

## Intézkedési javaslatok



### Nem motorizált közlekedési módok infrastruktúra fejlesztése

#### Célkitűzése

A nem motorizált közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás stb.) infrastruktúrájának integrált szemléletű fejlesztése, ami hozzájárul 1, a jelenleg sem motorizált közlekedésben részt vevők utazásainak a megkönnyítéséhez, 2, új gyalogosok, kerékpárosok, görkorcsolyázók stb. megjelenéséhez, közvetetten a közlekedésbiztonság és a közlekedés motorizált közlekedésből eredő környezeti terhelésének (többek között a PM10-szennyezésnek) a visszaszorításához.

#### Hatásmechanizmus

A nem motorizált közlekedési módokkal szembeni fő érv a biztonság hiánya: ez eredhet egyéni (pl. önbizalom hiánya), kulturális, társadalmi, közlekedéspolitikai (pl. agresszív gépjármű-vezetők, gépjármű előnyben részesítése) vagy infrastrukturális tényezőkből (pl. veszélyes átkelések). Utóbbi „akadályok” felszámolásának a hatása rövid távon jobb eljutási lehetőséget teremt a jelenleg sem motorizált járművekkel közlekedők számára, közép és hosszú távon pedig új gyalogosok, kerékpárosok stb. megjelenését vonhatja maga után.

#### Jelenlegi helyzet

#### Meglévő, hasonló megoldások

„A gyalogos napjaink közlekedéspolitikájának nagy elfeledettje” – vélik szakemberek. Ezzel együtt számos településen tapasztalható, hogy a belvárosban néhány évtized alatt a gépjárműveknek gyakorlatilag teljességgel átadott tereket, utcákat elkezdték „visszaadni” a gyalogosoknak, kerékpárosoknak stb.

Az EU közlekedéspolitikája keretében kiadott Zöld könyv is hasonló célokat fogalmazott meg, amikor elkötelezte magát a városi közlekedés új kultúrájának megteremtése mellett.

A már meglévő infrastruktúrális megoldások között kiemelhető:

- a gyalogos közlekedési folyosók megléte (gyalogjáródák, átkelőhelyek, alul- és felüljárók stb.),
- a kerékpáros közlekedési folyosók megléte és fejlesztése (kerékpárút, kerékpársáv stb.)
- egyéb létesítmények (tömegközlekedési megállóhely peronja, liftek stb.)

## Vonatkozó (hatályos) jogszabályok

1/1975. KPM – BM együttes rendelet (KRESZ)

2005. évi LXIV. törvény a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéről

1997. évi LXXVIII. törvény az épített környezet alakításáról és védelméről

253/1997. (XII. 20.) Kormányrendelet az országos településrendezési és építési követelményekről (OTÉK)

## Szükséges lépések

## Feladatok felvetése

A fejlesztések hangsúlyos szempontjai:

- a biztonsági követelmények (beleértve pl. a kerékpár biztonságos tárolását),
- a közvetlen kapcsolat megteremtése (vonalvezetés a lehető legrövidebb úton),
- a megfelelő burkolattal való ellátás,
- a hálózati szemlélet,
- a jelzőlámpák és -táblák megfelelő kialakítása,
- a csomóponti átvezetés biztonságos megoldása,
- az alul- és felüljárók gyalogláshoz, kerékpározáshoz, görkorcsolyázáshoz stb. szükséges feltételeinek biztosítása,
- a tömegközlekedési kapcsolatok,
- a várakozás létesítményeinek megfelelő kialakítása (pl. fedett várakozóhelyiség),
- a kerékpár-szállítási lehetőségek.

Ezek folyamatos, a korszerű megoldások figyelembevételét igénylő feltételek, melyeket célszerű integrált szemléletben kielégíteni. Fontos kiemelni, hogy az infrastruktúrafejlesztés apró lépések mentén is kivitelezhető: erre adnak lehetőséget, többek között, a KRESZ 2010-es változásával megjelent új infrastruktúraelemek is (nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom stb.).

## Kapcsolódó szabályozási – közigazgatási szintű teendők

A közlekedéspolitikában (stratégiákban, koncepciókban, programokban) és a közlekedési szabályokban a nem motorizált közlekedés előnyben részesítése, ennek kommunikációja és képviselése.

### Várható hatások

A nem motorizált közlekedés részarányának növekedésével a motorizált közlekedésből eredő környezetterhelés csökkenése.

Környezeti hatás

rövid/közép/hosszú

Hatás megjelenése

Infrastrukturális beruházások

Költségkihatása

költségvetés/piaci szereplők/egyének

Költségviselő(k)

2011

Bevezetés várható ideje

folyamatos

Határidő