

Kerékpárforgalmi hálózati terv: egy új eszköz a települések élhetőbbé tételéhez

Cycling network plan – a new tool for liveable cities

BARNA Zsolt, okl. építőmérnök, ügyvezető

ÉRTÉKTERV Kft.

H-2045 Törökbálint Józsefhegyi u. 84.

+36 30 701-2848, barna.zsolt@ertekterv.hu

<http://www.ertekterv.hu>

Összefoglaló: *A közösségi forrásokból finanszírozott kerékpáros projektek előkészítésének részeként az elmúlt években megjelent Magyarországon egy új tervtípus, amely a kerékpárközlekedés problémáinak területi szemlélettel történő feltárását és egy egységes jövőkép mentén történő fejlesztések megvalósításának lehetőségét biztosítja.*

Abstract: *As a result of the EU financed bicycle developments in the latest years a new design tool was emerged. The cycling network plan explores the current problems of cycling in a dedicated area and help to develop further projects along with the real needs and challenges of the local community.*

Kulcsszavak: *kerékpározás, mobilitás, fenntarthatóság, városi közlekedés, hálózati terv.*

1 MIÉRT FONTOS A KERÉKPÁRKÖZLEKEDÉS?

Az elmúlt évtizedekből számos példát hozhatunk, hogy a gépjárműközlekedést középpontba állító települések milyen problémákkal küzdenek a soha nem elegendő közúti kapacitásuktól, a lég- és zajszennyezésen át az elidegenedő és széteső közösségekig. Azonban egyre gyakrabban megtaláljuk azokat a példákat is, amelyek ennek az ellenkezőjét mutatják: nagyvárosok, amelyekben nem a gépjárműforgalom, hanem a gyalogos és kerékpárforgalom dominál, ahol kevesebb stressz, élhetőbb a környezet, jobban működnek a közösségek.

Sokan érzékelik a problémát, egyre többen vágnak arra, hogy a gépjárműközpontúan kialakított városainkat tegyük élhetőbbé. Ehhez számos tudományterületnek (a várostervezéstől a szociológián és a közgazdaságtanon keresztül a közlekedéstervezésig) együtt kell működnie, önmagában egyik sem érhet el áttörést. Jelen cikkben mégis csak egyetlen területet, a közlekedéstervezés feladatainak egy részét érintem egy új tervtípus megjelenése kapcsán.

Számos szakcikk, segédanyag ad összefoglalást arról, hogy miért jó egy településnek a kerékpáros (és a gyalogos) közlekedés lehetőségeinek fejlesztése, pl.:

- a kerékpározás térnyerése jelentősen javíthatja a közlekedésbiztonság helyzetét (kritikus tömeg);

- a kerékpárok helyigénye töredéke a gépjárművekének, így a csökkenő autóhasználat a területek átalakítását, élhető környezet kialakítását teszi lehetővé;
- a rendszeres testmozgás egészségügyi hatásai nemzetgazdasági szinten is kimutathatók;
- csökkenti a lég- és zajszennyezés mértékét;
- csökkenti a közlekedés általános stressz-szintjét.

Azonban ezeket az előnyöket csak olyan fejlesztések sorozatával lehet elérni, amelyek egy megalapozott, tudatosan felépített jövőképhez illeszkednek.

2 A „KERÉKPÁROS FEJLESZTÉSEK” MEGALAPOZÁSA

A kerékpárközlekedés fejlesztése kapcsán gyakran szembesülhetünk azzal, hogy a témakörre önálló területként tekintenek, miközben a kerékpárosok leggyakrabban a közúti gépjárműforgalommal együtt, ugyanazonokon a közutakon közlekednek. Azaz a fejlesztéseket is csak a közúthálózati fejlesztések integráns részeként szabad kezelni.

A kerékpározást segíteni hivatott fejlesztéseknél gyakori probléma, hogy azok szigetszerűen valósulnak meg és egymással nincsenek összhangban, vagy épp nem tisztázott az egyes elemek hálózati szerepe, valós célja. Ennek elkerülését segítheti a jól meghatározott mobilitási célok, tiszta jövőképek megfogalmazása és ezek következetes képviselése. Egy megalapozott és korszerű jövőkép megfogalmazására kiváló példa a Balázs Mór Terv (Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája), amely a fenntartható városimobilitás-tervezést állítja középpontba.

Ha rendelkezésre áll egy korszerű közlekedésfejlesztési stratégia, az megalapozhatja a hatékony kerékpáros (és gyalogos) fejlesztéseket, azonban egy-egy településrész vagy tengely fejlesztési programja további részletes vizsgálatokat is igényelhet. Ha ilyen dokumentummal nem rendelkezik egy település – ami elég gyakori eset –, akkor elengedhetetlen a kerékpáros közlekedés szempontjainak az átfogó vizsgálata a fejlesztések megkezdése előtt. E problémára kínál megoldást a kerékpárforgalmi hálózati terv, amely néhány évvel ezelőtt jelent meg, mint kötelezően elkészítendő terv egyes – kerékpáros fejlesztések megvalósítását támogató – pályázatok felhívásában.

3 A KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

3.1 A kerékpárforgalmi hálózati terv helye és célja a tervszintek között

A hálózati terv készítésének alapvető célja olyan intézkedések meghatározása, melyek eredményeként az adott településen vagy térségben a kerékpárral közlekedők, illetve a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt használók aránya növekszik. Elkészítése hozzájárul ahhoz, hogy a kerékpárosbarát közlekedés fejlesztése előre meghatározott célok, intézkedések mentén, tehát program szerint valósulhasson meg. A hálózati terv a későbbi, részletesebb tervezési fázisokhoz (tanulmányterv, engedélyes- és kiviteli terv) támpontot ad, peremfeltételeket, irányelveket és javaslatokat fogalmaz meg, ezen kívül segít a hosszútávú fejlesztések ütemezésének és sorrendjének meghatározásában. Azaz a döntéshozók számára szakmai alapot nyújt a körültekintő és célirányos döntések meghozatalához.

A hálózati tervben mindig nagyobb területek (teljes települések, nagyvárosok esetén teljes városrészek) átfogó vizsgálata indokolt. A vizsgált terület lehatárolása során figyelembe kell venni a funkcionális egységként működő területeket, azok feldarabolása kerülendő.

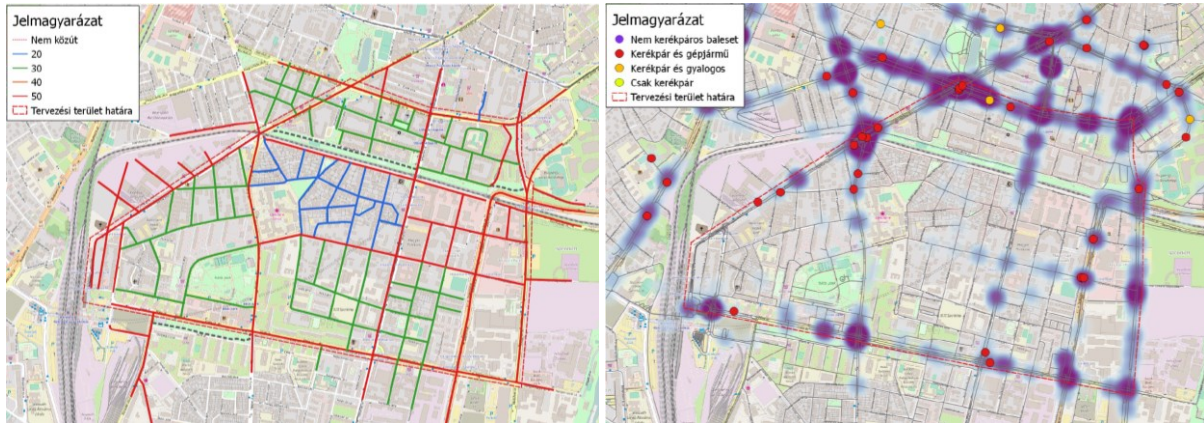
3.2 A kerékpárforgalmi hálózati terv felépítése

A hálózati terv szerkezete a fenti céloknak megfelelően három fő blokkból áll:

- Helyzetértékelés;
- Fejlesztési lehetőségek vizsgálata;
- Javasolt fejlesztések.

A helyzetértékelés részeként fel kell dolgozni a meglévő fejlesztési, terület- és településrendezési dokumentumokat, ezzel biztosítva a hálózati terv és a vonatkozó szabályozás összhangját. A helyzetértékelés célja a vizsgált terület kerékpározhatóságának értékelése az alábbi szempontok alapján:

- Közúthálózat jellemzői (utak kialakítása, sebességszabályozás, forgalomtechnikai megoldások, épített létesítmények, terepviszonyok, hálózati szakadások stb.);
- Forgalmi viszonyok (gépjárműforgalom nagysága, sebessége, nehézgépjárművek aránya, parkolási igények, stb.);
- Forgalomvonzó és kibocsátó létesítmények és területek meghatározása.
- Közlekedésbiztonsági helyzet elemzése (kerékpáros érintettségű balesetek, baleseti gócpontok, stb.).



1. ábra: A vizsgált terület sebességszabályozása és kombinált baleseti pont- és hőterkép

[Forrás: Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XI. kerületében, Értékterv Kft., 2017.
<https://bkk.hu/fenntarthato-kozlekedes-fejlesztese-budapesten/>]

A helyzetértékelés része egy – a döntéshozók számára is könnyen érthető formában készülő – problématerkép(sorozat), amely a feltárt problémákat, hiányosságokat összefüggéseiben mutatja be.



2. ábra: Problématerkép – Hálózati problémák összefoglaló ábrázolása

[Forrás: Budapest-Fót kerékpárút XV. kerületen belüli szakasza, Értékterv Kft., 2017.
<https://bkk.hu/fenntarthato-kozlekedes-fejlesztese-budapesten/>]

A kerékpárközlekedés fejlődését akadályozó tényezők ismeretében a potenciális fejlesztési irányok közül a műszaki szabályozók, a helyi adottságok és lehetőségek alapján meg kell vizsgálni a lehetséges beavatkozások körét, az alkalmazható műszaki megoldásokat.

Végül az összegyűjtött és feldolgozott információk alapján határozhatók meg a kerékpárközlekedés körülményeit javító fejlesztési elemek. Az egyes javaslatok a beavatkozás típusának

megfelelő részletességgel szükséges kidolgozni, amely általában egy rövid leírást, indoklást, illetve magyarázó ábrát foglal magába. A kerékpárforgalmi hálózati terv lehetőséget teremt arra, hogy ne csak a nagyobb, látványos elképzelések kerüljenek megfogalmazásra, hanem a legapróbb fejlesztési igények is a döntéshozók látókörébe kerüljenek: gyakran minimális költségráfordítással meg lehet szüntetni olyan akadályokat, amelyek a mindennapi kerékpárhasználat terjedését nehezítik (ilyenek lehetnek például: csomópontokban a forgalomtechnika jelzések egyértelműsítése, korrigálása; egyirányú utca megnyitása kétirányú kerékpárforgalom számára; szegélyek lesüllyesztése; kerékpártámaszok telepítése).

4 TAPASZTALATOK

Ennek a tervtípusnak az elterjedése a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) pályázataihoz köthető, amelyeknél egy-egy megpályázott jelentősebb fejlesztés megvalósítása mellett a támogató elvárása volt a kerékpáros közlekedés jövőképét megfogalmazó kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítése is. Ennek köszönhetően a legkisebb településektől a nagyvárosokig mintegy 200 db hálózati terv született az elmúlt néhány évben, amelyek közül cégünk 11 db kidolgozásában vett részt eddig.

A tervtípus megjelenésének fogadtatása vegyes volt. A feladatok megkezdésekor gyakran szükséges a megbízót, részletes terveket készítő tervezőt tájékoztatni a hálózati terv szerepéről, szemléletmódjáról. Mára azonban a szereplők többsége megtapasztalta a hálózati terv előnyeit:

- biztosítja a területi és hálózati szemléletet, egységes jövőképet biztosít,
- számos olyan probléma feltárását segíti, amelyek korábban gyakran elsikkadtak,
- a megfogalmazott javaslatok egy fejlesztési „étlap”-ként segítik a jövőben a döntéshozókat.

A hálózati terv kidolgozása során elengedhetetlen a helyszín – lehetőleg kerékpárral is történő – többszöri bejárása, amely lehetőséget teremt a használat valós, mindennapi problémáinak feltárására. Ehhez kapcsolódva a helyi kerékpáros vagy a település fejlesztésével, lakókörnyezetük alakításával foglalkozó civil szervezetek történő egyeztetés is számos rendkívül hasznos információt biztosíthat a hálózati terv kidolgozásához.

Összefoglalva, a kerékpárforgalmi hálózati terv:

- lehetőséget teremt a kerékpározás problémáinak rendszerszintű feltárására és a döntéshozók előtti megjelenítésükre,
- a település kerékpárosbaráttá alakítása érdekében szükséges lépéseket összefoglaló, megalapozott jövőképet fogalmaz meg.

5 TOVÁBBI LEHETŐSÉGEK

A kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése általánosságban nem kötelező, azonban megfontolandó, hogy a településfejlesztési tervekhez kapcsolódó, megalapozó kötelező részfeladatként jelenjen meg a jövőben.

Eddig jellemzően településekre, településrészekre készültek kerékpárforgalmi hálózati tervek, azonban turizmusfejlesztési céllal térségi kerékpárforgalmi hálózati tervek készítésére is lehetőség van – e cikk írásával egy időben dolgozunk egy ilyen tanulmányon. Ennek munkaközi tapasztalatai azt mutatják, hogy jelentős szerepe lehet a kerékpáros turizmus feltételeinek javításában az egy tájegységet egységesen vizsgáló és koherens jövőképet megfogalmazó hálózati terveknek.

6 RODALOMJEGYZÉK

Budapest-Fót kerékpárút XV. kerületen belüli szakasza, KHT, Értékterv Kft., 2017.
Közlekedésbiztonsági és kerékpárosbarát fejlesztések Budapest XI. kerületében, KHT, Értékterv Kft., 2017.
Zagyva völgyi kerékpárút építése Bátonyterenye és Pásztó között, KHT, Értékterv Kft., 2017.
Két keréken a bőlyi ipari parkba, KHT, Értékterv Kft., 2017.
Kerékpárforgalmi hálózati terv javasolt felépítése (VEKOP-5.3.2-15 felhívás útmutatója)