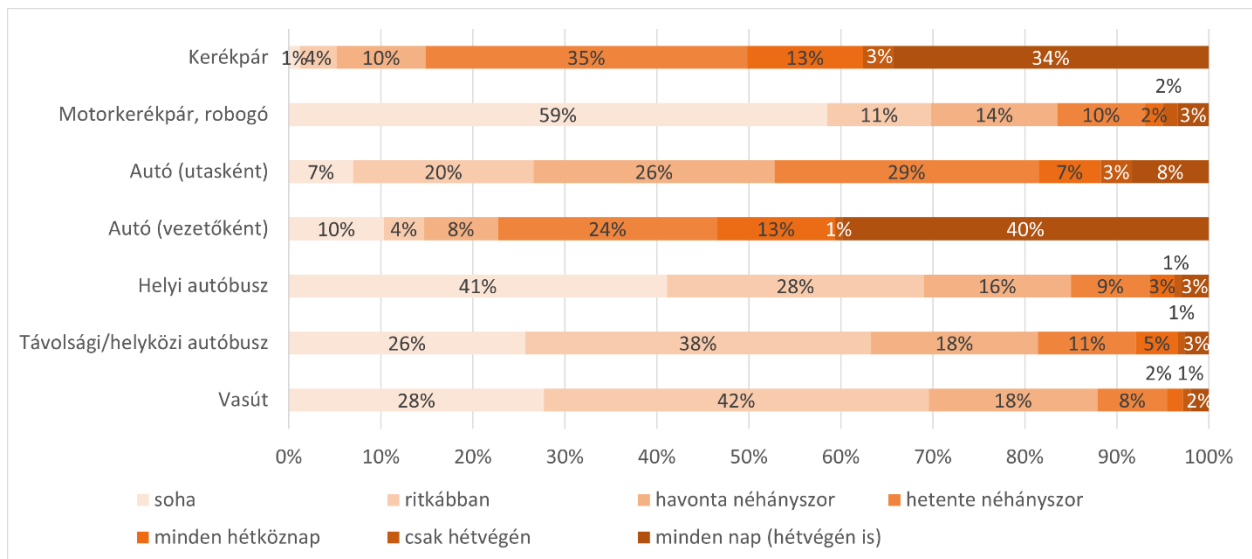
137. ábra: A kitöltők megoszlása születési év szerint

A legtöbb kitöltés a nagyobb városokból érkezett (Kecskemét 687, Kiskunfélegyháza 307, Kiskunhalas 246, Kunszentmiklós 170, Jánoshalma 121). A népességhez viszonyítva legnagyobb, 3-6% körüli arányban Tázlár, Gátér, Harkakötöny, Kunfehértó és Ballószög lakói töltötték ki a kérdőívet. A vármegye csaknem minden településéről érkeztek válaszok.

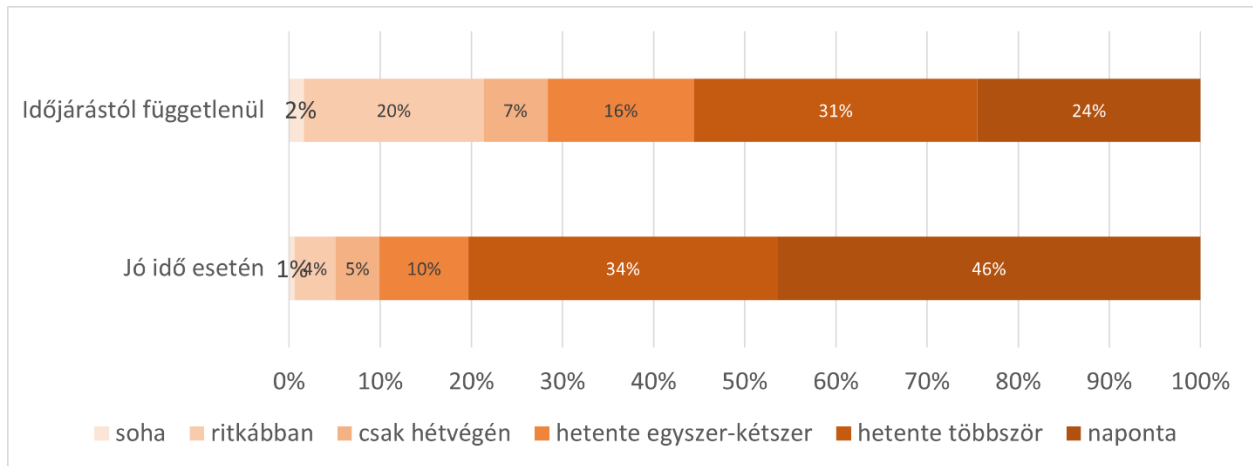
7.1.2 KÖZLEKEDÉSI ÉS KERÉKPÁROZÁSI SZOKÁSOK



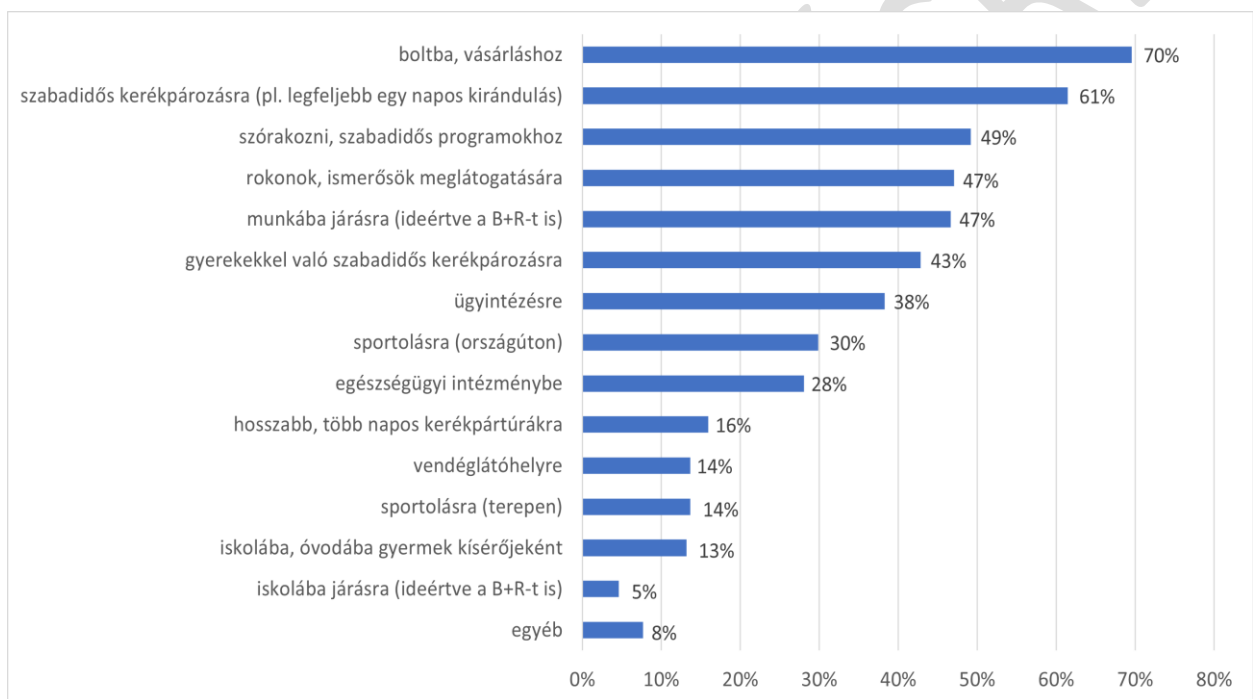
138. ábra: Közlekedési bérlet, illetve eszköz birtoklás a válaszadók körében



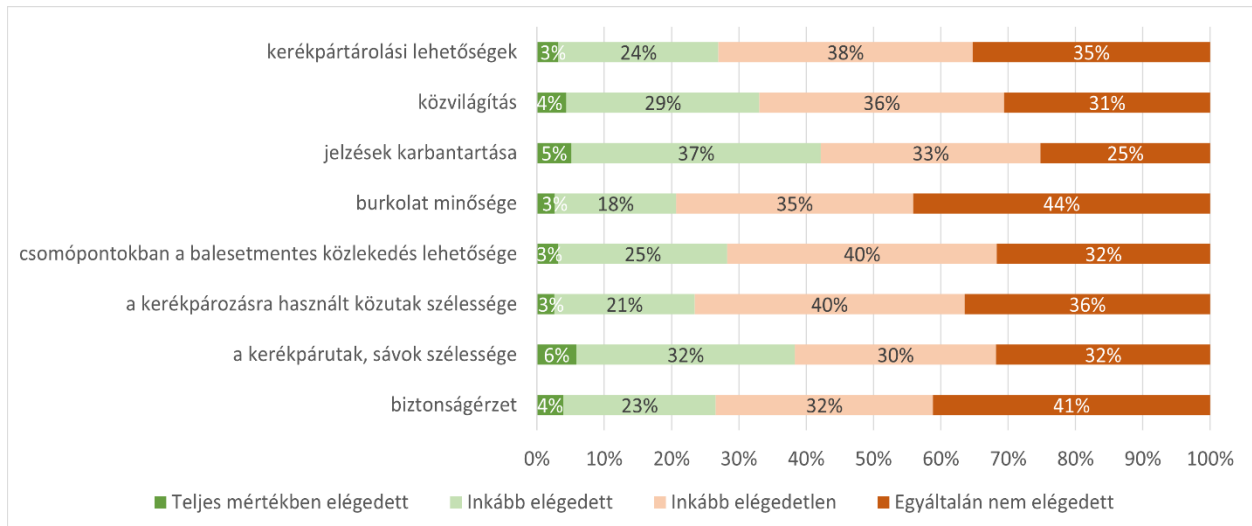
139. ábra: Közlekedési eszközök használatának gyakorisága



140. ábra: Kerékpárhasználat gyakorisága



141. ábra: Kerékpárhasználat célja

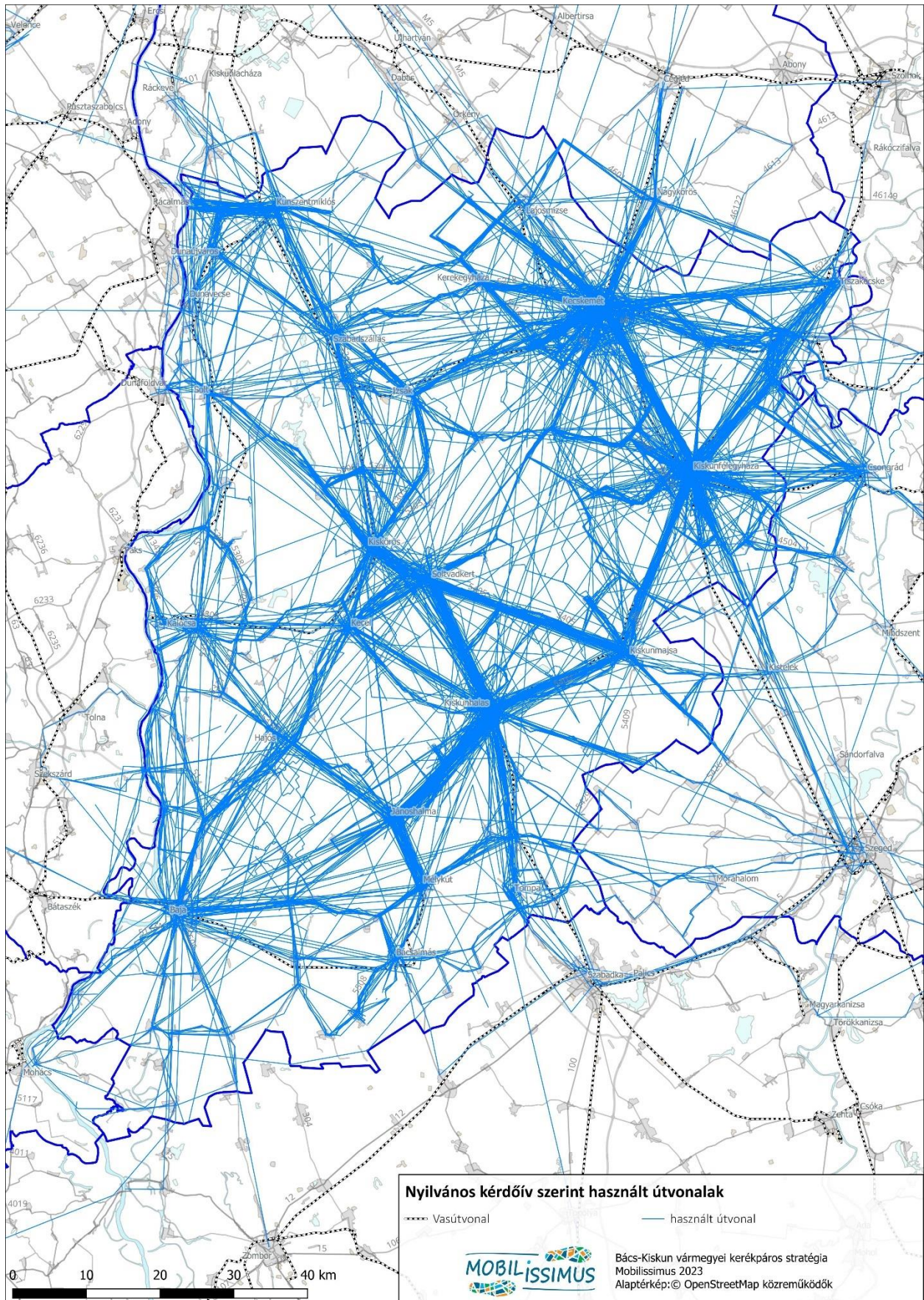


142. ábra: Elégedettség a rendszeresen használt útvonalak jellemzőivel

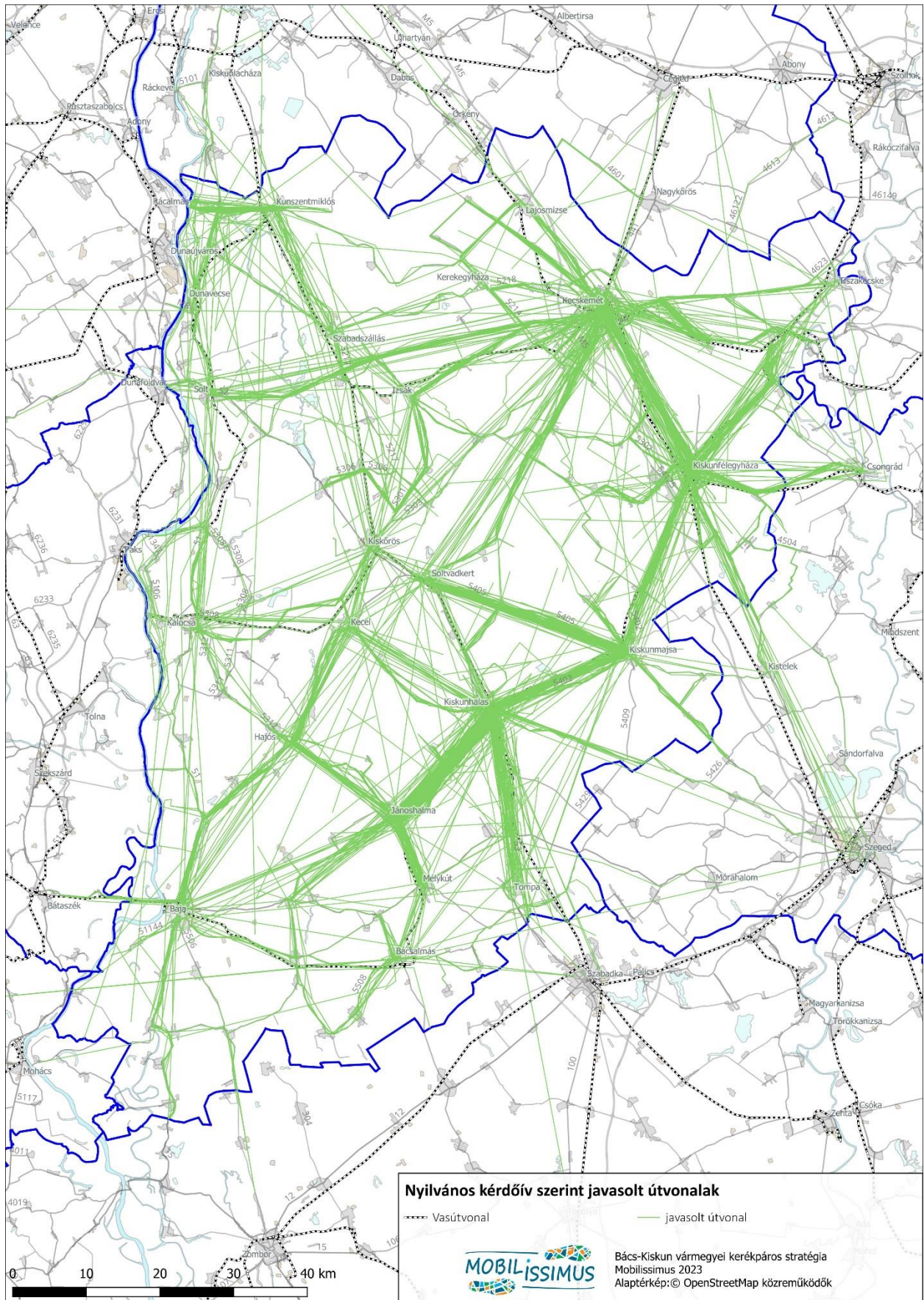
7.1.3 HASZNÁLT ÉS JAVASOLT ÚTVONALAK, PROBLÉMÁS HELYSZÍNEK

A kérdőíven lehetőség nyílt térképes felületen jelezni a kitöltő által használt útvonalakat, a kerékpárral való közlekedés során tapasztalt problémákat, illetve a javasolt fejlesztéseket. A kitöltők által beküldött elemek mennyisége a következőképpen alakult:

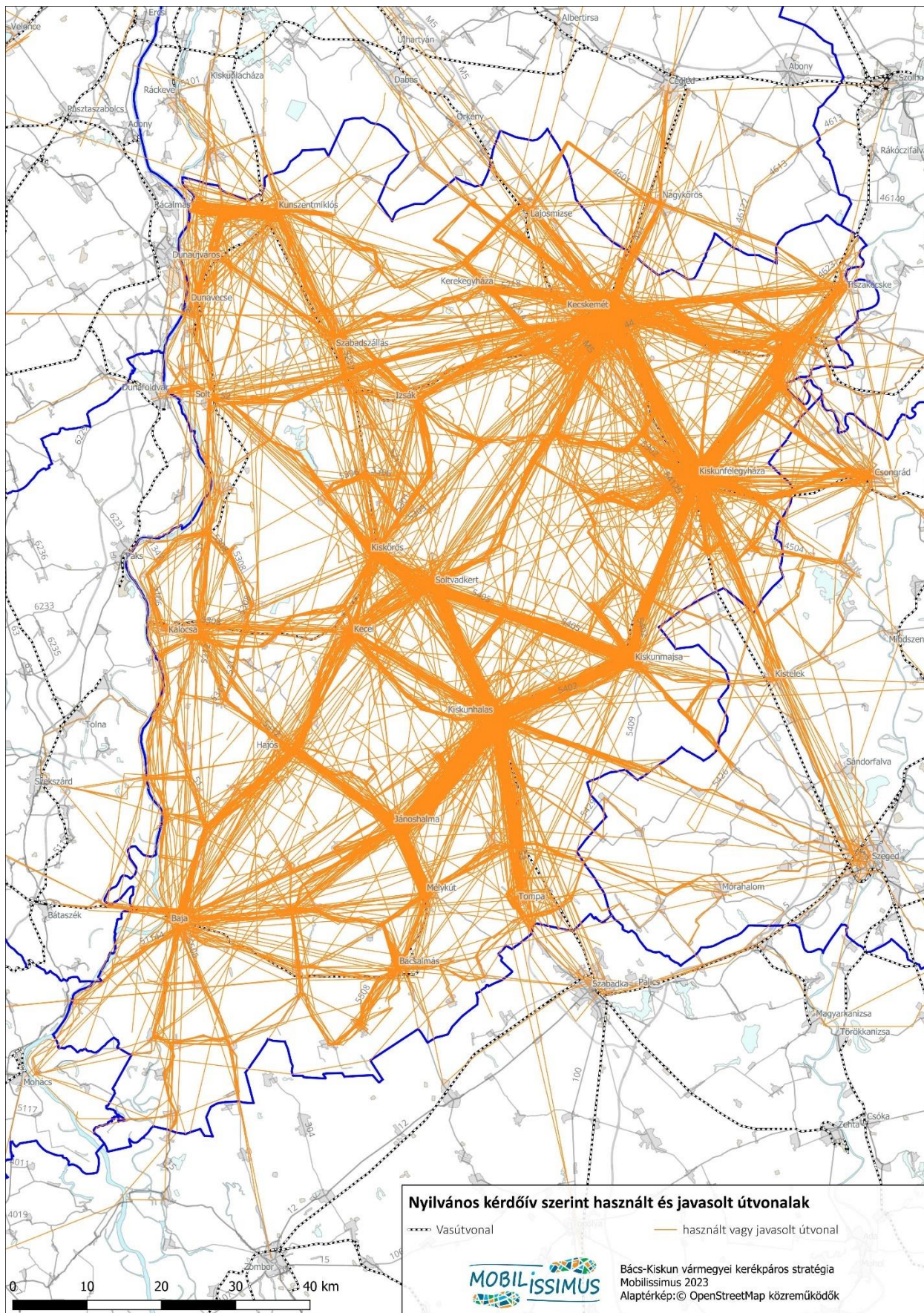
- Használt útvonalak: 3843 db
- Problémás helyszínek: 3585 db
- Javasolt útvonalak: 2902 db



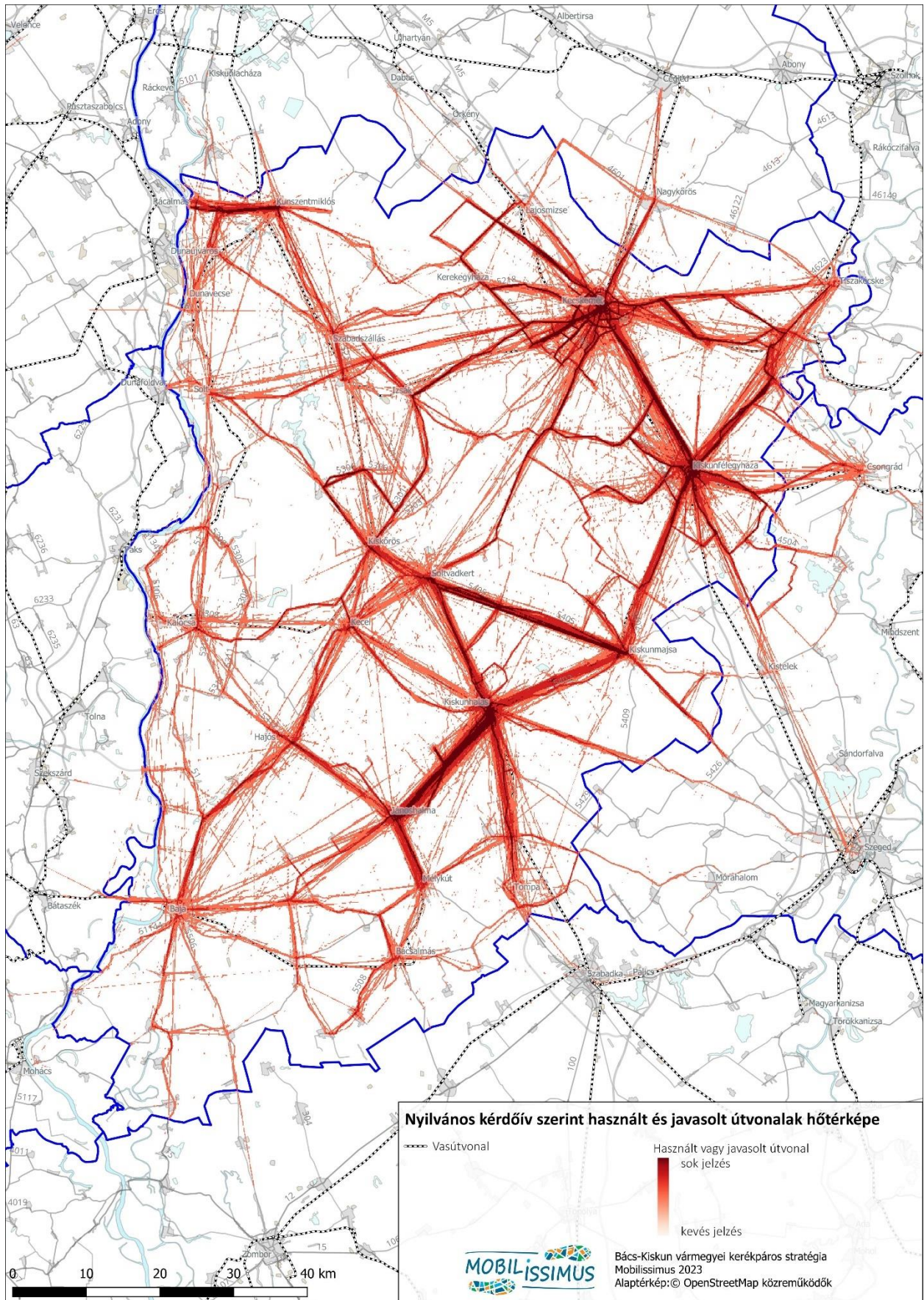
143. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt útvonalak



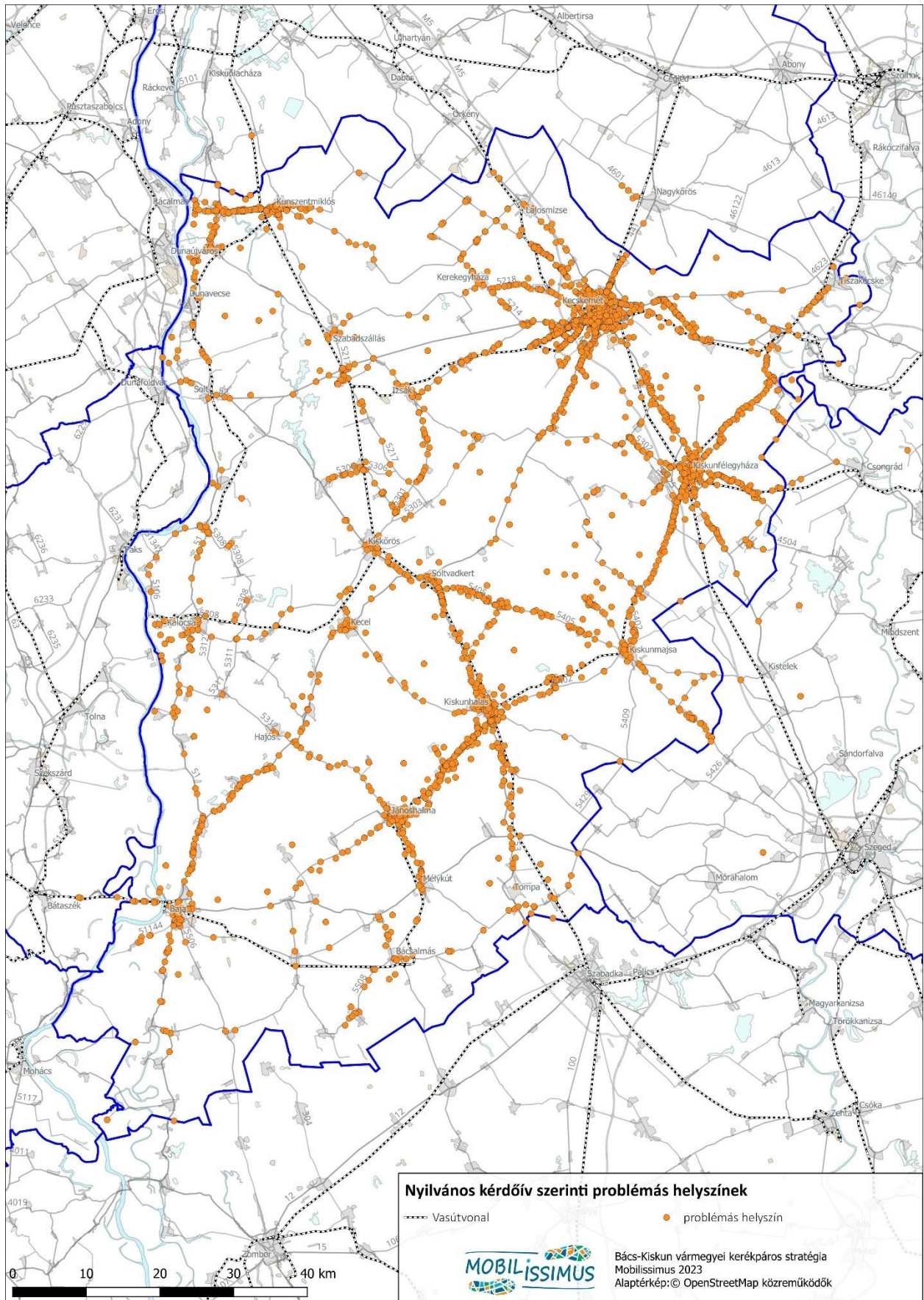
144. ábra: Nyilvános kérdőív szerint javasolt útvonalak



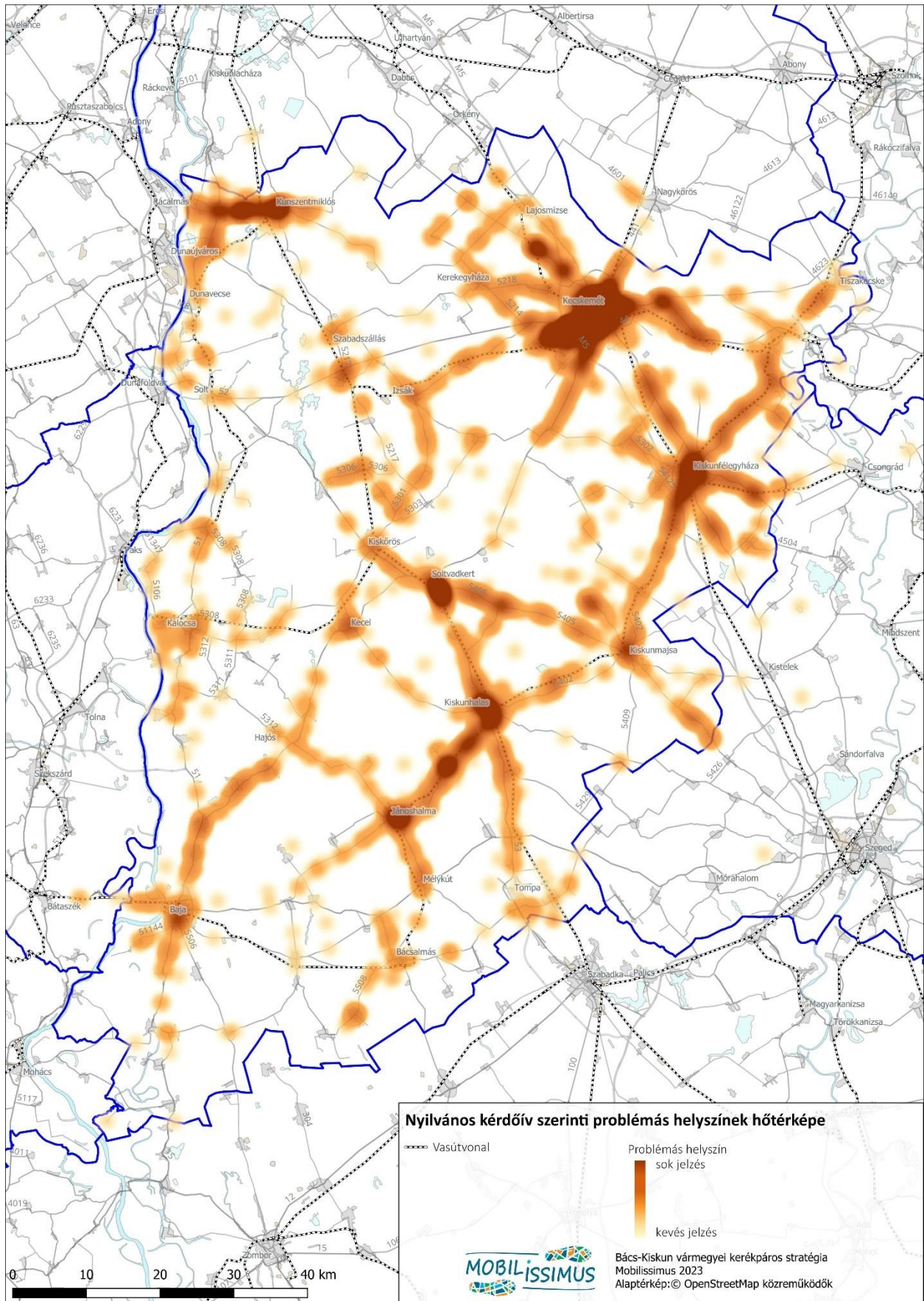
145. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt és javasolt útvonalak



146. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt és javasolt útvonalak hőtésképe



147. ábra: Nyilvános kérdőív szerinti problémás helyszínek



148. ábra: Nyilvános kérdőív szerinti problémás helyszínek hő térképe

7.2 TERVZSŰRI NYILATKOZAT

Iktatószám: AMFÁ/3/8 (2023)

Ügyintéző: Benyhe Pál
Telefonszám: 06-1-795-46-16MINISZTERELNÖKSÉG
AKTÍV MOBILITÁSI FŐOSZTÁLY

NYILATKOZAT

a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP pályázati kiírás) kerékpárosbarát projektelemeihez kapcsolódóan

A Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat sikeresen pályázott a TOP- 1.5.1-20. A 2021-27 tervezési időszak stratégiai és projektszintű előkészítése című pályázati felhívásra. A Támogatási Szerződés azonosítója TOP-1.5.1-20-2020-00018, címe „Bács-Kiskun megye 2021-27 tervezési időszak stratégiai és projektszintű dokumentumainak összeállítása”. A pályázati felhívásoknak megfelelően a Megyei Önkormányzat elkészítette a projekthez kapcsolódó megyei kerékpárforgalmi főhálózati tervet és azt megküldte a Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztálya részére véleményeztetés céljából.

A Miniszterelnökség a 2023. május 19. napján megtartott tervzsűri és a dokumentum áttekintése alapján

Bács-Kiskun Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Tervének elfogadását javasolja

az alábbi észrevételek figyelembevételével:

1. Kérjük, hogy a kerékpáros útbaigazító táblákat bemutató képeken a táblaképek arculata mindenben feleljen meg a vonatkozó UME és az ECF előírásainak, a számpajzsokon ne szereplejen szöveges felirat.
2. A KHT a kerékpáros forgalmi adatokat részletesen bemutatja és elemzi. Javasoljuk, hogy az elemzés eredményei alapján tegyenek javaslatot az országos és a megyei rendezési tervekben szereplő kerékpáros útvonalak módosítására, amennyiben azt a jelenlegi és a várható jövőbeni kerékpározási igények alapján szükségesnek látják.

Felhívjuk a Kedvezményezett figyelmét, hogy jelen nyilatkozat a tervek szakmai elfogadására vonatkozik. A pályázati felhívásnak történő megfelelést a Magyar Államkincstár és az Irányító Hatóság ellenőrzi.

Kérjük, hogy az észrevételeink alapján átdolgozott KHT-t a kerekpar@me.gov.hu címre megküldeni szíveskedjenek.

Budapest, 2023. május 25.

Üdvözzel:

Madarász-Losonczy Bálint
főosztályvezető

7.3 TÉRKÉPEK

A helyzetelemzést az alábbi térképes melléletek foglalják össze A2-es méretben:

- Meglévő kerékpárforgalmi létesítmények
- Megvalósítás alatt álló, tervekkel rendelkező és tervezés alatt álló fejlesztések
- Kerékpárforgalmi hálózat folytonossága és akadályozó tényezők
- Konfliktustérkép

A javaslatokat az alábbi térképes melléletek mutatják be A2-es méretben:

- Vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat
- Vármegyei kerékpárforgalmi főhálózat a meglévő, valamint épülő és tervezett elemek tükrében
- Javasolt turisztikai célú kerékpáros útvonalak
- Ütemezés