

**MEGJEGYZÉSEK**  
**A NEMZETI KERÉKPÁROS STRATÉGIA 2030**  
**V01 2020. 11. 13. EGYEZTETÉSI ANYAGÁHOZ**

Fleischer Tamás<sup>1</sup>

**Háát**

**p. 2. Bevezetés – a stratégia célrendszere**

A stratégia célrendszere nem Bevezetés. Hiányzik az anyag célja, felépítése, előzményei, hiányzik egy tömör tartalom-előrevetítés a fő szerkezeti pontokról. Hiányzik egy vezetői összefoglaló.

Még ezek után sem a célok jönnek, a stratégiai célokat le kell vezetni valamiből. A stratégia, mint dokumentum keretében alakulnak ki a célok, ez legalább az első harmada egy megalapozott stratégiának.

Utána természetesen jöhetnek a megvalósítás eszközei, lépései, programjai.

Maga a kommentár nélkül közölt folyamatábra leginkább egy brainstorming nyomán felmerült fogalom- és megállapítás-halmazra emlékeztet, ezek összekapcsolása első próbálkozásának tekinthető. Nem világos például, hogy miért éppen a 3., 8., és 13 célok lettek kiragadva a tizenhét ENSZ fenntarthatósági célból. Hol marad az élhető település például? Ez így elég esetleges. Nem világos az ábra másik végén az sem, hogy mit jelent itt, hogy horizontális? Ha a klíma célok vannak előtérben, meg az egészség és a gazdaság, akkor mi a horizontális?

---

<sup>1</sup> kutató, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központja Világ gazdasági Kutatóintézet

### p. 3-4. Jövőkép: a kerékpározás Magyarországon 2030-ban

„Magyarország Kelet-Közép-Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa” Ez ostobaság, a jövőkép azzal foglalkozzon, ahová el akarunk jutni, ne azzal, hogy megelőzzük-e a cseheket.

A jövőkép megismétli a korábban célként megjelölt szlogeneket. Ez arra mutat, hogy a készítők nem különböztetik meg a jövőképet vagy víziót az elérendő céloktól. Az nem egy stratégia, hogy összeírunk néhány célt, ezeket betesszük a jövőképbe, aztán a hiányukat beírjuk problémának, majd kitűzzük a problémákhoz, hogy ezeket meg kell oldani. Ez egy körbejáró érvelés, és elsősorban a stratégiai gondolkozás hiányáról árulkodik.

### p. 5-24. 1. Mindennapi kerékpározás

p. 5. A számozás és cím nélküli ábra tartalma nem világos. A megjelölt helyeken a legtöbben az adott módot választják az utazásaikhoz?

Az egész helyzetértékelés egy felületes дума, egyetlen elemzésre, statisztikára, mai helyzetet jellemző vizsgálatra nem támaszkodik. Pl. a jövőképben számszerűen megjelölt (célként kitűzött ?) értékekre vonatkozó mai helyzet sincs benne, enélkül a célok is légbőlkapottá váltak.

Aztán: a balesetek nem tartoznak a helyzethez, a problémákhoz? Mennyi a kerékpárosokat sújtó súlyos, halálos stb balesetek aránya, trendje, hol-mennyi stb. De minden más felvetett, vagy fel nem vetett kérdésről is hasonlóan alapos elemzés kellene. Az más kérdés, hogy ha ezek az elemzések elkészültek volna, akkor ide elég lenne a konklúziókat, összegzést beírni.

A helyzetértékelés után jön a 'konkrét cél'. Azt csak amatőrök gondolják, hogy a problémák felsorolása után rá lehet térni a célokra. Így csak a formális célokat lehet megadni: 'meg kell oldani a problémát', 'ki kell küszöbölni a hibát' stb. A (valódi) problémák összeszedése után elemezni kellene azok okait, rávilágítani a problémákat előidéző, vagy fenntartó mechanizmusokra, és ezek után e mechanizmusok azaz a problémák gyökereinek a megváltoztatása alapozhatja meg a célkitűzéseket, tennivalókat.

p. 7. versus p. 3. „az utazások 10%-a kerékpárral történjen” ill. „a lakosság 25%-a választja a kerékpárt fő közlekedési eszközként,” – vajon összhangban vannak-e ezek a számok?

Emellett itt megint sorra a *jövőképnek* megjelölt víziók, amik aztán *célok* lettek jelennek meg, mint '*konkrét célok*' Hasznos lenne a használt fogalmakat tisztázni.

p. 8. „Teljes közúthálózat kerékpározhatóvá tétele” – zavaró a megfogalmazás, így benne van az autópálya is.

A táblázat alatti lila sorok státusza nem világos. Ha van egy keresztábra, miért nem jut hely benne ezeknek az intézkedéseknek is?

p. 9. „...50%-kal csökken azon útszakaszok hossza, amelyeken a meglévő gépjárműforgalom nagysága és/vagy sebessége és önálló kerékpárforgalmi létesítmény egyidejű hiánya miatt nem biztonságos kerékpározni.

- 2030-ig 50%-kal nő azon területek aránya, ahol a biztonságos, közvetlen és kényelmes kerékpározás feltételei adóttak,” Ez a két célkitűzés (+50% biztonságos és -50% nem biztonságos) összefügg, és egyszerre csak egy bizonyos mai biztonságos / nem-biztonságos arány megléte esetén teljesülhet.

„Kerékpározásbarát infrastruktúra kritériumait ki kell dolgozni és alkalmazni kell. A módszertannak be kell épülnie a tervezési és fejlesztési folyamatokba.” Tipikus túl általános intézkedések, valójában arról kellene, hogy szóljanak, hogy a fontosnak talált, de eddig nem kidolgozott kérdésekre most nem tud a stratégia megoldást adni, ehelyett azok megoldásának a kidolgozását tudja kitűzni. Valahol össze vannak gyűjtve ezek az intézkedések? Vagy innen kell majd kiszedegetni?

„a helyes beavatkozási sorrend alkalmazásának megkövetelése a települési önkormányzatoktól, illetve az állami közútkezelőtől (ez a sorrend a következő: sebességcsökkentés, forgalomcsillapítás, konfliktuspontok - csomópontok - kezelése, kerékpársáv, kerékpárút)” Ez még rosszabb, itt a szintén ki-nem-dolgozott megoldás helyett csípőből előírást is ad a stratégia. Ehelyett nyilván a komplex települési beavatkozások felől kellene levezetni a kerékpáros beavatkozásokat, és nem a kerékpározás szempontjából deklarálni a 'helyes sorrendet' .Ráadásul a sorrend így értelmetlen, ahol a forgalomcsillapításra sor került, ott nem kell kerékpársáv, de ahol kell, ott addig sem árt vele foglalkozni... A következő tételnél is kiabál a 'kerékpársáv felől nézzük a várost' szemlélet, inkább javasolható lenne a keresztmetszet újrafelosztása, vagy szélesítése, kétoldali irányhelyes önálló kerékpárforgalmi létesítmények kialakításával' – mint fordítva, ahogy a szövegben áll.

p. 10. de inkább p. 5.-től végig: Stratégia helyett itt egy **cselekvési program** részletét látjuk, (annak megfelelő mélységig kidolgozott programpontok nélkül, és azt megelőző és megalapozó stratégia elkészülte nélkül). Ezek után felmerül az árázásnál is a kérdés: vajon mindezek a számok hol lettek megalapozva?

p. 11-12. Jó gyakorlatok: a jó gyakorlatok a **helyzetleírás/értékelés** részei: (eddig hazai problémák, pozitív tapasztalatok, külföldi példák, eddigi tervezetek) nincsenek a helyükre szerkesztve. Hasonlóképpen a következő oldalon a nemzetközi példa egyszer csak átcsap a módszer előnyeinek elemzésébe; nyilván ez nem ide való szöveg, hanem a helyzetismertetés nemzetközi tapasztalatai közé.

p. 12-13. „Ezek azonban szinte sehol nem biztosítják a vonzó alternatívát egy előváros és a városközpont közötti közlekedésre. 5 kiválasztott útvonalon olyan kerékpáros infrastruktúrát szeretnénk kiépíteni, amely ... a minőség folyamatos javításával történne.” Az értelme nagyjából: 'Az nem volt jó, most olyat akarunk csinálni, ami jó' Ugye nem túl meggyőző ahhoz, hogy azt gondoljuk, hogy aki írta, tudja, mire készül.

p. 15. „Teherbicikli támogatási program” Gondolom megosztott teherbicikli rendszerről van szó, nem vétel támogatásáról.

tovább, p. 21-ig: Lássuk világosan, itt nem a felsorolt ösztönzőkről, hanem ezek lehetőségeinek, rendszerének a kidolgozásáról van szó egyelőre, mert semmi nincs még tisztázva, elemezve, megvizsgálva.

p. 23. Itt a PR programok vannak messze részletesebben kidolgozva, mint nagyszágrendekkel nagyobb tételeket mozgató korábbi intézkedések.

## **p. 25- 42. 2. Turizmus, rekreáció**

Itt válik csak világossá, hogy a korábbi helyzetértékelés csak az 1. fejezet helyzetértékelése volt (ettől még az arra tett megjegyzések érvényesek, mert a szöveg annak sem felelt meg). – Az itteni leírásra vonatkozóan: itt a teljes helyzetkép egy előzetesen implicite vagy ténylegesen deklarált cél szempontjából van leírva: ez is hiányzik, az is hiányzik. Egy helyzetleírásnak abból kellene kiindulnia, hogy mi van: honnan hová jutottunk el eddig, mit akartunk karábban elérni, ami nem sikerült: a célkitűzéssel volt-e baj, vagy a végrehajtással stb. E nélkül az absztrakt célokhoz viszonyított helyzetleírás elég értelmetlen, és egyetlen funkciója, hogy a hiányokat visszaforgatva a célokat ezzel alátámasszuk. Ami nem nehéz, hiszen a célokra vonatkozó hiányokat soroltuk fel, valódi helyzetelemzés nélkül.

p. 26. „Magyarország legyen az egyik vezető kerékpáros turisztikai desztináció Közép-Kelet-Európában” Megint: fölösleges a KKE vezető szerepet ide keverni

A további oldalakon a megjegyzések hiánya nem jelenti, hogy rendben lennének, itt is csalakvési program-elemek jelennek meg stratégiai megalapozás nélkül.

p. 31. alja: 'helyzet: nincs jól kiépítve; – cél: jól ki kell építeni'...

p. 32 Zászlóshajó: „A kerékpáros turizmus segítségével mind a három térségben a sok kis helyi jelentőségű vonzeróból versenyképes útvonalakat, élmény és programcsomagokat sikerült összeállítani. Ennek hatására az ide érkezők száma, a térség ismertsége is nagyban megnőtt. A fejlesztések új turisztikai szolgáltatásokat generáltak és hozzájárulnak a fenntartható vidék-fejlesztéshez.” Ha mindez múlt idő, akkor

korábbi jó gyakorlat, a helyzet része, és nem kell belőle Zászlóshajó projektet csinálni, mert már megvalósult.

p. 36. „2.4 Kerékpáros turisztikai portál és applikáció” Azonos a cím a 2.3 címmel, jobb lenne kiemelni az adott pont specialitását.

### **p. 43- 58. 3. Közlekedésbiztonság**

p. 43. „Bár ezek az adatok arra mutatnak rá, hogy a kerékpárosok közlekedésbiztonságának helyzetét javítani szükséges, ezt a képet árnyalja az a tény, hogy Magyarországon az egyik legmagasabb a kerékpárt mindennapi közlekedési eszközként használók aránya (22%...” – Egyrészt eleve vitatható az az elv, hogy ha többen kerékpároznak, akkor megmagyarázható/megengedhető lenne több halálos baleset; -- másrészt, ha így lenne, az furcsa fényt vetne arra a célkitűzésre, hogy mondjuk 50%-kal növelni kívánjuk a kerékpározók számát. – Erre a 22%-ra (2014) meg nagyon büszkék vagyunk, de igazolta bármilyen mérés azóta? Pl. egy sok Békés megyeit tartalmazó minta is felnyomhatta ezt a számot...

p. 44. Ha már ábrázoljuk a kockázati indexek alakulását, egy definíció, leírás nem ártana...

p. 46. A táblázat, mint az előzők is: a lila részek miért nem az információ/viselkedés alá vannak besorolva?

p. 47. „a helyi önkormányzatok segítése a kerékpározás-barát közúthálózat kialakításában” Komplex közút / közterület fejlesztének nevezném inkább

„o Sebesség csillapítása, sebességkülönbségek csökkentése

o Átmenőforgalom csillapítása, lassítása (forgalomcsillapító küszöbök kiépítése, útfelület szűkítése)

o Csomópontok átalakítása (például kiemeléssel)

o Meglévő infrastruktúra átalakítása (úttest újrafelosztása)

o Önálló kerékpáros infrastruktúra kialakítása” –

Az első négy pont a gyalogosokat és a helyben lakókat ugyanannyira szolgálja, nem a kerékpáros a kiemelt célszemély. Ettől még fontos, de komplex kezelés, nem 'kerékpáros-barát'

### **p. 59- 66. 4. Horizontális intézkedések**

p. 65. „a stratégia megvalósulásának nyomon követése érdekében adatgyűjtésre, elemzésekre van szükség.” Sőt, már a stratégia készítéséhez is sokkal több adatgyűjtésre és elemzésre lett volna szükség...

**p. 67- xx. Konklúzió, összefoglaló, további lépések, kijelölt megvalósítandó intézkedések stb.**

**Saját összefoglaló**

Nem csak a dokumentációban, de a gondolkozásban is a célok meghatározása megelőzte az elemzéseket. (Pontosabban a dokumentumban nem előzte meg, mert ott nincsenek elemzések.) Így rutinból összeszedett célok jelennek meg: egyszer, mint jövőkép, aztán, mint részletes cél, majd pedig a célul kitűzött eredmények hiánya, mint helyzetleírás.

Ezzel szemben egy stratégiának valódi probléma-leltárra, ezek elemzésére, továbbá nemzetközi tapasztalatokra (megvalósult gyakorlatokra és megírt, elolvasott stratégiákra), és ezen kívül hazai szektor-stratégiák ismeretére (környezeti, települési, közlekedési, budapesti fejlesztési stb.) kellene támaszkodnia, ezek áttekintése alapján lehet eljutni a fő célok kialakításához. Ezeket a célokat lehet tovább bontani, majd elérésültre intézkedéseket lehet meghatározni. Csak ezt követhetik a programok, cselekvési tervek, végül a projektek, amelyeket már valóban lehet beárazni.

A Nemzeti Kerékpározás Stratégia jelen állapotában nélkülözi a stratégiakészítés szinte minden elemét, adottnak veszi a tennivalókat, mintha azokat egy stratégia már meghatározta volna, és gyakorlatilag a cselekvési program szintjén fogalmazódik meg, de nélkülözve azokat a konkrét adatokat, amiket a cselekvési programhoz már használni kellene. Alapvetően újra kellene gondolni a stratégia felépítését, szervezését.

*Budapest, 2020. november 17.*