

Elengedhetetlen a közúthálózat biztonságosabbá tétele

Kerékpár-közlekedés: merre haladunk?

Ha csak a statisztikai adatokat nézzük, Magyarország előkelő helyen áll: a kerékpárhasználat szempontjából Európa harmadik legkerékpárosabb országa vagyunk.¹ Azonban, ha gyermekünk felteszi a kérdést, hogy elmehet-e az iskolába biciklivel, sokan kénytelenek vagyunk nemet mondani. Jó ez így? Mérnökként kik és mit tesznek azért, hogy a városi utakon mindenki biztonságosan közlekedhessen?

Barna Zsolt okl. építőmérnök

A kerékpár-közlekedés problémaköre jelentősen túlmutat önmagán, tekinthető a települési élhetőség egyik mutatójának is: azokban a városokban, ahol a kerékpározás részaránya magasabb, általában jobb a közlekedésbiztonság, a városi életfeltételek általánosan kedvezőbbek (tisztább levegő, kevesebb zaj, alacsonyabb stresszszint stb.), a felszabaduló területek több-letlehetőséget teremtenek a turizmus, a kereskedelem, a kultúra és a szabadidős tevékenységek fejlődésére.² Gyakran láthatunk meghivatkozott példákat, számos jó gyakorlatot lehet ellesni Koppenhágától Bécsen át Ljubljanáig, de fontos, hogy tisztában legyünk azzal, hol tartunk itthon, milyen feladataink vannak, kik és hogyan dolgoznak a közlekedésfejlesztés területén az



Munkanap reggele 2019 őszén, Újbudán

aktív közlekedési módok hatékonyabb integrálásán. Ezért az alábbiakban vázlatos képet szeretnék felrajzolni a kerékpár-közlekedés területéről, bízva abban, hogy az egyes részterületek szerepelői a jövőben részletesebben bemutatják tevékenységüket, eredményeiket.

Nincsenek „autósok” és nincsenek „kerékpárosok”: a város lakói a legritkább esetben használnak kizárólagosan egyféle közlekedési módot, úti céljuknak megfelelően kombinálják a lehetőségeket. Minden város célja, hogy ezen utazások egyéni hasznait és társadalmi költségeit egyensúlyba hozza. Ezért törekszik egyre több település arra, hogy a legnagyobb helyigényű, messze legmagasabb objektív közlekedésbiztonsági kockázatot jelentő, légszennyezést okozó gépjárműforgalom nagyságát és sebességét optimális szinten tartsa – vagyis csak akkor legyen érdemes autózni, ha az valóban szükséges. Minden más utazásra ott a közösségi közlekedés, gyaloglás vagy a kerékpározás.

A kerékpár-közlekedés a városainkban jellemzően versenyhátrányban van: a gya-

loglás, a közösségi közlekedés és az autózás számára mindenhol mindenhol közvetlen eljutást biztosító – az autózás tekintetében mindenképp –, akadálytalan és legalább megfelelő színvonalú infrastruktúra áll rendelkezésre. A kerékpározás esetében azonban ez nincs így. A jelenlegi közlekedési infrastruktúra összességében nem ad lehetőséget arra, hogy a kerékpár-közlekedést valódi alternatívaként biztosítsa a gépjárműforgalmat a város egésze szempontjából optimális szinten segítsen tartani. Ezért elengedhetetlen a közúthálózatunk biztonságosabbá tétele – amelynek az egyszerűbb forgalomtechnikai beavatkozásoktól a jelentősebb beruházásokig számos lehetősége van.

Nehéz túllépni azon a téves megközelítésen, hogy a kerékpár amolyan „hétvégi, rekreációs, szerethető játékszer”. A kerékpár olyan közlekedési eszköz, amelynek a városok számos problémájának enyhítésében szerepe lehet, és helye van a mindennapi életben. Ezt jól mutatják a Magyar Kerékpárosklub megbízásából az ország felnőtt lakosságát reprezen-

¹ https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_422a_en.pdf, 107. o.

² mobile2020.eu/ – Kerékpározás élhető városokban; https://mobile2020.eu/fileadmin/yellowpages/mobile2020_yellowpages_HU.pdf



táló, 3000 fős mintán készült kutatás³ eredményei:

- a magyar felnőttek 71%-a szokott kerékpározni,
- a felnőtt lakosság 16%-ának elsődleges közlekedési eszköze a kerékpár,
- a felnőttek 60%-a nem közlekedik autóval a mindennapokban,
- Budapesten a felnőttek 26%-a heti rendszerességgel kerékpározik.

A koronavírus-járvány tanulságai is igazolták, hogy a kerékpározás fenntartható, valós alternatívát jelentő közlekedési forma. 2020. március végén, a koronavírus első hullámának elkerülése érdekében bezártak az iskolák, munkahelyek, vendéglátóhelyek, de még a játszótérek és egyes parkok is. A tömegközlekedés 10-ből 9 utasát elvesztette, a gépjárműforgalom jelentősen visszaesett. Egy közlekedési eszköz maradt talpon: a lezárások ellenére a kerékpárforgalom nem csökkent, sok esetben növeke-

dett. Ez a növekedés egész évben kitartott, 2020 decemberében pedig mintegy 61%-os növekedést mért a BKK öt kerékpár-számlálója a fővárosban az egy évvel korábbi kerékpárforgalomhoz képest.⁴

Intézmények

2016 óta minisztériumi keretek között van a területnek országos szintű szakmai koordinációja, amelyet az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) kerékpáros-koordinációs főosztálya lát el. Tevékenységei közé tartozik, hogy a rendelkezésére álló hazai forrásból biztosítja a meglévő országos kerékpárút-törzshálózatba tartozó és a főutakkal párhuzamos kerékpárutak lakott területen kívüli szakaszainak üzemeltetését, és az olyan kiemelt fontosságú útvonalak fejlesztését, mint például a Budapest-Balaton-kerékpárút vagy a Balatoni Bringakör. Ezeket a feladatokat jellemzően

a Magyar Közút NZrt. és a NIF Zrt. közreműködésével végzi. Az európai uniós forrásokból megvalósuló fejlesztések előkészítése során a tervszűri intézményén keresztül biztosítja, hogy a megvalósuló létesítmények ne csak a jogszabályi előírásoknak feleljenek meg, hanem a lehető legnagyobb mértékben vegyék figyelembe a kerékpározás szempontjait és országosan egységes logika mentén legyenek kialakítva.

A Magyar Út- és Vasúti Társaság (MAÚT) már több mint 25 éve dolgozik az úti közlekedés szabályozás területén. A közutak tervezésének alapját adó úti műszaki előírások (UME) között 2019-ben jelent meg a Kerékpározható közutak tervezése c. úti műszaki előírás, amelynek címe is utal arra, hogy a kerékpár-közlekedés szempontjait minden olyan tervezési feladatnál figyelembe kell venni, amelynek kerékpáros-vonakozása lehet. A korábbi szemlélettel szemben ez ma már nem merülhet ki a közúti forgalomtól elválasztott, gyakran széttagolt kerékpáros-létesítményekben, hanem a közúthálózat egyéb elemeit is a kerékpározók számára megfelelő módon, hálózati rendszerbe foglaltan szükséges kialakítani. Az előírás hangsúlyosan foglalkozik a meglévő közutak kerékpárosbaráttá tételével, amelynek kiemelt eszköze – mindezenek előtt a lakóterületek utcáiban – a fizikai eszközökkel is támogatott forgalomcsillapítás, illetve a kereszttetszetek újragondolása és a gépjárműforgalom sebességének csökkentése.

Fejlesztés

Az elmúlt bő tíz évben különböző támogatási programok (KÖZOP, TOP, VEKOP stb.) keretében több száz kilométer kerékpárforgalmi létesítmény valósult meg, illetve valósul meg a közeljövőben. E projektek tapasztalatainak visszacsatolása biztosíthatja, hogy az idei évben megújult lendülettel folytatódó előkészítési feladatok gördülékenyebben haladjanak, és biztonságosabb, még jobban használható létesítmények tervezése történjen meg.

Az 1726/2020. (X. 30.) számú Korm. határozat alapján A térségi jelentőségű kerékpárutak előkészítése c. projektre 4 milliárd forint forrás áll rendelkezésre, melyből támogatás formájában a Magyar Közút, a megyei önkormányzatok, illetve az Aktív és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ (AÖFK) megbízásából mind a 19 megyében elkészülnek a leginkább hiányzó kerékpáros-

³ Az Aktív Magyarország kormánybiztosság támogatásával a Magyar Kerékpárosklub megbízásából a Medián által készített kutatás: https://kerekparosklub.hu/kerekparoskutatás_2020

⁴ Magyar Kerékpárosklub: 15%-kal több kerékpározót mértek Budapesten 2020-ban, decemberben 61%-kal többet, mint egy éve - <https://kerekparosklub.hu/hirek/cikk/15-kal-tobb-kerekparozot-mertek-budapesten-2020-ban-decemberben-61-kal-tobbet-mint-egy-eve>



útvonalak engedélyes és kiviteli tervei, és az építési engedélyek is. 2020 novembere folyamán megtörténtek az előzetes egyeztetések, és véglegesítették a tervezendő kerékpárutakat tartalmazó megyei projektlistákat. A tervek és engedélyek 2021 végére állhatnak rendelkezésre.

A Budapest Fejlesztési Központ (BFK) készíti elő az átfogó budapesti agglomerációs kerékpárforgalmi hálózattervezési stratégiát. Ennek célja, hogy olyan fejlesztéseket alapozzon meg, amelyek nyomán az agglomerációban könnyebben lehet majd elérni kerékpárral a vasútállomásokat, buszpályaudvarokat, illetve az elővárosok és Budapest között biztonságos kerékpáros-infrastruktúra épülhet, csatlakozva a fővárosi hálózathoz. Összhangban a budapesti agglomerációs vasúti stratégiával, háromezer P+R parkoló mellett – a vasútállomásra kerékpárral érkezők számára – legalább kétezer B+R kerékpártároló tervezését készítik elő. További közúti és vasúti projekteik előkészítése során is kiemelten veszik figyelembe a kerékpár-közlekedés szempontjait.

A főváros Aktív és mikromobilitási stratégiájában⁵ megfogalmazott vízió olyan városi koncepciót vázol föl, amelyben minden lényeges funkció biztonságosan elérhető 15 percen belül gyalog, kerékpárral vagy kisebb méretű elektromos eszközzel. Az infrastrukturális fejlesztések célja, hogy 2030-ban Budapest olyan élhető város legyen, ahol egy 8 éves gyermek és egy

80 éves is bámerre biztonságosan közlekedhet gyalogosan, kerékpárral vagy más mikromobilitási eszközzel.

Az infrastrukturális fejlesztések fókuszában a közterületek újragondolása, a közlekedési felületek újraosztása, valamint a biztonságos és egybefüggő gyalog- és kerékpáros-útvonalhálózat megteremtése áll. A tervek szerint – a főhálózati fejlesztésekkel együtt – 2030-ig összesen 200 km hosszú új vagy megújult kerékpáros-főútvonalat vehetnének birtokukba a fővárosiak.

A 2021–2027 közötti EU-s programozási időszak forrásait (MFF) illetve a koronavírus okozta járvány következményeinek enyhítésére nyújtott Helyreállítási és ellenálló képességi eszköz (RRF) forrásait is 30%-ban klímavédelmi célokra kell fordítani. A különböző beavatkozási területek esetében meghatározták, milyen mértékben vehető figyelembe az elköltött támogatás az elérendő célok teljesítésében. A közlekedés területén csak a kerékpár-közlekedés infrastruktúrájának fejlesztésére elköltött források vehetők 100%-ban figyelembe, így biztosítja a támogató, hogy a legfenntarthatóbb közlekedési mód jelentős fejlesztése is biztosított legyen a következő években.

Üzemeltetés

A kerékpárforgalmi létesítmények jelentős részét az önkormányzatok üzemeltetik, azonban 2018 tavaszától kezdődően a Magyar Közút fokozatosan átvette a főutakkal párhuzamos lakott területen kívüli és az országos kerékpárút-törzshálózat lakott

területen kívüli kerékpárforgalmi létesítményeinek üzemeltetési és karbantartási feladatait, így ma már 1025 km kerékpárút üzemeltetését végzik. Az üzemeltetés átvételét követően megtörtént valamennyi kerékpárút állapotfelmérése, és a legsürgősebb beavatkozásokról is gondoskodtak. Az elmúlt években mintegy kétmilliárd forintot költöttek a kerékpárutak felújítására.

A fővárosban a Budapest Közút Zrt. feladata a város teljes közúthálózatán a forgalmi rend kialakítása, így a kerékpár-közlekedés szempontjainak érvényesítésére számos lehetősége nyílik. A kerékpározható közúthálózat töredezettségét jelentős mértékben enyhítik a kétirányú kerékpározásra megnyitott, korábban egyirányú utcák – ezekkel több mint 50 helyszínen lehet már találkozni. A járványhelyzetre tekintettel 2020 tavaszán a Fővárosi Önkormányzat kezdeményezésére a Budapest Közút tervezett és valósított meg részben ideiglenes, részben véglegesnek szánt „pandémiás” kerékpársávokat (például Nagykörút, Üllői út, Baross utca).

Kamara

Az MMK Közlekedési Tagozata által akkreditált törzsszanyagként 2015 óta „Kerékpárosbarát közlekedéstervezés” címmel zajlik a mérnök-kollégák képzése. Az előadásokat a szakterület elismert szakértői tartják, időről időre megújuló témákkal és tartalommal. Eddig összesen 12 alkalommal, különböző helyszíneken (Zalaegerszeg, Veszprém, Tatabánya, Győr, Békéscsaba, Kecskemét, Szekszárd, Nyíregyháza, Budapest) összesen több mint 500 résztvevő vett részt a képzésen.

A vírushelyzet előtti utolsó alkalommal az előadások mellett a program részeként „tanulmányúton” is részt lehetett venni: részben saját kerékpárokkal, részben a Budapesti Közlekedési Központ által biztosított Mol Bubi kerékpárokkal kétórás túra során a résztvevők végigjárták Újbuda számos kerékpárforgalmi létesítményét. A túra vezetői a helyszínen tartottak rövid szakmai tájékoztatót, így a kollégák működés közben tapasztalhatták meg az egyes megoldások előnyeit-hátrányait.

A fentiek alapján a helyzet biztató, de mindenki tegye fel magának a kérdést: elengedném-e egyedül, biciklivel a városban az alsós gyermekemet/unokámat fagyizni? Ha mindenki igennel válaszol, akkor megérkeztünk – addig még sok feladat áll előttünk!

⁵ Aktív és mikromobilitási terv a gyalogos- és kerékpárosbarát Budapestért – <https://bkk.hu/hirek/2021/03/elheto-tovarovast-6207/>