

KTB Infrastruktúra Munkacsoport

EMLÉKEZTETŐ

Időpont: 2009.07.08.; 10.00-12.30

Helyszín: KKK; 110-es tárgyaló

TÁRGY: Kerékpáros Tárcaközi Bizottság, Infrastruktúráért felelős Munkacsoportjának ülése.

1-2. téma: Beszámoló, támogatási lehetőségek összefoglalója

Bodor Ádám ismertette a közvetlenül illetve közvetve kerékpáros fejlesztésekre fordítható forrásokat (*melléklet, a táblázat nem nyilvános*).

2007-ben a KMP előirányzott 56 MrdFt támogatásból és 6 MrdFt önrészből közel 2000 km kerékpárút megépítését ütemezték 2013-ra az akkori tervek szerint. A tervezett 2000 km megvalósulása továbbra is reális, annak ellenére, hogy a 2007-ben tervezett hazai források kb. 10%-ot csökkentek. Ez első sorban annak lesz köszönhető, hogy több olyan forrás is létezik, melyeknél egyéb projektekhez kapcsolódóan fognak megjelenni kerékpáros fejlesztések. A KTB titkára kéri a pályázatokért felelősöket, hogy tájékoztassák a kiírások megjelenéséről, annak érdekében, hogy a felhívás megjelenhessen a www.kertam.hu honlapon.

3. téma: Zöld könyv ismertetése

A Fehér Könyv után a kifejezetten városi közlekedéssel foglalkozik. (A prezentációt a honlapon megjelenítjük)

Megjelenését követően a szakmai társelnök (Bodor Ádám) megküldi a MCS-nak.

4. téma: ÚMVP mezőgazdasági utak támogatása

Új Magyarország Vidékfejlesztési Program keretében még nem jelent meg a mezőgazdasági utak fejlesztésére vonatkozó pályázat. Összesen 58,5Mrd forint van mezőgazdasági infrastruktúra-fejlesztésre, ami tartalmaz vízgazdálkodási tevékenységeket is. A mezőgazdasági utak fejlesztésén belül lesz lehetőség kapcsolódó kerékpáros fejlesztésekre, melyek a teljes keret adott részét jelentik csak. A felhívás szeptemberben, a kérelmek beadási határideje november végére várható. A kiírással kapcsolatban még több lehetőség lesz javaslatételre.

FVM képviselője (Dobos György) elfogadhatónak és integrálhatónak tartja a munkacsoport korábbi észrevételeit. Továbbá fontosnak tartja szabványok nevesítését, hogy a megvalósuló beruházások fajlagos költségei kezelhetőek legyenek, és ne mutassanak kiugró szórást.

A pályázat célja a tanyás vidékek és a történelmi borvidékek megközelíthetőségének javítása. Előbbi inkább közlekedéscélú, míg utóbbi inkább a turisztikai célú kerékpározást segíti. Amennyiben túl sok igény fog felmerülni, és lesz rá lehetőség, akkor forrásátcsoportosításra is sor kerülhet. Felmerülhet még kertészetek támogatásának bevonása is a pályázók körébe,

amennyiben a források ezt megengedik.

FVM kérte KKK-t, hogy a pályázatok kerékpárutakra vonatkozó részeit véleményezze. A hálózatoság és az utakhoz kapcsolódás módjának véleményezését vállalja a KKK, míg a mezőgazdasági utak szakmai szükségességét nem tudja elvállalni, azonban segítséget kíván nyújtani a pályázatok elbírálásához az FVM-nek, elsősorban az értékelési rendszerbe illeszkedően.

MÁV-Start képviselője (dr. Tóth-Maros Dániel) javasolta, hogy mindenképp vegyék figyelembe elbíráláskor, hogy az esetleges mezőgazdasági utakhoz kapcsolódó kerékpáros fejlesztések segíthetik a helyi lakosság eljutását a vasúthálózathoz. Ez ugyanis jellemző probléma egyes tanyás területeken (Bács-Kiskun, Csongrád), hogy nincs kiépített, szilárd burkolatú út a vasúti megállókhöz.

Tisztázandó kérdésként felmerült a megépülő mezőgazdasági (és kapcsolódóan kerékpáros) infrastruktúra tulajdonviszonya, illetve a karbantartási feladatok elvégzéséért felelős szervezet kiléte. FVM válasza alapján minden esetben a létesítmény tulajdonosa a felelős a karbantartásért. Önkormányzati út esetében csak önkormányzat pályázhat, így ő is lesz köteles a karbantartási feladatokat ellátni.

A Főváros képviselője (Tótkés Balázs) felhívta a figyelmet hogy a módosítási javaslatoknál a mezőgazdasági utak definíciója nem konzekvens. Ennek felülvizsgálatát, esetleg újrafogalmazását javasolja.

Továbbá javasolja, hogy a pályázók valamilyen módon ösztönözve legyenek a kerékpáros infrastruktúra integrálására egyes projektekbe, akár a pályázati intenzitás növelésével (jelenleg 75%-os), vagy egyéb módon.

Válaszként elhangzott, hogy első sorban a pontrendszeren keresztül van lehetőség a kerékpáros fejlesztéseket tartalmazó pályázatok preferálására.

További feladatok:

- Módosítási javaslatok véglegesítése (KKK).

Szeptemberi KTB ülésre FVM beszámol az UMVP aktuális helyzetéről (KTB 2009/30).

5. téma: OTRT

Az OTRT fő kerékpáros nyomvonalaiából 5 már részletesen kidolgozva rendelkezésre áll, térképre helyezhető. Jó volna, ha az OTRT 2013-as felülvizsgálatig meg lenne az összes nyomvonal részletes terve. Felmerült, hogy a megyei rendezési tervekben valósuljanak meg a részletes nyomvonaltervek.

A VÁTI Kft. képviselője, Devecseri Anikó véleménye szerint a megyei területrendezési terveknel nem lehet megvalósítani a kerékpáros nyomvonalak részletes kidolgozását, mivel a TRT-k csak megyei szakaszokra vonatkozhatnak. A nagyobbik baj, hogy a megyei önkormányzat a megbízó, akiknek nincs erre elegendő pénze. Egyre több a feladat és egyre kevesebb pénze van az önkormányzatoknak (egy megyei terv kb. 20 millió Ft). Ezért

csak pár százezer forint jutna a teljes megyei kerékpáros hálózatra. Két-három millió forint lenne megyénként a tervek költsége előreláthatóan, ami kilométerenként 100.000 Ft-ot jelent. Ezzel szemben egy megyei önkormányzatnak megközelítőleg pár százezer forintja van összesen erre a feladatra, ami kilométerenként 2-3000 Ft-ot jelentene.

Alapvetően az OTRT anyagát a települések egyénileg pontosíthatják, 10%-os eltérés megengedett az eredeti nyomvonalakhoz képest. Ha a meglévő OTRT nyomvonalak véleményezésekor bevonásra kerülnek az önkormányzatok, akik megyei szinten 10%-on belül is módosíthatják is a terveket.

A megyei rendezési tervek elfogadása nem a VÁTI-nál történik, hanem az NFGM-ben, de itt csak OTRT-nek való jogi megfelelés szempontjából vizsgálják, azaz, hogy az említett 10%-on belül vannak-e eltérések. A KHEM-ben történik a szakmai véleményezés, ami elsősorban a KKK-nál fog a gyakorlatban történni, ennek keretében a kerékpáros nyomvonalakat az ezzel foglalkozó munkatársak véleményezik.

A ROP-okban előkészítési projektekre nem várható forrás; esetleg az ETE-ben lehetséges a határmenti részletes nyomvonaltervezés megvalósítása.

A következő OTRT felülvizsgálat 2013-ban várható újra, addig megvizsgálandó, hogy csak olyan projekteket lehessen támogatni, amelyek már rendelkeznek megvalósíthatósági tanulmánnyal.

HJ: Megyei szerkezeti tervek kerékpáros vonatkozásainak szakmai véleményezésébe a KKK kerékpáros szakembereinek a bevonása szükséges. A hazai források megnyílása esetén a tanulmánytervek elkészítését folytassa, és lehetőség szerint az ETE projektek kerékpáros infrastruktúrafejlesztésre vonatkozó részeinek véleményezésében is vegyen részt a KKK.

TEV:

A MCS tegyen javaslatot a KTB szeptemberi üléséig arra vonatkozóan, hogy melyik tervezetése történjen meg és milyen sorrendben. KKK küldd hozzá *térképet* (jpg) és az OTRT *1/6-os mellékletét*, mely tartalmazza listászerűen a nyomvonalakat.

6. Karbantartás

A kerékpáros infrastruktúrafejlesztési pályázatok kapcsán felmerült a beruházás megvalósulása utáni karbantartási feladatok ellátásának kötelezettsége. A jelenlegi gyakorlat szerint igen nehezen garantálható egyes kerékpárutak minőségének és használhatóságának megőrzése, még a kötelező 5 éven belül is, azonban a hazai beruházások monitoring rendszere nem alkalmas ezen hiányosságok ellenőrzésére. Az Útpénztárból támogatott kerékpárutak karbantartásának ellenőrzését a KKK megkezdte. (részletesen ld: http://www.kertam.hu/doc/Karbantartás/Kerékpárút_üzemeltetés.doc)

Az NFÜ képviselője (Stefán László) tájékoztatta a munkacsoportot, hogy jelenleg ROP-os pályázatoknál megfelelően működik a monitoring és a szankció rendszer is. A ROP-okból ismert visszafizetési kötelezettség, mint szankció, a hazai források esetében csak az Útpénztár rendeletmódosításába írható be. Felmerült, hogy a visszafizetési kötelezettség előtt bírság kiszabására is sor

kerülhet és csak súlyos mulasztások esetén kellene a támogatás visszavonás mellett dönteni.

Az NFÜ képviselője vállalta, hogy az erre vonatkozó részeket (*szerződés, jogszabály,...*) megküldi a munkacsoport részére.

HJ: meg kell vizsgálni, hogy az Útpénztárban hogyan lehet a visszafizetést technikailag megoldani.

Meg kell továbbá határozni, hogy mi az a műszaki tartalom, amikor már visszafizetési kötelezettség eszközét kell a támogatottal szemben alkalmazni. Az EU-nak karbantartás tekintetében csak az a szempont fontos, hogy az adott funkció fennmaradjon.

RANGER rendszer:

A mellékelt anyag alapján a KMSZ képviselőjében Oláh György bemutatta a Ranger rendszer működési elvét. Kitért arra is, hogy az esetleges karbantartási elmaradások észlelésekor a rendszernek először az önkormányzatot (illetve a karbantartót), és csak második körben a támogatót kell értesítenie. Legalább egy fő nemzeti koordinátoron keresztül (Fő-ranger) lenne a kapcsolattartás és az illetékesek kizárólag ellenőrzött és szűrt információkat fognak kapni.

KMSZ-Bringaút küldd több háttéranyagot a bejelentőrendszerhez.

A Ranger rendszer üzemeltetőjének rendszeres adatfeltöltési kötelezettsége lesz a KENYI rendszerbe, hogy a központi adatbázis naprakész legyen, és folyamatosan ellenőrizhetőek legyenek a támogatottak.

A Ranger rendszer első körben az EuroVelo6-os, a Balaton körüli és Tisza-tó körüli kerékpárutak mentén, pilot projektként valósulhatna meg. A civil elképzelés szerint az állami megbízásért cserébe a hivatalos szervek rendszeres, megbízható információt fognak kapni.

A PM képviselője (Csányi Eszter) felvetette kérdésként, hogy melyik állami szerv vállalná el a megbízói szerepet és van-e rendelkezésre álló forrása erre?

A rendszer megvalósításához és fenntartásához szükséges források előteremtéséhez felmerült, hogy a pályázati források X%-át kellene elkülöníteni erre a tevékenységre, azonban ebben az esetben az ellenőrizendő fizetné az ellenőrzőt, illetve a megpályázott összegek ezen értéknek megfelelően növekednének.

Az MCS megállapította, hogy a támogatónak fontos a karbantartottság, így a nem támogatásból épült kerékpárutak kieshetnek a felügyelt körből.

A KKK képviselője (Sztaniszláv Tamás) szerint a jelenlegi pénzügyi helyzet normalizálódása esetén első sorban kézikönyv kidolgozására van lehetőség, és évente egyszer szakmai továbbképzésre, tudáscserére.

HJ: KKK és NFÜ közt információcsere a panaszkezelés és karbantartás elmulasztására vonatkozó szankciók kapcsán. KKK vizsgálja, esetleg vegye át a kerékpáros infrastruktúrafejlesztésre vonatkozó szankcionálási lehetőségeket.

HJ: A ranger rendszert meg kell valósítani és finanszírozási lehetőségeit meg kell vizsgálnia a KHEM-nek.

6/b. Tőkés Balázs, a Főváros képviselője felvetette, hogy tisztázni kell melyik kerékpárútnak ki a tulajdonosa és a karbantartója.

7. KENYI

A térinformatikai alapú kerékpárút nyilvántartó rendszer a hálózaton elérhető és várható a folyamatos adatfeltöltés (ld: www.kenyi.hu). Az adatbázis várhatóan félévente fog frissülni. 2008-as pályázatokban már kötelezően előírt adatszolgáltatás van mind a hazai, mind a ROP-os pályázatokban, ezt majd ki kell terjeszteni a további források (ETE, KözOP, ÚMVP, KEOP, stb) vonatkozásában is. 2-3 év alatt a teljes adatbázis bekerülhet a rendszerbe.

HJ: kiegészíteni a 2009/33. javaslatot az FVM-el.