

Városi aktív- és mikromobilitás

Urban active mobility and micromobility

BERECZKY Ákos, mikromobilitási szakértő

ÉRTÉKTERV Kft. H-2045, Törökbálint Józsefhegyi u. 84.
berezky.akos@ertekterv.hu
<http://www.ertekterv.hu>

Abstract

Offering fast, cheap, efficient, simple, non-polluting and safe short urban trips, active and micro-mobility is the survivor and saviour of urban transport: once again, it is a real alternative to mobility in times of crisis or "just" in cities overloaded by car congestion.

Keywords: active mobility, micromobility, walking, cycling, safety

Kivonat

A gyors, olcsó, hatékony, egyszerű, nem szennyező és biztonságos rövid városi utazásokat lehetővé tévő aktív- és mikromobilitás a városi közlekedés túlélője és megmentője: újra és újra valós alternatívát képez a mobilitásban válságok idején, vagy „csak” az autóáradattól túlterhelődő városokban.

Kulcsszavak: aktív mobilitás, mikromobilitás, gyaloglás, kerékpározás, közlekedésbiztonság

1. A VÁROSI MOBILITÁSRÓL DIÓHÉJBAN

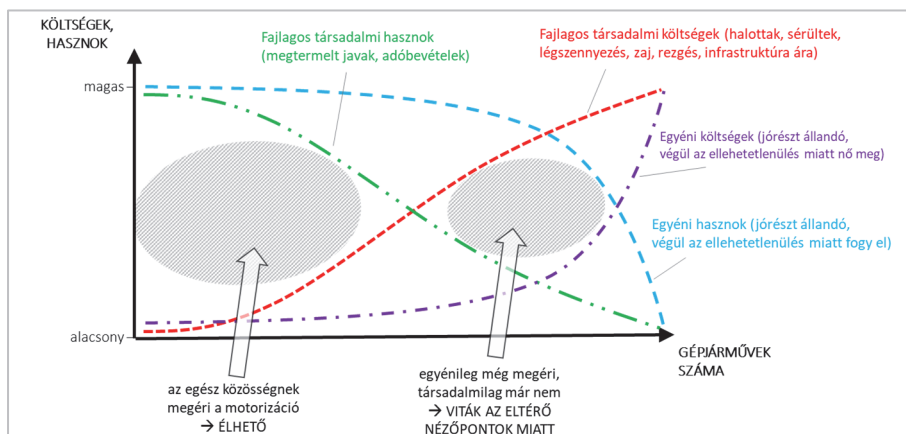
A települések több ezer éves történetével egyidős a mobilitás, amelynek mindenki által hozzáférhető alapegysége a gyaloglás. E mellé társult évszázadokon át az állati erő igénybevétele, lovasok, lovas fogatok, lovaskocsik jelenléte a településeken. A közlekedés „biztonságát” – e kérdés ebben a formában fel sem merült – az egyes közlekedők közti kis sebességkülönbség biztosította. A kerékpározás az 1890-es évektől vált mindennapos közlekedési eszközzé.

A kerékpárt már a kezdeti időkben közlekedésbiztonsági kockázatként, veszélyforrásként azonosították, valószínűleg hangtalansága miatt és azért, mert a lovak megijedhettek tőle. A 15-20 km/h-val haladó kerékpározó mozgási energiája nagyságrendileg tízszerese egy gyalogosénak, ez már elég nagy veszélypotenciált jelentett a közös felületeken, így a kerékpározást elég hamar szabályozták és döntően letiltották a járdákról. A XIX. század végén azonban a városok útjainak burkolata (és sok helyen a burkolat állapota) nem volt alkalmas a kerékpározásra. Ezért a kerékpározók érdekvédelmi egyesületei nyomást gyakoroltak a döntéshozókra az utak fejlesztése érdekében, így kezdődött el a sima, szilárd burkolatú utak kora – tehát nem az autókhoz kapcsolódóan.

Ebben a korszakban terjedtek el a gépjárművek is: a vasút akkori, távolsági közlekedésben meglévő abszolút hegemóniája mellett a századfordulóra elterjedtek a városokban az omnibuszok, villamosok és végül a személyautók és az autóbuszok. A motorizáció kezdetén, az utakon futó kevés autó nagyon gyorsnak, hatékonynak és hasznosnak bizonyult, ezért az autóipar által sugallni kezdett utópisztikus kép, amelyben minden közterület az autók áramlásának van alárendelve, vonzó volt. Sok város – a kerékpározás mai „bezzeg” városai is – „gúzsba kötötte magát olyan közlekedéspolitikai döntésekkel, amelyek az autós közlekedést részesítették előnyben” [1] A sokfunkciós városi közterületeket átalakították, egyetlen feladatukká minél több fémdoboz akadálytalan (és minél gyorsabb) áramlásának biztosítását téve. A gépjárművek mozgási energiája azonban nagyságrendileg az ezerszerese a gyalog- és százszorosa a kerékpárral közlekedő emberekénél. Ezek a járművek addig soha nem látott léptékű veszélyforrásként jelentek meg a közterületeken, komoly áldozatokat követelve.

A hetvenes-nyolcvanas évekre Nyugat-Európában megtapasztalták, hogy a – szuburbanizációt felpörgető – mindenki-mindenhova-autóval elképzelés téves, mert csak akkor működik, ha csak *kevesen* autóznak egyszerre. E közlekedési mód statikus és dinamikus helyigénye ugyanis olyan nagy, hogy elég hamar

megbénítja saját magát (és az egész várost). Emiatt az autózás soha nem vált elérhetővé egyszerre mindenki számára. Az olajválságok, a légszennyezettség, a torlódások és a romló közlekedésbiztonság (már a hetvenes években tüntetéssorozat zajlott az autóvezetők által megölt áldozatok miatt az Egyesült Államokban és Hollandiában is) miatt az autókra való teljes optimalizálás társadalmi költségei végül meghaladták az egyéni hasznok összegét. A városok modern kora, amelyben a funkcionalitás, homogenitás, hatékonyság volt a legfontosabb, véget ért. A posztmodern város a közlekedési áramlatok teljes elkülönítése (aluljárók, felüljárók) helyett vegyít, a dominancia helyett integrál, a kínálati oldali fejlesztések helyett vagy azok mellett a keresleti oldalon is beavatkozik [2], azaz a városban közlekedők számára lehetőséget ad a közlekedési mód megváltoztatására (például biztonságossá és vonzóvá téve a gyaloglást vagy kerékpározást).

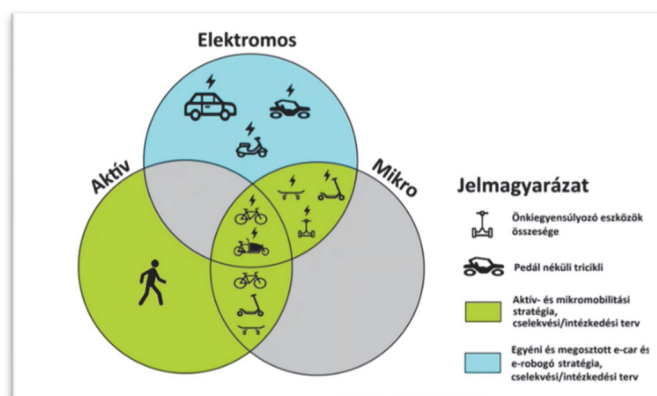


1. ábra. Az egyéni gépjárműhasználat egyéni és társadalmi hasznai és költségei

2. AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS ESZKÖZÖK

2.1. Definíciók

Aktív mobilitási módoknak azokat nevezzük, ahol a közlekedő ember maga mozog (gyaloglás), vagy az általa használt eszközt saját erejéből hajtja (hagyományos kerékpár, hagyományos roller, görkorcsolya, gördeszka stb.), tehát a helyváltoztatáshoz nem alkalmaz gépi erőt. A mikromobilitási eszközök pedig a gyaloglás kivételével a fent felsorolt könnyű járművek, járműszerű eszközök valamilyen gépi – jellemzően elektromos meghajtású – rásegítéses változatai: pedelec (elektromos rásegítésű kerékpár), e-roller. Az aktív- és mikromobilitási eszközök (a gyaloglást leszámítva) lehetnek megosztott használatúak is. Egy elméleti felosztást mutatunk be az 1. ábrán.



2. ábra. Az aktív- és mikromobilitási közlekedési módok csoportosítása (BKK, 2020.)

2.2. Megosztáson alapuló mikromobilitás

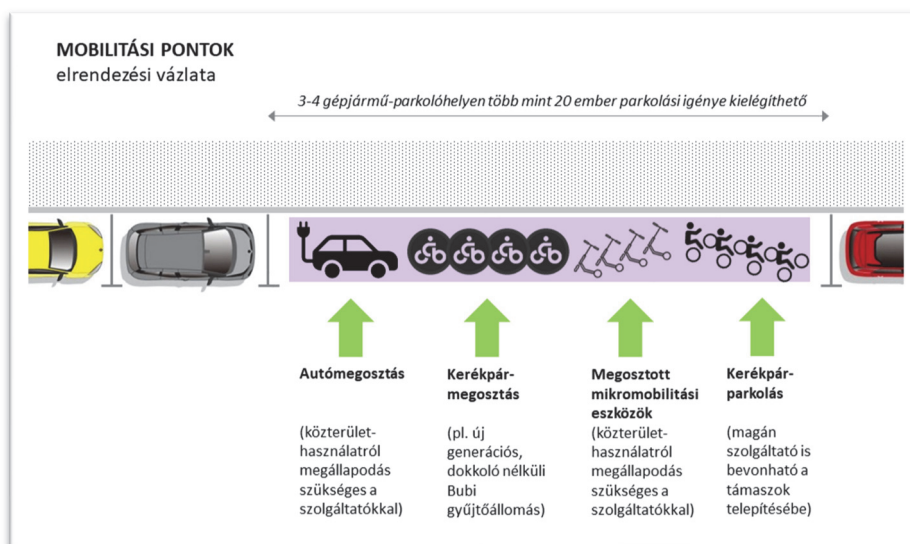
Az elmúlt évtizedekben elterjedtek és növekvő szerepet játszottak a megosztott mikromobilitási eszközök. A megosztáson alapuló használat lényege, hogy az adott megosztási rendszerhez tartozó kerékpárok, rolerek bárki számára elérhetők a közterületen, hozzáférési és használati díj ellenében használhatók rövid városi

utazásokra egy meghatározott szolgáltatási területen belül. A közösségi közlekedési rendszer részét képezi, és gyakorlatilag közszolgáltatásként működött a budapesti Bubi kerékpár-megosztó rendszer 2014–2020 között (és várhatóan 2021-től), de vannak példák profitorientált magán szolgáltatókra is. 2019-ben az USA-ban már 136 millió utazást tettek meg megosztott mikromobilitási eszközökkel (dokkolóban elhelyezendő kerékpárokkal, dokkolót nem igénylő kerékpárokkal és dokkolót nem igénylő e-rollerekkel). Budapesten a hagyományos, dokkolót igénylő Bubit 6 év alatt 3 millió utazáshoz használták.

2.3. A közterületek használata

A megosztott eszközök, különösen a rollerek esetében gyakori vád, hogy azokat használóik szanaszét hagyják, elveszik a helyett másoktól, elfoglalják a járdát, következésképp szigorú szabályozás szükséges. Egyes városok, városrészek a teljes betiltással kacérkodnak, holott a megfelelő szabályozás alkalmazására számos lehetőség van. Az önkormányzatok általában vagy nem tesznek semmit, vagy a teljes betiltáson gondolkodnak. A legcélszerűbb azonban a közterület-használat újragondolásában van. Fel kell ismerni, hogy jelenleg általánosan jellemző az, hogy a városi közterületek óriási hányadát az autók közlekedése és parkolása foglalja el – csak ezt már „megszoktuk” –, a maradék területre van beszorítva a gyaloglás és minden egyéb. Egy széthagyott roller azért feltűnő, mert ezt a kicsi megmaradt helyet szűkíti, de a problémát *magát* nem a roller okozza.

A megosztott eszközök gyűjtőállomásokon (épített vagy virtuális) gyűjthetők, és kialakíthatók (mikro)mobilitási pontok is, amelyeken akár több szolgáltató megosztott eszközei letehetnek, a hagyományos kerékpárok parkolásával együtt. Célszerű ezeket a parkolásra használt felületeken kialakítani. A közterületi parkolás átrendezésével, 3-4 autó parkolóhelyén több mint 20 ember parkolási igényét lehet kielégíteni ilyen módon (2. ábra). Emellett a megosztott eszközök használói akár a használati díjakkal is ösztönözhetők arra, hogy az általuk használt járművet a megjelölt helyeken tegyék le. Megállapodás köthető a szolgáltatókkal a közterület-használatról, annak díjáról, a használati adatok megosztása, a város arculatának használatáról. Kialakíthatók továbbá mikromobilitási sávok a közúti közlekedési felületek újrafelosztásával. A mikromobilitási eszközök fajlagos helyigénye sokkal kisebb, mint az egyéni gépjárműhasználaté, így e forgalmi sávok kapacitása (az áthaladó emberek számában mért kapacitása) megnövelhető. Minden egyes aktív- és mikromobilitással megtett utazás csökkenti a forgalmi dugókat, a városok terhelését.



3. ábra. Mobilitási pont elvi kialakítása (Értékterv Kft., 2020.)

A fentiekben túl az állami szinten is szabályozható a mikromobilitási eszközök használata, vagy az egyes új járműtípusok kategorizálásával és az azokra vonatkozó szabályok (közlekedhet-e a járdán, kerékpársávon, gépjármű-forgalmisávban), vagy az elvárt viselkedés szabályozásával (gyalogos tempóban közlekedve használhatók a gyalogos felületek bármely mikromobilitási eszközzel).

3. MIÉRT HASZNOS?

A közlekedés felületeit az elmúlt ötven évben az autózásra optimalizáltuk, az aktív- és mikromobilitás (verseny)hátrányba szorult, sokszor egyszerűen nincsenek meg a feltételei annak, hogy egy utazásunk során a gyaloglást vagy a mikromobilitási eszközöket válasszuk (akadálymentesség, objektív biztonsági feltételek hiánya), még akkor sem, ha ez szándékunkban áll. Ezt a versenyhátrányt kell ledolgozni ahhoz (a monofunkciós közlekedési áramlatoknak adott hely csökkentésével és újrafelosztásával), hogy egyáltalán kinyílhasson az a társadalmi-szakmai vita, hogy az aktív- és mikromobilitást előnyben kell-e részesíteni? Azok a városok, amelyek már itt tartanak, és erre a kérdésre igennel feleltek, ezt nem ideológiai, hanem gazdasági megfontolásokból teszik, egész egyszerűen azért, mert megéri. Az egyéni gépjárműhasználatot kiszolgáló infrastruktúra építése és fenntartása a legköltségesebb, egyben a leghelyigényesebb is. Ehelyett az aktív- és mikromobilitásra költenek, amelynél alacsonyabb beruházási- és üzemeltetési költségszint mellett elégíthetők ki a mobilitási igények. Ehhez nem szükséges az, hogy mindenki gyalogoljon, vagy kerékpározzon, ez nem életszerű és nem is cél. Ha az aktív- és mikromobilitás feltételei (biztonság, közvetlen eljutást adó, kényelmes és vonzó) megvannak, akkor a közlekedők egy bizonyos hányada önszántából ezeket módokat (is) kezdi használni, a közösségi közlekedéssel és az autózással kombinálni. Nem ideológiai vagy környezetvédelmi okból, hanem azért, mert számára ez a legegyszerűbb, legkézenfekvőbb, legolcsóbb vagy leggyorsabb. Ahhoz, hogy a városokat túlterhelő autóáradat érezhetően enyhüljön, a közlekedési munkamegosztás (modal split) néhány százalékpontos átrendeződése elegendő lehet.

Ehhez a szakmai és döntéshozói szemléletváltásra van szükség, a gyaloglás, kerékpározás, egyéb mikromobilitási eszközök és ezek megosztáson alapuló változatai kapcsán, fontos, hogy ezek többé ne lenézett, háttérbe szorított közlekedési formák legyenek: „mindennek a felismeréséhez komoly és higgadt, igazi demokratikus gondolkodásra volt szükség” [3]. Az aktív- és mikromobilitás örökös innovációs kényszer, okos kutyuk, bonyolult technológiák, magas adótartalmú üzemanyagok, az ipari lobbik, a nagy cégek marketingje és a paternalista állam nélkül is könnyedén ad gyors, rövid, egyszerű, olcsó utazásokat, önálló mobilitást – szabadságot. Minden polgárnak nagyon jól jön ez a függetlenség.

4. IRODALMI HIVATKOZÁSOK

[1] Jan Gehl: Élhető városok. H. n., 2014, Terc. 182. p.

[2] Fleischer Tamás: Gondolatok a közlekedés jövőjéről. LÉPÉSEK a fenntarthatóság felé, 2018. 1. sz. 4–7. p.

[3] Kirchknopf Ferenc, a Magyar Kerékpáros Szövetség elnökének nyilatkozata. A lenézett kerékpározás. Népszava, 1938. február 16. 9. p.