

Az ITDP éves közgyűlése Bogotában

A Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet 2011-ben Kolumbia fővárosában tartotta éves közgyűlését. Az ITDP Európai Képviseleti Irodáját (ERO) annak igazgatója, Gyarmati Zoltán képviselte az eseményen.

2011. június 17. Az első este az üdvözlést és bemutatkozást követően minden területi iroda vezetője bemutatta az elmúlt év eredményeit és a következő évi terveit. Ezen beszámoló keretében először két társiroda sikereit mutatjuk be röviden.

A kínai ITDP iroda részéről

Duan Xiaomei előadásában fontos sikerként emelte ki, hogy 2010. február 10-én megkezdte működését Guangzso városban (Kanton) a világon a legtöbb utast szállító gyorsbusz-hálózat (a hálózat hosszára vetítve). Az ITDP kínai képviselete öt éven át dolgozott a projekt előkészítésén és megvalósításán, és jelenleg is tanácsadóként vesz részt az üzemeltetésben. Szakmai segítségével Guangzsoban és más kínai városokban is folyik gyorsbusz-hálózat (tovább)fejlesztése.



A gyorsbusz-hálózat legfontosabb előnye, hogy zárt pályán működik, azaz nem lassítja az egyéb városi gépjárműforgalmat, de sokkal olcsóbb és sokkal rövidebb idő alatt megvalósítható, mint más kötöttpályás közlekedési rendszerek (villamos, metró).

A guangzsói BRT-rendszer legfontosabb adatai

A vonal hossza	22,5 kilométer
Megállók száma	26 darab
Átlagos távolság az állomások között	880 méter
Felszállók száma a csúcsidőben (2010-08-15)	8.500 fő
Felszállók száma egy állomáson/nap (2010-02-26)	55.000 fő
Utasszám/óra/irány (2011-06-03)	27.400 fő
Utasszám/nap	805.000 fő
Egy utazás költsége (korlátlan távolság)	2 jüan (56 Ft)
Egy utazás költsége városkártyával (korlátlan távolság)	1,5 jüan (42 Ft)
A buszok meghajtása	földgázüzemű
A buszok típusa	Kinglong, Yutan (kínai)
A rendszer bekerülési költsége	30 millió jüan/kilométer (845 millió Ft)
A teljes rendszer költsége (beleértve az előkészítést, tervezést, buszokat stb.)	19 milliárd Ft

Az argentin ITDP iroda vezetője,

Andres Fingeret bemutatta a Buenos Airesben 2011. május 31-én indult gyorsbusz-hálózatot, amely az első ilyen típusú projekt Argentínában. A 12,5 kilométer hosszú rendszernek köszönhetően – amelynek a kivitelezése mindössze 7 hónapig tartott – az ott közlekedő 45 busz károsanyag-kibocsátása 30%-kal, az utazási idő a csúcsidőben 40%-kal csökkent. A közgyűlés megnyitóján a Buenos Aires-i polgármester, Mauricio Macri megköszönte az ITDP-nek, hogy létrejöhett ez a projekt, és kiemelte, hogy ezzel a beruházással legalább 100.000 lakos életminősége javul jelentősen. Az ITDP és a Clinton Alapítvány (az egykori amerikai elnök által létrehozott alapítvány) finanszírozási, műszaki és üzemeltetési kérdésekben segítette a város önkormányzatát.



Az iroda kiemelkedő sikerként értékelte a 2010. decemberben elindított közösségi kerékpár-kölcsönző rendszert (PBS) és annak idei bővítését, valamint a kerékpáros infrastruktúra további fejlesztését. A picinek indult rendszer, amely összesen 100 kerékpárból és 3 állomásból állt, idén 200 kerékpárra és 9 állomásra bővült, és már folyamatban van a további fejlesztés. A kerékpár-kölcsönző rendszernek már 4000 regisztrált felhasználója van, és ez csak egy eleme Buenos Aires „Mejor en Bici” (Jobb biciklin) programjának, amelynek a keretei között az elmúlt években 40 kilométer kerékpárút épült és további 100 kilométert terveznek megépíteni. Az ITDP a rendszer tervezésében a kezdettől részt vesz szakértőként, és az infrastruktúra kialakításában is folyamatosan segíti az önkormányzat munkáját.



2011. június 18. A nap kiemelkedő eseménye a világ első és egyben legnagyobb gyorsbusz-hálózatának a szakmai bemutatása volt, amelyet az előadást követően élőben is kipróbálhattak az érdeklődők..

A TransMillenio 2000-ben kezdte meg a működését. Az ITDP jelenlegi elnöke, Enrique Peñalosa ebben az időben Bogota polgármestere volt, és az ITDP kezdeményezésére döntött úgy, hogy megvalósítja ezt a projektet. A beruházás során az ITDP folyamatosan segítette szakértelmével a megvalósítást már a tervezés első szakaszától. A TransMillenio a mintaprojekt a BRT projektek esetében, hiszen a 7 millió lakosú kolumbiai fővárosnak, Bogotának – amely nem rendelkezik más kötőtpályás közlekedési vonallal – a legfőbb közösségi közlekedési eszközévé vált. A TransMillenio több utast szállít, mint bármely metróvonal a világon (Igen, a londoni, párizsi és New York-i vonalakkal is többet!), kivéve a pekingi hetes metróvonalat.

A TransMilenio BRT-rendszer legfontosabb adatai

A vonal hossza	532 kilométer
Megállók száma	114 darab
Átlagos távolság az állomások között	790 méter
Felszállók száma a csúcsidőben	8 000 fő
Utasszám/óra/irány (vonal)	30.500 fő
Utasszám/nap	1.650.000 fő
Egy utazás költsége (korlátlan távolság)	1.700 peso (175 Ft)
BRT vonalak száma	6
A BRT rendszerben használt buszok száma	1.215
A buszok meghajtása	dízel
A buszok típusa	Volvo, Mercedes, Scania
A rendszer bekerülési költsége	9,4 millió USD/km (1,7 mrdFt)

2011. június 19. Immáron 35 éves hagyománnyal rendelkezik Bogotában a CICLOVIA elnevezésű rendezvény. (A szó spanyolul kerékpárutat jelent.) Ennek keretében 1986 óta minden vasárnap reggel 7-től délután 2-ig 121 kilométer hosszú, összefüggő út és utca lezárásra kerül az autósok elől. Ezen időszak alatt kerékpárosok, görkorcsolyázók és gyalogosok használhatják azokat, és ezt a város lakosságának 30 százaléka, azaz több mint 2.000.000 ember minden vasárnap meg is teszi. A kolumbiai kezdeményezés azóta „megfertőzte” a világot: Ausztrália, Argentína, Kanada, Ecuador, Mexikó, Új-Zéland és az Amerikai Egyesült Államok városaiban is rendszeresen visszafoglalják az autóktól az utakat.



Enrique Peñalosa az ITDP munkatársainak kerékpáros városnéző túrán mutatta meg ezt a fantasztikus eseményt. Hihetetlen látvány volt egy Budapestnyi embert kerekézni, kocogni vagy egyszerűen csak sétálni látni a széles sugárutakon. A korábbi és valószínűleg leendő polgármester a hat órán át tartó kerékpározás során megmutatta egész Bogotát, nem kerülve el annak szegénynegyedét sem. Kiemelésre méltó tény, hogy itt is, ahogy az egész városban kitűnő a kerékpárút-hálózat. (A kolumbiai törvények szerint Bogotában nem lehet ugyanaz a polgármester két egymást követő ciklusban. Peñalosa azonban most már ismét indulhat a választáson.)

2011. június 20. Ezen a napon az ITDP irodáinak szakértői szakterületenként folytattak egyeztetéseket. Az ITDP ERO a „Közlekedési keresletbefolyásolás” (*Transport Demand Management, TDM*) szakértői műhely munkájában vett részt, amelyben Michael Kodranskynak, az ITDP vezető kutatójának a vezetésével a parkolás és a városi teherforgalom szabályozásáról folyt tapasztalatcsere. Az ITDP ERO ezen két terület szakértője az ITDP szervezetén belül, több európai jó megoldást mutatott be, köztük a budapesti védett és ösztömbefolyásolt zónarendszert. A műhely résztvevői meghatározták az ITDP ezen területeken elérhető céljait, például kitűzésre került, hogy a fejlődő országok városai – európai mércékkel mérve felfoghatatlan mértékű – motoriz-

zációjának kezeléséhez az építési szabályzatok megváltoztatására kell törekedni. Ennek legfontosabb eleme, hogy a mai gyakorlattal ellentétben az új ingatlanfejlesztések keretében, ahol megfelelő a közösségi közlekedés, ott minél kevesebb parkolóhely kerüljön megépítésre. Illúzió azt feltételezni, hogy attól, hogy nem az utcán parkolnak a gépjárművek, azok nem terhelik a város úthálózatát, amikor közlekednek. Az a cél is megfogalmazódott, hogy a fejlődő országok városainak önkormányzatait a közterületi parkolóhelyek használata esetén díjfizető zónarendszer kialakításában kell segíteni a városok legterheltebb területeinek a tehermentesítése érdekében. Ebben, ahogy a városi teherforgalom szabályozásának szakterületén is az ITDP ERO-nak kell a tapasztalataival segítenie a fejlődő országokban dolgozó ITDP irodákat.

2011. június 21. Megkezdődött a [Climate Works](#) konferenciája a közlekedési rendszerekről, amelynek programja folyamatos „workshop”-okból, azaz szakmai műhelyekből állt össze. A délelőtti folyamán a „Kihasználni a stratégia-szövetséget az ingatlanfejlesztőkkel és tervezőkkel: Városi fejlődés és fenntartható közlekedés” program keretében Roberto Moreno, az [Amarilo Ingatlanfejlesztő Társaság](#) elnöke (a cég a legnagyobb ingatlanberuházó Kolumbiában) és Thomas Wargo, New York Önkormányzata Várostervezési Irodájának igazgatója tartottak előadást.

Az előadók gyakorlati példákon keresztül mutatták be, hogy a közösségi közlekedésnek milyen jelentős szerepe van a várostervezésben, azaz egy adott terület beépíthetőségében és ezáltal az ingatlanfejlesztésben is.



Az Amarilonak, ahogy az alábbi képen is látszik, a TransMilenio BRT gyorsbusz-hálózat a legfontosabb marketingeszköze. Csak azokat az újonnan épülő lakásait tudja értékesíteni, amelyek a hálózat közvetlen közelében vannak, hiszen a vevőinek az egyik legfontosabb szempontja a munkába járás időtartama és ehhez a legalkalmasabb eszköz Bogotában a TransMilenio. A gyorsbusz-hálózat közelsége megmutatkozik a lakások árában és a lakások értékesítési idejében is: értelemszerűen minél közelebb van hozzá a beruházás, annál magasabb áron és gyorsabban kerülnek értékesítésre az ingatlanok.

Az Amarilo marketingábrája: A piros vonal mutatja a TransMilenio-hálózatot a piros csillagok pedig a folyamatban lévő ingatlanfejlesztések helyszínét

New York központi negyede, Manhattan egy területének átminősítésén keresztül mutatta be Thomas Wargo, hogy egy irodákból, lakásokból és szolgáltatásokból összeálló, többszáz ezer négyzetméter beépítését lehetővé tevő átminősítésnek csak és kizárólag nagy utasforgalomra alkalmas kötött-, illetve zárt pályás közösségi közlekedési eszköz rendelkezésre állása esetén van létjogosultsága.

Röviden összefoglalva: Manhattan egy régebben épült városrészében nagyobb részben önkormányzati tulajdonban lévő ingatlanok, főleg lakások voltak. Az önkormányzat a 2000-es évek



elején rehabilitálni akarta a negyedet, ezért a bérlők kiköltöztetését követően bontásra ítélte az épületeket és egy új városrész kialakítását tervezte. A hosszas társadalmi egyeztetések következtében csak úgy sikerült az új szabályozási tervet elfogadtatni a közvéleménnyel és a városatyákkal, hogy egy metróvonal meghosszabbításra került és két megálló is megépült, amelyek ezt a területet szolgálják ki. Feltétel volt még, hogy egy sétálóutca kerüljön kialakításra nagy alapterületű zöldfelületekkel, amelyek finanszírozására egy speciális konstrukciót hoztak létre: az új szabályozásból adódó többletbeépítéseket akkor tették lehetővé a kiválasztott ingatlanfejlesztőknek, ha az erre a célra létrehozott pénzügyi alapba befizetnek egy meghatározott összeget a megépített négyzetméterek után. A város ugyan megelőlegezte a metró fejlesztését és a zöldterület kialakítását, amivel felértékelte a területet és vonzóvá tette az ingatlanfejlesztőknek, és így könnyen visszakapta a befektetését a beruházóktól. Az előadások legfontosabb üzenete az volt, hogy egyre nagyobb, sőt már nélkülözhetetlen jelentősége van az ingatlanfejlesztésben a minőségi közösségi közlekedésnek.

Délután az „Üvegházhatású gázok mérése, mint politikai eszköz” című műhely került napirendre, ahol Harald Diaz-Bone, a [GIZ](#) nevű német állami tulajdonú szakértői társaság éghajlatváltozási és közlekedési szakértője, valamint Mike Eiseman, a [Nelson/Nygaard](#) amerikai tervezőiroda projektmenedzsere – amely magántulajdonú társaság nagyon sok megbízásában segíti az Amerikai Egyesült Államok állami szerveit – tartottak előadást.

Mindkét szakértő az ENSZ, a Világbank és más hasonló jelentőségű szervezetek modellezési gyakorlatát mutatta be. Kiemelték, hogy a projektek környezetvédelmi hatásainak a kiszámítása és bemutatása jelenleg olyan bonyolult, hogy azt néhány szakértő kivételével senki sem tudja értelmezni. Az ITDP-vel közösen kezdeményezték, hogy az előbb említett szervezetek is fogadjanak el egy egyszerűbb módszertant annak érdekében, hogy a témában laikusok, mint például politikusok is eligazodjanak. Ez azért nagyon fontos, mert az érthető szakmai anyagokkal könnyebben meg lehet győzni a finanszírozói, politikai stb. döntéshozókat. Bemutatták azt az új modellt, amelyet elfogadása esetén az ITDP sztenderdként fog hasznosítani és ennek használatára ösztönzi minden szervezetének – így az ITDP ERO-nak is – kijelölt szakértőit.

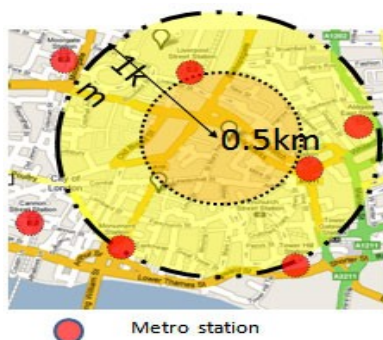
2011. június 22. A nap legfontosabb eseménye és kiemelt délelőtti programja – az ITDP ERO-nak mindenképpen – „Kerüljön a közterületen kívüli parkolási reform a napirendre” című előadás volt. A négy szakértő által tartott előadások kifejezetten a párbeszédre alapultak az előadók és a mintegy 60 jelenlevő között. Az előadók Rachel Weinberger, a Pennsylvania Egyetem professzora; Jose Luis Moscovich, San Francisco Megye Közlekedési Hatóságának vezetője; Eduardo Bayon, a City-Parking (Kolumbia legnagyobb és Dél-Amerika egyik legnagyobb, magántulajdonban lévő parkolókat üzemeltető társasága) ügyvezetője és Gyarmati Zoltán, az ITDP ERO, ügyvezető igazgatója voltak. Rámutattak, hogy az építési szabályok szinte mindenhol a világon arra kötelezik az építetőköt, hogy parkolóhelyeket hozzanak létre. A szabályzások minden esetben minimum parkolóhely számot határoznak meg, például egy újonnan megépített lakáshoz egy gépkocsibeállót kell építeni a beruházás keretében. Fel kell ismerni azonban azt a tényt, hogy amennyiben egy irodaházhoz vagy lakóépülethez meghatározott négyzetméterenként vagy egységenként megépül egy parkolóhely, akkor az egyúttal egy újabb gépjármű megjelenését jelenti a közúti forgalomban. Illúzió azt gondolni, hogy azért, mert nem a közterületen parkol egy autó, hanem eltűnik egy garázsban, attól az még nincs! Miért kell egy kitűnő közösségi közlekedéssel ellátott városrészben kötelezővé tenni az újabb személyautók megjelenését?

Vannak ugyan nagyon jó kezdeményezések, így például Budapesten a metrómegálló 500 méteres távolságán belül 50%-os mérséklési lehetőséget kap az ingatlanfejlesztő parkolóhelyek építése fejében. Sajnos azonban ez is csak lehetőség, a döntést az üzleti érdek fogja meghatározni, hiszen ha jó pénzért el tudja adni a parkolóhelyeket a beruházó, akkor azokat meg is fogja építeni! Azért szükséges a kellő következtetéseket már ma levonni, mert ez a probléma a fejlődő országokat érinti igazán, ahol az urbanizáció és ezzel a motorizáció is elindult, de európai fejjel gondolkodva felfoghatatlan mértékben! A fejlett országoknak kell jó példát mutatniuk és bebizonyítani az „maximum parkolószám lakásonként vagy négyzetméterenként” elv létjogosultságát.

Erre a legjobb példa az ITDP ERO által bemutatott, 2001 és 2003 között épült londoni Gherkin épület!

Az épületben 46.250 négyzetméter iroda és 1400 négyzetméter kereskedelmi terület található és 4.000 fő dolgozik (a látogatók száma több ezer naponta). Nincs egyetlen parkolóhely sem az alkalmazottak vagy látogatók autói részére, viszont van 118 kerékpáros, 52 motorkerékpáros és 5 mozgáskorlátozottaknak fenntartott gépkocsi parkolóhely.

500 méteren belül kettő, egy kilométeren belül további négy metrómegálló található!



Az egyetlen parkolóhellyel sem rendelkező épület mégis az Egyesült Királyság legdrágább irodaépülete! 2006-ban 630 millió angol fontért, mintegy 1 milliárd amerikai dollárért értékesítették!!!

Az ITDP ERO bemutatta a Levegő Munkacsoport, az Ingatlanfejlesztői Kerekasztal Egyesület és a Magyar Építési Innovációs Egyesület [javaslatát](#) a magyar jogszabályok ezirányú megváltoztatására, hogy kevesebb parkolóhely megépítése legyen kötelező a

beruházóknak. Ez a stratégiai szövetség kiválóan bemutatja, hogy szövetséget kell kötni a közlekedésből származó káros-anyag kibocsátás ellen küzdő szervezeteknek az ingatlanfejlesztőkkel. Az üzleti érdek igenis találkozhat a lakosság érdekeivel, és ezt ki kell használni!

Következtetésként megállapodásra került, hogy az ITDP ERO-nak a legjobb európai gyakorlatokat és a kezdeményezéseket összegyűjtve, ezt a tudást át kell adnia, és segítenie kell a fejlődő országokat!

Ezzel zárult a részvételünk a közlekedési környezetszennyezés csökkentéséért küzdő szervezetek számára kiemelkedően fontos konferencián. Nagyon sok munka vár ránk, az ITDP ERO-ra is, és alig várjuk, hogy egy év múlva már a sikereinket is bemutathassuk!

Budapest, 2011. július 7.

*Gyarmati Zoltán
a Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet
Európai Képviseleti Irodájának
ügyvezető igazgatója*