

Városshociológia / „Város, közlekedés, társadalom”
Házi dolgozat
Előadó: Fleischer Tamás
2002-2003 / II. félév

A VÁROSI KÖZLEKEDÉS SAJÁTOSÁGAI HOLLANDIÁBAN - **a bicikli**

Készítette:

Gergely Júlia
szociológia, V. évf.

B E V E Z E T É S

Jelen dolgozat témája a közlekedés, illetve közelebbről, a városi közlekedés lehetséges formái és további aspektusai egy olyan helyen, amelyik sok tekintetben elüt a hagyományos, „európai szemnek” megszokott formától. Pontosabban fogalmazva nem is annyira a forma tér el a jól ismerttől, sokkal inkább az arányok azok, amik nagymértékben különböznek a többi európai országban, illetve az azok városaiban tapasztalhatókhöz képest. A vizsgált terület nem más, mint Hollandia. Ezen tanulmány egyrészt „résztvevő megfigyelésen”, másrészt helybeli könyvtári kutatómunkán alapul, amelyek egy – egyébként más szakmai területre elnyert és szóló – ösztöndíj keretein belül váltak lehetségessé. Minthogy Hollandiában a városi közlekedés oly sok sajátos vonással rendelkezik, a helyszín alkalmas terepnek bizonyult ennek a témának (a tág értelemben vett közlekedésnek) a körüljárására, és lehetővé tette az itteni szokások, az itteni rendszer – egy szeletének – bemutatását egy házi-dolgozat keretein belül.

Minthogy a közlekedés, mint téma végtelen, ezen tanulmány a helyben megtalálható főbb városi közlekedési eszközök bemutatásával, helyi jellemzőivel, jellegzetességeivel, itteni kihasználtságával kíván foglalkozni, kiemelt jelentőséget szentelve Hollandia legjellemzőbb közlekedési eszközének, a biciklinek. Mindezt különös tekintettel az egyik holland városra – amelybe az említett ösztöndíj szolt, és amelyik Hollandia hetedik legnagyobb települése százhetvenezer lakossal. A város neve Groningen.

G R O N I N G E N

Groningen Hollandia legészakibb tartományának, Groningen tartománynak a központja. Habár a város inkább kisváros, mint nagyváros, mégis sokkal inkább úgy lehetne jellemezni, hogy olyan, mint egy hagyományosan vett nagyváros – akár főváros – kicsiben. Minden megtalálható ugyanis benne, ami egy nagyvárost jellemez, a méretektől eltekintve. Mint ahogyan a holland városok jelentős része, ez a város is kör-körös városszerkezetű. A belső részeket egy csatorna- és útgűrű veszi körül, majd ebből indulnak ki sugár irányban a város többi részébe vezető utcák. A város maga leginkább szabálytalan csillag-formájúnak

nevezhető. Természetesen, mint minden egyes holland város, ez a település is síkságon fekszik, csatornákkal szabdalt és a tengerszint alatt helyezkedik el.

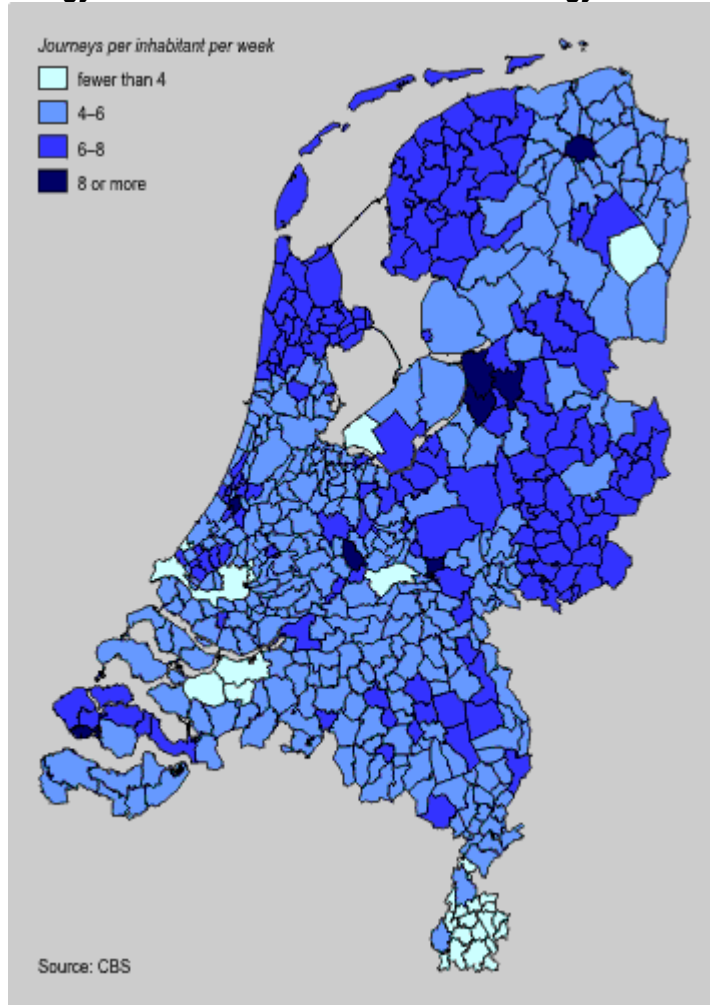
Egy általános, mindennapi utcakép (a közlekedés szempontjából) Groningenben – mint ahogyan egész Hollandiában is – igencsak máshogyan fest, mint sok más jól ismert városban vagy országban. A hagyományosan megszokott olyan közlekedési eszközök mellett, mint az autó és a különböző tömegközlekedési járművek, két olyan további forma is megtalálható (nem is kis mennyiségben), amelyeket bár mindenki jól ismer, különböző okok miatt (szokások, földrajzi adottságok) mégsem használ. Ez a két eszköz a bicikli és a hajó. Az előbbi különösen nagy jelentőségű mind Hollandiában, mind Groningenben, ez utóbbi látszik abból is, hogy 2002-ben a város elnyerte a megtisztelő „Bicikli Városa” címet. Ezen jelző kivívása a városvezetés tudatos és határozott bicikli-támogató közlekedéspolitikájának köszönhető, amelynek fő alapelve a városi biciklizés megkönnyítése és vonzóvá tétele minden lakó számára.

A BICIKLI

Hollandia tizenötmillió lakosának, több mint tizenötmillió biciklije van. Más szavakkal egy emberre átlagosan több, mint egy bicikli jut az országban – és a lakók használják is azokat. A lakosság több mint 85%-ának van biciklije. Ezek az adatok is mutatják, hogy ebben az országban a bicikli legalább annyira népszerű, és hétköznapi közlekedési eszköz, mint az autó. Az emberek biciklivel járnak dolgozni, bevásárolni, iskolába, szórakozni, és persze sportolni. Megtehetik mindezt, hiszen az országnak és az egyes városoknak külön-külön is jól kiépített, biztonságos bicikliút-hálózata és bicikliparkoló-rendszere van, amely szervesen illeszkedik a közlekedési infrastruktúrába. Hollandia teljes bicikliút-hálózata 20000 km hosszú, ami egyedülálló Európában. A biciklizés széles körben való használatának két további kiemelendő oka is van. Az egyik az ország földrajzi adottságaiból ered, a másik az ország méretének köszönhető. Minthogy Hollandia teljesen sík, azaz nincsenek az országban hegyek, völgyek, de még csak dombok se nagyon, nem megerőltető a biciklizés szinte senki számára. A másik fontos tényező a távolságokban keresendő. Hollandia Európa harmadik legsűrűbben lakott országa (380 fő/km²), ami a kis méretéhez képest sok lakosának köszönhető. Ez a tény, különböző problémákat vet fel, többek között a lakáskérdésben vagy a városszerkezet kialakításában is. A hollandok megoldásként a keskeny, magas házakat, és a szűkutcás, sűrűbeépítésű városszerkezetet találták, amely utóbbi az autóval szemben a bicikli preferálásához járul hozzá. Az így kialakított városokban ugyanis jellemzően kicsik a távolságok, amelyeket sokszor egyszerűbb és gyorsabb biciklivel, mint autóval megtenni. Ezen okokból kifolyólag válhatott népszerűvé ebben az országban a bicikli, amit korra, nemre, aktuális időjárási viszonyokra tekintet nélkül, valóban mindenki mindenhol egyaránt használ.

A CBS (Centraal Bureau voor Statistiek) felmérése alapján, egy héten átlagosan öt alkalommal használják biciklijeiket a hollandok. Az ország különböző régióiban természetesen különbözőképpen alakul ez a szám.

Az egy lakosra eső bicikli-utazások száma egy hét alatt



Bicikli-használat szempontjából a legnépszerűbb városok természetesen az egyetemvárosok (ide tartozik Groningen is). Ezeken a településeken a lakosok átlagosan nyolcszor vagy annál is többször használják biciklijeiket egy átlagos héten. A legkevesebb bicikli-utazás a nagyvárosokban történik (Amszterdamban, Rotterdamban, Hágában), aminek egyik oka a nagyobb távolságok, másik a magasabb autó-arány és harmadik a kiterjedtebb tömegközlekedés, mint alternatív lehetőség lehet. Ezeken a területeken átlagosan csupán négy alkalommal választják a biciklit az emberek a többi közlekedési eszközzel szemben, ami természetesen még mindig jóval az európai átlag felett van.

A bicikli ilyen széleskörű elterjedtségének azonban hátulütői is vannak. Hollandiában a legmagasabb a biciklilopások aránya Európában. 2002-ben több mint kilencszázezer biciklit loptak el tulajdonosaiktól, amely esetek jelentős része az ebből a szempontból kevésbé biztonságos nagyvárosokban történt (százezer bicikli „cserélt gazdát” csak Amszterdamban). Ez a tény a fő oka annak, hogy az ország bicikliállományának nagy része meglehetősen régi és rossz állapotú kétkerekűekből tevődik össze – nem érdemes jó biciklit tartani. Illetve ennek a ténynek köszönhető az is, hogy az ország évről-évre egyre nagyobb figyelmet szentel biztonságos és megfelelő bicikli-parkolók kialakítására, és minél több helyen való megépítésére.

A „Fehér Bicikli Szisztéma”

Többek között az előbb említett probléma megoldására és egyéb kényelmi szempontokra tekintettel egy új rendszer kipróbálását, bevezetését tervezik a holland nagyvárosokban. Az elgondolás a Fehér Bicikli Szisztéma („White Bicycle System”) nevet kapta, bevezetésével Hollandia már többszörre kísérletezik. Lényege, hogy a városban (leginkább a belső városrészekben) elhelyezett különböző állomásokon folyamatosan szabad biciklik állnak a lakosság rendelkezésére, amelyeket bárki bármikor igénybe vehet egy-egy hosszabb vagy rövidebb út megtételére. Az elgondolás nagyon egyszerű és praktikus. A „közlekedni vágyó” az indulási pontjához legközelebbi állomáson felveszi a biciklit, majd miután megérkezett vele kívánt céljához, az ahhoz legközelebbi állomáson leadja azt. Ezek az úgynevezett „fehér biciklik” (hollandul „witfiets”) tehát egy útra szóló „egyéni tömegközlekedési eszközökként” funkcionálnak.

Ennek a rendszernek több előnye is van. Egyrészt visszaszorítja a biciklilopásokat, hiszen ezek a biciklik, ha éppen nem használják őket, a biztonságosabb állomásokon állnak, ráadásul egyéni kialakításuk miatt már messziről megismerhetők, így nem érdemes eltulajdonítani azokat. Másrészt tehermentesíteni tudja a város forgalmát, amennyiben eléri célját, és sokan az autóba-ülést vagy a tömegközlekedés igénybevételét váltják fel a fehér bicikli használatával. Fontos előnye ezeken kívül, hogy „környezet- és emberbarát” megoldást jelent például az autóval vagy akár a (hagyományos) tömegközlekedéssel szemben. További előnye lehet még az is, hogy időt takarít meg az egyes embernek, amennyiben a gyalogos közlekedés vagy a buszra való várakozás helyett választja ezt a lehetőséget.

Természetesen egy ilyen szisztéma bevezetéséhez komoly technikai háttér – garázsok, biciklik, számítógépes hálózat, számítógépek – és még komolyabb szervezőmunka – a (működőképes) koncepció pontos kidolgozása, megismertetése, elfogadtatása – szükséges, amelyeket, amint az az elmúlt évek során kiderült nagyon nehéz kivitelezni, kézben tartani és irányítani. Ugyanígy nagyon fontos, hogy az állomások, és maguk a biciklik is jól meghatározott feltételeknek tegyenek eleget. Fontos, hogy az állomások elhelyezkedése, sűrűsége a városon belül megfelelő legyen, hogy könnyen meg lehessen találni azokat, hogy mindig megfelelő mennyiségű bicikli álljon rendelkezésre, hogy ne alakuljanak ki üres, illetve túlszűfolt blokkok és hogy az egyes pontok össze legyenek kötve egy olyan számítógépes háttér-rendszerrel, amelyen folyamatosan követni lehet az aktuális kölcsönzéseket, használatokat és visszaviteleteket. A biciklik szempontjából fontos, hogy könnyen és egyértelműen megkülönböztethetők legyenek a többi, magántulajdonban lévőtől, hogy rendelkezzenek a megfelelő felszereltséggel (könnyen állítható ülés, masszív és biztonságos kerekek, önműködő lámpa, csomagtartó), hogy egyaránt alkalmasak legyenek férfiak, nők, idősek és gyerekek számára (állíthatóság) és hogy jó állapotban legyenek.

„Fehér bicikli” állomás Amszterdamban



A fent bemutatott rendszert először 1967-ben vezették be Amszterdamban – kevés sikerrel. Az akkor használt biciklik – amelyek olyanok voltak, mint a hagyományosak, csak fehérre festve – és a kialakított állomások – amelyek nem voltak elég biztonságosak – nem megfelelő volta miatt pár héten belül eltűnt a biciklik túlnyomó többsége. Ekkor a városvezetőség úgy döntött, leállítja a programot. Legközelebb három évtized múlva, 1998-ban tett ismét kísérletet a város. Ezúttal sokkal átgondoltabb és biztonságosabb politikával. Külön erre a célra tervezett bicikliket hoztak forgalomba, amelyek most már jól megkülönböztethetőek voltak a hagyományosaktól. Minden biciklibe olyan rejtett mikrochippet építettek, amely segítségével bármikor megtalálható az adott kétkerekű a városon belül, és minden állomást elektronikus biztonsági rendszerrel láttak el. A program ez esetben sokkal sikeresebbnek látszott, 2002 októberében már 45 állomás üzemelt, összesen 750 „fehér biciklivel”. Hamarosan kiderültek azonban a még mindig megoldásra váró további problémák. Az állomások nem elég vízállóak, az elektronikus berendezés gyakran elromlik, a biciklik pedig túlságosan gyorsan rozsdásodnak, kopnak és használódnak el. Minthogy nem az emberek tulajdona, használóik nem vigyáznak rájuk eléggé.

Habár a megvalósítással még mindig sok a probléma, a törekvés azonban továbbra is fennáll, a felmerülő nehézségek, akadályok megoldásra várnak. A rendszert folyamatosan tökéletesíteni kell ahhoz, hogy egyszer eljusson arra a pontjára, amikor már nagyjából hibátlanul működik.

Egyelőre Amszterdam az egyetlen város, amely kísérletezik a „fehér biciklik” bevezetésével, a kudarcok miatt azonban a város idén ismét leállította a programot – habár az állomások még állnak, azokat nem bontották le. Az eredeti terv kidolgozóit továbbra is dolgoznak a hibák kijavításán, és mindent megtesznek annak érdekében, hogy a rendszer működőképes lehessen. Hollandia több nagyvárosa is bejelentette már az igényét a szisztéma átvételére, amint az „életképesnek” bizonyul.

Groningen

A biciklizés szempontjából Groningen különösen kiemelkedő helyet foglal el Hollandián belül. A város nemcsak egyedülállóan kidolgozott bicikli-politikájáról, hanem a teljes, integrált közlekedési rendszeréről is híres. Ennek alapja, hogy az autós közlekedéssel szemben a biciklis-, a gyalogos és a tömegközlekedés is előnyösebb pozíciót foglal el. A város, autóval szembeni biciklitámogató-politikájának elsősorban gazdasági okai vannak. A vezetők állítása szerint a biciklis közlekedés jóval olcsóbb, mint az autós. Felmérések szerint egy naponta használt autó évi 340 euróval (85000 Ft) károsítja a várost. Ebben az értékben olyan tényezők játszanak szerepet, mint a zaj, a légszennyezés, a parkolás és az egészségkárosítás. Ezen okok miatt készítették el a város „tíz éves bicikli programját”, amelynek célja a városi biciklizés megkönnyítése megfelelő bicikliút-hálózat és parkolók kiépítésével, külön közlekedési lámpák felállításával, a legfontosabb intézmények (kórházak, posták, rendőrség, iskolák, munkahelyek, boltok...) biciklivel való megközelíthetőségének biztosításával. A program megvalósulása sikeresnek bizonyult.

Ma a város biciklistái – néhány gyalogos utcától eltekintve – minden utcát használhatnak, a legtöbb helyen külön bicikli sáv is rendelkezésükre áll, míg az autósok sok helyről (a belváros nagy részéből) ki vannak tiltva. Piros lámpánál a biciklisták az autók előtt várakozhatnak egy külön erre a célra kialakított területen, hogy amint a lámpa zöldre vált, elsőként indulhassanak tovább. Továbbá a biciklisták piros lámpánál is jobbra kanyarodhatnak, minthogy a bicikliutak kialakítása ezt lehetővé teszi, és az utcákon majd minden helyzetben előnyük van autós társaikkal szemben. A város parkolási politikája is a biciklit választóknak kedvez. A település területének jelentős részén parkolási díjat kell fizetniük az autóval közlekedőknek, illetve parkolni szándékozóknek, a nagyobb parkolóházak pedig – néhány kivételtől eltekintve – a város peremterületén helyezkednek el, ezzel is ösztönözve az amúgy is támogatott Park & Ride elv megvalósulását. Ezek mellett a parkolóházak mellett természetesen ingyenes bicikli-garázsok találhatóak, és legtöbbjüktől ingyenes buszok indulnak rendszeres időközönként a belváros irányába. A parkolási díjak természetesen típusonként változnak. Legdrágább az utcán való parkolás, ezt követi a belső városrészekben lévő néhány parkolóház díja, majd végül legolcsóbbak a város szélén lévő parkolóházak – ezek között vannak teljesen ingyenesek is. Ezzel a rendszerrel is a minél alacsonyabb belvárosi közlekedő vagy parkoló autó-számot támogatva. A bicikli-parkolás természetesen mindenhol ingyenes, a város rendelkezik arányosan az egyik legtöbb bicikli-tárolóval az országon belül, amelyek együttesen több tízezer férőhelyet biztosítanak a biciklik számára.

Piros lámpa előtti „bicycle box”



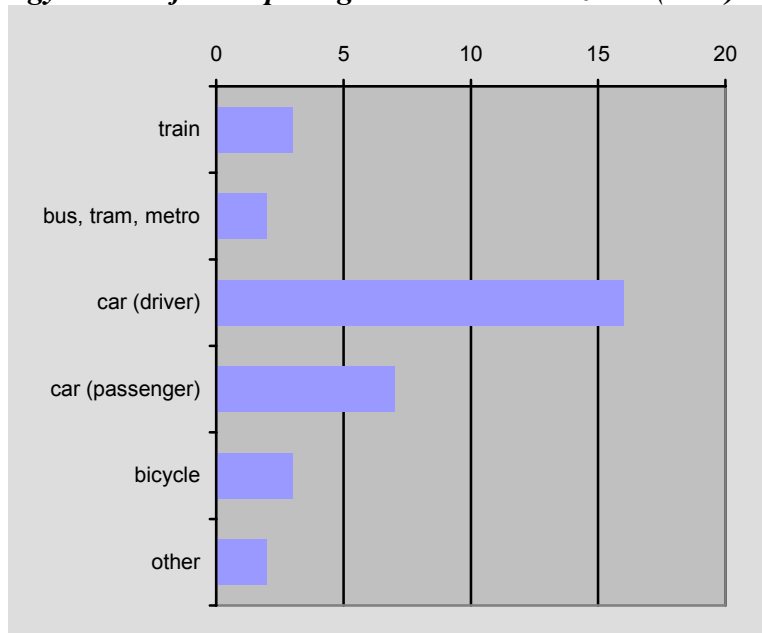
Mindezek eredményeképpen jelenleg a városban az utazásoknak kevesebb, mint a harmada történik autóval (30%), míg ennél jelentősen magasabb (46%) a biciklis közlekedés aránya. A maradékot (24%) a gyalogos-, a hajós- és a tömegközlekedés teszi ki. Szintén a város közlekedés-politikájának köszönhető, hogy az országon, sőt Európán belül is, itt a legmagasabb a rendszeres (és kizárólagos) biciklihasználók aránya (57%). Egy főre naponta átlagosan másfél bicikli-utazás jut. Fontos eredmény továbbá, hogy a belváros teljesen autómentes övezetté válhatott a szigorú szabályozások következtében.

E G Y É B K Ö Z L E K E D É S I E S Z K Ö Z Ö K

Az autó

Hollandiában az emberek átlagosan egy órát – ezalatt 32 kilométert – utaznak naponta (CBS, 2000). Ennek az időtartamnak több mint a felét autójukban töltik (vezetőként vagy utasként), 11 percet bicikliznek, 7 percet töltenek tömegközlekedési eszközökön és szintén 7 percet tesznek meg gyalog. Természetesen ezek az arányok nagymértékben terület-függőek. Nagyvárosokban jelentősebb szerephez jutnak az autók, illetve a különböző tömegközlekedési eszközök, míg kisebb településeken a biciklihasználat aránya magasabb az említett országos átlagnál.

Egy lakosra jutó napi megtett kilométerek száma (CBS)



A fenti táblázat adatainak megtekintésénél fontos észben tartani, hogy ugyanannyi idő alatt jóval hosszabb utat lehet autóval megtenni, mint bármelyik másik említett módon, illetve, hogy hosszabb utakra inkább autóval indulnak az emberek, mint bármi mással. Ezek figyelembevételével nem meglepő, hogy messze autóval teszik meg a legnagyobb távolságokat a lakók. Ugyanez a tábla távolság helyett idővel vagy az utazások számával bemutatva a közlekedési eszközök kihasználtságát, egészen más képet mutatna – az autók kárára és a többi közlekedési eszköz, különösen a bicikli javára. (Sajnos azonban ilyen táblázat vagy adatsor nem áll rendelkezésemre.)

A hajó

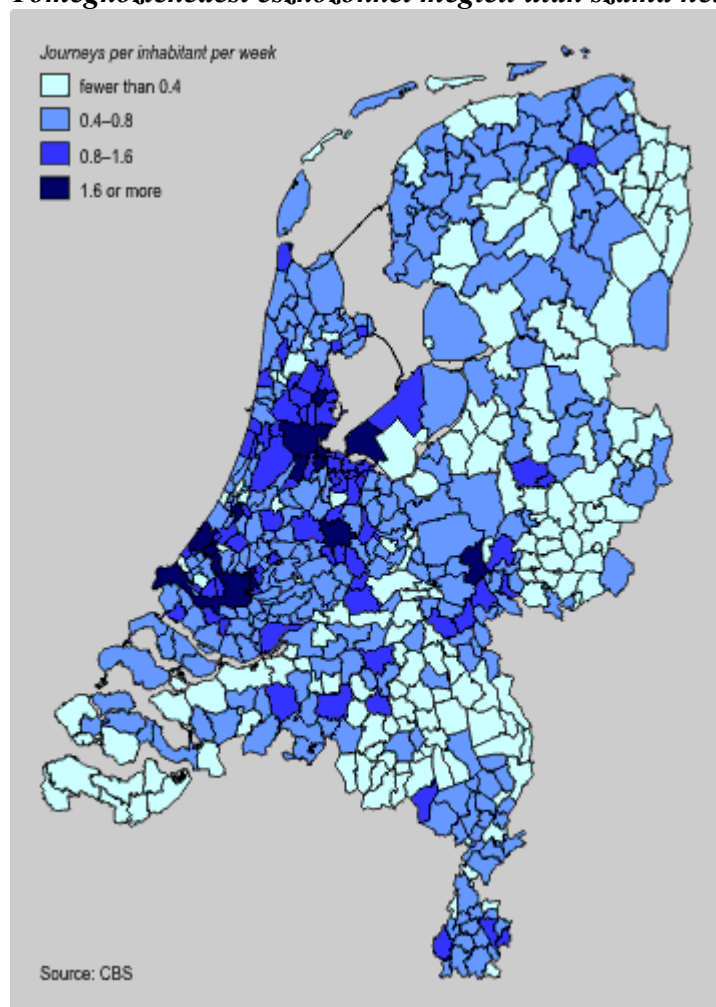
A fenti táblában az „other” kategória alatt többek között (a szintén népszerű görkorcsolyán vagy a kismotoron kívül) a hajó értendő. Hollandia meglehetősen különös helyzetben van ebből a szempontból is, tekintve, hogy az ország jelentős része a tengerszint alatt, vagy közvetlen annak szintjén fekszik, és hogy meglehetősen hosszú tengerparttal rendelkezik. A terület további sajátossága a mindent átszövő, egymásba-csatlakozó csatornarendszer. Az ország ezen tulajdonságainak köszönhetik a hollandok híres „víz-szeretetüket”. Hollandiában a hajózás nemcsak hobbi-, sport- vagy szállítási-, de sokak számára egyben közlekedési eszköz is. Természetesen nem annyira elterjedt, és bevett, mint a bicikli vagy az autó, hiszen korlátai sokkal jelentősebbek. Az útvonal-lehetőségek a csatornák által megszabottak, a parkoláshoz és a csatornák felett átívelő hidak felemeltetéséhez pedig külön engedély kell. Nem mellékes az a tény sem, hogy a hajóval való közlekedés jóval lassabb és jelentősen költségesebb, mint a közlekedés bármely másik eszközzel. Mindezek ellenére mégis sokan vannak, akik ezt a formát választják. Vannak olyanok is, akik nem is tehetnek mást, hiszen lakhelyük közvetlenül a vízben fekszik, amit nem is lehet más járművel, csak hajóval megközelíteni – a már többször említett településen, Groningenben is található ilyen városrész. Ezek alatt a házak alatt nem egyszer speciális „hajó-garázsok” találhatóak, amelyben lakóik (autóik helyett) hajóikat tárolják. A hajós közlekedést legpraktikusabban a biciklissel lehet összekötni. A hajó, utasát és annak biciklijét is elviszi a célállomáshoz legközelebbi kikötőbe, ahonnan azután az említett bicikkel lehet tovább haladni.

Tömegközlekedés

A nyilvános tömegközlekedési eszközöket átlagosan egy alkalommal veszik igénybe a hollandok egy hét leforgása alatt (CBS, 2001). Nagyvárosokban természetesen magasabb, kisebb településeken alacsonyabb ez az érték. Groningen, mint északi egyetemváros ebben a tekintetben is szélsőséges helyet foglal el. Habár tömegközlekedési-hálózata jól kiépített, lakosságszámához viszonyítva alacsonynak mondható a tömegközlekedési eszközök kihasználtsága, ami elsősorban ismét a népszerű biciklinek köszönhető. Felmérések szerint Groningenben 30%-kal gyorsabb biciklivel, mint busszal közlekedni.

Az országos eloszlást az alábbi térkép mutatja be.

Tömegközlekedési eszközökkel megtett utak száma hetente



Mindent összevetve azonban egész Hollandiában alacsonynak tekinthető a tömegközlekedés aránya, ami valószínűleg két fő okra vezethető vissza. Az egyik az ország és az emberek jómódúsága, aminek köszönhetően a legtöbb réteg számára viszonylag könnyen elérhető egy autó megvásárlása. A másik az, hogy aki nem autóval közlekedik, az valószínűleg sokkal szívesebben választja a biciklit a tömegközlekedésnél, minthogy gyorsabb, sok szempontból kényelmesebb, és hosszú távon sokkal gazdaságosabb is. Ez utóbbi különösen a diákokra és az idősebb lakosságra jellemző.

ÖSSZEFOGLALÁS

Hollandia a biciklik és a csatornák országa. Mindkét tulajdonság nagymértékben befolyásolta az ország közlekedési rendszerének, jellemzőinek kialakulását, és meghatározza annak alakulását, fejlődését mind a mai napig folyamatosan. Természetesen ez a folyamat visszahat önmagára, hiszen az ország közlekedés-politikája is támogatja – kihasználva a terület adottságait – mind a kétkerekű, mind a vízi forgalom növekedését, megfelelő bicikli-utak kiépítésével, illetve a csatornák karbantartásával, amelyek gazdasági szempontból, és „ország-kép” szempontból is előnyösek Hollandiának.

Habár az emberek jelentős része mindezek ellenére ebben az országban is autóval közlekedik, nem elhanyagolható a hajót, de még kevésbé a biciklit használók száma sem. Ezek a jellemzők különlegessé és egyedivé teszik az országot, és főleg annak közlekedési mintáját.

Külön tanulmányt (és fotóalbumot) lehetne készíteni, az ebben az országban megtalálható bicikli-típusokról, amelyek száma, megjelenési formája, ötletessége és nem-mindennapisága végtelen, és szavakkal leírhatatlan. Sajnos azonban ennek bemutatása jelen dolgozat keretei között nem vált lehetővé.