

Kerékpáros közlekedés kialakítása településeken belül, országos főutakon

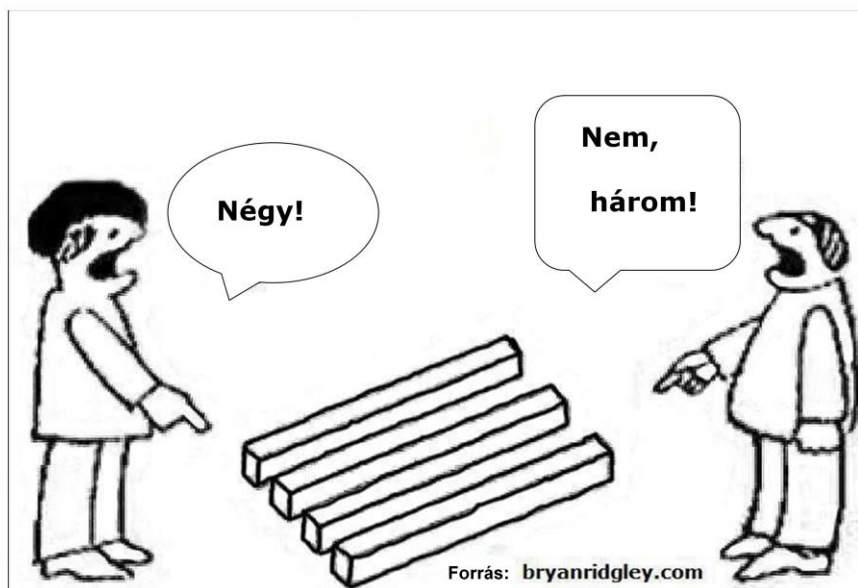
Vitaindító előadás

Dalos Péter
tervezőmérnök

1 | Budapest, 05. 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

 TRENECON COWI

Fenntartható közlekedés



2 September 23, 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENECON COWI

Vitaindító előadásra kaptam felkérést a nyáron.

Rengeteget gondolkodtam a szabadságom alatt, az autópályán, vezetés közben,

vagy a Duna-menti kerékpártúra alatt is, amíg a gyerekek aludtak mögöttem a gyerekülésben.

Végül úgy döntöttem, hogy hű maradok magamhoz, és olyan logika mentén osztom meg a gondolataimat, ahogyan a munkám során is felmerülnek.

Biztosan sokan tudják az itt lévők közül, hogy a TRENECON-COWI-t „kerékpárosbarát” tervező céggént népszerűsítjük.

De mit jelent mindez a gyakorlatban? Mivel szembesülünk akkor, amikor a tervezőmunkánk országos közutat is érint?

A fenntartható közlekedésfejlesztés paradoxonai

- ✓ Fejlődött a város
- ✓ Átemeltük a „forgalmat”
- ✓ Felgyorsult a közlekedés



Forrás: www.varos.blogter.hu

Valójában: **Csökkent a városi mobilitás!**

3

September 23, 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENECON COWI

Szembesülünk azzal, hogy amiről korábban úgy gondoltuk, előremutató, és hasznos, az mára a települések egyik legnagyobb problémája lett!

Itt van pl. a Kacsóh Pongrác úti közúti felüljáró, mint extrém példa.

Nyilvánvaló paradoxonok:

(„Állítások olyan halmaza, amelyek látszólag ellentmondásra vezetnek, vagy a józan észnek ellentmondó következtetés vonható le belőlük”)

fejlődött a város, átemeltük a „forgalmat”, felgyorsult a közlekedés...(?)

Valójában: autók tömege zúdul a sűrűn lakott városrészekre, miközben

a társadalom jelentős rétegeit kizártuk a közlekedésből ezen a területen.

Megbízó

Fotó: Robert Doisneau



4 September 23, 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENECON COWI

Hová vezet mindez?

Az egyik kedvenc fotóm egy francia művész készítette a hetvenes években.

Címe: Félj a forgalomtól!

De tényleg nincsen más választásunk, mint hogy félelemre tanítsuk a gyerekeket és az időseket?

A mi megbízóink gyakran települések, települési önkormányzatok.

Tőlünk nyugatabbra már jó pár évvel ezelőtt, itthon az elmúlt időszakban egyre több település felismeri,

hogy gátat kell szabnia a motorizációnak, ha nem akarja hagyni, hogy a település teljesen élhetetlenné váljon.

döntéshozó célja (jó esetben), hogy a lakosság számára **élhető körülményeket** teremtsen,

gyerekek, idősek is **akadálymentesen** közlekedhessenek.

Persze a gyakorlatban gyakran elsősorban az EU pályázati támogatásaira utaznak...

Tervező



Fotó: Hámosi Judit



Fotó: Edelényi Béla

5

September 23, 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENECON COWI

Mit érzünk mi, tervezők a megbízó szándékaiból?

Ha jó a koncepció, és a településnek valóban az a célja, hogy támogassa a kerékpáros közlekedést, akkor a tervezőnek a műszaki előírások betartása mellett viszonylag nagy szabadsága van.

Hazai és külföldi példákon fogom majd megmutatni, hogy milyen korszerű,

Kerékpárosbarát megoldások léteznek a településeket átszelő főutakon.

Felhívom a figyelmet:

Óriási különbség van a képeken látható megoldások között!

Két alapvetően **különböző szemléletet** tükröznek a képek!

Míg a bal oldalon, Zala megyében a kerékpárral közlekedők elrettentését választották,

a jobb oldalon hatalmas tábla inti a gépjárművezetőket az óvatosságra, a kerékpárral közlekedők tiszteletben tartására (Jászberény...)

Nekünk, tervezőknek mindkét eset szakmai kihívást jelent.

Persze az előbbi esetben valamivel több energiát kell fordítanunk a tanácsadói tevékenységre is 8))

Szabályozási környezet



Forrás: BudapestiKerékpáros Konceptió



Fotó: Dalos Péter

6

September 25, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

És akkor itt van a szabályozási környezet, amelyhez tervezőként alkalmazkodnunk kell.

A magas szintű közlekedéspolitikai dokumentumok előírják, hogy a kerékpáros közlekedéshez megfelelő körülményeket kell teremteni.

A jelenlegi helyzet miatt a kerékpáros közlekedés előnyben részesítésével!

Az UME ehhez megfelelő alapot ad, jó eszközöket.

Az UME abból a szempontból is megfelelő, hogy definíció szerint **kerékpárforgalmi hálózati elemnek tekint minden olyan utat, amelyen nem tilos kerékpározni.**

Mi az akadálya annak, hogy a bal oldali képeken látható szituációk helyett olyanokat láthassunk mint a jobb oldaliak?

Budapest-Koppenhága (van hely – nincs hely)

Budapesten kerékpározni és autózni is kellemetlen, míg Koppenhágában zökkenőmentesen megy minden.

Szabályozási környezet



Fotó: Dalos Péter

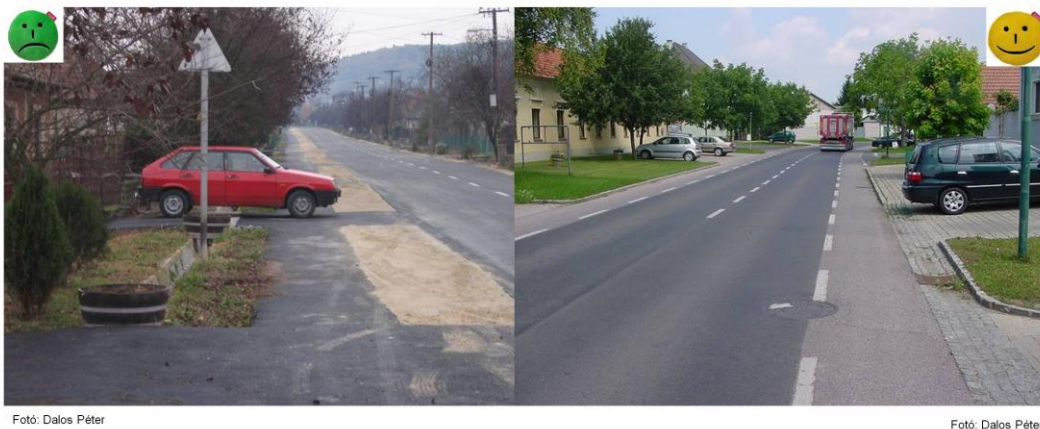
Fotó: Dalos Péter

De nem kell ennyire messzire mennünk:

Kazincbarcika - Hédervár

A nyugati megyékben sok jó példával találkozhatunk!

Közútkezelő



8 September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

A tervezés folyamán rendszerint egyeztetünk a közútkezelővel is.

A települések útfenntartó szervezete az önkormányzat **közfeladatát** látja el szerződéses alapon.

A gyakorlatban mégsem tapasztalható az önkormányzat részéről a valódi tulajdonosi szemlélet, és a **közösségi érdekek** számonkérése, a közlekedési felületek fenntartása öncélúvá válik.

Pedig a kezelői feladatokat rendelet rögzíti.

Az országos közutak kezelését a 6/1998. KHVM rendelet (http://www.complex.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=99800006.KHV) szabályozza.

Ez a – meggyőződésem szerint – elavult rendelet ignorálja azt a tényt, hogy azok a „fránya kerékpárosok” nem csak az önálló kerékpárforgalmi létesítményeken közlekednek.

Ez a rendelet érintőlegesen szól csak arról, hogy az MK kezelésében lévő utakon milyen színvonalon kell biztosítani a nem motorizált közlekedés feltételeit!

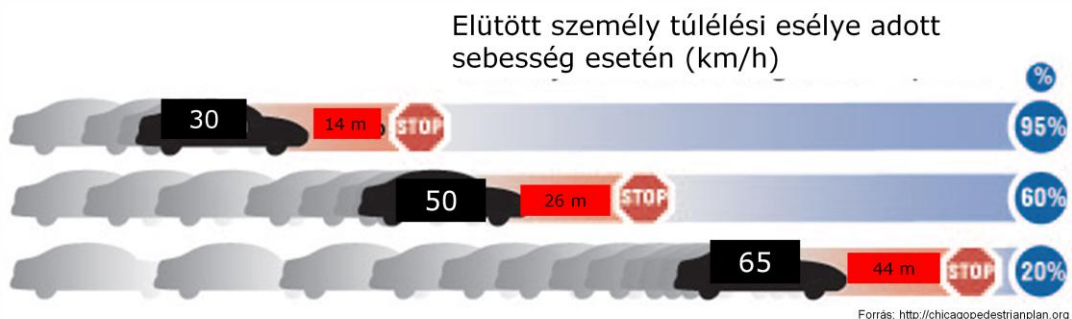
Ennek megfelelően –elégge el nem ítéhető módon – a közútkezelő célja, hogy a rá ki nem rótt feladatoktól megszabaduljon.

Ennek eredménye **a kerékpáros közlekedés ellehetetlenülése, a járdán kijelölt kerékpárutak elterjedése**

És a közvetett hatások, mint a relatív gyorsajtás, közlekedési balesetek és további számtalan negatív hatás, amit most nem részleteznék, ezt korábban mások már megtették helyettem.

A képek Bodrogolasziból és Nickelsdorfból magukért beszélnek.

Hatóság



9 | September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

A tervezés során végül eljutunk a Hatósághoz:

A hatóság varázsszava a „biztonság”.

A másik pedig: „veszély”

De mit is jelentenek ezek a szavak?

Hol keressük az objektív veszélyforrást, hogy növeljük a „biztonságot”?

Honnan kellene kezdeni a „veszély” elhárítását?

Egyáltalán mi a különbség az „objektív biztonság” és a „**biztonságérzet**” között?

vajon ismeri-e/elfogadja-e ma a magyar közlekedésszakma azt az alapvetést,

hogy **a nem motorizált közlekedési módok előnyben részesítése jótékony hatást gyakorol a „közlekedésbiztonságra”?**

Egyet tudunk-e érteni abban,

- hogy településeken belül az egyéni gépjármű közlekedés attraktivitásának csökkentése
- és ezzel párhuzamosan a kerékpározás és a gyaloglás infrastruktúrájának modern szemléletű fejlesztése hasznos a társadalomnak?

- Ki tudjuk-e mondani közösen, hogy az engedélyezési eljárások során – mindenekelőtt a településeken belül – a jelenleginél sokkal nagyobb hangsúlyt kellene fektetni

- a gépjárműforgalom nagyságának és sebességének szigorú korlátozására?

Felhasználó: gyalog közlekedő



Fotó: Dalos Péter

10 | September 25, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

És végül a felhasználó.

Mit érzékel a mi közös munkánkból **a közlekedő ember, a helyi lakos**, aki szombat reggel kerékpárral indulna a piacra, kedd délután gyalog menne mondjuk a bankba, csütörtökön pedig autóval utazna a szomszédos településre?

Gyalogosként mindannyian azt látjuk, hogy alig tudunk átjutni a túloldalra, vagy hogy zajban, koszban és bűzben kell végiggyalogolnunk a SPAR-ig

Ha nagy a gépjárműforgalom, akkor a dugó miatt, csúcsidőn kívül pedig a gyorsajtók miatt érezzük magunkat kényelmetlenül, rossz esetben megfélemlítve!

Felhasználó: kerékpárral közlekedő



11 | September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Kerékpáron közlekedve azt látjuk, hogy ha kényelmesen szeretnénk megközelíteni a célunkat, akkor olyan szabályokat kell betartanunk, amelyek **a választott közlekedési módunkat nem segítik, gyakran ellehetetlenítik.**

Ha betartjuk az autóvezetőkre optimalizált szabályokat, a legtöbb esetben olyan hátrány ér bennünket, amely teljesen elveszi a kedvünket attól, hogy legközelebb nyeregbe pattanjunk.

A képen egy kaposvári kerékpárút csomópontja a kerékpáros szemszögéből.

Felhasználó: autóval közlekedő



Fotó: Dalos Péter

12 | September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Ugyanez a csomópont autóból.

Felteszem a kérdést: kinek a „biztonságát” szolgálja egy ilyen megoldás?

Felhasználó: autóval közlekedő



Fotó: Dalos Péter

13 | September 25, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Mindenesetre azt hiszem, autóvezetőként mindannyian azt tapasztaljuk,

hogy a településeken belül bőven van hely száguldani,

Legrosszabb esetben egy-egy sebességkorlátozó tábla jelzi, hogy lassabban kellene hajtani.

A „puhatestűekkel” nem kell foglalkoznunk, hiszen az út kialakítása olyan, hogy azok úgysem szívesen járnak arra.

Ha pedig mégis, majd „ledudáljuk” őket,

hiszen miénk az elsőbbség, miénk az út

– minden erre utal!

A képen a 7. sz. főút Balatonlellén, utószezonban

A közigazdászok ezt nevezik „kínálati piac”-nak: ész nélkül száguldhatsz, minden más közlekedési mód pária itt, de még parkolóhelyünk is van bőven!

És megint csak felteszem a kérdést, most egy kicsit másképp kinek az „érdekét” szolgálja egy ilyen megoldás?

Szegregáció? Szeparáció? Integráció?



14

September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Mire van szükség elsősorban?
Szemléletváltásra?

Mit jelent ez?

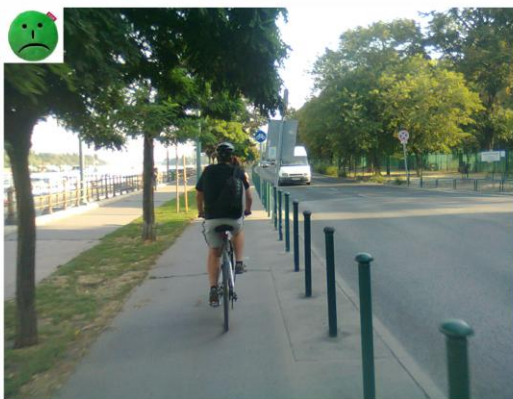
Szegregációt? Integrációt?

Tudjuk egyáltalán hogy mit jelentenek ezek a szavak?

Ahogy a képen is látszik, lehetnek olyan esetek, ahol szükség van szeparációra – például a Megyeri híd budai oldali lehajtójánál

De a szeparáció – nem szegregáció! - csak akkor éri el a kitűzött célját, ha a kerékpáros közlekedés érdekében (is) történik!

Hely



Fotó: Dalos Péter



Fotó: Dalos Péter

15

September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Hasonlítsuk össze ezt a két fotót!

Egyszerű folyópályás kialakítás mindkettő.

Ugyan a baloldali nem országos főút, de annál inkább szemléletes a példa!

Melyik közlekedési módot hozza helyzetbe a járdán vezetett kerékpárút ezekben az esetekben?

Mi garantálja a biztonsági távolság betartását Budapesten (a kerékpáros közlekedési területet beszűkítő parkolásgátló oszlopok),

és milyen megoldást alkalmaztak Melk külterületén (a gépjárművek közlekedési területét beszűkítő útburkolati jel)?

Melyiken jobb kerékpározni?

Melyik megoldás **ösztönzi a gépjárművezetőt sebességcsökkentésre** az eredeti állapothoz képest?



Egy amerikai példa.

Nagykapacitású csomópontban mit csinált az útkezelő?

Megszüntette a kanalizált jobbra kanyarodó sávokat.

Csökkentette a kanyarodó ívek rádiuszát.

Megszüntette a nagy ívben kanyarodás lehetőségét.

Minden lehetséges átvezetésben gyalogos átkelőhelyet létesített.

Szélesítette a külső forgalmi sávokat a belső sávok egyidejű szűkítésével.

Ezek mind-mind **kerékpárosbarát fejlesztések, pedig önálló kerékpárforgalmi létesítmény nem is készült!**

„Útdiéta”



Forrás: <http://chicagopedestrianplan.org>

17

September 23, 2012
TRENCON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENCON COWI

Szintén USA.

Ők útdiétának hívják, amikor a gépjárműforgalom rendelkezésére álló felületek csökkentésével,

vagy **a forgalmi sávok szűkítésével fejlesztik, igen: FEJLESZTIK az utat.**

A visszavett területből más, fenntartható közlekedési módok feltételei javulnak:

Buszsávok, gyalogos középszigetek, gyalogjárda, kerékpársáv kerül a helyükre.

Hol alkalmazzák?

4 vagy többsávos utakon, egészen 23 ezer E/nap forgalomnagyságig!

Bizonyos esetekben akár 30 ezer E/nap forgalomnagyság mellett is.

A forgalmi sávok szélességének csökkentését minden útfelújításkor meg kell fontolni, ez előírás!

Szemléletváltás

- | | | | |
|---|----------------------|---|-----------------------------|
| ? | Szegregáció | = | Kirekesztés |
| ✓ | Integráció | = | Fejlődő közlekedési kultúra |
| ✓ | Kapacitás | : | Modal shift |
| ✓ | Közlekedésbiztonság | : | „Slowth” (lassítás) |
| ✓ | Városi élet minősége | : | Gyaloglás, kerékpározás |

Forrás: <http://chicagopedestrianplan.org>



18

September 23, 2012
THREBORN COWI POWERPOINT PRESENTATION

Az Egyesült Államokban tényleg mindenki autóval járt,
Mégis megkérdezték:
Mit csináljunk ezekkel a „fránya kerékpárosokkal”?

És nem csak Európában, ott is felismerték, hogy a kerékpárost
és a gyalogost nem kitiltani, nem eltüntetni kell, átvitt
értelemben sem.

Ellenkezőleg:

A településeken is szükséges:

- a **nem motorizált közlekedés helyének visszaadása**,
- a főútvonalak gépjárműforgalmi kapacitásának csökkentése,
- az összes közlekedő számára biztonságos és annak is érezhető infrastruktúra kialakítása,
- a gépjárművek forgalmának és sebességének radikális csökkentése

Forrás: <http://www.absolut.com/>



Kérdések: dal@trenecon.hu

19 | September 23, 2012
TRENECON COWI POWERPOINT PRESENTATION

TRENECON COWI

Nálunk sokkal fejlettebb országokban **évekkel-évtizedekkel ezelőtt merültek fel a bemutatott problémák, és lehetőségek.**

Ezért abban a szerencsés helyzetben vagyunk, hogy a kérdést, és a jó választ is ismerjük!

A meleg vizet nem kell feltalálnunk, csak **a bejárt és sikerre vezető utat kellene nekünk is követnünk.**

Köszönöm a figyelmet.