

BYPAD Audit - Vác kerékpározási szakpolitikájának értékelése

Vizsgálati jelentés és minőségügyi terv



2023. December

BYPAD Audit - Vác kerékpározási szakpolitikájának értékelése
Vizsgálati jelentés és minőségügyi terv

Megbízó Váci Polgármesteri Hivatal
Koordináló Osztály Főépítész Iroda
Megbízott szakértő,
bypad auditor: Kovács Virág Zita, MSc. közlekedés tervező, urbanista (KÉ-K 01-12465)
kovacs.virag@civilmernok.org
Készült: 2023 December

<https://www.bypad.org/>

TARTALOM

1	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	4
2	MÓDSZERTAN	5
3	KERÉKPÁROZÁS HELYZETE VÁCON	7
4	BYPAD ÉRTÉKELÉS	8
5	TÉMAKÖRÖK SZERINTI ÉRTÉKELÉS	10
6	AKCIÓTERVI JAVASLATOK A VÁCI KERÉKPÁROZÁS FEJLESZTÉSÉRE	15
7	BYPAD PONTSZÁMOK KÉRDÉSENKÉNT	19
8	TEENDŐK ÉS KÖLTSÉGVETÉSI JAVASLATOK 2024 ÉVRE	21
9	FÜGGELÉK: ADATGYŰJTÉS	23
9.1	Érvényes stratégiák	23
9.2	Útnyilvántartás	24
9.3	Kerékpárforgalom	24
9.4	Használói élmények	26
9.5	Közterületi kerékpárparkolás	28
9.6	Tájékoztatás és marketing	30
9.7	Kultúra és egészségre nevelés	30

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A **BYPAD** (Bicycle Policy Audit - **Kerékpározási Szakpolitikai Audit**), áttekintést nyújt a helyi kerékpározási szakpolitika felépítéséről és az alkalmazott intézkedésekről. A BYPAD segítségével a városok értékelhetik kerékpározási szakpolitikájuk minőségét az erősségek és gyengeségek elemzésével. Ezzel egyidejűleg konkrét javaslatokat is kapnak arra vonatkozóan, hogyan javíthatják a jövőben kerékpározási szakpolitikájukat.

Vác városa a magyar városok közül elsőként vett részt a vizsgálatban, melynek során a munkacsoport egy akciótervet is készített. Vác 2015-ben elnyerte a **“Kerékpárosbarát város”** címet, és 2024-ben meg kívánja ezt újítani, ehhez a város számára motiváló és egyben realista célkitűzést javasolunk, hogy a kerékpáros közlekedés részaránya **2030-ra a jelenlegi becsült 15 %-ról 25 %-ra emelkedjen, és növekedjen a kerékpárt használók elégedettsége.**

A súlyozott **BYPAD fejlettségi ranglétrán Vác 33 %-ot ér el.** Ez azt jelenti, hogy a város kerékpározási szakpolitikája összességében még az "ad-hoc tevékenységek" szintjén áll, néhány területen van csak terv szerű előrehaladás, jellemzőbbek a tűzoltás szerű alkalmi megoldások.

Az audit azt mutatja, hogy Vácon a meglévő stratégiák (ITS, Közlekedési Koncepció) tartalmazzák ugyan a kerékpározás célzott növekedését, de látható változás csak akkor várható, ha dedikált szervezeti, személyi és anyagi erőforrásokat is rendelnek a feladatokhoz.

- Az önkormányzat és a polgármesteri hivatal részéről olyan belső **ügyrendet** célszerű kialakítani, melyben a kerékpározás szempontjait minden mobilitással kapcsolatos döntésben figyelembe veszik (adózás, településfejlesztés, engedélyeztetés, turisztika, oktatás, képzés, városrendészet, nemzetközi kapcsolatok, hazai és uniós pályázatok, stb.). **A koordináció során el kell érni, hogy a kerékpározást egyenértékű közlekedési módnak tekintsék.**
- A kerékpározás fejlesztéséhez **önálló költségvetési forrás elkülönítése** szükséges a kifizetett cél arányában (pl. közlekedésre fordított források 25%-a).
- Az első lépéseket a közterületi és iskolai **kerékpárparkolás** bővítésével, a biztonságos kerékpározási **oktató programok** támogatásával és a városkommunikációban a kerékpározás népszerűsítésével lehet megtenni.
- A közép távú fejlődés megalapozás érdekében pedig egy népszerűsítésre és szemléletformálásra vonatkozó **marketing terv**, valamint az úthálózat kerékpározhatóságát biztosító **kerékpárforgalmi hálózati terv** készítése szükséges.

2 MÓDSZERTAN

A módszer neve BYPAD (**Bicycle Policy Audit - Kerékpározási Szakpolitikai Audit**), mely áttekintést nyújt a helyi kerékpározási szakpolitika felépítéséről és az alkalmazott intézkedésekről. A BYPAD segítségével a városok értékelhetik kerékpározási szakpolitikájuk minőségét az erősségek és gyengeségek elemzésével. Ezzel egyidejűleg konkrét javaslatokat is kapnak arra vonatkozóan, hogyan javíthatják a jövőben kerékpározási szakpolitikájukat.

A projektet eredetileg az Intelligent Energy Europe program finanszírozta. A "BYPAD+" (2003-2005) és a "BYPAD-Platform" (2006-2008) utóprojektek során nemcsak a területi kiterjesztésre, hanem a módszertan bővítésére is törekedtek. Az uniós finanszírozás 2008-as megszűnése után a projektet kerékpározási szakértők folytatták, hogy a BYPAD koncepció és módszertan továbbra is elérhető maradjon Európa és az egész világ számára. A BYPAD-módszer egy gazdag tapasztalati kincsből táplálkozik, amely így megmarad a jövő számára. 2020-ban a BYPAD-eszközök és a vizuális arculat frissítése is megvalósult. Mostanáig 27 ország 250 városa, önkormányzata és régiója, valamint 12 ország már megismerte a BYPAD pozitív hatásait, és hozzálátott kerékpáros politikájának minőségi fejlesztéséhez. Az ausztriai Institut für Verkehrspädagogik IVP) szolgál a BYPAD nemzetközi kapcsolattartó központjaként és vezetőségeként. További információ: <https://www.bypad.org/hu/>

A **Kerékpáros Munkacsoport Vácon 2023** szeptemberében alakult meg a Főépítési Osztály kezdeményezésére annak érdekében, hogy megalapozza Vác kerékpáros közlekedésének további fejlesztését. 2023-ban vált elérhetővé a magyar nyelvű BYPAD kerékpárszakpolitikai audit, és *Vác városa elsőként vett részt a magyar városok közül a vizsgálatban*, melynek nyomán a munkacsoport egy akcióterv is készített. Az audit keretében a jelen helyzetet értékeltük, feltártuk az igényeket, hiányosságokat és kisebb-nagyobb lépésekre tettünk javaslatot.

A teljes audit 9 tematikus modulból áll, melyek mindegyikét besoroltuk az ötfokozatú BYPAD fejlettségi skála valamely szintjére. A **BYPAD keretében** a jelenlegi helyzet egységesített értékelésén alapuló cselekvési terv készül, mely a kerékpárközlekedés minőségének javítására vonatkozó javaslatokat tartalmaz. A diagnózis és a cselekvési terv közös munka eredménye, mely azt bizonyítja, hogy a kerékpár szakpolitika céljait és eszközeit illetően is konszenzus van.

Az audit első lépése október folyamán az érintettekkel való interjúk készítése és kérdőíves felmérés volt, melyben a kerékpározásért felelős politikai szereplők, a kezelők és üzemeltetők, illetve a használói csoportok vettek részt. Novemberben pedig egy egyeztető kerekasztal után állítottuk össze az értékelés összefoglalását.

A BYPAD a kerékpárpolitikát dinamikus változó folyamatnak tekinti, amelyben a kilenc tematikus terület folyamatosan fejlődik és befolyásolja egymást (lásd az ábrát).



Az értékelés témakörei:

Tervezés	Használoi igények
	Városvezetés és koordináció
	Közlekedéspolitika
	Erőforrások
Beavatkozás	Infrastruktúra és biztonság
	Tájékoztatás és oktatás
	Promóció és együttműködések
	Kiegészítő intézkedések
Monitoring	Hatások mérése és értékelése



0. szint: (szinte) nincs tevékenység	< 25 %
1. szint: ad-hoc tevékenység	25 .. 49 %
2. szint: elszigetelt megközelítés	50 - 75 %
3. szint: rendszer szintű megoldások	75 - 100 %
4. szint: teljesen integrált közlekedésfejlesztés	100 %

Az audit menete:

A kerékpáros munkacsoport Vácon 2023 szeptembere óta havonta ülésezett, az adatgyűjtésre, interjúkra és helyzetelemző beszélgetésekre október- november folyamán került sor. Ez idő alatt a várost gyalog, kerékpárral és rollerrel is bejártuk és fotódokumentáció készült. A kerekasztal beszélgetést követően a javaslatokat a munkacsoport tagjaival, valamint a felelős politikai és hivatali szereplőkkel konzultálva állítottuk össze.

BYPAD Auditban részt vevő érintettek		
Politikai döntéshozók, tanácsadók	Hivatalok, üzemeltetők	Használoi kör
<i>Kerékpáros munkacsoport állandó tagjai:</i>		
Benyó Balázs (tanácsadó)	Taskovics Andrea (főépítész)	Tölgyesi Diana (Kerékpárosklub)
	Csontó Judit (műszaki osztály vezető)	Tokodi-Torro Sebastien (Kerékpárosklub)
	Del Medico Mihály (nyugdíjas közlekedésrendész)	Soos Árpád (közlekedésmérnök)
		Simon Zoltán (sport szakmai civil)
<i>Audit interjúban részt vevő további érintettek és intézmények képviselői:</i>		
Inotay Gergely (önkormányzati képviselő, alpolgármester)	Csatai Tamás (közlekedésrendész)	Bíró György (Környezetvédelemért Alapítvány)
Jess Kinga (önkormányzati képviselő)	Szucsik Norbert (Közterületfelügyelet)	
Dobroczi Endre (közlekedési munkacsoport)	Kelecsényi Ágnes (Tourinform)	
Rozmaring Sándor (képvisező, Vác Holding)	Tóth Attila, Milián Anna (Magyar Közút Váci kirendeltség)	

3 KERÉKPÁROZÁS HELYZETE VÁCON

Vác a *Dunakanyar déli kapujaként* ismert település, Pest megye harmadik legnagyobb lélekszámmal rendelkező városa. Vác városszerkezete és a térség legfontosabb szerkezeti elemei a Duna, a városon áthaladó 2. sz. út, a városon áthaladó vasútvonal, a várost elkerülő M2 út és a sugárirányú utak, melyek a Vác körüli térséggel jó kapcsolatot biztosítanak. Vác központjának jellegzetes városszerkezeti eleme az ún. „szilvماغ”, amely a központi területeket foglalja magában.¹

A településfejlesztési stratégiája szerint *Vác hangulatos, nyitott kisváros, a Dunakanyar bal partjának szellemi, ipari, kereskedelmi és idegenforgalmi központja*. A közlekedési szakpolitikát tekintve átfogó cél: *Vác és környéke lakóit, vendégeit és gazdaságát hatékonyan és fenntartható módon szolgáló, kisvárosi léptékű, természeti és épített örökségét tiszteletben tartó mobilitási rendszer megteremtése a kettős agglomerációs környezetben*.

Területrendezési Információs Rendszer 2022 évi adatai szerint:

-Lakosság: 34 ezer fő ; Laksűrűség 552,6 fő/km²

-Lakás állomány: 15 796 db

-Regisztrált gépjárművek száma: 15028 db (10 év alatt 25% növekedés)

-Személygépkocsi állomány, 1000 lakosra: 412 db

Vác alapvetően kis távolságok városa, a városközponttól mért távolság: legfeljebb 3-4 km, így a leggyakoribb uticélok 10-15 perc alatt mindenki számára kényelmesen elérhetők kerékpárral. A helyi mindennapi közlekedés egészséges és környezetbarát alternatívája a gyaloglás és a kerékpár. A 2-3km-en belül elérhető vasúti megálló okán vonattal kombinálva a szomszédos településekre is hatékony eszköz a kerékpár, továbbá a kerékpáros turizmus is erős potenciállal rendelkezik.

A “Közlekedési koncepció 2014-2030” szerint a kerékpáros utazások aránya a háztartásfelvétel alapján 10% volt 2013 novemberben, de időjárás szempontból kedvezőbb – tavasztól ősziig tartó időszakban – ez az arány feltételezhetően lényegesen magasabb. A városon belüli motorizált helyváltoztatásokat tekintve a közösségi közlekedés / egyéni közlekedés aránya 35 / 65 % volt. A gyaloglás részarányáról nincsenek felmérések. 2013 óta nem készült további közlekedési szokáselemzés. A gyalogos zónának kijelölt autómentes főtéren a kerékpárral és rollerrel közlekedők aránya 2023 őszi munkanapon 14%-ra becsülhető.

Vácott jelenleg is erős az igény a kerékpáros közlekedésre: A város adottságai alapján (rövid utazási távolságok) a kerékpározás további növekedési potenciállal bír, elsősorban a hivatásforgalomban, de rekreációs és beérkező turisztikai célú forgalomban is. Ennek realizálása útjában azonban jelentős akadályt képez az infrastruktúra általánosan kedvezőtlen állapota.²

Jelenleg az alábbi önálló kétirányú kerékpárutak vagy gyalog-és kerékpárutak vannak kialakítva: EuroVelo6 Duna part (kb. 13,3 km kül- és belterület együtt) További belterületi szakaszok: Naszály út, Deákvár felé (620 m); Rádi út (700m), Deres u. a Tesconál (300 m). Összesen: 1620 m

Nincs elkülönített forrás az önkormányzat költségvetésében a kerékpározás fejlesztésére.

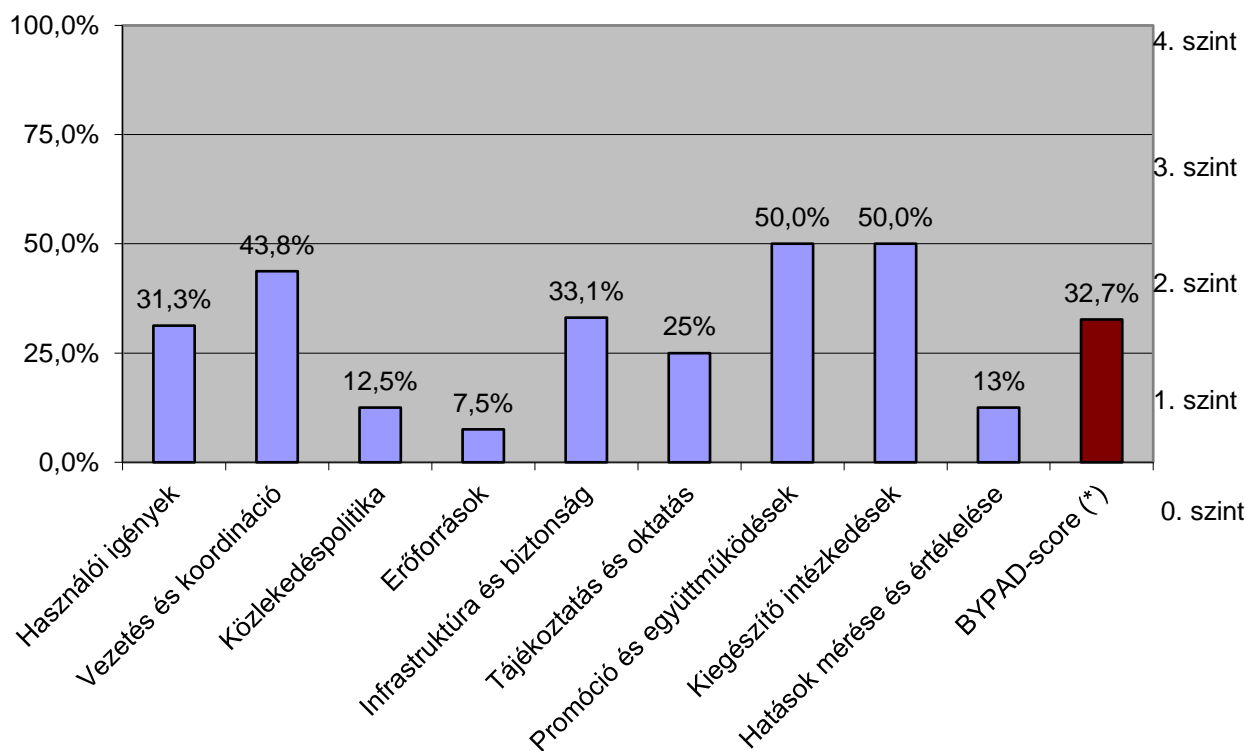
További adatgyűjtésünk a 9. FÜGGELÉK fejezetben olvasható.

¹ Vác, IVS 2007, ITS 2015

² Vác közlekedési koncepciója 2014-2030

4 BYPAD ÉRTÉKELÉS

Vác városának kerékpározási szakpolitikáját a következő BYPAD fejlettségi szintek szerint értékeltük:



Összesített, súlyozott pontszám: 1,3

Ad-hoc tevékenységek

A súlyozott BYPAD fejlettségi ranglétrán Vác 33 %-ot ér el. Ez azt jelenti, hogy a város kerékpározási szakpolitikája összességében még az "ad-hoc tevékenységek" szintjén áll, néhány területen van csak terv szerű előrehaladás, jellemzőbbek a tűzoltás szerű alkalmi megoldások.

Az audit azt mutatja, hogy Vácon a meglévő stratégiák (ITS, Közlekedési Konceptió) tartalmazzák ugyan a kerékpározás célzott növekedését, de látható változás csak akkor várható, ha dedikált szervezeti, személyi és anyagi erőforrásokat is rendelnek a feladatokhoz.

5 TÉMAKÖRÖK SZERINTI ÉRTÉKELÉS

Használói igények 31 % – 1.3 szint - ad-hoc tevékenység

Annak ellenére, hogy Vácon a napi utazások minimum 10%-át kerékpárral teszik meg az itt lakók, az önkormányzat nem fordít figyelmet a kerékpározók szükségleteinek felmérésére, és a feltételek javítására.

A felhasználók igényeit csak a problémák felmerülésekor azonosítják. Többnyire nem jutnak el az igények az önkormányzathoz.

A használói csoportokat jellemzően csak akkor vonják be, ha elegendő nyomást gyakorolnak a városi tisztségviselőkre és/vagy politikusokra. Alkalmanként tervegyeztetés vagy kérdőíves igényfelmérés történik egy-egy köztér fejlesztés előtt. Az egyedileg benyújtott kerékpáros javaslatokat nem rendszerszerűen bírálják el.

Városvezetés és koordináció 48 % – 1.8 szint

A politikai szereplők és a használók egyetértenek abban, hogy évtizedes elmaradás van a kerékpározás feltételeinek javításában. Az utóbbi 12 évben semmilyen jelentős kerékpáros fejlesztés nem történt, nem épült új kerékpárút, és stratégia sem készült a témakörben. A várospolitikai csak akkor támogatja a kerékpáros kezdeményezéseket, ha az nem sért más érdekeket.

A kerékpározók gyakran érzékelik úgy, hogy a kerékpározás a többi közlekedési módnál kevésbé fontos az önkormányzat számára, és másodrendű úthasználóként haladnak az utcákon.

A kerékpározásért felelős kulcsszereplők nehezen azonosíthatók be, leginkább az alpolgármester és a Főépítési Osztály foglalkozik az ügygel, miközben a közlekedésért és városüzemeltetéséért a Műszaki Osztály felel. A döntéshozatali folyamatok előkészítője a Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság és annak közlekedési munkacsoportja. A szakmai háttér munkát a Műszaki Osztály végzi. A konkrét problémák megoldására esetleges és korlátozott hatásuk van, mert nincs közös jövőkép vagy nincsenek kitűzött célok.

Nagyon ritkán, szórványosan fordul elő egyeztetés külső partnerekkel (felsőbb szintű hatóságok, országos útkezelő, közösségi közlekedési szolgáltató)

Közlekedéspolitikai 13 % – 0.5 szint

Az önkormányzat nem alkalmaz kifejezetten kerékpáros stratégiát vagy akciótervet, a helyi kerékpáros közlekedés támogatása (néhány rendezvényen túl) nem jelenik meg a városkommunikációban. Bár a közlekedési stratégia 2014-ben rögzítette a teendőket, azok megvalósításával egyik szervezeti egység sincsen konkrétan megbízva, és nincsen hozzá dedikált projekt rendelve.

Az érvényes Integrált Városfejlesztési Stratégia (2015) harmadik célkitűzése a "Turisztikai és közlekedési fejlesztések", melynél indikátorként szerepel a kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hossza, de célszám nem tartozik hozzá, és hálózatfejlesztési terv sem készült hozzá.

A "Közlekedési koncepció 2014-2030" szellemisége elvileg szakít az egyéni közúti közlekedésre alapozott tervezési szemlélettel; sokkal inkább helyt ad a közösségi közlekedési módok, a lágy közlekedés

(kerékpáros, gyalogos közlekedés) térnyerésének, az emberközpontú közlekedéstervezésnek.

A koncepció valójában majdnem minden alapvetően tennivaló tartalmaz, és részletes projekt javaslatokat fogalmaz meg. Ugyanakkor a használók jogos kritikája többnyire arra vonatkozik, hogy ezek nem valósultak meg az utóbbi 10 évben, és nem látják a folyamatot, hogy hogyan fognak megvalósulni.

A gyakorlatban a fókusz a közlekedésbiztonsággal és az gépjármű forgalommal foglalkozó projekteken van, a kerékpározás csak másodlagos szerepet kap ezekben.

Erőforrások 7 % – 0.3 szint

Személyi állomány és eszközök: elvileg az infrastruktúra beruházások végrehajtásáért felelős munkatársak egyben a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéséért is felelősek. Nincs külön gyalogos és a kerékpáros közlekedésért felelős feladatkör meghatározva. Nincs megfelelő kapacitás a kerékpározás fejlesztésére fókuszálva, nincsenek az önkormányzatnál dedikált feladatkörök rögzítve.

Nincs dedikált költségvetés a kerékpározás fejlesztésére, általános közlekedéspolitikai költségvetésből fordítanak forrásokat kerékpározással kapcsolatos intézkedésekre. Egyedi kezdeményezéssel, és költségvetési igény benyújtásával indítható új fejlesztés.

A belterületi országos közutak esetében a forgalmi rendért és üzemeltetésért a Magyar Közút Pest Vármegyei Igazgatóság Váci Kirendeltsége felelős, a prioritásokat az ÉKM (minisztérium) határozza meg. Az üzemeltetéshez szükséges erőforrások államilag biztosítottak, a főutak mentén a kerékpározás feltételeinek biztosítása nem prioritás jelenleg.

Infrastruktúra és biztonság 33% – 1.3 szint

Szembetűnő, hogy az infrastruktúra állapota és a közúti biztonság megítélése a hivatalok részéről jobb, mint a használók vagy akár a politika részéről, ezért ennek alaposabb kivizsgálása és hiteles kommunikálása tűnik célszerűnek.

A város kerékpáros **főhálózatának** kiépítése érdekében történtek lépések az elmúlt évtizedekben, de az elkészült elemek nem alkotnak összefüggő hálózatot, számos fontos szakasz hiányzik. Emellett a régebben kialakított, a közúttól elválasztott, jellemzően a gyalogjárda terhére kijelölt kerékpárutak számos problémát hordoznak magukban. Kialakításuk általában lakott területen belül sem irányhelyes, ami nem felel meg a használat jellegének. A legveszélyesebbek a közutakkal való kereszteződések, de hasonló konfliktusok alakulnak ki a gyalogosokkal is. A karbantartás hiánya gyakran súlyosbítja a helyzetet.

A közlekedési koncepció szerint a hálózat legfontosabb hiányosságai a Naszály út – vasútállomás – Belváros (Duna-part), a Deákvár – Iskolaközpont / Duna-part és az Alsóváros v.m. / Alsóváros – Duna-part kapcsolatrendszer, de ezeken felül is, a főhálózat számos eleme hiányzik.

Néhány szakaszon van csak önálló kerékpárforgalmi létesítmény kiépítve, leginkább olyan helyeken, ahol nem áll fenn érdeellentét más közlekedési módokkal.

A nagyforgalmú főútvonal esetén azonban nem biztosított a komfortos kerékpározás, így sokan a járdára kényszerülnek kerékpárral, emiatt a legtöbb potenciális kerékpározó számára nem vonzó és nem biztonságos a Vácon a kerékpározás.

A Magyar Kerékpárosklub dunakanyari szervezete 2022 év folyamán készített egy online **problématérképet**, mely három kategóriában minősíti az utak kerékpározhatóságát.³

Az **üzemeltetés és karbantartás** feladatai rendszerszerűek, a Vác Holding heti jelentést ad az elvégzett karbantartási és hibajavítási munkákról. Van online és telefonos úthiba bejelentő rendszer is az önkormányzatnál és a Vác Holdingnál⁴, a beérkezett panaszokat alkalmanként áttekintik, és az egyes károk/hibákat kijavítják, ha a kapacitás lehetővé teszi. A kerékpárutak karbantartása nem élvez külön prioritást és nincs rá külön forrás (általános burkolat vagy forgalomtechnikai hibaként rögzítik), néha előfordul, hogy csak komoly balesetveszély vagy sok panasz esetén kerül sor a javításra.

Javasoljuk, hogy az üzemeltetési **útellenőr** ellenőrzési protokolljában a kerékpárutak, és úttartozékok külön definiáltan szerepeljenek, és legyen hozzá egy minőségellenőrzési rend kidolgozva.

A **Duna-menti EuroVelo6** kerékpáros túraútvonal kezelője külterületen a Magyar Közút, belterületen Vác Önkormányzata: az egységes jó állapotban tartásról rendszeres egyeztetés lenne szükséges, az útirány jelzés, és a rendezvények alatti terelőút kijelölése gyakran hiányos, az akadálytalanság érdekében szakaszonként korrekció szükséges.

A vonatokon megengedett a kerékpárszállítás, és a **kerékpárral ingázók közül naponta** 100-200-an vesznek kerékpárjegyet, vagy utaznak bérlettel. A vasútállomásokon található fedett kerékpártámaszok, de azok száma már nem elegendő, jellemzően 150%-os a kihasználtságuk. A buszállomáson nincsen elég kerékpártámasz és azok sem megfelelő típusúak. A vasúti peronok nem mindegyike érhető el akadálymentesen kerékpárral.

Egyelőre nincsen igazán nagy volumenű látványos **balesetmegelőzési** kampány, tavasztól várhatóan elindul a Duna parti kerékpáros rendőrszolgálat és az iskola rendőri szolgálat is. Súlyos kerékpáros balesetek nem történnek, de a konfliktusos területeken a veszélyes csomópontok felülvizsgálatára és a beláthatóság javítására lenne szükség.

Tájékoztatás és oktatás 25 % – 1. szint

A **kerékpározást érintő információkról**, célkitűzésekről, várható fejlesztésekről és szándékokról célszerű tájékoztatni a polgárokat, és megerősíteni a jó gyakorlatokat. A tervezett vagy végrehajtott (infrastrukturális) intézkedésekről hivatalos úton és sajtóközleményekben tájékoztat az önkormányzat, de ritkán adnak tájékoztatást konkrét intézkedésekről.

Ez Ezen kívül jelenleg a helyi Tourinform iroda (Vác és Környéke TDM Nonprofit Kft.) foglalkozik a kerékpáros célcsoport számára információk

³ https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/vac-kerepar-hasznalat-minosege_376411#14/47.7802/19.1314

⁴ <https://vacholding.hu/>

nyújtásával, az önkormányzat kulturális és marketing csoportjával együttműködve. A **VisitVác**⁵ weboldal, "Neked ajánljuk" rovatában vannak a kerékpárral érkezők számára információk az alábbi témákban: Bicikli fa – biciklitároló; Pumpapálya; Kerékpárszervezetek Vácon; EuroVelo 6 kerékpárút; Fedezd fel Verőcét két keréken; Ismerkedj meg Kismarossal; Élvezd Nagymaros vendégszeretetét!; Börzsöny és Dunakanyar túrák; Kerékpártúra ajánló kiadványok⁶

Kerékpározás oktatásával kifejezetten nem foglalkozik az önkormányzat, az iskolai oktatásra közvetlen ráhatása sincs. A közlekedési ismeretek és a kerékpározás oktatása megjelenhet az iskolák tantervében, de egyelőre nem kötelező jelleggel.

Jelenleg Vácon **alkalmi kampányok** folynak: Mobilitási hét szervezett és támogatott kerékpáros programjai, kerékpáros reggeli az iskolavárosban, de az év közbeni, korosztályra szabott, alaposabb oktatás hiányzik. Évente kétszer környezetvédelmi program (Föld-napja és Mobilitási Hét) keretében alkalmi kampányok és ismeretterjesztő, kerékpározás népszerűsítő program valósul meg városszerte az iskolákban akadályverseny, vetélkedő formájában.

Promóció és együttműködések 50 % – 2. szint

Kerékpárhasználatot ösztönző szemléletformáló kezdeményezésekkel érdemes megszólítani különböző célcsoportokat, de ez egyelőre nem része a városkommunikációnak.

Alkalmi kampányok folynak. (pl. iskolai kerékpározási kampány az Európai Mobilitási Héten)

Iskola rendőr program működik, ennek tartalmát érdemes kibővíteni és rendszeressé tenni.

Kerékpárosbarát szolgáltatói minősítést (szálláshelyek, vendéglátóhelyek, intézmények) a Maketusz értékelési rendszerében, 2023-ban, Vácon hat szolgáltató kapott. Ezek helyi promóciója is javasolható.

Kiegészítő intézkedések 50 % – 2. szint

Autóhasználat korlátozása vagy csökkentése: Egyes helyeken forgalomcsillapító intézkedések vannak érvényben (pl. 30 km/h övezet, iskolák közelében). A városközpontban és közvetlen környezetében korlátozzák és visszaszorítják az autóhasználatot, míg a kerékpárosok a városközpont minden pontjára szabadon bejuthatnak. A parkolási politika célja a városközpontban, a parkolás megfelelő szervezése és elosztása által, néhány utca autómentesen tartása.

A kerékpározás térnyerését a **területrendezés** is támogatni tudja. Az új beépítésű területek fejlesztésénél az ezeket összekötő kerékpáros útvonalakat korábban nem tervezték meg, a legújabb fejlesztési területek esetében azonban (Pl. Laktanya) már a kezdetektől fogva szerepel a projektben a kerékpáros megközelíthetőség. Bizonyos stratégiaileg fontos projektek esetében minden közlekedési módot egyformán figyelembe vesznek.

⁵ <https://visitvac.hu/bringasok-2/>

⁶ <https://visitvac.hu/bringasok-2/>

Hatások mérése és értékelése 13 % – 0.5 szint

Kerékpárforgalom-számlálást a város nem végez, csupán néhány turisztikai jellegű számlálási eredmény áll rendelkezésre 2021-ből. Az országos utakon elvileg mérik a kerékpárforgalmat is, de az utolsó számlálás a 2-es főúton, Vác területén például 2015-ben történt. Csak felszorozott forgalmi adatok szerepelnek az adatbázisban. Így ezek az adatok sem az arányok, sem az abszolút változások elemzésére nem alkalmasak.

Reprezentatív közlekedési szokásvizsgálatra 2013-ban került sor, amikor kikérdezés és 35 helyszínes részletes forgalom számlálás történt.

Baleseti adatok: A Magyar Közút WEB-BAL baleseti adatbázisából kinyert adatok alapján 2018 – 2023 június között Vácon 36 db kerékpáros érintettségű baleset történt: átlagosan évi 6-7 eset, amiből 36% súlyos, 64% könnyű sérüléssel járt, 11% külterületen történt. Az adatokat célszerűen nem elemzi a város a kerékpárral közlekedőket fenyegető közúti veszélyek csökkentése érdekében.

6 AKCIÓTERVI JAVASLATOK A VÁCI KERÉKPÁROZÁS FEJLESZTÉSÉRE

Használói igények

Az önkormányzat által 2023-ban létrehozott **kerékpáros munkacsoport** egy jó eszköz lehet a használói igények hivatalokhoz való eljuttatásában, és pozitív változások előmozdításában.

A helyi, mindennapi közlekedési célú kerékpár használók elégedettségét és **igényeit célzott kérdőívvel** 2024 tavaszán fel kell mérni. A kérdőív az infrastrukturális igényeken túl a tájékoztatási, képzési és turisztikai igényekre is fókuszáljon. A kérdőívvel a kerékpározókat és a „még nem kerékpározók” is el kell érni, tehát a közlekedési szokásokról széleskörű kikérdezés javasolt.

A Városfejlesztő Kft **hibabejelentő** rendszerét aktívan kell a kerékpározók számára hirdetni a város honlapján, hogy az úthibákról és akadályokról gyorsan értesülhessenek az üzemeltetők. Szükséges kialakítani egy rendszeres, párbeszédre alkalmas csatornát a kerékpáros közlekedést érintő fejlesztési és üzemeltetési kérdéseket illetően.

Városvezetés és koordináció

Fontos, hogy dedikált politikai ügygazdája legyen a kerékpározás térnyerését támogató politikának és akciótervnek, és az ő munkáját egy felhatalmazott hivatali ügyrend segítse elő: a Főépítészeti Osztály kívül a Műszaki Osztály, a Fejlesztési Osztály, illetve a kommunikációért felelős Emberi Kapcsolatok Bizottsága is szerepet kaphat ebben.

Olyan önkormányzati ügyrendet célszerű kialakítani, hogy a kerékpározás szempontjait mindig figyelembe vegyék, amikor mobilitással kapcsolatos intézkedésekről döntenek. A koordináció során el kell érni, hogy a kerékpározást egyenértékű közlekedési módnak tekintsék.

Közlekedéspolitika

A városfejlesztési és a közlekedési stratégiákban mindenképpen integráltan érdemes szerepeltetni a gyaloglás és a kerékpározás szempontrendszerét. Külön figyelem és önálló kerékpáros akcióterv csak annak érdekében szükséges, hogy ez a terület a jelenlegi hátrányos helyzetből felzárkózhasson.

A közlekedési stratégia tűzzön ki célértéket a kerékpáros közlekedés részaránya tekintetében 2030-ra (pl. 25 %) , és kisebb-nagyobb lépéseket végrehajtva a közlekedési módváltás ösztönzésével érje el azt. A beavatkozások végrehajtására vállaljon kötelezettséget a város a források biztosításával, határidőkkel, és a felelős szervezetekkel.

Nyilvánvaló, hogy a kerékpározás további fejlesztése, megfelelő döntés esetén is csak a teljes közlekedési koncepció részeként, a közlekedési koncepció és a parkolási koncepció átdolgozásával tud megvalósulni.

Tehát a fejlesztési tervek soron következő átdolgozása (Településtervezés, Fenntartható Városfejlesztési Terv, A fenntartható városi mobilitástervezés (SUMP)) során az összhang megteremtése szükséges. Mindezek előkészítésére egy részletes döntés előkészítő tanulmány (kerékpárforgalmi hálózati terv) készítése javasolható, mely megfelelő szakmai prioritásokkal, a konkrét lehetőségeket megvizsgálva, projekt javaslatokat dolgoz ki.

Erőforrások

A kerékpározás fejlesztéséhez **önálló költségvetési forrás** elkülönítése szükséges a kitűzött cél arányában. (pl. közlekedésre fordított források

15%-a) A kerékpározás növekedését célzó beavatkozásokra és programelemekre, a közlekedésfejlesztési, a városépítészeti, a városüzemeltetési, valamint a környezetvédelmi és kulturális költségvetés keretében is javasolt forrásokat elkülöníteni, hogy a kerékpározás támogatása minden alágazatban a megfelelő hangsúllyal jelenjen meg.

Javasolt legalább egy **félállású mobilitási szakember** alkalmazása (a Műszaki Osztályon belül), aki a kerékpározási szakpolitika tevékenységeinek előkészítéséért, összehangolásáért, tervezettségéért és végrehajtásáért felelős.

Külső források bevonásának lehetőségét is célszerű felkutatni, pl. uniós nagyprojekt konzorciumi partnereként az infrastrukturális beavatkozásokon túl a *promóció, oktatás, turisztika területén is*

Infrastruktúra és biztonság

A stratégiákkal összhangban szükség van egy **kerékpárforgalmi hálózatfejlesztési** tervre (térképpel), ami keresztmetszeti javaslatokat is tartalmaz, és javaslatot tesz a lakóterületek és iskolák, intézmények kerékpáros elérhetőségére, forgalomcsillapított zónákra, valamint figyelembe veszi a regionális kapcsolati igényeket is. A fejlesztési javaslatokat 2030-ig történő ütemezett megvalósítással érdemes megtervezni a korábbi koncepcióban található teendők részletes kidolgozásával, megfelelő szakmai prioritásokkal.

Az országos kezelésű **főutakról** (a kezelői szerepek összetettsége miatt a Magyar Közút és Vác Város közösen kell gondolkodjon: 2 sz. főút (Csányi László körút), 2106 j. út (Külső Rádi út, vasúttól kifelé), 2104 j. út (Gödöllői út). Ezek az utak a nagy gépjárműforgalom miatt a kerékpárhasználat 1% alatti. Mind a napi közlekedés, mind a turizmus szempontjából fontos a környéki településekkel való vonzó összeköttetés kialakítása (pl. Rád, Kosd, stb) ezek esetében a közúttól távolabbi vonalvezetés is vizsgálendő.

Rövid távú beavatkozások: A legégetőbb kapcsolati hiányokra ideiglenes, egyszerűbb, kísérleti megoldások is javasolhatók, melyek továbbfejlesztve később kiépíthetők. Javasolunk néhány gócponti intézkedést a kerékpározókat fenyegető veszélyek elhárítására, a legproblémásabb keresztezésekben.

Van ugyan **balesetmegelőzési** program iskolákban és hivatásos sofőrök részére, de javasoljuk azt célzott utcai kampányokkal kiegészíteni. A kerékpározók biztonsága érdekében javasoljuk, hogy a város és a rendőrség folytasson közösen szemléletformáló kampányokat autóvezetők számára: sebesség kijelzők, előzési oldaltávolság, helyes viselkedés a jármű ajtajának kinyitásakor, stb.

A **közösségi közlekedés és a kerékpár kombinálása** tovább támogatandó Vácon. A B+R népszerűsítésére és a szolgáltatás fejlesztésére érdemes némi figyelmet fordítani, hogy még vonzóbb legyen ez a lehetőség és kielégítsék a felhasználók tényleges igényeit (tároló kapacitás bővítése, egész napos zárt megőrző a lopások megelőzésére, tolásín vagy rámpa a peronokhoz, felszálló hely megjelölése, liftek karbantartása).

Tájékoztatás és oktatás

Javasoljuk az **önkormányzat honlapján⁷** a **mobilitás témáját** külön megjeleníteni, ahol az Önkormányzat a közlekedési lehetőségekről, aktuális fejlesztésekről, szabályokról tesz közzé információkat. Ennek részeként, a „Kerékpározás Vác!” brand alatt, a napi kerékpáros közlekedéshez szükséges összes szükséges információ aktualizáltan összegyűjthető (térkép, kerékpártárolás, B+R, szolgáltatók, tudnivalók a biztonságos közlekedéshez, ideiglenes terelések).

Mivel Vácson alapvetően kicsik a távosságok, és 15 perc alatt szinte mindenhová el lehet jutni kerékpárral, a kerékpárral való **munkába járásról és iskolába járásról** néhány alapvető tudnivalót megadhat a város a közlekedéssel kapcsolatos hivatalos kommunikációjában.

A képzés és szemléletformálás feltétlen szükséges ahhoz, hogy biztonságosabb legyen kerékpárral közlekedni. Iskolai tananyagok rendelkezésre állnak. A város támogathat **szakszerű kerékpáros közlekedés** képzést gyerekek és felnőttek számára: például 3-4 alkalmas tanfolyamok korosztályonként szervezve.

Promóció és együttműködések

Vác 2015-ben elnyerte a “kerékpárosbarát település” címet, amit 2023-ban ismét megpályázott. Ennek megfelelően javasoljuk, hogy készüljön kommunikációs és marketing terv a kerékpározás előnyeinek hangsúlyozására, ami az ágazatok együttműködésére épít (egészségmegőrzés, környezetvédelem, kultúra, kiskereskedelem, közösségfejlesztés). A városmarketingben a kerékpározás népszerűsítése, támogatása jelenjen meg évente 3-4 legfontosabb üzenet, kiadvány és rendezvény formájában.

Vác turisztikai kínálatának is meghatározó eleme lehet a kerékpáros turizmus. Fontos lenne a **város turisztikai kínálatában érdekelt szolgáltatók** hangsúlyosabb összefogása és bevonásuk a hatékony desztináció-fejlesztés eszköze lehetne. Vác földrajzi elhelyezkedése (EuroVelo, Duna-kanyar, stb.) a várost kötelezi is erre. A kerékpáros turisták széles réteget képviselnek, így jelentős forgalmat generálnak a vendéglátás és kulturális programok területén is. Vác a Duna-kanyar, a Börzsöny, a Cserhát kerékpáros desztinációinak eléréshez fontos kiindulási pont.

A város alkalmanként különböző kezdeményezéseket szervezhet a **kerékpárral való iskolába vagy munkába járás népszerűsítésére** (pl. szerviz pont, kerékpártárolás, öltöző és zuhanyzó biztosítása, oktatás, útvonal tanácsadás, ajándékok).

A város és a helyi **munkáltatók, intézmények** együttműködhetnek abban, hogy megosszák a tudást arról, hogyan lehet az alkalmazottak kerékpárral való munkába járását ösztönözni. (Bringázz a Suliba! Bringázz a Munkába!, és Bicibusz jellegű kezdeményezések ösztönzése és támogatása.)

A város együttműködhet az **iskolákkal** a közlekedési szokások rendszeres kikérdezésében, és a szülők bevonásával az iskolák környékén az utcák biztonságosabbá tételében. Az iskolák tájékoztatást kaphatnak arról, hogy hívják fel a figyelmet a kerékpárral való iskolába járás előnyeire. A biztonságos gyaloglásról és kerékpár-közlekedésről szóló alapszintű oktatás szükséges.

⁷ https://www.vac.hu/vac_varosi_informaciok.html

Tematikus kampányokat érdemes folytatni a helyi **üzlettulajdonosok** együttműködésével (pl. "Bringázz a boltba!" kampány kis ajándékokkal).

Arculat: kerékpárosbarát város brand építés, Városterkép frissítése kerékpáros szemszögből, térképtáblák kihelyezése, kerékpárosbarát szolgáltatók népszerűsítése.

Kiegészítő intézkedések

Településrendezés: Bár nem várható új lakóterületek és új intézményi területek kijelölése, a meglévők közötti kapcsolatok javítása szükséges. **Új funkciók** elhelyezéskor prioritás kell legyen a gyalogos és kerékpáros megközelíthetőség biztosítása (iskolák, bevásárló központok, sportlétesítmények esetén).

A kerékpárforgalmi hálózati terv megvalósításához szükséges, hogy annak elemei a **szabályozási tervekben** is szerepeljenek, illetve minden további városépítészeti dokumentumban - az építési bizottság hatékony közreműködésével - jelenjen meg a kerékpáros infrastruktúrára való nyitottság, a biztonságos kerékpározás beépülése vagy megjelenése.

A **sebességcsillapított** övezetek területe bővítendő, a teherforgalmi korlátozás bevezetésével együtt. Ajánljuk az iskolák környékének célzott felülvizsgálatát, hogy csökkenjenek a reggeli torlódások, és biztonságosabb legyen gyalog és kerékpárral iskolába menni.

Ezzel együtt, főként a kisforgalmú belvárosban, az **egyirányú utcákban** a kétirányú kerékpározást javasoljuk engedélyezni megfelelő forgalomtechnikai jelzésekkel, teljeskörű vizsgálat alapján az arra alkalmas utcákban.

A városközpontban a **gyalogos- és kerékpáros övezet** kijelölése jobb táblázással, jelzésekkel egyértelműsítendő.

A kerékpárparkolást minden új városfejlesztési projektben figyelembe kell venni (OTÉK szerinti kötelező darabszám közterületen és magán területen is). Új épületek és átépítések esetében a kerékpárparkolás biztosítását célszerű kötelező elemként előírni.

Hatások mérése és értékelése

Az új **közlekedési koncepció** készítésekor a kerékpározás részarányának célkitűzését konkretizálni szükséges, és a hozzá tartozó intézkedések rendszeres **ellenőrzéséről** gondoskodni kell.

Reprezentatív közlekedési szokásvizsgálatra 2013-ban került sor legutóbb. Ennek megismétlése javasolt 2024-ben, melyet a stratégiák visszaellenőrzésére és további irányok meghatározására lehet felhasználni.

Kerékpárforgalom számlálására automatikus mérőállomások (állandó és időszakos mérőhelyek) felállítása javasolt a korábbi számlálási helyszínekhez igazodva, annak érdekében, hogy egész éves adatgyűjtéssel megismerhessük a kerékpározás helyi sajátosságait.

7 BYPAD PONTSZÁMOK KÉRDÉSENKÉNT



BYPAD PONTSZÁMOK Vác, 2023

		BYPAD pontszám	%
Használói igények			
Kérdés 1	Hogyan határozza meg az önkormányzat a kerékpárral közlekedők szükségleteit?	1,0	25,0%
Kérdés 2	Hogyan vonják be a használókat (vagy azok csoportjait) a kerékpáros irányelvek kidolgozásába?	1,5	37,5%
Module 1		1,3	31,3%
Vezetés és koordináció			
Kérdés 3	Milyen hatása van a kerékpározásért felelős kulcsszereplőknek (mind a politikusoknak, mind a közigazgatásban dolgozóknak) a döntéshozatali folyamatokra?	2,0	50,0%
Kérdés 4	Hogyan szervezik a külső szervezetekkel való együttműködést? (pl. tömegközlekedési szolgáltatókkal, felsőbb hatóságokkal, ...)?	1,5	37,5%
Module 2		1,8	43,8%
Közlekedéspolitika			
Kérdés 5	Hogyan épül be a helyi, városi kerékpáros szakpolitika a közlekedéspolitikába, és hogyan biztosítják a kerékpározást népszerűsítő intézkedések megvalósítását?	0,5	12,5%
Module 3		0,5	12,5%
Erőforrások			
Kérdés 6	Milyen módon biztosított a kerékpáros szakpolitika finanszírozása?	0,1	2,5%
Kérdés 7	Ki készíti és ki valósítja meg a kerékpáros szakpolitikát, hogy növekedjék a kerékpározás?	0,5	12,5%
Module 4		0,3	7,5%
Infrastruktúra és biztonság			
Kérdés 8	Milyen minőségű és mekkora a meglévő kerékpárforgalmi hálózat?	1,0	25,0%
Kérdés 9	Miként történik a kerékpárforgalmi létesítmények karbantartása?	1,5	37,5%

Kérdés 10	Mit tesznek a kerékpárközlekedés biztonságának növelése érdekében?	0,3	7,5%
Kérdés 11	Mit tesznek a közösségi közlekedési és a kerékpár optimális kombinálása érdekében?	2,5	62,5%
Module 5		1,3	33,1%
Tájékoztatás és oktatás			
Kérdés 12	Hogyan informálják a polgárokat a kerékpáros szakpolitikáról?	1,0	25,0%
Kérdés 13	Milyen lépések történnek a közlekedési ismeretek és a kerékpározás oktatása terén?	1,0	25,0%
Module 6		1,0	25%
Promóció és együttműködések			
Kérdés 14	Kerékpárhasználatot ösztönző szemléletformáló kezdeményezésekkel megszólítanak-e különböző célcsoportokat?	2,0	50,0%
Module 7		2,0	50,0%
Kiegészítő intézkedések			
Kérdés 15	Mit tesznek az autóhasználat korlátozása vagy csökkentése érdekében?	2,0	50,0%
Kérdés 16	Milyen mértékben támogatja a jelenlegi területrendezés a kerékpáros szakpolitikát?	2,0	50,0%
Module 8		2,0	50,0%
Hatások mérése és értékelése			
Kérdés 17	Milyen mértékben gyűjtenek és használnak adatokat a kerékpárforgalom nagyságáról?	0,5	12,5%
Kérdés 18	Milyen mértékben gyűjtenek és használnak adatokat a közúti veszélyek csökkentése érdekében, a kerékpározás biztonsága céljából?	0,5	12,5%
Module 9		0,5	13%
BYPAD pontszám (*)		1,3	32,7%
Súlyozatlan BYPAD pontszám		1,2	30%

(*) BYPAD-pontszám

Az általános BYPAD-pontszám a város tényleges kerékpározási szakpolitikájának minőségét jelzi.

Az általános BYPAD-pontszám kiszámításához minden modulhoz súlyozási tényezőt kell rendelni.

Így az akciómodulok nagyobb súlyt kapnak.

A tervezési modulok 35%-kal, az intézkedési modulok 60%-kal, az értékelési modul pedig 5%-kal számítanak.

8 TEENDŐK ÉS KÖLTSÉGVETÉSI JAVASLATOK 2024 ÉVRE

A 2023 őszén elkészült BYPAD kerékpározási szakpolitikai audit alapján a Kerékpáros Munkacsoport az alábbi konkrét javaslatokat terjeszti a Gazdasági és Városfejlesztési Bizottság elé.

Célkitűzési javaslatok

- Vác kerékpárosbarát város, ahol minden városlakó választhatja a kerékpározást mindennapi utazásai során, vasúttal kombinálva a szomszédos települések is kényelmesen elérhetők kerékpárral.
- Vác 2015-ben elnyerte a “**Kerékpárosbarát város**” címet, és 2024-ben meg kívánja ezt újítani, ehhez a város motiváló és egyben realista célkitűzése, hogy a **kerékpáros közlekedés részaránya 2030-ra a jelenlegi becsült 15 %-ról 25 %-ra emelkedjen**, és növekedjen a kerékpárt használók elégedettsége.
- A kerékpározók biztonságérzete növekszik, a javuló útminőség, a kerékpártárolás bővülése vonzóvá teszi a kerékpározást. Mindenki számára hozzáférhető információk, tájékoztatás és képzések és javuló szolgáltatások segítik, hogy azok is választhassák a kerékpár, akik eddig nem tették.

Alapelvek

1. Olyan önkormányzati **ügyrendet** célszerű kialakítani, melyben a kerékpározás szempontjait minden mobilitással kapcsolatos döntésben figyelembe veszik. A koordináció során el kell érni, hogy a kerékpározást egyenértékű közlekedési módnak tekintsék.
2. A **Kerékpárosbarát településre** beadott pályázaton vállalt feladatok megvalósítása, a pályázaton elért eredménytől függetlenül, javasolt és indokolt.
3. Az érvényben lévő, 2014-ben elfogadott **Vác Közlekedési koncepció 2030** c. dokumentumban foglalt kerékpározást érintő tevékenységek áttekintése, a beavatkozások újraütemezése és a folyamatban lévő fejlesztési programba való beépítése szükséges.
4. Elsődleges prioritás a **kerékpáros főhálózat felülvizsgálata, az alacsony szolgáltatási komfortú elemek átalakítása, kiépítése**

Folyamatszervezés

A fentiek megvalósítása érdekében az önkormányzat és a polgármesteri hivatal részéről a szervezeti háttérrel biztosítani kell, a belső ügyrendeket és feladatellátást át kell vizsgálni az alábbiak szerint.

- Legyen a **Műszaki Osztályon** dedikált felelőse a kerékpár közlekedés fejlesztésének és üzemeltetésének (legalább egy félállású mobilitási szakember)
- Legyen a **városkommunikáció**, marketing szakterületen dedikált felelőse a kerékpárosbarát város üzeneteinek a lakossághoz való eljuttatására.
- Nyilvánvaló, hogy a kerékpározás további fejlesztése, megfelelő döntés esetén is csak a teljes **közlekedési koncepció részeként**, a közlekedési koncepció és a parkolási koncepció átdolgozásával tud megvalósulni. Tehát a fejlesztési tervek soron következő átdolgozása (Településterv, Fenntartható Városfejlesztési Terv, A fenntartható városi mobilitástervezés (SUMP)) során az összhang megteremtése szükséges.
- **Kommunikáció és együttműködés más ágazatokkal** a kerékpározás előnyeinek hangsúlyozására (egészségmegőrzés, környezetvédelem, kultúra, kiskereskedelem, közösségfejlesztés)
- A **Városfejlesztő Kft hibabejelentő** rendszerét aktívan kell a kerékpározók számára hirdetni a város honlapján, hogy az úthibákról és akadályokról gyorsan értesülhessenek az üzemeltetők. Szükséges kialakítani egy rendszeres, párbeszédre alkalmas csatornát a kerékpáros közlekedést érintő fejlesztési és üzemeltetési kérdéseket illetően.

Költségvetési javaslatok

Feladat	Bruttó összeg - tól	-ig	
1. Kerékpározást népszerűsítő városkommunikáció megszervezése	1		
2. Kérdőíves kutatás a közlekedési szokásokról és igényekről	0,5		millió Ft
3. Kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítése	5		millió Ft
4. Kerékpározást segítő intézkedések tervezése Vác közútjain	2		millió Ft
5. Kerékpárparkolás évenkénti bővítése	2,5	8	millió Ft
6. Forgalomcsillapított zónák felülvizsgálata	1,5	3	millió Ft
7. Iskolás gyerekek kerékpározásának támogatása	10	15	millió Ft
8. Szemléletformáló és népszerűsítő kampányok lebonyolítása	5		millió Ft
9. Kerékpározást segítő intézkedések Vác közútjain - Útépítés, útfelújítás és forgalomtechnikai átalakítások (építési beruházás, saját forrás éves keret)	500		millió Ft

9 FÜGGELÉK: ADATGYŰJTÉS

Az alábbiakban a rendelkezésre álló adatokat és információk alapján adunk rövid áttekintést a kerékpárközlekedést befolyásoló tényezőkről és jelenlegi szolgáltatások minőségéről. További mélyebb elemzésre a hálózati tervek és közlekedési koncepció felülvizsgálatakor kerülhet sor.

9.1 ÉRVÉNYES STRATÉGIÁK

Az alábbiakban kiemeljük, hogy az érvényes városfejlesztési stratégiai dokumentumok mit tartalmaznak a kerékpárközlekedés fejlesztésére vonatkozóan.

Integrált településfejlesztés startégia 2015

- A 3. Stratégiai cél: Turisztikai és közlekedési fejlesztések
indikátor- Kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hossza (mérőszám nem szerepel hozzá)
- Főtér – Korzó akció terület

Vác közlekedési koncepciója 2014-2030

- Az ITS alapján készült, leszögezi, hogy szellemisége szakít a korábbi, főként közúti közlekedésre alapozott tervezési szemlélettel; sokkal inkább helyt ad a közösségi közlekedési módok, a lágy közlekedés (kerékpáros, gyalogos közlekedés) térnyerésének, az emberközpontú közlekedéstervezésnek.
- A FEJLESZTÉSI PROGRAM ELEMEEK közül kiemeljük a kerékpározás fejlesztését célzó intézkedéseket, melyekre részletes feladatleírást is tartalmaz a koncepció, azonban tíz év alatt ezeknek csak töredéke valósult meg, a monitoring ezekre nem terjedt ki.
 - 1.1.4. EuroVelo 6 kerékpárút fejlesztése, térségi kerékpárutak kiépítése
 - 1.2.3. B+R kerékpárparkolók kialakítása a váci vasúti és autóbusz-megállóhelyeken, az igényekkel összhangban
 - 3.2.1 Forgalomcsillapított övezetek következetes kijelölése, fizikai elemekkel való támogatása
 - 2.2.3 Kerékpárparkolók létesítése, bővítése az intézményeknél és turisztikai célpontoknál
 - 4.3.1. Kerékpáros főhálózat meglévő szakaszainak felülvizsgálata, hiányzó elemek kiépítése
 - 4.3.2. Teljes úthálózat kerékpározhatóságának biztosítása
 - 4.3.3. Kerékpártárolás feltételeinek javítása
 - 5.1.1. Úthálózati szerepeknek nem megfelelő, konfliktusos csomópontok átépítése

Településfejlesztési koncepció 2017

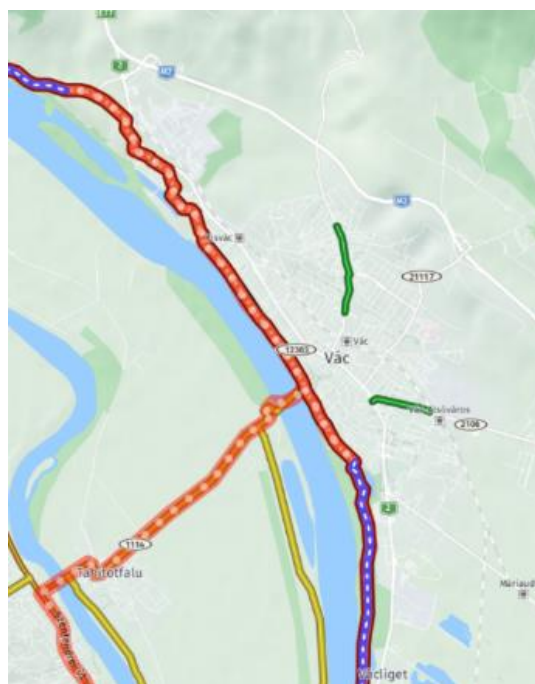
- *Kerékpáros szempontból nagyrészt turisztikai fókuszú, ITS céljait viszi tovább, továbbra is tartalmazza a regionális hálózati javaslatot:*
- A Vác-Gödöllő regionális kerékpárút három kistérség kilenc települését fogja érinteni: Vác, Sződliget, Sződ, Csörög, Vácrátót, Örbottyán, Veresegyház, Szada, Gödöllő. A kerékpárút igazodik a főváros körül kialakításra kerülő gyűrűs kerékpárforgalmi struktúrához és ezzel illeszkedik a gyűrű irányú kapcsolati rendszerekhez
- Kerékpáros közlekedés tervezett elemei
 - A Vác-Gödöllő-Gyöngyös regionális kerékpárút
 - A Vác-Hatvan regionális kerékpárút
 - A városi kerékpárúthálózat és B+R a Közlekedési Koncepció szerint
 - A Főtér rekonstrukció folytatásaként a rév és a vasútállomás között összefüggő gyalogos utca alakítandó ki.
- *Látható, hogy 2014 óta minden koncepció tartalmazza a kerékpárforgalmi hálózati terv készítésének szükségességét.*

Parkolási koncepció 2019

- A 2.5 fejezet elemzi a kerékpárközlekedést, de a kerékpárparkolók számát nem említi. A 2019-es koncepció a 2014-es közlekedési szokásjellemzőkre hivatkozik modal-share tekintetében. Az egész városi forgalomban a kerékpár kikérdezés és számlálás alapján 10 %, forgalmi adatok alapján a főúton 0.2-1 % alatt.
- A parkolási koncepció, és parkolási rendelet javaslat nem tartalmaz arányszámokat és darabszámokat kerékpárparkolásra. A közlekedési koncepció azonban hivatkozza a OTÉK 6. sz. mellékletét a férőhelyek tekintetében.
- A fenntartható közlekedési módokra való hivatkozásnál szükséges a kerékpározás számára a szükséges helyet (haladás és parkolás) biztosítani, ha alternatívát akarunk felkínálni. Csupán a 6.8 fejezetben említi külföldi jó példákat a „Fenntartható megoldások a parkolási igények csökkentése érdekében” – ezek operatív szintre emelését célszerű 2023-ban újragondolni. (8.6 oldal)

9.2 ÚTNYILVÁNTARTÁS

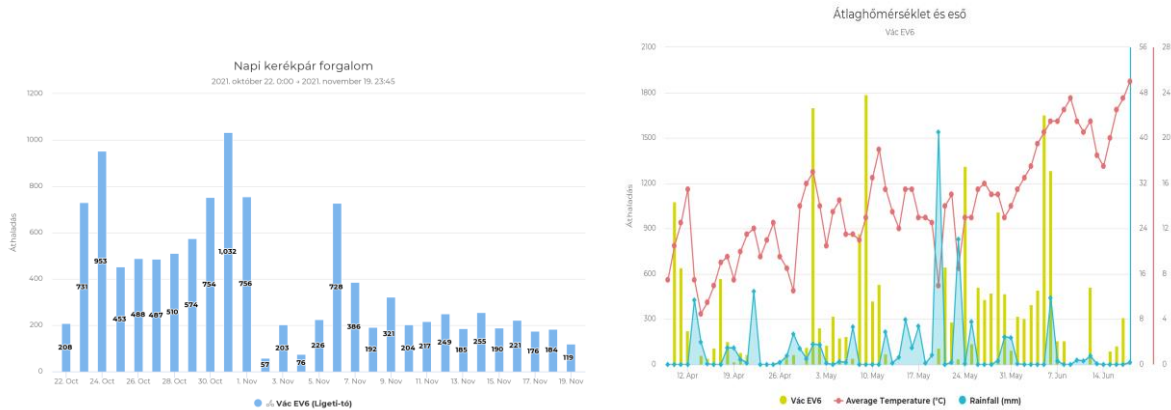
Kerékpáros útnyilvántartás: Magyar Közút Zrt. által üzemeltetett kerékpárutak, és az OTRT által meghatározott főhálózati elemek a KENYI (<https://kenyi.kozut.hu/>) nyilvántartásban érhetők el.



9.3 KERÉKPÁRFORGALOM

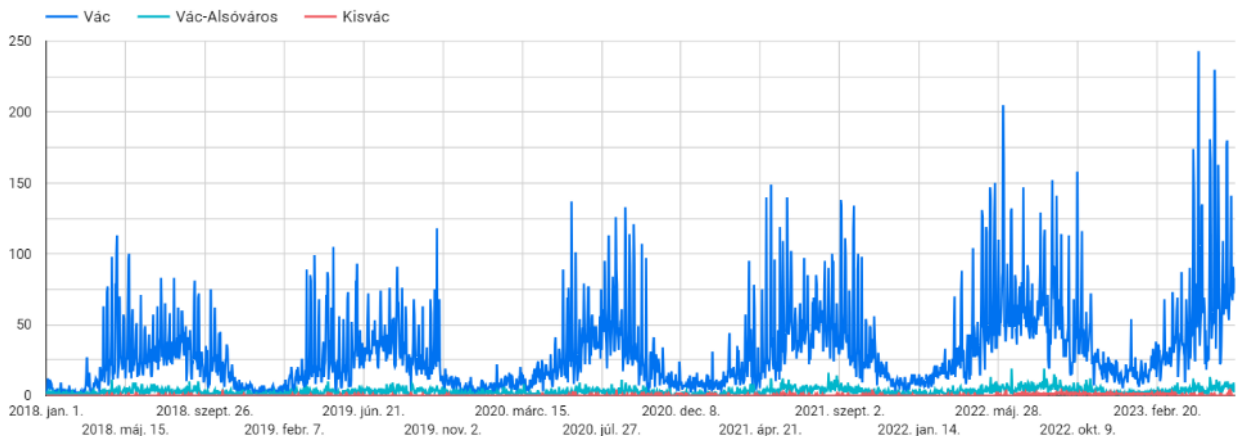
Forgalom felvétel: A 2013 novemberi komplex forgalom felvétel során 35 mérési keresztmetszetben és 9 csomópontban számlálták a gépjármű forgalom mellett a kerékpárforgalmat is. Az időszaki tényezőkkel való felszorzás alapján az látható, hogy egyes lakóutcákban 10% körül a kerékpározás, néhány gyűjtő úton és fontosabb városi úton 5-6%, de a nagy autóforgalom mellett a főutak mentén a kerékpározás 1% alatti. Az országos utak közötti adatbankjában elérhető adatok nem elegendők a városi kerékpározás jellemzőinek megismerésére. A legjellemzőbb 5-7 helyszínen kellene rendszeres méréseket végezni.

A Duna menti EuroVelo 6 kerékpár turisztikai útvonalon az **Eco-Counter** eszközeivel néhány hetes folyamatos demonstrációs mérés történt 2021-ben, ami lehetőséget ad a napi és heti karakterisztika megismerésére. A nyáron jellemzően akár napi 1500-1800, ősszel 500-1000 kerékpáros halad a váci Dunaparton két irányba.



Ábra: Kerékpárforgalom a váci EV6 mentén (2021, EcoCounter)

MÁV-START Zrt. [kerékpár jegy és bérlet eladási adatait](#) elemeztük 2018-2023 között, a vasúti szolgáltatások javulásával a kerékpárral együtt utazás a vonatokon növekvő tendenciát mutat. Induló állomás: Vác, Vác-Alsóváros, Kisvác 2018-2022 folyamatos növekedés látható. 2019:+7 %, 2020:3%, 2021:18%, 2022:11%, 2022 évi 18 ezer kerékpár szállítása Váci indulással. Manapság nap mértékadó módon 150-200 kerékpáros utasra kell számítani. A 70-es vonalon április és november jellemzően havi 2000 db, nyári hónapokban ennél magasabb érték tapasztalható, 2023. májusban elérte a havi 3150 db-ot a kerékpárszállítás.



Ábra: Kerékpárral együtt utazás vonatokon Váci kiindulással, napi utasforgalom, felszálló utasok (MÁV-Start)

9.4 HASZNÁLÓI ÉLMÉNYEK

A közlekedési koncepció 2013-as felmérése alapján tapasztalati alapon az alábbi gyengeségeket és lehetőségeket azonosították.

Gyengeségek:

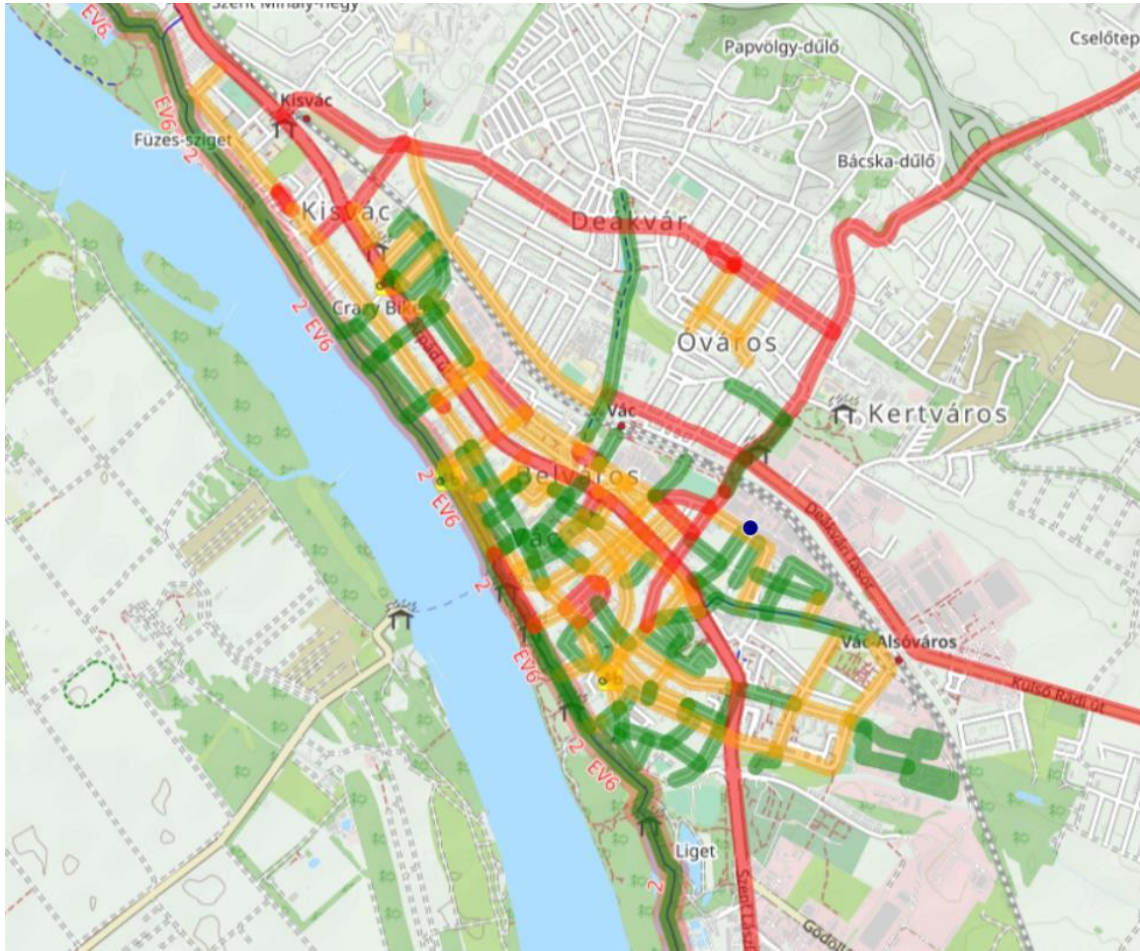
- Térségi kerékpáros kapcsolatok az EuroVelo6 kivételével hiányoznak
 - Kerékpáros főhálózati elemek nem összefüggőek, nem alkotnak hálózatot
 - Kerékpáros főhálózat számos eleme hiányzik
 - Meglévő kerékpárutak jellemzően nem irányhelyesek, szűkek, gyakran járda terhére lettek kijelölve
 - Egyirányú utcák nincsenek megnyitva ellenirányú kerékpáros forgalom számára (de általában szűkek is)
 - Útburkolat sok utcában kerékpározásra nem alkalmas, de a gyalogos övezet egy részének kockázó burkolata sem ideális
 - Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolás, kerékpártárolás lehetőségei minimálisak; meglévő kerékpárparkolók egy része is kapacitáshiányos (pl. Oktatási Centrum)
 - Használható B+R kerékpárparkolók nincsenek
 - Forgalomcsillapított övezetek kijelölése nem következetes, fizikai forgalomcsillapító elemek alkalmazása korlátozott
- Széchenyi utca vasútállomás előtti szakasza rendezetlen, zsúfolt
 - Járda fontos szakaszokon hiányzik (pl. Kosdi úton a Kórháztól északra)
 - Gyalogátkelőhelyek néhány helyen hiányoznak (pl. Szent László út – Avar utca körforgalom Kőszentes híd felőli ágán)
 - Rosszul elhelyezett gyalogátkelőből fakadó balesetveszély (2-es úton az Oktatási Centrum és a vasúti és buszmegállók között)

Lehetőségek

- Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre (télen is utazások 10%-a kerékpárral)
- EuroVelo6 kerékpárút fejlesztése kiemelt projekt keretében
- Kerékpáros pihenőhelyek kiépítése a TDM szervezet pályázati projektje keretében
- B+R kerékpárparkolók kiépítése a vasútállomás-rekonstrukció keretében (! *megvalósult*)

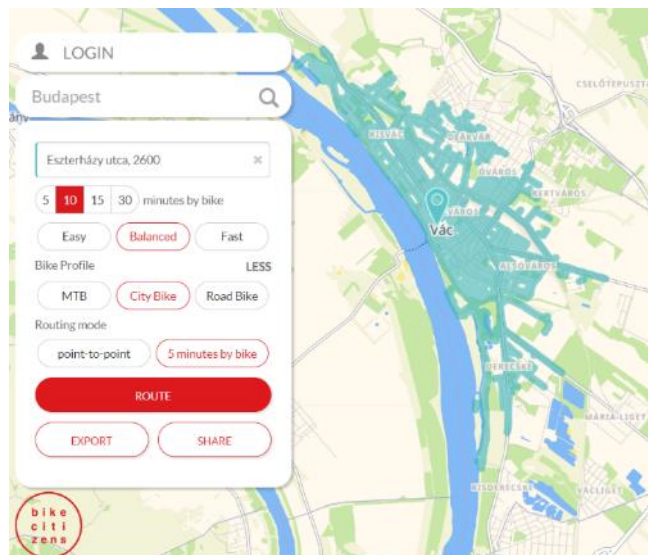
2013-ban a váci lakosok a legrosszabb minősítést a belvárosi parkolási helyzetre és a kerékpáros infrastruktúrára vonatkozóan adták. A kerékpározás jelenleg rendelkezésre álló infrastruktúrájának megítélése a lakosság részéről nem túl kedvező. A kerékpáros útvonalhálózat kiterjedtségét, kialakítását és vonalvezetését 30% rossznak vagy nagyon rossznak tartja, ugyanekkor arányban vannak a pozitív véleményt adók. A biztonságos közterületi kerékpárparkolás és kerékpártárolás feltételeit még többen degradálták, a közlekedők 40% ítéli rossznak vagy nagyon rossznak a lehetőségeket, csupán 22% adott jó vagy nagyon jó minősítést.

Kerékpározhatóság minősége, komfort szintje: Vác úthálózatán a kerékpározás szempontjából a szolgáltatási komfortszintet igyekezett meghatározni a kerékpár használók helyi csoportja. A közösségi alapon szerkesztett térképen tapasztalat alapján zöld színnel ábrázolták azokat az utakat, ahol viszonylag bármilyen kényelmesen és biztonságosan kerékpározhat, sárga színnel, ahol konfliktusok adódnak, és piros színnel, ahol a gyakorlott kerékpározók is nehézségbe ütköznek.



Ábra: Magyar Kerékpárosklub Dunakanyari Területi szervezet által készített problématérkép, [\(UMAP, 2022\)](#)

A [BikeCitizens interaktív térképe](#) bemutatja, hogy a Vác alapvetően kis távolságok városa, a városközponttól mért távolság: legfeljebb 3-4 km, így a leggyakoribb uticélok 10-15 perc alatt mindenki számára kényelmesen elérhetők kerékpárral.



A [Strava Heatmap](#) használói adataiból aggregált térkép a szabadidős és sport célú kerékpározók leggyakoribb útvonalait mutatja be (kékkel a közepesen, pirossal a legfrekvenciáltabb útvonalak). Utca szintű részletesebb használó adatok a [Strava Metro](#) adatbázisból igényelhetők az önkormányzat kérése alapján.



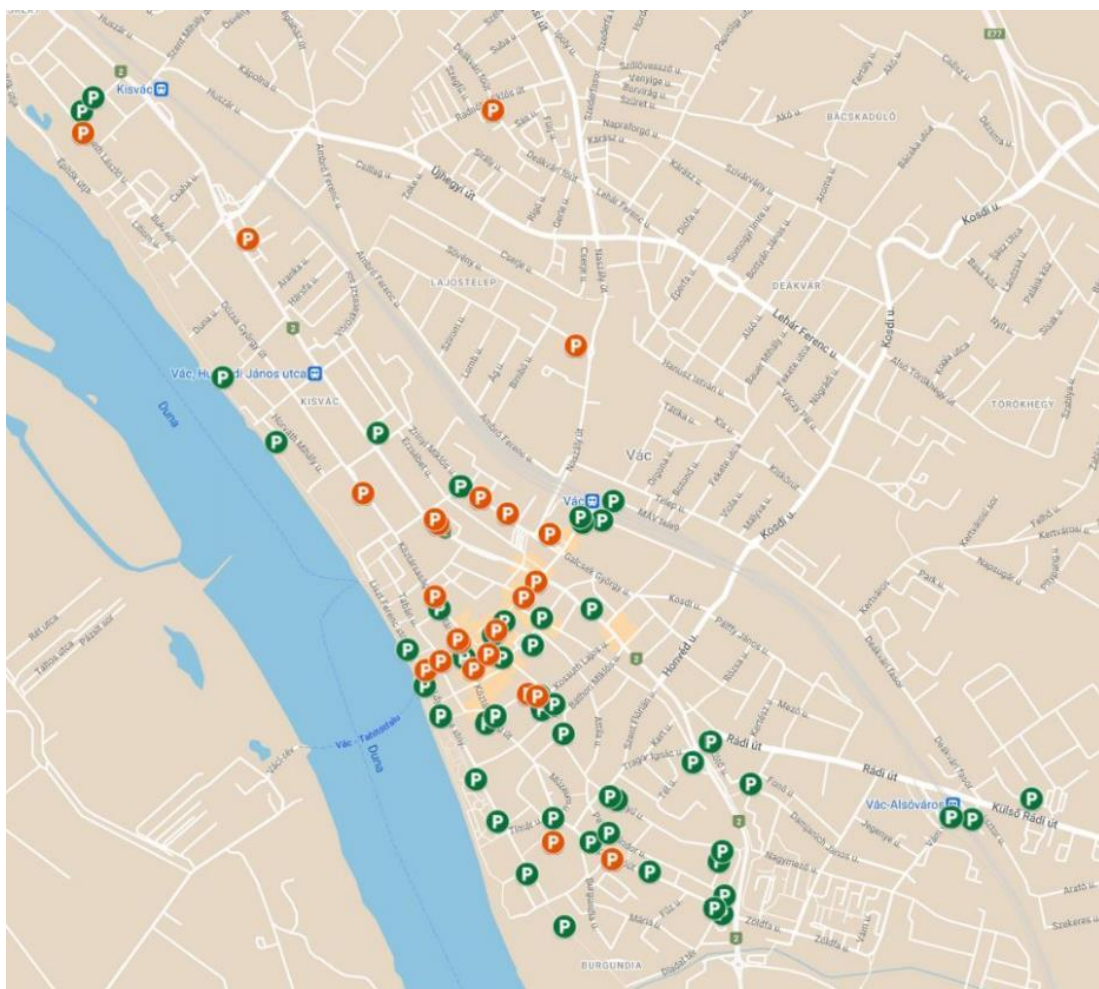
Ábra: Kerékpáros hő térkép Vácon a Strava Global Heatmap alapján

Közlekedési szokások: Az KSH adatlekérés folyamatban van a 2022-es népszámlálás közlekedési adatai, iskolába és munkába járás helye és módja tekintetében.

9.5 KÖZTERÜLETI KERÉKPÁRPARKOLÁS

A város sok helyet telepített kerékpártámaszokat a jelentkező igények alapján, de ezek száma nem éri el az OTÉK szerinti minimális férőhely számot. Az OSM nyilvántartása alapján: kb 81 helyszínen van kerékpár támasz városszerte (térképen zöld P), de ezek közül 24 helyszínen (térképen piros P-vel jelölve), olyan kialakításúak, amelynek cseréje vagy bővítése szükséges.

A vasútállomásokon tetővel kialakított B+R tárolók találhatóak, de ezek kihasználtsága mostanra már 150%, túlszűfoltak. A buszállomásonál sem elegendő a kerékpárférőhely. A lopások megelőzése érdekében zárható kerékpármegőrzőre, és több, jobb minőségű kerékpártámaszra volna szükség. A közintézmények és oktatási intézmények, üzletek környezetében volna szükséges leginkább a kerékpárparkolási kapacitás növelésére, mert gyakoriak a kerítéshez, oszlophoz lakatolt kerékpárok: pl. iskolák, uszoda, múvház, bevásárló központok. A belső városrészen 100-200 méteres pontsűrűség javasolható.



Ábra: Meglévő kerékpárparkolók OSM térkép alapján

9.6 TÁJÉKOZTATÁS ÉS MARKETING

Jelenleg a Tourinform Iroda foglalkozik kerékpáros célcsoport számára információk nyújtásával az önkormányzat kulturális és marketing csoportjával együttműködve. A VisitVác weboldal Noked ajánljuk rovatában vannak a kerékpárral érkezők számára információk: <https://visitvac.hu/bringasok-2/>

- Bicikli fa – biciklitároló
- Pumpapálya
- Kerékpárszervizek Vácon
- EuroVelo 6 kerékpárút
- Fedezd fel Verőcét két keréken
- Ismerkedj meg Kismarossal!
- Élvezd Nagymaros vendégszeretetét!
- Börzsöny és Dunakanyar túrák
- Kerékpártúra ajánló kiadványok

Kerékpárosbarát szolgáltatók a Maketusz értékelési rendszerébe bekerült 2023-ban:
<https://maketusz.hu/orszagos-kerekparosbarat-szolgáltatoi-halozat/>

- Fótéri Cukrászda
- Sajdik Gyűjtemény
- Vác Tourinform
- Lujza&Koriander bed brunch coffee
- Althann Vendégház
- Migazzi Vendégház

9.7 KULTÚRA ÉS EGÉSZSÉGRE NEVELÉS

Városi rendezvények és programok, amelyeken a kerékpározás megjelenik:

- Egészség tábor
- Fut a Vác
- Föld napja (Critical Mass Vác)
- Mobilitási Hét (Nagy Bringás Nap)

Együttműködő partnerek lehetnek

- Tourinform, Vác és Környéke TDM
- Egészséges Ifjúságért Alapítvány
- Vác Város Környezetvédelméért Alapítvány
- Rendőrkapitányság