

Retour de Voks

Felmegy a pumpa

A kerékpáros közlekedés fejlesztésével kapcsolatos tavaszi ígérek miatt mentek utcára szombaton, a költségvetési törvény és az uniós források elosztásának vitája idején a Retour de Voks demonstráció résztvevői. Év végére az is kiderül, megépülhet-e egyáltalán az európai biciklissztráda hazai szakasza.



Fotó: Narancs

EMELŐK

■ A Puskás Ferenc Stadion szomszédságában található Millenárison (a komplexum múltjáról és jövőjéről lásd Velodrom című keretes írásunkat) szombat délelőttönként bukósíkokat húzva bárki kipróbálhatja a pálya-kerékpározást. Dél körül a megdöntött kanyarokban lelkes amatőrök és profik kergetik egymást, mellettünk ősz férfi kémleli a lelátót. 1959-ben, karrierje végállomásán járt itt utoljára, most azonban újra a pályán edzene, mert belefáradt az országúti veszélyekbe. Az érkezők petíciót írnak alá, pólókat vesznek, a kapuk előtt nyakig bebugyolált városi kerékpárosok, sportolók, néhány másodvonalbeli politikus, a média, a sarkon egy biciklis Téalapó toporog a hidegben. A Critical Mass szervezői és az érdekvédők által pár nappal korábban megkongatott vészhangra mintegy ezren jöttek össze, hogy a Gaz-

dasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) elé gurulva a korábbi ígérek betartására figyelmeztessék az apparátust.

A tavaszi pártprogramok nem foglalkoztak a kerékpározással. Márciusban a Tour de Voks felvonulás résztvevői minden parlamenti párt otthonába házi feladatot vittek. Magyarországon évente annyi kerékpárt adnak el, mint autót, erre már érdemes építeni – köszöntek be a biciklisták, akik európai példákat felmutatva kollektív hasznot (például a zaj- és légszennyezés csökkenése, dugók enyhülése, bizonyos betegségek visszaesése, a tömegközlekedés kihasználtságának növekedése, a szakági turizmus fejlődése) jósoltak arra az esetre, ha az infrastruktúra feljavításával az autósok egy részét sikerülne rábírnai a váltásra. Erre reagálva a mostani kormánypártok közül az MSZP 2015-ig 3500 km

kerékpárutat ígért, az SZDSZ költségvetési szintre emelte a tétet. Anyagában (céldátum nélkül) a közúthálózat fejlesztésére szánt források három százalékával gazdálkodó kerékpárútalap létrehozása szerepelt, amit a Pénzügyminisztérium megpuhítása után a kerékpáreladások áfájának bizonyos százaléka gyarapíthatna. A liberálisok a választási hajrában a Tour de France Budapestre csábítását is reális célkitűzésnek tartották.

A tavaly őszi Critical Mass óta eltelt év kisebb csodát jelentett a kerékpározás szerelmeseinek. Kóka János a legalább négy minisztériumnál hányódó feladatok összehangolására miniszteri biztost nevezett ki, a civilből tisztviselővé lett Bodor Ádám működése alatt a tárcsa sosem látott összeget, egymilliárd forintot pályáztatott és duplázott meg kerékpárutak fejlesztésére. Idén az önkormányzati útfelújítási programok kapcsán összesen száz kilométer út épül, további ötszáz kilométerre készült engedélyes terv, bár az utóbbinak még nem látni a fedezetét. Az önkormányzatok a tervezésnél elfogadják a Magyar Kerékpárosklub segítségét, és már nyomják az első kerékpárút-építési szabványkönyvet. A tárcsa és a civil szakértők koprodukciójának gyümölcseként mostantól állami forrás felhasználásakor nem lehet a járdát csíkozni vagy lehetetlenül szűk utat leaszfaltozni. Az önkormányzati választásokkal és a tavaszi felvonuláson tekerő Sólyom László támogató nyilatkozataival szoros összefüggésben Budapesten az eddigi évi egy-kettő helyett idén huszonkét kilométer út épült, ahol a kerékpáros-szervezetek egyetértése nélkül elvileg nem költöttek el pénzt. Ugyanakkor a fővárosi útfelújítások ütemének lefékeződésével jövőre már csak 17 km kerékpársávot burkol-

nak le, míg másutt az országban egyáltalán nem vált gyakorlattá, hogy az utak felújítását kihasználják arra is, hogy a kerékpárosoknak helyet teremtsenek. A korábbi ígérekkel ellentétben a rendőrség továbbra sem bünteti a kerékpárúton parkoló autósokat, a belengetett KRESZ-reform lassan egy éve hever a tárcánál, a vonaton történő szállítás árának felülvizsgálata is elsikkadt. A pénzben kifejezhető ígérvények kapcsán menet közben kiderült: a tárcsa szerint a közúthálózat-fejlesztésbe az autópálya-építés nem számít bele, a befért három százalék alatt az úgynevezett útpénztár (elsősorban felújításra, karbantartásra elkülönített) százmilliárd körüli összegét kell érteni. Ez ugyan az elmúlt időszakhoz képest még mindig szédítő mennyiségű pénzt jelentett volna, de a kerékpáros-szervezetek a napokban azzal szembesültek, hogy a 2007-es

VELODROM

A millenniumi ünnepségsorozatra készült és a húszas években Hajós Alfréd tervei alapján átépített Millenáris Velodrom a kerékpársport egykori fellegvára és a magyar versenysport bölcsője. Itt rendezték az első válogatott focimeccset 1897-ben, de tartottak atlétikai versenyeket is, télen jégpályaként működött, sőt egy medence is tartozott az épülethez. A romló állaga ellenére ma is pályaversenyekre használt, műemléki védeltséget nem élvező létesítmény jövője teljesen bizonytalan. A Kincstári Vagyongazgatóság tulajdonában és a Nemzeti Sporthivatal kezelésében álló komplexum mind a horvát–magyar foci Eb, mind a budapesti olimpia terveiben lebontható, befektetők számára

eladható területként szerepel. A Millenáris megmentésére összeállt kerékpáros-szervezetek ugyanakkor azt szeretnék, ha a Velodrom a hazai kerékpározás központjává fejlődne. Az ötletet felkaroló miniszteri biztos kezdeményezésére a közelmúltban a civilekkel, illetve a tulajdonossal és a vagyongazdálkodóval kiegészült társasági munkacsoport egy mélygarázzsal, étteremmel, üzletekkel, irodákkal kombinált Millenárist képvisel el – magántőke bevonásával.

„A Fővárosi Közgyűlés szeptemberi határozata szerint a három legfontosabb középtávú budapesti projekt egyike az olimpia. Ha lesz olimpia, kell egy pálya. És itt már van egy” – mondta a miniszteri biztos.

A KERÉKPÁR TÉLEN

„Aki télen a városban kerékpárra ül, úgy öltözik, hogy amikor kilép az utcára, egy kicsit fázzon. Amikor teker, bemelegszik, de nem fog a végére csuromvizesre izzadni” – tudtuk meg egy budapesti kerékpárbolt eladójától. Ha nincs téli cipőnk, akkor húzzunk a lábbelire kamáslit, ez víz és szél ellen véd. Nagy hidegben az utcai nadrág alatt elasztikus, bolyhos bringánadrágot, jégeralsót, esetleg harisnyát viselhetünk, nadrágunk szárát belegyömöszölhetjük egy rossz zokniba, összecsíptethetjük, de lábszárdót viselve vissza is hajthatjuk. Felül is rétegesen, nedvszívó alsó holmiban induljunk útnak, legfőképpen esőkabátot vagy szélzsekit hordjunk. A sapka lehetőleg a fület, de a homlokrészt is ta-

karja, bár a sisakkal jobban megfér egy símaszk. A bringáskesztyűből van őszi, vékonyabb és vastagabb, zimankó idején jó a sikesztyű is, de létezik külön polár és az arra húzható, vízálló modell is. A sárscapó lappantyúval kiegészített sárvédő ősszel-télen szériefelszerelés. Mivel a sózásra használt anyagok eszik a biciklit, a forgáspontokat javasolt például WD40 nevű speciális olajjal kezelni, amely „jól kúszik”, az esővíz nem mossa le, és az alumíniumot sem bántja. A lánc inkább legyen sűrű olajjal agyonkenve, mint hogy megkapja a hólé. Szűz hóban könnyebb elbaldogolni, mint letaposott úton, jeges úton szöges gumi nélkül viszont csak elesni lehet. És vigyünk magunkkal sok zsebkendőt!

költségvetési törvény tervezetében az útpénztár kapcsán szó sincs kerékpárútalapról vagy fix három százalékról. Legalább ekkora riadalmat keltett, hogy a következő hét év uniós forrásainak felhasználását meghatározó második nemzeti fejlesztési terv (Új Magyarország Program) Közlekedési operatív programjának (Közop) elfogadásra váró listáján nem szerepel önálló projekt-ként az európai kerékpárút-hálózat, az Eurovelo két magyarországi szakasza sem.

A minisztérium szerint a jövő évi büdzsé kapcsán még semmi sincs veszve, hiszen a 2006-os költségvetési törvényben sem volt nevesített kerékpárút. Az útpénztár felosztását a főösszeg parlamenti elfogadását követően a minisztériumban még idén elvégzik, a végső szót maga a miniszter mondja ki. Decemberben azonban különösen gyilkos lobbiharcra lehet számítani az idén húsz százalékkal visszavágott alap körül, a kerékpárosoknak többek között a Magyar Közút Kht.-val és önkormányzatokkal kell megküzdeniük. Bodor Ádám miniszteri biztos úgy látja, hogy „a kerékpárosoknak jók a pozíciói”, de Kürti Gábor, a Critical Mass főszervezője nem ennyire derűlátó: „Esélyes, hogy kicsú-

szunk a jóból. Nekünk ugyanis nincs polgármesterünk, politikusunk, piros telefonunk. Különben pedig nem erről volt szó.” Még nehezebb megjósolni, mi lesz az Európai Kerékpárszövetség terve alapján az egész kontinens átszelő „biciklisztráda”, a már húszezer kilométernyi nemzeti kerékpárutat összefogó

Eurovelo hazai szakaszának

sorsa. A kerékpáros-szervezetek szerint a kilencszáz kilométeres magyar Eurovelóból csak akkor lesz valami, ha az egész az autópályákhoz hasonló konstrukcióban, egyetlen nagy, államilag levezényelt (tenderre vitt vagy ppp-ben megvalósuló) projektként készül el. Ehhez azonban a tervet a Közopban kellett volna vizsontlátunk. A tárca ezzel szemben a siker zálogát a kisebb szakaszokra egyesével pályázó önkormányzatok láncolatából kirajzolódó rendszerben és a regionális operatív programokban látja. A tét nem csekély: a kerékpáros nyaralás az európai turizmus dinamikus növekvő szegmense, évente csak Németországból két és fél millióan rajzanak szét kifejezetten ilyen nyara-

lásra, a vendégek fogadása, kiszolgálása külön iparág. Az Eurovelo-térkép alapján tervező turisták számára a kaland és a pénzköltés keleti irányban rendszerint véget ér a Fertő-tó osztrák oldalán. A hazai nyomvonal lapzártánk idején már végleges: a Duna, illetve a Bodrog és a Tisza mentén húzódó két turisztikai folyosót jövőre akár el is kezdenék építeni. „Az autópályák, vasútvonalak sem kis szakaszokban, szétaprózva, pályázati úton születnek. Ha az Eurovelo nem önálló állami projekt, akkor nincs garancia, hogy megépül” – véli László János, a Magyar Kerékpárosklub elnöke, aki szerint, ha az egyes régiók eltérő fejlesztési elképzeléseire bízunk magunkat, elvileg előfordulhat, hogy lukak keletkeznek, mert lesz szakasz, amire nem lesz pályázó. A miniszteri biztos szerint viszont a központi beruházásban épülő kerékpárutak modellje már megbukott. „Volt, hogy az önkormányzatok drágán adták oda a telkeket, az egész rendszerint kétszer annyiba került. Sokkal rosszabb minőségű utak épültek, a helyhatóság pedig, mivel készen kapta, nem úgy bánik velük, mint a sajátjával” – érvel Bodor Ádám, aki megjegyzi: egy Brüsszel által jóváhagyott kormánydöntés is úgy rendelkezett, hogy a kerékpárutak az uniós alapelveként megfogalmazott szubszidiaritás elve mentén, helyi szinten szülessenek. Hogy kinek lesz igaza, nem sokára kiderül. A helyi fejlesztési tanácsok által a (regionális operatív programokból) december végére összefésült úgynevezett akciótervekből azt tudhatjuk meg, hogy minden érdekelt régió akar-e kellő mennyiségű pályázati lehetőséget, pénzt allokálni a feladatra. A minisztérium emiatt nem aggódik. „Mi csak olyan beruházást támogattunk, támogatunk, amelyik az Eurovelo nyomvonal része. De az önkormányzatok is azt szeretnék, ha rajtuk menne át az út. Ötvenszázalékos önerő mellett a pályázatokra már idén is háromszoros túljelentkezés volt” – jellemezte a települések érdeklődését a tárca képviselője.

A Thököly úton a forgalom félpályás, negyedóránkénti blokkolását a veszteglő kocsisor váltakozó örömmel fogadja. „Legalább nem traktorral jöttek” – dől hátra sóhajtván egy férfi. A többség fásultan néz maga elé, egy dühödő arcú sofőr viszont padlóig nyomja az alapjáraton is feketén füstölő autó gázpedálját. A minisztérium Honvéd utcai épülete elé érkező kerékpárosok meghallgatják szónokuk követeléseit, hejehujázva emelgetik a biciklit, kíváncsi lakók figyelik, ahogy a miniszteri biztos átveszi a követeléseket. A kamerák előtt szerényen mosolygó Katona Kálmántól megtudjuk, hogy ha a költségvetési törvény kapcsán beterjesztett módosító javaslatát a parlament a héten elfogadja, lesz nevesített kerékpáralap és háromszázalékos pénzeső. Az MDF-es képviselő szerint bizakodásra ad okot, hogy az előterjesztéshez sikerült négy kormánypárti honatyát maga mellé állítania, és az indítvány már két bizottságon is átmert.

Linder Bálint