

**Micsinai István:**

## **Kerékpáros közlekedés Budapesten**

### **1) Bevezetés**

A Budapesten közlekedők számára többféle lehetőség is adott, amikor a város egyik pontjáról a másikba akarnak eljutni. Magától értetődő az is, hogy a különböző közlekedési eszközök – autó, tömegközlekedés, kerékpár – különböző előnyökkel és hátrányokkal rendelkeznek.

Dolgozatomban a budapesti kerékpáros közlekedés jelenlegi állapotát szeretném bemutatni. A főváros lehetőségeit összehasonlítom más városokkal is. A mai helyzet leírására aktív kerékpárosként több saját élményt is meg fogok említeni.

### **2) Kerékpárutak helyzete Budapesten**

Budapesten jelenleg kb. 140 km-nyi kerékpárút áll rendelkezésre. Az elmúlt két évben az önkormányzat 10 km új utat épített. A legjelentősebb probléma ezzel, hogy jelentős részét a gyalogosok és a kerékpárosok közösen használják. Ez gyakran nem problémamentes. Jól ismert az a jelenet, amikor a gyalogos nem veszi figyelembe a jelzéseket és a biciklis elé lép, vagy az úton keresztbe feszül a póráz. A kerékpárutak megkülönböztető jegye, hogy elkülönített sávban találhatóak. A gyalogos és kerékpár út futhat egymás mellett is, de ebben az esetben némi szinteltozásnak kell lennie, és a kerékpárút megkülönböztető színe jelzi, hogy ott más típusú forgalomról van szó. Budapesten ezekből van a legkevesebb, az utak többsége (78%-a) ugyanis nem más, mint festéssel elkülönített szakasz.<sup>1</sup>

A kerékpárosok közlekedési kultúrája is számos kívánnivalót hagy maga után. A kerékpárosok többsége kivilágítatlan, rendszeresen áthajtanak a piros jelzésen. Ez érezhetően annak a következménye, hogy a rendőrök nagyon liberálisan viszonyulnak a kerékpárosokhoz. Egyrészt nem büntetik meg az autósokat a szabálytalan parkolás miatt, de a kerékpárosokat sem, ha nem a KRESZ előírásainak megfelelően közlekednek.

A Városi Kerékpározás Barátai civil szervezet szerint az ideális közlekedési feltételekhez kb. 450 km épített kerékpárútra lenne szükség. Ennek a költsége 5 milliárd forint körül mozog, ami első hallásra soknak tűnik, de ha figyelembe vesszük, hogy a fővárosi utak felújítására évente 30 milliárd forintot költenek, akkor jól érezhetőek az arányok.

Az elmúlt három évben a főváros költségvetésében nincs elkülönített pénzalap kerékpár utak építésére. Azt megelőzően évi 200-250 millió forintot fordított ennek a céljára. Ez az összeg többé-kevésbé arányos a kerékpárutakat használók számával és a felújításra szánt összegek kerékpárutakra jutó részével.

Egy nem reprezentatív felmérés szerint ugyanis kerékpárt rendszeres közlekedésre Budapest lakosságának 1%-a használ. A politikusok számára ez a szám csekély, komoly érdekérvényesítő munkát ekkora támogatottság mellett nem lehet végezni. Ugyanakkor ez a helyzet ismételtelen csak az ördögi kör képét vetíti fel: a lakosság jelentős része azért nem közlekedik kerékpárral, mert nem biztonságos – a főváros azért nem támogatja a fejlesztést, mert kevesen használják.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Magyar Narancs, 2004. június 17.

<sup>2</sup> Magyar Narancs, 2000. május 18.

A legtöbb kerékpáros számára az jelenti a legkomolyabb problémát, hogy az autósok többsége figyelmetlen velük szemben. Az Andrassy úton az a meglepő, ha az Oktogonnál az autók nem állnak a kerékpár sávra. (Magam egy alkalommal ebből kifolyólag voltam kénytelen az úton haladni az autók mellett, amikor egy taxi ajtója hirtelen kinyílt előttem és a biciklim kormányja beleakadt – nagyot estem.)

Kérdés, hogy vajon mi kellene ahhoz, hogy ez a mentalitás megváltozzon. Bécsben a kereszteződéseknel lényegében minden autós előreengedett, Budapesten ennek éppen a fordítottjára számíthatok csak.

### **3) Kerékpárutak Kelet- és Nyugat-Európában**

A budapesti problémák nem sajátosan hazai problémák. Prága kerékpárosai hasonló nehézségekkel kénytelenek szembesülni, mint a budapestiek. Prágában a tervek szerint 400 km-es hálózatot építenek ki, de eddig mindösszesen csak 60 km épült meg. Jelentős növekedésre nem lehet számítani, az elmúlt években csak néhány kilométert adtak át. A város vezetősége sem feltétlenül a kerékpáros közlekedés lelkes támogatója, Prága domborzatára, valamint a belváros kiterjedtségére hivatkozva vonakodnak további komolyabb lépéseket tenni.

Az ördögi kör Prága esetében is jól működik. Az itteni felmérések szerint a város lakosságának 2%-a közlekedik rendszeresen kerékpárral. Az autónak hasonlóan magas presztízse van, mint hazánkban. Daniel Mourek, a cseh Environmental Partnership (Nadace Partnerstvi) vezetője szerint a cseh lakosság szemében az autó a normális, a tömegközlekedés a szegényeké, a kerékpár az idiótáké...

De nézzünk meg egy kategóriákkal jobb feltételekkel rendelkező várost, Bécsset. Bécsben 800 km-nyi kerékpárút áll rendelkezésre. Ennek jelentős része elkülönített út, az autósoktól és a gyalogosoktól egyaránt. Bécs természetesen nem csak a hálózat nagyságában különbözik a kelet-európai városoktól, hanem a mentalitásában is. Hadd engedjek meg egy személyes történetet. Bécs belvárosából kifelé tartva a Donau-Kanal egyik hídját kerestem és véletlenül az egyirányú kerékpárúton a forgalommal szembe haladtam. Egy rendőr szólított meg: Warum fahren Sie nicht an der anderen Seite? – Azaz, miért nem a másik oldalon megyek?

Ennek ellentétéként jól illusztrálja a budapesti helyzetet az a tény, hogy a rendőrök nem kérdezik meg az autósokat, hogy miért a kerékpárúton állnak meg.

### **4) A kerékpár előnyei**

A kerékpár előnyét az autó káros hatásaival szemben lehet a leginkább ábrázolni. Budapesten naponta kb. 1,2 millió autó halad keresztül. Ennek a hatalmas számnak jelentős következményei vannak, csak címszavakban: a belvárosban lakók várható életkorát tíz évvel csökkenti az állandó szmog, az utóbbi tíz évben megtízszereződött a fővárosi allergiások száma, a budapesti levegőbe jutó szennyező anyagok 60 százalékaért, a helyi zajszennyezés háromnegyedéért a gépjárműforgalom felelős.

A főváros jelentős erőforrásokat koncentrálna fejlesztésekre, ám mindezt igen egyenlőtlenül teszi. A közlekedés-fejlesztésre fordított minden tíz forintból csupán kettő jut a közösségi közlekedésnek - a többit utépítésre költi.

Az autónak funkciója mellett különösen magas a státuszértéke társadalmunkban. Nagy-Bandó András kabaréja a 80-as évek közepéről keményen kritizálta a hazai autóeladási rendszert. A

Merkúrral kapcsolatban mindenkinek ugyanaz jutott az eszébe: „várunk, várunk”. Bizony a kilencvenes évek elejéig várnunk kellett, azóta azonban egy csepp türelme sincs a lakosságnak.

Azon túl, hogy az autó egy fontos szimbólum az életünkben, a biztonság- és komfortérzetünkhöz szorosan hozzátartozik, a gazdasági életre gyakorolt hatása sem elhanyagolandó. Magyarország éves GDP-jének 10%-a az üzemanyagot terhelő adóból folyik be a költségvetésbe, ezzel az egyik legfontosabb bevételi forrás az államháztartás számára.

A kerékpár előnyét leginkább a környezeti terhelések nélkülözésében lehet látni. Nem mellékes az sem, hogy az amúgy alapvetően rossz egészségi állapottal rendelkező lakosság rendszeresebben mozogna is.

A Mobilitás hetek alkalmával rendszeresen szerveznek demonstratív jelleggel összehasonlítókat a különböző közlekedési eszközök között. A kerékpár ezek során rendszeresen az első helyen végez.

Szintén személyes tapasztalatokat említek meg annak kapcsán is, hogy az éjszakai közlekedés során különösen is verhetetlennek tűnik a kerékpáros közlekedés.

Az egészségi ártalmakon túl meg kell említenem az autók által okozott zsúfoltsági problémát is. A belvárosban a járdák többségére a parkolási gondok miatt az autók ráállnak, aminek következtében sok helyen a gyalogosok nem férnek el egymás mellett.

Budapest parkolóváros. Sokan gondolják úgy, hogy ebben a városban több autó nem fér el, pedig de. Jelenleg 1000 lakosra 340 autó jut, és ezzel a számmal még mindig az uniós átlag alatt vagyunk. Az autó-eladási számok alapján határozottan kijelenthető, hogy a növekedési tempó még néhány évig eltart.

A belváros túlzásfoklata nem csak magyar probléma. Londonban és Amszterdamban a probléma megoldását parkolási díjak felemelésében találták meg, ők bátran ki tudják jelenteni: nincs parkolási gond. A tarifák önmagában való felemelése természetesen nem jelentett volna megoldást; a belvárosba való eljutáshoz a város forgalmas csomópontjain lehetőség van az autó leparkolására, majd tömegközlekedésre való átszállásra.

Hollandiában és Flandriában más módon próbálják meg leszoktatni az embereket az autó használatáról. 2002-ben 10 000 flamand gépkocsi-tulajdonos adta vissza a rendszámát, mert cserébe ingyenes állandó bérletet kapott egész Flandriában a közlekedési vállalat városi és távolsági buszaira.<sup>3</sup>

Budapesten mindaddig egyedüli példaként a Lánchíd hétvégekénti lezárására került sor. Demszky Gábor tavaly ősszel egy interjúban azt nyilatkozta, hogy tervezik a lezárt övezetek további bővítését a nyári időszakban. A következő lépés –hasonlóan hétfégi jelleggel a nyári időszakban- az Andrásy út Oktogon és Bajcsy-Zsilinszky út közötti szakaszának a lezárása lesz.

## 5) Kerékpáros társadalom

A kerékpárosok érdekeinek képviseletére több civil szervezet is létrejött. (Pl. VBB – Városi Biciklizés Barátai, KEROSZ - Kerékpárral Közlekedők Országos Szövetsége) Jelentősebb rendezvényként az elmúlt évben az Autómentes Nap kerékpáros-felvonulását tudták megszervezni. (Ez természetesen nem jelenti azt, hogy ne lennének más felvonulások, ám azok eddig nem tudtak ennyire jelentős számú támogatót megmozgatni. 2004. májusában 300 kerékpáros demonstrált a kerékpáros közlekedés mellett, amelynek során a Deák térről vonultak át a Tabánba.)<sup>4</sup> Az ese-

<sup>3</sup> Népszabadság, 2003. szeptember 22.

<sup>4</sup> <http://www.magyarorszag.hu/hirek/egeszseg/kerekpar20040515.html>

mény szervezése nem volt zökkenőmentes. A Mobilitás Hét hagyományosan szeptember 16-22-ig tart. A kerékpáros felvonulásokat Európa szerte az utolsó napon szokták szervezni. Budapest vezetése ezzel szemben szerda helyett (22-e szerdai nap volt) szombatra szervezte azzal az indokkal, hogy a hazai autósok nem tudnak még egy ekkora lezárást elviselni, amivel a kerékpáros felvonulás járna. A nyilatkozatokban jól érzékelhető volt, hogy a főváros vezetése semmiféle módon nem kíván szembe kerülni az autósokkal.

A rendezvény meglepő sikert hozott, kb. 4000-5000 kerékpáros vett rajta részt.

A felvonuláson részt vett kerékpárosok jellegzetesen fiatalok. Úgy tűnik, mintha a kerékpáros életmódra való nyitottságnál egy generációs törés lenne. Számukra az autó kevésbé jelent státuszjelzést, illetve az egészségesebb életmód, a kerékpár nyújtotta szabadság fontosabb a számukra.

## **6) Zárszó**

Budapesten a kerékpáros közlekedés a lakosság szűk rétegét érinti, alapvetően a fiatalabb korosztály tagjai használják ezt a közlekedési eszközt. Lassú változások figyelhetőek csak meg, várhatóan a következő évek során sem fog jelentősebb mértékű változás történni.

## **Irodalomjegyzék**

- Legát Tibor: "Az autózás káros az egészségre" In: Magyar Narancs, 2000. május 18.
- Kis G. Gábor: Budapesti kerékpárutak: Tour de Franzstadt. In: Magyar Narancs, 2004. június 17.
- Csak a hétvégeken zárnák le a Lánchidat. In: Népszabadság, 2003. szeptember 22.
- Daniel Mourek e-mail-en keresztül nyújtott adatokat a csehországi helyzetre nézve.