

JAVÍTOTT példány



ORSZÁGOS KERÉKPÁRÚT HÁLÓZAT

MAGYARORSZÁGI SZAKASZAI FENNTARTÁSÁNAK, ÜZEMELTETÉSÉNEK, IGAZGATÁSÁNAK MODELLJE

ÉS

MINTARENSZERE A FERTŐ-TÓ MENTÉN



Készült a Közlekedési Koordinációs Központ megbízásából

ÖSSZEFOGLALÓ

Megrendelői szakmai konzulensek:

A GKM részéről:

Bodor Ádám miniszteri megbízott

A KKK részéről:

Sztaniszláv Tamás témafelelős

A dokumentációt készítették:

Per perc Bt. Témafelelős: Lorsch András okl. gépészmérnök

TANDEM Mérnökiroda Kft. Témafelelős: Pej Kálmán okl. építőmérnök

Külső munkatárs: Kalinczák István, a mosonmagyaróvári önkormányzat városfejlesztési és fenntartási osztályvezetője.

2007. június - 2008. január

TARTALOM JEGYZÉK

BEVEZETŐ	2
ÖSSZEFOGLALÁS, AJÁNLÁSOK	3
FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK	4
HELYZETELEMZÉS	4
1. ELŐZMÉNYEK, A HELYZET ÁTTEKINTÉSE	4
2. MEGLÉVŐ KÜLFÖLDI MODELLEK	5
3. A JELENLEGI JOGI SZABÁLYOZÁS RENDSZERE	5
4. A HAZAI KERÉKPÁRUTAK ÁLLAPOTA	5
5. A FENNTARTÁS ÉS ÜZEMELTETÉS JELENLEGI RENDSZERE, MŰKÖDÉSE	5
FENNTARTÁSI ÉS ÜZEMELTETÉSI MODELL	6
6. ALAPVETÉSEK	6
6.1. ALAPELVEK	6
6.2. SZEREPLŐK	6
6.3. HÁLÓZATI ELEMÉK	6
7. FINANSZÍROZÁSI ALTERNATÍVÁK, JAVASLATOK	7
7.1. FORRÁSOK	7
7.2. ALAPELVEK	7
8. EGY KIVÁLASZTOTT SZERVEZETI MODELL KIBONTÁSA	8
8.1. KERÉKPÁROS TÉRSÉGEK (KT) LÉTREHOZÁSÁNAK CÉLJA	8
8.2. KT LÉTREHOZÁSÁNAK RENDJE	8
8.2.1 A KT FÖLDRAJZI LEHATÁROLÁSA	8
8.2.2 A KTALAPÍTÓ OKIRATÁNAK ELKÉSZÍTÉSE	8
8.2.3 A KT ALAPADATAIT TARTALMAZÓ ADATLAPJÁNAK ELKÉSZÍTÉSE	8
8.2.4 A KT KERÉKPÁROS LÉTESÍTMÉNYEINEK FELMÉRÉSE, AMELY ALAPUL SZOLGÁL AZ ORSZÁGOS KERÉKPÁROS ÚTADATBÁZIS FELTÖLTÉSÉHEZ	8
8.3. A KT KAPCSOLATRENDSZERE	9
8.4. A KT SZERVEZETÉNEK FUNKCIÓ ÉS FELADATSTRUKTÚRÁJA A TANULMÁNY KERETÉBEN KIDOLGOZÁSRA KERÜLT	10
8.5. A KT TERVEZÉSI TEVÉKENYSÉGE	10
8.5.1 A KT TÁVLATI FEJLESZTÉSI TERVE	10
8.5.2 A KT FENNTARTÁSI-ÜZEMELTETÉSI TERVE	10
8.5.3 A KT ÖSSZKÖLTSÉG TERVE	10
8.5.4 A KT FENNTARTÁSÁNAK FINANSZÍROZÁSI TERVE	10
9. MONITORING	10
10. PÁLYÁZATI RENDSZER	10
11. SZANKCIONÁLÁS	11
12. JAVASLATOK A JOGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSÁIRA	11
13. „KARBANTARTÁS MARKETING”	11

BEVEZETŐ

A KKK megbízása alapján a magyarországi kerékpárutak jelenlegi helyzetének javítását biztosító, működőképes rendszer kidolgozását tekintettük a feladat céljának.

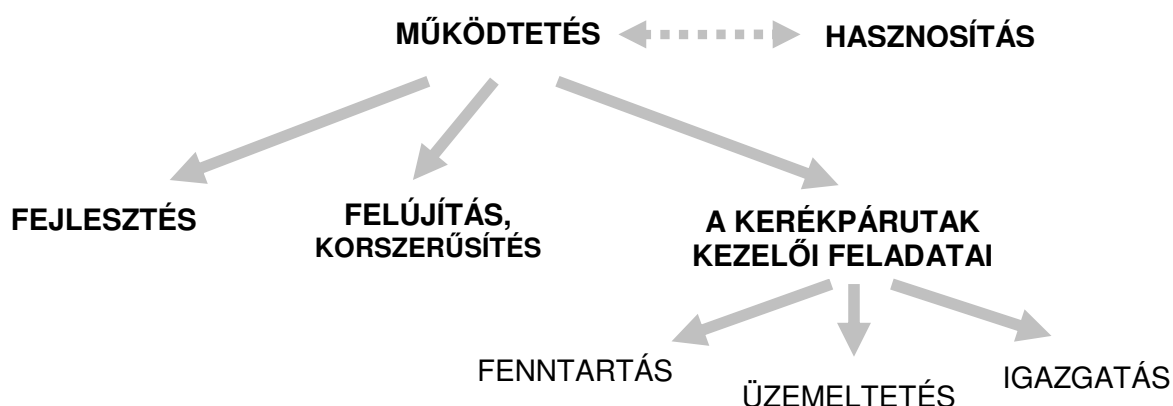
Működőképesnek tekintjük a rendszert, ha teljesíti az alábbi feltételeket:

- ⇒ figyelembe veszi a kerékpáros létesítmények jelenlegi állapotát;
- ⇒ a fenntartás és üzemeltetés jelenlegi helyzetét,
- ⇒ figyelembe veszi az érdekeltségi rendszereket,
- ⇒ tartalmaz kompromisszumokat, de nem konzerválja szükségtelenül a jelenlegi állapotot,
- ⇒ szakít a rossz beidegződésekkel,
- ⇒ jövőbe mutató, fejleszthető,
- ⇒ rugalmas, tehát alapelveiben, alapstruktúrájában országosan alkalmazható, ajánlható,
- ⇒ az érintettek számára elfogadható.

A fentiek figyelembevételével olyan modellt kialakítására tettünk javaslatot, amely főbb elemeiben szabályozott, ugyanakkor nem merev és módosíthatatlan rendszert alkot.

Véleményünk szerint a rendszer alkalmazását nem feltétlenül direkt jogszabályi előírásokkal kell kikényszeríteni, hanem az érdekeltség alapján állva, annak belső kényszerítő erejével kell létrehozni a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartásának jól működő rendszerét. Az érdekeltségi rendszert pályázati úton javasoljuk ösztönözni.

A feladat-meghatározásban szereplő „fenntartás, üzemeltetés és igazgatás” fogalmat pontosan értelmeztük és egy tágabb összefüggésrendszerbe illesztve tárgyaljuk, amit „Működtetésnek” nevezünk. Ehhez említés szintjén kapcsoljuk az út (elsősorban turisztikai célú) hasznosításnak fogalmkörét, ami nem csak logikailag kapcsolódik ide, hanem a költségfinanszírozás szempontjából is jelentőséggel bír. Az összefüggésrendszert az alábbi ábra mutatja.



Ez az összefoglaló az elkészült 120 (mellékleteivel közel 200) oldalas tanulmány keresztmetszete.

A modellt a Fertő tavi térségre a helyi szereplők bevonásával mintaként kidolgoztuk.

ÖSSZEFOGLALÁS, AJÁNLÁSOK

A Magyarországon megépült kerékpárforgalmi létesítmények sok szakaszon már több mint 10 év óta üzemelnek. A 90-es évek elején megindult kerékpárút-hálózat fejlesztések óta az a gyakorlat, hogy a megépült kerékpárutakat az önkormányzatok kezelésébe adják, miközben nem biztosítanak erőforrást a kerékpárutak fenntartására és üzemeltetésére, az igazgatási feladatok elvégzését pedig senki nem követeli meg, hiányzik az ellenőrzési és felügyeleti rendszer. A kerékpárutak állapotában tapasztalható leromlási folyamat csak akkor fékezhető meg, ha ezek fenntartási rendszerét új alapokra helyezzük az érdekeltségi rendszer szerint.

A kerékpárutak fenntartási problémáinak megoldását az Ütügyi Műszaki Előírások, a kerékpárutak építésének pályázattal, tervezési és kivitelezési szintjén kell elkezdni, mivel a fenntartási költségek akkor optimalizálhatók, ha a kerékpárforgalmi létesítmény korrekt műszaki előírások betartásával, körültekintő gondos tervezéssel és szakmailag felügyelt kivitelezési munkával valósul meg.

Az 5/2004. GKM rendelet terminológiája szerint a helyi utak kezelői feladatai az alábbi tevékenységeket foglalják magukba:

- a) igazgatási jellegű feladatok,
- b) üzemeltetés,
- c) fenntartás,
- d) ellenőrzés és vizsgálat.

A kerékpárutak fenntartási és üzemeltetési feladatainak elvégzésére rugalmasan definiált térségi összefogást javasolunk (Kerékpáros Térség) az adott terület földrajzi, közigazgatási és turisztikai adottságainak megfelelően kialakított határokkal. A Kerékpáros Térség menedzsmenete felel a rábízott kerékpáros létesítményhálózat kezelői feladatainak ellátásáért, és koordinálja annak fejlesztését, korszerűsítését.

A karbantartási munkák elvégzését célszerűen térségi vállalkozók számára javasoljuk átadni versenyeztetés, szükség esetén közbeszerzés alkalmazásával.

A működtetéshez (beleértve a kezelést és fejlesztést is) az állami költségvetésből „egykapus” pályázati rendszerben elnyerhető pénzügyi támogatást javasolunk biztosítani, melynek jogi és költségvetési hátterét meg kell teremteni. A támogatási esélyt a térségi összefogás megléte és működése alapvetően (vagy kizárólagosan) meghatározza. A támogatás mértéke a kerékpáros létesítmények használati célja, az országos hálózatban elfoglalt szerepe szerint differenciált.

A működtetés színvonalának, egyben a pénzügyi támogatás felhasználásának ellenőrzésére háromszintű monitoring rendszer kialakítását javasoljuk, ahol egymást kiegészíti és kontrolálja a térségi menedzsmenete, a területi Közlekedési Hatóságok és a civil szervezetek tevékenysége, amely egyben a folyamatos állapotfelmérést is biztosítja. A Területi Közlekedési Hatóságok 1990 óta nem látnak el felügyeleti tevékenységet sem az országos, sem az önkormányzati utakon. Az önkormányzati utak esetében sem állja meg a helyét a szuverén önkormányzati hatalmi ágra történő hivatkozás, hiszen az engedélyezési és építés-felügyeleti jogosultságok tekintetében mindezek ellenére nevesítve vannak a vonatkozó törvényekben és rendeletekben. Az országos utak tekintetében, pedig egyenesen érthetetlen és súlyos anyagi károk és balesetek megelőzését biztosító törvényi mulasztásként értékelhető a jelenlegi helyzet.

Az általunk javasolt modell alkalmazható az ország bármely térségében, mivel alkalmazkodni képes a helyi sajátosságokhoz, nem szab merev földrajzi, szervezeti és ügyrendi határokat,

így mozgásszabadságot biztosít az érdekelt szereplők számára, de egyúttal biztosítja országos stratégiai és térségi operatív koordinációt és kontrollt.

A tanulmányban kidolgozott és javasolt rendszer jogi és finanszírozási megalapozása az érintett jogszabályok módosítását igénylik.

FOGALOM MEGHATÁROZÁSOK

- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények:** Kerékpározási célú utak és kapcsolódó elemek.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi hálózat:** Kerékpárforgalmi létesítményekből álló összefüggő rendszer.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények fenntartása:** a forgalmi igénybevételből és az időjárás, valamint egyéb természeti hatásokból származó természetes leromlás ellensúlyozásához szükséges tevékenységek ellátása, amely alkalmas a meglévő kerékpárutak állagának megóvására.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények üzemeltetése:** a kerékpáros forgalom biztonságos és kultúrált lebonyolítását, a kerékpárutak biztonságos használatát elősegítő rendszeres, illetve eseti közútkezelői beavatkozások összessége.
- ⇒ **Karbantartás:** Egyes helyeken a fenntartási - üzemeltetési feladatok összességét jelöljük ezzel a fogalommal a rövideg érdekében.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények felújítása:** Olyan időszakos tevékenység, amelynek során a tervezési élettartam végéhez közeledő kerékpárút teljesen, vagy részlegesen felújításra kerül.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése:** Új hálózati elemek létrehozása új útépítéssel, vagy meglévő, használhatatlanná vált kerékpárforgalmi útszakasz újjáépítésével.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények működtetése:** A fejlesztés, felújítás és kezelői tevékenységek egysége.
- ⇒ **Kerékpárforgalmi létesítmények állapot követése (monitoring):** A kerékpárút használhatóságának időszakos figyelemmel kísérése helyszíni felméréssel, majd az adatok feldolgozása és értékelése, ennek alapján javaslat tétel az elvégzendő beavatkozásokra. A kezelői feladatkör részének tekintjük.
- ⇒ **Kerékpáros térség:** Egy adott földrajzi területen meglévő kerékpárforgalmi hálózat hasznosítására és fenntartására létrejött önkéntes összefogás, társulás az érintett térségi szereplők (önkormányzatok, civilek, vállalkozók) között.

HELYZETELEMZÉS

1. ELŐZMÉNYEK, A HELYZET ÁTTEKINTÉSE

Magyarországon – a híreszteléssel ellentétben - hagyománya van a kerékpározásnak, nemcsak falun, hanem kis és közepes nagyságú városokban is. Ezekben a településeken a **kerékpár közlekedési eszköz**. A kerékpárt sokoldalúan használják. A közlekedési munkamegosztásban (modal split) a kerékpáros közlekedés akár a 40-50 %-ot is meghaladja a kis és közepes nagyságú településeken. Ez az arány Budapesten 1-2 % (folyamatosan növekszik), Bécsben 8 %.

A kerékpáros turizmus iránti igény is folyamatosan fejlődik. Hazánk célországává illetve a több országot érintő nemzetközi kerékpártúrák részesévé kezd válni.

A **kerékpározás** társadalmi hasznossága a széleskörű nyugat-európai tapasztalatok és a hazai kezdeményezések kibontakozása alapján ma már nyilvánvaló. Alternatív közlekedési módként környezetkímélő, egészséges testmozgást biztosító napi rekreációs tevékenység, és sok régióban hagyományosnak tekinthető megoldás. Egészségmegőrző szerepe mellett közösségteremtő ereje is van.

2. MEGLÉVŐ KÜLFÖLDI MODELLEK

A megvizsgált országokban (Ausztria, Nagy – Britannia, Németország, Norvégia) szerzett tapasztalatokat csak egyes elemeiben, illetve a hazai távlati célok meghatározásakor lehet figyelembe venni, az ezekben az országokban jól kialakult sokéves gyakorlat és az önkormányzatok eltérő anyagi helyzete, szakmai felkészültsége, valamint az eltérő, erős tartományi közigazgatási rendszer sajátosságai és az eltérő munkakultúra miatt.

Az alábbi tapasztalatokat hasznosítottuk modellalkotási munkánk során:

- Egyszerű, praktikus helyi vállalkozók bevonásával működő fenntartási rendszer.
- Jó minőségben megépített, kevés karbantartást igénylő utak.
- Központi szakmai irányítás.
- Finanszírozás megosztása az önkormányzatok és a tartományi / központi kormányzat között.
- Aki utat épít annak karban is kell tartania.
- Megfelelő minőségű munkavégzés – minimális monitoring.
- Közutak részét képező kerékpárutak karbantartója a közút fenntartója.

3. A JELENLEGI JOGI SZABÁLYOZÁS RENDSZERE

Az 1990-es évektől kezdődően az a gyakorlat alakult ki, hogy az önkormányzatok bevonása nélkül kiadott ágazati rendelettel –néhány kivételtől eltekintve- **a megépült kerékpárutakat az önkormányzatok kezelésébe adták, sok esetben a tulajdonjogi tisztázások és átvezetések nélkül. Így ma, ha jogilag nem is minden esetben, de elvileg az önkormányzati törzsvagyon részét képezik, de a fenntartáshoz szükséges erőforrásokat nem biztosítottak. Legtöbb esetben az önkormányzat nemcsak anyagi eszközökkel, hanem szakmai, szervezeti eszközökkel sem rendelkezik a neki átadott kerékpárút fenntartására.**

Nagy, ellentmondásként jelentkezik az a tény, hogy az érvényes közlekedési törvény egységes hálózatra utaló előírásainak ellenére, az önkormányzati és közforgalmat lebonyolító magánutakon nem kötelező a műszaki előírásokban foglaltak betartása.

A fentiekben leírtak alapján megállapítható, hogy a kerékpárutakkal kapcsolatos jogi szabályozások a vonatkozó joganyag teljes felülvizsgálata indokolt. Ez a felülvizsgálat az alaptörvénytől indulva a hatásköri és szakági rendeletek komplex kontrollját igényli.

4. A HAZAI KERÉKPÁRUTAK ÁLLAPOTA

Az elmúlt 15 évben számos kedvező és kedvezőtlen műszaki kialakítású, rétegrendű és minőségű kerékpárút épült. **Az utóbbi néhány évben épült utaktól eltekintve állapotuk rossz, gyakran veszélyes,** ami a rossz kivitelezés mellett a karbantartás jelenlegi rendszerére is visszavezethető.

5. A FENNTARTÁS ÉS ÜZEMELTETÉS JELENLEGI RENDSZERE, MŰKÖDÉSE

A kerékpárutak fenntartása és üzemeltetése jelenleg néhány kivételtől eltekintve teljes egészében az önkormányzatok feladatkörébe tartozik. A fenntartásra külön állami támogatást nem kapnak, hanem azt saját költségvetésükből kell kigazdálkodniuk. Általában

az egyes önkormányzatok összefogás és koordináció nélkül, saját maguk próbálják megoldani a közigazgatási területükön lévő kerékpárutak fenntartását. Céleszközeik nincsenek. Néhány nagyváros rendelkezik saját (köz)útkezelői szervezettel, de ott sem nagyságrendekkel jobb a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartásának helyzete. A kerékpárutak fenntartásának vonatkozásában semmilyen központi irányítás és koordinálás nincs, sem minisztériumi, sem régiós, sem önkormányzati szövetségek szintjén.

A jelenlegi fenntartási és üzemeltetési rendszer nem működőképes. A kerékpárútra nem a nemzeti vagyon részeként tekint, nincs meg a beruházó - felhasználó - fenntartó közötti harmonizáció.

Fentiek alapján tisztán látható, hogy a jelenlegi „megoldástól” azaz fenntartási és üzemeltetési gyakorlattól gyökeresen eltérő rendszer kialakítása szükséges.

Az új rendszer alapja az érdekeltségi rendszer kell, hogy legyen!

FENNTARTÁSI ÉS ÜZEMELTETÉSI MODELL

6. ALAPVETÉSEK

6.1. ALAPELVEK

- **A modell kidolgozásához mindenekelőtt azt a nyilvánvaló tényt kell belátnunk és beláttatnunk, hogy aki érdekelt a kerékpárút létrehozásában és használatában, az érdekelt annak fenntartásában is. Következésképpen érdekeltiségének mértékétől és gazdasági erejétől függő mértékben be kell vonni a fenntartási és üzemeltetési feladatokba vagy annak költségviselésébe.**
- Nyilvánvalóan **nem cél magas működési költségű, hardverigényes, bonyolult fizikai szervezetek létrehozása**, hanem elsődleges az úthasználatban, üzemeltetésben és fenntartásban érdekelt részt vevők szervezett együttműködésének megteremtése.
- A rendszerben az egyes **operatív fenntartási munkát végző szervezeteket szerződéses vállalkozói alapon kell foglalkoztatni.**
- A fenntartással-üzemeltetéssel és a felújítással kapcsolatos feladatok és a költségek viselése nem kell azonos struktúrában történjen, **el kell válnon egymástól az operatív feladatirányítás és a finanszírozás.**
- Kistérségi, vagy más **területi összefogás célszerű a kerékpárforgalmi létesítmények fenntartási és üzemeltetési struktúrájának kialakításánál.**
- A **közutak részét képező nyomvonalak, sávok fenntartása és üzemeltetése a közút kezelőjének a feladata kell, hogy legyen.**

6.2. SZEREPLŐK

- **Állami fenntartási szerepvállalás megteremtése, a megfelelő jogi és pénzügyi megalapozást követően.**
- **Önkormányzati, Kistérségi, Régiós fenntartói szerepvállalás.**
- **Egyéb fenntartási szerepvállalás:** bankok, biztosító társaságok, nemzeti és nemzetközi vállalkozások, kisebb léptékekben helyi vállalkozók, civil szervezetek stb.

6.3. HÁLÓZATI ELEMEEK

Az egyes kerékpárutakat és létesítményeiket feladatuk, fontosságuk, országos hálózati szerepük szerint osztályoztuk, négy kategóriába soroltuk

7. FINANSZÍROZÁSI ALTERNATÍVÁK, JAVASLATOK

A finanszírozási konstrukciók kialakításánál alapvető **meghatározó tényező, hogy az adott kerékpárút melyik hálózati funkcióba tartozik és kinek áll érdekében annak fenntartása.** Eltérő lehet a konstrukció egy adott kategóriájú út esetében, ha az „vegyes használatú” szervízút (tehát egyben mezőgazdasági, erdészeti, vagy vízügyi funkciójú út), így ezzel itt nem foglalkozunk. A finanszírozási konstrukciót lényegében azonosan célszerű kialakítani fenntartási és felújítási feladatokra, azzal a megkülönböztetéssel, hogy a felújítási feladatoknál nagyobb részt kell kapjanak a pályázattal elnyerhető központi (állami) támogatások. Amennyiben a fenntartási célokra biztosítható központi támogatások jogi és/vagy pénzügyi háttere nem teremthető meg az önkormányzatok tulajdonában és kezelésében lévő létesítményekre vonatkozóan, úgy meg kell fontolni a kiemelt jelentőségű, az országos törzshálózatba tartozó létesítmények állami kezelésbe (esetleg tulajdonba) vételét és fenntartásuk központi finanszírozását.

Egyszerű, de az eltérő arányok miatt nehezen kezelhető megoldás lehet, állami támogatást kizárólag a fejlesztési (új építési és felújítási) feladatokhoz kötni, ám kritériumként megszabni a fenntartási feladatok maradéktalan és folyamatos elvégzését egy a támogatott fejlesztendő útszakaszhoz kapcsolódó teljes hálózaton, térségben.

7.1. FORRÁSOK

- Önkormányzati költségvetés
- Központi költségvetésből elnyert támogatás, ha ez jogilag megalapozottá válik.
- Szponzori és reklámbevételek – örökbefogadás
- Vállalkozói hozzájárulás
- Egyéb támogatás (pályázati forrás, szponzoráció)

7.2. ALAPELVEK

- **A központi költségvetési támogatásokhoz kizárólag pályázati úton lehet hozzájutni.** A pályáztatás során a térség lehetőséget kap arra, hogy a fenntartási munkákat részben központi támogatásból fedezze. Kiemelten igaz ez a felújítási feladatokra, melyekre a karbantartási – üzemeltetési feladatoktól független külön pályáztatási rendszert javasolunk. **Nem javasolunk automatikusan járó normatív támogatást.**
- A fenntartási tevékenység támogatásához elsődlegesen önerőt és finanszírozási képességet kell felmutatni.
- **A különböző hálózati funkcióba tartozó kerékpárutak esetében eltérő mértékű támogatási mértéket javaslunk.**
- A szükséges önrészt közös térségi alapról célszerű finanszírozni, melyhez a térségi szereplők tulajdonlásuk, hasznélvezésük és teherviselési képességük arányában járulnak hozzá.
- A szükséges fenntartási feladatok körét és ütemezését a helyi kerékpáros civil szervezet és Közlekedési Hatóság bevonásával a Kerékpáros Térség vezetése határozza meg. A Területi Közlekedési Hatóság bevonása azért is szükséges, mert számukra a balesetveszély megszüntetésére vonatkozó intézkedés megtétele bejelentésre, vagy saját hatáskörben jelenleg is törvényi kötelezettség. A feladatokhoz pénzügyi igényt kell rendelni, amely alapján az igényelendő pályázati támogatási összeg meghatározhatóvá válik.
- A támogatás javasolt aránya karbantartásnál 0-45 %, felújításnál 30-45 %.
- A kerékpáros térségek által viselt önrész fedezetét a térségi önkormányzatok viselik, akik lehetőségeik szerint vonnak be forrásokat az egyéb szereplőktől, kerékpárosbarát vendéglátóktól, és más szolgáltatóktól, örökbefogadó szponzoroktól.

8. EGY KIVÁLASZTOTT SZERVEZETI MODELL KIBONTÁSA

Ez a modell a kerékpáros létesítmények területi hálózati rendszerbe történő összefogásán és egységként történő kezelésén alapszik. Országos nézőpontból tekintve ez azt jelenti, hogy az országos kerékpáros létesítmény hálózat önállóan, de egységes rendszerben szerveződő, jól koordinálható hatásköri egységekre van felosztva. A társulások létrehozása azzal az előnnyel is jár, hogy a benne résztvevő tagok formálisan és informálisan ellenőrzik a menedzsmentet, a tevékenységet és egymást. Egy ilyen egységben együtt működhetne minden olyan egység, ami a kerékpáros közlekedéshez, úthasználathoz kapcsolódik és érdekelt annak megfelelő állapotban tartásában. Az egységet Kerékpáros Térségnek nevezzük.

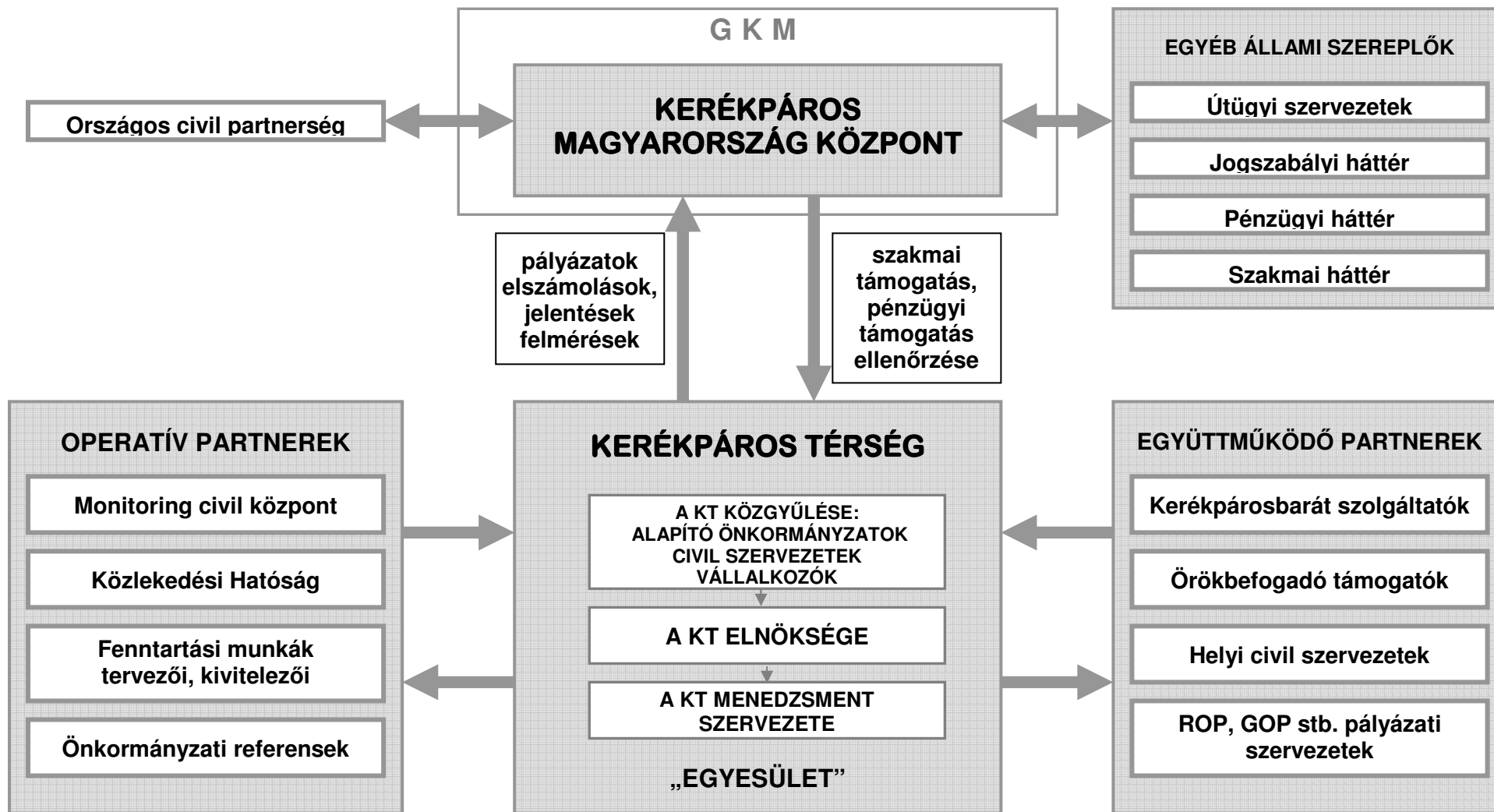
8.1. KERÉKPÁROS TÉRSÉGEK (KT) LÉTREHOZÁSÁNAK CÉLJA

Egy adott földrajzi területen elhelyezkedő kerékpárforgalmi létesítmények közös és egységes menedzselési rendszerének kialakítása, amelynek hatásköre kiterjed a működtetés, ezen belül a fenntartás-üzemeltetés, felújítás és fejlesztés, valamint a hasznosítás és finanszírozás feladatkörére.

8.2. KT LÉTREHOZÁSÁNAK RENDJE

- 8.2.1** A KT földrajzi lehatárolása.
- 8.2.2** A KT alapító okiratának elkészítése.
- 8.2.3** A KT alapadatait tartalmazó adatlapjának elkészítése.
- 8.2.4** A KT kerékpáros létesítményeinek felmérése, amely alapul szolgál az országos kerékpáros útdatbázis feltöltéséhez.

8.3. A KT KAPCSOLATRENDSZERE



8.4. A KT szervezetének funkció és feladatstruktúrája a tanulmány keretében kidolgozásra került.

8.5. A KT TERVEZÉSI TEVÉKENYSÉGE

8.5.1 A KT TÁVLATI FEJLESZTÉSI TERVE

A KT hálózati elemei felújításának (újraépítés), új létesítmények megvalósításnak terve 5 éves távlatban. Nyomvonal tervet, alapvető műszaki paramétereket, becsült költségeket és tervezett forrásokat tartalmaz.

8.5.2 A KT FENNTARTÁSI-ÜZEMELTETÉSI TERVE

A karbantartási, feladatok havi ütemezésű éves tervezése útszakaszok és létesítmények szerinti bontásban. A feladatokhoz tartozó költségek negyedéves bontású éves tervezése a költségnorma rend alapján.

8.5.3 A KT ÖSSZKÖLTSÉG TERVE

A karbantartási feladatok éves összesített finanszírozási igényének számítása negyedéves bontásban.

8.5.4 A KT FENNTARTÁSÁNAK FINANSZÍROZÁSI TERVE

A karbantartási feladatok költségét fedező források meghatározása.

Ebben a táblázatban kell meghatározni

- ⇒ a KT tagok által fizetendő hozzájárulások (önerő) mértékét,
- ⇒ az igényelendő támogatások mértékét és negyedéves ütemezését
- ⇒ az egyéb térségi szintű bevételeket és azok felosztását a tagok közt az egyéni önerő csökkentésére

A tervezési táblázatokat elektronikus formában kell elkészíteni és kezelni.

9. MONITORING

A KT monitoringjának hármast funkcióit kell betöltenie.

- **Az úttá állapot figyelemmel követését** hibák jelzését és regisztrálását. Ez input adatként szolgál a karbantartási, felújítási tervekhez, feladatkiírásokhoz.
- **A karbantartási tevékenység ellenőrzését**, minőségbiztosítását.
- **A pályázati támogatások megfelelő felhasználásának ellenőrzését**, egyben a további pályázatok esetében a KT tevékenységének megítélését.

A tevékenységet ugyancsak **hármast szervezeti tagozódásban** javasoljuk folytatni:

- **A KT menedzsmentszervezete által folytatott bejárások, felmérések.**
- **Az úthasználók által tett hibabejelentések, panaszok** kezelése.
- **A térségi Közlekedési Hatóságok által folytatott hatósági felülvizsgálatok**, a korábbiakban feltüntetett indokok és okok alapján.

A monitoring operatív működtetésére, brit mintára civil önkéntesekből álló központi koordinációjú „ranger” rendszert javasolunk létrehozni

10. PÁLYÁZATI RENDSZER

A kerékpárutak fenntartásával és fejlesztésével kapcsolatos támogatási és pályázati rendszert „egykapus” rendszerként javasoljuk megvalósítani. A fenntartási-üzemeltetési és a felújítási tevékenységek támogatására külön támogatási alapot és pályázati rendszert javasolunk, amely azonban összehangoltan kezeli a két tevékenységet, és formailag nagyban hasonló, az egyszerű kezelhetőség érdekében.

A kerékpárutak építési támogatására vonatkozó pályázatoknál is alkalmazni kell ezt a kritériumrendszert.

A pályázati feltételrendszerben meghatározó, vagy kizárólagos előnyt kell biztosítani a területi hálózatokat üzemeltető KT-k számára.

A karbantartási és felújítási támogatásra éves ciklusokban lehet pályázni.

- Az egy éves fenntartási tevékenységet megfelelően teljesítő térségek a **következő években egyszerűsített módon pályázhatnak** a támogatás további folyósításáért. Ez mind a pályázók, mind a bírálók szempontjából megtakarításokat jelent.

- A pályázat útján elnyerhető támogatás egy éves időszakra vonatkozik és utófinanszírozás jellegű. Kifizetése negyedéves bontásban, a fenntartási tevékenységek ellenőrzését követően (térségi monitoring jelentés, Közlekedési Hatóság, civil kontroll) történik.

11. SZANKCIONÁLÁS

A jelenlegi „hagyományos” fenntartási rendszerre vonatkozóan új szankcionálási rendet nem javasolunk, bár tény, hogy ez az eddigi gyakorlatban nem működött

A szankciókra vonatkozóan egy érdekes probléma adódik: ha kizárjuk a fenntartót a támogatásból „öngölt rúgunk” – mert akkor annak területén nemhogy fejlesztés, de vélhetően fenntartás-üzemeltetés sem lesz...!

A legkevésbé rossznak látszó és járható, nem utolsó sorban ösztönző megoldás a támogatás utólagos kifizetése.

Fejlesztési, felújítási tevékenység esetében a hagyományos projektszemlélet érvényesül: a támogatási szerződés megkötésére csak megfelelő biztosítékok mellett, kifizetésre csak a megfelelő teljesítés és annak ellenőrzése után kerül sor. Ezeknél a projekteknél javasoljuk, hogy a támogatási összeg egy bizonyos hányada (a projekt költségvetésétől és a tevékenység jellegétől függően 2 –5 %-a) csak az első hasznosítási év végén, a megfelelő fenntartás-üzemeltetés tevékenység dokumentálását és ellenőrzését követően kerüljön sor. Ezzel egyben jogosulttá válik a kedvezményezett arra, hogy a következő fenntartási periódusban támogatásra pályázzon.

12. JAVASLATOK A JOGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSAIRA

Az érintett jogszabályok részletes regulációja a jogalkotókkal és az előkészítőkkal közösen alakított teamben képzelhető el, az építés és karbantartás egységes országos rendszerére vonatkozó javaslatok elfogadása után. A team munkájába be kell vonni a kerékpáros civil szervezetek és az önkormányzatok reprezentatív képviselőit, valamint műszaki szakértőket.

A fentiek csak kezdetét jelenthetnék annak a folyamatnak, amely a 88. évi I. tv. szellemét és szándékát tekintve az egységes úthálózat érdekében szükséges szabályozások következetes felülvizsgálata érdekében szükséges.

A tanulmány szellemében javasolható hálózati hierarchia és finanszírozási konstrukció érdekében szükséges legsürgősebb jogszabályi változtatást külön munkaanyagban foglaltuk össze.

Megjegyezzük, hogy a jogi szabályozás részleteinek kialakítása politikai döntést és jogi szakértők bevonását igényli.

13. „KARBANTARTÁS MARKETING”

A karbantartás finanszírozás számottevő forrásává válhat a kerékpáros útvonalhálózat turisztikai hasznosításból eredő indirekt bevétel. A finanszírozási modellben szerepeltettünk ilyen (becsült) értékeket.

Számottevő bevételek származhatnak az útvonaljelző táblákon elhelyezett „örökbefogadói” reklámlogókból, vagy egyéb, a turisztikai vonzerőt nem csorbító reklámtáblákból. Jelentős indirekt (idegenforgalmi adó, növekvő foglalkoztatás, iparűzési adó, koncessziós díjak) bevételt generál az önkormányzatok számára egy vonzó, jó arculatú, ismertté tett kerékpáros turisztikai régió forgalma.

Ennek érdekében javasoljuk, hogy a térségek fektessenek hangsúlyt erre a tevékenységre, koordinálják, pályázzanak turisztikai forrásokra, készítsenek honlapot, kiadványt, térképet, vegyék fel a kapcsolatot utaztatási irodákkal, túraszervezőkkel. Vonják be a direkt bevételt élvező szolgáltatókat, szervezzenek transzfert, készítsenek komplex térségi kerékpáros turisztikai ajánlatokat.

