

Motorizáció nélküli közlekedés Budapesten

Pálosi Éva

Eötvös Lóránd Tudományegyetem
Társadalomtudományi Kar
Szociológia szak, III. évfolyam
Város, közlekedés, társadalom
2004/2005 tanév, tavaszi szemeszter

A XX. század elején a közlekedés jelentős változáson ment keresztül: megkezdődött a gépjárművek elterjedése a világon. Magyarországra az első automobil – egy Benz 1,5 LE-s kocs - 1895-ben érkezett meg. Az autó tulajdonosa egy fővárosi optikus, Hatschek Béla volt.¹ A magyarországi gépjárműpark fejlődését nagyban befolyásolta az ország fél-perifériális helyzete, majd az ún. szocialista blokkba tartozása (mindez – különböző mértékben – lassította a motorizációt): 1910-ben összesen 937 személygépkocsi közlekedett Magyarországon, 1928-ban már 10 ezer, 1966-ban 100 ezer, 1980-ban már egymillió. A rendszerváltásra a friziderszocializmus hatására csaknem megduplázódott a személygépkocsik száma (1,95 millió), az ezredfordulóra pedig megközelítette a 2,5 millió darabot.

Közútijármű-állomány				
	1990	1995	1999	2001
Személygépkocsi (ezer db)	1944,6	2245,4	2255,5	2482,2
Tehergépkocsi (ezer db)	224,1	292,1	322,1	355,2

Forrás: KSH Környezetstatisztikai adatok 1996, 1999, 2000, 2001²

De ennek a motorizációnak súlyos következményei vannak. Egyrészt, ahogyan azt Gaál Zoltán³ is kifejti, napjainkban a halálozási okok között igen jelentős helyet foglal el a közlekedés: manapság kétszer annyian hálnak meg közlekedési balesetben a világ útjain, mint háborúkban és erőszakos bűncselekmények következtében összesen. Évente 1,2 millió ember veszíti életét az utakon világszerte.⁴ A súlyosan sérültek száma egy nagyobb ország lakosságával vetekszik, meghaladja az ötvenmilliót. Másrészt a közlekedésből származik a globálisan jelentős hatást kiváltó üvegházgázok (NO_x 69%-a, CO₂ harmada, SO₂ 12%-a⁵) jelentős része, illetve az egyéb légszennyező anyagok (például mikro-szennyezők), amelyek hosszú távon (egy közlekedési balesetnél hosszabb távon) veszélyeztetik az emberek életét, életminőségét.

Az Európai Bizottság felkérésére nemrég készült felmérés szerint⁶ egy átlagos magyar ember, ha marad a jelenlegi szennyezési szint, több mint egy évet veszít az életéből a részecskeszennyezés következtében. Budapesten a várható életvesztés elérheti a három évet is.

¹ Frisnyák Zsuzsa: Motorizáció a századfordulón <http://www.historia.hu/archivum/2000/000910frisnyak.htm>

² Ohnsorge Szabó László – Kajner Péter – Ungvári Gábor: Fenntartható EU felé(?) Kritikai elemzés az Európai Unió és Magyarország környezetpolitikájáról L'Harmattan Kiadó, 2005.

³ Gaál Zoltán: A motorizáció árnyoldalai Medical Tribune II. évfolyam, 19. szám vagy <http://www.medical-tribune.hu/index.php?pid=7&sid=72&aid=783>

⁴ Az ENSZ Egészségügyi Világszervezetének (WHO) adatai szerint.

⁵ Ohnsorge Szabó László – Kajner Péter – Ungvári Gábor: Fenntartható EU felé(?) Kritikai elemzés az Európai Unió és Magyarország környezetpolitikájáról L'Harmattan Kiadó, 2005.

⁶ Zöldek: veszélyes anyagok Budapest levegőjében Népszabadság Online 2005. május 20. <http://www.nol.hu/cikk/362966/>

PM10* határérték-túllépéses napok száma 2004-ben ⁷													
Merőállomás	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.	XI.	XII.	Össz
Széna tér	12	6	16	14	7	1	1	2	9	10	2		80
Baross tér	18	1 1	21	18	6	2	4	4	13	17	11	18	142
Honvéd telep	18	5	11	14	2	2	4		4	19	9	20	107

*A 10 mikrométernél kisebb légszennyező részecskék Forrás: KVVM

Többek között Szvetszky Zsuzsanna⁸ is megállapítja, hogy a közeledés okozta környezeti károkat csak a forgalom csökkentésével lehetne visszaszorítani. Azonban ez ellentmond minden jól felfogott rövidtávú gazdasági érdeknek. Mindaddig, amíg nem lesz divat az autóról részlegesen vagy teljesen lemondani, nem remélhető számottevő változás. Mivel „az autó mind nagyobb belső területekre terjeszti ki hatalmát: barát és útitárs lesz, már-már ikertestvér, az autós énjének jobbik fele; nem lélektelen, hanem mesebeli csodás lények eszével és erejével felruházott tárgya az érzelemnek, feloldása a behatároltságnak, a fantázia világába menekülés egyik eszköze.”⁹ Az autó már nem csak egy egyszerű eszköz a helyváltoztatásra, hanem státusszimbólum, egy áhított életszínvonal elengedhetetlen kelléke. Nemcsak a szükségleteink kielégítésére használt tárgy, hanem egy olyan tárgy, amelynek mindent felfaló szükségleteinek alárendelődik az emberek élete.¹⁰ Mindeközben nemcsak a város- és közlekedésfejlesztés szakemberei, döntéshozói, hanem egyre inkább az emberek is megfelelnek a saját izomerejükéről és a motorizáció nélküli közlekedésről.¹¹

Sajnos a még ma is jelentős áramlásközpontú közlekedéstervezés a kerékpárost és a gyalogost zavaró tényezőként kezeli, viszont ahogyan azt Fleischer Tamás¹² állítja: az új városi prioritásrendszer kedvezményezettjei a nem-motorizált forgalom, a felszíni tömegközlekedés illetve általában a célforgalom kell legyenek. Mindez szükséges ahhoz, hogy vissza tudjunk fordulni az utca felé és a közterületek újra (találkozási) helyekké váljanak.

A gyalogos forgalom erősítéséhez elsősorban a távolságok csökkentésére van szükség, vagyis a célpontok sűrítésére,¹³ másodsorban pedig gyalogosbarát épített környezetre. Még ha az emberek konkrét célok felé is haladnak (és nem „csak” sétálnak), fontos, hogy az út során kellő mennyiségű (lehetőleg kellemes) inger érje őket. Budapest belvárosa rengeteg látnivalóval rendelkezik, viszont ezek egyáltalán nem tudnak érvényesülni, ha a főbb útvonalokról letérve az embernek folyamatosan a lába elé kell néznie, hogy az állati és emberi

⁷ Az Európai Uniónak a 10 mikrométernél kisebb légszennyező részecskékre (PM10) vonatkozó irányelve, amelynek előírásait a magyar jog is tartalmazza, 2005-ben legfeljebb 35 olyan napot enged meg, amikor a PM10 koncentrációja határérték felett lehet egy mérőállomáson. Ebben az évben Budapesten a Baross téri mérőállomás már március 16-án a harminchatodik határérték feletti napot mérte. A tavalyi évben a határérték feletti napok száma Budapesten a Baross téren 142 nap volt.

⁸ Szvetszky Zsuzsanna: EU-AU-tomobil In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 2003/2

⁹ Szvetszky Zsuzsanna: EU-AU-tomobil In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 2003/2

¹⁰ Radó Dezső: Orvosság az autó-áfium ellen In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 1998/9

¹¹ A motorizáció nélküli közlekedés alatt a gyalogosforgalmat, a kerékpáros, görkorcsolyás, gördeszkás, rolleros közlekedést értem.

¹² Fleischer Tamás: Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában <http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf>

¹³ Fleischer Tamás: Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában <http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf>

ürülékek miatt kialakult akadálypályán lehetőleg minél kevesebb hibával jusson át (a meleg nyári napokon kialakuló szagról nem is beszélve). A tiszta környezet biztonságos környék hatását kelti, ami szintén nagyon fontos a gyaloglási kedv erősítésénél. Mivel a gyalogosforgalom egyértelműen nem elégítheti ki egy milliós nagyságrendű város lakosságának közlekedési igényeit, természetesen szükség van egyéb közlekedési módokra is.

Ilyen motorizáció nélküli közlekedési mód a kerékpáros közlekedés. Budapesten ma kb. ugyanannyi kerékpár van, mint személygépkocsi.¹⁴ (Évente ötven-hatvan ezerrel nő a számuk.) A Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ Kht. által készített felmérés¹⁵ szerint a fővárosban élők közel kilenczede tud is kerékpározni, bár az elmúlt évben csak a budapestiek fele ült biciklin. A Főpolgármesteri Hivatal adatai szerint pedig a budapestiek 30%-a szokott kerékpározni legalább alkalomszerűen. A jelenlegi kerékpárhasználók nagyobb része szabadidő-eltöltési céllal (sportolás, túrázás stb.) ül a biciklire. A hétköznapi közlekedésben azonban csak 1-2%-ot tesz ki a kerékpározók aránya. (Elsősorban a fiatal középkorúak, s ezzel összefüggésben a szakmunkásképző valamint főiskolai, egyetemi végzettséggel rendelkezők körében tapasztalhatjuk a kerékpár gyakoribb használatát.) Ezek az adatok azt mutatják, hogy az egyének részéről a biciklihasználathoz szükséges eszköz és tudás jórészt rendelkezésre áll a fővárosunkban.

A budapesti kerékpárút-„hálózatról” és a kerékpártárolókról, vagyis a közösségi tulajdonban lévő infrastruktúráról ez már nem mondható el.

Kerékpáros főhálózati elemek (km)				
	Fővárosi beruházásban	Főváros más beruházása keretében	Kerületi v. egyéb beruházásban	Összesen
1991 előtt	11,4	–	–	11,4
1991 – 2004	79,4	17,5	32,7	129,6
Összesen	90,8	17,5	32,7	141,0

Forrás: Főpolgármesteri Hivatal Sajtóiroda

A Budapesthez hasonló méretű és lakosságú osztrák főváros több mint nyolcszor annyi kerékpárúttal (kb. 920 km) rendelkezik, mint fővárosunk, de a kilencvenes évekig szintén a keleti blokkhoz tartozó Prága (szintén hasonló méretű város) is megelőzi Budapestet a 180 km-es kerékpárút-hálózatával. De nem elég a kerékpárút-hálózat, sőt talán nem is a legfontosabb, mivel kerékpározni az autóutakon is lehet(ne), szükség van a célállomásokon a kerékpárok megfelelő tárolására is. (Ezt a problémát küszöböli ki az összecusukható roller, igaz sokkal lassabb és kényelmetlenebb, így csak rövidtávon hatásos közlekedési eszköz.) Mégis a Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutató Központ Kht. felmérése alapján a fővárosban nem kerékpározók legfőbb indoka, hogy a városi biciklizés veszélyes. Ez a félelem sajnos nem alaptalan. Egy másik vizsgálat¹⁶ szerint a megkérdezett gyerekek huszonhat százalékának volt már közlekedési balesete. Leggyakrabban az autó és a bicikli összeütközése szerepel a listán.

¹⁴ Kerékpárral Budapesten (Forrás: Főpolgármesteri Hivatal Sajtóiroda)

http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=20050422-cikk-biciklis_fovaros

¹⁵ Biciklivel Budapesten – Kerékpározással kapcsolatos attitűdök és szokások a fővárosban

<http://www.studiometropolitana.hu/hirek.html>

¹⁶ Szvetelszky Zsuzsanna: EU-AU-tomobil In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 2003/2

A szerény fővárosi kerékpárút-hálózat jó része a parkoló autók (Andrássy út) vagy a gyalogosok miatt (budai rakpart) veszélyes. A budapesti biciklis futárok kórházban végződő baleseteinek mintegy felét a parkoló autók körülbírtás nélkül kikászálódó sofőrök és utasaik okozzák.¹⁷ Kürti Gábor, az egyik budapesti biciklisfutár szolgálat vezetője, elmondása szerint¹⁸ előfordult már, hogy valakinek a füle szakadt be, másnak pedig a mellkasába állt bele egy ajtó egy-egy ilyen baleset során. Éppen ezért tartja az Andrássy úti kerékpárutat kirakatkerékpárútnak, amelyen közlekedni nem inkább csak andalogni lehet.

Budapesten a kerékpárút-építés jórészt úgy zajlik, hogy húznak egy sárga vonalat a járdán, vagy a közúton és ezzel kijelölik a kerékpárutat. Szerintem ez a módszer csak egy sokkal fegyelmezettebb közlekedési morállal rendelkező társadalomban működhet. A balesetmentes közlekedés miatt le kellene sülyeszteni a bicikliutat, hogy feltűnjön a gyalogosnak is, meg az autósoknak, hogy ott egy út van. Persze ez sokkal drágább megoldás, mint a felfestés, amit viszont senki nem vesz észre, illetve a gyalogosok nem tudják, hogy éppen a vonal melyik oldalán kellene menniük.

Pedig Kürti Gábor szerint a budapesti közlekedés fejlesztésére egyetlen év alatt a ráfordított pénz öt százalékából, azaz mintegy ötmilliárd forintból olyan hálózatot lehetne kiépíteni, hogy azzal hosszú időre le lehetne zárni ezt a témát. Egy kétmilliós világ városban szerinte az autós közlekedés fejlesztése teljesen idejét múlt illúzió.

Nem megoldott a kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés összekapcsolása sem, ami tovább csökkenti a potenciális kerékpározók számát. Budapesten jelenleg csak a HÉV-en és a Fogaskerekűn lehet kerékpárt szállítani. A buszon nem is férne el egyszerre több kerékpár, így nem valószínű, hogy valaha is lehet rajta szállítani, hasonlóan a trolin sem, bár a budapesti közlekedésben a trolinak nincs nagy jelentősége (a troli útvonalak összesen 69 km hosszúak szemben a buszok 1166,5 km-es útvonalával¹⁹). A villamoson és a metróon pedig elsősorban a tolerancia hiányzik. Ahogyan Bősze Sándor, a Budapesti Közlekedési Vállalat közlekedési főosztályvezetője mondta²⁰ letisztultabb gondolkodásra, magasabb kulturáltsági szintre lenne szükség ahhoz, hogy a bicikliket konfliktusok nélkül a tömegközlekedési járműveken lehessen szállítani.

Sajnos Budapest is azok közé a városok közé tartozik, ahol a motorizáció fontosabb (valószínűleg több a dugóban, autójában bosszankodó választópolgár, mint az álló gépkocsisor mellett elguruló, elsuhanó csendes honpolgár), mint az egészségesebb, emberhez közelebbi közlekedési módok fejlesztése. Pedig valószínűleg hosszú távon ez lenne az egyetlen járható út: a városon belüli motorizált forgalom csökkentés és a tömegközlekedéssel összekapcsolt nem-motorizált forgalom növelése. Ennek megvalósításához segítséget nyújt a technika fejlődése is, hiszen az egyre könnyebb hordozható számítógépek (notebook, PDA) miatt egyre több társadalmi csoportnak nincs már szüksége nagy csomagok cipelésére, így nem lenne szükség az autóra sem. Ehhez viszont szemléletváltásra is szükség lenne. Itt visszautalnék Szvetelszky Zsuzsanna (a dolgozatom elején ismertetett) állítására: amíg nem lesz divat az autóról való lemondás, addig számottevően nem fog csökkenni a városokban a gépjárműforgalom.

¹⁷ Linder Bálint: Túl lehet-e élni? – Biciklizés a fővárosban
<http://www.manco.hu/index.php?gcPage=/public/hirek/hir.php&id=11706>

¹⁸ Neustadt Dániel: Biciklis forradalmat akarnak
<http://www.magyarhirlap.hu/cikk.php?cikk=94073>

¹⁹ Intelligens mobilitás – Merre fejlődik a közép-kelet-európai fővárosok közlekedésszervezése?
http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_intelligensmobilitas_sum.pdf

²⁰ Zubor Tamás: Kerékpárszállítás lehetőségei a fővárosban
http://www.mozduljvelunk.hu/kerekpar/orszagut/sp_olvastad.php4?id=8

Addig sajnos érvényesek Para-Kovács Imre²¹szavai: „A kerékpáros az út négere”.

Felhasznált irodalom:

Biciklivel Budapesten – Kerékpározással kapcsolatos attitűdök és szokások a fővárosban
<http://www.studiometropolitana.hu/hirek.html>

Fleischer Tamás: Városi közlekedési kérdések egy környezetbarát magyar közlekedéspolitikában <http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf96/GYONGY960627.pdf>

Frisnyák Zsuzsa: Motorizáció a századfordulón
<http://www.historia.hu/archivum/2000/000910frisnyak.htm>

Gaál Zoltán: A motorizáció árnyoldalai Medical Tribune II. évfolyam, 19. szám vagy
<http://www.medical-tribune.hu/index.php?pid=7&sid=72&aid=783>

Intelligens mobilitás – Merre fejlődik a közép-kelet-európai fővárosok közlekedésszervezése?
http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_intelligensmobilitas_sum.pdf

Kerékpárral Budapesten (Forrás: Főpolgármesteri Hivatal Sajtóiroda)
http://www.budapest.hu/engine.aspx?page=20050422-cikk-biciklis_fovaros

Linder Bálint: Túl lehet-e élni? – Biciklizés a fővárosban
<http://www.manacs.hu/index.php?gcPage=/public/hirek/hir.php&id=11706>

Neustadt Dániel: Biciklis forradalmat akarnak
<http://www.magyarhirlap.hu/cikk.php?cikk=94073>

Ohnsorge Szabó László – Kajner Péter – Ungvári Gábor: Fenntartható EU felé(?) Kritikai elemzés az Európai Unió és Magyarország környezetpolitikájáról L'Harmattan Kiadó, 2005.

Para-Kovács Imre: Kerékpárút
http://www.magyarhirlap.hu/Archivum_cikk.php?cikk=83067&archiv=1&next=0

Radó Dezső: Orvosság az autó-áfium ellen In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 1998/9

Szvetelszky Zsuzsanna: EU-AU-tomobil In: Ligetszépe ökológiai olvasókönyv Liget Műhely Alapítvány, 2004 vagy Liget folyóirat 2003/2

Zöldek: veszélyes anyagok Budapest levegőjében Népszabadság Online 2005. május 20.
<http://www.nol.hu/cikk/362966/>

Zubor Tamás: Kerékpárszállítás lehetőségei a fővárosban
http://www.mozduljvelunk.hu/kerekpar/orszagut/sp_olvastad.php4?id=8

²¹ Para-Kovács Imre: Kerékpárút
http://www.magyarhirlap.hu/Archivum_cikk.php?cikk=83067&archiv=1&next=0