

Nézőpontok/Tanulmány

Közlekedés olcsóbban és tisztábban: kerékpár, magicpie, segway és társaik

2012.05.16. 09:40

Gyalogolhatunk, kerékpározhatunk, autózhatunk, metrózhatunk, buszozhatunk, trolizhatunk, villamosozhatunk, de nem mindegy, hogy ezek közül melyiket helyezzük előtérbe egy településen. Egy felmérés szerint a 0-5 km közötti hosszúságú helyváltoztatások adják az összes városi utazás felét! Ez az az intervallum, ahol a személyautós helyváltoztatást fel kellene fokozatosan váltani gyaloglással, kerékpározással – erről a fontos, közérzetünket érintő témáról szól dr. Rigó Mihály legújabb írása.

A közlekedésszervezés nem építészmérnöki feladat, mégis rendkívül fontos lenne az, ha az építészmérnökök ismernék a közlekedésépítő mérnöki ismeretekben bekövetkezett paradigmaváltást, mert együtt hatékonyabbak lehetnénk.

Az élhető, a szeretett városban, településen az élhetőség egyik, és szerintem a legfontosabb, meghatározó eleme a közlekedés. Gyalogolhatunk, kerékpározhatunk, autózhatunk, metrózhatunk, buszozhatunk, trolizhatunk, villamosozhatunk, de nem mindegy, hogy ezek közül melyiket helyezzük előtérbe egy településen. Nem mindegy az sem, hogy ezek közül melyik közlekedési eszköz, mód dominál, és az sem, hogy milyen ezek használati aránya.

Az alábbiakban szeretnék bemutatni egy olcsóbb, tisztább közlekedési módot, mely a közlekedés egy részterületén, de egy nagyon lényeges részterületén talán segítene egy eladósodott, elszennyezett országon. A javaslat a helyváltoztatásoknak „csak" a 0-5 km közötti – bár nagyon sokakat érintő – tartományára vonatkozik. A javaslat pedig: ezt a tartományt kiemelten támogatni. Hasonló döntést hoztak meg a kellő időben az amerikai és a hongkongi szakemberek is. A dolgozat az eszközválasztásról és az eszközváltásról szól.

Melyek az alapvető modellek?

Az amerikai filmek zöme villanegyedben játszódik, csodás parkokban állnak a házak, apának, anyának külön kocsija van, minden házhoz legalább két garázs tartozik. Az egész élet felfűzve a személyautóra. A másik példa lehet Hongkong, ahogyan az építészfórumon olvasható: a közösségi közlekedést használók aránya 90%! Szinte hihetetlen! El tudjuk képzelni azt, hogy az egyik ázsiai „kistigris" lakosságának, a világ egyik gazdasági központjában élőknek nem telik egy Toyotára vagy Suzukira? Ugye, nem. Valami más van a háttérben.

Nagyjából ez a két lehetőség van a választék-skála két végén. Nyilvánvaló, hogy az amerikai modell használhatatlan lenne Hongkongban, és fordítva is. A hongkongi példa jól mutatja, hogy a személyautó-használaton kívül is van élet! Nálunk elhitték sokan, hogy a munkájukhoz nélkülözhetetlen az autó. A hongkongi példa mutatja, hogy ez is egy hazugság.

Nem győzöm elégszer felhívni a figyelmet arra, hogy az olajiparnak, az autógyártásnak rendkívüli profitja ered a személyautóból, melyből csak egy morzsányit is fordítva reklámra, szinte tetszőleges hatás elérhető, amit magunkon megfigyelhetünk, lemérhetünk. Nem nagyon beszélünk Nápolyról, ahol szinte mindennél nagyobb számban mozognak az emberek kis robogókkal.

A helyváltoztatások száma és megvalósulása

Ha feltételezünk fejenként és naponta 2-3 helyváltoztatást, akkor ez egy 3,3 milliós budapesti agglomerációban legalább 6,6 millió napi helyváltoztatási igényt jelent. Egyáltalán nem mindegy az, hogy ezt személyautóval vagy egyéb módon, például közösségi közlekedéssel (a médiában ma is helytelenül használt tömegközlekedéssel) oldjuk meg.

A mai helyzet

Mi van az utakkal?

Az elmúlt évtizedek kiszolgálták az egyéni személyautós közlekedést. Utakat szélesítettünk, többsávosítottuk, csomópontokat építettünk át, parkolóhelyek épültek. Az autószám azonban olyan ütemben nőtt, hogy a folyamatot sem az állam, sem az önkormányzatok műszaki infrastruktúrával – egyszerűbben írva: útépítéssel – kiszolgálni pénzhiány miatt nem tudja, nem tudta. Miközben megépült néhány autópálya, az állami és az önkormányzati úthálózat – finoman mondva – többi eleme (a valóságban pedig a zöme) eljutott a megszűnés, a teljes alkalmatlanná, a járhatatlanná válás határáig. Csak az állami, nem autópályás úthálózat felújítására évente, rendszeresen legalább 120 mrd Ft kellene, miután az elmúlt évtizedek súlyos finanszírozási mulasztásait felszámoltuk (!), a fenntartás teljes mellőzésével lényegében feléltük a nemzeti vagyont. Aki letér a még pár évig jó autópályákról, nyugodtan felkészülhet tengelytörésre. A finanszírozási helyzet változására, sajnos, jelenleg remény sincs.

Mi van a közösségi közlekedéssel?

Általában eladósodott cégekről van szó, melyek legtöbbször nem kapják meg szolgáltatásaik valós költségeit sem. A cégekből általában kiszervezték mindazon tevékenységeket, melyek hasznot hoztak, hasznot hozhatnak. Maradt az államra mindaz, ami veszteséget termel. Az elmúlt évtizedek rendszerváltozásinak nevezett sémája szerint a haszon a magáncégeké, a kár, a ráfizetés, az egyre szegényebb államé és az önkormányzatoké lett. Mindehhez még a folyamatot készséggel támogató médiától is megkaptuk a mantrát: az állam rossz tulajdonos.

Kíváncsi lennék egy hasonló működési ellehetetlenülésbe kényszerített magáncég miként lenne gazdaságos. A pályák, a járművek jórészt elavultak, a nagyszámú és igen költséges, túlkoros, azaz

lepusztult jármű azonnali cseréjére lenne szükség. A fenntartás ezen a területen is inkább tűzoltás volt és nem érdemi járműfenntartás. A közösségi közlekedési cégeknél a bevételek csökkentek és a kiadások nőttek, éppen fordítva, mint ahogyan normális esetben lennie kellene.

A közösségi közlekedési cégek, az államtól, önkormányzatoktól és a jegyek árából származó bevételeiket nem tudván növelni, kénytelenek a kiadásaikat csökkenteni. Miként? Járatok szűnnek meg, a járatok gyakorisága csökken. A hálózat kurtul és ritkul, azaz a szolgáltatás színvonala csökken. Ez a kitörési irány is reménytelennek tűnik a válságos időkben.

Mi van az autókkal?

A benzin most 430 Ft/l körüli árú. Könnyen lehet, hogy még drágulni fog. Egy tankolás már ma is komoly kiadás. Ehhez jön még a biztosítás, a vizsgáztatás, a javítás, a parkolás, a garazsírozás, az amortizáció költsége, az autópálya-használati díj, a leendő dugódíj, a baleseti adó, a különféle bírságok. Együtt ezt egyre kevesebben fogják tudni kifizetni. Ezen összköltség emelkedésekor számolni kell azzal, hogy sokan leteszik az autót és eszközt fognak váltani. De mire?

Mi jellemzi a helyváltoztatásokat?

Milyen távolságokra utazunk személyautóval?



1/25
Wolfgang Rauch: Utak a kerékpározáshoz Az Osztrák Közlekedési Klub kiadványa, 1995

Tehát:

az utazások 70%-a rövidebb 10,0 km-nél,
az utazások 50%-a rövidebb 5,0 km-nél,
az utazások 35%-a rövidebb 2,5 km-nél,

Szerintem ezeket az adatokat nagyon kevesen tudják! Kőbányáról Óbudára repülőgéppel megyünk? Budapestről Varsóba utazáshoz kerékpárt használunk?

Nyilván nem, mivel minden közlekedési eszköznek megvan a maga ideális használati tartománya. Biztosak vagyunk ezek után abban, hogy a leggyakoribb utazási hosszakra, a 0-10, illetve a 0-5 km közötti utazási tartomány leküzdéséhez a személyautó az ideális eszköz?

Ez az alapja annak, hogy kiválasztott tartománynak a 0-5 km közötti hosszúságú helyváltoztatásokat választottam, mivel az összes városi utazás feléről van szó! Ez az az utazási, helyváltoztatási intervallum, amelyben a személyautós helyváltoztatást fel kellene fokozatosan váltani gyaloglással, kerékpározással. Ha a helyváltoztatások száma 6,6 millió/nap, akkor az 50% 3,3 millió helyváltoztatást jelent naponta, mely hatalmas szám csak a fővárosi agglomerációban is. Ehhez jön még a vidék. A tét nagy, a feladat szép.

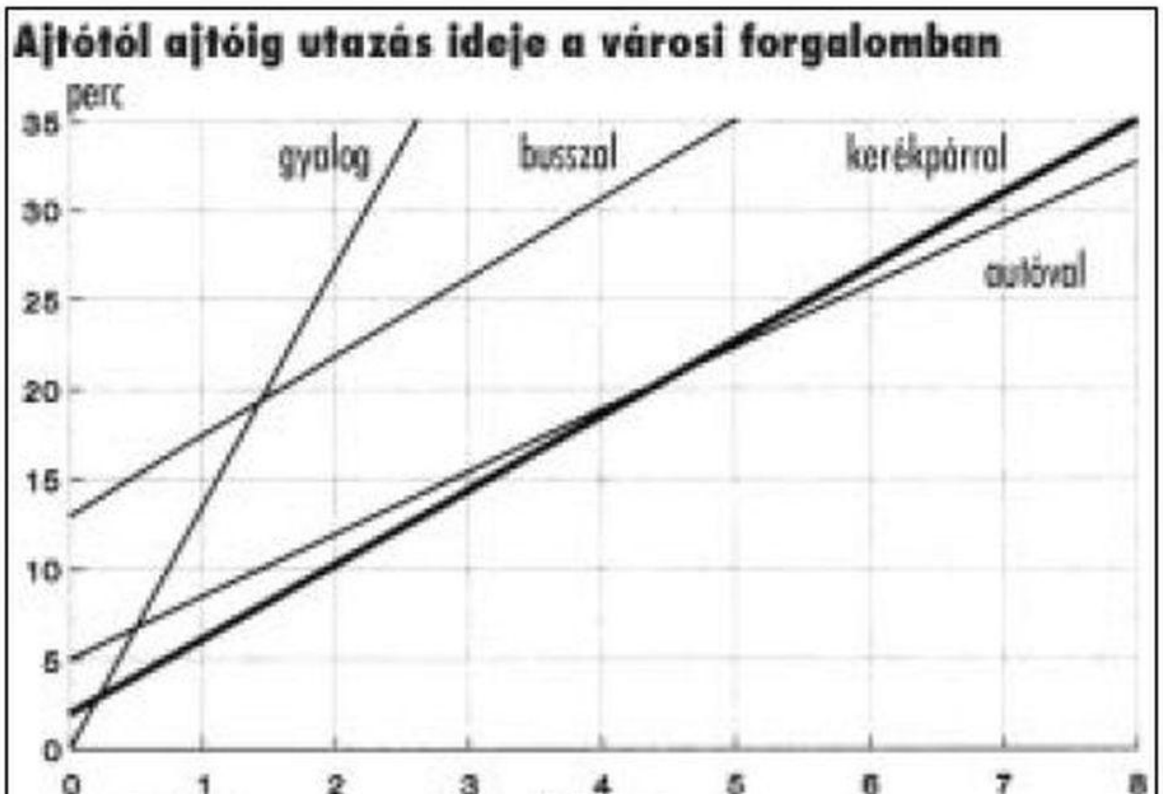
Mekkorák az utazási idők?

A következő grafikonra tekintés előtt szeretném arra felhívni a figyelmet, hogy utazási idő alatt ne csak az autóban eltöltött időt értsük! Nyilvánvaló, hogy az utazások három szakaszból állnak, és ezekhez három különböző időtartam tartozik:

- a kiindulás pont, hely (pl. lakás) és az autó lerakási helye (pl. garázs, parkolóhely) közötti útszakasz, amely legtöbbször nem azonos az utazási céllal
- utazás a személyautóval a parkolóhelytől, a garázstól a parkolóhelyig, a garázsig,
- utazás a célpontig az előbbi parkolóhelytől, a garázstól.

Az utazási időről valós képet akkor nyerünk, ha mindhárom előbbi időt figyelembe vesszük, és az utazási időbe legalább ezek összegét tekintjük.

Ezek után természetes az alábbi grafikon címe:



2/25
Ajtótól ajtóig, Wolfgang Rauch: Utak a kerékpározáshoz Az Osztrák Közlekedési Klub kiadványa, 1995.

Lehet, hogy az autós utazás maga nagyon gyors, de az előbbiek szerint nem elég az utazás egyetlen elemével foglalkozni, és így már más, életszerűbb képet nyerünk. A grafikonban válasszuk ki mondjuk a 30 perces utazási időt, mely alatt

gyalog: 2,2 km-re,
busszal: 3,8 km-re,
kerékpárral: 6,8 km-re,
autóval: 7,2 km-re juthatok el.

De nézhetjük a másik irányból is. Ha kiválasztunk egy utazási hosszat, mondjuk a 2 km-t.

Kerékpárral, személyautóval ehhez 10-12 perc,

busszal 22 perc, gyalog 27 perc kell.

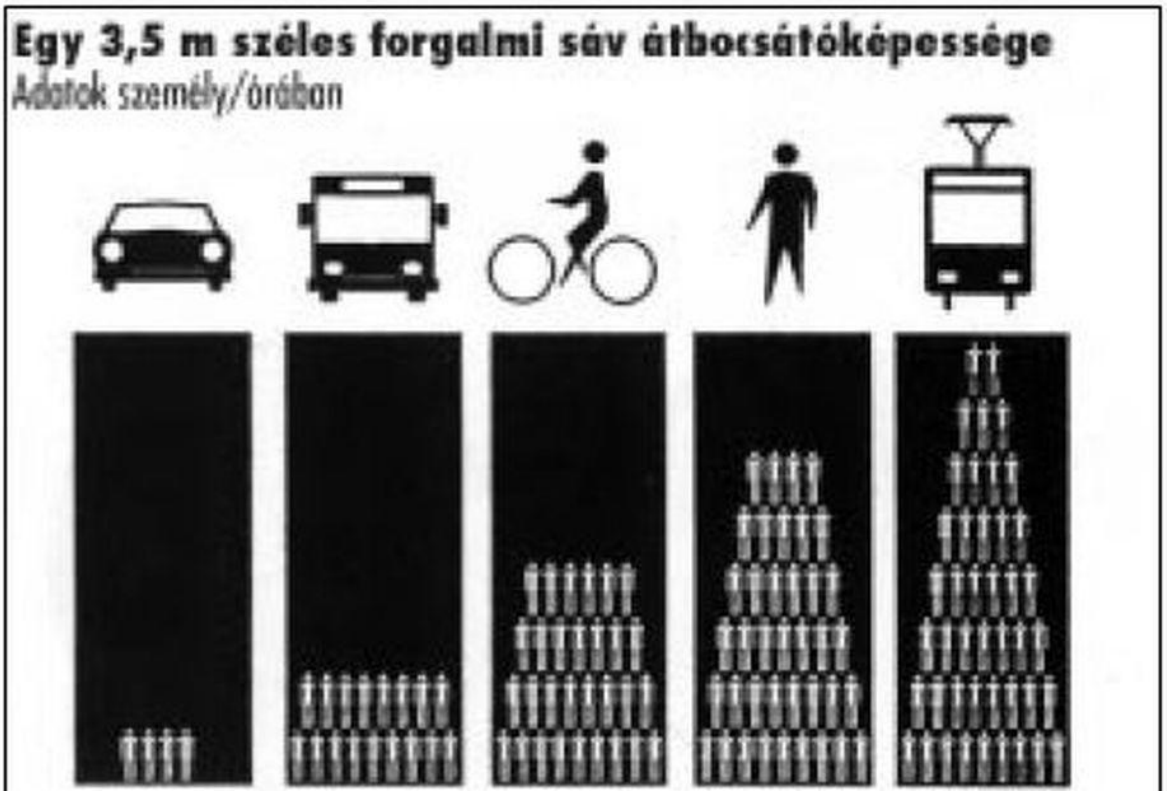
A grafikon mutatja, hogy szinte minden utazási hossznál alig különbözök az autó eljutási ideje a kerékpárétól. Az autó és a kerékpár vonala a 0-10 km közötti tartományban majdnem együtt halad. Valószínű az, hogy ezt is kevesen tudják.

Mennyi a helyigény?

Egy településen nagyon fontos az, hogy a rendelkezésre álló helyet, közterületet, mire használják fel. Az első városokban minden hely a lakosoké, a gyalogosoké volt. Majd kb. 120 éve szabadalmaztatták az autót, mely megváltoztatta az évszázados utcaképet. Mivel az autónak kellett a hely, a gyalogosokat

keskeny sávra szorították, melyet járdának neveztek el. Mint mondták, a járda a gyalogosok érdekében van, de a lényeg mégis az, hogy tűnjenek el a gyalogosok az autósok elől. Városainkban hatalmas teret, felületet lekötnek az autók, különösen az álló autók, hiszen egy átlagos személyautó a napi 24 órából 20-at áll. Áll, főleg közterületen, mert senki sem akarja kifizetni a garázst. Városaink olyanok, mint egy használtautó-lerakóhely. Vannak gazdag országok, melyekben mind a mozgó, mind az álló forgalmat leviszik a föld alá, de ezek egy darabig nem mi leszünk.

Az egyes helyváltoztatási módoknak, eszközöknek eltérő a helyigénye. Az alábbi rajz azt mutatja, hogy ugyanakkora útfelületen egy óra alatt hány ember tud átutazni, ha különböző eszközöket, módokat használ:



3/25
Wolfgang Rauch: Utak a kerékpározáshoz Az Osztrák Közlekedési Klub kiadványa, 1995.

Személyautóval egy óra alatt 2000 fő utazhat egy forgalmi sávon. Ugyanekkora helyen, ugyanannyi idő alatt 14 000 kerékpáros! Ilyen egyszerű. Nem lehetne értelme visszaadni a mai közlekedési területeket a lakosságnak értelmesebb célokra? Úgy gondolom, hogy ezt az alapösszefüggést is kevesen ismerik.

Ez lenne az ideális állapot, tényleg ezt szeretjük, ezt szeretnénk továbbra is?

Elég sokan elég régóta mondogatják már, hogy környezetünket előbb-utóbb alkalmatlanná tesszük az emberi életre. Érveik azonban valami miatt nem hatnak ránk. Ezért azután helyzetünk egyre romlik. A mai helyzetet az alábbi képek pontosan mutatják.



4/25

Kell nekünk ez a bűz, ez a tolongás? 338 tonna CO2-től kíméltek meg bennünket a munkába bringázók



5/25
Kell nekünk ez a bűz, ez a tolongás? 338 tonna CO2-től kíméltek meg bennünket a munkába bringázók

Kell nekünk ez a bűz, ez a tolongás? 338 tonna CO2-től kíméltek meg bennünket a munkába bringázók.

Milyen is lehetne a környezetünk?

A legjobban ezt képekkel lehet illusztrálni.



6/25
Munkába bringázók



7/25
Munkába bringázók



8/25
Munkába bringázók



9/25
Munkába bringázók



10/25
Munkába bringázók



11/25
Munkába bringázók



12/25
Munkába bringázók



13/25
Munkába bringázók



14/25
Munkába bringázók



15/25
Munkába bringázók

Van más eszköz is a kerékpáron túl?

Igen, egyre több, egyre többféle, azoknak, akiknek nem elég a hagyományos kerékpár. Ezek egyre elegánsabbak, olcsóbbak. Néhány külföldi és hazai gyártású villanybringa, köztük magyar gyártmányúak is, melyhez már le sem kell izzadni:



16/25
45-tel is képes haladni a 15-tel vánszorgó autós tömegben



17/25
Magyar elektromos kerékpár hagyományos formában



18/25

Ez is magyar elektromos kerékpár és még formatervezett is



19/25
Az összehajtogatható kerékpár használata is eszközváltás, hiszen összecsukva viszem magammal az autóban



20/25
Az összehajtogatható kerékpár használata is eszközváltás, hiszen összecsukva viszem magammal az autóban

Az összehajtogatható kerékpár használata is eszközváltás, hiszen összecsukva viszem magammal az autóban. Egy darabig megyek gépkocsival, majd előveszem, és ezzel folytatom utam, oda is, ahová eddig autóval igyekeztem. Tiszta, kicsi, nem izzasztó, kis helyen elfér, elektromos.

De van az ún. mágikus egykerekű (magicpie, segway) is, mely hasonló egy cirkuszi egykerekű járgányra, de ülés nélkül, giroszkóppal és motorral ellátva.



21/25
Egy táskának néz ki a használaton kívül.

Egy másik majdnem-egykerekű, sportosabb kivitelben



22/25
Egy másik majdnem-egykerekű, sportosabb kivitelben

Ugyanez kapható kétkerekű (segway) változatban is. Ezekben két számítógép és egy giroszkóp van, mely „érti" a testbeszédet, ami irányítja a járművet. Olyan, mint egy túlbonyolított autó, melybe minden kütyüt beépítettek, amit ma ismernek. Biztos drágább a biciklinél, de így is megveszik, és valakinek ez tetszik. Helyigénye a kép alapján pontosan megítélhető.



23/25
Ugyanez kapható kétkerekű (segway) változatban is.



24/25
Ugyanez kapható kétkerekű (segway) változatban is.

Mit is lehetne hatékonyan tenni és milyen elvek szerint?

Az üvegházhatású gázokat ki nem bocsátó közlekedési eszközök elterjedésének elősegítése. Magyarul: a gyaloglás, mely eszköztelen, csak a lábunk kell hozzá, a kerékpározás, a görkorcsolyázás, a gördeszkázás, a rollerezés, az elektromos kerékpározás, az elektromos rollerezés, az elektromos gördeszkázás, az elektromos robogó térnyerésének támogatására. A világ néhány év alatt nagyon sokat fejlődött már eddig is, ki tudja mit hoz még ezen a téren a jövő. Újabb és újabb eszközök, megoldások várhatók. Néhány tárgy képét az előbb bemutattam. Ezek is közlekedési eszközök, nemcsak a személyautók!

Ma már egy közönséges elektromos kerékpár 100 ezer Ft alatti áron beszerezhető, tehát emiatt a lakosságnak nem kell eladósodnia, ehhez nem kell svájci hitel. Térségünkben, Makón is megnyílt egy elektromos bicikliket áruló bolt, biztosan ugyanez a helyzet az ország több pontján. Az eszköz használata mára már Makón ennek köszönhetően szinte tömegesnek mondható. A beszerzési ÁFA csökkentés, az ingyenes és őrzött parkolás nagyon sokat segítene a még tömegesebb elterjedésben. Adókedvezményt kapnak a munkába bicikliző dolgozók! „Belgiumban, Hollandiában és Nagy-Britanniában adókedvezményt kaphatnak azok, akik kerékpárral járnak a munkahelyükre." Nálunk ugyan miért nem?

Az előbbi eszközökhöz szükséges felületek kialakítása
Nyilvánvaló az, hogy az előbbi eszközök mindazon felületeken tudnak mozogni, ahol a gyalogosok és a kerékpárosok, ezért ezután mindről mint kerékpárról írok.

A mai tudásunk szerint az alábbi elveket érdemes követni:

1. minden módon növelni kellene a gyalogos és kerékpáros felületek nagyságát, ha kell, a gépjárműforgalom eddigi területéből elvéve is!

2. Rendkívül fontos azt hangsúlyozni, hogy a városokban, településeken csak végszükségben szabad az autóktól elválasztott, ún. hagyományos kerékpárutakat építeni.

1. Nem szabad azonos felületre kényszeríteni a gyalogosokat és a kerékpárosokat, tehát fel kell számolni a közös gyalogos és kerékpáros felületeket (azaz a járda csak a gyalogosoké legyen, és ott tilos legyen kerékpározni).
2. A kerékpárosokat és a gépjárműveket belterületen azonos, közös felületen kell vezetni (a kerékpár is jármű! Sőt: a kerékpár jármű az úttesten! - új elvünknek megfelelően).
3. Lehetőleg csökkenteni kell a gépjárművek és a kerékpárosok közötti sebességkülönbséget, a gépjárművek sebességének csökkentésével, és annak rendőrségi betartatásával, a választott új sebességmaximum kikényszerítésével (a fejlett világban: enforcement).
4. A kerékpározásra alkalmas felületeknek hálózatot kell képezni.
5. A belterületi kerékpáros hálózat főbb elemei:

1. kerékpársáv a meglévő útfelületen,
2. kerékpáros nyom a meglévő felületen,
3. a tempó 30/50 zónák,

4. a lakó/pihenő övezetek,
5. a forgalomcsendesített (traffic calming) útszakaszok,
6. egyirányú utcákban kétirányú kerékpározás megengedése,
7. gyalogos övezetek,
8. gyalogos és kerékpáros övezetek.

A fentebbi felületek a lehető legolcsóbb úttípus-felületek. Nagyságrendekkel olcsóbb egy kerékpározásra alkalmas felületet megépíteni, mint egy városi útburkolatot! Vagy csak olyan vastagságúak, mint egy járda, vagy a meglévő széles útfelületből kell leválasztani egy sáv felfestéssel, vagy még erre sincs szükség.

Az eddigiekből látható az, hogy mind a jármű, mind a felület jóval olcsóbb közlekedési rendszert alkot, mint az eddigi, a megszokott autózás esetén, ahol ugyanehhez autó és út kell, tisztességes pályaszerkezet-vastagsággal. Emiatt a hatékonyság lényegesen nagyobb a nem autós közlekedés javára! Egy elszegényített országban nem lehet közömbös a két mód közötti költségkülönbség. Az építész városrendezők, településfejlesztők rendkívül sokat tudnának az ügynek segíteni azzal, ha az előbbi kerékpározási hálózatelemek alkalmazását, tervezését kérnék a közlekedéstervezési feladatokat megoldó társtervezőjüktől.

Egyéb kisköltségű beavatkozások

- Kerékpártárolók létesítése az iskoláknál, a közintézményeknél, az üzleteknél, áruházaknál, a közösségi közlekedés végállomásainál, megállóinál, lehetőséget adva a kerékpárról átszállni a közösségi közlekedési eszközökre és fordítva. Mórahalmon pl. a városból, a tanyákból kerékpárral érkeznek a városközépi buszmegállóba. A bringákat lezárják, busszal bejönnek Szegedre dolgozni, majd a nap végén fordítva megteszik ugyanezt.
- Minél több közösségi közlekedési eszköznél, a vonatokon, a metrókon is lehetővé tenni a kerékpárok szállítását.
- A településen lévő – ma még mindenkire vonatkozó - tiltást, korlátozást jelentő KRESZ-táblákat fel kell szerelni kiegészítő táblákkal, vagy le kellene cserélni azért, hogy a tilalmak, korlátozások ne vonatkozzanak a kerékpárosokra, csak a gépjárművekre!
- Az átalakítás bibliájának szétküldése

Minden önkormányzatnak, közútkezelőnek, iskolának szétküldeni digitálisan az alábbi könyvet, jelezve, hogy az ebben közölt elvek szerint kell, javasolt eljárniuk. Fontos számukra jelezni azt is, hogy a könyv támogatója az akkori közlekedési minisztérium volt, csak azóta „elfeledkeztünk" róla. Tehát ez nem egy szélsőséges zöldek kiadványa!

Ez: Wolfgang Rauch: Utak a kerékpározáshoz Az Osztrák Közlekedési Klub kiadványa, 1995.

A konkrétumokat, a tervezhető megoldásokat, részletesen tartalmazza a kerékpáros Útügyi Műszaki Előírás, mely olvasható módon beszerezhető a www.maut.hu honlapon.

Melyek lennének a teendők?

Az első lépés

Minél előbb fel kell mérni településeken azt, hogy a fentebb felsorolt hálózati elemek hol vezethetők be szinte azonnal, hol lehet kiépíteni minimális költséggel és hol kíván nagyobb költséget (pl. útburkolat szélesítést). Érdemes lenne erre a feladatra egy útmutatót szerkeszteni az önkormányzatok részére, így egységes és gyors lenne a bevezetés. A kézikönyv tükrözné az állami és az önkormányzati akaratot, mellyel le lehetne küzdeni a paradigmaváltásunk előtti szakmai nézeteket is.

A feladat részletezve

1. A települést és annak forgalmi rendjét át kell vizsgálni a gyerekek és az idősek érdekei, szemmagassága szempontjából, majd mindezt hozzájuk kell igazítani.

2. Mindig elemezni kell a gyerekek és idősek baleseteit és ismétlődésüket meg kell akadályozni.

3. Védett átkelőhelyek, kerékpártárolók létesítése.

4. Egyfajta lebutított gyalogos, kerékpáros KRESZ oktatása az iskolákban, óvodákban, idősek klubjaiban.

5. Minden eszközzel fel kell lépni a gyerekek óvodába, iskolába való személyautós szállítása ellen.

6. Segítséget kell adni ahhoz, hogy a szülők egymással megszervezve, egymást naponta beosztva kíséretet adjanak 15-20 fős gyerekcsapat biztonságos eljutására az otthonuktól az óvodáig, az iskoláig. Van már olyan iskola, ahol ez működik!

7. Az osztályfőnöki órákon rá kell mutatni az elhízás borzalmas következményeire, és bemutatni ennek megelőzési lehetőségeit.

8. Be kell szerezni azokat a jó külföldi megoldásokat, amelyekkel biztonságosabbá tehetők a hazai gyalogos átkelőhelyek.

9. Kerékpáros túrák szervezése az iskolák részéről. Lehet olyant is, amelynél a bicajukat vonatra rakják! Hasonló elképzelhető a nyugdíjasok részére is.

10. A legjobb tanulókat jutalmazni lehetne egy új kerékpárral, görkorcsolyával, rollerrel stb.

11. Kötelezni kell a személyautót reklámozó cégeket arra, hogy amikor elhangzik a médiában egy hirdetésük, akkor ugyanabban a médiában, ugyanannyi időtartamra ki kell fizetniük a reklámozási időt a nem autós helyváltoztatások propagálására.

12. A nem autós eszközöket, a kerékpárt nem a szegénység, hanem a fittség, az egészség megőrzése, a betegségek elkerülése jegyében kell bemutatni.

13. Be kell mutatni a NYUGATI, fejlett motorizációjú országok (Dánia, Hollandia), városok (Bécs) gyakorlatát, amit követendő példaként kell ajánlani.

Bringaőrület Bécsben

A HVG 2011. nov. 12-i számában Kerékvágás címmel megjelent cikk megállapításai:

„Túlzsúfoltakká váltak a bicikliutak az osztrák fővárosban, a bringások mozgását már önkormányzati megbízott vigyázza. … Két munkatárssal, évi 900 ezer eurós büdzsével intézi az osztrák főváros bringásainak ügyeit, kezdeményezi a biciklis közlekedés fejlesztését, a biztonság növelését, simítja a két- és négykerekű világ, a gyalogosok és a bicikliséták közötti konfliktusokat, közvetít a biciklis lobbik és a bécsi önkormányzat között. … Kerékpárügynökségnek hívják az új hivatalt, … Öt kilométeres távon belül a városban a leggyorsabb közlekedési eszköz a bicikli – számolták ki a szakértők. … A bécsi

kerékpárutak hossza nőttön-nő, tavaly már 1170 kilométeres volt, szemben a kilencvenes évek eleji 190 kilométerrel. … a 255 kilométernyi alaphálózatot viszont az idén először tisztítani fogják majd a hótól-fagytól. … 2003-ban Bécs kezdte el az európai fővárosok között elsőként a biciklik bérbeadását. Ma már 80 állomás működik a városban. … Egyre többen választják a biciklizés kényelmesebb fajtáját, az elektromos kerekezést. Ennek ösztönzésére az önkormányzat tavaly a jármű árának 30 százalékára, de legfeljebb 300 euró összegig, visszatérítést adott. A kedvezményt 2540-en vették igénybe. Idén már a Wien Energie, a bécsi elektromos művek is beszállt a támogatásba, s ő lesz a partner a töltőállomások kiépítésében is. … Főként az 50 éven felüliek választják a hajtásmentes biciklit – derült ki egy felmérésből – de sok fiatal hét közben kénytelen öltönyben járni a munkahelyére. Ők nem engedhetik meg maguknak, hogy izzadjanak, de hétvégén azért „átkapcsolnak" az önmeghajtásra. … Olyan sok már a biciklista, hogy lassan nem is a kerékpárutak hosszával, inkább a szélességével van a baj. Különösen a gyorshajtókat idegesítik a lassúak (s viszont), akik gyakran át is térnek inkább a járdára, ami miatt viszont a gyalogosok kénytelenek menekülni. Felvetődött, hogy a gyors bringásokat kiengedik az úttestre … A kerékpározás közügy lett, … évente hatszor Drótszamár néven biciklis újság jelenik meg. … Az Argus nevű lobbiszervezet a bringaár 8,8 százalékáért biztosítást ajánl tagjainak, és 1100 euróig megtéríti a megfújt bicikli árát."

Ha csak ezeket meglépnénk mi is, már hatalmasat lépnénk egy tisztább környezet felé. Hogyan érték ezt el? Ki kell menni, megkérdezni, majd bevezetni. A példa azért lenne nagyon jó, mert eddig talán úgy tűnt, hogy a „lágy" közlekedési eszközök nem érintik a főváros dolgait, viszonyait. Az is kiderült, hogy egy motorizáltabb, gazdagabb és nyugatibb városban is működhet a józan ész!

Néhány további példa

Dugódíj Milánóban:

„A környezetvédők által ünnepelt Pisapia úgy nyilatkozott, évi 28 millió euró bevétellel számol és a központban való autósközlekedés 23-28 százalékos csökkentésével. Közlekedjetek busszal, villamossal és kerékpárral - szólította fel a milánóikat Pisapia."

Napi 15 perc testmozgás plusz 3 évet jelent.

Mit tesz velünk napi fél óra mozgás?

Divat lett a villanybringa Európában

A kerékpár mint áru

A kerékpár mint áru 2

Kerékpáros top

A toplistákat nem csak azért szeretjük, mert mások megmondják helyettünk a tutit, hanem mert általában többet árulnak el a listaírókról, mint a tárgyról magáról. Ezért szórakoztunk jól a világ biciklibarát városait számba vevő CNN-listán is. Kiderült belőle például, hogy Amerikából nézve a világ három tájegységre bontható: Amerikára, Európára és Egyébre. Ettől függetlenül is érdemes azért átfutni, mi látszik a világ bicikliseiből a tengeren túlról.

Európa

Amszterdam: Az Európa kerékpáros fővárosaként emlegetett holland város a CNN szerint a világ biciklis fővárosa is lehetne. Biztonságos és sűrű kerékpárút-hálózattal rendelkezik. A komoly

kormányzati propagandának köszönhetően a hollandok társadalmi osztálytól függetlenül bicikliznek. Így lehet, hogy a városi közlekedés 40 százaléka két keréken zajlik.

Barcelona: A katalán város kerékpárkölcsönző rendszerének köszönhetően került fel a CNN-listára. A 2007-ben bevezetett Bicing program csúcsnapján 55 ezer kerékpárt vettek ki. Az amerikai kerékpáros újságíróra nagy hatást tett a város egyhetes biciklis rendezvénye, a Bike Week is.

Berlin: A német fővárosban jelenleg 400 ezren kerékpároznak, de a vezetés még nem elégedett ezzel, és komoly pénzeket költ a biciklis közlekedés népszerűsítésére. A bicikliseket egy kerékpáros útvonaltervező is segíti a mindennapokban.

Koppenhága: A dán főváros lakóinak harmada jár biciklivel, és számítások szerint naponta egymillió biciklis kilométert hoznak össze, így a város érthetően került fel a listára. A CNN külön kiemeli Christianiát, ahol az autózás tilos, viszont szabadon lehet füvet szívni.

Párizs: A francia főváros szintén biciklikölcsönző rendszere miatt került fel a listára. A városban 20 ezer divatos kinézetű bicikli biztosítja, hogy minden különösebb előkészület nélkül, olcsón eljussunk egyik helyről a másikra. A rendszernek 1450 állomása van, és fél óráig ingyenes a biciklihasználat.

Észak-Amerika

Boulder: Amerikában már magyarországi viszonylatban is csak átlagosnak számító fejlesztésekkel is listára lehet kerülni. A colorádói várost azért válogatták be, mert tömegközlekedési költségvetésének 15 százalékát kerékpáros fejlesztésre fordítja. A főutakat biciklisbaráttá tették, és elindítottak egy programot, amelyben a biciklis iskolába járást propagálják. Boulder egyébként az Egyesült Államok hippijeinek, ezoterikusainak és művészeinek központja, rengeteg egyetemistával, így alapból jó esélyei vannak a biciklis kultúrának.

Chicago: Richard Daley polgármester az Egyesült Államok legbiciklibarátabb városává szeretné tenni Chicagót, ami biciklisávok kialakításában és biciklisbarát törvényekben mutatkozik meg. A biciklisek arányáról diszkréten nem esik szó.

Davis: Az amerikai mezőny „erősségére" utal, hogy a CNN a 65 ezres kaliforniai kisvárosról is hosszasan értekezik. A városban állítólag több a bicikli, mint az autó, ami szép, de ilyen alapon valószínűleg bármelyik névtelen német, holland vagy dán kisváros felkerülhetne a listára. Igaz, Davisben van biciklis hónap, és a szlogenjük az, hogy „A világ legbiciklibarátabb városa".

Ottawa: Kanadán belül a fővárosában ingáznak a legtöbben kerékpárral. 170 kilométernyi bicikliútjuk van, ami azért jelentős, mert az időjárás miatt december és március közt csak a fanatikusok ülnek nyeregbe.

Portland: Az USA biciklis fővárosaként emlegetett településnek 400 kilométernyi bicikliútja van és az ingázók 10 százaléka teker.

San Francisco: A kaliforniai város már azért megérdemelné a helyezést, mert innen indult a Critical Mass-mozgalom. Elvitathatatlan azonban a városvezetése elkötelezettsége is: rengeteg a kerékpárút, amelyekért még parkolóhelyeket is hajlandóak felszámolni.

Egyéb:

Peking: Bár a kínai főváros kaotikus forgalmi viszonyai és elképesztő légszennyezettsége miatt nem biciklis álom a kerékpározók száma, azok elfogadottsága miatt akár a világ biciklis fővárosa is lehetne. Az utcákon az sem ritka, hogy több a kerékpár, mint az autó.

Fokváros: Nekünk sosem jutott volna eszünkbe, hogy egyetlen afrikai város is megnevezzünk, igaz, a politikai korrektség itt nem gyökerezik olyan mélyen. A CNN is megemlíti, hogy Afrika nem a bicikliseké, de azért a dél-afrikai város megpróbálja, amit lehet.

Bogota: Hasonló a helyzet a kolumbiai fővárossal is, ahol legalább kerékpárutakat kialakítottak, sőt, egyes utakat lezárnak hétvégére, és ott biztonságban lehet biciklizni. Ilyen alapon miért nem került fel Budapest?

Perth: Ausztrália negyedik legnagyobb városa 700 kilométernyi bicikliútja és online kerékpáros térképe miatt juthatott az amerikai biciklis szerkesztők eszébe.

Összefoglalás

A világ egy-két év alatt is sokat változott. Nyilvánvalóan értelmetlen lenne az autópálya és a kerékpársáv egyenértékűségét kijelenteni, de célom volt egy hatékonyabb beavatkozási csomagot összeállítani úgy, hogy kis pénzből is megvalósítható legyen, és minél több közlekedőnek segítsen. Természetesen a közösségi közlekedés fontosságát is vallom. Kihasználhatnánk a gazdasági világválságot, mint olyan kényszert, mely nélkül ez a gyökeres váltás végrehajthatatlan lenne.

Szeged, 2012. március 3.

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök



Vélemények (206)

alfoldi2011

2018.08.21.
19:10

Bécs már lépett egy jót!

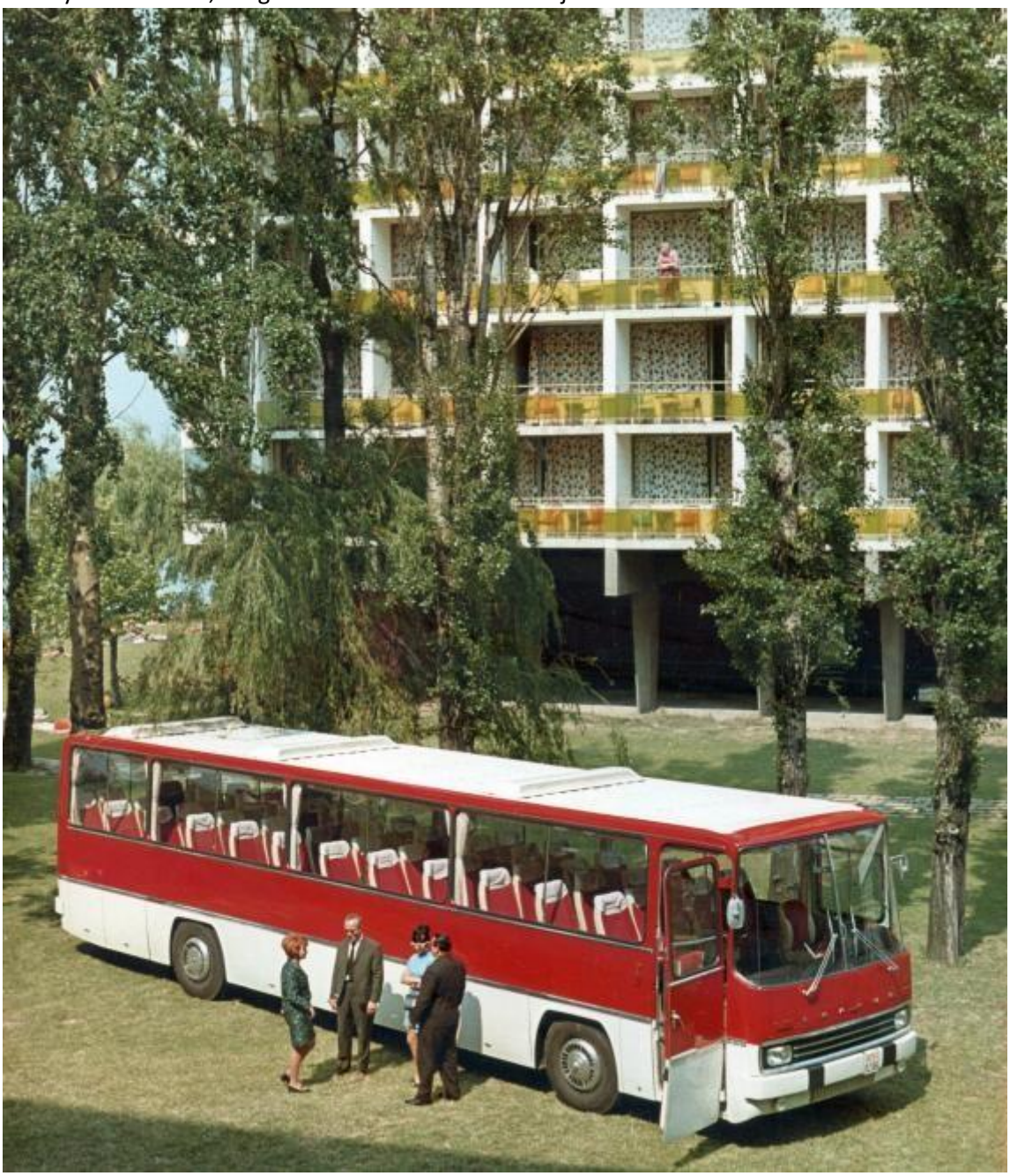
Budapest mikor követi?

https://autopro.hu/szolgaltatok/Elektromos-robogo-szolgaltatas-indul-Becsben/27041/

alfoldi2011

2018.07.04.
16:23

Elhunyt Finta László, a legendás Ikarus 200-as tervezője



http://www.blikk.hu/auto/garazs/elhunyt-finta-laszlo-a-legendas-ikarus-200-as-tervezoje/71e1tkh

Az alkotó mérnökök példaképe volt és marad is Ő:

https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2018/07/05/elhunyt_finta_laszlo_a_200-asok_dizajnere/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

Nyugodjon békében!

alfoldi2011

2018.06.21.
19:19

Így lehet lejáratni egy jó gondolatot!

Kinek az érdeke ez?

https://index.hu/belfold/budapest/2018/06/21/eddig_birta_az_uj_magyar_elektromos_csodabusz/

alfoldi2011

2018.06.12.
06:38

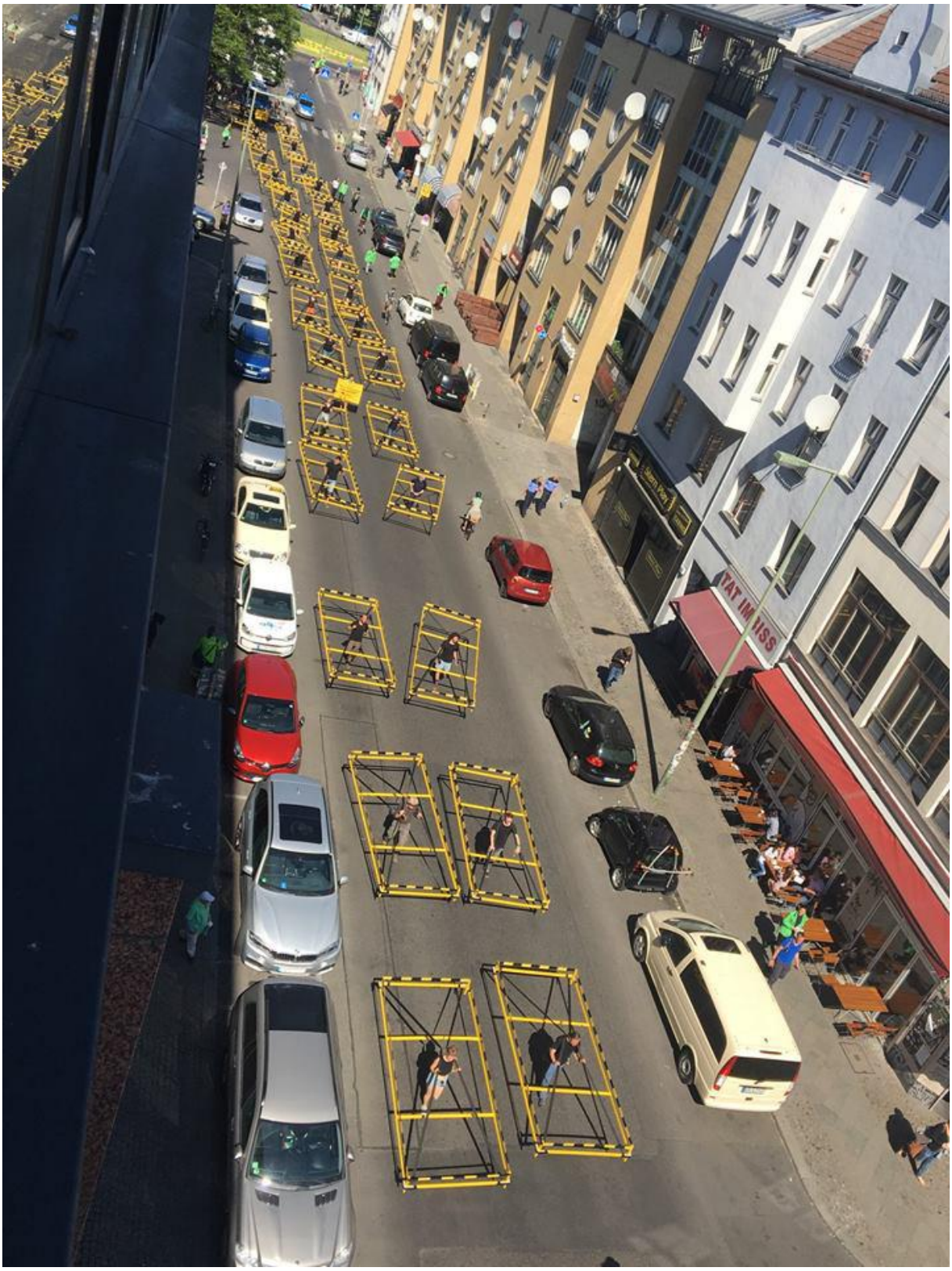
Ha az autózásra már nincs hely, ha az autósok már minden közterületet elleptek, jöhet a robogózás, főleg az elektromos! A hagyományos parkolóhely sem kell.

https://index.hu/bcs/2018/06/12/elektromos-robogo-eon-blinkee/

alfoldi2011

2018.05.24.
00:37

Tudja, mennyi helyet foglalnak az autók a városokban?https://index.hu/mindekozben/poszt/2018/05/23/tudja_mennyi_helyet_foglalnak_az_autok_a_varosokban/



alfoldi2011

2018.05.06.
15:44

Mindjárt vége lesz a néma villanyautózásnak az EU-ban

Niközben megoldunk egy gondot, ezzel egyidőben tényleg generálunk egy újabbat? Fehér zaj?

https://totalcar.hu/magazin/hirek/2018/05/06/most_mar_tenyleg_vege_lesz_nema_villanyautozasnak_az_eu-ban/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2018.04.28.
22:09

"Már több elektromos töltőállomás van Japánban, mint benzinkút"

http://hvg.hu/cegauto/20160506_elektromos_auto_toltoallomas

alfoldi2011

2018.04.25.
19:03

Mentőövet dobtak a dieselautósoknak.

https://www.napi.hu/nemzetkozi_vallalatok/itt_a_fordulat_mentoovet_dobtak_a_dizelautosoknak.661280.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2018.02.28.
11:24

Környezetszennyező német autók áraszthatják el Magyarországot (?)Döntöttek: ki lehet tiltani a dízelautókat a rossz levegőjű német városokbólÉs mi?

http://valasz.hu/vilag/kornyezetszennyezo-nemet-autok-araszthatjak-el-magyarorszagot-127593

http://hvg.hu/cegauto/20180227_Dontottek_ki_lehet_tiltani_a_dizelautokat_a_rossz_levegoju_nemet_varosokbol

alfoldi2011

2018.02.21.
07:01

Megölik-e a Diesel-motort?

https://www.portfolio.hu/vallalatok/cegauto/nehany-ora-es-olyan-dontes-szulethet-amelybe-

beleremeg-a-nemet-autos-tarsadalom.1.277269.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2018.02.14.
02:21

"A német kormány ingyenessé tenné a tömegközlekedést" - pontosabban a közösségit!Itthon is be kellene vezetni, de ütemezetten, hogy ne egyből legyen nagy a bevételből a kiesés.

Először az általános és a középiskolások azon rétegének, ahol a családi összjövedelem egy bizonyos határ alatti.

Időben rá kellene szoktatni a gyerekeket a közösségi közlekedésre, használatára, megismerésére. Norális felnőtt így könnyebben lehet később.

https://index.hu/kulfold/2018/02/13/nemetorszag_tomegkozlekedes/

Pákozdi Imre

2018.02.14.
09:39

@alfoldi2011: Nem a tömegközlekedés drága, hanem a belvárosi autózás olcsó. Tarlós, ez a kifényesedett könyökvédős csinovnyik, a kormány hivatalszolgája, évek óta nem meri meglépni a dugódíj bevezetését, pedig már az EU-nak is megígérte valamelyik zavaros támogatási pályázat során.

A közösségi közlekedés elég jól működik Budapesten, egy ideje már éjszaka is. A feladat nem ennek az ingyenessé tétele, hanem a belvárosi utcák felszabadítása. Ehhez pedig dugódíj kell, méghozzá borsos.

alfoldi2011

2018.02.14.
11:50

@Pákozdi Imre: Két, teljesen eltérő intézményt, a két forgalomszabályozó eszközt nem szabad összekeverni. Mi lenne az orvoslással, ha az elemi eszközeit, eljárásait ugyanígy kevergetnék, megpróbálnánk egymás ellen kijátszani?

A német javaslat még csak nem is a"tömegközlekedés" működéséről szól.

Továbbá: nincs már tömegközlekedés! A helyette használt fogalom a közösségi közlekedés.

Pákozdi Imre

2018.02.15.
01:13

@alfoldi2011: Dehogynem a tömegközlekedésről szól. Már a címében is...

alfoldi2011

2018.02.15.
04:28

@Pákozdi Imre: Kicsit föntebb én rögtön javítottam a helytelen szóhasználatot. A szakszó a közösségi közlekedés.

A másikcsak egy itt felejtett valami.

Egyébként a szakmaibb jellegű újságok is azonnal javították a címet, mint ez is:

https://www.vezess.hu/hirek/2018/02/13/ingyenes-tomegkozlekedes-bevezeteset-merlegelik-nemetorszagban/

"German cities to trial free public transport to cut pollution"

https://www.theguardian.com/world/2018/feb/14/german-cities-to-trial-free-public-transport-to-cut-pollution

Azaz: az eredeti cikk is "public transport"-ról ír. A fordító lehet lemaradva egy kottával!

http://mandiner.hu/cikk/20180215_megsem_lesz_ingyenes_a_tomegkozlekedes_nemetorszagban

"Mégsem lesz ingyenes a tömegközlekedés Németországban

Visszatáncolt a német kormány a Brüsszelnek küldött javaslatcsomagból."

"Ehelyett az autómegosztást, a buszok és taxik kibocsátásának szigorítását, és az alacsony kibocsátású zónák létrehozását támogatnák."

Elég hebrencs valami volt, mely eddig szokatlan volt a németeknél.

alfoldi2011

2018.02.10.
12:47

Ingatlanfejlesztők víziója a jövő városáról, városaink fejlesztéséről, mely egy közlekedési technológiát helyez a gondolkodás középpontjába.

Ez is mutatja, hogy mennyire függ a városi közlekedéstől mga a város.

http://www.origo.hu/gazdasag/20180208-az-onvezeto-auto-atalakitja-a-varosokat.html

alfoldi2011

2018.02.06.
21:11

Nem csak zaj a közlekedési zaj!

"Sejtszinten van romboló hatással az ember szervezetére a vonatok, repülőgépek és autók zaja, növelve a szívbetegséghez vezető tényezők kockázatát.A Journal of the American College of Cardiology című szaklapban hétfőn közölt tanulmány készítői olyan korábbi vizsgálatokat elemeztek, amelyek az érredszer csökkent működéséhez vezető molekuláris mechanizmusokat mutattak be.A kutatók ezenkívül számba vették a zaj okozta szív- és érrendszeri betegségek kialakulását igazoló bizonyítékokat, a zaj emberi szervezetre gyakorolt, hallást nem érintő következményeit, valamint azok szív- és érrendszerre gyakorolt hatásait."

http://www.delmagyar.hu/egeszseg/kiderult_milyen_hatassal_van_szervezetunkre_a_kozlekedesi_zaj/2548703/

alfoldi2011

2018.01.20.
09:03

HENRY FORD FELESÉGÉNEK ELEKTROMOS AUTÓJA volt "Clara Ford például egyáltalán nem volt hajlandó felülni a férje, Henry Ford gyárában készült világhírű T-modell autókra. Akkoriban a nők többsége irtózott a benzines meghajtástól, és nekik nagyobb nehézséget okozott kurblival beindítani a motort."

"AZ ELEKTROMOS AUTÓK MEGBÍZHATÓBBAK VOLTAK A BENZINESEKNÉL.

Nem robbantak vagy gyulladtak fel, ráadásul a vásárláshoz szépen felöltözött hölgyek ruháját kevésbé veszélyeztette az olaj és a zsír.

A Clara Ford által használt autót a Detroit Electric gyártotta, és egy töltéssel körülbelül 130 kilométert lehetett megtenni, nagyjából 32 kilométer per órás végsebességgel. New Yorkban több ezer ilyen autót használtak 1905 és 1915 között, és a városban töltőállomások is voltak, hogy némi energiát juttassanak az aksikba, amíg a hölgyek a boltokban válogatnak."

"Az elektromos autók terjedésének többek közt az vetett véget, hogy ezeket a modelleket eléggé

nőiesnek tartották. Az áruk is elég húzós volt, a Detroit Electric autói akkori árfolyamon 2650 dollárba kerültek, miközben egy Ford T-modell csupán 390 dollár volt 1915-ben.Az utolsó szöget az ütötte be a villanyautózás koporsójába, hogy 1912-ben megjelent az első elektromos indítómotor egy Cadillacben. Ennek hála nem kellett többé kurblizni, és a nők is kényelmesen el tudták indítani a benzines autókat."



https://index.hu/tudomany/til/2018/01/20/henry_ford_felesegenek_elektromos_autoja_volt/

Nagy Béla dr.

2018.01.20.
15:32

@alfoldi2011: Roosevelt már 1902-ben villanyautót használt!https://connecticuthistory.org/roosevelt-rides-in-an-electric-car/

Pákozdi Imre

2018.01.20.
16:36

@alfoldi2011: Amíg nem lehet üzembiztosan, legalább 600 km-t autózni a villanyautókkal, úgy, hogy a kocsik max. 30 perc alatt feltölthetők legyenek, és a töltőhálózat a mai benzinkutak sűrűségével vetekedjék (de persze sokkal több beállóval, hiszen a töltés sokkal tovább tart) - szóval, addig az elektromos autó ritka és drága fényűzés marad.

alfoldi2011

2018.01.20.
18:04

@Nagy Béla dr.: Köszönöm az új adatot!

Logikus, hiszen tisztább és egyszerűbb! Az általam idézett cikk sem az elsőbbséget firtatja, csak erre erősít rá.

A kettőnk által említett szeélyek a villamos meghajtást használták a másik helyett, mert megtehették!

Megtették, pedig ők - a pozíciójuk miatt - használhatták volna koruk legdrágább belsőégésű motoros járgányait is! Mégesem!

Bárcsak minél többen tehetnénk így. Szerintem a villamos energiát használó autó jól állna a mi szép hölgyeinknek is.

alfoldi2011

2018.01.20.
18:12

@Pákozdi Imre: Az érdekekről kellene itt először beszélni.

Kár lenne az olajipar és a hagyományos járműipar érdekeit bármi másba átöltöztetni, eldugni. Jól mutatja a jelen helyzetet az tény, hogy az említett érdekek fontosabbak az emberi egészségnél és a környezet kirablásánális, pedig mindkettő bizonyított. Érdekes kivételként ezek még a klímaváltozástól sem hatódnak meg, pedig ezt nagy kórus énekli!

Az ember + a benzines-gázolajos autó, azaz a város, összeférhetetlen.

Amíg azonban le nem nyúzzák az avítt technológiákról a 117. bőrt is, amíg abból ezeknek profitot lehet kifacsarni, nem fog semmi sem változni. Ehhez ideológiát kanyarintani pedig már nem nehéz.

Pákozdi Imre

2018.01.20.
19:22

@alfoldi2011: Kedves Rigó mérnök úr, én nem öltöztetek semmit, semmilyen álruhába. Azt írtam, amit az elektromos autók alkalmazhatóságáról gondolok. És addig is a legjobb környezetvédelmi besorolású (15-ös) benzines autók egyikét hajtom. Tisztelettel.

alfoldi2011

2018.01.20.
20:42

@Pákozdi Imre: Elhiszem! Mégsem tudom elhallgatni a kifogást keresők nagy táborát. Ha esetleg megvalósul is majd a 600 km, és a 30 perc, mint írni tetszik, jön a 900 km-es és 15 perces elvárás. A kívánságokat aztán tetszőlegesen lehet fölfelé spórolni.

Mivel műszakilag majdnem mindent megoldottak már elég régen, - teszik látni, hogy már 1902-ben - melyeket csak finomítani kell, nagyobb gát lehet itt is a profitérdek. Bizonyára nem ez lenne az első technológia, melyet elfektetnek, amíg tejel.

Óriási pénzek foroghatnak itt, a profitot - mint szempontot - itt sem érdemes figyelmen kívül hagyni.

Köszönöm a véleményét!

Pákozdi Imre

2018.01.20.
21:06

@alfoldi2011: Kérem, ne abszolutizálja a "profitérdek" fogalmát. A kapitalizmus legnagyobb csele, hogy végső soron az én érdekem, tehát a felhasználói érdek pártján áll.

Amúgy legalább két éve húzódik-halasztódik a kávézásunk a szegedi pályaudvaron. Mit szól a jövő hét csütörtökhöz, déli 12-kor?

alfoldi2011

2018.01.21.
00:09

@Pákozdi Imre: E-mailt küldök!

(Biztos ezért kever a tojásba rovarirtót is, igaz? Azt hiszem továbbra is, hogy a kapitalizmus egyetlen érdeke a profit.)

Pákozdi Imre

2018.01.24.
06:36

@alfoldi2011: Egyébként nagyon becsülöm a környezetvédelmi cikkfolyamát. Tegnap röviden utánanéztem, hol áll az itthon elérhető legrégebbi hibrid modell, a Toyota Prius, ami a tölthetőséget és a megtehető távolságot illeti. Hát, jól. NEM tisztán elektromos autó, de nagyon kevés benzint fogyaszt és tisztán, csakis akkuról megtesz 50 kilométert. 3,5 óra alatt feltölthető, és minden tizedik alkalommal lehet "gyorstölteni", mintegy negyedóra alatt. Mondjuk baromi drága, 12,5 millánál kezdődik, de az igazán pöpec változat 13,5.

alfoldi2011

2018.01.24.
08:59

@Pákozdi Imre: Én ezekkel az idézetekkel a városok VALÓDI gondjaira - köztük a városi közlekedés hangulatmeghatározó jelentőségére - próbálom a figyelmet ráirányítani, de mintha nem sok eredménnyel tenném.

A városi ember helyváltoztatási igénye kielégítése illetve ki nem elégítése a legnagyobb gondjaink egyike, melyre tekintette kellene lenni a sokféle végzettségű,valamilyen módon várost tervező mérnöknek.

Meg kellene már hallani a városlakó emberek hangját, aki modja: elege van már a dugókból. Válaszul kapja: nem lehet magas házat építeni és eszébe jut New York. Ez nem párbeszéd.

alfoldi2011

2018.01.10.
16:56

"A vidám zöld és sárga színekben pompázó Limebike bicikliket nem a boltokban találjuk meg, hanem tucatnyi amerikai város utcáin. Az idei újdonságuk az elektromos rásegítéses bringa, eddig csak pedállal hajtott kerékpárjaik voltak.

A vállalat komplett kölcsönzőrendszert rakott össze, és abban különbözik a budapesti Bubitól, hogy a biciklik nem helyhez kötöttek. A kölcsönzést segítő app térképén bárhol megjelenhetnek bringák, hiszen nincsenek dokkolók, mint Budapesten. A bringák bárhol letehetők a szolgáltatási területen belül."

"A lopásgátlást a hátsó kereket rögzítő lakat biztosítja, és a beépített gps közli a központtal, hogy merre járnak a biciklik. A bringázással eltöltött idő alapján számláznak, a regisztráció során megadott bankkártyáról emelik le az összeget.

Egy töltéssel nagyjából száz kilométert lehet megtenni, persze rásegítéses módban, elvégre ezek tényleg nem robogók, hanem biciklik." "Beszállnak az autós cégek

Az e-biciklik piacán erős szereplő az autóipari gyökerekkel rendelkező Bosch, jelen van a szintén járműipari érdekeltségű Continental, de a CES-en autógyártók is jelezték, hogy próbálnak betörni ebbe a szegmensbe. "



https://index.hu/tech/2018/01/10/minden_meglenne_egy_bubi_2.0-hoz/

alfoldi2011

2018.01.05.
00:40

"Norvégiában az új forgalomba helyezett autók fele már elektromos vagy hibrid"

"Zéró-emissziós új autót 33 ezret helyeztek forgalomba tavaly Norvégiában, az összesnek a 20,9 százalékát a 2016-os 16 százalék után. A becslések szerint a zéró-emissziós járművek részaránya 2018-ban 25 százalékra emelkedik a forgalomba helyezett új autók között.

Belsőégésű és elektromos motorral is rendelkező hibrid autót 49 ezret helyeztek forgalomba 2017-ben, az összes 31,3 százalékát. 2016-ban 29,2 százalék volt az arány.

A dízelmotoros autók részaránya tavaly 23,1 százalékra csökkent a forgalomba helyezett járművek között a 2016-os 30,8 százalékról. Öt évvel ezelőtt, 2012-ben az arány még 64 százalék volt.

Norvégiában az elektromos autók számos adó- és díjkedvezményt élveznek, mentesülnek például az autópályadíj és a parkolási díj megfizetése alól."

"Norvégiában az autóeladásokat a VW Golf (minden hajtás együtt) vezette tavaly, a második helyen a BMW i3 (elektromos és plug-in hibrid hajtás) autója áll, a harmadikon a Toyota Rav4 (hibrid és benzin hajtás), a negyediken pedig a Tesla Model X tisztán elektromos autó. A kisebbik Tesla, a Model S a nyolcadik az eladási rangsorban a Volkswagen Passat, a Mitsubishi Outlander és a Toyota Yaris után. A

Top-10-es rangsort a Skoda Octavia és a Toyota C-HR zárja.

(MTI)"

https://mno.hu/tudomany/nagyon-hasit-az-elektromos-autok-eladasa-norvegiaban-2437634

http://www.blikk.hu/aktualis/kulfold/norvegiaban-az-uj-autok-fele-elektromos-vagy-hibrid/6kml3rz

alfoldi2011

2018.01.03.
09:58

"Városok, ahonnan hamarosan kitiltják az autókat"

https://index.hu/i2/#bloghu/zoldhullam/2018/01/03/varosok_ahonnan_hamarosan_kitiltjak_az_autokat

alfoldi2011

2017.12.06.
10:14

"Milliónyi városi autótól szabadítana meg bennünket a VW új villanyos kisbusza"

"A startup célja, hogy 2025-ig 1 millió személyautót váltsanak fel az európai és amerikai nagyvárosokban az ilyen és ehhez hasonló újfajta közlekedési eszközökkel."

http://hvg.hu/cegauto/20171205_millionyi_varosi_autotol_szabaditana_meg_bennunket_a_vw_uj_villanyos_kisbusza

alfoldi2011

2017.11.29.
12:22

"Öt trend fogja alapjaiban átalakítani a járműipart"

https://www.vg.hu/vallalatok/ot-trend-fogja-alapjaiban-atalakitani-jarmuipart-694587/

alfoldi2011

2017.11.16.
11:39

"Egyre többen ülnek autóba hazánkban"

"Rákaptak az autózásra a magyarok: a lakosság 71 százaléka ül hetente többször autóba, szemben az egy évvel korábbi 60 százalékkal ."

https://www.vg.hu/vallalatok/egyre-tobben-ulnek-autoba-hazankban-681275/

alfoldi2011

2017.11.16.
10:05

Pedelec (pedelek) - "Ez egy pompás nagyvárosi közlekedő eszköz"



"A bal kéznél, a kormányon kapott helyet a kezelőszerv, ami pont akkora, és úgy is néz ki, mint egy átlagos sebességmérő. A sebességen kívül a töltöttséget és a rásegítés fokozatát látjuk rajta (jelenleg 2), amit a plusz-mínusz jellel tudunk 1-től 5-ig változtatni."

http://www.origo.hu/auto/20171114-villanyt-a-drotszamarba-apache-es-pegasus-bionx-pedelec-teszt.html

alfoldi2011

2017.11.15.
15:27

"800 kilométerre elegendő, egy perc alatt feltölthető aksik"

"Hihetetlen áttörés jön az elektromos autózásban?"

Szinte hihetetlen!

http://index.hu/tech/2017/11/15/hihetetlen_attores_jon_az_elektromos_autozasban/

alfoldi2011

2017.11.15.
09:49

"Maga az autó lenne az akkumulátor."

Ez biztosan paradigma váltás lesz!

"Az Automobili Lamborghini Spa. a napokban mutatta be a Massachusetts állambeli Cambridge-ben, az EmTech konferencián a Terzo Millennio (harmadik millennium) koncepcióautóját - írja a Bloomberg. Az autó a Massachusetts Institute of Technology (MIT) és az autógyártó hároméves együttműködésének első 12 hónapjának terméke."

"A Lamborghini ugyanis egy olyan szuperkondenzátort akar fejleszteni az MIT-vel együttműködve, amely biztosítani tudja azt az energiát, amely egy gyors, erős szuperautó meghajtásához szükséges. A mai elektromos autókban is használt lítiumion-akkumulátorok lassabban adják le az energiát és lemerülnek időről időre, mert a működésük kémiai reakcióktól függ.

A szuperkondenzátorok viszont fizikailag tárolják az energiát, és nem termelődik bennük a lítiumionok által leadott hő - így jelenleg nem is adnak a túl nagy

energiát. Ezt a technológiát jelenleg elsősorban hibrid autóknál használják arra, hogy a leállított motort újraindítsák.

A Lamborghini a szuperkondenzátorát olyan szénszálas panelekből készítené, amelyekből az autó külső elemeit is gyártanák, így a Terzo Millennio a saját testéből nyerhetné az energiát. Más szóval maga az autó lenne az akkumulátor."

http://www.napi.hu/tech/jon_az_ongyogyito_elektromos_szuperauto.651150.html

alfoldi2011

2017.10.20.
20:05

"Az autógyárak hamarosan kilométereket árulnak éa nem autókat"

"A nyugati társadalomban egyre kevésbé fontos az autó birtoklása, miközben a mobilitás ugyanolyan fontos marad, de ettől még nem akarnak többen tömegközlekedést használni. Egyfajta közlekedési szolgáltatási mixet kellene árulni, de erre sajnos még nincsenek jó megoldások – mondja Douglas. Csökken tehát az igény arra, hogy valami értékes tárgyat tartsunk csak azért, hogy eljussunk A-ból B-be. Erre a folyamatra erősen rájátszanak a közösségi autószolgáltatások is, mert ahhoz, hogy néhány órára beüljünk egy autóba, nem kell luxus Audi, amit imádunk – mondja Ross Douglas."

http://hvg.hu/cegauto/20171020_autozas_jovoje_autonomy

alfoldi2011

2017.10.17.
19:29

"A miniszterelnök átbringázott a királyhoz, amint összeállt a kormány"

"Mark Rutte miniszterelnök Hollandiához méltóan nem mondjuk egy páncélozott limuzinnal ment a királyhoz, hogy bejelentse, összehozta a koalíciós kormányt, hanem lazán elbiciklizett hozzá."

"Rutte elkötelezett biciklista, hivatalába is kerékpárral jár, természetes volt, hogy a nem túl messze lévő Willem-Alexander királyhoz is áttekert, ahelyett, hogy autót használt volna. Működtek a bringás reflexei is, őrség ide, vagy oda, a királyi palotánál is lezárta a kerékpárját."



http://index.hu/kerekagy/2017/10/17/mark_rutte_holland_miniszterelnok_elbringazott_a_kiralyhoz_az_uj_kormany_hirevel/

alfoldi2011

2017.10.16.
08:31

Van, aki szerint Amerika városai az autóra épültek.

Valahogy a lovaskocsiktól és fiákerektől is megszabadultunk.

És Párizs? Nem követhetnénk?

"

Egy ideje már ismert Párizs vezetőinek szándéka arról, hogy egy belátható céldátumig kitiltsák a város útjairól a dízel és benzines autókat. Ezt a szándékot tették hivatalossá a héten, így a párizsiaknak ideje megbarátkozni a gondolattal, hogy belátható időn belül nem lesz érdemes belső égésű motoros autót venni. A benzines autóknak 2030-ig adnak időt, a dízelautók kitiltását viszont a korábban tervezett 2020-ról 2024-ra tolták ki.

Párizsban jelenleg sem lehet 1997 előtti benzines, illetve 2001 előtti dízelautóval behajtani a városba, a több lépcsős szigorítás értelmében 2020-tól ez a 2011 előtt gyártott autókra terjed majd ki dízeleknél. A 2024-ben életbe lépő teljes tiltás már minden dízelautóra kiterjed majd reggel nyolc és este nyolc óra között. Ijesztően hangzik, azonban mindemellé a tömegközlekedés komoly fejlesztését ígérte a városvezetés.

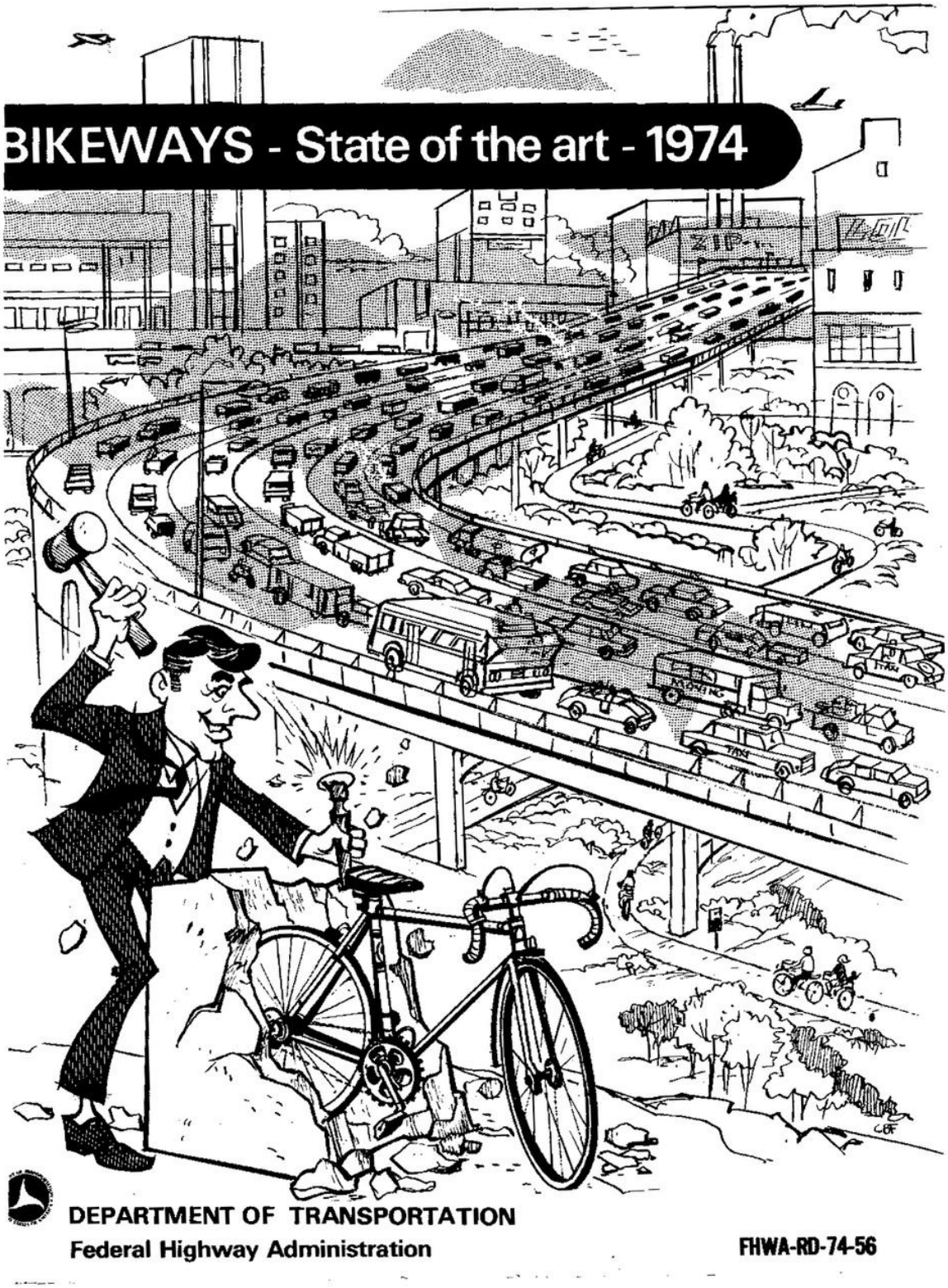
Az utóbbi egy évben hirtelen jöttek a nagyobbnál nagyobb bejelentések nagyvárosok és államok vezetőitől a dízel és benzinmotorok tiltásának céldátumáról. A héten sem Párizs volt az első: pár napja Szlovénia részéről hangzott el szintén a 2030-as céldátum."

http://totalcar.hu/magazin/hirek/2017/10/15/ha_parizsban_elsz_inkabb_mar_ne_vegyel_dizelautot/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link#

alfoldi2011

2017.10.15.
08:39

"Amerika eltemette az autót, de kipukkant a bringalufi"



http://index.hu/kerekagy/2017/10/15/usa_1970-es_evek_bicikliboom/

zim

2017.10.15.
10:43

@alfoldi2011: De a cikket elolvasva, pont az derül ki, hogy egyes politikusok lettek leginkább a kerékkötői egy pozitív társadalmi fejlődésnek...

alfoldi2011

2017.10.14.
10:24

A "vision zero" nevű svéd ötlet sikere az USA-ban.

http://hvg.hu/cegauto/20171014_new_york_gyorshajtas_munkaterulet_utepites_jogositvany_visszavonasa_felfuggesztese_vision_zero

Ezek az eszközök itthon is rendelkezésre állnának, ha végre valaki humanizálni akarná a magyar települések közlekedését.

alfoldi2011

2017.10.07.
10:19

"A város, ahol elajándékoztuk az autónkat"

Csak egy dolgot emelek ki!

"Az élettársam egy nagy svájci cég alkalmazottja, és a munkáltatónál az a poliszi, hogy akinek nincs autója, az évente 400 frankkal (kb. százezer forinttal) több fizetést kap. Ez magyar szemmel egész szép összegnek tűnik, a svájci árakhoz képest mondjuk nagyon szerény, de azért így is számításba jön érvként az autótartás ellen.

Mellesleg nem csak ez az egy cég ösztönzi az alkalmazottait arra, hogy ne legyen autójuk. A múltkor hallottunk egy olyan lakóparkról is, ahol az új lakások vásárlóinak árkedvezményt adtak, ha vállalták, hogy a beköltözéstől számított öt évig nem vesznek autót."

http://velvet.hu/europa/2017/10/07/a_varos_ahol_elajandekoztuk_az_autonkat/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2017.09.14.
10:46

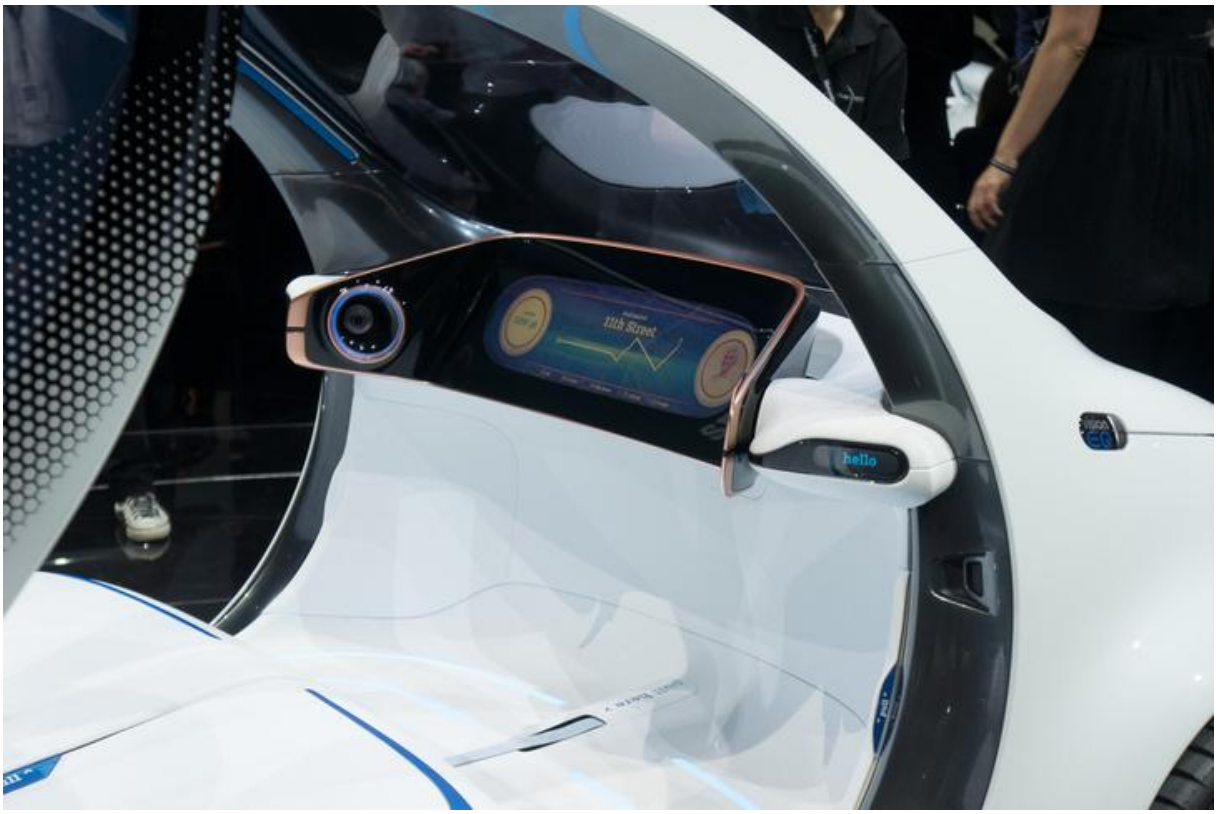
"Itt van az autód, ami nem a tiéd"

"Senkit ne tévesszen meg a Smart EQ néven bemutatott zümmögő tejfölösdoboz, ez nem autó, hanem egy szolgáltatás. Sőt, olyannyira nem autó, hogy nem is lehet birtokolni, csupán igénybe venni.""... a tegnap bemutatott Smart EQ-n még csak ennyit sem mondtak, annyi biztos, hogy elektromos motor hajtja, és sem kormány, sem pedig pedálok nincsenek benne."








11th Street
hello

"...


11th Street
hello

"...


11th Street
hello

"...



http://totalcar.hu/magazin/hirek/2017/09/13/itt_van_az_autod_ami_nem_a_tied/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2017.09.12.
16:38

Szinte hihetetlen tervek az autógyáraknál:

Az egyes autógyártók célkitűzései az elektromos autózás területén

Autógyártó	Célkitűzések
BMW	A teljes értékesítés 15-25%-át elektromos autók adják 2025-re; Idén 100 ezer elektromos autó értékesítése
Daimler	50 részben vagy teljesen elektromos modell 2022-ig; Kizárólag elektromos Smartok 2020 után
Volkswagen	20 milliárd euró az elektromos autók fejlesztésére, gyártására; Csoportszinten 80 új elektromos autó 2030-ig; Az összes modellből készül elektromos változat 2030-ig
Renault-Nissan	1,5 millió elektromos autó értékesítése 2020-ban; A Nissan európai értékesítésének 20%-át elektromos autók adják 2020-ban
PSA Csoport	4 elektromos modell bemutatása 2021-ig, A legfontosabb modellek 80%-a elérhető lesz hibrid, elektromos változatban 2023-ig
Fiat Chrysler	Az értékesített Maseratik fele elektromos lesz 2022-re
Volvo	Az összes modell hibrid vagy elektromos lesz 2020-tól; 1 millió elektromos autó értékesítése 2025-ben
Ford	13 hibrid és elektromos modell bevezetése 2022-re; Az F-150-es pick up és a Mustang hibrid változatban is készül
General Motors	A Chevrolet Bolt piacra dobása 2016-ban; 30 ezer elektromos autó értékesítése 2017-ben
Toyota	Folytatódik a hibrid modellek offenzívája; az üzemanyagcellás technológia fejlesztése; 2020-ra a tisztán elektromos meghajtású modellek is megjelennek a modellpalettán
Hyundai-Kia	31 környezetbarát autó piacra dobása 2020-ra; Az éves gyártása ezeknek a modelleknek eléri a 300 ezer darabot 2020-ra
Honda	Az értékesített járművek kétharmada részben vagy teljesen elektromos meghajtású lesz 2030-ra
Jaguar Land Rover	Az elérhető modellek 50%-a elektromos hajtással is kapható lesz 2020 ra; 2020 után az összes modellből készül elektromos változat
Kínai gyártók	4,5 millió elektromos autó értékesítése 2020-ban
Tesla	700 ezer elektromos autó értékesítése 2018-ban; éves szinten 1 millió elektromos autó értékesítése 2020-ban

Forrás: Portfolio gyűjtés

http://www.portfolio.hu/vallalatok/autoipar/breking_kar_megtartani_a_frankfurti_autoszalont_garantaljuk_ennel_nagyobb_bejelentes_nem_lesz.1.261983.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2017.08.13.
21:10

Elektromos kisautó készül 1,5 millió Ft-ért Kínábam, amerikai közreműködéssel.



"

A modell 100 kilométeres óránkénti végsebességre képes. Hatótávolsága sem rossz, kisautó létére tisztességes távolságot, 150 kilométert tud megtenni egy töltéssel."

"Kína nyolcadik legnépszerűbb márkája mögött a General Motors, a SAIC és a Wuling áll. Első e-autójuk iránt nagy a tülekedés: 200 darabot gyártottak le, de már 5 ezret rendeltek belőle."

"Az első hétre legyártott 200 darabot pillanatok alatt elkapkodták az előrendelők, noha túlzás lenne azt állítani, új országúti cirkáló született. Az autó kicsi, ketten utazhatnak benne, ellenben számos szolgáltatással rendelkezik."

"A 39 lóerős autó egyelőre csak Kína egyetlen tartományában vásárolható meg. A General Motors gyorsan jelezte: további 500 darabot tudnak rövid idő alatt szállítani a megrendelők egy részének

kiszolgálására. Eközben elemzők is emlékeztetnek rá: Kína jelenleg a gépkocsik legnagyobb piaca globális viszonylatban, a világon minden 10 eladott elektromos autóból 4 itt talál tulajdonosra."

"Komoly összegeket áldoznak a tömegközlekedés környezetbaráttá alakítására is: a következő 10 évben csak Peking városa több ezer új elektromos autóbuszt kíván a tömegközlekedésben alkalmazni."

http://www.origo.hu/gazdasag/20170811-e-auto-kina-general-motors.html

Nem lehet nem említeni azt, hogy Hódmezővásárhelyen, a helyi mezőgazdasági gépgyárban már 1986-ban gyártották a Puli nevű autót!



Kár hanyattesni a külföldi előtt! A globális érdekkörök profitját nem növelte - meg kellett halnia! Ilyen egyszerű!



"A francia piacra szánták, mert Franciaországban az ilyen kis teljesítményű járműveknek a vezetéséhez az 1980-as években nem kellett B kategóriás gépjárművezetői engedély. 1986-ban francia megrendelésre három prototípus példány készült el a Puli nevű városi kisautóból. Az 1990-es években gyártottak egy elektromos modellt is Puli Pinguin néven, amelyben Pinguin márkájú akkumulátorok voltak."

https://hu.wikipedia.org/wiki/Puli_(aut%C3%B3t%C3%ADpus)

"A pontos gyártási mennyiség nem ismert, a levéltári adatok szerint 1991 december 31-ig Franciaországban: 162 darab dízel, Németországban: 120 db elektromos, Svájcban: 228 db elektromos, Magyarországon:15 db dízel és 1 elektromos Puli talált gazdára."

http://magyarjarmu.hu/ipar/puli/

alfoldi2011

2017.08.12.
23:10

A dugókról

A városi utak dugói oka a kapacitáshiány.

A kapacitás csak egy szám, amely megadja azt, hogy egy valamely útszakaszon egy óra alatt hány autó tud átmenni.

Az esetek többségében több az autó, mint amennyi ott át tud menni. A míg kevesebb az autó az útszakasz kapacitásánál, addig az autók gyakorlatilag akadálymentesen mozoghatnak.

Az akadálymentesség kipróbálható egy majdnem üres vidéki úton, vagy a forgalommentes új autópályákon. Ezeken akkor előzhet az autós, amikor akar, a sebességet úgy választja meg, ahogy akarja. A kapacitáshatároz közeledve csökken az előzés lehetősége, és már a haladási sebességet sem lehet szabadon felvenni. Kényszerít a többi autó, autós. A baj akkor kezdődik, amikor az autószám növekedni kezd és az egyik autó akadályozza a másik autót a haladásban. Minél többen vannak az úton, egymást egyre jobban akadályozzák. Megnő az eljutási idő, több mérges gázt okádnak ki.

Vannak érdekek, mely szerint a városi autók számának állandóan növekednie kell. Vannak ezzell szemben a társadalomnak olyan érdekei, ely szerint éppen fordítva, csökkennie kell.

A társadalomnak kell meghoznia az alapdöntést a növekedés és a nem növekedés között. Ez két teljesen eltérő cél. Ezért nincs és nem is lehet olyan szakmai döntés, amely egyszerrre szolgálja a két ellentétes célt. Túl olcsó játék ezért a felelősséget a szakmára tolni. A tűzoltót sem lehet egyszerre arra kérni, hogy oltsa is meg ne is a tüzet. Itt nem azés a kötőszó, hanem a vagy!

Hiába tudja azonban a közlekedést szervező szakma a rendes megoldást, a döntést a politikum hozza meg. Ők azonban szavazatvesztéstől félve nem akarnak a választóikat negatívan befolyásoló döntést hozni. Az autó és a benzin ugyanolyan, mint az alkohol. Egyrészt küzdenek ellene, mert családokat, embereket tesz tönkre, másrészt óriási profit hordozója és óriási állami bevétel is.

„Nem Budapest az egyetlen, ahol óvakodnak a dugódíjtól. Évtizedes próbálkozások ellenére sincs univerzális megoldás a nagyvárosi torlódások ellen, és az önvezető autók elterjedéséig csak részmegoldások várhatók."

Az előbbi idézet nagyrészt hazugság. A cikkíró valószínűen azt érti univerzális megoldás alatt, hogy egyszerre csökkenjen is és nőhessen is az autószám, mely a tipikus fából vaskarikát ostobasága. Így ez a cikk a társadalom félrevezetése.

Sokkal egyszerűbb a cikk által felvetett javaslatok megértése, ha a kapacitásváltozás segítségével közelítünk a gondhoz. Menjünk végig a cikk szerinti sorrendben!

a) a telekocsi

„Jakartában volt foganatja a 2012-ben bevezetett telekocsi-rendeletnek, hogy ugyanis legalább három utasnak kell az autóban ülnie …"

„Kár, hogy a kutatás (lásd a cikket-RM) bő egy évvel az után jelent meg, hogy felfüggesztették a telekocsi-rendelet végrehajtását, mert nagyon elharapózott a csalás. Az egyedül útnak indulók fejenként egy dollárnak megfelelő összegért könnyen találtak ugyanis hovatovább ebből élő „hivatásos" utasokat. A bizniszbe igen gyakran gyerekeket is bevontak."

Ha egy taxi elvisz 3 taxi utasát, akkor ugyanazon az úton még több taxi járhat majd, tehát a beavatkozás növeli az útszakasz kapacitását.

b) az iránytaxi

A cél az előbbivel azonos.

„Tavaly év végi tanulmánya azt állította, hogy drasztikusan – 14 ezerről 3 ezerre – lehetne csökkenteni a New York-i taxik számát, ha egy helyett rendszeresen 3-4 összeszervezett utast fuvaroznának. A szépen hangzó elmélet dacára mégsem terjed ez a metódus. Alighanem például azért sem, mert még a telekocsisávokat az 1970-es évek óta bátorító Egyesült Államokban is sok a visszaélés. Se szeri, se száma az olyan sofőrnek, aki lebukik, mert a kamerákat kirakati vagy felfújható bábuval, bokszzsákkal, papírból kivágott emberalakkal vagy a gyerekülésbe ültetett játékbabával próbálja becsapni."

c) a forgalmi sávok számának és a parkolóhelyek számának csökkentése

Elvesznek meglévő sávokat és parkolókat. Ez kapacitáscsökkentés egy útszakaszon, tehát a helyes irány.

„Európában azért sem szorgalmazzák a telekocsit, mert az autózásnak az errefelé fejlettebb tömegközlekedés az alternatívája. A villamosra, buszra és metróra szoktatást szolgálhatja az a módszer, amely fokozatosan korlátozza a kocsik által használható sávok és a parkolóhelyek számát. Így próbál a dugókon felülkerekedni többek között Párizs, Amszterdam, Koppenhága vagy Zürich. Egyes útfelújítások kapcsán Budapesten is tetten érhető ez a filozófia. Ennek a megoldásnak átmeneti hátránya, hogy amíg az autóban ülők hozzászoknak a változásokhoz, addig inkább súlyosbodik a közlekedési helyzet. A francia fővárosban viszont ezekkel a korlátozásokkal évente 3-4 százalékkal mérséklődik az autóforgalom – közölte a minap Sylvanie Godillon, a párizsi Nemzeti Tudományos Kutatóközpont kutatója."

Ha a mai forgalmi sávszám mellett is dug, azaz kapacitáshiány van, akkor miért nem természetes az, hogy a sávszám csökkentéskor a kapacitáshiány, azaz a torlódás, nőni fog? Ezt előre tudják és azért csinálják, hogy az előállt kellemetlenség miatt eltűnjenek onnan az autók. Megint az a hibája a javaslatnak a cikkíró szerint, hogy csökkenteni akarja az autószámot, miközben az autósok elvárása ennek ellentéte. Nyilván visítanak!

d) a dugódíj

Egy képzeletbeli kerítéssel kerítsük körül a város egy részét. Majd jelentsük ki, hogy aki ezen a kerítésen bemegy az fizessen! A bekerített terület és a belépti díj nagysága politikai döntés! Az elve továbbá: a bevezetés után kis idővel meg kell számolni az új forgalomnagyságot. Ha több az elvártnál, növelni kell a belépti díjat. A folyamat ismétlődik mindaddig, amíg az elvárt forgalomnagyságot el nem érik. Teljesen nyilvánvaló, hogy a forgalomnagyság csökkenés csak akkor stagnál, ha megszegik az alapelvet és nem emelik a belépti díjat!

„Másik radikális megoldás a belvárosi kerületekbe a behajtást díjkötelessé tevő rendszer, amit a 4-es metró beruházása nyomán Budapestnek is be kellene vezetnie, ám a hatálybalépés dátuma rugalmasan csúszik. Bár a legtöbb szakértő egyetért abban, hogy ez a módszer a legradikálisabb és talán a leghatékonyabb a torlódások csökkentésére, általában heves társadalmi viták kísérik az ötletet. Nem véletlen, hogy a dugódíjat Európában csak kevés nagyvárosban vezették be: Londonban (2003), Stockholmban (2006) és Milánóban (2012). A tapasztalatok szerint a forgalomcsökkentő hatása 20 és 30 százalék között mozog, ám többnyire megreked a díjbeszedési területek határán."

A cikk egyik hibája a szélsőséges szóhasználat: nem radikális, hanem hatékony! Legfeljebb csak az autós szempontjából lehet kellemetlen. Az autósok szerint senki sem korlátozhatja a személyautók mozgását, számának növekedését! A másik hiba: a növekedést fejlődésnak hazudni!

Az autósok azonnal visítanak, és mivel nagyobb az érdekérvényesítő képességük a gyalogosokénál, a sikításuk magasabbra is felhallatszik.

Szerintük semmi olyan nem jöhet szóba, mely őket a legkisebb mértékben is korlátozza. Nem véletlen az, hogy hol tudták bevezetni. Nyilván ezekben a városokban a legmagasabb a lakók környezettudata, kényelemigénye. Ez egy valódi kapacitáscsökkentő megoldás! Ezért szabotálja el a bevezetését

Budapest is! Lejáratva a szakembereket, rájuk kenve azt, hogy nem tudják a jó megoldást! De tudják, csak olyan megoldás nincs, amely úgy csökkenti az autószámot az úton, hogy az még növekedhessen is. Fából vaskarika lenne! A képzeletbeli kerítést metsző autós rendszámát automata olvassa be és emberi beavatkozás nélkül gyártja le és küldi a csekket! Nem lehet kijátszani és ez nagyon fáj.

e) játék a rendszámtáblákkal

„Ehhez némileg hasonló, amikor – mint a telekocsi-szisztéma bukása óta Jakartában is – a rendszámtáblák végződése alapján szabályozzák a behajtást a belső kerületekbe, páros és páratlan napokra osztva a hetet. A gyakorlatban ez sem igazán hatékony, mert azonnal megkezdődnek a manipulációk a táblákkal, a módosabbak pedig egyszerűen vesznek egy másik autót."

Látszólag csökkenti az autószámot a látszólagos felezéssel, de mivel az eladott autók száma egyre nő, a keletkezett üres helyet benövi a növekedés. Könnyen kijátszható látszat megoldás.

f) az úttest „okosítás"

Ma bármit módosítunk azt okosításnak mondunk. Okos város, okos tégla. Tartok egy okos WC-papírtól. Remélem ez a pongyolaság gyorsan kimegy a divatból.

„Londonban 1984 óta használják a Split Cycle Offset Optimisation Technique (Scoot) forgalomkövető rendszert, amely az úttestbe épített mágneses érzékelők révén figyeli a kereszteződéseken áthaladó járműsűrűséget. A szoftver dinamikusan szabályozza a lámpaváltások hosszát, hogy arra haladhassanak át többen, amerre többen várakoznak. A brit főváros hatezer közlekedési lámpájának már 80 százalékát kezelő Scoot segítségével állítólag 13–19 százalékkal tudják csökkenteni a kereszteződéseknél feleslegesen töltött időt. Ráadásul 1-2 éve elkezdték kiegészíteni radarérzékelőkkel és hőkamerákkal, hogy a központban „lássák" – és szükség szerint átengedhessék – a sok autó miatt felgyülemlő gyalogosokat és kerékpárosokat is."

A leírásból egyértelmű az, hogy ez bőven kapacitásnövelés. Hazugság tehát ennek a hatékonyságát a dugódíjéhoz hasonlítani! Hiába a blikfangos név, ezen már túl vagyunk, a jelzőlámpás központokat is ezért hozták létre, a dugók pedig ennek ellenére maradtak. A forgalomnövekedés a lélegzetnyi javulásokat azonnal kinövi, benövi!

g) az önvezető autó

Ugyan miért hagyta volna ki a cikkíró az új csodaszert?

„A kutatások mind arra mutatnak, hogy az emberi tényező kiiktatásával lehetne a legjobban megszervezni a problémamentes közlekedést. A torlódások többsége ugyanis abból fakad, hogy a vezetők eltérően reagálnak a forgalmi történésekre – akár a közlekedésilámpa-váltásra, akár az előttük felvillanó féklámpára vagy egy-egy kínálkozó sávváltásra. Az indokolatlan fékezésekből és gyorsításokból alakulnak ki a torlódást okozó forgalmi „fodrozódások". Erre is az egymással kommunikáló önvezető autók jelenthetnék a megoldást. Az egyenletes – mi több, egységes – tempóban, akár a mostaninál jóval kisebb követési távolságban haladó kocsik legalább a duplájára növelhetik egy-egy útszakasz áteresztőképességét."

A cikkíró maga is bevallja, hogy ez is kapacitásnövelő beavatkozás. Azaz a téves irány maga, mely

kerülendő.

Az egymáshoz nagyon közel haladó autókból álló sort a vasútnál vonatnak hívják. Mintha jó sok pénzért feltalálnánk a személyvonatot. Ha a mai mondjuk 5 m-enként egymást követő autók ezután 2 m-enként fognak egymás után menni, a szakaszon még több autó mehet. A rendszernek nincs eszköze a járműszám növekedés kivédésére!

http://hvg.hu/cegauto/201732__autok_dugoban_mi_amegoldas__ember_fodroz__telekocsi_vagy_iranytaxi__behajtasi_felhajtas

Egy sajátos kapacitásnövelő eljárás a girobusz ötlete:

"A modern nagyvárosokban egyre több az autó, miközben a rendelkezésre álló utak nem bővíthetők. Ha forgalmi dugó alakul ki, tulajdonképpen csak a forgalmi sávokat elválasztó felező- és záróvonal marad szabadon. De mi az, aminek elég ennyi hely a haladáshoz a motorkerékpáron kívül? Hát egy girobusz, csapott a homlokára Szemjonov (vélhetően)."

"A tömegközlekedési eszköz mellett Szemjonov designer csapata megter-vezett egy giroszkópos tűzoltóautót is. Ez négy keréken közlekedik, ám ha dugót kell leküzdeni, bekapcsolja giroszkópját, két kerékre emelkedik."

http://365.reblog.hu/girobusz-dahir-szemjonov-golyalabas-busz-tuzoltoauto

https://twitter.com/hashtag/Gyroscopic?src=hash

Szerencsére a fantázia még működik!

Hogyan szabályozzák a gondolák számát Velencében?

"A gondolák száma igazán a 19. század végétől kezdett csökkenni, főként a hidak megépülte miatt és nyilván azért is, mert megjelentek a motoros csónakok/hajók. Ma körülbelül hatszáz gondola van Velencében és már csak túristákat szállítanak. Az ár elég borsos: fél óra 100 euró, ugyanakkor az is tény: ha olcsóbb lenne, akkor valószínű mindenki gondolázni akarna, arra pedig ma már nincs kapacitás."

http://index.hu/index2/#bloghu/turista-szalami/2017/08/12/utazas_gyetvan_velence_turista_szalami

alfoldi2011

2017.08.07.
21:50

"Berlin az első olyan városok közt van, ahol bevezették a közösségi robogókölcsönzést"

"A kikölcsönözhető elektromos robogókat a tajvani Gogoro gyártja, ezt a céget a HTC egyik volt igazgatója, Horace Luke indította el még 2015-ben, míg a berlini rendszert üzemeltető Coup a német Bosch egyik leányvállalata. A bérleti díj az első fél órára 3 euró, ezt követően tízpercenként plusz 1 eurót emelnek le a számlánkról. Húsz euróért már reggel 7 és este 7 között bármennyit robogózhatunk, míg ugyanez este hét és reggel hét között csupán 10 euró."



"A regisztráció lenyűgözően egyszerű volt, a Coup jó példát mutat minden hasonló szolgáltatásnak."

"A kiválasztott és lefoglalt robogó csak akkor indítható be, ha az ügyfél mobilja is a közelben van. A motor és a mobil bluetooth kapcsolaton kommunikálnak egymással, amivel néha akadtak gondok, de az app és a bluetooth kikapcsolása, újraindítása ezen mindig segített. A mobil jelenléte kell ahhoz is, hogy felnyissuk ülést, kivegyük onnan a Coup bukósisakját, valamint az indításnak is előfeltétele az élő kapcsolat."

"Teljes töltöttségnél nagyjából 100 kilométer a hatótávolság, amit némi optimalizálással - a Smart mód bekapcsolásával - értek el. A Gogoro alapból 95 kilométer per órával tudna száguldani, de ezeknek a bérrobogóknak a csúcssebességét leszabályozták 45 km/órára. Még így is szédítő élmény a zöldre váltó lámpánál ütközésig csavarni a markolatot, az elektromos hajtás ugyanis rögtön leadja a teljes 25 Nm-es nyomatékát"

http://index.hu/tech/2017/08/07/berlin_elektromos_robogo_berles/

alfoldi2011

2017.08.07.
21:23

"Hollandiában ... a világ legnagyobb bicikliparkolóját adták át, ráadásul a föld alá építették"

"Átadtak a hollandiai Utrechtben egy 6000 férőhelyes bicikliparkolót, amely teljes kiépülése után, 2018 végére 12 500 férőhellyel a világ legnagyobb kerékpártárolója lesz."

"Hollandiában a vasút utasainak fele kerékpárral érkezik a vonathoz, és az utasok gyakran panaszkodnak, hogy nehezen találnak helyet biciklijüknek. Az állam ezért 2011 óta 100 ezer bicikliparkolót épített."

http://www.delmagyar.hu/kulfold_hirek/hollandiaban_nem_viccelnek_a_vilag_legnagyobb_biciklikolojat_adtak_at_raadasul_a_fold_ala_epitettek/2528786/

http://cu2030.nl/archive/2017-08-04/stationspleinstalling

alfoldi2011

2017.07.26.
08:09

"Nagy-Britanniában 2040-től megtiltják a benzin- és dízelüzemű új személyautók és furgonok értékesítését."

"A szerdán bejelentett terv a brit kormány szélesebb körű, összesen 3 milliárd font (több mint ezermilliárd forint) költségvetéssel előirányzott több évtizedes környezetvédelmi programjának része."

"A brit kormány a különösen szennyezőnek tartott dízelautók számát már az átmeneti időszakban is csökkenteni kívánja. A szerdán ismertetett stratégia részeként hamarosan konzultáció kezdődik egy olyan kompenzációs rendszer esetleges kidolgozásáról, amelynek alapján a dízelüzemű személyautók tulajdonosai költségvetési vagy önkormányzati támogatást kapnának járműveik lecseréléséhez. Ez a program – ha a kormány úgy dönt – már 2020-tól elkezdődne."

"

A BMW német autógyár nem sokkal a kormányzati tervek ismertetése előtt bejelentette, hogy 2019-től elkezdi a népszerű Mini modellek elektromos változatának gyártását Oxford mellett működő üzemében. Az elektromos motorokat Németországban gyártják majd, és onnan szállítják az angliai összeszerelő üzembe.

A BMW tulajdonában lévő cég évente 360 ezer Minit állít elő.

Nemrégiben a francia kormány is bejelentette, hogy 2040-ig megtiltja az új benzin- és dízelüzemű autók franciaországi értékesítését."

https://www.vg.hu/kozelet/london-leszamol-dizellel-es-benzinnel-561911/

alfoldi2011

2017.07.11.
18:25

"Ellepik a kínai elektromos taxik Amszterdamot"

"Jövőre ellephetik Amszterdam utcáit a londoni hagyományos fekete taxik, azonban megújult külsővel és elektromos hajtással. "

"A holland fővárosban 2018 elején már járni fognak a London Taxi "TX" járművei, melyeket Barcelonában terveztek és az angliai, Coventryben működő gyárban gyártanak majd. A Rotterdam Mobility Center 225 elektromos taxira kötött szerződést, ami egy fontos mérföldkő a gyártó életében, mivel a kínai tulajdonos a Geely közel 325 millió fontot fektetett be a fejlesztésekbe. Ennek megfelelően szeptembertől a társaság neve is megváltozik, London Taxiról London EV-re váltanak."

"Az autó közel 70 mérföldet tud megtenni egy töltéssel, az elektromos motort egy segédmotor támogatja majd."

"Az ár még nem ismert, mivel az autó értékének harmadát az akkumulátor határozza meg és az árak sokat változhatnak addig, ezért a listaárat csak augusztus elsején teszik közzé. Ezzel párhuzamosan elkezdik felvenni az első rendeléseket magánszemélyektől is. Nemcsak Amszterdamban, de egyéb európai városokat is megcélzott a társaság. Londonban például 2017 negyedik negyedévében és 2018 első negyedévében kezdődik az értékesítés."

http://www.portfolio.hu/vallalatok/ellepik_a_kinai_elektromos_taxik_amszterdamot.256293.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link



"A TX csodafegyvere a hagyományőrző formaterv mellett a hatótávnövelő motorral kiegészített elektromos hajtásrendszer, amellyel mintegy 640 kilométer tehető meg, és ebből olyan 110 tisztán elektromos üzemben. Az akkumulátor gyorstöltéssel akár 20 perc alatt tölthető 80%-ra, normál háztartási konnektorból pedig úgy 8-10 óráig tart ugyanez. Hatótávnövelésre a Volvo háromhengeres benzinmotorjának a svédek által használtnál kisebb, 1,3 literes változatát használják – ennek az egyetlen feladata az akkumulátor újratöltése lesz. A londoni villanyautó-töltő hálózatot az ígéretek szerint 2018 végéig mintegy 300 gyorstöltővel bővítik, ami az új taxik piacképességét is javítja."

"A korábbi London taxikat jellemzően nagy dízelmotorok hajtották, ezekhez képest a LEVC szerint akár heti száz font – úgy 140 ezer forint – megtakarítás is elérhető egy-egy autóval, feltéve, hogy ameddig lehet, csak az akkumulátorról használják, és naponta olyan 190-200 kilométert tesznek meg. A gyáriak szerint már most befutott egy nagyobb brit megrendelés, és 200 példányt szállítanak Hollandiába is."

"A brit főváros közlekedési rendszerét felügyelő Transport for London 2020-ra legalább 9000 null-emissziós taxit szeretne forgalomban látni, így van rá esély, hogy a TX5 hamar elterjed. Ám a LEVC nem egyedül a taxi-eladásokból szeretne megélni. Később tervezik egy tisztán elektromos áruszállító bemutatását is ugyanezeken a műszaki alapokon, amely tovább növelheti a potenciális vásárlók számát, és ezzel a vadonatúj brit üzem kihasználtságát."

http://totalcar.hu/magazin/hirek/2017/07/11/lelepleztek_az_uj_london_taxit/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

Más:

Tisztelt Pákozdi úr!

Köszönöm a támogató véleményét!

Valóban betelt valamilyen tár. Ha azonban magát az alapcikket tetszik behívni, akkor annak a végén

eddig ott volt olvasható a legutóbbi küldeményem. Köszönöm, ha figyeli az üzeneteimet!

alfoldi2011

2017.07.10.
17:35

Teherbringa, teherkerékpár, cargobike - egy új fogalom, melyet érdemes megismerni!

"Jelenleg hét, szeptembertől pedig tizenegy cargobike, azaz teherbicikli áll a bécsi lakosok rendelkezésére, akik mostantól ingyen bérelhetnek ilyet a városban. Erről a város külképviseleti irodája számolt be közleményében.

A teherbringák üzemeltetői közt lokálokat, üzleteket és irodákat találunk: ők Bécs támogatásával jutottak a szállítóeszközökhöz. Az osztrák főváros még márciusban írt ki támogatási programot angolul cargobike-nak nevezett teherbiciklik beszerzésére, és mivel a 200 ezer eurós keret három héten belül kimerült, áprilisban adtak rá még 100 ezret. Bécs ötven százalékban támogatta a teherbiciklik beszerzését, de az elektromos meghajtást alkalmazó változatokért ezer eurós hozzájárulást is adtak.

Bár a kölcsönzés ingyenes, ötven eurós kaucióra és egy fényképes igazolványra azért szükség van. A teherbicikliket legfeljebb 24 órára lehet kikölcsönözni.

Ismeretes, hogy Bécs városa igen intenzíven támogatja a kerékpár használatának terjedését. Az osztrák főváros célja a jelenlegi akcióval az, hogy minél több család hagyja otthon autóját és intézze teherkerékpárral a heti nagybevásárlást, illetve a gyerekeket is ilyen szállítóeszközzel vigyék haza óvodából, játszótérről. "

Már ilyen fogalom is van!

"Mindehhez természetesen kitűnő és egy egyre bővülő kerékpárút-hálózat is rendelkezésre áll a városban.

Bécsnek amúgy is fontos mostanság a teherbicikli, hiszen márciusban itt rendezték meg az Európai Kerékpáros Logisztikai Konferenciát."

https://mno.hu/kulfold/ezentul-ingyen-kolcsonozhetik-a-teherbringat-a-becsiek-2407134

alfoldi2011

2017.07.07.
05:33

Méltányolható az igyekezet!

"Komoly bejelentést tett szerdán Nicolas Hulot, a frissen megválasztott francia elnök, Emmanuel Macron kormányának környezetvédelmi minisztere. A politikus szerint ugyanis Franciaország 2040-től

betiltaná a belső égésű motorral szerelt autók árusítását."

"A Carscoops beszámolója szerint Macron terve, hogy 2050-re karbonsemlegessé tegye az országot meglehetősen ambíciózus, ugyanakkor nem kivetelezhetetlen. Ehhez azonban az kell, hogy visszaszorítsák a benzin- és dízelüzemű autók árusítását."

"Mindez persze komoly költségeket róhat a francia családokra, Hulot azonban azt is bejelentette, segítséget nyújanak a váltáshoz. A dízeles autók esetében az 1997, míg a benzineseknél a 2001 előtt készült autók cseréjéhez járul majd hozzá az állam, legyen szó újról vagy akár használtról."

És mi?http://hvg.hu/cegauto/20170707_franciaorszag_kornyezetvedelem_autok_betiltasa

alfoldi2011

2017.07.03.
21:56

"Átlag tíz évet vesz el az emberi életből a légszennyezettség"

"A szennyező porrészecskék légköri koncentrációjának - köbméterenkénti - 10 mikrogrammnyi emelkedése átlagosan 9-11 évvel rövidíti meg a szennyezett területeken élők várható élettartamát - derült ki az Ecological Indicators című folyóiratban közölt új tanulmányból."



"

Az eredmények szerint egy szennyezett területen élő személy

átlagosan 9-11 évet veszít a várható élettartamából,

ami jóval több a gyakran hangoztatott 1-2 évnyi veszteségnél."

http://www.origo.hu/tudomany/20170703-tiz-evvel-kepes-megroviditeni-az-ember-eletet-a-fokozott-legszennyezettseg.html

alfoldi2011

2017.06.26.
06:27

Helsinki és Oslo igyekezetei

"Átlagosan az idő 4 százalékában használják az autókat a tulajdonosaik, a fennmaradó 96 százalékban azonban csak parkolnak valahol, ez pedig az erőforrások, például pénz és a parkolásra használt tér elherdálása - mondja Ville Lehmuskoski, Helsinki tömegközlekedési cégének a vezérigazgatója. Ha a helsinki régióban 25 százalékkal csökkenne az autóhasználat, akkor az 100 ezer autóval kevesebb járművet jelentene, így autónként 10 ezer eurós értékkel számolva közel 1 milliárd eurót lehetne arra használni, hogy hatékonyan pörgessük fel a gazdaságot vagy a társadalom számára hasznos módon használjuk fel ezt az összeget, mondta Lehmuskoski."

"A következő években a gazdasági növekedés egyik legfontosabb motorja a közlekedés hatékonyságjavulása lesz, mondja Sampo Hietanen, az autók szerepének újragondolását hirdető startup, a Maas Global vezérigazgatója. A MaaS Global célja, hogy olyan alternatívákat kínáljon a Helsinkiben élőknek, amik mellett az autók már nem versenyképesek. A cég olyan appot fejleszt, amellyel megtervezhetjük utazásainkat, például önvezető autókat vagy buszokat, megosztott kerékpárokat vagy akár a tömegközlekedést is kombinálva."

"A városvezetés is sokat tesz azért, hogy a helyi lakosok könnyebben letehessék az autójukat, a várostervezés szerves része a tömegközlekedés fejlesztése, de más módokon is segítenek, például olyan városi útszakaszok kialakításával, ahol a sebességi korlátot az autók számára csökkentették, az ott közlekedő villamosoknak viszont nagy sebességet engedélyeznek."

"... a totális tiltás helyett más stratégiát választottak, a városvezetés egyszerűen megszűntetné a belvárosi parkolóhelyeket, ettől remélik a forgalom csökkenését. Jelenleg 650 parkolóhely van a belvárosban, ezek helyén közösségi tereket, például játszóteret vagy kulturális eseményeknek helyet adó felületeket alakítanának ki, vagy egyszerűen bicikliparkolóként használnák őket."

http://www.portfolio.hu/hir.php?k=2&i=254669&sec=6cfeec70b93254e52d5789a049817cee?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2017.06.22.
13:47

80% - a nagyszerű arány!

"Drasztikusan visszaszorítják az autósforgalmat Londonban"

"Az autóforgalom drasztikus visszaszorítását tűzte ki célul a londoni polgármester, aki azt akarja elérni, hogy 2041-re a fővároson belüli utazásokat 80 százalékban gyalog, kerékpárral, vagy tömegközlekedéssel tegyék meg a londoniak."

"London polgármestere el akarja érni, hogy napi szinten legalább hárommillióval csökkenjen az autósok száma a városban, továbbá az is fontos számára, hogy a lakóhelyek 70 százalékának 400 méteres körzetében legyen kiváló minőségű, biztonságos bicikliút.Jelenleg a helyiek 64 százaléka közlekedik autómentesen."

"Az idő előtti halálesetek okainak, köztük a két legnagyobb gyilkosnak, a szívbetegségnek és a ráknak hátterében álló okoknak a többsége a mozgásszegény életmódra vezethető vissza."

http://www.origo.hu/nagyvilag/20170622-visszaszoritjak-az-autosfrogalmat-a-varosban.html

alfoldi2011

2017.06.22.
07:23

Ilyent azért mégsem kellene tenni, megengedni!

"A kínai Csungking építészei azonban egy lépéssel ennél is tovább mentek:egy lakóház tetején halad egy autóút. A Daily Mail azt írja, azért tervezték így az utat, hogy a lakók a saját autóikkal megközelíthessék az otthonaikat. Ha nem lenne ez az út, akkor egy felvonóval kellene haza menniük a meredek hegyoldal miatt."



Autókkal járt út a háztetőn! Van az a pénz - ugye!

http://www.origo.hu/utazas/hirek/20170621-autout-fut-a-lakohaz-tetejen-csungkinkg-kina.html

alfoldi2011

2017.06.12.
16:15

"Autóval az iskolába? Súlyos tüdőbaj fenyegeti a magyar gyerekeket"

"Sokan azért viszik autóval a gyereküket az iskolába, hogy megóvják őket a külső ártalmaktól.Átfogó tanulmányok viszont bebizonyították, hogy az esőtől ugyan véd a kocsi, azonban ezzel a károsanyag-terhelés sokszorosát kapják a gyerkek."

"Az autósok joggal gondolhatják, hogy védve vannak a légszennyezéstől, hiszen az autó és benne található légszűrő segít a külső szennyeződések csökkentésében. A 2001 óta folytatott vizsgálatok azonban pontosan ennek az ellenkezőjét bizonyítják: a gyerekeket sokkal kevesebb káros behatás érte, ha sétáltak vagy kerékpároztak az autó helyett.

9-12 szer annyi szennyeződést szenvednek el az autóban ülő gyerekek, mintha az utcán sétálnának - mondta Stephen Holgate, a Southampton University professzora. Az autókban a befúvórendszer szinte folyamatosan működik, ami egyenesen a gyerekek arcába nyomja a káros anyagokat, amiből így (nem meglepő módon) sokkal többet lélegeznek be. A gyerekek ráadásul sokkal fogékonyabbak az olyan betegségekre, amelyek kifejezetten a tüdőt károsítják (pl: asztma)."

"Milyen hatása van a légszennyezésnak a gyerekre?

A szennyeződések ráadásul az idegrendszerre is negatív hatással vannak, azok a gyerekek sokkal rosszabb teljesítményt nyújtanak az iskolában, akiket több szennyző anyag ér a mindennapokban. Ha ez nem lenne elég, akkor egyes tanulmányok a DNS-károsodást is okoz a rendszeres, nagy mennyiségű szennyező anyagok belélegzése."

https://www.penzcentrum.hu/biztositas/autoval_az_iskolaba_sulyos_tudobaj_fenyegeti_a_magyar_gyerekeket.1056385.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link



http://www.origo.hu/tudomany/20170612-legszennyezes-a-gyerekek-tobb-merget-szivnak-be-az-autoban-mint-az-utcan.html

https://www.theguardian.com/environment/2017/jun/12/children-risk-air-pollution-cars-former-uk-chief-scientist-warns

alfoldi2011

2017.06.12.
15:59

HONDA és a villanyrobogó!

Elegáns és egyszerű.

"A Honda elnök-vezérigazgatója jelentette be, hogy 2018-ban bemutatják a villanyrobogójukat, ami a

szerinte egy nagyon kényelmes módja lesz az ingázásnak, például kivehető akkumulátorokkal készül, amik a töltést teszik egyszerűvé, hiszen nem szükséges, hogy a parkolóhely közvetlenül egy áramkiállás mellett legyen."

"A villanyrobogó mellett a Honda egy töltőállomás-infrastruktúrán is dolgozik, amiket nagyvárosokba telepítve megoldódna a gyors tankolás kérdése - pár perc az akksicsere, és lehet is tovább menni, vagyis éppen a villanyjárművek rákfenéjét, a lassú töltést tudják ezzel áthidalni."

"A villanyrobogó projektben a Honda partnere a japán posta ..."



http://totalbike.hu/hirek/2017/06/12/jovore_jon_a_honda_villanyrobogoja/?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

alfoldi2011

2017.06.09.
22:50

Lényegi a szemléletváltás: "nem azt kell megoldani, hogy minél tovább bírja a jármű egy töltéssel, hanem hogy a városban bárhol lehessen tölteni."

"A fejlesztők szerint tök jó, hogy egyre több az elektromos autó, de ez nem oldja meg a városi és elővárosi közlekedés problémáit, mert ezek az autók még mindig drágák, és a dugókat se szüntetik meg. Hogy az elektromos biciklik, rollerek, kismotorok mégse tudtak igazán elterjedni, szerintük azért

lehet, mert nehéz megoldani a töltésüket."

"Az a probléma, hogy tele van az utca elektromossággal, minden világít, mi pedig egyre több lemerülő eszközt hordunk magunkkal, amit szeretnénk feltölteni. Miért ne lehetne töltő minden sarkon, ha az áram már ott van?"

"Magyar fejlesztők ötlete tenné fenntartatóvá a városi közlekedést. A Servo Movement a bécsi Pioneers Fesztiválon mutatkozott be, a célja a dugók és a légszennyezés nélküli, de fenntarthatóan működő elektromos városi közlekedés."

"A sharing economy gondolatán alapuló magyar rendszer három elemből áll:

A lényeg a Servo Powershare, a világ első mindenkienk nyitott közösségi elektromosáram-megosztó rendszere. A töltőállomás közösségi alapon megosztja a közterületekről elérhető szabványos elektromosáram-végpontokat, ezzel bárhol lehetővé teszi elektromos eszközök töltését és üzemeltetését. Az állomásokat telefonos appal lehet használni.A második elem egy Linda névre keresztelt saját fejlesztésű elektromos moped. A töltőrendszer viszont nemcsak ezzel a saját modellel működne, hanem minden más európai gyártó hasonló elektromos járművével is.A harmadik egy városi járművekbe való fedélzeti számítógép, a Servo OBU KIT, amellyel bármilyen elektromos jármű okoseszközzé alakítható. Az app és a jármű összekötésével a felhasználók láthatják, hogy pontosan hány kilométert tudnak még megtenni az akku aktuális töltöttségi szintje mellett, figyelembe véve a súlyukat, a vezetési stílusukat, a domborzati viszonyokat és a forgalmat. Az alkalmazás azt is megmutatja, hogy hol van a környékükön vagy az úti céljuk környékén töltőállomás.""A tervek szerint az üzleti modell – olyan más sharing economy modellekkel szemben, mint az Airbnb vagy az Uber, ahol az ellenérdekelt felek lobbiereje sok esetben ellehetetleníti a működést – magát az áramszolgáltatót tenné érdekeltté abban, hogy a Servo Movementtel közösen egy jogilag és gazdaságilag fenntartható rendszert hozzon létre – állítja a közlemény. Egy ilyen töltőállomás kialakítása körülbelül 100 ezer forintba kerül."



http://index.hu/tech/2017/06/09/magyar_e-motor_hoditana_meg_a_varosokat/

alfoldi2011

2017.06.06.
19:21

Villamos kinézetű busz?



Bemutatták az első virtuális sínen haladó villamost"

"A CRRC kínai vasúti közlekedési vállalat „okos busznak" nevezi a járművet, de az jóval többet tud, mint egy autóbusz. A villamoshoz hasonlóan moduláris felépítésű és plusz kocsikkal lehet bővíteni. A buszokhoz hasonlóan azonban az úton halad, nem kell neki sínpálya."

"A szerelvény képes egy előre beállított útvonalat követni és nem szükséges hozzá vezető. A vonatot érzékelőkkel szerelik fel, amelyek lehetővé teszik, hogy kövesse az útra festett szaggatott fehér vonalakat."

"A 30 méter hosszú busz 300 utast tud szállítani. Szükség esetén bővíteni vagy csökkenteni is lehet a kocsik számát."

Állhat 2, vagy 3, vagy 4 elemből attól függően, hogy mennyi az elszállítandó utasok száma.

A legnagyobb sebessége 70 km/óra, mely városban hatalmas sebességnek számít. Az egyes egységek kivétele, berakása egyszerű, gyors, mert az EGYSÉGEK NINCSENEK FIZIKAILAG ÖSSZEKAPCSOLVA!

Külön sávon halad, mint a villamos!

25 km-en át tud elektromos üzemű is lene a beszerelt akkumulátoroknak köszönhetően.

A 2. film szerint az elektromos meghajtás is lehetséges.

http://www.origo.hu/tudomany/20170606-a-kinaban-bemutatott-jarmu-a-festett-savokat-koveti.html

Érdemes a filmeket is megnézni:

https://www.youtube.com/watch?v=Dd3N9CFKe9M

http://www.news.com.au/technology/innovation/motoring/china-unveils-train-that-runs-on-a-virtual-track/news-story/cf14e46217ac5b06ac5f80cf234bc812

A költsége, ami nagyon fontos:

"ART sokkal olcsóbb, mint a hagyományos metró, amelynek ára mintegy 400-700000000 RMB kilométerenként Kínában. És, mint az elektromos villamosok, amelynek ára 150-200 millió RMB kilométerenként ART csak mintegy egyötöde a beruházás."

http://www.suchtv.pk/technology/item/54891-world-s-first-driverless-rail-transit-system-unveiled-in-china.html

alfoldi2011

2017.05.29.
07:55

Lengyel elektromos jármű

"A lengyel gyártású Sam, nem csak elragadó külsejével szerezhet magának rajongókat, hiszen minden megvan benne ami egy-két ember kényelmes közlekedéséhez szükséges lehet a városi környezetben. Formája alapján egy rajzfilmből is előléphetett volna ez a háromkerekű cirkáló, amit szinte teljes egészében újrahasznosított nagy sűrűségű polietilénből készítettek. A lítium-polimer (Li-polymer) akkumulátor 5 óra alatt feltölthető, mellyel környezeti tényezőktől függően 80-100 kilométer tehető meg, maximális sebessége pedig 90 km/h. A gyártó célja, hogy egy modern, környezetbarát és fiatalos eszközzel bővítse a városi közlekedés lehetőségeit."






TYPE R



http://pinklemur.blog.hu/2017/04/18/sam_elragado_elektromos_jarmu_varosi_kozlekedeshez

alfoldi2011

2017.05.29.
07:47

"Autópályából városi park"

"Az MVRDV építésziroda tervei alapján készült el Szöul új parkja a "Seoullo". Jelentése "Szöul felé" vagy "Szöul utcái". Dél-Korea fővárosa még 2015-ben írt ki egy pályázatot a központi állomás területére, melyet végül a holland iroda nyert meg.A "Seoullo" 983 méter hosszú városi autópálya szakaszból lett kialakítva, aminek köszönhetően a központi terület zöldebb, barátságosabb és vonzóbb helyszín lett, ráadásul összeköt több, egymástól eddig elválasztott zöldfelületet. A park új lépcsőkkel és hidakkal kapcsolódik a környező szállodákhoz, üzletekhez és más kertekhez. A területre összesen 24000 őshonos növény lett telepítve, melyek végső formájukat a következő évtizedekben fogják elérni."









http://index.hu/index2/#bloghu/pinklemur/2017/05/27/autopalyabol_varosi_park

https://www.mvrdv.nl/en/projects/seoul-skygarden

alfoldi2011

2017.05.18.
19:08

Egy nagyon régóta várt jó hír!

"Bemutatták az Ikarus forradalmi, gázüzemű autóbuszának terveit

Külföldről is nagy az érdeklődés a jármű iránt.""... hasonló buszt tudomásuk szerint jelenleg más nem kínál Európában. Ismertette: a busz nagy előnye, hogy hatótávolsága a dízelüzemű járművekkel egyenértékű, tehát városi, elővárosi és helyközi üzemeltetésre is alkalmas. Eközben károsanyag-kibocsátása töredéke a dízelesekének."

"... kéntartalma nincs, koromkibocsátása pedig ezreléke a dízeles technológiáénak."

http://magyarhirlap.hu/cikk/88326/Bemutattak_az_Ikarus_forradalmi_gazuzemu_autobuszanak_terv

eit

Az időközben megjelent kommentek egy része:

József Kiss:

"Hogy mi ebben a forradalmi? Semmi. Azért az már egy kicsit durva, hogy a vezérigazgató-helyettesnek fogalma sincs a konkurenciáról. Akkor ki kell, hogy ábrándítsam Héjj Demeter urat: az Iveco és a lengyel Solbus is gyárt LNG buszokat, ez utóbbi a Gazprom támogatásával, tavaly mindössze öt iylen buszt gyártott, mert ennyit tudott eladni. A gond csak az az LNG-vel, hogy a busziparban már egy túlhaladott technológia, gyakorlatilag egyáltalán nem piacképes, hiszen nagyon magas az üzemanyag fogyasztása. A másik gond, hogy ez a műszaki megoldás túl sok területet vesz el a busz utasok számára fenntartott területéből, ahogy a képeken is látszik, a 12,5 méteres buszból a motortér egy jó métert elvesz, teljes szélességben a buszból. Így kevesebb utast tud szállítani. Nem csak kevesebb utast szállíthat egy 12,5 méteres dízel buszhoz képest, de sokkal drágább is, hiszen ez nem egy olcsó technológia. Ez az LNG busz örület már régen lecsengett, már Kínában sem nagyon veszik, az USA-ban pedig teljesen átvette szerepüket az elektromos buszok. Európában alig-alig adtak el néhányat, napjainkban már senki sem vásárolja. Ezt túlhaladta már a mai a technológia. Nehéz felfogni, hogy vajon miért nem az elektromos buszokban gondolkodnak az ikarusban, mint mindenhol máshol? Hol van a 2014 végén beharangozott Ikarus elektromos busz? nagyon szkeptikus vagyok, 2006 óta már többször is "megmentette" Széles Gábor az Ikarust, mindig csúfos bukás lett belőle."

Magyaródy Szabolcs. "A kanadai Hamiltonban már legalább 20 éve működnek LNG üzemű buszok. Éveken keresztül egy Beregszászi nevű 56-os mérnök járt le Ottawából ellenőrizni az üzemeltetést."

alfoldi2011

2017.05.16.
22:08

A föld fölött akar közlekedni a római polgármester, Virginia Raggi. Ez is van olyan vagány ötlet, mint az amerikai híresség város alatti autópálya hálózata!

"A római önkormányzat számítása szerint a kötélvasút működtetése és karbantartása még a buszokénál is olcsóbb lenne."



"Külföldi példák nyomán kabinos drótkötélpályával kapcsolná be az örök város vérkeringésébe Róma egyes nyugati kerületeit Virginia Raggi főpolgármester."

"A négy kilométer hosszú drótkötélpálya az A-metróvonal Battistini kerületben lévő végállomását kötné össze Casalotti külső kerülettel. A polgármester szerint a tervezett funivia, pontosabban "cabinovia" 90 millió euróba (28 milliárd forint) kerülne, olcsóbb lenne minden más megoldásnál, menetirányonként óránként maximálisan 3000 utast szállíthatna 21,6 kilométeres óránkénti átlagsebességgel, vagyis a teljes táv megtétele 19 percig tartana."

"A projekt keddi bemutatóján hivatkoztak arra, hogy hasonló létesítmények sikeresen működnek néhány más világvárosban, így Londonban, Ankarában, Mexikóvárosban és Rio de Janeiróban.

A funivia minden más alternatívánál olcsóbb megoldás lenne, működtetése, karbantartása és az amortizáció évi 1000 utasként mindössze 300 euró lenne, szemben a metró 1440, a busz 560 és a villamos 530 eurójával - számolta ki a római önkormányzat közlekedési tanácsnoka, Linda Meleo."

http://roma.repubblica.it/cronaca/2016/10/24/news/roma_raggi_funivia_casalotti-battistini_ci_stiamo_lavorando_davvero_-150493866/?refresh_ce

http://alfahir.hu/2017/05/16/roma_olaszorszag_kozlekedes_metro_drotkotelpalya

http://hvg.hu/gazdasag/20170516_kitalaltak_romaban_mivel_valtanak_ki_a_meregdraga_metroepitest

Érdekességként ide kívánkozik az régi képelap, amely szintén a levegőt használta útként, persze a kor járgányaival! Láthatóan a földszinti világ is elég zsúfolt. Nyilván ezért szálltak föl.

alfoldi2011

2017.05.15.
09:34

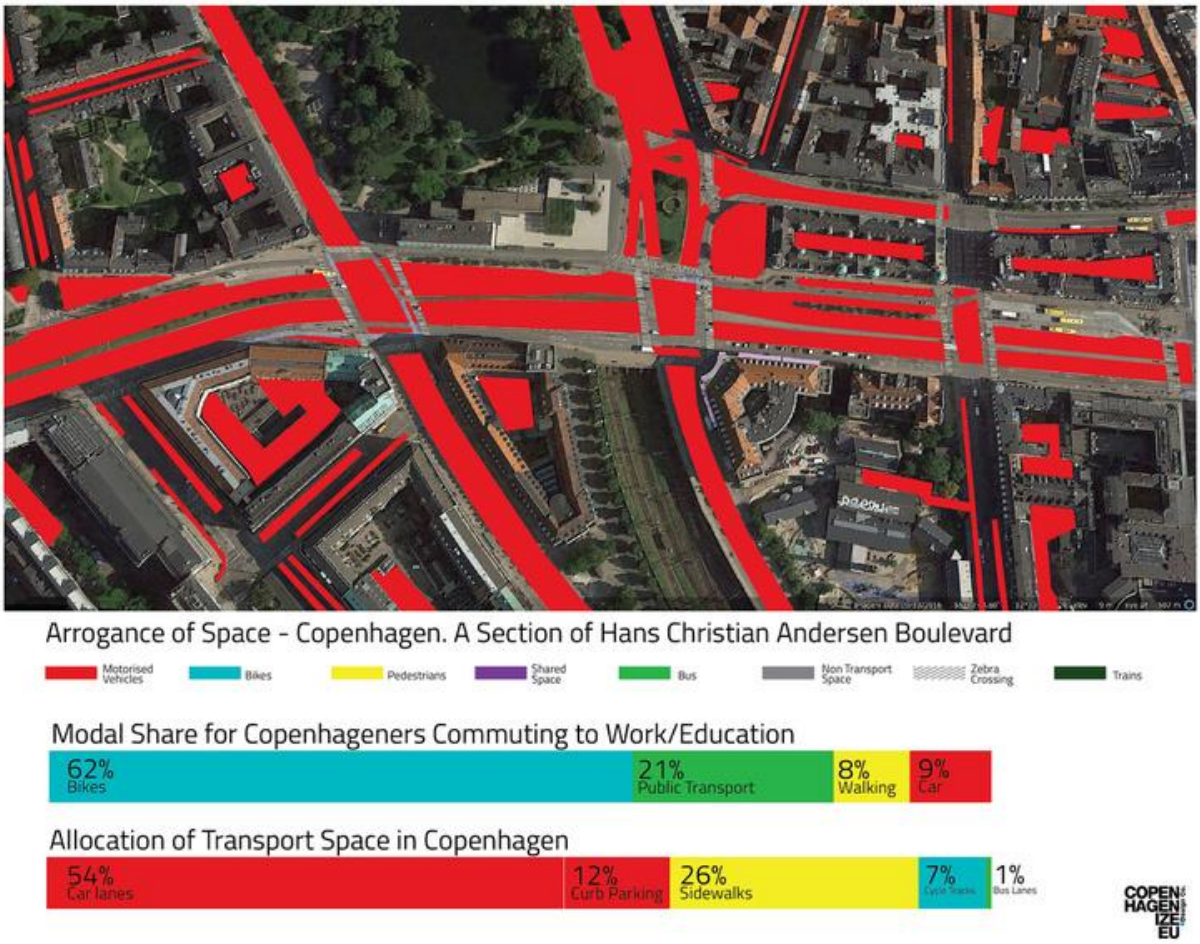
Csak 9%!

"Igen, a világ egyik leggazdagabb, legélhetőbb városáról van szó. A Copenhagenize.com ezzel kapcsolatban mégis egy komoly problémára hívja fel a figyelmet, néhány Flickren megosztott ábrával."

"A városlakók 62 százaléka jár iskolába vagy munkába kerékpárral, 21 százaléka használ közösségi közlekedést (busz, metró, vonat) és mindössze kilenc százalékuk autót. Mindezt úgy, hogy a lakosság 25 százalékának van kocsija."

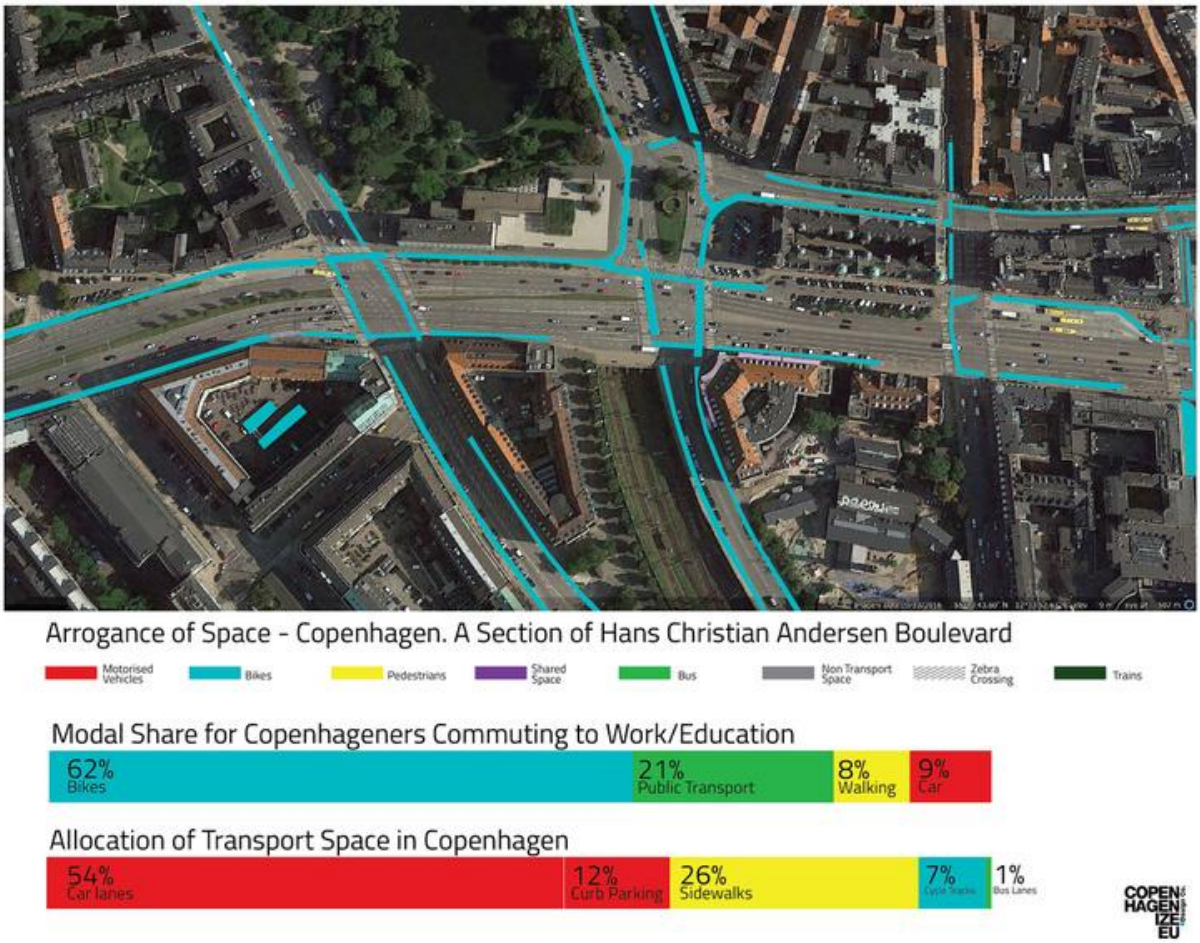
Ez kiváló eredmény! Van azonban még ott is gond.

"... bár a gépkocsiforgalom teljesen háttérbe szorult a városban, a közlekedési infrastruktúra még mindig a hatvan-hetven évvel ezelőtt kitalált modellt követi. Ez itt például a Hans Christian Andersen Boulevard, amit az ötvenes években építettek ki. Ma többnyire nem a városlakók használják. A szerző az alábbi ábrán pirossal jelölte a gépkocsiknak fenntartott területeket, de a szerző Flickr-képei közt megtaláljátok a más közlekedési módoknak fenntartott területeket is.



A gondot az alsó két szalag grafikon mutatja. Ellentmond egyásnak két tény: miközben autót csak a lakosság 9%-a használ, a közterületekből még mindig 54% az autósoké. A sok piros színű terület mutatja azt is, hogy az autós közlekedés mekkora helyigényű. A mozgó és az álló autó felzabálja a várost. Még az embert is kiszorítja.

A kerékpárosoknak szükséges hely nagyságát az alábbi kék területek mutatják.



Ugye nem kell két Nobel-dyja különbség felismeréséhez!?

"Szóval a lényeg: miközben az autóközlekedés már tényleg nem számottevő (9%), a legtöbb területet még mindig az azoknak fenntartott úttestek és parkolók teszik ki (66%). Persze az úttesteket a tömegközlekedés egy kis része (buszok) is használja, de ez jelentősen nem változtat az arányokon."



http://index.hu/kerekagy/2017/05/15/koppenhagaban_mar_csak_a_lakossag_9_-a_autozik_rendszeresen/

http://www.copenhagenize.com/

Ha ott kialakíthatók az egészséges arányok, akkor nálunk ki vagy mi miatt nem tehető meg?

Csak tanítani kellene már végre a Jan Gehl-féle új urbanisztikát! Legalább megláthatnánk és rácsodálkozhatnánk! Nem?



alfoldi2011

2017.05.13.
08:54

Mobilitási forradalom

"Alexander Dobrindt német szövetségi közlekedési miniszter az autó feltalálása óta a legnagyobb mobilitási forradalomnak nevezte az "autonóm autó" megjelenését."

"Mehetnek a német utakra az önvezető járművek

Jogilag is megnyílt az út az önállóan közlekedő járművek előtt Németországban az erről szóló törvény elfogadásával." "A német parlament felsőháza, a Szövetségi Tanács (Bundesrat) pénteken fogadta el a jogszabályt. A törvény megköveteli a vezető jelenlétét az önállóan navigáló járműben annak érdekében, hogy bármikor átvehesse az irányítást, ha erre rákényszerül, vagy a jármű vezérlő rendszere erre felszólítja. A vezetőnek azonban nem kell a kezeit a kormányon tartania, és nem kell az utat figyelnie sem, bármivel elfoglalhatja
magát."



http://www.napi.hu/nemzetkozi_vallalatok/mehetnek_a_nemet_utakra_az_onvezeto_jarmuvek.637445.html

alfoldi2011

2017.05.03.
08:48

Város alatti autópálya-hálózatot képzel az elektromos autó szülőatyja. Óriásira lenne növelhető a városi autózás kapacitása az amerikai fenegyerek ötletével.

"Fél év sem telt el azóta, hogy Elon Musk tavaly, pár nappal karácsony előtt egy különösen durva Los Angeles-i közlekedési dugóban üldögélve azt írta ki Twitterre:

Megőrjít ez a csúcsforgalom. Komolyan, építek egy alagútfúró gépet, és elkezdek utat ásni vele.

Azóta kiderült, a techvilág atyaúristene nem viccelt: nem sokkal később megalapította a The Boring Company nevű céget, a napokban pedig a SpaceX egyik mérnökének jóvoltából először láthattuk Musk alagútfúróját - írja a Business Insider"

"Úgy tűnik a Tesla atyja nem viccelt, tényleg minél előbb szeretné telefúrni Amerikát. "

http://index.hu/tech/2017/04/28/elon_musk_alagutfuras_epitoipar/

"Musk az elviselhetetlenül túlzsúfolt városi közlekedés alapproblémáját abban látja, hogy az két dimenziós maradt, miközben maga a városi lét három dimenzióssá változott. Egy, vagy a metróval együtt legfeljebb két síkban közlekedünk, miközben sok szintes épületekben, száz emeletes felhőkarcolókban lakunk és dolgozunk. Naná, hogy az előbbi nem tudja kiszolgálni azt a népsűrűséget, amit utóbbi lehetővé tett."

"Az alternatív megoldás Musk szerint az, hogy fúrjunk a nagyvárosok alá 10-20-30 szintes alagúthálózatot, amiben mehetnek az autók (meg természetesen a Hyperloop). Ez szépen elvezeti a felszínről a járműforgalom nagyját, gyors, hatékony, és úgy könnyebbülnek majd meg tőle a zsúfolt nagyvárosok, mint amikor a metró vitte le a föld alá a tömegközlekedés egy részét. Vagy még jobban."

"... alagutat fúrni a világ legdrágább, leglassabb, és legkönnyebben korrumpálható dolga, ezt mi a négyes metró hazájában jól tudjuk."

http://index.hu/tech/2017/02/24/vasember_alagutat_as/

Az alábbi cikk tartalmaz egy videót, melyen követhető az elv.

A felszíni úthálózat és a földalatti csőrendszer közötti kapcsolat liftekkel oldható meg. A liftek felszíni induló helyei a felszíni út parkolósávjában épülnének.

Itt állna egy szállítóeszköz, mely majdnem mindenben azonos az ismert autómentővel, mely platóján viszi az autót. Erre hajt rá a felszínen az autó, melyet ez után az alatta lévő lift leviszi az alvilágba.

Ez az "autómentő", korcsolya", papucs" - nevezzük bárminek is - elektromos meghajtású és az autót 200 km/órás sebességgel vinné a csövekben. Mivel elektromos, kipuffogás miatti légszennyezés sincs az alagútban. Valószínűen a mai útvonaltervezőhöz hasonló szoftver mozganá az egységet a föld alatti csőrendszerben, a föld alatti autópályán. Ugyanúgy, mint az önvezető autó esetén!

Amikor pedig az autó a célpont közelébe ér, a "papucs" elviszi a megfelelő liftre, mely a felszínre emeli a gépet. Innen pedig a mai szerint mehet az autó.

http://auto-live.hu/auto/ettol-eldobod-az-agyad-video-elon-musk-foldalatti-alagutrendszererol/

Ez csak egy jó játéknak tűnő valami. Ha azonban meggondoljuk, hogy a városi átlagos haladási sebesség manapság nics még 20 km/óra sem, és a föld alatti többszintes autópálya hálózat elvileg tetszőlegesen bővíthető - megér egy percet elgondolni!

Az alapelv nagyon jó: a felszínen csak a minimális autós mozgások maradnának, maradjanak, a felszínt visszakaphatnák a gyalogosok, bicajosok.

Itthon a többség a pokolba kívánja az M4 miatt a lejáratott alagút fogalmat. Mégis azt kívánom: bárcsak lenne megrendelője!

alfoldi2011

2017.04.27.
05:30

Nem vicc! Gondoljon mindenki a saját szívére, mert a mocsok demokratikusan mindenkibe bemegy.

"Súlyos egészségügyi problémákat okozhatnak a levegőben szálló, például a járművek által kibocsátott szennyező nanorészecskék: belélegezve a tüdőbe és a vérkeringésbe jutnak, ahol növelik a szívroham és a szélütés kialakulásának kockázatát - közölték brit kutatók csütörtökön."

"Eredményeik londoni bemutatásakor a kutatók elmondták: a legaggasztóbb az, hogy a nanorészecskék felhalmozódnak a már szívkoszorúér-betegségben szenvedők sérült ereiben, így növelik a szívroham kialakulásának kockázatát."

"Az Egészségügyi Világszervezet (WHO) becslései szerint a kültéri levegő szennyezettsége városokban és vidéken világszerte három millió ember korai halálát okozta 2012-ben."

"Az ACS Nano című szaklapban szerdán bemutatott tanulmány szerint a belélegzett levegőben lévő részecskék a vérbe kerülve a test különböző részeibe, köztük az artériákba, a vérerekbe és a szívbe is eljutnak."

"Megállapították: a nanorészecskék gyakran felhalmozódnak a vérerek belsejében növekvő zsíros lerakódásokban, így okoznak szívrohamot és agyvérzést."

http://inforadio.hu/eletmod/2017/04/27/igy_okoz_bajt_a_szallo_por/

alfoldi2011

2017.04.20.
08:44

"Bicikli- és biciklisbarát irodaházak" Milyen kevés kellene a konfort érzethez! Egy kis lépéssel milyen nagyot lehetne az ügynek segíteni!

Nem lehetne a hazai irodaház tervező protokollokat kiegészíteni egy kötelezővé tett feladattal, e kiváló szolgálatás kötelező betervezésével, mondjuk a mélygarázs mintájára?

Nyilván példát vehetne a többi munkahely is! Ezt a lépést az építészek tehetnék meg!

"A kerékpárral közlekedő dolgozók számára ma már egyre több irodaház nyújt olyan kényelmi szolgáltatásokat, melyek megkönnyítik a kétkerekűvel való munkába járást."

Szerencsére Budapesten is szaporodnak azok az irodaházak, melyek kerékpárosbarátnak nevezhetők pusztán amiatt, hogy bennük megoldják a kerékpárok tárolását, a kerékpárosok átöltözését a részükre kialakított öltözőben és még a zuhanyozásukat is.

17 olyanlyen irodaház van már az országban, amely mindhárom előbbi szolgáltatást nyújtja. 123 pedig olyan, melyben a háromból valamelyik már megtalálható.

http://www.hugbc.hu/hirek/biciklibarat-irodahazak/3600

alfoldi2011

2017.04.11.
10:18

A londoni taxi - amiről jól esik olvasni.

Van vagy volt egy valódi szolgáltatás?

Van a taxizásban is minőség?



http://index.hu/index2/#bloghu/nagy-britannia-kincsei/2017/04/09/10_erdekes_teny_a_londoni_taxikrol

alfoldi2011

2017.04.09.
11:25

Újabb eszköz, mely hegyen-völgyön is használható!

"Egy feltöltéssel 50 kilométert is megtehetünk vele és akár a 25 km/h végsebességet is elérheti. Szóval városi közlekedésre tökéletes. A cserélhető 36 V-os akkumulátor ügyesen el lett rejtve a lábtartóban. A gyártótól pure (egyszerű, fekete) és prime (választható színezés és ülés) változatban rendelhető."

"

Keret:	Acél
Első fék	Hidraulikus tárcsafék
Hátsó fék	Mechanikus tárcsafék
Abroncsok	18 x 9,5-8
Elektromos kerékagy motor:	500 W, max. nyomaték: 65 Nm
Lítium-ion akkumulátor	36 V, 20 Ah, 728 Wh
Töltési idő	2,5-4 óra
Sebesség	25 km/h
Hatótávolság	50 km"

Kár, hogy drága! Kicsit sok érte az 5.400 dollár.



http://index.hu/index2/#bloghu/pinklemur/2017/04/07/scrooser_elektromos_varosi_cirkalo

http://scrooser.com/en/home/

alfoldi2011

2017.04.09.
08:57

Közlekedési módok és eszközök arányai

Csúcsforgalom reggel, Koppenhágában

"A képen jól látszik, hogyan gondolkodnak a városban élők a közlekedésről."

A pillanatnyi utasszámokat mutatja a következő kép:

Azaz:14-en gyalogoltak, 8-an személyautóztak,120-an ültek a buszban,91-en brigáztak!http://hvg.hu/cegauto/20170408_dania_koppenhaga_csucsforgalom

alfoldi2011

2017.04.06.
10:51

Londonban önvezető, négyüléses minibuszok indulnak.

"A brit Közlekedéskutatási Központ (Transport Research Laboratory, TRL) bejelentette, hogy egy háromhetes tesztidőszakra sofőr nélküli minibuszokat állít forgalomba. London Greenwich kerületében, az O2 aréna környezetében próbálhatják ki a helyiek, milyen Harry-vel, a négyüléses, szokatlan külsejű, önvezető járművel utazni."

Csak úgy mellékesen: a TRL a világ egyik leghíresebb, legismertebb útügyi és közlekedési kutató intézete!

"A jármű egy előre meghatározott útvonalon fogja oda-vissza szállítani az utasokat, és első ránézésre nem halad túl gyorsan: maximum 10 mérföld/órával, nagyjából 16 km/órával képes haladni - írta a BBC."



"A folyóparti útvonalon az önvezető minibusz a gyalogosok és biciklisek között fog közlekedni. A jármű 100 métert "lát" előre, és megáll, ha valami váratlan az útjába kerül."

"A brit kormány abban reménykedik, hogy a Harry-hez hasonló önvezető járművek nagy szerepet kaphatnak a jövőben az olyan régiók közlekedésében, amelyet most nem ér el a tömegközlekedés.

A nyolcmillió fontos GATEway Project a várakozások szerint 2019-ben juthat el arra a szintre - de még mindig csak tesztként -, hogy fizetős szolgáltatást kínáljon az utasoknak."



http://inforadio.hu/gazdasag/2017/04/05/nagyot_lepnek_londonban_megelozhetik_europat/

http://www.bbc.com/news/technology-39495915

https://gateway-project.org.uk/

http://www.telegraph.co.uk/technology/2017/04/05/driverless-shuttle-tests-begin-london/

alfoldi2011

2017.04.05.
05:37

"

Visszakapták a rakpartot a gyalogosok Párizsban""Párizs főpolgármestere, Anne Hidalgo nyitotta meg vasárnap a „Rives de Seine" (a Szajna partján) parkot, amely tíz hektáron terül el a Szajna mindkét oldalán. Az új park a relaxációt, a szabadidő kellemes eltöltését hívatott szolgálni, sportlétesítményekkel és sok-sok zöld területtel. Nem mellesleg negyedével csökkenti a légszennyezettséget."

"Az új park létrejötte annak köszönhető, hogy múlt októberben Hidalgo kitiltott minden motoros

járművet a folyó jobb oldaláról – adta hírül a Lonely Planet. Így itt 4 és fél kilométer hosszú sétány jött létre, míg a folyó másik partján 2 és fél kilométeres autómentes zónát alakítottak ki.""A zöld területeken kívül találunk itt mászófalat, focipályát és biciklijavító-műhelyt is. Ráadásula tilalom bevezetése óta 25 százalékkal csökkent a levegőszennyezettség a környéken."

"

A 2024-es olimpiára úszható Szajnát akarnak

A párizsi városházának további tervei is vannak a francia főváros levegőjének megtisztítására. Az autók havonta egy napra már most is ki vannak tiltva a Champs-Élysées-ről,de most megnövelik a bicikliutakat és új villamost állítanak üzembe, mindettől pedig azt remélik, hogy tovább csökken a légszennyezettség."

"A tervek között szerepel az is, hogyidén nyártól zéró emissziós vízitaxik közlekednének a Szajnán.A tengeri buborékként ismert, napenergiával működő vízitaxik 30 km/h sebességgel haladnak."







http://www.origo.hu/utazas/hirek/20170405-tizhektaros-szabadidopark-nyilt-a-szajna-partjan-

parizsban.html

alfoldi2011

2017.04.05.
05:23

Build Your Dreams (=BYD)

Már 1915-ben!"

"Amikor Budapesten 1915. március 1-jén elindult a legelső buszjárat, a kettőből az egyik jármű elektromos hajtású volt – egy Austro-Daimler, XX-1 rendszámmal. Ám az akkutechnológia nemhogy egy teljes évszázaddal ezelőtt, de még a közelmúltban sem volt igazán alkalmas arra, hogy kiszolgálja a menetrend szerinti járatokat. "

"Komáromban felavatták a BYD első kontinentális európai buszgyárát, ahol nemsokára két műszakban évi 400 járművet fognak összeszerelni. Lesz egy közös vonásuk: hírből sem ismerik a dízelmotort, tisztán elektromos hajtásúak lesznek."

"Mi az újdonság az elektromos buszokban? Hiszen évtizedek óta járják Budapest, Szeged és Debrecen utcáit, egyetlen gramm kormot sem bocsátanak ki, és úgy hívják őket, hogy trolik. Igen ám, de ezek felsővezetékhez vannak kötve, amit kiépíteni és üzemeltetni sem olyan egyszerű, rugalmasnak sem mondható a megoldás (igaz, ezen javított valamennyit az új típusok részben önjáró üzemmódja), és a házak vagy oszlopok közé kifeszített pókháló sem teszi szebbé a városképet. "

"A világszerte 220 ezer dolgozót foglalkoztató óriáscég úgy döntött, első kontinentális európai buszgyárát Magyarországon húzza fel – fontos hídfőállása lesz ez az EU-s terjeszkedésnek, de nem az egyetlen, hiszen (még a brexit előtt) Nagy-Britanniában is üzem indításáról döntöttek, a következő bázis pedig Franciaország lesz. Nálunk elsősorban városi és távolsági modellek készülnek, ..."



http://www.origo.hu/auto/20170404-felavattak-a-byd-elektromos-buszgyarat-komaromban.html

alfoldi2011

2017.03.20.
17:35

A koppenhágai modell - magyaroknak!

A dánoknak nem csak pénzük, hanem eszük is több van, mint nekünk?

Elkészült egy csodálatos film! Megnézhető itt:

http://www.mediaklikk.hu/video/babel-hesnaval-a-vilag-a-varos-amiben-szeretunk-elni/

A filmet a Duna World adta le 2017. III. 19-én, 22:45-kor. A fenti hivatkozási helyet a szerkesztőségüktől kaptam. Most is köszönöm! A 45 perces filmet egy kint töltött hét alapján készítette a kiváló stáb.

Ha valahol paradigmát, azaz alapelvet kell váltanunk, akkor a filmben lévő téma az!

Koppenhágáról van szó, és temészetesen Jan Gehl városáról! Egyszer járt Budapesten, de akkor is

többet beszéltek a mellé meghívott magyar "szakemberek", mint ő. Hagyni kellett volna, hagyni csak őt beszélni, itteni kevés ideje utolsó percéig. A hazai nagyságok pedig utána mondhattak volna bármit, de legalább nem faragták volna meg Gehl idejét. Nagy hiba volt! Ők viszont perceken beül meg tudták magyarázni, hogy ez mind jó, de Budapest az MÁS! Jól ismert duma, igaz?

A kulcsszavak: emberi léptékű tervezés; a jól élhető város; az ember, mint lassan sétáló állat, aki csak egy horizontális síkban tájékozódik; gyalogoljunk többen, többet; legyünk a szabadban többet, többen; régen (nálunk sajnos még most is) a várostervezés az épületekkel kezdődik; az autók helyett az embereket szolgálja a város!

Rendkívül fontos a 12 fő tulajdonság elve!

A film remek képeket is mutat, a hitetlenek tehát mindent láthatnak. E film remek tananyag!

Ma a szakmák ezer szakadék mentén háborúznak!

Helyette javaslom: alakítsunk Gehl-csoportokat!

Elsőként tanuljuk meg, értsük meg Jan Gehl elveit.

Második lépésben pedig induljanak el a Gehl-csoportok tagjai a saját városainkban és állapítsák meg: hol sérülnek a sikeres alapelvek.

Ez egyben mghatározná a feladatokat is.

Elég volt már a viszályból! Biztosan tudnánk mi együtt is működni, csak ki kellene próbálni!

Korábban magyarul is megjelent könyv alakban Jan Gehl véleménye, gyakorlata:

Jahn Gehl: Élhető városok (Terc Kft. Kiadó, 2014.) A dán könyvet 2010-ben adták ki, tehát nagyon gyorsan sikerült a helyes elveket itthon bemutatni. 260 oldalnyi, gyönyörű kiállítású, könnyen olvasható!

Sajátosságunk:

sem az előadásának, sem a könyvének semmi hatása, semmi következménye, semmi haszna nem volt hazánkban. Gehl azt gondol, amit akar, mi viszont nem engedünk abból, hogy új elvekkel foglalkozzunk, amikor itt vannak a mindennapi kis szemétdombjaink, melyeken vígan dobálhatjuk a sarat egymásra. Tényleg ez az európai gyakorlat?

Az előbbiek miatt nem beszélhetünk Gehl-jelenségről?

Csak azt lenne érdemes észrevenni, hogy a Gehl-modell valójában egy új elveken alapuló urbanisztika.

A koppenhágai modell elfogadása segítené a főváros évtizedek óta paerttalan vita tárgyát képező, megoldhatatlannak tűnő gondjainak oldását is.

alfoldi2011

2017.03.06.
07:25

Nagyvárosi példák.

"

Kilenc nagyváros üzent hadat az autósoknak - Hamarosan kitiltják őket az útjaikról"Minden ki van találva, csak szándék kellene.

http://www.portfolio.hu/vallalatok/cegauto/kilenc_nagyvaros_uzent_hadat_az_autosoknak_hamarosan_kitiltjak_oket_az_utjaikrol.1.245016.html?utm_source=index.hu&utm_medium=doboz&utm_campaign=link

Itt képek is találhatók!

https://www.weforum.org/agenda/2017/02/these-major-cities-are-starting-to-go-car-free?utm_content=buffer1dd75&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=buffer

alfoldi2011

2017.02.21.
11:38

Már megint Bécs!

Bécs önkormányzata fanfárok kíséretében kommunikálta a napokban, hogy 2016-ban megfordult a trend: több éves bérletet vettek a bécsiek, mint ahány érvényes forgalmival rendelkező gépkocsi van az osztrák fővárosban.

Nincsenek véletlenek, mindennek van oka. Sajnos a grafikonokat nem tudtam ide másolni, de jellemzőek a címei is:

1. Bécsben több autó van, mint Budapesten.

2. Mégis Budapesten többen utaznak tömegközlekedéssel (helyesen: közösségivel!) (2016).

3. Ennek ellenére Bécsben több bérletet adnak el (darab).

4. Miért? Mert az éves bérlet ára (forintban) Bécsben: 115 ezer Ft, míg Budapesten: 114 ezer Ft.

5. És még miért? Mert Bécs több mint négyszer annyi pénzt fordít tömegközlekedési fejlesztésre (2017, forintban). Bécsben: 128 Mrd Ft, Budapesten csak: 32 Mrd Ft.

http://index.hu/belfold/budapest/2017/02/21/hat_abra_amibol_kiderul_miert_jobb_a_becsi_tomegkozlekedes_mint_a_budapesti/

alfoldi2011

2017.02.21.
07:57

Többe kerül, mint az olimpia?!

"Majdnem egy napot töltött dugóban egy év alatt egy átlagos budapesti autós, de még így sem ők jártak a legrosszabbul. A sok várakozás többe kerülhet a gazdaságunknak, mint egy olimpia."

http://hvg.hu/gazdasag/20170220_dugo_budapest_auto_debrecen

alfoldi2011

2017.01.28.
07:39

"Bécs mindent megtesz azért, hogy lakosai autó helyett kerékpárral közlekedjenek. 2017 márciusától például akár 800-1000 euróval is támogatná, ha egy család olyan új biciklit vásárol, ami szállítmányozásra is alkalmas."

"Első lépésként 2017 márciusától a magánszemélyek és kisvállalkozások teherbicikli-használatát támogatják. Ha a család új teherszállító kerékpárt vásárol, a Városháza a bringa árának felével, legfeljebb 800 euróval beszáll a költségekbe. Ha elektromos kerékpárról van szó, akkor ez az összeg 1000 euróra növekszik. Ugyanez vonatkozik a cégekre is. A kérvényeket előre, de három hónapra visszamenőleg akár a vásárlás után is be lehet nyújtani. A támogatást két feltételhez kötik: csak új biciklire vonatkozik, és a járművet két évig használni kell, addig nem szabad továbbértékesíteni.A város összesen 200.000 eurós keretet biztosít erre a célra. A cél az, hogy a családok otthon hagyják az autójukat, és helyette teherkerékpárral intézzék el a heti nagybevásárlást, a gyerekeket is ezzel hozzák el az óvodából vagy a játszótérről. Nagyobb kirándulásnál is praktikus egy ilyen járgány, bőven elfér benne az egész család holmija: a pléd, a piknikkosár, a játékok, a fürdőruha, akár még a kis házikedvenc is."

http://figyelo.hu/cikkek/443019-na-ocsem--becsben-igy-kuzdenek-a-szmog-ellen

alfoldi2011

2017.01.12.
19:38

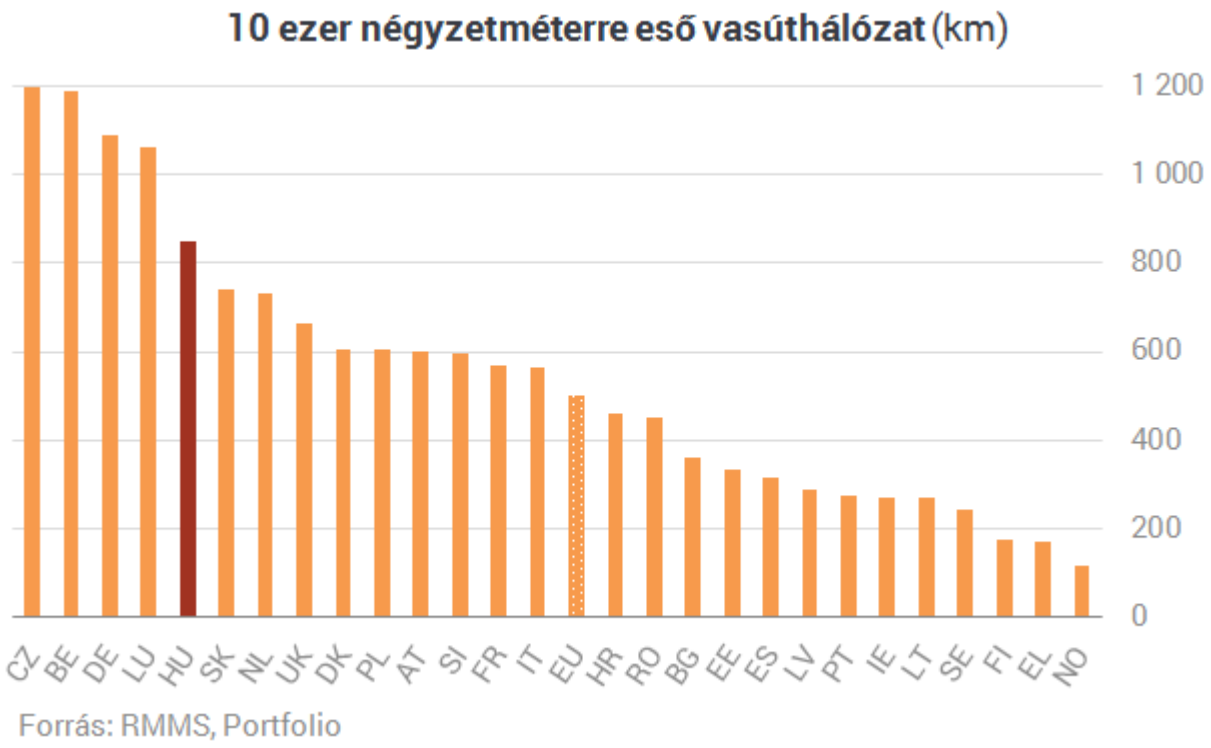
A nagyszerű (és a végtelenségig lepusztulni hagyott) magyar vasúthálózat!

"Jól el vagyunk látva vasútvonalakkal"

VÉGRE EGY ADOTTSÁG, MELLYEL EURÓPA ÉLMEZŐNYÉBE TARTOZUNK!

Nem tudunk róla, vagy inkább nem is akarunk tudni róla! Most éppen az érték kivéreztetése, szétverése folyik. Ahelyett, hogy igyekeznénk amerikai mintára a teherforgalmat ráosztani, sok pénzért fölszámolják, és helyette szintén nagyon sok pénzért folyik az utak térnyerése.

http://www.portfolio.hu/ingatlan/varos/draga_kesik_nem_jar_ha_megis_lassu_igy_is_imad_vonatozni_a_magyar.4.242409.html



lecsó

2017.01.30.
01:00

@alfoldi2011: Kis alapterülettel könnyű az élmezőnybe kerülni. Ebből fakad a probléma is, hogy a többi mérőszám már valószínűleg nem ilyen kedvező (villamosítás mértéke, infrastruktúra állapota stb). A Budapest-Belgrád teherszállító kapcsolat kiépítése pl. a szakértői tanulmányok szerint sosem térülne meg, így hiába nem hülyeség egy Budapestet elkerülő tehervonal, ha nincs rendszerbe állítva, azaz nem kapcsolódik mindkét végén korszerű hálózatba.

"Lehetne-e autómentes a Rákóczi út - Kossuth u. tengely?"

Nem a tengelynek kellene autómentesnek lennie, hanem a felszínnek. A Keletitől a Klotildokig be kellene ásni a forgalmat a felszín alá, a metró fölé.

alfoldi2011

2017.01.30.
07:49

@lecsó: Köszönöm a véleményét!

Egy fajlagos értéknél nincs jelentősége a területnek, hiszen egyszer már figyelembe vették a mutatószám számításakor.

Főleg nem függ össze a területtel a vasúthálózat többi jellemzője. Ezek inkább a gazdátlanságot, az elhanyagoltságot, a mellőzöttséget, az súlyos aránytévesztést jelentik, mely vastagon közlekedéspolitika. Ezek a tényezők pedig megakadályozzák az előbbi előny kihasználását! Én pont erre szerettem volna rámutatni. A váltáshoz természetesen szükség lenne a pénzügyi és a jogi szabályozás módosítására is, különben a közlekedési mód és eszközváltás elképzelhetetlen.

A rendszerbe állításnál pontosabb a hálózatba illesztés.

Szeretném szíves figyelmébe ajánlani a főváros mai kiváló vasúthálózatát, melyet használni is kellene úgy, hogy minden lehetséges helyen, ponton legyen kapcsolata - magyarul: átszállási lehetősége - a HÉV-vel, a metróval, a villamoshálózattal. Igen nagy a kihasználatlan kapacitás, mely nagyon jól jönne a városnak. A megítélésa nagyon hasonló sajnos az országos vasúthálózatéhoz.

Az, hogy egy ország személyszállítási, teherszállítási feladatait milyen arányok szerint oldja meg vízi szállítással, vasútival, közútival, légivel, csővezetékessel alapvetően gazdaságpolitikai kérdés. Ez az arány ugyanolyan rendkívül fontos egy országnak, mint az energiaigény kielégítése atommal, fosszilissal, megújulóval. Minden aránytalanság károkat okoz. A nagy vasútsűrűség kiváló alkalom lenne az aránytalanság helyreállítására akkor is, ha pénzbe kerülne.

A tengely pedig egy szakszó.

lecsó

2017.01.30.
12:48

@alfoldi2011: "Egy fajlagos értéknél nincs jelentősége a területnek, hiszen egyszer már figyelembe vették a mutatószám számításakor."Szerintem nem egészen ez a helyzet, mert egy kis országban a települések értelemszerűen jóval zsúfoltabban helyezkednek el, mint egy nagyobban, ami meghatározza a vonalak hosszát is. Magyarországon nincsenek akkora üres (és a vonattal - jobbára egy db vonallal - nyilván áthidalandó) pusztaságok, mint Oroszországban vagy akár Ukrajnában. A lista is pont ezt mutatja (Anglia és Lengyelország kivételével nagyjából): kis országok-sűrűbb vonalak, nagyobb országok-ritkábbak.Ami pedig az állapotot illeti, arra utaltam, hogy a statisztikailag kedvező viszonylagos sűrűség nem párosul korszerűséggel. Jól el vagyunk látva vasútvonalakkkal, csak éppen ezek kisebb része nem szorul felújításra. Tehát ugyanazt mondjuk.Nem látom, hogy a Lágymányosi-híd pesti oldalát leszámítva, hol lenne még érdemes megállókat építeni mostanában. Szerintem a tengely

szót ugyanabban az értelemben használtuk mindketten, csak épp az én kérdésem úgy hangozna, hogy "Miért kellene ezt a 'tengelyt' autómentesíteni, ha megoldható lenne a felszín alatti átvezetés is?"

alfoldi2011

2017.01.30.
17:26

@lecsó: A fajlagos érték egy tényt rögzít és nem foglalkozik ennek okával. A tény és ennek oka két külön világ!

Másrészt: a település-sűrűség a vasútvonalak építése előtt is a maihoz hasonló volt. A vasútépítés a nulláról indult, és nem egyből lett a mai. Egy település-sűrűség nem kényszerít ki nagy vasúthálózati sűrűséget.

A hálózatsűrűség és az infrastruktúra állapota is független egymástól. Lehet sűrű, de elhanyagolt a hálózat, mint nálunk, de lehetne ugyanez jó állapotú vasútvonalakkal is. Persze a használatot, a megtérülést is biztosító használatot, jogi és pénzügyi eszközökkel ki kell "kényszeríteni". A pénz nyelvét ma már sokan értik.

A tengely az én szakmámban utcát, utat, egymáshoz kapcsolódó utak sorozatát, utcák sorozatát jelenti. Az autómentesítésnek pedig csak egyik módja az alagútban vezetés.

lecsó

2017.01.30.
20:18

@alfoldi2011: A magyar vasúthálózat sűrű és elmaradott. Ezt ismételgetjük egymásnak.A csökkentésen/kitiltáson és a földalatti átvezetésen kívül még milyen lehetőségek vannak a Rákóczinál?

alfoldi2011

2017.01.31.
11:10

@lecsó: Nemcsak ezt ismételgetjük. Reményem szerint tisztáztunk is néhány tévedést.

A lehetőségek tárát a sikeres városok gyakorlatában látni lehet. Megjegyzem: az alagút is tiltás a felszínen autózni akaróknak.

A közlekedés összetettebb dolog, nem olyan, mint az épület magassága és az ezzel kapcsolatos nagy vita. Ez valóságos gond, mely emberek százezreit érinti.

Távolabb kellene kezdeni.

Sok joga van a mai embernek.

Van ugye az egyén szabad mozgásának a joga. Elemi dolog. Aztán van mondjuk az ember egészséges

környezethez való joga. Ez is elemi.

Ezek azonban mintha szembe mennek egymással. Hiszen az első szerint akár gőzmozdonnyal is mehetnének az emberek a főutcán.

A mai divat szerint, ha bármelyik érdekében történik valami, megszületik egy döntés, akkor valamelyik Tüntetésszervező ZRt. azonnak összerittyent egy jó kis tüntetést a tüntetésipari szakmunkásai segítségével.

Előbb elemi dolgokat kellene a társadalomnak tisztáznia, majd csak azután döntögetni.

Egy jó közlekedési megoldással választást lehet nyerni, a fordítottjával viszont bukni. A szavazatvesztéstől félő döntéshozó nem fog saját érdeke ellen dönteni, hiszen szinte naponta van valamilyen választás.

Nem először írom le: a város gondjainak zöme a közlekedéssel kapcsolatos és nem az épületek magasságával, színével. Ezek a szmogban úgysem látszanak!

alfoldi2011

2017.01.11.
09:52

Lehetne-e autómentes a Rákóczi út - Kossuth u. tengely?

Mit nem akarubk tudomásul venni?

Madrid, Párizs, Moszkva értelmeset lép! Budapest, pedig az autózás kapacitásait növeli.

"Egyre merészebb forgalomcsillapítási terveket valósítanak meg a nyugat-európai nagyvárosokban, sőt már Moszkvában is. Budapestnek lenne honnan merítenie."

"Madrid, Gran Vía – Európa egyik legfurcsább nagyvárosi sugárútja. Első látásra olyan, mintha nem is Európában járnánk, inkább a 30-as évek Amerikájában, a Batman-képregények elképzelt Gothamjében. Art Deco felhőkarcolók, rikító moziplakátok, neonreklámok – kétszer három sáv zúgó, hömpölygő, embertelen forgalom, ami az út két oldalán található negyedeket falként választja el egymástól."

"Madrid polgármesterasszonya, Manuela Carmena most bejelentette, hogy az önkormányzati ciklus végére, 2019 májusára a Gran Víáról teljesen kitiltják a személygépkocsikat, mindössze középen marad kétszer egy sáv a taxiknak, buszoknak és az áruszállító furgonoknak, az úttest többi részét megkapják kiszélesített járda formájában a gyalogosok, valamint a kerékpárosok."

"Ez a sugárút Spanyolország késői válasza a Champs Élysées-re és az Andrássy útra – a túl hosszúra nyúlt tervezgetés miatt viszonylag későn, 1910 és 1929 között vágták bele a sűrű belvárosba, ezért is lett az összkép annyira amerikaias, mert ekkor már New York jelentette építészetileg a mintát az Atlanti-óceán felé forduló spanyolok számára."

"A Gran Vía fekvéséből következik, hogy ha innen kitiltják az autókat, akkor nem tudnak másfelé menni, nincs párhuzamos, belvárost átszelő főútvonal. A Gran Vía autómentesítése egyet jelent az egész belváros autómentesítésével." Nálunk ilyen esetben már a feltételeket hangsúlyoznák, azaz kárpótolják az autósokkal egy ugyanilyennel.

"Decemberben kilenc napra teljesen lezárták a Gran Viát, amit az emberek rendkívül élveztek, a város azonnal belakta az utat, és az üzletek forgalma is fellendült. A Gran Vía abban is hasonlít a Rákóczi útra, hogy jelenleg se sétálni, se élni nem igazán lehet rajta, a forgalom miatt, aki csak teheti, messziről elkerüli."

"Párizsban hasonlóan ambiciózus az önkormányzat terve, hogy fokozatosan visszaadják a Szajna-partot a városlakóknak."

"Anne Hidalgo polgármester a Szajna jobb partján, a belvárosi szakaszon 3,3 km hosszan szeretné végleg lezárni a rakpartot a forgalom elől. "

"... októberben még Moszkvában is a közösségi közlekedést előnyben részesítő átalakulást hajtottak végre a Kreml-gyűrűnek nevezett útvonalon, ami ott a Kiskörútnak felel meg: új buszsávok kialakításával elérték, hogy a buszok menetideje akár 45 perccel csökkenjen."

A budapessti visszarendeződési igyekezetet pedig ismerjük.

http://valasz.hu/vilag/igy-szoritjak-ki-az-autokat-a-nagyvarosok-kozeperol-121997

alfoldi2011

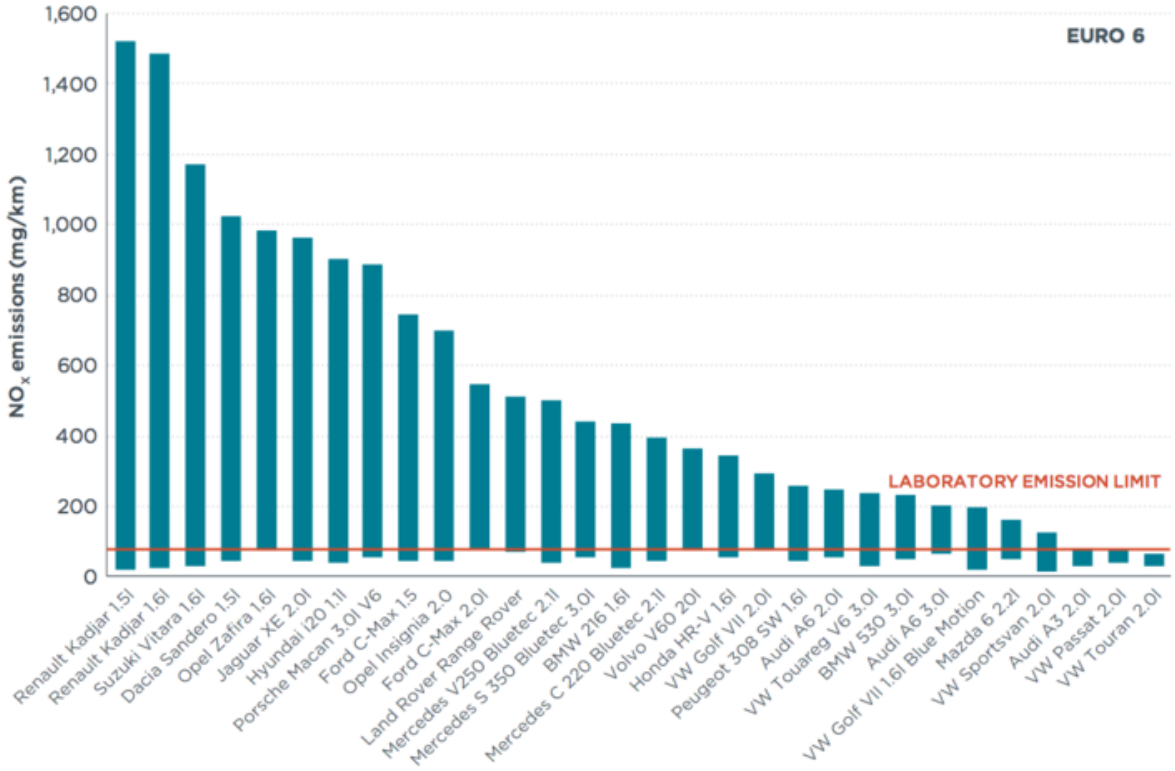
2017.01.06.
19:36

"A dízelautók tízszer mérgezőbbek, mint a buszok és teherautók"

Nézzen szét az utcán! Mit lát? Természetesen a dzeles személyautók tömegét! Ugye, ez így valóban logikus!

"Az autóforgalomnak köszönhető nitrogén-oxid oroszlánrészét dízelüzemű motorok juttatják a levegőbe, és a friss független labortesztek szerint az utólag vizsgált motorok a megengedett mérték hatszorosát bocsátották ki magukból."

"... a dízel személygépkocsik káros kibocsátása drámaian emelkedik mihelyst az utakra kerülnek. Az autókat csak laboratóriumi körülmények között vizsgálják az eu-s szervek, és a gyártók által rendelkezésre bocsájtott prototípusok adatai többnyire nem állnak összhangban a sorozatgyártott autók tényleges adataival."



"Dízelautó szégyengrafikon:

az oszlopok a labortesztek mért és a valós körülmények közötti kibocsátás közötti eltérést mutatják, minél magasabb az oszlop, annál nagyobb az eltérés."

http://index.hu/tech/2017/01/06/a_dizelautok_tizszer_mergezobbek_mint_a_buszok_es_teherautok/

alfoldi2011

2017.01.06.
19:16

Mese a valódi meseautóról, melyért 2000 magyar mérnök is dolgozik a Bosch budapesti fejlesztési központjában.

Egy mai mese kezdete:

"Beülök a kormány mögé, az autó ilyenkor elvégez egy arcfelismerést – normális esetben rögtön be is töltené a hozzám tartozó beállításokat, a kedvenc zenéimtől a tükrök és ülések pozícióján és a hőmérsékleten át egészen a műszerfalon megjelenő színekig. Tisztára olyan, mintha amikor Windows 10-be jelentkezünk be a biometrikus Hello funkcióval."

"Hátborzongató érzés, amikor egyszer csak megrezdül a levegőben mozgatott kezem, a semmi kellős közepén."

A lényeg:

"Mit nyerünk az autonóm vezetéssel?

Évente 95 extra órát tölthetünk el valami mással, a kormánykerék tekergetése és a pedálok nyomkodása helyett, ha nagy mértékben önállóan vezetőt autóval rendelkezünk - derül ki a Bosch előrejelzéséből. Az intelligens parkolással megspórolt üzemanyag évi 400 000 tonnával kevesebb szén-dioxid kibocsátást jelent, és a forgalom is jelentősen csökkenni fog. A balesetek elkerülését segítő rendszereknek hála nemcsak 11 ezer életet lehet megmenteni, de még 4,3 milliárd eurónyi kárt is megspórolunk világszerte. "

http://index.hu/tech/2017/01/06/ereztuk_a_nagy_semmit_es_ez_az_okosautozas_jovoje/

alfoldi2011

2016.12.31.
18:36

Amíg van valódi, húsbavágó gond, addig nem sok értelme van álproblémákat előrángatni és a világ végéig rágni. Ilyen valódi problémának, ügynek tartom a fővárosi metró ügyét.

"Számos, asztalfióknak készült terv született Budapest földalatti közlekedésének bővítésére. Metróhosszabbítás, metróösszekötés, szárnyvonalak, 5-ös és 6-os metró, külvárosi réten egymással találkozó 3-as és 4-es metró, avagy ilyen a soha meg nem valósuló tervek országa."

"... szeretünk tervezőirodákat is létrehozni, amelyek aztán évtizedeken keresztül ontják magukból a jobbnál-jobb és/vagy földtől elrugaszkodott terveket, amelyekből aztán ne is legyen semmi. Sokszor talán jobb is, mert egy-egy metró - lásd a 4-es - több kárt okoz, mint hasznot."

"... nézzük meg, milyen használható, vagy épp hagymázas tervek születtek ..."xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

A fenti folyamat tökéletes. Előbb azonban két felelősségi kört tisztázni kellene!

1.

A 3-as metró egyetlen év alatt lett 40 éves? Hogyan kerülhettek a 40 éves kocsik ilyen állapotba, amikor meghatározták tételesen a idő függvényében a karbantartási, felújítási munkákat?

"A történet ismert, jött a rendszerváltás, nemhogy hosszabbítás nem lett, de még egy rendes, fokozatos felújítás sem, különösen akkor, amikor a 4-es metró elkezdett elszívni minden forrást."

"Már évekkel ezelőtt is nagyon rossz állapotban voltak a metrók ..."

"... jelentős felújítás a metró átadása óta nem történt a hármas vonalon, ez pedig már 40 éve történt."

"A metróvonal egyes rendszereinek technikai színvonala a 25-30 (plusz az azóta eltelt két további) évvel ezelőtti állapotokat tükrözi; a metró átadása óta eltelt időszak alatt lényeges felújítás, korszerűsítés a metróvonal kezdetektől üzemelő rendszereiben nem történt, az utólag telepített rendszerek közül a legújabb is 9 éves; a távközlési rendszereke elöregedettek és nincs alkatrész-utánpótlás sem hozzájuk."

http://hvg.hu/itthon/20161210_Mar_evekkel_ezelott_is_szornyu_allapotban_volt_a_3as_metro

Hol voltak akkor azok, akik ma visítanak? Talán ebben a ramaty állapotban szállították le ezeket az oroszok? Nem, ugye!

Kik a név szerinti felelősei az elmaradt karbantartási, felújítási munkáknak?

http://alfahir.hu/ha_a_3_as_metro_bedol_az_orszag_is_bedol

2.

"4-ES METRÓ

Ha létezik egy terv, ami mindenkinek jobb lett volna, ha terv marad, akkor az a dél-budai metró. Demszky Gábor nagy álma, a több mint 450 milliárd forintba kerülő, jelenleg - funkcióját tekintve legalábbis - a 3-as metró szárnyvonalaként funkcionáló metró évekig szívta el a forrást minden, nála sokkal fontosabb közlekedési projekttől, szépen jelképezi a rendszerváltás utáni Magyarországot. Félkész, nem tölti be a szerepét, torzítja a felszíni közlekedést, méregdrága, és most úgy néz ki, hogy vissza is fizethetünk egy csomó pénzt, mivel a szocialista-szabaddemokrata városvezetés óriási utasszámokat fantáziált Brüsszelnek össze, ahol aztán az egész mesét meg is kajálták. És igen, a 4-es metró meghamisított számainak kitalálói még mindig szabadlábon vannak."Az itteni feladat azonos az előbbivel: kik a név szerinti felelősök?

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Ha az előbbi feleősség feltáró feladatot elvégeznék, akkor jöhetne a távlatos gondolkodás, miután a csoport már megismerte a korábbi elképzeléseket tartalmazó terveket.

Hol jelentkeznek és miért azok a nagy utasszámok a főváros területén, melyeket mozgatni kell?

Lehet-e az igényeket nem közlekedési eszközökkel módosítani. áthelyezni, összevonni?

Csak a legutolsó lépés lehetne az, amit ma elsőnek kezelnek, a meglévő vonalak hosszabbítgatása, összakapcsolása, szárnyvonalak építése, kapacitásbővítés.

Nagyon fontos: közben nem szabad arra gondolni, hogy mikor fog valami is mégépülni. Mérnöki feladat a hálózat megtervezése a lehető legnagyobb időtávra, majd az aktuális politika döntöget arról, hogy a mérnöki hálózatból mikor és mit épít ki. Nem szabad a kompetenciákat összekeverni, mert akkor visszajutunk a mai káoszba.

alfoldi2011

2016.12.25.
01:47

OSZD MEG ÉS VEZESS!"Az alternatív energiaforrások hazájában, Németországban a közel-jövőben kormányzati támogatást kap a carsharing. Ezzel szemben Magyar-országon még gyerekcipőben jár az autómegosztó szolgáltatás. Bár a Jedlik Ányos-tervben ígéretként szerepelt az elektromos gépkocsikkal kapcsolatban, ebből egyelőre semmi sem lett."

"A közösségi autózási formák, a gépkocsimegosztást segítő szolgáltatások ma már hozzátartoznak egy nyugat-európai nagyváros mindennapjaihoz. Karlsruhében, Hamburgban vagy épp Münchenben az ott élők már régen rádöbbentek, hogy bizonyos kihasználtsági szint alatt egyszerűen nem éri meg egy vagy - családok esetében - második autót fenntartani. A német statisztikák szerint ugyanis a személygépkocsik élettartamuk 95 százalékát az utcán vesztegelve töltik: ám ez alatt az idő alatt is fizetni kell a biztosítást, a fenntartási, az amortizációs költségeket és a parkolási díjat."

"Alapvetően két megoldás terjedt el, az úgynevezett állomásos és a free-floating üzemben működő rendszer. Az előbbinél kijelölt parkolóhelyeken lehet felvenni az autókat, az utóbbinál viszont GPS-alapú mobilalkalmazással találhatjuk meg a hozzánk legközelebb lévő gépkocsikat. Mivel nem csak mi használjuk a járműveket, tekintettel kell lenni a következő kuncsaftra is: például időben vissza kell vinni az autót, s az is alapvető, hogy „vállalható" külső és belső állapotban legyen."

http://figyelo.hu/cikkek/441384-oszd-meg%C2%A0es-vezess

alfoldi2011

2016.12.20.
00:11

A világ elektromos buszpiacának első számú vállalata!

http://orientpress.hu/cikk/2016-10-10_elektromos-buszgyar-epul-komaromban

"A világ legnagyobb elektromos autóbuszgyártója, a kínai BYD megkezdte magyarországi összeszerelő üzemének építését Komáromban"

http://www.portfolio.hu/vallalatok/autoipar/breking_a_kinaiak_elektromos_buszgyarat_epitenek_magyarorszagon.235223.html

6,2 milliárdból épül kínai elektromos buszgyár Komáromban

"A kínai BYD beruházása az első európai elektromos buszgyára lesz. A kormány 925 millió forint támogatást ad rá. Szijjártó Péter közölte: a termelés várhatóan 2017 elején indul, az első időszakban évi 200 buszt fognak gyártani. A beruházással két fordulóban összesen 300 új munkahelyet teremt."

http://444.hu/2016/10/10/62-milliardbol-epul-kinai-elektromos-buszgyar-komaromban

Nem teszünk úgy, m intha mindez meg sem történne?

"A gyár évente majdnem ezer busz gyártására lehet képes, a termelést az igények alapján futtatják majd fel. A BYD komáromi üzemét a magyar, illetve az európai piac kiszolgálására tervezi."

"A BYD 1995-ben jött létre, először újratölthető akkumulátorok, számítógépek és számítógép-alkatrészek előállításával vált ismertté. A vállalat 2003 óta van jelen az autóiparban, első elektromos busza 2010-ben gördült le a gyártószalagról, azóta több mint 10 ezer ilyen járművet állítottak elő. A BYD négy elektromosbusz-gyárral rendelkezik, amelyek éves gyártási kapacitása eléri a hétezer darabot"

"A BYD elektromos busza rendelkezik európai típusengedéllyel, a járművet 25 nagyvárosban már kipróbálták. A tesztek után az amszterdami Schiphol-reptér 35 darabos flottát rendelt, a szintén holland Schiermonnikoog-sziget pedig teljes buszállományát a BYD elektromos buszaira cserélte."

http://magyarepitok.hu/mi-epul/2016/07/elektromos-buszokat-gyarto-uzem-epul-komaromban



alfoldi2011

2016.12.19.
12:53

Az elektromos autózás mai birodalma egy térképen. El lehet azon gondolkodni, hogy hol húzódnak a mai modern ilág határai!

Sajnos nem tudom ide másolni, de itt megtalálható:

https://www.tesla.com/en_AU/findus#/bounds/65,55,34,-11,d?search=supercharger&name=europe

http://hvg.hu/cegauto/20161219_tesla_terkep_supercharger_toltoallomas_eurpoa

http://hvg.hu/cegauto/20161212_scania_elektromos_busz_vezetek_nelkul_tolt_video

alfoldi2011

2016.12.18.
22:51

2025-ben már csak elektromos autót vehetnének a hollandok"Amennyiben a javaslatból törvény lesz, az a meglévő fosszilis üzemanyaggal hajtott autóknak megengedné, hogy életciklusuk végéig az utakon maradjanak, azonban új autóból már csak elektromosat lehetne értékesíteni.2015-ben újautó-értékesítések 10 százalékáért már az elektromos autók feleltek Hollandiában."

http://www.portfolio.hu/short/2025-ben_mar_csak_elektromos_autot_vehetnenek_a_hollandok.4.230478.html

Zöldül az ország – egyre több az elektromos autó

"A Magyar Elektromobilitás Szövetség közleménye szerint tavaly óta csaknem megháromszorozódott a zöld rendszámmal közlekedő, elektromos vagy hibrid autók száma az utakon."

"Ungár János, a szervezet elnöke szerint a környezettudatosság mellett a költséghatékonyság is segíti az autók terjedését: míg egy hagyományos benzin-üzemeltetésű autó 100 kilométert - 8 literes fogyasztással és 330 forintos benzin árral számolva - 2640 forintért képes megtenni, ugyanezt egy elektromos autó - 15 kilowattos fogyasztással és 40 forintos kilowattóra díjjal számolva - 600 forintért."

"... a kormány célja, hogy 2020-ra legalább 50 ezer elektromos autó legyen Magyarországon, Európában pedig ugyaneddig az időpontig 8 millióra akarják növelni a környezetkímélő autók számát. "

http://privatbankar.hu/vasarlo/zoldul-az-orszag-egyre-tobb-az-elektromos-auto-297853

Egy ország, ahol már több az elektromos töltőállomás, mint a benzinkúthttp://www.dehir.hu/gazdasag/egy-orszag-ahol-mar-tobb-az-elektromos-toltoallomas-mint-a-benzinkut/2016/05/10/

Az egész ország átjárható lehet elektromos autóval ishttp://www.dehir.hu/belfold/az-egesz-orszag-atjarhato-lehet-elektromos-autoval-is/2016/08/16/

alfoldi2011

2016.12.04.
14:35

Egy jó lehetőség a városi személyautószám csökkentésére és így az élhetőbb városi környezetre, az autókölcsönzés, bárhogyan is nevezik!

A lényeg: műszakilag szinte megoldott feladat. Minden a kapcsolatos költségeken és a jogi szabályozás módján múlik.

Nagyon érdemes lenne rá felfigyelni, terjesztését, terjedését adminisztratív eszközökkel is segíteni.

Nem lehetne valós városi gondokkal is foglalkozni?

http://mno.hu/hetvegimagazin/a-megosztott-autoke-a-jovo-1374685

alfoldi2011

2016.12.02.
16:28

2025-re négy világvárosban is betilthatják a dízelmotort



Ahogy ezen az idén március 18-án készült felvételen is látható, Párizsban néha az Eiffel-tornyot is elhomályosítja a szmog. AFP PHOTO / PATRICK KOVARIK

Négy világváros polgármestere is megfogadta, hogy a jövő évtized közepéig kitiltja városából a súlyos légszennyezést okozó dízelüzemű motorokat. A városvezetők kétévente tartott világtalálkozóján, Mexikóban a mexikóvárosi, az athéni, a madridi és a párizsi polgármester tett ígéretet erre.

http://444.hu/2016/12/02/2025-re-negy-vilagvarosban-is-betilthatjak-a-dizelmotort

alfoldi2011

2016.12.01.
09:17

Bécs fényévekkel Budapest előttA bécsi közlekedéspolitika a következő években is következetesen a környezetet kímélő közlekedési módokat támogatja.

A közlekedési módok megoszlását tekintve a célkitűzés a „80:20”. Ez azt jelenti, hogy a tervek szerint a bécsiek 2025-re az esetek 80 százalékában a közösségi közlekedési eszközöket veszik igénybe vagy kerékpároznak, illetve gyalogszerrel közlekednek. A járművel történő egyéni közlekedés arányát a jelenlegi 28-ról 20 százalékra tervezik csökkenteni.

2013-ban a városi képviselő testület jóváhagyta a „Kerékpározás Bécsben” alaphatározatot, 2014-ben pedig a „Gyalogos közlekedés” alaphatározatot. Ezeken a döntéseken alapul a városi kerékpáros és gyalogos közlekedési hálózat tervezése.

2013 és 2016 között a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésére, valamint a kerékpározás terjedésére irányuló szemléletformálásra szánt költségvetés 4 és 6 millió euró között mozgott.

Budapest jelenleg a „Kerekezz az U4-es metró lezárása alatt” projekt iránt érdeklődik. 2016. április 30-a és szeptember 5-e között leállították a bécsi 4-es metrót Hütteldorf és Hietzing között, amit később Schönbrunnig kiterjesztettek. Bécs városa arra kérte a helyieket, hogy a metróleállás alatt a kerékpárt vegyék elő „pótlóbuszként”. A metró két megállójánál, Hietzingnél és Schönbrunnnál további 450 kerékpár tárolását tették lehetővé, hogy könnyebb legyen kerékpárral ingázni. Olyan szolgáltatásokat is felkínáltak, mint a kerékpárok ingyenes műszaki átvizsgálása vagy az elektromos kerékpárok felülvizsgálata. Az U4-es metró leállásával érintett szakaszon a kerékpárforgalom közel 50 százalékkal ugrott meg.



Bicilkis divatbemutató?!

http://index.hu/kerekagy/2016/12/01/becs_fenyevekkel_budapest_elott/

http://kerekparosklub.hu/becs_kozlekedes_strategia_step2025_kerekpar_bicikli

http://cyclechic.blog.hu/2013/07/04/biciklis_divatbemutato_becsben

alfoldi2011

2016.12.01.
08:56

Koppenhága a bringások igazi MekkájaA koppenhágai kerékpárszámlálók novemberben mérték az újabb rekordot a városközpontban. A városi önkormányzat 1970-ben kezdte el mérni a főváros központjának számos pontján a közlekedők számát. Akkor napi 351 133 gépkocsit és 100 071

kerékpárt jegyeztek fel. 2009-ben állították fel az első elektromos kerékpárszámlálókat, amelyekből ma már 20 van városszerte. Tavaly óta a kerékpározók száma 15 százalékkal nőtt, a gépkocsit használóké egy százalékkal csökkent, ami 265 ezer kerékpárt és 252 ezer gépkocsit jelent az utakon - írja az MTI a The Guardian brit napilap cikke alapján.



http://travelo.hu/tura/2016/12/01/koppenhaga_lett_a_bringasok_igazi_mekkaja/?utm_source=index&utm_medium=link2&utm_campaign=index_cimlap

alfoldi2011

2016.11.25.
17:06

Magyar és elektromos kerékpárok!

Németországban az évente gyártott körülbelül kétmillió bicikli már csaknem egynegyede elektromos.

Robogó helyettA pedelec nyugati térnyerése elsősorban sokoldalú felhasználásának és hatékonyságának tudható be. Kiterjeszti a kerékpározás határait, hisz míg egy normál biciklit átlagosan 3-5 kilométerre használunk, egy elektromos változattal már 20-30 kilométert is teker a tulajdonos naponta. És ez bőven nem az akkumulátor végét jelenti, egy modern pedelec akár 80–100 kilométerre is elvisz.

Kiváltja a városi robogózást, sokaknál már a kocsit is. Környezetbarát, egészséges és gyors közlekedési módot biztosít, külföldön sok fiatal választja első autó helyett.



A kétmilliomodik itt gyártott kerékpár is pedelec volt.

A kerékpárgyártás sokkal előrébb tart az elektromotorok terén, mint az autók. Nyugaton már most hatalmas piacot uralnak az úgynevezett e-bike-ok, ezen belül a pedelec (PEDal ELEctric Cycle) kerékpárok. Ma már az Accell-Hunland gyárában is ezek készülnek többségében.

http://www.origo.hu/gazdasag/20161125-magyarorszag-legnagyobb-kerekpargyaraban-jartunk.html

alfoldi2011

2016.10.04.
11:16

"Pokolba a dugókkal és a tízezres tankolásokkal!"

"Lépésben halad a sor a Hungária körúton, beállt a Lánchíd, torlódás az M1–M7-es bevezetőjén – már a közlekedési hírek hallatán is felmegy az ember vérnyomása, hát még akkor, ha maga is a dugóban áll. Más a helyzet a bicikliszélességű Suzuki Address nyergében: bárhol előre tud furakodni a kocsisorok között, miközben csak 2,5 litert fogyaszt. Ráadásul nem is kerül sokkal többe, mint egy 50-es robogó, és 110 köbcentivel a lakott területet elhagyva sem mozgó útakadály."

"Ha például budapesti munkába járásnál napi kétszer fél óra szabadidőt megspórolunk a dugóban veszteglés helyett, máris megérte két kerékre váltani, nem is beszélve arról, hogy úti célunk bejárata előtt egyszerűen csak letámasztjuk, ahelyett, hogy parkolóhelyet keresgélnénk, és dobálnánk a sok aprót az automatába."

http://www.origo.hu/auto/20160926-suzuki-address-110-robogoteszt.html

"Itt a kerék, amellyel amellyel 1-2 perc alatt elektromos kerékpárrá alakítható bármelyik bicikli."

"Akár 32 km/h-s sebességgel is haladhatunk a kerékpárral, nagyjából 30-80 km-en át, anélkül, hogy tekernünk kellene. Ezt ígérik a GeoOrbital nevű új biciklikerék fejlesztői. Találmányukkal szó szerint pillanatok alatt elektromossá alakítható szinte bármely kerékpár."

http://hvg.hu/tudomany/20160504_geoorbital_kerek_elektromos_kerekpar_atalakito_hazilag_bicikli?utm_expid=1324304-9.JvgK46VJQ96PBmQcdWWPlQ.0&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.hu%2F

alfoldi2011

2016.09.18.
07:16

Úgy tűnik, hogy a legbeváltabb mégis a kerékpár! Még akkor is, ha terjed az villamos motoros rásegítés. Ezek a kis motorok viszont egyre jobbak.

http://index.hu/kerekagy/2016/09/17/ezek_a_jovo_ev_legmenobb_bringai/



alfoldi2011

2016.08.28.
11:08

"Teljesen átalakulhatnak az európai városok az önvezető autók miatt"

Szinte hihetetlen:

"Csak tizedannyi magánautóra lenne szükség, mint manapság, a városokban kevesebb jármű mozogna, de a mostaninál többet."

"Óriási lehetne a különbség parkolóhelyfronton. Ha Lisszabon teljes közlekedését önvezető taxikkal vagy egyszemélyes automatákkal oldalnák meg, akkor az összes földfelszíni parkolóhely feleslegessé válna, mert minden kocsi kényelmesen elférne a jelenlegi parkolóházakban és mélygarázsokban. Ha taxikkal és tömegközeledéssel számolunk, még a zárt garázsokon belül is felszabadulna 170 futballpályányi hely, míg kint az utcákon 210 stadionnyi. Az utcaszerkezet megváltozása alapvetően alakítaná át a település képét."

Csak le ne kövezzék a visszanyert felületeket az építészek!

Ha ezeknek a jóslatoknak a töredéke válik is be, már is nagy lesz a változás.

"Lisszabonban jelenleg naponta 50 percet használnak egy átlagos személyautót, vagyis az idő 95 százalékában haszontalanul áll." Itthon is hasonló lehet a kihasználtság!

"A városlakók legközvetlenebb élménye mégis talán az lenne, hogy milyen jelentősen csökkennének a várakozási idők és az utazással töltött percek. Lisszabon közlekedő lakosai jelenleg naponta átlagosan 26,37 percet várakoznak és átlag 18,3 percet töltenek effektív közlekedéssel, vagyis mozgásban. A várakozási idő az összes elképzelhető modellvariációban drasztikusan, közel 90 százalékkal csökkenne.
"

"

Az átállás egyik sarkalatos pontja, hogy sikerüljön a mostaninál kevésbé szennyező autókat gyártani. Egy átlagos lisszaboni autó ma napi 50 percet jár és 30 kilométert tesz meg. A taxibotok és autovotok 12 órát járnának és napi közel 200 kilométert járnának. Vagyis mindenképp fontos lenne a mostaninál jóval nagyobb hatótávolságú és hamarabb tölthető elektromos autók fejlesztése.

A tanulmány azt jósolja, hoigy a kisebb és kis-közepes méretű európai városokban az önvezető flották teljesen kiválthatják a tömegközlekedést, a nagyobbakban azonban érdemes vegyes rendszerben fenntartani azt."

A hatás nagy lesz a közösségi közlekedésre is! Már nem sokáig lehet az özönvíz előtti elvekkel operálni!

Egy ilyen autóban az egykori korány, az egyik ülés MÖGÖTT bújik meg!



http://444.hu/2016/08/27/teljesen-atalakulhatnak-az-europai-varosok-az-onvezeto-autok-miatt

alfoldi2011

2016.07.20.
09:07

Nem csak a kerékpárt fejlesztik, hanem a kerékpárutat is. Aki megnézi az ajánlott cikkben lévő kisfilmet láthatja: az új bicajút úgy viszonyul a régihez, mint a mi főutunk az autópályához.

Mi mindent tud építeni, akinek van pénze?

"Jó az autósoknak, jó a bicikliseknek, lényegesen csökkenti az agglomerációs ingázók miatti dugókat, és egészségesebbé teszi a lakosokat, de egy vagyonba kerül, mi az? A bringasztráda. Németországban, Hollandiában és Dániában már építik, mi meg csak lesünk."

"... a bringasztráda látszik az egyik legcélszerűbb megoldásnak a dugók csökkentésére. Egyre többen élnek a városokban, és egyre többen ingáznak is oda-vissza, ami nagyon komoly problémát okoz szinte minden nyugat-európai városnak. Frankfurt, Hamburg, Berlin és München árgus szemekkel figyel a Ruhr-vidékre, ezekben a német nagyvárosokban mindenhol azon gondolkodnak, hogy az agglomerációt ilyen módon vonják be a közlekedésbe – illetve vonják ki az autóáradatból."

"A holland program kompromisszumosabb, mint a német, ott nincsenek annyira kőbe vésve a technikai feltételek, ha például a terepviszonyok úgy adják, akkor engednek a szélességből. Összesen azonban 30 új szakasz épülhet, az Assen–Groningen közöttit például eleve úgy akarják megtervezni, hogy ne csak hasznos, de élvezetes is legyen rajta végigtekerni. A pályát köztéri művészeti alkotásokkal díszíthetik, wifihálózattal fedhetik le, és elektromos töltőállomásokkal láthatják el, de olyan terv is fekszik az asztalon, amely fedetté tenné a sztrádát, esetleg a szélirányba forgó szélfogóval védené a bringásokat."

"Dániában ugyanez a megfontolás, a főváros környékét szeretnék tehermentesíteni azzal a komplex programmal, amelynek célja a hosszabb ingázások megkönnyítése. Koppenhágában az 5 kilométer alatti városi és város környéki utazásoknak már 59 százalékára ugyan biciklit használnak, de ha 5 kilométernél többet kell tekerni, akkor az arány „csak” 20 százalékon áll. Ezen szeretnének változtatni, és épül a 28 hosszabb útvonalból álló sztrádahálózat. Ebből kettő már elkészült, 2018-ig pedig további kilencet adnak át. A hálózat 467 kilométeres lesz, és a dánok sem teljesen a német típusú zöldmezős szupersztrádát építik, inkább forgalomszervezéssel vagy a jelenlegi infrastruktúra bevonásával fejlesztenek. "

http://hvg.hu/gazdasag/20160720_bicikli_sztrada_kozlekedesi_fejlesztes_europaban_ruhr_videk_hollandia_dania_dugodij_helyett_ingazok_forgalomcsokkentes

alfoldi2011

2016.07.16.
08:11

"

Ma már mindannyiunk számára nyilvánvaló, hogy az egészséges életmód fenntartásában elengedhetetlen szerepe van a testmozgásnak: azoknál, akik fizikailag aktív életet élnek, jóval alacsonyabb a szív- és érrendszeri betegségek, a diabétesz, a depresszió, a stroke, a daganatos megbetegedések vagy az idős kori rendellenességek kialakulásának a kockázata, és kisebb a korai halálozás esélye is.

Ennek ellenére a felmérések azt mutatják, hogy az emberek többsége egyáltalán nem edz. Amikor a kutatók arra voltak kíváncsiak, mi ennek az oka, a legtöbb esetben ugyanazt a választ kapták: az illetőnek nincs elég ideje arra, hogy beiktassa a sportolást a hétköznapokba, vagy nem érzi elég fittnek magát ahhoz, hogy vállalja a testgyakorlást – írja a The New York Times."

"A kiegészítő elektromos hajtással rendelkező kerékpárok azonban jóval egyszerűbbé tehetik a testmozgást: segítségükkel a meredekebb emelkedők és a hosszabb távolságok sem okoznak problémát, miközben a klasszikus biciklizés élményéről sem kell lemondania használójának, hiszen a motor a legtöbb szerkezet esetében bármikor kikapcsolható. Ráadásul az eszköz által biztosított segítséggel könnyebben beépíthetjük a biciklizést a mindennapokba, és még egy hosszúra nyúlt, fárasztó munkanap után is könnyen hazatekerhetünk. Ugyanakkor arra vonatkozóan, hogy valóban vannak-e jelentős egészségügyi előnyei az elektromos kerékpározásnak, már megoszlanak a vélemények, lévén eddig viszonylag kevés tudományos bizonyíték állt rendelkezésünkre a kérdéssel kapcsolatban. A boulderi Coloradói Egyetem kutatói azonban megkísérelték, hogy eloszlassák ezeket a kételyeket."

"A legfontosabb eredmény az volt, hogy a kutatás végére javult a résztvevők egészségi állapota: nem csupán fittebbek lettek, de csökkent a testzsírszázalékuk és megfelelőbb lett a vércukorszintjük is. Ráadásul úgy találták, hogy ez a mozgásforma igen szórakoztató módja a sportolásnak – több önkéntes is vásárolt a kísérlet befejezése óta saját elektromos kerékpárt, még Peterman is használ egyet a campuson."

http://mno.hu/tornasor/miert-eri-meg-az-elektromos-kerekparozas-1351891

alfoldi2011

2016.07.14.
20:11

Úgy tűnik, hogy maga a kerékpár sem egy befejezett valami, hiszen rendre újabb és újabb fejlesztések kerülnek napvilágra. Ez a mostani remek valaminek néz ki:

http://toochee.reblog.hu/a-cyclotron-kerekpar

Valószínű az, hogy a jövő az elektronika, az elektromosság további behatolása lesz a bicajba!

Ehhez már illeik az alábbi védelem is!

http://hvg.hu/enesacegem/20160713_biciklitolvaj_talalmany_biciklizar

alfoldi2011

2016.06.28.
21:32

Megjelent egy még újabb kifejezetten városi közlekedési - nem autós - eszköz! Kicsi is, olcsó is, kényelmes is.

"A rengeteg divatos színben készülő iHover egy kétkerekű elektromos önegyensúlyozó eszköz, mely a Segwaytől eltérően nem rendelkezik kormányoszloppal, a kerekei pedig sokkal kisebbek. A Nemzeti Közlekedési Hatóság hivatalos álláspontja szerint a készülék nem minősül járműnek, vagyis használója gyakorlatilag gyalogosnak tekinthető, tehát az iHoverrel elvileg bárhol gurulhatunk, ahol egyébként gyalogolni szoktunk, legyen szó járdáról, sétálóutcáról vagy például egy bevásárlóközpont belteréről."

"Miután bekapcsoltuk a ketyerét, az egyik lábunkkal vízszintes helyzetben rá kell lépnünk az egyik gumírozott lábtartóra, és ha ez megvan, ugyanezt kell tennünk a másik lábunkkal. A felpattanás jó eséllyel már az első próbálkozásra sikerülni fog, de tapasztalatunk szerint legfeljebb pár percnyi gyakorlás után már mindenkinek megy a dolog. Egyensúlyozni tulajdonképpen nem is magunknak kell, mert ez elvégzi helyettünk a szenzorokkal és motorokkal telepakolt légdeszka, tehát az egyensúlyi állapot elérése számunkra nem jelent megterhelést."

"A kerekekbe szerelt két darab 250 W-os elektromotor a legnagyobb csendben teszi a dolgát, így a járdán előttünk közlekedő gyalogosoknak adott esetben füttyszóval jelezhetjük érkezésünket. A sebességet a dőlésszögünk határozza meg, a maximális tempó 10-15 km/h, melyet a deszkán többnek lehet érezni.

Az egyensúlyérzéket és a két agyi félteke közötti szinkronizációt egyaránt fejlesztő készülék számára az emelkedők sem jelentenek akadályt, már amennyiben 20 fokosnál nem nagyobb a dőlésszögük.

Egy feltöltéssel 15-20 kilométeres távolság tehető meg: tesztjeink során több alkalommal 2,5-3 órát nyúztuk egyhuzamban a töltöttségjelzővel is ellátott deszkát, és általában mi fáradtunk el előbb, nem az akkumulátor. Amikor lemerül a 4400 mAh kapacitású és 36 voltos egység, teljes feltöltése mintegy 1,5-2 órányi időt vesz igénybe."

"Az iHover kiviteltől függően 115-150 ezer forintos áron kapható."

http://hvg.hu/tudomany/20160626_ihover_hoverboard_teszt_legdeszka_mini_segway

alfoldi2011

2016.05.30.
06:52

Természetesen minden nagyon más, szinte össze sem hasonlítható! Mégis, az arányok és a megoldhatóság miatt összahasonlítást javaslok.

"Az üzleti „legek” vidéke a városnál több, országnál viszont kevesebb Hongkong, amely a high-tech Nyugat és a színes, kavargó Ázsia sajátos, vonzó keverékét adja. Jól megfér ott egymás mellett a csupa üveg, szupermodern felhőkarcolók és a kicsit kopott kisboltok, az illatos kifőzdék világa."

"A szárazföldi Kínával határos Kaulung-félsziget mellett temérdek szigetből, köztük a névadó Hongkongból álló, városnál több, országnál viszont kevesebb vidék 1100 négyzetkilométerén több mint hétmillió ember él." Hogy ez mit jelenthet? El tudjuk képzelni azt, hogy a mai Magyarország a mai alig 10 millió HELYETT 590 milliós lélekszámú lenne? Ezek életkörülményeit kell megoldani. Úgy tűnik, hogy meg is oldható. "A népsűrűség itt az egyik legnagyobb a világon. Sőt, még ez a statisztika

is csalóka, hiszen a rendelkezésre álló terület alig harminc százalékát foglalják el a zsúfolt városok, a többin vidékies települések, negyven százalékán pedig nemzeti parkok vannak."

"... alighanem kétszer is meggondolják a hongkongiak, hogy vegyenek-e autót: a vásárláskor a jármű árának megfelelő adót kell befizetnie az újdonsült tulajdonosnak."

"Így próbálják meg elkerülni a túlzsúfoltságot az utakon, méghozzá sikeresen. A kormányzati statisztika büszkén állapítja meg, hogy Hongkong a világ egyik legkevésbé autófüggő városa: mindössze 723 ezer regisztrált jármű koptatja az aszfaltját." Ez kb. 100 jármű/1000 lakost jelent, amely HARMADA a mai hazai adatnak! Mégis élnek! Valahogyan másképp oldják meg!

A szállítási feladat óriási, mint a gazdasági aktivitás is! Mindez kiszolgálható a fentebbi közlekedési módokkal, eszközökkel! Nem sápítoznak az autók előnybe hozásán!

"repülőtéren a 2014–2015-ös pénzügyi évben 65 millió utas fordult meg, de egy újabb – a harmadik – kifutópálya megépítését is tervezik, és ennek átadása után, 2030-ra további 30 millió fővel nőhet a forgalom. És persze a másfélszeresére emelkedhet a több mint száz légitársaság által mintegy 190 útvonalon üzemeltetett járatok száma is a reptéren, amely most csúcsidőben óránként 68 gépet fogad és indít."

"Teherterminálján a múlt évben 4,4 millió tonnányi rakomány fordult meg, ezzel a legforgalmasabb a világon. De nagy a hajóforgalom is a hongkongi vizeken: konténerkikötője az első ötben van, a városállamban vezetett regiszterben pedig több mint kétezer hajó szerepel, vagyis ennyi fut hongkongi zászló alatt."

"... 300 milliárd USA-dollárt is meghaladó GDP ..."

"2014-ben Kína után ide érkezett a világon a második legtöbb (103 milliárd amerikai dollárnyi) közvetlen külföldi befektetés, és az Egyesült Államok után a városállam volt (142 milliárd dollárral) az ilyen típusú befektetések második legnagyobb forrása is." Még néhány "lényegtelen apróság":

"Csökkenő tendenciát mutat például a bűnözés, riasztás esetén a rendőrség átlagosan öt perc alatt a helyszínre ér, ám ez korántsem volt mindig így."

"... száz évvel később a korrupció okozott súlyos gondokat a hongkongi kormányzatnak: az alacsony fizetések az igényt, a pezsgésnek induló üzleti élet pedig a lehetőséget szülte a visszaélésekre. Elsősorban a védelmi pénzeket szedő rendőrök okoztak súlyos gondokat, ám 1974-ben létrehozták a Korrupcióellenes Független Bizottságot, és a rendőri vezetés megerősítésével, fizetésemeléssel, oktatással és amnesztiával kísért programot indítottak a korrupció ellen. És úgy tűnik, ott sikeres is volt ez a harc."

http://nol.hu/utazas/kina-kapuja-1617383

"Városnál több, országnál kevesebb"

alfoldi2011

2016.05.29.
08:52

"Okosodó városok"

címmel remek írás olvasható itt:

http://nol.hu/tud-tech/okosodo-varosok-1617369

Ha a városoknak "okosodni" kell, akkor nyilván nem elég okosak, butácskák. Polkorrektűl "nem eléggé okosok". Néhány kérdés felvetődik:

1. Meghallják-e cikk megállapításait azok, akiknek meg kellene?

2. De hogyan lettek ilyenek?

Régóta szorgalmazom azt, hogy derítsük fel a településeink VALÓDI gondjait. Tettem ezt azért mert erős intenzitást érzek a másfajta gondok terén. Azok művelése, ezzel együtt a valódiak hanyagolása mintha csoportérdek lenne.

A cikk szerintem összeszedte városaink VALÓDI legfőbb bajait. Ez már nagy érdem, mert helyettünk valakik ezt a munkát elvégezték.

3. Kérdezni szeretném, hogy a cikk szerinti legfőbb lépéskényszerek, legfőbb gondok, legfőbb feladatok melyik mérnöki szakterületekhez sorolhatók be? A cikk a problémák egy csokrát nyújtja át nekünk. Nem vizsgálhatnánk meg ezt a csokrot szálanként, rendre? Ha ezek a gondok, akkor mely mérnöki szakterületek lehetnek a leghatékonyabb okosítók? Vannak esetleg a felvetett gondoknak specialistái is? Ha a leghatékonyabbak léteznek, akkor kell-e ezeket helyettesíteni kevésbé hatékonyakkal?

4. Ha a hozzárendelés elkészül, akkor eldönthető a kontár régi kérdése is, annak ártó, romboló értelmében. Ki számít kontárnak, és ki nem ebben a hatalmas témakörben? Lehetne-e a kontárt úgy definiálni, hogy a kevésbé hatékony megoldó?

5. Fentiek birtokában kell-e valamilyen átcsoportosítás, átrendeződés a városfejlesztésben, a településfejlesztésben? Ha egy betegről nagy nehezen kiderül, hogy a szíve a beteg, akkor továbbra is a bőrgyógyász gyógyítgatja? Mikor kapja kézbe a beteget a bőrgyógyásztól a szívspecialista?

6. Mint az előbbi példában is, számít a váltás időpontja?

alfoldi2011

2016.05.04.
08:22

Itt a kerék, amivel 1-2 perc alatt elektromos kerékpárrá alakítható bármelyik bicikli"A fejlesztők azt ígérik, a gombot megnyomva a kerékben lévő 500 wattos motorral 6 másodperc alatt gyorsíthatunk 32 km/h-s sebességre, pedálozás nélkül. Rápedálozással pedig még nagyobb sebesség érhető el."

"A kerékbe épített, pillanatok alatt cserélhető Panasonic akkumulátor, ha egy kis pedálozással mi is besegítünk, akkor – kerékmérettől függően – 50-80 km-es tekerést helyettesít, de ha nem pedálozunk, akkor is 20-30 km hozható ki egy aksiból. És ha már akkumulátor: szereltek rá egy USB-kimenetet is, így akár a telefonunkat is tölthetjük út közben."

http://hvg.hu/tudomany/20160504_geoorbital_kerek_elektromos_kerekpar_atalakito_hazilag_bicikli

"Ahogy a legtöbb eszköz, a pedál főleg a beleépített szenzoroknak köszönhetően okos, ezek segítségével rögzíti a sebességet, a megtett utat, illetve az adatokból kiszámolja a biciklizés közben elégetett kalória mennyiségét is. Mivel a pedálban GPS is van, érzékeli, ha a kerékpárt elmozdítják a helyéről, és erről jelzést küld a tulajdonos telefonjára."

http://hvg.hu/tudomany/20150106_nem_kell_masik_bicikli_okospedal

alfoldi2011

2016.03.28.
12:23

"A britek hatalmas bringás fejlesztésbe fognakPersze ez még kevés ahhoz, hogy az Egyesült Királyság utolérje Hollandiát""Nem csak London különc konzervatív polgármestere támogatja a kerékpározást, de az Egyesült Királyság szintén konzervatív kormánya is. Maga a közlekedési miniszter, Robert Goodwill jelentette be, hogy egy 2025-ig tartó kerékpáros és gyalogos infrastruktúrafejlesztést indítanak el. Jelenleg az előkészítés és az egyeztetés zajlik, amit május elején zárnak le és nyáron teszik közzé magát a stratégiát.

A miniszter szerint ahhoz, hogy 2040-re egy teljesen természetesen választható közlekedési mód legyen a gyaloglás és a kerékpározás, biztonságos és vonzó infrastruktúrára van szükség.

Ezt ebben a parlamenti ciklusban 300 millió fonttal, nagyjából 120 milliárd forinttal támogatják, de a megoldást csak a folyamatos, hosszútávú finanszírozás jelentheti."http://index.hu/kerekagy/2016/03/28/egyesult_kiralysag_gyalogos_kozlekedes_kerekpar_anglia/

alfoldi2011

2016.03.21.
22:34

Itt az újabb példa, most éppen Oslóból. Hány hasonló kell ahhoz, hogy mi is megmozduljunk?

Nem lehet nem észrevenni azt, hogy az eddigi javaslatok mennyire egy húron pendülnek, mennyire azonos következtetésre jutottak!

Ismerős duma az, hogy nálunk valami éppen miért nem mehet! Kár ezt tovább játszani!

"Grandiózus tervet indított a norvég kormányzat. Egymilliárd eurót ölnek kerékpárút-fejlesztésbe, aminek egyik célja, hogy az ország fővárosának centrumát teljesen autómentessé tegyék. A norvég kormány azt tervezi, hogy 2030-ra annyi autótól szabadul, amennyitől csak lehetséges ..."

"Emellett pedig az ország egész területén kétsávos kerékpársztrádákat építenek, ..."

http://mno.hu/kulfold/norvegia-a-kerekparokra-szavaz-1333960

http://gipsy.ninja/banning-cars-building-bike-highways/

Pákozdi Imre

2016.03.22.
05:55

@alfoldi2011: Egymilliárd eurót, amit mi, a világ boldogtalanabb fele fizetünk nekik a kőolajukért, amit aztán elpufogtatunk az autóinkban. Ha mindenki követhetné a norvégokat az így finanszírozott, szemforgatóan reklámozott autómentességükben, felkopna a derék északiak álla. Hiszen senki nem venné a ronda, maszatos, környezetszennyező tengeri olajukat.

alfoldi2011

2016.03.22.
07:46

@Pákozdi Imre: Lehet, hogy így van, ahogyan tetszik írni, de lehet, hogy nem.

Miféle érdekünk fűződik nekünk ahhoz, hogy a norvégek jól éljenek? Mi ilyen piszok jószívűek vagyunk? Ugyan miért ne adnák el a kőolajukat, ha van erre legalább egy ostoba vevő! Ez a vásár is kettőn áll. Hallottunk már olyan szakácsról, aki nem eszi meg azt, amit másoknak árul.

Na, és mi a helyzet a madridi példával, melyet korábban idéztem? Ott nincs bekeverhető olaj! Mint ahogyan nincs a dánoknál sem.

A kőolajra épülő gazdaság kora kezd lejárni. Minél hamarabb vesszük a lapot, annál jobban járunk.

Azt is be kellene már látni, hogy településeink valódi gonjai közül legfontosabb a közlekedés megoldatlansága, mely vastagon nem építészi feladat.

alfoldi2011

2016.03.20.
06:07

Be kellene már végre látni azt, hogy a nagy városok valóban legnagyobb gondja a közlekedés megoldatlansága, helytelen megoldása. Minden egyéb csak sokadrangú.

Madrid nincs messze! A rengeteg hasznos tapasztalatukat közkinccsé kellene tenni! Különben marad a mai maszatolás!

"A spanyoloknál már a konzervatívok is tudják, hogy az autózás és a légszennyezés miatt megnő a betegségek és a halálozások száma, ezért mindent megtesznek az autók kiszorításért. A sok jó ötlet ellenére nem igazán csökken a szennyezés; az autózás drasztikus csökkentése nélkül nem lehet eredményt elérni."

"A spanyoloknál az autó legalább olyan érinthetetlen dolognak számított a politikusok körében, mint Magyarországon a nyugdíjasok ingyen utazása. (Egyébként Hollandiában sem volt másképp a 70-es években, de a bátor lépésnek meg is lett az eredménye.) A Franco-diktatúra idején az autózást a modernizáció szimbólumának tekintették, a városokban óriási sugárutak épültek ki. Az EU-csatlakozás után pedig ömlött a pénz a sokszor teljesen felesleges autópályákba. Ez természetesen csak tovább fokozta az autózási kedvet, 2010-re a spanyolok már autófüggőbbek lettek, mint a sokáig európai csúcstartó németek: a Világbank adatai szerint ezer főre 593 kocsi jutott."

"Az autózás öl"

"

A madridiak tehát mindent elkövettek, ami mostanában elfogadottnak, menőnek számít, hogy környezetbaráttá tegyék a városukat:

megfizethető, gyors közösségi közlekedés,a várost átszelő elővárosi vasutak,alternatív közlekedés, bérbicikli,városkép átalakítása.Hát ez mind nem segített, továbbra is Európában rekordmagas volt a nitrogénoxidok és a finompor értéke. A Fiends of the Earth szervezet listáján Madrid elég rosszul áll, az európai nagyvárosok közül csak Róma és Lisszabon van mögötte a korommentes listán. Ebben persze a 600 méteres magaslaton elhelyezkedő, kétezer méteres hegyekkel körbevett város elhelyezkedésének is fontos szerepe van. De a példa nagyon jól mutatja, hogy minden környezetbarátnak mondott, valójában csak (sokszor elhanyagolhatóan) kevésbé károsító technológiának a bevezetése nagyjából semmit nem old meg, ha ugyanannyi ember akar továbbra is minden nap autózni, nem lehet a légszennyezettségtől szabadulni. De demokráciában ki szeretne maga ellen kihívni a választók harmadát adó autósok haragját?"

"Nagy visszhangot váltottak ki azonban az új rendelkezések, amik alapján Madrid először léptett életbe valóban kemény kibocsátási korlátozásokat. Ha nitrogénoxid 50 µg/m³ határértékénél jóval magasabb, 180 µg/m³-t meghaladja a légszennyezettség két egymást követő órán át, akkor nincs mese, azonnal 70 km/h-ra csökkentik a sebességet a környező autópályákon. Ha másnapra sem javul

a helyzet, csak a lakók hajthatnak be a város központjába. Ha a 200 µg/m³-t is meghaladja a szennyeződés, akkor másnap csak a páratlan rendszámú kocsik közlekedhetnek a központban, a következő nap a párosak. Utas nélkül még a taxikat sem engedik be a belső kerületekbe, ahol a lakosság harmada él. Ha a 400-as értéket is megugranák – amire még sosem volt példa -, akkor az egész városra kiterjesztik az intézkedéseket. A nagy újdonság, hogy ez nem opció lesz, hanem kötelező intézkedések. Nem lesznek olcsók: az El Pais napi 1,86 millióra becsülte a költségeket. Szmogriadó esetén a teljes közösségi közlekedés ingyenes lenne."

"... a dízel autókat 2020-ig kitiltják teljesen a városból, ezek ugyanis a felelősek az említett három szennyeződésért leginkább."

"A belváros egészében a főutakon kívüli utcákba csak a helyi lakosok hajthatnak be, ehhez regisztrálni kellett, ahogy külön a parkolóhelyért is. Kamerák figyelik az autókat, és automatikusan postázzák a 90 eurós büntetést, ha valaki rossz helyre téved, ez igazán elveszi mindenki kedvét a belvárosban esélytelen parkolóhelykereséstől. Sőt, a belső öt kerületben, ami nagyjából akkora, mint a nagykörúton belüli városrész Budapesten eleve csak akkor lehet behajtani, ha a 13 parkolóban rendelkezésre áll hely. A hatás azonban vegyes lett: a belső kerületekben 80 százalékkal kevesebben parkolnak, ellenben a külső városrészekben megugrott a forgalom: most ott akarják a bejárók letenni az autóikat. Szóval olyan az egész, mint egy lufi, ha egyik felén megnyomjuk, a másikon dudorodik ki. És amíg Madridba tucatnyi 3-4 sávos autópálya vezet be, aligha lesz megoldás."

"Ehhez képest Budapest főpolgármestere szerint a világban az autózás a menő, és Budapest túlságosan tömegközlekedés-orientált, szerinte inkább az autókat kell a lámpáknak előnyben részesíteni például a város legforgalmasabb villamosvonalával szemben. Hát javasoljuk, egyszer menjen el Madridba, és nézze meg, milyen az európai színvonalú közösségi közlekedés, de ha így folytatja a főváros, már Bukaresttől is sokat tanulhatunk – ott például sikerült szinte a teljes buszparkolt lecserélni, nem futkos félezer koromgyár a város útjain, mint nálunk."

Van tehát rendes megoldás is!

Helytelen a mai legyen is autó, meg ne is legyen taktika!

Ehhez pedig ennek megfelelő szakemberek kellenek.

http://444.hu/2016/03/19/hiaba-a-kornyezetbarat-forradalom-nem-akar-javulni-madrid-levegoje

http://444.hu/2016/03/08/amszterdammal-csodat-tett-a-bicikli

alfoldi2011

2016.03.18.
11:17

Csak érdemes lenne komolyabban venni a dán tapasztalatokat egy város "berendezése", és főleg közlekedésének tervezése során!

A kerékpár nem a csóringerek autója, hanem azok járműve, akiknek számít a környezetük minősége és akik törődnek az egészségükkel!

A Budapest közlekedéséről szinte menetrend-szerűen előtörő viták mintha nem találnának helyes irányt, vagy a megtalált helyes irányt az ellenérdekek felhangosítása után egy-kettőre eldobják. Örökösen mindent újra kell kezdeni, miközben a szemünk előtt vannak a jó megoldások?

Az alapelveket kellene végre tisztázni. Felvenni egy probléma listát, majd azt következetesen megoldani. Nagyon unalmas ez az örökös oda és vissza totyorgás!

"Peder Baltzer Nielsen, Aalborg főépítésze ki is fejtette a rendezvény moderátorának, Beleznay Évának, Budapest volt főépítészének, hogy a mi fővárosunkban szerinte vétek a Duna mindkét partját gépkocsi forgalomra használni."

Ez nem csak Budapestre, hanem Szegedre is vonatkozik.

A cikk jó példa arra is, hogy miként nem érdemes rossz közlekedés-szervezéssel elrontani egy várost és hogyan lehet egy jóval élhetőbbé tenni. Ez a tét! "... a koppenhágai központi pályaudvart hamarosan összenyitják egy metróállomással és a tág, fedett térbe behozzák a bicajutakat, rengeteg kerékpár parkolási lehetőséggel,így a lehető leggyorsabban kapcsolódhat össze a környezetbarát egyéni közlekedési mód a tömegközlekedéssel."Mi miért nem teszünk ugyanígy? Nem ez a nyilvánvaló? http://index.hu/urbanista/2016/03/18/dan_kortars_epiteszeti_vandorkiallitas/http://index.hu/urbanista/2015/11/20/a_kortars_dan_epiteszet_lenyomta_a_rock_n_rollt/

alfoldi2011

2016.02.08.
21:20

Van egy kis remény, bár ma még csak Londonban. Itthon nem kellen ennek utánagondolni?

http://index.hu/kerekagy/2016/02/08/harom_hatalmas_bringasztradat_epitenek_londonban/

alfoldi2011

2016.01.10.
15:36

A nem autós, tegnapi helyváltoztató eszköz:

http://www.origo.hu/techbazis/20160108-magatol-gurulo-elektronikus-roller-ces-2016-legdeszka.html

alfoldi2011

2016.01.04.
11:21

Folyamatosan jönnek a még újabb, még jobb települési helyváltoztatási eszközök!

A településtervezésnél nem lenne szabad kihagyni ezt a lehetőséget!

http://www.blikk.hu/auto/garazs/varosi-mobilitas-mivel-tovabb/l64122e

alfoldi2011

2015.10.08.
19:02

Ismét egy új eszköz, immár a hasonló eszköz árának harmadáért!

http://mno.hu/technika/a-bicikli-tronjara-palyazik-az-ulokes-villanyroller-1308148

Szerintem a bicaj még mindig jobb!

alfoldi2011

2015.08.30.
16:28

Szerencsére sűrűn olvashatunk a kerékpározással kapcsolatos fejlesztésekről, mint most ezekről:

http://mno.hu/tudomany/okos-varoshoz-okos-bicikli-dukal-1301975

Remélem, rövidesen nélkülözhetetlen közlekedési eszköze lesz településeinknek!

alfoldi2011

2015.08.24.
20:59

Egy újabb lehetőség: kisegítő elektromos meghajtás a meglévő kerékpárokra dimbes-dombos vidékekre:

http://www.origo.hu/auto/20150824-elektromos-atalakito-kerekparhoz.html

alfoldi2011

2015.07.12.
15:32

A villanymotor-rásegítős kerékpár egy megvalósult változata:

http://kerekpar.mandiner.hu/cikk/20150711_elektromos_bicikli_a_jovo_nagy_uzlete

alfoldi2011

2015.07.10.
08:34

Megjelentek a kis villanymotorral felszerelt - ún. rásegítős - kerékpárok!

Ezek mások a már ismert elektromos kerékpároknál. Kinézetre is könnyű kerékpárok, melyeknél a villanymotor csak egy rásegítő! Tehát nem használják azt folyamatosan.

Aki szeret biciklizni, de hegynek felfelé esetleg nem annyira, akkor erre az időre bekapcsolhatja a rásegítőt!

Ez az eszköz jól használható hazánk dimbes-dombos tájain is. A rásegítős kerékpár kiterjeszti a bicaj használóinak és használati helyeinek a körét is, ezért nagy jelentőségű.

alfoldi2011

2015.01.02.
11:50

Egy helytakarékos, környezetkímélő, fürge új közlekedési eszköz, a kétkerekű egykerekű, az Airwheel Q3:

http://verde.444.hu/2014/12/31/airwheel_teszt/

alfoldi2011

2014.09.18.
15:18

Alapjaiban változhat meg a város!

Végre készül a Jedlik Ányos-terv!

Fellélegezhetünk.

http://mno.hu/gazdasag/keszul-a-jedlik-anyos-terv-1248348

Mizsei Anett

2014.09.20.
11:22

@alfoldi2011: A terv egyrészt üdvözölhető szmog-szempontból, de azért ez még mindig csak variáció az autó témájára. Magam részéről tovább bra is várok valami olyan koncepcióra, ami nem arról szól,

hogy megnyugtassa az autósokat: "így már oké, hogy fejenként egy darab 200 kilós szerkezetben rohangálsz átlag 2 kilométer távolaságra, darabonként 3-4 négyzetmétert lefoglalva a városi felületből".

A villanyautók nem foglalnak kisebb helyet, nem biztonságosabbak (sőt, mivel a gyalogos nem számít egy kb. hangtalan autóra, adott esetben veszélyesebbek), az üzemeltetésükhöz szükséges energiát ugyancsak magas károsanyag-kibocsátású erőművek szolgáltatják (najó, igaz, erre ott az atomerőmű).

A villanyautó félmegoldás.

alfoldi2011

2014.09.20.
16:48

@Mizsei Anett: Jön a tisztább, csendesebb város, mely teljesen más lesz, mint a mostani! Ez egy új korszak kezdete és nem egy "félmegoldás" A mai autó hanyad rész megoldás, ha a villanyautó a fél? Csak nem ez az egész?

Amint megjelennek a villanyautók, a gyalogosoknak egyből számítani kell a csendes villanyautóra. Mi is a gond?

A mai autó zaja direkt jó az embernek? Ezt mintha ki tetszett volna felejteni megemlíteni. Csak nem jobb a 70 dB-es zaj, mint a csönd? A villanyautó nem csak a szmogra jó, hanem a zajterhelésre is.

Sőt a szmog sem csak szmog! A kőolajban lévő millió vegyület bekerül az emberek tüdejébe. Ez sem számít?

A "félmegoldás" kihúzza addig, amíg az írt koncepció majd kialakul.

Egyébként azt a kisebbet, mellyel kis helyet elfoglalva lehet 1-2 km-re utazni, úgy hívják, hogy hagyományos vagy elektromos kerékpár. Tessék kipróbálni!

Mizsei Anett

2014.09.21.
15:16

@alfoldi2011: Attól tartok, hogy a hozzászólásomat tökéletesen félreértelmezte. Valójában ugyanabban a csónakban ülünk és egyfelé evezünk. Leírom másként, újra.

A mai autó nem megoldás a városi közlekedésre. A villanyautó félmegoldás. Épp a felsorolt előnyei miatt legalább félig az... Tény, ami tény, a zajcsökkenést elfelejtettem megemlíteni pozitívumként, habár tagadhatatlanul az a városi élet szempontjából. Ettől még a legtöbb gyalogos nem számít olyan járműre, aminek nincs hangja - kerékpáros tapasztalataim ezt erősen alátámasztják. (Mert már kipróbáltam ám... ;)) És igen, ez balesetveszélyes lesz, legalábbis az átállás időszakában, az áldozati réteg pedig jó eséllyel a legkiszolgáltatottabb és egyben legzöldebb gyalogosokból fog kikerülni.

A megoldás valami sokkal drasztikusabb dolog lenne, mint a máshol, mások tüdeje kárán megtermelt elektromos árammal való autózás. A megoldás a NEM autózás. Mikozben pánikszerűen tekercselik át az emberek energiatakarékosra a lámpáikat, cserélik A++++++-ra a mosógépüket, fel sem merül bennük, hogy akár le is sétálhatnák azt az 500 métert, amiért épp autóba pattannak.

A legszélsőségesebb helyzet az esős nap. A város legnagyobb része fejenként egy darab, 4 négyzetméteres nehézipari gyártmányú esernyővel indul útnak.

Persze lehet, hogy a villanyautó a napelem-meghajtású gépjárművek felé való átmenet nagyszerű és fontos lépése. Ez esetben a villanyautót az autó ideális utódjának tekinthetjük. De a városi közlekedés problémáját nem az autóban használt energiaforma, hanem az autóhasználati szokások megváltoz(tat)ása fogja/tudná megoldani. És ilyen értelemben szerintem kicsit öngól a belvárosi villanyautó. Mert az autósok lelkiismeretesebb felében még az a kicsi rossz érzés is elmúlhat tőle, ami esetleg különösen derűs napokon már rávette őket a gyaloglásra.

alfoldi2011

2014.09.21.
17:12

@Mizsei Anett: Nem akartam félremagyarázni, de zavar a hír jelentéktelenítése, az egyrészt-másrészt közelítés.

Az autó megjelenése is ritkította a népet! Sőt folyamatosan kb. 120 éve ezt teszi, így még ma is pusztít. Pedig meg lehett volna már szokni a jelenlétét és főleg a használatát.

Ne tessék elfelejteni: az autó hatalmas bevétel az olajat kitermelőknek, forgalmazóknak. Annyira, hogy érte háború folyik! Hatalmas bevétel az autót gyártóknak és végül az államnak. Azt tetszik gondolni, hogy levágják hirtelen ezt a tehénkét? Azt tetszik gondolni, hogy az Ön által várt "drasztikus" megoldás hozza majd ugyanezeket a hasznokat ugyanezeknek? Ma a filmek, a média azt sugallja, hogy autózás nélkül nincs élet. Jól átvágnak bennünket.

Ha majd esetleg 1000 Ft lesz egy liter benzin, majd sokan egyből keresnek más "esernyőt". Addig pedig lehet a csodára várni.

Az emberen sok múlik. Hajlandó-e eszközt váltani csak azért, hogy a környezete tisztább, csendesebb legyen, az egészsége pedig tovább tartson.

Nem tetszik gondolni a semmi megoldásnál mégis jobb a "fél"?

Más életminőséget fog kínálni az eljövendő város.

Pákozdi Imre

2014.09.21.
19:58

@alfoldi2011: Az Ön által is ajánlott Jan Gehl könyv - sok más, megfontolandó ajánlása mellett - a gyaloglás és a kerékpározás apológiája. Egyetértek vele, amint az egész művel, azzal együtt, hogy látnunk kell: vannak a kerékpározásra ideális és kevésbé ideális, pl. csak évszakonként alkalmas tájak és hogy nem minden város terül el sík vidéken... Képzeljük el a bolíviai La Pazt mint kerékpáros paradicsomot (a város közigazgatási határain belül a szintkülönbség 900 m) vagy Moszkvát, télen, az ott heteken át jellemző mínusz 15-25 fokban... A Gehl által felhozott példák többnyire síkvidékiek és mérsékelt vagy meleg égöviek: Dánia, Hollandia, Ausztrália, Közép-, Kelet- és Észak-Németország, benne Berlin, billiárdasztal simaságú tájon helyezkednek el. Persze, ezeknek a városoknak a gondja nagyon fontos, és a megoldása, a kerékpár és a tömegközlekedéssel megtámogatott gyaloglás, óriási előrehaladást jelent. A mű, bár foglalkozik a fejlődő (magyarán: harmadik világ-beli) városok gondjaival, de csak általánosságban, mert a szerző láthatóan tanácstalan. A források szűkössége, a robbanásszerű népességszaporulat, tetézve a városokba áramlással, érezhetően visszariasztja Gehlt bármiféle megoldás szentenciaként hirdetésétől.

Az autómentes városra és létre visszatérve, Jan Gehl egyik legnagyobb érdeme a doktriner egyoldalúság kerülése. Már nem tudom, melyik fejezetében olvastam egy ilyen értelmű félmondatot: gondoskodni kell arról, hogy a lakások, üzletek, épületek a legszigorúbban gyalogos zónák legmélyén is, autóval elérhetők legyenek. Igen. Mert lehetnek költözések, lakhat ott egy beteg gyermek vagy egy idős nagymama és az időnkénti nagybevásárlás vagy a terjedelmes cuccok házhoz szállíttatásának joga sem vonható meg az ott lakótól. Jan Gehl nem említette, de ugyancsak fontos, hogy a legszigorúbb sétáló zóna legmélyén is kell, hogy lehessen autója az ott lakónak. Nem az utcán! Még csak nem is a háza garázsában. Emlékszem, még 1977-ben vendégként laktam Párizsban, a Quartier Latin legközepén, a már akkor sétáló utca Rue Guisarde-ban. A lakás tulajdonosa a kis Citroenét az egy-két utcányi távolságban, a helyi piac alatt kialakított mélygarázsban tartotta... De tartotta.

alfoldi2011

2014.09.22.
06:47

@Pákozdi Imre: Apológia=védőbeszéd - megnéztem.

Úgy tetszik hinni, hogy a gyaloglásnak és a kerékpározásnak szüksége van erre?

Gehl nem védekezik, hanem előad egy sikertörténetet. Ez nem azonos műfaj! Segíteni akar azoknak, akiknek van ehhez füle.

Gehl leírta, elmondta, amiért dolgozott. Rajtunk múlik, hogy elfodjuk-e, de őt ez nem érdekli. Fogadjuk el, mert jól járunk. Fogadjuk el ott, pl. Pesten, a magyar Alföldön, ahol Ön szerint ideális! A gyaloglás, kerékpározás térhódítása autós érdek is, csak ezt nem tudják felismerni, mert annyival kevesebben akarnak magánautózni, önként átadva a terepet!

Nincs egyetemes, általános gyógyszer sem! Ami jó a szívre, nem segít a tüdőn. Miért kellene Gehlnek mindent megoldania? Ez eddig másoknak sem sikerült. Ez miért Gehl bűne?

A források szűkössége is az autóhasználat ellen ható tényező, nem? Nincs olcsóbb helyváltoztatás a

gyaloglásnál és a kerékpározásnál. Éppen ezért kellene támogatni ezt az ügyet egy eladósított, elszegényedett országban, mint nálunk.

Nem mondja Gehl, hogy a gyalogló, kerékpározó dobja el a kocsiját! Amit viszont a 2. bekezdésben tetszik írni, az nem a mai autóhasználat, nem a mai gyakorlat! Az egy visszafogott, ami ideális lenne, ettől sajnos nagyon messze vagyunk még. A gyaloglás, a séta maga a nyugalom! Az autó viszont az idegbeteg kapkodás, a rohanás, az állandó időzavar szinonímája. Nem lenne más a hangulat egy településen egy magasabb arányú ilyen eszközválasztás esetén?

A parkolás egy nagy téma, de nem tartozik szorosan a gyalogláshoz, kerékpározáshoz. Nem merünk abban sem állást foglalni, hogy a magánautó ne a közterületen parkoljon. Továbbá abban sem merünk dönteni, hogy a parkolás költsége az autóst vagy a társadalmat terhelje.

Tele vagyunk szőnyeg alá söpört megoldatlanságokkal. Ezeket nekünk és nem Gehlnek kellene megoldani.

FenyvesiHK

2014.09.22.
14:53

@alfoldi2011: Ez a civilizáció bölcsőnk és koporsónk. Amennyire foglalkoztat engem is és szeretném úgy tudni, hogy rajtam kívül minden olyan embert is, aki nem hajítja el a szemetet az utcán a környezet és a közlekedés összefüggése, annyira nehezen tudom elfogadni a világmegváltó elméleteket.

Úgy kétezer év múlva nem tudom milyen névvel illetik majd a kései utódok ezt a civilizációt, de a kőolaj valamilyen módon biztosan benne lesz.

Ez elől a ma embere nem tud kitérni.Valamennyi üdvözülést igérő tiszteletreméltó törekvésben is benne van ennek a nélkülözhetetlensége. Azt gondolom, hogy minden olyan ötlet, ami valamiben segít, addig amíg az EGÉSZRE nincs egy jobb megoldás, valamiben ront is.

A holisztikus gondolkodást hiányolom az igehirdetőknél. Most csak a biciklis közlekedést figyelembevéve: még egyetlen biciklizést propagáló megoldásnál sem olvastam arról, amit pl. a németek már megtettek, hogy megnézték az árnyoldalakat is.Történetesen megvizsgálták a minden nap városi környezetben biciklivel munkába járók tüdejét és azt találták, hogy a lerakódott szénszemcsék, amelyek a láthatatlan szmog szálló nanorészecskéiből beköltöznek az intenzív mozgást végző bicikliző tüdejébe, olyan hatást eredményeznek, mintha az illető erős dohányos lenne. Lehet persze erre csípőből rávágni, hogy na persze mert az autósok……Itt álljunk meg egy szóra, mert nemcsak az autósok termelik ezt a szmogot! És mivel az autó nemcsak a személyautósokat jelenti, hanem az autó a gazdaságot működtető folyamatoknak ma még nélkülözhetetlen része, akkor már ott vagyunk a rókafogta-csuka állapotában.

Üdvözlet az úttörőknek, akik meghozzák azt az áldozatot, hogy biciklire ülve ilyen módon kímélik mások életét, akár saját egészségük kockáztatásával. Ez messzemenően nem jelenti azt, hogy mondjunk le erről a köztes megoldásról. Igen, kell biciklizni ott, ahol LEHET. A mellékutcákban, a lapos vidéki településeken, az autóktól még nem vagy alig fertőzött területeken. Ez becsületes törekvés.Ha

pedig mindenképpen a város, akkor viseljünk maszkot, legalább ennyivel kíméljük saját magunkat. Hallott valaki a városi biciklizést propagáló hírek között felhívást arra vonatkozóan, hogy a légszűrő maszk viselése a városi bringázás kötelezően fontos része? Pedig az.

Sajnos a biciklizés minden határon túli kiterjesztésével sem oldottunk meg egy kérdést, amit nem is lehet így megoldani. Ehhez egy olyan társadalmi váltásra volna szükség, ahol utópisztikus módon nem pillanatnyi gazdasági és politikai érdekek mentén, egy valóságos földmentő-csomag kitalálása lenne a cél. Ilyen ma még nincs, még nem ijedtünk meg eléggé.

Egész kisgyerek korom óta gyalogló, bicikliző vagyok. Az élet úgy hozta, hogy mindig mindentől távol laktam, ami engem érdekelt vagy fontos volt, tehát a közlekedés összes korunkbeli „örömét" fenékig élvezhettem, rengeteg gyaloglással fűszerezve. Ennek a tapasztalatnak a birtokában ki merem jelenteni, hogy nem létezik megoldás ami etnocentrikus, és/vagy városcentrikus. A valódi helyi közelítő megoldásokhoz előbb szociológiai modelleken kellene megismerni az élet jelenlegi formáit. Életkorokat, munkalehetőségeket, földrajzi, éghajlati viszonyokat, egészségi,közbiztonsági(!) állapotokat alapulvéve. Nagyon szeretnék hinni abban, hogy lehet egy jól működő jövőképet alkotni, de azt őszintén kell tenni, az összes mellékhatások tudatos ismeretében és az egész népességre érvényesíthető módon.

Pákozdi Imre

2014.09.22.
18:36

@FenyvesiHK: Megdöbbentő tényeket közölt a főútakon kerékpározók tüdejéről. Amit itt ír, az pedig felér egy programadással: "A valódi helyi közelítő megoldásokhoz előbb szociológiai modelleken kellene megismerni az élet jelenlegi formáit. Életkorokat, munkalehetőségeket, földrajzi, éghajlati viszonyokat, egészségi, közbiztonsági(!) állapotokat alapulvéve. Nagyon szeretnék hinni abban, hogy lehet egy jól működő jövőképet alkotni..." Azt hiszem, ez pont olyan feladat, ami európai léptékű, sőt. De mondjuk maradjunk az európai léptéknél. Félmilliárd ember, a Föld összesített GDP-jének egynegyede (néhány évvel ezelőtt 17 500 milliárd USD), műveltség, sokféleség, tabu-mentes, nyugati típusú kreativitás... Mi kell még? És tudják mi az eredmény? Ha nem, hát nézzék meg. Az M0-son, az M1, M2, M3, M5, M7-es magyar autópályákon, a Prágát elkerülő teherautóúton, a csehországi Veleminen áthaladó, a Prága - Drezda autópálya teljes forgalmát évtizede viselő 28 km-es országúti szakaszon vagy szinte bárhol a német Autobahnon... Évente tízmilliószámra vánszorgó, élet- és környezet-ellenes kamionszállítmányok mindenütt. Hazánkon az EU-ba lépés előtt hozzávetőlegesen 900 ezer, manapság közel 3 millió kamion-fuvar halad át. Ennyit tudott "elérni" a mai kor egyik legfontosabb környezeti ártalmát illetően az EU: hogy növelte azt. A ROLA nemzetközi viszonylatban is halódik, Magyarországon pedig megszűnt (!), annak ellenére, hogy voltak olyan évek - a 90-es évek vége, a 2000-es évek eleje táján - amikor a kamionforgalom közel 10%-a vasúti kocsikon gördült át rajtunk. Ez így, ami az elmúlt években és ma az utakon folyik, mulasztásos tömeggyilkosság, az EU összes semmirekellő szervének és a nekik gazsuláló nemzeti kormányoknak közös bűne.

mB

2014.09.22.
21:01

@FenyvesiHK: Minden hasonló beszélgetés nagyon elnehezül abban a pillanatban, mikor olyasmit adunk a beszélgetőpartner szájába, hogy „üdvözülést ígérő”, s őt magát (nyilván önjelölt) „prófétának”, „igehirdetőnek” nevezzük. Fontos kérdések merülnek fel fentebb, fontos róluk beszélni, több oldalról, amit viszont nehéz továbbfűzni ha valaki beleszuszakolódtatik a fenti kategóriák valamelyikébe. ;-).

Egy hozzátételt tennék: (miközben azért mintha hallottam volna azért magyar orgánumokból is az árnyoldalakról, akkor is és most is) komoly kétségeim vannak: izgalmas lenne tudni hol és hogyan készült a vizsgálat ami szerint a biciklisek tüdeje nagyobb szennyeződést kap. Ez akkor lehet igaz ha rohanunk a munkába, ha száguldunk az utcán, ha sportot űzünk a közlekedésből – de biztos hogy így biciklizünk?

Érdekes videó bukkant fel pár hete valahol a neten: egy amszterdami biciklista vizsgálta és kommentálta az amerikai biciklis körülményeket és szokásokat. Egyik fontos észrevétele volt hogy amerikában a bicikli SPORT: a használója beöltözik, sportbiciklit kap elő, és uccu fel a hegyre. Az európai (német, holland) biciklista „csak” közlekedik: el akar jutni A-ból B-be: oldschool biciklije van, magasan a kormány, egyenes derékkal ül, csomagtartója is van, sárhányója is van, s közepes tempóval gurul vígan a munkahelyére, barátokhoz vagy akár bulizni: mindezt öltönyben, farmeben, tini-diszkócuccban: kényelmesen - DE gyorsabban mintha gyalog menne.

Valahogy hasonlóan teszem én is: Pest lapos, az autókkal nem versenyzek, el nem fáradok, és annak az időnek a FELÉT töltöm a szennyezett belvárosban, amit a villamosra várva töltenék ugyanazon az útvonalon. Hol és hogyan kerülne a tüdőmbe a nagyobb szennyeződés? (pláne hogy jó nagy szakaszon a dunaparton csorgok, pár rövid helyen sétáló szakaszon.)

alfoldi2011

2014.09.23.
07:48

@FenyvesiHK: Nem tudom, hogy hol tetszett világmegváltásról olvasni és azt sem, hogy kik az igehirdetők.

Nem nevezném róka fogta csuka esetének azt az igyekezetet, mely csökkenteni igyekszik a káros anyagok kibocsátását.

Nem láttam a német anyagot. Ugye azért azt el tetszik fogadni, hogy manapság a közlekedés a legnagyobb káros anyag kibocsátó, éppen a kőolaj használata miatt.

Ha úgy igaz, mint le tetszett írni, akkor mi jut annak az autósnak a tüdejébe, kinek feje jóval lejjebb van a szennyező forráshoz, a kipuffogó cső végéhez? Még rosszabb: mit kap a babakocsiban ülő kisgyerek apró tüdeje az "az autó a gazdaságot működtető folyamatoknak ma még nélkülözhetetlen része" miatt! Elfogadható ez? Mi is a fontosabb? Ez így sem holisztikus még?

Mivel kimutathatóan egy szenny-búra fedi Budapestet is, teljesen mindegy az, hogy a főúton, vagy a mellékúton, esetleg a lakásban tetszik biciklizni.

"Ehhez egy olyan társadalmi váltásra volna szükség, ahol utópisztikus módon nem pillanatnyi

gazdasági és politikai érdekek mentén, egy valóságos földmentő-csomag kitalálása lenne a cél. Ilyen ma még nincs, még nem ijedtünk meg eléggé." Nem ez az utópia? Nem járhatnánk inkább a földön?

Ami pedig az utolsó bekezdését illeti: szerintem ennél azért egyszerűbb az élet. Csak segíteni kellen azt a folyamatot, hogy minél többen gyalogoljanak és kerékpározzanak.

Erről ír Gehl is, aki építész! A váltáshoz szükség van az építészekre is, ezért írok ide.

alfoldi2011

2014.09.23.
07:52

@Pákozdi Imre: Sajnos így igaz!

A kamioncsorda valóban átgázol rajtunk.

A Duna pont jó irányban folyik. Hatalmas a szállító kapacitása. Sajnos a vízi szállításra ráült a politika és azt is eltorzította. A kamionok zömét elsősorban vízen kellene átnyomni az országon. Egy rossz döntés így tud visszaütni.

Utána a maradék zömét vasúton, éjjel, gyorsított tehervonatokon.

De egyik sem megy!

alfoldi2011

2014.09.23.
07:54

@mB: Egyetértek!

Tetszik ez a közelítésmód.

alfoldi2011

2014.09.23.
11:59

@FenyvesiHK: Vannak, akik mindazok ellenére, melyet le tetszett írni, mégis kezdményeznek!

"Autómentessé válhat Madrid belvárosa"

Érdemes elolvasni a rövid cikket.

http://nol.hu/kulfold/automentesse-valhat-madrid-belvarosa-1488109

alfoldi2011

2014.09.23.
12:24

@FenyvesiHK: A városi közlekedési téma hatalmas! Íme egy újabb cikk, mintha megrendeltem volna.

http://mno.hu/auto/milyen-lesz-a-kozlekedes-2050-ben-1248680

A Toyota cég víziója ez!

A címe sem semmi:

"Sustainable Society 20XX"

FenyvesiHK

2014.09.23.
14:58

@alfoldi2011: Egészen érdekes,hogy a hozzászólásomból mit tetszett kiragadni és milyen összefüggéseket keresni benne.

Az még véletlenül sem jött le,hogy alapvetően szeretek-szeretnék-szeretni fogok biciklizni.A garázsban most is ott van a kicsit szakadtabb bevásárló és a trekking bringa, amivel túrázni is lehet, meg az országúti tekerést is jól bírja.(És mellette az autó, sőt egy robogó is, igen, mert van, amit nem lehet nélkülük megoldani.)

A cikk 2012-ben íródott.Előttem már szinte mindent elmondtak a hozzászólók, kivéve talán azt, amit szerintem jogosan és messzemenően előbbrevívő szándékkal felvetettem. A vallási terminológiák mint üdvözülés és világmegváltás azért jönnek elő, mert nem látom,hogy a biciklizés széleskörű kiterjesztése mellett tesz-e valamit a mindenkori állam a légszennyezés tényleges visszaszorítására vagy mindent az állampolgárra hárít.

A ma reggeli rádióműsorban elhangzott,hogy elkészült az Infrastruktúráért Felelős Államtitkárságon (NFM) a közlekedésfejlesztési stratégia (Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia)ami, mint tudjuk fényévekre szokott lenni a megvalósulástól, de aminek az általános jelszava a helyettes államtitkár szerint a takarékosság(!) Érdeklődve várom,hogy mikor és mit fog eredményezni. Ennek hallatán én rögtön a „másvilágra" gondolok, esetleg a „túlvilágra", mármint a Lajtán túli világra, ahol stratégiák mentén vagy sem, de van látható eredmény.

Nem szeretnék én is a feltett és meg nem válaszolt kérdések csapdájába esni, mert ez is csak a tehetetlenséget táplálja.

Igen biciklizzünk, ésszel.

Bogota, Honkong és Bécs példáján felbuzdulva ez nem fog menni.Ezért bátorkodtam a helyi

sajátosságokat figyelembevevő megoldásokra fordítani a figyelmet.Budapest (ámbár Magyarország nem Budapestből áll… vagy mégis?) nem hasonlít a felsorolt városok egyikéhez sem.Sem történelmében,sem szerkezetében, sem gazdasági lehetőségeiben. Akkor miért nem azzal foglalkozunk, ami nálunk van?A mi légszennyeződésünkkel például.

Budapestnek, Magyarországnak VAN szmogtérképe.A mai nap állapotát is meg lehet szemlélni a www.legszennyezes.hu honlapon. A térképekről jól látni(okos telefonon egy perc alatt megnézhető), hogy baromira nem mindegy, hogy melyik kerületben, milyen mellékúton vagy főúton bringázunk, hogy a mai napon Pécsett tekerünk „egészségtelen" minősítésű légállapotban vagy Szegeden tűrhető kategóriában illetve ma Budapesten speciel elfogadható levegőminőségben. Ezen a honlapon azt is lehet tanulmányozni, hogy bizony a közlekedés nem a legnagyobb káros anyag kibocsátó ezen a kerek világon, ahogy írni tetszett, mert a gyárakból, üzemekből és bányákból származó légszennyezés 125 millió embert öl meg(veszélyeztet), az autózás,motorozás „csak" 700 ezret(WHO becslés szerint).

De ezek mind számok, amik vagy igazak vagy nem, mi mit tudunk tenni vajon?

Azt ajánlottam, hogy hordjanak a bringások szűrő maszkot. Ezt miért nem tetszett megemlíteni, mint jó ajánlást? A levegőszennyezés persze hogy mindenkit érint, nem állítottam az ellenkezőjét. És vannak erre szolgáló vizsgálatok. Miért kellene ezekre ellenségként tekinteni? Nem az ördögi autólobby nézegeti az emberek tüdejét, hanem felelősen gondolkodó társadalmak, valamint aktívan bringázó tüdőgyógyászok. Az angol Jonathan Grigg professzor által végzett vizsgálatról pl.itt olvasható: http://www.citylab.com/commute/2011/09/bikers-lung/195/

És arra lehet használni egy ilyen infot, hogy merre vezessenek a városi bringautak, hogy kell terveznünk azokat az egészségünk védelmében.

Más. Van sok jó bringás honlap. Egyike a bikefm (Bicycle Fleet Management). 2008-ban kiadtak egy B+R Kerékpártárolók paraméterkönyv-et. A kerékpártárolás megoldása nélkül nincs értelme tömeges kerékpározásról beszélni. Ma 2014-et írunk.Vajon mi valósult meg az ott felsorolt ajánlásokból? Miért nem azt kell tudnia egy építésznek, hogy mekkora helyet foglal el egy kerékpár és azt hogy kell tárolni ? Mik a helyigényei a kerékpár karbantartásának, mi az a Cargobike és mekkora ? Van-e ma Magyarországon kerékpárosflottája egy cégnek. Egyáltalán melyik cég hogyan biztosítja a kerékpáros közlekedést a dolgozóinak. Hol vannak a szervízek? Tudja valaki, hogy létezik EU-s kerékpártároló támogatási pályázat? 2009-ben volt ilyen, mik az eredmények?

Ezek a valódi megoldandó problémák. Budapest szennybúrája alatt, de a vidéki városoké alatt is rengeteg lakótelep található, a népesség ötöde kb. 1 800 000 ember lakótelepen él ma Magyarországon. HOL TÁROLJA a biciklijét egy 50 nm-es átlagos panellakásban lakó három tagú család ? ne tessék azt mondani, hogy a biciklitárolóban !, mert ha volt is valaha a 70-es 80-as években, már rég kinőtte a felette lévő ház, de inkább kisbolt működik benne, asztalosműhely, bögrecsárda, őrző-védő kft…, de ha mégis volna egy működő tároló, akkor még fel sem ért az ötödikre a bringás és már csak volt bringája.)

Na ezekkel a konkrét kérdésekkel kell foglalkozni és akkor kimozdulunk az igehirdetésből és valóban keresünk megoldásokat a városi bringázás tömeges elterjedéséhez.

Végül szerintem ugyanazt akarjuk, csak észre kell vennünk egymásban az előrevivő szándékot, amely

sokszor a kétségek megosztásában jelenik meg tetszik tudni.

Pákozdi Imre

2014.09.23.
17:40

@mB: Így kerül a tüdejébe - remélem, nem Önnek - a londoni biciklistáknak több szennyeződés: idézet a FenyvesiHK által beidézett linken található anyagból: "The study, led by Professor Jonathan Grigg from Barts and the London School of Medicine, looked at bicycle and pedestrian commuters in London to determine whether different modes of travel exposed commuters to higher levels of black carbon. By comparing levels of carbon in the lungs of five healthy bicycle commuters to the levels of five healthy pedestrian commuters, the researchers found a large disparity. The bicycle commuters had 2.3 times more black carbon in their lungs." Azaz, a biciklizők tüdejében 2,3-szer több korom-részecsét találtak mint a gyalogosokéban.

mB

2014.09.23.
18:33

@Pákozdi Imre: Köszönöm - fontos kérdés (eszembe is jutott egy korábbi maszkvásárlási kísérletem: kiderült hogy ez a maszk nem az a kis orvosi maszkocska amint azt naívul sejtettem, henem egy 10e forintos profi "légzőkészülék" - így egyelőre lemondtam róla). Viszont a fontossága miatt is tűnik túl szűkszavúnak a közlemény: az derül ki hogy mindössze 5-5 (!) embert vizsgáltak meg, az viszont nem derül ki hogy hogyan: ezek az emberek azonos időt töltöttek közlekedéssel, netán azonos távolságot tettek meg?... Megérné a vizsgálat (és a pontosítás), márcsak a jövőbeni bicikliutas fejlesztések miatt is, vagy a személyes döntések miatt is - nekem váltig a fent említett minta jut újra az eszembe: ha biciklizek, akkor a.) nem autózok, így nem is szennyezek, b.) feleannyi időt töltök azutakon mintha tömegközlekednék, c.) szabadabban választhatom meg az útvonalam.

Az első a környezet védelme, a második kettő a saját magamé - de ennek árnyalásához vagy cáfolásához a fenti vizsgálat pontosítására volna szükség.

Pákozdi Imre

2014.09.23.
19:13

@mB: A kételyeivel egyetértek. Ez így nem reprezentatív, bár az angol szöveg utolsó mondata azt állítja, hogy kevesebb mint 1% az esély arra, hogy ekkora (2,3-szeres) különbség csak a véletlen műve legyen. Egyébként lehetne komolyabb bizonyító erejű kísérletet is folytatni, éppen azoknak a bizonyos maszkoknak a segítségével. Nem kell a tüdőt vizsgálni, elég a jól kondícionált maszkokat... Pl. 200 - 200 embert kellene megkérni, ugyanazon az útvonalon, nagyjából ugyanakkor közlekedőket (pl. diákokat, egyetemre menet), hogy viseljék a maszkokat. Nem is csak kerékpárosokat és gyalogosokat, hanem autósokat és buszon járókat is be lehetne vonni. Hogy mennyi időn keresztül? Fogalmam sincs. Maradjon valami munka a kísérlet-tervező statisztikusoknak is :-).

FenyvesiHK

2014.09.23.
20:50

@mB: Azt gondoltam figyelem felkeltőnek ennyi elég, de persze lehet pontosítani mondjuk itt: http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3230442/ Scott Weichenthal (Senior Epidemiologist at Health Canada/University of Montreal) egyébként több helyen is publikálja kutatásait.

A mi hazai tapasztalatainkat a hajtás-pajtás futárjainak vizsgálata pontosíthatná.A férfiaknak még a nyereg kiválasztása sem mindegy, erről is terjedelmes szakirodalom számol be.Egy SMP nyereg a maszkhoz hasonlóan nem olcsó mulatság, de ha valaki védeni szerné az "alvázát" érdemes beruházni. http://sellesmp.hu/tartalom/selle-smp-a-testreszabott-nyereg.html

alfoldi2011

2014.09.17.
21:22

Egy elegáns megoldás!

http://sportgeza.hu/sport/bringa/2014/09/17/varjas_fele_elektromot/

alfoldi2011

2014.08.10.
23:08

Megjelent magyarul is Jan Gehl dán építész és várostervező könyve. Sok szerencsés hallhatta őt előadni itthon.

Címe: Élhető városok.

Kiadója: Terc Kft.

Szeretném minden érdeklődő szíves figyelmébe ajánlani!

alfoldi2011

2014.08.08.
10:17

A jövő biciklije, egy ígéretes próbálkozás:

http://index.hu/index2/#bloghu/indavideo.hu/video/A_jovo_biciklije

kundzsa

2012.06.26.
10:52

Érdekes írás, köszönöm! Előrebocsátom, hogy én gyerekkorom óta folyamatosan, azaz évtizedek óta biciklivel közlekedem (5-11 km távolságokból fővárosban és megyei jogú városban egyaránt), tehát kérem, hogy ne hurrogjatok le amiért megjegyzem, hogy miközben sok számszerűsíthető adatot ismertet a cikk, addig egyáltalán nem foglalkozik azzal a fontos szemponttal, hogy az autó képes személyszállításra. Szegeden megfigyelhető például, hogy nyáron szépen megnyugszik a forgalom, majd az iskola beindulásával egyszer csak bedugul a régi híd és a többi "szűk keresztmetszet". Saját magunkon figyeltem meg, hogy komoly gondot jelent az óvoda, iskola, munkahelyek összeszervezése. Egy nagyobb óvodás gyermek vagy egy iskolás már nem szállítható kerékpáron (szerintem kettőt együtt semmiképpen sem lehet teljes biztonsággal, de ez személyes vélemény), de még nem képes önálló közösségi közlekedésre. Minden szóba jöhető lehetőséget figyelembe véve sokszor sajnos az autó mellett döntünk. Pedig nem hiszem, hogy sajátos helyzetet képviselnénk (együtt élő szülők, három gyerekkel), amiért figyelmen kívül lehetne hagyni ezt a szempont. Azt elismerem, hogy jóval bonyolultabb, nem lehet leírni kizárólag távolsággal. :)

alfoldi2011

2012.06.14.
21:13

Itt a következő remek járgány, mely jó példa az autóval való együttműködésre. Egyre több világmárka legyártja a saját kis villanybicaját. http://www.origo.hu/auto/20120614-bmw-i-pedelec-osszehajthato-elektromos-bicikli.html

Pákozdi Imre

2012.05.20.
13:14

Szóval, Berlin. Köszönet a belinkelt cikkekért, mB, különösen az első kettőt volt jó érzés és tanulságos is olvasni. (A könyvet nem ismerem, de iziben beszerzem.) Az első írás, Kádár úr műve akár tárgyilagosnak is tekinthető, sőt, egyszerűen az: amit hozzáteszek, az nem az írás bírálatául értendő. Berlin nem azért nem tetszik, mert nagy, hanem mert valahogy belülről túl nagy. Ott, ahol más városok belvárosa szokott lenni, Berlinben, évszázadok óta nem-városi léptékű, épített megastruktúrák állnak. Eredetileg ugye, a porosz uralkodói palota, kertekkel, parkkal, Belvederrel. Ezt a bismarcki hatalom gőgösen impériumi arányú múzeum- és hivatal-építkezései követték. Már az Unter den Linden mellett is (ahol ez a mega-főbelváros még a leginkább emberi léptékű), minden túlméretezett, főleg az út szélessége. Na most, ezt a méltóságosan elterpeszkedő, két-két utcasornyi hivatali negyedet egyik oldala felől sem határolja meghitt belváros, hanem mind északról (a Dorotheenstrasse mentén), mind délről (a Behrenstrasse köré szerveződve) további procc épületek, paloták, mifenék következnek. Keresztirányban egy árnyalattal jobb a helyzet, főleg a Friedrichstrassenak köszönhetően, ami valóban élénk, mert arányai és üzleteinek jellege lehetővé teszi, hogy a járókelők nyüzsögjenek benne. De ezzel vége: hiszen az Unter den Lindennek alig vannak mellékutcái. A Hotel Adlon (tehát a Brandenburgi kapu) irányában két agresszíven hatalmias

nagykövetség zárja el az Unter den Linden levegőjét: az orosz és az amerikai. Mindkettő maga az örök el- és lefojtás Berlin gigáján. Ahol a város legközepének a legeslegközepe kellene legyen, tehát kifejezetten a Brandenburgi kapu körüli háromszáz méteres körzetben, ott van a dermesztően őrzött Amerikai Nagykövetség és a Peter Eisenman-féle Holokauszt-emlékmű. Mindkettő nagyon-nagyon rossz helyen! Nem csak mert megfojtják a Brandenburgi kapu körüli csodálatos teresedés-seregletet, hanem mert --- mert az az emlékmű ma játszótér, nem pedig kegyeletet sugalló és kérő csoda. Ami, amúgy, lehetne, ha temetői környezetben építették volna meg. Most és ott azonban még a legnagyobb tisztelettel a szívükben érkező látogatók is szelíden bújócskázni kezdenek a bazalttömbök között, nem beszélve az iskolás osztályok nebulóiról. A legjobb talán az lenne, ha elkerítenék a helyet, csak kívülről bámulhatóvá tennék. Ez amúgy annál is inkább lehetséges volna, mert a tér, tehát az emlékmű, enyhe horpadásban van, így bármelyik széléről teljességében átlátható. Az elkerítés valamiféle temető-jelleget adna neki, megállítva a belvárosokban joggal nyüzsögni akaró tömeget, valódi megilletődést keltene. Ahelyett, ami most történik, hogy a turisták elözönlik és természetes vidámságukkal mintegy vurstlivá silányítják ezt a megdöbbentő emlékművet. Tovább haladva az Unter den Linden bármelyik végén, tehát akár keletre, a Karl Liebknecht Strasse felé vagy a Strasse des 17. Juni felé (a nagy, nyugatra vezető parkon át), továbbra sem a városi, hanem a városon túlnövő, elidegenítő lépték a meghatározó. Berlin az a város, ahol a centrumban őgyelgő vagy dolgozó ember buszra, metróra vagy S-Bahnra kell üljön, ha jól akarja érezni magát. Mert ez utóbbi - tehát a jó közérzet - csak három-négy megállónyira kapható. A Mitte, Kreuzberg, Neuköln, vagy másfelől a Prenzlauenberg csodás helyek, tele érdekes házakkal és emberekkel, nem is beszélve az éttermekről és az alternatív kocsmákról/kávéházakról. (Létezik az alternatív alternatívája is; ez van a straight helyett, ami csak úgy, egyszerűen, túl unalmas volna :-). Szerencsére tömegével maradtak meg, ill. épültek újjá az elmúlt, XIX-XX.-i századforduló idején épült bérházak, ráadásul ezek telkei - ellentétben Béccsel vagy Budapesttel - eleve, kötelezően fákkal szegélyezett utcákban lettek kijelölve. Ezek a negyedek, és külön is a Hackescher Markt környéke jelentik Berlin igazi csodáját. No meg Charlottenburg és a Kurfürstendamm tájéka, tíz- és tíz utca mélységben párhuzamosan a Ku'dammal, ragyogóan képviselve az előbb említett kistisztviselő, kiskereskedő és szakmunkás-negyedek gazdagabb változatát. Itt már a nagy, húsz kilométeres tengely is Bismarckstrassévá szelidül, végleg és megnyugtatóan nagyvárosi léptékűre vált, elhagyja visszataszítóan birodalmi-hivatalnoki arculatát. Berlin szerencsétlen adottságú város. Egyrészt se hegye, se igazi, szervező erejű folyója nincs. Másrészt fejlődésének minden fázisát a grandőr valamelyik, de mindenképpen a belvárosban nyomot hagyni akaró, pöffeteg változata határozta meg (miután - hajbókoló tévedésként - eleve egy túlméretes királyi palota-együttes köré építették...). A szocializmus letarolta Kelet-Berlint: minden idők legycsúnyább panelházai, túlzó terei, sivár sugárútjai keletkeztek ott, a szovjet és a német demokratikus bornírtság építészeti műfajú lenyomataként. Igenám, de a másik oldalon, a Potsdamer Platz is mega-struktúra, és a hozzá vezető utcák is csak autóval, de leginkább teherautóval :-) bejáthatók; kérem, gyalogoljon valaki el a Charlottenstrassétól a Potsdamer Platzig a Leipziger Strassén! Nem lesz vidám tőle, pedig Berlin, úgymond kellős közepén jár... Amikor a berlini belvárost bírálom, jó ellenpéldaként nem Amszterdam vagy Koppenhága meghitten kanyargó kis utcákból összerótt belvárosaira gondolok, hanem Párizsra vagy Madridra, Bécsre vagy éppen - horribile dictu - Budapestre. Ha nincs más jelentkező, legközelebb szívesen írnok az épületekről is.

alfoldi2011

2012.05.20.
13:24

@Pákozdi Imre: Ez tökéletes leírás! Én azért szívesen meghallgatnám Berlin közlekedési koncepcióját, közlekedési megoldásait, törekvéseiket, majd ennék egy kolbászt, innék egy adag hideg, finom sört az

egészre. Bár lehet, hogy ma ezt valamilyen NDK-s csökevénynek tartanák. Szívesen megismerném más nagyváros közlekedési megoldásait is, ha valakinek van személyes élménye!

Pákozdi Imre

2012.05.20.
14:08

@alfoldi2011: Punkosdkor nekem reszem lesz benne. Es koszonom a velemenyet :-)

mB

2012.05.20.
17:31

@Pákozdi Imre: "Berlin az a város, ahol a centrumban őgyelgő vagy dolgozó ember buszra, metróra vagy S-Bahnra kell üljön, ha jól akarja érezni magát." - minden bizonnyal vannak akik így élik meg, ami nekem azért furcsa, mert Berlin pont az az európai város, ami utcaszerkezetét tekintve az egyik legszellősebb, s ahol (már csak történelmi okokból is, de nem csak azért) a legtöbb a városon belüli (minőségi) zöldterületek aránya. Tapasztalatom szerint ezeket a berliniek használják is, szeretik is, de a turisták város-képében is erős – ilyen persze a hatalmas Tiergarten ahol egy pici napsütés már előhozza a nudistákat, a Strandbar Mitte, ami a Spree partján egy homokkal felszórt strand (!), a népszerű és meglehetősen központi Tilla-Duireux park, a nemrég megnyílt Park am Gleisdreieck, de példaadó hogy nemrégiben a Tempelhof repülőtér beépítése helyett is annak közparkká alakítása mellett döntöttek, de egy egykori börtön helyén is park van: Moabit börtönpark. Nemrég futottam bele a Südliche Lohmühleninselen kialakított sport- és szabadidőparkba, de remekül működik a Spree vizén úszó uszálystrand is – egy ideje téliesítve is van. Nem véletlen, hogy ebben a városban merült fel az itt már megidézett Holcim aranyérmes Spree-strand gondolata.

Nagyobb térképre váltás A sor nyilván hosszan folytatható, ez csak egy ötletszerű felsorolás, a lényeg hogy a berliniek ismerik, szeretik és használják ezeket a valóban központi és elérhető tereket-parkokat, amik szervesen hozzá is tartoznak a város arculatához.



"a Potsdamer Platz is mega-struktúra, és a hozzá vezető utcák is csak autóval, de leginkább teherautóval :-) bejáthatók" Az Alte Potsdamer Strasséban pont az a szép, hogy az évtizedes fákat meghagyva zajlottak az építkezések, és az utca ma is kellemes, sétálós utca, alig pár autóval (pláne teherautóval), ellenben fákkal, árnyékkal,

beülésre csábító helyekkel. (Alte Potsdamer Strasse)

alfoldi2011

2012.05.20.
18:40

@mB: Ez a hozzászólása is tetszik, mivel én is park-pári vagyok. Nem akarom ezzel félrevinni a dalt, de sajnos sok olyan építészt ismerek, akik szerint ezek mind alulhasznosított, beépítendő terek. Kérem, maradjunk a közlekedésnél, ha lehet.

Pákozdi Imre

2012.05.20.
19:06

@alfoldi2011: Közlekedés? A tömegközlekedés tapasztalatom szerint kiváló. Amúgy nagyon keveset tudok a berlini közlekedésről, ami rendszeres tudás lenne. Becsülendő, hogy - remélem mostanában is - pénteken és szombaton egész éjjel járnak a metrók, valamint az S-Bahn, hogy elkerüljék a diszkó-baleseteket.

alfoldi2011

2012.05.20.
20:59

@Pákozdi Imre: Talán látszik az eddigiekből az, hogy minden városrendezésnél, településfejlesztésnél súlyának megfelelően, tehát az eddiginél komolyabban, figyelemmel kellene lenni a települési közlekedésre, mivel ez a témakör mindennapjainkat nagyon lényegesen befolyásoló kérdés. Egyes építészi döntéseknek súlyos következményei lehetnek a közlekedésre. Az egyszeri építészi döntések következményei azután évtizedeken át negatíven befolyásolják a társadalom mindennap életét,

helyrehozatala is költséges, ha egyáltalán lehet. Talán az is nyilvánvaló már, hogy az egyik fajta közlekedési módhoz másfajta város tartozik, mint a másik közlekedési elvűhöz. Magyarul: más a szerkezete a városnak, a közterületek megoszlása, ha közlekedését a személyautóra építi, mintha nem erre. Szoros a hozzárendelés, azaz a kapcsolat. Mvel ez szoros kapcslolat és mostanában van átállási lehetőség, jó ha ezt az építészmérnöki kar is tudja, esetleg fel is használja, támogatja.

mB

2012.05.21.
05:19

@alfoldi2011: A közlekedésre visszatérve két cikket ajánlok:

Hauptbahnhof - négy éves a berlini főpályaudvar Berlin Brandenburg International Airport (BBI) ...illetőleg valójában mindkettő a - főleg közlekedési kérdésekre fókuszáló! - Építős blog írásának átvétele, az ottani Berlin címkével ellátott cikkek nagyon informatívak.

Ide kapcsolható egy képzőművész GPS-grafikája, ha úgy tetszik élet-rajza, ami nagyon szépen rajzolja ki a város ütőereit a legkülönbözőbb időintervallumokban:

alfoldi2011

2012.05.21.
08:26

@mB: Az új berlini repülőtér "robbantott" rajza szépen mutatja a különböző közlekedési eszközök kapcsolódásait, lehetővé téve az eszközváltást. Aki repülővel érkezik többféle vonattal folytathassa útját a céljáig.

Pákozdi Imre

2012.05.20.
11:13

Bocsánat az ismétlésért.

másik

2012.05.19.
08:55

remek, alapos cikk, köszönöm! ajánlom mindenkinek!

alfoldi2011

2012.05.18.
09:12

Ideális 5 km-re autóval menni?

Pákozdi Imre

2012.05.18.
10:44

@alfoldi2011: Ezt nem tudom, kitől kérdezi, de a válasz - természetesen - nem. Ha az úrvezetőkre gondol, pláne nem. Főleg, ha nem visz nagymamát, gyereket, nagymamát és gyereket, nehéz cuccot, esetleg nem megy munka (vagy vásárlás) után vidékre, netán dolgozni, 15 km-re. Egyszóval, lehetnek az autóhasználatnak indokolt esetei - végülis ezeknek a megoldására használjuk az autót, nem? Szóval, nehogy má' közellenséggé léptessük vissza a személygépkocsit, pláne ne az építészek és várostervezők gondolkodásában. Merthogy az autó remek dolog: a várostervező satöbbiknek pedig az volna a dóguk, hogy kompromisszumokat találjanak. És amikor ez mentális okokból nem megy (pl. mert a népmesei fekete-fehérben gondolkodó magyar közélet szocializálta őket), akkor kellene szakavatott fejüket nyugat, pontosítok: a Nyugat felé fordítaniuk. Aholis láthatóan nem az autók kiátkozása, hanem lakóhelyhez közeli garazsírozása a megoldás választott útja. És a 40 km/órás sebességkorlátozás a szűk, belvárosi utcákon, hogy a garázsba menet se fenyegessék a biciklistákat.

alfoldi2011

2012.05.18.
10:57

@Pákozdi Imre: "Ha az úrvezetőkre gondol, pláne nem. Főleg, ha nem visz nagymamát, gyereket, nagymamát és gyereket, nehéz cuccot, esetleg nem megy munka (vagy vásárlás) után vidékre, netán dolgozni, 15 km-re. Egyszóval, lehetnek az autóhasználatnak indokolt esetei - végülis ezeknek a megoldására használjuk az autót, nem? " Az Építészfórumon jelent meg írás - sorozat Hong Kongról. Ott a helyváltoztatások 90%-át közösségi közlekedéssel oldják meg és nem szeméyautóval. De van más példa is. Van tehát az idézett mondatra megoldás! Önámítás az autó nélkülözhetetlensége. Írásomban nem átkoztam ki az autót, csak teret szeretnék nyerni a helyváltoztatások nagy részét kitevő rövid utaknak. Javaslom: ezeken váltsunk eszközt, az autó helyett éljünk az új lehetőségekkel.

Pákozdi Imre

2012.05.18.
11:50

@alfoldi2011: Igen, igaza van, mert tényleg létezik az úrvezetőknek egy megfontolás nélkül - pontosabban, proccból és kényelemből - gépkocsira szokott hányada. Tehát a biciklire váltásnak és az autó háttérbe szorításának szerintem is van még jogos tere. Ugyanakkor - és most nem kifogásokat keresek, hanem azt a bizonyos, itthon a viták indításakor általában fekete-fehérnek felfestett, a megoldásokat népmesei módon, jó/rossz dichotómiában ábrázoló képet árnyalnám - tehát, ugyanakkor nem Hongkong a minta. Az a város, amint az a háromrészes sorozatból is kiderült, egy városépítészeti szörnyűség, amelyben általános az életmódbeli nyomorúság. Mindez persze, sok pénzért cserébe, tehát nem azt állítom, hogy aki ott van, az szegény - csak éppen szinte mindenben szükséget szenved, amit máshol megvásárolhatna és élvezhetne. Nincs jó levegő, sétaút, kirándulóhely, nyaraló, tágas lakás, autós túra (!)... Nem véletlenül javasoltam a Nyugatra tekintést. Passautól Frankfurtig, Bécstől Berlinig* mindenhol garázsok, autó, bicikli, villamos, busz, kerékpár-út, úttest rugalmas szimbiózisban léteznek. Egy biztos: a belváros sehol sem autómentes övezet! Vannak sétálóutcák, de a gépkocsi, német nyelvterületen, szinte mindenhol a lakástól számított 100 méteren belül leállítható. Miközben a kerékpárosok üde serege adja meg a belvárosi alaphangulatot, főleg a hómentes napokon. * bár Berlin is megérne egy tárgyszerű misét, az itthon, főleg liberális körökben mindennapos ájuldozás helyett.

bardóczi

2012.05.18.
13:44

@Pákozdi Imre: "Egy biztos: a belváros sehol sem autómentes övezet!"

Soha nem mondd, hogy soha, mert jön a cáfolat: A koppenhágai Strøget városrész (a világ legnagyobb gyalogos bevásárlóövezete) amely nagymértékben Jan Gehl 40 éves munkája nyomán alakult ki utcáról utcára.

Ajánlott film (magyar felirattal): Kopppenhága autómentesítése

(ezzel persze nem mondom azt, hogy egyetértenék a belvárosok autómentessé nyílvánításával: a vegyesforgalmú, tempo 30-as zónák azok, amelyek szerintem a legjobban működnek.)

mB

2012.05.18.
15:19

@Pákozdi Imre: kíváncsi lennék egy tárgyszerű Berlinértékelésre - én háromszori középhosszú látogatás, ottani építészekkel való beszélgetés, kint élő barátok illetve egy ideje kint dolgozó tanítványok után egyelőre azért csak-csak ájuldozok.

Pákozdi Imre

2012.05.18.
21:26

@bardóczi: Onnek igaza van. Khmm, most írtam le ötvenegyedszer :-)

Pákozdi Imre

2012.05.18.
21:29

@mB: Kedves mB, én sem cikizni akarom Berlint. Nagyon humánus, nagyon klassz épített struktúrák között sétálhat, kerékpározhat és autózhat ott az ember. Én nyilvánvalóan kevés és amatőr vagyok ahhoz, hogy egy átfogó városértékelést írjak, bár elég jól ismerem, hiszen az elmúlt négy-öt évben legalább egy tucatszor jártam ott, esetenként több napra és mindíg ráérően. Ha valaki megírja itt Berlint, mondjuk három folytatásban, ígérem, a legnagyobb tisztelettel kommentálom majd. Pedig nem szeretem azt a várost, és meg is tudnám indokolni, hogy miért: nem valami mélylélektani ok, történelmi áthallás vagy egyéb, nem-építészi szempont befolyásol. Ám, szándékosan nem ezzel kezdeném, hiszen iszonyú ormótlanság volna negatívan nyitni egy ekkora német nemzeti erőfeszítés, egy ilyen jelentős kortársi városépítési, kulturális és PR-haditett értékelését...

alfoldi2011

2012.05.18.
21:54

@Pákozdi Imre: Berlinről és az ottani elképzelésekről én is szeretnék tudni. Gyanítom, hogy Európában mostanában ide jutott a legtöbb pénz, különösen a német egyesítés után, az új főváros kialakítására. Legutóbb azt találtam, hogy Berlin központjában LEZ-t, azaz alacsony káros-anyag kibocsátású járművek zónáját alakították ki. Ezt magyarul talán környezetvédelmi zónának lehetne nevezni, ahová csak a legkisebb kibocsátású járművek hajthatnak be. Van tehát ott is egyfajta szűrés, amely elsősorban a teherautókat rostálja. Érdekelne, hgy mit tettek a nem autós közlekedés segítésére. Tehát, ha valaki tuje ezeket, kérem tájékoztasson bennünket.

Pákozdi Imre

2012.05.18.
22:03

@alfoldi2011: Ennek a zónának az előírásai és az azok betartatására szolgáló intézkedések európai utazó szemével olvasva, zavarosak. Most megyek, Pünkösd alkalmával oda, és újra megpróbálok infót szerezni a dologról. Például, a városi benzinkutasoktól. Mert ha ott nem kapok, akkor az egész intézkedéssorozat nem érthető, ezért betarthatatlan a nem berlini, tehát német vidéki, valamint külföldi autósok számára.

mB

2012.05.18.
22:35

@alfoldi2011: Amit én Berlin közlekedéséről tudok, az szabályzók helyett személyes tapasztalat: - nagyon jó a tömegközlekedés, bárhonnan bárhova, kiválóan el lehet érni. - biciklivel is fel lehet szállni az s-bahnra (!), a biciklis közlekedés így nagyobb távolságra is racionális. - sok vegyes használatú útszakasz van, a belvárost ezért el is lepik a bicikliszták, a gyalogosok - közöttük a lassú autók. - sok biciklikölcsönző is van, elérhetőek, és használják is őket, megélnek - és ettől a város is jól van.



Két fontos emlékem kötődik ahhoz az építészirodához (Roedig-Schop), akikhez benéztünk egy ismerkedésre-beszélgetésre. Az általuk tervezett és lakott ("baugruppe" konstrukcióban épített) házban nincs mélygarázs. Nem kéri a helyi OTÉK - mondták, előírja viszont a szükséges számú biciklitárolót. "Hol tartják akkor az autót, az utcán?" - kérdeztem, joggal gondolva hogy Berlin szívében lakva, egy jól menő praxist fenntartva van belőle 1-2. A válasz ezzel szemben: "Nincs autónk, biciklizünk". A másik szép élményem az utolsó mondat: búcsúzóul elmondtam, hogy sokadszori turistaként elbűvöl a város, de ebben biztos benne van a messziről jött szem rácsodálkozása, elfogultsága is. Megkérdeztem, hogy gondolnak ők Berlinre:

építészként, városlakóként, hétköznapi emberként? - A legjobb város - hangzott a válasz.



Pákozdi Imre

2012.05.19.
05:50

@mB: Szerintem pedig Budapest a legszebb nagyváros. (Ahhoz, hogy valamire, ami az enyém, azt mondjam, hogy "a legjobb" - hát, ehhez nem magyarnak kell születni :-). Konkrétan: a LEZ (gondolom, Low Emission Zone, persze angolul, hiszen német nyelvterületen vagyunk), egy néhány éves múltra visszatekintő, berlini kezdeményezés, amely elsősorban az autók károsanyag-kibocsátását hivatott korlátozni a tágabb értelemben vett belvárosban. Ez tehát olyasmi, hogy csak Euro 5-ös, vagy hányas motorú járművekkel szabad behajtani az adott területre. Valami homályos vignetta-rendszert is előírnak az intézkedések ... de közben megtaláltam, félre a találgatásokkal: http://www.lowemissionzones.eu/countries-mainmenu-147/germany-mainmenu-61/berlin

Pákozdi Imre

2012.05.19.
07:27

@Pákozdi Imre: Bardóczi úr, nincs kedve írni egy részletes, városépítészeti szempontú Berlin-ismertetést?

mB

2012.05.19.
07:39

@Pákozdi Imre: ehhez azt gondolom remek adalék Kádár Bálint itteni cikke: - Berlin új arcai Balázs Attila történeti szempontú írása: - Séta a hársfák alatt; Kerékgyártó Béla szerkesztette könyv: - Berlin átváltozásai Egy nekem kedves projekt: - A boldogságban úszni;

Pákozdi Imre

2012.05.19.
07:56

@mB: Koszonom, meg a het vegen letoltom. Udv.

bardóczi

2012.05.19.
11:04

@Pákozdi Imre: Iszonyúan nagy kedvem lenne hozzá, de ahhoz be kellene pótolnom egy óriási hiányt: látnom kellene Berlint! :-)

Pákozdi Imre

2012.05.19.
17:05

@Pákozdi Imre: Dear mB, az első belinkelt írással teljesen, de szó szerint egyetértek. Köszönet Kádár úrnak a tájékozott, értő, kritikus és jóindulatú városismertetésért.

alfoldi2011

2012.05.19.
19:54

@mB: Kedves mB! Köszönöm a remek hozzászólást! Ha szemléletkülönbségről beszélhetünk, akkor ezt most szépen be tetszett mutatni. De nem reménytelen a dolog nálunk sem, csak el kellene már kezdeni. Mások lennének városaink, településeink, ha mi is hasonlóan gondolkodnánk.

Pákozdi Imre

2012.05.18.
08:20

Vigyázat, nagyjából kezdünk egyetérteni (ilyenkor szokott igazán fellángolni a vita :-). A belga szabályozás nagyon meggyőző. Az ellenirányú biciklizést csak meghatározott utcatípusokban és külön, valamennyi torkolatánál gondosan megjelölt utcákban szabadna engedélyezni. A biciklitároló pedig - no lám, már itt tartunk - valóban a legfontosabb célszerűségi kérdés. A Közgáz, pardon, Corvinus mellett kb. 20 darab van, úgy értem, húsz bringának elegendő, és a kerékpárok tárolása kifejezetten tilos az "új", bálnaszájú épület előtt. Ez utóbbi épület amúgy külön megérne egy misét. Ott tanítok, úgyhogy szívesen celebrálnám... Preambulumként csak annyit, hogy ODA, leginkább, egy parkolóház hiányzott (nagy biciklitárolóval), nem pedig egy, a forgalomsűrűséget végképp elviselhetetlenné dúsító iroda & oktatási épület, mini-garázzsal, ppp-ben.

alfoldi2011

2012.05.18.
08:28

@Pákozdi Imre: Az egyirányú utca beengedett kerékpárossal megjelölésnél szerencsésebb lenne az alábbi: olyan kétirányú utca, amelybe az autó csak az egyik irányból hajthat be. Általános törekvés a fejlett motorizációjú országokban az, hogy az autósokra vonatkozó tiltások, kötelezettségek ne vonatkozzanak a kerékpárosokra. Ilyenek a behajtási tilalmak, a kötelező irányokra vonatkozó előírások. Legyen olyan a biciklizés ebből a szempontból, mint a kerékpározás.

Pákozdi Imre

2012.05.18.
12:42

@alfoldi2011: Nyilván "mint a gyaloglás"-t akart írni. Mire én, bármilyen meglepő, de azt írom: nana :-! Merthogy Tokióban a kerékpárosok csak a gyalogjárón haladhatnak. És ez csak az igazán veszélyes, amint fentebb írta is valaki! Nem mellesleg, hallatlanul idegesítő is. Angyali szelídségű kollégám, akivel együtt húztunk le ott másfél évet egy magyar tulajdonú leányvállalat élén, haragosan lökdöste a járdán, a gyalogosok között evickélő biciklistákat (na jó, ő akkor már nyolc éve Tokióban lakott...). A kerékpárosok egyébként pont annyira voltak pofátlanok a gyalogosokkal szemben, mint az autók, az úttesten, övelük szemben...:-)

zim

2012.05.18.
00:22

Volt szerencsém a 80-as években Helsinkiben élnem. Ott nagyon jól működött a biciklis úthálózat úgy, hogy az autóúttól el volt választva (és a járdától is valamennyire). Ehhez hozzátartozik, hogy az ottani laza városszerkezetben a sok zöldterületben ez jól elfér (hasonlókat láttam a nyáron Dél-Svédországban). Az ilyen rendszernek az az előnye, hogy a biciklista a maga tempójában tud menni hosszú távokat, nem állítgatják meg a más tempóra beállított autós lámpák. Ehhez hasonló helyzet van a Tabánban, vagy a Vérmezőn - ezek szerintem jól működnek. Viszont szerintem is horror pl. a külső Andrássy vegyes gyalogos-kerékpáros útján biciklizni. Egy másik aspektus, hogy jó lenne, ha a biciklitárolók közelében / középületek bejáratánál lennének önkiszolgáló tároló bokszok, ahova be lehetne tenni a sisakot meg a napközbeni bevásárlásokat egy-két órára, amíg az ember egy városi programot abszolvál. Egy külön kaland biciklivel vendégségbe menni egy gangos házba, ahol kiváló vitatéma az őslakosokkal, hogy mihez lehet, és mihez nem lehet kikötni a biciklit. A mi házunkban is (meg gondolom sokhelyütt) kint van egy csomó bicikli az ilyen-olyan közös folyosókon. A tűzoltók vehemens menekülési útvonalakat tisztogató bírságoló fellépése nyomán, kíváncsi leszek, hogy ezeket hova lehet máshová normálisan elhelyezni...?

HI

2012.05.18.
05:39

@zim: Valóban, a bringa napi használatának a tárolás talán a legnagyobb akadálya. Nagyot lendítene a dolgon -bár ez hosszútávú, de iránynak jó -, ha a városi "zöldszövet" elkezdene kiépülni, ahol a csomópontokban megfelelő tárolók is vannak. Huszti István

alfoldi2011

2012.05.18.
08:33

@zim: A kerékpározás az autóval együtt az útfelületen ötletét elsőként itthon az általam is felhasznált, az osztrák Közlekedési Klub kiadványa, az Utak a kerékpározáshoz, tartalmazza. Ez a könyv magyarul elérhető az interneten is. Szerintem ez egy alapmű. Ők használják a kerékpárosbarát klíma kifejezést. Véleményük szerint ezt kell egy településen kialakítani. Ez kezdetben nehéz, de azután egyre könnyebb, egyre kisebb ellenállásba ütköző folyamat. Amikor kerékpárról beszélünk, mindig értsük bele a dolgozat címébe is kirakott egyéb és egyre több eszközt.

alfoldi2011

2012.05.18.
08:36

@HI: Igen, ez is alapvető. Minél több tárolót kellene kirakni az iskolák, a kollégiumok, a közintézmények, az üzletek, a pályaudvarok, a megállóhelyek környezetébe. Az egyik svéd egyetemet úgy találtuk meg, hogy nagy mennyiségű bringát láttunk egy épület előtt.

Hartmann György Sándor

2012.05.18.
08:57

@HI: Itt a 2013. január elsején életbe lépő OTÉK kerékpártárolóra szóló előírása: 7. számú melléklet a 253/1997. (XII. 20.) Korm. rendelethez274 Az építmények rendeltetésszerű használatához szükséges, elhelyezendő kerékpárok számának megállapítása 1. Lakás, üdülőegység Minden lakás és üdülőegység után 1 db 2a. Kereskedelemi egység 0-1000 m2-ig Az árusító tér minden megkezdett 150 m2 alapterülete után 2 db 2b. Kereskedelemi egység 1000 m2 felett Az árusító tér minden megkezdett 500 m2 alapterülete után 2 db 3. Szálláshely szolgáltató egység Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után 2 db 4. Vendéglátó egység A fogyasztó tér minden megkezdett 75 m alapterülete után 2 db 5. Alsó- és középfokú nevelési-oktatási egység A foglalkoztató és/vagy tanterem 50 m2 alapterülete után 2 db 6. Felsőfokú oktatási egység Oktatási és kutatási helyiségek 50 m2 alapterülete után 2 db 7. Egyéb közösségi szórakoztató, kulturális egység (színház, bábszínház, filmszínház stb.) Minden megkezdett 50 férőhelye után 5 db 8. Egyéb művelődési egységek (múzeum, művészeti galéria, levéltár stb.) A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500 m2 alapterülete után 5 db, de maximum 50 db 9. Sportolás, strand célját szolgáló egység Minden megkezdett 20 férőhelye után 2 db 10. Igazgatási, ellátó, szolgáltató, nem fekvőbeteg-ellátó egység Az iroda- vagy ellátó terület minden megkezdett 100 m2 alapterülete után 1 db 11. Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység Minden megkezdett 50 ágy után 1 db 12. Ipari egység Minden megkezdett 10 munkahely után 1 db 13. Raktározási, logisztikai egység A raktárterület minden megkezdett 10 000 m2 alapterülete után 1 db 14.a Közösségi helyközi közlekedési végállomás A tervezett vagy mért napi utasszám 5%-ával azonos darabszám 14.b Közösségi helyközi közlekedési megállóhely Megállóhelyenként minimum 5 db Én, mint Győrből elszármazott, még emlékezem a RICHARD előtti fedett kerékpártárolóra – ahol cca. 800 kerékpár elhelyezésére volt lehetőség! Lelki szemeimmel látom – éppen ezért ez sohasem fog megvalósulni -, hogy Budapesten az összes megállónál az előírt kerékpártároló megépül. Ki fogja ezt kikényszeríteni? Akkor meg minek egy ilyen előírás. Ryhe

alfoldi2011

2012.05.18.
11:01

@Hartmann György Sándor: Köszönöm! Ez a szabályozás is jelenteni fog egy kis előrelépést, de én az iskolák, lakások és még jónéhány célpont fenti tárolóterét kevésnek tartom. Sokat fog az ügynek segíteni, ha 500 majd 1000 Ft lesz egy liter benzin, gázolaj. Erre is kellene készülni.

HI

2012.05.17.
19:25

Elég sokat bringázom, saját tapasztalatom szerint a veszélyességi sorrend az alábbi, a legveszélytelenebbtől a legveszélyesebbig. 1. Erdős hegyi terep, sziklák, vízmosások - a vaddisznó nem bánt, legfeljebb elesel, de ez általában nem komoly. 2. Szántás-vetés - ha meglát a mezőgazdász, megkerget a traktorral. 3. Alsóbbrendű országút - autós egója nehezen viseli el, ha miattad lassítani kell, vagy kerülni, lelök az útról. 4. Vegyes városi út - átlagos magyar autós IQ-ja nem tudja kezelni azt a tényt, hogy az úton autón kívül más is lehet. 5. Kerékpár út, ha autó keresztezheti - az autósban fel sem merül, ha kanyarodik, akkor ott bringás is lehet. 6. Kerékpár út - autó ráhajt, gyalogos fellök, kutya megtámad, másik hülye bringás neked megy. 7. Andrássy út kerékpársáv - ahol a kerékpársávon a rendőrautó parkol és mikor az autós sávon tudod csak kerülni, eléd nyitja az ajtót. 8. Feleségem szerint ez, ha megtudja: http://www.google.hu/imgres?q=bringa&hl=hu&client=firefox-a&hs=FyR&sa=X&rls=org.mozilla:hu:official&channel=np&biw=1024&bih=647&tbm=isch&prmd=imvns&tbnid=Fv2FeQFQRKXXcM:&imgrefurl=http://blogopedia.freeblog.hu/archives/2005/07/page/2/&docid=LB0ge1CFpcH4IM&imgurl=http://blogopedia.freeblog.hu/Files/bringa0.jpg&w=780&h=518&ei=tE21T4uaJsHAswaFgJn4Cw&zoom=1&iact=rc&dur=139&sig=110803537412938962367&page=1&tbnh=121&tbnw=161&start=0&ndsp=15&ved=1t:429,r:12,s:0,i:123&tx=89&ty=49 Huszti István

Pákozdi Imre

2012.05.17.
20:18

@HI: :-))). A kerékpár klassz dolog, de sokkal sérülékenyebb, mint az autó. Minden, főútvonalon történő találkozás kifejezetten veszélyes a biciklis számára; fiatalabb koromban sokat bringáztam, balesetem is volt (egy, a Lánchíd utcából jövő Pobeda elütött az Erzsébet-híd budai hídfőjében, ahogy gurultam le a hídról). Azóta csak a gyerekeimet ütik el, a lányomat pl. két évvel ezelőtt Berlinben, ahol azóta is (szerencsére) él. Hollandiában, ahol talán legtöbb a kerékpáros az utcákon, ráadásul a legrégebben a legtöbb - a belvárosokban drasztikusan csillapított a keverten autó-biciklis forgalom, úgy, ahogy kiváló cikkírónk nekünk is javasolja, a külvárosi főutakon és az országutak mellett viszont elkülönített bicikliutak vannak - ahogy bardóczi hozzászólásában is szerepel. Amúgy a balatoni, majdnem teljesen körbeérő, elkülönített kerékpárút nagyon nagy siker, annak ellenére, hogy az "igazi menő" versenyző típusú ürgék juszt is a 71-esen tekernek.

bardóczi

2012.05.17.
21:27

@Pákozdi Imre: Teljesen más a szitu egy városi esetben és mondjuk egy Balatoni körút esetében (aminek egyébként a települési szakaszain jócskán van kisforgalmú utcákban nem elkülönített vezetés - nagyon helyesen). Ne mossuk össze a kettőt! Idemásolom az imént hivatkozott cikk tárgyat érintő részét:

Bence-Kovács Virág építőmérnök (MK) előadásában a brüsszeli gyakorlati tapasztalatokat osztotta meg a hallgatósággal. Brüsszelben a kerékpárhasználat az utóbbi tíz év alatt ugyanazon a mérőponton 47,8 fő/óráról 148,8 fő/órára változott. (Megjegyzendő: ott félévente végeznek kerékpáros forgalomszámlálást, Budapesten az utolsó hiteles adat több mint 10 éves.) A konferencián Benoit Dupriez, a Belga Közlekedésbiztonsági Intézet munkatársa beszélt az egyirányú utcákban történő ellenirányú kerékpározás biztosításáról és annak tapasztalatairól. Bár a belga KRESZ 1991-től biztosítja ennek lehetőségét, 1998-ig kevés város élt ezzel. 1998-ban aztán egy miniszteri körlevél ráirányította

a figyelmet, majd 2004. július 1-től általánosan, rendeletben tette kötelezővé az alkalmazását. A rendelet a 2,6 m forgalmi sávszélesség alatt tiltja, e fölött 3 m sávszélességig ajánlja, és 3 m sávszélesség fölött kötelezővé teszi az alkalmazását egyirányú városi utcák esetében. Ezzel együtt rendelkezik a csomópontok megfelelő kialakításáról is, amelyhez tervezési segédletet dolgoztak ki a közlekedésmérnökök számára. Az ellenirányú kerékpározás kialakítására nagy variabilitást biztosít úttípustól függően a segédlet. Többsávos út, nagy teherforgalom, 50 km/h sebességnél, vagy fő kerékpáros hálózati elem esetén előírja külön kerékpársáv kialakítását, a kisebb utakon viszont felfestéssel jelzi a kerékpáros használatot, esetenként a vegyes használatot. Brüsszelben az egyirányú utak részaránya 15,5 %, ezért ezeken a hálózati elemeken a kerékpározás ellenirányú megengedése nem kis fegyvertény volt a városi kerékpáros hálózat bővítése szempontjából. Érdekes adat ezzel kapcsolatban a kerékpáros baleseti statisztika alakulása a rendeletet követően. Ezek szerint 2005-2006 között a 165 kerékpáros balesetnek mindössze 9,7 %-a történt egyirányú utcákban, és pusztán a balesetek 1.8 %-ára volt jellemző, hogy a szereplők között ellenirányban közlekedő kerékpáros részt vett volna. (A balesetek 4,8 %-a olyan egyirányú utcában történt, ahol nem megengedett az ellenirányú kerékpáros közlekedés). Ezek mellett az is kiderül a belga baleseti statisztikákból, hogy az intézkedés nem növelte, hanem csökkentette a kerékpáros balesetek számát."

alfoldi2011

2012.05.18.
08:22

@Pákozdi Imre: Igen, külterületen kell az elválasztott kerékpárút, mert nagyon nagy az autó és a bringás sebességkülönbsége. De városban nem, mert nagyon jól közelíthető a két jármű sebessége egymáshoz.

Pákozdi Imre

2012.05.17.
15:14

Én is szinte mindennel egyetértek és köszönöm a sok, fontos és inspiráló információt. Amivel kapcsolatban tamáskodom, az egyetlen kijelentés: "...városokban, településeken csak végszükségben szabad az autóktól elválasztott, ún. hagyományos kerékpárutakat építeni." Nos, ez Budapesten szerintem nem igaz. Demszky ritka jócselekedeteinek egyike a kerékpárutak kijelölése, helyenként kiépítése volt. Ezek mára jórészt a múlt elhanyagolt emlékeivé koptak, és ezzel a budapesti kerékpározás igazi élet- és vagyonveszély-forrássá vált. Hogy ezt a kerékpárosok is így érzik, azt jól mutatja a főúton bringázók feszült, dacos és félelemtől szorongó arca....

alfoldi2011

2012.05.17.
18:11

@Pákozdi Imre: Ez a jelenség csak kezdetben van így. Az útfelületet az autósok sajátuknak érzik, igyekeznek a bicajost leszorítani, kiszorítani. Egy ember az autóban és egy ember a biciklin teljesen egyenértékű. Csak annyi a különbség köztük, hogy az autós az az egy ember, aki a szűkös közterületből valami miatt többet használ, és ellát bennünket mérgező levegővel. Sajnos mindez az elmúlt évtizedek döntéseinek a káros következménye. A kerékpárosoknak azt hazudták, hogy az ő érdekükben különítik el, választják el őket az autósoktól. Szó nincs erről, valójában csak kell a hely a még több autónak! Az úttól független hagyományos városi kerékpárúton több a baleset, mintha a

bringák az autókkal együtt használják az útfelületet. Ez nem megérzés, hanem tény. Két különböző dolog az, hogy egyesek mit éreznek balesetveszélyesnek és az, hogy valójában mi a balesetveszélyes. A helyes közlekedés a város, a település alapja. Ez egy külön szakma, amelyben az építészek is a laikusok táborába tartoznak, mint a gyógyszerészek is az építészeti támákban. Nem mindegy az, hogy egy város a személyautóra épül, vagy él az új lehetőségekkel. Rengeteg ember helyváltoztatását tudnánk olcsón és gyorsan javítani. Első generációs betegség az autó márkája alapján kasztokba rendezni a városi lakosságot. Ma az autós nemcsak helyváltoztató eszközt vesz, hanem helyet a társadalmi piramisban.

mB

2012.05.17.
18:34

@alfoldi2011: "a bringák az autókkal együtt használják az útfelületet" - ezt Berlinben gyönyörű volt látni, megtapasztalni! "Feleslegesen autózni szégyenletes!" (A világvége illemtana, Meszlényi Attila)

bardóczi

2012.05.17.
20:08

@Pákozdi Imre: Imre! Ez egy jóhiszemű, de óriási tévedés, és a gyakorlati tapasztalat nem igazolja. A városi elválasztott (és sok esetben a gyalogjárdával összegyógyított vagy azon kijelölt) kerékpárút az elsőszámú veszélyforrás szemben a jól működő kerékpársávval de még a semmivel is. Ha jól számolom 14 éve bringázom Budapesten. Ez alatt az egyetlen balesetem kijelölt kerékpárúton ért, ahol az elém ugró gyalogos és egy lámpaoszlop között kellett választani 1 mp alatt, és voltam olyan jó fej, hogy a lámpaoszlopot választottam. 4 öltéssel megúsztam. A legtöbb és legkomolyabb kerékpáros baleset az elválasztott kerékpárút és úttest kereszteződésében történik, ahol a kerékpárnak elsőbsége van, de a jobbra kanyarodó autók a holttér miatt ezt nem adják meg neki. A kerékpár jármű, az úttesten van a helye. Külföldön a share the road kampányok, idehaza a "Minden út bringaút" szlogen erre akarják felhívni a figyelmet. A kerékpárút jó találmány, ha azt ott alkalmazzák, ahol működik: külterületen, főút mellett. Városi esetben inkább árt, mint használ. Minden olyan városban, ahol ezt komolyan veszik, ott jobbak a baleseti statisztikák. Érdemes elolvasni ezt a cikket, különösen a brüsszeli fejezetet ebben a témában: http://epiteszforum.hu/node/13277

alfoldi2011

2012.05.18.
08:19

@bardóczi: Tökéletes! Ezt igazolják a tények, a valódi baleseti adatok is.

Pákozdi Imre

2012.06.24.
19:33

@alfoldi2011: Utazok, utazgatok Europaban, mostanaban fokent autoval. Ahol jarok, mindenhol, Becstol Luzernen at Genfig, a kozepes es nagyforgalmu utakon kulon biciklis sav van felfestve. Svajcban nem egy varosban kozepen (azaz ket parhuzamosan futo forgalmi sav kozott).

bardóczi

2012.06.25.
05:30

@Pákozdi Imre: a kerékpárÚT és a kerékpárSÁV közötti egyenlőségjelet (ami ki tudja, hogyan került oda, de odakerült) kéretik törölni, és így értelmezni a kommentemet. Ugyanarról beszélünk!

Pákozdi Imre

2012.06.25.
19:57

@bardóczi: Ami engem mindig orommel tolt el :-). A varoson beluli kerekparut es a kerekparsav osszemosasa az en bunom. Orulok, ha a kerekparos savot minel tobben hasznosnak gondoljuk.

bardóczi

2012.05.17.
10:51

Ugyan a közlekedésmérnökök zöménél a paradigmaváltást még nem nagyon tapasztalom, de rendkívül üdítő volt ezeket a sorokat egy felkészült közlekedésmérnök tollából olvasni. Köszönet érte. Bárcsak a közlekedésmérnökök többsége úgy gondolkodna, mint Rigó Mihály! Paradigmaváltásról szerintem majd akkor beszélhetünk, ha a közlekedésmérnök társadalom (és vele együtt természetesen a döntéshozók) zöme elhiszi, hogy közterületeket élhetővé átépíteni éppen akkora tervezési feladat - ha nem nagyobb -, mint kvázi autópályákká. Továbbá elhiszi, hogy a közlekedésben részt vevők nem olyanok teljesen, mint a folyadékcseppek -ahol nagyobb hozamnál és extrapolált jövőbeli még nagyobbnál ki kell azokat kapacitásnöveléssel szolgálni -, hanem minden "csepp" egy-egy gondolkodó lény, amely képes saját közlekedési stratégiát felállítani és adott esetben azon módosítani, ha változnak a külső körülmények.

„Ma nem pusztán a közlekedésről kell beszélnünk. Amiről valójában szó van az az, hogy miféle városban akarunk élni? Kell lennie egy kollektív döntésnek arról, hogyan szeretnénk szervezni az életünket. New York hosszú idővel ezelőtt explicit vagy implicit módon úgy döntött, hogy a legtöbb városi közterületet az autóforgalomnak adja át. Ez volt a döntés. De ez nem valamiféle természeti törvény. Holnap ezt képesek vagyunk megváltoztatni. Ez az, amiről döntenünk kell. A közlekedés nem technikai kérdés, hanem politikai."

részlet Enrique Penalosa, Bogotá ex-polgármesterének beszédéből, amely elhangzott 2006 október 12-én Manhattanben

alfoldi2011

2012.05.17.
18:20

@bardóczi: Köszönöm! Kérem, hogy a városrendező, városfejlesztő építészmérnök kollégák ne fogadjanak el akármilyen, túlhaladott közlekedési elveket. Kérjék számon a partnereiktől az új kottát.

airdace

2012.05.17.
08:14

Igen alapos cikk, és nagy szakmai felkészültséget mutat. Egyedül a tömegközlekedéssel kapcsolatban vitatkoznék, ennyire nem ítélném meg negatívan a helyzetet. És az sem biztos, hogy jó lenne, ha koppenhágai színvonalra csökkenne pl. Budapesten a tömegközlekedés (sűrűségét tekintve). Miközben a kerékpár terjedését teljes mellszélességgel támogatom.

alfoldi2011

2012.05.17.
18:22

@airdace: Sajnos a fővárosi közösségi közlekedési helyzet gyalázatos. Az Isten pénze sem lenne elég az évtizede elhanyagolt járművek és pályák cseréjére. Egy lerongyolódott, elszegényített, eladósított társadalomnak nem kellene erre tekintettel lenni? Nem kellene a közlekedésünket is a pénztárcánkhoz igazítani? A koppenhágai színvonal azt jelenti, hogy a helyváltzások zömére egy gazdag világ a kerékpár-szerű járgányokat használja. Fejlett és gazdag világ! A kerékpár nem a csórók eszköze. Sokkal inkább a fejlettebb környezttudattal, egészségtudattal bírók helyváltoztaási eszköze.

Forrás: https://www.epiteszforum.hu/kozlekedes-olcsobban-es-tisztabban-kerekpar-magicpie-segway-es-tarsaik