

Budapesti Corvinus Egyetem
Politikatudományi Intézet

Két keréken négy kerékkel
Budapesten

*A budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (BuBi) bevezetésének
feltételezett következményei nemzetközi példák alapján*

Bekker Judit
Konzulens: Dr. Kurtán Sándor
2013

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
Kerékpározás és egyéb ZÖLDségek	7
A bicikli is lehet közpolitika?	9
A bicikli is lehet közpolitika!	11
Kerékpározási hajlandóságot befolyásoló tényezők	13
<i>Vállalati szintű kerékpározást ösztönző rendszerek</i>	15
A budapesti kerékpározás története	17
Budapest városszerkezeti adottságai, közlekedés a rendszerváltás előtt	18
A kerékpározás támogatottsága és a fejlesztések üteme (1990–2010)	19
<i>Politikai vonatkozás</i>	20
<i>Civil szervezetek aktivitása</i>	23
<i>A kerékpáros közlekedés társadalmi támogatottsága</i>	26
Lehet-e Budapestból Amszterdam?	31
Politikai vonatkozás	32
Civil szervezetek aktivitása	34
A kerékpáros közlekedés társadalmi támogatottsága	36
Közbringaprojektek fejlődése a 60-as évektől napjainkig	37
Generációról generációra	37
<i>A fejlődés dinamikája</i>	40
Típusról típusra	41
Kicsiben már itthon is működik?	42
Szeged	43
Esztergom	44
Győr	46
TeleBike	48
BuBi or not Bu Be?	49
Az ötlettől a tender elnyeréséig	49

A BuBi sikeres működéséhez szükséges intézkedések, beruházások	52
A BuBi társadalmi megítélése	56
A BUBI bevezetése: fennmaradó kérdőjelek	59
Potenciális felhasználói kör és használati gyakoriság	59
Infrastrukturális kihívások	60
Működési költségek – használati díjak	61
Marketing- és kommunikációs problémák	62
Állami és vállalati szintű ösztönzés hiánya	63
Budapest két keréken 2.0	65
Összegzés	67
Irodalomjegyzék	72
Melléklet	78

Bevezetés

Hat évvel ezelőtt úgy döntöttem, hogy biciklire cserélem a BKV-t, és azóta is nap mint nap kerékpárral járom a főváros utcáit. Az eltelt időben észrevehető javulást és szemléletváltást fedeztem fel Budapest kerékpáros infrastruktúrájában és közlekedési kultúrájában – mégis úgy látom, hogy bőven van még mit fejleszteni a rendszeren. Elsősorban ez az elhatározás vezetett a választott témámhoz. Amellett, hogy régóta elkötelezett vagyok a környezetvédelem ügye iránt, időközben önkéntes lettem az ország legnagyobb kerékpáros szervezeténél – a Magyar Kerékpárosklubnál –, és rendszeres résztvevője vagyok olyan biciklis eseményeknek, mint a Critical Mass vagy a Bringázz a Munkába! kampány. A másik fő indokot az szolgáltatta, hogy a főváros életében a kerékpáros közösségi közlekedési rendszer¹ kiépítésével eljött a megfelelő pillanat, amikor azt a társadalmi réteget is biciklire lehet(ne) ültetni, akik korábban egyáltalán nem tekintettek a kerékpárra közlekedési eszközként. Ilyen eredményeket azonban csak akkor tudunk majd felmutatni, ha a budapesti bérbringarendszer megfelelő feltételek mentén kerül kialakításra.

Két keréken négy kerékkel – ahogy a cím is utal rá, mint a legtöbb dolog, a kerékpáros politika sikeressége is fejben dől el. A politikusok fejében, a civil szervezeteket vezetőinek fejében, az emberek fejében. Diplomamunkám egyik alapkérdése, hogy milyen ok-okozati kapcsolat áll fent a szereplők között: az emberek azért közlekednek kerékpárral, mert a civil szervezetek nyomására a politikusok megteremtik a biciklizés infrastrukturális és biztonsági feltételeit – vagy ettől teljesen eltérő logikát követnek a folyamatok. Ez a kérdés képezi a dolgozat politikatudományi vonatkozását, hiszen azt szeretném megvizsgálni, hogyan válhat a közösségi közlekedés problémája közpolitikai üggyé. Kik lehetnek ennek a folyamatnak a kulcsszereplői, kinek kell(ett) megtennie az első lépést ahhoz, hogy Budapest igazi bringás fővárossá váljon.

Hazánk ma ugyanazokkal a közlekedési problémákkal küzd, mint más nyugati nagyvárosok, a megoldásra alkalmazott módszerek tekintetében azonban hatalmas

¹ KKKR – Budapesten a BuBi nevet kapta.

lemaradásban vagyunk a fejlettebb országokhoz képest. A második világháború végéig a kerékpár világszerte az első számú közlekedési eszköznek számított, ezt követően azonban az autók számának robbanásszerű növekedése megszüntette a kétkerekűek uralmát az utakon. A nemzetközi tapasztalatok azt mutatják, hogy biciklizés közlekedési részaránya csak azokban az országokban indult újra növekedésnek, ahol a politikai vezetés komoly figyelmet fordított a mindennapos kerékpározás ösztönzésére. Közben az EU jó néhány Budapest méretű nagyvárosában 15 százalék körül mozog a biciklis közlekedési részarány, addig szakértői becslések szerint a fővárosban még mindig csak 2–5 százalék közé tehető ennek mértéke. A személygépkocsik tömeges megjelenésével a városokban jelentősen lelassult és megnövekedett a forgalom, aminek köszönhetően a közúti balesetek száma is emelkedésnek indult. Ezek a negatív változások komoly károkat okoztak a közvetlen környezetünkben, amiért nagyrészt az autósokat terheli a felelősség. Folyamatosan nő a légszennyezés mértéke és csökken a zöld területek aránya az urbánus területeken – ennek következtében több nyugati országban is környezetvédelmi prioritásokat érvényesítettek a nagyvárosi közlekedésszervezésben. Ilyen például a Londonban bevezetett dugódíj intézménye vagy bizonyos kerületek lezárása az autós forgalom előtt Párizsban. Ezekkel az intézkedésekkel együtt jár a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, valamint a biciklizés részarányának növelése is, amit sok helyen a vállalati szféra is lelkesen támogat. Bizonyos munkahelyek ingyen kerékpárral látják el az alkalmazottaikat, céges közbringa rendszert építenek ki, megtérítik a biciklivel megtett kilométereket, vagy egyéb ösztönzőkkel próbálják felszabadítani a helyeket a vállalati parkolóknak.

Ahhoz, hogy megértsük azokat a problémákat, melyekkel a fővárosban ma is nap mint nap szembesülünk, fontos megvizsgálni Budapest városszerkezeti adottságait, valamint azt is, hogy ehhez képest milyen lehetőségek állnak rendelkezésre a környezetbarát közlekedési módok nagyobb térnyeréséhez. A kerékpáros politika megjelenése a rendszerváltás idejére tehető, 1989-ben épült az első önálló bicikliút a fővárosban – azóta viszont meglehetősen hektikus képet mutat mind a pénzügyi, mind a politikai támogatottság alakulása. Dolgozatomban arra is szeretném megtalálni a választ, hogy mikor vetette le a kerékpározás szabadidős tevékenység jellegét és a szocializmusból

megmaradt negatív képet – mikor vált igazán trendi, mindennapos közlekedési eszközzé. Az utóbbi években jelentős növekedésnek indult a kerékpáros infrastruktúra, és felgyorsult a fejlesztések üteme is, melyben nagy szerepe volt a civil szervezetek aktív tevékenységének. A fejlődés tempóját leginkább a kerékpározás közlekedési részarányára vonatkozó felmérések összevetésével, valamint az évek során készített közvélemény-kutatási adatok eredményeivel lehet monitorozni. Természetesen továbbra is rengeteg a biciklik térnyerését akadályozó tényező a fővárosban, ami főként politikai akarat és pénz kérdése. Éppen ezért kiemelt figyelmet fordítok arra, hogy áttekintsem, mely pártok milyen mértékben karolták fel a kerékpározás ügyét az évek során: megjelenik-e programokban, nyilatkozatokban; vannak-e konkrét tervek vagy csak üres frázisokat hangoztatnak a döntéshozók.

A BuBi régóta húzódo kialakításának eddigi állomásait és lehetőségeit két fontos pillérre alapozva vizsgálom meg, melyek közül először a már működő nemzetközi projekteket tanulmányoztam. Egy KKKR kiépítése előtt mindenképpen fontos felmérni, hogy más nagyvárosok tapasztalataiból milyen tanulságok vonhatók le rövid és hosszú távon, mik a sikeresség feltételei, és hogyan fogadták a lakosok a közbringarendszer bevezetését. A másik – hazai – példa már jóval közelebb áll a budapesti viszonyokhoz, hiszen az országban már Szegeden és Esztergomban is működik hasonló KKKR, a BuBi tendert megnyerő T-Systems–Csepel konzorcium pedig már tavasszal elindította céges TeleBike rendszerét a fővárosban, a „nagytestvér” tesztüzemeként.

A dolgozat fő célja a BuBi rövid és hosszú távú következményeinek feltárása, a bevezetést követő pozitív és negatív hatások vizsgálatával. Egyes előnyök, mint az egészséges életmód propagálása, a zaj- és légszennyezettség csökkenése, a közlekedési torlódások visszaszorítása vagy a biciklis kultúra erősödése közvetlenül levezethetők a kerékpározás részarányának növekedéséből. Néhány tényező viszont teljes mértékben attól függ, hogy milyen rendszerben, milyen felhasználási feltételekkel hozzák létre tavasszal a fővárosi KKKR-t. Fontos áttekinteni, hogy milyen hatással lesz a „kölcsonzó mamut” a kisebb vállalkozásokra, mennyiben ugyanaz a két program célcsoportja, milyen felhasználói kör és kihasználtság várható a BuBi piacra lépésével. Fel van-e készülve a

főváros arra, hogy a legtöbb kerékpáros közösségi közlekedési rendszer évről évre csak veszteséget termel, de hasznot nem hoz? Milyen módszerekkel védik majd a rendszert az esetleges rongálásoktól és lopásoktól? Elegendő idő lesz-e tavaszi üzembe helyezésre? Sikerül-e kiküszöbölni a nyertes NextBike rendszernek a más városokban (pl. Varsó) jelentkező informatikai hibáit? Ezek mind olyan kérdések, melyekre még a BuBi kialakítása előtt meg kellene, és meg is lehetne találni a válaszokat. Ha bármilyen előnye is van annak, hogy ennyi évig tartó huzavona után – a hozzánk hasonló adottságokkal rendelkező nyugat- és közép-európai városoktól jóval lemaradva – csak 2013-ban indulhat el a rendszer, akkor az az, hogy lehetőségünk van tanulni az előttünk járók hibáiból.

A témaválasztás jellegéből adódóan nem lehetséges minden esetben kizárólag tudományos értékű írásokra támaszkodni, hiszen a kerékpározás nagyon sokáig marginális szerepet töltött be a főváros közlekedésében. Alapvetően „underground” jellegű mozgalmaként formálódott, melynek ügyét olyan kerékpáros civil szervezetek és szerveződések karolták fel, mint a Városi Biciklizés Barátai, a Magyar Kerékpárosklub vagy a Critical Mass. A hazai szakirodalom hiányosságai miatt helyenként jóval naprakészebb információkat tartalmazó internetes, szakmai blogokat használtam fel kiegészítésként – melyeknél különösen figyeltem arra, hogy tartalmukat a szükséges kritikával kezeljem. További akadályt jelentett, hogy bár a kilencvenes évek óta folyamatosan készültek a kerékpározás témakörében felmérések, azok nem rendszeres jellegűek és sok esetben nem is vethetők össze egymással. A közlekedési részarányok alakulásáról például évek óta nem rendelkezünk friss adatokkal, így ezekben az esetekben (szakértői) becslésekre hagytam. E nehézségek miatt a dolgozat célja az is, hogy rávilágítson arra, a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos kutatások mennyire elhanyagolt területnek számítanak Magyarországon.

Kerékpározás és egyéb ZÖLDségek

A növekvő légszennyezettség, a klímaváltozás hatásainak egyre fokozottabb érvényesülése, valamint a zsúfolásig telt metropoliszok az utóbbi évtizedekben hatalmas problémákat, és ezzel együtt új felelősségi területeket – *egészséges környezet és a közlekedési lehetőségek biztosítása, valamint a megfelelő mobilitási feltételek megteremtése* – generáltak a nagyvárosokban. Az EU városi térségeiben kialakult torlódások megközelítőleg évi 100 milliárd euró veszteséget okoznak, ami az európai GDP 1 százalékának felel meg (Benczik – Berki 2009, 25).

Az „autós boom” kezdeti szakaszában sokan úgy gondolták, hogy a személygépkocsik használata elősegíti majd a belváros és a periféria összeköttetését, mára azonban ez a jóslat visszajára fordult. A dugókban nap mint nap órákat vesztegelő emberek is hamar felismerték a probléma forrását: már egy 1991-es IUPT² felmérés is azt mutatta, hogy az EU lakosságának 85 százaléka a tömegközlekedést, közel háromnegyedük pedig a kerékpározást részesítette volna előnyben a négykerekű járművekkel szemben (Dekoster 1999, 10–11). Bár sokan preferálják a környezetkímélő közlekedési eszközöket, mégis kevesen élnek a lehetőséggel és nagyon rövid utak megtételéért is képesek autóba ülni. A Gallup vonatkozó kutatása is ezt a tézist támasztja alá (The Gallup Organization 2011), hiszen 2011-ben az EU-ban a következőképpen alakult a közlekedési mód szerinti megoszlás: autó (53%), tömegközlekedés (22%), gyaloglás (13%), kerékpár (7%), motor (2%). A motorizált járművek használatában Ciprus jár az élen (91%), de Franciaországban, Írországban és Szlovákiában is az emberek közel 70 százaléka autózik. A tömegközlekedést Magyarországon, Lettországon és Csehországban használják a legnagyobb számban, az országok lakosságának több mint egyharmada. A környezetbarát közlekedési módok csak Bulgária, Szlovákia, Lettország, Románia és Hollandia esetén tudtak 30 százalék fölé emelkedni – a kerékpárosok viszont csak az utolsó esetben előzték meg a gyalogosokat.

² International Union of Public Transport.

Kérdés, hogy mi lehet az oka annak, hogy sokan azt mondják inkább a nyeregbe, mint az autóba ülést támogatnák, végül mégsem így cselekszenek? Egyrészt a két közlekedési eszköz más előnyökkel és hátrányokkal bír – *lásd A bicikli is lehet közpolitika! című alfejezet* –, másrészt a kerékpározás arányának visszaszorulása és a gépkocsi használat tömeges elterjedése szorosan összefonódott a történelemben. Az 1800-as évek végén a bicikli még luxuscikknek számított, majd a századfordulót követően kezdett el szélesebb körben elterjedni. A kerékpározási szempontból mintapéldának számító Hollandiában a két világháború között vált a legnépszerűbb közlekedési eszközzé, amit a kormány az infrastrukturális feltételek javításával is igyekezett ösztönözni (Mészáros 2006, 10). Ezzel párhuzamosan azonban robbanásszerű növekedésnek indult a gépkocsik száma, és az 50-es évekre leszorították a kétkerekűeket az utakról.³ Az országok vezetése előtt két út állt: dönteni kellett az autós politika támogatása vagy kerékpározási hajlandóság felélesztése mellett. A tapasztalatok azt mutatják, hogy csak azok az államok tudták növelni a bicikli használatát, melyek már évtizedek óta tudatos tervezési és forgalmi politikát alkalmaztak ennek érdekében (Pucher – Buechler 2008). Ott, ahol ma 30 százalék felett van a biciklizés részaránya (pl. Amszterdam, Eindhoven, Koppenhága) nagy szerepet játszott, hogy már az ötvenes évektől egyenrangú félként kezelték a bringásokat, míg a 10 százalék alatti arányt produkáló városokban (pl. Antwerpen, Manchester) az autós közlekedést propagáló politika került előtérbe (Fruianu, Mario – Mobycon – Fietsberaad – Ligtermoet & Partners (Gouda) – Vertaal Bureau Bothof (Nijmegen) et al. 2009, 13).

Az előző bekezdésben feltett kérdésre tehát meglehetősen egyszerű választ adhatunk: a politika. Ezért érdemes behatóbban is megvizsgálni, milyen lépésekből áll a közpolitika folyamat és milyen tényezőknek kell közrejátszaniuk a siker érdekében, így erről fog szólni a következő alfejezet.

³ A kontinens keleti része a nyugathoz képest jókora lemaradással, de ugyanezt az utat járta be.

A bicikli is lehet közpolitika?

A közpolitika egy olyan folyamat, melyhez hozzá tartozik a benne és körülötte zajló interakciók és szereplők összessége (Potucek – Vass 2003, 63). A tudományos körökben keringő számos meghatározás közül én a fenti definíciót választottam a fogalom körülírására. A közpolitika résztvevői alapvetően három eltérő érdekérvényesítési logikát követő csoportra bonthatók: az állami, a kereskedelmi és a civil szektorra (lásd 1. táblázat). Az utóbbi évtizedek trendjei azt mutatják, hogy az önkormányzatok, a privát szféra és a nonprofit szervezetek egyre nagyobb jelentőségre tettek szert a közpolitikai ciklusban. A „harmadik szektor” térnyerése azért is kiemelkedően fontos, mert olyan társadalmi funkciókat is ellátnak, melyeket más közpolitikai szereplők kisebb mértékben – vagy csak részben – vállalnak fel: közszolgáltatás, innováció (nagy kockázat – kétséges kimenetel), képviselet, önkifejezés, közösségépítés és demokratizáció (Fric – Bútora 2003, 159–160).

1. táblázat: A közpolitikai szereplők alapvető jellemzői

Jellemzők	Állami szektor	Kereskedelmi szektor	Civil szektor
Alapvető intézmény	kormány	devizatózsde	önkéntes szervezet
Döntéshozók	köztisztviselők, szakértők, lakosság	termelők, fogyasztók, befektetők	a szervezet vezetői és tagjai
Jogszabály	törvények	árjelzések és mennyiségi változások	megállapodások
Döntési kritérium	politikai célok és azok legjobb megvalósítása	hatékonyság maximalizálása, profit és/vagy előny	tagok érdekei / közérdek
Szankciók	államhatalom kényszerítő ereje	anyagi veszteség	társadalmi nyomás
Működés iránya	felülről lefelé	horizontális megállapodások	alulról felfelé

Forrás: Potucek 2003, 97

Ahogy a közpolitika fogalmának nincs mindenki által elfogadott definíciója, úgy tudományos berkekben a szakaszolását illetően sincs konszenzus. A legtöbb elmélet 4–9 részre osztja a közpolitikai folyamatot, melyek közül a legelfogadottabb modell a „néglépéses” felosztás: ügy felmerülése, döntés, végrehajtás, értékelés (Potucek – Vass 2003, 65). Ahhoz, hogy a kormány fontolóra vegyen egy ügyet, feltétlenül szükséges, hogy ez a társadalmi probléma láthatóvá váljon és felkerüljön a politikai napirendre – ennek Cobb és Elder két fajtáját különbözteti meg: a rendszerszintű és az intézményi napirendet. Az első egy átfogó értelmezést takar, ide tartozik minden olyan ügy,⁴ ami politikai cselekvés tárgya lehet, vagy amivel már korábban foglalkozott a kormány. Az intézményi meghatározás viszont csak arra a szűk ügykörre vonatkozik, melyekkel a hatalmon lévők ténylegesen tenni szándékoznak valamit. Kiket és mennyire érint az adott probléma? Mennyire látható és milyen intenzitással van jelen a társadalomban? Ezekről a fő kritériumoktól függ, hogy egy ügy képes-e felkerülni a politikai napirendre. A folyamat előrehaladásának szempontjából pozitívum a más napirenddel való analógia vagy a „spillover”⁵ hatás érvényesülése. Az „agenda setting”-nek alapvetően három megközelítése van: a *pluralista* szerint a politikai aréna több szférára osztható és bizonyos kérdésekben más-más csoportok kompetensek, az *elitista* szerint viszont létezik egy közpolitikai ügyekben döntéshozói pozíciót betöltő hatalmi elit. Ezekkel szemben az *államcentrikus* modell azt feltételezi, hogy a napirendért egyedül a politikai rendszer felelős, melynek környezetében nem nyomást gyakorló, hanem nyomás alatt álló érdekcsoportok találhatók (Peters 1996). Ezek a megközelítések azonban soha nem vegytiszta formában vannak jelen, az ügy természetétől függ, hogy milyen modell alkalmazható a döntés során.

A folyamat második lépcsője a döntési szakasz, vagyis a közpolitika formálás. Ebben a fázisban kiszélesedik a szereplők köre, hiszen senki nem örül annak, ha a feje felett határoznak olyan ügyekről, melyeknek maga is részese. Ahhoz, hogy megértsük, egyesek miért bírnak nagyobb befolyással másoknál, négy dolgot kell megvizsgálni: a saját

⁴ Az ügyek lehetnek újonnan felmerülők, ciklikusan ismétlődők (pl. költségvetés elfogadása) vagy folytonosan visszatérők.

⁵ Magyarul túlcsonduló hatás – egy bizonyos ügy felmerülése más kérdéseket is az érdeklődés középpontjába helyezhet.

helyzetet, a szövetségesek és ellenfelek szituációját, valamint a kívánt változás mértékét. Az utolsó szempont esetén különösen fontos, hogy az eredmény eléréséhez hány ember gondolkodásának megváltoztatására van szükség és ez egyénenként mekkora költségvonzattal jár. Általánosságban elmondható, hogy minél magasabb a kitűzött cél, annál kisebb a változás sikerességének esélye (Dahl 1973, 388–389). A közpolitikai döntés meghozását követően a végrehajtó hatalom bevezeti az új intézkedéseket, majd utolsó lépésként értékeli annak hatását. Bizonyos ügyek esetén meglehetősen hosszú időnek kell eltelnie ahhoz, hogy megítélhető legyen a döntés kimenetele. Kérdéses az is, hogy az értékeléssel lezárul-e a folyamat, hiszen a probléma nem megfelelő kezelése vagy a spillover hatás újra beindíthatja a közpolitikai kört.

A bicikli is lehet közpolitika!

Ahogy azt már a fentiekben is említettem, csak azok az országok voltak képesek visszafordítani a csökkenő kerékpározási arányt a 60-as és a 70-es években, akik tudatos politikát folytattak ennek érdekében. Közpolitikai szempontból érdemes áttekinteni, hogy ezek a sikeres „mentőkísérletek” honnan indultak, meddig jutottak és milyen eszközök segítségével érték el, hogy az emberek a garázsban hagyva autóikat újra nyeregbe üljenek.

Davis és a holland városok példája tipikus „bottom-up” folyamat, ahol a civil szféra kezdeményezte a kerékpározás feltételeinek javítását, melyre a politikai vezetés egyértelmű igennel felelt. Az amerikai Davisben a 60-as években indult útjára a biciklis forradalom, annak hatására, hogy az egyetemi vezetés ötszörösére emelte a felvett hallgatók létszámát. A megnövekedett kampusz központi területeit lezárták az autósok előtt, és az úthálózatot kerékpárosbarát módon alakították ki. Ezzel csaknem általánossá vált a bringázás a diákok körében, ami idővel a város egész területére áttért. A helyi vezetés kezdetben nem támogatta a kerékpározás ügyét, a folyamatos közlekedési konfliktusoknak köszönhetően azonban a választások során kampánytémává vált a biciklizés infrastrukturális feltételeinek javítása, a beígért fejlesztések pedig a 70-es évek

meg is valósultak. A Davisben elért közpolitikai fordulat egyértelműen a politikai-szakmai-civil összefogás eredménye (Buehler – Handy 2008).

Hollandiában szintén nagy része volt a lakosságnak a kerékpárosbarát politika megszilárdításában: a 60-as évek az autók leszorították a bicikliket az utakról, amivel párhuzamosan megnőtt a balesetek száma, és létrejött egy olyan társadalmi mozgalom, melynek fő célkitűzése a gyermekek biztonságos közlekedési feltételeinek megteremtése volt. Ezen felül az 1973-as olajválság és a növekvő üzemanyagárak miatt a hollandok hite kezdett meginogni a motorizált közlekedés megbízhatóságában és fenntarthatóságában. A két esemény hatására az ország vezetése úgy döntött, hogy komoly pénzüsségeket fektet a kerékpáros infrastruktúra kiépítésébe.⁶ Ez a kormányzati támogatás azóta is folyamatos, 1990 és 2006 között például évente 60 millió eurót költöttek különböző biciklis projektekre, ezen felül pedig minden évben 1,8 milliárd euróval járulnak hozzá a tartományok közlekedési programjaihoz – beleértve a kerékpáros létesítmények létrehozását (Pucher – Buehler 2008, 17).

A fent említett példákkal ellentétes irányú („top-down”) közpolitikai folyamat játszódott le Londonban és Bécsben, ahol a végrehajtó hatalom döntött úgy, hogy biciklis fellegvarrá alakítja a fővárost. David Cameron brit miniszterelnök az olimpiai és Tour de France sikereken felbuzdulva jelentette be, hogy 2015-re kerékpáros országgá szándékozik tenni Nagy-Britanniát. A kormány 148 millió fontos allokációjának köszönhetően a jövőben nyolc angol város válik biciklik szempontból vonzóbbá és biztonságosabbá (Laker 2013). Ez az eddigi legnagyobb kerékpározásra fordított összeg, melynek hatására a brit vezetés azt reméli, hogy az EU sereghajtói közül (jelenleg 2 százalék körüli a biciklizés részaránya) hamarosan felzárkózhatnak a németek, hollandok és dánok közé. Cameronhoz hasonlóan London főpolgármestere is csatlakozott a programhoz: Boris Johnson 2015-re egy 12 biciklis sztrádából álló rendszer kialakítását tervezi, ami csillagszerű összeköttetést biztosít majd a centrum és a külső városrészek között (Walker 2013b).

A sokszor Budapest mintájának tekintett Bécs is a britekhez hasonló módszert alkalmazott, az osztrákoknál szintén a politika karolta fel a kerékpározás ügyét. Az ország

⁶ Why is cycling so popular in the Netherlands? BBC News Magazine, 2013. augusztus 7. Hozzáférés: <http://www.bbc.co.uk/news/magazine-23587916> (olvasva: 2013. november 1.).

vezetésének fő célja a kerékpározás jelenlegi 6,7 százalékos részarányának 10 százalékra növelése 2015-ig, melynek érdekében az éves 3,5 millió eurós biciklis költségvetésből 2 milliót költenek fejlesztésekre, és aktív kommunikációs kampányt folytatnak. Az önkormányzat létrehozott egy saját bringás „brand”-et is, és a városháza szomszédságában felépítettek egy kerékpáros programoknak helyet adó központot (FahrRadHause).⁷ A 2013-as Velo-City konferenciának helyet adó osztrák fővárosnak további célkitűzése, hogy az emberek munkájuk során is egyre többször üljenek nyeregbe. Ennek elősegítése érdekében a megtett szolgálati utakért 38 eurocent / kilométer igényelhető a munkaadótól. A jelek szerint Bécs a legjobb úton halad afelé, hogy Kelet-Közép-Európa kerékpáros fővárosává váljon, ugyanis 2012-ben 10 százalékkal többen tekertek az utakon, mint 2011-ben, 2013-at pedig hivatalosan is a biciklizés évévé nyilvánították.⁸

Kerékpározási hajlandóságot befolyásoló tényezők

Ahhoz, hogy a politikai vezetés által kialakított infrastruktúrát megfelelően ki lehessen használni, a lakosság részéről is szemléletváltásra van szükség – ez pedig mindig fejben dől el. A kerékpáros közlekedés nemcsak magára a biciklisre, de az őt körülvevő szűkebb és tágabb környezetére is hatással van. Az egyéni hatásokon belül megkülönböztethetünk objektív és szubjektív tényezőket. Az előbbi kategóriákba sorolhatók többek közt az alábbi szempontok: alacsony költségigény, gyorsaság / kiszámíthatóság, földrajzi adottságok, időjárás, testmozgás. Ezzel szemben személyfüggő, hogy az illető mennyire érzi magát biztonságban a kerékpáron, mennyire gondolja társadalmilag elfogadottnak a biciklizést, és tartja presztízskérdésnek a közlekedési eszköz megválasztását. Az egyéniekhez hasonlóan a társadalmi hatások is két részre bonthatók, a tágabb értelemben vett közösséget és az önkormányzatokat érintő faktorokra. Az első kategórián belül további alcsoportok hozhatók létre: gazdasági (csökken a dugókban

⁷ Élvezd az életet – Bécs komolyan tesz a bringás fejlődésért. Magyar Kerékpárosklub, 2013. június 28. Hozzáférés: http://kerekpárosklub.hu/vienna_june (olvasva: 2013. november 1.).

⁸ Költségtérítés a kerékpárral megtett utakért Bécsben. Magyar Kerékpárosklub, 2013. március 6. Hozzáférés: <http://kerekpárosklub.hu/vienna> (olvasva: 2013. november 1.).

elvesztegetett idő és az egészségügyi kiadásokra fordított pénz), politikai (kisebb energiatüggőség), szociális (mobilitás növekedése), környezeti (nincs károsanyag-kibocsátás) előnyök. A kerékpározás pozitív hatással van a közvetlen társadalmi közegre is, hiszen javul az életminőség, csökken az autóforgalom, alacsonyabb lesz a légszennyezettség mértéke, a közterületek megfelelő felhasználásával pedig növelhető a város attraktivitása (Dekoster 1999).

William Moritz 1997-es kutatásában (Moritz 1997) az észak-amerikai kerékpározási trendeket vizsgálta, melyek alapján három motivációs csoportot különböztetett meg: sportolási, környezettudatosági és közlekedési ösztönzők. Az első két tényező előnyei széles körben ismertek, az utolsó kategória azonban kevésbé nyilvánvaló szempontokra is rávilágíthat. Egy 2005-ös budapesti felmérésben megállapították, hogy az autók átlagos városi sebessége 22,3 km/h, míg a BKV esetén ugyanez az érték 22,5 km/h – a forgalom növekedésével pedig egyre nehezkesebbé válik a haladás. Ha ezt az adatot összevetjük azzal, hogy az Amerikai Kerékpárosok Szövetsége szerint a biciklisek átlagosan 16 km/h-val gurulnak, és 5 kilométeres távon belül a kétkerekűek bizonyulnak a leggyorsabb közlekedési módnak, akkor világosan kimutathatók a kerékpározás előnyei. Ráadásul az autók nem hajthatnak be bárhova, és a magas parkolási árak miatt az intermodalitás kihasználtsága is csökkenhet: az Európai Bizottság 2005-ös felmérése alapján Budapesten annyiba kerül egy óra parkolás, mint 5 megtett kilométer (Kiss-Dobronyi – Torda 2012, 8–9).

Sok ember tekint úgy a mindennapos ingázásra, mint szükséges rosszra, manapság azonban egyre több kutató szerint jelenthet önmagában is hasznosságot az utazás. Annyi bizonyos, hogy a közlekedés módja szorosan összefügg az úticéllal és az ott végzett tevékenységgel, így hosszú távon a választást befolyásoló döntéseink közül a lakás- és autótárlás számítanak a legfontosabb tényezőnek. Lakóhelyünk elhelyezkedése egyértelműen meghatározza, hogy mekkora utat kell megtennünk napi teendőink elvégzéséhez, de több tanulmány kimutatta azt is, hogy az autó megléte csökkenti más közlekedési eszközök használatának gyakoriságát (Németh 2007). Ha belegondolunk abba, hogy legtöbbször mindössze napi két helyváltotatást végzünk az otthon-munkahely-

otthon vagy az otthon-iskola-otthon tengelyen, akkor érthetővé válik, hogy mekkora szerepe lehet a vállaltoknak a környezetbarát közlekedési formák ösztönzésében, amiről a következő alfejezet is szól.

Vállalati szintű kerékpározást ösztönző rendszerek

A kerékpározás támogatásának előnyei céges szinten is kimutathatók, ezek a pozitívumok pedig a munkavállalók jobb egészségügyi állapotában (és az ezzel megtakarítható vállalati költségekben), valamint a CSR-tevékenység⁹ és a hozzá kapcsolódó PR kapcsán domborulnak ki leginkább. Az egészséges alkalmazott kevesebbet hiányzik, nehezebben fárad el, és jobb teljesítményt produkál: az LSE¹⁰ kutatása szerint az Egyesült Királyság kerékpáros dolgozói átlagosan 1,3 nappal kevesebb betegszabadságot vesznek ki nem tekerő társaiknál. Becsléseik azt mutatják, hogy ez összesen 128 millió font megtakarítást jelent évente a brit gazdaságnak. Ezzel összhangban egy USA-ban készült 2005-ös felmérés kiszámolta, hogy az elhízott munkavállalók évi 42,5 milliárd dollárjába kerülnek az amerikai vállalatoknak (Kiss-Dobronyi – Torda 2012, 13–14). Ha a fenti adatok mellé tesszük a kerékpárosok számára kialakítandó infrastrukturális feltételek kiépítésének költségeit (zuhanyzó, öltöző), akkor nyilvánvalóvá válik, hogy ezek a kiadások jóval alacsonyabbak a betegség miatt munkából kiesett napok veszteségeinél. A vállalati szinten megjelenő pozitív egészségügyi hatásokon túl mérhető előnye van a társadalmi felelősségvállalásnak is, hiszen a CSR-beruházások képesek növelni az adott cég értékét. Az ehhez kapcsolódó PR-tevékenység pedig ingyen reklám- és kommunikációs felületet biztosít a szervezet számára.

A kerékpározási hajlandóság növelésére alkalmazott motivációs eszközök között a következő hierarchia áll fenn: infrastrukturális, pszichológiai és anyagi ösztönzők. Egy 2008-as texasi kutatás (Senar, Ipek N. – Eluru, Naveen – Bhat, Chandra R. 2008) kimutatta, hogy akiknek a munkahelye biztonságos tárolási és zuhanyzási lehetőségeket nyújt, azok

⁹ A vállalati társadalmi felelősség (CSR) fogalom jelentése, hogy a vállalatok önkéntesen szociális és környezetvédelmi szempontokat érvényesítenek üzleti tevékenységükben és a partnereikkel fenntartott kapcsolatokban.

¹⁰ London School of Economics

nagyobb eséllyel ülnek nyeregbe. Azt mondhatjuk tehát, hogy a kerékpáros létesítmények minőségének növelésével az emberek nagyobb valószínűséggel döntenek az otthon-munkahely távolság letekerése mellett. Ha adottak az infrastrukturális feltételek, akkor érkezik el az idő a pszichológiai motivációs eszközök bevetésére. Ebben a szakaszban nagy szerephez jutnak a már korábban említett biciklizéssel kapcsolatos szubjektív tényezők: mennyire érzi magát biztonságban az illető a kerékpáron és tartja társadalmilag elfogadottnak ezt a közlekedési formát. Ha az alkalmazottak azt tapasztalják, hogy a környezetükben pozitívan állnak a bringázáshoz – pl. a főnöke és a munkatársai nem fogják rossz szemmel nézni, ha nem autóval vagy tömegközlekedéssel megy munkába –, akkor bátrabban is fog biciklire ülni az illető. Ha egy vállalatnak ezt a szintet is sikerült elérnie, akkor anyagi ösztönzéssel elősegítheti, hogy minél több alkalommal érkezzenek a dolgozók két keréken a munkahelyükre. A pénzbeli kompenzációnak számos fajtája van, melyek közül minden cég kiválaszthatja a számára megfelelő megoldást: starter-kit¹¹ a vállalati branding elemeivel, adómentesen biztosított kerékpár, megtett kilométerek után fizetett juttatás (ajándékokra beváltható jutalompontok vagy jótékonyági felajánlások), kerékpárutak fejlesztéséhez nyújtott támogatás (Kiss-Dobronyi – Torda 2012).

Egy friss holland elemzésben (Heinen – Maat – van Wee 2013) arra keresték a választ a kutatók, hogy milyen tényezők befolyásolják az emberek kerékpározási hajlandóságát. A vizsgálat során két modellt állítottak fel: megnézték milyen mintázatok rajzolódnak ki a kerékpárral ingázók (legalább egy évben egyszer biciklivel megy) és a minden nap két keréken munkába járók szokásai tekintetében. Az első változó esetén azt tapasztalták, hogy a megtett távolság csökkenti (a nők esetén hatványozott mértékben), a saját bicikli megléte viszont növeli a kerékpárhasználatot. A munkához kapcsolódó elemek közül pozitív hatása van a támogató jellegű szociális normáknak (kollégák optimista hozzáállása) és a megfelelő munkahelyi létesítményeknek (biztonságos tárolás, öltöző) is, viszont a pénzügyi ösztönző mechanizmusok (céges autó, ingyenes tömegközlekedési bérlet stb.) nagy része visszaveti a biciklizési kedvet. A második modell (minden nap két keréken ingázók) esetén is hasonló tendenciák mutathatók ki, az anyagi motivációs

¹¹ Olyan biciklis kezdőcsomag, melyben a kerékpározáshoz szükséges felszerelések (lámpa, esőkabát, pumpa, stb.) találhatók.

tényezők közül azonban csak a vállalat által biztosított bérlet csökkenti a kerékpározás gyakoriságát. Kevesebbet tekernek a saját autóval rendelkezők, az ingyenesen parkolók, akiknek munkájuk során öltönyt kell hordaniuk, és a hetente több mint 28 órát dolgozók.

Miután a fentiekben felvázoltam, hogy milyen folyamatok mentek végbe nemzetközi szinten az utóbbi évtizedekben, ideje Magyarországra szűkíteni a látóteret. A következő két fejezetben áttekintem, hogy ugyanezek a tendenciák milyen módon jelentkeztek Budapesten és mennyit sikerült mára ledolgozni a kelet-nyugat fejlettségi törésvonal által meghatározott hátrányból.

A budapesti kerékpározás története

Budapesten az utóbbi pár évben indult el az egyesek által „biciklis forradalomnak” nevezett jelenség, ami gyökeres változást hozott a kerékpározási szokások terén. Öt évvel ezelőtt még nem láthattunk ennyi retró vagy designer bringás fiataalt ide-oda cikázni az utakon, a kétkerekűek alapvetően más szerepet tölthettek be a városi emberek életében. Korábban kevés budapesti tekintett közlekedési eszközként a kerékpárjára, azokat inkább hétvégente, rekreációs céllal használták. Ehhez a szemléletbeli változás mindössze néhány évre volt szükség, így a ma végbemenő folyamatok megértéséhez fontosnak tartom, hogy feltárjuk mi játszódott le a múltban – milyen városépítészeti adottságok, politikai döntések és civil akciók járultak hozzá a kerékpározás ügyének ilyen mértékű felfutásához. Úgy gondolom, hogy a legcélszerűbb, ha a múlt és jelen között 2010-nél húzunk egy választóvonalat¹², így a fejezet eddig az időpontig igyekszik feltárni Budapest kerékpáros történelmét.

¹² Mivel csak az utóbbi években vált igazán jelentőssé a kerékpáros közlekedés Budapesten, az utolsó parlamenti választások pedig 2010-ben voltak, ezért a politikai támogatottság alakulása miatt célszerűnek találtam, hogy ettől a ponttól már a főváros jelenlegi helyzetét vizsgáljam

Budapest városszerkezeti adottságai, közlekedés a rendszerváltás előtt

Sokan feltehetnék a kérdést, hogy miért kell egészen a 19. századig visszamennünk az időben, ha a dolgozat célja a főváros jelenlegi kerékpáros helyzetének bemutatása. Erre több okból is szükség lehet. Egyrészt a közlekedés egy olyan integrált rendszert alkot, melynek a biciklisek csak egy kis szeletét jelentik – így meg kell vizsgálni, hogy az egyes időszakokban milyen járművek domináltak a fővárosi utakon. Másrészt alapvető igazság, hogy abból tudunk építkezni, amink van, tehát Budapest városképe egy olyan múltbéli adottság,¹³ mely korlátot szab a közlekedési rendszer kialakításának.

Az 1872-es egyesítést követően Budapest Európa egyik legnagyobb városává, és ezzel a Kárpát-medence központjává vált. Szerkezetileg a főváros a Duna vonalára épült, a belső kerületek¹⁴ pedig már a kiegyezést követő négy évtizedben elnyerték a mai formájukat (Benczik-Berki 2009, 8). Közlekedési szempontból fontos momentum volt, mikor a főváros 1911-ben részvényesi többséget szerzett a Budapest Város Villamos Vasút Rt.-ben, hiszen ez innentől közvetlen beleszólást jelentett a közlekedésszervezésbe. Míg az első világháború előtt főleg a város térbeli terjeszkedésén volt a hangsúly, addig a két világháború között egyre inkább a közlekedés fejlesztése került előtérbe. Ennek az irányváltásnak köszönhetően a tömegközlekedés 1941-ben százszázalékban fővárosi kézbe került. A második világháborútól a rendszerváltásig országos viszonylatban a budapesti közlekedési beruházások aránya fokozatosan csökkent: míg 1970-ben aránya 14,4 százalék volt, addig 1990-re alig haladta meg a 7 százalékot (Benczik-Berki 2009, 17).

Eközben azonban megjelent az utakon egy új közlekedési eszköz, a személygépkocsi is. Az ország gépjármű parkjának fejlődését nagyban meghatározta hazánk gazdaságilag félperifériális helyzete, majd a szocialista blokkhoz való hozzácsatolás. 1910-ben még csak 937 személygépkocsit tartottak nyilván Magyarországon, az első világháborút követően azonban rohamos növekedésnek indult a számuk. 1920-ra már 10 ezer, 1966-ban 100 ezer, 1980-ban pedig már 1 millió autó járta a magyar utakat. A

¹³ A főváros egyes kerületeiben nehéz új (biciklis)sávokat kialakítani az infrastrukturális- és lakóhálózat sűrűsége miatt.

¹⁴ A mai V., VI., VII., VIII. és IX. kerület.

rendszerváltásra közel megduplázódott az autók száma (1,95 millió), az ezredfordulón pedig már közel 2,5 millió darabot tartottak számon (Pálosi, 2005, 1).

Fontos látni, hogy a rendszerváltás előtti korszakot főként a tömegközlekedési hálózat bővítése és annak fejlesztése, valamint a gépkocsik használatának elterjedése jellemezte. Ebben az időszakban meglehetősen háttérbe szorultak a nem motorizált közlekedési eszközök, amit az is jól mutat, hogy a fővárosban 1975-ben alakítottak ki először gyalogos zónát (Benczik-Berki 2009, 21). A környezetkímélő közlekedési módok – mint a gyaloglás vagy a kerékpározás –, csak a 90-es éveket követően, de főként az EU csatlakozással kaptak nagyobb lendületet és politikai támogatást.

A kerékpározás támogatottsága és a fejlesztések üteme (1990–2010)

Ha a fejlesztések jellegét és ritmusát szeretnénk górcső alá venni, mindenekelőtt fontos feltenni a kérdést, hogy mióta beszélhetünk egyáltalán kerékpáros politikáról a fővárosban. A budapesti biciklis közlekedés története mindössze 1989-ig nyúlik vissza, ebben az évben épült az első bringaút a fővárosi önkormányzat jóvoltából. A városvezetés akkor egy olyan fejlesztési irányt képviselt, mely a külvárosi kerékpáros infrastruktúra kiépítését szorgalmazta,¹⁵ így a biciklizés rekreációs jellegét erősítette. Magyarországon – ahogy a kelet-közép európai államok többségében – igencsak megnehezítette a kerékpározás ügyét a biciklizéshez csatolt negatív képzettség, ami a szocialista rendszer örökségeként mélyen beleivódott az emberek tudatába (Spencer 2005, 40). A Kádár-korszak alatt a biciklizés sokkal elterjedtebb közlekedési eszköznek számított, mint a rendszerváltás után. Míg a 90-es éveket követően vidéken tovább virágzott a kerékpáros kultúra, addig Budapest utcáin jelentősen visszaszorult a kétkerekűek aránya: Debrecenben például a városi helyváltoztatások még mindig közel 20 százalékát tették meg biciklivel, ezzel szemben a fővárosban folyamatosan 1-2 százalék körüli értékeket mértek az évek során (Spencer 2005, 7). Kérdés azonban, hogy mi állhat a területi különbségnek a hátterében: „a tyúk volt előbb vagy a tojás”? Budapestén azért szorult-e

¹⁵ Az elsőként létrehozott önálló 10 kilométeres kerékpárút a főváros északi határától Szentendrétig vezet.

vissza a biciklis közlekedés részaránya, mert a városvezetés a szabadidős kerékpározás ügyét támogatta, vagy a fővárosiak sportolási igényének kielégítése ösztönözte a döntéshozókat arra, hogy a bicikliutakat elsősorban rekreációs céllal alakítsák ki?

Az infrastruktúrafejlesztéshez elsősorban pénz és politikai akarat szükséges, így áttekintettem, hogy 1990 és 2010 között mely pártok foglalkoztak a kerékpározás témájával választási és kormányprogramjaikban és az általuk hangoztatott szándékok mennyiben rekedtek meg az ígéretek szintjén. Ciklusonként mértem fel az épített útszakaszok hosszát és a biciklis fejlesztésekre elköltött összegek nagyságát, ami által könnyen monitorozhatóvá vált a pártok ügy melletti elkötelezettsége és az ígéretek beváltásának mértéke. Megnéztem továbbá azt is, hogy mely kerékpáros érdekcsoportok és szerveződések voltak aktívak az adott időszakokban és kimutatható-e bármi hatás az érdekérvényesítés és a biciklizés politikai-pénzügyi támogatottsága között. A közpolitikai kör csak azzal lehet teljes, ha kitérünk a közvélemény-kutatási adatokra is, hiszen ezáltal kaphatunk teljes képet arról, hogy milyen minták mentén változott az évek során az emberek kerékpározáshoz való hozzáállása. A fentiek alapján tehát először a politikai aspektust, majd a civil szervezetek tevékenységét vázolom fel, végül pedig áttekintem a kérdést a budapesti lakosság szempontjából is.

Politikai vonatkozás

Az első szabad választások alkalmával a Fidesz volt az egyetlen politikai párt, ami választási programjában érdemben foglalkozott a kerékpározás támogatásának fontosságával. Ekkor egy olyan, akkoriban meglehetősen új álláspontot hangoztattak, mely szerint a városon belüli közlekedésben a biciklizés részaránya akár a személygépkocsi forgalom rovására is növelhető. A Fidesz azonban ellenzéki szerepbe került az 1990–1994-es ciklusban, így egészen 1993-ig kellett várni a kerékpáros javaslatok érvényre juttatásához. A Boross Lajos vezetésével felálló koalíciós kormány programjában új bicikli utak építésére tett ígéretet, amire ebben a ciklusban összesen 282 millió forintot fordított az állam (Gaal-Török 2010, 191). 1990-ben 17 kilométer volt a budapesti kerékpárút

„hálózat” hossza (Stibrányi 2003, 1), ami 1992 végére 32-re bővült, egy évvel később pedig újabb 25 kilométer megépítésére vállalkozott a városvezetés.¹⁶ A 90-es évek infrastruktúra fejlesztési gyakorlata azonban hosszú időre meghatározta a biciklis közlekedés jellegét, ami még ma is jelentős gondokat okoz. Egyrészt olyan különálló útszakaszok kialakításába fogtak a kerületi és a fővárosi önkormányzatok, melyek a későbbiek során sem álltak össze egybefüggő hálózattá – márpedig a kerékpárosok ott tudnak nagyobb tömegekben megjelenni, ahol adottak az ahhoz szükséges biztonsági kritériumok. A másik hibás döntés az osztott gyalogos-kerékpáros sávok tömeges felfestése volt, ami mindkét fél szempontjából veszélyes megoldást jelent, ráadásul egymás ellen fordítja a két leginkább környezetbarát közlekedési módot (Spencer 2005, 61).

1994-ben egyik parlamenti párt sem emelte be választási vagy kormányprogramjába a kerékpározás ügyét, ennek ellenére azonban 429 millió forintnyi összeget fordítottak útépitésre, amivel a ciklus végére több mint 100 kilométerre növekedett a fővárosi biciklis infrastruktúra (Gaal – Török 2010, 192). 1996-ban elindult egy nagyszabású tervsorozat a kerékpározás felfuttatására. A koncepcióban egy 320 kilométeres főhálózat kiépítése szerepelt, a 4–8 milliárd forint összegű beruházást pedig legkorábban 2015-re tervezte befejezni a Főpolgármesteri Hivatal. Kőhalmi István, a Városi Biciklizés Barátai egyesület elnöke úgy vélte, hogy az önkormányzat részéről tanúsított lassúság a politikai akarat hiányát jelzi (Borsos 2005). Ezt az álláspontot tükrözi a korán kudarcba fulladt projekt is, mivel a programot pénzhányra hivatkozva csak az első három évre hagyta jóvá a Fővárosi Közgyűlés (Stibrányi 2003, 2). A rövid távú tervek szerint 1996 és 2000 között 184 kilométer kerékpárút épült volna Budapesten, a beígért fejlesztések nagy része azonban anyagi okok miatt megghiúsult (Balogh 2000).

Az 1998-as választási kampányban az MDF a környezetbarát közlekedési formák (gyaloglás, biciklizés) támogatásával, míg a Fidesz kerékpárutak építésével próbált szavazatokat nyerni. Mindezek ellenére a biciklizésre vonatkozó pontok nem kerültek bele a kormányprogramba, az 1998–2002-es időszak alatt azonban mégis 684 millió forintot

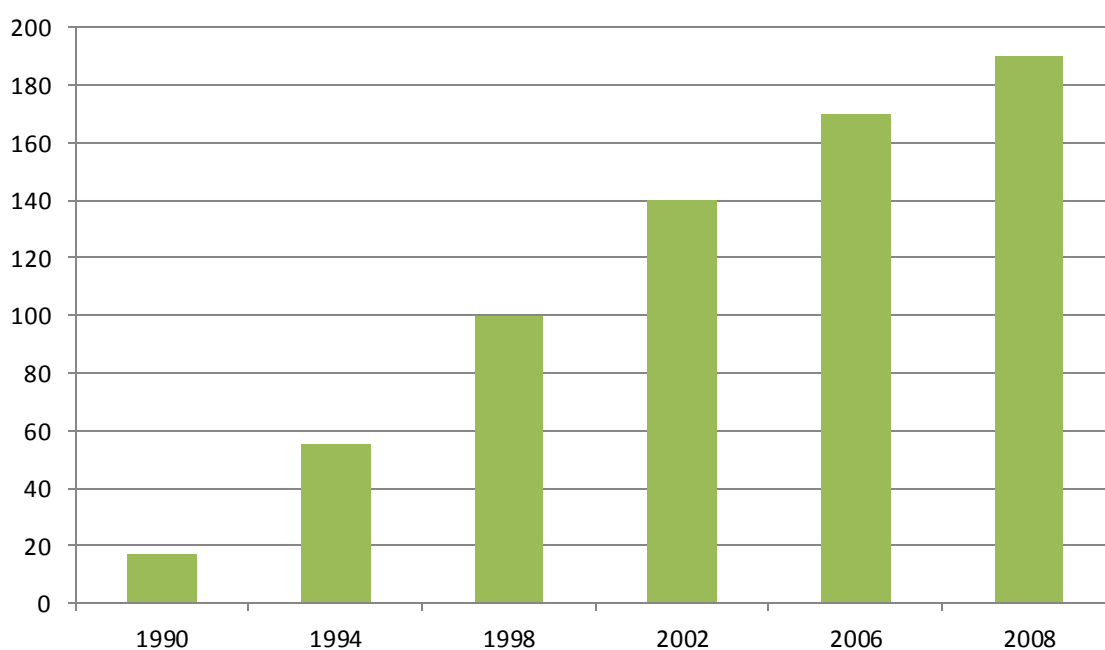
¹⁶ Budapesti kerékpárutak és kerékpárosok. Lélegzet, 1993. április (III. évfolyam, 4. szám). Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1993/04/1579.hpp.html> (olvasva: 2013. október 12.).

költöttek fejlesztésére. A ciklus végére a fővárosi kerékpárút-hálózat teljes hossza megközelítette a 140 kilométert (Gaal – Török 2010, 192).

2002-ben az MSZP volt az egyetlen parlamenti párt, ami felkarolta a kerékpározás ügyét. Programjuk a *Közlekedési szakmai füzetek* című kiadványukban szerepelt, melyben fő csapásvonalként a budapesti szórványos kerékpárutak hálózattá alakítását jelölték meg. 2003-ban a Fővárosi Önkormányzat gondozásában megjelent Budapest Városfejlesztési Konceptiója is, aminek egyik fontos célkitűzése a kerékpározás részarányának 5 százalékra emelése 2015-ig. A tanulmány számításai szerint ennek eléréséhez egy 300 kilométeres kerékpáros főhálózat szükséges, melyből a megjelölt időpontig 200 kilométer megépítése javasolt (Főpolgármesteri Hivatal 2003). A 90-es évek elejétől 2003-ig Budapest több mint egymilliárd forintot fordított a kerékpáros úthálózat fejlesztésére, 1998 óta azonban csak saját forrásokból tudtak gazdálkodni, mivel a Fővárosi Önkormányzat adminisztratív és időhiányból fakadó okok miatt nem adott be pályázatot közpénzek elnyerésére. Ebből kifolyólag ez alatt az időszak alatt a Főpolgármesteri Hivatal kidolgozott koncepcióval sem rendelkezett a hálózatfejlesztésre vonatkozóan, így szakértők szerint a 2003-as Városfejlesztési Konceptió célkitűzéseinek teljesítéséhez a jelenlegi ütemben 60 év kellene (Stibrányi 2003, 2). Tovább rontotta a kerékpárosok helyzetét, hogy 2004 márciusában a parlament a – kormány nyomására – egy olyan közlekedéspolitikai irányt szavazott meg, ami megsemmisítette az 1996-ban elfogadott környezettudatos fejlesztési célok jelentős részét, köztük a gyalogos és kerékpáros közlekedésre vonatkozó kitételeket is (Lukács 2004). 2005-ben a főváros 180 millió forintot szánt bicikliutak építésére, az összeget azonban csak bizonyos feltételek teljesülése esetén fordíthatták a hálózat bővítésére. Ennek értelmében útfejlesztésre csak integrált projektek esetén van lehetőség, azaz ha a kerékpárút-építés egy nagyobb közútfejlesztési tervhez kapcsolható. Demszky Gábor még ez év tavaszán – a rekord számú résztvevőt megmozgató Critial Mass másnapján – azt nyilatkozta, hogy nem éri meg nagyobb összegeket a kerékpáros infrastruktúrára áldozni, hiszen a meglévő utak kihasználtsága is alacsony (Spencer 2005). A biciklizés ügyének háttérbe szorulását mutatják a számok is, hiszen 2006-ig a korábbiaknál jóval kevesebbet költött az ország vezetése új utak kialakítására (215 millió Ft), a választások idejére

azonban már 170 kilométer hosszan tekerhettek a városban a budapesti lakosok. A 2006-os kampány során csak az SZDSZ állt ki a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése mellett – kevés sikerrel. Bár nem történt kormányváltás, és ismét tagjai lettek a felálló koalíciónak, biciklis terveiket nem tudták érvényesíteni a közös kormányprogramban. Ennek ellenére 2008-ig újabb 17 kilométerrel bővült a kerékpárút-hálózat (Gaal – Török 2010, 192).

1. ábra: Kerékpárút hálózat hosszának alakulása (km) 1990–2008¹⁷



Forrás: saját gyűjtés

Civil szervezetek aktivitása

Az 1993-ban alakult Városi Biciklizés Barátai (VBB) – az egyesület magját a Levegő Munkacsoport akkor már két éve működő bringás szekciója alkotta – volt az első országos lefedettséggel rendelkező civil szervezet, ami a kerékpározás népszerűsítését tűzte ki fő

¹⁷ A grafikonon szereplő megépített kilométerek száma az alfejezetben feldolgozott tanulmányok alapján számított becslés.

céljából.¹⁸ Ügyüket nagyban segítette, hogy a VBB elnöke a rendszerváltás idején jó kapcsolatokat ápolott az SZDSZ alapítóival, köztük az 1990-ben főpolgármesterré választott Demszky Gáborral is.¹⁹ A szervezet a kezdetektől fontosnak tartotta az egészséges környezethez való jog érvényesítését a kormány és az önkormányzatok közlekedéspolitikájában, valamint részt vett az ezzel kapcsolatos döntések előkészítésében és kidolgozásában is. Javaslatokat tettek kerékpárutak és sávok építésére, a biztonságos biciklizés feltételeinek megteremtésére, az infrastruktúra fejlesztésére, a lakossági és társadalmi kezdeményezések összehangolására, de folyamatos kapcsolatot tartottak a fővárosi önkormányzat illetékes ügyosztályaival is. A VBB bekerült a Kerékpárral Közlekedők Európai Szövetségének (ECF) tagjai közé, és a szervezet mindennapi tevékenysége során szorosan együttműködött a holland, osztrák és amerikai kormányzati hatóságokkal, NGO-kkal is.²⁰

Annak ellenére, hogy Kőhalmi István (a VBB akkori vezetője) egy 2000-es interjúban azt nyilatkozta, munkájuk hatékonysága nehezen mérhető és szavaik ritkán hallatszanak el a döntéshozókig, számos kézzelfogható eredménye volt az egyesület lépéseinek. Hozzájuk köthető a MÁV kocsik kerékpárosbarát átalakítása, a HÉV-en és a fogaskerekűn lehetővé tett bicikliszállítás, a Budapesti Bringás Térkép elkészítése és folyamatos aktualizálása, a Főpolgármesteri Hivatalban külön kerékpáros ügyekkel foglalkozó alkalmazott kinevezése, de bizottsági tagságot szereztek az országos kerékpárút hálózat fejlesztési pályázatokat elbíráló szervezetben is. Mindezek ellenére Kőhalmi úgy vélte, hogy hiába növekszik a budapesti bringautak száma, ha azok az osztott sáv politikája miatt nem funkcionálnak megfelelően. Ők a kezdetektől amellet kampányoltak, hogy a közutaktól vonjanak el területet a kerékpárosok számára, ne pedig a gyalogosokat eresszék össze a bringásokkal, ami komoly baleseti veszélyforrást jelenthet. A VBB elnöke szerint a döntéshozók kevésbé veszik figyelembe a környezetbarát közlekedési módokat és a kerékpározás előnyeit a forgalom kialakításában, aminek fő oka az autósok nagy lobbijereje. Fontos lenne, hogy ennek ellensúlyozása érdekében a politika felemelje a

¹⁸ Lásd: http://www.levego.hu/tagszervezetek/varosi_biciklizes_baratai_egyesulet_vbb.

¹⁹ Meghalt egy városi legenda. Index, 2005. április 28. Hozzáférés: <http://index.hu/belfold/budapest/vbb0428/> (olvasva: 2013. október 20.).

²⁰ Városi Biciklizés Barátai Egyesület hivatalos honlapja: <http://vbb.hu/?q=hu/node/15>.

hangját a motorizáció veszélyei ellen, hiszen a főváros magas fokú légszennyezettségéhez nagyban hozzájárulnak a gépkocsikból kibocsátott káros kipufogógázok. Az interjúban elhangzott, hogy a főváros által tervezett 380 kilométeres úthálózat nem elégséges ahhoz, hogy Budapest igazi biciklis várossá váljon – ehhez a VBB szerint legalább 450 kilométer szükséges –, főleg nem úgy, hogy a kerékpáros beruházásokra szánt pénzeket 2001-től leállítják. Kőhalmi kétségét fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy ha az összeg zárolásának oka az önkormányzatok szűkös gazdálkodása, akkor miként lehetséges 30 milliárd forintot közútfejlesztésre fordítani, miközben nem jut 100 millió a kerékpárutak építésére (Legát 2000).

A VBB nevéhez fűződik az első Critical Mass akció is: 2004-ben csütörtökre esett az autómentes nap, így a közlekedési fennakadások miatt Demszky Gábor kezdeményezte az aznapra tervezett rendezvények vasárnapra halasztását, ami nagy felháborodást váltott ki a biciklisek körében. Az egyesület korábban is rendszeresen tartott felvonulásokat, de ez volt az első nagyobb tömeget megmozgató esemény a szervezet történetében²¹ – közel négyezer ember vett részt a 2004-es Critical Mass-en. A mozgalomhoz ezt követően rengeteg önkéntes csatlakozott, és a kezdeményezés népszerűsége is évről évre nőtt. (Tajti 2011).

Közben 2002 januárjában megalakult egy új civil szervezet, a Magyar Kerékpárosklub (MKK), ami a kerékpározás szereplői közötti együttműködés elősegítését jelölte meg fő célkitűzéseként. Alapító tagjai között volt az ECF, valamint a Német Kerékpárosklub akkori elnöke is, akivel később kooperációs megegyeztetést is kötöttek. Az MKK a kezdetektől fogva lobbizott a biciklizés ügyéért mind a nemzetközi, mind a hazai politikai szinten: 2002 áprilisára sikerült elérniük, hogy a közreműködésükkel megalakuló országgyűlési képviselők kerékpárbarát „pártsemleges frakciója” két hónap alatt a parlament harmadik legnagyobb frakciójává váljon (Balogh 2002). 2005-ben – egy nappal a tavaszi Critical Mass után – meghalt Kőhalmi István, a VBB emblemikus alakja, és a tragikus eseményt követően az egyesület már nem tudta olyan mértékben érvényre juttatni az általuk képviselt ügyeket, mint korábban. A Kerékpárosklub ezzel

²¹ A VBB a rendszeres felvonulások keretében jelentette be az első CM-et, így a kezdő- és végpontokon rendőri biztosítást is kaptak.

párhuzamosan erősödött, és lassan átvették a VBB vezető szerepét a politikai szintén. Fő tevékenységi körük négy alapvető pillérre épül, melyek a következők: érdekképviselés, infrastruktúratervezés és megvalósítás, szemléletváltás és oktatás, valamint – a Magyar Autóklubhoz hasonló – szolgáltatások nyújtása az MKK tagok számára.²²

A kerékpáros közlekedés társadalmi támogatottsága

Korábban már a bevezetőben is kifejtettem, hogy a kerékpározás 1990-től 2010-ig tartó időszakának egyik leggyengébb pontja a rendszeres felmérések hiánya és a meglévő anyagok korlátozott összehasonlíthatósága. Ezek a kutatások kezdettől fogva fontosak lettek volna ahhoz, hogy a döntéshozók meg tudják állapítani, milyen politikát kellene alkalmazni, hova kellene csoportosítani az infrastruktúrára fordítható pénzeket, mely budapesti területek igényelnének nagyobb léptékű fejlesztést – hiszen mindez attól függ, hogy hányan, milyen rendszerességgel és okokból, valamint a város mely részein közlekednek kerékpárral. Ha a kereslet nem találkozik idejében a kínálattal, akkor olyan kontraproduktív úthálózati megoldások jöhetnek létre, amelyet a főváros esetében is tapasztalhatunk – mindazok ellenére, hogy a 90-es évektől kezdve adott volt a lehetőség, hogy a mintának tekintett Bécshez hasonló fejlődési pályára álljunk. A vizsgált időszakban mindössze két átfogó felmérés készült, a Transman Közlekedési Rendszergazdálkodási Tanácsadó Kft. 2000-ben, valamint a Studio Metropolitana 2005-ben publikált anyaga, amit néhány Főpolgármesteri Hivatal megbízásából végzett forgalomszámlálás és egy Medián által végzett 2008-as kutatás egészít ki.

Az első adatok 1994-ből származnak, ekkor Budapest közlekedésének összetételében a fővárosiak fele a BKV szolgáltatásait használta a leggyakrabban, melyet 24 százalék körüli értékkel követtek az autósok és a gyalogosok. A kerékpározás részaránya mindössze 1,2 százalékot tett ki a 90-es évek közepén (Benczik – Berki 2009, 78). 1994-től 1999-ig ismét nem rendelkezünk a biciklizési szokásokra vonatkozó

²² Lásd: <http://kerekpárosklub.hu/rolunk>.

információkkal, 2000-ben azonban a **TNS MODUS Kft.**²³ volt az első, aki komplex kutatást készített a kerékpárosok körében. Felmérésük alapján a közlekedés összetétele a korábbiakhoz hasonlóan alakult, leszámítva, hogy a biciklizés részarányát mindössze 0,5 százalékra mérték (ez nagy valószínűséggel betudható az őszi-téli lekérdezési időszaknak). A budapesti közlekedési szokásokra vonatkozóan azt találták, hogy az emberek többsége naponta két helyváltoztatást végez (az utazások 90 százaléka reggel 5 és este 18 óra között történik), melyek átlagos úthossza 8,2 kilométer, az eljutási idő mértéke pedig közel fél óra. A fővárosi kerékpár ellátottság 66,8 darab/100 háztartás, a biciklik átlagos életkora 7 év. A számok azt mutatják, hogy a lakosság nagy részének akár napi szinten is lenne alkalma biciklizni, az embereknek mégis elenyésző része él ezzel a lehetőséggel: a budapestiek 30 százaléka kerékpározik alkalmoszerűen, a maradék 70 soha. A felmérés szerint a legtöbb ember azért nem ül bringára, mert nincs saját kerékpárja (44%), úgy gondolja, hogy a kora (24%) / egészségi állapota (11%) nem engedi meg, vagy egyáltalán nem is tud biciklizni (11%). A kerékpározók 18 százaléka évszaktól függetlenül teker Budapest utcáin, a döntő többség azonban csak szezonális jelleggel biciklizik. A rendszeres használók negyede minden nap nyeregbe ül (a jellemzően megtett távolság 2–5 kilométer), de magas – 46 százalék – azok aránya is, akik legalább egy héten egyszer a kerékpárt választják. A kutatók úgy találták, hogy a férfiak és a személygépkocsival rendelkezők nagyobb arányban kerékpároznak, továbbá az inaktívak körében jóval magasabb a biciklit bevásárlási vagy ügyintézési céllal használók száma. A megkérdezettek válaszai alapján a jól keresők, valamint az „autósok” sokkal inkább sporteszközként tekintenek a kerékpárra, mint a többi demográfiai csoport. Ez az eredmény alátámasztani látszik a biciklizés szocializmusból ránk maradt negatív képzettségét, valamint azt, hogy a magyar társadalom státuszszimbólumként tekint a személygépkocsi meglétére. Tovább erősíti a feltételezést, hogy egy 1–5-ös skálán a megkérdezettek 3,5 pontra helyezték a kerékpározás elfogadottságát. Demográfiai bontás szerint a nők és az inaktívak körében az átlagnál alacsonyabb, míg a férfiak és a tanulók esetén magasabb a biciklizés presztízse. Beosztási kategóriákat vizsgálva a legalacsonyabb és a legmagasabb jövedelműek esetén

²³ Véletlen sétás lekérdezés, 2000 háztartás adatai.

nagyobb a kerékpározás elfogadottsága, az utóbbi csoport azonban úgy véli, hogy felettese nem biztos, hogy jó szemmel nézné, ha azzal járna munkába.

A TNS kutatása nemcsak a kerékpárhasználattal kapcsolatos adatokra volt kíváncsi, de felmérte a főváros közlekedési problémáinak megítélését, és azt is, hogy az emberek milyen megoldásokat tartanának célravezetőnek. A válaszadók a három legfőbb gondként a közutak zsúfoltságát és a lassú haladást, a tömegközlekedés romló színvonalát, valamint a légszennyezettséget jelölték meg. A felsorolt kilenc elem közül az emberek a kerékpározás hiányos feltételeit rangsorolták az utolsó helyre, ami szintén azt mutatja, hogy a 90-es évek végén a fővárosi lakosság egyáltalán nem gondolkodott abban, hogy a bicikli komoly alternatívát jelenthet a budapesti közlekedésben. A Transman feltette azt a kérdést is, hogy mik a közlekedési eszközválasztás fő szempontjai, melyek között az alábbi sorrend állt fel: utazási idő, biztonság, utazási költség, kényelem, egészségre gyakorolt hatás és az adott eszköz környezeti ártalma. Itt megint csak azt láthatjuk, hogy az emberek jóval fontosabbnak tartják a saját nézőpontjukat, mint a város és az élhetőség szemszögéből lényeges egészségi és környezetvédelmi aspektusokat. A budai lakosok, a magasabb jövedelmi kategóriákba sorolhatók és a szellemi foglalkoztatásúak viszont a fokozott gépkocsi használat mellett is előbbre sorolják a környezeti terhelés problémáját. Lényeges kitérni arra, hogy a megkérdezettek az utazási időt tartják a leglényegesebb elemnek a közlekedési eszközválasztás terén, amire kiváló alternatíva lehet a kerékpár, hiszen kutatások bizonyítják, hogy 5 kilométeres távolság alatt ez számít a leggyorsabb opciónak a városi forgalomban (lásd korábban). A kutatás résztvevői egyetértenek abban, hogy mind a belvárosban, mind a külső területeken a tömegközlekedés fejlesztésére kellene a legnagyobb hangsúlyt helyezni, de mindkét esetben 20 százalék feletti értéket kapott kerékpározás feltételeinek javítása is. A belső kerületekben az látszik, hogy minél magasabb a jövedelme valakinek, annál inkább pártolja a környezetbarát közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás) térnyerését az autókkal szemben (Transman 2000).

2005-ben a **Studio Metropolitana Urbanisztikai Kutatóközpont Kht.** és a Budapesti Városháza is közölt kerékpározásra vonatkozó adatokat: az önkormányzat megbízásából készített felmérés 0,5–2 százalék közé teszi a biciklizés közlekedési

részarányát – ami megegyezik a környező nagyvárosok, például Prága vagy Varsó értékeivel – (Benczik – Berki 2009, 79), a közvélemény-kutató cég azonban némileg eltérő eredményeket mért. 2005-ben még mindig a tömegközlekedés számított a legnépszerűbb közlekedési eszköznek (közel 50%), a válaszadók hatoda pedig inkább az autót választotta. A megkérdezettek fele ült biciklin a felmérést megelőző egy évben, közülük 10 százalék minden nap, negyedük pedig legalább hetente egyszer kerékpározott (a megkérdezettek 1 százaléka mondta azt, hogy kizárólag két keréken közlekedik), ami jóval magasabb arány, a Városháza által mért 0,5–2 százalékos értéknél. Nehézséget okoz azonban, hogy az eltérő kérdezési módszer és témák különbözősége miatt a 2000-es Transman kutatással csak részben összevethető a Studio Metropolitana²⁴ anyaga.

A 2005-ös kutatás résztvevői szerint a két legkritikusabb megoldandó probléma az infrastruktúra helyzete és a közlekedési morál javítása. A válaszadók az elégedettségi skálán átlag alattinak ítélték meg a kerékpárutak számát, a köztisztaság mértékét, a parkolási helyzetet és a közutak állapotát. Közel 90 százalékuk értett egyet azzal az állítással, hogy a városvezetésnek arra kellene törekednie, hogy a kerékpárutak az egész várost behálózzák és a bicikliseknek ne kelljen az autósok között haladniuk. Ezt támasztja alá az is, hogy a legfontosabb visszatartó erőként a veszélyérzetet (70 százalékuk fél a forgalomban és a többség elutasítja a buszsávok használatát is), a kerékpárutak hiányát, a nem megfelelő útburkolatot és a levegő szennyezettségét jelölték meg az emberek. Felmerült a BKV-n történő kerékpár-szállítási lehetőség iránti igény, valamint a rendelkezésre álló tárolók hiánya is. A közlekedési morálra vonatkozóan azt találta a Studio Metropolitana, hogy az autósok fele és a gyalogosok harmada kifogásolja a biciklisek helyenként szabálytalan közlekedését, miközben a megkérdezettek közel 50 százaléka szerint a gyalogosok sem tartják tiszteletben a kerékpárutakat. Mint az a felmérésből is látszik, – bár a politikai pártok kifejezetten ezt a módszert kezdték el propagálni a 90-es évek elején –, a járdára felfestett osztott sávok nem arattak sikert a lakosság körében: a válaszadók fele szerint nem egyértelműek a jelzések, míg negyedük kifejezetten veszélyes megoldásnak tartja (Studio Metropolitana 2005).

²⁴300 fős reprezentatív minta, telefonos lekérdezés.

A vizsgált időszak utolsó felmérését a HVG felkérésére a **Medián** készítette 2008-ban, „Nyeregben a magyar”²⁵ címmel. A korábbiakhoz képest különbség, hogy a kutatás ezúttal nem Budapestre fókuszált, hanem országos szinten mérte fel a kerékpározási szokásokat, de annyiban mindenképpen fontos, hogy alátámasztja a korábban említett főváros – vidék ellentétet. Az eredmények részben összeesengenek a Studio Metropolitana anyagával: a Medián is úgy találta, hogy közel 50 százalékra tehető az elmúlt fél évben biciklire ülők aránya. Közülük kitűnik egy 39 százalékos kemény mag, akik bármilyen időjárási körülmények között szinte minden nap kerékpároznak. Ők jellemzően kevésbé iskolázott, 50 feletti, vidéken élő emberek; míg a Budapestiek inkább a „hétvégi biciklisták” kategóriába sorolhatók. A kerékpárosok aránya a községekben a legmagasabb: a felmérést megelőző héten a megkérdezettek fele ült nyeregbe, míg Budapesten ez mindössze 13 százalék. A fővárosiak döntő többsége (70%) soha, vagy legfeljebb éveekkel ezelőtt kerékpározott utoljára, ami ebben a tekintetben teljes egyezést mutat a Transman 2000-ben mért eredményével. A Medián szerint egy átlagos budapesti bringás 7.7 kilométert teker egy nap, 8 évvel korábban ez a táv mindössze 5,2 kilométer volt. További eltérés, hogy a 2008-as adatokhoz képest, hogy a Transman annak idején 67 százalékra taksálta a fővárosi háztartások kerékpár ellátottságát, a Mediánnál viszont ez az érték jóval alacsonyabb, 46 százalék (Medián 2008).

A fenti áttekintés alapján látható, hogy a rendszerváltást követő első húsz évben nem volt olyan párt a magyar politikai palettán, ami folyamatosan napirenden tartotta volna a kerékpározás ügyét. Még azok a pártok sem emelték vonatkozó programpontjaikat a nagypolitika szintjére, akiknek a választásokat követően sikerült kormányt alakítaniuk. A civil szféra fragmentáltságából adódóan nem volt olyan egységes szerveződés sem, ami tartósan és nagy erővel tudta volna képviselni a biciklis társadalmat. Különösen jellemző ez a 2002–2006-os politikai ciklusra, ahol a legnagyobb visszaesés tapasztalható a fejlesztések terén, hiszen ebben az időszakban komoly erőátrendeződés zajlott az érdekképviselést ellátó civil szervezetek között. A közvélemény-kutatások eredményei is

²⁵ 1200 fős reprezentatív minta, személyes lekérdezés.

azt mutatják, hogy az emberek úgy vélik, a döntéshozók kevés figyelmet fordítanak a környezetbarát közlekedési módok fejlesztésére – és inkább autósbarát politikát folytatnak –, miközben a lakosság részéről erre jelentős igény volna. A budapestiek legnagyobb részét az infrastrukturális feltételek elégtelensége és az ehhez szorosan kapcsolható biztonságérzet hiánya tartja vissza a mindennapos biciklizéstől, holott a fővárosi háztartások kerékpár ellátottsága meglehetősen magas.

Ezzel pedig visszatértünk a vizsgálat első szereplőjéhez, a politikához. Hiába van kereslet a lakosság és az érdekképviselői szervek részéről a biciklis fejlesztésekre, ha az eszközök nem az ő kezükben összpontosulnak. Ezért azt mondhatjuk, hogy a kerékpáros közpolitika alakulására általánosságban jellemző a döntéshozók akaratgyengesége, a ráfordított összegek alacsony mértéke, valamint a biciklizés közlekedésben betöltött marginális szerepének percepciója.

Lehet-e Budapestből Amszterdam?

Az utóbbi években egyre látványosabban növekedett a kerékpárosok aránya a főváros utcáin, divat lett a biciklizés, amit a vállalkozások is igyekeznek minél inkább meglovagolni. A jelenség trendivé válása egyértelműen a futáros szubkultúrából eredeztethető, jelenlétük a budapesti közlekedés szerves részévé vált. 2013-ban már annyira fess dolognak számít a kerékpározás, hogy naponta kerülnek fel fashion blogokra olyan fényképek, ahol öltönyös férfiak vagy túsarkút viselő nők tereknek a belvárosban.²⁶ A biciklis hullámra a kis cégek ültek fel először, akik manufaktúrális jelleggel, megrendelésre kezdték el gyártani bringás termékeiket. Ezek közé a vállalkozások közé tartozik a mára világszerte ismertté vált Bagaboo, a Serin, a Körben, az USE Unused vagy a Geréby Zsófi nevével fémjelzett Urban Legend ruhamárka is. Később olyan nagy cégek is bekapcsolódtak a kerékpározást népszerűsítő kampányokba, mint a McDonalds (Bringamánia-program), a Csepel – T-Systems – MOL trió (BuBi) és a Mastercard (MKK-val kötött megállapodás). A mainstream ruhapiac is gyorsan reagált a bicajos öltözékek iránti

²⁶ Lásd: <http://cyclechic.blog.hu/>

megnövekedett keresletre, mára a Levi's és a H&M is rendelkezik egy praktikus darabokból álló saját biciklis kollekcióval.²⁷ A legtöbb kerékpáros bolt és szerviz is profilváltásról számolt be az elmúlt néhány évben: megnövekedett a forgalom, az emberek a korábbiaktól eltérően inkább közlekedési, mint sportolási céllal vásárolnak biciklit (Varga, 2013a).

Azt tapasztalhatjuk, hogy a budapesti lakosság az infrastrukturális hiányok ellenére is egyre nyitottabb a kerékpározás irányában, a politikai vezetésnek azonban még rengeteg olyan problémát kellene orvosolnia, melyet a civil szervezetek folyamatosan igyekeznek is napirenden tartani. Sok helyen nem megfelelő az utak minősége, hiányosak a felfestések – nincs elégséges üzemeltetési és fenntartási modell (agglomeráció, főváros, kerületek, MÁV, BKK), ami lehetővé tenné a kerékpáros létesítmények folyamatos monitorozását. A BKV-n való bicikliszállítás egyre több járművön megengedett, a szállítási nehézségek azonban ezzel nem oldódtak meg, ráadásul a tárolók kapacitása és száma közel sem elégséges. Az autósok nagy része továbbra sem a közlekedés egyenrangú résztvevőiként tekint a kerékpárosokra, és a biciklizést ösztönző (kormányzati és vállalati) rendszerek hiánya is kezelendő probléma. Az alábbiakban áttekintem, hogy a 2010-es választások milyen változást hoztak a kerékpáros közpolitika terén, milyen kampányokat indítottak a civil szervezetek és tulajdonképpen hol is tartunk az Amszterdammá válási folyamatban. Egyre közelebb, de sajnos még mindig nagyon messze.

Politikai vonatkozás

2010-re a politikai pártok felismerték, hogy nem hanyagolhatják tovább a kerékpározás ügyét, és nyitottak a biciklis társadalom felé. Az önkormányzati választások előtt a Critical Mass szervezett egy főpolgármesteri vitát, ahol a legnagyobb négy párt képviseltette magát (Fidesz – Szikora Linda, MSZP – Pásztor Tibor, Jobbik – Staudt Gábor, LMP – Jávor Benedek).

²⁷ Ráültek a márkák a bringadivatra. Kreatív.online, 2013. október 22. Hozzáférés: www.kreativ.hu/marketing/cikk/markahullamot_vetett_a_bicajos_divat (olvasva: 2013. november 4.).

A résztvevők egyetértettek abban, hogy a kerékpár közlekedési eszközként kezelendő – tehát nem a járdán van a helye –, és a biciklizésnek prioritást kell élveznie a budapesti utakon. Az LMP 2014-re 10 százalékra növelné a kerekezők részarányát, Staudt Gábor pedig elvárná, hogy a képviselők is nyeregbe üljenek, ha annak adottak lennének a feltételei. Arra a kérdésre, hogy mikor lehet majd végre szabályosan és biztonságosan áttekerni Buda és Pest között, minden párt elsősorban a Margit híd átadásával válaszolt. Az MSZP-s Pásztor Tibor ezzel egy időben lezárná a Lánchidat az autósok előtt, Jávor Benedek szerint a megfelelő közlekedéshez a többi híd (Lánc, Petőfi, Erzsébet) biciklis infrastruktúrájának kialakítása is elengedhetetlenül szükséges. A CM moderátorai arra is kíváncsiak voltak, hogy mikor és hogyan lesz végre kerékpárosbarát a nagykörút. A Jobbik képviselője azt hangsúlyozta, hogy ennek megvalósításához a föld alá kellene vinni a kötöttpályás közlekedést, míg az LMP rövid távon nyomfelfestésben gondolkodik, 2-3 éven belül azonban sort kerítene az út keresztmetszeti újrafelosztására (sávszűkítés). Bár az új KRESZ szerint az egyirányú utcák már megnyithatók a kerékpárosok előtt, csak az MSZP, a Jobbik és az LMP delegáltja vélte úgy, hogy ez rövid távon könnyen kivitelezhető, a Fidesz meghívottja azonban csak hat éven belül látja megvalósíthatónak az összes ilyen utca biciklizhetővé tételét. A fővárosban folyamatos gondot okoz a kerékpárutak karbantartása – kinek a felelőssége a levelek, hó, törött üvegek letakarítása? Szikora Linda és Jávor Benedek szerint közutak esetén ez egyértelműen a közútkezelő feladata, míg Staudt Gábor az egységesítés érdekében minden ilyen kötelezettséget a fővárosi önkormányzati kézbe adna. A pártok küldöttei eltérő véleményen voltak a légszennyezettség mértékének csökkentése kérdésében is: a Fidesz és az LMP a dugódíj bevezetése mellett kampányolna, míg szmogriadó esetén a Jobbik a páros-páratlan rendszerek fokozottabb ellenőrzését támogatná, az MSZP pedig csak a legfeljebb két embert szállító autók közlekedését engedélyezné. Staudt Gábor és Jávor Benedek úgy nyilatkozott, hogy akár népszerűség csökkentő intézkedéseket is bevállalnának a kitűzött célok teljesítéséért, Pásztor Tibor szerint pedig az első évben kell radikális lépéseket tenni, aztán maradhat a status quo. Ezzel szemben Szikora Linda a fokozatosság elvében hisz és a négyéves ciklus alatt is csak lépcsőzetes ütemben végrehajtott fejlesztéseket tart elképzelhetőnek. Tanulságos volt

azonban a beszélgetés vége, melyben a szervezők azt a kérdést tették fel a résztvevőknek, hogy számonkérhetők-e a későbbiekben az ott elhangzott ígéreteik: Staudt Gábor és Jávor Benedek egyértelmű igennel, a Fidesz képviselője lehetetlen felelt, Pásztor Tibor pedig kitérő választ adott.²⁸

Bár mérleget csak a 2014-es választásokon vonhatunk, azt már biztosan nem fogjuk megtudni, mennyit váltottak volna be az elhangzott ígéretekből az ellenzéki szerepbe kényszerült pártok. Annyit azonban már a négyéves ciklus lezárulta előtt megállapíthatunk, hogy a Fidesz kormányzása alatt látványos fejlesztések mentek végbe a budapesti utakon, melyekben nagy szerepe volt a civil szférának és a lassan mindennapos „kritikus tömeget” alkotó biciklis (szub)kultúrának.

Civil szervezetek aktivitása

2011-ben a Copenhagenize.eu internetes portál pontozása szerint²⁹ Budapestnek sikerült bekerülnie a világ Top10 biciklisbarát városa közé. Az oldal indoklása szerint fővárosunk azzal szerezte meg a tizedik helyet a rangsorban, hogy Budapest ereje az erős és elkötelezett érdekképviselőben rejlik, és ennek köszönhetően a kerékpározás részaránya hamarosan átlépi az 5 százalékos álomhatárt. Kiemelték azt is, hogy nincs még egy olyan város, ahol évente kétszer több tízezer ember embert ülne nyeregbe a Critical Mass felvonulásokon, így a következő nagy feladat az alkalmi tekerés mindennapossá tétele. A Copenhagenize Consulting tervező- és tanácsadó cég a következőképpen értékelte a magyar fővárost: nemcsak egész Közép- és Kelet-Európa, hanem a világ többi részének is példaképe – több infrastruktúrát és politikust az ügy mellé és Budapest egy

²⁸ Critical Mass: főpolgármester-jelöltek vitája 2010.09.22-én. Hozzáférés: vimeo.com/15284763 (olvasva: 2013. november 5.).

²⁹ A pontozás során a következő szempontokat vették figyelembe (Copenhagenize Index): civil szervezetek befolyása, biciklis kultúra, társadalmi elfogadottság, infrastruktúra, kölcsönbringa-programok, nemek szerinti megoszlás, kerékpárosok részaránya, közlekedés biztonsága, kerékpáros szempontok érvényesítése a várostervezés során, forgalom lassítására tett erőfeszítések + 12 bónuszpont a különösen nagy erőfeszítésekért.

legenda lesz!³⁰ Annak ellenére, hogy a civil szervezetek aktivitása egyre erősödött, a holland szervezet jóslatai mégsem teljesültek be – a 2013-as copenhagenize index szerint Budapest már csak a 13. helyezést tudta megszerezni a biciklisbarát városok versenyében.³¹

A Magyar Kerékpárosklubbal az utóbbi években egyre gyakrabban találkozhatunk a bringázással, környezetvédelemmel, fenntarthatósággal vagy egyéb „zöld” ügyekkel kapcsolatos rendezvényeken. Emellett a szervezetnek azt is sikerült elérnie, hogy sok esetben bevonják őket a bicikliseket érintő politikai döntések előkészítésébe, meghozatalába. Az MK számos olyan kampányt indított útjára, melyek látványosan növelték a két keréken közlekedők arányát az utakon – ilyenek például a Bringázz a Munkába / Suliba! program, a Bebiklizés vagy éppen a Helyben vedd meg! akciók.³² 2013 tavaszán olyan események játszódtak le a kerékpáros szférában, melyek egyértelművé tették, hogy a biciklis társadalom érdekeinek a jövőben a Magyar Kerékpárosklub lesz az elsődleges képviselői csatornája.

Kükü és Sinya már úgy vágtak bele a tavaszi Critical Mass szervezésébe, hogy jó előre beharangozták, ez lesz az utolsó felvonulás. Mivel becslések szerint az utóbbi rendezvényeken tekerő emberek száma 50–80 ezerre tehető, így azzal indokolták a döntésüket, hogy elérték a számukra kitűzött célt. Kilenc évvel ezelőtt azért indították el az első CM-et, hogy népszerűsítsék a közlekedési célú biciklizést, mára viszont annyian tekernek a főváros utcáin, hogy a felvonulás ebben a formájában funkcióját veszítette: már nem demonstráció, már nem figyelemfelkeltés – inkább fesztivál. Kürti Gábor az utolsó rendezvény után azt nyilatkozta, hogy a kerékpáros társadalom érdekeinek érvényesítésére az MK lenne a legalkalmasabb szervezet (Varga 2013b). Kükü jelenleg elnökségi tag a kerékpárosklubnál, de a CM-esek ügy iránti elkötelezettségét jelzi az is, hogy a másik főszervező, Sinka Károly a tavaszi nagy bringaemelés után szimbolikus tette szánta el magát és belépett az MK-ba. Ekkorra már szoros együttműködés alakult ki a két

³⁰ Bringás városok: Budapest a TOP10-ben. HVG, 2011. szeptember 29. Hozzáférés: http://hvg.hu/itthon/20110929_budapest_biciklisbarat (olvasva: 2013. november 9.).

³¹ The Copenhagenize Index 2013: <http://www.copenhagenize.eu/index/index.html>.

³² Bővebben lásd: <http://kerekparosklub.hu/kampanyok>.

csoport között, hiszen a Magyar Kerékpárosklub azzal kampányolt, hogy a felvonulást követő hónapban Critical Mass pólóval ajándékozza meg az új belépőket.

További átfedés az MK és más biciklis kezdeményezések között, hogy a szintén elnökségi tag, Halász Áron nevéhez fűződik az egyre népszerűbb magyar Cyclechic.hu oldal. A biciklizés és a stílus találkozását dokumentáló oldal eseményeinek fő célja a kerékpározás népszerűsítése. A Cyclechic számos divatbemutatót rendezett korábban multik felkérésére vagy CM after partykon, idén tavasszal azonban az InStyle magazinnal közösen szervezték meg a két keréken tekerő celebeket is felvonultató „Bringával a vörös szőnyegen” elnevezésű rendezvényt (Halász 2013). Azt láthatjuk tehát, hogy a Magyar Kerékpárosklubnak az utóbbi években sikerült maga köré gyűjtenie a legfontosabb kerékpáros szervezeteket, és ezen lehetőségek kiaknázásával egyre egységesebbé és erősebbé válhat a biciklis érdekképviselő.

A kerékpáros közlekedés társadalmi támogatottsága

A TNS Hungary piackutató cég 2010 márciusa óta végez rendszeresen – megközelítőleg háromhavonta – felméréseket az MK megbízásából a magyar társadalom kerékpározási szokásairól. Az első közvélemény-kutatási eredmények³³ azt mutatták, hogy a 15 év feletti lakosság 38 százaléka használja kerékpárját közlekedési célokra,³⁴ Budapesten azonban ez az arány jóval alacsonyabb, mindössze 10 százalék.³⁵ A fővárosban a 30–39 éves korosztály a legaktívabb, ha biciklizésről van szó – 16 százalékuk ült legalább egyszer nyeregbe a lekérdezést megelőző két hétben.³⁶

³³ 1000 fős minta, a főbb szociodemográfiai jellemzők (nem, életkor, iskolai végzettség, településtípus, régió) mentén a 15 éves vagy idősebb magyarországi állandó lakosokra reprezentatív.

³⁴ A felmérés azt tekinti kerékpárral közlekedőnek, aki a kutatást megelőző 14 napban legalább egyszer biciklire ült.

³⁵ Az előző fejezetben ismertetett Transman és Studio Metropolitana adatai a kutatás előtti fél éves időszakra vonatkoznak, 2008-as Medián-felmérés pedig az elmúlt hetet vizsgálta, így az eredmények nem mérhetők össze.

³⁶ A magyar lakosság 40%-a ült kerékpárra több-kevesebb rendszerességgel – Friss adatok a kerékpárhasználatról. Hozzáférés: http://kerekpárosklub.hu/files/Kerekpárhasznalat_2010.marcius.pdf (olvasva: 2013. november 9.).

A kerékpározási hajlandóságot nagyban befolyásolja az aktuális időjárás és a biciklis rendezvények (pl. Critical Mass), így a használati arányok erős szezonalitást, emellett mégis lassú növekedést mutatnak (Melléklet: 1. ábra). A TNS-Hoffmann által készített felmérések a 2010. szeptemberi ciklus óta a 18 év feletti magyar lakosságra reprezentatívak, így ezt érdemes a legfrissebb kutatási adatokkal összehasonlítani. 2010 őszén a fővárosiak 18 százaléka tekert Budapest utcáin, ami regionális szinten a legalacsonyabb országos érték.³⁷ Ezzel szemben 2013 szeptemberében ez az arány – még úgy is, hogy tavasszal véget ért a CM – 25 százalékra nőtt.³⁸ Az MK 2010 nyarán helyezte üzembe a főváros első automata kerékpárszámlálóját a Múzeum körúton, melynek eredményei hasonló tendenciát mutatnak: 2013 áprilisában lépték át a biciklisek a napi 3 ezres álmhatárt, a rekordot azonban július 13. tartja, 4030 kerekezővel.³⁹ A megnövekedett kerékpárhasználat azt mutatja, hogy a biciklizés egyre inkább leveti magáról a szocializmusban ráragadt negatív asszociációkat és falusi jellegét, így egyre nagyobb az esély arra, hogy Budapest egyszer tényleg Amszterdammá válhasson.

Közbringaprojektek fejlődése a 60-as évektől napjainkig

Generációról generációra

Mi is tulajdonképpen ez a BuBi, amiről az egész szakdolgozat szól? A közbringarendszerek olyan újfajta közösségi közlekedési szolgáltatást jelentenek, melyek közterületen, bárki számára elérhetők. A felhasználók ingyenesen vagy minimális díj fejében vehetik igénybe a KKKR-t, önkiszolgáló jelleggel. A kölcsönzőhöz tartozó dokkoló

³⁷ Friss országos adatok a kerékpárhasználatról – a kutatás 6. hulláma. Hozzáférés: http://kereparosklub.hu/sites/default/files/MK-TNS_Kereparhasznalat_2011_harmadiknegyedev.pdf (olvasva: 2013. november 9.).

³⁸ Biciklis boom-ot Budapesten a kutatási adatok is igazolják: minden negyedik budapesti kerékpárral közlekedett 2013 szeptemberében! Hozzáférés: http://kereparosklub.hu/sites/default/files/MK_Kereparhasznalat_2013_szept.pdf (olvasva: 2013. november 9.).

³⁹ Biciklispotting: megdőlt a rekord a Múzeum körúton. HVG, 2013. június 14. Hozzáférés: http://hvg.hu/cegauto/20130614_Biciklispotting_megdolt_a_budapesti_rekor (olvasva: 2013. november 9.).

állomások hálózatos formában kerülnek kiépítésre, így a kerékpárok a város számos pontján felvehetők és lerakhatók (Dalos 2011).

Hosszú út vezetett azonban odáig, hogy a – technológiai fejlesztésekkel erősen meg támogatott – közbringarendszerek elnyerték mai formájukat, és világszerte elterjedtek. A KKKR **első generáció**jának az 1965-ös Amszterdami fehér biciklik elnevezésű kezdeményezést tartjuk: 50 fehérre festett kerékpárt helyeztek el a városban mindenféle lakat vagy zár nélkül, melyeket bárki szabadon használhatott. A lopások és a rongálások magas száma miatt azonban hamar leáldozott a közösségi kölcsönző első korszakának (Shaheen – Guzman 2011, 23). A **második generáció** előszelét a 90-es évek elején kisebb dán városokban megvalósított, minimális kapacitással működtetett (26 kerékpár, 4 állomás) próbálkozások jelentették. 1995-ig kellett várni azonban az első nagyobb kiterjedésű, koppenhágai „coin-deposit system” eljövételéig. Ezek a biciklik már színük és formájuk szerint megkülönböztethetőek voltak a magántulajdonban használt kerékpároktól, valamint egy kisösszegű kaució befizetését követően kikölcsönözhetőek és lezárhatóak voltak az arra kialakított dokkolóállomásokon. Ez a rendszer az elődjénél már jóval formalizáltabb keretek között működött, azonban a felhasználók anonimitása miatt továbbra is magas maradt a lopási arány (DeMaio 2009, 42).

Az első két korszak hibáinak kiküszöböléséhez nagy lépést kellett tenni az informatikai fejlesztés terén, melyek a 90-es évek végére lehetővé tették a KKKR-ek **harmadik generáció**jának eljövételét. A közbringák új fázisának technikai sajátosságai a következők voltak: elektronikus dokkolóállomások, telekommunikációs rendszer, intelligens kártyák, mobiltelefonos hozzáférés és a megfelelő számítógépes hálózat megléte. Az első ilyen kezdetleges kölcsönzőt az angol Porthmouth Egyetemen hozták létre 1996-ban, ahol a diákok egy mágneskártya segítségével tudták kibérelni a bicikliket. Ezt követően lassú növekedésnek indultak az IT-alapú közbringák, évente 1-2 KKKR megjelenésének lehettünk szemtanúi (Rennes – Vélo á la Carte, München – Call a Bike). 2005-ben valósult meg az első nagyszabású projekt Lyonban, ahol egy 1500 darabos kerékpárból álló flottát bocsátottak a lakosság rendelkezésére (DeMaio 2009, 43). Az indulást követő fél évben kétfélmillió utat tettek meg velük, amivel megközelítőleg 150 ezer

„autós utat” spóroltak a lyoniak. Időközben 2000-re nőtt a biciklik száma, melyeket egy átlagos napon 16 alkalommal kölcsönöznek ki. Egy év alatt 44 százalékkal növekedett a kerékpár-használati arány, aminek külön érdekessége, hogy a felhasználók 96 százaléka korábban egyáltalán nem biciklivel közlekedett (Bührmann 2007, 2). Két évvel később létrehozták a párizsi „nagytestvért” – az addigi legnagyobb harmadik generációs rendszert –, ami alapjaiban változtatta meg a közösségi kerékpárkölcsönzés történetét. A KKKR egy olyan nagyobb program részét képezte, melynek fő célja a város légszennyezettségének csökkentése és az autók által okozott dugók mérséklése volt. Ennek érdekében korlátozták a megengedett sebességet, közös busz-kerékpár sávokat hoztak létre, bővítették az úthálózatot és bizonyos belvárosi utcákat lezártak a gépkocsik előtt (Larsen 2013). Így nem csoda, hogy a Vélib bevezetését követően 5 százalékkal csökkent az autós forgalom a francia főváros belvárosában (Benczik – Berki 2009, 95), majd a projekt sikeressége következtében 2010-ben 30 Párizs körüli településre is kiterjesztették a közbringát. A Vélib-re évente megközelítőleg 160 ezren váltanak bérletet, ami az összes felhasználó több mint háromnegyedét jelenti (Madarassy – Simon – Lukács 2011, 32).

2008-at követően kezdtek teret hódítani maguknak a KKKR rendszerek a tengerentúlon is, év végére összesen 92 harmadik generációs programot tartottak számon a világon. Ekkorra azonban már helyenként megjelentek a közösségi kerékpáros rendszerek **negyedik generációs** kölcsönzői típusai. Ezek annyiban különböznek a korábbi korszak vívmányaitól, hogy teljes integrációra törekednek a közlekedéssel, legyen szó taxiról, „car-sharing”-ről vagy a helyi tömegközlekedésről. Az összeköttetés megvalósításaként közlekedési kapcsolódási pontokon helyezték el a dokkolóállomásokat, ahol olyan intelligens kártyával oldják meg a fizetést, mely az összes igénybe vehető eszközre érvényes. Az üzemeltetők folyamatosan nyomon követik a használati arányok alakulását, a mozgó állomások pedig lehetővé teszik a kerékpárok nagyobb kihasználtsági területekre való átcsoportosítását. A negyedik generációs rendszerek további újítása, hogy a kialakítás során környezetvédelmi megfontolásokat is igyekeznek érvényesíteni – a kanadai Montrealban (BIXI) vezették be először a gyűjtőállomások napelemmel való működtetését (Shaheen – Guzman 2011, 24).

De hol van Hollandia?

Ha bicikliről van szó, kevés olyan ember van, akinek nem egyből Hollandia ugrik be, mint a kerékpározás zászlóshajója. Hogy lehet akkor, hogy nincsenek a KKKR úttörői között? A válasz egyszerű: kitalálták közösségi kerékpáros közlekedés előfutárának nevezett, de korán elbukott „fehér biciklik” kezdeményezést, az évek során azonban a holland városokban olyan magasra emelkedett a kerékpár-használati arány – lásd korábban –, hogy nem volt szükség külön bérbringa rendszer kialakítására.

Ennek ellenére 2002-ben létrehoztak egy olyan szisztémát (OV-fiets), mely a tömegközlekedés részévé kívánta tenni a kerékpározást, négy évvel később pedig már több mint 23 ezer felhasználója volt a rendszernek. Egy 2007-es EU-s tanulmányban a szakértők a holland projektet tartották az egyetlen olyan „KKKR”-nek, ami a közeljövőben akár profitot is termelhet (Bührmann 2007, 9). 2011 januárjában a holland vasúttársaság átvette az OV-fiets alapítványtól az üzemeltetést,⁴⁰ ma pedig már több mint 250 ponton – köztük a legtöbb vasútállomáson – lehet kerékpárt kölcsönözni. A használat éves díja 10 euró, a bicikliket a tagok 3,75 euróért tudják kibérelni (vasúti bérlethez kapcsolható) egy napra, amiért a működtető hónap végén, egy összegben számláz.⁴¹

A fejlődés dinamikája

Az utóbbi években elképesztő mértékű növekedés tapasztalható a kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek számában: 2013 elején a világ 49 országában közel 500 városában találhatunk közbringa kölcsönzőket (Melléklet: 2-6. ábra). Spanyolországban 132, Olaszországban 104, Franciaországban pedig összesen 37 KKKR működött 2012 végén – az elmúlt 3-4 évben pedig Németországnak is sikerült felzárkóznia az élbolyhoz, jelenleg 43 programot üzemeltetnek. Míg egyes államok az elindított projektek számszerű növekedésével tűnnek ki, addig mások a magas tagsági aránnyal és a kerékpárhasználati gyakorisággal szereztek hírnevet – utóbbiak közé tartozik Nagy-Britannia és Írország is.

Míg Nyugat-Európához képest a kontinens keleti része erős lemaradásban van (pl. Varsóban 2012-ben indult a közbringa, Budapesten pedig csak 2014-ben fog), addig rohamosan fejlődik Kelet-Ázsia, Amerika és Ausztrália közösségi bringakölcsönző hálózata.

⁴⁰ OV Fiets: Public Bicycles in The Neatherlands. Eltis – The Urban Mobility Portal, 2012. november (utolsó frissítés időpontja). Hozzáférés: http://www.eltis.org/index.php?id=13&study_id=1278 (olvasva: 2013. október 28.).

⁴¹ OV-fiets hivatalos honlapja: <http://www.ov-fiets.nl/> (olvasva: 2013. október 28.).

Ázsiára jellemző, hogy egy-egy nagyvárosban több program is üzemel, a világ legnagyobb KKKR-je is a kínai Wuhanban található. Az ország hatodik legnagyobb metropoliszában 90 ezer kerékpár jut 9 millió lakosra, de a korábban első helyen álló hangzhoui rendszer flottáját is 175 ezer biciklire tervezik növelni az üzemeltetők 2020-ig (Larsen, 2013).

Típusról típusra

Paul DeMaio 2009-es írásában (DeMaio, 2009) hat KKKR-modellt különböztet meg egymástól, aszerint, hogy ki a projekt üzemeltetője, mi a közbicikli működtetésének célja és hova folynak be a bevételek. Hogy milyen típus valósul meg az egyes városokban, az számtalan tényező függvénye, így nem létezik univerzálisan kialakítható változat.

A **kormányzati modell** – ilyen található a spanyol Burgos városában – előnye, hogy az állam nagyobb kontrollt gyakorolhat a program felett, hátránya azonban, hogy az üzemeltető nincs birtokában azoknak a tapasztalatoknak, ami a piaci működtetők számára adottság. Egy másik irányítási minta, mikor egy **közlekedési ügynökség** – kvázi-kormányzati szerv – **vezeti** a KKKR-t, ahogy azt a Deutsche Bahn vagy a Stationnement de Montréal esetén látjuk. Mindkét projektben közös, hogy a már meglévő profilt bővítették új funkcióval: a németeknél (Call a Bike) a vasúti és a „car-sharing” szolgáltatásra, Kanadában (BIXI) pedig a parkolási szisztéma üzemeltetésére épült rá a közbringaprogram. Az ilyen rendszereknek nem a bevételek maximalizálása, hanem a közlekedés integrációjának megvalósítása a célja. Az **egyetemi modell**ről már Porthmouth kapcsán esett szó korábban – ennek a kezdeményezésnek legfőbb pozitívuma egyben a legnagyobb korlátja is, hiszen a kampusz területén lehetővé teszi a teljes mobilitást, hatóköre azonban már nem terjed ki a környező városra. A **nonprofit üzemeltetési rendszerek** – ilyen található például Koppenhágában (Bycyklen) és Minneapolisban (Nice Ride Minnesota program) – egyik hátulütője, hogy nagyrészt csak kormányzati juttatásokkal tudják életben tartani a kölcsönzőt, ami túl erős függőséget eredményezhet az állami szférától.

A fentiektől alapvetően eltér az utolsó két típus, ahol főként a magánérdekek és a profit dominálnak – ezek közül az első a **reklámcég modell**. Az ilyen módon kialakított KKKR-ek esetében a vállaltok közszolgáltatást nyújtanak a közterületen való hirdetések elhelyezéseért, és lemondanak a bevételekről az önkormányzat részére. Ez a változat kifejezetten előnyös az olyan városok számára, akik önerőből nem engedhetnék meg a közbringaprogram elindítását. Ilyen reklámorientált rendszert működtet Párizs (JCDecaux), Barcelona (Clear Channel Outdoor), London (Barclays) és New York is (Citi Bike), melyek közül az utóbbi két példa különösen érdekes. A brit fővárosban a KKKR üzemeltetésébe beszálló Barclays Bank szponzori szerződést kötött a városvezetéssel az új kerékpáros sztráda kapcsán is: a cég 25 millió fontot fizetett azért, hogy az új utat a „Barclays Highway” névre kereszteljék (Walker 2013a). New Yorkban szintén hasonló folyamatok játszódtak le, hiszen a Citibank 41 millió dolláros befektetésének köszönhető, hogy a közbringa program a Citi Bike elnevezést kapta (Földes 2013a). A második, **profitorientált modell** mindössze abban különbözik a fentiekben ismertetett reklámcég típustól, hogy a vállalkozás saját forrásból – vagy minimális állami hozzájárulással – valósítja meg a projektet és ebben az esetben nem kötnek reklámszerződést az önkormányzattal, így a bevételek is saját kézben maradnak.

Kicsiben már itthon is működik?

A BuBi kivitelezésében bekövetkezett csúszás miatt két magyar város is megelőzte Budapestet a bérbringarendszer elindításával. Szegeden és Esztergomban már üzemel a kölcsönző, míg Győrben megközelítőleg a fővárosiakkal egy időben – jövő nyáron – kezdenek el tekerni a lakosok a közösségi bicikliket. Ez a három hazai példa is alátámasztja a mondást, miszerint „ahány ház, annyi megoldás”: teljesen más adottságokkal rendelkező városok fogtak neki a projektnek, eltérő célra hozták létre a KKKR-t, különböző kivitelezési és finanszírozási eszközöket alkalmaztak – így mindegyik bővelkedik olyan sajátos megoldásban, melyek egyedivé teszik a rendszert. Kutatásom szempontjából a legfontosabb, hogy ezek a kisebb projektek jelenthetik Magyarországon a

BuBi tesztüzemét, hiszen bár sokat tanulhatunk a nemzetközi tapasztalatokból, egy ilyen nagyszabású terv üzembe helyezéséhez fontos látni azt is, hogy működhetnek a bérbringa rendszerek a hazai viszonyok között. Érdemes megvizsgálni, hogy mennyire volt zökkenőmentes a kialakítás és milyen volt a fogadtatás – erre alapozva előrevetíthetjük, hogy mi várható a BuBi indulása kapcsán a fővárosban.

Szeged

Az eredetileg tervezetthez képest – a BuBi-hoz hasonlóan – Szegeden is majdnem egy évet késett a CityBike,⁴² az előzetes elképzelésnél ugyanis jóval több időt vett igénybe a kialakítás. Bár már 2011 áprilisában kiderült, hogy a Sund Magyarország Kft. 45 millió forintos EU-s támogatást nyert a kiépítésre, 2012 szeptembere helyett – többszöri halasztás után – hivatalosan csak idén nyáron indult be a rendszer.⁴³ A céges finanszírozási formából kifolyólag a szegedi kölcsönző a korábban említett, profitorientált KKKR modellek közé sorolható. További különbség, hogy ebben az esetben nem a helyi lakosság, hanem a turisták az elsődleges célcsoport, de természetesen bárki igénybe veheti a rendszert. A kölcsönzéshez a CityBike honlapján kell előzetesen regisztrálni (melyhez biztonsági szempontból egy élő mobilszám megadása is szükséges), azt követően pedig a felhasználó kap egy egyedi azonosítót és egy PIN kódot, amivel elkezdheti használni a biciklit. Az nyilvántartásba vételt követően (egyszeri költsége 300 Ft) a kölcsönzés minden megkezdett órája 200 forintba kerül, a negyedik óra után azonban a kerékpárkölcsönzés díja 1800 forint/napra emelkedik. A fizetés automatikusan, az ügyfél bankszámlájának terhelésével történik. A kivitelező 100 kerékpárt helyezett el a város 12 pontján,⁴⁴ amit egy 20-30 darabos biciklis flotta egészít ki arra az esetre, ha szervizelés vagy más felmerülő probléma miatt ideiglenesen több járművet is ki kellene vonni a forgalomból. A

⁴² A CityBike rendszerének hivatalos honlapja: <http://www.citybikeszeged.hu/>.

⁴³ Márciustól hazánkban elsőként Szegeden: közbringa. Szeged Café, 2013. január 14. Hozzáférés: <http://szegedcafe.hu/2013/01/14/marciustol-hazankban-elsokent-szegeden-kozbringa/> (olvasva: 2013. szeptember 23.).

⁴⁴ Júniusban indul Szegeden a kerékpárkölcsönzés. Szegedma.hu, 2013. május 29. Hozzáférés: <http://szegedma.hu/hir/szeged/2013/05/juniusban-indul-szegeden-a-kereparkolcsonzes.html> (olvasva: 2013. szeptember 23.).

kerékpárokat olyan kényelmi és praktikus megoldásokkal látták el (tömör gumi a defektek elkerülésére, könnyített vázszerkezet), melyek megfelelnek a városi közlekedés igényeinek. A biciklikbe GPS-t is építettek, így ha az illető elhagyja a használati zónát, az őrzővédő szolgálat megpróbálja elérni telefonon, és figyelmezteti, hogy térjen vissza a körtöltés⁴⁵ által határolt területre. Amennyiben ez ötödszöri próbálkozásra sem sikerül, úgy a biztonsági emberek a navigációs rendszer segítségével megkeresik a kerékpárt (Földes 2013b). A tervek szerint a jövőben a forgalom és a használati arányok alakulását nyomon követve monitorozzák a KKKR működését, ami alapján sor kerülhet egyes dokkoló állomások áthelyezésére vagy a kerékpárok számának újraelosztására.

Annak ellenére, hogy a rendszer hivatalosan júniustól üzemel – ez a dátum szerepel a CityBike honlapján is –, a helyi lapok még augusztus végén is arról cikkeztek, hogy bár az uniós támogatást már kifizették, továbbra sem látni a városban a kölcsönözhető kerékpárokat (Segesvári, 2013). A projekt menedzsere azzal magyarázta a negyedszeri csúszást, hogy még jelenleg is zajlik az informatikai hálózat összehangolása. A késés oka, hogy a rendszer alapja egy új, korábban még nem tesztelt magyar fejlesztés lesz, nem pedig egy Nyugat-Európában már bevált szoftver.

Esztergom

Az esztergomi példa több dolog miatt is különleges: papírforma szerint a szegedi CityBike már június óta üzemel, először kerékpárra ülni azonban az esztergomi EBI-re lehetett először, mégpedig idén szeptemberben. További érdekesség, hogy a helyi érdekelttségű Neuzer Kft. saját erejéből – közel 50 millió forintos összegből –, minden önkormányzati támogatás nélkül építette ki a rendszert (szintén profitorientált KKKR modell). A későbbiekben terveznek önkormányzati forrásokat is bevonni a bővítési-fejlesztési projektekbe, Neuzer András szerint viszont ehhez elengedhetetlenül szükséges a város költségvetési helyzetének konszolidációja.⁴⁶ A BuBi szempontjából releváns

⁴⁵ A közbringarendszer működési területe.

⁴⁶ A város korábbi vezetése olyan mértékű adósságot halmozott fel, hogy 2010 novemberében a közműszolgáltató lekapcsolta Esztergom közvilágítását, de a tartozások miatt a helyi tömegközlekedés is megszűnt.

információ, hogy egy angol céggel közösen a Neuzer is indult a fővárosi bérbringa tenderen, azonban adminisztrációs hiba miatt kizárták őket a versenyből (Balogh, 2013).

A 2013-ra elkészült rendszert a cég 2009 óta saját maga fejleszti, a kerékpároktól a dokkoló állomásokon keresztül egészen a marketingig. Elsősorban a város lakosságát célozták meg az EBI kiépítésével: Esztergom eladósodása miatt 2011 nyarán a Vértes Volán megszüntette a helyi tömegközlekedést, így vélhetően nagy kihasználtságra számíthat az üzemeltető.⁴⁷ Az azonosítás elvégzése után a helyiek 600 forintért válthatják ki az EBI-kártyát, majd minimum ezer forinttal kell azt feltölteniük. A kerékpár használati díja 200 forint/30 perc, az esztergomi lakcímmel vagy munkahellyel rendelkezőknek viszont naponta kétszer fél óra ingyenes használat biztosított. A Neuzer a sárvédőkön található reklámfelületek bérbeadásából⁴⁸ tervezi fedezni a helyiek díjmentes utazási lehetőségéből adódó bevételkiesést. Az EBI-t természetesen alkalmi felhasználók, turisták is igénybe vehetik: az internetes regisztrációt követően kapnak egy PIN kódot, amivel ki tudják lakatolni a kerékpárt, a bankszámlájukra pedig automatikusan ráterhelnek egy 40 ezer forintos kauciót az esetleges károkozások és lopások kivédése miatt.

Neuzer fokozatosan építi ki a rendszert: kezdetben 80 dokkolóval és 50 biciklivel indult el az EBI, októberre azonban 8 állomásra és 120 dokkolóra bővült a kölcsönző, melyhez egy 120 darabos kerékpárflotta tartozik. Végleges nagyságát 2014 tavaszára nyeri el az Esztergom Bicikli, ekkora több mint 100 kerékpárt lehet majd kibérelni 10 állomáson, ami összesen 160 dokkolóval működik majd.⁴⁹ A szeptember 20-i hivatalos megnyitón elhangzott, hogy a Neuzer fejlesztése bármely más városban is akadálytalanul bevezethető, univerzális megoldás, így feltételezhető, hogy a cég távlati terveiben térbeli – akár külföldi – terjeszkedés is szerepel.⁵⁰

⁴⁷ Lásd: http://vertesvolan.hu/index.php?option=com_content&task=view&id=681&Itemid=74.

⁴⁸ 2500 Ft + áfa/kerékpár/hó + nyomtatás.

⁴⁹ Átadták Magyarország első közösségi kerékpár rendszerét Esztergomban. Velo.hu, 2013. szeptember 20. Hozzáférés: <http://www.velo.hu/atadtak-magyarorszag-elso-kozossegi-kerekpar-rendszert-esztergomban.html> (olvasva: 2013. szeptember 23.).

⁵⁰ Szeptembertől üzemel az első hazai közösségi kerékpáros rendszer Esztergomban. Kormányportál, 2013. szeptember 20. Hozzáférés: <http://www.kormany.hu/hu/nemzeti-fejlesztesi-miniszterium/infrastrukturaert-elelos-allamtitkarsag/hirek/szeptembertol-uzemel-az-elso-hazai-kozossegi-kerekparos-rendszer-esztergomban> (olvasva: 2013. szeptember 23.).

Győr

Győr városában egy nagyobb projekt részeként valósul meg a KKKR bevezetése: az önkormányzat a zalaegerszegi vezetéssel (konzorciumvezető) és a Vasi Volán Zrt.-vel közösen nyert el egy 600 millió forintos uniós forrást a helyi és helyközi közösségi közlekedés fejlesztésére a nyugat-dunántúli régióban (közlekedési ügynökség típusú KKKR modell). A tervek szerint 2014 nyarán induló győri kerékpárkölcsonzó rendszer 150 millió forintból – 100 százalékos uniós támogatási intenzitással – valósul meg.⁵¹ A győri önkormányzat célja egy olyan autóbuszos közlekedést kiegészítő, közösségi közlekedés színvonalának erősítését biztosító kötött gyűjtésű KKKR kiépítése, amely egyaránt kiszolgálja a lakosság, az ott tanuló diákok és a városba látogató turisták igényeit (Polgári, 2013).

2014 júniusától 215 biciklit használhatnak a győriek, melyeket 23 kamerával őrzött állomáson vehetnek fel vagy tehetnek le. Környezetvédelmi szempontból külön pozitívum, hogy a puffer akkumlátoroknak és a napelemes megoldásnak köszönhetően áramellátás nélkül is képesek lesznek üzemelni a dokkoló állomások.⁵² Minden biciklit mesterkulccsal látnak el, melyek csak egy speciális eszközzel szedhetők szét, így kialakításuk nemcsak egyedi, de lopásbiztos is. A nonstop üzemelő rendszer alapja – a szegedi példához hasonlóan – egy olyan kódzár, melyet SMS-ben kapnak majd meg a felhasználók. Egyedülálló azonban, hogy a kerékpárok igénybevételéhez nem szükséges kauciót letenni, viszont ingyenes használati időszakot sem biztosít a város – minden megkezdett fél óráért egy buszjegy árát számolják fel az illetőnek. Lehetőség lesz viszont előzetes foglalásra, valamint rendszeres biciklibérlésre is (Polgári, 2013).

Mint azt a fent ismertetett három város példája is alátámasztja, rengeteg első pillantásra hasonló szisztémát lehet nagyon különbözőképpen létrehozni. Ennek ellenére

⁵¹ Jövőre Győrben is beindul a bérbringaprogram. HVG, 2013. április 30. Hozzáférés: http://hvg.hu/itthon/20130430_Jovore_Gyorben_is_beindul_a_berbringapro (olvasva: 2013. szeptember 24.).

⁵² Kerékpárkölcsonzó rendszer könnyíti a kerékpáros közlekedést. Győr+, 2013. április 30. Hozzáférés: http://gyorplusz.hu/cikk/kerekparkolcsonzo_rendszer_konnyiti_a_varosi_kozlekedest.html (olvasva: 2013. szeptember 24.).

sok hasonlóságot is felfedezhetünk az egyes KKKR rendszerek között, mint a lopásbiztos megoldások, az informatikai támogatás fontossága vagy a tervekben szereplő kapacitásbővítés lehetősége. Bár Győr esetében a folyamatban lévő megvalósítás miatt még sok fekete folt van, amire csak jövő nyáron kaphatunk válaszokat, érdemes összefoglalni és egymás mellé helyezni az egyes megoldásokat.⁵³ Egyrészt rávilágíthat arra, hogy milyen mértékben függ a létrehozott rendszer a város adottságaitól, másrészt megérthetjük, hogy a BuBi-t milyen paraméterek mentén alkották meg a tervezők.

⁵³ Ezek a bevezetett KKKR-ek olyan frissek, hogy még csak pár hónapja üzemelnek, így használati statisztikák még nem állnak rendelkezésre, ami viszont a sikeresség megítélésének egyik legfontosabb eleme lenne.

2. táblázat: Az eddig megvalósult vagy tervben lévő hazai kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek legfontosabb jellemzői

	Szeged	Esztergom	Győr
Terület⁵⁴	280,84 km ²	100,35 km ²	174,61 km ²
Város lakossága (2012)	170 052 fő	30 928 fő	131 267 fő
Elsődleges célcsoport	turisták	helyi lakosság, Esztergomban dolgozók	helyi lakosok, diákok, turisták
Dokkoló állomások és kerékpárok száma	12 / 100 (+ 20–30)	8 / 120	23 / 215
Regisztráció	honlapon történő regisztráció, melyhez mobiltelefon megadása szükséges	EBI-kártya kiváltása	SMS alapú kódzár
Regisztráció költsége	300 Ft	600 Ft	n. a.
Kaució mértéke	nincs	40 000 Ft (alkalmi felhasználók esetén)	nincs
Használati díj	200 Ft / 60 perc, a negyedik megkezdett óra után 1800 Ft / nap	200 Ft / 30 perc (helyieknek naponta kétszer fél óra ingyenes használat)	buszjegy ára / 30 perc
Tervezett bővítés/fejlesztés	igen	igen	igen

Forrás: saját gyűjtés

TeleBike

2013 májusában indult a Telekom saját közbringa rendszere, melynek célja a T-csoport dolgozóinak a város különböző pontjain található irodaházak közötti kényelmes és gyors közlekedés biztosítása. A világviszonylatban is újdonságnak számító, NextBike rendszerét használó TeleBike-ot a Csepel Zrt.-vel együttműködésben indította útnak a

⁵⁴ Az területre és a lakosságra vonatkozó adatokat az egyes városok Wikipedia szócikkeiből gyűjtöttem ki.

Telekom.⁵⁵ Ez azért is érdekes, mert a konzorcium pár hónappal később sikeresen pályázott a BuBi kiépítésére, így tulajdonképpen tavasz óta a fővárosi KKKR tesztköreit róják a mobilcég alkalmazottai a magenta színű kerékpárokon.

A féléves próbaidőszak alatt 40 kerékpárral (plusz 5 tartalék) üzemel a TeleBike, de ha a kezdeményezés sikeresnek bizonyul, akkor szóba kerülhet az esetleges bővítés is.⁵⁶ A kerékpárokat telefonszámuk megadását követően PIN kód vagy ügyfélkártya segítségével vehetik igénybe a regisztrált dolgozók, majd egy órán keresztül használhatják a biciklit. A rendszer extrái közé tartozik a napelemmel üzemeltethető terminál, a kerékpárba szerelt GPS, valamint a szállítást és a karbantartást végző stringbike.⁵⁷ A Telekom júniusban kiadott sajtóközleménye szerint a TeleBike sikeres, a hónap végéig közel 700 dolgozó használta a kölcsönbringákat a májusi indulás óta.⁵⁸ Bár a kerékpárok a városi felhasználók számára nem elérhetők, a céges használati arányok alakulása előrevetítheti, hogy milyen kapacitással üzemeltethető a TeleBike „nagytestvére”, ami 2014 tavaszától már az összes budapesti számára nyitva áll.

BuBi or not Bu Be?

Az ötlettől a tender elnyeréséig

A kormány 2009. szeptember 16-i ülésén döntött a projekt támogatásáról, melynek keretében a BuBi-t nevesítették a Közép-Magyarország Regionális Operatív Program akciótervében (Parking Kft. 2010, 20). Ennek következményeként a Fővárosi Közgyűlés a közösségi közlekedés feltételrendszereinek kiépítését és annak működtetését önként vállalt feladatai közé emelte. A fővárosi és a kerületi önkormányzatok megegyeztek abban, hogy a fejlesztéshez szükséges területeket ingyenesen biztosítják a

⁵⁵ Sikeres a TeleBike: az első magyarországi céges közbringa. Magyar Kerékpárosklub, 2013. június 27. Hozzáférés: <http://kerekparosklub.hu/siker-es-a-telebike-az-első-magyarországi-ceges-kozbringa> (olvasva: 2013. szeptember 24.).

⁵⁶ Kipróbáltuk az ország első közösségi bringáját. BpluszP, 2013. július 12. Hozzáférés: <http://budapest.posttr.hu/kiprobaltuk-az-első-kozossegi-bringat> (olvasva: 2013. szeptember 24.).

⁵⁷ Utánfutóval felszerelt logisztikai feladatokat ellátó bicikli, ami egyben szervízkerékpárként is működik.

⁵⁸ Lásd: http://www.telekom.hu/sajtoszoba/sajtokozlemenyek/2013/junius_25_2

BuBi számára a kötelező 10 éves fenntartási időszakban. A fővárosi önkormányzat azonban csak a pályázat előkészítésében és az első fázisban vállalt kiemelt szerepet, 2010 májusában átadta a projektgazdai feladatokat a Parking Kft.-nek. A hivatal százszázalékos tulajdonában lévő gazdasági társaság közszolgáltatásként működteti majd a rendszert, a beruházást pedig más partnerek bevonása nélkül valósítja meg. A projekt ütemezésében bekövetkezett többszöri csúszás után úgy tűnik, hogy 2014 tavaszára sikerül beindítani a budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszert.

A megvalósíthatósági tanulmány a BuBi által lefedett területre meghatároz egy minimális 5,3 km²-es és egy maximális 23 km²-es térséget. A 2014 tavaszán induló rendszer a tervezettnél nagyobb, 12,75 km²-es körzetben kerül bevezetésre, ami a megadott kereteken belül a későbbiekben igény szerint bővíthető. A megvalósuló KKKR észak-dél irányban a Margit híd és Petőfi híd közötti területet fedi le, keletről a Nagykörút – Városliget – Újpesti rakpart hármasa határolja, míg a budai oldalon a Széna tér – Margit körút – Duna-part és a Pázmány Péter sétány vonaláig építik ki.⁵⁹ Az éjjel-nappal üzemelő BuBi 75 gyűjtőállomással – melyek 300–500 méter távolságra lesznek egymástól – és összesen 1100 kerékpárral kezdi meg működését. Az állomások helyét a BKK még 2012 során véglegesítette a Magyar Kerékpárosklub észrevételeinek figyelembevételével.⁶⁰ A dokkolóállomások részben a fővárosi önkormányzat, részben a kerületi hatóságok tulajdonai, de a Parking Kft.-nek sikerült beszereznie az utcabútorok használati engedélyeit az induláshoz (Parking Kft. 2010).

Nettó 899 millió forintos ajánlatával a – már korábban a TeleBike kapcsán említett – T- Systems Magyarország nyerte a BuBi kiépítésére kiírt BKK-s pályázatot. A T-Systems – Schwinn Csepel – NextBike konzorcium az elbírálás során plusz pontokat is kapott a műholdas nyomkövető rendszer kerékpárokba való beszereléséért, így sikerült maguk mögé utasítaniuk az amúgy is magasabb összeggel kalkuláló Eurobus-Invest-et. A kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakítását az Új Széchenyi Terv keretében 900 millió forinttal támogatja az Európai Unió Regionális Fejlesztési Alapja, a fennmaradó

⁵⁹ A projekt által érintett kerületek: I., II., V., VI., VII., VIII., IX., XI., XIV.

⁶⁰ Jövő tavasszal már tekerhetünk a Bubival. HVG, 2013. augusztus 7. Hozzáférés: http://hvg.hu/itthon/20130807_Jovo_tavasszal_mar_tekerhetunk_a_Bubival (olvasva: 2013. október 22.).

önrészt (15%) pedig az önkormányzat biztosítja a BKK számára (Tenczer 2013a). A kiépítés mellett az átadást követő öt évig a konzorcium feladata lesz az üzemeltetés is.

A nyertesnek 8 hónap áll rendelkezésre a BuBi kiépítésére, amiről annyit már biztosan tudni lehet, hogy minden évszakban, nonstop hozzáférhető lesznek a biciklik, valamint az első fél órában ingyenes használat biztosított.⁶¹ A rendszeres felhasználók az ügyfélszolgálati regisztrációt követően jutnak hozzá BuBi-kártyájukhoz, míg az alkalmi tekerők bankkártyájuk segítségével vehetik igényben a rendszert, amire automatikusan ráterhelik a kaució összegét. A kerékpárokat úgy alakítják ki, hogy azok lopásbiztosak, kényelmesek és jól megkülönböztethetők legyenek kereskedelmi forgalomban kapható vetélytársaiktól. Az 1100 tavasszal használatba vehető bicikli mellett szerződésbe foglaltak egy további 2000 darabos bármikor lehívható flottát az esetleges bővítés esetére. További újítás lesz az IOS és androidos telefonokra kifejlesztett mobilalkalmazás, melynek segítségével megtudhatjuk hol található a legközelebbi dokkolóállomás, van-e szabad férőhely, mennyi az elérhető kerékpáros száma, vagy éppen mekkora a felhasználható egyenleg a BuBi kártyán.⁶²

Szponzori tekintetben a New York-i és a londoni rendszerhez hasonló – lásd *Közbringa projektek fejlődése a 60-as évektől napjainkig – Típusról típusra* című alfejezet – keretek között indul útjára a projekt, ugyanis a MOL kizárólagos támogatói szerződést kötött az üzemeltetőkkel. A legnagyobb magyar olajipari cég a hirdetési felületek megszerzéséért cserébe átvállalta a működési költségek felét az indulást követő első három évben, ami becslések szerint évi 120 millió forintos tételt jelent. A megállapodás alapján a BuBi felveszi a MOL nevét, így 2014 tavaszától a MOL–BuBi felirat díszíti majd az 1100 rendelkezésre álló Csepel biciklit (Tenczer 2013b).

Az alábbiakban ismertetem a KKKR sikerességéhez elengedhetetlen infrastrukturális fejlesztéseket, valamint a közbringa koncepciójának társadalmi fogadtatását – a projekttel kapcsolatos aggályokat azonban a következő, *A BuBi*

⁶¹ A használati díjak árszabásának kialakítása még a vállalkozói szerződés aláírások is csak tervezési fázisban volt.

⁶² Aláírták a közbringa vállalkozói szerződését. Index, 2013. augusztus 7. Hozzáférés: http://index.hu/belfold/budapest/2013/08/07/alairtak_a_bubi_vallalkozoi_szerzodeset/ (olvasva: 2012. október 22.).

elindításának feltételezett rövid és hosszú távú következményei című fejezetben fejtem ki részletesen.

A BuBi sikeres működéséhez szükséges intézkedések, beruházások

A Tandem Mérnökiroda Kft. által 2010-ben készített intézkedési javaslat sorozat fő alapvetése, hogy az infrastrukturális beruházásoknak meg kell előzniük a KKKR bevezetését, hiszen ez teremti meg a rendszer megfelelő működését, a használók elégedettségét és a további fejlesztés lehetőségeit is. A BuBi működési területén elengedhetetlen a biztonságos kerékpározhatóság lehetővé tétele, hiszen ez feltétele a projekt EU támogatásának. A tervezők három szakaszra bontották a fővárosi közbringa elindításához szükséges intézkedéseket:

1. ütem: KKKR bevezetése előtt megvalósítandó
2. ütem: KKKR bevezetését követően – 3 éven belül – megvalósítandó
3. ütem: jelentős építési vagy közlekedéspolitikai beavatkozást igénylő beruházások

A mérnökiroda öt megoldandó probléma köré csoportosította a fejlesztéseket: úthálózat, csomópontok, Duna-hidak, gyalogos-kerékpáros zónák, valamint a kerékpártámaszok és a gyűjtőállomások kapcsolata. A BuBi bevezetését megelőző első ütem intézkedéseinek kivitelezéséhez számításaik szerint – a hidak beruházási költségei nélkül – megközelítőleg 150 millió forint szükséges. A terv azzal számolt, hogy a budapesti közbringa már 2011 közepén startolhat, így a javaslatok egy része azóta megvalósításra került, de akad példa arra is, hogy az elképzelésekhez képest teljesen más eredmény született, vagy azóta sincs előrelépés az ügyben (pl. Nagykörút).

Az úthálózat javításának egyik kardinális pontja kerékpáros létesítmények kialakítása a kétirányú nagyforgalmú utak mentén. Az Andrássy úton már a múlt évben helyet cserélt egymással a parkoló- és a biciklis sáv, ami korábban a közlekedés összes résztvevője számára veszélyes megoldást jelentett. A javaslat másik része viszont,

miszerint az Oktogontól a Hősök teréig tartó szakaszon a szervizutakat kellene kijelölni a kerékpárosok számára és ezzel együtt megszüntetni a diszfunkcionális osztott gyalogos-biciklis sávot, máig sem történt meg. A Kiskörút József Attila utcáig tartó kibővítése esetén azonban jóval nagyobb területre terjedt ki az intézkedés: ma már egészen a Nyugati pályaudvarig kerekeshetnek megszakítás nélkül a biciklisek a számukra kijelölt busz-kerékpár sávon. Az átalakítási tervek több belvárosi részt is érintenek – Dráva utca, Dózsa György út, Váci út, Baross utca, Üllői út, Bartók Béla út – közülük azonban két fontos útszakasz emelkedik ki. Az egyik leglényegesebb a Szabad Sajtó út – Kossuth Lajos utca – Rákóczi út tengely átalakítása lenne, ahol a Budapest Szíve Program keretében már elkészített keresztmetszeti kapacitáscsökkentési terv határozza majd meg a kialakítható kerékpáros létesítmények körét. A másik alapvető gócpont a sok vitát kiváltó Nagykörút biciklizhetőségének megvalósítása. A város ezen részén jelenleg nem optimálisak a kerékpározás feltételei: a sávok túl szűkek, sok az úthiba és a szabálytalanul várakozó autó, nincs lehetőség a megfelelő oldaltávolság megtartására. A Nagykörúton naponta megközelítőleg ezren tekernek át, ami nagyjából megfeleltethető a már kiépült infrastruktúrával rendelkező Andrássy út kerékpáros forgalmának. Nem csak a kereslet indokolja azonban, hogy biciklibaráttá tegyék a körutat, hiszen a BuBi több gyűjtőállomása is ezen a területen kap majd helyet.⁶³ Bár jövő áprilisában startol a rendszer, máig nincs elfogadott tervezet a vonal módosítására. Még a kerékpáros szervezetek is megosztottak a Nagykörutat illetően: míg a Critical Mass egyik főszervezője, Sinya a parkolóhelyeket szüntetné meg;⁶⁴ addig a másik főszervező, Kükü nem ért egyet az autósok kiszorításával.⁶⁵ Mivel a koncepcionális átalakítás több időt vesz igénybe, ezért a Tandem Mérnökiroda első fázisban a nyomvonal felfestését javasolja, de három éven belül kilátásba helyezi az út keresztmetszeti átszervezését és egy önálló kerékpárút kialakítását.

A tervek szerint feltétlenül szükséges a pesti és a budai rakpartok kerékpározhatóságának javítása is. Míg az előbbi esetén a közvilágítás, a folytonos hálózat kialakítása és a biciklisávok egyes szakaszain megoldandó burkolatcserék jelentik a legfőbb

⁶³ Biciklisáv épülhet a Nagykörúton. Kerékagy, 2013. szeptember 3. Hozzáférés: http://kerekagy.blog.hu/2013/09/03/biciklisav_epulhet_a_nagykoruton (olvasva: 2013. október 24.).

⁶⁴ Lásd: <http://creativemornings.com/talks/karoly-sinka-sinya>

⁶⁵ Lásd: http://videotar.mtv.hu/Videok/2013/09/05/08/Biciklisavot_a_Nagykorutra_kevesebb_parkolohely.aspx

problémát, addig a gyakrabban használt budai oldalon jóval nehezebb megváltoztatni a már kialakított struktúrákat. Bár időközben a Margit híd felújítása lehetővé tette, hogy a biciklisek saját alagutat kapjanak, és ezzel ne veszélyeztessék a gyalogosok biztonságát, továbbra is megoldandó feladat a – sok helyen meglehetősen szűk – osztott gyalogos-kerékpáros sávok kérdése. Ez leginkább a parkolósávok megszüntetésével vagy a váltakozó irányban közlekedő villamos egy vágányra szűkítésével volna áthidalható, az elmúlt évek közlekedéspolitikai döntései azonban nem ebbe az irányba mutatnak.

További úthálózati felülvizsgálatot igényel az egyirányú utcák megnyitása a kerékpárosok előtt, ahol a következő szempontokat kell figyelembe venni a jóváhagyás során: autók engedélyezett sebessége, forgalom nagysága, rendelkezésre álló forgalmi sáv szélessége és a parkolási helyzet. A mérnökiroda beosztása szerint a legtöbb egyirányú utca a besorolás szerint az 1. és 2. kategóriába esik, vagyis elegendő lenne a kiegészítő táblák kihelyezése vagy a parkolás rendjének megváltoztatása a megnyitáshoz. Viszonylag szűk azon utcák köre, ahol csak a jelenlegi útpálya kiszélesítése jelenthetne megoldást. A jobb közlekedés kialakításához fontos azoknak a buszsávoknak a kerekeshetővé tétele is, ahol azt a forgalom és a sáv szélesség lehetővé teszi, az új beruházások esetén pedig figyelembe kell venni a kerékpárosok szempontjait is a kiépítésnél. A biciklizés feltételeinek könnyítése érdekében, ahol a körülmények megengedik, a jelzőlámpás csomópontokban előretolt felállóhelyek létrehozása javasolt, míg a többi kereszteződésben elő kell segíteni a kerékpárosok balra kanyarodását.

A Duna-hidak esetén elsődleges szempont a kerékpározás feltételeinek megteremtése, valamint a hídfőcsomópontok csatlakozásainak kiépítése és akadálymentessé tétele. A mérnökiroda intézkedési tervében az alábbi megoldásokat javasolja az egyes hidak kerékpározhatóságának javítása érdekében:

3. táblázat: Intézkedési javaslatok a Duna-hidak jobb kerékpározhatóságáért

	I. ütem	II. ütem	III. ütem
Lánchíd	Kerékpáros forgalom lehetővé tétele a nap 24 órájában	Autós forgalom kitiltása a hídról	-
Erzsébet híd	Osztott gyalogos- kerékpár út kialakítása	Budai hídfő rámpás kialakítású kapcsolata a Duna-parti kerékpárúttal	A híd közúti keresztmetszetének újrafelosztása
Szabadság híd	Kerékpáros nyom felfestése	-	-
Petőfi híd	Osztott gyalogos- kerékpár út kialakítása	A híd közúti keresztmetszetének újrafelosztása, sebességkorlátozás bevezetése	Pályaszélesítés a legközelebbi hídfelújításnál

Forrás: Magyar 2010

Mivel a Margit híd felújítása egybeesett a tanulmány elkészítésével, így az iroda adottnak vélte az átalakítás során a kerékpáros szempontok érvényesítését és nem készített erre vonatkozó részletes ajánlást. Ennek ellenére azt látjuk, hogy a 2009-es rekonstrukció nemhogy megoldotta volna a problémát, hanem intézményesítette a közlekedési káoszt: a kialakítás során mindkét irányú biciklisávot összeeresztették a gyalogosokkal az északi oldalon. Ezzel nem csak balesetveszélyes, de önmagában diszfunkcionális helyzetet teremtettek a kivitelezők, mely hosszú időre konzerválja a problémákat a Margit hídon.⁶⁶

Közlekedéspolitikai szempontból további intézkedések szükségesek a gyalogos-kerékpáros zónák használatának rendezése érdekében, és a jelenleginél jóval több biciklitárolót kell a budapesti utcákon elhelyezni. Mivel jelenleg nincs egységes eljárásrend a kerékpártámaszok kialakítására – alkalmazható típusok, elhelyezés minimális műszaki

⁶⁶ Videó: Intézményesített káosz a Margit hídon. HVG, 2013. szeptember 3. Hozzáférés: http://hvg.hu/cegauto.kozlekedes/20130903_Video_intezmenyesített_kozlekedesi_kaosz (olvasva: 2013. október 24.).

követelményei –, így a főváros elsődleges feladata volna ezen elvek lefektetése (Magyar 2010).

A BuBi társadalmi megítélése

2009 márciusában a Parking Kft. megrendelt a Hoffman Research International-tól egy Budapest és agglomerációs területére kiterjedő felmérést a lakosság kerékpáros attitűdjeiről. A kutatás három szakaszból állt: egy 500 fős biciklizési szokásokat elemző lakossági lekérdezésből, egy a potenciális célcsoportok viselkedésének feltáró kvalitatív részből, valamint a Public Bike koncepció részletes vizsgálatából.

A **kvantitatív kutatás** az egyes csoportok kerékpározáshoz való hozzáállása szerinti szegmentáción alapul. A mintában három kategóriát különböztethetünk meg: az elutasítókat (40%), a nyitottakat (40%) és a szabadidős (20%) biciklisteket. Bár az egyes csoportok esetén jelentős differenciákat találhatunk a kétkerekűekkel kapcsolatos attitűdök terén (1. ábra), a bringázástól visszatartó erők és a befolyásoló tényezők kevés eltérést mutatnak a bontás alapján. A legtöbben mindhárom esetben azért vonakodnak nyeregbe ülni, mert úgy vélik nincs elég kerékpározásra alkalmas útvonal, a levegő pedig túl szennyezett.⁶⁷ A biciklizést befolyásoló elemek között is csak sorrend tekintetében van különbség az egyes faktorok között, az összes kategóriában az alábbi négy elem dominál: jobb levegő, biztonságos kerékpártárolók, járdától és úttesttől elválasztott párhuzamos, illetve gépjárműforgalomtól mentes területen önálló kerékpárúton haladhatna végig. Az elutasítók között nagyobb számban vannak gazdaságilag aktívak, valamint a magasabb jövedelműek, és kevesebben rendelkeznek kerékpárral (28%). Az alacsony birtoklási arány összefügghet azzal a kijelentéssel is (lásd 2. ábra), miszerint kollégáik és ismerőseik nem néznék jó szemmel, ha két keréken közlekednének. Ezzel szemben a biciklizésre nyitottak csoportjában több az egyedülálló, a gazdaságilag inaktív (tanuló, munkanélküli), valamint a közepes jövedelmű. Ezek alapján feltételezhetjük, hogy a demográfiai státusz és a

⁶⁷ Minden csoport esetén „dobogós” helyen szerepelt a két szempont.

szerényebb anyagi körülmények is indokolhatják az olcsóbb közlekedési eszközre való nyitottságot (ebben a csoportban 66 százaléknak van biciklije).

2. ábra: A kijelentésekkel az átlagnál jobban egyetértők (kiugró értékek)



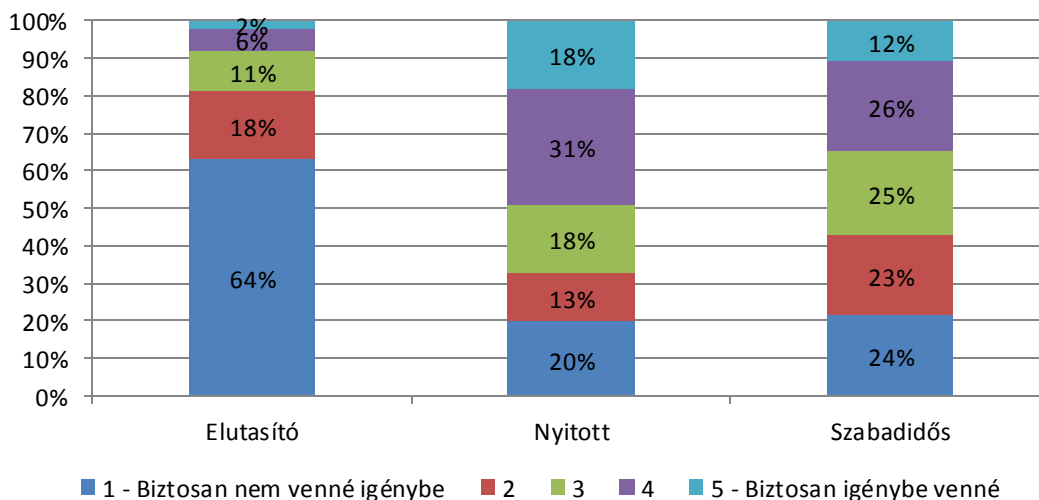
Forrás: Hoffmann Research International 2009

A **kvalitatív vizsgálat** során a kutatók arra voltak kíváncsiak, hogy a nyitott szegmensben belül mi befolyásolja a kerékpározási szokásokat. Annak ellenére, hogy meglehetősen kevés a csoportban azok aránya, akik közlekedési célból (3%) és időjárástól függetlenül (15%) ülnek nyeregbe, az autó mellett mégis a biciklit tartják a leginkább preferált közlekedési módnak. Arra a kérdésre, hogy miről váltottak kerékpárra, a résztvevők közel fele azt válaszolta, hogy autóról, de harmaduk használt korábban BKV-t és megközelítőleg 10 százalék járt autóval vagy helyközi busszal. Kiemelkedően magas, 37 százalék azok aránya, akik nem váltottak közlekedési eszközt, mindig biciklivel jártak.

A szakdolgozat témája szempontjából a kutatás legérdekesebb része a **Public Bike koncepció fogadtatásának felmérése**. A teljes minta 53 százaléka szerint vonzó lehetőség a KKKR bevezetése, míg a kerékpározásra nyitottak körében közel 70 százalék osztja ezt a véleményt. Nagyságrendileg hasonló azok aránya is, akik egyetértenek a rendszer budapesti kiépítésével – a teljes mintában 61, a kerékpározásra nyitottak esetén 77 százalék a BuBi támogatottsága. A lenti grafikonon (3. ábra) láthatjuk, hogy a

kerékpározási attitűdök alapján létrehozott kategóriák szerint meglehetősen eltérő a KKKR-hez való hozzáállás: az elutasítók csoportja a közbringát sem tervezi használni, míg a nyitottak 18 százaléka biztosan igénybe venné a szolgáltatást.

3. ábra: KKKR igénybevételi hajlandósága a három csoport körében



Forrás: Hoffmann Research International 2009

A BuBi kialakítási feltételeihez fontos adalék, hogy a megkérdezettek 78 százaléka nem kerekzene nagyforgalmú főút úttestén, ahol a gépkocsikkal közösen kellene haladnia; de a válaszadók fele elutasította a közös, de megszülesített külső sávban vezető autós-biciklis sáv és a piktogrammal jelölt busz-kerékpársáv használatát is. Még a nyomvonallal ellátott közutaktól is vonakodik a teljes minta 42 százaléka,⁶⁸ ami komoly kihívásokat jelenthet az infrastruktúra kialakítása szempontjából. Ha nem áll rendelkezésre megfelelő minőségű és biztonságú kerékpáros úthálózat a BuBi indulásakor, akkor félő, hogy az emberek nem fogják használni a KKKR-t, mert túl veszélyesnek találják a fővárosi közlekedést. A válaszadók a lekérdezést megelőző napon megtett utazásaik 23 százalékaról tartották elképzelhetőnek, hogy részben vagy egészben a BuBi-val is

⁶⁸ Ezek az arányok hasonlóan alakulnak a kerékpározásra nyitott csoport körében is, mindössze pár százalékkal alacsonyabb az elutasítási arány.

megtehetnék volna – a legtöbben a gyaloglást vagy a BKV-t cserélték volna közösségi biciklire. A kutatásban résztvevőket megkérdezték arról is, mennyit lennének hajlandók fizetni a KKKR használatáért: az átlagár 135 forint, de az emberek háromnegyede nem adna többet 150 forintnál 15 perc tekerésért (Hoffmann Research International 2009).

A BuBi bevezetése: fennmaradó kérdőjelek

A BuBi bevezetése számos olyan pozitív következményt von maga után, melyek egyenesen levezethetők a megnövekedett kerékpárhasználatból. Kevesebb autó és több biciklis járja majd a fővárosi utakat, ami biztonságosabbá teszi a közlekedést, csökken a zaj- és légszennyezettség, erősödik a biciklis kultúra – összegezve egy nagy lépés afelé, hogy Budapest élhetőbb várossá váljon. Ezzel szemben egy kerékpáros közösségi közlekedési rendszer beindítása számos bizonytalanságot is magában rejt. Készülhet felmérés arról, hogy a lakosság jó ötletnek tartja-e a közbringákat, de ez korántsem garantálja, hogy az emberek tényleg szeretni és használni fogják a BuBi-t. Megpróbálhatják a biciklis igényhez igazítva átszabni az infrastruktúrát, ez azonban csak akkor lesz eredményes, ha a felhasználók úgy érzik, biztonsággal tekerhetnek a biciklikén. A jól működő KKKR-hez átfogó stratégiai szemléletre és széles körű összefogásra van szükség, ráadásul minden város egyedi eset, így csak az indulást követően derül ki pontosan, hogy milyen rendszer is passzol majd Budapesthez. Az alábbiakban ezeket a buktatókat és kérdőjeleket veszem sorra.

Potenciális felhasználói kör és használati gyakoriság

A BuBi megvalósítási tervében szereplő 2009-es Hoffmann Research-felmérés eredményei azt mutatják, hogy viszonylag szűk réteg fogékony a közbringa koncepció iránt. A kerékpározásra nyitott csoport a megkérdezettek 40 százalékát teszi ki, közülük azonban mindössze 3 százalék bringázik közlekedési célból. Több mint háromnegyedük támogatta a BuBi bevezetését a fővárosban, azonban csak 18 százalék mondta azt, hogy

biztosan igénybe venné a szolgáltatást. Ha hozzátesszük az alacsony hajlandósági mutatóhoz, hogy a biciklizésre nyitottak 66 százaléka rendelkezik kerékpárral, máris felszínre kerülnek a rendszer buktatói. Miért fizetne az ember valami olyanért, amihez ingyen is hozzájuthat? A saját biciklik használata tehát komoly alternatívája lehet a BuBi-nak azok esetében, akikben megvan a hajlandóság arra, hogy nyeregbe üljenek, de eddig még nem szánták rá magukat. Ez hosszú távon jóval olcsóbb megoldást jelenthet, ráadásul a nemzetközi példák azt mutatják, hogy a KKKR használóinak egy része hamar úgy dönt, hogy inkább előveszi otthon porosodó biciklijét a közbringa használata helyett.

Azok előtt is több lehetőség kínálkozik, akik nem rendelkeznek saját kerékpárral, hiszen Budapesten rengeteg helyen lehet kerékpárt bérelni, de Európában egyre népszerűbb a Splinster⁶⁹ is. Bár mindkét megoldás elsősorban turistáknak szól, alternatívát jelenthet a helyi, alkalmanként bicikliző budapesti lakosság számára is. A kölcsönzők nem tartanak attól, hogy a BuBi elszívja előlük a kuncsaftokat, hiszen alapvetően nem tömegigényt szolgálnak ki, és a célközönségük is teljesen más. Míg a KKKR a helyi lakosságra összpontosít és a rövid időtávra szóló bérletet szorgalmazza (30 perc ingyenes használat), addig a kisebb kerékpárkölcsönzők a külföldi látogatókra koncentrálnak. Ezek a vállalkozások általában nem csupán bérbeadással foglalkoznak, sok helyen üzemeltetnek internetkávét, cukrászdát vagy éppen könyvtárt a bringás profil mellett.⁷⁰

Infrastrukturális kihívások

Ahogy az előző fejezetből is kiderült a BuBi indulásáig kitűzött infrastrukturális fejlesztések eddig csak részben valósultak meg. Több mint 10 gyűjtőállomásával a Nagykörút a közbringarendszer egyik fő vonala lesz, továbbra sem megoldott azonban a biztonságos kerékpározás lehetősége. Amíg a naponta tekerők is igyekeznek elkerülni a forgalmas és veszélyes körutat, addig nem várható el, hogy az újonnan nyeregbe ülők

⁶⁹ Az oldal összekapcsolja azokat a felhasználókat, akik biciklizni szeretnének, azokkal, akiknek van kölcsön biciklijük. A tulajdonosok feltöltik, hogy milyen kerékpárokat és milyen kondíciókkal adnak bérbe, és ha ez megfelel a turistáknak, akkor megegyeznek a használati feltételekről. Hivatalos oldal: www.splinster.com.

⁷⁰ Jön a bringamamut, de senki nem fél tőle. HVG, 2013. április 3. Hozzáférés: http://hvg.hu/kkv/20130403_BuBi_kerekpar_kolcsonzo (olvasva: 2013. november 18.).

veszélyérzet nélkül merjenek átgurulni a Margit híd – Petőfi híd útvonalon. A lefedettségi terület és a dokkoló állomások sűrűsége sem mindenhol egységes: míg bizonyos helyeken akár 200 méterenként találunk majd megállót, addig sok kardinális ponton nem lesz lehetőség kölcsönzésre. Míg a belvárosban hemzsegnének a tárolók, addig a budai oldalon meglehetősen kevés helyen jelöltek ki gyűjtőpontot (14-et a 75-ből), melyre különösen nagy igény lehetne a Kelenföldi pályaudvarhoz kivezető Bartók Béla út teljes szakaszán.⁷¹

A gyűjtőpontok kialakítása megváltoztatja az utcaképet, területet vesz el a szórakozóhelyek, kávézók elől, de akár a lakosságot is zavarhatja a kölcsönző nonstop nyitva tartása. Bár a dokkolóállomások elhelyezésével kapcsolatban mind civil szervezetekkel, mind a lakossággal egyeztetett a Parking Kft., hosszú távon előfordulhatnak a New York-ihoz hasonló esetek. A nagy almában több olyan példa is akad, ahol az emberek petíciókat írtak alá vagy ügyvédhez fordultak a tárolók áttelepítése miatt (Briquelet 2013).

Működtetési költségek – használati díjak

A kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek beindítási és üzemeltetési költségeinek mértéke nagyrészt a bevezetett közbringamodell⁷² és a projekt nagyságának függvénye. A már megvalósított KKKR-ek többségéről elmondható, hogy nem önfinanszírozó rendszerben működnek, sok esetben anyagi támogatásra van szükség a program fenntartásához. A kiadások egy részét fedezhetik közpénzből (direkt vagy indirekt juttatás PPP-n keresztül), pénzügyi segítséget nyújthat a helyi közlekedési vállalat – mint a német Call a Bike esetében –, de a leggyakoribb megoldás a helyi önkormányzat és egy nagy cég megállapodása az üzemeltetés feltételeiről. Ez általában azt jelenti, hogy a vállalat a reklámfelületek használatáért cserébe kifizeti a működési költségek egy részét (Bührmann 2007, 4). A BuBi finanszírozása is hasonló modellt követ, a főváros kizárólagos szponzori szerződést kötött a MOL-lal, akik cserébe átvállalták az indulást követő első

⁷¹Lásd: http://kerekpar.mandiner.hu/cikk/20130807_bubi_terkep_itt_lesznek_aprilistol_bubi_pontok.

⁷² Az egy kerékpárra jutó költségek 250 és 1200 euró között mozogtak 2007-ben, attól függően, hogy milyen „okos” az informatikai támogatás.

három évben az üzemeltetési kiadások felét. Kérdés azonban, hogy mik a budapesti vezetés hosszú távú tervei, ugyanis a megállapodás szerint a T-Systems – Schwinn Csepel – NextBike konzorciumnak csak 2019-ig feladata a rendszer működtetése, míg a MOL mindössze három évig fedezi biztosan a költségek egy részét.

Miközben 2014 tavaszán startol a BuBi, addig 2013 novemberében még mindig nincs információ a használati díjakról, pedig a kiadások másik felét valószínűleg a jegybevételekből tervezi fedezni a főváros. A 2010-es megvalósíthatósági tanulmány azzal számolt, hogy az első 30 percben ingyenesen lehet igénybe venni a bicikliket, azt követően pedig óránként egy buszjegy árával emelkedik a fizetendő összeg. Ezen felül megközelítőleg 5000 forintba kerül majd az éves tagsági díj, ami elvileg „lekerekeshető” összeg lesz. A probléma azonban, hogy míg ma egy vonaljegy ára 350 forint, addig a 2009-es Hoffmann-felmérés kimutatta, hogy az emberek háromnegyede nem fizetne többet 150 forintnál 15 perc biciklizésért. Ráadásul a többi magyar KKKR is jóval alacsonyabb díjszabással dolgozik a budapestinél: Szegeden 60, Esztergomban 30 perc használat kerül 200 forintba, míg Győrben is csak 250 forintot kell fizetni fél óra kerékpározásért. Az első órában felszámított 350 forint még nemzetközi viszonylatban is soknak számít: a párizsi Véliben az első 30 perc ingyenes, azon felül 1,7 euró a napidíj,⁷³ míg Bécsben fél óra után mindössze egy euróba kerül a Citybike használata (a negyedik óráig mindig egy euróval növekszik a kifizetendő összeg).⁷⁴ A francia és az osztrák életszínvonallal összevetve világosan látszik, hogy az előzetesen kalkulált díjszabás meglehetősen drága a budapestiek számára.

Marketing- és kommunikációs problémák

A megvalósíthatósági tanulmány részeként készült 2009-es marketing- és kommunikációs terv lépésről lépésre leírta, hogy milyen intézkedések szükségesek ahhoz, hogy a BuBi már az indulás előtt bekerüljön a köztudatba. Annak ellenére, hogy 2014 tavasza vészesen közeleg, az emberek jó részének halvány fogalma sincs arról, hogy valójában mi az a BuBi. A nemzetközi példák azt mutatják, hogy egy-egy ilyen KKKR

⁷³ Lásd: <http://en.velib.paris.fr/Subscriptions-and-fees>.

⁷⁴ Lásd: <http://www.citybikewien.at/>.

bevezetését hatalmas média- és kommunikációs kampány kísérte, míg Budapesten ennek nyomát sem látjuk. A sajtó mindössze néhány cikk erejéig kapta fel a témát, mikor a T-Systems és a MOL megnyerte a kiépítésre és a szponzori szerződésre kiírt tendert. Kérdéses azonban, hogy ez pozitív vagy negatív üzenetként csapódott-e le az olvasókban, ugyanis az Interpol által is körözött Hernádi Zsolt vezette olajipari vállalat kizárólagos szponzori szerződése akár el is idegenítheti az embereket a MOL–BuBi használatától.

Jelenleg nem úgy tűnik, hogy a főváros átfogó és hosszú távú stratégiával rendelkezne a KKKR-t illetően, ami alapvető problémát jelent. Mikor tervezik kialakítani a díjszabást? Mikor indítják be a BuBi felfuttatását célzó kampányt? Gondoltak-e például arra, hogy ha öt év után át kell vennie a városnak a közbringa üzemeltetését, összekössék a BKK-val?⁷⁵ És ez csak néhány kérdés a sok közül, amelyekre a fővárosnak már rég válaszolnia kellett volna.

Állami és vállalati szintű ösztönzés hiánya

Ahhoz, hogy egy KKKR sikeresen tudjon működni, fontos, hogy az állam és a vállalatok is ösztönözzék a kerékpár használatát, mint a városi közlekedésben versenyképes alternatívát. Számos nyugati országban találunk példát arra, hogy a kormány vagy a cégek egy része kifejezetten pártolja a biciklizést. Bécsben a város szabályozza a megtett szolgálati utakra vonatkozó költségtérítés módját, a dolgozók minden kilométer után 38 euro centet igényelhetnek. Ha a vállalat nem hajlandó kifizetni a járandóságot, az alkalmazott akár évi 570 euró összegű juttatásra is jogosult lehet. Hasonló elvet követ a norvég módszer is, ott azonban sok helyen az állam fizeti a munkavégzés céljából megtett kilométereket – igaz, legfeljebb 5 kilométerig díjazzák a biciklizést (Stibrányi 2003, 5). Írorszában a kormány lehetővé tette, hogy az alkalmazottak maximum 1000 euró értékben adómentesen vásárolhassanak maguknak kerékpárt és biztonsági felszereléseket, mellyel a bringa árának akár 52 százalékát is megtakaríthatják, ráadásul részletfizetésre is van lehetőség. Ebből a kezdeményezésből természetesen a vállalatok is

⁷⁵ Ez más országokban már bevett gyakorlatnak számít, az emberek ugyanazzal a bérlettel szállhatnak fel a metróra, mint amivel a bicikliket igénybe vehetik.

profitálnak, hiszen környezetvédelmi szempontból kedvezőbb lesz a cég imidzse, egészségesebbé válnak a dolgozók és helyek szabadulnak fel a parkolóban.⁷⁶

Számos olyan esetről számolhatunk be, ahol a vállalatok saját erejükből döntöttek a kerékpározási hajlandóság ösztönzése mellett. A **Google** amerikai kirendeltségein például a bringával munkába járók minden alkalommal egy „digitális bélyeget” kapnak, melyet dollárokra válthatnak és különböző jótékonysági szervezeteknek ajánlhatnak fel. Negyedévente összesen 140 dollárt lehet „összekerekezni”, a mozgalomnak 2012-ben már több mint 8000 résztvevője volt. Hasonló ötleten alapul a **CATMA Jutalom Program**, ami egy több intézményt átfogó kezdeményezés – a projekt keretében azokat a munkavállalókat jutalmazták, akik egy hónap alatt minden héten legalább háromszor gyalog vagy biciklivel mennek dolgozni. Az így hozzájutott pontokat az emberek olyan különböző vállalati ösztönzőkre válthatják, mint színházjegy, utalványok vagy ingyen taxi. A **Cliff Bar & Company**-nál 500 dollár értékben vásárolhatnak kerékpárt az alkalmazottak, ha elfogadják a feltételt, miszerint havonta legalább két alkalommal betekernek a munkahelyükre. Ezen felül akár évi 960 dollárral többet kereshetnek azok, akik bringával járnak dolgozni, mint akik nem kerekeznek – ezt az összeget kérhetik fizetésben, de a Google-höz hasonlóan felajánlhatják jótékonysági szervezeteknek is.

Ma már Magyarországon is akad egy-egy amerikai kezdeményezéshez hasonló eset, az elindított programok száma azonban egyelőre elenyésző. 2010-ben a **HVG** szerkesztősége 10 darab Csepel Rapid-ot vásárolt, majd pályázatot írtak ki azok elnyerésére a korábban nem biciklivel közlekedő kollégák körében. A **National Instruments Magyarország Kft.** debreceni székhelyén 100 kerékpár tárolására alkalmas fedett, bekamerázott tárolót alakított ki két keréken közlekedő munkatársaik számára. A cég anyagi lehetőségeiből kifolyólag nagyobb szabású projektekből is kiveszi a részét, így támogatja a kerékpárutak fejlesztését is (Kiss-Dobronyi – Torda 2010, 24–25).

Úgy gondolom, hogy ha – az amerikai példákhoz hasonlóan – a magyar állam és a cégek is nagyobb mértékben támogatnák a biciklizés ügyét, akkor jóval elfogadottabbá válna, hogy akár öltönyben is nyeregbe lehet ülni, és könnyebben el lehetne oszlatni az

⁷⁶ Lásd: Bike to Work LTD. Honlap: <http://www.biketowork.ie/>.

emberek fejében élő előítéletek, miszerint a kerékpár elsősorban sport- és nem közlekedési eszköz. A BuBi bevezetése kiváló alkalom lenne arra, hogy megvalósuljon egy szélesebb körű összefogás az állam, a vállalati szféra és a civil társadalom között egy élhetőbb, kerékpárosbarát Budapest létrehozásáért.

Budapest két keréken 2.0

Anyaggyűjtés közben rengeteg olyan érdekességgel szembesültem, melyen mind-mind „de jó lenne itthon is” érzést keltettek bennem. Milyen remek volna például, ha nem a hó borította kerékpársávokon kellene átküzdenie magát az embernek a téli hidegben, hanem holland módra felfűtenék a bringautakat? Ha még foszforeszkálnának is a sötétben az úttestekre felfestett vonalak és jelzések, az maga lenne a tökély.⁷⁷ 2013-tól Edinburgh is követi számos angliai és walesi település gyakorlatát, miszerint 50 km/h-ról 30-ra csökkentik az autók számára megengedett sebességhatárt. Ezzel az intézkedéssel biztonságosabbá válik a közlekedés, a kerékpárosok fel tudják venni az autósok tempóját és a fékút rövidülésével jelentősen csökkenthető a súlyos balesetek száma (Hiver't-Klokner, 2013). Mikor ezt a hírt olvastam, elképzeltem milyen lenne Budapest biciklisekre rontó, vadul előző taxisok és motorosok nélkül... Végül arra jutottam, hogy ezt el sem tudom képzelni. Érdekes lenne összekapcsolni a biciklizés fontosságára való figyelemfelkeltést a kultúrával is, ahogy azt a kanadai streetart művész tette Montreal utcáin.⁷⁸

Vannak azonban olyan zöld kezdeményezések, melyek rövid távon is megvalósíthatók, és már a 2010-es BuBi megvalósíthatósági tanulmányában is ajánlasként szerepelnek (Parking Kft. 2010, 107–108) – kérdés, hogy mennyi fog realizálódni közülük. A javaslatok között megtalálható a gyűjtőállomások napelemmel való működtetése (montreali BIXI), azok esővízzel történő tisztítása (párizsi Vélib), a dokkolók köré telepített dísznövények vagy az újrahasznosítható törlőkendők használata. Felmerült továbbá egy műhelyhajó üzembe helyezése a szállítási távolságok lerövidítése érdekében, valamint,

⁷⁷ Lásd: <http://www.youtube.com/watch?v=Yq6NThxdzeE>.

⁷⁸ Lásd: <http://roadsworth.com/home/>.

hogy a karbantartási munkálatok során környezetbarát kenőanyagokkal dolgozzanak a szerelők. Megfogalmazódott egy olyan ötlet is, miszerint olyan agydinamót kellene a kerékpárokba építeni, melyek segítségével menetközben fel lehetne tölteni a mobiltelefonokat. Ezek a megoldások rövid távon nagyobb anyagi befektetést igényelnek, mint ha nem zöld módszerekkel oldják meg a BuBi üzemeltetését, hosszabb távon azonban megtérülnek a beruházás költségei, és a környezeti károk is csökkenthetők.

Összegzés

Az előző hatvan oldal ízelítőt adott abból, hogy honnan indult, hol áll most, és merre tart főváros kerékpáros közlekedésének fejlődése. Hazánk ma ugyanazokkal a környezetvédelmi és társadalmi problémákkal szembesül, mint más nyugati metropoliszok: zsúfolásig telített utcák, dugókban vesztegelő autók, egyre kevesebb zöld terület, folyamatos szmogkészség. Az autók tömeges elterjedése és a kerékpározás egyidejű visszaszorulása jócskán hozzájárult ezekhez a negatív változásokhoz. Csak azokban az államokban indult a bicikli használat újra növekedésnek, ahol a politikai vezetés már a 60-as évektől kezdve tudatos tervezési- és forgalmi politikát alkalmazott ennek érdekében. Magyarország azok közé az országok közé tartozik, ahol az elmúlt évtizedekben a személyi- és a tömegközlekedés fejlesztése volt a fő irányvonal, így 2013-ban Budapesten is eljött az ideje, hogy a fővárosi vezetés előrébb rangsorolja környezetvédelmi szempontok érvényesítését a közlekedés- és várostervezés során.

A szovjet blokk és a kádári rendszer összeomlását követően az átlagember számára is elérhető közelségbe került – a korábban luxuscikknek számító – autó megszerzése, így a gépkocsi, mint tulajdon azóta is erős státuszszimbólumként van jelen a magyar társadalomban. Ezzel szemben a kerékpár évekig a szocializmus, egy letűnt kor emlékének maradványaként élt az emberek fejében. Míg vidéken ezek a negatív képzetek kevésbé érvényesültek, addig a budapesti utakon jelentősen visszaszorult a biciklik száma, és közlekedési eszközből szabadidős tevékenységgé degradálódott. Ezt az irányt tükrözték a rendszerváltást követő infrastrukturális fejlesztések is: egyrészt az első önálló bringás útvonalak Budapest és a turisztikai szempontból jelentős környező települések (pl. Szentendre) között épültek ki, másrészt a belvárosi kerékpársávok jelentős része a járdán került kialakításra. Ez a várostervezési koncepció a sportcélú és szabadidős használat irányába terelte a lakosságot, így az autók között ebben az időszakban – a biciklis futárokon kívül – elvétve láthattunk kétkeréken közlekedőt. Nem volt egyetlen olyan parlamenti párt sem, ami folyamatosan napirenden tartotta, és kormányzati szintre emelte volna a kerékpárosok ügyét. A döntéshozók és a lakosság nagy részének

érdektelensége, valamint a civil szervezetek hangjának erőtlensége és megosztottsága a kétezres évek végéig nem hozott átütő sikereket a fejlesztések terén.

Néhány éve azonban egyre több bringás jelent meg a belvárosban – bukósisak nélkül, trendi cuccokban, városi bicajokon közlekedő férfiak és nők. A kerékpározás népszerűségének rohamos és hirtelen növekedését számos underground, majd mainstream divatmárka is igyekezett kihasználni: sorra dobják piacra a kényelmes, külön bicajosokra tervezett ruhakollekciókat, táskákat, kiegészítőket. A mindennapos biciklihasználók kitörtek szubkulturális pozíciójukból, már nem olyan szűk réteget képviselnek, mint korábban. Ma már egyaránt bringára ül iskolás vagy dolgozó, férfi vagy nő, idős vagy fiatal, öltönyös vagy melegítő, magassarkút vagy sportcipőt viselő. Időközben a kerékpáros szervezeteknek is sikerült leküzdeniük a fragmentáltságából adódó problémáikat, így végre egységes arculattal és fellépéssel tudják képviselni a két keréken közlekedők érdekeit. 2013-ra a legtöbb biciklis szervezet és mozgalom lemorzsolódott vagy valamilyen módon betagozódott a Magyar Kerékpárosklubba. A tavasszal véget érő Critical Mass rendezvénysorozat elérte, hogy emberek tömegei szeressenek bele újra a bringázásba, és letöröljék a sufniiban porosodó drótszamaraikat: a Múzeum körúti forgalomszámláló folyamatosan dönti az újabb és újabb napi rekordokat, az emberek jelentős része már télre sem teszi le a bicaját, és a város több pontján is egyre gyakrabban keveredhetünk biciklis dugókba a csúcsforgalomban. Ez azonban az a fajta dugó, ami miatt nem bosszankodni, hanem örülni kell; az a fajta dugó, ami azt jelzi, a kerékpárosok már nem csak évente kétszer jelentenek kritikus tömeget; az a fajta dugó, amit már a politikai vezetés sem hagyhat figyelmen kívül. A dolgozatban több példát is hoztam felülről és alulról szerveződő fejlődési folyamatra – Magyarországon egy tipikus „bottom-up” kezdeményezésnek lehettünk szemtanúi, ahol mára elkerülhetetlenné vált, hogy a döntéshozók végre feleljenek a bringás társadalom megnövekedett igényeire. A 2010-es önkormányzati választások idejére központi kampánytémává vált a főváros fenntartható közlekedésének kérdése, melynek megoldásaként minden párt programjában kiemelt szerepet kaptak a biciklis fejlesztések. Bár azt látjuk, hogy a fővárosi vezetés részéről megvan a politikai szándék, aminek köszönhetően az eltelt három évben

számos kerékpársávot újítottak fel, alakítottak át vagy hoztak létre, a kivitelezés sokszor mégsem megfelelő (pl. Andrassy út). A döntéshozóknak sokkal jobban kellene ügyelniük arra, hogy az infrastrukturális intézkedések a lehető legnagyobb biztonságot és kényelmet garantálják a bringások számára, így elkerülhetők lennének az utólagos korrekciók. Bár 2011-ben fővárosunk bekerült a világ biciklisbarát városainak 10-es toplistájába, még közel sem vagyunk az út végén, de talán – holland módra⁷⁹ – egyszer majd mi is elmondhatjuk magunkról: „nem biciklisták vagyunk, csak budapestiek!”.

Kérdés, hogy miért nem fogtunk korábban hozzá a fejlesztésekhez? Minden adott volt ahhoz, hogy közvetlenül a rendszerváltást követően Bécs vagy Párizs mintáját kövessük, ennek ellenére kerékpáros szempontból – csakúgy, mint Kelet-Közép-Európa legtöbb országa – jelentős hátrányban vagyunk a nyugati nagyvárosokhoz képest. Ennek a lemaradásnak kitűnő indikátora, hogy míg az unió fejlett államaiban már évtizedek óta jelen vannak a közösségi kerékpáros közlekedési rendszerek, hazánkban csak többszöri csúszás után, 2014-ben lép működésbe a világszerte nagy népszerűségnek örvendő közbringarendszer. Hollandiában vagy Franciaországban már a 60-as évek óta kísérleteznek a „public bike” koncepciók megfelelő kialakításával, így KKKR generációról generációra szembesültek az egyes típusok gyengeségeivel és erősségeivel. Ez a szakmai hozzáértés tette lehetővé, hogy a városok adottságainak és a lakosság igényeinek leginkább megfelelő kölcsönzői rendszert alakítsák ki a működtetők. Ezzel szemben Budapest teljesen idegen pályán mozog a KKKR kialakítását illetően: a fővárosi vezetés a legjobb külföldi gyakorlatokat próbálta elsajátítani, és a bevásárlókocsi-modell elvét követve alkotta meg a BuBi-t. Ez persze korántsem jelenti azt, hogy a közbringa eleve kudarcra volna ítélve, annyit azonban mindenképpen érdemes megjegyezni, hogy a főváros igen kevés hazai tapasztalattal rendelkezik egy ilyen nagyszabású program kialakításához. 2013-ban elindult két kisebb KKKR is Magyarországon, azonban sem a szegedi, sem az esztergomi rendszer nem hasonlítható a budapestihez nagyság, működési költségek, célcsoport és egyéb várakozások tekintetében. Bár az utolsó fejezetben

⁷⁹ „We’re not cyclists, we’re just Dutch!”

részletesen is kifejtettem a BuBi beindításával kapcsolatos bennem maradt kérdéseket, nem árt összegezni a lehetséges buktatókat.

Merész vállalkozásnak tartom, hogy egy ilyen hatalmas projekt kihasználtságát és potenciális célcsoportjának meghatározását egyetlen 2009-ben készült, 500 fős kutatásra alapozzuk. Annak ellenére, hogy a Magyar Kerékpárosklub 2010 óta rendszeresen publikál közvélemény-kutatási felméréseket a kerékpárhasználat alakulásáról, összehasonlítható adatok csak a gyakoriságra vonatkozóan állnak rendelkezésre. 2009 óta nem készült a biciklizési szokásokat behatóan elemző kutatás, nem tudjuk tehát, hány embernek van jelenleg saját bringája, melyek a budapesti forgalom legnagyobb biciklis csomópontjai, változott-e a lakosság attitűdje az elmúlt négy évben. Elsősorban ezt a hiányosságot kellene megszüntetni ahhoz, hogy biztosabbak lehessünk a BuBi, és tágabb értelemben a főváros kerékpáros politikájának sikerességében. Ehhez elsősorban a lakosság biciklizéshez való hozzáállásának rendszeres monitorozására lenne szükség, és a város több pontján is a Múzeum körútihoz hasonló forgalomszámlálót kellene elhelyezni.

Az elmúlt pár hónapban rengetegen szegezték nekem a kérdést, hogy miről írom a szakdolgozatot. Mikor azt feleltem, hogy a BuBi-ról, a következő reakciókkal szembesültem: micsoda?, a miről?, tessék? – és hasonlók. 2013 novemberében sehol egy plakát vagy egy reklám – nem csoda tehát, hogy a hírolvasó, tájékozott emberek sem hallottak még a közösségi bringakölcsönzőkről. A BuBi története igazi 22-es csapdája: a főváros azt szeretné, ha minél többen vennék igénybe a KKKR-t, a médiakampány viszont még mindig nem kezdődött el – a marketinghadjárat indításához először tisztázni kellene a használati feltételeket – a díjszabás pedig nagyban befolyásolja majd a tekerési hajlandóságot. Ezeket a kérdéseket már hónapokkal korábban meg kellett volna válaszolni, a folyamatos halogatás napról napra rontja a BuBi esélyeit.

Ahhoz, hogy egy ilyen nagyszabású projekt hosszú távon is sikeres legyen, hatalmas politikai-gazdasági-társadalmi összefogás szükséges. Az ország és a főváros vezetésének támogatnia kell a kerékpáros szempontok érvényesítését a város- és közlekedéstervezés során, a vállalati szféra feladata a dolgozók motiválása (legyen szó infrastrukturális, pszichológiai vagy anyagi ösztönzőkről), a lakosságnak pedig komoly szemléletváltásra van

szüksége, hogy egyenrangú közlekedési eszközként kezeljék a bicikliseket. Ha valaki nekem szegezné a kérdést, hogy milyennek szeretném látni a fővárost 5–10 év múlva, a következőt válaszolnám: szeretném, ha az autósok toleránsabbak lennének a kerékpárosokkal; ha a gyalogosok és a biciklisek nem veszélyeztetnék egymás testi épségét a járdákon; ha a bringások felelősségteljesebben tekernének; ha ezzel sikerülne megteremteni egy kölcsönösen előnyös közlekedési kultúrát, hogy a jövőben minél többen hajthassunk Budapest utcáin **két keréken, négy kerékkal**.

Irodalomjegyzék

- Balogh Ákos Gergely 2013: Esztergomban szeptemberben indul az ország első közbringa rendszere. Kerékpár Mandiner. Hozzáférés: http://kerekpar.mandiner.hu/cikk/20130814_esztergomban_szeptemberben_indul_az_orzag_elso_kozbringa_rendszere (olvasva: 2013. szeptember 25.).
- Balogh Gábor 1997: Nyeregben a kerékpáros közlekedés ügye. Lélegzet, 5. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1997/05/0843.hpp.html> (olvasva: 2013. október 3.).
- Balogh Gábor 2000: Kerékpáros hírek. Lélegzet, 10. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2000/10/2331.hpp.html> (olvasva: 2013. október 2.).
- Balogh Gábor 2002: Új szervezet a kerékpárosokért. Lélegzet, 5. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/05/0126.hpp.html> (olvasva: 2013. október 2.).
- Benczik Zsófia – Berki András (szerk.) 2009: A belvárosi forgalomcsillapítás jogi, műszaki és gazdasági eszközeinek összevetése. Budapest, EMLA Alapítvány a Környezeti Oktatás Támogatására.
- Borsos Roland 2005: Háromszáz kilométer bicikliút hiányzik. Népszabadság. Hozzáférés: nol.hu/archivum/archiv-359806 (olvasva: 2013. szeptember 30.).
- Briquelet, Kate 2013: City moves Citi Bike stations from richest areas while letting other contested racks stay. New York Post. Hozzáférés: <http://nypost.com/2013/06/23/city-moves-citi-bike-stations-from-richest-areas-while-letting-other-contested-racks-stay/> (olvasva: 2013. november 18.).
- Buehler, Theodore J. – Handy, Susan L. 2008: Fifty years of Bicycle Policy in Davis, California. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 2074. szám (issue number), 52–57.
- Bührmann, Sebastian 2007: New Seamless Mobility Services: Public Bicycles. Stockholm, NICHES.
- Dahl, Robert A. 1973: Democracy in the United States: Promise and Performance. Chicago, McNally.

- Dalos Péter 2011: Kerékpáros Községi Közlekedési Rendszerek. BuBi – Szakmai Fórum, COWI Magyarország Tanácsadó és Szervező Kft. Hozzáférés: http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2011/10/COWI_publicbike_hun_BKK_110920_v3_public_online.pdf (olvasva: 2013. október 28.).
- Dekoster, J. 1999: Cycling: the way ahead for towns and cities. Luxemburg, Office for Official Publications of the European Communities.
- DeMaio, Paul 2009: Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, an Future. Journal of Public Transportation, 12. szám. 41–56.
- Főpolgármesteri Hivatal 2003: Budapest Városfejlesztési Konceptió. Budapest.
- Földes András 2013a: Elindult a New York-i közbicikli-program. Kerékagy. Hozzáférés: http://kerekagy.blog.hu/2013/05/27/elindult_a_new_york-i_kozbicikli-program (olvasva: 2013. október 27.).
- Földes András 2013b: Szegeden lesz az első magyar közbicikli-rendszer. Kerékagy. Hozzáférés: http://kerekagy.blog.hu/2013/01/14/szegeden_lesz_az_elso_magyar_kozbicikli-rendszer (olvasva: 2013.szeptember 23.).
- Fruianu, Mario – Mobycon – Fietsberaad – Ligtermoet & Partners (Gouda) – VertaalBureau Bothof (Nijmegen) et al. 2009: Cycling in the Netherlands. Den Haag; Ministry of Transport, Public Works and Water Management, Directorate-General for Passenger Transport – Utrecht; Fietsberaad (Expertise Centre for Cycling Policy).
- Gaal Gyula – Török Ádám 2010: A politika hatása Budapest közlekedésfejlődését meghatározó egyes elemekre 1990-től napjainkig. Tér és Társadalom, 4. szám, 185–194.
- Halász Áron 2013: Budapest és a bringás divat – A pincéből a vörös szőnyegre. Magyar Narancs. Hozzáférés: <http://magyarnarancs.hu/sport/a-pincebol-a-voros-szonyegre-84761> (olvasva: 2013. november 8.)
- Heinen, Eva – Maat, Kees – van Wee, Bert 2013: The effect of work-related factors on the bicycle commute mode choice in the Netherlands. Transportation, 1. szám, 23–43.
- Hiver't-Klokner Zsuzsanna 2013: Ahol nem lehet gyorsabb az autó a biciklinél. Origo. Hozzáférés: <http://www.origo.hu/idojaras/20131022-ahol-nem-lehet-gyorsabb-az-auto-a-biciklinel.html?sec-7> (olvasva: 2013. november 20.).

- Hoffman Research International 2009: Községi Kerékpáros Közlekedési Rendszer kutatás. Hozzáférés: http://www.bkk.hu/bubi/wp-content/uploads/2012/05/HR_piackutatas_A1435_Publicbike_report.pdf (olvasva: 2013. október 24.).
- Fric, Pavol – Bútor, Martin 2003: The Role of the Nonprofit Sector in Public Policy. In Martin Potucek et al. (szerk.): Public policy in Central and Eastern Europe: Theories, methods practices. Pozsony, NISPAcee.
- Kiss-Dobronyi Bence – Torda Ádám 2012: A kerékpárral történő munkába járás ösztönzése vállalati környezetben – Motivációs eszközök a fenntarthatóság szolgálatában (TDK dolgozat). Budapest, Budapesti Corvinus Egyetem.
- Kőhalmi István 2004: Bringával Budapesten. Lélegzet, 7. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/07/3059.hpp.html> (olvasva: 2013. október 3.).
- Laker, Laura 2013: David Cameron announces major cycling investment. Cycling Weekly. Hozzáférés: <http://www.cyclingweekly.co.uk/news/latest/539905/david-cameron-announces-major-cycling-investment.html> (olvasva: 2013. november 1.).
- Larsen, Janet 2013: Bike-Sharing programs Hit the Streets in Over 500 Cities Worldwide. Earth Policy Institute. Hozzáférés: http://www.earth-policy.org/plan_b_updates/2013/update112 (olvasva: 2013. október 27.).
- Legát Tibor 2000: „Az autózás káros az egészségre” (Kőhalmi István, a Városi Biciklizés Barátainak Egyesületének elnöke). Magyar Narancs, 20. Szám. Hozzáférés: http://magyarnarancs.hu/belpol/az_autozas_karos_az_egeszsegre_kohalmi_istvan_a_varosi_biciklizes_baratai_egyesuletenek_elnoke-58517 (olvasva: 2013. október 20.).
- Lukács Ádám 2004: Elhibázott közlekedéspolitika. Lélegzet, 5. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/05/3022.hpp.html> (olvasva: 2013. október 4.).
- Madarassy Judit – Simon Gergely – Lukács András 2011: Korommentes városok: Követendő példák a közlekedési légszennyezés csökkentésére. Budapest, Levegő Munkacsoport.

- Magyar Beáta (szerk.) 2010: Budapesti kerékpáros közösségi közlekedési rendszer bevezetéséhez szükséges infrastruktúra – Intézkedési javaslatok (Tsz: 666/2010). Budapest, Tandem Mérnökiroda Kft.
- Medián 2008: Nyeregben a magyar. Hozzáférés: www.median.hu/object.2e07a1f4-9333-4f97-89d6-d0d11713306e.ivy (olvasva: 2013. szeptember 30.).
- Mészáros Péter 2006: A kerékpározás fejlesztésének szükségessége és lehetőségei – a holland tapasztalatok tükrében. Budapest, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium.
- Moritz, William 1997: Survey of North American Bicycle Commuters: Design and Aggregate Results. Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, 1587. szám (issue number), 91–101.
- Németh Ders 2007: Biciklivel Budapesten – Lehetőség vagy (rém)álom? (TDK dolgozat). Budapest, Budapesti Corvinus Egyetem.
- Pálosi Éva 2005: Motorizáció nélküli közlekedés Budapesten („Város, közlekedés, társadalom” évfolyamdolgozat). Budapest, ELTE – Társadalomtudományi Kar.
- Parking Kft. 2010: Kerékpáros közösségi közlekedési rendszer kialakítása Budapesten – II. fázisú Megvalósíthatósági tanulmány és költség-haszon elemzés. Hozzáférés: http://www.bkk.hu/bubi/wp-content/uploads/2012/05/KKKR_MT2.pdf (olvasva: 2013. október 22.).
- Peters, B. Guy 1996: American Public Policy: Promise and Performance. Chatham, Chatham House.
- Polgári István 2013: Közöségi Kerékpár Kölcsönző rendszer kialakítása Győrben – egy világvárosi megoldás a fenntartható közösségi közlekedés kiegészítésére. Hozzáférés: http://www.pannonnovum.hu/webimages/files/02KKKR_Gyor_130628.pdf (olvasva: 2013. szeptember 24.).
- Potucek, Martin 2003: Policy Coordination: Government, Markets, and the Civic Sector. In Martin Potucek et al. (szerk.): Public policy in Central and Eastern Europe: Theories, methods practices. Pozsony, NISPAcee.

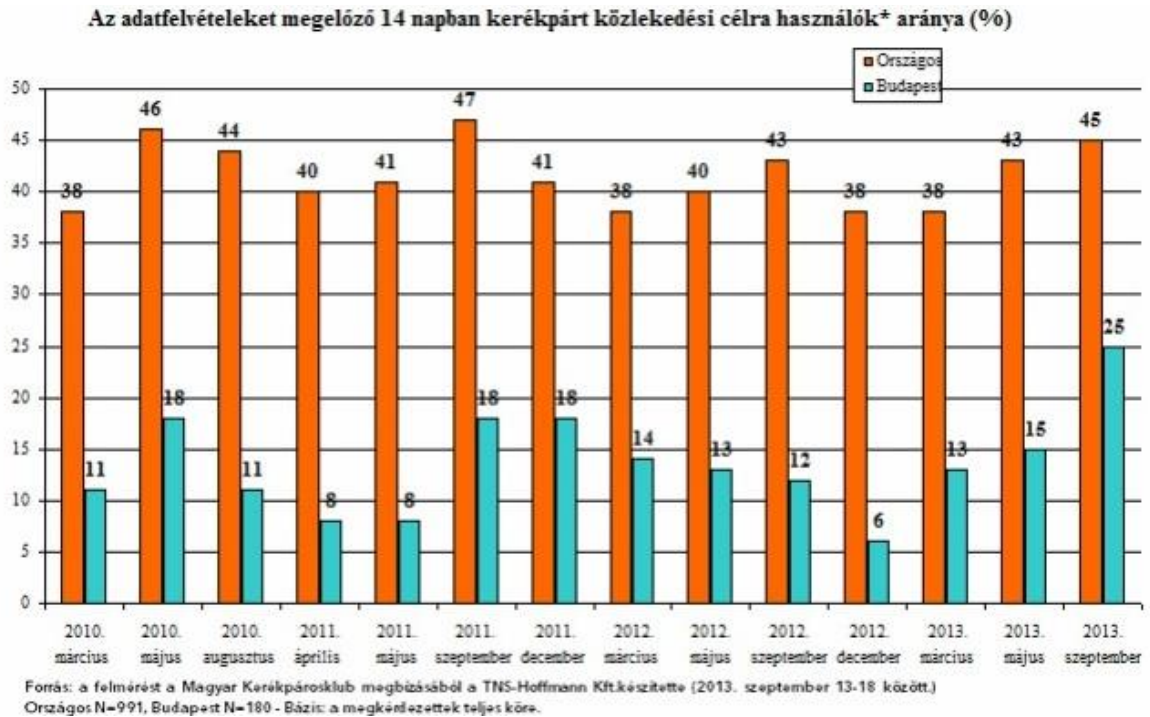
- Potucek, Martin – László, Vass 2003: Dimensions of Public Policy: Values, Processes, Implementation, and Results. In Martin Potucek et al. (szerk.): Public policy in Central and Eastern Europe: Theories, methods practices. Pozsony, NISPAcee.
- Puchner, John – Buehler, Ralph 2008: Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. Transport Reviews, 4. szám, 495–528.
- Segesvári Csaba 2013: Továbbra sincs citybike Szegeden. Delmagyar.hu. Hozzáférés: http://www.delmagyar.hu/szeged_hirek/tovabbra_sincs_citybike_szegeden_/2346140/ (olvasva: 2013. szeptember 23.).
- Senar, Ipek N. – Eluru, Naveen – Bhat, Chandra R. 2008: An Analysis of Bicyclists and Bicycling Characteristics: Who, Why, and How Much are they Bicycling? Austin (Texas), University of Texas at Austin – Department of Civil, Architectural & Environmental Engineering.
- Shaheen, Susan – Guzman, Stacey 2011: Worldwide Bikesharing. Access: The magazine of UTCT, 39. szám. 22–27.
- S. Nagy Andrea 2003: Helyzetkép a fővárosi kerékpárutakról. Lélegzet, 2. szám. Hozzáférés: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1993/02/1536.hpp.html> (olvasva: 2013. október 2.).
- Spencer, Greg 2005: Challenges to Making Cycling a Key Element of Budapest's Transport System (Master's Thesis). Budapest, CEU – Department of Environmental Sciences and Policy.
- Stibrányi Anna 2003: Kerékpárutak Budapesten („Város, közlekedés, társadalom” évfolyamdolgozat). Budapest, ELTE – Társadalomtudományi Kar.
- Studio Metropolitana 2005: Biciklivel Budapesten: Kerékpározással kapcsolatos attitűdök és szokások a fővárosban. Budapest, Studio Metropolitana.
- Tajti András 2011: A Critical Mass mozgalom, mint újítás (Társadalmi tanulmányok alapképzés szakdolgozat). Budapest, ELTE – Társadalomtudományi Kar.
- Tenczer Gábor 2013a: A T-Systems nyerte a milliárdos bérbringatendert. Index. Hozzáférés: http://index.hu/belfold/budapest/2013/07/22/a_t-systems_nyerte_milliardos_berbringatendert/ (olvasva: 2013. október 22.).

- Tenczer Gábor 2013b: Évi 120 millióval tolja a Mol a Bubit. Index. Hozzáférés: http://index.hu/belfold/budapest/2013/10/30/evi_120_millioval_keni_a_mol_a_bubit/ (olvasva: 2013. október 30.).
- The Gallup Organization 2011: Flash Eurobarometer 312 „Future of Transport”. Brüsszel, Európai Bizottság.
- Transman Közlekedési Rendszergazdálkodási Tanácsadó Kft. 2000: A kerékpározás és más közlekedési eszközök elfogadottságának, társadalmi támogatottságának vizsgálata. Hozzáférés: <http://transman.hu/Projektek/Tarsmegiteles.pdf> (olvasva: 2013. szeptember 30.).
- Varga Szabolcs 2013a: Nem lovas, hanem biciklis nemzet a magyar? HVG. Hozzáférés: hvg.hu/kkv/20130812_bringas_nemzet_a_magyar (olvasva: 2013. november 4.).
- Varga Szabolcs 2013b: Critical Mass: Miért lett vége? HVG. Hozzáférés: http://hvg.hu/gazdasag/20130422_Critical_mass_miert lett_vege (olvasva: 2013. november 9.).
- Walker, Peter 2013a: Boris Johnson’s bold thinking could change the Future of London cycling. The Guardian. Hozzáférés: <http://www.theguardian.com/politics/bike-blog/2013/mar/07/boris-johnson-future-london-cycling> (olvasva: 2013. október 27.).
- Walker, Peter 2013b: David Cameron’s cycling revolution’ is barely off the starting blocks. The Guardian. Hozzáférés: <http://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2013/aug/12/david-cameron-cycling-revolution-investment> (olvasva: 2013. november 1.).

Melléklet

1. ábra: Közlekedési célú kerékpárhasználati arány

(2010. március – 2013. szeptember)



Forrás: TNS-Hoffmann Kft. – Magyar Kerékpárosklub 2013

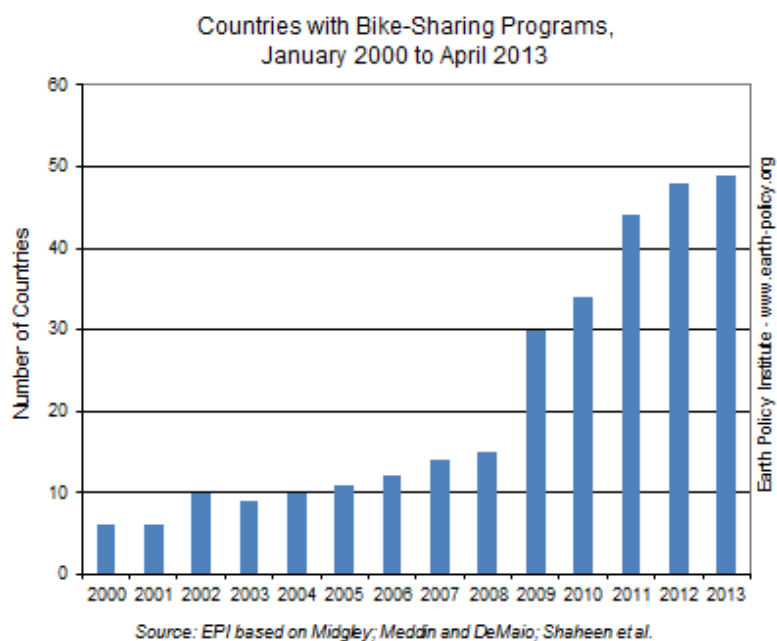
2. ábra: Kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek a világon⁸⁰



Forrás: Google Maps – The Bike-sharing World Map

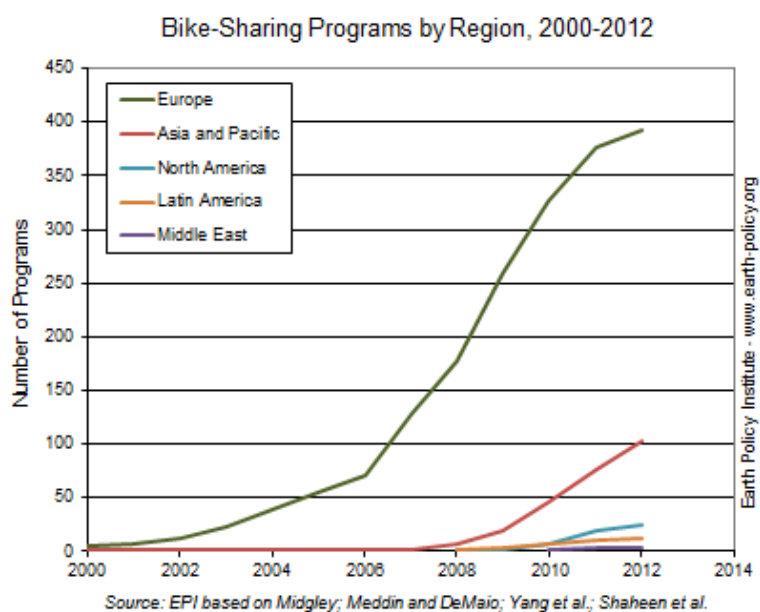
⁸⁰ Jelmagyarázat: zöld kerékpár – működő rendszer, kék kérdőjel – a rendszer tervezés vagy kivitelezés alatt, piros felkiáltójel – a rendszer már nem üzemel.

3. ábra: Kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek növekedése 2000–2013



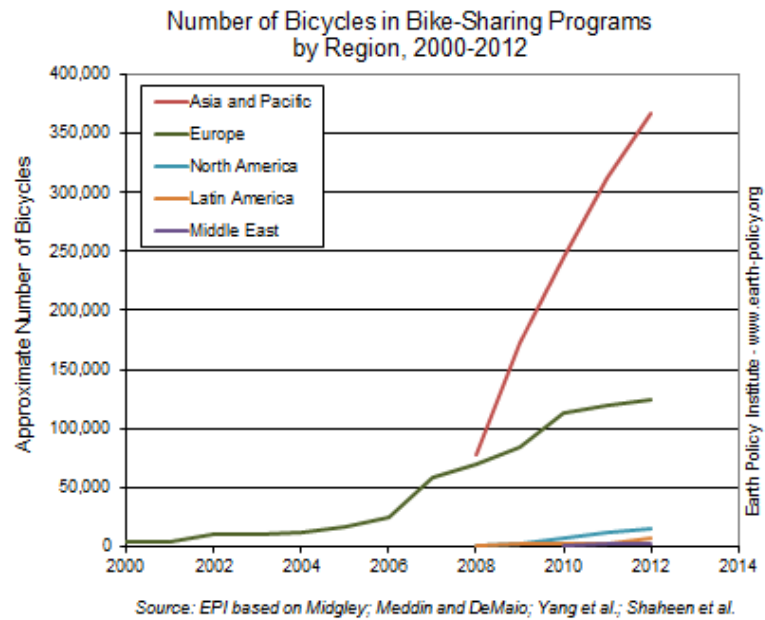
Forrás: Earth Policy Institute

4. ábra: KKKR-ek régiók szerint 2000–2012



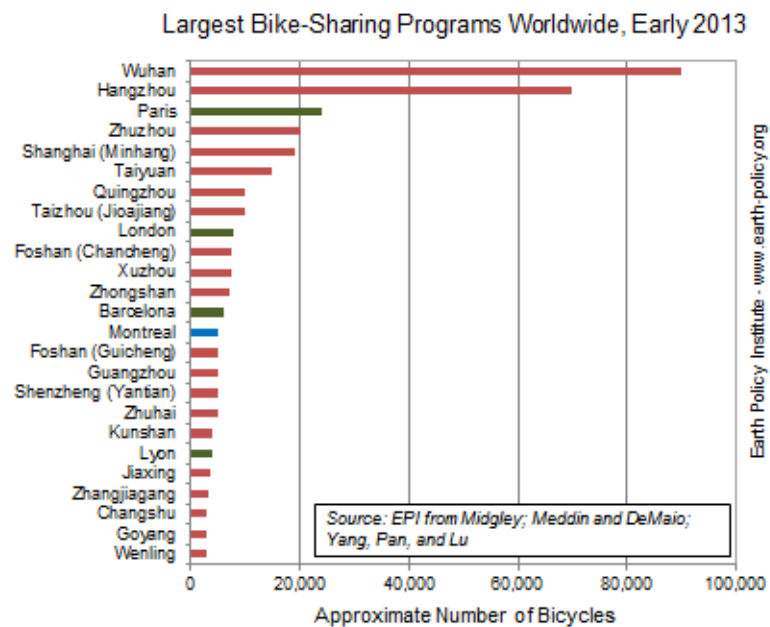
Forrás: Earth Policy Institute

5. ábra: Kerékpárok száma a közbicikliprogramokban régiók szerint



Forrás: Earth Policy Institute

6. ábra: A világ legnagyobb közbicikliprogramjai 2013 elején



Forrás: Earth Policy Institute