

Mi értelme a Kerékpárosbarát Település díjnak?

Budapest, 2014. december 3. - A Magyar Kerékpárosklub nemrég megírta, hogy a Kerékpárosbarát Település díjak odaítélésénél nem szakmai szempontok, hanem elsősorban az elköltött pénz mennyisége dönt. Bár a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium cáfolta ezen állításokat, a civil szervezet továbbra sem elégedett.

“Miért hívunk kerékpárosbarátnak egy olyan települést, ahol tilos az úttesten tekerni, míg a járdán vezetett kerékpárút állandó biciklis-gyalogos konfliktusok forrása és a kerékpáros átvezetések sem megoldottak? Ahol a kerékpárutat keresztező utcákban, kocsibeállókban állandó bukkanókra és konfliktusokra számíthat a kerékpárt vezető. Ahol sötétben láthatatlan póznák veszélyeztetik a kerékpárral haladót a bringaút közepén” - kérdezi [múlt heti írásában](#) a szervezet.

Idén 2014. november 21-én került sor a “Kerékpárosbarát település” cím kihirdetésére és a nyertesek díjazására. A pályázó települések közül - 3 kivétellel - minden pályázó megkapta a Kerékpárosbarát címet. [A nyertesek listája itt érhető el.](#)

A Magyar Kerékpárosklub 2009 óta mondja, hogy ez a pontozási rendszer nem alkalmas a valódi kerékpárosbarát települések kiválasztására. Ezúttal nyilvánosan is [megírták szakmai álláspontukat](#) a pályázattal kapcsolatban, melynek megjelenése után a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a szervező Kerékpáros Magyarország Szövetség elküldte ezzel kapcsolatos [közös állásfoglalását](#). Az alábbiakban ezeket összefoglalója olvasható.

Mit mér a pályázati szempontrendszer?

A Magyar Kerékpárosklub hosszú évek óta meghívott tagja a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (és elődjei) által kiírt Kerékpárosbarát Település és Munkahely pályázat zsűrijének. Elsősorban azért vállalta és vállalja ezt a feladatot, mert a kerékpározás népszerűsítése és elterjedése szempontjából nagyon fontosnak tartja az ilyen címek adományozásának rendszerét.

A szempont és értékelési rendszert azonban számos alkalommal kritizálta ([például 2011-ben](#)), tett javaslatokat annak megváltoztatására, sajnos eddig sikertelenül. Idén is részt vett a zsűriben, de - ellentétben a Minisztérium által leírttal - , tartózkodott a szavazásnál, mivel a helyszínen csak arra volt lehetőség, hogy a megadott és korábban a pályázóknak elküldött szempontrendszer alapján történjen az értékelés.

Mi is a baj, mit kellene mérni egy valódi címhez?

Egy település akkor tekinthető kerékpárosbarátnak, ha bárki számára kellően vonzó alternatívát jelenthet a mindennapos kerékpárhasználat. Ha az önállóan közlekedni tudó gyerektől a munkabajáró felnőttön át az idősekig bárki nyugodt szívvel közlekedhet bárholon bárhova(!) biciklivel a településen, anélkül, hogy rendszeres kényelmetlenség vagy kellemetlenség érné. Egy kerékpárosbarát településen könnyedén el lehet jutni a piacra, az iskolába vagy éppen a vasútállomásra, és itt

dolgunk végeztéig a **biztonságos kerékpártárolás** is megoldott. Ehhez szükség van kerékpárosbarát úthálózatra, biztonságos kerékpártámaszokra, B+R parkolókra, népszerűsítő kampányokra, oktatásra, stb. ([Erről cikk a Kerékpárosklub honlapján](#))

A cím elnyeréséhez készült kiírás sajnos csak kis mértékben méri és mutatja a fenti - a Kerékpárosklub által fontosnak tartott - indikátorokat. Helyette **az intézkedéseket és fejlesztéseket azok közlekedésre, kerékpározásra gyakorolt hatása nélkül vizsgálja**. Nem veszi figyelembe, hogy az intézkedések, hálózatfejlesztések, a különböző kampányok milyen módon és mértékben befolyásolták a lakosok kerékpározási hajlandóságát, mennyivel jobb vagy éppen rosszabb a településen kerékpározni, a lakosok közül mennyivel bicikliznek többen és autóznak esetleg kevesebben a mindennapokban a felhasználók elégedettebbek-e a település kerékpározhatóságával.

A pályázati kérdőív rákérdez arra, hogy **miből mennyit** (hány km kerékpárutat/-sávot...) sikerült építeni az elmúlt időszakban, azonban annak minőségével vagy **használhatóságával nem foglalkozik**. Ugyanis **nem nehéz olyan kerékpárforgalmi létesítményt mondani, ami nem segítette a kerékpározás terjedését, esetleg éppen akadályozta azt** (Lásd az [NFÜ és a Számvevőszék jelentését](#)). A kiírás azzal sem foglalkozik, hogy a telepített **kerékpártámaszok valóban jó helyre kerültek-e**, csupán azzal, hogy mennyi van belőle.

A pályázat elsősorban az elköltött pénz mennyiségét méri (teljesítményindikátorok), **nem pedig a beruházások minőségét és hatását** (hatásindikátorok). **Egy település lehet akár már azelőtt is kerékpárosbarát, hogy bármit is építene**. Ehhez képest a kérdések csak azt vizsgálják, hogy melyik település mennyit költött infrastruktúra építésére. Az intézkedések hatásának megismeréséhez persze mérések kellene, ilyenek pedig - néhány kivétellel - nem nagyon léteznek ma Magyarországon.

Tehát - szemben azzal, amit az NFM válaszevele állít - **a Kerékpárosklub éppen nem a pénzköltés fokozását díjazná, hanem a költség - és főleg eredmény szempontjából hatékony intézkedéseket és MAGUKAT AZ EREDMÉNYEKET: A SOK BRINGÁS KÖZLEKEDŐT.**

A [klub honlapján bemutatott két díjnyertes települést](#) (Vácot és Budaörsöt) - példákkal és fotókkal illusztrálva, hogy az alkalmazott és díjazott intézkedések valójában egyáltalán nem segítették, inkább akadályozták a kerékpáros közlekedés fejlesztését.

Egy hiteles, a hatásokat is mérő, ezeken alapuló indikátorokat használó Kerékpárosbarát Település díjrendszer - melyet a települések kampányokkal és egymás közötti versenyekkel egészíthetnének ki - nagyon hasznos eszköze lehetne a települések igazi kerékpárosbaráttá alakításának. Egy ilyen értékelési rendszer és kampány kidolgozásához a Magyar Kerékpárosklub örömmel ajánlja fel segítségét.

Kapcsolat: László János, laszlo.janos@kerekparosklub.hu, +36 30 964 6016