

Magyarország bringás nagyhatalom lehet

A Cofidis Hitel Monitor 2017 tavaszi kutatásából meglepő és régóta sejtett dolgok derültek ki a magyarországi kerékpározásról. Sokaknak újdonság lehet, hogy a magyarok 35%-a hetente biciklizik, ráadásul a többség közlekedési és nem sport célból teker. Sőt, a lakosság negyede rendszeresen bringával megy munkába, bevásárolni, ügyeket intézni. A válaszadók többsége nyitott a kerékpározásra, és örülne, ha többen járnának két keréken. Nem újdonság, hogy a bringázástól továbbra is a vonzó környezet hiánya tartja vissza a még nem kerékpározókat. Ha ők kerékpárra ülnének, Magyarország vezető bringás nagyhatalom lehetne. De vajon mi kell ehhez? A kerékpározás továbbfejlődése a lakossági igények határozott képviselőjén, a döntéshozók őszinte elkötelezettségén, az üzleti szféra támogatásán és hatékony fejlesztéseken múlik. Az emberek értik, és érzik miért jó kerékpározni, és szeretnék is biciklizni. Hát akkor mire várunk még?

A magyar lakosság alapvetően „bicikli-párti” – írja a Cofidis Hitel Monitor kutatása, ami kiemeli, hogy **4-ből 1 magyar már teker**. A felmérésből kiderült, hogy a magyarok többsége a kerékpározást környezetbarát, egészséges tevékenységnek tartja, ráadásul **a lakosság közel kétharmada örülne, ha többen kerékpároznának**. Ők is szívesen bringára ülnének, ha ezt vonzó és kényelmes utakon tehetnék meg.

Nagyfokú a nyitottság a tekerésre

Bár a kerékpározástól leginkább visszatartó tényező továbbra is a vonzó utak hiánya, és a forgalom többi résztvevőjétől való félelem, a magyarok a mostani kusza helyzetben – ahol a legjobb európai megoldások keverednek a balkáni állapotokkal - is nagy számban kerékpároznak. A kutatás szerint **a magyarok 65%-a szokott kerékpározni**, sőt 43% havonta legalább egyszer biciklire ül. Budapesten az utóbbi arány 20%. **Heti rendszerességgel a lakosság 35%-a biciklizik, Budapesten ez az arány 14%**. Ennél is többet mond a napi adat: **a lakosság 21%-a naponta kerékpározik, ami a vidéken élők 28%-át, a budapestiek 7%-át jelenti** – derül ki a felmérésből.

A 7%-os budapesti arányt érdemes összevetni a 2014-ben elkészült, Budapest közlekedésfejlesztési irányait meghatározó Balázs Mór Terv akkori 2%-os becslésével. A fővárosban egyébként 20 év alatt megtizenegyszereződött a belvárosban biciklizők száma, a járművek között néhol a 10%-ot is meghaladja az arányuk.

Nagyon fontos mérőszám, hogy kikapcsolódás vagy közlekedés – tehát a napi munka, iskola, bevásárlás, ügyintézés – céljából ülnek-e biciklire a magyarok. A Cofidis számai azt bizonyítják, hogy **Magyarországon a kerékpár már kevésbé sport-, inkább közlekedési eszköz**. Legtöbbször bevásárolni, ügyet intézni járnak biciklivel. Ezt a célt a „szórakozás, időtöltés” követi, amivel majdnem megegyező arányban járnak „más közlekedési célból” biciklivel. Az öt legnépszerűbb kerékpározási ok közül csupán negyedik a sport, ezt követi a munkába, iskolába járás. Kerékpárral 18% jár rendszeresen vásárolni, munkába vagy iskolába pedig 16% teker rendszeresen, de még többen vannak az alkalmi használók. A vásárló-/ügyintéző és a munkába/iskolába járó a két legelkötelezettebb csoport a kerékpározás mellett a kutatás szerint.

Az adatok egy harmadik nagyon fontos tényre is rávilágítanak. A kerékpározásra való nagyfokú nyitottság, illetve az alkalmi kerékpározás magas aránya azt mutatja, hogy nincsenek olyan élesen elkülönülő határvonalak „autósok - kerékpárosok – gyalogosok” között, ahogy azt sokszor halljuk tévében, rádiókban. Ezek a határvonalak nem léteznek, a közlekedési eszköz választása a nagy többség számára nem jelent életmódbeli kérdést. **A kerékpározás nem szubkultúra, hanem a lakosság nagy részének tényleges, vagy vágyott közlekedési lehetőség. Egészségesebb élet, hatékonyabb munkavégzés - mi kell még?**

Sokszor mondjuk, hogy a hagyományos vidéki kerékpározás fennmaradása, valamint a városi bringás forradalom ajándék az országnak. Jól járnak vele, akik nem kerékpároznak, és azok is, akik üzleti előnyökre számítanak e téren.

Egyre több nemzetközi kutatás bizonyítja, hogy míg az autóval megtett kilométerek veszteséget termelnek a társadalomnak, **a kerékpárral megtett utazások** a környezetre, egészségre, kereskedelemre, gazdaságra, városi terekre gyakorolt hatásuk miatt **összességében bevételt hoznak**. Az **egészségesebb munkatársak többet és hatékonyabban tudnak dolgozni**, a kereskedelem és vendéglátás profitál a városi forgalomcsillapításból.

A kerékpározás pozitív hatásairól a kutatás szerint a magyarok többsége is meg van győződve. A szubjektív biztonságérzet hiánya azonban gát a kerékpározás kipróbálása előtt. A gyakoribb kerékpározást vonzó, kényelmes és biztonságosnak érzett utakkal és parkolási lehetőségekkel, a városi forgalom csillapításával lehet elérni. Ezt nem csak a civil szervezetek, hanem a kutatás válaszadói is mondják.

A máshol bevált jó megoldások meghonosítása segítheti a legkülönbözőbb társadalmi csoportok kerékpárra váltását.

Nem csak infrastruktúrával, hanem **kommunikációval is segíteni kell a bringára váltást**, mert minden megtett kilométerrel életéveket nyerünk. Pozitív eszközökkel, a legszélesebb közönség számára kell vonzóvá tenni a bringázást.

A kerékpározás mindenkié

A felmérés szerint **a magyar lakosság 69%-ának van kerékpárja**. Ebből akár az is következhetne, hogy fejenként egy bringával számolva majdnem **7 millió bicikli** van a magyar háztartásokban. Mi magyarok tisztában vagyunk a kerékpározás környezetre, egészségre gyakorolt pozitív hatásaival, **sőt örülnénk a több bringázónak. A kerékpározást elutasítók aránya alacsony**.

A kerékpárvásárlási szokásokban – mint más területeken is – érzékeny a magyar közönség, de az áruházi biciklidömpingről szóló közhelyekkel ellentétben a válaszadók 2/3-a szaküzletben vásárolna kerékpárt. Ez jó hír a kereskedőknek és forgalmazóknak, akiknek a kerékpározás fejlődése hasznot hozhat. Az átlagos biciklire fordítani gondolt összeg 53000 forint, de jobb minőségű bicikliért a válaszadók majdnem fele (főleg a fiatal és középkorú, felsőfokú végzettségűek) hajlandó többet fizetni. Hitelt kevesen vennének fel biciklivásárlási célból. Bár kerékpáros fórumokat olvasva más benyomást kaphatunk, a felmérés szerint a kerékpározók döntő többsége évente kevesebb, mint 5000 forintot költ biciklijavításra, felszerelésre, túrákra, speciális holmikra.

Mi következik ebből? Egyrészt az, hogy a városi szubkultúrák által sugallt biciklis kép nem érvényes a magyar kerékpáros környezetre. **A bicikli egy egyszerű, elérhető, olcsó közlekedési eszköz**. A magyarok többsége két tank benzin árából már új biciklit vesz, egy hétvégi nagybevásárlás összegénél több nem kell neki arra, hogy egész évben eltekeregjen.

A kutatásból az is kiderül, hogy a hazánkban legelterjedtebb kerékpártípus a városi bicikli, ezt követik - a '90-es években még az alföldi falvakat is elárasztó – jobb vagy rosszabb minőségű hegyikerékpárok. Ennek is lehetnek anyagi okai, de az igazság az, hogy a szegénynek nem mondható hollandok és dánok is egyszerű városi bringákkal járnak. Átlagos városi (3-5 kilométeres) távolságokra pontosan az egyszerű városi, vagy tanyasi kerékpár a leghasznosabb, legkönnyebben használható.

Van tehát egy, még a mostani körülmények között is nagy számban kerékpározó lakosságunk, a bringázásra való nyitottság széleskörű, a városi biciklizést újra tömegek fedezik fel. Minden lehetőség adott, hogy Magyarország kerékpáros nagyhatalom legyen, csak élni kell vele.