

1. A kerékpáros közlekedés fejlesztésének időközi értékelése a 2007–2013-as időszakban

1.1. A kohéziós politika támogatási rendszere

„A kohéziós politika az Európai Unió meghatározó jelentőségű szakpolitikái közé tartozik. Közvetlenül kapcsolódik, segíti az Európai Unió alapvető céljának, »a gazdasági, társadalmi és területi kohézió« megvalósítását. A politika középpontjában a régiók közötti fejlettségbeli különbségek csökkentése és ennek érdekében az uniós szintű versenyképesség, gazdasági növekedés, foglalkoztatás és munkahelyteremtés előmozdítása áll. Ezek a javuló életminőséggel együtt hosszú távon kiegyensúlyozott és fenntartható fejlődési pályát eredményeznek. Ehhez – premisz-szája értelmében – a tisztán piaci mechanizmusok működése nem nyújt elégséges alapot, ezért aktív, beavatkozó jellegű szakpolitikaként határozható meg, amelynek kiterjedt eszközrendsze-réhez az uniós költségvetés megközelítőleg egyharmadával rendelkezik.”¹

A kohéziós politikai forrásokat az úgynevezett osztott menedzsment keretében használják fel: az Európai Bizottság hozza meg a pénzeszközök felhasználásával összefüggő legfontosabb, stratégiai döntéseket, míg a tagállamokban zajlik a feladatok napi szintű végrehajtása. A tag-államok a hétéves költségvetési időszak egészére vonatkozó, előre meghatározott pénzügyi kerettel rendelkeznek, amely stabilitás megfelelő alapot nyújt hosszú távú céljaik, strukturá-lis reformjaik megvalósításához. Kohéziós politikai pénzeszközök felhasználásához átfogó befektetési stratégiát, úgynevezett Partnerségi Megállapodást² készítenek. Az ebben lefektetett célkitűzések megvalósításának részleteit, valamint a tagállami szintű forráskeret lebontását az ágazati és területi operatív programok tartalmazzák. A tagállamok a programok megtervezése során (programozás) egyeztetik össze az uniós szintű szakpolitikai célokat – az uniós költség-vetési források alapvetően ezek megvalósítását szolgálják – saját fejlesztési szükségleteikkel. Az operatív programok eszközrendszere³ így válik alkalmassá a hazai szakpolitikai stratégiákban megfogalmazott célkitűzések támogatására.

Az operatív program végrehajtásának felelőse az irányító hatóság, amely a pályázatkezelési feladatokat közreműködő szervezet(ek)re bízhatja. A programok ugyanis pályázati konstrukciók keretében vagy kivételes jelleggel közvetlenül kiválasztott projekteken keresztül valósulnak meg.

1.2. A Kerékpáros Magyarország Program 2007–2013

A Kerékpáros Magyarország Program 2007–2013 (KMP) többcélú és ennek megfelelően több csapásirányt tartalmazó fejlesztési koncepciót fektetett le. Ösztönözni kívánta a kerékpározás mint hatékony és olcsó közlekedési eszköz nagyobb fokú kihasználását, csakis, mint a rendszeres

¹ Hajdu et al. (2017): i. m. 17.

² Az esettanulmány középpontjában álló 2007–2013-as programozási időszakban a tagállami szintű befektetési stratégia megnevezése Nemzeti Stratégiai Referenciakeret (NSRK) volt.

³ Györgyi Nyikos: New Territorial Development Tools in the Cohesion Policy 2014–2020. *DETUROPE. The Central European Journal of Tourism and Regional Development and Tourism*, 6. (2014), 3. 39–53.

kerékpározásban rejlő egészség- és közérzetjavító potenciál kiaknázását. Emellett a megélénkülő kerékpáros-forgalom útján segíteni kívánta a funkciójukat veszített belvárosi térségek revitalizációját, javítani a vidéken élők (munkahelyre, ügyintézés céljából való) közlekedésének, és végső soron a vidéki közösségek megtartásának feltételeit.

Ennek megfelelően a program átfogó eszközrendszerrel irányzott elő, prioritásai magukban foglalták a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését (építés), a kerékpáros közlekedés és biztonság körülményeinek javítását (szemléletformálás), a kerékpáros turizmus élénkítését (útvonalak, promóció), a kerékpársport, rekreáció, közösségi élet fellendítését (utánpótlás nevelése, sportlétesítmények), illetve a mindezekhez elengedhetetlen intézményi háttér megerősítését (civil, magán-, állami szféra összefogása). Mérhető teljesítménymutatókat is meghatározott.

A stratégia számszerűsített célkitűzései a következők voltak:

- a kerékpáros közlekedés részarányát az induló 2-3%-ról 10%-ra kell növelni;
- a kerékpáros turizmus részesedését az európai piacon az induló körülbelül 1%-ról 4%-ra kell növelni;
- a (halálos) kerékpáros balesetek számát 50%-kal csökkenteni kell;
- növelni kell a sport és rekreációs célú kerékpározás volumenét.⁴

A 2007–2013-as programozási időszak kedvező körülményeket teremtett a KMP céljainak realizálásához. Több operatív program illetve a hazai költségvetés finanszírozásának köszönhetően, a hazai kerékpárutak fejlesztése kiemelkedő nagyságrendű forráshoz jutott: 343 úgynevezett célzott kerékpáros fejlesztési projekt közel 51 milliárd forint nagyságrendű költségvetéssel rendelkezett. (Ezt más, szintén nagyszámú projekt egészítette ki, amelyek esetében a kerékpáros fejlesztés csak a beruházás egyik részelemét jelentette. A részleteket illetően lásd az 1.2. táblázatot.)

1.1. szövegdoboz: Kerékpárút átadása

„Kerékpárút-átadás Bugyin

Elkészült Bugyi új kerékpárútja. A játékos biciklis vetélkedőkkel egybekötött ünnepélyes átadáson részt vesz dr. Fellegi Tamás nemzeti fejlesztési miniszter és dr. Szűcs Lajos, Pest Megye Közgyűlésének elnöke is.

EU-támogatásból valósult meg Bugyin a gyalog- és kerékpárút építése. 2010. július 27-én Bugyi Nagyközség lakói birtokba vehették a Kossuth Lajos utcai gyalog- és kerékpárutat. Sok szülő fellélegezhet végre, hogy gyermeke nem a hatalmas tehérgépjárművek között kerekedik, hanem biztonságos terepen.

A munkájukat gyalogosan, vagy kerékpárral megközelítő, és egyéb ügyeiket intéző emberek is megelégedéssel veszik tudomásul a kényelmesebb és jóval egyszerűbb közlekedést, mivel a kerékpárút végig folyamatos haladást biztosít a rajta közlekedők számára. Az alternatív közlekedést előnyben részesítők, ezzel a beruházással a község teljes egészén áthaladó közúthálózat mellett 5 km hosszú egybefüggő gyalog- és kerékpárúton közlekedhetnek.

⁴ *Kerékpáros Magyarország Program 2007–2013.* Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 2007. 17.



A hivatalos átadás napja 2010. szeptember 4. 10.30 óra Bugyi, Beleznay téren. Megnyitó beszédet mond Somogyi Béla polgármester és dr. Szűcs Lajos a Pest Megyei Közgyűlés elnöke. Ezután a sportolni vágyók részére látványos kerékpározás kezdődik Bálinté Balogh Mária helyi iskola igazgatóhelyettes és testnevelő tanár vezetésével. A beruházás bekerülési költsége 87 millió forint, melyből európai uniós támogatás 45 millió forint.”



Forrás: Kerékpárút-átadás Bugyin. Dr. Szűcs Lajos Hírportál, 2010. Online: <https://www.pestmegye.com/vezeto-hir/kereparut-atadas-bugyin>

1.3. A kerékpáros fejlesztések értékelése

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség megrendelésére 2012 októberében elkészült kerékpáros fejlesztések értékelése kettős célt szolgált. Egyrészt számba vette és elemezte a kerékpáros fejlesztési projektek megvalósulása során elért eredményeket és tapasztalatokat. Másrészt felmérte a kerékpárosbarát város kialakulásához szükséges igényeket annak érdekében, hogy segítse a 2014–2020-as programozási időszak előkészítését, a kerékpáros fejlesztés irányainak meghatározását.

Az értékelés módszertana több feldolgozási módszert kombinált, így az értékelők

- elemezték, hogyan építették be és valósították meg a KMP célkitűzéseit az operatív programok keretében;
- kiválasztott helyszíneken⁵ vizsgálatokat, terepbejárásokat tartottak, emellett széles körű kérdőíves megkeresést végeztek, hogy megragadhasák a támogatott projektek erősségeit

⁵ Békés, Békéscsaba, Nagybjom, Szeged, Szerencs, Szob, Táplánszentkereszt és Budapest X. kerület (Kőbánya), XVII. kerület (Rákosmente).

- és gyengeségeit, illetve meghatározzák, hogy milyen esetben lesz kerékpárosbarát egy település (és melyek a nem kerékpárosbarát megoldások);
- feltárták a végrehajtási intézményrendszer és a szabályozási környezet a projektek minőségére gyakorolt hatását.

Mindezek alapján következtetéseket vontak le és ajánlásokkal éltek a szükséges változtatásokkal és továbbfejlesztési irányokkal kapcsolatban. Az értékelést végző szakértők összesen 773 projektet vizsgáltak meg, amelyek 2007. január 1. és 2012. február 29. között nyertek támogatást a kerékpáros közlekedés infrastrukturális vagy kulturális feltételeinek javításához. Magukban foglalták a célzott kerékpárfejlesztéseket és olyan egyéb projekteket is, amelyek középpontjában más fejlesztési cél megvalósítása állt, ám lehetővé tették és támogatták kerékpárutak építését is.

1.3.1. A stratégia és a fejlesztések viszonya

Az értékelők mindenekelőtt arra voltak kíváncsiak, hogy a pályázati rendszer hogyan támogatta a hazai kerékpáros fejlesztési prioritásokat, azaz milyen összhangot mutatott a KMP célrendszere és az operatív programok tartalma. Megállapították, hogy a KMP erőteljes hangsúlyt helyezett a turizmushoz kapcsolódó kerékpáros fejlesztések előmozdítására; az operatív programok ezt az irányt azonban csak részlegesen követték le.

1.1. táblázat: Kerékpáros fejlesztések az operatív programokban

Operatív program	Kerékpáros fejlesztés jellege
Regionális operatív programok	Támogatják a kerékpáros fejlesztést, legerősebben nyugat-dunántúli operatív programban jelenik meg
Határ menti együttműködési programok	A határ két oldalán összekapcsolódó kerékpáros fejlesztéseket támogatják, az irány legerősebben a magyar–osztrák programban jelenik meg (a határ menti és nemzetközi vonal viszont kevésbé kap helyet a KMP-ben)
Közlekedésfejlesztési OP	A turisztikai irányú fejlesztés nem irányadó a program keretében
Új Magyarország Vidékfejlesztési Program	A kerékpáros fejlesztést program szintjén nem nevesítették (csak a kapcsolódó szolgáltatásfejlesztés támogatására nyílt rövid ideig lehetőség)

Forrás: Kondor szerkesztése

A kerékpáros fejlesztés többféle szakpolitikai célt szolgálhat, mint ezt a programok egymástól elválasztott beavatkozási területei jól szemléltetik is. Az elhatárolás a kettős vagy átfedő finanszírozást is elkerülhetővé tette, ugyanakkor így összességében nem kapott a KMP céljaival arányos szerepet a turisztikai célú kerékpáros fejlesztés.⁶ A támogatott projekteknek összesen 12,8%-a kapcsolódott valamilyen módon a turizmushoz.

Emellett az operatív programokban nagyon korlátozott figyelmet kaptak a kerékpártárolási és kiszolgáló létesítmények, illetve hasonlóképpen, a KMP szándékaitól messze elmaradó intenzitással jelentek csak meg a „puha”, szemléletformáló és képzési elemek. A támogatott projektek

⁶ Emellett nehezebb helyi szinten a kerékpárút-hálózat kiépítése is, ha két vagy több különálló és különböző programok, kiírások által támogatott projekt keretében kell útvonalat kialakítani.

⁷ A kiszolgáló létesítményeket (például zuhanyzóhelyiséget) a KMP keretében is úgy említik, mint a magánbefejtetők érdeklődésére számot tartó területet.

körét illetően le kell szögezni, hogy nagyobb részük nem elsődlegesen kerékpáros fejlesztésre irányult, de tartalmazott ilyen elemet is.

1.2. táblázat: Kerékpáros fejlesztési projektek megoszlása

Program	Támogatott projektek száma	Támogatott fejlesztések típusa
Regionális operatív programok	447	– Önkormányzati utak fejlesztése bel- és külterületen egyaránt: lehetett hozzá párosítani kerékpártároló-, parkoló-építést – Kerékpárforgalmi hálózat fejlesztése: célzott fejlesztések – Városrehabilitációs projektek: vonalas infrastruktúra, parkolók és tárolók létesítése – Egyéb, például vállalkozás-, egészségfejlesztési projektek is tartalmazhattak kerékpáros elemet
Határ menti programok	15	– A határ két oldalán összekapcsolódó kerékpárút építése
Közlekedési operatív program	67	– Térségi elérhetőség javítása (főutak mentén) és kerékpárút-hálózat fejlesztése (külterületen) címen: kerékpárforgalmi létesítmények fejlesztése, útépítés
Környezet és energia operatív program	156	– Tárolók, kölcsönzők, szemléletformálás
Társadalmi megújulás operatív program	16	– Szemléletformálás
Hazai forrás	75	– Kerékpárút fejlesztése közút mentén

Forrás: Kondor szerkesztése

1.3.2. A kerékpáros fejlesztési projektek típusai

A célzott kerékpáros fejlesztési projektek körébe 343 projekt tartozott, összköltségük közel 51 milliárd forint volt, ennek körülbelül 90%-át az operatív programok támogatása fedezte. Ezek a projektek a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására összpontosítottak (úgynevezett hivatásforgalmi projektek), míg kis számban turisztikai irányultságú beruházásra is sor került. Szemléletformáló részt csak elvétve tartalmaztak – szemben a KMP szándékával.

Az elsődlegesen nem kerékpáros célokat szolgáló projektek nagy csoportját alkották az iskolásokra és a helyi lakosságra irányuló szemléletformáló fejlesztések, amelyek közel fele falvakban valósult meg. A kerékpáros kampány- és rendezvényközpontú projektek azonban gyakran magukban foglaltak kisebb volumenű infrastruktúra-fejlesztést is (például kerékpártámaszok elhelyezése, kerékpárok beszerzése, kölcsönzők, szervizek létesítése stb.), amelyek jelentős szerepet játszanak a kerékpározás vonzerejének növekedésében.

A pályázati rendszerben megvalósuló projektek kevésbé tudták betölteni a szemléletformáló szerepet, hiányzott a feladatot koordináló központi szervezet. Az önkormányzatok csak az infrastruktúra kiépítését és fenntartását tekintették feladatuknak,⁸ így a kerékpártárolók kialakítására irányult a figyelmük. Az oktatást, szemléletformálást az iskolák és civil szervezetek hatókörében látják. Sok kis projekt egymás mellett élése mutatkozott meg, amelyek gyakran elnagyoltak,

⁸ Attila Béres et al.: Spatial Econometrics: Transport Infrastructure Development and Real Estate Values in Budapest. *Regional Statistics*, 9. (2019), 2. 89–104.

korlátozott, helyi hatásúak voltak, és legfeljebb rövid távú változásokat hozhattak. A kerékpáros kultúra javítása folytonos impulzusokat és az országos kampányokhoz való szorosabb illeszkedést igényelt volna.

A kérdőíves felmérés szerint a településeken jól megkülönböztethetők a rendszeresen (legalább hetente háromszor) kerékpárral közlekedők és az alkalmi kerékpárosok. A lakosok két esetben választják a kerékpárt úti céljuk megközelítéséhez: más elérhető alternatíva (autó, közösségi közlekedés) hiánya és az érzelmi kötődés (vagyis szeretnek kerékpározni, vagy az egészséges életmód hívei stb.) alkotja az alkalmi kerékpározók fő motivációját. Az értékelők megállapították, hogy az alapszükséglet növekedése elengedhetetlen a tömeges kerékpározáshoz, a széles körű elterjedéshez viszont már az érzelmi kötődés mint mozgatórugó is szükséges.

Turisztikai szempontból leginkább azok az útvonalak rendelkeznek vonzerővel, amelyek az EuroVelo⁹ hálózatának részét képezik, vagy érintik a Balatont, Velencei-tavat, Tisza-tavat. A turisztikai projektek az idegenforgalmi célpontok kerékpáros megközelíthetőségét, tárolók vagy kerékpáros túraútvonalak kialakítását segítették, kiemelten a Balaton környékén. Összesen 12 projekt érintette az EuroVelo útvonalát, ezekre azonban kizárólag a hazai és határ menti programok nyújtottak támogatást. A pontszerű beruházásokból adódóan sem az EuroVelo, sem a tavakhoz kötődő kiemelt kerékpáros turisztikai térségekben nem épült ki a folyamatos, jó minőségű és megfelelő kerékpározásra alkalmas hálózat. E fejlesztési irány esetében kiemelt fontosságú a területileg integrált alapú fejlesztés.

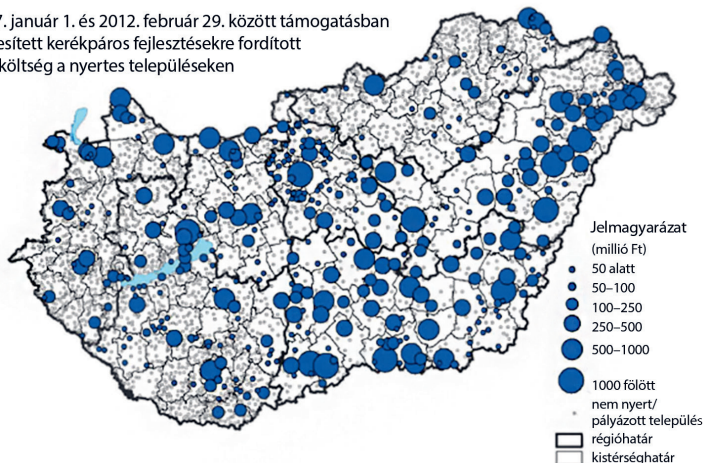
A holisztikus szemlélet hiánya jól látszik a városrehabilitációs projektek esetében is, amelyek korlátozott mértékben és kisebb volumenű kerékpáros elemeket tartalmaztak. A pályázati kiírásban nem volt hangsúlyos a kerékpáros elem, így a projektekbe akkor építették be, ha a kerékpározás iránt az önkormányzat elkötelezett volt. Továbbá az útépitési projektek igen csekély részében nyílt csak lehetőség kerékpárút/sáv kivitelezésére is. A településfejlesztésre és a közösségi közlekedés fejlesztésére irányuló projektekben pedig minimális arányt (a költségek 6%-a) képviseltek a kerékpáros fejlesztések.

1.3.3. A fejlesztések területi megoszlása

A fejlesztések a települések közel 12%-át, 208 községet és 163 várost, valamint a megyei jogú városokat érintették.

⁹ Az Európai Kerékpárút Hálózat az Európai Kerékpáros Szövetség egész Európát átszelő kerékpárút-építési terve.

2007. január 1. és 2012. február 29. között támogatásban részesített kerékpáros fejlesztésekre fordított össz költség a nyertes településeken



1.1. ábra: Kerékpáros fejlesztések nagyságrendje települések szerint

Forrás: Viteco Kft. – Terra Studio Kft. – Revita Alapítvány: *A kerékpáros közlekedésfejlesztés időközi értékelése a 2007–13-as időszakban. Értékelő jelentés.* Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, 2012. október 36.

A projektek nagy részét, a belterületen való kerékpárút-hálózat kialakítását szinte kizárólagosan az önkormányzatok hajtották végre. Bár nem tartozik a kezelésükbe, domináltak a külterületi országos közutak mentén való kerékpárút-fejlesztésben is: komoly igényt érzekeltek, és a beruházásokat más szereplő nem vállalta fel (az állami szervek néhány nagyobb fejlesztésre összpontosítottak). A kerékpártárolók létesítésébe nagyobb számban oktatási intézmények és gazdasági vállalkozások, kisebb arányban civil szervezetek is bekapcsolódtak.

1.3.4. A fejlesztések eredményei

Az értékelés szerint a projektek lényeges, pozitív irányú elmozdulást hoztak a kerékpáros közlekedés feltételeiben.

1.2. szövegdoboz: A kerékpáros fejlesztések eredménye

A legfontosabb mutatók:

- 1670 km kerékpárforgalmi létesítmény
- 193,6 km kerékpárforgalmi létesítményről terv
- 24 496 új tárolóhely
- 68 kerékpárosbaráttá átalakított szálláshely
- 49 kerékpárszerviz
- 642 kölcsönözhető kerékpár

Emellett a projektek keretében 367 (fiataloknak, a lakosság egészének szóló, egészségügyi, fenntarthatósági szemléletformálási, rekreációs stb. célokat szolgáló) kampány is megvalósult.

Forrás: Viteco–Terra–Revita (2012): i. m. 7.

Az egyes projektek minősége, hatása azonban nagy eltéréseket mutatott. Vizsgálataik alapján az értékelők úgy ítélték, hogy a létesítmények tekintetében az átlagosnál jobb megoldás az alábbi esetekben született:

- Kedvező vonalvezetés: a fejlesztés nem tartalmaz be nem látható szakaszt, forgalmas átvezetést vagy szűkületet; ez elsősorban a kedvező, egyszerű kialakítású nyomvonalnak köszönhető.
- Megfelelő karbantartás: a fejlesztés során a táblák és útburkolati jelek minősége, jó láthatósága figyelmet kapott.
- Hálózati összeköttetések: a kerékpárút mindkét végén illeszkedik már meglévő hálózati elemhez.
- Hálózati szerep: a kerékpárút meghatározó szerepet tölt be a kerékpárút-hálózatban.
- Megfelelő kihasználtság: a kerékpárút jelentős forgalmat bonyolít a többi létesítményhez képest.
- Közlekedési szokások: a kedvező kialakításnak köszönhetően a szabálykövetés nem ütközik nehézségbe, ezért a közlekedési szokások is az elvártnak megfelelően alakulnak.

1.3. szövegdoboz: Rákos-patak menti gyalog- és kerékpárút

„Budapest XVII. kerület – Rákos-patak mente

A Rákos-patak menti gyalog- és kerékpárút alapvetően szabadidős célú létesítmény, de a projekt hálózati szerepe hivatásforgalmi használatra is alkalmassá tenné. Az északi lakóterületek felől ugyanis több átvezetés (Cinkotai út, Kaszáló u.) is kiépült a kerület tengelyét képező Pesti úthoz. Igaz, ezek közül a Cinkotai út – Pesti út kereszteződésében nincsen átvezetés kialakítva, így konfliktus léphet fel a gyalogosok és kerékpárosok között.

A létesítmény vonalvezetése szerencsés: a kerékpárút 3,5 km hosszúságú szakaszon nagyrészt egyenesen, vagy nagy ívsugarú kanyarokkal halad, keresztező út alig található. A keresztezéseket biztonságosan megoldották (megfelelő táblázás és átvezetések), igaz a keresztező utak elsőbbsége és a nagyobb gépjárműforgalom miatt az átjutás időigényes. A Cinkotai út és a Rákos-patak találkozásánál lévő egyetlen derékszögű kanyar megoldása viszont nem biztonságos. A Cinkotai úton délről érkezők számára tábla, korlát vagy egyéb biztonsági eszköz sem jelzi, hogy egyenesen továbbmenve a patakban találják magukat, ami sötétben különösen veszélyes lehet. Szintén csökkenti a biztonságosságot a kutyasétáltatás, amely igen gyakori a kerékpárút mentén.

A kényelmi szempontok közül viszont minden említésre méltóan jó: a burkolat sima, döcönömentes, jól takarított; a kitáblázás példaértékű (minden főútvonal, célpont, például B+R jelezve van), és jellegének megfelelően sok pihenőhely található mellette (padokkal, szemetessel, közvilágítással).”

Forrás: Viteco–Terra–Revita (2012): i. m. 51.



1.2. ábra: Rákospatak menti gyalog- és kerékpárút

Forrás: Év Kerékpárútja-szavazás: legyen a Rákospatak menti kerékpárút a győztes! Szeretlek Rákost, 2021. május 6.

A leginkább domináns létesítménytípusnak az elválasztott, önálló kerékpárút bizonyult. Belterületen gyakran alkalmazott megoldás a közös gyalog- és kerékpárút: az önkormányzatok egyrészt eleve nem szívesen konfrontálódnak a domináns autós közösséggel, emellett biztonsági megfontolásból, ha lehet, távol tartják a kerékpárosokat a gépjárműforgalomtól. Hely hiányában a legnagyobb arányban a járdától (azaz a gyalogosoktól) vettek el helyet (27%), ezt követte 25%-kal a közút és zöldfelület. (A kistélepek, amelyek nagy forgalommal terhelt főút mellett helyezkednek el, jobban preferálják az önálló kerékpárutat.) A kerékpározás vonzerejének javítása más arányokat igényelne: az autós közlekedéstől elvett hely a forgalom sebességét és nagyságát is csökkenteni fogja. Mindemmellett a kitáblázás hiánya általános problémának bizonyult.

A létesítmények kialakításakor a „legkisebb ellenállás” felé haladás érvényesül, a jelentősebb (tulajdonjogi,¹⁰ műszaki) problémák megoldását, a konzorciumi együttműködést az önkormányzatok, illetve tervezők ódzkodnak felvállalni. Hosszú, egybefüggő, akadálymentes útvonalak helyett kis projektek jönnek létre, amelyek a hiányzó láncszemekre, a közlekedési csomópontok átkelési problémáira nem nyújtanak választ.

A kerékpárforgalmi létesítmények jelentősen megnőtt hossza súlyosbodó fenntartási követelményekkel jár. A forráshiány mellett az önkormányzatok nem érzik a feladat súlyát sem. Általános hozzáállás, hogy 15 évig úgysem kell sokat költeni ezekre a létesítményekre. A lekopott felfestések és burkolati jelek rontják a közlekedés biztonságát, a karbantartás elmaradása miatt nem látható, hogy hol halad a kerékpáros útvonal. (A kérdőíves megkeresés szerint az önkormányzatok mindössze 10%-a rendelkezik a felfestéshez szükséges eszközökkel.)

Az értékelők a kerékpárosbarát települések számos jó gyakorlatára hívták fel a figyelmet: a politikai döntéshozók (kiemelten a polgármester és közvetlen környezete) elkötelezettségére, a fejlesztéseknek köszönhetően megfelelő mennyiségű és minőségű infrastruktúra

¹⁰ Például akkor, ha csak önkormányzati területen ruháznak be, elkerülik a kisajátítási eljárást.

megléte,¹¹ a biztonságos tárolási lehetőségek rendelkezésre állására és a sok hivatásforgalmi céllal kerékpározó lakosra. A településeken van lehetőség szabadidős kerékpározásra, továbbá a település vezetése elkötelezett a kerékpáros fejlesztés iránt, amelyet megalapozott helyi fejlesztéspolitika (hálózati terv) is segít. A „haladó szintre” való továbblépés feltételei (szemléletváltás, autósok preferenciális kezelésének megszüntetése, akadályok megszüntetése, aktív társadalmi szemléletformálás, képzés) tekintetében azonban már nagyon lassú az előrehaladás. Alapfeltétel lenne még a megfelelő kiépítettségű és minőségű kerékpárforgalmi hálózat, amely beépült a szakpolitika és a projektek tervezőinek gondolkodásába. A forráshiány vagy a települések strukturális adottságai (például híd, vasúti töltés) azonban egyelőre nem tették lehetővé a hiányzó szakaszok pótlását.

1.4. szövegdoboz: A szemlélet fontossága

„Az infrastruktúra kiépítettségében sokat segít, ha az önkormányzat nemcsak új létesítményekben gondolkodik; ha az összes közlekedőt (nemcsak önmagában a kerékpárosokat), a köztük kialakítandó térfelosztást egyszerre vizsgálja, azaz integráltan közelíti meg az infrastruktúrafejlesztést. Az önkormányzat által közvetített kerékpárosbarát szemlélet sokat lendíthet a kerékpározás népszerűsítésén.”

Forrás: Viteco–Terra–Revita (2012): i. m. 10.

Az értékelés keretében elvégzett megkérdezések rámutattak, hogy nagyobb arányban térnek át az emberek közösségi közlekedési eszközökről a kerékpár rendszeres használatára, míg az autóval való közlekedésről sokkal nehezebben mondanak le. Azonban a kerékpározás és a közösségi közlekedés viszonyát nem szabad versenyként értelmezni, ezek ugyanis éppen olyan közlekedési módok, amelyek egymást erősíteni képesek. Az állomások azonban nem kerékpárbarát jellegűek. A jelenlegi gyakorlat kimerül a kerékpártárolók, -támaszok állomásokon való megépítésében,¹² azonban a tárolók nem zártak, nem biztonságosak.



1.3. ábra: Kerékpáros fejlesztések 2007–2012 között

Forrás: Kukely György: *Kerékpáros fejlesztések 2007–12 között. Mitől lesz kerékpárosbarát egy település?* Prezentáció. Budapest, 2013. április 24.

¹¹ Györgyi Nyikos – Natalia Ermasova: Public Capital Infrastructure Management: Cases of Germany, Hungary and the USA. *International Journal of Public Administration*, 45. (2021), 12. 869–893.

¹² A kérdőívben megkérdezett települések 57%-án a buszállomáson, megállóban és 63%-án a vasútállomáson van tároló.

Nehézségeket okoz az állomások kerékpárral való megközelíthetősége: akadnak ugyan jó példák a szintbeni kereszteződésekre, a vasúti (gyalogos) alul- és felüljárók azonban gyakran akadályt képeznek, a kerékpárok szállítása sem mindig megoldott. A módváltási lehetőségek fejlesztése, az állomások elérésének javítása és kerékpárosbarát átalakítása a MÁV-val, a Volánnal való szoros együttműködésben válhat csak lehetővé. Az értékelés jó példaként Budapesten és agglomerációjában a vasútállomásokon létesített B+R parkolókat emeli ki.

Az értékelés több tipikus problémára is figyelmeztetett, amelyek feltárásában a terepbejárás nagy segítséget nyújtott:

- nem megfelelő átvezetések: a kerékpárosok számára az egyik legnagyobb veszélyforrást, az építetőknek az egyik legnagyobb problémát, a tervezőknek pedig a legnagyobb kihívást a kereszteződések, csomóponti szakaszok jelentik, amelyek kezelése a vizsgált projektek esetében is a legtöbb kritikát kapta;
- az útvonal megszakadása: a tervezők, illetve a megbízók konfliktuskerülő magatartásának a következménye, hogy nagyon sok esetben nem vállalják fel a bonyolultabb műszaki megoldásokat, többszereplős egyeztetéseket, konzorciumi megállapodásokat, emiatt megszakad az útvonal. Így gyakran éppen azokon a szakaszokon nem nyújtanak megoldást a kerékpárosok számára, ahol az a leginkább szükséges lett volna;
- egyoldali kialakítás: szintén az egyszerűsége, olcsósága való törekvés (alacsonyabb építési költségek, egyszerűbb közműkiváltás) miatt dominálnak a projektek között az egyoldali létesítmények. Az egyoldali kialakítás során az út egy oldalán, egymás mellett halad mindkét irányú kerékpáros-forgalom. Ennek legfőbb következménye, hogy a kerékpárosok nem tudnak a forgalmi iránynak megfelelően, két oldalon közlekedni, ami a létesítmény nem megfelelő használatát eredményezi (a közút túloldalán is kerékpároznak, ahol nincs létesítmény). Ennek eredménye a jelentős szembeforgalom, ami – a kérdőívek alapján – a kerékpárosok számára a legnagyobb probléma;
- ideiglenes megoldások: a létesítményeket a legtöbb esetben úgy alakítják ki, hogy a gépjárműforgalomba ne kelljen beavatkozni. Így – elsősorban belterületen – helyszűke lép fel, ami miatt egyrészt túl nagy arányban vesznek el helyet a gyalogosoktól, másrészt olyan közlekedési megoldások alakulnak ki, amelyek hosszú távon nem kielégítőek, sem a gépjárműforgalom, sem a kerékpáros- és gyalogosforgalom számára.

A tipikus problémákat jól érzékelteti az értékelők által feldolgozott és bemutatott alábbi projekt, fontos megfontolásokkal szolgálva a konstrukciók jövőbeni tervezéséhez, illetve a projektek kiválasztásának rendjéhez.

„Szob városrehabilitáció

Nem követendő példa a másik szobi, városrehabilitációs projekt. A projekt célja a Duna-parton futó EuroVelo folyosó összekötése a városközponttal (körülbelül 400 m hosszon), egy későbbi ütemben pedig az Ipoly mentén futó kerékpáros útvonallal (12. sz. főút). A projekt tehát a hálózatban fontos szerepet tölthetne be, legalábbis első látásra. Hálózati léptékben gondolkozva azonban ettől egy utcával nyugatra lett volna érdemes kiépíteni az összekötést. Az észak-déli összeköttetést ugyanis mindkét oldalról jobban szolgálja az Ipolysági út – Rév u. vonala, amely délről a Dunán átkelőket vezet a révhez, északról pedig közúti aluljáróval van összekötve a 12. sz. főúttal a vasút alatt. Így a projekt csak *nagyon kis területet szolgál ki valójában* (általános iskola, templom, plébánia), amit az is mutat, hogy az önkormányzatnak is célja egy ettől a nyomvontaltól nyugatra futó szakasz kialakítása.

A kis terület kiszolgálásának megoldása is kérdéses. A projekt nagyobb része (körülbelül 200 m hosszú szakasz) a főtéren fut, ide pedig csak engedéllyel lehet behajtani (az ott lakóknak és az iskola gazdasági bejáratához), tehát minimális a gépjárműforgalom. A kerékpárforgalmi létesítmény szükségességét ez az utóbbi tény alapvetően megkérdőjelezi, és a gyalogos- és kerékpáros forgalom nagysága sem indokolja (átlagosan 35 kerékpáros hétköznapi csúcspontján).

A létesítmény *vonalevezetése is rossz példa: nem követi a közlekedők természetes útvonalát, ezért a funkcióját egyáltalán nem tölti be.* A főtéren lévő templomot keletről, az iskola gazdasági bejárata felől kerüli meg, ezzel egyrészt útvonal hosszabbodást eredményez, másrészt ehhez a gazdasági bejáratához a gépkocsik tovább hajtásának megakadályozása érdekében két fekete, fényvisszaverés nélküli pollert helyeztek el egymástól 0,9 m-re, ami önmagában is balesetveszélyessé teszi ezt az útvonalat. Ráadásul a plébánia előtt néhány 10 m-en nagy-kockakő burkolatot alkalmaztak, ami a kényelmes kerékpározást akadályozza. Így a kerékpárosok kivétel nélkül a templom átellenes oldalán közlekednek a rövidebb, egyenes vezetésű és döccenőmentesen kialakított útvonalon.

A főtér végén a Duna felé a kerékpárút egy forgalmasabb utcát keresztez, egyenrangú elsőbbségi viszonyok között. Így az ÚME-nek megfelelően felfestett átvezetés sincsen, ezzel viszont a kerékpárosok nehezebben veszik észre a továbbvezető útvonalat, illetve a keresztező (és a lezárt főtér felől járműforgalomra nem számító) gépjárművek is nehezebben észlelik a lehetséges kerékpáros forgalmat („kerékpárosok” veszélyjelző tábla sincs kihelyezve). A keresztezés után az utolsó, a Duna-partra vezető szakasz is nagy-kockaköves kialakítású, nem kerékpárosbarát. Valahol hézagos, más szakaszon pedig hézagos és domború felszínű is. A Duna-parton az EuroVelo 6 nyomvonallal való csatlakozáshoz pedig semmilyen tájékoztató útírányjelző tábla nincsen kihelyezve, így az ott kerékpározó turisták nem is tudják, hogy errefelé kellene kanyarodni a városközpont felé és az Ipoly-völgy felé.

Összességében a projekt egyáltalán *nem biztonságos, nem időtakarékos, nem kényelmes*, azaz nem kerékpárosbarát kialakítású, hálózati szerepe (különösen a jelzettség hiányában) megkérdőjelezhető. Támaszokat vagy tárolót nem alakítottak ki az intézményeknél, így csak az első kerék rögzítésére szolgáló, a burkolathoz semmilyen módon nem rögzített első kereket fogó támaszok vannak (a plébánia előtt olyan elhelyezéssel, hogy a letámasztott kerékpár keresztben teljes szélességében elfoglalja a kerékpárutat). Költséghatékonyasága pedig nagyon rossz, hiszen *kerékpárforgalmi létesítmény kialakítására valószínűleg egy nagyon rövid szakasz kivételével nem lett volna szükség.*”

1.4. A kerékpáros közlekedés fejlesztésének időközi értékelése a 2007–2013-as időszakban: javaslatok

Az értékelők a tapasztalatok összegzése mellett javaslatokat fogalmaztak meg a 2014–2020-as időszak fejlesztési irányai tekintetében, az alábbiak szerint:

- A kerékpáros stratégiának egyértelmű iránymutatással kell szolgálnia arra vonatkozóan, hogy az ágazati tervezési folyamatokban a tervezőknek milyen kerékpáros elemeket, hogyan kell kezelniük, illetve milyen fejlesztéseket milyen kerékpáros elemekkel célszerű összekapcsolniuk. A kerékpáros turizmus céljainak erőteljesebben kell a prioritásokra irányulniuk, az EuroVelo hálózat fejlesztésekor érvényesíteni kell a területi koncentráció elvét, illetve meg kell határozni a kerékpárosbarát város fő jellemzőit és a „Kerékpáros-barát település” cím elnyeréséhez szükséges fejlesztések körét.
- Az infrastruktúra állapota, igénybevételének feltételei befolyásolják a kerékpárosok számának növekedését. Sok esetben új létesítmények helyett csak szélesebb, jobb minőségű kerékpáros úthálózat szükséges. Valamennyi közlekedő számára meg kell teremteni a biztonságos közlekedés körülményeit. Szakítani kell a legkisebb mértékű beavatkozás elvével, amely nem változtatja meg a kialakult térhasználatot (például a járdafelületre irányított kerékpáros-forgalmat). Szükség szerint a gépjárművektől kell területet elvenni.
- Az integrált megközelítésnek a tervezés kezdetétől fogva jelen kell lennie. A településeknek komplex tervet kell kidolgozniuk a szomszédos településekkel való összeköttetésre is kiterjedően. Ez tartalmazza a szükséges gyalogos-, közúti és kerékpárforgalmi fejlesztéseket, az átalakítást igénylő csomópontokat, a településszerkezeti akadályokat (vasúti felüljáró, aluljáró stb.). Részletezi a kapcsolódó közösségi közlekedési beruházásokat (például gépjármű- és kerékpártároló), más szükséges intézkedéseket (például közműfelújítás), a releváns városarculati elemeket.
- A tervek elkészítésére idejekorán pályázatot kell kiírni, a beérkezett terveket először tervbírálat során kell jóváhagyni. A beavatkozási tervek egyszerűsítik a pályázati folyamatot, hiszen az önkormányzatoknak vagy más építetőknek csak az ezekben foglalt fejlesztésekre kell az engedélyezési és kiviteli terveket elkészíttetniük. A közlekedési ágazati programok szintjén is érvényt kell szerezni az integrált megközelítésnek (például akadálymentes vasúthasználat kerékpárosok számára, a közútfejlesztési projektek esetében a párhuzamos kerékpáros közlekedés lehetőségének kötelező mérlegelése).
- Elengedhetetlen a pályázati rendszer rugalmasságának javítása a helyi és térségi igények minél jobb kielégítése érdekében. A sok kicsi, fragmentált projekt helyett a térségi szintű együttműködésben megvalósuló elképzeléseket kell támogatni. Előtérbe kell helyezni a hálózati elemek kiépítését, a kerékpárosbarát jelleg erősítését (például csomópontok, hidak esetében), biztosítva ugyanakkor a vonalvezetés folytonosságát a csomóponti átvezetések esetében. Figyelmet kell fordítani a kerékpáros létesítményeket kiegészítő infrastruktúra-elemekre is (például tárolás, tájékoztató felületek), ezek fontos szerepet játszanak a kerékpározás vonzerejének növelésében.
- A közösségi közlekedés és a kerékpározás fejlődését olyan fejlődési irányoknak kell értelmezni, amelyek erősítik egymás vonzerejét, és így segítik, hogy minél többen áttérjenek a gépjárműről más alternatív közlekedési eszközökre.

- Az infrastrukturális fejlesztéseket jól megalapozott szemléletformáló programoknak (például kerékpárhasználatot ösztönző kampány) kell kiegészíteniük. Egyedi akciók helyett több szereplő összefogásában megvalósuló rendezvénysorozatokat célszerű támogatni; a képzéseknek kiemelt hangsúlyt kell kapniuk, beleértve a KRESZ-oktatásnak a tananyagba történő beépítését is.

Feladatok

1. Készítsen stratégiai jellegű elemzést az esettanulmányban felvetett problémákról, és prezentálja! Az elemzésnek legalább az alábbi elemeket kell tartalmaznia:

- A legfontosabb információkat, tényeket néhány mondatban foglalja össze! Vigyázat, nem a teljes esettanulmányt kell összefoglalni!
- A legfontosabb problémák bemutatásakor maximum 3-4 olyan problémát határozzon meg, amelyek stratégiai jellegűek,¹³ és valamilyen beavatkozással megoldhatók!
 - A problémák két dimenziót ölelnek fel. Ennek megfelelően egyrészt tárja fel azokat a leglényegesebb konstrukciótervezési problémákat, amelyek a szakpolitikai beavatkozás (kerékpáros fejlesztések) eredményességét kedvezőtlenül befolyásolták! Másrészt mutasson rá azokra a problémákra, amelyek a konstrukció végrehajtása során merültek fel!
 - Röviden foglalja össze a probléma lényegét, térjen ki arra, hogy mi a probléma oka, hogyan hat a fejlesztéspolitikai célok megvalósítására, ki visel felelősséget érte!¹⁴
 - Magyarázza el, hogy milyen következményekkel jár, ha a probléma nem kap figyelmet! (Fejtse ki a legrosszabb és legvalószínűbb forgatókönyvet!)
- Megoldási alternatívák és megoldási javaslat bemutatása:
 - Magyarázza el, hogy milyen megoldási alternatívákat tárt fel, milyen megfontolások mentén választotta ki a javasolt megoldást, és zárta ki a többi!
 - Mutassa be, hogy milyen teendők szükségesek a megoldás gyakorlatba való átültetéséhez (kinek mit kellene tennie)!

2. Hasonlítsa össze a javaslatokat az esettanulmány-megoldásaival!

¹³ Stratégiai az a probléma, amely esetében releváns a kérdés: mi történik a kerékpárfejlesztési célkitűzésekkel, ha nem foglalkozunk a problémával?

¹⁴ Másik oldalról megközelítve: hova lehet telepíteni a megoldást?