

Vélemény
a NKS részét képező
Országos Kerékpáros Koncepció és Hálózati Tervről
dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

A forrás:

<http://www.kkk.gov.hu/servlet/download?type=file&id=3460>

A véleményem:

1.

Az anyag ne legyen a Kerékpáros Klub reklámfüzete. A kerékpáros stratégia nem azonos a Kerékpáros Klub időszaki győzelmi jelentésével.

2.

A stratégia készítőket nem a szövegben, hanem a címlapon kell felsorolni.

3.

A kerékpáros stratégia ne legyen a tervezési elvek gyűjteménye. Ezeket ki kell húzni.

4.

A kerékpárutak számozása (4. fejezet) és a kerékpárutak táblázása (5. fejezet) nem stratégiai kérdés, hanem üzleti műszaki előírás! Ezért a stratégiából ki kell húzni. Javasolni kell ilyen tárgyú UME készítését!

5.

Hiába van a tagolás, hiszen minden fejezetben előfordul minden. A káoszt meg kell szüntetni a teljes szöveg átvizsgálásával. A helyzetelemzés fejezetben pl. ne legyen stratégia és fordítva!

6.

A stratégia nem tankönyv, ezért pl. a Maslow–piramis nem ide való. A tankönyv ízü részeket ki kell hagyni, legfeljebb hivatkozni kell.

7.

A stratégia nem a legjobb külföldi gyakorlat bemutatása. Azokat is ki kell ebből húzni.

8.

A civileknek nincs szakmai véleménye, hiszen ettől civilek. A civileknek civil véleményük van.

9.

Az üres, semmitmondó dumákat, mint amilyen pl. a 3.3.1 bekezdés ki kell hagyni.

10.

Az ismétléseket eleve ki kell húzni.

11.

A helyesírási hibákat ki kell szűrni.

12.

A csak itt előforduló „közlekedési vagy közlekedési célú kerékpározás” téves fogalom, nem kell bevezetni.

13.

A modal split helyett a helyes kifejezés: a közlekedési munkamegosztás.

14.

Ki kell hagyni a „szegénység alapú” fogalmat is.

15.

Nem hiszem, hogy 50000 fölött kell KKKR. Ki fizeti? Ki tartja fenn?

16.

A kerékpáros út hálózata csak akkor lesz összefüggő, ha majdnem minden szakasz elkészül. Ez csak a távoli jövőben valósul meg. Erre csak törekedni lehet.

17.

Ha az UME-ra hivatkoznak, akkor ne szerepeljen a régi UME jel, hanem csak az új!

18.

Mit jelent a „meglévő nyomvonalak infrastruktúra helyzete”? Ezen homályos fogalomcsökevényeket ki kell irtani.

19.

Nem stratégiai kérdés a kerékpártárolás, a tervezés, hanem ezt, ennek formáit az UME-ban kell rendezni! A stratégiába csak a stratégiai kérdések szerepeljenek.

20.

Magyarországon nem a kontinens kerékpárút hálózata az elsődleges!

21.

Magyarországon nem a turisztikai célú kerékpározás az elsődleges!

22.

Legyen a mai helyzet, állapot kitárgyalva az elején.

23.

Ezután készüljön egy probléma lista, mely egy felsorolása bajoknak, a gondoknak!

24.

Legyen eldöntve pontokba szedve, hogy az előbbiek közül miket akarunk, tudunk megoldani. Mely gondok a legégetőbbek? Mire lesz időnk és pénzünk? Nem tudjuk a rövid idő alatt és kevés pénzből a világ összes gondját megoldani.

25.

Csongrád megyében

24.1 A 4-es jelű kerékpárút (=11-es Eurovelo elem) nem megy be Baksra!

24.2 Kerékpárút lesz a 47 sz. főút mellett Orosháza és Hódmezővásárhely között.

24.3 Kerékpárút lesz az 55 sz. főút mellett Szeged és Ásotthalom között.

24.4 Kerékpárút lesz a 43 sz. főúttól Kiszombor mellett Temesvár felé a határig.

24.5 Elkészült a Szegedről a szerbiai Djala felé menő kerékpárút.

26.

Állandó zavar forrása a kerékpárút fogalma. Hol a mindent, hol az önálló kerékpárutat értik alatta. A kerékpárút legyen a mai önálló kerékpárút, és akkor nem kell elé az önálló jelző.

A többi együtt pedig alkossa a kerékpáros úthálózatot.

27.

A **kerékpáros úthálózat** legyen az alapfogalom! Minden olyan útfelület, ahol kerékpározni lehet! Ez passzol az úthálózatához is. Van úthálózat és legyen kerékpáros úthálózat. Nagyon fontos lenne ezt az elemi gondot végre tisztázni, megoldani.

28.

Az előbbi fogalom elemei:

kerékpársáv, kerékpárút, kis forgalmú út, 30-as zóna, lakóudvar, közös gyalogos és kerékpáros felület stb. (Lásd a tervezési UME-t!)

A 42. oldali felsorolás sajnos nem teljes, ezért azt teljessé kell tenni, ki kell egészíteni.

Tudatosítani kell, hogy ezek egyenrangú elemek! Nem kell tehát mindenütt kerékpárút!

Rajzokkal, mert csak így lesznek érthetőek.

A fogalmak káosza is nagyon nagy gond ma, melyet meg kell szüntetni. Lehet, hogy ezt az anyag elején, a fogalmak között kell megtenni.

Nagyon fontos, hogy a fogalmakat mindenki egyformán értelmezze. A polgármester is és a pályázatíró is, de pályázati kiírás készítője is. Sorozatosak a félreértések, a félremagyarázások, mely megszüntetendő gond.

29.

A fogalmak tisztázása után le kell írni azt, hogy ezek közül melyik alkalmas településen belül és melyik kívül, külterületen.

30.

Tömegesen készülnek belterületen önálló kerékpárutak, melyek kifejezetten károsak. Mint forgalomtechnikailag, mind a balesetveszélyesség miatt. Ezek az utak megeszik

az amúgy is szűkösen rendelkezésre álló zöldsávokat is! Ezek az utak megakadályozzák a zöldterületi, kapubejárókban történő parkolást is sok esetben. Ezek építését le kell tiltani. Önálló kerékpárutat csak külterületen lehessen építeni.

31.

Legyen tilos belterületen új, közös gyalogos-kerékpáros felületet építeni. Egyes polgármesterek így építik ki a település járdáit! Kifordítják a valódi szándékot! Nem szabad megengedni. A járdákat járdapénzből építsék! Ne engedjünk ennek a trükknek!

32.

Belterületen a kerékpáros az autókkal közös úttesten haladjon kerékpársávban vagy anélkül az úton. A kerékpár is jármű, tehát ott a helye!

33.

A folyók árvédelmi töltésein eddig a kerékpárút pénzéből egysávos utak épültek. Ezek szélesebbek a hagyományos kerékpárútnál. Mivel azokon a nehéz árvédelmi teherautók járnak, pályaszerkezete jóval erősebb kell legyen a hagyományos kerékpárútnál.

Emiatt ezen utak építésének fajlagos költsége sokkal nagyobb a szokásos kerékpárúténál.

Mivel a vízügynek útépitésre nincs pénze, rákapott arra, hogy ezeket az utakat kerékpárútnak nevezze. Pedig ezek inkább üzemi utak.

Jobb esetben kisforgalmú egysávos utak, melyek kerékpározhatók. Ne engedjük a kerékpáros forrás illetően kifosztását.

Ne engedjünk ennek a trükknek sem.

34.

A stratégiában ne legyenek budapesti ilyen-olyan tervek. A főváros is egy a települések közül!

35.

Egyedi vizsgálatok, kísérletek helye sem a stratégia.

36.

Nem kell olyan részeket a kerékpáros stratégiában is említeni, amelyet a NKS más elemei már tartalmaznak!

37.

Nem szerencsés az alábbi mondat, sőt súlyos tévedés:

„Településen belül nem szerencsés kerékpárút hálózatról beszélni, ...”

Kerékpárút hálózat a rossz kifejezés. Helyette a helyes a kerékpáros úthálózat. De a hálózatnak lennie kell mindenütt!

38.

Rendkívül fontos lenne azt az anyag legelején hangsúlyozni, hogy a kerékpározás ideális, optimális távolsága a 10 km-nél rövidebb helyváltoztatás!

39.

Rendkívül jó lenne mindjárt az elején leírni, hogy a települési helyváltoztatása ebbe a tartományba tartozik.

40.

Azt is rögzíteni kellene tényként, hogy ma erre személyautót használunk, mely tévedés és minden szempontból káros, kártékony, költséges.

41.

Ebben a tartományban nincs olcsóbb, környezetkímélőbb a kerékpárnál!

42.

Le kellene írni, hogy a kerékpáros út nem csak a kerékpárosoké, hanem az elektronos kerékpárosoké, a görkorcsolyázóké, gördeszkásoké is!

43.

Mindent el kell követni annak érdekében, hogy a településeken belül a személyautókra vonatkozó korlátozások, tiltások ne vonatkozzanak a kerékpárosokra.

44.

Mindennél fontosabb lenne egy olyan program, amellyel az iskolák felszerelhetők lennének kerékpártárolókkal, mert a tároló már stratégiai kérdés!

45.

Kellene egy program az iskolák legjobb tanulóinak kerékpár adományozására.

46.

Kellene egy program arra, hogy világító és fényvisszaverő elemek nélkül ki sem jöhessenek új kerékpárok.

47.

Kellene egy program arra, hogy az előbbiekkal a régiek is egy éven belül felszerelhetők legyenek.

48.

Kellene egy program arra, hogy a közösségi közlekedési járművek megállóiban létesüljenek kerékpártárolók, ha azok eszközváltó helyek.

49.

Rendkívül fontos feladat, hogy mindenek előtt a településeken legyen kialakítva a kerékpáros úthálózat.

50.

Az előbbivel azonos időben épülhetnének ki azon települések között a kerékpárutak, melyek távolsága nem nagyobb 10-15 km-nél.

51.

Kellene egy program a helytelen, hibás tervezésű, építésű, meglévő kerékpárutak kijavítására, az új ismereteinkhez igazítására.

52.

Kellene egy program arra, hogy szűnjön meg a gyerekek reggeli, autós iskolába szállítása! Helyette jöjjön a „gyalogos busz”.

53.

„Biztosítani kell, hogy a hazai szemléletformáló kampányok - összhangban a Bécsi egyezményvel – hangsúlyozzák, hogy a vezetők különös figyelmet/gondosságot kell tanúsítsanak a legsebezhetőbb közlekedők iránt, úgymint a gyalogosok, kerékpárosok, de mindenek előtt a gyerekek, idősek és fogyatékkal élők iránt.” Igen, ez nagyon fontos, de hogyan? Nem kellene a KRESZ-t is így módosítani?

54.

Kellene program arra, hogy az iskolák környékének legyen felülvizsgálva a városrész forgalmi rendje, különös tekintettel a gyerekek közlekedésére.

55.

A kerékpáros stratégia építse magába az NKS egyéb részeinek megállapításait, pl. a: <http://www.kkk.gov.hu/servlet/download?type=file&id=3453> 144-153. oldal közöttit. Kb. ilyen stílusban kellene újraírni a kerékpáros stratégiát is.

56.

Legyen a felsorolt szakirodalom része:

56.1: Utak a kerékpározáshoz 2001.

56.2: Közlekedő gyerekek 2002.

56.3: Kerékpározás: a jövő útja kis- és nagyvárosok számára 2000.

56.4: Ahogy a hollandok csinálják 1993.

57.

Az előbbieket elektronikus változatban kapják meg az iskolák oktatási segédanyagként.

A témával kapcsolatos korábbi írásaim:

<http://epiteszforum.hu/kozlekedes-olcsobban-es-tisztabban-kerekpar-magicpie-segway-es-tarsaik>

<http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/NES-2-modositott.pdf>

<http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/IKOP-velemeney.pdf>

[http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/NKS_2013_nov_2\).pdf](http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/NKS_2013_nov_2).pdf)

Szeged, 2013. december 3.