

A nagy magyar kerékpáros titok

Ha városi biciklisről van szó, akkor a legtöbb ember lazán, de divatosan öltözött fiatalra gondol, aki filigrán biciklijén suhan az autók közt. Vagy még inkább a kerékpárja közelében bandázik hasonlóan menő haverjaival egy belvárosi teraszon. A kép lehet, hogy izgalmas, de távol áll az igazságtól. Mielőtt azonban rátérnénk a valóságra, gyorsan bemutatjuk, hogyan válhatott a vidám belvárosi lány vagy fiú **a mai biciklista jelképévé**.

Már egy évtizede is van, hogy Budapesten néhány, a biciklis futárok köréből kikerült lelkes aktivista nekiállt, hogy népszerűsítse a kerékpározást, mint közlekedési formát. A civilek, majd a segítségükkel megalakult Magyar Kerékpárosklub tagjai azt akarták megmutatni, hogy a biciklizés nem csak sport, vagy szabadidős tevékenység lehet, de közlekedési forma is. Az önkéntesek kampánya példaként állította eléink a világ progresszív nagyvárosait Amszterdamtól Berlinen át New Yorkig, ahol intenzív kerékpáros élet zajlik, és ahol **a bicikli segített megoldani egy sor közlekedési problémát**.

A városi biciklisek mozgalma egyike volt Magyarország legsikeresebb civil kezdeményezéseinek: az általuk szervezett Critical Mass felvonulásokon tízezrek vettek részt, Budapest útjait pedig előzönlötték a lelkes, fiatal biciklisták. És ahogy az újságokban, tévékben is megjelent ez a dinamikus generáció, egyre nehezebb volt elhinni, hogy a magyar biciklis valóság egyébként nem ilyen.

Pedig a 2017 tavaszán készített Cofidis Hitel Monitor felmérés világosan megmutatja, kik bicikliznek valójában ma Magyarországon.

A tipikus magyar biciklista vidéken él, olcsó városi biciklit használ, amellyel vásárolni, vagy dolgozni jár. A kutatásból ugyanis kiderült, hogy hiába felülreprezentáltak a vidám budapesti biciklisták a médiában, a fővárosban azért **az embereknek csupán hét százaléka használ napi szinten biciklit**. Szemben a vidékiekkel, akiknek 28 százaléka kerekezik minden nap.

Hasonló a helyzet magával a biciklivel is. A közlekedésre használt kerékpár a legritkább esetben valamilyen országúti darab, vagy abból átalakított minimalista csoda, amelynél a gumik színe harmonizál a vázzal. Az emberek 29 százalékának klasszikus városi biciklije van, sárhányóval, csomagtartóval, nem ritkán dinamós világítással. A valós arány még ennél is nagyobb lehet, hiszen a megkérdezettek 28 százaléka arról vallott, hogy mountain bike-ja van, ami a megadott árat figyelembe véve valószínűleg inkább egy hegyi kerékpárnak kinéző utcai bringa.

Mindezzel persze semmi gond nincs. Sőt, az adatok azt a lelkesítő képet mutatják, hogy **az országban kampány híján is népszerű ez a közlekedési forma**. A kisvárosokban, falun mindenfajta divattól függetlenül is bicikliznek az emberek. Azaz a magyar vidék már most ott tart, ahová a budapestieket még csak el akarják juttatni: a fejlett nyugati városok szintjén.

Annak, hogy a magyar vidék természetesen és a nyilvánosságtól elfeledve kerékpározik, ugyanakkor van hátránya is. Az emberek számos olyan tévképzettel birkóznak, amelyek meggátolják, hogy még többen használják ezt a **praktikus, olcsó és egészséges közlekedési formát**.

Tanulságos, hogy az emberek közel kétharmada nem tud arról, hogy Magyarországon igenis sokan bicikliznek. Bár országosan az emberek negyede ül rendszeresen biciklire, majd 70 százalék gondolja, hogy nálunk nincs kultúrája a kerékpározásnak. Ha pedig azt gondoljuk, hogy a környékünkön senki sem biciklizik, mi magunk is nehezebben indulunk el otthonról autó, vagy tömegközlekedés helyett kerékpárral.

Még fontosabb jel, hogy milyen sokan állítják: **a kerékpárutak hiánya tartja őket vissza a biciklizéstől.** Nemzetközi kutatásokból ugyanis tudható, hogy a kerékpárutak biztonsága inkább csak illúzió. A kerékpárút abban az esetben jelent biztonságot, ha minden pontján el van választva az autós közlekedéstől. Ez persze szinte megoldhatatlan feladat: a kerékpárutak rendszeresen keresztezik az autóutakat, és ezek a pontok kiemelt veszélyforrást jelentenek. Tipikus baleseti forma, hogy a kanyarodó autó elüti az elválasztott bicikliútról hirtelen elé kerülő, szabályosan közlekedő kerékpárost. Sokkal biztonságosabb, ha az autósok és kerékpárosok ugyanazon az úton közlekednek, látják egymást, és így lehetőségük van tervezni a másik jelenlétével.

Az amúgy is költséges bicikliutak építése helyett praktikusabb lenne olyan kampányt indítani, amely **segíti az autós-biciklis együttélést.** Az autós közlekedőkben azt kell tudatosítani, hogy miként vigyázzanak a velük egy úton közlekedő kerékpárosokra. Tehát előzésnél tartsanak minimum egyméteres oldaltávolságot, ne dudáljanak az utat szabályosan használó biciklisekre, és lassítsanak, ha a közlekedési helyzet azt kívánja. A biciklisek pedig tartsák megfelelő műszaki állapotban járművüket, szereljenek fel lámpákat és működjenek a fékeik.

Szintén általános tévképzet a biciklilopásoktól való félelem. A gyakoribb biciklihasználatot visszafogja, hogy az emberek egy jelentős része úgy véli a **bringánkat úgyis ellopják** (31%). A húsz éve naponta kerékpározó szerző tapasztalatával állíthatjuk ugyanakkor, hogy csak azt a biciklit lopják el, amelyiket nem lakatolták le megfelelő zárral. Nem az általános biztonsági helyzetről szól, ha a bolt előtt letámasztott biciklinket eltolják, mire kijöttünk a nagybevásárlásból. Ugyanígy nem meglepő, ha a vékony dróttal lelakatolt járművünk tűnik el: az ilyen zárnak nevezett szerkezetek ugyanis inkább csak arra jók, hogy az erős szél ne fújja el kerékpárunkat.

A szakboltokban ugyanakkor néhány ezer forintért kapható a szinte bombabiztos U-lakat. Ez a lakat csak olyan eszközökkel vágható el, amelyek használata azért már feltűnő lenne a járókelőknek.

A magyarországi biciklis helyzet összességében mégis reményteli, amit jelez a **kerékpárra fordított összeg átlaga.** A magyar biciklisek józan módon átlagosan 53 ezer forintot fordítanak kerékpárjukra. A nem túl jelentős ár sejteti, hogy praktikus, sallangoktól mentes biciklik lapulnak a garázsokban és kamrákban. Pont olyan kerékpárok, amilyenek a **mindennapi biciklizéshez** kellenek.