



Beszámoló a Velo-City Global 2010 kerékpáros konferenciáról

Koppenhága, 2010.06.22-25.

A dán főváros adott otthont 2010. június 22-25. között a városi kerékpározással foglalkozó tervezők, civil szervezetek, önkormányzatok és más közigazgatási szervek nemzetközi találkozájának, a Velo-City Global 2010 konferenciának. A global szó utal arra, hogy a már idestova 30 éve megrendezett Velo-City konferenciák közül idén első alkalommal **világméretű konferenciára** került sor, résztvevőkkel a világ minden tájáról, előadókkal például az Amerikai Egyesült Államokból, Kínából, Indiából és Kolumbiából, természetesen számos európai előadó mellett. A városközponttól nem messze, egy korábban ipari funkciójú régi épületből kialakított rendezvénycsarnokban és a mellette lévő modern konferenciaközpontban profi módon megszervezett eseményen több mint 1000 delegált vett részt a világ közel 60 országából.



1. kép: Helyszín konferenciabiciklikkel



2. kép: Bencze-Kovács Virág előad

A konferencia jelmondata “Different Gears - Same Destination”, azaz „Különböző sebesség, azonos úticél” volt. Hazánkat a Magyar Kerékpárosklub népes delegációján kívül a NIF Zrt., a KTI Zrt. és a Parking Kft. egy-egy munkatársa valamint jómagam képviseltük. A konferencia mellett kiállításra is sor került, ahol többek között nagyobb kerékpáros szervezetek, kerékpártárolással kapcsolatos eszközök és speciális kerékpárok gyártói jelentek meg.

Az előadások keretében számos város számolt be kerékpáros fejlesztéseikről és azok tapasztalatairól, köztük olyanok is, ahol a városi kerékpárhasználat eddig szinte ismeretlen volt. Többek között New York képviselője mutatta be Manhattan egyes főútvonalain forgalmi

sávok helyén úttestszinten, de a forgalomtól fizikailag elválasztva kialakított kerékpárutakat, valamint az új gyalogos tereket. A jövő évi VeloCity konferenciát rendező Sevilla számolt be a város belső területén létesített 70 kilométeres kerékpárút-hálózatról.

A plenáris ülések előadói a városi kerékpározást többnyire szélesebb (szociális, társadalmi) összefüggésekbe helyezve, sokszor nemcsak a kerékpározást, hanem a környezetbarát közlekedési ágazatokat (gyaloglást, kerékpározást, közösségi közlekedést) előnyben részesítő intézkedések mellett törtek lándzsát, esetenként kifejezetten lelkesítő stílusban. Megtisztelte jelenlétével a konferenciát Connie Hedegaard, az Európai Bizottság klímaügyi biztosa is, a környezetbarát városi közlekedéspolitikát hirdetve.

Magyarországról Bencze-Kovács Virág, a Magyar Kerékpárosklub képviselője tartott előadást szekcióülésein kb. 100 fős hallgatóság előtt a Magyar Kerékpárosklub tevékenységéről, önkormányzatokkal együttműködéséről, az elért eredményekről. Németh Ders, szintén a Magyar Kerékpárosklub részéről kerekasztal-beszélgetést vezetett a „Bringázz a munkába!” kampánnyal kapcsolatban.

Az előadások egy része a népszerűsítő akciókkal, PR-tevékenységgel, szemléletformálással foglalkozott, más részük a kerékpáros infrastruktúrával, kerékpározási szokásokkal, kerékpárosok biztonságával. A városi kerékpározás elősegítésének fontos kérdése az, hogy **az infrastruktúra fejlesztése és a tudatformálás**, kampányolás közül melyiknek mekkora hangsúlyt kell kapnia. Erre vonatkozólag az elhangzott előadások, külföldi kollégákkal beszélgetések alapján azt szűrtem le, hogy mindkettő szükséges, a kerékpáros közlekedés részarányának számottevő növekedését csak **a kettő együttes alkalmazásával** lehet elérni.



3. kép: Kerekasztal-beszélgetések



4. kép: Kerékpáros felvonulás

A plenáris ülések között számos szekcióülés, 5-15 résztvevős **kerekasztal-beszélgetés** zajlott párhuzamosan, valamint a „**Koppenhága 1:1**” fantázianevű program, amelynek keretében a város egyes pontjain önkormányzati és tervező munkatársak tartottak szűk körű helyszíni ismertetést egy-egy témában, például jelzőlámpás csomópont átalakítása a biztonságosabb (nemcsak kerékpáros) közlekedés érdekében, csak tömegközlekedési eszközök és kerékpár által járható útszakasz kijelölése korábbi főútvonalon, útkeresztmetszet felosztásának kérdései szűkebb utcákban, iskolák környéki forgalmi rend módosítások, pihenési célú kerékpárutak zöldterületen. Hasonlóan kis létszámú beszélgetésekre adott alkalmat a „**Találkozz a**

dánokkal” program, rengeteg különböző témában párhuzamosan, majd néhány perc múlva asztaltársaságot cserélhettünk, mindezt többször ismételve. Általánosan jellemző volt a résztvevők közötti közvetlen, kötetlen párbeszéd elősegítése, például egy-egy szekció egymás utáni előadásai között kérték a hallgatóságot, hogy mindenki beszélje meg a hallottakat a szomszédaival, és erre hagytak néhány percet.

A konferenciaprogram keretében a résztvevők kétórás **kerékpáros felvonulására** is sor került, az alkalomra készített egyenpólóban, helyi kerékpárosok és zenészek által kísérvé.

Német, angol, spanyol, belga résztvevőkkel folytatott beszélgetések során a járműforgalomtól elválasztott kerékpárutak szükségességére, a kerékpáros forgalomra és a kerékpárosok biztonságára tett hatásaira vonatkozó véleményekre voltam kíváncsi. A jellemző álláspont az volt, hogy **a kerékpárhasználat széleskörű elterjedéséhez nélkülözhetetlen a járműforgalomtól elválasztott kerékpáros infrastruktúra megléte**, mivel a potenciális használók ezt igénylik, ezt érzik biztonságosnak. A kereszteződések biztonsági problémái ismertek, de kellően alapos, szakszerű tervezéssel történő kialakítás esetén nem lesz több baleset, mint kerékpárút nélkül, igaz, kevesebb sem. (Mindehhez persze hozzátartozik, hogy Európa legtöbb városában a kétoldali egyirányú, tehát mindig a forgalom irányával azonos irányban használt kerékpárutak terjedtek el, amelyek baleseti kockázata a kereszteződésekben kisebb, mint az egyoldalt kétirányúaké.) A németországi Münster városából jött előadó a balesetek számának csökkentése érdekében tett útépítési és forgalomtechnikai intézkedések mellett kiemelte **a közlekedésbiztonsági kampány** fontosságát, amelynek egyik látványos, jól eltalált eleme a „jobbhorog” balesetek elkerülésére figyelmeztető, 5. képen látható plakát.



5. kép: „Váll mögé pillantás életet ment!”
A jobbra kanyarodáskor a kerékpárúton
érkezőkre figyelésre buzdító plakát Münsterben



6. kép: Dán típusú kerékpárút. A járda azért
többnyire szélesebb

Mindez természetesen csak néhány kolléga véleménye és a rengeteg párhuzamos szakmai program egy ember által végighallgatható, kiválasztott része alapján készített, szubjektív elemektől nyilván nem mentes összeállítás, de a teljességre törekvés lehetetlen lett volna.

A rendezvény alkalmat adott a **koppenhágai kerékpáros közlekedés** alaposabb helyszíni tanulmányozására, és – a résztvevőknek biztosított kerékpárnak köszönhetően – gyakorlati kipróbálására is, amely kiegészült a dán kollégáktól a konferencián kapott szakmai információkkal. Számunkra már-már megdöbbentő módon, ebben a fejlett közösségi közlekedési hálózattal rendelkező milliós nagyvárosban **a kerékpárral megtett utazások száma meghaladja mind a tömegközlekedési eszközökkel, mind a gépkocsival megtett utazások számát.** A „kerékpáros” itt nem egy jól elkülönülő szűk réteg, hanem jóformán mindenki: Bicikliznek itt iskolába gyerekek, munkába középkorúak, bevásárló nyugdíjas háziasszonyok, hölgyek elegáns ruhában és magas sarkú cipőben, otthon lévő anyukák kisgyermekkel, buliba induló fiatalok és öltönyös urak is. Többségük szokásos utcai ruhában, bármiféle speciális felszerelés, például sisak nélkül. Elterjedt a tricikli is, nem is elsősorban teherszállításra, hanem többnyire gyermekek ülnek elől a „raktérben”. A reggeli csúcsidőben készített, erősen amatőr színvonalú, de azért élvezhető videó megtalálható a <http://www.youtube.com/watch?v=Yx2qEdkP6AE> címen.



7. kép: Kerékpáros forgalom hétköznap reggel



8. kép: Gyermek a triciklin

Jóformán minden főútvonal mentén, közvetlenül az úttest mellett megtalálható a mindenhol kétoldali egyirányú kerékpárút, amely mind az úttesttől, mind a járdától 4-8 cm magas kiemelt szegéllyel van elválasztva, és többnyire 2 méter széles. Tervezik további kerékpárutak kialakítását azon kevés forgalmasabb utak mellett, ahol még nincs, mert a kerékpárosok nem érzik magukat biztonságban ezeken az utakon.

Az utak kis részén csak felfestéssel elválasztás, azaz kerékpársáv van, de ez nem terjed. Forgalmasabb szakaszokon a két sorban kerékpározás általános, és szinte folyamatos a kerékpáros áradat. Van olyan hely, ahol a kerékpárút mellé az úttesten kerékpársávot is festettek, mert a kerékpárút kapacitása szűknek bizonyult. A sűrű kerékpáros forgalomban a megállási, vagy jobbra kiválási szándékot a hátul haladók számára felemelt kézzel szokták jelezni! A kerékpárútról **balra kanyarodás** minden esetben indirekten történik, a kereszteződésben jobbra húzódással és a keresztező utak megállás helyét jelző vonalához beállással. Mindez kijelölve semmilyen formában nincs.

A kerékpárutak forgalomtechnikai jelzései is minimálisak: „Kerékpárút” jelzőtábla, sárga vonal, piktogram jóformán nincs, útkereszteződésben burkolati jellel átvezetés is csak az intenzívebb kanyarodó forgalmú helyeken fordul elő világoskékre festett felület formájában.

Mindez nyilvánvalóan összefüggésben van azzal, hogy itt régóta megszokott, közsímet, természetes dolog, hogy az úttest és a járda között félszintes eltolású felület az egyirányú kerékpárút, és ott láthatóan sűrű is a kerékpáros forgalom. A kerékpárút mindig aszfalt, a járda meg kőburkolatú.

Jelzőlámpánál a kanyarodó járművek általában egyidőben kapnak szabad jelzést a kerékpárúttal. Forgalmasabb helyeken azonban előfordul az önálló jobbra kanyarodó sávból nyílt alakú szabad jelzéssel, a kerékpárosok szabad jelzésével nem egyidőben adott kanyarodófázis is. Mivel ilyenkor a jobbra kanyarodó kerékpárosok azért mehetnek, a kerékpárúton külön egyenes és jobbos sáv van felfestve, és a jobbra kanyarodó autókkal együtt a jobbra kanyarodó kerékpárosok kapnak külön kiegészítő szabad jelzést. (9. kép)



9. kép: Kanyarodófázis autóknak és kerékpárútnak



10. kép: Jobbra kanyarodó sávba torkolló kerékpárút

Olyan megoldás is elterjedt, hogy a kerékpárút egyszerűen belefut a jobbra kanyarodó sávba, ahonnan – bár semmilyen jelzés nem utal erre – a kerékpárosok egyenesen is továbbhaladnak. Ekkor a jobbra kanyarodók sávváltással fonódnak be a kerékpárosok közé. A 10. képen láthatónál több forgalomtechnikai jelzés nincs. Háromszögszigetre általában jelzőlámpával vannak átengedve a kerékpárosok.

A nem menetirány szerinti oldali kerékpárúton kerékpározás egyáltalán nem jellemző. Kerékpárút helyett az úttesten kerékpározás szintén nem, persze ehhez hozzátartozik a kerékpárutak vonzó kialakítása is. Ha jelzőlámpa csak a keresztező gyalogosforgalom miatt állítja meg a kerékpárutakat, akkor tömegesen előfordul a tilos jelzésen áthajtás, egyébként nem tapasztaltam ilyet.

Parkoló sor megléte esetén is az úttest és a járda között, közvetlenül az úttest mellett vezet a kerékpárút, a haladósáv-kerékpársáv-parkolósáv elrendezés itt nem használatos. A parkoló sor mögött előbukkanó kerékpáros és kanyarodó jármű konfliktusát nem tartják jelentős problémának, de hangsúlyozni kell, hogy itt a kerékpárút és a kerékpáros annyira gyakori, hogy mindig számítanak rá.

Egyes útvonalakon a **jelzőlámpák összehangolása** a kerékpárosok sebességéhez (20 km/h) igazodik, több kilométer hosszon folyamatos haladást lehetővé téve. Ezt kicsi zöld kerékpár piktogramok jelzik a kerékpárúton.

Egyirányú utcában ellenirányú kerékpározás megengedése sok helyen előfordul, de nem jellemző az összes egyirányú utca megnyitása. Az utak kiválasztása a kerékpáros eljutási lehetőségek szempontja szerint történt, nem szélesség szerint szelektálva.

A kerékpárok elhelyezése komoly probléma. Általában csak az első kereket megfogó egyszerű kerékpártárolók vannak, de sokszor nem elegendő a számuk, és melléjük-eléjük is állítanak rengeteg kerékpárt. A kerékpárokat többnyire nem rögzítik tereptárgyhoz, csak a hátsó kerék forgását megakadályozó zárat használják. Emeletes tároló is előfordul vasútállomásnál.



11. kép: Ellenirányú kerékpározás egyirányú utcában

12. kép: Kerékpártároló belvárosi vasútállomásnál

Az áruházak bevásárlókocsi-használatához hasonló pénzérme behelyezéssel megvalósított közbicikli-rendszer látványosan kudarcot vallott, gyakorlatilag nincsenek már meg ezek a kerékpárok, csak az üres tárolóhelyeik.

Készítette:

Lendvai Gábor

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.