



TELJESÍTENDŐ 2.5

IRÁNYELV ÉS POLITIKAI RÉSZVÉTEL TÁJÉKOZTATÓ

WP 2: Kommunikációs és
Szervezeti tudásközpontok

Közzétéve: 2016. november
www.velo-citta.eu



Co-funded by the Intelligent Energy Europe
Programme of the European Union

The sole responsibility for the content of this document lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EASME nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.



IRÁNYELV ÉS POLITIKAI RÉSZVÉTEL

Irányelv és tervezés

A kerékpár megosztási rendszerek világszerte a mindennapi városi közlekedés részévé váltak. Hogy kihasználja a teljes potenciálját, és hogy több legyen, mint egy szalmaláng, a célokat szem előtt tartva kell a rendszereket megtervezni és úgy, hogy az része legyen az integrált mobilitás és városfejlesztési stratégiának.

Az elkövetkező években az első nagy rendszerek (pl.: Vélib' és London Cycle Hire) szerződéselei lejárnak (2017). Erre az időre a kerékpár-megosztási rendszerek válaszút elé érkeznek.

Ezt a jelentést döntéshozóknak, kerékpáros szakembereknek és önkormányzati várostervezőknek szánták. Meghatározza a kerékpár megosztás előnyeit, magát a rendszert tervezési szinten (tartalmazva számos javaslatot), a rendszert a városi tervezés szempontjából (beleértve a javaslatokat) és a rendszerek politikai egymásrautaltságát, valamint a politikai javaslatokat.

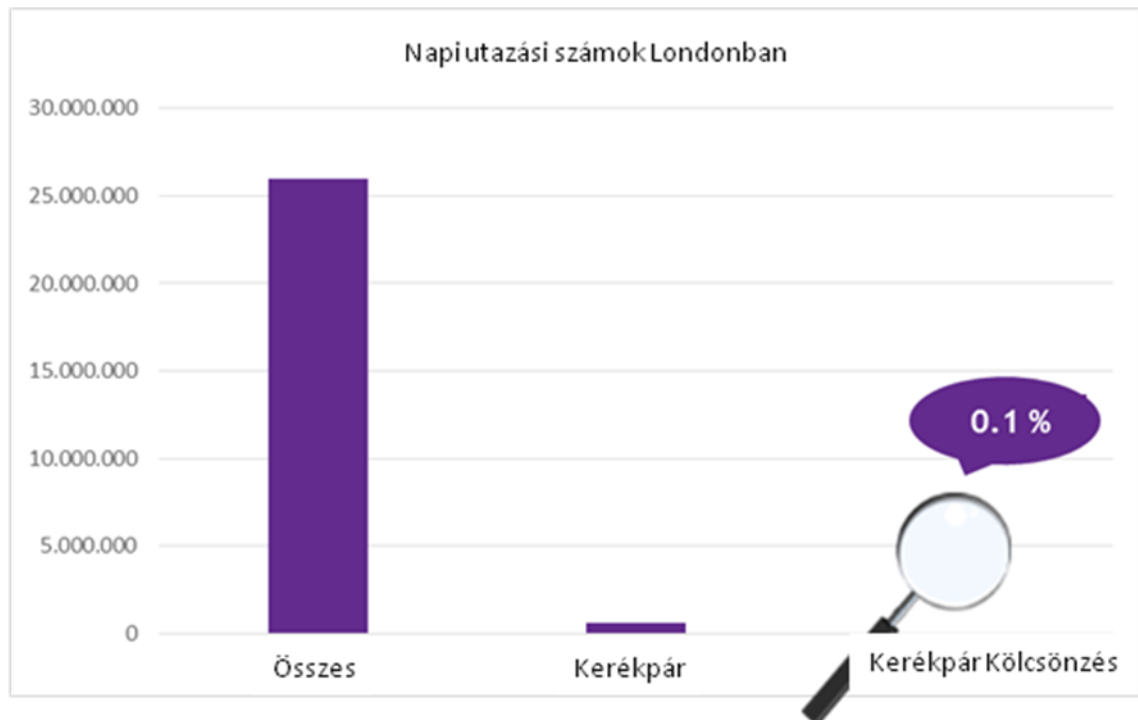
A kerékpármegosztás előnyei

A kerékpár megosztás számos pozitív hozadékkal jár. Ezek a pozitív hozadékok közvetlenül a rendszer használatából vannak, míg más pozitív hatások indirektek vagy inkább hosszú távú eredmények.

- # **Közlekedési mód megoszlása:** a kerékpár megosztási rendszer befolyásolja a jelenlegi közlekedési módokat. Ennek a hatásnak kis része jön közvetlenül a tényleges használatból. Hosszabb távon nagyobb hatás várható a kerékpárok láthatóságának a fejlesztésével, valamint a biztonságának és infrastruktúrájának a fejlesztésével.¹
- # **Példa:** Egy átlagos napon 2014-ben², 26 millió alkalommal használták Londonból és Londonon belüli közlekedésre, ebből átlagosan 27 000 alkalommal volt használva a London Cycle Hire rendszere, ami az összes alkalom 0.01%-nak felel meg.

¹ Castro Fernández, A. (2011) The contribution of bike-sharing to sustainable mobility in Europe. Doctoral Thesis, Vienna Technical University

² Transport for London (2015) Travel in London, Report 8



Ez a módhasználat közvetlen aránya a rendszeren belül. A napi kerékpáros utazások számával kifejezve a kerékpáros kölcsönzés a kerékpáros módmegosztás 4.5 %-t tette ki. Ugyanakkor a megkérdezett felhasználók 14%-a állította, hogy saját kerékpárját gyakrabban használta a kerékpárkölcsönző rendszernek köszönhetően. A megkérdezettek 80%-a pedig azt állítja, hogy a kerékpárkölcsönzés rendszere pozitívan járul hozzá a városhoz és harmaduk azt állítja, hogy a kerékpárok általánosságban hozzájárulnak a kerékpáros biztonsághoz is. A tanulmányok azt mutatják, hogy a kerékpárkölcsönzők használói hozzájárulnak az általános kerékpáros image normalizálódásához és a kerékpáros közlekedési mód mindennapos általános használatának az elterjedéséhez.³

- # **Zsúfoltság:** a rendszerrel végzett utazások a zsúfoltságot igen csak kis mértékben csökkentik. Egy általánosságban kedvezőbb modális megosztási rendszer indirekt módon, minden bizonnyal csökkentheti a túlzúfoltságot.
- # **Mobilitási tervezet:** a kerékpár megosztási rendszer egy vonzó közlekedési lehetőség, ami kiegészíti a gyaloglást és a közösségi közlekedést. Annak a lehetősége, hogy a kerékpárt az első utolsó mérföldjére használjuk jelentős mértékben fokozza a tömegközlekedési mód vonzerejét.
- # **Városi arculat:** a helyi kerékpármegosztó rendszer remek lehetőség a városi arculat javításához és a városlakók, látogatók körében egy élhető és fenntartható városi image kialakításához. A kerékpár megosztási rendszer és a kerékpározó város segíti ennek a hatásnak a kialakulását.

³ Goodman, A; Green, J; Woodcock, J; (2014) The role of bicycle sharing systems in normalising the image of cycling: An observational study of London cyclists. J Transp Health



- # **Egészség és jóllét:** a kerékpározás javítja az egészséget és a közérzetet. Mindezen túl a rendszer népszerűsíti a kerékpározást és ezzel együtt javítja az általános kerékpáros biztonságot. Még tágabb kontextusban a rendszer hozzájárul egy egészségesebb és élhetőbb környezethez, elősegítvén egy fenntartható közlekedési rendszert.
- # **Gazdasági hatások:** a közvetlen gazdasági hatás a rendszer működtetéséhez szükséges munkaerő foglalkoztatása. A rendszer közelében lévő kiskereskedők új vásárlói bázishoz juthatnak. A rendszer maga és az együttműködés lehetősége a helyi vállalkozókkal egy versenyelőnyre alakulhat, még vonzóbbá téve a várost a vállaltok számára. A rendszeresen kerékpározó munkavállalók produktívabbak és kevesebbet hiányoznak. És végezetül, a helyi kerékpáros kultúra javulása támogatja a város kiskereskedelmi iparát.

A VeloCittá politikusai számára számos okból kifolyólag különösen fontos a kerékpár megosztási rendszer (mindez a számukra megküldött kérdőívek válaszaiból derül ki); i) a rendszerre általánosságban úgy tekintenek, mint a modern városi közlekedési rendszer elengedhetetlen részére; ii) természetesen illeszkedik más közlekedési módokhoz, különösen a tömegközlekedéshez; iii) a turisták elvárják a működő BSS rendszert; iv) jelentősen hozzájárul a túlszűfoltosság csökkentéséhez, a tisztább levegőhöz és az egészségesebb népséghez; v) a látogatók körében pozitívan járul hozzá a városi image-hoz.

A kerékpármegosztás stratégiai szinten

A rendszerek nem tudnak önmagukban és világos célok nélkül sikeressé válni. A fő érdekeltnek egyet kell érteniük a rendszer sikerességét illetően pl.: gazdasági siker, magas használati arány, láthatóság, pozitív image, vagy bármi, amit ők fontosnak tartanak. Ezeknek a prioritásoknak és a hozzájuk kapcsolódó konkrét céloknak összhangban kell lenniük a város általános stratégiai céljaival. Három stratégiai szint különböztethető meg.

Bármely város jövője szempontjából a legfőbb stratégiai cél a városi fejlődés általános elve és egy átfogó mobilitási terv. Ideális esetben ezek az általános célok az összes érintettel történt dialógus során alakulnak ki, a civil társadalom bevonásával. Az Európa Tanács irányelvek sokaságával, projektekkel és eseményekkel támogatja a **Fenntartható Városi Mobilitási Terveket (SUMP)**s). Továbbá az ET általános mérési és értékelési on-line eszközöket és tusásmegosztási platformot biztosít (**Reference Framework for European Sustainable Cities - RFSC**) a stratégiai várostervezés folyamatához.

Egy világosan körülhatárolt **kerékpáros stratégia** magába foglalja a város hosszú terű kerékpáros terveit, illetve egy részletes tervet mindazokkal az intézkedésekkel, melyek a kijelölt célok eléréséhez szükségesek. Az intézkedési tervek rendszeres felülvizsgálatot igényelnek, hogy alkalmazkodjanak a fejlesztés folyamatához. A **kerékpáros auditok** segítségül szolgálnak a jelenlegi helyzet elemzéséhez és/valamint az erősségek és gyengeségek meghatározásához. A kerékpáros rendszereknek alkalmazkodniuk kell más infrastrukturális rendszerekhez, úgy, mint kerékpáros sávok, parkolóhelyek, jelölések, hidak vagy alagutak. A tervezett információs kampányoknak, weboldaloknak, a helyi



kerékpáros csoportoknak figyelembe kell venniük a kerékpár megosztási rendszerek követelményeit és hozzájárulásait.

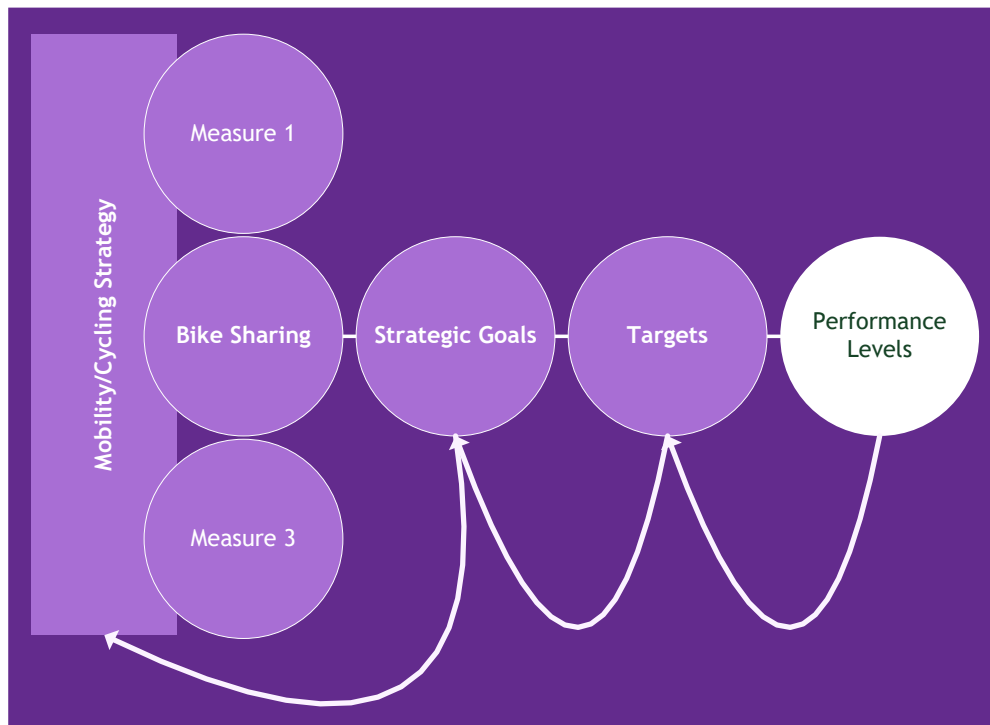
A **kerékpár megosztási** rendszer legalsóbb **stratégiai** szintje magába foglalja a rendszer hosszú távú fejlődési útját, a célokat hatások formájában egy kivitelezési és operációs tervet, valamint a főbb teljesítmény számokat. Akár csak a kerékpáros stratégia esetében, itt is rendszeresen szükség van felülvizsgálatokra a tervezett intézkedések, kivitelezések teljesítmény indikátorok tekintetében. A célok és azok megvalósításának a biztosításához egy világos **monitor tervre** van szükség, a kerékpár megosztási stratégiával egyetemben.

Stratégiai javaslatok

A kerékpármegosztás, mint stratégiai intézkedés: abban az esetben, ha a kerékpár megosztási rendszer még nem része a városfejlesztésnek vagy a kerékpáros stratégiának, úgy azt figyelembe kell venni a következő felülvizsgálat során. Egy jó kerékpár megosztási rendszer teljesen be van vonva a városi közlekedés egészébe. Kell egy közelebbi vizsgálódás a megvalósíthatóságon és egy összehasonlítás más kerékpáros intézkedésekkel, hogy megállapításra kerüljön, vajon egy rendszer lehetőség-e a város számára. Abban az esetben, ha a rendszer kedvez a kerékpár megosztásnak, úgy a kerékpáros stratégiában további intézkedések kellene. Ez politikai jelentőséget ad a témának és a döntési folyamatok javulhatnak.

Célok kitűzése: a rendszerek nagyon eltérően teljesítenek a különböző keretfeltételek miatt; a demográfiai, földrajzi, gazdasági, éghajlati és kulturális tényezők óriási hatása van abban, hogy vajon a rendszer jól működik, vagy sem. Szakértőknek és a meglévő jó gyakorlatokat kellene elemezni, hogy a célokat meghatározzuk.

Ösztönző rendszerek: a működtető szövetségese kell, hogy legyen a városnak. Együttműködő működtető nélkül a város nem lesz sikeres. A gazdasági ösztönzők a legerősebb érvek és ennek megfelelően egy részletes gazdasági tervnek tartalmaznia kell azokat a teljesítmény mutatókat, melyek révén elérhető a városstratégiai célja.



- # **Nyílt adat:** a kerékpár megosztási rendszer teljesítményének a monitorázásához az adatok teljes hozzáférésehez van szükség. Ezért a működtetői szerződésnek tartalmaznia kell a megegyezést az adatokhoz való hozzáférésről. A már meglévő vagy tervezett önkormányzati nyílt adatbázisokba történő teljes integráció javítja az átláthatóságot és a független kutatóknak és fejlesztőknek lehetőséget nyújt, hogy hozzájáruljanak a teljesítmény analízishez, applikációkhoz és működtetési eszközökhöz. A meglévő vagy tervezett önkormányzati nyílt adatbázisokba történő teljes integráció növeli a transzparenciát és a független kutatóknak és fejlesztőknek lehetőséget ad, hogy hozzájáruljanak teljesítmény-analízisekhez, applikációkhoz és működtetési eszközökhöz.

Kerékpármegosztás a várostervezés szempontjából

Első pillantásra a kerékpár megosztási rendszerek csak egy helyigényes városi infrastrukturális elemek, mint például a buszmegállók, utcai lámpák, illetve kukák. Annak ellenére, hogy vannak olyan rendszerek, melyek telepített állomás nélkül működnek, a legtöbb város a hagyományos, állomás alapú rendszert telepíti. A tervezett állomás infrastruktúrájának a bonyolultságától függően többé-kevésbé a feladatok összefüggnek az építési engedélyekkel, alapozással, elektromossággal. Az utóbbi években az üzemeltetők egyre helytakarékosabb infrastrukturális állomásokat fejlesztettek. Mindamelllett, a százas nagyságú kerékpár megosztási állomások telepítése még évekig tartó folyamat lehet a helyi önkormányzati adminisztrációs struktúra és politikai akarat függvényében.

Ezért egy kidolgozott végrehajtási tervnek fontolóra kell vennie a helyi körülményeket. Korai bevonása az érintett hatóságoknak és a közös irányelvek fejlesztése az építési



engedélyeknek segít lerövidíteni a folyamatokat. Különösen régi városrészekben és UNESCO-s Világörökségek területén nehéz lehet állomásokat telepíteni. Ilyen esetekben megoldás lehet, hogy a rendszert állomások nélkül telepítjük vagy WiFi-t használunk megoldásnak.

Plakátok az állomás berendezéseinek vagy közel a tervezett állomásokhoz további tervezési és engedélyezési folyamatokat igényelnek. Attól függően, hogy a városnak milyen kültéri marketing kommunikáció cégekkel van szerződése a tervezett plakátok elhelyezése nehézségekben ütközhet.

Az állomások tervezési folyamatában helyet kell kapniuk a civil társadalom és üzletek képviselőinek, annak érdekében, hogy a keresleti tényezőket és az a rendszer elfogadottságát minél pontosabban felmérjék.

Az állomások hálózati tervének szintén hatása van a rendszer működésére. Keskeny sikátorok vagy sikátorok korlátot jelentenek a felvételi lehetőségeknek vagy a kerékpárok teherautóval történő mozgatására.

Végezetül, rendszerbezárás vagy állomástechnológia fejlődése esetén az alapzatok, kábelek és biztonsági kábelek eltávolítására lehet szükség. Fontos előre megbecsülni azokat a költségeket, melyek ezek kivitelezésére szükségesek.

Várostervezési javaslatok

- # **Előírások:** mint minden más állami infrastruktúrának, úgy a kerékpár megosztási rendszer állomásainak is különböző engedélyekre van szüksége. Ezeknek a hivataloknak a korai bevonása, a megállapodások a szükséges dokumentumokról, valamint a minimális tervezési szabványok segítenek megrövidíteni az engedélyezési folyamatot.
- # **Tervezés:** a kerékpár megosztási rendszernek úgyszintén, mint a kerékpárnak magának, egy egyéni dizájnnal kell rendelkeznie; lehetőség szerint olyannal, ami összhangban van a városi tervezéssel, a meglévő utcai megjelenésekkel, hogy egy helyi márkát hozzon létre.
- # **Technológia:** a kiterjedt alapozást elkerülvén az állomásoknak vagy földalatti kábelek nélkül, vagy mély betonlapok nélkül kell működniük, vagy akár a már meglévőket felhasználva pl.: eltávolított telefonfülkékét.
- # **A tömeg:** használd a tömeget on-line részvételi eszközökre. Interaktív térképek lehetővé teszik a városlakóknak, hogy megfogalmazzák és megtervezzék a “saját” rendszerüket.

Kerékpáros rendszerek politikai egymásrautaltsága

Amikor 2007-ben a Velib megkezdte működését, Párizsra figyelt a világ, a London Cycle Hire rendszer elválaszthatatlanul kapcsolódik Boris Johnson-hoz, az egykori londoni



polgármesterhez, míg a New-York-i Citi Bike a volt polgármester Bloomberg kezdeményezéséről ismert. Nagy rendszereknek meg van a lehetősége, hogy tekintélyes projekté váljanak minden jelentős, viszonylag alacsony költség mellett. Nem igazán van más olyan intézkedés, ami azonnali hatással van a lakosok mindennapi életére.

Ugyanakkor, hét évvel a világ első nagy kerékpáros megosztási rendszert bevezetése után a potenciális népszerűsége nem érte el, hogy meggyőzze a polgármestert. Másrészt a politikai támogatás is elengedhetetlen a működtetés sikeres kivitelezéséhez minden kerékpáros megosztási rendszernek.

A VeloCittá projektben a politikai támogatás korlátként és sikertényezőként elsőként volt kiértékelve kérdőívek által. A részletes kérdőívet minden projekt város megkapta és ezen kívül számos más európai város is. Praktikus kérdések lettek feltéve gyakorlati szempontból, valamint benyomásokra, ötletekre és javaslatokra volt kíváncsi a kérdőív. Összefoglalva, minden megkérdezett politikus egyetértett abban, hogy a BSS valóban sikeres és be kell vonni a városi fenntartható mobilitási tervbe. A rendszerekre úgy kell tekinteni, mint a tömegközlekedés további formájára és hatékonyan bevonni abba.

Politikusok a rendszeren keresztül kerültek tisztába azzal, hogy bár a közlekedési viselkedések megváltoztatása időbe kerül, de a kerékpármegosztó rendszerek sikeressége azt mutatja, hogy jelentős igény van a kerékpározásra. Mitöbb, a politikusok tisztában vannak azzal is, hogy a BSS egyszerre hasznos a kerékpározás promótálásához és csökkenteni a személyautóktól való függést a városokban.

Külön beszámolóért, motiváló tényezők és akadályok miatt, lásd: WWW.VELO-CITTA.EU ("Political perceptions on barriers and drivers with regard to Bike Sharing" D3.8).

Másodszor, annak érdekében, hogy politikai támogatást megszerezzünk kerékpáros megosztási rendszernek európai szinten, a politikusokat arra kérték, hogy írják alá az "Commitment to Bike Sharing" elnevezésű dokumentumot a projekt záró konferencián Rotterdamban; 2016.11.30-án. Hét politikus írta alá a politikai nyilatkozatot. Az aláírásgyűjtés már a záró konferencia előtt megkezdődött és még utána is tartott. Az Európai Biztosságnak és Parlamentnek 2017. februárban elküldött szándéknyilatkozat 20 aláírást tartalmazott, 14 városból és 8 országból.

További részletekért a Politikai Nyilatkozat kapcsán, kérjük, olvassa el a külön jelentést www.velo-citta.eu!

Politikai ajánlások

- # **Adminisztrációs szintek:** minden adminisztrációs szint fontos. Polgármesterek és minden magasabb rangú hivatalnoknak hatalmában áll, hogy lökést adjon egy rendszer kialakításához. Szintén lehetőségük van arra, hogy jelenlétükkel növeljék a rendszer láthatóságát. Alacsonyabb adminisztrációs szintek felelősek megvalósítási engedélyekért, ezért mindezek elengedhetetlenek a végrehajtás során.
- # **Politikai fenntarthatóság:** mivel a rendszerek több évig élnek, így érdemes és fontos bevonni az ellenzékét is, elkerülvén a rendszer leállítását a választások után.



- # **Tudáscsere:** tanulj más városoktól! Amíg ennyi különböző rendszer van, addig érdemes megnézni és kipróbálni, mielőtt a város kerékpár megosztó rendszerrel rendelkezne. Mivel egyre több város rendelkezik kerékpár megosztási rendszerrel, így sokkal könnyebb azokat összehasonlítani és levonni a következtetéseket.
- # **Legyen bátorságod vezetni a változást:** A városlakók néha megijednek a változásoktól és gyakran ellene is vannak. A politikusoknak bátornak kell lenni és a politikai akarat népszerűtlen döntéseket hoz úgy, mint forgalmi díj, parkolás és forgalmi korlátok. A rendszer nem lehet sikeres, ha el van zárva a tágabb politikai tervezéstől és a városi mobilitástól.
- # **Csinálj megvalósíthatósági tanulmányt:** javasolt egy elő-megvalósíthatósági tanulmány, továbbá a pénzügyi lehetőségek és költségek vizsgálata, vagy akár szponzorok bevonása. Ezen túlmenően a városnak látnia kell, hogy milyen esetleges BSS tervek illeszkednek egy átfogó városi mobilitás és kerékpározási tervhez.

Továbbolvasásra

További irodalom	Link
Útmutató: Sustainable Urban Mobility Plans	http://www.mobilityplans.eu/
Projekt: CHAMP, cycling policy in European cities	http://www.champ-cycling.eu/
Eszköz: Reference Framework for European Sustainable Cities	http://www.rfsc.eu/
Eszköz: BYPAD, cycling policy audit	http://www.bypad.org/
Tanulmány: Political Factors in Bicycle Sharing Systems	https://www.academia.edu/8234337/Political_Factors_in_Bicycle_Sharing_Systems



About VeloCittà:

The European VeloCittà project brought together five cities that seek to improve their existing bike sharing schemes. In London (UK), Krakow (PL), Burgos (SP), Padua (IT) and Szeged (HU) the performance of the bike sharing system was enhanced through two complementary approaches. On the one hand marketing campaigns tailored to certain target groups, like students or commuters. And on the other hand adoption of the most effective available operational solutions with regard to organisational and financial aspects as well as political involvement. The ultimate benefit of VeloCittà is that it provides inspiration and builds capacity and knowledge in local authorities and bike sharing stakeholders to boost the uptake of bike sharing.

VeloCittà is a demonstration project co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Commission. It had 11 project partners. It ran from March 2014 – February 2017.

For more information, questions, project outputs and reports, please visit www.velo-citta.eu or send an email to info@dtvconsultants.nl

Partners:

