

Kerékpáros csúcstalálkozó Brüsszelben

A városi kerékpározás legnagyobb szakmai találkozóját, a Velo-City konferenciát idén az „EU fővárosában”, Brüsszelben tartották május 12. és 15. között. A közel egy hetes rendezvényre 52 országból mintegy ezer résztvevő érkezett: hivatalnokok, döntéshozók, közlekedési szakemberek, kutatók, gyártók, kerékpáros és környezetvédő szervezetek képviselői. A négy plenáris ülés és a hétszer négy párhuzamos szekció rendkívül gazdag programot kínált a kirándulások és városnéző túrák mellett. Az előadásokat a haladó, középhaladó és kezdő kerékpáros városok tapasztalatai, a turizmus és az „Európa” témakörökbe csoportosították.

Milyen újdonsággal szolgálhat még a kerékpározással kapcsolatban egy szakmai találkozó – még ha a világon legnagyobb is? Nem szükségszerű-e a jól ismert érvek, adatok ismételtetése?

Az egyik legnagyobb újdonság számomra maga a konferencia helyszíne volt, amely kiválóan mutatja be **a városi közlekedés területén világszerte tapasztalható szemléletváltást.**

Brüsszelben átlagosan minden ötödik napon esik, a terepe dimbes-dombos, a belvárosa csupa macskakő, és eddig leginkább autóközpontúságáról volt híres. A városvezetés azonban nem csak megpályázta és elnyerte a világ legnagyobb kerékpáros szakmai találkozó rendezési jogát, de az elmúlt négy évben szinte példa nélküli gyorsasággal tette bringázhatóvá a várost, és ösztönözte a városi kerékpározást. Az eredmény nem is maradt el: míg a kilencvenes években annyira kevesen bicikliztek Brüsszelben, hogy látásból mindannyian ismerték egymást, mára a rendszeresen kerékpárral járók a lakosság öt százalékát teszik ki, és 2015-re a 10-15 százalékos részarányt megvalósítható célként tűzhatték ki.

Ez a **paradigmaváltás** hatotta át a konferencia szinte minden előadását és kapcsolódó rendezvényét. (Bemutatták például az újonnan létrehozott dán kerékpáros nagykövetséget¹, amely világszerte a dán kerékpáros tudásanyagot hivatott terjeszteni.)

A környezetkímélő közlekedési eszközök és köztük a kerékpározás visszatértek a döntéshozók látószögébe – ezt mi sem bizonyította jobban, mint hogy a konferencián az **EU közlekedési biztosának** megnyitójá után az **ENSZ főtitkára** üzenetét hallhattuk. A nyitónap plenárisán *Jean-Luc de Wilde d’Estmael*, a brüsszeli közlekedési vállalat stratégiai tervezésért felelőse arról beszélt, hogyan alakították át a várost az ötvenes években az autóhasználatra, majd harminc év múltán, a nyolcvanas évek végén miként ébredtek rá e politika kudarcára, és kezdték el a közösségi közlekedés és a köztér újrálesztését, fejlesztését.



Május 11. Pascal Smet brüsszeli közlekedési miniszter és Manfred Neun, az Európai Kerékpáros Szövetség elnöke megnyitják a konferencia kiállítását, ahol gyártók, városok, régiók reklámozzák kerékpáros termékeiket és több mint száz posztert mutattak be.

Franciaország volt miniszterelnöke – és Bordeaux jelenlegi polgármestere –, *Alain Juppé* szintén a városában végbement gyökeres közlekedési szemléletváltásról adott elő, amelynek során a kötöttpályás közlekedés újjáélesztése mellett a kerékpározás támogatása, ösztönzése is központi szerepet kap.² Bordeaux városközpontjában előnyben részesítik a zöld közlekedési eszközöket (séta, kerékpár, villamos). A városi autópályák jó részét felszámolták. Érdekeség, hogy a villamosvonalak építése alatt a város ingyen kölcsönözött kerékpárt a lakosoknak, amelyet az emberek saját otthonukban tarthattak (ötezen éltek is a lehetőséggel). A bringásbarát intézkedések hatására a kilencvenes évek vége óta a városban megháromszorozódott a kerékpáros fogalom; a város legforgalmasabb hidját, a Pont de Pierre-t ma már naponta 3000 kerékpáros használja.



Május 12. A nyitónap plenáris ülése. A hetedik sorban László Jánossal a Kerékpáros Klub csapata (a klub beszámolóját a konferenciáról a <http://kerekpárosklub.hu/velo-city> címen olvashatjuk)

David Banister, az Oxfordi Egyetem közlekedéstudományi professzora arra emlékeztette a hallgatóságot, hogy a környezetkímélő közlekedési eszközök – a séta, a kerékpározás és a közösségi közlekedés – használhatósága a települések népsűrűsége (illetve lakássűrűsége, vagyis a hektáronkénti lakásszám) függvénye. Egy buszjárat Nagy-Britanniában legalább 25, a kötöttpályás közlekedés pedig hektáronként legalább 60 lakást igényel, vagyis a jelenleginél sűrűbb beépítéseket. A fenntartható közlekedés elsősorban a helyváltoztatás szükségességének csökkentésével, a gyaloglás, a kerékpározás ösztönzésével, a közösségi közlekedés fejlesztésével, megfelelő területhasználattal, valamint a köztérek rugalmas és hatékonyabb használatával érhető el (például sétáló negyedek, továbbá alacsony megengedett sebességű és szennyezés-kibocsátású területek bevezetése által). A professzor a városfejlesztés jövőjét az autómentes negyedekben, a rövidebb távú és kevesebb számú utazásban, az egymáshoz közelebb eső szolgáltatásokban, a magas minőségű és a lakosok számára kialakított környezetben látja.

Georges Amar, a párizsi agglomeráció tömegközlekedési vállalata (RATP) jövőkutatója szintén a közlekedési paradigmaváltásról adott elő. Szerinte ma már nem a közlekedés mennyisége számít (minél több embert vagy árut minél messzebbre és minél gyorsabban szállítani), hanem a helyváltoztatás által elért lehetőségek, kapcsolatok minősége. Hasonlóképp, ma már nem akként ítélünk meg egy új közlekedési lehetőséget, hogy mennyi utazási időt takarítunk meg vele, hanem aszerint, hogy mit csinálhatunk az utazási idő alatt! A helyváltoztatást nem egyetlen eszköz (a személygépkocsi) egyeduralma biztosítja, hanem a biológiai sokféleséghez hasonlóan inkább a többféle közlekedési eszköz egymást kiegészítő működése. A kerékpár az új helyváltoztatási paradigma nyertese, de a biciklivel kapcsolatban sem egyeduralomban, hanem a többféle közlekedési eszköz együttes használatában kell gondolkodni.

A konferencia második napja a kerékpározás előnyeiről szólt.³

Francesca Racioppi, az ENSZ európai környezet-egészségügyi központjától a mozgás és ezen belül a kerékpározás egészségmegőrző szerepéről beszélt. Dán és kínai ta-

nulmányok szerint a rendszeresen kerékpározók körében 38, illetve 27-52 százalékkal csökkent a halálozási arány. A rendszeres mozgás bizonyítottan csökkenti többek között a szívkoszorúér- és 2-es típusú cukorbetegségben való megbetegedés kockázatát, az agyvérzést, a mell- és bélrákét és a magas vérnyomását. A rendszeresen mozgók várható élettartama hosszabb, és egészségesebbek idős korukban. A mozgás ezért a mindennapi tevékenységünk része kell legyen. A munkába, iskolába kerékpározással ez tökéletesen és egyszerűen meg is valósítható.

Jean-Pascal van Ypersele, az ENSZ Éghajlat-változási Kormányközi Testületétől (IPCC) hangsúlyozta, hogy az éghajlatváltozás tudományos bizonyítékai már 20 éve ismertek, ám csak manapság kezdtünk el foglalkozni vele társadalmi szinten. 2050-ig a széndioxid-kibocsátást 70-80 százalékkal kell csökkentenünk az 1990-es év szintjéhez képest, ami hatalmas kihívást jelent. Hajlamosak vagyunk a technológiai megoldásokban hinni, de a valódi válasz a kibocsátások csökkentésére az energiafogyasztás csökkentése és az energiahatékonyság növelése. A megfelelő területhasználati politika kulcsfontosságú. Sajnálatos módon a legutóbbi, közel ezer oldalas IPCC jelentés mindössze egyetlen oldalt szentel a sétának és a kerékpározásnak, amelyek pedig a leginkább környezetkímélő közlekedési módok. A kutató szerint nyomást kell gyakorolni az IPCC-re, hogy több figyelmet szenteljenek e területeknek, és tájékoztatni a kerékpározás előnyeiről, mert a különböző fejezetek szerzői nem ismerik a vonatkozó szakirodalmat. A testületben megfigyelő szerepet is be lehet tölteni, és már most anyagokat lehet küldeni a készülőben lévő, következő jelentéshez.

Jörg Schindeler, az energiaellátást figyelő nemzetközi civil szervezet (Energy Watch Group) előadója szerint az olajtermelés tetőzése napjainkban történik; 2030-ra a világ olajtermelése a maiak felére csökken. Az általa felvázolt jövőben újra az emberi önrőből való közlekedésnek lesz döntő szerepe.

Philip Darnton a Kerékpáros Anglia (Cycling England⁴) szervezettől, amelyet a kerékpározás népszerűsítésére hozott létre az angol közlekedési minisztérium, a biciklizés gazdasági hatásáról beszélt. Véleménye szerint a döntéshozókra leginkább gazdasági érvekkel hathatunk, ezért nagyon fontos a kerékpározás előnyeinek számszerűsítése. A mérhető előnyök között szerepel a jótékony egészségügyi hatás, a kevesebb szennyezés és széndioxid-kibocsátás, a torlódások csökkenése. Mérsékelt becslések szerint a kerékpározásba fektetett egy egységnyi értékű beruházás a társadalmi hasznok által 3-4,5-szörösen térül meg.

A konferencia teljes hetén nagyon sok érdekes előadás hangzott el a kerékpározás sajátos vonatkozásairól is, amelyek révén az adott témában a legfrisebb ismeretekhez, kutatási és felmérési eredményekhez juthattunk (például a kerékpáros parkolás-



Május 15. Az Európai Parlamentben 23 város képviselője írta alá a Brüsszeli Kartát (<http://www.velo-city2009.com/charter-brussels.html>), amelyben többek között a közlekedésben 15 százalékos kerékpáros arányt tűznek ki célul 2020-ig, amennyiben még nem érték el. A kerékpározás fősodrává válását mutatja, hogy dél-európai és kelet-európai nagyvárosok is elkötelezték magukat a kerékpározás támogatása mellett (például Madrid, Sevilla, Milánó, Tartu).

politika, a közlekedésbiztonság, a népszerűsítési kampányok, a turizmus területein). Különösen említésre méltó a tömegközlekedési vállalatok és a kerékpáros szervezetek közötti együttműködés. Például Brüsszelben a kerékpár csúcsidőn kívül ingyen szállítható a metróon és az alacsony padlós villamosokon, a tömegközlekedési megállókat kerékpártámaszokkal látták el, és a buszsofőrök képzése tartalmazza a kerékpárosokkal való együtt közlekedés oktatását is (a biciklisták egyre több buszsávot használhatnak). A holland vasúti társaság a legkorszerűbb műszaki megoldásokkal ellátott teljes kerékpáros-kölcsönző hálózatot alakított ki a vasútállomásokon. Az új rendszer használóinak 8 százaléka az autóról váltott át a vasút és kerékpár együttesére.

A konferencia előadásainak túlnyomó része letölhető a rendezvény honlapjáról a <http://www.velo-city2009.com/index-en.html> címen a program menüpont alatt.

Brüsszel, 2009. május 29.

Madarassy Judit

(a Levegő Munkacsoport megbízásából)

A képek forrása: <http://www.velo-city2009.com/photo-library-presse.html>

¹ <http://www.cycling-embassy.dk/>

² <http://www.velo-city2009.com/assets/files/VC09-plenary-01.pdf>

³ <http://www.velo-city2009.com/assets/files/VC09-plenary-02.pdf>

⁴ <http://www.dft.gov.uk/cyclingengland/>