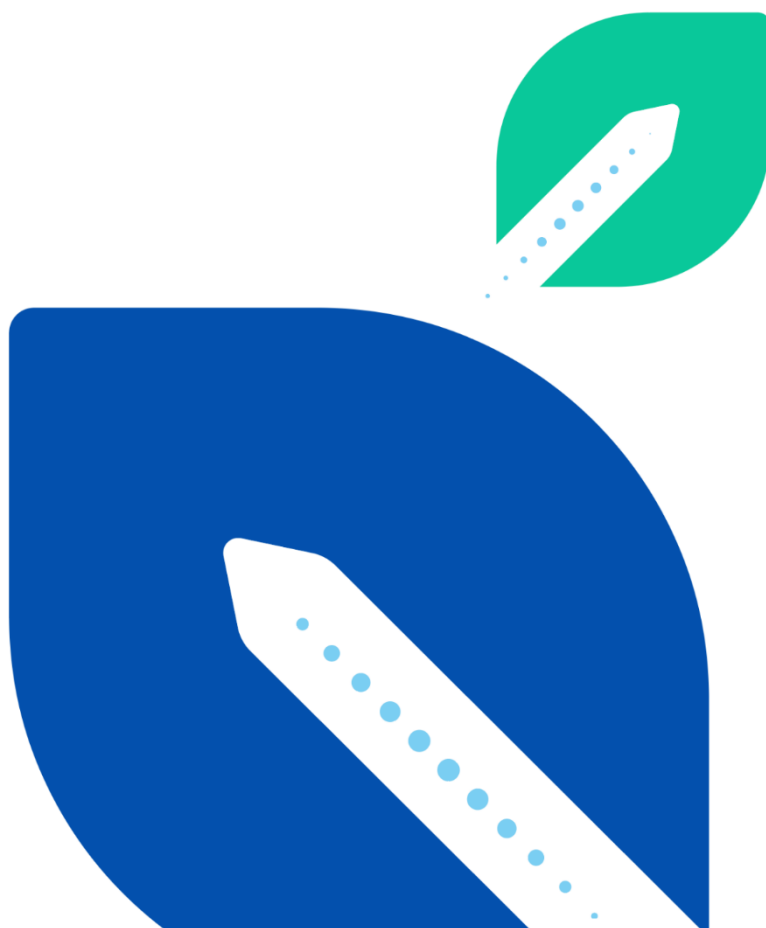




Városspecifikus narratív szenáriók

Budapest - Translated



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No 814910.

This document reflects only the author's views and the Agency is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

Városspecifikus narratív szenáriók

1.1 Budapest

1.1.1 1. szenárió - A csodálatos elektromos

2030-ban növekvő lakosságának és az idelátogató nagyobb számú turistának köszönhetően Budapest utcái megtelnek emberekkel. A Budapest utcáit ellepő emberek a megosztott mikromobilitással közlekednek a városban, mely könnyen felvehető és lerakható a mikromobilitásnak városszerte kialakított területeken. Mivel az elmúlt pár évben jelentősen nőtt a lakósűrűség, így a megosztott mikromobilitási megoldások váltak az előnyben részesített közlekedési móddá. Új mobilitási szolgáltatók jelentek meg a piacon, így fokozódott a mikromobilitási megoldások iránti kínálat. A közterületek újrafelosztásával, külön biciglis és mikromobilitási sávok kerültek kialakításra, így ezen új közlekedési megoldások használata biztonságosabbá vált. A mikromobilitás széleskörű elfogadottsága következtében e közlekedési módra vonatkozó szigorú szabályozási keretrendszer került kialakításra, mivel a korai években a mikromobilitási megoldások jelentős számú balesetet okoztak.

Budapest lakossága igencsak környezettudatosná vált, melynek folyamányaként az aktív közlekedési módokat, mint a gyaloglást és a kerékpározást részesítik előnyben. Ez ugyanakkor nem mindig könnyű, mivel a lég-és zajszennyezés magas szintje nem mindig teszik élvezetessé ezeket a közlekedési módokat. A környezetvédelem iránt tanúsított megnövekedett környezettudatosság folytán, az elérhető parkolóhelyek számának csökkenésével és az alternatív közlekedési módok ösztönzésével kevésbé részesítik előnyben a gépkocsi-használatot. Kombinálva a fenntarthatóságra vonatkozó alapelvekkel összhangban újrafelosztott közterülettel, élvezetesebbé vált a városi séta különösen a megnövekedett gyalogos területeken. Ennek eredményeként, fellendülőben vannak a gazdaság szegmensei, mint például az éttermi szolgáltatás, mivel a városlakók és a turisták is időt szánnak arra, hogy Budapest utcáit járják és beüljenek étterembe vagy kávézóba. A belvárosi forgalom jelentős visszaszorításával, élvezetesebbé vált kültéren ücsörögni. Ez különösen igaz nyáron, mivel az átlag hőmérséklet csekély emelkedésével az időjárás időnként mediterráná válik.

A várost terhelő zajszennyezés ellen Budapest a mobilitás villamosítását ösztönzi. Ez azt jelenti, hogy az utcán jelenlevő járművek legtöbbje elektromos jármű, legyen szó gépkocsikról, buszokról vagy tehergépjárművekről. Így városszerte egyre több töltőállomás is található. Azon túl, hogy az utcán forgalomban lévő legtöbb autó elektromos jármű, még megosztott is. E közlekedési mód még a közösségi közlekedésnél is népszerűbb, mivel az autózás rugalmas formáját nyújtja, és nem nehezedik a tulajdonlással kapcsolatos teher a felhasználóra.

2030-ban a várost számos meghatározó technológiai fejlesztés is jellemzi. A turisták és a városlakók is előszeretettel használják az összes új mikromobilitási megoldást a közösségi

közlekedéssel integráló MaaS (Mobilitás, mint szolgáltatás) applikációját, mely lehetőséget biztosít a felhasználóknak az igényeik szerinti rugalmas mobilitási csomagok megvásárlására. Ezen felül, a város előnyben részesítette egy közösségi kiszervezési platform kifejlesztését, mely intenzíven bevonta az állampolgárokat a városi logisztikába.

Minderre az egyre sűrűbb város fényében kerül sor, mely városban az élhetőség szintje javul, ahogy az állampolgárok és a turisták is kevesebb időt fordítanak utazásra.



Figure 1 Budapest 1. számú forgatókönyv: A csodálatos elektromos

1.1.2 2. szcenárió - A szennyezett város

Budapestet 2030-ban számos szélsőséges időjárási jelenség jellemzi. Ennek következtében lecsökkent a városba látogató turisták száma, mely részben az alternatív mikromobilitási megoldások iránti igény felfüggesztését vonta maga után. Ezenfelül, lecsökkent az elmúlt néhány évben Budapest népessége, magával rántva az alternatív mobilitási megoldások iránti igény további visszaesését. Így a város továbbra is erősen függ a gépkocsi-használattól, különösen mióta a város terjeszkedése miatt a városlakók kiköltöztek a város központi részéről, így nagyobb távolságokat tesznek meg. A mikromobilitás alacsony kihasználtsága miatt, az új közlekedési módokra vonatkozó egészségi és biztonsági keretszabályozások nem kerültek elfogadásra. Következésképpen, számos konfliktus merül fel az utakon közlekedők között, mivel nincsenek kialakítva külön közlekedési sávok vagy lerakodási pontok a mikromobilitási járművek számára. Így azokat többnyire fiatal lakosok veszik igénybe, akik kevésbé tartanak ezen új megoldások lehetséges veszélyforrásaitól.

Ugyanakkor Budapest városlakói csekély mértékben váltak környezettudatosabbá a közlekedési módválasztásaikat illetően, és csak kis távolságokra használják az aktív közlekedési módokat, mint a gyaloglást vagy kerékpározást. A városi kormányzat előnyben részesítette ezt a fejlődést, ösztönözve az ilyen jellegű aktív módok használatát. A városi kormányzat a közterületek újra elosztásán dolgozott, növelve a Budapest gyalogosai számára kijelölt területeket, hogy előnyben részesítsék ezt a fejlődést. Ennek eredményeképp, a forgalom és autóhasználat csekély mértékben visszaszorult a város központi területein, ahol az áthidalható távolságok kisebbek. Ennek pozitív hozadéka érezhető a belváros éttermi szektorában, mivel a közlekedő emberek mostmár könnyebben veszik igénybe az éttermi vagy kávézói szolgáltatást, mely gazdasági fellendülést eredményez.

A gépkocsihasznaát okozta függőség jelentősen megnövekedte a zaj-és levegőszennyezést. Részben ez segítette aktiválni az állampolgárok közlekedési módválasztásra irányuló környezeti tudatosságát, mivel ráébresztette őket, hogy milyen hatásai vannak a túlzott gépkocsihasznaátnak. Annak ellenére, hogy az elvárnaál lassabban, de mégiscsak fejlődött a mobilitás villamosítása, várhatóan érezhető lesz a környezet minőségére gyakorolt hatása. A villamosítást a városban szórványosan előforduló szélsőséges időjárási jelenségek is sarkallják, mivel ennek következtében a városi kormányzat korlátozásokat vezetett be a belső égésű járművekre vonatkozóan.

Budapesten mostmár használható a MaaS applikáció, mely az utazás során nagyobb rugalmasságot tesz lehetővé. Ugyanakkor, mivel korlátozott mértékű a mikromobilitás kínálata és elfogadottsága, így az alkalmazás főleg a közösségi közlekedésre fókuszál, behatárolva így az applikáció hasznosságát. Ráadásul, nem történt fejlesztés a közösségi közlekedés hálózatában, mely elégedetlenséget váltott ki az utazóközönségből, így tovább csökkent az applikáció használata. Továbbá, sem az applikációban, sem pedig a járműveken nem elérhetőek valós idejű adatok az utazóközönség számára, mely megbízhatatlanná teszi a közösségi közlekedést.



Figure 2 Budapest 2. számú forgatókönyv: A szennyezett város

1.1.3 3. számú szenárió - Az emberközpontú város

2030-ban Budapest egy olyan város, ahol utcái megtelnek állampolgárokkal és turistákkal is. Elektromos rollerrel és más mikromobilitási eszközzel szelik át a várost, mely közlekedési eszközök váltak a legelfogadottabbá a város egyik pontból a másik pontba történő eljutásához. A mikromobilitás intenzív használata maga után vonta, hogy megváltozott a város arculata, mivel a mikromobilitás számára új infrastruktúra került kifejlesztésre. Külön kerékpársávok és a kerékpárok használata utáni parkolására szolgáló területek mostmár mindenhol megtalálhatóak. A mikromobilitási megoldások minden közlekedő által történő használata ösztönzést jelentett a közösségi közlekedési hálózat erőteljes fejlesztésére: mivel a 10 évvel ezelőtti állapotokhoz képest, a város kevésbé sűrű, így a közösségi közlekedést a mikromobilitás eszközökkel kombinálják. Fontos megjegyezni, hogy ezen új megoldások a népesség minden rétege számára elérhetőek, mivel a város teljesítette Mobilitáspont Hálózatának lefedettségét. Ennek köszönhetően, az idősebbek és a mozgásukban korlátozott közlekedők által is könnyen igénybevehető modern és megosztott mikromobilitási járművek váltak elérhetővé.

A megosztott mobilitásban és a közösségi közlekedés hálózatában bekövetkezett fejlesztésnek következményeként, Budapest már kevésbé szennyezett. Az állampolgárok egyre inkább az aktív közlekedési módok irányába mozdulnak el, sétálnak és kerékpároznak, melyet a város infrastruktúrája és az aktív közlekedési módokat előnyben

részesítő városi ösztönzők tesznek lehetővé. Csak hosszabb távokat tesznek meg autóval, de azt is az elektromos változattal. A város a kiterjedt kerékpáros parkolási infrastruktúra kialakításával ösztönözte az embereket a módváltásra.

A város visszavonta a parkolási engedélyeket, csökkentett sebességű zónákat alakított ki, és városszerte erősen korlátozta az elérhető parkolási helyek számát, így járulva még inkább hozzá a magántulajdonú gépkocsik számának visszaszorításához. Budapest korlátozásokat is bevezetett a belső égésű motorok használatára, megcélozva a régebbi típusú járműveket, reagálva a városban gyakrabban megjelenő szélsőséges időjárási jelenségekre. Mivel a várost nyáron hőhullámok jellemzik, így kötelezővé vált kerékpározás vagy a mikromobilitási eszközök használata közbeni védőfelszerelés viselése, mivel azt megelőzően baleseteket szenvedtek a hőség miatt nem megfelelően felöltözött közlekedők. Szélsőséges időjárási jelenségek alkalmával világossá válik, hogy Budapest levegőminősége még nem optimális, mivel a rendkívüli hőséget jellemző napokon a légszennyezettség magas szintjét mérték.

Budapesten mostmár működik a MaaS applikáció, mely még az integráció korai fázisában van, de már lehetővé teszi a megosztott mobilitásra és közösségi közlekedésre irányuló csomagok előfizetését. Ez tovább csökkentette a városlakók magántulajdonú személygépkocsijainak arányát, és az egyre növekvő számú turisták körében is népszerű, mivel nagyfokú rugalmasságot tesz lehetővé. A város jelentős beruházást eszközölt a közösségi közlekedés hálózatában, növelve lefedettségét és hatékonyságát. Az utasok a menetdíjakat a MaaS applikáció és a járművek belsejében elhelyezett okos fizetési módok segítségével is kiegyenlíthetik. A MaaS applikáció rendelkezik fejlett útvonaltervezővel is, mely optimalizálja a felhasználók útvonalait a valós idejű forgalmi adatok feldolgozásán keresztül. A MaaS applikáción túlmenően, a város az idősebbek számára is kifejlesztett egy applikációt, melyen keresztül midibuszokat tudnak rendelni. Ez tovább segíti az idős lakosok mobilitását.



Figure 3 Budapest 3. számú forgatókönyv: Az emberközpontú város