



A kerékpáros infrastruktúra fejlesztés terén 2006-2010 között végzett feladatok



Készítette Sztaniszláv Tamás 2010.november

***Ajánlom Fodor János számára, aki sokat tett azért, hogy korrekt,
jól szabályozott módon bonyolódtak a közlekedési ágazat által kezelt
kerékpárút támogatási pályázatok***

***Az elmúlt időszakban együtt dolgoztam az alábbi kollégákkal
(ABC sorrendben):***

Hartmann Tamás
Köbli Magdolna
Szikszainé Kiss Anna

Köszönöm a munkájukat és remélem,
hogy lendítettünk a kerékpározás kerekén.

A keréken lendített még külső megbízottként:

Barátosi József (†)
Bodnár Vid
Szabó Anita (CADMAP)
Szabó Kristóf

A keréklendítőket hajtotta:
Bodor Ádám

TARTALOMJEGYZÉK

Tartalom

2.2.	Koncepciók, feladatmegfogalmazások	2
2.3.	Nyomvonalak terveztetése	4

1. Bevezetés, előzmények

1993-2005 között a jogelőd UKIG-ban az Önkormányzati Kapcsolatok Főosztálya foglalkozott az önkormányzati törzsvagyonhoz tartozó létesítmények (út, összekötőút, csomópont, híd, kerékpárút, járda) fejlesztésének támogatásával, azon belül a kerékpárutak építésének pályázataival. A Főosztály 5-7 fővel látta el a pályázatok lebonyolítását, beleértve a forgalomba-helyezési eljárásban való részvételt is. Ebben az időszakban a közlekedési tárca forrásain (1993-1998: Útalap; 1999-2005: ÚFCE) túl más források (Agrár, Turisztika, Vidékfejlesztés) bevonására is sor került. A munkáról 2005.decemberben egy összefoglaló készült. [1] 2005-ben az önkormányzati támogatások megszüntetésével a Főosztály is megszűnt.

Az időszak alatt megvalósult kerékpárutak összefoglaló táblázata:

<i>Közlekedési tárca támogatásával megépült kerékpárutak [km]:</i>										
<i>2005.12.31.-ig</i>										
Építési program			Program összesen	Önkormányzati pályázat				1997.	1998.	1999.
1991. végéig	1992. évben	1993-ra áthúzódó		1993.	1994.	1995.	1996.			
490,2	70,7	43,8	604,7	42,1	154,5	133,7	110,1	70,6	113,5	70,5
2000.	2001.	2002.	2003.	2004.	2005.	Pályázatok összesen	Mindösszesen			
72,2	64,3	96,7	49,6	40,2	21,2			1039,2	1643,9	

A 2007-2013 időszak kerékpáros feladatait megfogalmazó Kerékpáros Magyarország Program (KMP)[2] az alábbi feladatcsoportokat fogalmazta meg:

1. kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
2. kerékpározás népszerűsítése és a közlekedésbiztonság
3. kerékpáros turisztika
4. kerékpársport.



A KMP feladatai közül az indításkor a minisztérium a KKK feladatai közé sorolta az infrastruktúra fejlesztéshez szükséges feladatok teljes koordinálását és lebonyolítását, valamint a közreműködést a népszerűsítési kampányokban, a közlekedésbiztonsági kérdésekben és ezen kívül a kerékpáros turisztikai feladatok infrastrukturális háttérének biztosítását. 2006-ban a KMP megszületésével a támogatás is újra indult. Ekkor az előző munkatársak közül egy fővel és a Hálózatfejlesztési és Döntéselőkészítési Osztály egy munkatársával indult el a pályázatok megfogalmazása és az első fordulók lebonyolítása. 2008-tól a témával foglalkozó munkatársak száma megduplázódott és utána még két külső munkatárs foglalkoztatására is lehetőség nyílt a jelentősen kibővült feladatok ellátására.

A KMP keretében allokálásra kerültek az alábbi források a 2007-2013. közötti időszakra:

Útépítési költségvetésből évi 1-2 MrdFt	összesen 7-14 MrdFt
Regionális Operatív Programok	28 MrdFt
Közlekedési Operatív Program	14 MrdFt
KVVM és az önkormányzatok által biztosított önerő	5-10 MrdFt

Az így rendelkezésre álló összeg a pályázó önkormányzatok önerőjével mintegy 60-65 MrdFt beruházást célozott meg, ami 2.000-2.500 km kerékpáros létesítmény megvalósítását jelentheti. A jelzett támogatási eszközökön kívül az Európai Területi Együttműködés (ETE) keretében is tervezett kifejezetten kerékpáros célra forrásfelhasználás, melyet az egyéb (nem kifejezetten kerékpáros) konstrukciók (pl. ROP turisztikai pályázatok, Vásárhelyi terv, ÚMVP stb.) tovább növelnek.

A feladatokat 2006-2008 között egy kerékpárügyi miniszteri megbízott, majd 2008-tól a szakállamtitkár szintű Kerékpáros Tárcaközi Bizottság koordinálja, aminek titkári teendőit én végeztem. A KMP elvégzett feladatairól közbenső beszámoló is készült a Kormány számára [3] és az Európai Kerékpáros Szövetség (ECF) részvételével egy konferencián is bemutatásra kerültek az elvégzett feladatok.



2. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztés terén végzett feladatok

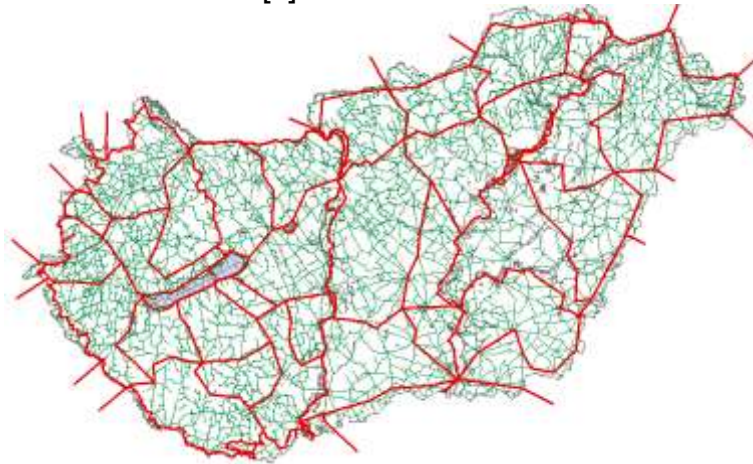
2.1. Részvétel a Kerékpáros Magyarország Program kidolgozásában

KMP első megfogalmazását civil kerékpáros szervezetek végezték, majd az érintett minisztériumok és a KKK munkatársai is részt vettek a megfogalmazásában. Társadalmi vita után az érintett minisztériumok a tartalmát elfogadva, célul tűzték ki a megvalósítását.

2.2. Koncepciók, feladatmegfogalmazások

2.2.1. Országos Területrendezési Terv (OTrT) 1/6 melléklete [4] tartalmazza az országos jelentőségű, turisztikai célú kerékpáros nyomvonalakat, melynek javasolt hossza mintegy 5700 km. A nyomvonalak a törvény szellemének megfelelően alapvetően az érintett településközpontok összekötése alapján egy 10 km sávot jelentenek. Folyamatosan figyelemmel kísértük a változtatási igényeket, szakmailag elbíráljuk és gyűjtjük az információkat a törvény 5 évenkénti felülvizsgálatához (a legutóbbi felülvizsgálat 2008-ban volt, 2013-ban lesz esedékes). A

nyomvonalak kijelölését megalapozó tanulmány a turisztikailag jelentős helyek megjelenítése alapján, azok célszerű, hálózatos összekötésével jelölték ki az útvonalakat [5]



2.2.2. A közlekedési célú (hivatásforgalmi) kerékpározás koncepcionális megfogalmazására nem került sor, az ilyen célú fejlesztést országos szinten alapvetően a Közlekedési Operatív Program (KözOP) tartalmazza. Az OP az országos főutak EU elvárások szerinti burkolatmegerősítését támogatja és ehhez kapcsolódóan a minisztérium szakállamtitkári elrendelése alapján felülvizsgáltuk ezen projektek mellett szükséges és lehetséges párhuzamos kerékpárutak egyidejű megvalósítását is. Ennek célja a nagy (teher)forgalmú és nagysebességű külterületi közutakról a kerékpáros forgalom levétele, mindkét közlekedő fél biztonságos közlekedése érdekében. Ennek megvalósítását, módosítását folyamatosan figyelemmel kísértük.



2.2.3. A KKK-ban véleményezett Területrendezési és egyéb koncepcionális tervekben megvizsgáltuk a kerékpározás feltételeinek a biztosítását.

2.2.4. Több esetben megkeresnek önkormányzatok és egyéb szervezetek a saját koncepciójuk véleményezésével.

2.2.5. A Budapesti Kerékpáros Koncepciót és a kerékpárkölcsonzó rendszer (Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer, KKKR) koncepcióját véleményeztük, megvalósítását figyelemmel kíséjük.

Az ebben a pontban foglalt feladatokat folyamatosan végezzük.

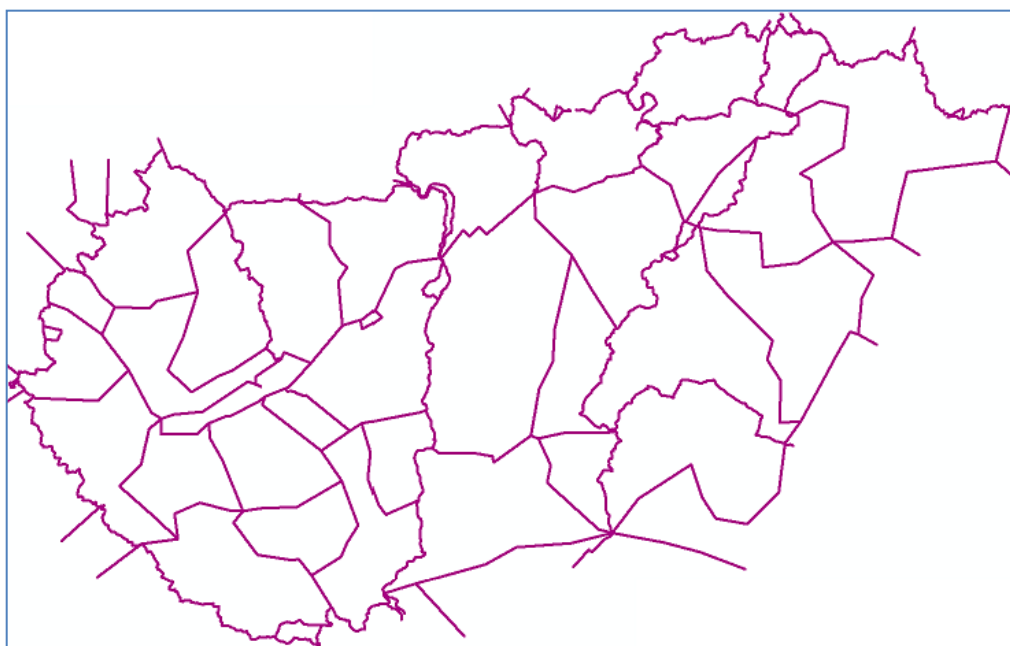
2.3. Nyomvonalak tervezetése

Az OTrT-ben szereplő kerékpáros turisztikai nyomvonalak alapvetően az érintett települések központjainak összekötése alapján született,. Nagyon fontos azonban, hogy meghatározzuk az egyes szakaszokon meglévő, tervezett kerékpáros létesítményeket és feltárjuk a vonal menti, biztonsággal kerékpározható országos és helyi utakat. Ennek érdekében elkezdtük a nyomvonalak önkormányzatokkal, civilekkel és természetvédelmi hatóságokkal egyeztetett, pontos nyomvonalterveinek készíttetését. A KKK útpénztári forrásból megtervezette már:

- a két EuroVelo (6-os Duna menti és 11-es Bodrog és Tisza menti), [6]
- a nyugati határ menti, Rajka-Mohács közötti, [7]
- a Körösök menti, [8]
- a Győr-Balatoni [9] nyomvonalat.

Szintén útpénztári forrásból, de az Európai Területi Együttműködés (ETE) HUSK forrásából visszaigényelve készült el a szlovák határ menti (Szob – Tisztabecs) és három, a nyomvonalhoz kapcsolódó szakasz nyomvonalterve [10]. A megkötendő Támogatási Szerződés után az összeg visszaigénylését megkezdjük (bár a pályázat elbírálói meg nem magyarázott okból a legnagyobb összegű pályázatot nem támogatta). Előkészítés alatt van hasonló konstrukcióban a HURO ETE keretében a román határ menti nyomvonal és hasonló konstrukció körvonalazódik a szlovén határ mentén is. Az elkészített nyomvonalak támpontot adnak az önkormányzatok számára a kialakítandó kerékpáros létesítményekhez és a különböző forrású támogatás esetén előnyt élvez a megtervezett nyomvonal megvalósítása.

Amennyiben a szlovén határ menti ETE pályázatban is sikeresen részt vesz a KKK, akkor a teljes országhatár menti OTrT nyomvonal megtervezésére sor kerül. Utána az országon belüli, még hátralévő nyomvonalak közül legalább a legfontosabbak tervezésére forrás biztosítása szükséges.

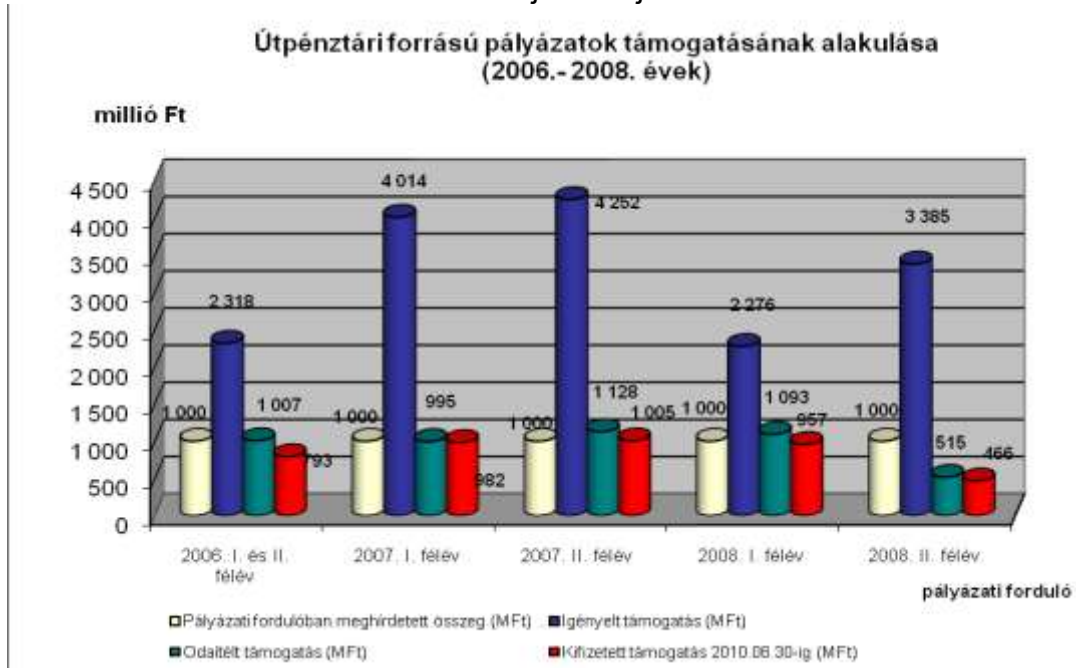


2.4. Hazai források támogatási pályázatainak teljes lebonyolítása

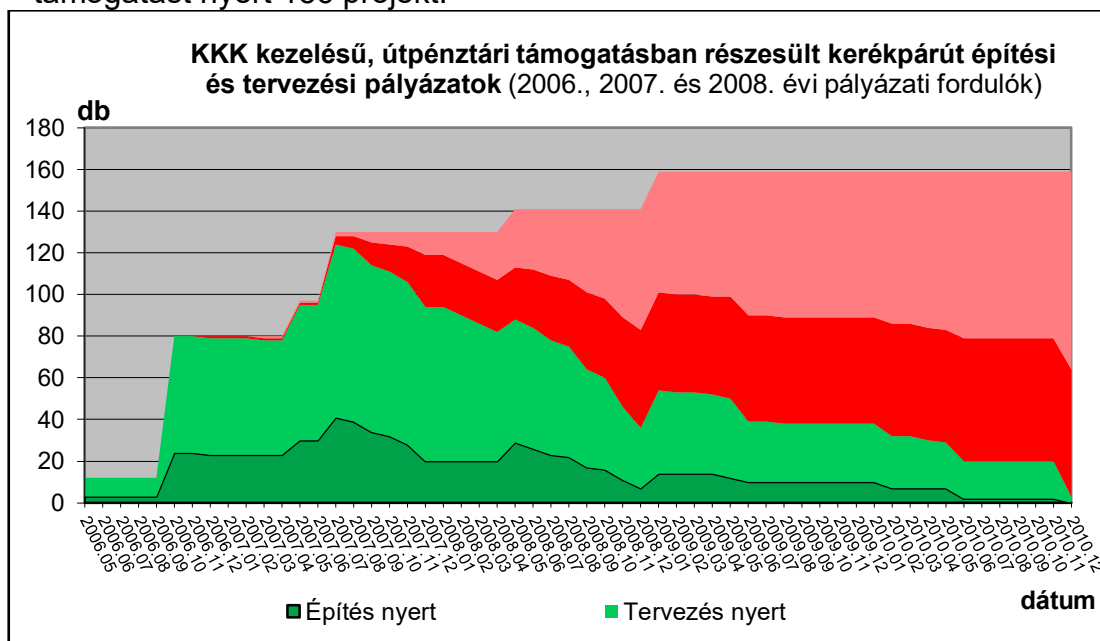
A közlekedési tárca törekedett a forráshiányos önkormányzatok számára támogatást biztosítani tulajdonukba és kezelésükbe tartozó közlekedési létesítmények megvalósításához. Az 1993-2005 évek közötti tevékenységről részletes beszámoló készült. [1]

Kiemelt beruházás volt a Balaton törvény által előírt Balatoni Bringakörút központi megvalósítása. A három megyére kiterjedő projekt ráfordítása mintegy 1.3 MrdFt volt, amelyből kijelölésre került mintegy 30 km, építésre pedig 39 km kerékpárút.

2006-ban, a KMP keretében a támogatás kerékpárutak megvalósítására újra kezdődött és az alábbi táblázat mutatja be a jelentős érdeklődést.



Ebben az időszakban 2-4 fő 318 db beérkezett pályázatot értékelt, amelyből támogatást nyert 156 projekt.



A KKK által egyidőben kezelt projektek darabszáma

2.4.1. A támogatási célkitűzés megfogalmazása

A támogatás alapvetően kerékpárutak megvalósítását tűzte ki célul, figyelembe véve a 2006-ban elkészült Útügyi Műszaki Előírás paramétereit és törekedett a hálózatosságra. Kiemelt szerepet kapott az a Duna-menti (1. és 51. sz. főút menti), turisztikailag jelentős szerepű és nagy kerékpáros forgalommal bíró EuroVelo6 kerékpáros nyomvonal megvalósításának és tervezésének támogatása. Később kibővült a támogatás a kerékpársávokra és a 10 évnél régebben megépült, ÚME-nak nem megfelelő kerékpárutak felújításával, bővítésével. Az aktuális célok megfogalmazása bekerült az útpénztári kifizetéseket szabályozó rendeletbe.

2.4.2. A támogatás kiírása, a pályázatkészítési útmutató, értékelési rend

készítése, véleményezése az érintett minisztériumokkal, ezek elfogadtatása, meghirdetése. Az Útmutatóban meghatározásra került a pályázható létesítmények köre, a pályázatra jelentkezők, a beadandó információk, dokumentumok. Megfogalmaztuk az értékelési szempontokat, ahol a forgalom, baleset, civil részvétel lett figyelembe véve. [11] A bírálatra három lépésben került sor, először egy teljességvizsgálatot végzett a KKK és a pályázat értékeléséhez szükséges, még hiányzó dokumentációkat bekérte. Második lépés egy szakértőkből és civil kerékpárosokból álló Szakmai Bíráló (SZB), ahol az engedéllyel rendelkező tervek, ill. koncepciók megfelelőségének, alkalmasságának minősítésére került sor. Az itt megfogalmazott kérdésekre még a KKK bekérhetett a pályázóktól információkat, ill. bizonytalanság esetén helyszíni bejárást is végzett. Harmadikként egy Tárcaközi Bíráló Bizottság (TBB) értékelte és sorolta a pályázatokat és ez alapján összeállította a támogatni javasolt pályázatokat a rendelkezésre álló keret erejéig, amit a miniszter hagyott jóvá. Ki kell emelni, hogy ennek során egyetlen egy esetben sem került sor módosításra. A teljes értékelési folyamatot egy széles körben elfogadott Ügyrend szabályozta. A KKK-ban szabályzat is készült az egész folyamat korrekt lebonyolításának előírásairól. Mindkét bírálatról jogilag felügyelt jegyzőkönyv készült. [12]



2.4.3. www.kertam.hu honlap alkalmas a pályázók számára információk közzétételére, adatok rögzítésére, a pályázat sorsának követésére.



A honlap adatait át lehet venni egy belső értékelő programba, kiküszöbölve a dupla adatrögzítés igényét. A szoftver segítségével pontosan lehet követni a pályázat feldolgozásának menetét (amelyet a honlapon keresztül a pályázók is követhettek), valamint megfelelő demonstrációt nyújtott az értékelésekhez. A pályázó által rögzített adatok alapján kinyomtatott és a mellékletekkel ellátott, a pályázó által szignált, papír alapú dokumentáció volt az értékelés hivatalos alapja.

KERTAM - pályázattalási rendszer

Fájl Törzsdatok karbantartása Listák, nyomtatványok Egyéb Segő

Pályázat megtekintése Új pályázat Pályázat áttöltése webről Kézi státusz beállítás Összes státusz állítása

Pályázatok listája

Sorszám	Év	Terület	Pályázó	Projekt típus	Utánpótlás	Telepítés	Égveit pályázat	Taraspályázat	Elmaradt	Vélt	Státusz
14401	2009	1	Darócsok Községi Önkormányzata	Építés	Euroveo tanácskai kerékj/Öntözési	igen		non	non	non	nyert
14402	2009	1	Szabó Város Önkormányzata	Építés	Euroveo tanácskai kerékj/Szabó	igen		non	non	non	nyert
14403	2009	1	Ód Város Önkormányzata	Építés	Euroveo tanácskai kerékj/Ód	igen		non	non	non	nyert
14404	2009	1	Ménfőcsanak Város Önkormányzata	Építés	Közlekedésszabotonsági ker/Ménfőcsanak	igen		non	non	non	nyert
14405	2009	1	Sáskai Többszázévi Községi Város	Építés	Közlekedésszabotonsági ker/Sáskai	igen		non	non	non	nyert
14406	2009	1	Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzata	Építés	Euroveo tanácskai kerékj/Szeged	igen		non	non	non	nyert
14407	2009	1	Nagykőrös Város Önkormányzata	Építés	Közlekedésszabotonsági ker/Nagykőrös	non		Kecskeméti Megyei Jogú Város Önkor	non	non	nyert
14408	2009	1	Óvonaendől Város Önkormányzata	Építés	Közlekedésszabotonsági ker/Óvonaendől	igen		non	non	non	nyert

A honlapon rendszeresen megjelennek a kerékpározással kapcsolatos aktuális hírek és dokumentumok. Erre a célra a közeljövőben a www.kereparozz.hu honlap fog szolgálni.

2.4.4. Pályázatok nyomon követése

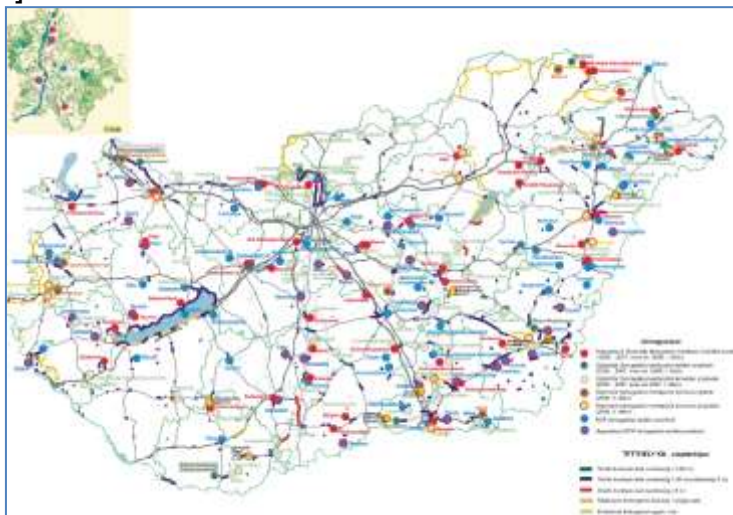
A támogatást nem nyert pályázatok visszakapták teljes dokumentációjukat, megjelölve, hogy a támogatás későbbi elnyeréséhez milyen kiegészítések lennének szükségesek.

A támogatást nyert pályázatok részletes útmutatót kaptak a támogatás igénybeviteléhez szükséges teendőkről. A KKK munkatársai ellenőrzik a támogatott közbeszerzési eljárásának műszaki tartalmát, megtekintik a kritikus, esetlegesen problémás helyszíneket és kezelik a menet közben felmerült problémákat.

2.4.5. Támogatások elszámolása

A projektek megvalósítása után külső, műszaki ellenőri dokumentummal rendelkező munkatárok leellenőrizték az elvégzett munka támogatás szerinti megvalósítását. **Ehhez a KKK jelenleg sem kapacitással, sem megfelelő gyakorlattal nem rendelkezik.** A forgalomba helyezés után a KKK munkatársai lebonyolítják a pénzügyi elszámolást és a projekt megjelentetését a KeNyi-ben. Az ezzel nagy gyakorlattal rendelkező munkatárs elkerült a kerékpárosok közül.

2.4.6. A támogatások állapotáról rendszeresen kimutatások, térképek készülnek. [13]



2.4.7. A KKK munkatársak rendszeresen részt vettek ünnepélyes kerékpárút átadáson, ahova meghívót kaptunk. Minden alkalommal jó érzés volt látni, ahogy a kerékpáros közönség birtokba vette az átadott létesítményt és őszintén örültek az új, biztonságos közlekedési lehetőségnek.

2.4.8. A civil kerékpárosok fórumain megjelennek a kerékpárral közlekedők észrevételei között időnként az épülő kerékpárutakkal kapcsolatos problémák, anomáliák. Ezek figyelemmel kísérése alapján már több építés közbeni, vagy utólagos reklamáció alapján figyelemfelhívás és a kivitelezés minőségének javítása, a hibák garanciális javíttatása történt.

2.4.9. A megvalósult kerékpárutakról készült adatszolgáltatás a KeNyi számára, 2008/II fordulótól kezdve az adatformátum előírásának megfelelően és a támogatás kifizetésének feltételeként. (ld:2.14 fejezet)

Az eljárások során, a megvalósítás nyomon követése eredményeképpen az alábbi táblázatban található, a közbeszerzési eljárás alapján megtakarított támogatási összegek találhatóak megyénként és fordulónként.

Pályázati fordulóiban, megvalósított támogatott útszakaszok 2006., 2007., 2008. pályázati fordulóinak alapján						
	2006. I. félév	2006. II. félév	2007. I. félév	2007. II. félév	2008. I. félév	2008. II. félév
Balaton-Füzes	15 643 900			8 240 000		
Békény	0	200	0	0	0	0
Béke-Kécsk	0	8 528 900	5 380 000	20 000	0	0
Béke		0	107 000	17 887 900		927 500
Borsod-Abaúj-Zemplén	35 800	12 387 900		21 714 000	24	133 894
Csongrád	8 900	4 851 300	0	11 285 448	0	0
Fajó		0		0	163	
Fülöp-Ménfőcsanak		182 000	0	0	716 793	983 675
Hévíz-Óbuda		1 583 000		112 000		181 000
Hévíz		1 496 800				214 171
Hévíz-Rádayfalva-Zemplén	0	1 843 000	3 715 000	0		
Komárom-Esztergom	0	2 375 000	0			
Mágyas		0		0		
Ménfő	11 727 800	14 263 961	810 000	805 250	0	0
Szeged		181 700		27 600		
Szatmárcsanak-Ébernyes		22 631 000		0	0	0
Técs		0				
Vás		0		2 000		0
Vasvári		294 000		0	10 915 524	
Zala		0		375 000		
Összesen:	27 408 900	65 553 861	13 032 000	80 190 358	11 636 672	1 850 204
	nem volt beadvány, vagy megsertés pályázat					181 988 000

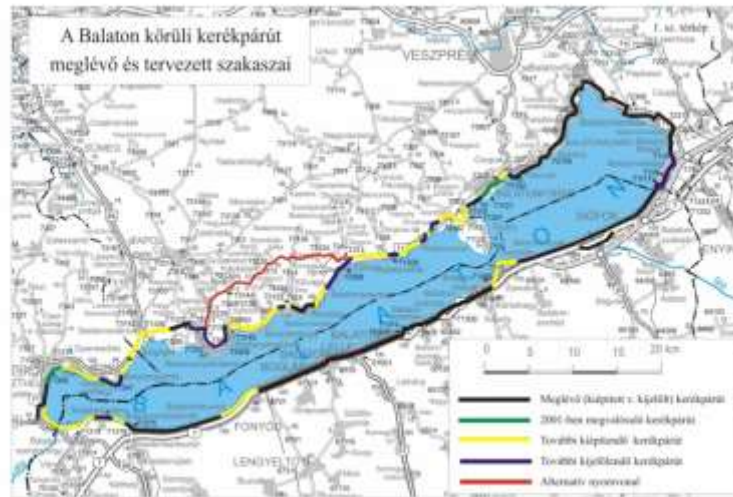
2009-2010 években a gazdasági válság miatt támogatási összeg nem áll rendelkezésre, pedig az érdeklődés nagy és a 2006. évi feladatmegosztás miatt a kimaradó hazai forrás miatt kiesett a kisebb településeken megvalósítható kerékpárutak, a Közép-magyarországi régió 1-3 számjegyű főutak melletti kerékpárútjainak és az EuroVelo kerékpárutak támogatása. A támogatás újraindítása esetén meg kell fogalmazni a támogatás célját, a KERTAM szoftvert/honlapot igazítani kell a támogatandó létesítményekhez és értékelési szempontokhoz, valamint ki kell egészíteni az értékeléssel foglalkozók időközben csökkentett létszámát. Lehetőséget kell biztosítani arra, hogy finanszírozható legyen az értékelésben részt vevő, sok éves gyakorlattal, tapasztalattal rendelkező külső munkatársak értékelő munkája. Szintén szükséges külső, műszaki ellenőri vizsgával rendelkező munkatársak megbízása a műszaki átadáson való részvétel érdekében.

2.5. Kerékpárutak központi megvalósításban

Vannak olyan kerékpárút szakaszépítési igények, amelyek országos közút mentén, kisebb települések külterületi szakaszain merülnek fel, az érintett településnek a megvalósítás vagy nem érdeke, vagy/és nincs rá önereje, de a kerékpárút megvalósítása országos turisztikai vagy forgalombiztonsági érdek. **Ezek megvalósítása központi lebonyolításban lehetséges hazai, vagy EU forrás felhasználásával.**

Ezek közül néhány akut probléma:

- Balatoni Bringakörút
A kerékpáros útvonal 2000 térségében, központi megvalósítással jött létre. Állapota és kapacitáshiánya a rendkívüli turistaforgalom-növekedés miatt sürgős felújítást/bővítést igényel.



- EuroVelo6 nyomvonal Gönyű-Komárom között
A nemzetközi kerékpáros nyomvonal rendkívül sok Ausztria felől érkező turistát vonz és már megjelentek cikkek azzal kapcsolatban, hogy sokszor járhatatlan a Bábolna térségébe terelt ideiglenes útvonal. Ezen felül közlekedésbiztonsági érdekek, hogy az 1.sz.főút ezen szakaszáról le lehessen tiltani a kerékpáros forgalmat.
- Fertő-tó felújítás – a ROP keretében bizonyos feladatok megoldódnak, de a teljes térség rendezése szükséges.
- 8.sz.főút mentén Veszprém – Herend térségében
A 2x2 sávos, kiemelt sebességű főúton a kerékpáros forgalom tiltott és ezzel ki van zárva a Herend térségéből Veszprémbe haladó hivatásforgalmi kerékpározás.

2.6. EU források támogatási pályázatok útmutatóinak szakmai támogatása, részvétel a megfogalmazásban

A KKK munkatársai részt vettek a különböző, kerékpáros létesítményeket támogató forrásokra kiírt pályázatok útmutatóinak, szakmai tartalmának kidolgozásában, véleményezésében, alkalmanként a minisztérium megbízásából a Bíráló Bizottságok munkájában (ROP, KözOP, ÚMVP).

2.7. KözOP út rehabilitáció során megvalósítandó kerékpárutak

A KözOP keretében, a burkolat-megerősítéssel, kapacitásbővítéssel együtt épülő kerékpárutak megvalósításának előkészítéséhez a KKK azt a feladatot kapta a minisztériumtól, hogy az elkészült kerékpárút önkormányzati tulajdonba és fenntartásba vételét az érintett önkormányzatokkal egy szándéknyilatkozat aláíratásával készítse elő. Részt vettünk a támogatás elnyeréséhez szükséges, a NIF Zrt és az önkormányzatok között megkötendő Partnerségi Megállapodás kidolgozásában is. Az egyeztetésen a KKK ismerteti a kerékpárutak támogatásának feltételeit, a kerékpárutak tulajdonba vételével kapcsolatos feladatokat és a fenntartás feladatait, majd egy szándéknyilatkozatot írat alá. A munkához 2008-ban egy – az EU támogatásokban már tapasztalatot szerzett – munkatárs felvételére került sor. Az érintett projektek és települések [14]:

- 31.sz főút 5 település
- 33.sz.főút 5 település
- 47.sz.főút 8 település

- 51.sz.főút 6 település
- 55.sz.főút 13 település
- 61.sz.főút 4 település
- 67.sz.főút 7 település

Még egyeztetésre vár

- 32.sz.főút Zagyvaszántó – Szolnok
- 37.sz.főút Szerencs – Tarcál
- 61.sz.főút Böhönye – Pogányszentpéter
- 83.sz.főút Győr – Pápa

Ezt a tevékenységet – amelynek a 2007-2013 közötti Akcióterv Indikatív listájában megfogalmazott, nagy része már megtörtént – a KKK jelenlegi munkatársai el tudják látni.

2.8. Önkormányzati kerékpárutak megvalósítása a KözOP forrásából

A KözOP a forrás egy részének (14 MrdFt) elkülönítésével lehetővé tette, hogy a fentiekén túl az önkormányzatok is pályázhassanak az első- és másodrendű utak külterületi szakaszai mentén kerékpárút építésére, ott ahol nem történik burkolat-rahabilitáció. Az OP beindítása után mintegy 4 MrdFt kiosztására került sor, ami alapján több kerékpárút szakasz valósul meg. A gazdasági válságra tekintettel ennek a forrásnak egy része a GOP-ba át lett csoportosítva, majd 2010 elején a fennmaradó 4.4 MrdFt terhére a forrást újra megnyitották. A KKK részt vett a megújított Útmutató kidolgozásában, amelybe belekerült az időközben hatályba lépett ÚME lényegesebb műszaki tartalma és az, hogy a pályázat beadásához szükséges melléklet a KKK Tervbírálatának nyilatkozata, valamint egy olyan nyilatkozat, hogy a pályázat nem ütközik az útrehabilitációhoz kapcsolódó projektekhez. [15]

2.9. Közúti, vasúti felüljárókon, vízfolyásokon átvezető hidakon kerékpáros átvezetés

Az elmúlt időszakban több esetben előfordult, hogy felüljárók, hidak esetében nem került sor a kerékpáros átvezetés megoldására és ennek biztosítása az igények felmerülése esetén nagyságrendekkel többbe került (rossz példa az M5 ap. feletti átvezetés Szeged és Mórahalom között). Ennek megoldása pedig az OTrT-ben szereplő nyomvonalak esetében törvényileg is előírt. A KKK munkatársai elkezdtek figyelni a közúti fejlesztéseket és több esetben felhívták a figyelmet arra, hogy ezeknél a jelentős beruházásoknál az arányosan jelentéktelen többletköltséget jelentő kerékpáros átvezetést még akkor is meg kell oldani a potenciális igény esetén is, ha az oda vezető kerékpáros létesítmény még nem valósult meg.



Késői, drága megoldások

A feladat a közúti fejlesztésekről kapott információhiány és a KKK kapacitásának hiányában nem megfelelően működik, ami a későbbiek folyamán jelentős többletköltséget fog generálni.



2.10. Minden közúti fejlesztés esetén a kerékpáros közlekedők biztonságos átvezetése

Jelenleg az önkormányzatok számára a hazai és az EU források mindegyike vagy közúti, vagy kerékpárúti támogatást tesz lehetővé. Ennek az az eredménye, hogy ha az önkormányzat meg akarja teremteni a biztonságos kerékpározás feltételeit, akkor kerékpárút építésre pályáznak abban az esetben is, ha a forgalmi helyzet ezt nem indokolja. Sok esetben egy szélesebb járdával, vagy a közúton történő kerékpársáv megvalósításával, forgalomcsillapító beavatkozással is meg lehet teremteni a biztonságos kerékpározás feltételeit, alapvetően a lakott területen. Hasonló a helyzet az országos közúti fejlesztések területén, ahol új építéseknel ill. minden, a közúton történt beavatkozás esetén a tervezés fázisában végig kell gondolni a meglévő, vagy az esetlegesen felmerülő kerékpározási igények biztonságos kielégítését. Igyekszünk a ROP pályázatokban elfogadtatni ezt az elvet, de ez egy hosszabb folyamat.

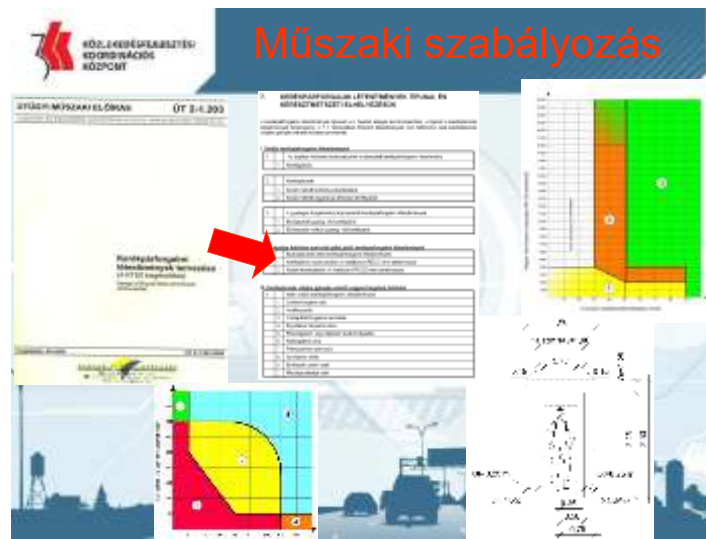
Az elv megvalósításához központi, minisztériumi szándék, elhatározás és előírás szükséges. Meg kell valósítani, hogy minden egyes ÚME-ban megjelenjen vagy konkrét javaslattal, vagy a kerékpáros ÚME megfelelő pontjára hivatkozással ez az elv és a közúti fejlesztések tervezésekor kötelező szempont legyen a biztonságos kerékpározás feltételeinek a megoldása is.

2.11. Műszaki szabályozás megoldása

A kerékpáros tervezéseknél 2006-ig csak Ajánlás formájában jelentek meg tervezési elvek. Az előírások hiányában sok rendkívül keskeny (1,20-1,60 m), az átvezetéseknél nem biztonságos kerékpárút épült. Ezeknek a problémáknak a kiküszöbölésére a KKK munkatársai háromszintű szabályozás kidolgozását határozták el.

2.11.1. 2006-ban megjelent az Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-1.203 Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése). Az akkor készült változat alapvetően lóhalálában, civil megfogalmazás alapján készült, aminek az lett az eredménye, hogy nem eléggé előírászerű megfogalmazások és néha túlzó igényű paraméterek jelentek meg benne, de az akkor jelentős összeggel beinduló támogatásokhoz hasznos segítséget adott. 2010-ben a KKK megbízása alapján egy szakértői team készítette a fent leírt

problémák és közben összegyűlt tapasztalatok alapján az új verziót. A közlekedési tervezés számára kötelező ÚME az önkormányzatok számára csak ajánlás, de a támogatási pályázatok kiírásában feltételként jelent meg a betartása. További feladat az ÚME előírásainak terjesztése, betartásának ellenőrzése, észrevételek, vélemények, tapasztalatok gyűjtése. **Meg kell valósítani, hogy minden egyes ÚME-ban megjelenjen vagy konkrét javaslattal, vagy a kerékpáros ÚME megfelelő pontjára hivatkozással ez az elv.**



2.11.2. Tervezési segédlet

Az ÚME készítés során a szakértői team jelentős mennyiségű javaslatot, jó megoldást, ötleteket gyűjtött össze, ez alapján indult el a Tervezési Útmutató (segédlet) kidolgozása hasonló konstrukcióban. Az útmutató teljes mértékben az ÚME alapjaira épült, az abban foglaltakra ad kidolgozott javaslatokat, ötleteket, számos külföldi példával, képpel és rajzzal illusztrálva. Az útmutató jelenleg a hivatalos észrevételek értékelésének alapján átdolgozásra került, megjelenésre vár.

2.11.3. „A kerékpározás Útjai” kézikönyv

A szabályozás harmadik fejezeteként készült el a kézikönyv, amely alapvetően a kerékpározás feltételeinek megteremtését, fejlesztését elhatározó döntéshozóknak, elsősorban a polgármestereknek, települések műszaki ügyintézőinek kíván támpontot, segítséget adni a munkájukhoz. A javaslat szintén egy széles körű team munkájaként készült el, összegyűjtve lehetőség szerint az összes információt, amely a feladat elgondolásától a hasznosításig terjed ki. A kézikönyvnek készült egy Összefoglalója, amely a főbb fejezetek tartalmi ismertetésén túl néhány kedvcsináló gondolatot tartalmaz, az önkormányzatok vezetése számára nyomtatott állapotban szándékozunk megküldeni. A teljes anyag is összeállt, a www.kerekparozz.hu honlapon kívánjuk a véleményeztetését elindítani. majd a honlapon való megjelenésen túl nyomtatott formában is el kívánjuk juttatni az érdeklődők számára.

Fedezetet kellene biztosítani honlap elindítására, a nyomdai munkára (hirdetések fejében szponzorokat is keresünk).

2.11.4. Kerékpártárolók, parkolók.

A kerékpártárolók nagy része egyelőre olyan kialakítású, amely csak az első kereket fogja, ami a rögzítés szempontjából sem biztonságos és károsíthatja az első kereket. Ennek megszüntetése érdekében a civil szervezetek által külföldi minták alapján a KKK külső munkatársai ajánlást dolgoztak ki, melyet az EU támogatásoknál (ROP, KÖZOP, KEOP) kötelezően előírtak. Megtekinthetők a www.kertam.hu honlapon.



2.11.5. Tervezési konferenciák, fórumok

Alapvetően az ÚME kidolgozása során merült fel az az igény, hogy már munkaközi anyagként a tervezetet szélesebb körben meg kellene vitatni. Ennek alapján indult el egy olyan Kerékpáros tervezési konferencia sorozat, amely az elvek ismertetésén kívül nagyon sok gondolatot, javaslatot is felvetett. Az egyes összejövetelek kiemelkedő részvétellel történtek, alkalmanként 60-80 résztvevővel. [16]

A KKK Makadám Akadémia keretében elindított konferencia sorozatot folytatni kellene az ÚME által megfogalmazott gondolatok helyességéről, a közben felmerült tapasztalatok összegyűjtése, terjesztése érdekében.

2.12. A kerékpáros engedélyezési tervek színvonalának emelése, tervbírálóat

A kerékpárutak terveinek minősége sajnos rendkívüli szélsőségeket is tartalmaznak. Előfordul, hogy:

- a terveken nincs feltüntetve a kerékpárút térsége, nem ítéhető meg a megfelelő elhelyezés
- a tervező a megrendelő igényeit feltétel nélkül elfogadja és olyan létesítményt tervez, ami az ÚME alapján nem indokolt
- a tervezőnek nincs kerékpáros gyakorlata, nem egyeztet kerékpárosokkal, ezért olyan megoldásokat tervez, ami nem szolgálja a biztonságos kerékpározást
- ennek az ellenkezője is előfordul, hogy elfogadva a helytelen kerékpáros javaslatokat, nem a kerékpározók széles rétegének és az ÚME-nek megfelelő megoldást tervez
- a megrendelő, vagy a tervező által kért és alkalmazott, túlzó, költséges megoldást az engedélyező hatóság természetesen elfogadja, így kiemelkedő költségvonzatú tervek készülnek.

A leírtak miatt az esetek nagy többségében szükséges vagy munkaközi, vagy az engedéllyel rendelkező tervek szakmai bírálata.

2.12.1. Útpénztári támogatás esetén

Az útpénztári támogatás esetén már a kezdetektől fogva volt egy bírálati szakasz, ahol tapasztalt szakemberek és civil szervezetek bevonásával, a pályázatra beadott, engedéllyel rendelkező tervek bírálatára került sor, a támogatás elbírálók számára fontos információkat adva. Ennek a gyakorlatnak a folytatása az útpénztári támogatás újraindulása esetén kívánatos.

2.12.2. KözOP

A Közlekedési Operatív program keretében lefolytatandó tervbírálatokhoz a kidolgoztuk ennek ügyrendjét, meghatároztuk a szükséges dokumentumokat [17] és ez megjelent a www.kertam.hu honlapon. A támogatásra számos pályázat érkezett, amelyeknek a bírálatát 4 tervbírálaton folytattuk le. Elbírálásra került *Csongrád, Szentes, Tata, Debrecen, Táplánszentkereszt, Akasztó, Mosonmagyaróvár, Nyíradony, Gyomaendrőd, Hódmezővásárhely, Szécsény, Gyomaendrőd, Járfi* tervecsomagja. Alapvetően a projekteket a tervbírálat támogatta, elvetésre kerültek azon szakaszok, amelyekre nem lehetett bemutatni a közlekedési célú kerékpározást, vagy nem volt biztosítva a biztonságos továbbvezetés és a tervbírálat jelentős számú előírást tett a célok alátámasztására valamint javaslatot tett a pályázat költségeinek csökkentésére. A tervbírálatok lefolytatásról emlékeztető készül, majd ennek lezárása után a KKK kiad egy nyilatkozatot, amit csatolni kell a pályázathoz.

2.12.3. Építés és használat során felmerült problémák kezelése

A kerékpáros munkatársak nyomon követik azokat az internetes fórumokat, ahol megjelennek a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények használatával kapcsolatos reális műszaki problémák. Már több esetben előfordult, hogy hazai vagy EU forrásból támogatott létesítmények esetén az építés során, vagy a forgalomba helyezés során jeleztek problémát a fórumokon, amelyekről azonnal megkerestük hazai forrás esetén közvetlenül a támogatottat, EU forrás esetén pedig az Irányító Hatóságot, amely alapján a probléma orvoslásra került. Vannak azonban olyan hiányosságok is, amik csak a használat során merülnek fel, általában a közúti kapcsolat nem biztonságos megoldását jelentik. Ezekben az esetekben tervezzük megkeresni a közút kezelőjét, hogy tegye biztonságosabbá a kapcsolatot. Ezeket meg kell jeleníteni a www.kereparozz.hu honlapon.

2.12.4. ROP és egyéb EU források

A KözOP pályázatoknál lefolytatott tervbírálatok végrehajtását a ROP forrás kezelői is megismerték és már 3 pályázat benyújtóját kérték meg arra, hogy kérjék ki a KKK tervbírálat véleményét. Mindhárom tervecsomagot a bírálók megvitatták és több javaslatot tettek a pályázat alátámasztására és költségcsökkentésére. **A ROP pályázat elkövetkező kiírásában komoly szakmai előkészítést, bírálatot tervez előírni, ami mindenképpen a jelenlegi munkaerő kapacitás bővítését igényli.**

2.12.5. Munkaközi tervbírálat

Több fórumon felmerült, hogy a támogatási pályázatok elbírálásához nagyon hasznos a jelenlegi tervbírálatok lefolytatása, azonban ezek a tervek már jogerős építési engedéllyel rendelkeznek, úgyhogy alapvető módosítási javaslat az engedélyezés újbóli lefolytatását igényelné, ezért illet a tervbírálat célszerűségi okokból nem javasol. Előfordul azonban, hogy bizonyos tervek egyáltalán nem megfelelőek, vagy nem olyan kerékpáros létesítmény megvalósítása célszerű, ezért el kellene kezdeni a tervek munkaközi tervbírálatát. **Ennek a logisztikáját (milyen fázisban, mikor kerül a tervbírálatra a terv) ki kell dolgozni és a kapacitáshiányt meg kell szüntetni.**

2.13. A támogatásban részesült kerékpárutak fenntartása

A kerékpárutak helyi útnak minősülnek és a helyi utakat az önkormányzatoknak kell fenntartani, amire nincs külön forrásuk. Ennek az eredménye a kerékpárutaknak – mint egyre jelentősebb nemzeti vagyonnak – a tönkremenetele. Egy konkrét lépés már történt a probléma csökkentése érdekében: a műszaki szabályozások és kézikönyv olyan paraméterű kerékpárutak megvalósítását írja elő, amelyek használhatósága jelentősen meghaladja a régebben épített kerékpárutak élettartamát és kisebb fenntartási munkákat igényelnek.

2.13.1. Fenntartási modell kidolgozása

A jelzett probléma megoldására a KKK kidolgozott egy olyan modellt, ami lehetővé tenné a kerékpárutak használhatóságának és élettartamának kiterjesztését. [18] A tanulmány kiterjed a szomszédos országok gyakorlatának áttekintésére, a probléma vizsgálatára, elemzésére, a jogi, finanszírozási és szervezeti kérdésekre, javaslatot tesz e problémák megoldására és konkrétan kidolgoz egy modellt a Fertő tó térségében ennek gyakorlati megvalósítására. A tanulmány összefoglalója megjelent a www.kertam.hu honlapon.

A tanulmányban olyan jogszabály módosítási, központi finanszírozási javaslatot tettek a szerzők, amit a szakemberek nem kívántak felvállalni, ezért a további kidolgozás, bevezetés elmaradt. **Fontosnak tartanánk a jelentős nemzeti vagyonesztés elkerülése érdekében a tanulmányban javasoltak átgondolását és a bevezetésének előkészítését.**

2.13.2. Együttműködési ajánlás a fenntartásra

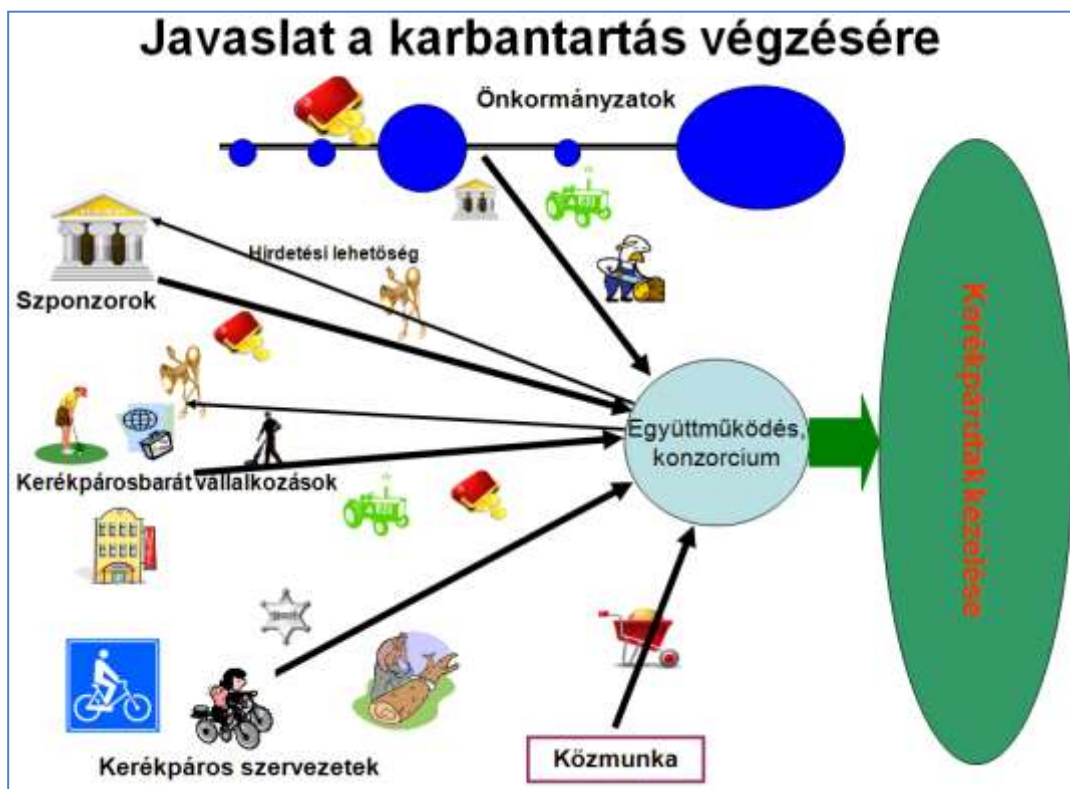
Az előző pontban megfogalmazottak miatt a KKK munkatársai kidolgoztak egy olyan konzorciumi/együttműködési megállapodás tervezetet, amit minden fórumon terjesztenek és bevezetését javasolják. [19] Ez egy nagyobb kerékpárút szakaszra/hálózatra javasol olyan együttműködés kialakítását, amelyben:

- több önkormányzat vesz részt, alapvetően a nagyobb önkormányzatok jelentősebb összeggel és a rendelkezésükre álló eszközparkkal
- szponzorok bevonására kerüljön sor reklám biztosítása fejében (ld. Ausztria kerékpárútjain egy bank reklámjait)
- a kerékpárutak mentén működő szolgáltatók bevonása reklám fejében szponzori támogatással és a térségükben lévő kerékpárút

szakaszok fenntartásának átvállalásával, kerékpárosbarát szolgáltatás bevezetésével

- kisvállalkozók eszközeinek bevonása (pl: mezőgazdasági vállalkozó kistraktorának kedvezményes rendelkezésre bocsátása)
- kerékpáros civil szervezetek ellenőrzése, kézi munkájuk igénybe vétele (már most is sok esetben szervezetek felvállalják a kerékpárutak növényzetborításának eltávolítását)
- jelentős mértékben igénybe vehető a közmunka.

Minden lehetséges fórumon ismertetjük, terjesztjük ezt a működési formát.



2.13.3. Hazai forrású támogatásban részesült kerékpárutak fenntartásának ellenőrzése

A KKK 2009-ben megkezdte a 2006-óta útpénztári támogatásban részesült kerékpárutak fenntartásának ellenőrzését, külső vállalói megbízás keretében. Ennek egységes, szakmailag korrekt elvégzéséhez megfogalmaztuk az ellenőrzési szempontokat és az ellenőrzés jegyzőkönyvezését. [20] Az elmaradó fenntartás következményeként elrendelt szankciók alapját az adja, hogy a támogatás feltételeként a pályázó aláírta, hogy 10 évig elvégzi a fenntartást és ennek hiányában 5 évre kizárható a támogatásból. A 2009. évi, őszi ellenőrzések (46 helyszín) eredményeiről és előzetesen a 2010. évi tavaszi ellenőrzések (51 helyszín) időpontjairól a támogatottak a www.kertam.hu honlapról értesülhettek, így lehetőségük nyílt a személyes részvételre is. A 2009. és 2010. évi ellenőrzések eredményeit összehasonlítva elmondható, hogy az ellenőrzések után, a Támogatottaknak megküldött, kerékpárút fenntartásának hiányosságairól szóló levél hatására a kerékpárutak fenntartása nagyobb odafigyeléssel és felelősséggel történik, a felsorolt hiányosságok nagy része megszüntetésre került.

A 2009. és 2010. évi helyszíni ellenőrzések eredménye

	2009	2010
jól karbantartott kerékpárút	15	25
kisebb hiányossággal karbantartott kerékpárút	19	20
beavatkozást igénylő kerékpárút	10	4
nagyobb helyreállítást igénylő kerékpárút	2	2

Az ellenőrzés jelentős eredményét figyelembe véve a KKK folytatni kívánja az évi kétszeri ellenőrzést, sőt célszerű lenne kiterjeszteni az elmúlt 10 évben támogatott kerékpárutakra is. Megfontolandó, hogy a fenntartást jelentős mértékben mellőző pályázókról információt kellene az EU forrású pályázatok számára is küldeni. A megbízások kiadásánál figyelembe kell venni, hogy a felmérést csak megfelelő időjárás esetén lehet végezni.

2.13.4. Civil ellenőrzés, karbantartás elterjesztése („ranger” rendszer)

Több esetben már előfordult, hogy civil kerékpáros szervezetek önkéntes munkában eltakarítottak növénybenövéseket a kerékpárutakról. Részben ez, részben pedig az angoloknál bevezetett „kerékpáros ranger” inspirálta azt a gondolatot, hogy ezt a tevékenységet szervezeten kellene megvalósítani. Az angol minta lefordítása alapján (tartalma megtalálható a „Kerékpározás útjai” kézikönyvben) [21] kidolgozásra került ennek magyar adaptációja és két civil szervezet már zászlajára tűzte a megvalósítást (Bringaút egyesület és a KMSZ) azonban nem történt az ügyben előrelépés. Ajánlasként megjelentettük az önkormányzatok számára. A KKK ehhez szakmai betanítással, valamilyen „jogosítvány” biztosításával és rendszeres konzultációval járulna hozzá.

Amennyiben a civil kezdeményezés nem indul el, célszerű lenne központi szervezésben, a KKK ellenőrzési folyamatában elindítani.



2.13.5. Tulajdonviszonyok és fenntartás rendezése

Nem nagy számban, de előfordul, hogy a közút területén lévő kerékpársáv a helyi önkormányzat, önálló kerékpárút pedig a Magyar Közút NZrt, kezelésében, esetleg tulajdonában van. Az ehhez szükséges információk összegyűjtése folyik: Magyar Közút NZrt, táblázatosan összefoglalta a még állami tulajdonban lévő kerékpárutakat, összegyűjtötte a rendelkezésre álló forgalomba helyezési jegyzőkönyveket, mi pedig felmértük és a KeNyí-be elhelyeztük a hiányzó nyomvonalakat. Jelenleg folyik a közlekedési törvény módosítása, amely

alapján a kérdéses szakaszok helyzete rendezhető. Több kerékpárút szakasz olyan régen készült és rossz állapotban van, hogy az önkormányzati tulajdonba adásnak csak felújítás után van realitása. **Szükséges egy elvi elhatározás az általános rendezésre, majd az ettől eltérő szakaszok rendezése. Megítélésünk szerint a közút területén, burkolatán, padkáján lévő kerékpáros létesítmény (kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom, megerősített padka) a közút burkolatával együtt kezelendő, de azokon a külterületi szakaszokon, ahol országos közúti érdek, hogy a kerékpáros forgalom külön nyomvonalon bonyolódjon, de az érintett településnek nem fűződik használati érdeke (településtől távol esőt külterületi szakasz), ott is a MK NZrt kezelje a kerékpárutat.**

2.14. Kerékpáros nyilvántartás (KeNyi)

A közúti szakma több éve kidolgoztatta és működteti az Országos Közúti Adatbázist (OKA), ami az állami kezelésben lévő országos utak adatait tartalmazza, alapvetően a közútkezelés megalapozásához. Ennek publikus adatai elérhetőek a www.utadat.hu honlapcímen. Ezek egyike sem tartalmaz önkormányzati kezelésben lévő helyi úti adatokat, így pl: Budapest területén nincs semmi információ. A közút területén meglévő kerékpársávok és az állami kezelésben lévő kerékpárutak szintén szerepelnek a nyilvántartásban. A kerékpárutak megvalósításának támogatása és a kerékpáros turisztikai igények miatt felmerült annak szükségessége, hogy az önkormányzati tulajdonban lévő kerékpárutak és a kerékpározható közutak adatait egy térinformatikai rendszerben meg kellene jeleníteni.

2.14.1. A nyilvántartás megalapozása érdekében az UKIG kidolgoztatta a nyilvántartás rendszertervét [22]. A munka során igényfelmérésre, az adatbázis tervezésére és a funkciók meghatározására került sor. A rendszerterv alapján került elhatározásra a program kidolgozása, mégpedig olyan tartalommal és funkciókkal, ami lehetővé tette a közlekedési szakemberek, döntéshozók, pályázók információ-ellátásán kívül a kerékpáros turisztikai igények kielégítését is.

2.14.2. 2007 végén, a programozó vállalkozó kiválasztása után elkészült a rendszerterv aktualizálása és részletezése [23]. A vállalkozó ennek jóváhagyása után elkezdte a programozást és a program 2009. márciusában lett üzembe helyezve. Ezzel párhuzamosan sor került az OKA-ból átvett kerékpározható országos közutak adatainak a konvertálására, 5 legjelentősebb turisztikai terület kerékpárút-adatainak felmérésére és a két adatállomány topológiai illesztésére. Szükséges volt a www.kenyi.hu honlapon való megjelenítéshez a vektoros térképi háttérrel rendelkező adatállomány raszteressé konvertálása is. Elkészült az Adatbázis formátum definíció [24] és a belső, karbantartó program, a webes program kezelését leíró dokumentáció [25,26].

2.14.3. A vonatkozó Útügyi Műszaki Előírás (ÚT 2-2.210) [27] 2010. áprilisban a KKK munkatársainak kidolgozása alapján életbe lépett, feladat az esetleges változások követése és az ÚME-ban meghatározott www.kertam.hu honlapon az aktuális paraméterek folyamatos megjelentetése. Betartását az útpénztári és a ROP támogatásban kötelező adatszolgáltatásként előírtuk és megkerestük a NIF Zrt-t, a

KIKSZ-et és az NKH-t az adatszolgáltatás előírására. Az Adatformátum definíció alapján a KKK elvégzett egy minősítést térinformatikai vállalkozók körében, amely során személyi feltételek és próba-adatszolgáltatás alapján meghatározásra kerültek azok a vállalkozók (jelenleg 5 db), akiktől az adatszolgáltatás megbízhatóan várható. Ezek listája szintén megtalálható a honlapon.

2.14.4. Adatfeltöltés

2008-tól az útpénztári és a ROP támogatás kifizetésének feltétele a KKK igazolása az eredményes adatszolgáltatásról, így ezekről a projektekről az adatok megbízhatóan bekerülnek. A minősített vállalkozókat javasoljuk a pályázóknak.

Az eddigi támogatásokból megépült kerékpárutak hossza mintegy 2000 km. Ezek felmérését – kapcsolódva az egyéb bejárásokhoz – a KKK munkatársai végzik. Ezen túl elkezdődött az adatok felmérése megyénkénti adagokban a minősített vállalkozók árajánlata alapján. Már elkészült az alábbi megyék kerékpárútjainak a felmérése

- Győr-Moson-Sopron
- Békés
- Nógrád
- Bács-Kiskun

Előzetes terveink szerint a felmérést 2011 közepére, ütemezetten valósítottuk volna meg, a kormányváltás után azonban a megbízások kiadása leállt, ezt szeretnénk folytatni. A megbízások kiadásánál figyelembe kell venni, hogy a felmérést csak megfelelő időjárás esetén lehet végezni. A jelen helyzetet a mellékletben lévő grafikon tükrözi [28].

2.14.5. Felmérő eszközök

A térinformatika rendszerbe, EOV koordinátarendszer szerint bekerülő, mintegy 50-60 adat felvételéhez megfelelő eszközök kellene. Emellett szükséges és hasznos a felvételről fényképek készítése is

- 2.14.5.1. Kezdetben kézi GPS berendezéssel, naplóban rögzített adatokkal készültek a felmérések. Meggyorsította és pontosabbá tette a felmérést, amikor a KKK beszerzett egy olyan fényképezőgépet, amely egy külső GPS berendezés segítségével a fényképpel együtt a koordinátákat is rögzítette. Ezzel az adatgyűjtéssel szükség volt az adatállomány importálható formájának előállításához az ArcGIS program ismeretére és az adatállomány megszerkesztésére. Ehhez a KKK három munkatársa elvégezte a megfelelő tanfolyamokat.



- 2.14.5.2. Megismerve azt a videós adatfelvételi eszközt, amit a BMGE munkatársai dolgoztak ki és a közutak paramétereinek és állapotának a felvételét végezte, felmerült ezt kiterjeszteni a kerékpárutak adatainak a



felméréséhez is. Értelmszerűen ezt nem lehet gépkocsiból végezni, ezért a vállalkozó beszerzett egy háromkerekű, motoros rokkant kocsit, amire videokamerát, notebook-ot, GPS berendezést és mikrofont szereltek. Az eszközzel felvett információk alapján kifejlesztettek egy szoftvert, amely kézi adatkiegészítéssel előállítja a KeNy-i rendszerbe közvetlenül beimportálható adatállományt.

Meg kellene vizsgálni az eszköz használatát a kerékpárutak állapotfelméréséhez és fenntartásának ellenőrzéséhez is.

2.14.5.3. Rendkívül nagymértékben megkönnyítette, gyorsabbá és pontosabbá tette az adatfelvételt egy Android operációs rendszerrel üzemelő HTC-HERO PDA berendezésre készített Kerékpárút Felmérő (KEFE) program. Ennek segítségével gyalog vagy kerékpárral a



kerékpárúton végigmenve, a belső GPS alapján rögzíti a koordinátákat és egy alapértelmezett adatállomány aktualizálásával előállítja a közvetlenül beimportálható adatformátumot. A felvétel meggyorsítása érdekében egy szolgálati kerékpárt is beszereztünk.

A berendezések rendkívüli fejlődése alapján be kellene szerezni és adaptálni kellene a programot egy Tablet PC-re amely kényelmesebbé és napsütésben is

kevésbé zavaró módon tenné lehetővé az adatgyűjtést.

2.14.6. Adatellenőrzés, topológia kialakítása

Az előzőekben ismertetett két berendezés ugyan közvetlenül importálható adatállományt állít elő, azonban előfordul olyan jelárnyékos terület, ahol nem feltétlenül megfelelő pontossággal történik a koordináták meghatározása. Ezért a beérkező adatokat az importálás előtt egy ellenőrzésnek kell alávetni, amely történhet a KeNy-i program Teszt adatállományába a beolvasással, vagy az ArcGIS programmal, amennyiben valamilyen javításra, igazításra van szükség.

Minden beérkező adatállománnyal el kell végezni egy topológiai igazítást (az új adatok metszését a meglévő élekkel).

Ezekhez a feladatokhoz 2008-2009 során kaptunk egy gyakorlott külső vállalkozót.



A külső vállalkozó hiányában a saját és vállalkozói felmért adatok topológiai igazítást a KKK munkatársai végzik, ami a kisebb gyakorlatból adódóan kevésbé hatékony és jelentős kapacitás elvonást eredményez más, fontos feladatokról.

2.15. Pályázatokon kívül megvalósult kerékpárutak

A támogatásban nem részesült, önerőből, vagy vállalkozói finanszírozásból megvalósított kerékpárutakról általában az engedélyezési folyamat különböző fázisaiban megkapott határozatokból értesül a KKK. Ezeket a folyamatokat a KKK munkatársai próbálják követni, szakmai ellenőrzést végezni a tervezés, előkészítés során, ami alapvetően az engedélyezés különböző fázisain (pl: lakossági meghallgatás) való részvételt jelenti. Ezekkel sok esetben meg lehet előzni különböző tervezési anomáliákat, **azonban kapacitáshiány miatt csak ezen eljárások töredékén tudunk részt venni.**

A KKK ezeket a projekteket nyilvántartásba veszi a KeNyi-be való felmérés végrehajtásának érdekében.

2.16. A kerékpáros ÚME alóli felmentési kérelmek szakvéleményének összeállítása a KKK illetékes osztályával együtt a minisztérium szakfőosztálya számára.

A minisztérium szabályozta az ÚME alóli felmentések lebonyolítását, aminek keretében az ilyen irányú kérelmeket a KKK Közlekedésbiztonsági és Forgalomtechnikai Önálló Osztály számára kell beküldeni. Az Osztály a kerékpározást érintő kérelmek esetén keresi meg a KKK kerékpárosait, akik szakvélemény összeállításával alapozzák meg a minisztériumba felterjesztendő javaslatot. Az elmúlt időszakban 41 db ilyen szakvélemény összeállítására került sor. **Ezt a feladatot – tekintettel a felmentések nem jelentős számára - a KKK munkatársai el tudják látni.**

2.17. A pályázati előírásokban, a kerékpáros ÚME előírásainál szigorúbb feltételek alóli felmentési kérelmek kiadása

A hazai és EU források felhasználásánál néhány esetben az ÚME előírásainál szigorúbb, vagy egyéb speciális előírásra került sor. A támogatásra pályázók esetén előfordul, hogy a feltételeknek nem tudnak maradéktalanul eleget tenni, de megítélésük szerint a pályázatba bele kellene férni a projektjüknek. Ebben az esetben a KKK szakértők és civilek bevonásával ítéli meg a feltételek alóli felmentés jogosságát. Az elmúlt időszakban 85 db ilyen szakvélemény összeállítására került sor. **Jelenleg ilyen nyilatkozatra nincs szükség.**

2.18. A Kerékpáros Tárcaközi Bizottság (KTB) infrastruktúrához kapcsolódó tevékenysége

A KTB (ismertetést ld. később) Infrastruktúrával foglalkozó Munkacsoportja 2008-2009 években a források célszerű felosztását határozta meg, értékelte a KKK fenntartással, a KeNyi-vel, az OTTrT nyomvonaltervezéssel foglalkozó feladatait, jogszabály módosításokra tett javaslatot, a kerékpárparkolók kialakítására tett javaslatot megvitatta, áttekintette a műszaki szabályozás, tervbírálat terén végzett feladatokat.

Sürgősen meg kellene vitatni a Balatoni Bringakörút felülvizsgálata, korszerűsítése terén végzendő feladatokat.

2.19. Interpellációk, háttéranyagok, felkészítők, előadások

A minisztériumba érkező, kerékpáros témákat érintő interpellációk, ügyfélszolgálathoz érkező kérdések, észrevételek, javaslatok szakvéleményének összeállítását a KKK munkatársai végzik. Több esetben felkészítő anyaghoz ill. előadáshoz információt, táblázatokat, grafikonokat, térképeket adtunk. Az elmúlt időszak feladatai nagyságrendileg:

- interpellációra válasz 6 db
- ügyfélszolgálati kérdés 5 db
- felkészítő anyag, sajtóanyag 20 db
- előadáshoz információ 5 alkalom.

2.20. K+F feladatok

A műszaki szabályozások kidolgozása során több olyan téma is felmerült, ami nincs megfelelően megalapozva és így az előírásokban csak utalás szerepel. Ilyen többek között a kerékpáros forgalom becslése, a megtérülés, utólagos hasznosulás mértékének vizsgálata és a civilekkel ellentétesen a térköburkolat alkalmazásának megfelelősége. **Ezeknek a kutatási feladatoknak a kidolgozásához forrást és a lebonyolításához KKK kapacitást kellene biztosítani.**

3. **A kerékpározás népszerűsítése és a közlekedésbiztonság terén végzendő feladatok**

3.1. A minisztérium közlekedésbiztonsági feladataihoz, a biztonságos és szabályos kerékpáros közlekedés terjesztéséhez illeszkedő akciók, fórumok szakmai irányítása, koordinálása, ellenőrzése, külső szakértő koordinálása. A feladatokat alapvetően külső szakértői megbízás alapján végezzük, a KKK feladata a végrehajtás előkészítésében konzultáció, a feladatok KTB előtti megtárgyalásának szervezése, a feladatok végrehajtásának ellenőrzése, az elvégzett feladatok igazolása. **Amennyiben a minisztérium továbbra is a KKK-ra bízta a feladatok koordinálását, akkor szükséges a szakértői megbízás továbbra is.**

3.1.1. Bringasuli akció

Az előkészítés során elkészült egy módszertan, tananyag és jelentős számú oktató kiképzésére is sor került. Az akció során, általában hozzá csatlakozva, kerékpáros népszerűsítő bemutatókra, roadshow-ra is sort kerítettek a szervezők. Maga az oktatás egy elméleti részből és 3, egymásra épülő gyakorlati egységből állt. A harmadik részben már az adott iskola körzetében, a forgalomban került sor a gyakorlatra, amelyben az oktatók felhívták a figyelmet a környékbeli kritikus helyekre is. Az év során 17 iskolában mintegy 8000 különböző korú (1-8 osztályig) gyereket sikerült elérni. A rendezvények végén a gyerekek igazolást, kitűzött kaptak és alapos dokumentáció készült a résztvevőkről, az eredményekről. A 2008. évi rendezvénysorozatot a Vuelta Kft végezte, (nettó 36 M Ft) az akkori szakmai irányítók (Bodor Ádám és Szabó Kristóf) megalapozására. Az akció szerepel a minisztérium Közlekedésbiztonsági akciótervében és a forrás is onnan származik.



2010-ben újra aláírásra került egy megbízási szerződés, amely most van felülvizsgálat alatt. **A fontosságra tekintettel az akció folytatását és a KKK külső szakértőjének bevonását javasoltuk.**

3.1.2. Kerékpárosbarát Település és Munkahely (KBT, KBM) akció

Az akcióprogramot teljes mértékben a KKK szakértője bonyolítja. Az akció sikerét mutatja, hogy minden évben nagyobb számú résztvevő ad be pályázatot, ill. a nyertesek is megerősítik részvételüket. Az eredményessége kimutatható, van olyan település, amely a település névtáblája mellé kirakja a cím elnyerését jelző táblát is. A KKK munkatársa rész vesz a kiírások megfogalmazásában, az értékelésben és a pályázatok a KKK címére érkeznek.

Fontosnak tartjuk, hogy minél több támogatási pályázatban jelenjen meg értékelő tényezőnek az elnyert címek száma is. Felháborító azonban, hogy bizonyos civil kerékpárosok nyilvánosan, inkorrekt módon, a saját „menő kerékpáros” szemléletükkel, megalázó stílusban bírálják a helyi igényeket általában kielégítő megoldásokat és a címet.

3.1.3. Bringázz a Munkába (BAM!) akció

Az akciót megállapodás keretében a Magyar Kerékpárosklub (MK) szervezi, alapvetően jól, eredményesen, bár a minisztérium, mint akciógazda megjelenése időnként hiányos, utólagos beszámoló nem készül. Bár a MK EU támogatásból finanszírozza a lebonyolítást, így a minisztérium számára költségvonzata nincs, szükséges volna nagyobb felügyelet, ellenőrzés, amit a KKK külső szakértője végezhetne.

3.1.4. Európai Mobilitási Hét rendezvényei.

A rendezvényt a minisztérium szervezi, a KKK munkatársai megkeresés alapján a Hét kerékpáros megnyilvánulásaiban vesz részt (pl: előadás tartása, részvétel a programokban). 2010-ben a KKK munkatársai részt vesznek az Európai Mobilitási Hét „Aktafutam” programján a KKK-Minisztérium-Parlament útvonalon.

3.2. Közlekedésbiztonsághoz kapcsolódó előterjesztések készítése, szakvélemények, interpellációk megválaszolása

Ezeket a feladatokat a KKK saját szakembereivel, esetenként a KTB Közlekedésbiztonsági Munkacsoport (KBMCS) bevonásával végzi.

3.2.1. 2009. évi KRESZ módosítás kerékpáros vonatkozásainak megfogalmazása

Az aktuális KRESZ módosítás folyamatának kezdetén a kerékpáros civil szervezetek javaslatokat tettek a kerékpározás feltételeinek megkönnyítése érdekében, amelyek jelentős része már külföldön működő megoldás volt. Ezek a javaslatok több szakmai fórumon megvitatásra kerültek, majd ezekből a KTB KBMCS 21-et a KRESZ szellemének megfelelően kidolgozott. A végső viták eredményeképpen ebből 17 elfogadásra került a KRESZ módosítás során, amelyek több új, a kerékpározást támogató műszaki megoldás használatának jogi feltételeit, használatának szabályait biztosítja.

3.2.2. 20/1984. (XII. 21.), az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló KM rendelet.

A KRESZ elfogadását követően, az abban megjelent módosítások követése, szabályozása szükséges a közútkezelők részére. A minisztérium által vezetett teamben a KKK kerékpáros munkatársa is részt vett, és így a jogszabályba belekerült az új kerékpáros műszaki létesítmények megjelenésének szabályozása.

3.2.3. KSH baleseti statisztika kerékpáros vonatkozásai

A rendőrségi baleseti jegyzőkönyvek a KSH-ba kerülnek, majd onnan a közlekedési szakma számára értékelhető módon a WinBAL térinformatikai háttérű számítógépes nyilvántartásba. A KKK munkatársai a kerékpáros balesetek vizsgálata alapján kívántak választ adni arra a civilekkel folytatott vitára, hogy mi a biztonságosabb, hol van a kevesebb baleset: az elválasztott vagy a gépjárművekkel közös területen. Sajnos az elemzés nem tette lehetővé a korrekt választ megfogalmazását, mert a jegyzőkönyvek nem tartalmazták megfelelően a kerékpárosokat érintő balesetek helyzetét. Ennek megoldására a KKK munkatársai kidolgoztak egy javaslatot, amit a Közlekedésrendészettel, KSH-val, civilekkel, a KTB KBMCS tagjaival egyeztettek. A javaslat egy kompromisszumos megoldással belekerült a jegyzőkönyvezés menetébe, ami 2011-ben kerül bevezetésre és így 2012 második felében lesz lehetőség a korrektebb elemzésre.



3.2.4. Kerékpáros rendőri szolgálat

Az országban több helyen tartósan/szezonálisan állítottak szolgálatba kerékpáros rendőröket, amiknek nincs országos szabályozása. Megkerestünk több ilyen szolgálatot üzemeltető rendőri szervet valamint beszereztünk külföldi megoldásokat is és összegeztük a tapasztalatokat. Ezek alapján elkészült egy javaslat a „Kerékpározás útjai” kézikönyvbe, ami a polgármesterek számára határozza meg a bevezetéshez szükséges teendőket, a másik pedig egy javaslatot tartalmaz a tapasztalatok alapján, a mi általunk célszerűnek tartott szolgálati kialakításhoz.

3.2.5. Lakossági kérdések, észrevételek

A minisztérium ügyfélszolgálatát megkeresik olyan lakossági kérésekkel is, ami a kerékpározás biztonságával függ össze. Ezeknek a megoldására általában helyszíni vizsgálat után állítják össze a javaslatot a minisztérium számára a KKK munkatársai. **Ezt jellemzően a munkatársak rövid időn belül megoldják.**

3.3. A kerékpáros fórumok nyomon követése és az azokon jelzett balesetveszélyes kerékpárutak, átvezetések megszüntetése érdekében szükséges teendők megtétele.

A civil kerékpárosokkal való kapcsolattartás keretében a KKK munkatársai figyelemmel kísérik azokat a fórumokat, ahol megjelennek a kerékpáros létesítményt minősítő hozzászólások. Ezek jellemzően a „csakazértis” kritizálás körébe tartoznak, de már több esetben előfordult, hogy olyan közlekedési hibát jeleztek, ami közlekedésbiztonsági felülvizsgálatot és forgalomtechnikai beavatkozást igényelt. **Ezek megfelelő követésére és az intézkedések lebonyolítására jelenleg nincs elegendő kapacitás.**

3.4. Előadások tartása különböző konferenciákon

Ütügyi Napok, Kerékpáros tervezési konferenciák, térinformatikai konferenciák, külföldi kapcsolatok, Innováció és Fenntartható Felszíni Közlekedés, önkormányzati összejövetelek, Európai Mobilitási Hét programjai. Az elmúlt időszakban mintegy 30 előadásra került sor.

3.5. A KTB Kerékpáros közlekedés népszerűsítése és biztonságának növelése Munkacsoport munkájának irányítása.

A 2-3 havonta szervezet Munkacsoportüléseken a tagok rendszeres tájékoztatására sor került a népszerűsítő és közlekedésbiztonsági feladatokról és a különböző területekről meghívott munkacsoport-tagok segítségével széleskörűen sikerült a témákat megvitatni.

3.6. Kapcsolattartás civil szervezetekkel

A minisztérium és a KKK fontosnak tartja, hogy a kerékpározással kapcsolatos feltételek biztosítása során a civil kerékpározók igényei lehetőség szerint megjelenjenek a döntésekben, a megvalósításban. Ennek érdekében a KKK rendszeresen meghívja a kerékpárosokat reprezentáló szervezet képviselőit, és igyekszik részt venni azok olyan eseményein, amely ezt a munkát segíti. Sajnos a civil szervezetek közti ellentétek és a „menő” kerékpárosok szempontjainak erőltetett képviselete ezt az együttműködést időnként befelhőzi.

4. A kerékpáros turisztika elterjesztése terén végzendő feladatok

4.1. Kerékpáros turisztikai nyomvonalak kitáblázása.

Az EuroVelo6 Duna menti nyomvonalának kitáblázása során készítettünk egy arculattervet egy kitáblázási tervet, majd elvégeztettük a kitáblázást, bizonyos szakaszon megfelelő kerékpáros létesítmény hiányában, a folytonosság érdekében kevésbé biztonságos, ideiglenes nyomvonalon. Ennek során a Magyar Közút NZrt-t is bevontuk és a biztonságos nyomvonal-kialakítás érdekében néhány forgalomtechnikai beavatkozásra is sor került. A kitáblázást az elhelyezési jegyzőkönyvekkel és valamennyi tartalék táblával átadtuk a Kerékpáros Magyarország Szövetségnek (KMSZ) fenntartásra. A hozzánk beérkező észrevételeket továbbítjuk a fenntartónak. Megállapítható, hogy jelentős számú pozitív észrevétel érkezett az elvégzett munkáról.



Az országos szintű egységesítés érdekében a munkát folytatni kellene, következő lépésként az EuroVelo11 (Bodrog és Tisza mente), nyomvonalán, majd az egyéb, országos jelentőségű nyomvonalakon (alapvetően az OTrT elkészült nyomvonalain). El kell végezni a Balatoni Bringakörút egységes, korrekt kitáblázását is.

4.2. Részvétel a kerékpáros turizmus fejlesztése érdekében tett intézkedések megbeszélésein (KTB Turisztikai Munkacsoport, NGM Kerékpáros Turisztikai Munkacsoport)

A kerékpáros turisztika fejlesztése alapvetően a turisztikával foglalkozó szakállamtitkárság feladata, azonban amiatt, hogy a KKK felvállalta a turisztikával kapcsolatos információk nyilvántartását és a feltételek között jelentős szerepe van az infrastruktúra meglétének, ezért a munkában való KKK részvétel szükséges.

4.2.1. Előzmények

2006-ban civil kerékpáros szervezetekkel és a Magyar Turizmus Zrt-vel kidolgozásra került egy Konzorciumi Együttműködés tervezet, amiben megfogalmazásra kerültek azok a főbb feladatok, amik szükségesek a megfelelő PR kialakításához, azonban ennek véglegesítésére, aláírására nem került sor.

A Magyar Kerékpárosklub létrehozott egy honlapot (www.hunbike.hu), amely megcélozta a kerékpáros túraútvonalak összegyűjtését, propagálását és elkezdte a kerékpárosbarát szolgáltatói hálózat terjesztését.

A kerékpárosbarát szolgáltatók egységesítését, a feltételek megfogalmazását, a szolgáltatók minősítését már több társadalmi szervezet célul tűzte ki, de országosan egységes feltételrendszer, nyilvántartás, ellenőrzés nem valósult meg.

2000 térségében a közlekedési tárca megvalósította a Balatoni Bringakörutát, valamint 2006-tól a hazai forrású, útpénztári támogatásban kiemelt szerepet kapott az országos jelentőségű EuroVelo kerékpárút megvalósításának segítése és az útvonal kitáblázása.

4.2.2. Kerékpáros Turisztikai Stratégia

A Turisztikai Szakállamtitkárság jelentős civil nyomásra kidolgoztatta a Kerékpáros Turisztikai Stratégiát. A KKK munkatársa részt vett a

vállalkozó kiválasztásában, majd a KTB Turisztikával foglalkozó Munkacsoportja véleményezte az elkészült anyagot. A MCS rendkívül részletes véleményt, kiegészítési igényt fogalmazott meg, azonban ez olyan mértékű átdolgozást igényelt volna, amit a megbízó nem vállalt fel. A Stratégia azonban legalább megalapozta a munkát és további részletek kidolgozását inspirálta.

4.2.3. Jelenleg folyó munka

A KTB és Munkacsoportjai jelenleg megerősítésre és a tagok átrendezésére vár, ezért az NGM létrehozott egy önálló Munkacsoportot a munka folytatására. A MCS feladat kidolgozni egy olyan feladattervet, amelyet aztán az NFM hajtana végre. A MCS munkájában a KKK munkatársa is részt vesz.

4.3. A kerékpáros térinformatikai nyilvántartás (KeNyi) turisztikai vonatkozásai

Az előző pontban megfogalmazott feladatok egyike, hogy meg kellett vizsgálni a KeNyi és a MT Zrt kerékpáros nyilvántartásának összehangolási lehetőségét. A KKK munkatársa egy megbeszélésen részletesen ismertette a KeNyi turisztikai adat nyilvántartási lehetőségeit és felvállalta a KKK-ba eljutó turisztikai információk kezelését és rögzítését a KeNyi rendszerbe a teljes együttműködés kidolgozásáig. A KeNyi turisztikai információiért az MT Zrt-nek kell felelnie. A KKK nyitott, akár a kialakítás alatt lévő KIRA rendszeren keresztül, akár más formában az együttműködésre, a kölcsönös adatcserére.

4.4. A Balatoni Bringakörút korszerűsítése

A 2000 körül összeállt Balatoni Bringakörút kezdettől nagy népszerűségnek örvend. Az elmúlt 10 év alatt a kerékpárút jelentős része és bizonyos kapcsolódó létesítmények (alapvetően hidak) állapota jelentősen leromlott, (sajnos sok esetben a nem megfelelő kialakítás és a fenntartás hiánya miatt) és a kerékpárutak vonatkozásában rendkívüli kapacitáshiánnyal küzd. Probléma az is, hogy nem egységes és következetes a kitáblázás sem. A kerékpáros turizmus nemzetközi kiugró fejlődése miatt a forgalom a szezonban drasztikusan megnőtt. Tekintettel arra, hogy a magyar turizmus is kezdi felismerni a fontosságát és ennek megfelelően egyre nagyobb mértékben propagálják, fennáll annak a veszélye, hogy az idelátogató nagyszámú turisták elviszik a problémák hírért és akkor nehezen lehet újra visszacsalogatni őket. Felismerve a helyzet súlyosságát, a KKK első lépésként jelenleg felméri az állami tulajdonban lévő kerékpáros létesítmények állapotát a minimális teendők megfogalmazása érdekében. **Fontos azonban, hogy rövid időn belül készüljön egy teljes problématerkép és elinduljon a problémák felszámolása is.**

5. Szervezeti kérdések

A kerékpározás feltételeinek biztosítása, következményei széles spektrumot fognak át (pénzügy, egészségügy, közlekedés, közlekedésbiztonság, turisztika, sport), ezért a feladat irányítása rendkívüli koordinációt igényel. A KKK által kidolgozott fenntartási modell és a Kerékpáros Turisztikai Stratégia is javaslatot tett a Kerékpáros Program megvalósítását koordináló központi és országos szervezetére. A javaslatokban megfogalmazott szervezetek csak nyomokban valósultak meg.

5.1. Miniszteri megbízott

2006-2008 között, az akkori GKM-ben miniszteri megbízott irányította, koordinálta az egyes minisztériumok között a munkát. Ez a poszt 2008-ban megszűnt, a biztost delegáló civil kerékpárosok rendkívüli tiltakozásától övezve.

5.2. Kerékpáros Tárcaközi Bizottság (KTB)

A közlekedési tárca 2008-ban – a koordináció szükségességét felismerve – az érintett tárcák szakállamtitkárainak bevonásával létrehozta a KTB-t. Tagjai voltak az érintett tárcák szakállamtitkárai, ill ezek megbízottjai, civil és az önkormányzati szervezetek képviselői. Meg kell jegyezni, hogy a kerékpáros civil szervezetek egyike nem fogadta el a részvételt, a másik pedig idővel kiszállt. A KTB feladata volt az irányítás, a konkrét feladatok megfogalmazása. Ezt a munkát negyedéves ülések keretében végezte, a közbenső időszakban működő 4 majd 3 munkacsoport előkészítő munkája, javaslatai alapján. A KTB és munkacsoportjai munkájának szervezését a KKK munkatársa titkárként végezte. Ehhez előterjesztéseket, határozati javaslatokat készített, levezette az üléseket és emlékeztetőt készített az ülésekről. A KTB koordinációja, az egyeztetések nagymértékben segítették a Program megvalósítását, azonban sajnos nem sikerült a határozatainak minden esetben érvényt szerezni, ami okozott nehézségeket. **A Kerékpáros Program megvalósítása feltétlenül igényel tárcaközi egyeztetést, ennek formájára a miniszteri megbízott is alkalmas volt és a KTB is alkalmas lenne pozíciójának megerősítésével. Az aktuális feladatok sürgős intézkedést igényelnek.**

5.3. KKK munkatársai

1993-2005 között 5-7 fő foglalkozott az UKIG-ban az önkormányzati törzsvagyonhoz tartozó létesítmények fejlesztési támogatásával.

A kerékpáros támogatás újraindításakor, 2006-tól 2 fővel indult be a pályázat. A feladatok bővülésével, 2007-től egy további fő segítette a munkát. 2008-ban a KözOP keretében megvalósítandó kerékpárutak feladatainak lebonyolítására került a 4. munkatárs, majd a miniszteri megbízotti poszt megszűnése után a minisztériumból a KKK-ba került a népszerűsítő programok szervezése és ezzel együtt egy külső szakértő megbízása. A KeNyi üzembe helyezése után, 2009-től további megbízás kiadására került sor, a topológia rendezésére. Ezzel 4+2 fő végezte a munkát.

2009-ben, a tárgyévi támogatás hiánya miatt egy munkatárs áthelyezésre került, ami a még folyamatban lévő 39 pályázat lezárása miatt a pénzügyi elszámolás megtanulását és kiemelkedő megterhelést eredményezett. 2010-ben megszűnt a KeNyi adatállomány kezelőjének megbízása, akinek a kilépése a beérkező nagyszámú adatmennyiség miatt a többi munkatárs feladatainak átütemezését, ill. időbeli csúszást eredményezett. **A jelen anyagban megfogalmazott feladatok maradéktalan, jó minőségű elvégzéséhez nem elegendő a jelenlegi 3+1 fő, és ez különösen igaz a támogatások újraindítása esetén.**

5.4. KETOSZ

A megalakuló KTB-ben meghívott volt a két országos önkormányzati szövetség, azonban az idő előrehaladtával a részvételük jelentősen csökkent, pedig a munka alapvetően érinti az önkormányzatokat. Részben emiatt,

részben pedig a Kerékpárosbarát települések érdekeinek védelme érdekében a KKK kezdeményezésre, támogatásával létrejött a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége, amely jelenleg van bejegyzés alatt. A Szövetség reményeink szerint aktívan rész fog venni az érdekeiket érintő megbeszéléseken.

5.5. NGM TMCS

A KTB jelenlegi bizonytalan állapota miatt az NGM Turisztikával foglalkozó szakállamtitkársága hozta létre a Munkacsoportot, hogy az aktuális feladataikat legyen kivel egyeztetni.

5.6. Civil szervezetek, kapcsolattartás

5.6.1. Bringaút Egyesület

Jelen időszak elején hasznos segítség volt a tevékenységük, kerékpáros tapasztalatukat hasznosítani tudtuk a támogatási bírálatok, a KeNyí rendszerterv kidolgozása során és az ő felmérésük alapján kerültek be a KeNyí induló állományába a jelentős turisztikai területek kerékpárújtjai. Jelenleg a KMSz egyik tagszervezete.

5.6.2. Magyar Kerékpárosklub

Tagjaik száma 800-1000 között van, tagjaiknak jelentős kedvezményeket értek el (vasúti, biztosítás, vásárlás). A tagdíjon kívül hazai és EU forrásokért pályáznak, pl. a BAM költségeit alapvetően EU forrásból finanszírozzák.

Sok eredményt értek el a kerékpározás népszerűsítése, elterjesztése során. Tevékenységük alapján, együttműködve a Critical Mass (CM) mozgalommal az elmúlt évek során, elsősorban Budapest területén nagyságrendű növekedés tapasztalható a napi (közlekedési célú, hivatásforgalmi) kerékpározók számában. Lobbytevékenységük eredménye, hogy a Főváros közlekedési terveiben, a fejlesztések során sokszor figyelembe veszik javaslataikat, alkalmanként szoros együttműködésben határozzák meg a közlekedési projektek kialakítását. A népszerűsítés terén nagy eredményeket felmutató, évi 2 alkalommal szervezett CM felvonulás szervezésében társszervező, a közlekedési tárca népszerűsítési akciójának, a **Bringázz a munkába (BAM)** akciójának főszervezője. Lelkes, hozzáértő munkatársakkal dolgoznak, bár ezen a téren elég nagy a fluktuáció. Közlekedési munkatársuk rendszeresen készít szakmai véleményt a támogatásra pályázó önkormányzati kerékpáros tervekről. Részt kívánnak venni a kerékpározást érintő stratégiák, koncepciók, szabályozók kidolgozásában, véleményezésében.

Közlekedéspolitikailag bírálható a néhány száz, „menő” kerékpáros érdekeit, szemléletét tükröző megközelítésük, alapvetően az a szemlélet, hogy: „a kerékpár is jármű, ezért a közúton, a gépjárművek között a helye”. Ez a gondolkodásmód valóban hasznos bizonyos nagyvárosi, csökkentett forgalmú és sebességű közúton, de az általános hangoztatása a magyar közlekedési kultúra és infrastruktúra mellett balesetveszélyes és kizárja a kevésbé „menő”, fiatal és idősebb generációt a biztonságos kerékpározásból. A gyakorlat elterjedése bizonyos gépjárművezetők körében támogatást élvez, de sokkal több az ellenző, konfliktusokat gerjesztő vélemény. Az elv hangoztatása és terjesztése kisebb

települések vezetőinél már zavart, balesetveszélyes projektelképzeléseket eredményezett.

5.6.3. Kerékpáros Magyarország Szövetség

A KMSZ-t a Kerékpáros Magyarország Program megvalósulását segítő szándék hívta életre. A cél egy ernyő szervezet létrehozása volt, amely képes a civil szervezetek hitelességének, erejének és a magánszféra rugalmas támogatásainak egyesítésére. A KMSZ egyeztető fórumként is szolgál, ahol a civil szervezetek szakterületükön önállóan, de egységesen léphetnek fel, aminek következtében az eredmények, hatások objektív értékelésén keresztül különféle nézőpontok szintetizálása ad lehetőséget. A KMSZ a KKK-val kötött megállapodás értelmében felvállalta az EuroVelo6 túraútvonal kitáblázásának fenntartását. A KKK használatra adta át a táblákat és a többlet táblát tartalékként is átadta

6. Irodalomjegyzék, melléletek

1. Önkormányzati törzsvagyonba tartozó közúthálózat, kerékpárút és járda, valamint összekötő és bekötő út pályázatok összesítő jegyzéke az 1993-2005 években támogatást nyert pályázatokról (Készítette: Fodor János, 2005 december 31.)
2. Kerékpáros Magyarország Program
elérhető: <http://www.khem.gov.hu/data/cms1940366/kerekparosprogram.pdf>
3. Kormány előterjesztés **(1.melléklet)**
4. 2008. évi I. törvény az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosítása, 1/6 melléklete **(2.melléklet)**
5. 2006. május, Tethely Kft: Az országos kerékpárút-hálózat kialakítása.
6. 2006. november, COWI Magyarország Kft: Az OTrT-ben szereplő nemzetközi EuroVelo kerékpárút hálózat magyarországi szakaszának nyomvonalterve
7. 2007. november, COWI Magyarország Kft: Az OTrT-ben szereplő országos kerékpáros törzshálózathoz tartozó nyugati határ menti útvonal egyeztetett nyomvonalterve
8. 2007.november, UVATERV: Győr-Balatonfüred nyomvonalterv
9. 2007. november, Tandem Kft: Kőrösök menti kerékpárút hálózat nyomvonal tanulmányterve
10. 2010 június, Tandem Kft, HappyBike Kft, Innober-Wave Kft: Az OTrT 1/6 mellékletében szereplő, országos turisztikai nyomvonalak tervezése, az Észak-keleti Palócok földje, Bükk, Nyugat-zempléni nyomvonalakon
11. Útpénztárból támogatott kerékpárutak pályázati kiírásai és Útmutatói
12. Az útpénztári támogatás lebonyolításának jegyzőkönyvei
13. Az útpénztárból támogatást kapott projektek listája, térképe **(3.-3a. melléklet)**
14. KözOP útrehabilitáció keretében megvalósuló kerékpárutak **(4. melléklet)**
15. KözOP önkormányzati pályázatok támogatása **(5. melléklet)**
16. Kerékpáros Tervezési Konferenciák **(6.-6a. melléklet)**
17. Kerékpáros KözOP tervbírálat ügyrendje, nyilatkozatminta **(7.-7a. melléklet)**
18. 2008.január, PerPerc Bt, Tandem Kft: Az országos kerékpárút hálózat fenntartásának, üzemeltetésének, igazgatásának modellje és mintarendszere a Fertő tó mentén
19. Együttműködési javaslat a fenntartás, hasznosítás biztosításához. **(8. melléklet)**
20. A fenntartás ellenőrzésének szempontjai és jegyzőkönyvezése **(9.-9a. melléklet)**
21. „Ranger” ellenőrzési rendszer leírása **(10. melléklet)**
22. 2006.november, TOPOLISZ Kft: Kerékpárút Nyilvántartó Adatbázis rendszerterve
23. 2007.december, Cartosoft Kft: Kerékpárút Nyilvántartó Rendszerterv aktualizálása és a technikai designtervek
24. Adatbázis formátum definíció
25. KeNyi Karbantartó és a www.kenyi.hu felhasználói dokumentáció
26. Kerékpárút Felmérő Program (KEFE) felhasználói dokumentáció
27. ÚT 2-2.210. A Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KeNyi) adatfeltöltési és működési rendje
28. A kerékpárút hosszak és felmérésük **(11. melléklet)**
29. Előadások, fórumok listája **(12. melléklet)**
30. Megállapodás a KMSZ-el az EuroVelo6 táblák fenntartásáról **(13.sz. melléklet)**