

# Közlekedés anyai szemmel: teherbringával a pályán

## A közlekedés társadalmi-kulturális vonatkozásai

**Szerző:** Lazányi Orsolya, Budapesti Corvinus Egyetem, Döntésmélet tanszék és Cargonomia

A közlekedés, vagyis a személyek és tárgyak mozgását lehetővé tevő tevékenység és az ahhoz köthető infrastruktúra átalakulása gyökeresen megváltoztatta városainkat és tereinket. A közlekedés kétségtelenül hozzájárult bizonyos szintű jóllét eléréséhez: árak szállítmányozásával fogyasztási cikkek váltak elérhetővé a világ minden táján azok előállítás helyétől függetlenül, míg a személyek mobilitása lehetővé tette, hogy szabadabban mozogjanak, és munkaerejüket helyhez kevésbé kötötten kamatoztathassák [Sheller, Urry, 2006]. A klímaváltozással azonban egyre több kérdés merül fel a közlekedéssel kapcsolatban és annak szerepéről főként az üvegházhatású gázok kibocsátásában. Az elsősorban technológia orientációjú viták mellett, amelyek az közlekedési eszközök környezetbaráttá alakítását célozzák anélkül, hogy a közlekedés célját, szükségességét és társadalmi hátterét megkérdőjeleznék, a mobilitás új paradigmájának [Sheller, Urry, 2006] nevezett megközelítés igyekszik beemlíteni a terület társadalmi-kulturális aspektusait is a tudományos és társadalmi vitába. A közlekedés kérdéseibe társadalmi szempontokat beemelő diskurzus arra keresi a választ, hogy a közlekedés mely szereplőinek az érdekeit szolgálja a kialakult közlekedési struktúra [Creswell, Uteng, 2008]: Kinek van hozzáférése, lehetősége, erőforrása bizonyos közlekedési eszközök használatára? Kinek van joga használni a tereket? Ki alakítja, formálja azt a szabályozási rendszert, aminek következtében kialakul a közlekedési rendszer?

Sheller és Urry [2006] szerint a közlekedés és a társadalomtudományok közötti szakadékknak köszönhető, hogy a közlekedés társadalmi vonatkozásai, városi szöveteket átalakító hatása, városi terekhez való hozzáférés kérdése feltérképezetlen maradt, szabad utat engedve az egyéni közlekedést előtérbe helyező motorizált közlekedésnek. A motorizált közlekedés ugyanis látszólag kiválóan megfelel annak a célnak, hogy az egyén minél gyorsabban jusson el egyik pontból a másikba. Ám ezen túl, ez az egyéni cél felülírja a köz-



lekedésben részt vevő többi szereplő érdekeit, és figyelmen kívül hagyja a közlekedési infrastruktúra helyi és tágabb közösségre gyakorolt hatását. Sokkal inkább a férfi nemhez köthető utazási szokásokat szolgálja ki. A nők ugyanis másképpen közlekednek, más céllal és más szempontokat vesznek figyelembe utazási szokásaik kialakításakor, mint férfitársaik. A közlekedést társadalmi nemek alapján vizsgáló tanulmányok ezt két okra vezetik vissza. Az egyik az a társadalmi konstrukció, amely a közlekedést, mint fizikai mozgást, a férfi nemhez kapcsolja. Martin [1991 in Creswell; Uteng, 2008] szerint ez már az élet kialakulásának oktatásakor megkezdődik. A megtermékenyítés leírásául szolgáló szövegek a hímivarsejtekre fürge, dinamikus szereplőként utalnak, szemben a mozdulatlan, passzív petesejttel [holott az újabb kutatások már két *aktív* félről számolnak be].

A másik ok, ami a férfiak és nők eltérő utazási szokásaihoz vezet az eltérő társadalmi nemi szerepekből, azaz a nők gondoskodó munka területén betöltött nagyobb szerepből fakad [világviszonylatban a nők végzik a nem fizetett, gondoskodó munka 75%-át] [Moreira da Silva,

2019; Creswell, Uteng, 2008]. A nők emiatt lakhelyükhöz közelebb és rövidebb utakat tesznek meg, de sokkal összetettebb útvonalon, és több állomást ejtenek útba a férfiakhoz képest, akikre a hosszabb, de közvetlen utak jellemzőek [Bonham, Wilson, 2012]. Az úgynevezett trip-chaining, vagyis a rövidebb utak összefűzése tipikusan a nőkre jellemző közlekedési minta, ami a nők háztartással kapcsolatos feladatokban és a gyermeknevelésben betöltött nagyobb szerepéhez köthető. Ezek magukba foglalják a bevásárlást, gyermek[ek] szállítását az oktatási intézményekbe és egyéb délutáni elfoglaltságaikat amellelt, hogy a munkahelyükre is eljuthassanak [Creswell, Uteng, 2008]. Mindeközben az időnyomás és a közlekedés okozta stressz ellenére érzelmileg is elérhetőek szeretnének maradni utastársuk számára [Bonham, Wilson, 2012].

A közlekedési fejlesztések ellenére évről évre nő az utazással és a közúti torlódásokban töltött idő mértéke [European Commission, 2019]. Hogyan változtathatna ezen és a közlekedésről kialakult, elsősorban technológia által meghatározott képünkön, ha a közlekedés-szervezési szempontok közé beépí-



Forrás: www.viszikli.eu



Forrás: Domán Emese

tenénk az édesanyák a szempontjait is? 2017. május 19-én, a budapesti Cargonomia teherbicikli központ által szervezett kerekasztalt beszélgetés során tártuk fel, hogy azok az édesanyák, akik környezeti és társadalmi szempontokat is figyelembe véve egy fenntartható és a helyi közösség számára káros hatást nem okozó közlekedési eszközt választanak, milyen szempontokat követnek utazási szokásaik során, és milyen élményeket tapasztalnak meg. A meghívott négy édesanya által választott közlekedési eszköz, a teherbicikli fel-feltűnik a magyar nagyvárosok forgalmában is. A nők fent bemutatott közlekedési gyakorlatát figyelembe véve egy teherbicikli sok mindenben alkalmasabb szállítási eszköznek bizonyulhat más módokkal szemben<sup>1</sup>. A normál kerékpárhoz képest, amely gyermeküléssel felszerelve kiválóan funkcionál a gyermeket szállító szülők számára, a teherbicikli a gyermekekkel való közlekedés esetében megoldást nyújt a nők mindennapjaihoz tartozó bevásárlás során keletkező plusz csomagok, és a gyermekek tartozékainak (pl. kismotor, kiskerékpár) a szállításában is. A közösségi közlekedéssel szembeni előnyei a rugalmasságban és a kényelemben jelennek meg: a könnyebb csomagszállítás mellett a teherbicikli nem köt menetrendhez és járatszámhoz (pl. alacsony padlós járatokat várni babakocsival felszerelve), így képes néhány, csupán az édesanyák számára létező közlekedési korlát feloldására. A teherbicikli a gépkocsihoz képest is önállóbb közlekedési módot képviselhet. A gép-

kocsi látszólag szabadságot, függetlenséget szimbolizál a közlekedésben, ám a forgalom, dugók, sebességkorlátozások, a parkolóhely-kapacitás és a szükséges infrastruktúra miatt a közlekedés korlátos, jövedelemtől és más [globális] erőforrásoktól függő módját alakítják ki. A környezetvédelmi szempontból jobb választás mellett, egy gépkocsihoz képest teherbicikkel nem okoz problémát a forgalmi torlódások elkerülése, parkolóhely megtalálása és az üzemanyag elérhetősége sem.

A technikai előnyök mellett a legnagyobb jelentőséget talán mégis a gyermekkel és a gyermeknek a környezettel való kapcsolatának tulajdonították a megkérdezettek. Az édesanyák kiemelték, hogy utazás közben kapcsolatot tarthatnak a gyermekükkel, beszélgethetnek vele, figyelhetik egymást. A közlekedés ezáltal nem egy feladattá válik, hanem együtt töltött, minőségi idővé, élménnyé. Emellett az édesanyák rámutattak, hogy míg autóval csupán átsuhannának a városrészekben, addig teherkerékpáron utazva a gyermek érzékelheti a teret, amiben utazik, annak részévé válik. Sokkal inkább kapcsolódni tud a környezetéhez és a közlekedés többi szereplőjéhez is.

Az édesanyák arra is kitértek, hogy az útválasztás során a biztonságosabb útvonalakat [kerékpárúttal vagy -sávval rendelkező, alacsony forgalmú, egy-két sávú utakat] helyezik előtérbe, mivel gyermekkel még biztonságosabban akarnak részt venni a közlekedésben. Ám beszámolóik szerint a gépkocsivezetők körültekintőbbek a nagyobb tömeget képviselő teherbicikkel szemben a forgalomban.

Összességében a teherbicikli használat időjáráshoz kötődő, domborzati és távolsági korlátai ellenére tehát pozitív és biztonságos közlekedési élményekről számoltak be a megkérdezettek. Ez ellentmond annak a társadalmi meggyőződésnek, amely a gépkocsival való közlekedést tartja az utazás legbiztonságosabb módjának [Murray, 2008]. Ez a domináns elképzelés, ami a motorizált közlekedést előtérbe helyező térre vonatkozik, gátolhatja azt, hogy többen a szokásostól eltérő közlekedési eszközre váltsanak. Az édesanyák tapasztalata megmutatta, hogy gyakorlat és élmények útján változhat, hogy mit tartanak kockázatosnak. Az alapvetően motorizált közlekedésre szabott térben is ki lehet biztonságos, sőt szabadabb, kényelmesebb, rugalmasabb és élménydúsabb utazási szokásokat alakítani. Az uralkodó társadalmi meggyőződésektől való függetlenséget a beszélgetőtársak anyai szerepük és képességeik kiteljesedésének élték meg. Noha utazási szokásaik alakításához ki kellett lépni a megszokott közlekedési tér és eszközök adta lehetőségek közül. Ahogyan az édesanyák számára a teherbicikli-használat anyai szerepük mélyebb megélését teszi lehetővé, a közlekedés technológiai aspektusai mellett más társadalmi csoportoknak és a tágabb közösség szempontjainak a beépítése elmozdulást jelenthet egy élhetőbb közlekedési rendszer és ezáltal emberközelibb terek kialakításához is.

#### Irodalomjegyzék

- Bonham, J., & Wilson, A. [2012]. **Bicycling and the Life Course: The Start-Stop-Start Experiences of Women Cycling**. *International Journal of Sustainable Transportation*, 6(4):195-213.
- Creswell, T., & Uteng, T. P. [2008]. **Gendered mobilities: towards an holistic understanding**. In T. P. Uteng and T. Creswell, *Gendered Mobilities* [old.: 1-12]. Aldershot: Ashgate.
- European Commission [2019]. **Transport in the European Union - Current Trends and Issues**. *Mobility and Transport*, March 2019
- Moreira da Silva, J. [2019]. **Why you should care about unpaid care work**. OECD Development Matters. Elérhető: <https://oecd-development-matters.org/2019/03/18/why-you-should-care-about-unpaid-care-work/>
- Murray, L. [2008]. **Motherhood, risk and everyday mobilities**. In T. P. Uteng and T. Creswell, *Gendered Mobilities* [old.: 47-63]. Aldershot: Ashgate.
- Sheller, M., & Urry, J. [2006]. **The new mobilities paradigm**. *Environment and Planning A*, [38]:207-226.

<sup>1</sup> A jelenleg hatályos KRESZ nem tartalmaz teherbiclikre vonatkozó szabályozást, a szakértők szerint a KRESZ frissítésével ez a közeljövőben változhat.