

KÉT KERÉKEN

KERÉKPÁRKULT TAJVANON

A 20. század nyolcvanas-kilencvenes éveinek generációi még jól emlékeznek az iskolai földrajzkönyv képeré, amely a pekingi csúcsforgalmat mutatja: rengeteg bicikli mindenfelé. Ma már Kína rendkívül gyors ütemben halad a motorizáció útján, ám a kerékpár nemcsak ott, de még a nála jóval előrébb tartó Tajvanon is mindmáig fontos közlekedési eszköz – a gépkocsi vagy a szuper-gyors vasút mellett

Míg az 1970-es és a 2000-es évek között a világ személygépkocsi-gyártása rendkívül gyorsan növekedett, megduplázódott (a válság óta persze jelentősen visszaesett), addig a bicikligyártás ugyanezen időszak alatt ötszörösére nőtt. Bár abszolút mennyiségben Kína a legnagyobb kerékpárgyártó – több mint 50 millió évente, a világtermelés fele –, addig Tajvan az 1 főre jutó bicikligyártásban a világszám. A több mint 20 milliós ország az 1990-es években évi 10 millió kerékpárt állított elő (azóta a termelés csökkent, és India vette át az ezüstérmes helyet). A bicikligyártás terén Japán is az élvonalban van, viszont az európai kerékpár-nagyhatalmak sehol sincsenek, sem az abszolút, sem pedig a fajlagos rang-



FOTÓ: KARÁCSONYI DÁVID



FOTÓ: HEILING ZSOLT

TORONYMAGASAN SZEMLÉLŐDVE

A Taipei 101 – mely évekig tartotta a magassági rekordot – „vertikális városában” a lift a fő közlekedési eszköz. Az ablakán kitekintve azonban megpillanthatjuk, a zsúfolt ázsiai nagyváros lüktető utcáit, melyeken a kerékpár mellett a sárga taxi és a motorbicikli is fontos szerepet játszik

KÁOSZNAK TŰNIK, VALÓJÁBAN SZABÁLYOZOTT RENDSZER

A holland vagy dán kerékpárparkolók ehhez képest szellős ligetek. Ám a géptömeg mégis rendezetten áll, és a saját jármű előhalász(tat)ható

A cikk megjelenésének támogatója az



létrán. Az abszolút értékeket tekintve csupán Németország bicikligyártása számottevő.

A termelők és a fogyasztók nem mindig esnek egybe. A bicikli szerepe a holland és a skandináv társadalmakban a legnagyobb. A hollandusok útjaik harmadát két keréken teszik meg, és napi szinten is a legtöbbet bicikliznek – alig maradnak el mögöttük a dánok. (Persze ezek sík országok, ahol csak a kemény szembeszél okozhat komolyabb problémát.)

A százmillió, kerékpárral megtett kilométerre jutó kerékpárbalesetben elhunytak terén Európában Olaszország toronymagasan vezet, persze Taj-

vanon sem lehet sokkal jobb a helyzet, tekintettel a gyalogosok, a robogók, a gépkocsik és a kerékpárok hasonlóan kaotikus közlekedési viszonyaira.

Tajvanon a kerékpárgyártás és -kereskedelem sajátos vertikuma alakult ki. Komoly piaca van nemcsak az új, de a használt bringáknak is, sőt kimondottan kerékpárbontók is működnek, ahol olcsón lehet bontott alkatrészekhez jutni. Ezekben a helyeken a gépkocsironcstelepekhez hasonlóan a kerékpárroncok is hegyekben állnak. Egy-egy jobb állapotban lévő, de használt géphez akár már 10 euróért is hozzájuthatunk.

SZÖVEG: KARÁCSONYI DÁVID

BICIKLI-SORS JAPÁNBAN

„Japánban veszélyben lehet a biciklid és az esernyőd, de Johannesburgban az életed!” – mondta egyszer egy dél-afrikai barátom, amikor az életéről faggattam. Nagyon találó volt a megjegyzés; ha a magyar viszonyok között csókot és könyvet lopni nem bűn, akkor a japánok ugyanezt a bicikliről és az esernyőről mondanák...

FOTÓ: KRAVALIK ZSUZSA



FEDETT TÁROLÓ MINDEN LAKÁSHOZ
Így rendelkezik a helyi építési szabályzat

A japán kisvárosokban a buszok sosincsnek tömve, ugyanis akinek nincs autója, az főleg kerékpárral közlekedik – különös tekintettel a diákokra. Mondják: „Japánban a majmok is egyetemre járnak”, és ha valóban, akkor biciklivel közlekednek, így igen nagy mennyiségű használatban lévő biciklivel lehet számolni. Am ne gondoljuk, hogy csupán azért, mert ez a fő közlekedési eszköz, nagy becsben tartják a drótszamarakat! Városszerte mindennapos látvány a leállított, jellegzetes, elől-kosaras, rozsdásodó bicikli, kosara tele szeméttel. Így, hulladékártóként „hasznosítják” ugyanis a sorsára hagyott, árva bicikliket. Lehet, hogy az előző napi ivászat utáni macskajajban szenvedő tulajdonos elfelejtette, hol is parkolta le a gépet, vagy épp elvesztette a zár kulcsát. Sebaj, veszünk másikat! Az is ugyanolyan rozsdás alkalmatlóság lesz, a kerekében hatalmas nyolcasokkal. De arra megteheti, hogy eltérjünk vele az iskoláig. Ott aztán be

lehet dönteni a többi szerencsétlen kerékpár közé, ahova (szerintük) való.

Bár rengeteg a kerékpár, érdekes módon a városközpontokban nagyon ritkán látni szanaszét parkoló bicikliket, ugyanis azokat azonnal elszállítja a hatóság. Így aztán, akinek a városban akad intéznie, beteker a vonatállomáshoz, és ott dobja le (szó szerint) a biciklijét. Itt aztán elképesztő hegyekben állnak az otthagyt, gazdátlan, lezárt egyenbiciklik. A helyi hatóság évente razziaát tart: az összes kerékpárt elszállítja egy telepre, és egy cetlit ragaszt a helyükre, a felelőtlen gazdák tudtára adva, hol vehetik át a tilosban parkoló kerékpárjukat. Lehet tippelni, ugyan kinek éri meg több tízezer jenért kiváltani a rozsdás jószágot...

Igen, tilosban. Ugyanis az állomáson is tilos parkolni a biciklivel, legalábbis ingyen. Az önkormányzati ingyenparkolók messzebb találhatók. Vanak ugyanis fizetős bicikliparkoló-helyek (rendkívül drágán), de gyakran csak kicsiny befogadóképességgel. Így íratlan szabály, hogy leteheted a bicajt az állomás tövében – de ne vegyél rá mérget, hogy ott is találod, ahova letetted. Ha a razziaát meg is úszad, lehetséges, hogy már tizenöt másikat ráhajigáltak a tiédre, vagy egyszerűen meglóvasították – hiszen Japánban esernyőt és biciklit lopni nem bűn...

Amikor aztán beáll a cuju, vagyis az „esős évszak”, mikor egy álló hónapon át egész nap zuhog a meleg eső, hatalmas bicikliskoccanások történnek. Mivel ez a monszuneső a gravitációnak fittyet hányva egyfolytában alulról fölfelé, meg keresztbe „koszol” az ember szemébe, jó mélyen az esernyője alá kell húzódnia annak, aki (viszonylag) szárazon akarja megúszni a szabadban töltött időt. A közlekedési normák azonban nem változnak csak azért, mert egész nap esik. Forgalommal szemben, teljes sebességgel a cél felé, kézben az esernyővel! Ha pedig bekövetkezik a sokkoló találkozás egy hason-szörű, örült tekerővel, semmi baj: feltápáskodnak, sűrű hajlongások közepette elnézést kérnek, újra felpattannak a járgányra, és mintha mi sem történt volna, folytatják útjukat. Ha az esernyőt közben kifordítja a viharos szél, egyszerűen elhajítják – az első, útjukba kerülő boltban bármikor vehetnek újat. Nem gond, ha a gazdája épp benn vásárol, és csak ideiglenesen gondolta letenni az épp ezért a bolt ajtajába helyezett vödörbe; majd az is csór magának másikat! Aki Japánban a cuju idején biciklivel tervez közlekedni, javasolom, ne essen abba a hibába, hogy túlságosan engedi a szívéhez nőni az esernyőjét és a kerékpárját...!

SZÖVEG: MISKOLCZY ZSUZSANNA



FOTÓ: KRAVALIK ZSUZSA

KAMPÁNYBICIKLI
A politikai hangszóró és a papírfalak ütközete (fent)

INTERMODÁLIS CSOMÓPONT
Az állomáshoz legközelebbi ingyenes parkolóhely: 400 m gyalog (lent)



FOTÓ: KRAVALIK ZSUZSA