

Az elővárosi ingázás csodaszere: a kombinált közlekedés

2022. július 6. szerda, 06.37 / Utolsó módosítás: 2022. július 6. szerda, 06.48

Túl messze lakom, muszáj autóval közlekednem! – ez a második tévhit, amit a Magyar Kerékpárosklub elosztat 2022-es kampányában, megmutatva, hogy a kombinált közlekedés valódi versenyképes alternatíva tud lenni a háztól-házig tartó közlekedésben, legyen szó akár az otthon és a munkahely közötti ingázásról, akár a turisztikailag érdekes helyek eléréséről.



A MÁV-Volán-csoporttal közös kampányban arra biztatjuk az ingázókat, hogy indítsák a napot mozgással, kerékpározzanak el a vasútállomásra, majd a kerékpárt hagyják az egyre több helyen kialakított B+R (Bike+Ride) parkolóban, üljenek vonatra, amivel a dugóban araszolást elkerülve, az utazási időt hasznosan töltve kényelmesen és fenntarthatóan közelíthetik meg céljukat, és az utazás harmadik szakaszán is válasszák a kerékpárt vagy más fenntartható közlekedési módot.

Ennek érdekében készült egy videó, amelyben bemutatjuk milyen gyorsan lehet ingázni a különböző közlekedési módokkal, illetve ezek kombinálásával: <https://fb.watch/e3Y3CdpQcn/> [1], valamint indult egy nyereményjáték, ahol értékes kerékpáros nyereményeket lehet nyerni egy-egy kerékpáros-vonatos ingázást bemutató, Instagramra feltöltött képpel: <https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/nyeremenyjatek2022> [2]

Ezeken felül aktivistáink ajándékokkal kedveskedtek minden kerékpárral a vasúthoz érkező, vagy onnan kerékpárral továbbinduló számára július 5-én, kedden Gödöllőn, ahol a délelőtti során közös sajtótájékoztatón mutatta be a kombinált közlekedés előnyeit, az egyre szélesebb körű elterjedését segítő fejlesztéseket, kampányokat, stratégiákat Földiák János, a MÁV START szolgáltatásfejlesztési vezetője, Kürti Gábor a Magyar Kerékpárosklub elnöke és Madarász-Losonczy Bálint, a Miniszterelnökség Aktív Mobilitás főosztályának vezetője.

A kombinált közlekedés egyre népszerűbb, amit az is segít, hogy sorra létesülnek újabb és újabb B+R parkolók: a 10 elővárosi vasútvonal 80 állomásán van már kerékpártároló, összesen 4000 férőhellyel, országsszerte pedig további



2000 kerékpár tárolására alkalmas, fedett, bekamerázott B+R kerékpártároló épült az utóbbi időben. A fejlesztésekről erről a térképről lehet tájékozódni: <https://www.mavcsoport.hu/mav/50-megujulo-allomas> [3]

A kombinált közlekedés előnyei:

- Fenntartható: a kerékpározás az egyik leginkább energiahatékony és alacsony kibocsátású közlekedési mód, míg a vasút hosszabb távolságokon számít a legzöldebb közlekedési módnak;
- Egészséges: a rendszeres mozgással, kerékpározással saját mentális és fizikai egészségünknek is jót teszünk, sőt másokat is megkímélünk a károsgáz-, por- és zajszennyezéstől, az utakat felszabadítjuk a torlódástól;
- Szabadidőhöz jutunk a vonaton: dolgozhatunk, olvashatunk, kapcsolatot tarthatunk a hozzátartozóinkkal, barátainkkal;
- Olcsó: a vonatozás még a hatósági áron tankolt benzinhoz képest is kedvezőbb árú, ráadásul különböző kedvezményekre is számíthatunk.
- Hozzájárul a városok élhetőségének jelentős javulásához, a klímavédelmi célok biztosabb teljesüléséhez.



[4]

Látható eredmények

„Most értünk ahhoz a ponthoz, hogy már látható eredménye vannak a fejlesztéseknek” – mondta Földiák János, a MÁV-START szolgáltatásfejlesztési vezetője a közös kampány keddi sajtótájékoztatóján Gödöllőn. A szakember szerint – aki napjai 80 százalékában kerékpárral közlekedik – az elmúlt időszakban a főváros vonzaskörzetében felújított állomásokon már mindenhol lett kerékpártároló betervezve. Hiszen a háztól-házig eljutásban talán a legjobb megoldás ha a vasúti közlekedést kerékpárral egészítjük ki, mivel kevés helyet foglal, nem okoz forgalomnövekedést a környék útjain, sőt adott esetben szállítható is a vonaton, ráadásul a vasúthoz hasonlóan fenntartható: mindkettő esetében nagyon kedvező az egy főre eső energiafelhasználás, a vasúté például a motorizált közlekedés módok közül a legjobb.

Az elővárosokból a munkába biciklizést a vasútállomások jó megközelíthetőségével, kerékpárosbarát kialakításával lehet elősegíteni. Erre jó példa Gödöllő, amely Budapest környékének legszebben felújított állomása: a Királyi váróval, a modern főépülettel, és a régi raktárépület kerékpártárolóvá alakításával, amellyel egyszerre őrzik a vasút történelmét és használják fel 21. századi módon a régi épületet, ahol lerakva a kerékpárt a MÁV óránként induló AGRIA InteRÉgió járataival 26 perc, a félóránként közlekedő személyvonatokkal pedig 40 perc alatt lehet Budapestre, a Keleti Pályaudvarra érni.

A vezető szerint az elővárosi vonalakon mindenhol kiépültek a biciklitárolók, és folyamatosan haladnak az ilyen projektek, nem csak a főváros és térsége, de a megyei székhelyek, valamint a turisztikai régiók esetében is. Eközben folyamatosan növekednek az igények is: a járványidőszak alatt például a kerékpárszállítás volt az a szegmens, ami a legkisebbet esett vissza, utána pedig számottevő növekedést mutatott.

„Érezzük, hogy ez olyan piac, ahol a vasútnak is ott kell lennie.” - fogalmazott Földiák, hozzátéve hogy a növekvő igény kielégítésére folyamatosan alakítanak át régi vasúti kocsikat modern kerékpárszállító kocsikká, esetenként négy-nyolcszorosára bővítve a kerékpárhelyek számát.



[5]

Csodaszere és felmentőszere

A Kerékpárosklub a Bringázz a Munkába! kampánnyal azokat a megoldásokat mutatja be, amelyek enyhíthetik azokat a problémákat, közlekedési gondokat, amelyek a városokat körbeveszik – mondta **Kürti Gábor**, a Magyar Kerékpárosklub elnöke, aki szerint a Budapest környékén kiadott forgalmi engedélyek száma 10 év alatt 40 százalékkal emelkedett, ami olyan hatalmas ütem, amivel nem tud lépést tartani a települések infrastruktúrája.

„Ennek a terhelésnek kompakt megoldására mit tud ajánlani a Magyar Kerékpárosklub azon kívül, hogy segíti a kerékpározást? Vicces módon a vonatozást” – mondta az elnök, aki szerint le kell számolni azzal, hogy egy közlekedő csak egy közlekedési módban gondolkodik: autóban vagy bicikliben vagy vonatban.

„Egy csodaszert tudunk ajánlani: kombináljuk ezeket!”

Az elnök szerint akár az autót- vonattal és másik biciklivel kiegészítve, vagy akár két biciklit használva a vasúttal a megtett út két végén, vagy Budapesten a közbringarendszerrel (Bubi) esetleg a közösségi elektromos rollerekkel, robotokkal is lehet kombinálni a közlekedést.

Az elnök plasztikus példával illusztrálta az autók számának növekedését: tíz év alatti a 40 százalékos növekedés 167 ezer autót jelent, amelyek akkor sem nem férnének el egymás mellett és mögött, ha az M1-es autópálya Budapest és Hegyeshalom közötti oda-vissza szakaszának négy sávjában akarnánk őket felállítani.

„Tévhit, hogy ezt P+R parkolókkal meg lehet oldani.”

Ezek ugyanis nagy helyet foglalnak el, többnyire értékes központi ingatlanokon, és drága, több milliós tétel a megvalósításuk. Ezzel szemben a kerékpártárolók pár tízezer forintból kialakíthatók, kevés helyet foglalnak el, és nem generálnak jelentős közúti forgalmat a környéken. A vonathoz kerékpározás sokszor csak 1-3 kilométert jelent, ami kortól és nemtől függetlenül nem megerőltető. Kerékpárral közlekedni gyorsabb is olcsóbb is, egészségesebb is, kevesebb a torlódás, csökken a szennyezés és a balesetek száma is - mondta.



Kürti Gábor szerint a Budapest fejlesztését célzó Balázs Mór terv 2030-ra kitűzött célja, hogy 10 százalékra növeli a kerékpáros közlekedés arányát, amiben rosszul áll a város jelenleg, ám a „Kombinált közlekedés olyan, mint egy felmentőserég.”

A vasút és a kerékpározás kapcsolatának javítása olcsó és gyorsan megoldható, amivel elérhető a 2030-as céldátum, amivel az elnök szerint a fővárosban megduplázható lehet a kerékpáros közlekedés aránya.

[6]

Óriási potenciál

A kerékpáros körökben etalonnak számító holland példákat említette Madarász-Losonczy Bálint, a Miniszterelnökség Aktív Mobilitás főosztályának vezetője, aki emlékeztetett, hogy az ott 1999-ben indult nagyszabású vasút-kerékpár közös fejlesztés révén mára félmillió kerékpárférőhely van a holland vasútállomásokon, és az első három évben 20 százalékkal nőtt a vasutat használók aránya, akiknek mára 62 százaléka kerékpárral érkezik az állomásokra. Egy holland kutatás szerint a városok élhetőbbé tételének öt legfontosabb szempontja között ott van a vasút és a kerékpározás kapcsolatának erősítése, ami „Minden közlekedő számára fontos hozzáadott értéket hordoz.”

Hiszen nem csak a célcsoport számára kedvező, hanem az egész településnek is jó: egészségesebbek a rendszeresen mozgó emberek, a kerékpároknak kicsi a helyigénye, és a fejlesztés a torlódások csökkenése révén azoknak is kedvez, akiknek az autó jelenti a megoldást.

A jelenleg készülő Agglomerációs kerékpárhálózati stratégia célja, hogy különböző infrastrukturális fejlesztésekkel javítsák a vasútállomások kerékpáros elérhetőségét, amiben óriási potenciál rejlik. „Célzottan tudjuk fejleszteni az állomások környezetét, az odavezető utakat, ami alternatívát biztosít a lakosságnak, hogy felülhessen a kerékpárra, és megmutathatjuk, hogy valóban jól kombinálható a vasúttal.”



[7]

Háttér:

A keddi Gödöllői ajándékosztás és sajtótájékoztató a 2022-es Bringázz a munkába! kampány második eseménye volt, amely a kombinált közlekedésben rejlő lehetőségekre hívja fel a figyelmet. A kampányban korábban az országszerte félszáz helyszínen megszervezett Bringás reggelikkel azt mutatta be a Magyar Kerékpárosklub, hogy a munkába bringázás reális alternatíva, amelyet emberek tömege gyakorol a mindennapokban (<https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/bringas-reggeli-az-orszag-50-pontjan> [8]). A 2022-es kampány következő eseménye szeptemberben lesz: a Bringázz a suliba! napon országos akció indul, amiben a gyerekek szervezeten, kerékpárral juthatnak el az iskolába többek között a barcelonai bringabusz mintájára, az ősz során pedig górcső alá vesszük a populista szónokok által előszeretettel hangoztatott, de a valóságban nagyon is árnyalt autós-bringás ellentét kérdését. További részletek: <https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/bringazz-a-munkaba-2022-kampany-kereparozással-kapcsolatos-tevhitek-eloszlata> [9]

A Magyar Kerékpárosklub és a Bringázz a munkába! csapata
A kampányt a Magyar Kerékpárosklub szervezi, a Technológiai és Ipari Minisztérium – mint a védjegyoltalom jogosultja – hozzájárulásával és az Aktív- és Ökoturisztikai Fejlesztési Központ anyagi támogatásával.

Forrás:<https://www.mavcsoport.hu/mav-szemelyszallitas/elovarosi-ingazas-csodaszere-kombinalt-kozlekedes>

Hivatkozások

[1] <https://fb.watch/e3Y3CdpQcn/> [2] <https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/nyeremenyjatek2022> [3] <https://www.mavcsoport.hu/mav/50-megujulo-allomas> [4] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/foldiak_janos.jpg?itok=XUQwUerU [5] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/kurti_gabor.jpg?itok=dagcY_5D [6] http://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/madarasz-losonczy_balint.jpg?itok=WPLrgwDW [7] https://www.mavcsoport.hu/sites/default/files/styles/width_1260/public/upload/godollo.jpg?itok=2Z7yegLC [8]



<https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/bringas-reggeli-az-oroszag-50-pontjan> [9] <https://www.bringazzamunkaba.hu/hirek/bringazz-a-munkaba-2022-kampany-kerekparozassal-kapcsolatos-tevhitek-eloszlata>