

Irányelv KERÉKPÁROZÁS – KÖLTSÉGHATÉKONY INTÉZKEDÉSEK

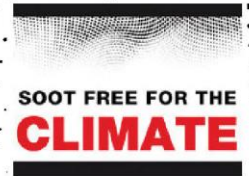
Verzió: 2015. november



A kerékpározás aránya nő. Az európai városok az utóbbi időben egyre nagyobb figyelmet fordítanak erre. Ez nem jelentett meglepetést, mivel a kerékpározás részesedésének növelése a közlekedésben a települések, szervezetek és egyének számára egyaránt számos előnnyel jár. Ennek elsődleges példája, hogy a kerékpárosok gyakorlatilag nem bocsátanak ki káros anyagokat, a kerékpározást népszerűsítő intézkedések pedig a többi közlekedési módhoz viszonyítva rendkívül költséghatékonyak.

A kerékpározás egészséges, rugalmas, olcsó és szinte nulla kibocsátású. Alacsonyabb belső költségekkel jár és csökkenti a társadalom átlagos egészség-biztosítási költségeit. A kerékpározás számos előnnyel és szinergiával jár a települések, a társadalom és az egyének számára

A települések költségvetésében a kerékpározás egyedi előnye az, hogy ahhoz szükséges infrastruktúra megfelelő tervezés esetén rendkívül kis költségű. Ez a kiadvány számos nézőpontból mutatja be, hogy a települések miként népszerűsíthetik a kerékpározást a költséghatékony intézkedésekre összpontosítva. Az infrastrukturális intézkedéseken túl a



kiadvány bemutatja a városok által felvállalható potenciális szolgáltatásokat, kommunikációs eszközöket valamint szervezeti és szabályozási intézkedéseket.

A kerékpározás viszonylag olcsó – a személyenként és évenként kevesebb mint 10 eurós költségnek köszönhetően számos EU-s város jelentős fejlődést ért el a kerékpáros közlekedés fejlesztése terén (pl. Bécs, Berlin és sok más város). Ahhoz, hogy a városok élenjáró kerékpáros városokká váljanak, a kerékpáros közlekedés arányának jóval 20% fölött kell lennie, erre számos holland és dán város személyenként és évenként több mint 20 eurót költ. Az egyéb közlekedési módok költségéhez viszonyítva ez még mindig alacsony érték, a kerékpározási irányelv részeként azonban képes megváltoztatni a világot.

Lyon

Lyon egyike azon számos francia városnak, melyek sokat tettek a kerékpárosokért. Hagyományosan nem kerékpáros város, azonban nagy lépésekkel indult el ezen az úton. 2004 és 2009 között 33%-kal növelték a kerékpárutak számát. 2014-re ez a szám elérte a 60%-ot. Ez az arány a tervek szerint 2014 és 2020 között további 75%-kal nő. 2005-ben a város elindította Vélo'v nevű innovatív kerékpár-megosztási programját.

Infrastruktúra

Talán az egyik legfontosabb feltétel, amely az emberek számára a kerékpározáshoz szükséges, az a terület. Az infrastruktúra költségesnek hangzik, ezért két dolgot le kell szögezni. Először is, a kerékpáros infrastruktúra

viszonylag megfizethetőbb, különösen a karbantartási költségeket tekintve. Másodszor is, noha vannak drágább példák is a kerékpáros infrastruktúrára, a város több, „költségvetés-barátabb” módot is választhat a kerékpározás népszerűsítésére.

Itt van néhány példa:

- A főutakon lévő színes kerékpársávok bevezetésével kiemelhető azok egyedi célja.
- Az irányítórendszerek segítséget nyújtanak a kerékpárosoknak az út megtalálásában.
- A közös és gyalogos zónák kibővítésével egyidejűleg azok megnyithatók a kerékpárosok számára is.
- Vezessen be alacsonyabb sebességkorlátozást a lakónegyedekben.
- Az egyirányú utak kerékpárok részére történő megnyitásával bővíthető a hálózat és csökkenthető a kerékpárosok utazással töltött ideje.
- Miért ne igazodjunk a helyi igényekhez? Vezessen be helyi közlekedési tilalmat az iskolaépületek környékén iskola előtt és után.
- Ha a cél a kerékpározás adott területen történő népszerűsítése az infrastruktúra módosítása nélkül, akkor egyszerűen vezessen be sebességkorlátozást a motoros járművek számára.

Az infrastruktúra fontos részét képezik a kerékpáros parkolóhelyek. Segítségükkel megszervezhető a kerékpárok tárolása, a kerékpárosoknak pedig biztonságos hely áll rendelkezésre a kerékpárok rögzítésére.

A városoknak különbséget kell tenniük a rövid-, közép- és hosszútávú parkolás között. A különböző parkolási igényekhez különböző infrastruktúrák szükségesek. A rövid távú



parkoláshoz elegendő például egy egyszerű, megfizethető árú „állvány”. A hosszú távú parkoláshoz szükséges „dobozokhoz” azonban egyre inkább magasabb követelmények, ezáltal pedig magasabb ár járul. Néhány város azonban ezen túllépve nagyméretű kerékpár-tároló épületeket épített a vasútállomásoknál (ilyen például a németországi Münster városában található „Radstation”).

Koppenhága

Talán Európa kerékpáros fővárosának is nevezhető, magas szintű modál split-tel, a kerékpározás erős köztámogatásával és nagyratörő infrastrukturális tervekkel. A város sűrű kerékpárút-hálózattal, kerékpáros utakkal, sőt még „gyorsforgalmi utakkal” is. A támogatás odáig terjed, hogy a város csokoládéval jutalmazza a figyelmesen közlekedő kerékpárosokat.

Szolgáltatások

A településeknek a kerékpározás népszerűsítésével kapcsolatos legfontosabb feladata a megfelelő mennyiségű humán erőforrás biztosítása. A kérdés az: Rendelkezik-e elegendő emberórával a feladat ellátásához?

Ezekhez az erőforrásokhoz természetesen fedezett kell biztosítani a települések költségvetésében, ugyanakkor bizonyos mértékig a települések extra személyzet nélkül is képesek a kerékpározás népszerűsítésére a felelősségi körök meglévő pozíciókhoz történő hozzárendelése révén. Megfelelő számú települési emberóra nélkül azonban lehetetlen megvalósítani a szükséges intézkedéseket,

többek között az úthálózat hatékony működtetését.

Vonja be az érintetteket a település-tervezésbe. Ezáltal használható ki leginkább a lokális tudás és javítható a tervezés minősége. Növeli továbbá az ismertséget és az elfogadottságot.

Biztonság

A kerékpárosok nemcsak a közlekedés, de kerékpárjuk tárolása során is szeretnék biztonságban érezni magukat. A kerékpárlopás vagy a vandalizmus komoly hatással lehet az embereknek a városban történő kerékpározás minőségével kapcsolatos megítélésére. Két példa arra, hogy mit tehetnek a városok: Kellő számú biztonságos parkolóhelyet létesítenek a fő helyszíneken és kerékpár-regiszttert hoznak létre az ellopott kerékpárok könnyebb azonosítása érdekében. Fontos természetesen az is, hogy felhívjuk a figyelmet a problémára, kiemelve a tájékoztatással és kommunikációval kapcsolatos intézkedéseket (lásd alább).





Multimodális közlekedés

A városokban megtett utak nagy százalékban öt kilométernél rövidebbek. Ennek ellenére ezen utak többségét autóval teszik meg, még akkor is, ha kerékpárral is kényelmesen meg lehetne. Másrészt viszont ha szeretnénk, hogy a kerékpárokat hosszabb utakon is használják, el kell gondolkodni a "multimodalitáson". Noha a kerékpározás kifejezetten rövid- és középtávú utakon előnyös, a tömegközlekedéssel kombinálva hosszú távon is alternatívát jelenthet az autóval szemben.

Információ és kommunikáció

A kerékpározásba befektető városoknak ügyelniük kell arra, hogy kommunikálják terveiket és felkeltsék a figyelmet. Az alábbiakban néhány példa látható arra, hogy a városok miképp tudják ezt viszonylag olcsón megtenni:

- A településnek szerepkörmodellként kell szolgálnia.
- Kerékpáros napokat, vagy "Critical Mass" jellegű rendezvényeket kell szervezni.
- Kerékpáros vásárokat kell szervezni.
- Vezetett kerékpáros túrákat kell szervezni.

Szabályozó intézkedések

A települések a kerékpározás népszerűsítését számos szabályozó intézkedéssel segíthetik. A nem kormányzati szervezetek támogatják és igénylik az integrált várostervezést. Ezzel kapcsolatban azt tanácsoljuk, hogy a kerékpározási célok megvalósítását a várostervezési folyamatok keretében végezzék el. Az új tervek például csak akkor engedélyezhető ha kötelezettséget vállal kerékpártárolók építésére és a kerékpárút-rendszerrel történő összekapcsolására.

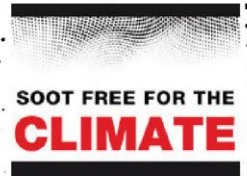
A kerékpározást ezen kívül integrálni kell (lehetőség szerint prioritással) a mobilitás-menedzsment tervekbe, pl. iskolák és cégek esetén.

A kerékpározási irányelveknek szerepet kell játszaniuk az egyéb szabályozási folyamatokban. Ez szükségessé teszi a részlegek közti kommunikációt. Nem teszi

azonban szükségessé a nagy összegű befektetést – költségvetés-barát.

Légszennyezés és egészség

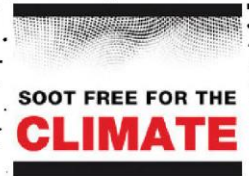
2011-ben közel 450 000 ember halt meg idő előtt az EU-ban légszennyezés miatt. Ezáltal a légszennyezés vált az élettartam EU-n belüli rövidülésének fő okává. A fellépő egészségügyi problémák évi mintegy 330-940 milliárdos költséget jelentenek a társadalom-biztosítás számára. Az EU városi népességének több mint 90%-a az Egészségügyi Világszervezet (WHO) által megadott határértéknél magasabb koncentrációnak van kitéve. A legfontosabb szennyezőanyagok közé tartozik a korom (BC), amely a részecskék (PM), a nitrogén-dioxid (NO₂) és az ózon (O₃) része.



Gondolkodjon hosszú távon

A kerékpározás népszerűsítésére tett kísérletek eredménye pár éven belül észlelhető. A modal split kerékpározás felé történő eltolása azonban viselkedésbeli változásokat is szükségessé tesz. Ez időbe telik, azonban óriási előnnyel jár. A városnak nemcsak rövid távon, de a jövőre tekintettel is be kell fektetniük a kerékpározásba. Ennek megfelelően az alábbi pontok kulcsfontosságúak a kerékpározás sikeres és tartós népszerűsítésében:

- Független és hosszú távú költségvetési kötelezettségvállalás a kerékpározás mellett.
- A kerékpározás integrálása a központi települési irányelvekbe.
- Hosszú távú célok és minőségirányítás.
- Különböző finanszírozási források biztosítása a kerékpározás számára. Az EU a kerékpározás népszerűsítésére is növekvő figyelmet fordít.



KAPCSOLAT

Az érdeklődő önkormányzatok lépjenek velünk kapcsolatba további információkért:



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.
| Friends of the Earth Germany
Arne Fellermann | Telefon: + 49 30 275 86-484
E-mail: arne.fellermann@bund.net

RÓLUNK

A Clean Air egy kilenc európai környezetvédelmi szervezet által létrehozott projekt, amely a tiszta levegőért küzd az európai városokban. A meglévő törvényi keretrendszer és a polgárok tiszta levegőhöz való joga ellenére a légszennyezettségi határértékek túllépése számos városban probléma maradt. A légszennyezettség veszélyezteti az egészséget, a környezetet és a légkört. Itt az idő a cselekvésre!
www.cleanair-europe.org

A 2009-ben indult “Korommentesen az éghajlatért” kampány célja a dízelkoromkibocsátás csökkentése, amely meggyorsítja a klímaváltozást és kockázatot jelent az egészségre. Eddig az időpontig tizenkét nem kormányzati szervezet csatlakozott a kampányhoz.

www.sootfreeclimate.org

projektvezető

