

Kerékpáros felmérés – 2016

Törökbálinton a település méreteihez, adottságaihoz képest meglehetősen kevesen választják – településen belüli utazásaikhoz – a kerékpárt, pedig a kerékpározás – egyes vélekedésekkel ellentétben – nem úri hóbort vagy egy radikális kisebbség mániája... Az elmúlt évtizedekben egyre több településen tapasztalták meg, hogy a kerékpáros infrastruktúra – és így a kerékpározás – fejlesztése jótékonyan hat a település életére:

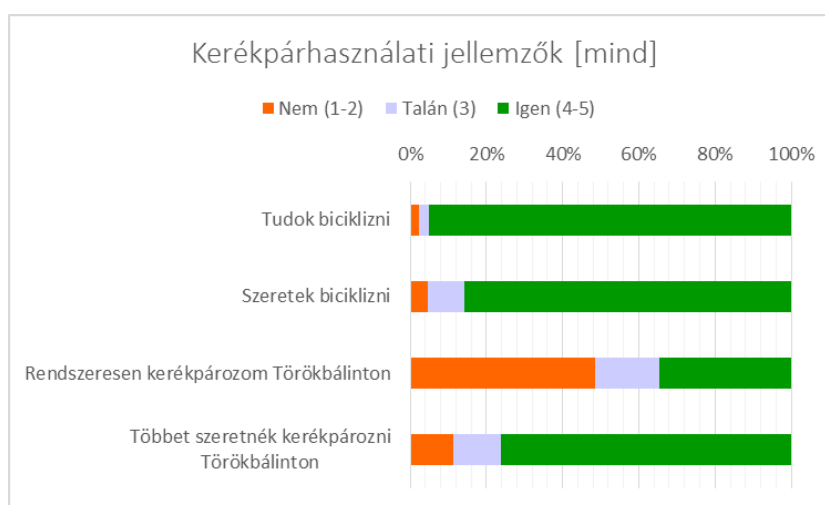
- egyes területeken csökkenti a gépjárműforgalmat,
- a forgalom visszaesésének köszönhetően csökken a zaj- és légszennyezés mértéke,
- nő a közlekedésbiztonság,
- a közterületek terhelésének csökkenésével javul a települési környezet élhetősége, a város értéke,
- a nem motorizált közlekedési módok további előnye a személytelen autósforgalommal szemben, hogy a közlekedő emberek közötti találkozások hozzájárulhatnak a helyi közösség alakulásához, aktív működéséhez.

Ahhoz, hogy a kerékpáros közlekedés fejlődésnek indulhasson Törökbálinton, sokat kell tenni, azonban mindennek az alapja, hogy megfelelő ismeretekkel rendelkezünk. Ezért, a törökbálinti kerékpározás lehetőségeinek és problémáinak megismerése érdekében, 2016. június eleje és július közepe között végeztünk egy online felmérést, amelynek kérdőíveit közel 300 fő töltötte ki.

Mivel az iskolák a legnagyobb helyi forgalomvonzó létesítmények közé tartoznak, ezért az iskolába járással kapcsolatosan több információt akartunk gyűjteni, így a felméréshez két kérdőívet készítettünk: egy általánost a Törökbálinton lakóknak, illetve egyet a törökbálinti iskolákba járó gyerekeknek (Zimándy, új és régi Bálint Márton).

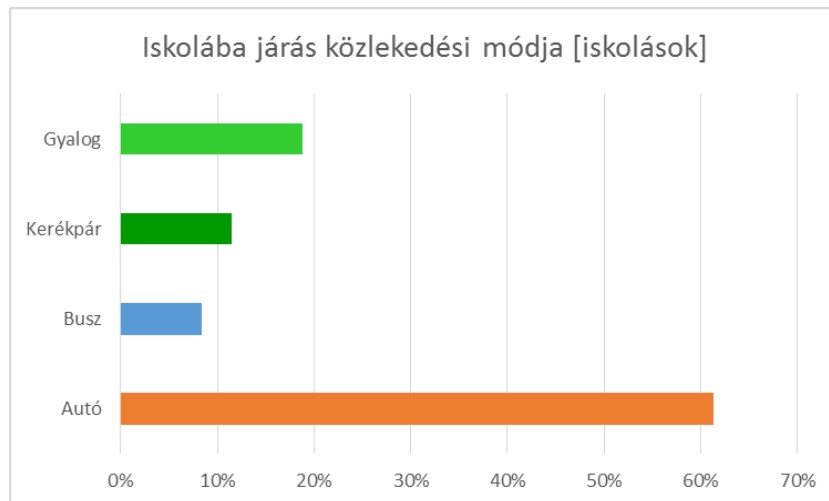
A kérdőíveket összesen 289 fő töltötte ki (általános: 192 fő, iskolások: 97 fő), így – elsősorban a mintanagyság miatt – az eredményeket nem tekinthetjük reprezentatívnak, de nagymértékben segíthetik a problémák, szükséges intézkedések körének meghatározását, továbbá pontosan tükrözik közel 300 törökbálinti kerékpározási szokásait és a kerékpározás lehetőségeiről alkotott véleményét.

Az eredmények alapján elmondható, hogy a kérdőívet kitöltők 95%-a tud kerékpározni, 86%-a szeret is kerékpározni, azonban csak 35%-uk kerékpározik rendszeresen a településen – miközben 76%-uk többet szeretne kerékpározni – azaz az esetleges kerékpáros fejlesztések egészen biztos hasznosulnának.



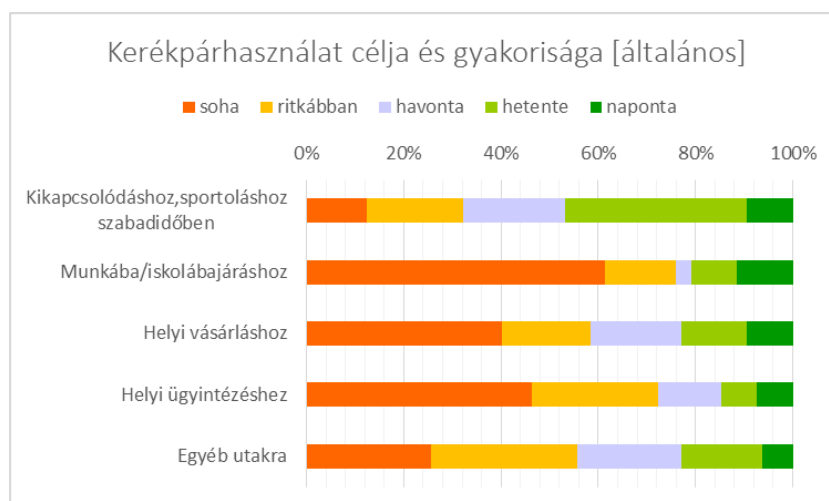
1. ábra: Az összes válaszadó kerékpárhasználattal kapcsolatos jellemzői

Kiemelten vizsgáltuk az iskolások közlekedési szokásait, az eredmények elkészerítő állapotot tükröznek: a válaszadó **iskolások 61%-a minden nap autóval érkezik az iskolába**, mindössze 11%-uk¹ jár kerékpárral. Ennek a jelenségnek a negatív hatásai nem csak az iskolák közvetlen környezetében (alacsony közlekedésbiztonság, légszennyezés, élhető környezet hiánya, konfliktusok), hanem a település úthálózatának jelentős részén jelentkezik a csúcsidőszakokban, továbbá rendkívül rossz üzenetet közvetít a felnövekvő generáció felé (autóközpontú gondolkodás). A „Szívesen járnék biciklivel iskolába” kérdésre azonban az iskolások 74%-a igennel válaszolt, azaz **óriási potenciál van a kerékpáros iskolába járás lehetőségében**, amivel jelentős eredményeket lehetne elérni a közutak csúcsidei tehermentesítésében (különösen az iskolák környezetében).



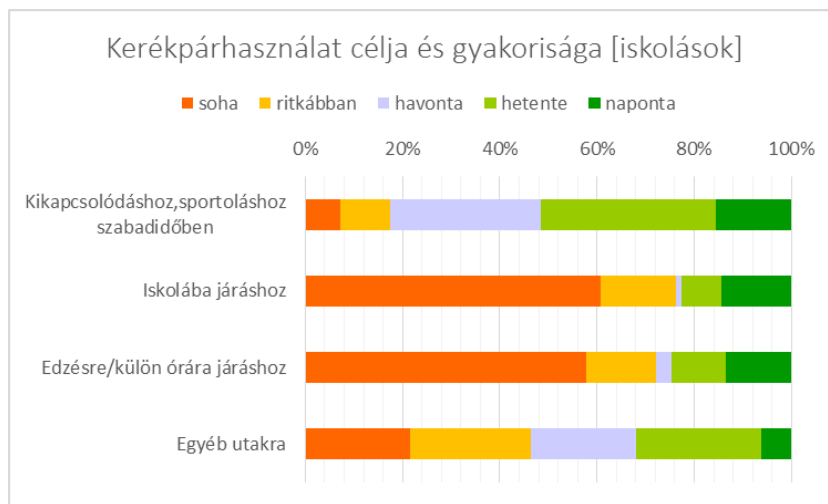
2. ábra: Iskolába járáshoz választott közlekedési módjok aránya

A különböző motivációjú kerékpárhasználatra vonatkozó kérdések eredményei alapján látható, hogy a szabadidei kerékpárhasználat jelentősen gyakoribb, mint a hivatásforgalomhoz, ügyintézéshez, vásárláshoz kapcsolódó kerékpározás. Az iskolások 83%-a havonta legalább egyszer kerékpárra ül, miközben csak 24%-uk megy havonta egyszer kerékpárral iskolába, ez az eredmény megerősíti, hogy jelentős potenciál van a kerékpáros iskolába járás lehetőségében.



3. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az általános kérdőívet kitöltők között

¹ A kérdőívre adott válaszok szerint az eredmény 11%, amely a valóságban – valószínűleg – még alacsonyabb, mivel feltételezhető, hogy arányaiban több kerékpárral gyakrabban közlekedő töltötte ki a kérdőívet, mint a településen belüli valós arányuk.



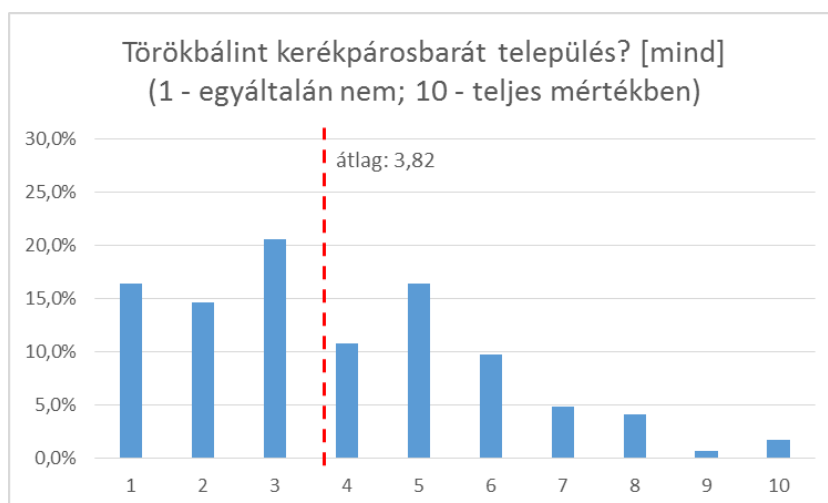
4. ábra: Kerékpárhasználat célja és gyakorisága az iskolások között

Szomorú tendencia figyelhető meg a 2012. évben a Magyar Kerékpárosklub által végzett felmérés és a 2016. évi felmérésünk eredményeinek összevetése alapján: mindegyik vizsgált utazási cél esetében a **kerékpárhasználat gyakorisága érdemi csökkenést mutat Törökbálinton**.

A kerékpározást akadályozó tényezőkre, illetve a kerékpározás lehetőségét segítő intézkedésekre vonatkozó kérdések alapján megállapítható, hogy **a kerékpárral közlekedők nem érzik biztonságban magukat a település útjain**, azaz Törökbálint közútjain nem biztosítottak a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei (az általános kérdőív kitöltőinek 85%-a szükségesnek látja az úthálózat biztonságosabbá tételét). Az eredményeket összevetve a 2012. évi felméréssel, **nem látható előrelépés a közlekedési infrastruktúra biztonságának növelésében**.

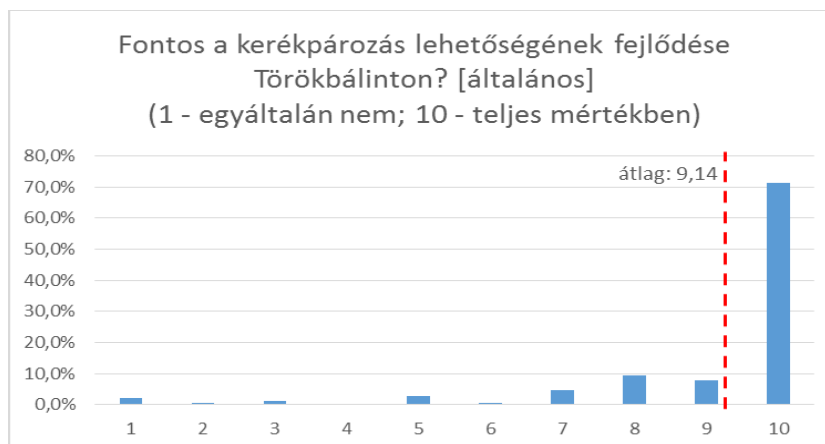
A szükségesnek vélt fejlesztések között a kerékpártárolók számának növelése is szerepel (iskoláknál: 67%, vasútnál és közösségi közlekedési megállóhelyeknél: 34%). Azonban meg kell jegyezni, hogy a 2012. évi felmérés eredményeihez képest – az elmúlt években történt fejlesztéseknek köszönhetően – csökkent azoknak az aránya, akik szükségesnek jelölték a kerékpártárolók telepítését.

Megkértük a válaszadókat, hogy 1 (egyáltalán nem) és 10 (teljes mértékben) között értékeljék, hogy Törökbálint mennyire kerékpárosbarát település. Az eredmények alapján **Törökbálint nem kerékpárosbarát település**, 1-10 közötti skálán 3,82 osztályzatot kapott.



5. ábra: Törökbálint megítélése kerékpárosbarát jellemzők alapján az összes válaszadó szerint

Az általános kérdőívben egy további kérdéssel kívántuk megtudni, hogy a válaszadók mennyire tartják fontosnak a településünkön a kerékpározás lehetőségeinek fejlesztését. Az eredmény alapján a **válaszadók különösen fontosnak tartják a kerékpározás helyi lehetőségeinek fejlesztését**, 1 (egyáltalán nem) és 10 (teljes mértékben) között e terület fontossága 9,14-es osztályzatot kapott.



6. ábra: Kerékpározási lehetőségek fejlesztésének fontossága az általános kérdőívet kitöltők szerint

Összességében ugyanazt a megállapítást tehetjük, mint 2012-ben a Magyar Kerékpárosklub: **„Felmérésünk szerint a településen a kerékpáros közlekedésben még ki nem használt, jelentős potenciál van. Míg a rekreációs célú kerékpárhasználat a településen rendszeresnek mondható, addig a kerékpár közlekedési célú használata nem elterjedt. Megfelelő intézkedésekkel elérhető, hogy a kerékpárt jelenleg csak kikapcsolódáshoz használók körében is terjedjen annak közlekedési célú használata.”** A felmérés eredményeit megküldtük az Önkormányzatnak.

Hogyan tovább? Ha körülnézünk, azt látjuk, hogy a 2007-2013(2015) közötti Európai Unió forrásokból több tízmilliárd Forint felhasználásával több száz kilométer kerékpárút épült az országban, miközben 2016-ban annak örülhetünk Törökbálinton, hogy újabb utcákban festették fel a kerékpáros nyomokat... Természetesen a kerékpáros nyomok sok esetben megfelelő megoldást jelentenek (erre a legjobb példa a József Attila utca), de ki kell mondani: itt az ideje megérkezni a XXI. századba!

Olyan **jövőkép**et kell kialakítani, amely biztosítja, hogy rövid időn belül a **legfontosabb célpontok** (iskolák, óvodák, művelődési ház, stb.) **biztonságosan elérhetőek legyenek mindenki számára** kerékpárral is. Ehhez egyrészt bátor és ésszerű ötletek, javaslatok szükségesek, másrészt következetesen ragaszkodni kell az elérhető város kialakításának igényéhez. Ez utóbbi egyik sarokköve², hogy *a helyi közutakat érintő beruházások előkészítése és tervezése során alapelv kell legyen, hogy ne a forgalmi rend megtartásával történő, állagjavító beavatkozások (például burkolatcsere) történjenek, hanem a forgalmi rend és a forgalmi igények felülvizsgálatával komplex szemléletű változás történjen. Ennek során az útfelületet (ide értve a gyalogos és kerékpáros forgalom szempontjából meghatározó környező járda- és zöldfelületeket is) a kor igényeinek megfelelően újra kell osztani – szükség esetén a teljes keresztmetszet áttervezésével.*

Az elérhetőbb város kialakítását szolgáló kerékpáros jövőkép kialakítását segítő – a felmérés folytatásaként – a közeljövőben bemutatjuk az eddig felmerült ötleteket, újabb javaslatokat, amelyeket a helyi közösség véleményei alapján átdolgozunk, és azt Önkormányzat elé fogjuk terjeszteni (figyelje a Kerekdomb honlapját és Facebook oldalát!)

A felmérés eredményeinek teljes leírása a <http://ertekterv.hu/torokbalint> honlapról tölthető le.

Barna Zsolt

² Budapest Közlekedésfejlesztési Stratégiája 2014-2030 alapján