



A Kerékpáros Kerekasztal összefoglaló értékelése és módosító javaslatai az Operatív Programok tervezeteihez 2013. november 15.

Bevezetés

A European Cyclists' Federation (ECF), a Kerékpáros Magyarország Szövetség (KMSZ), a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége (KETOSZ), a Magyar Kerékpárosklub (MK), a Magyar Kerékpársportok Szövetsége (MKSZ), a Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség (MKKSZ) és a Magyar Természetjárók Szövetsége (MTSZ) 2013. februárjában a magyar kerékpáros infrastruktúra, közlekedés és turizmus fejlesztése, a közlekedésbiztonság javítása, a hazai kerékpáripár fejlesztése, valamint a kerékpársport eredményességének növelése érdekében **létrehozta a Kerékpáros Kerekasztalt (KEKE)**, mint a fenti tevékenységekben érintett vezető civil szereplők tanácskozó testületét. A KEKE 2013 nyarán elkészítette a **Nemzeti Kerékpáros Konceptiót**, amely dokumentum az Európai Unió 2014-2020 időszakra vonatkozóan a kormányzat számára ajánlásokat fogalmaz meg a fent megjelölt témákban annak érdekében, hogy ebben az időszakban a kerékpározásra a lehető legtöbb forrás jusson, és ezek hatékonyan legyenek felhasználva.

Az alábbi összefoglaló a Konceptió célkitűzései alapján tesz javaslatot az egyes Operatív Programok kerékpározást elősegítő módosítására.

Valamennyi Operatív Program

A Nemzeti Kerékpáros Konceptió célkitűzése:

A kerékpározás szempontjai kötelezően legyenek figyelembe véve minden releváns közlekedés-, település-, térség-, vidék-, gazdaság- és humánerőforrás fejlesztési projekt esetében.

Javaslatok az OP-k kiegészítésére:

- A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. Törvény alapján „**a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek**”. Az Operatív Programok jelenlegi tervezetei a fentiek alapján ennek a feltételnek nem felelnek meg. A tervezetek számos ponton negatívan diszkriminálják a kerékpárral közlekedőket. A fentiek alapján kérjük, hogy a kerékpározás szempontjai kötelezően legyenek figyelembe véve minden releváns közlekedés-, település-, térség-, vidék-, gazdaság- és humánerőforrás fejlesztési projekt esetében.



1





Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program

Nemzeti Kerékpáros Koncepció célkitűzése:

- Térségi kerékpáros turisztikai útvonalhálózatok létrehozása 20 000 km hosszúságban komplex kerékpáros turisztikai projektek részeként: az országos rendszerbe illeszkedő kitéblázással, kerékpárosbarát szolgáltatói hálózattal, információval, promócióival és eladható turisztikai termékekkel.
- A kiemelt országos nyomvonalak mentén 1000 km új létesítmény megépítése.
- Klaszter szinten szervezett kapacitásbővítés, innovatív termékfejlesztés, piacra jutás támogatása, piacfejlesztés, az induló vállalkozások inkubációja.

Javaslatok az OP módosítására:

- Az kerékpáripár kapcsán a támogatandó intézkedések megfelelőek, de az intézkedéseket fókuszálni kellene:
 - meghatározni a kiemelt ágazatokat, pl. járműipar azon belül is a fenntartható közlekedéshez kapcsolódó alágazatok (pl. közösségi közlekedési eszközök, kerékpárok gyártása stb.).
 - a vállalkozások életciklushoz kapcsolódó támogatása esetén a hanyatló vállalkozások támogatását át kellene gondolni, ez nem feltétlenül a leghatékonyabb módja a támogatások felhasználásának.
 - az exportra termelő beruházások támogatását kiemelten kellene kezelni, támogatni.
- A kerékpáros turizmus kapcsán a referenciák alapvetően megfelelőek, de pontosításokra lenne szükség
 - A hálózatosság mellett a projektek komplexitását (szolgáltatások bevonását, promóciót-marketinget) is elő kell írni, annak érdekében, hogy a közcélú beruházásokban a nemzetgazdaság is profitáljon. Nem elegendő csak a kerékpárforgalmi létesítményeket fejleszteni, a leírás kiegészítése szükséges a kapcsolódó tevékenységekkel.
 - A hálózatok esetében a hálózatok hosszát indikátorként definiálni lenne szükséges és az EuroVelo mellett az országos kerékpárút hálózatot (OTrT)(vagy annak egyes) elemeit is be lehetne ide emelni. A TOP csak a helyi és regionális kerékpáros útvonalakkal foglalkozik így az országos hálózatok kimaradnának, ha a GINOP nem támogatja a fejlesztésüket.
 - Javasoljuk az EuroVelo helyes írásmódját használni.



2





Területi Operatív Program

Nemzeti Kerékpáros Koncepció célkitűzése:

- Kerékpárosbarát települések kialakítása (50 nagyobb település vagy településrész úthálózatának átalakításával)
- Térségi léptékű jellemzően közlekedési célú kerékpárforgalmi hálózatok létrehozása 1 000 km új létesítmény megépítésével
- Országsszerte 70 Bringa Park kialakítása a mindennapi gyakorlás/mozgás helyszínének biztosítására
- A felelős civil és kormányzati szervezetek részvételével a kerékpáros közlekedés minden területét átfogó koordinációs szervezet létrehozásának és működtetésének a támogatása

Javaslatok az OP módosítására:

A javaslatból teljesen hiányzik, ezért javasoljuk megjeleníteni:

- Országsszerte 70 Bringa Park kialakítása a mindennapi mozgás helyszínének biztosítására.
- A felelős civil és kormányzati szervezetek részvételével a kerékpározás minden területét átfogó koordinációs szervezet létrehozása és működtetése

A közlekedési célú kerékpáros közlekedés alapvetően jól megjelenik a tervezetben, de a megfogalmazás több ponton pontosításra szorul:

- Nem kizárólag kerékpárutak építésének, felújításának támogatását javasoljuk, hanem egész települések vagy településrészek úthálózatának kerékpárosbarát átalakítását. Nagyon fontos a különbségtétel, mert ellenkező esetben továbbra is elszigetelt, szinte kizárólag önálló létesítmények építését célzó projektek kerülnek előkészítésre, támogatásra. Településeken belül a kerékpárral közlekedők igényeit hatékonyan csak a megfelelő létesítmények (pl. kerékpárosbarát forgalomcsillapított utca, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpárút stb.) megfelelő kombinációjával lehet kielégíteni.
- A helyközi kerékpáros közlekedés esetében a nemzetközi, országos hálózatokhoz való kapcsolódással (legalább) egyenrangú a központi funkciókkal rendelkező települések és a vonzáskörzetükben levő kisebb települések között a biztonságos kerékpárhasználat lehetővé tétele. Javasolt az erre utaló mondat pontosítása vagy törlése.
- A kerékpár jármű, így nemcsak a gyalogos, hanem a motorizált közúti közlekedéssel való összhang is fontos. Javasolt az erre utaló mondat pontosítása vagy törlése.
- Javasoljuk az indikátorok között az átalakítandó települések/településrészek, vagy "Létrejövő kerékpárosbarát települések száma" és „helyközi kerékpárutak hosszát” szerepeltetni.
- A TOP tervezetében szereplő szűkítést (mely szerint csak önkormányzati utakon való beavatkozást támogatna) igen veszélyesnek érezzük (különösen az IKOP megismert tervezete tükrében), mert a kerékpárforgalmi kialakítása hálózatok kapcsán az országos közutak települési átkelési szakaszainak kerékpárosbarát átalakítása nem lenne támogatható. Javasoljuk ezen szűkítés törlését és az országos közutak átkelési szakaszain levő beavatkozások elszámolhatóságának biztosítását.





A közlekedési ágazat, azon belül is a helyi-helyközi közlekedés aránytalanul kevés figyelmet kapott az egyébként is kisköltségvetésű területi operatív programon belül is. Ez a hibás tervezés a munkaerő mobilitását és a nemzetgazdaság fejlesztését rendkívül hátrányosan érintheti. Javasolt ennek a kérdéskörnek a teljes újragondolása a gazdaságfejlesztés mint kiemelt prioritás figyelembevételével.

A turisztikai célú regionális és helyi kerékpáros útvonalak nem jelennek meg a javaslatban (azaz csak közlekedési szempontból, az infrastruktúra oldaláról közelíti meg a TOP a kérdést), miközben a komplex kerékpáros turisztikai projektek fejlesztése (amelyek a kerékpárforgalmi létesítmények mellett szolgáltatásfejlesztést és promóciót, marketinget is tartalmaznak) itt is elengedhetetlenül fontosak lennének.

Intelligens Közlekedés Operatív Program

Nemzeti Kerékpáros Koncepció célkitűzése:

- Kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatás 100 000 gyermek részére
- A biztonságos együttközlekedést, a kerékpározást népszerűsítő központi képzések, kampányok
- A minőségi, biztonságos kerékpárok használatát és a kerékpárok regisztrációját célzó programok megvalósítása
- Az Intelligens közlekedési rendszeren belül a kerékpáros közlekedés, mint a mindennapok közlekedési eszközének a figyelembe vétele

Javaslatok az OP módosítására:

A helyzetfeltárásban megfogalmazottakkal ellentétben áll, hogy az intézkedések között az országos közúthálózathoz kapcsolódó, azzal párhuzamosan futó vagy keresztező kerékpárforgalmi hálózatok létesítése még az említés szintjén sem jelenik meg. Mindez azzal fenyeget, hogy az országos közúthálózat fejlesztéséhez kapcsolódóan semmilyen kerékpáros közlekedést segítő létesítmény nem valósul meg. Ez egy szakmailag hibás döntés lenne, mert:

- az országos közúthálózaton történő beavatkozásokkal egyidejűleg a kerékpárforgalmi létesítmények a megfelelő formában és olcsóbban valósíthatóak meg mint külön, utólag.
- Az önkormányzatoknál már ma is 26 Mrd Ft értékben állnak rendelkezésre előkészített kerékpárforgalmi projektek 1-3 számjegyű országos közutakkal párhuzamosan.
- Az TEN-T hálózat elfogadás előtt álló hálózatfejlesztési útmutatójához benyújtott (az Európai Bizottság, Európai Parlament, Európai Tanács által előzetesen tovahagyott) módosító javaslat alapján ezt a TEN-T folyósók esetben javasolt, lehetséges biztosítani.
- Az OP mindössze 25%-ban támogat a klímavédelmi célokat is szolgáló fenntartható közlekedési beruházásokat, melyet a kerékpárforgalmi létesítmények támogatása javítana.
- Az OP célul tűzi ki a közlekedésbiztonság javítását, de semmilyen konkrét lépést nem tesz a kerékpárosokat ért közlekedési balesetek megelőzése érdekében az infrastruktúra fejlesztésével, sőt "kerékpárforgalmi szempontból" valószínűleg veszélyesebb úthálózat jön létre vagy a kerékpáros közlekedés megszűnik, ellehetetlenül számos útszakaszon. A 3. Prioritás esetében a bármilyen az OP-ban hivatalosan kitűzött cél megvalósulása a tervezett (érdemi közlekedésbiztonsági beavatkozás nélküli) útfelújítások kapcsán kérdéses.
- Mivel más operatív program ezen fejlesztéseket nem támogatja. Nem világos a TOP és az IKOP közötti munkamegosztás, de ha jól értjük, akkor a TOP-ból az országos közutak területén semmilyen beavatkozás nem támogatható. Ha rosszul értjük, akkor viszont nem világos az IKOP és a TOP közötti lehatárolás.





A fentiek alapján javasoljuk:

- A helyzetfeltárásban a Bringázz a munkába projekt kerüljön megnevezésre.
- Az 1. és 2. (TEN-T) prioritás keretében a kapcsolódó - keresztező kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása támogatható legyen.
- A 3. regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság prioritástengely keretében a kerékpárforgalmi létesítmények létesítése országos közutak mellett önállóan is lehetőség legyen, amennyiben országos közutak területen való beavatkozásokra az IKOP szolgál.
- A 3. regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság prioritástengely keretében:
 - a biztonságos kerékpárforgalom feltételeinek megteremtése (amennyiben szükséges létesítmények építésével) kötelező előírásként szerepeljen.
 - A kerékpáros közlekedésbiztonsági oktatás, a biztonságos együttközlekedést és kerékpározást népszerűsítő központi képzések, kampányok, valamint a minőségi, biztonságos kerékpárok használatát és a kerékpárok regisztrációját célzó programok megvalósítását célzó tevékenységek explicite jelenjenek meg.
- Az 5. Prioritás esetében a közösségi közlekedési beruházásokhoz kapcsolódó B+R parkolók és a kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése kötelezően megvalósítandó (biztosítandó) projektelemek, elszámolható költségek legyenek.

Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program

Nemzeti Kerékpáros Koncepció célkitűzése:

- Minden tevékenység, amelyet a GINOP-ba, TOP-ba, IKOP-ba javasoltunk csak Közép-Magyarország területére.

Javaslatok az OP módosítására:

A javaslatból teljesen hiányzik, ezért javasoljuk megjelteni:

- Bringa Parkok kialakítása a mindennapi mozgás gyakorlásának biztosítására.
- A közlekedési és turisztikai célú kerékpározás alapvetően jól megjelenik a tervezetben, de a megfogalmazás több ponton pontosításra szorul:
- Nem kizárólag kerékpárutak építésének, felújításának támogatását javasoljuk, hanem egész települések vagy településrészek úthálózatának kerékpárosbarát átalakítását. Nagyon fontos a különbségtétel, mert ellenkező esetben továbbra is elszigetelt, szinte kizárólag önálló létesítmények építését célzó projektek kerülnek előkészítésre, támogatásra. Településeken belül a kerékpárral közlekedők igényeit hatékonyan csak a létesítmények (pl. kerékpárosbarát forgalomcsillapított utca, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpárút stb.) megfelelő kombinációjával lehet kielégíteni.
 - A nemzetközi (EuroVelo6) kerékpáros útvonalhálózatok region áthaladó szakaszainak kiépítése is fontos (nemcsak a csatlakozás hozzájuk).
 - A “már meglévő elemek hálózatba szervezése környezetileg fenntartható módon” illetve a “gépjárműforgalom olyan típusú korlátozása, amely nagymértékű környezetterhelést jelentene a régió számára” értelmezhetetlen kitételek, ha mégis értelmet keresnénk benne, akkor logikailag hibás (a kerékpározás fenntartható környezetileg is és csökkenti a környezetterhelést is). Javasolt az erre utaló mondatrészek törlése.



