



Engedjétek meg, hogy egy személyes élményemet megosszam veletek.

Tavalyelőtt egy koppenhágai látogatásom alkalmával az első reggel - egy vasárnap délelőtt
Kilépek a szállásom kapuján, amikor hirtelen óriási fékcsikorgással
Megállt mellettem a képen látható alak a képen látható trike-on.

Az ürge nyilvánvalóan egy helyi "csúcsmaffiózó" volt, a szokásos ismérvekkel:
Drága jármű, kopasz fej, kigyúrt, de kicsit már pocakos test,
Üvölt a telefonba mint az állat.
Igazi visszataszító barom.
De mégis valahogy szimpatikusabb, mint az itthonról ismert egyívású társai.

Persze főleg a bicikli miatt.

De mi kell ahhoz, hogy legalább ilyen szomszédjai legyenek az embernek?
Végig ezen morfondíroztam magamban,
Miközben a bringámmal együtt bevonatoztam a belvárosba.

Kerékpáros kultúra?



Kulturált kerékpározás?



Mondtam magamban, hogy igen, Koppenhága kerékpárosbarát város.

Amszterdam mellett a legkerékpárosbarátabb város a világon!

Amikor kiléptem a főpályaudvarról, igazi kerékpáros csúcsforgalomban találtam magam.

Felnéztem az égre – mondom ezt nem hiszem el, hideg, szél, lóg az eső lába és mégis ennyien?

És akkor megláttam a képen látható szobrot.

A szobor egy több mint 70 éves barométer, ami 1996 óta nem működik.

Azóta az időjárásra való tekintet nélkül kint áll a bringás lány és a túloldalon az esernyős párja is.

Persze a dánok nem emiatt tekernek télen-nyáron, hóban fagyban.

Hanem azért mert, ahogy mondani szokás:

A kerékpározás a dán kultúra része!

Vízió



Kecskeméti Zoltán

3

JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

De mi kell, ahhoz, hogy a mindennapi kultúra része legyen a kerékpározás?

Erre a kérdésre ma este sajnos nem fogok tudni mindenre kiterjedő választ adni.

Arra vállalkozom, hogy jó példákat mutassak Dániából olyan eszközökről, amik

Ahhoz kellenek, hogy a mindennapi kerékpározás kulturált lehessen.

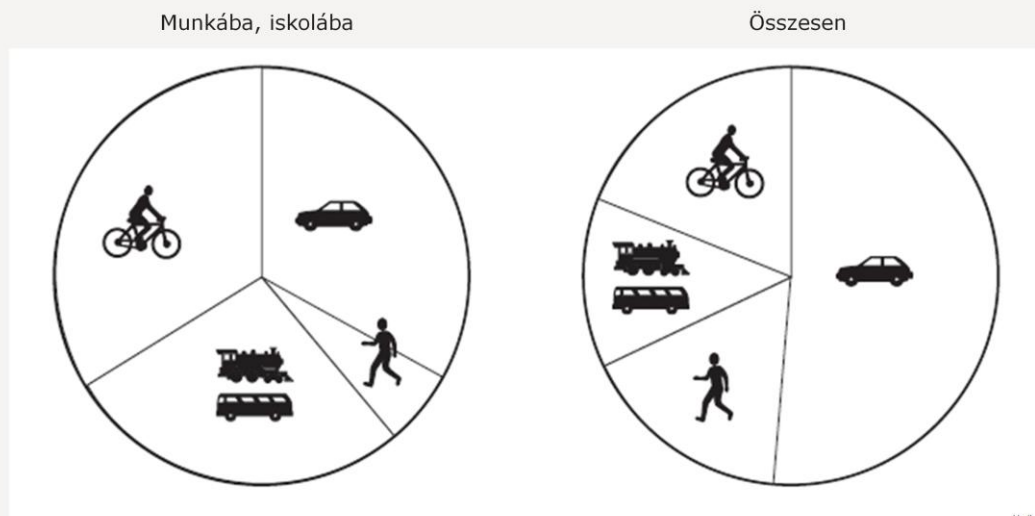
Mindenesetre meggyőződésem, hogy mindkét említett cél alapja egy-egy vízió,

Ez a vízió lehet akár szimbolikus, mint a képen látható budapesti szobor-terv

De az sem árt, ha kialakul egy olyan jól megfogalmazott jövőkép,

Amelynek megvalósításához konkrét célokat lehet kitűzni.

Célok



Koppenhágának van ilyen jövőképe, vannak ilyen célkitűzései.

Közlekedéspolitikai cél:

A 3 km-nél rövidebb utazások harmadát gyalog vagy kerékpárral tegyék meg!

Már 2000-ben a lakosság 34%-a kerékpárral közlekedett munkába, iskolába, azaz hivatásforgalomban.

Idénre 40%-os értéket tűztek ki, és el is érték.

A városban dolgozók vagy tanulók 35 %-a jár kerékpárral minden nap, beleértve az agglomerációban lakókat is.

A koppenhágai polgárok közül pedig minden második kerékpárral megy dolgozni.

Gondoljunk bele, a kerékpárral közlekedők amúgy is hihetetlenül magas részarányát

12 év alatt ilyen ütemben feltornázní nem kis feladat!

Ehhez megfelelő kínálatot, vonzó szolgáltatásokat kell nyújtani – versenyben a közösségi közlekedéssel és

A Magyarországon még „szent tehénnek” tekintett egyéni motorizált közlekedéssel, azaz autózással szemben.

Összefüggő hálózat



5 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Akkor nézzük a kínálatot:

Van összefüggő kerékpárosbarát közlekedési hálózat.
Jól látható, hogy a Koppenhágában minden főközlekedési irányban akadálymentesen lehet kerékpározni

Ez nem azt jelenti, hogy mindenhova sárga csíkot festettek a járdára

Azt jelenti, hogy minden utat, minden hidat, minden utcát úgy alakítanak ki, úgy fejlesztenek
Hogy figyelembe veszik a kerékpárral közlekedők igényeit.

Hozzá tartozik az is, hogy az autóközlekedés lehetőségeit a sűrűn lakott területeken szándékosan korlátozzák.

Hogyan?

Hely: a közlekedéshez



6 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Például úgy, hogy helyet biztosítanak a kerékpáros forgalomnak.

Ha másképp nem megy, akkor a forgalmi sávok szűkítésével, vagy a sávok számának csökkentésével.

Magyarul helyet vesznek el a gépjárművektől és azt a kerékpárral közlekedőknek adják.

Koppenhágában is tervezik bevezetni a behajtási díjat, Amivel még tovább fog csökkenni a helypazarló autók száma a városon belül, Azaz még több hely jut a kerékpárral közlekedőknek.

Hely: a zavartalan közlekedéshez



7 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Egy tipikus helyzet.

Kis szakmai elemzés. Mit tanulhatunk a képből?

1. az út melyik részét tisztították meg leghamarabb a hótól?

Hát azt, amelyik a kerékpárral közlekedőké!

2. Haladási irány: Koppenhágában út mentén csak és kizárólag irányhelyes infrastruktúra található.

Mit jelent ez magyarul? Autóvezető és kerékpáros nem kerül olyan helyzetbe, amelyik bármelyik félnek váratlan lehet.

Hiszen a kereszteződésekben nem jöhet „rossz irányból” a kerékpáros.

3. Hol a villanyoszlop?

A kerékpáros felületen kívül. Nem akadályozza a kölcsönös láthatóságot, nincs holtér a csomópontokban.

4. A “koppenhágai kerékpársáv” elég széles ahhoz, hogy egymás mellett, beszélgetve lehessen kerékpározni,

Más kérdés, hogy a belvárosban nagy volumenű és sebességű kerékpáros forgalom miatt a gyakorlatban ez általában nem kivitelezhető...

Hely: a parkolóhoz



8 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Térjünk vissza az eredeti kérdéshez!
Mi kell a mindennapi kerékpározáshoz?

Például hely a kerékpároknak a parkolóhoz,
Míg az autó-parkolóhelyek számát szándékosan csökkentik,
(Koppenhága területén évente 2 százalékkal)

A parkolás árát pedig folyamatosan emelik.
Nem azért, hogy bosszantsák vele az embereket, hanem azért,
mert rájöttek arra,
Hogy mindenkinek – de főleg a gyerekeknek és az időseknek -
sokkal jobb,
ha a fenntartható közlekedési módokat támogatják,
Az autózáshoz ragaszkodók lehetőségeit pedig egyre inkább
korlátozzák

http://www.gmtn.dk/secretary/files/work/copenhagen-city-council--cargo/gmtn_cargo_520_01.jpg

Még több hely a kerékpárral közlekedőknek



9

JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

A Norrebrogade duplára szélesített kerékpársávja.

Nem volt elég a 2 méter szélesség, jelentős bringás dugók alakultak ki.

A kerékpáros felület a gépjármű-közlekedési felület rovására nőtt.



Stratégiai cél:

5 km-nél hosszabb kerékpárral megtett utakon a sebességet 10%kal kell növelni!

Ennek érdekében

A Norrebrogade kerékpáros zöld hulláma.

Hétköznap reggel zöldhullám a kerékpárosoknak.

2,5km hosszú szakaszon a bejutási idő 7,5 perc,

20 km/h egyenletes sebesség esetén.

Napi 36 ezer bringás a halad ezen az útvonalon.

Gyorsítás



Vagy az ennél jóval egyszerűbb eszközök.

Egy sima csík a kockaköves rakparton, a volt kikötőben.

Vagy az aszfaltcsík egy forgalomcsillapított körforgalomban.

Jól bemutatják a szemléletmódot.

Itt mindent megtesznek azért, hogy kényelmesebben lehessen kerékpározni.

Adatok



12 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Kerékpáros számláló.

Nekünk is van már ilyenünk a Múzeum körúton.

Igaz, hogy nem a város vette, hanem lelkes civilek adományaiból a Magyar Kerékpárosklub valósította meg.

De legalább a jó irányba változnak a számok rajta,
Már a téli hónapokban is közelíti az 1000-et az egy irányban áthaladó kerékpárosok száma.

Ha a képre nézünk, akkor nincs okunk keseregni, hiszen egy keményebb havas napon

Ezen a koppenhágai úton is „csak” 8833-an tekertek este h10ig.

Persze ez nem a Norrebrogade, amit az előbb mutattam...

Levegő!



13 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Számlálóból természetesen több is van a városban, és van olyan ami mellé bárki által használható kompresszoros kerékpárpumpát is kihelyeztek.

„Puritán luxus”



14

JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Vagy itt vannak a kerékpáros főútvonalak mellett kihelyezett
Döntött szemetes kukák.

A dán "jómunkásember" munkába menet a kerékpárján
majszolja el a

Lazacos szendvicset vagy a banánt, és nem hogy

A kesztyűjét nem kell levennie,

De még lassítania sem kell ahhoz, hogy a héját menet közben
be tudja hajítani a szemetesbe...

Nem húzom tovább az időt ezekkel az

„elérhetetlen luxuscikkekkel” – vagy lehet, hogy mégsem azok?

Álmaink autója?



15 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Inkább visszatérnék még egy kicsit arra a rózsaszín műanyag autóra,
Amit néhány perccel ezelőtt mutattam.

A jobb oldali kép örökíti meg az első találkozásomat a rózsaszín autóval a Koppenhágában.

Nagyjából 2 évvel azután készült, hogy a fiam átélte élete első autóvezetését

egy – marketingszakemberek által - aljas módon megkreált bevásárlókocsiban valahol Burgenlandban.

Amikor kiderült, hogy valójában mire szolgál a rózsaszín autó, akkor teljesen megdöbbentem.

http://www.gmtn.dk/secretary/files/work/copenhagen-city-council--cargo/gmtn_cargo_520_01.jpg

Álmaink autója!



16 | JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION

COWI

Megtudtam ugyanis, hogy

A rózsaszín autó azoknak a nagy értékű speciális kerékpároknak a tárolására szolgál,

Amelyeket Dániában Christiania bike-nak, Hollandiában Bakfietsnek, itthon pedig Visziklinek hívnak.

Koppenhágában a 2 vagy annál több gyerekes családok 25%-ában, azaz

Minden negyedik ilyen családban van cargo bike.

Ezeket a speciális bicikliket autó helyett használják a gyerekek szállítására és

Nagyobb terhek cipelésére.

Én elhoztam a saját cargo bike-omat, meg lehet nézni kint több másik mellett ki van állítva.

Álmaink szomszédja?



17 JANUARY 23, 2012
COWI POWERPOINT PRESENTATION



COWI

A saját cargo bikeomat azért vettem meg, mert a rózsaszín autóval való találkozás után rájöttem,
Hogy ha sikerül legalább valamennyit a dán kerékpáros kultúrából Magyarországra „importálni”
És a következő generációnak ebből a kultúrából egy kis szeletet átadni,

Akkor van esély rá, hogy a fiam
-még a legeslegrosszabb esetben is –
legfeljebba korábban bemutatott úriember példáját fogja követni.

(és azzal senkinek sem árt!)

kerekpar@cowi.hu



Köszönöm a figyelmet.