

A budapesti kerékpárút hálózat percepciója

Írásomban a budapesti kerékpárutak hálózatának percepciójával és a kerékpáros közlekedés némely egyéb vonatkozásaival foglalkozom különös tekintettel a lehetséges rizikófaktorokra és a várostervezés lehetőségeire. A budapesti kerékpáros közlekedéssel foglalkozó kutatási projektem eredményei közül mutatok be néhányat. Kvantitatív és kvalitatív módszereket egyaránt használtam. Egy 1044 fős budapesti kerékpáros mintán kérdőívet vettem fel. Ugyan a mintavétel nem tekinthető reprezentatívnak, viszont igyekeztem a főbb szociodemográfiai változók mentén kiegyensúlyozott mintát nyerni kvóták segítségével. Emellett félig strukturált mélyinterjúkat is folytattam tapasztalt kerékpárral közlekedőkkel. A kérdőív eredményei közül a különböző típusú kerékpárutak használatának gyakoriságát vetem össze. Továbbá tárgyalok bizonyos attitűdöket is. A kérdőívben és az interjúkban is lehetőség nyílt arra, hogy a kerékpáros infrastruktúra rendszeres használói javaslatokat tegyenek milyen változtatásokat tartanának előrevivőnek a várostervezés vagy a közlekedési szabályok terén. A kerékpárutak kérdése különösen fontos pontnak mutatkozott. Sokan megkérdőjelezték a rendszer biztonságosságát. Rámutattak, hogy a jelenleg elterjedt megoldás, miszerint sokszor a kerékpáros forgalmat a gyalogos forgalommal terelik egybe, veszélyes a közlekedés mindkét résztvevője számára és konfliktusforrást jelent. A kerékpárosok tapasztalatainak, igényeinek és attitűdjeinek mélyebb megismerése hozzájárulhat ahhoz, hogy a város-tervezés biztonságosabb, környezetkímélőbb és felhasználóbarátabb irányba alakulhasson.

In my paper I discussed the perception of the bicycle track system in Budapest with special focus on the possible risk factors and with practical implications for urban planning. This is a part of my current research project on urban biking in Budapest. I used both quantitative and qualitative methods. I have a sample size of 1044 participants with the questionnaire. It is a convenience sample but with using estimated quotas to have a balanced distribution of sociodemographic variables. As for the qualitative part I made semi-structured in-depth interviews with experienced bikers. From the quantitative part I compared the use of different types of bicycle tracks. Further I presented the attitudes that I measured. In both the survey and the interviews I asked about suggestions for city development and traffic rule changes. In the interviews the details of bicycle track use emerged in all cases. There were many concerns about the safety of the system. They pointed out that the present solutions that force bicyclist and pedestrians to the same space make traffic dangerous and conflict-prone for both parties. The results show that by gaining knowledge on the experience, needs and attitudes of bikers we can contribute to a safer, more user-friendly and more environmentally conscious city planning.

Bevezetés

A környezetvédelem egyre fontosabb kérdéssé válik napjainkban. A nagyvárosi közlekedés az egyik jelentős környezetszennyező faktor, ahol szükséges a környezetkímélő alternatívák keresése és támogatása. Az autós közlekedés lehetséges alternatívái a tömegközlekedés és a kerékpár. A kerékpárhasználatnak károsanyag-kibocsátása gyakorlatilag nincs, így jelenlétük, elterjedésük jelentősen hozzájárulhat a nagyváros tehermentesítéséhez. Hasonlóképp a forgalom mérséklődése is előremozdítja az életminőséget. Kutatásomban a budapesti kerékpáros közlekedés körülményeit járom körbe. A kerékpározással kapcsolatos szokások és vélekedések ismerete hozzásegíthet minket a kerékpárosokkal való kommunikáció fejlesztéséhez, továbbá ötleteket nyújthat a kerékpáros közlekedést népszerűsítő kampányokhoz.

Ebben a cikkben a szimpóziumon elhangzott előadásom főbb pontjait foglalom össze. Ismertetem a felmérés körülményeit, módszereit. Az eredmények közül kiemelek pár területet és ismertetem a kvalitatív eredményeket, és a tágabb kitekintés érdekében a hozzájuk kapcsolódó kvantitatív eredményeket is.

Aktuális kerékpáros kutatások eredményei

A budapesti közlekedésben a jelentős változások az elmúlt évtizedben kezdődtek meg. A kerékpározás gyakoriságának felmérése, becslése többféle módszerrel is történik. A Budapesti Közlekedési Központ (2012) gondozásában elkészült tanulmányban forgalomszámlálási adatokra hivatkozva bemutatja, hogy Budapesten 1994-hez képest 2010-re 475% kerékpáros forgalom növekedés volt tapasztalható hat csomópont átlaga alapján.

2010 óta a Múzeum körúton kerékpáros forgalomszámláló is segít a kerékpáros számának növekedésének becslésében. Ugyan ez csak a város egy adott pontját méri, így az egész városra nézve nem reprezentatív, de biztató tendenciának tűnik, hogy idén már 3000 fölé emelkedett sok napon az alatta elhaladó kerékpárosok napi száma. 2010 nyarán ez még ritkán emelkedett 1000 fölé munkanapon is. Jól mutatja a tendenciákat, hogy 2012 nyarára két év alatt megkétszereződött a napi átlagos forgalom (Magyar Kerékpárosklub, 2013). Ha ez a tendencia így folytatódna, hamarosan újra kell gondolni a kerékpáros infrastruktúra kérdéseit.

Az eurobarométer (Gallup, 2011) adatai szerint 2010-ben Hollandia (31,2%) után Magyarország következett 19,1%-kal a kerékpárt elsődleges közlekedési eszközként használók arányában, ezzel Dániával állt egy szinten (19%). Ezek az adatok országos szinten értendőek.

A Medián (2008) felmérése szerint 2008-ban a Budapestiek 13%-a kerékpározott a felmérést megelőző nyári héten ez az arány a községekben több, mint 50% volt), a fővárosiak 70%-a egyáltalán nem szokott vagy legfeljebb sok-sok évvel azelőtt ült utoljára kerékpáron. A kerékpárral megtett utak aránya csak 4% volt a fővárosban (szemben a vidéki 21%-kal). Budapesten átlagosan 8 km-t tekert egy kerékpáros, ez a szám vidéken (4-5 km) a kisebb távolságok miatt kevesebb volt.

A KSH (2010) felmérése szerint a megtett távolság kerékpárral országos szinten 2009-ben átlagosan 3 km volt. Az összes közlekedésből kivett részesedése távolság szempontjából alacsonynak tekinthető, 4%. Összehasonlításképpen 2006-ban a kerékpáros közlekedéséről híres Hollandiában ez 7,6% volt, míg Magyarországon 3,9%. A közlekedéssel töltött idő alapján 2009-ben a kerékpár ré-

szesedése 11% volt. Ennek a kutatásnak egy figyelemre méltó eredménye, hogy míg Budapesten belül gépkocsival átlagosan 29 km/h sebességgel lehetett számolni, busszal, trolival vagy villamos-sal 18 km/h, addig kerékpárral 15 km/óra sebességet lehet elérni.

A Hoffmann Research International (2009) kutatása a budapestiek kerékpározási hajlandóságát és az azt befolyásoló tényezőket kutatta. 2009-ben 500 fős 15-65 éves reprezentatív budapesti mintán végeztek kérdőíves megkérdezést. Az eredmények alapján három szegmenst alakítottak ki: az elutasító (40%), a kerékpározásra nyitott (40%) és a szabadidős kerékpáros (20%) csoportot. A kerékpározásra nyitott szegmens nem azonos a ténylegesen kerékpárral közlekedőkkel, hiszen csak 62%-uk rendelkezett működőképes kerékpárral, illetve 42%-uk kerékpározott legalább hetente (a teljes mintán ez 23% volt). 6%-uk jár mindig kerékpárral, 28% közepes rendszerességgel, további 23% már kipróbálta. Ide tartoznak azok, akik elképzelhetőnek tartják, hogy kerékpárral közlekedjenek, akár mindennapos szinten is.

A Magyar Kerékpáros Klub megbízásából a TNS-Hoffman Hungary (2013a, 2013b, 2013c) 2010 márciusa óta évenkénti több adatfelvétellel longitudinális kutatást folytat, ahol a budapesti kerékpáros forgalom növekedésének trendje is kirajzolódik. A legfrissebb, sorrendben a 12. adatfelvételre 2013. március 14-20 került sor. Tekintve, hogy a megelőző két hétről kell beszámolni, így elmondható, hogy ez egy alapvetően télies, sok esetben havas, hófúvásos időszakot takart 2013-ban. Az eredmények azt mutatják, hogy országos szinten 38% használt kerékpárt közlekedési céllal a felmérést megelőző két hét során, Budapesten 13%. Átlagosan a két hét alatt 8,3 napot. A trendek vizsgálatánál az rajzolódik ki, hogy míg azok aránya, akik legalább egyszer ültek kerékpárra, lényegesen nem változott, a szezonalitástól eltekintve, a gyakoriság növekedik inkább, tehát a kerékpár egyre inkább a mindennapos használati eszközévé válik azoknak, akik használják közlekedési eszközként. A közlekedők fele minden nap használta. Túrázásra kb. 10% használja a kerékpárját, de csak 1% azok aránya, akik kizárólag túrázásra használják a kerékpárt, és közlekedési eszközként nem.

A vizsgálat menete

A kutatásom célja a budapesti kerékpáros közlekedési szokások és attitűdök felmérése volt. A célcsoportot a 15 és 65 év közötti Budapest területén belül bármilyen rendszerességgel kerékpárral közlekedők alkották.

A vizsgálat első lépcsőjében online kérdőíves adatfelvétel történt 2011. november és 2012 januárja között. Így 185 főt sikerült elérni. Ezt követően papír alapú kérdőív felvétel is történt. Az eredeti terv kvótás mintavétel lett volna, viszont használható reprezentatív budapesti adatbázis hiányában végül csak saját becslésű kvótákat alkalmaztam. Ennek lényege az volt, hogy a nemek aránya azonos legyen, továbbá az általam vizsgált 3 korcsoport (15-29, 30-49, 50-65) illetve végzettség szerinti csoport (felsőfokú, középfokú és alacsonyabb végzettség) megközelítőleg hasonló arányban szerepeljen a mintában, legalábbis ne legyen túlsúlyban egyik alcsoport sem. Így a mintavétel végső soron kényelmességi mintavételnek felel meg, viszont törekedtem egy kiegyensúlyozottabb eloszlásra ezen belül. A vizsgálat második lépcsőjében 2012. március és április között további 859 fő került bevonásra, ami végül 1044 fős mintát eredményezett.

A vizsgálat ezzel párhuzamosan folyó másik része egy kvalitatív vizsgálat volt. Hat félig-strukturált mélyinterjút folytattam le, négy nővel és két férfival, valamint sor került nyolc félig strukturált rövid interjúra is (hat férfi, két nő). A kvalitatív feldolgozáshoz kapcsolható még két nyitott kérdés az online felmérésben. Az egyikre, amelyikben az infrastruktúra változtatásra tehetek javaslatokat, 108 válasz érkezett, a KRESZ módosítására vonatkozóra pedig 63 válasz.

A minta

A mintanagyság 1044 fő. A kitöltők közel fele nő (515 fő, 49,5%), fele férfi (527 fő, 50,5%). Az átlagos életkor 36,7 (szórás: 13,07). A vizsgált korcsoportok megoszlása: 37% 30 év alatti, 38% 30-49 éves és 25% 50 év fölötti.

54% hajadon/nőtlen-nek, 34% házasnak, 7% elváltként definiálta magát. Az összes olyan személy, aki nem a 'házas és együtt is él a házastársával' opciót választotta (684 fő), 23%-a élettársi kapcsolatban él, 35%-nak van partnere, de nem élnek együtt és 43%-nak jelenleg nincs partnere. A válaszadók több mint felének nincs gyereke (57%). A tipikus gyermekszám 1-3 között mozog a többi 43% gyermekesnél. A teljes mintára 0,86 gyermek jut fejenként, 1,14 szórással.

A minta 60,5%-a alkalmazott, 10 % tanuló, 13% vállalkozó, 3% munkanélküli, 4% nyugdíjas, 5% alkalmi munkákat vállal. 37% felsőfokú végzettségű, 10% most jár felsőoktatásba, 26% érettségizett, a fennmaradó 25%-nak alacsonyabb végzettsége van. Az interjúalanyok a 20-45 éves korosztályból kerültek ki. A rövid interjúkban több férfi, a mélyinterjúkban több nő volt köztük, összességében valamivel több férfi.

Mérőeszközök

A kérdőív a Budapesten közlekedési céllal kerékpározók szokásait és attitűdjeit vizsgálja. Az első 19 kérdés ezekre vonatkozott. Utána következett egy tíz tételes érték kérdőív. Ebben a cikkben az értékvizsgálat eredményeit nem fogom érinteni. A kérdőív a szocio-demográfiai változókkal végződött. A mért változók: családi állapot, gyermekek száma, végzettség, foglalkozás, havi nettó jövedelem (ez opcionálisan kihagyható volt) nem, életkor.

A félig-strukturált interjúk kérdései a következők voltak:

- Mikor, hogyan kezdett biciklizni? Hogy alakult röviden eddig a biciklizéshez való viszonya
- Most mekkora szerepet tölt be az életében a biciklizés
- Milyen okok, motiváló tényezők állnak a kerékpározás választásának hátterében
- A kerékpárjuk/aik jellemzői. Előnyök, hátrányok
- Milyen lenne az ideális bicikli budapesti közlekedéshez
- Hogyan védekeznek a lopás ellen
- Hogy oldják meg a kerékpár tárolását
- Mikre ügyelnek az öltözék megválasztásánál, ha kerékpároznak? (különbféle időjárási körülmények között)
- Milyen veszélyeket lát a budapesti kerékpáros közlekedésben

- Min változtatna KRESZ-ben kerékpáros szempontból
- Miket javasolna Budapest várostervezéséhez kerékpáros szempontból
- Más közlekedési eszközöket használ-e Budapesten? Ha igen, hasonlítsa össze a kerékpárral
- Külföldi (kb. Budapest méretű) nagyvárosban volt-e tapasztalata kerékpáros közlekedésben? Ha igen, hasonlítsa össze a körülményeket
- Fontos-e számára az egészséges életmód? Ha igen, mikben nyilvánul meg
- Fontos-e számára a környezetvédelem? Ha igen, miket tesz ez ügyben

Eredmények

Motiváló és gátló tényezők

Elsőként nézzük meg, mely tényezők segítik elő és mely tényezők hátráltatják a kerékpár választásának elterjedését. A kérdőívben és az interjúkban kérdés vonatkozott arra, hogy pár felsorolt indok közül melyik mennyire számít abban, hogy a biciklizést választja-e valaki Budapesten. Az öt felsorolt indokot ötfokú skálán kellett osztályozni, hogy mennyire fontos okok ebben a választásban (egyáltalán nem fontos ok - teljesen fontos ok). A nagyobb pontszám fejezte ki a nagyobb fontosságot. A pontszámok átlaga alapján a következő sorrend állítható fel:

1. A biciklizés szeretete (4,11)
2. Egészséges (3,78)
3. Környezetkímélő (3,72)
4. Pénz megtakarítás (3,33)
5. Idő megtakarítás (3,22)

Az interjúkban a következő válaszok jelentek meg: szabadság (nincs időhöz kötve, bárhova eljut), kerékpározás szeretete, mozgás, gyorsabb, tömegközlekedés elutasítása (tömeg, szagok, drága), környezetvédelem, élmények (szép látvány), kiszámítható menetidő. A szabadság nagyon hangsúlyosan megjelent, mindenki említette. A kerékpározás szeretete itt is visszaköszönt.

Tizenhárom potenciális zavaró, visszatartó tényezőt is megítéltettem ötfokú skálán (egyáltalán nem zavarja - teljesen zavarja). A skála közepe, tehát három (valamennyire zavarja) fölötti átlagot ért el:

1. Kerékpárlopás (3,68)
2. Levegőszennyezettség (3,23)
3. Baleset lehetősége autóval (3,05)

Az interjúkban a következő hátrányokat említették: nagyobb tárgyak szállítása, társasággal együtt mozgás, megizzadás, kiöltözős alkalmakra az öltözködés megoldása, biztonság (téli közlekedés), egészségi megfontolások (hideg- ízületek miatt), tárolás, parkolás nehézségei, kerékpárlopás.

Erre rímelnek a Hoffman Research International (2009) azon eredményei, miszerint a legfőbb visszatartó erőnek a kerékpározásra nyitott csoport számára a következők bizonyultak: nem elég kerékpározásra alkalmas útvonal, autósok viselkedése, kerékpárlopástól való félelem, kerékpártárolás nehézségei, rossz idő, szennyezett levegő, utak rossz állapota, valamint hogy tömegközlekedési eszközön nem lehet kerékpárt szállítani.

Attitűdök

A budapesti kerékpáros infrastruktúra változásának lehetünk tanúi az elmúlt időszakban. Arra voltam kíváncsi, hogy ezekkel a változásokkal mennyire elégedettek a kerékpárosok, és milyen gyakorlati javaslatokat tudnak tenni a további fejlesztések elősegítése érdekében. A használók személyes meglátásai segítségére lehetnek a tervezőknek, döntéshozóknak a jövőbeni fejlesztések kialakításakor.

Az elégedettségre vonatkozó kérdőíves kérdésre adott válaszok szerint 7% nagyon elégedett, 71% részben elégedett, és 22% nem elégedett a budapesti városfejlesztéssel kerékpáros szempontból. Nincs szignifikáns nemi és életkori eltérés a vélemények megoszlásában.

A kérdés után következő nyitott kérdésre 108-an adtak választ. Ezeknek és az interjúk ide vonatkozó részének az összesítése azt mutatja, hogy sok meglátása van a felhasználóknak az infrastruktúra javítására. A javaslatok egy része a kerékpárutak építésére, kijelölésére vonatkozott. Ezzel részletesebben a kerékpárutakkal foglalkozó alfejezetben fogok foglalkozni. Más részük az utak és kerékpárutak minőségére (felülete, úthibák, takarítása, hóeltolás), a parkolás, kerékpártárolás megoldására, az egyirányú utcák KRESZ által lehetővé tett kerékpáros kétirányúsítására vonatkozott. Visszatérő észrevétel volt, hogy az általános útszéli hibák, és keresztező sínek állapota mellett a kerékpárutakhoz rendszeresen használt térköves burkolatot is sokan nehezményezték, helyette terített burkolati megoldásokat javasoltak.

A másik kérdés a 2010-es kerékpárosokra vonatkozó KRESZ módosításoknak a megítéléséről szólt. Az elégedettségre vonatkozó kérdőíves kérdésre adott válaszok szerint 6% nagyon elégedett, 42% részben elégedett, és 8% nem elégedett a KRESZ módosításaival kerékpáros szempontból. 7% válaszította, hogy nem hallott a változásokról, 37% pedig, hogy nem ismeri eléggé azok tartalmát, ahhoz hogy megítélhesse ezt a kérdést. Nincs szignifikáns életkori eltérés a vélemények megoszlásában, viszont van nemi különbség: A nők közül többen ítélték úgy, hogy nem ismerik eléggé a változásokat, ahhoz, hogy véleményt formálhassanak (42% nők, 33% férfiak), ennek megfelelően a többi alternatívánál valamivel kevesebb százalék jött ki a nőknek (kivéve a nagyon elégedettnél, ahol mindkettő nemnél 6%). Ez a különbség fakadhat akár tényleges tájékozottsági eltérésekből, de elképzelhető, hogy csak a tudásban való biztosságában van eltérés. Ez fakadhat a nemek eltérő szocializációjából. Erre ezen adatok alapján nem tudunk választ adni.

A kérdés után következő nyitott kérdésre 63-an adtak választ. Ezeknek és az interjúk ide vonatkozó részének az összesítése azt mutatja, hogy vannak meglátásaik felhasználóknak a KRESZ módosítására. Visszaköszönt a kerékpárutak kérdése, hogy ahol rosszul használható, lehessen helyette szabályosan az úttesten haladni. A kérdés fontosságára való tekintettel, külön fejezetben tárgyalom. Többeknél felmerült a világítási szabályok elavultsága. A régi dinamós megoldásra épül, miközben a technika is változott, illetve biztonságosabbnak is bizonyulnak az újítások. A villogó fény figyelemfelkeltőbb, miközben a szabályok szerint folyamatos fényre kéne állítani a lámpákat. Illetve az egyszerű kapcsolható lámpák dinamót feltételeznek, miközben az elemes lámpák biztonságosabbak pl. a lámpánál való várakozáskor, hiszen a dinamós állás közben nem világít. A szabályok életszerűtlensége ahhoz vezethet, hogy a gyakorlathoz nem illeszkedő szabály alapján a rendőr jóindulatától függhet, hogy nem bünteti meg az amúgy biztonságosabban közlekedő kerékpárost. Ez méltányosságérzetbeli kérdéseket vet fel, ami a rendőrséggel való együttműködési készség, a szabá-

lyokkal való azonosulás és betartási hajlandóság gátja lehet. A meglátások egy másik része az autók és kerékpárosok egymáshoz való viszonyára vonatkozott. A kerékpárúton parkoló autók (minden napos tapasztalat) erősebb szankcionálása, illetve az előzéskor betartandó biztonságos távolság biztosítására vonatkoztak észrevételek. Helyenként felmerült a bukósisak kötelezővé tételének kérdése is. Ennek megítélése nem egységes: van aki ellenzi, van, aki támogatja. Továbbá felmerült, hogy az egyirányú utca használat részletei, megvalósítása tisztább legyen.

A válaszokban sokan kitértek rá, és az interjúkban is mindenhol visszaköszönt a buszsáv kérdése.

„...de ami meg nagyon fontos lenne, így a városi közlekedésben az ez a buszsávos dolog. Tehát ugye, elviekben, a buszsávban csak a busz közlekedhet... Na, most ha bicikliként a buszsávban közlekedem, akkor ugye megsértem a KRESZ-t, hogyha nem a buszsávban közlekedem, hanem egy sávval kijebb, az útnak a szélén, akkor egyrészt az autósok nem értik, hogy mit keresek ott. Másrészt a busz ugyanúgy nem fér el mellett. Vagy ha elfér mellett, tehát keskeny az a buszsáv ahhoz, hogy úgy el tudjon menni mellett, hogy én biztonságban érezzem magamat, miközben a jobboldalomon van egy 20 tonnás ... nagy busz, a másik oldalamon meg mondjuk, lehet, hogy egy kis teherautó vagy akár csak egy személyautó, úgyhogy ez valahogy így nincsen megoldva...” (interjú idézet)

Ahogy az idézet is mutatja, a kerékpározók kifejezték, hogy a hatályos szabályok szerint ugyan a buszsáv melletti sávban kéne közlekedniük, de erről hamar leszoktak, mert erős félelemérzet jelent meg, és a saját biztonságukat előbbre sorolják, mint a jogszabály betartásának a fontosságát. Így egy alapvetően elhibázott szabályt inkább figyelmen kívül hagynak, hogy a személyes biztonságukat garantálják inkább. Ebben a kérdésben (is) az interjúk felvétele óta történt előrelépés. A KRESZ már akkor is lehetővé tette, hogy a buszsávot megnyissák a kerékpáros forgalom számára is külön jelölésekkel, de ezek kevésbé voltak még elterjedtek. Mostanában tapasztalható egy tendencia, hogy egyre több útvonalon élnek ezzel a lehetőséggel.

Kerékpárutak

Az interjúkban és a nyitott kérdésekben visszaköszönő téma volt a kerékpárutak helyzete. Bevett gyakorlat, hogy a járdára kerül sokszor a kerékpárút, vagy festett vonallal elválasztva, vagy anélkül. Az interjúalanyok egybehangzó véleménye az volt, hogy ez egy elhibázott gyakorlat. Nemcsak hogy kényelmetlenségeket okoz és lassítja a haladást, hanem veszélyes is a közlekedés mindkét résztvevőjének számára: gyalogosnak és kerékpárosnak egyaránt. A gyalogosok mozgása sokszor kiszámíthatatlan, nem veszik észre, hogy a járda egy részére nem léphetnének, vagy nem is látható jól, vagy még nem szocializálódtak rá eléggé. Mindkét közlekedési résztvevő számára a térbeli elkülönítés a kedvezőbb. Főleg ha azt is tekintjük, hogy a gyalogost, mint a legkiszolgáltatottabb közlekedési résztvevőt védeni kell. És mindeközben lehetővé tenni, hogy a kerékpár a saját sebességével közlekedhessen. További érvként hangozott el, hogy a jobbra kanyarodó járművek számára nem jól belátható a járdáról érkező a gyalogosnál értelemszerűen nagyobb sebességű és elsőbbséggel rendelkező kerékpáros, így balesetveszélyes helyzetet teremthet. Illetve a padkák kidolgozottsága sem megfelelő sok helyen, ami lassítja a lehetséges haladási sebességet.

„A bringás utak szerintem általában rosszak, mert a járdára építik. Eleve rossz, ha járdán van, még ha nem is osztott, mint a Deák tér felé. Ahol külön van, úgymond, mert van egy korlát – járda, tehát abba (...)

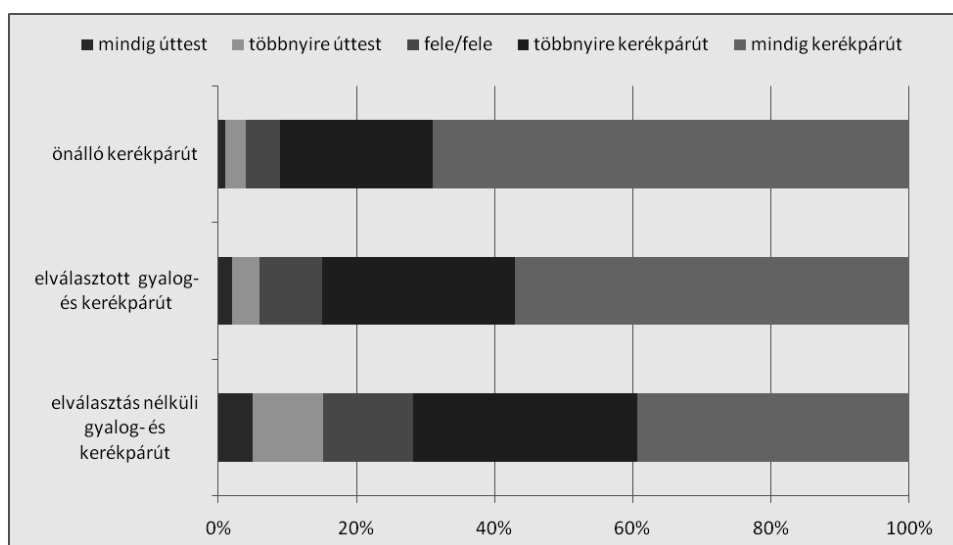
Bajcsyn (...)

Aha, én azon soha nem megyek, mert, azért nem megyek, mert a turisták járnak arra. Na, most ott rakják ki őket a buszból, nem tudnak nem rálépni, és amikor kijönnek 40-en egy buszból akkor nem fognak feltétlen körbenézni, meg nézelődnek, ugyanúgy, mint Budán berakták a sétáló részre a legnagyobb baromság. Eleve, tényleg azt gondolom, hogy ha az ember ott gyalog siet, valahova akkor se ott megy, mert ott andalognak az emberek teljesen jogosan.” (interjú részlet)

„...nem vagyok még a magyarországi bicikli utaknak a híve és nekem a margitszigeti is borzalom... most ott is van egy csík és akkor így jössz ott, szóval nekem ez nem annyira szimpatikus, hogy gyalogos meg bringás egy járdán, ...ez csak úgy kerülhető el, ha vagy nem használja az ember ezeket az utakat, vagy amikor rá megy az ember a bicikli útra, akkor bekalkulálja ezt, hogy akkor tötyörögni fog lassan megy, persze elengedi a gyalogosokat, akik mindig ráandalognak a bicikli útra, nem csenget rájuk, szépen rá szól, hogy: „Elnézést! Elmehetnék a bringa úton?” Egyébként nem sietsz, akkor jó a bicikli út. Ha mennél mondjuk időben, akkor... halál.” (interjú részlet)

Az interjúkban és az online válaszokban is rendre felmerült, hogy a gyalogos- és a kerékpáros közlekedés természeténél fogva más jellegű, egy térbe eresztve a két közlekedési csoportot egyaránt növeli a konfliktust a közlekedés résztvevői között, és balesetveszélyes is. Ezek a vélekedések a viselkedés szintjén is megjelennek: a kérdőív eredményei szerint (lásd 1. ábra) minél inkább egy térbe kerülnek a kerékpárosok a gyalogosokkal a kerékpárutakon, annál kevesebben választják a kerékpárutat, és mennek inkább az úttesten. Az 1. ábrán látható, hogy míg az önálló kerékpárutat többnyire vagy mindig választja, addig az elválasztott gyalog-és kerékpárutat 85%, az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárutat pedig csak 71%.

1. ábra. A kerékpárutak használata típus szerint



Forrás: saját szerkesztés

A Hoffmann Research International (2009) már idézett felmérése hasonló, mindamelllett az enyémtől helyenként eltérő eredményeket is mutatnak. Az eredményeik azt mutatták, hogy az autóforgalomtól elzárt kerékpáros közlekedési megoldásokat preferálták a válaszadók. Mind a járdán vezetett megoldások, mind a kerékpársávok, megosztott külső sávok megítélése alacsonyabb volt. Ezek közül az első eredmény egybecseng a saját eredményeimmel: az önálló kerékpárutat részesítik előnyben a járdán vezetettel szemben. Ami viszont elgondolkodtató, hogy elutasítottságban a járdán vezetett megoldáshoz képest előbbre kerültek olyan megoldások (közös autóbusz és kerékpársáv, kerékpáros nyom piktogrammal), amelyeket egyrészt az interjúalanyaim egybehangzóan és az online kérdőív nyitott kérdéseire válaszolók jelentős többsége, másrészt ma a kerékpáros szervezetek is biztonságosabbnak ítélik meg. Ami arra világíthat rá, hogy a szubjektív biztonságérzet és a közlekedési szakértők véleménye nem feltétlenül, legalábbis kerékpárosok nem minden rétege számára, esik egybe. Az is lehetséges, hogy ez az eltérés betudható annak, hogy négy év alatt változhatnak vélekedések. Továbbá figyelembe kell venni, hogy az ő kutatásukban a megkérdezettek jelentős része nem kerékpározott egyáltalán, és akik kerékpároztak is, különféle rendszerességgel, tapasztalati fokkal tehették ezt. Egy budapesti kerékpározásban rutint még nem szerzett személy számára félelmetesnek hathatnak azok a megoldások, amelyek a gépjárműforgalommal való közvetlen találkozást jelentenek. Az interjúalanyaim kivétel nélkül tapasztalt kerékpárosok voltak, az ő sokéves intenzív tapasztalatuk más preferenciákra vezetheti őket, mint az átlag budapesti közlekedőt, aki esetleg kerékpárosként még nem is vett itt részt a közlekedésben. Az ő vélekedésük szerint a kerékpár jármű, s mint olyan, az úttesten van a helye (a közlekedés irányának megfelelő oldalon).

Azt a hipotézisemet ellenőrizendő, hogy a tapasztalat módosítja a kockázatészlelést, a saját, csak kerékpáros mintámon belül elkülönítettem egy tapasztaltabb alcsoportot. A minta 24%-a mind a négy évszakban kerékpározik. Létrehoztam egy csoportosítást az alapján, hogy valaki szezonális vagy egész éves kerékpáros-e. Az egész éves csoport a legtöbb változó mentén eltér a többiekétől: gyakrabban, többféle, többet kerékpároznak, a különféle vizsgált időjárási tényezők kisebb arányban tántorítják el őket attól, hogy aznap is kerékpárra szálljanak, a gyakoribb jelenlétnek megfelelően a nagyobb tapasztalattal együtt több rossz tapasztalatot is szedtek össze (kerékpárlopás, baleset), valamint a már tárgyalt hátráltató tényezőket kevésbé értékelik problémának. Kevésbé jellemző rájuk a járdahasználat, ami a rutintalan kerékpárosok kedveltebb megoldásai közé tartozik. Az 1. ábrán szemléltetett tendencia az önálló kerékpárúttól az elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárútig haladva náluk is kirajzolódik, továbbá még így is mindháromnál a kerékpárút javára billen a mérleg nyelve, viszont mindhárom vizsgált kerékpárút típus esetében szignifikánsan nagyobb arányban választják az utat, mint a szezonálisan közlekedők. Ez az eredmény azt a feltételezésemet támasztja alá, hogy minél rendszeresebben közlekedik valaki Budapesten kerékpárral, annál inkább hajlik az úttesten való kerékpározás irányába.

Az online kérdőívek lehetőséget adtak arra, hogy saját észrevételeket, javaslatokat fogalmazzanak meg. Szinte minden válaszadó említette, hogy több kerékpározásra alkalmas útra, megoldásra van szükség. Ezen belül többen részletesebben is kifejtették, hogy ezt hogy képzelik el. A többségnél felmerült, hogy a kerékpárút ne legyen együtt járdával. Továbbá, hogy a kétirányú, ráadásul sokszor hol az út egyik oldalán, hol a másikon vezetett megoldás sem elég jól használható, vagy biztonságos. Többszöri úttesten való átkelésre van szükség, sokszor nem is elég széles, hogy a mindkét irányba haladók változatlan sebességgel tudjanak haladni biztonságosan. Csak egyirányú kerékpárút/sáv legyen az úttest mindkét oldalán. Szükség van a meglepetésszerűen megszűnő bicikliutak kiküszöbölésére, egybefüggő úthálózat kiépítésére.

Sokan említették, hogy a kerékpáros közlekedést a járművekkel egy szintben és térben kell biztonságosan megoldani, nem fizikailag szeparálni, mert így a leginkább látható a többi jármű számára. Az útest szélén felfestett vonallal elválasztott kerékpáros sávok, vagy ha erre nincs mód, piktogrammal jelzett nyomvonalak a megfelelő sávban, vagy a buszsáv megnyitása a kerékpáros forgalom számára sok hozzászólásban megjelentek. Ezzel szemben a 108-ból csak egy olyan hozzászólás volt, aki ezt ellenezte, és helyette inkább a járdán jól láthatóan elkülönített kerékpársávot javasolta, és volt néhány olyan, aki a kerékpáros nyomvonallal szembeni ellenérzésnek hangot adott, de ők a kerékpársávot ajánlották alternatívaként. Magától két embernek jutott eszébe a körút széles járdáira kerékpárutat javasolni.

A kvalitatív eredményeken túl a kérdőíves kutatásom nem teszi lehetővé a különféle kerékpárosutak iránti attitűd kvantitatív összehasonlítását, tekintve, hogy közvetlenül erre vonatkozó kérdést nem tettem fel. A jelenséget kvantitatív módon a viselkedésre kérdező változókon keresztül tudtam mérni, mint azt be is mutattam. Itt viszont nem szerepelhetett az eredendően az úttesten futó kerékpársáv és -nyom, csak azok a verziók, amelyek az úttesttől fizikailag elkülönülnek, hiszen itt lehet és kell a két lehetőség közül választani.

Összefoglalás

A kerékpárnak ígéretes jövője van a nagyvárosi közlekedésben. A romló környezeti feltételek előbb-utóbb rá kell, hogy döbbsentsék a lakosságot, hogy a környezetromboló életmód nem fenntartható. A zsúfolt nagyvárosok ellehetetlenülő közlekedésére új válaszokat kell adni. Sok európai nagyvárosban a kerékpáros kultúra terjedésének lehetünk tanúi. Budapesten megfigyelhető egy hasonló tendencia. A kerékpár egyre inkább elfogadott és terjedőben levő közlekedési eszközként jelenik meg, nem csak rekreációs szerepet tulajdonítunk már neki.

Cikkemben néhány ide kapcsolódó témára kívántam rávilágítani. Bemutattam, milyen motivációk állnak a kerékpárválasztás háttérében. Az élmény, a környezetvédelem és az egészség egyaránt hangsúlyosan megjelent. Bemutattam, milyen nehézségek merülhetnek fel. Itt újfent megjelent a környezetvédelem témaköre: a levegőszennyezettség az egyik legzavaróbb tényezőnek bizonyult.

Részletesen foglalkoztam a közlekedés körülményeinek javítására tett javaslatokkal. Mind a városfejlesztés, mind a közlekedési szabályok terén jött sok javaslat, hogy hogy lehetne emberközelibbé és kerékpár-barátabbá tenni a közlekedést. Külön fejezetet szenteltem a kerékpárutak kérdésének, mert azt ítéltam különösen fontosnak.

Felhasznált irodalom

BUDAPESTI KÖZLEKEDÉSI KÖZPONT (2012): *A budapesti kerékpáros közlekedés regionális fejlesztési lehetőségei*, (on-line), hozzáférés: http://www.bkk.hu/wp-content/uploads/2013/02/BP_kerekpar_regio_BKK_revised_final_FB_catchmr.pdf (olvasva: 2013.06.03.).

GALLUP (2011): *Future of transport. Analytical report*, (on-line), hozzáférés: http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf, (olvasva: 2013.06.03.).

HOFFMANN RESEARCH INTERNATIONAL (2009): *Közösségi Kerékpáros Közlekedési Rendszer kutatás*. (on-line), hozzáférés: http://www.bkk.hu/bubi/wp-content/uploads/2012/05/HR_piackutatás_A1435_Publicbike_report.pdf (olvasva: 2013.06.03.).

KSH (2010): *A lakossági közösségi és egyéni közlekedés jellemzői, 2009*, (on-line), hozzáférés: <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/pdf/lakossagikozlekedes09.pdf> (olvasva: 2013.06.03.).

MAGYAR KERÉKPÁROSKLUB (2013): *Mérési adatok – Számláló*, (on-line), hozzáférés: <http://kerekparosklub.hu/szamlalo/adatok> (olvasva: 2013.06.03.).

MEDIÁN KÖZVÉLEMÉNY- ÉS PIACKUTATÓ INTÉZET (2008): *Nyeregben a magyar*, (on-line), hozzáférés: <http://www.median.hu/object.2e07a1f4-9333-4f97-89d6-d0d11713306e.ivy> (olvasva: 2013.06.03.).

TNS-HOFFMAN HUNGARY (2013a): *A tél sem akadály a kerékpárral közlekedőknek. Túrázásban Budapest dominanciája csökken*, Magyar Kerékpárosklub, (on-line), hozzáférés: http://kerekparosklub.hu/a_tel_sem_akadaly (olvasva: 2013.06.03.).

TNS-HOFFMAN HUNGARY (2013b): *Trendváltás: a kerékpárral közlekedőknek a kerékpár az elsődleges közlekedési eszköze!* Magyar Kerékpárosklub, (on-line), hozzáférés: <http://kerekparosklub.hu/trendvaltozas-a-kerekparral-kozlekedoknek-a-kerekpar-az-elsodleges-kozlekedesi-eszkoze> (olvasva: 2013.06.03.).

TNS-HOFFMAN HUNGARY (2013c): *Közel 300.000 emberrel több kerékpárral közlekedő hétköznap a magyarországi utakon!* Magyar Kerékpárosklub, (on-line), hozzáférés: <http://kerekparosklub.hu/kozel-300000-emberrel-tobb-kerekparral-kozlekedo-hetkoznap-a-magyarorszagi-utakon> (olvasva: 2013.06.03.).