

KTB Infrastruktúra munkacsoport ülés Emlékeztető

Időpont: 2010. március 25.

Helyszín: KKK II. em.tárgyaló

Jelenlévők: lásd jelenléti ív

1. A műszaki szabályozások helyzete

Sztaniszláv Tamás ismertette az ÚME kidolgozás előzményét, hátterét, miszerint a KMP első prioritását, az infrastruktúrafejlesztést, 2007-ben a Gazdasági és Közlekedési minisztérium a KKK feladatává tette. Nincs útpénztárból kerékpáros fejlesztésre forrás, ezért kiemelt szerepe van az építés szabályozásának, különös tekintettel az EU források felhasználására. Első lépésként 2006-ban jött létre a tervezési előírás (ÚME), ami megfogalmazásában még sok ajánlást tartalmazott. Az azóta eltelt években számos kerékpáros infrastruktúraépítés volt és sok új igény merült fel ezek kapcsán. Az ÚME megújítása van soron, majd a tervezők számára készül a tervezési útmutató, harmadikként kézikönyv készül az önkormányzatok számára.

Pej Kálmán

A 2006-os ÚME alapjait felhasználva, új szemléletű és kialakítású rendszer lesz az új ÚME. Az erre a célra létrehozott szakmai munkacsoportba civil szervezetek is bevonásra kerültek. Az anyag elkészült, véleményezésen is túl van, jelenleg a MAÚT-nál van, várható megjelenése 04.15.

Novemberben elkezdődött az Útmutató (tervezési segédlet) kidolgozása és a kézikönyv elkészítése, azóta hetente van munkacsoportos ülés a témában. Eleinte bizonytalan volt, hogy lesz-e tervezési segédlet, ezért az ÚME-ban sok olyan pont van, ami inkább az Útmutatóban kéne, hogy szerepeljen. Az Útmutatóban főként rajzokat, példákat fognak elhelyezni, ez a munka is majdnem végleges, a 2010.03.30-án, a Makadám Akadémián kerül bemutatásra, nyilvános vitára.

A publikus, önkormányzatoknak és szervezeteknek szánt kiadvány anyaggyűjtés alatt van.

Schváb János

Az új kerékpáros ÚME megjelenésével kapcsolatban elmondható; hogy felterjesztették, április 15-e a megjelenés; 15-én már elérhető lesz.

ÚME KENYI: megjelenése 04.15-én várható szintén.

A tervezési segédlet még készül, megjelenése bizonytalan (2010-ben biztosan megjelenik). A kézikönyvnek június végéig kell elkészülnie.

Fontos még az új KRESZ miatti módosítások (10 ÚMÉ-t érint): Ezek frissített változatainak megjelenése a 3. negyedévben várható.

Hidak tervezésére vonatkozó ÚME a 4. negyedévben fog megjelenni, kerékpáros hidakra vonatkozó résszel.

Bodor Ádám: javasolta, hogy a KTB Infrastruktúra munkacsoportja kapja meg a kerékpáros hidakra vonatkozó leírás tervezetét. Schváb János megszervezi a közös ülést.

Fontosnak tartja a Munkacsoport, hogy a kerékpárosokat érintő részek összhangban legyenek egymással az összes ÚME-ban. A nemrég elkészült jelzőlámpákra vonatkozó ÚME-ban már szerepelnek a kerékpárosokat érintő részek, a kerékpáros ÚME-val összhangban.

Ha a KTB-ban felmerül, hogy kéne még valamelyik előírásba kerékpáros beépíteni, akkor jelezzék a Schváb János felé, aki felajánlotta, hogy intézkedik ezen ügyekben.

A kézikönyv fontosságát első sorban az indokolja, hogy az önkormányzatoknál gyakran nincs megfelelő műszaki ismeret és ezért az ÚME-eket nem szokták figyelembe venni.

Az ÚME alóli felmentéseket a szaktárca megküldi a MAÚT-nak. Ezekhez hozzáférést biztosít Schváb János, hogy össze lehessen gyűjteni a leggyakrabban felmerülő problémákat.

A KHEM kérte a közvilágításra vonatkozó előírások elkészítését a MAÚT-tól. Az utak közvilágításával foglalkozó ÚME készítése már folyamatban volt, de a témát a KKK megszüntette. A Minisztériumban úgy tűnik rendelet formájában fog megvalósulni, mint általános közvilágítási előírás (kb. 25 éve volt ilyen). Ehhez Schváb János kérte a KKK véleményét.

A KENYI-be történő adatszolgáltatás kötelezővé tételének figyelembevétele nem került be az NKH tevékenységét szabályozó rendeletbe (15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet), ezért a betartatása nehezebb lesz. A KENYI ÚME-ban szerepelni fog az adatszolgáltatás kötelezettsége, de ez csak a pályázatokból finanszírozott beruházások esetében lesz számon kérhető.

A szabványok használata nem kötelező. A forrásgazda kötelezővé tudja tenni, illetve, ha egy minisztérium rendelet szintre emeli, akkor kötelezővé tehető. Ezekből lesznek az úgynevezett Műszaki jogszabályok. Ezeket az EU-val is jóvá kell hagyni, de általánosságban elmondható, hogy az EU a nemzeti szintű szabályozást támogatja ilyen esetekben.

2. A KözOP kerékpáros támogatása

A Közlekedési Operatív Program elsősorban közlekedési célú, hivatásforgalmi kerékpárutakra vonatkozik, de vannak más ROP-os pályázatok, amibe belefér más kerékpáros létesítmény fejlesztés is. A KözOP keretében várhatóan márciusban újra megnyílik az önkormányzatok számára a pályázati lehetőség a főutak menti külterületi kerékpárutak építésére.

Titkár: a kiírás az NFÜ honlapján megjelent.

A kiírás felülvizsgált tartalmáról Bodor Ádám tartott ismertetőt.

A KözOP nem zárja ki a kerékpáros turisztikai útvonalak mentén történő kerékpáros létesítmények építését, de a közlekedési célú kerékpározás jelentőségét kellően indokolni kell (pl. így nincsenek kizárva az EuroVelo® útvonalak), mivel a KözOP a közlekedési célú kerékpározás fejlesztésére biztosít forrást. Mindemelllett 250 m hosszban, külön engedély alapján a biztonságos belterületi kerékpárút kapcsolódás is támogatható, azért, mert a KÖZOP külterületi kerékpárutakat támogat, de elképzelhetetlen használható külterületi út a belterületi utakhoz történő biztonságos kapcsolódás nélkül.

Műtárgyak és nagytömegű földmunka csak nagyon indokolt esetben lehet elszámolható, a közvilágítás is elszámolható lehet, de be kell bizonyítani, hogy másképp nem lehet megvalósítani a projektet, és a költséghatékonyságot költségalternatívákkal is alá kell támasztani. Egyedileg kell bemutatni, és mérlegelni ezeket az eseteket.

85%-os intenzitású a pályázat (elmaradott térségben 90%), 4,4 Mrd a teljes keret, min. 50 max. 500 MFt. lehet a projekt, a tisztított fajlagos költség nem haladhatja meg a bruttó 36,5 MFt Ft/km összeget.

Speciális feltétel a KKK tervbíráló, mint első, szakmai szűrő. Jogerős építési engedély is szükséges a tervekhez. A kiírás a jóváhagyás alatt lévő ÚME műszaki tartalmát várja el. A kerékpáros civil szervezet elutasító nyilatkozatait is mellékelni kell a pályázat mellé.

Várható megjelenés március végén. Folyamatos benyújtás lesz, de több értékelési fordulóval.

A korábbiaknál sokkal objektívebb értékelési rendszer alakult ki. A központi költségvetési szervek is pályázhatnak, így a Vízügyi Igazgatóságok vagy a MÁV is. Területileg korlátozó tényező, hogy a közép-magyarországi régióban nem lehet KözOP-ra pályázni.

Felmerült kérdés, hogy a külterület/ belterület definícióját KRESZ, vagy földhivatali definíció szerint veszi a KözOP figyelembe? Első véleményként a KRESZ alapján megfogalmazott határ a mérvadó, de egy, az IH-nak feltett tisztázó kérdéssel hivatalossá kell tenni a választ.

További kérdés volt, hogy a „tehermentesítés” milyen távolságot vesz figyelembe? Általánosan elmondható, hogy az útvonalnak a két végpontot érinteni kell, de meghatározandó egy százalékos arány a már létező út és a tervezett kerékpárút hossza közt, amely alapján a túl nagy kerülőt tevő, már létező kerékpárút nem tekinthető valóban tehermentesítőnek.

A közlekedésbiztonsági szempontból jelentősen nagy forgalmú, 4 számjegyű utak sem támogathatóak, az EU-s források feladatmegosztása miatt (kerékpárút és közút vonatkozásában is).

Felmerült, hogy a balesetek előfordulását, mint értékelési szempontot pontosabban kéne megfogalmazni. A balesetek előfordulása (darabszám) jobban jellemzi egy útszakasz veszélyességét, mint a balesetek súlyossága. Éppen ezért az értékeléskor a balesetek előfordulásának számát kéne csak figyelembe venni, nem a súlyosságát.

Jövőre vonatkozva, más forrásokról nincs sok információ, 2011-re várható, hogy lesznek még ROP-os kiírások.

Felmerült kérdés, hogy B+R kerékpár tárolók építése is lehetséges-e a forrásból?

Tárolók max. 2%-át tehetik ki az összköltségnek, rövid bekötő szakasznál viszont ez lehet, hogy nem elég. Ezt a 2%-ot valahogy módosítani kéne, sávozás, vagy minimális költség meghatározása is indokolt lehet, esetleg maximalizálni az OTÉK alapján.

Javasolja az Infrastruktúra Munkacsoport, hogy a kerékpár tárolók igénybevételének becslésére valami módszer kerüljön kidolgozni. Esetleg a MÁV-Starttal közösen, azonban a B+R-es témakör olyan nagy, hogy kellene egy külön munkacsoporti ülést összehívni. Szabó Kristóf gyűjt hozzá szakmai anyagokat.

3. A Tervbírálat rendszere (Hartmann Tamás):

A KKK tervbírálat megtartása leveheti a szakmai bírálat terhét a KözOP Bírálatokról. Alapvetően műszaki tartalom és a költség tartalom kerül vizsgálatra majd a tervbírálatokon. A bírálat konszenzusos eredményre törekszik, de vita esetén legyen 4 szavazat: KKK, MAÚT, Civilek, KTB; minden tag 1 szavazattal, egyenlőség esetén a KKK szavazata dönt. Civil szervezetek összesen 1 szavazatot adhatnak, amennyiben konszenzusra tudnak jutni egymással a megjelent szervezetek. A prezentációt kiegészítve az engedélyezési hatóságot is meg kéne hívni tanácskozási joggal.

A KvVM, mint minisztérium kiemelten érdekelt lehet a tervbírálaton való részvételben, főleg Vízügyi Igazgatóságok pályázása esetén, azonban nem szükséges, hogy a KvVM vagy egyéb minisztérium külön bekerüljön a tervbírálat körébe, mivel a KTB-ben szerepelnek.

Az emlékeztetőt összeállította: Szabó Kristóf és Sztaniszláv Tamás