

30-40 perc autózás helyett 8-10 perc rolleren vagy kerékpáron - óriási potenciált rejt még ez a piac

Budapest, 2022. március 21. - A Jövő Mobilitása Szövetség számításai szerint 30-40.000 rollert használhatnak jelenleg közlekedési eszközként Magyarországon – a mikromobilitás egyre nagyobb szerepet kap a városi közlekedésben. Jellemzően 4-8 kilométert tesznek meg egy-egy eszközzel, segítségükkel egy 30-40 perces autót 8-10 percre csökkenthető.

A mikromobilitás a kis, könnyű, emberi erővel, elektromos motorral vagy ezek kombinációjával hajtott közlekedési eszközök használatát, az ezekkel való közlekedést jelenti. Ide tartozik például az elektromos és sima kerékpár, a roller legyen az elektromos vagy sima, az e-robogó, a segway, a görkorcsolya vagy épp a gördeszka.

Mi az a mikromobilitás?

Mikromobilitással elsősorban a nagyvárosban találkozunk, hiszen jellemzően rövid, belvárosi útszakaszokon vagy az „utolsó métereken” (last mile) használják. Ez azt jelenti, hogy a metró, villamos vagy egyéb tömegközlekedési eszközök közötti átszállás távolságát, illetve a megállótól a célig történő utolsó métereket teszik meg velük. A megtett átlagos út hossza 4-8 km, ez a táv a pandémia ideje alatt nőtt meg 2 km-ről – valószínűleg a közösségi közlekedés nagyobb arányú elkerülése áll ennek hátterében. Összehasonlításképp Németországban évente 30 millió olyan autót tesznek meg az emberek, amelyek rövidebbek 2 km-nél, és újabb 30 millió autót van, ami rövidebb, mint 4 km – ezek nagy része kiváltható lenne mikromobilitási eszközzel.

A KPMG tavalyi nemzetközi kutatása szerint az eszközöket a reggeli és esti csúcs időszakában használják a leggyakrabban, 54%-ban a dugók elkerülésére és csak 15,6%-ban költséghatékonyság céljából választják a mikromobilitást az emberek.

A Jövő Mobilitása Szövetség több mint 700 fő közreműködésével 2021-ben online kutatást végzett Magyarországon. A válaszadók mintegy 70 százaléka válaszolta azt, hogy vezetett már valamilyen elektromos járművet, közülük a legtöbben (96%) elektromos autót vezettek, ezt követte 32%-kal a roller, 30%-kal az e-bicikli, 18%-kal a segway és 15%-kal a robogó. Ezek alapján láthatjuk, hogy az elektromos autó használata már elterjedt itthon, ám a mikromobilokat még kevesen próbálták ki.

„A fiatalabb generáció tagjai sokkal inkább hajlandóak a különféle közlekedési módok és eszközök közötti váltásra, nem ragaszkodnak a saját tulajdonú eszközhöz, attól függően választanak, hogy adott helyzetben melyik hatékonyabb és gazdaságosabb – a használói kör korosztályi összetétele miatt óriási fejlődési lehetőség van még a mikromobilitásban” – mondja Pukler Gábor, a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke.

8-10 perc rolleren

A Jövő Mobilitása Szövetség szakértői úgy számolnak, hogy országosan 30-40 ezer roller (sima és elektromos) része ma a közlekedésnek. A rollerek segítségével 30-40 perces autótak, hosszan tartó parkolóhelykeresések csökkenthetőek 8-10 percre. Fontos tudni, hogy egy saját tulajdonú e-roller az eszköz vételárán felül nagyon olcsó közlekedési eszköz: 20-40 km-es hatótávra elegendő feltöltése 20 forint alatti költséget jelent.

A rollerek ingyen szállíthatók a közösségi közlekedésben, de összecsukva tökéletesen elférnek egy kisebb méretű autó csomagtartójában is – azaz arra is alkalmasak, hogy messzebb parkolva, onnan rollerrel érkezzünk meg a célunkhoz.

17 ezer BUBI használó

Sokan saját tulajdonú kerékpárt hajtanak, de a MOL BUBI bérbringa rendszerében közel 100 ezren regisztráltak már. A havonta alkalmanként maximum félórás használat esetén havonta 500 forintot árral nehezen versenyezhetne bármely már közlekedési forma. A BUBI-t átlagosan mintegy 15 percig használják, 2021-ben több mint 2,5 millió kilométert tettek meg lelkes használói. Ennek köszönhetően 414 tonna CO₂ kibocsátástól mentesül a város évente.

Mikor válasszam?

Ha valaki szeretné beépíteni a mindennapjaiba egy-egy mikromobilitási eszköz használatát, akkor a Jövő Mobilitása Szövetség szakértői szerint a következő tényezőket kell figyelembe vennie:

- milyen távolságot kell megtennie?
- milyen az út minősége, van-e kerékpárút?
- tudja-e biztonságosan tárolni eszközét ott, ahová megy?
- tudja-e kombinálni más közlekedési eszközzel a használatát?

A mikromobilitási eszközök akkor is jó választást jelentenek, ha döntéseik során figyelembe vesszük a fenntarthatósági szempontokat, hiszen ez egy energiatakarékos és környezetkímélő közlekedési forma. Míg egy benzines autó egy kilowattórányi energia felhasználásával csupán 2 kilométert képes megtenni, addig egy elektromos autó 6 km-t, egy elektromos robogó 35 km-t, egy elektromos roller pedig 100 km-t. Helyben nem okoz levegőszennyezést, így a belvárosok, ahol a legelterjedtebb ezen eszközök használata, élhetőbbek maradnak, csökkennek a forgalmi dugók is.

Egyelőre nincs szabályozás

Az ilyen eszközök használata meglehetősen szabályozatlan. A kerékpárokra sokkal egyértelműbb szabályok vonatkoznak, ám a rollerekre egyelőre semmilyen előírás nem vonatkozik. Egyes európai országokban már bevezettek szabályozásokat: Portugáliában például 18 év alattiak nem e-rollerezhetnek és a büntetési tételek is itt a legmagasabbak, van, ahol jogosítvány is kell a használatához, máshol maximálták a sebességüket 20, illetve 25 km/órában.

„A közlekedés többi résztvevőjével való konfliktusmentes együttélés miatt fontos lenne az edukáció és a teljeskörű szabályozás” – mondja a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke, Pukler Gábor. „A probléma gyökere a járművek jellegére vezethető vissza: a legtöbb mikromobilitási eszköz 15 km/órás vagy magasabb sebessége túl gyors ahhoz, hogy a gyalogosokkal együtt biztonságosan közlekedhessenek a járdán, azonban túl lassúak és túl kevés védelmet nyújtanak a használójuknak ahhoz, hogy autókkal, buszokkal közös úttesten biztonságosan közlekedhessenek.”

A KPMG kutatása szerint a válaszadók 43,5%-a emelte ki elsődleges problémaként a saját veszélyeztetettségét, azonban több mint 30%-uk a szabályozás jelenlegi bizonytalanságát jelölte meg legnagyobb kockázati tényezőként. A válaszadók 17,7%-a teljes mértékben tiltaná ezen eszközök használatát a járdán, noha az autók között még kevésbé érzik magukat biztonságban.

Városfejlesztés és mikromobilitás

A mikromobilitás egy dinamikusan fejlődő piac, ezért a jövőben a városok fejlesztésénél számolni kell ezen eszközök meglétével is. Egyelőre a közösségi rollerek parkolása rendezetlenné teheti a városképet. Ezen probléma kezelésére egyre több helyen hoznak létre virtuális vagy fizikai dokkoló állomásokat. A rendezett utcakép fenntartása érdekében lesznek olyak városi területek, ahol csak ezen sűrűn elhelyezett dokkolók lesznek használhatók rollerek parkolásához. Egyes városrészekről, sétálóutcákról kitilthatják a rollereket: a közösségi rollerek esetén ezt úgy lehet megoldani, hogy ezen zónákban nem lehet lezárni a rolleres utunkat.

A városfejlesztés úgynevezett mobilitási pontokat is létrehozhat a városokban. Ezen csomópontok lényege, hogy egy helyen biztosítson rugalmas átszállási lehetőséget mobilitási eszköz között (car sharing, e-rollerek, közösségi bringák, tömegközlekedés).

Mit hoz a jövő?

Budapesten a járvány miatti közlekedési átrendeződés legnagyobb nyertese a mikromobilitási ágazat, azon belül is a kerékpár volt. A járvány idején megdőlt minden addigi kerékpáros közlekedési rekord. A Budapesti Mobilitási Terv célkitűzése szerint a kerékpáros közlekedés aránya 2030-ra eléri az 5%-ot, a gyalogos közlekedés pedig a 15%-ot az utazások hosszát tekintve, de nem a közösségi közlekedés igénybevétele helyett, hanem azzal kombinálva.

2019-es év elején a McKinsey megállapította, hogy a mikromobilitásban hatalmas a piaci potenciál. A tanulmány szerint a piac kétszer-háromszor olyan gyorsan növekszik, mint az autómegosztók piaca. Az EIT InnoEnergy legfrissebb tanulmánya szerint a mikromobilitás piaca a következő hat év során 380 millió euróra fog nőni Európa területén. A szervezet számításai szerint 2030-ra körülbelül 30 millió magán e-kerékpárral és e-robogóval, valamint 2,7 millió közös használatú közlekedési eszközzel lehet majd számolni a kontinensen.

További információ: <https://www.jovomobilitasa.hu/>