

A KERÉKPÁROZÁS ÚTJAI

I.

KÉZIKÖNYV A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSÉHEZ



Budapest, 2010. augusztus hó

Bevezetés

Településeinken már egy évszázada fontos a kerékpáros közlekedés és várhatóan a jövőben még jelentősebb szerepet fog betölteni. A nagyobb városokban is egyre többen közlekednek kerékpárral, mert felismerték annak gyakorlati és anyagi előnyeit!

A kerékpáros turizmus erősítése mind hazai, mind nemzetközi szempontból fontos, mert gazdaság-élénkítő hatása egyre jelentősebb mértékben járul hozzá a szolgáltatásokból származó bevételekhez.

A kerékpározás társadalmi szempontból is előnyös, mert hozzájárul az egészség megőrzéséhez, a környezet állapotának tudatos javításához, a helyi közösségek építéséhez, a vidéki népesség megtartásához és a gazdasági erőforrások takarékos felhasználásához.

Magyarország fontos vállalást is tett az Európai Unió felé, mely szerint a közlekedés fejlesztésére fordítandó források legalább 50%-a a fenntartható közlekedés fejlesztését kell szolgálja, ehhez a kerékpározás érdemben járulhat hozzá.

A magyarországi kerékpáros közlekedés hosszú távú, a teljes közlekedési rendszerbe integrált fejlesztése kiemelt fontosságú, amelyhez a módszerek és a hozzáállás vonatkozásában **célirányos és határozott** változás, változtatás szükséges!

Ehhez kíván segítséget nyújtani ez, és a témát részletesebben bemutató „A KERÉKPÁROZÁS ÚTJAI II.” című kézikönyv, hogy egyre több település váljon kerékpáros baráttá!

**A kiadványt a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ megbízásából készítették
Pej Kálmán okl. építőmérnök vezetésével:**

Bodor Ádám, geográfus-közgazdász
Ivány Dániel, közlekedésmérnök hallgató
Kalincsák István, mérnök, műszaki tanár
Németh János, okl. közlekedésmérnök
Szabó Kristóf, környezetvédelmi mérnök
Sztaniszláv Tamás, okl. építőmérnök

Fotók: a rajzok az Európai Mobilitási Hét pályázatára készültek.

A kiadvány változtatás nélkül szabadon terjeszthető.

1. Miért célszerű elolvasnia ezt a kiadványt?

Ez a rövid tájékoztató a kerékpáros közlekedés legfontosabb témáit veti föl, a kérdés teljes körű elemzésének igénye nélkül. Kérjük, szánjon néhány percet az áttanulmányozására, mert mint az egészséges környezetért – ezáltal a helyi közutakért és a kerékpáros közlekedésért, így azok biztonságáért is – felelős. Mint választott tisztségviselőnek nélkülözhetetlenek az ebben szereplő ismeretek.

A felelősség az Öné!

2. Miért készült ez a kiadvány?

Azért, hogy a döntéshozó általános áttekintést kapjon a kerékpáros közlekedés kérdésköréről és hogy átláthatóvá, követhetővé váljanak az ezzel kapcsolatos tennivalók. Ez a kiadvány harmadik tagja egy sorozatnak, amelyek a kerékpáros közlekedés kérdéskörével foglalkozik.

- 2010. április 15.-étől lépett érvénybe az ÚT 2-1.203 számú „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése” című Útügyi Műszaki Előírás, amely meghatározza a kerékpárforgalmi létesítmények fajtáit és tervezési szabályait.
- Ezt követi a „Kerékpárforgalmi létesítmények tervezési útmutatója” című kiadvány, amely példákat mutat be a kerékpárforgalmi létesítmények kialakításáról.
- A harmadik elem a „A KERÉKPÁROZÁS ÚTJAI” című kiadvány.

Jelen kézikönyv feladata a döntéshozók támogatása, annak érdekében, hogy a kerékpáros közlekedés fejlesztésének ügyében lehetőségük legyen helyes döntéseket hozni.

3. Kik kerékpároznak? Miért jó, ha többen lesznek?

A kerékpár az egyetlen közlekedési eszköz, amelyet gyakorlatilag minden korosztály használhat! Vannak, akik a mindennapi ügyeik intézésekor, mások kirándulásra, egészség-megőrzésre használják.



Aki testileg és lelkileg alkalmas, az életkortól függetlenül képes kerékpározni, de talán a kedvezőtlen körülmények (nincsenek jól kerékpározható utak, nincsenek kerékpártárolók, stb.) miatt nem mindenki vállalja a kerékpározást, pedig Magyarországon szinte mindenkinek van kerékpárja!

Miért lenne jó, ha még több ember választaná a kerékpárt? Mert:

- a) tisztább, egészségesebb a település a kisebb gépjármű forgalom miatt.
- b) a kerékpáros közlekedéssel élhetőbbé válik a lakóhely, az emberi kapcsolatok kiteljesednek, a közösségek megerősödnek.
- c) a települések közlekedési rendszere átalakul, biztonságosabbá, csendesebbé, nyugodtabbá válik.

Mivel a kerékpárforgalmi rendszerek és hálózatok kialakítása több évtizedes folyamat, ezért a jövő emberbarát közlekedési rendszerét gyermekeink és unokáink számára nekünk kell megteremtünk! A településfejlesztés egyik lehetséges módja a kerékpáros közlekedés feltételeinek teljes körű (útvonalak, kerékpártárolók, tájékoztatási rendszer, stb.) megteremtése!

4. Miért kell kiemelten foglalkozni a kerékpározás kérdéskörével?



mészetkárosítást okoz.

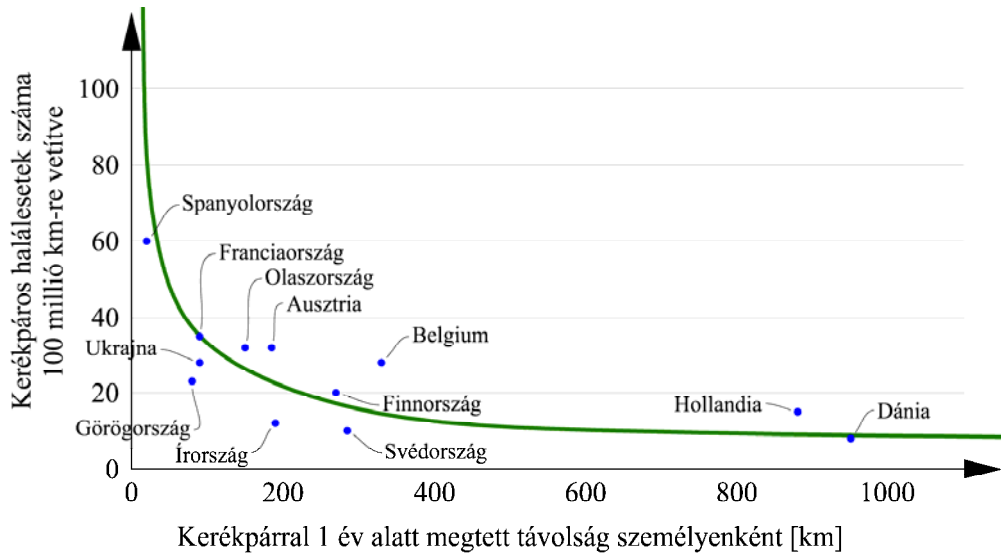
A kerékpáros közlekedés előnyei megkérdőjelezhetetlenek. 4-5 km-nél kisebb távolságon belül a kerékpár gyorsabb, mint a személygépkocsi vagy a közösségi közlekedés. Napi 20 perc kerekezés elegendő ahhoz, hogy élvezhessük a mozgásból fakadó egészségügyi előnyöket, ráadásul a kerékpáros közlekedés még takarékos is!

Több külföldi város (Pl: Amsterdam) közlekedéspolitikája az alábbi fejlesztési sorrendet határozta meg:

1. a közösségi közlekedés fejlesztése,
2. a kerékpáros közlekedés fejlesztése,
3. a gyalogos közlekedés lehetőségeinek fejlesztése
4. az egyéni gépjármű közlekedés fejlesztése

Párizs és Koppenhága városa kivétel a fővárosok között, mert az utóbbi években a kerékpáros közlekedés fejlesztése első helyen szerepel!

Egy dániai kutatás szerint¹ a közlekedés közvetett hatásai miatt 10-szer többen halnak meg, mint magukban a közlekedési balesetekben. Ez az arány Magyarországon valószínűleg lényegesen nagyobb lehet, bár erre vonatkozó hazai kutatás még nem készült. A kerékpáros közlekedés növekvő aránya kedvezően hat a közlekedésbiztonságra, mert a gépjármű vezetők és a kerékpározók egyre inkább megtanulják az együttműködést, az egymásra figyelést. Ez a hatás az egész település közlekedésbiztonságát javítja.



A közlekedés káros hatásai nem kerülhetők el teljesen, de jelentősen mérsékelhetők a környezettudatos településpolitikát ismerő, alkalmazni tudó és alkalmazni akaró településvezetők, képviselők és szakemberek eredményes és szakszerű munkájával, a kerékpározás fejlesztésével.

5. Mit érdemes tudni a kerékpáros közlekedés feltételeiről?

A kerékpár közlekedési eszköz, a KRESZ szerint jármű, ezért annak is kell tekinteni! A kerékpáros pedig járművezető, akitől elvárható az ennek megfelelő viselkedés és a KRESZ ismerete és betartása!

5.1. Alkalmazható létesítmények

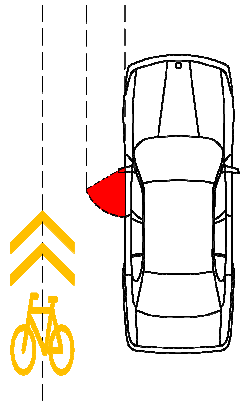
Nemcsak a kerékpárút tekintendő kerékpárforgalmi létesítménynek. Kerékpárforgalmi létesítmény minden olyan közlekedési infrastruktúra elem, amelyek használata a kerékpárosok számára nem tilos. Arra kell törekedni, hogy a kerékpár a közlekedésben a kerékpár a KRESZ szerinti menetirány szerint helyezkedjen el. A kerékpárforgalmi létesítmények négy csoportba sorolhatók.

1.) *Vegyes forgalom*, ami azt jelenti, hogy a kerékpáros a közúti forgalommal együtt halad. Ilyen például a széles forgalmi sáv, a korlátozott sebességű övezet, a kerékpáros nyom, a nyitott kerékpársáv.

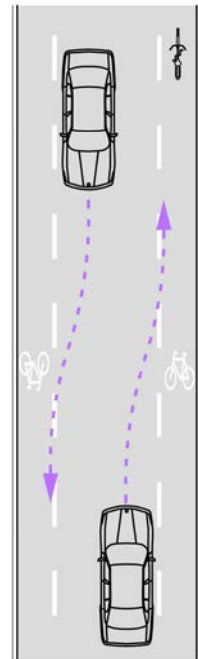
¹ CTC Charitable Trust, Safety In Numbers, www.ctc.org.uk

Kerékpáros nyom:

Az úttesten elhelyezett kerékpárt és nyilat mutató sárga színű burkolati jel.

**Nyitott kerékpársáv:**

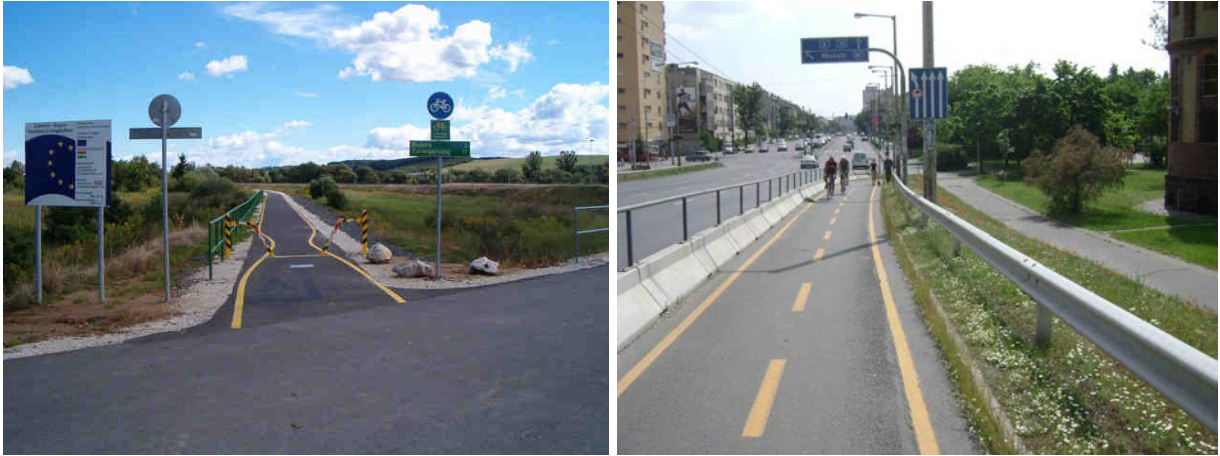
Az úttesten fehér színű burkolati jellel kijelölt kerékpár és különleges esetekben (az egymás melletti elhaladáshoz szükséges hely biztosítása érdekében) jármű egyirányú közlekedésére szolgáló különleges forgalmi sáv.



2.) *Kerékpársáv* – A közúthoz csatlakozva, a forgalmi sáv mellett helyezkedik el, alkalmazása csak lakott területen belül lehetséges.



3.) *Önálló vonalvezetésű vagy fizikailag elválasztott kerékpárút* – Ez a létesítmény független haladást biztosít a kerékpároknak a saját útfelületükön, védelmet nyújtva a gépjármű és a gyalogos forgalomtól.



4.) *Elválasztott- vagy elválasztás nélküli közös gyalog- és kerékpárút* – A gyalogos felület mellett helyezkedik el. A gyalogosok és a kerékpárosok várható konfliktusai miatt optikai és/vagy fizikai elválasztás javasolt.



Az adott helyszínen alkalmazható legmegfelelőbb kerékpárforgalmi létesítmény fajtája a közúti és gyalogos forgalom, valamint a járművek engedélyezett sebessége ismeretében az Útügyi Műszaki Előírás alapján határozandó meg.

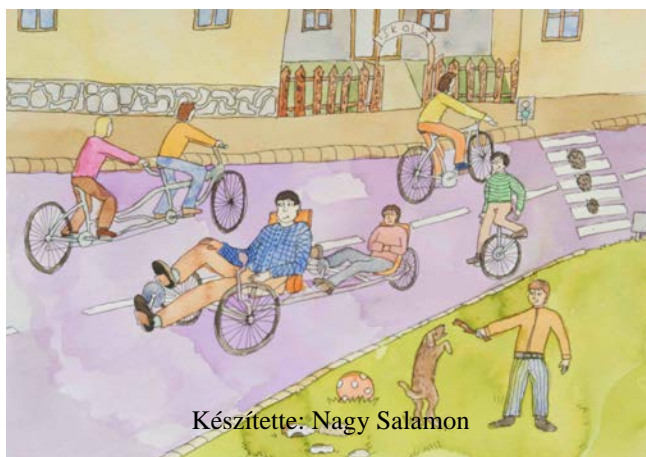
5.2. *Fejlesztési teendők*

Hazánkban az elmúlt években számos új kerékpárforgalmi létesítmény épült, de a hálózat még mindig nagyon „hézagos” és sok üzemelő kerékpárút szakaszon a minőség is messze van az elvárható szinttől. A cél az, hogy a települést összefüggően átszöje, a településeket pedig összekösse a kerékpárforgalmi hálózat rendszere!

A kerékpárnak, mint járműnek a lehető legszélesebb szerepkört kell adni a közlekedési célú és a szabadidős célú közlekedési igények kiszolgálásában. A hálózat kialakítása során nincs általánosan alkalmazható műszaki megoldás, létesítménytípus, mindig a helyszín és az igények ismeretében dönthető el, hogy melyik a legbiztonságosabb, leggyorsabb és legkényelmesebb, esetleg a legkellemesebb környezetben vezetett megoldás a kerékpározók számára.

A kerékpárforgalmi nyomvonalak kialakítása során figyelembe kell venni azt, hogy döntően melyik célcsoport fogja majd használni!

Közlekedési célú kerékpározás: Ebbe a körbe tartozik a munkába, iskolába járással, ügyintézésel, bevásárlással kapcsolatos kerékpározás és a közforgalmú közlekedési eszközök megállóhelyei és a kiinduló pontjai közötti kerékpározás. Ennek megfelelően ezen felhasználók számára a biztonság mellett a célállomásra való gyors eljutás a legfontosabb szempont.



Készítette: Nagy Salamon

Szabadidős célú kerékpározás: A turisztikai, természeti nevezetességekhez, kulturális és művészeti értékek megtekintéséhez kapcsolódó és a szórakozási, valamint a sport- és egészség megőrzési célú kerékpározás. Ennek megfelelően ezen felhasználók számára a biztonság mellett a kellemes környezet a legfontosabb szempont.



Készítette: Gaál Annamária

A kerékpárforgalmi nyomvonalat alkotó létesítmények egy része csak költséges építési beavatkozással valósítható meg, ezért a kerékpárforgalmi nyomvonalak és hálózatok kialakításakor minden esetben meg kell vizsgálni kis forgalmú utak kijelölését, azt, hogy forgalomszervezési intézkedésekkel, vagy kis költségű építési beavatkozásokkal ki lehet-e alakítani a biztonságos kerékpározás feltételeit.

A pályázati források önálló épített kerékpárforgalmi létesítményeknél (kerékpárút, gyalog – kerékpárút) 2010-ben max. bruttó 36,5 millió Ft/km ún. tisztított fajlagos költség számolható el (forgalomtechnika, burkolat, burkolat alap, kistömegű földmunka). A meglévő útpálya felosztásával létrejövő kerékpársávok, nyitott kerékpársávok, vagy kijelölt kerékpáros nyomok létesítése ennél nagyságrendekkel olcsóbb, így a pályázatokhoz is lényegesen kevesebb önerő és előfinanszírozás szükséges.

6. Hogyan kezdje el a fejlesztést?

6.1. „A” gondolat megszületése

Már az ötlet, a gondolat megszületésekor hálózatban és területben érdemes gondolkodni! A kerékpáros közlekedés megteremtésének első lépcsője a gondos tervezés, illetve a tervezést megelőző körültekintő előkészítés. Az előkészítés és tervezés hibáit a későbbiekben nem, vagy csak jelentős költséggel lehet helyrehozni! A lényeg az, hogy a település és a közlekedésfejlesztési projekteknél vegyék figyelembe a kerékpárosbarát tervezési szempontokat és intézkedéseik során törekedjenek arra, hogy fokról-fokra javuljanak a kerékpározás feltételei!

„Kötelezővé kívánjuk tenni Békés általános iskolájában a kerékpáros ismeretek oktatását - nyilatkozta lapunknak Izsó Gábor, a 21 ezres település polgármestere. Mint elmondta, városuk már többször is elnyerte a Kerékpárosbarát település címet, mely arra is ösztönzi őket, hogy tovább erősítsék a közlekedésbiztonságot. Izsó Gábor emlékeztetett arra is, hogy a biciklisekkel még mindig viszonylag sok baleset történik, ezért is kiemelten fontos, hogy a gyermekek minél korábban és hatékonyabban elsajátítsák a kerékpáros közlekedéshez szükséges ismereteket. A város emellett további lépéseket kíván tenni a kerekeselek biztonságáért érdekében.” /Békés Megyei Hírlap Online – 2010.05.15./

6.2. Tervezés folyamata

A terv, vagy tervek készítése nem haszontalan beruházás, mert hozzájárul a majdani létesítmény kiforrott megvalósulásához! A tervezés szintjei:

- **Területrendezési tervek közlekedési munkarésze:** A település szabályozási tervébe be kell építeni a kerékpárforgalmi hálózat rendszerét is.
- **Hálózatfejlesztési tanulmányterv:** Elkészítésének célja az, hogy meghatározza a tervezési terület hálózatát, az egyes nyomvonalak hálózati szerepét a forgalomvonzó és kibocsátó létesítmények figyelembe vételével.
- **Engedélyezési terv:** A létesítmény főbb műszaki jellemzőit adja meg, ezért elsősorban az engedélyező hatóság számára készül. A pályázatokhoz viszont ez a terv nem elégséges, mert a várható építési költségeket a lehető legpontosabban meg kell határozni.
- **Kiviteli terv:** Olyan részletes terv, ami alapján a kivitelezés pontosan, jó minőségben megvalósítható.

6.3. Kapcsolat a kerékpáros civil szervezetekkel

A kerékpáros civil szervezeteket a kerékpáros közlekedés több területén az önkormányzatok partnerei, segítő társai lehetnek. Ezek a szervezetek képviselni tudják a kerékpárral közlekedők és túrázók érdekeit, igényeit, helyismerettel rendelkeznek és ismerik a közlekedési szokásokat, ezért célszerű bevonnani őket az előkészítés és a megvalósítás folyamatába.

A civil szervezetek szerepe:

- a kerékpáros közlekedési igények és problémák feltárása, összegyűjtése;
- javaslattétel kerékpáros útirányokra és kerékpáros létesítményekre;
- a tervezési folyamatában konzultáció a kerékpározók szempontjairól és azok érvényesítési lehetőségeiről;
- visszajelzés a fejlesztések hatékonyságáról,
- üzemeltetési tapasztalatok gyűjtése;
- a létesítmények állapot vizsgálata kerékpározók szemszögéből;
- a kerékpáros közlekedés népszerűsítése.

6.4. A megvalósítás anyagi erőforrásai

A megvalósításra saját, pályázati és vállalkozói források használhatók fel. 2007-2013 közötti időszakra a Kerékpáros Magyarország Program keretében jelentős hazai és EU forrás felhasználása került ütemezésre, amely bizonyos átcsoportosítással, de várhatóan teljesülni fog.

Hazai forrásból kerékpáros létesítmények tervezésére, megvalósítására és felújítására lehetett támogatást nyerni. Ezen támogatási alap igénybevételének lehetősége a gazdasági megszorítások miatt 2009 óta szünetel.

Jelentős EU források állnak azonban rendelkezésre, amelyek az útfelújítások, kerékpáros létesítmények-, mezőgazdasági utak építése, turisztikai fejlesztések keretében pályázhatóak. Ezeknek az aktuális helyzetéről jó tájékoztatást lehet kapni a pályázatfigyelő honlapokon.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni a vállalkozói források bevonását sem, amelyre nagyon sok példa volt már. A bevásárlóközpontok, egyéb nagy szolgáltató intézmények építettek kerékpárutakat nemcsak a közösség, hanem a saját szolgáltatásaiik környezetbarát megközelíthetősége érdekében.

A pályázat sikeressége érdekében pontosan összeállított pályázati anyag biztosíthatja a kerékpárforgalmi létesítmény megvalósításához szükséges anyagi erőforrások egy részének előteremtését.

7. Mi a teendő, ha befejeződött egy fejlesztési lépés?

Érdemes kihasználni a fejlesztés kínálta lehetőségeket!

7.1. Népszerűsítés

A kerékpározás igénye sok emberben megvan, de gyakran különböző okok miatt nem érvényesülhet. A kerékpáros közlekedés és turizmus fejlesztésének legyen kiinduló pontja az emberek rejtett kerékpározási igényének fölmérése és fölkeltése.

A létesítmény megépítése után a település hírközlési csatornáinak felhasználásával részletes tájékoztatást kell adni a megépült létesítményről, annak célszerű használatáról. Ezt a pályázati források is kötelezővé teszik, de érdemes és szükséges a „kötelező” kommunikáción túl az alábbi lépéseket megtenni:

- a.) A kerékpáros közlekedés népszerűsítését és megbecsültségét szolgálja:
- a vezetői példamutatás
 - a helyi vagy országos szervezésű kampányok (pl. Európai Mobilitási Hét, Bringázz a munkába! kampány, stb.)
 - a Kerékpárosbarát Munkahelyek kialakítása – ebben az önkormányzat járjon elől
 - a kerékpáros közlekedés iskolai oktatása (BringaSuli)
- b.) A település kapcsolódjon be a kerékpárosbarát települések szervezetének szakmai munkájába. Kommunikálja egyértelműen a célt, hogy Kerékpárosbarát Településsé kívánnak válni.
- c.) A turisztikai – szabadidős kerékpárforgalmi létesítmények esetében kiemelten fontos, hogy az egyes célcsoportok számára ne csak az éppen átadott létesítményről, hanem az egész térségi hálózatról, turisztikai termékről szóljanak az üzenetek. A kerékpáros turisztikai fejlesztés és annak népszerűsítése terjedjen ki a kerékpárosbarát szolgáltatásokra (szállítás, étkezés) és a vonzerőkre is!

Megfelelő népszerűsítő munka nélkül, a legjobb szándékkal és minőségben megvalósított kerékpáros útvonal-hálózati fejlesztések hatása és hatásfoka is alacsony marad!

7.2. Értékmegőrzés, állapot fenntartás (üzemeltetés)

A megépült kerékpárforgalmi létesítmények pozitív változásokat idéznek elő a település közlekedési rendszerében és a település vagyónává válnak, amelynek jó gazda módjára gondját kell viselni! A megvalósulás után is vannak tennivalók, amelyek rendszeres elvégzése biztosítja a létesítmények hosszú távú, magas műszaki színvonalú üzemelését.

Zárszó

Ha jelen kiadvány felkeltette érdeklődését és bővíteni szeretné ismereteit a kerékpáros közlekedés területén, akkor figyelmébe ajánljuk „**A KERÉKPÁROZÁS ÚTJAI II.**” című kiadványunkat.

A KIADVÁNY MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTÁK

Tervező cégek

TANDEM MÉRNÖKIRODA Kft.

Postacím: 1300. Budapest, Pf. 4. Iroda: 1033 Budapest, Polgár u. 12.

Tel.: (1) 3688-343; Tel./Fax: (1) 4532-449

pej.kalman@tandemkft.hu

www.tandemkft.hu

Kivitelező cégek

Egyéb szervezetek

Ajánlások

A kerékpáros közlekedés – mint fejlesztési cél – eléréséhez az szükséges, hogy a döntések során a kerékpárosbarát szempontok is érvényesüljenek, hogy a kerékpár a közlekedés egyenrangú szereplője legyen!

Vantara Gyula, Békéscsaba polgármestere:

„Nagy örömmel ajánlom a kerékpározást népszerűsítő, a kerékpáros infrastruktúra fejlesztését elősegítő tanulmányt, mivel Békéscsaba városában a közlekedési módok közül kiemelt szerepe van a kerékpározásnak, a felmérések szerint a közlekedők 26%-a használ kerékpárt a helyváltoztatásra. A kerékpár nemcsak a közösség számára környezetkímélő közlekedési eszköz, hanem a használója is sokat tesz a saját egészségének megőrzése érdekében, éppen ezért ajánlom mindenki részére, hogy lehetőségeihez mérten segítse elő a kerékpározáshoz feltétlenül szükséges beruházások (kerékpárutak, kerékpár tárolók, stb.) létesítését.”



Készítette: Póta Fruzsina

Szabó Miklós, Mosonmagyaróvár polgármestere:

„Véleményem szerint a kerékpár, mint közlekedési eszköz a jövőben egyre nagyobb népszerűségnek és elismerésnek örvend majd. Nem csak azért fontos a kerékpárutak fejlesztése, mert ezek képezik a környezetbarát közlekedési infrastruktúra alapját. Az egészséges életmódnak ma már szinte minden közösségben van képviselője. A kerékpárosokon kívül görkorcsolyával közlekedők is nagy számban használják a kerékpárutakat, az ő érdekeiket is képviseljük ezek létesítésével.

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési tanulmány készítését, mint az önkormányzatok kezét fogó és őket biztonságban vezető segédanyagot támogatom.”

Babák Mihály, Szarvas polgármestere:

„Dinamikusan fejlődő városunk 2008 óta büszkén viseli a Kerékpárosbarát Település megtisztelő és megkülönböztető címét. Büszke vagyok a településünkön Kerékpárosbarát Munkahely címmel rendelkező vállalkozásokra is. Hogyan értük el mindezt? Egyszerűen figyeltünk a kerékpárosok igényeire, - az Alföldi kisvárosunk minden háztartásában van 1-2 kerékpár – kihasználtuk a pályázati lehetőségeket, képviselő-testületünk melléállt és támogatta a kerékpározást népszerűsítő rendezvényeket (Európai Mobilitási Hét).

Köszönetemet fejezem ki az alkotóknak e kiadvány elkészítéséért.

Engedjék meg, hogy ajánljam Önöknek a tanulmányt, mely nagy segítséget nyújt a kerékpározás népszerűsítésében, az infrastruktúra fejlesztésében és nem utolsósorban a megépült kerékpárutak fenntartásában.”

Egy ősi mondás szerint az 1000 mérföldre lévő cél elérése is az első lépés megtételével kezdődik!

Lépjünk, azaz mielőbb szálljunk nyeregbe, és közös erővel változtassuk Magyarországot kerékpárosbarát országgá!



Készítette: Matincsik Káta