

A Kerékpáros Magyarország Program (2007-2013) megvalósulásának időarányos értékelése 2010-ben a Kerékpáros Tárcaközi Bizottság ülésén (2010.április.7.)

1. Háttér

2006-2007-ben elkészült a Kerékpáros Magyarország Program (KMP), melynek kidolgozása a szaktárcák, háttérintézmények mellett (GKM, IRM, OM, KVVM, ÖTM, EÜM, FIT, NFÜ) a kerékpáros civil szervezetek is részt vettek. A KMP ugyan nem lett hivatalos „kormányzati program”, de 3 szakminiszter mutatta be és az eredményeket, teendőket (2008-ban) a Kormány hivatalosan is értékelte.

Legalább ilyen fontos, hogy a 2007-2013 közötti EU támogatások alapjául szolgáló Új-Magyarország fejlesztési tervbe is beépültek a javasolt intézkedések. A KMP tervezett költségvetésének ¾-ét is ezen európai források adják, melyek jelentősége a gazdasági válság nyomán nagymértékben felértékelődött.

A program egyik első intézkedését a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésére támogatási forrás elkülönítését az Országgyűlés valamennyi frakciója egyhangúlag támogatta.

2. Szervezeti működés

A program végrehajtásáért számos minisztérium, szervezet érintett, ezért először egy miniszteri biztos volt felelős a nemzeti szintű koordinációért, majd a programozás időszaka alatt létrehozott munkacsoportok 2009-től, egy magasabb szinten „Kerékpáros Tárcaközi Bizottságként” (KTB) és annak szakmai munkacsoportjaiként (infrastruktúra, közlekedésbiztonság, turizmus, sport-rekreáció) vitték tovább a munkát.

Amíg a KTB tölti be a minisztériumok és háttérintézmények közötti koordinációs és tájékoztató szerepet, addig a „határozatok és a program” végrehajtása, az egyes szervezetek feladata. A közlekedési tárca háttérintézményénél a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központnál (KKK) az infrastruktúra fejlesztéssel kapcsolatos feladatok ellátását 3-4 fő végzi 2006 óta.

A civil szervezetek a KMP elkészítésében és egy ideig a KTB munkájában is részt vettek, bevonásuk KMP minden intézkedésének megvalósítása során kötelező lett.

3. Elért eredmények 2007-2010 között a KMP prioritásai, intézkedései mentén

3.1. Infrastruktúra fejlesztése

3.1.1. Országos kerékpárút törzshálózat tervezése és a kerékpárutak nyilvántartása

- A kerékpárút nyilvántartó (KENYI) rendszer létrehozása megvalósult, www.kenyi.hu honlapon elérhető.
- KENYI rendszer adatfeltöltése – a kerékpározható közutak adatai és a legfontosabb kerékpáros túraútvonalak felmérése megvalósult, használható, a területi felmérések (megyéenként) elkezdődtek.
- Az országos törzshálózat nyomvonaltervezése – 1.350 km nyomvonal tervezése megvalósult, 450 km folyamatban van.
- Az Útpénztár és a Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) több mint 850 km kerékpárút engedélyezési tervének elkészítéséhez nyújtott támogatást.

3.1.2.-3.1.3. Országos turisztikai kerékpárút törzshálózat és közlekedési célú kerékpárúthálózat kiépítése.

- 2006 óta 1.075 km kerékpárforgalmi létesítmény megépítéséről született döntés, - melyek egy része már meg is valósult - a KMP keretében, mely a 2013-ig elindítani tervezett 2000 km kerékpáros fejlesztés időarányos teljesüléseként elfogadható. Az 1.075 km-ből 730 km kerékpárút (35 Mrd Ft) kifejezetten kerékpáros támogatási pályázat keretében, a további több mint 300 km, pedig közutak felújítása mentén valósult meg, vagy kerül megépítésre.
- Az úttörő szerepet az Útpénztár vállalta, ahol kialakításra, tesztelésre kerültek a pályázati rendszerek szakmai keretei és több mint 180 km kerékpárforgalmi létesítmény építése kapott pályázati támogatást, illetve további 30 km valósult meg az önkormányzati útfelújítási program keretében.
- A legnagyobb részt a Regionális Operatív Programok (ROP) vállalták, eddig közel 480 km kerékpárforgalmi létesítmény kialakításához biztosítva kifejezetten kerékpáros infrastruktúrafejlesztési forrást a közlekedésfejlesztési intézkedésekben.
- A Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) 315 km új kerékpárforgalmi létesítmény kialakítását finanszírozza a közutak 11,5 tonnás tengelyterhelésre történő átépítése keretében. Ezen kívül a KÖZOP 56 km kerékpárút létesítéséhez nyújtott eddig pályázati támogatást, úgy hogy további, több mint 4 Mrd Ft pályázati keretet nyitott meg a közelmúltban az önkormányzatok részére kerékpárutak építésére.
- A - közelmúltban megnyitott KÖZOP forrás mellett - a KMP megvalósítási időszakában létrejövő kerékpárforgalmi létesítmények 1.075 km-es hosszát, legalább 100 - 200 km-el növelik a határon átnyúló, a turisztikai, a városrehabilitációs, az árvédelmi vagy a vidékfejlesztési EU támogatásokkal megvalósuló (részben vagy egészében) kerékpáros célt szolgáló projektek.
- A fentiek alapján kb. 1.200 – 1.250 km kerékpárforgalmi létesítmény forrásai látszanak jelenleg biztosítottak 2013-ig, különösen azért mert Magyarország egyike annak a 4 EU tagállamnak, mely 100 millió Eurót meghaladó európai támogatást fordít kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésére. Ahhoz, hogy a 2013-ig tervezett 2.000 km önálló kerékpárforgalmi létesítmény megépíthető legyen, erősíteni kell az integrált megoldásokat (különösen belterületen az útfelújítások kapcsán pl. a kerékpársávokat) és a (válság elmúltával) vissza kell állítani az útpénztári támogatást a kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztésére.

3.1.4. Kerékpárutak felújítása és karbantartása. A KMP célul tűzte ki, hogy 2008-ig központilag szervezett monitoring rendszer kerül kialakításra a támogatással létrejött kerékpárutak mentén és a karbantartás-fenntartás térségi „minta” rendszerterve el is készült. A rendszerterv a Fertő-tó térségére elkészült, a fenntartás monitoringja egységes szempontok alapján folyik. A kerékpárutak üzemeltetésére azonban sajnos központi támogatási lehetőség és jogszabályi háttér még mindig nincs, de a szabványnak nem megfelelő kerékpárutak felújítására, a burkolat megerősítésére már több pályázat lehetőséget nyújt/nyújtott (Útpénztár 2008, NYDOP turisztikai a Fertő-tó mentén 2009, Balaton – ROP 2010). A pályázati és a műszaki előírások szigorítása valószínűleg az új létesítmények fenntarthatóságát erősíti. Sajnos az önkormányzatok közötti együttműködés ezen a területen még mindig nagyon gyenge (a központi támogatás hiánya mellett) a fenntartás – üzemeltetés problémáit ez nagyban erősíti. Az útpénztári és ROP forrásokból megvalósult kerékpárutak fenntartásának ellenőrzése folyik, várat magára a civil monitoring kialakítása.

3.1.5. A kerékpártárolók és parkolók kialakítása érdekében az OTÉK módosítása volt az egyik legfontosabb lépés, mely 2008-ban megtörtént. Azóta a törvény előírja, hogy a különböző típusú és méretű új építésű ingatlanokban hány kerékpár elhelyezését kell biztosítani. Az

önkormányzatoknak a helyi építési szabályzatokban erre alapozva kell a részletszabályozást kialakítani, ez azonban viszonylag lassan halad. A kerékpár parkolók és tárolók kialakítását egy a GKM által kiadott paraméterkönyv segíti, melyet a kerékpáros infrastruktúrafejlesztési pályázatok keretében kialakítandó parkolóknál kötelezően alkalmazni kell. A KEOP egyes munkahelyekhez, intézményekhez kapcsolódóan támogatta számos parkoló létesítését 2007-2010 között.

3.1.6. Műszaki szabályozás és ennek terjesztése a KKK gondozásában.

- Elkészült az Útügyi Műszaki Előírás (UME) a kerékpárforgalmi létesítmények tervezéséhez (mely korábban csak ajánlás volt), sőt 2010-re ennek felülvizsgálata is megtörtént.
- A tervezőket minden évben rendszeres továbbképzéseken tájékoztatják az alkalmazandó műszaki megoldásokról, módszerekről, melyen 40 – 60 tervező vesz részt.
- Az UME-re alapozva tervezési segédlet-útmutató és az önkormányzatoknak szóló kiadvány készítése van folyamatban. A szakmai anyagokat a www.kertam.hu weboldalon érhetik el az érdeklődők.

3.1.7. Kerékpárkölcsonzó rendszerek.

- Több településen és a Tisza-tó mentén elindult több helyi, kisvállalkozásban üzemelő rendszer működtetése.
- A budapesti, automatizált Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer (KKKR) projektet 2009-ben a Kormány kiemelt projektté nyilvánította és 800 millió Ft európai támogatást biztosít hozzá. A projekt részletes előkészítése jelenleg is zajlik, a megvalósítása (a közbeszerzéssel) 2010 nyarán kezdődhet.

3.2 Kerékpáros közlekedés és biztonság

3.2.1. Kerékpár és közösségi közlekedés összekapcsolása

- A KMP indulásakor 50 MD és BZ jelű motorvonat kocsija került átalakításra kerékpárszállításra alkalmassá, és az azóta beszerzett valamennyi új vasúti kocsit tartalmaz kerékpárszállításra (is) alkalmas multi funkciós tereket.
- Elkezdődött a kerékpár-szállítási viteldíjak, feltételek „versenyképessé” tétele, a MÁV Start-nál külön termékfelelős(ök) foglalkoznak a kerékpáros kérdésekkel.
- Kerékpártároló B+R projekt indult el a fővárosi agglomerációban az elővárosi vonatok és a kötöttpályás közlekedés mentén a KMOP támogatásával.
- A MÁV Start Zrt megkezdte egy kerékpárparkoló projekt előkészítését a vasútállomásokhoz - megállóhelyekhez kapcsolódóan, amely az egész ország (kivéve a központi régiót) területére kiterjed majd.
- Sajnos a nemzetközi vonatok egy részén (az EU irányelvei ellenére) és az autóbuszokon még ma sem lehetséges a kerékpárok szállítása.

3.2.2. Kerékpáros közlekedés az oktatásban. Az intézkedés megvalósítására mintaprojekt indult 2008. április – június között. Az iskolai oktatásában több mint 8000 gyermek vett részt. Az oktatás elfogadott, egységes tematika alapján, kiképzett oktatók segítségével történt. A motivációt szponzorok által felajánlott ajándékok jelentik. („Bringasuli” akcióprogram, www.bringasuli.hu) A „Bringasuli” akcióprogram a közlekedésbiztonsági akcióprogram keretéből került finanszírozásra és erre alapozva országosan egységesen bevezethető lenne. Sajnos hazai költségvetést súlytó megszorítások miatt 2009-ben nem sikerült a program kiterjesztése, de 2010-ben vállalkozási formában várhatóan folytatódik.

3.2.3. Biztonságos kerékpáros közlekedés és népszerűsítése.

- Az intézkedés egyik első számú feladata a KRESZ kerékpárosbarát átalakítása, melynek legfőbb elemei 2010. január 1-én hatályba léptek. Így pl. ma már nem kötelező többé szorosan az út jobb oldalára húzódva közlekednie a kerékpárosoknak, lehetővé vált a táblával jelzett egyirányú utcákban a forgalommal szemben történő kerékpározás vagy a lámpánál feltorlódott kocsisor mellett az előrehaladás, egyszerűsödött az előretolt kerékpáros felállóhely használata, bevezetésre került a kerékpáros nyom és a nyitott kerékpársáv, lehetőség nyílt a kerékpárút kötelező használatának enyhítésére, tisztázódtak a kerékpár és a kerékpárforgalmi létesítmények definíciói.
- A népszerűsítés megvalósítására mintaprojekt indult 2008-ban melynek road-show része kb 40.000 embert ért el. A road-show a közlekedésbiztonsági akcióprogram keretéből került finanszírozásra és erre alapozva országosan egységesen bevezethető lenne. Sajnos hazai költségvetési megszorítások miatt 2009-ben nem sikerült a program kiterjesztése, csak egy szűkebb road-show sorozat valósult meg.
- A kerékpáros infrastruktúrafejlesztési pályázatok részeként közlekedésbiztonsági eszközök beszerzésére és kiosztására is lehetőség van, mellyel élnek is a pályázó önkormányzatok és lámpákat, láthatósági mellényeket adnak a helyi kerékpárosoknak.

2.3.4. Kerékpáros közlekedés népszerűsítése

- A 2007-2008-ban elindult „Bringázz a munkába kampány” (BaM)-t először a GKM és a Bringaút Egyesület közösen szervezte kizárólag szponzori támogatással. A kampányt 2008 ősztől a KHEM engedélyével, az EU támogatásával a Magyar Kerékpárosklub szervezi. A nagy sikerű kampányban a résztvevő egyének és csapatok (2008-ban: 8000 fő, 2009 őszi forduló 11.000 fő) nyereményekért kerekednek. www.bringazzmunkaba.hu
- A BaM és általában a kerékpározás népszerűsítésére először a GKM megbízásából, majd azóta a BaM kampány keretében, marketing ügynökségek felajánlásával számos népszerűsítő klipp készült. Volt olyan, amelyet többszázezren láttak: http://www.youtube.com/watch?v=ZM_HTdpgcRE
- Kerékpáros közlekedés további népszerűsítésére a KEOP (most is nyitott) pályázati kiírása biztosít pályázati lehetőséget, a ROP-ok infrastruktúrafejlesztési pályázatai mellett, ahol a helyi kampányok költségei is elszámolhatóak.
- A kerékpárosbarát munkahelyek közti tapasztalatcserét és a jó példák népszerűsítését a kerékpárosbarát munkahely pályázati rendszer szolgálja, már 2006 óta. A szimbolikus, szponzorok által felajánlott nyeremények mellett, most már egy a KVVM által felépített portál is motiválja a kerékpáros baráttá váló munkahelyeket. <http://www.kvvm.hu/kbm/>
- Kerékpárosbarát munkahelyek kialakítása (parkoló, tároló, zuhanyozó) pályázati formában is lehetőség volt a KEOP és KMOP kerete terhére a 2009-2010-es akciótervezési időszakban.
- A Pénzügyminisztérium állásfoglalása nyomán tisztázódott a kerékpárral történő munkába járás költségtérítése és a céges kerékpárflották költségeinek elszámolása. <http://www.kvvm.hu/kbm/data/bin/18.pdf>

3.2.5. Minőségi kerékpár program megvalósítása érdekében az EU által publikált műszaki ajánlások bevezetése Magyarországon megtörtént. Sajnos azonban a védjegy bevezetése, mely a kerékpárosok számára tesztekre alapozva lehetővé teszi a megfelelő kerékpárok felismerését még nem indult el. Ennek ellenére a kerékpár-kereskedők véleménye szerint évről-évre átlagosan egyre jobb minőségű kerékpárokat értékesítenek.

3.2.6. Kerékpárosbarát település program. A kerékpárosbarát települések számára legutóbb 2009 került meghirdetésre a Kerékpáros Magyarország Szövetség, a KHEM és a KVVM közös pályázata, mely 10 új taggal gyarapította a kerékpárosbarát települések „klubját”.

3.3. Turizmus

3.3.1. Országos Kerékpáros Turisztikai Promóciós és Információs Projekt.

- A turisztikai promóció tervezésének első lépéseként 2009-ben elkészült az országos Kerékpáros turisztikai Konceptió az ÖM TUSZÁT megbízásából.
- Az itthon.hu portálra felkerült több alapvető, kerékpáros turisztikai attrakció és információ, megrendelhető az ország kerékpáros turisztikai térképe. <http://itthon.hu/bringazz-munkaba>

3.3.2. Kerékpáros turizmus fejlesztési térségi mintaprojektek.

- A Duna-menti EuroVelo kerékpárút kitáblázása az arculati terveknek megfelelően megtörtént.
- A KTB turisztikai munkacsoportja kidolgozta és elfogadta a térségi kerékpáros turisztikai projektek tartalmi és minőségi követelményeit, melyet elsőként a a DDOP esetében (a pályázati kiírás mellékleteként való hivatkozással) kötelező megvalósítani.
- Valamennyi régióban és határon-átnyúló térségben megnyíltak a kerékpáros turisztikai projektek EU támogatásának lehetőségei.

3.3.3. Országos Kerékpárosbarát Vállalkozói Hálózat

- A KTB turisztikai munkacsoportja kidolgozta és elfogadta a kerékpárosbarát szolgáltatók minőségi követelményeit, melyet elsőként a DDOP esetében (a pályázati kiírás mellékleteként való hivatkozással) már kötelező megvalósítani.

3.4. Kerékpársport, rekreáció és közösségi élet

Ezzel a témával a KTB nem kívánt foglalkozni, de a teljesség kedvéért megjelenítjük.

3.4.1. Kerékpársport utánpótlás nevelési program.

- A kerékpársport területén eredményként könyvelhető el, hogy a szakági szövetségek pénzügyi helyzete stabilizálódott, az állami támogatás stagnálása (vagy pl. az országúti szövetség esetében) minimális növekedése mellett. Sajnos a közös, egységes projektek megvalósítása továbbra sem látszik közelebbinek, a szakágak szétválása elindult.
- Az egyes szakágakban az utánpótlás nevelés egyes klubokban folytatódik, esetenként (pl. hegyikerékpár) az eredmények nagyon biztatóak.

3.4.2. Kerékpáros létesítmények és fenntartásuk

- Az értékelt időszakra estek a Millenáris kerékpáros pálya sorsával kapcsolatos találgatások, tiltakozások. Egyelőre eredményként könyvelhető el, hogy a kerékpáros funkció megmaradt, de aggodalomra adnak okot a különböző funkciók (kerékpár, jégpálya) közötti ütközések.
- 2010-ben a ROP keretéből támogatásban részesült Balatonfüreden egy kerékpáros pálya létesítése.

3.4.3. Amatőr sport és kerékpársport nagyrendezvények

- Pozitívként könyvelhető el, hogy gazdasági válság ellenére a magán forrásokból működő nagyobb kerékpáros események folytatódnak, sőt esetenként újak jelennek meg

3.4.4.- 3.4.5. Professzionális kerékpársport, illetve a rekreációs és prevenciós kerékpározás kapcsán érdemi előrelépést jelent a hegyikerékpárosok számára, hogy az Erdőtörvény módosítását követően, már nem csak az erdőgazdálkodó jelölhet ki kerékpározásra útvonalat (hanem pl. kerékpáros egyesület is a gazdálkodó engedélyével), illetve nem szükséges, hogy a kijelölendő út minimum 2 m széles legyen.

Összeállította: Bodor Ádám a KTB civil társelnöke