

Kerékpáron a városban

írta: Fekete Gergely
Az épített környezet humánökológiája a közlekedésről
2004/2005 II. félév

Bevezetés

A közlekedéssel kapcsolatos „mítoszok”, amik java részét a modernitás édesgyermekai voltak, a 20. század vége felé lassan kezdtek megdőlni. A motorizált egyéni közlekedés favorizálása és a forgalom öncélú növelése (illetve a forgalom növekedése előfeltételeinek a megteremtése, ami persze a forgalom növekedését is magával hozta) ma már nem tűnnek jó megoldásnak.¹

A legnagyobb problémák egyike, hogy a városok lakói a nagy forgalom miatt elfordulnak az utcától, vagyis a város nem, vagy csak korlátozottan tudja ellátni egyik fontos funkcióját, vagyis, hogy teret biztosítson a lakói közötti kommunikációnak, eszme- és árucserének.

Manuel Castells ezt úgy fogalmazta meg, hogy a *helyek tere* védelemre szorul az *áramlások terével* szemben.² Vagyis a forgalmat, különösképpen az átmenő forgalmat valamilyen szinten korlátozni kell. Ez a hozzáállás az Európai Unió új közlekedéspolitikájában is megjelenik.³

Új igényként jelennek meg a környezetvédelem szempontjai is, hiszen napjainkra nyilvánvalóvá vált, hogy a jelentős motorizált forgalom milyen pusztító hatással van a környezetünkre (és persze saját egészségünkre is).

Dolgozatomban a városok tranzitforgalmával nem, inkább a városokon belüli forgalom problémájával szeretnék foglalkozni. A magyar városokban a személyforgalom nagy része (55%) ugyanis a település határain belül zajlik⁴. Ezen belül is a kerékpáros közlekedés alternatívájával foglalkozom. A kerékpározást nagyon gyakran tekintik olyan megoldásnak, ami segíthet élhetőbbé tenni egy modern várost⁵. Valóban sok érv szól mellette. Azon kívül, hogy a személyforgalom nagy hányada (Magyarországon) településen belül zajlik, a megtett távok jelentős része (48%) például az Egyesült Államokban (de hazánkban is) 5 kilométer, vagy az alatt van, ami kényelmesen megtehető akár kerékpárral is⁶. A kerékpározás ezen kívül olcsó, egészséges (ha a sok autó által kibocsátott szennyeződést nem vesszük), individuális közlekedési mód, akárcsak az autó és nem utolsó sorban környezetbarát.

Ám ahhoz, hogy valóban jó alternatívájaként működhessen a városon belül a motorizált közlekedésnek számos közlekedési, városépítési és várostervezési és közlekedésszabályozási szempontot kell figyelembe venni.

¹ Fleischer Tamás *A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai*. at vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf95/MITO95.pdf

² Castells, Manuel (2000) *Urban Sustainability in the Information Age*.

³ Fleischer Tamás *A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra*. At www.terport.hu/fvrdata/cikkek/513/03-03-4.pdf

⁴ Fleischer Tamás *Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában*. at vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf

⁵ Nyilatkozat, Velo Mondial 2000, Amszterdam (2000) fordította: Pogány Antal at www.kerosz.hu/amsztnyilatka.htm

⁶ A kerékpározás újjászületése Észak-Amerikában? in BringaInfo, Transportation Research 7/1999 at www.millenniumtrails.org

Rövid írásomban azt nézem meg vajon mennyire érvényesülnek ezek a szempontok hazánkban, történetesen Sopronban. Vagyis mennyire lehet kerékpárral gördülékenyen, biztonságosan és kényelmesen közlekedni. S, hogy valami összehasonlítási alap is legyen ugyanezeknek a szempontoknak az érvényesülését kicsit nyugatabbra, az osztrák Burgenland tartomány fővárosában, Eisenstadtban (Kismarton) is megvizsgáltam.

A szempontjaim érvényesülését egyszerűen teszteltem: kerékpárra ültem és körbejártam mindkét várost.

A szempontjaim

A kerékpáros közlekedés szempontjából (de azt hiszem ez a közlekedés minden fajtájára igaz) nagyon lényeges a kiszolgáló infrastruktúra kiépültsége. Itt nem kimondottan csak a kerékpárutakra, sávokra, tárolókra gondoltam, hanem a város teljes közlekedési rendszerének a kialakítására, beleértve ebbe a tömegközlekedési rendszert is.

A második szempontom a „szubjektív biztonság” kérdése volt. Mint a neve is mutatja, itt egész egyszerűen a saját érzéseimet jegyeztem fel, aszerint, hogy bizonyos helyzetekben, helyeken mennyire éreztem azt, hogy a közlekedés többi résztvevője (autósok, gyalogosok) respektál engem.

A harmadik kiemelt szempontom pedig az intézmények elérhetősége volt, vagyis, hogy kerékpárral mennyire megközelíthetők azok a helyek (polgármesteri hivatal, rendőrség, posta, bankok, boltok stb.) amelyeket a hétköznapiak során gyakran felkeresünk. Az utolsó szempont meglehetősen hasonló az elsőhöz, így a tárgyalásuknál gyakran lesznek majd átfedések, mindamelllett a két kérdést mégis megkülönböztetendőnek tartottam.

Az infrastruktúra kiépültsége

A két város szerkezete alapján véve hasonló, két régi városról van szó, amiknek a belvárosa a középkori városmag, az ennek megfelelő szűk utcákkal. Viszonylag jelentős vonzáskörzettel rendelkezik mindkét település. A tranzitforgalom jelentős részét mindkét településen elkerülő utakkal kiiktatták. Különbségek a városok méretéből adódnak, Eisenstadtnek mindössze 11000 lakosa van⁷ míg Sopronnak több, mint 50000⁸, így érthető módon az osztrák tartományi székhelyen nincs tömegközlekedés, míg a magyar városban van (helyi buszjáratok).

Eisenstadtban úgyesen oldották azt meg, hogy a városon áthaladó két főút a belvárost teljesen elkerülje (a fő forgalmat a város melletti autópálya bonyolítja), míg Sopronban, ha valaki nem használja az elkerülőutat, bizony be kell mennie a belvárosba (pontosabban az azt körülölelő Várkerületre). Ennek köszönhetően Sopron belvárosában érezhetően nagyobb az autóforgalom, s ezt még tetézi, hogy a város huszonegynéhány helyi járatú buszának az útvonala úgy van megtervezve, hogy mindenképpen érintse egy jókora szakaszon a belvárost. (Maga a belváros mind a két városban viszonylag kis forgalmú, de Sopronban a szélén /Várkerület/ már komoly autó- és buszforgalom bonyolódik, míg Eisenstadtban a főút elkerüli a belvárost, és a belváros körül nagyobb ingyenes parkolók is kialakításra kerültek.)

A biciklis utak tekintetében az osztrák tartományi székhely egyértelműen jobb helyzetben van. A környékbeli falvakból bicikliúton lehet megközelíteni a város központját, egészen addig,

⁷ www.eisenstadt.at

⁸ www.sopron.hu

míg a csökkent autóforgalom már nem okoz problémát a biciklisek szempontjából. (Eisenstadtban van például csak gyalogosok által használt sétálóövezet, ahonnan hivatalosan még a kerékpárosok is ki vannak tiltva, míg Sopron belvárosában a boltok és hivatalok között a gyalogosok a kerékpárosokkal és az autósokkal kénytelenek osztozni.) A bicikliutak ki vannak táblázva, s a rajtuk keresztül elérhető célpontok úgyszintén. Eisenstadt belső részein pedig megítélésem szerint nem is kellene külön kerékpárutak, hisz nincs akkora forgalom, s gyakoriak a csökkentett sebességű (30 km/h) zónák is.

Sopronban a város méretéhez képest kevesebb bicikliút van. Gyakorlatilag az egyetlen jól kiépített út a Fertő tóhoz, majd onnan az ausztriai Mörbisch-hez vezet, de ez csak a város határától kezdődik, s az első két kilométeren a kerékpárosok az autósokkal kénytelenek együtt használni (ugyan kint van a sebességet korlátozó tábla, de ez a szakasz még akkor is veszélyes, arról nem is beszélve, hogy ahol elméletileg csak kerékpárosok közlekedhetnének az autósok ott is mennek rajta). Kerékpársáv csak egy újabb építésű körforgalomnál van, de tulajdonképpen az is használhatatlan: fél méter széles, amin két irányban kerékpárral közlekedni képtelenség. Akad még néhány száz, százötven méteres „kezdemény”, de ezek a kerékpáros közlekedést nem könnyítik igazából.

Vagyis Eisenstadtban a csökkentett forgalmú belvárost biztonságosan meg lehet közelíteni több irányból kerékpárúton, s a belső részekben pont a csökkentett forgalom miatt nem szükséges külön út, vagy sáv. Sopronban ugyanakkor a belső részek is forgalmasak, ennek ellenére se ezek külső megközelítése, se pedig az itteni kerékpáros közlekedés nem megoldott.

Itt szeretnék szólni néhány szót arról, hogy 2001-ben a KRESZ-ben történt néhány változtatás, ami kifejezetten a kerékpáros közlekedés könnyítését szolgálta. Ilyen például az, hogy speciális feloldó tábla engedélyezheti a kerékpárosoknak a buszsáv használatát (Sopronban ilyen nincsen, úgyhogy ez a témánkat nem érinti), szintén hasonló tábla engedélyével a biciklisták az egyirányú utcákon mehetnek forgalommal szemben (egy ilyen táblával sem találkoztam Sopronban, pedig nagyon sok egyirányú utca van, ami az autós közlekedés biztonságossága szempontjából indokolt lehet, de semmi esetre sem az a kerékpárosok szemszögéből; Ausztriában sem láttam még ilyen táblát, de az osztrák KRESZ-t nem ismerem), valamint ilyen az „előre tolt, balra felállóhely”, ami a kerékpárral meglehetősen problematikus balra kanyarodást segítené, de ilyenrel sem találkoztam még⁹.

Az eddig írtakat összegezve azt lehet elmondani, hogy az osztrák tartományi székhely kialakításánál sokkal inkább figyelembe vették a kerékpárosok (és persze a gyalogosok) szempontjait.¹⁰

Subjektív biztonság

Ennél a résznél teljesen a saját érzéseimre hagyatkozom, sem közlekedéstervezési, sem városrendezési szempontokra nem tudok támaszkodni. Itt nagyrészt a közlekedés kultúra a meghatározó: vagyis a közlekedésben résztvevők mennyire figyelnek oda egymásra, milyen a közlekedési morál.

⁹ Barabás Zoltán *Fenntartható kerékpáros közlekedés*. (2001) in *Élet és tudomány* at www.sulinet.hu/cgi-bin/db2www/ma/et_tart/1st?kat=Agbx&url=/eletestudomany/archiv/2001/0150/12.htm

¹⁰ Hogy mennyire tervezés és hozzáállás kérdése az egész, arra mi sem jobb bizonyíték, mint hogy bár Hollandiában kisebb területen körülbelül ugyanannyi auto van, mint hazánkban, a biciklis közlekedés aránya a városokban 30% körüli, míg nálunk például Budapesten 1-2% (adatok: Kétkeréken. Kerékpárral Budapesten. (2005) at www.hirado.hu/cikk.php?id=35992)

Itt olyan dolgokra figyeltem, hogy mennyire adnak elsőbbséget nekem, mint kerékpárosnak, észre vesznek-e egyáltalán, kanyarodásnál mennyire figyelnek rám, ha ki kell eseteg forgalmasabb úton kerülni lassítanak-e, mekkora ívben kerülnek stb.

Nos, számomra nem volt meglepő amit tapasztaltam: az osztrák sofőrök többsége előzékenyebb volt, észrevett a keresztezésekben, elsőbbséget adott, lassított, mikor kikerült. A közlekedés szerves résztvevője voltam.

Ezzel szemben magyar oldalon gyakran majdnem elütöttek a keresztezésekben, mikor pedig elsőbbségem lett volna, gyakran mégcsak nem is a megengedett 50 km/órával mentek el mellettem, leginkább valamiféle „zavaró tényező” voltam az úton, mint normál közlekedő.

Az előbbi két szempont persze összefügg, ugyanis, ha egy település közlekedési rendszere úgy van kiépítve, hogy abban a kerékpárosokkal is, mint a közlekedés résztvevőivel számolnak, akkor az autóval közlekedőknek is egyszerűbb, sőt magától értetődőbb, hogy így is bánjanak a biciklistákkal.

Az intézmények elérhetősége

Térjünk vissza most egy kicsit a várostervezés kérdéséhez. Az intézmények elhelyezkedése is fontos tényező abban, hogy egy adott településen mennyire lehet kerékpárral közlekedni.

Ilyen szempontból mindkét vizsgált város meglehetősen jó helyzetben van, hiszen a történelmi belvárosukban koncentrálódnak a legfontosabb intézmények (hivatalok, boltok, bankok).

Egyik város sem olyan nagy, hogy irreálisan sok időbe telne a központ megközeítése akármelyik pontjáról. Ugyanakkor, mint az infrastruktúráról szóló részben írtam a megközelítés mikéntjében sok eltérés akad.¹¹ Ahhoz, hogy Sopronban viszonylag nyugodtan lehessen kerékpárral közlekedni több biciklis sáv kialakítására, illetve a motorizált forgalom jelentős csökkentésére lenne szükség.

Összefoglalás

Mint írtam a kerékpáros közlekedés településeken belül jó alternatívája lehet a motorizált közlekedésnek, főleg olyan városokban, ahol a település méretéből kifolyólag nincsenek nagy távolságok¹². S így nem csak a környezeti és zajártalom csökkenne jelentősen, hanem a város (legalábbis azok a részei, amik hagyományosan is ezt a funkciót töltötték be) is jobban működne, mint a *helyek tere*, meglehetősen leegyszerűsítve a kérdést: élhetőbb lenne.

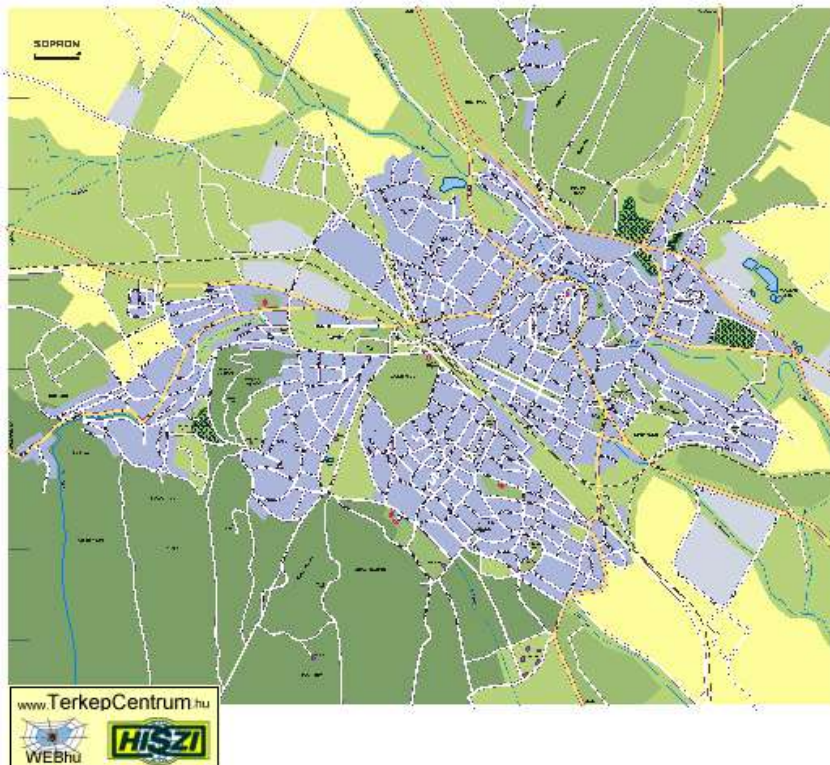
A két város összehasonlítása jól rávilágított arra, hogy mi is kell ehhez. Kétségtelenül elengedhetetlen egy minimális infrastruktúra megléte. Vagyis, hogy az adott település közlekedési rendszerének a tervezésekor már eleve vegyék számításba a biciklistákat. S ami legalább ennyire fontos, a közlekedők is vegyék figyelembe egymást. Nem azt mondom, hogy Ausztria a biciklisták Kánaánja, de az kétségtelen, hogy a kerékpáros kultúra tekintetében előbbre jár, mint hazánk. Itt lenne az ideje lassan, hogy a magyar döntéshozók is közlekedési, s ne hasznos szabadidős eszközként tekintsenek a kerékpárra.

¹¹ Sopronban volt egy kísérlet néhány éve a belváros autómentesítésére, de a lakosság ellenállásán megbukott, s most fizető parkoló övezet az egész, néhány utcát leszámítva, ami miatt bizonyos addig csendes részein az autóforgalom többszörösére nőtt.

¹² Persze tömegközlekedéssel kombinálva, hosszabb távolságoknál is működőképes alternatíva a kerékpár. Skandináviában például ún. „transzit falvakat” hoztak létre, ahol a tömegközlekedés-kerékpár váltás infrastruktúráját építették ki. (forrás: Nagylátószög. A városi közlekedés zöldítése. (2004) at www.sulinet.hu/tart/ncikk/ja/0/20134/urban01.htm)



Eisenstadt város térképe (forrás: www.eisenstadt.hu)



Sopron város térképe (forrás: www.terkepcentrum.hu)