

GYALOGLÁS, KERÉKPÁROZÁS ÉS A FORGALMI DUGÓK

15

TÉNY

DÖNTÉSHOZÓK SZÁMÁRA



Milyen hatással van
a gyaloglás és kerékpározás
a nagyvárosi forgalmi dugókra?

Bevezetés



Aggasztja, hogy a gyaloglás és kerékpározás körülményeit javító intézkedések bevezetése növeli a közúti torlódást? Ez esetben a FLOW 15 tény összefoglalója önnek készült.

Mindenki aggódik a városi forgalmi dugók miatt, különösen a helyi döntéshozók, akiknek egyensúlyi megoldást kell találniuk számos kihívásra, úgymint az életminőség, a közlekedésbiztonság és a levegő tisztasága.

Tudjuk, hogy az európai politikai és közigazgatási döntéshozók közel felét aggasztja a torlódás, amikor gyaloglást (41%) vagy kerékpározást (48%) segítő intézkedéseket vezetne be. Meglepőnek tűnhet azok számára, akik félnek a forgalmi dugók kialakulásától, hogy egyre több bizonyíték van arra, hogy a gyaloglást és kerékpározást segítő intézkedések valójában segíthetnek a városi torlódások visszaszorításában.

Röviden, az aktív közlekedési módok megoldást jelenthetnek a közúti kapacitás növelésére és a forgalom lefolyásának javítására – minden közlekedő számára.

Hogyan segítheti a gyaloglás és kerékpározás a forgalmi dugók visszaszorítását városainkban?

¹ A FLOW projekt döntéshozói alapfelmérése az európai közigazgatási és választott politikai döntéshozók véleményét gyűjtötte össze.

FLOW projekt – tények

Mi történik, ha egy gépkocsi által használt forgalmi sáv megszűnik és a helyén egy új kerékpársáv létesül? Vagy a gyalogosok több zöldidőt kapnak egy forgalmas útszakaszon való áthaladásra? Számos város meglepte ezeket a fejlesztéseket, amelyek kifejtették hatásukat.

A FLOW Tények kiadvány bemutatja, hogy a gyaloglást és kerékpározást segítő intézkedések nem csupán gyaloglás és kerékpározás körülményeit javítja, hanem a torlódásokat is csökkenti. E tények a gyaloglás és kerékpározás körülményeit javító intézkedésekkel a teljes közlekedési hatékonyság terén elért – talán meglepő – eredményeket mutatják be.

Abban bízunk, hogy ez a kiadvány segít megszüntetni a növekvő torlódástól való félelmet, és előremutató döntésekre ösztönzi a városi döntéshozókat saját környezetükben, használva a gyaloglást és kerékpározást segítő intézkedéseket győztes-győztes helyzetek kialakítására, a város és a város lakók számára.

A további jó példákat várjuk szeretettel!



Tartalom



A gyaloglást segítő intézkedések hatása a forgalmi dugókra

1. Gyalogos zóna kialakítása javította a mobilitást, a kereszteződés áteresztőképessége csúcsidőszakban további 700 emberrel nőtt (Dublin, Írország)
2. Az úttest gyalogos átkelési távolságát csökkentő szűkítése nem növelte a torlódást (Lisszabon, Portugália)
3. A gyalogos infrastruktúra fejlesztésének köszönhetően 40%-kal csökkent a buszok menetideje (Strasbourg, Franciaország)
4. Új gyalogos terek kialakítása 15%-kal csökkentette a taxik és buszok menetidejét (New York, USA)

A kerékpározást segítő intézkedések hatása a forgalmi dugókra

5. A kerékpározás fejlesztése révén 45%-kal lett kisebb az autós forgalom, és felgyorsult a tömegközlekedés (Koppenhága, Dánia)
6. A kerékpáros sztrádának köszönhetően a dugókban eltöltött idő mintegy 3,8 millió órával csökkent (Hollandia)
7. A kerékpáros sztrádák kiépítése napi 50 000 gépjárművel megtett utazást váltott ki (Ruhr-vidék, Németország)
8. A közbringa-rendszer csökkentette a torlódásokat a városi építkezések ideje alatt (Bordeaux, Franciaország)
9. A közbringa-rendszer 4%-kal csökkentette a torlódást (Washington DC, USA)

10. Az új kerékpársávoknak köszönhetően 35%-kal csökkent a gépjárművek forgalomban eltöltött ideje (New York, USA)

A gépjárműhasználat korlátozásának hatása a forgalmi dugókra

11. Az autómentes övezet kialakítása közel 30%-kal csökkentette a belvárosi autók számát (Párizs, Franciaország)
12. A lakóövezeti forgalomkorlátozások következtében az autós forgalom 16%-kal, az autóval megtett utak száma 10 000-rel csökkent naponta (London, Egyesült Királyság)

A gyaloglást és kerékpározást segítő intézkedések forgalomcsökkentő képessége

13. Napi egymillió utazás váltható ki kevesebb, mint 10 perc sétával (London, Egyesült Királyság)
14. Napi 8,17 millió gépjárművel megtett utazás váltható ki kevesebb, mint 20 perc kerékpározással (London, Egyesült Királyság)
15. Az Iskolautcák programnak köszönhetően több mint 4000-rel kevesebb autó szennyezi az utcákat csúcsidőszakban (Bolzano, Olaszország)





Az új közösségi tér javította a mobilitást, a kereszteződés áteresztőképessége csúcsidőszakban további **700** emberrel nőtt (Dublin, Írország)

INTÉZKEDÉS:

Útszakasz gyalogosbaráttá alakítása

HELYSZÍN:

Dublin, Írország

A dublini College Green Írország egyik legismertebb közttere, amely egyúttal egy igen forgalmas útszakasz is. Az utca egy szűk keresztmetszetű közlekedési folyosó a kerékpárral vagy autóval munkába igyekvők, egyúttal a városba látogató (és többségében gyalog közlekedő) turisták számára. Óránként mintegy 3800 ember halad át a három utat összekötő kereszteződésen a reggeli és esti csúcsidőszakban. Az eredeti tervek szerint csomópont egyik ágát zárták volna le az autós forgalom elől. Azonban a FLOW projekt által elvégzett modellezés kimutatta, hogy ha egy további lépéssel az utcából sétálóutcát alakítanak ki, – miközben újrászervezik a tömegközlekedést is –, még gördülékenyebbé válhat a forgalom, és a kereszteződés áteresztőképessége csúcsidőben 700 emberrel nőhet. Az új terv az óta elfogadásra került, és a kivitelezés várhatóan 2018-ban el is kezdődik. A kiegészítő forgalomirányítási intézkedések részeként az autóbuszok elsőbbséget élveznek majd a kiszámíthatóbb menetrend érdekében, Dublin külső körgyűrűje körül pedig fejlesztik a parkolási lehetőségeket.

FORRÁS:

Dublin City Council – College Green Project 2015.

TÉNY 1



Az úttest gyalogos átkelési távolságot csökkentő szűkítése **nem növeli** a torlódást

INTÉZKEDÉS:

Átkelési távolságok és a kanyarívek sugarát az Alexandre Herculano úton, amely a városközpont egyik igen forgalmas útszakasza. Ezek az intézkedések – amelyeket a FLOW

HELYSZÍN:

Lisszabon, Portugália

projekt közlekedési modellezésével határoztak meg és pontosítottak – arra születtek, hogy a gyalogosok könnyebb és biztonságosabb átkelését segítse. Az intézkedést megelőzően a gyalogosoknak 0,51 m/s sebességgel kellett áthaladniuk az úton. A beavatkozás után a rövidebb átkelési távolság egy kényelmes, 0,12 m/s sebességű áthaladást tesz lehetővé. A gyalogosok ma nagyobb biztonságban érzik magukat (+18%), és kevésbé érzik, hogy az autók gyorsabb áthaladásra kényszerítenék őket (-14%). Az intézkedésnek emellett forgalomcsökkentő hatása is volt, mivel az autók lassabban közelítik meg az útkereszteződéseket. Lisszabon városa eközben semmilyen forgalomnövekedésről nem számolt be.

FORRÁS:

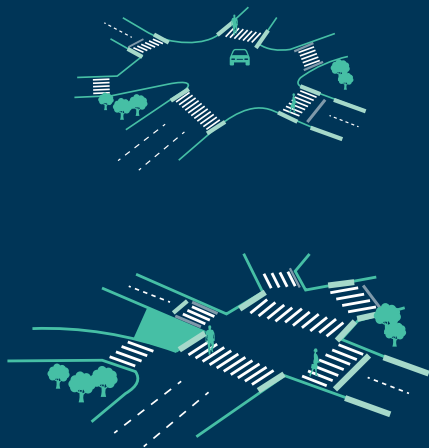
Lisbon City Council, Pedestrian Accessibility Plan Team (2017):
Estudo da Percepção do Indivíduo na Modificação do Espaço Público:
Comportamentos e percepções de peões antes e após obras de
requalificação na Rua Alexandre Herculano.

TÉNY 2

A gyalogos infrastruktúra fejlesztésének köszönhetően

40%-kal

csökkent a buszok menetideje



INTÉZKEDÉS:

Szélesebb járdák, összehangolt
jelzőlámpák

HELYSZÍN:

Strasbourg, Franciaország

FORRÁS:

Kretz, Tobias, F. Schubert, F. Reutenauer (2013). Using
micro-simulation in the restructuring of an urban environment in favour
of walking. European Transport Conference 2013. PTV Group, Karlsruhe,
Germany & PTV Group, Strasbourg, France.

Strasbourgban eleinte sokan attól tartottak, hogy a belvárosi Pont Kuss (Kuss-híd) környékén a forgalom visszaszorítása és a gyalogosok előnyben részesítése miatt növekedni fognak a forgalmi dugók. Azonban a járdák kiszélesítése, az útfelületek szűkítése és a jelzőlámpák összehangolása nemcsak a gyaloglás és kerékpározás biztonságát javította, hanem a közösségi közlekedés hatékonyságát is jelentősen növelte. A közösségi közlekedésben a várakozási idő és a menetidő is lecsökkent, az utóbbi egyes buszjáratok esetében 40%-kal. A jelzőlámpák összehangolása miatt kevesebbet kell várakozniuk a gyalogosoknak is: ez az érték ma 30 és 60 másodperc közé esik a korábbi, 60 másodperc feletti értékekhez képest.

TÉNY 3



Új gyalogos terek kialakítása

15%-kal

csökkentette a taxik és buszok menetidejét

INTÉZKEDÉS:

Nagyobb hely biztosítása a gyaloglás
számára

HELYSZÍN:

New York, USA

FORRÁS:

Department of Transportation (2010): Green Light for Midtown
evaluation report. New York City.

Living Streets (2011): Making the Case for Investment in the Walking
Environment: a review of the evidence, a report for Living Streets by the
University of the West of England and Cavill Associates.

A világhírű manhattani Broadway korábban egy bonyolult
útkereszteződésekkel szabdalt, rendszeresen torlódó
útszakasz volt, ahol a gyalogosok tömege nem fért el a
járdán, különösen a híres Times Square és Herald Square
környékén. Azért, hogy a gyaloglás számára több teret
biztosíthassanak, a város újraszervezte a forgalmat,
egyszerűsítette a közlekedési csomópontokat, a két téren
pedig gyalogos zónákat alakított ki. Noha a gépjárműforgalom
megnövekedett, a taxik és buszok menetideje mintegy
15%-kal csökkent. A program egy jobb városi környezetet
eredményezett, ahol az emberek találkozhatnak és beszélhet-
nek egymással. Együttal biztonságosabbá váltak a gyalogát-
kelőhelyek, az utcai balesetek száma a gépjárművel
közlekedők esetében 63%-kal, a gyalogosok esetében pedig
35%-kal csökkent.

TÉNY 4



A kerékpározás
fejlesztése révén

45%-kal

lett kisebb az autós
forgalom, és felgyorsult
a tömegközlekedés

INTÉZKEDÉS:

Infrastrukturális fejlesztések és
alacsonyabb sebességhatárok

HELYSZÍN:

Koppenhága, Dánia

FORRÁS:

ICLEI (2014): The Nørrebrogade Project:
revitalizing a major road corridor for enhanced
public transport and urban life. ICLEI Case

Stories: Urban+LEDS Series - No. 01.
Copenhagenize.com (2013): Nørrebrogade - a
Car-Free(ish) Success.

2006-ban Koppenhága teljesen átszervezte a forgalmas Nørrebrogade utca közlekedését: a kerékpárutakat és járdákat kiszélesítették, különálló buszsávokat alakítottak ki, a sebességhatárt pedig leszállították 50 km/h-ról 40 km/h-ra. Ennek következtében a környéken az autós forgalom 45%-kal visszaesett, a buszok menetideje 10%-kal lerövidült, a zajszennyezés a felére csökkent, a kerékpárral közlekedők száma pedig 10%-kal nőtt. A közúti balesetek száma 45%-kal kevesebb lett 33 hónap alatt. Emellett nőtt a foglalkoztatottság és az üzleti bevétel is, miután 27 új üzlet nyitott meg a környéken, amely így ki tudja használni a rövidebb áruszállítási időket. A Nørrebrogade-projekt vonzóbbá tette a városi teret, és javította a levegő minőségét.

TÉNY **5**



A kerékpáros sztrádának
köszönhetően a dugókban
eltöltött idő mintegy

3.8

millió órával csökkent

INTÉZKEDÉS:

Kereszteződések nélküli gyorsforgalmi
kerékpárutak építése

HELYSZÍN:

Hollandia

A holland Goudappel Coffeng tanácsadó cég által készített tanulmány arra a következtetésre jutott, hogy újabb 675 km gyorsforgalmi kerékpárút építésével Hollandiában évente mintegy 3,8 millióval csökkenthető a forgalmi dugókban töltött órák száma.

További 9,4 millió órányi autóval megtett út spórolható meg minden évben az elektromos biciklik használatának növelésével. A tanulmány közlekedési modellezés segítségével vizsgálta, hogy a gyorsforgalmi kerékpárút hálózat fejlesztése milyen hatással van a közlekedési eszközök megválasztására Hollandiában.

FORRÁS:

Goudappel Coffeng (2011): Cycle
freeways - What are the benefits?

TÉNY **6**



A kerékpáros sztrádák kiépítése napi

50 000

gépjárművel megtett utazást váltott ki

INTÉZKEDÉS:

Egy 101 km hosszú gyorsforgalmi kerékpárút
kiépítése a városi agglomerációban

HELYSZÍN:

Ruhr-vidék, Németország

FORRÁSOK:

Regionalverband Ruhr (2014): Machbarkeitsstudie
Radschnellweg Ruhr RS1. Essen: RVR.

World Highways (2010). European highway construction costs
evaluated.

A Németország sűrűn lakott Ruhr-vidékének közlekedési igényeit felmérő tanulmány szerint az RS1 gyorsforgalmi kerékpárút akár napi 50 000 gépjárművel megtett utat tud kiváltani a környék útjain. A Radschnellweg Ruhr (Ruhr Gyorsforgalmi Kerékpárút) egyes szakaszai még mindig építés alatt állnak. Az összesen 101 km hosszú kerékpárút biztonságos és hatékony kerékpáros közlekedést tesz lehetővé, ezáltal várhatóan rengeteg új kerékpárost vonz majd, miközben a torlódások visszaszorulásával a gépjárműforgalom is gördülékenyebbé válik. A projekt tervezett teljes költsége 180 millió euró (kb. 1,8 millió euró kilométerenként), ami lényegesen költségkímélőbb egy hasonló közútépítési beruházáshoz képest, melynek átlagköltsége Németországban 8,24 millió euró kilométerenként.

TÉNY 7



A közbringa-rendszer csökkentette a torlódásokat a városi építkezések ideje alatt

INTÉZKEDÉS: Közbringa-rendszer kialakítása
HELYSZÍN: Bordeaux, Franciaország

Bordeaux városa 2000-ben egy ingyenesen igénybe vehető közbringa-rendszert épített ki a városlakók számára annak érdekében, hogy tehermentesítse a közlekedést a villamoshálózat-fejlesztési munkálatok ideje alatt. A program rendkívül sikeres volt, ezért 4000 kerékpárral állandósításra került. Az építkezések alatti megnövekedett forgalom és torlódások miatt ebben az időszakban az emberek többsége a legegyszerűbb, legolcsóbb és leghasználhatóbb módját választotta a városi közlekedésnek. Míg a munkálatok megkezdése előtt az autós közlekedés az összes megtett utak 64%-át tette ki, az építkezések ideje alatt ez az arány 40%-ra csökkent a belvárosban. Ha ez az érték 64% körül maradt volna a felújítások ideje alatt, jelentősebb torlódásokra kellett volna számítani. A kerékpárok használata a belvárosban 9%-ra, az egész városban pedig 4%-ra növekedett az összes megtett út esetében; ez az arány korábban mindössze 1-2% körül mozgott. A megtett gyalogos utak száma is nőtt 2%-kal (22%-ról 24%-ra) a tömegközlekedés részesedése pedig 9%-ról 10%-ra emelkedett.

FORRÁS:
Belhocine, Aurelien (2015): Bicycle
policies of Bordeaux Métropole, Master
Thesis SciencesPo Bordeaux



A közbringa-rendszer

4%-kal

csökkentette a torlódást

INTÉZKEDÉS:

Közbringarendszer kialakítása

HELYSZÍN:

Washington DC, USA

FORRÁS:

Hamilton, Timothy, and Casey J. Wichman (2015): Bicycle Infrastructure and Traffic Congestion: Evidence from DC's Capital Bikeshare. Discussion paper 15-39. Washington, DC: RFF.
David Schrank, Bill Eisele, Tim Lomas, and Jim Bak (2015): Texas A&M Transportation Institute's 2015 urban mobility scorecard. Technical report, Texas A&M University.

Washington városának Capital Bikeshare elnevezésű közbringa-rendszerének köszönhetően 4%-kal csökkentek a forgalmi dugók, a Hamilton and Wichman tanulmánya szerint. Egy későbbi tanulmány becslései alapján a közbringa-rendszer kiterjesztése a teljes városra évente nagyjából 57 dollárral (52 euró) csökkentené a Washington környéki autós ingázók forgalmi dugók miatt felmerülő költségeit, ami összességében 182 millió dollár (166 millió euró) megtakarítást jelentene a városnak. A torlódások 4%-os visszaesése éves szinten kb. 1,28 millió dollár (1,17 millió euró) értékű CO₂-kibocsátáscsökkenést eredményez. A tanulmány szerint a közbringa-rendszer növekvő népszerűsége annak köszönhető, hogy egyre több ingázó részesíti előnyben a kerékpározást az autós közlekedés helyett.

TÉNY 9

Az új kerékpársávoknak köszönhetően

35%-kal csökkent a gépjárművek forgalomban eltöltött ideje



INTÉZKEDÉS: Új, védett, közúti kerékpársávok
HELYSZÍN: New York, USA

FORRÁS:
Peters, Adele (2014): New York City's
Protected Bike Lanes Have Actually Sped
Up Its Car Traffic, Fast Company.

Egy átlagos autós utazás a manhattani Columbus Avenue-n a 96. utca és a 77. utca között (1,6 km) korábban kb. 4 és fél percet vett igénybe a New York város közlekedési főosztálya által végzett mérések szerint. A védett közúti kerékpársávok 2011-es bevezetése óta ez az út mindössze 3 percig tart. Az autók számára lecsökkentett közúti útfelület nem okozott több késést. Épp ellenkezőleg, a védett kerékpársávok minden közlekedési forma javára szolgáltak, a gépjárművek utazási idejét 35%-kal csökkentették, pedig a közúti forgalom nagysága összességében nem változott. Mindez egy okos tervezési megoldás eredménye, amelynek részeként balra kanyarodó sávokat alakítottak ki, ezáltal a balra kanyarodni kívánók nem tartják fel a többieket, és látják a mellettük kerékpárral haladókat.

TÉNY 10



Az autómentes övezet kialakítása közel

30%-kal csökkentette a belvárosi autók számát

INTÉZKEDÉS:

Új gyalogos zóna

HELYSZÍN:

Párizs, Franciaország

FORRÁS:

City of Paris (2017): Moins de véhicules et moins de pollution depuis la piétonnisation de la rive droite.

A Parc Rives de Seine egy új, nyolc hektáros autómentes övezet, kifejezetten a gyaloglás, kerékpározás és pihenés számára, egyben Párizs belvárosának UNESCO világörökségi városrésze. A közelmúltig a környék egy torlódásos közlekedési folyosó volt a folyó partján, jelentős gépjárműforgalommal. Hat hónappal a rakpart gyalogos zónává alakítását követően Párizs belvárosában a mindennapi gépjárműforgalom 1349 személyautóval (28,8%) csökkent (2017 februárjában az egy évvel korábbihoz képest). Az „áttérelőző” forgalom tudományos elnevezése az úgynevezett forgalmi elpárolgás, amely a Braess-paradoxon szerint az a jelenség, amikor forgalmas közutak teljes megszüntetése a gépjárműforgalom mérséklődéséhez vezethet, mivel a közlekedés résztvevői megváltoztatják útvonalterveiket, menetrendjeiket, és az utazások gyakoriságát vagy annak módját.



A lakóövezeti forgalomkorlátozások következtében az autós forgalom 16%-kal, az autóval megtett utak száma **10 000-rel** csökkent naponta

INTÉZKEDÉS:

: Behajtás korlátozása és útlezárások

HELYSZÍN:

London, Egyesült Királyság

FORRÁS:

Ross Lydall (2016): Mini Holland' scheme in Walthamstow hailed as major success as traffic falls by half. Evening Standard.

London Walthamstow kerülete bevezetett egy Kis Hollandia elnevezésű programot, hogy visszaszorítsák a forgalmat a lakóövezetekben. A holland kerékpáros infrastruktúra mintájára indított kezdeményezés részeként lezártak bizonyos lakóövezeti utakat, hogy csökkentsék a forgalmat, miközben támogatták a kerékpár használatát a helyi közlekedésben. Elkülönített kerékpársávokat alakítottak ki a környék főbb útjain. Ennek következtében a városrész kerékpárforgalom-átersztő képessége megnőtt, az autós közlekedés pedig a főbb utakra terelődött, lecsökkentve ezzel az átmenő gépkocsiforgalmat. A kerület 12 fő útvonalán a forgalom 56%-kal mérséklődött, ami naponta mintegy 10 000-rel kevesebb autóval megtett utat jelent. Bár a peremterületeken, két úton is enyhe forgalom-növekedésről számoltak be, összességében 16%-kal csökkent a forgalom a program kezdete óta.



Napi **egymillió** utat utazás váltható ki kevesebb, mint 10 perc sétával

HELYSZÍN:

London, Egyesült Királyság

Egy nemrég készített közlekedési felmérés szerint London lakosai naponta csaknem 2,4 millió utat tesznek meg valamilyen gépjárművel (autó, motor, taxi vagy tömegközlekedési eszköz), amelyet akár sétálva is megtehetnének. Ezeknek az utaknak a 40%-a kevesebb, mint 10 percet venne igénybe gyalog a legtöbb ember számára. A kutatás további 1,2 millió olyan gépjárművel megtett utat azonosított, amely részben legyalogolható (pl. pályaudvartól célpontig történő utazás autóval vagy tömegközlekedéssel). Noha ezeknek az eredményeknek az eléréséhez a gyalogos infrastruktúra fejlesztésére lenne szükség, a londoni kutatás szerint az intézkedéssel kiemelkedően jó eredményeket lehetne elérni a gépjárműforgalom, és így a torlódások enyhítése terén.

FORRÁS:

Transport for London (2017): Analysis of Walking Potential.



Napi **8,17 millió** gépjárművel megtett utazás váltható ki kevesebb, mint 20 perc kerékpározással

HELYSZÍN: London, Egyesült Királyság

London városának a kerékpározási potenciálra vonatkozó 2017-es elemzése szerint az összesen 13 millió gépjárművel megtett útból 8,17 millió (62%) utat lehetne teljes hosszában kerékpározással kiváltani. Ebből a 8,17 millióból 6,47 millió út a legtöbb ember számára kevesebb, mint 20 perc alatt megtehető kerékpárral. A 6,47 millió útból 2,4 millió olyan, amely a fent említett módon akár teljes hosszában legyalogolható. Több mint a felük 3 km-nél rövidebb, és ezeket jelenleg autóval teszik meg. A kerékpárral megtehető utak csupán 6%-nál ülnek az emberek ténylegesen kerékpárra. Teljes mértékben kihasználva a gyaloglásban és kerékpározásban rejlő hatalmas lehetőséget, jelentős mértékben mérsékelhetők lennének a forgalmi dugók – és a káros kibocsátások – a teljes közlekedési hálózaton.

FORRÁS:
Transport for London (2017): Analysis of
Cycling Potential.



Az Iskolautcák programnak köszönhetően több mint **4000-rel kevesebb autó** szennyezi az utcákat csúcsidőszakban

INTÉZKEDÉS:

Forgalomkorlátozások (sétálóutcák kialakítása, korlátozott forgalmi zónák)

HELYSZÍN:

Bolzano, Olaszország

FORRÁSOK:

Transport Learning (2012): D6.1. – Materials for the site visits in Graz (AT) and Bolzano (IT).
Comune di Bolzano (2009): Piano Urbano Della Mobilità 2020 Mobilitätsplan.

Az olaszországi Bolzano városa 1986-ban egy Iskolautcák elnevezésű kezdeményezést indított általános iskolák számára azzal a céllal, hogy növeljék az iskolások közlekedési biztonságát és önállóságát. Az Iskolautcák program keretében az iskolák környékén bizonyos utcákban időkorlátokat (pl. 15 perc) vezettek be a gépjárműbehajtásra vonatkozóan a csúcsidőszak alatt az érkező, ill. távozó iskolások esetében. Ezzel lényegében megakadályozzák, hogy a szülők autóval tegyék ki, illetve vegyék fel gyerekeiket az iskola előtt. Bolzanóban összesen mintegy 6000 gyermek jár általános iskolába, amely a városban az összes nem autós utazások mintegy 80%-át adja. Az Iskolautcák forgalomcsökkentő hatását úgy lehet a legjobban érzékelteni, hogy ha a 6000 gyerek mindegyikét autóval szállítanák iskolába, akkor további 4800, közúton megtett utazásra lenne szükség a csúcsidőszak alatt. Ez a teljes napi gépjárműforgalom mintegy 8%-nak felel meg.

TÉNY 15

A FLOW-RÓL



A FLOW egy 2015 májusától 2018 áprilisáig futó Kutatási-Innovációs projekt, amely a CIVITAS Horizon 2020 keretprogram része. A FLOW kidolgozott egy multimodális elemzési módszertant, amellyel felmérhető a gyaloglást és kerékpározást segítő intézkedések hatása a közlekedési hálózat teljesítményére és a forgalmi dugókra. A FLOW eredményeit jelenleg a projekt partnervárosaiiban, Budapesten, Dublinban, Gdyniában, Lisszabonban, Münchenben és Szófiában tesztelik.
<http://h2020-flow.eu>

KÖZREMŰKÖDŐK:

Pasquale Cancellara, Polis
Bonnie Fenton, Rupprecht Consult
Dagmar Köhler, Polis
Andy Nash, crowdsourced-transport
Benedicte Swennen, ECF
Bronwen Thornton, Walk 21
Martin Wedderburn, Walk 21

KAPCSOLAT:

FLOW Projekt koordinátor:

Rupprecht Consult
Bonnie Fenton, Kristin Tovaas
b.fenton@rupprecht-consult.eu, k.tovaas@rupprecht-consult.eu

FLOW Terjesztési felelős:

Polis
Dagmar Köhler
dkoehler@polisnetwork.eu

A FLOW Tények a www.h2020-flow.eu oldalon PowerPoint-prezentáció formátumban is elérhető, felhasználható bemutatókhoz.

JOGI NYILATKOZAT

Jelen dokumentum tartalmáért a szerzők kizárólagos felelősséggel tartoznak, és azok nem feltétlenül tükrözik az Európai Unió véleményét. Sem az INEA, sem pedig az Európai Bizottság nem tartozik felelősséggel a dokumentum tartalmának felhasználásáért.



The CIVITAS FLOW project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 635998