



Révész Máriusz, a kerékpározás és az aktív közlekedés fejlesztése és az aktív közlekedés előmozdítása
népszerűsítésével összefüggő feladatok ellátásáért felelős kormánybiztos

Célunk, hogy ne kelljen külföldre menni egy-egy jó hétvégi vagy aktív családi programért

A Balázs Mór-terv szerint 2030-ra a kerékpáros közlekedés arányának el kell érnie a 10 százalékot. Már ez is egy ambiciózus célkitűzés, nagyon sok vita, egyeztetés lesz ennek érdekében – tudtuk meg Révész Máriusztól, a kerékpározás és az aktív kikapcsolódás fejlesztésével és népszerűsítésével összefüggő feladatok ellátásáért felelős kormánybiztostól.

A kormány és a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. (NIF) a sikeres közbeszerzési eljárások után 27 tervezési szerződést írt alá nettó 603 millió forint értékben. Mikor készülnek el a tervek?

– A NIF tájékoztatása szerint a legtöbb esetben az engedélyes terveknek szeptember–októberre el kell készülniük. Ezt követi az engedélyezés, a kiviteli tervek elkészítésére. Az építési engedélyek megszerzését követően 20 napja lesz a tervezőknek, és ezt követően kezdődhet a kivitelezési közbeszerzés.

A kerékpáros úthálózat fejlesztésére a 2018-as költségvetésben 11 milliárd forintot irányoztak

elő. Hogyan oszlik meg ez az összeg?

– A 11 milliárd forinton felül még 5-6 milliárd forint rendelkezésre áll uniós forrásból is, ezért a jövő évben soha nem látott mértékű kerékpáros úthálózat-fejlesztés várható. Ebből az összegből megvalósítható lesz a Duna menti, az EuroVelo 6 kerékpárút Rajka–Budapest közötti része, újraépül a Balatoni Bringakör, és elkészül végre a Budapest–Balaton útvonal is. Ezenkívül a bezárjuk a kerékpárutat a Tisza-tó körül a Tiszafüred–Poroszló közötti hidakkal, összekötjük Debrecen Nagyváraddal a hiányzó Tépe–Berettyóújfalu szakasz megépítésével, és fontos a Tisza menti kerékpárút folytatása a Tokaj–Tiszabecs szakasszal, valamint kisebb volumenű – általában táblázással járó – fejlesztések és előkészítési feladatok történnek majd 2018-ban.

Széplakon nyaraltam, és láttam, a balatoni kerékpárút helyenként kívánni valót hagy maga után, és elég nagy forgalmú. Mit tesznek a fejlesztése érdekében?

– Mi is körbebicikliztük a családdal nyáron a Balatont. Jelenleg a kerékpárút sok kívánnivalót hagy maga után. Jelenleg folyik a teljes újratervezés, sokkal szélesebb (3 méter) lesz a kerékpárút. A tervezési feladatnak része a veszélyes, konfliktusos szakaszok újragondolása. Néha vitázunk a polgármesterekkel, mert van, aki a strandon át szeretné vezetni, van, aki egy még nem bitumenes utcát szeretne ennek segítségével leaszfaltoztatni. A tervek még az idei évben elkészülnek, és ezt követően indulhat el a kivitelezői közbeszerzés, így az első szakaszok építése 2018 második felében megkezdődhet.

Miként tudja munkatársaival rávenni arra az embereket, hogy szabadidejükben mozogjanak, töltsék idejüket a természetben, éljenek egészségesebben?

– Mindenképpen jó színvonalú szolgáltatásokat, vonzó attrakciókat kell kiépíteni. Az a cél, hogy ne kelljen külföldre menni egy-egy jó hétvégi vagy aktív családi programért. A gyerekek különösen fontos célcsoport, mert rendkívül jó elektronikus játékok vannak, amiket már a mobiljukon is játszhatnak...

Mit tesznek azért, hogy a gyerekek letegyék az okostelefont, és a virtuális élmények helyett valós élményekben részesüljenek?

– A színvonalas szolgáltatások mellett valós élményeket kell nyújtani. Ha a diákok izgalmas, érdekes túrán, síelésen, kerékpározáson vesznek részt a társaikkal, ahol elfáradnak, legyőzik magukat, barátaikkal hülyéskednek, tüzet raknak, síelnek, akkor meg tudnak feledkezni a digitális játékokról. El kell tudni hitetni velük, hogy trendi, cool dolog a természetbe járni és kirándulni, biciklizni.

Maradjunk a fővárosi kerékpárutak fejlesztésénél. Sokszor a buszsáv egybeesik a felfestett biciklisávval. Mit lehet tenni annak érdekében, hogy gyermekeink biztonságosan kerékpározzanak a fővárosban?

– Sokat fejlődött a fővárosi kerékpárút-hálózat és a következő években 9 milliárd forintot költhet a Fővárosi Önkormányzat a kerékpáros úthálózat fejlesztésére. Szerencsére mára már egyre jobb kerékpárutakat terveznek és csökkent a kerékpáros balesetek aránya is. Sokan azt gondolják még, hogy a járdán vezetett kerékpárút a legbiztonságosabb, a baleseti statisztikák szerint a legtöbb beleset azonban akkor történik, amikor egy ilyen út keresztezi az úttestet. A gyermekek közlekedésre való oktatása fontos dolog, a BKK többek között évekig vezette a STARS Europe iskolai szemléletformáló projektet. A kormánybiztosságunk éppen most koordinálja egy közlekedési képességfejlesztő munkafüzet elkészítését, szeretnénk, ha minden 4. osztályos tanuló a következő évtől ezt megkaphatná. Bízom benne, hogy ezzel is hozzá tudunk járulni a közlekedési kultúra növeléséhez.

Fejleszt vagy épít a főváros uniós forrásból kerékpárutakat, olyanokat, melyeket nem egy csíkkal választanak el a járdától vagy az autóúttól?

– A Fővárosi Önkormányzat ügyeiben nem én vagyok az illetékes, de a BKK számára évek óta a Fővárosi Közgyűlés által elfogadott, az élhető város kialakítását célul tűző Balázs Mór-terv jelöli ki a fejlesztési irányokat (<http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2014/06/BMT.pdf>). Ennek keretében Budapest folyamatosan fejleszt és épít új kerékpárforgalmi létesítményeket, melyek kialakítása megfelel a műszaki előírásoknak és a nemzetközi gyakorlatnak is. 2010 óta nem épült – néhány rövid szakaszt leszámítva – elválasztott gyalog- és kerékpárút, sokkal inkább a kerékpársávok kialakítására törekednek, ez széles körben elfogadott és alkalmazott megoldás világszerte.

Mikor épül fel a Rákospatak menti bringaút?

– A tervek szerint a Rákospatak budapesti részén uniós forrásból 2019-re készül el a bicikliút. A Rákospatak menti kerékpárt fontos lesz a napi közlekedés, munkába járás szempontjából, de a turizmus szempontjából is. Ez az út EuroVelo 14 kerékpáros főútvonal része lesz, ami az osztrák, svájci, német határtól a Bodeni tó mellől indul, az Órségnél lép be Magyarországra, a Balaton érintésével érkezik Budapestre, majd innen halad tovább az Eger–Tisza-tó–Hortobágy–Debrecen útvonalon Románia irányába. Szeretnénk, ha folytatódna a Székelyföld irányába, sőt akár a Fekete-tengerig.

Mit tudhatunk az úgynevezett vándortáborokról, melyeket még tavasszal meghirdettek? Mennyire voltak sikeresek?

– A Kormánybiztosság két vándortábort támogatott az idén, ezek a vizes és a gyalogos táborok voltak. Ehhez a Testnevelési Egyetemmel egy akkreditált tanári továbbképzési programot indítottunk, amit összesen 400 tanár végzett el eddig, de a Testnevelési Egyetem már meghirdette az őszi képzéseket is. Fontos cél volt, hogy ezt nagyon kedvező áron tudjuk meghirdetni a gyerekeknek. Idén nyáron 20 ezer forintért sikerült egy hetes vándortábort szervezni a gyerekeknek, ami tartalmazza a szállást, a teljes ellátást és a programok árát is. Jövőre szeretnénk, ha a rászoruló gyermekek még ennél is kedvezményesebben vándortáborozhatnak. A vízi vándortáborokat a Magyar Kajak-Kenu Szövetséggel, a gyalogos vándortáborokat pedig az Országos Erdészeti Egyesülettel, illetve az erdészetekkel közösen szervezzük. Az idei próbatáborok alapján kisebb pontosítások várhatók az útvonalakon és a jövő évben szeretnénk 8-10 ezer gyermeket elvinni vándortáborozni. Terveink szerint jövőre már biciklis vándortáborokat is választhatnak az érdeklődők.

Ezeket a túraútvonalakat az erdészetekkel közösen építették ki?

– Nem. Mi csak a pénzügyi és jogszabályi háttérrel teremtettük meg. A fizikai megvalósítás a támogatási szerződésben nevesített kedvezményezett, az Országos Erdészeti Egyesület, illetve az érintett erdészetek feladata volt. A vízi vándortáborok bázisait pedig a Magyar Kajak-Kenu Szövetség építtette ki.

A nagy tavaszi bringás felvonulás idején autósoktól, tömegközlekedéssel járóktól hallottam, hogy a kerékpárosok miért nem olyan helyen vonulnak fel, ahol nem zavarják a forgalmat. Mi erről a véleménye?

– Pont azt szeretnék elérni, hogy észrevegyék őket, észrevegyék, hogy milyen sok embernek fontos ez. 1994 óta több mint tízszeresére növekedett Budapesten a kerékpárral közlekedők száma, és arányuk a napi közlekedésben eléri a 2,5 százalékot. Az európai nagyvárosokban rohamosan nő a kerékpárral közlekedők száma, és ehhez nagyon komoly infrastruktúrát építettek ki. Nemrég dániai városokban jártunk, ahol megmutatták, hogy autós főútvonalakat (!) szüntettek meg, és adták át a kerékpárral közlekedőknek, óriási városrészekben megtiltották az autós parkolást, óriási parkolóházakat építettek, ahonnan gyalog vagy kerékpárral mennek haza az emberek. Az eredmény kevesebb dugó, gyorsabb közlekedés, élhető város és egészségesebb emberek. Nálunk egy hasonló felvetést elképzelhetetlen közfelháborodás követne, de a trendek azt mutatják, hogy gyorsabban vagy lassabban, de ebbe az irányba haladnak az európai nagyvárosok. Ennek a folyamatnak egy újabb lökést fog adni az elektromos rásegítésű biciklik megjelenése.

Többen járnak biciklivel Koppenhága belvárosában, mint autóval. Budapesten ez megvalósítható lesz a közeljövőben?

– A budapesti 2,5 százalékkal szemben Koppenhágában 37 százalék a kerékpáros közlekedés aránya. A dániai és hollandiai nagyvárosok a minták a kerékpáros közlekedés szempontjából. Érdemes megtapasztalni, hogy mennyire másképp gondolkoznak a közlekedés témájában. Nemcsak az infrastruktúra, hanem a gondolkodásmód is lassan változik. A Balázs Mór-tervben az szerepel, hogy 2030-ra el kellene érni, hogy a kerékpáros közlekedés aránya érje el a 10 százalékot. Már ez is egy ambiciózus célkitűzés, nagyon sok vita, egyeztetés lesz ennek érdekében.

A bringáról térjünk rá a síelésre. Miért éppen az eplényi és a mátraszentistváni sípályák fejlesztéseit támogatja egyenként 150 millió forinttal a kormány? Jól lobbiztak?

– Ez a két leglátogatottabb, legjobban felszerelt, legjobban működő sípálya, amit saját erőből fejlesztettek. A tulajdonosok itt bizonyították, hogy segítség nélkül is képesek egy sípályát kiépíteni és rentábilisan üzemeltetni, hiszen eddig is milliárdos beruházásokat hajtottak végre. A kormány azt a döntést hozta, hogy a fejlesztések gyorsabb megvalósítása érdekében a beruházások költségeinek körülbelül 25 százalékával támogatja ezeket a pályákat. Mindkét helyen 5-600 milliós fejlesztések készülnek, amiben van új pálya, új felvonó, új víztároló, új hóágyúrendszerek, étterembővítés, nyári attrakciók kiépítése. Már tavaly is felajánlottuk más pályáknak is ezekkel a feltételekkel a támogatást, de nem kívántak élni vele. Kiemelném a Kékest, ahol ez talán a legfontosabb lenne. Itt nyáron is sikeresen működhetne egy ülőszékes vagy akár egy kabinos felvonó is.

Az eplényi és a mátraszentistváni pályák télen-nyáron igénybe vehetők lesznek?

– Eplény már most is így működik. A fejlesztések azt a célt is szolgálják, hogy a turisták és kerékpárosok is tudják majd használni. Az ülőszékes felvonók alkalmasak télen a síelők, nyáron a turisták, illetve a kerékpárok szállítására, valamint további nyári turisztikai attrakciók – például kalandparkok, biciklipályák, játszóterek – is megépülnek.

A felvidéki Rózsahegy melletti Ski Park a Nagy-Fátra egyik síközpontja, és nagyon sok turista keresi fel. Az eplényi és a mátraszentiváni sípályák fejlesztése a régió gazdasági életét is befolyásolja?

– Mindenhol igyekeznek így kialakítani a síközpontokat. Nagyon sok példa van a környező országokban, hogyan lehet vonzó turisztikai attrakcióvá alakítani a sípályákat a síszezonon kívül is. Ausztriában azt mondják, hogy a nyári turistaszezon legalább olyan erős, mint a téli. Nyáron megnéztük Nassfeldet, rengeteg család, nyugdíjas, túrázó, kerékpáros volt nyáron a síparadicsomban. Bobpálya, fantasztikus játszóterek, kerékpárpályák, via ferrata útvonalak, kilátók várták a kirándulókat. Az is célunk, hogy ne feltétlenül kelljen külföldre utazni ilyen attrakciók meglátogatására, hiszen képesek vagyunk ezt a családoknak Magyarországon is biztosítani. Ezek a fejlesztések nemcsak a sípályáknak jó, hanem az egész régió turisztikai és gazdasági fejlődését is szolgálják. Sőt ha megvalósulnak ezek az aktív kikapcsolódást segítő beruházásaink, akkor ezzel felzárkózhatunk a legjobb életminőséget nyújtó országok közé.

Felzárkózunk a legjobb életminőséget nyújtó országok közé

Írta: Medveczky Attila

2017. szeptember 19. kedd, 19:37 -

Medveczky Attila