




Kerékpározni trendi

20

érv a kerékpározás mellett

trendy travel

www.trendy-travel.eu

supported by **Intelligent Energy**  **Europe**

További információ kérhető, javaslatok tehető az alábbi elérhetőségeken:

Karl REITER

Tel.: +43 316 81 04 51 13 23

E-Mail: reiter@fgm.at

Összeállította és szerkesztette:

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM,
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Marta Carvalho

Első kiadás: 2009. április

A kiadvány szerzői jogi védelem alatt áll.

A kiadó részére minden jog fenntartva.

Ez a kiadvány a Trendy Travel projekt keretében készült felhasználva Grác városának eredeti „21 Gute Gründe Rad zu fahren” című kiadványát. Tartalma szabadon másolható és felhasználható, de kérjük, bármely részletének terjesztésénél hivatkozzon a projekt weboldalára: www.trendy-travel.eu.





A kerékpározás a gyaloglás után (vagy mellett) a legegyszerűbb és legtermészetesebb közlekedési mód. Annyira természetes és hasznos, hogy sok város meg is feledkezik jelentőségéről. Jelen brosúra célja számításba venni és bemutatni a kerékpáros közlekedés nyújtotta előnyöket, valamint elemzésekkel és tényekkel alátámasztani a mellette szóló érveket.

Meglepő, de a kerékpáros közlekedés rengeteg előnnyel bír:

- A rendszeres kerékpározás egészségjavító hatású, növeli a várható élettartamot.
- A kerékpározás során nem égetünk el fosszilis üzemanyagokat, kizárólag saját testzsírunkat.
- A kerékpár helytakarékos közlekedési eszköz, csendes és nincs károsanyag kibocsátása.
- A gyermekek imádnak kerékpározni feltéve, ha engedjük őket.
- A kerékpáros közlekedés népszerűsítése kis költséggel, de nagy haszonnal jár – 3 euró befektetés 5 euró hasznot hoz.

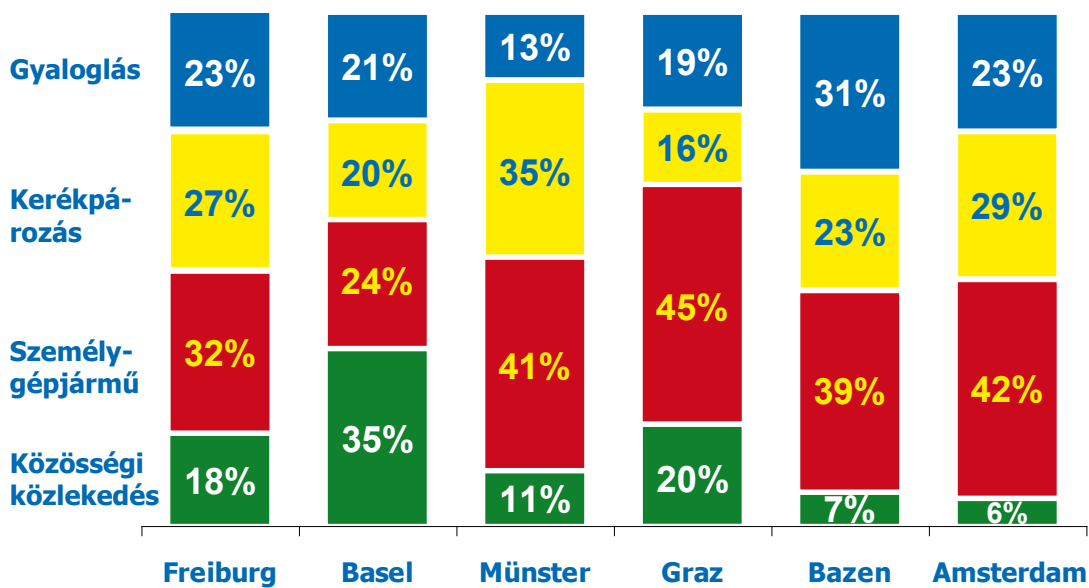
Azok, akik már jártak nagy kerékpárforgalmú városban, tapasztalhatták, hogy a kerékpárosok nagy száma kedvezően befolyásolja a társadalmi közérzetet és az életminőséget.

Akik még nem tapasztaltak hasonlót, azoknak javasoljuk, hogy látogassanak el Groningenbe (Hollandia), Odensebe (Dánia), Ferrarába vagy Bolzanoba (Olaszország). Garantáltan érezni fogják a nyugalmat a főként autóval látogatható városokhoz képest.

Ugyanakkor a brosúrában leírt, a kerékpározás népszerűsítését alátámasztó érvek mellett nem szabad elfelejteni, hogy:

„A kerékpározás egy életérzés”, – amit szerencsére nem lehet pusztán a számokon keresztül megérteni.

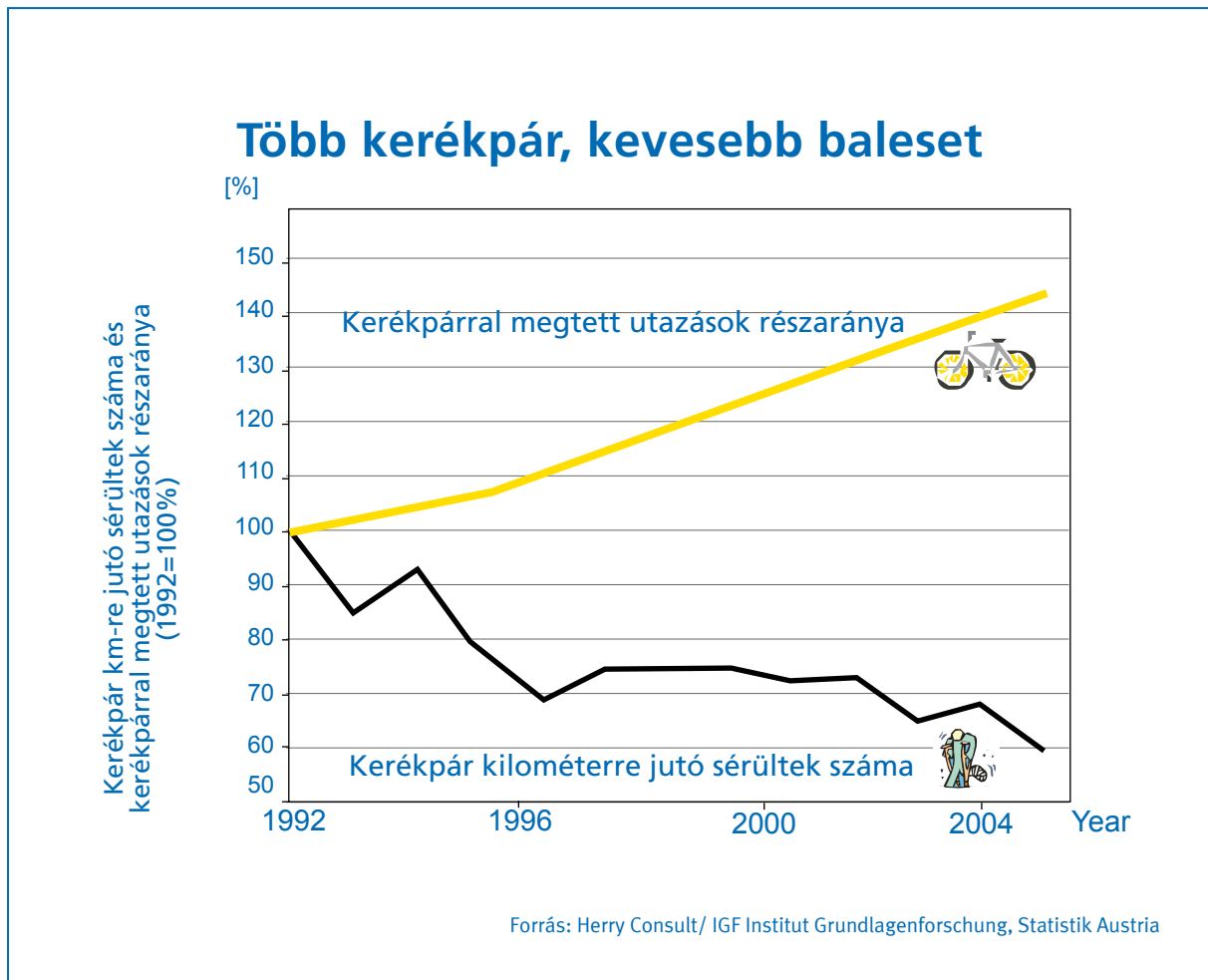
Közlekedési munkamegosztás néhány európai városban



Forrás: Sammer/Röschel, Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, 2003/2004; Amtsblatt der Stadt Freiburg, 2005. Stadtplanungsamt Münster, 2001.

Tény: a kerékpárbarát várospolitikai növeli a kerékpáros közlekedés részarányát.

Grazban 1982 és 1998 között a kerékpáros közlekedés részarányát 75 %-kal sikerült növelni. A belvárosban a legnagyobb a kerékpáros közlekedés részaránya, az utazások 19 %-át kerékpárral teszik meg. A kerékpározáshoz való pozitív hozzáállás tudatosan alakítható. Jó példa erre a németországi Freiburg és az olaszországi Bolzano városa. Freiburgban a kerékpározás széleskörű népszerűsítése révén mindössze 20 év alatt meg tudták duplázni a kerékpáros közlekedés részarányát, mely ma 27 %-ot tesz ki. Ugyanebben az időszakban a közösségi közlekedés részaránya is megduplázódott. Bolzanóban csupán 3 év alatt a kerékpáros közlekedés részaránya 17,5 %-ról 22,7 %-ra nőtt. Ezt közösségi tudatformálással, újszerű és kreatív marketingmunkával és összefüggő kerékpárút hálózat kialakításával érték el.

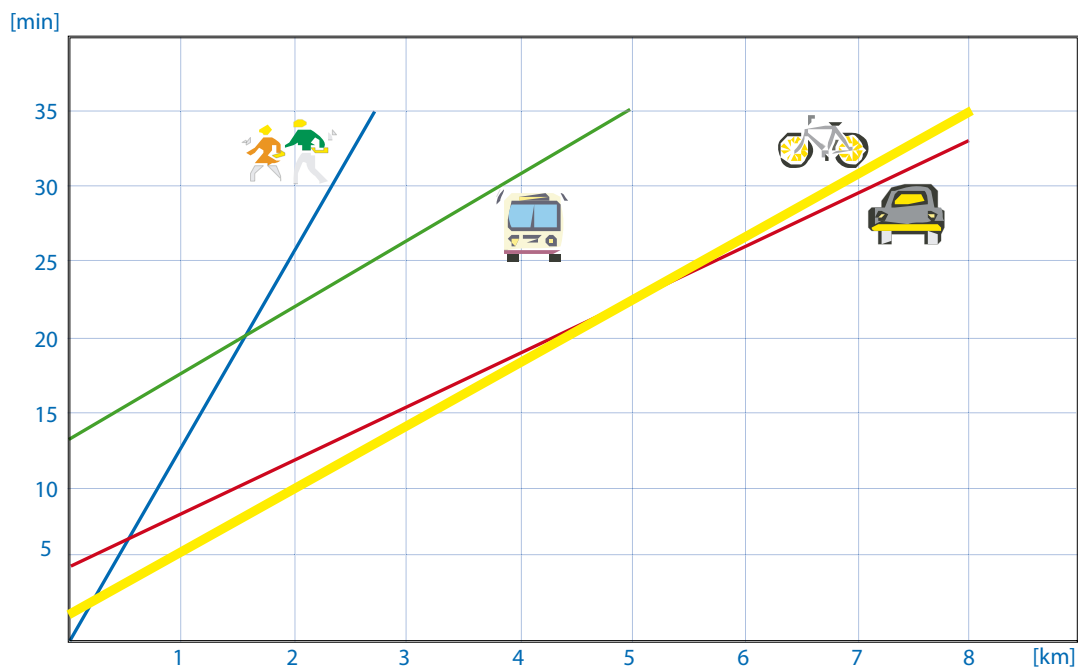


Tény: a kerékpározás esetében nem igaz a mondás, mely szerint „a kevesebb több”.

Inkább igaz, hogy „a több kevesebb”. Bizonyított tény, hogy a kerékpárhasználat növekedése csökkenti a balesetek bekövetkeztének kockázatát.

Egy Salzburgban 1992 és 2004 közötti időszakban készített tanulmány kimutatta, hogy míg a kerékpáros közlekedés részaránya 40 %-kal nőtt, a kerékpárral megtett kilométerekre jutó sérült személyek száma kb. 40%-kal csökkent. A fenti grafikon egyértelműen mutatja, hogy a kerékpár forgalom növekedésével a kerékpáros balesetek kockázata csökken..

Csak a repülés gyorsabb



Forrás: Transport and Road Research Laboratory (TRRL), Research on Road Traffic, London

Tény: bizonyított, hogy városokban 5 km-es távolságon belül a kerékpározás a leggyorsabb közlekedési mód.

Nincs a kerékpározásnál rugalmasabb közlekedési mód. Képzeld csak el! Betekerhetsz a városba, szabadon megállhatsz minden üzlet előtt. Állj meg a kedvenc kávézódnál egy frissítő erejéig majd folytasd az utad a következő úticélodig – mindezt anélkül, hogy parkolóhelyet kellene keresned vagy a késés miatt kellene aggódnod, amit a forgalmi torlódások és a tömegközlekedés menetrendjéhez való igazodás okozhat. Kerékpárral ilyen problémák nem adódhatnak.

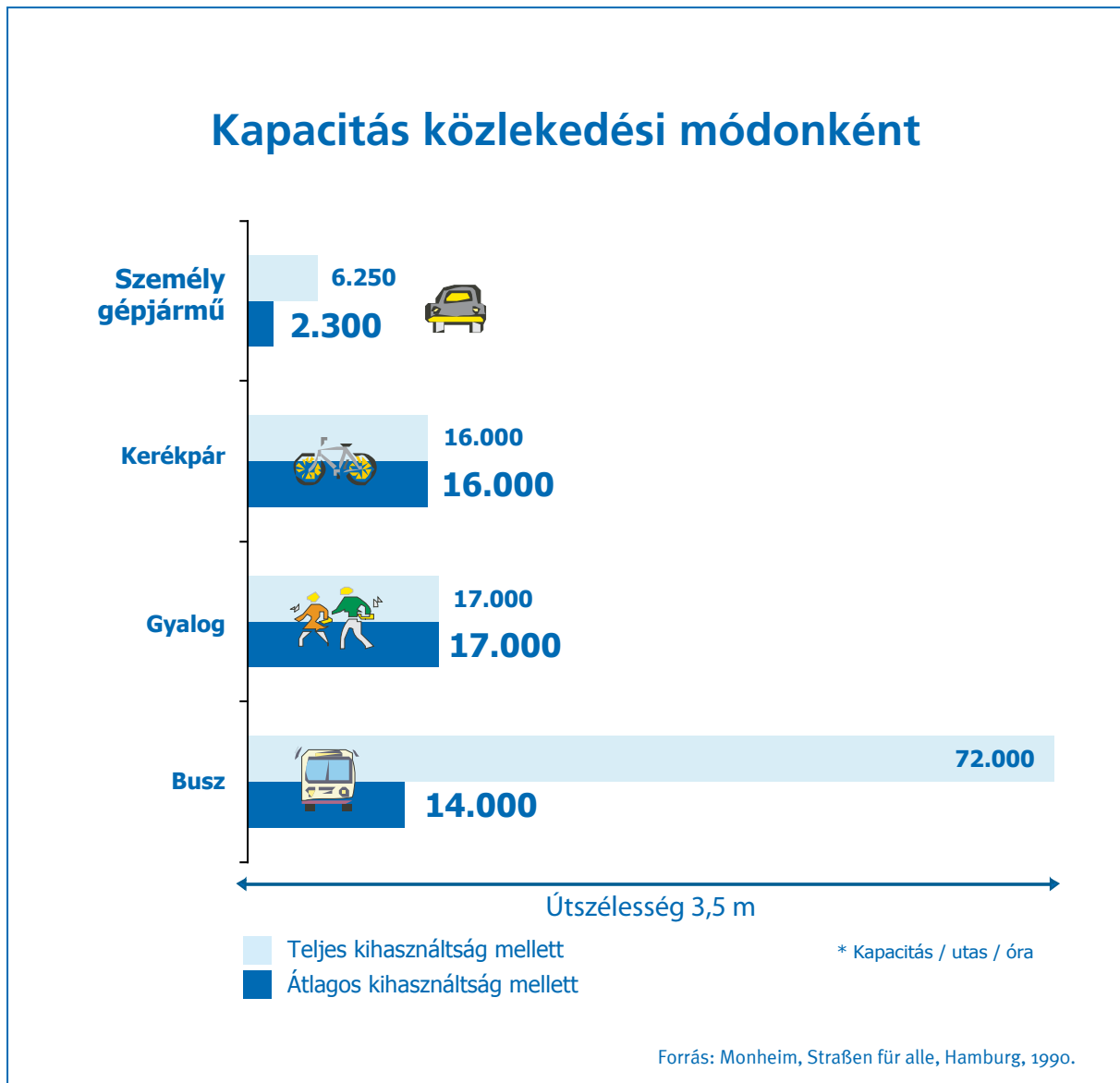
A mozgásterület nagysága



Forrás: "Brochure Nahmobilität" AGSF - Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (DE, 2008)

Tény: az idős emberek mozgásterülete beszűkül.

Az idősek aránya folyamatosan növekszik társadalmunkban. Németországban például 2035-ben a népesség több mint fele 50 év feletti lesz, 2050-re minden harmadik ember 75 évnél idősebb lesz. Ugyanakkor az idős emberek is szeretnék mobilak maradni. Az életkor növekedésével a gyalogosan, kerékpárral vagy közösségi közlekedéssel megtett utazások száma jelentősen nő. Fontos megjegyezni, hogy az életkor előrehaladtával a mozgásterület nagysága csökken. Amíg az aktív népesség mozgásterületének sugara 18 km körül van, ez időseknél 5 km-re csökken. Ez az életkorral összefüggésben lévő mobilitási változás fontos tényező, főként az elöregedő társadalmakban.

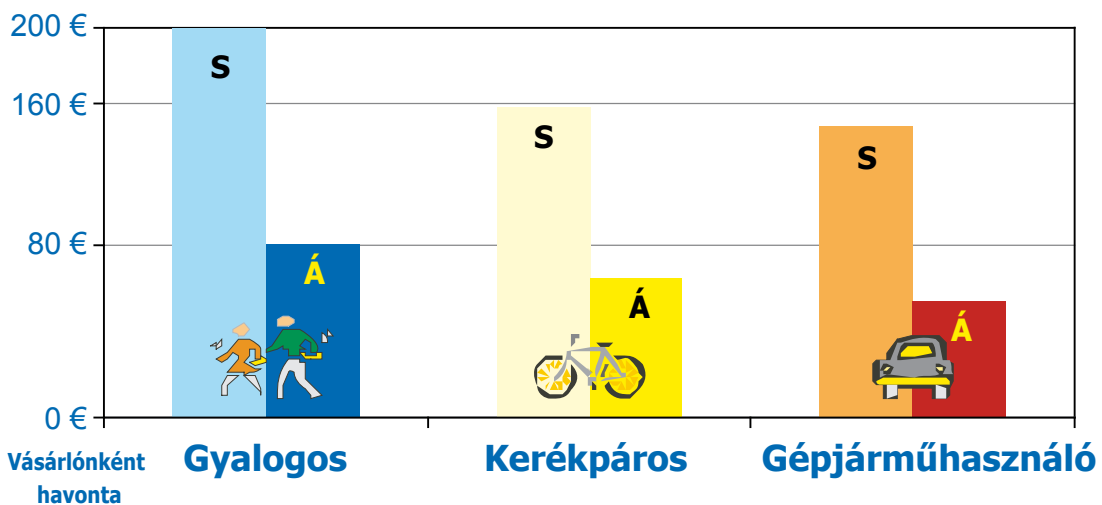


Tény: a kerékpárok növelik a kapacitást

A kerékpáros közlekedés a gyaloglással és a tömegközlekedéssel együtt nagy kapacitást biztosít. Egy adott úton szállítható utasok száma a kapacitás alapvető mutatószáma. Egy 3,5 m széles utat óránként átlagosan maximum 2.300 személygépjárművel utazó (személygépjárműként átlagosan 1,3 utassal számolva) használhat. Ugyanakkor ugyanazt az utat 16.000 kerékpáros vagy 17.000 gyalogos használhatja.

Még az összes személygépjármű teljes kihasználtsága mellett is kétszer hatékonyabb a kerékpáros közlekedés a kisebb helyigénynek köszönhetően. Még mindig lehetetlen versenyezni a tömegközlekedéssel, ha minden ülőhelyet kihasználunk. Egy busz kapacitása 72.000 utas egy fent leírt szélességű út esetében.

Értékesítésből származó bevétel közlekedési módok szerint



S = Szupermarket

Á = Áruház

* Münsterben

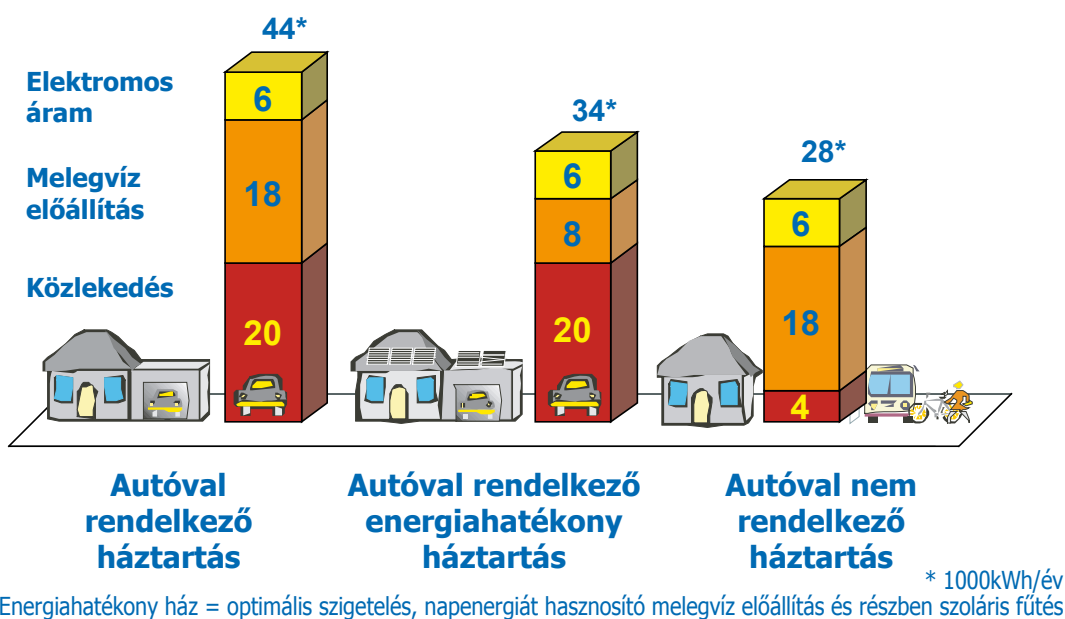
Forrás: Wissenschaft & Verkehr, Nahversorgung versus Einkaufszentren, Wien, 1999.

Tény: a kerékpárosok jelentős vásárlóerővel rendelkeznek

Felmérések szerint a kerékpárosok alkalmanként kevesebbet vásárolnak, viszont gyakrabban látogatják az üzleteket. Egy, a németországi Münsterben végzett felmérés kimutatta, hogy a kerékpárosok átlagosan havonta 10 eurót költenek, többet, mint a gépjárművet használók.

Egy 1.200 fő bevonásával végzett berni felmérés feltárta, milyen kapcsolat van a vásárlóerő és a ténylegesen szükséges parkolóhely között. Az eredmény a kerékpáros vásárlók mellett szól: a parkolási területre számított 7.500 euró átlagos éves kiadással a kerékpárosok megelőzik a 6.625 eurót költő gépjármű tulajdonosokat.

Háztartásonkénti energiafogyasztás



Forrás: FGM, Energieeffiziente Mobilität - IMPACT, 1999.

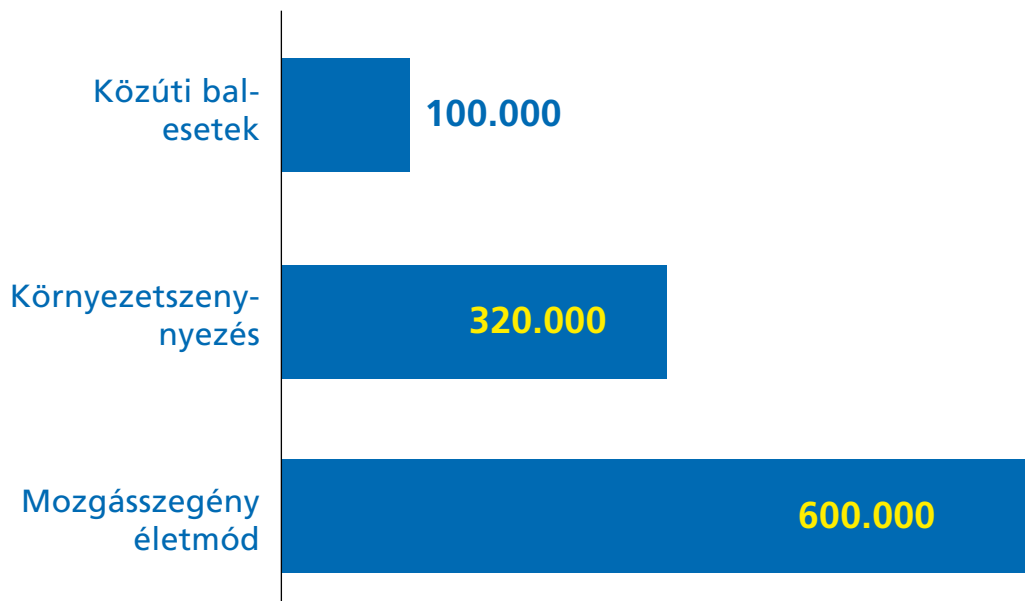
Tény: a kerékpározás energiahatékony.

Egy átlagos osztrák háztartás teljes energiafogyasztásának több mint harmadát közlekedésre, a fennmaradó részt fűtésre és elektromos áramra fordítja.

Egy energiahatékony épületben a teljes energiaszükséglet az évi 44.000 kWh-ról 34.000 kWh-ra csökken. Ez 23 %-os megtakarításnak felel meg. Ha egy háztartásnak nincs szüksége autóra, akkor a teljes energiaszükséglet 27.500 kWh-ra esik vissza. Ez mintegy 39%-os megtakarításnak felel meg.

Mellesleg egy érdekes, de szomorú tény, hogy 1990 és 2002 között a CO₂ kibocsátás a közlekedés kivételével a gazdaság minden területén csökkent. A közlekedésben a kibocsátás 9%-kal nőtt.

Közúti közlekedés okozta halálesetek száma okok szerint

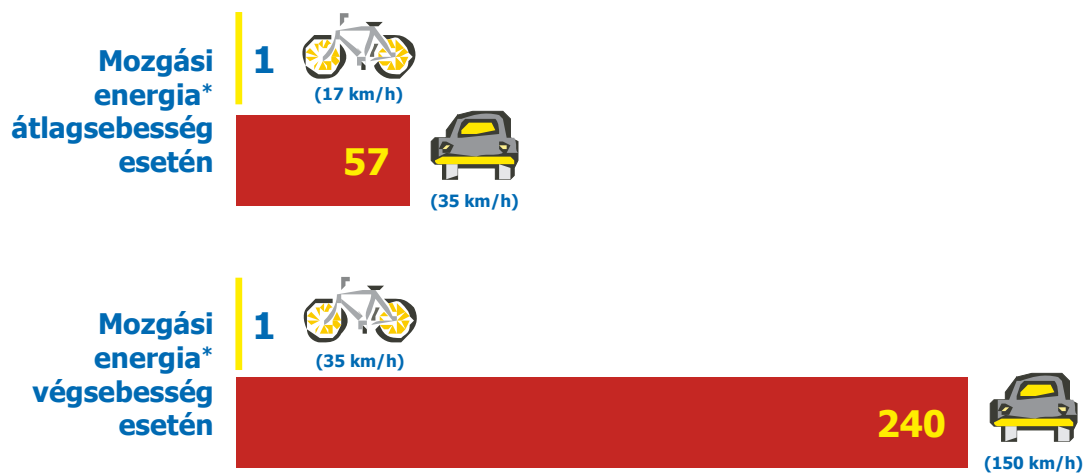


Forrás: traffic casualties Europe 2008 WHO, OECD, World Road Statistics.

Tény: a kerékpározás csökkenti a közúti közlekedésben meghaltak számát.

A közlekedéssel összefüggő halálesetek csupán 10 %-át teszi ki a közúti balesetekben elhunytak száma. Háromszor annyi ember hal meg a közlekedés által kibocsátott szennyező anyagok következtében. A legtöbben, egészen pontosan 600.000-en halnak meg Európában a rendszeres testmozgás hiánya miatt. A nagyobb kerékpárforgalom hatékony eszköz a mozgásszegény életmód és a károsanyag kibocsátás miatt bekövetkező halálesetek csökkentéséért vívott harcban. Egy átfogó dán egészségügyi vizsgálat szerint a kerékpárosok esetében 30 %-kal kisebb a halálozás kockázata.

A kerékpár és az autó lehetséges veszélyei



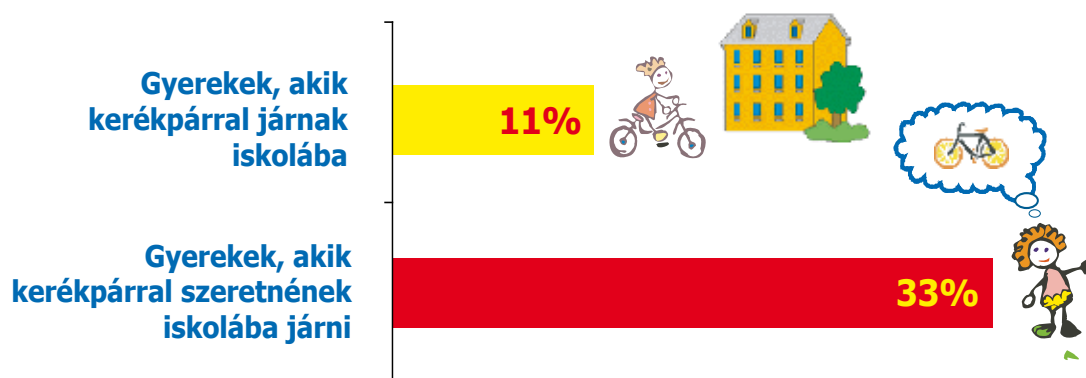
* Mozgási energia ($E_{kin} = m \cdot v^2 / 2$), a tömeg és a sebesség függvényében

Forrás: Röschel, Graz, 2004.

Tény: az autó sokkal veszélyesebb, mint a kerékpár

Egy gépjármű mozgási energiája ütközéskor (35 km/h átlagos sebesség esetén) 57-szer nagyobb, mint egy kerékpárnak (17 km/h átlagos sebesség esetén). Egy gépjármű 150 km/h-ás feltételezett maximális sebességének (egy kerékpár esetében 35 km/h) mozgási energiája körülbelül 240-szer nagyobb.

10-14 éves korú gyerekek, akik szeretnének és akik ténylegesen kerékpárral járnak iskolába



Forrás: www.schoolway.net

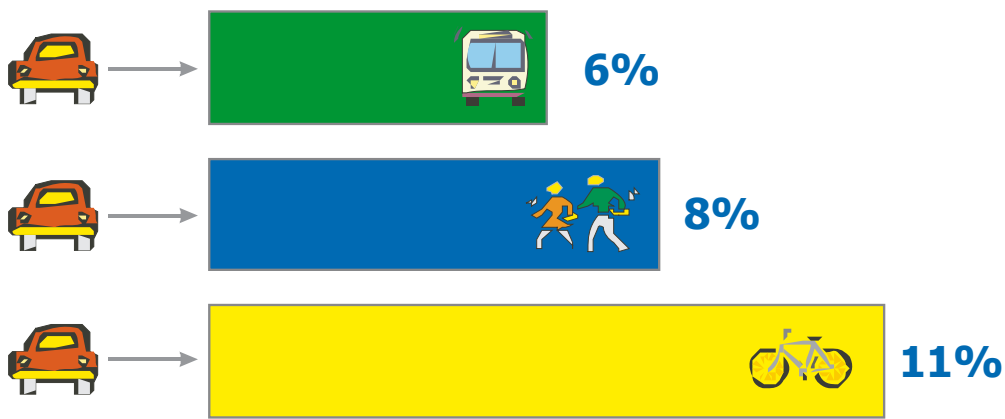
Tény: a gyerekek szeretnek kerékpározni.

Egy Ausztriában jelenleg is folyó on-line felmérés kimutatta, hogy az osztrák kisgyerekek 33%-a kerékpárral szeretne az iskolába járni. Ugyanakkor csupán 11%-uk jár ténylegesen kerékpárral iskolába. A gyermekek vágya és a valóság közötti ellentmondás egyik legfőbb oka a szülők aggodalma gyermekük biztonságáért. Ez az oka továbbá annak is, hogy az utóbbi 30 év alatt miért csökkent 82%-ról 14%-ra az iskolába gyalog járó gyerekek részaránya.

Ezek után nem meglepő, hogy Európában majdnem minden 5. gyerek túlsúlyos és Ausztriában minden 10. gyerek veszélyesen elhízott.

Graz városa egyedülálló módon kerékpáros oktatást nyújt az általános iskolás gyerekek részére. Ez a program 12 éve valós forgalmi helyzetekben készíti fel a gyerekeket arra, hogyan kell a közlekedésben biztonságosan részt venni. A programban ez idáig több mint 10.000 gyerek vett részt.

A személygépjármű használók más közlekedési módra való átváltási hajlandósága

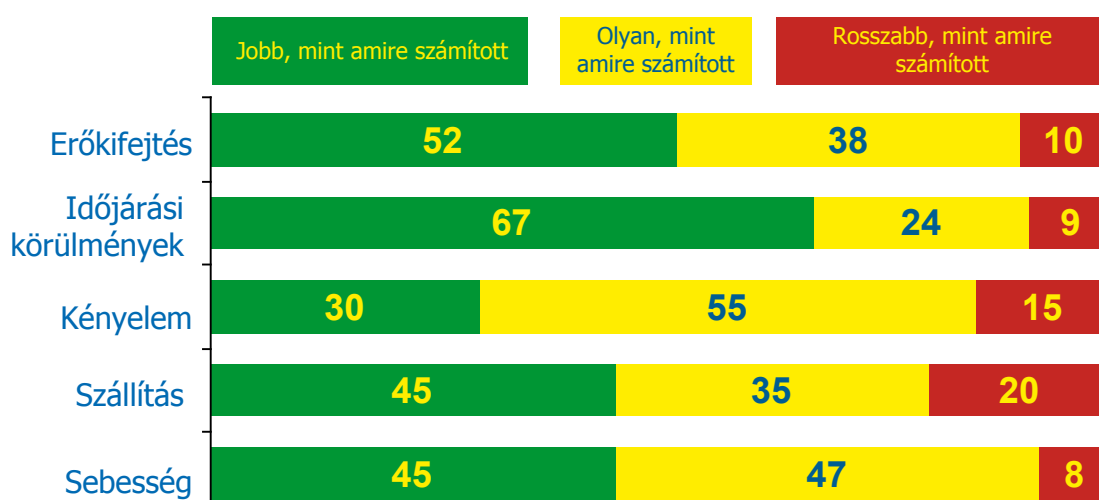


Forrás: Rösch 2004

Tény: a kerékpár az elsődleges alternatíva a személygépjárművel közlekedők számára.

Egy Grazban készített tanulmány azt vizsgálta, hogy a személygépjárművel közlekedők miért nem használnak más közlekedési eszközöket. Az eredmények azt mutatták, hogy a kerékpár, mint alternatív közlekedési mód rendelkezik a legnagyobb potenciállal. A személygépjárművel közlekedők 11%-a tudta elképzelni, hogy kerékpárra vált. Ez azt jelzi, hogy minden 8. autóval megtett utazást kerékpárral lehetne helyettesíteni. Az autóval megtett utazások legalább 8 %-át gyalog, 6%-át pedig busszal vagy villamossal lehetne kiváltani. A legjobb alternatíva viszont egyértelműen a kerékpár.

A gépjárművezetők véleménye a kerékpárra történő átváltásról

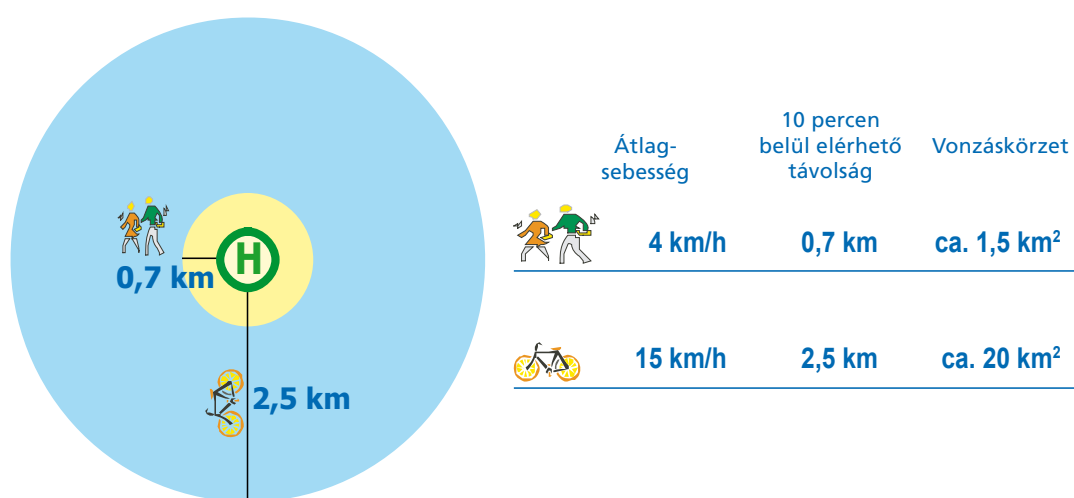


Forrás: Fahrradfreundliche Städte: Vorwärts im Sattel, Luxemburg, 1999.

Tény: a gépjárművezetők pozitívan ítélik meg a kerékpározást, mielőtt kipróbálták azt.

Holland kutatási eredmények szerint azok, akik szerelőműhelyben kénytelenek hagyni autójukat, gyakran újra felfedezik a kerékpárt, mint mindennapos közlekedési eszközt. Az autóról kerékpárra váltó közlekedőknek a fele szerint a kerékpározás kevésbé megerőltető, és gyorsabb, mint amire számítottak. 45 %-uk állította, hogy a kerékpáron történő szállítás könnyebb és legalább 30 %-uk szerint a kerékpár kényelmesebb, mint korábban azt hitték.

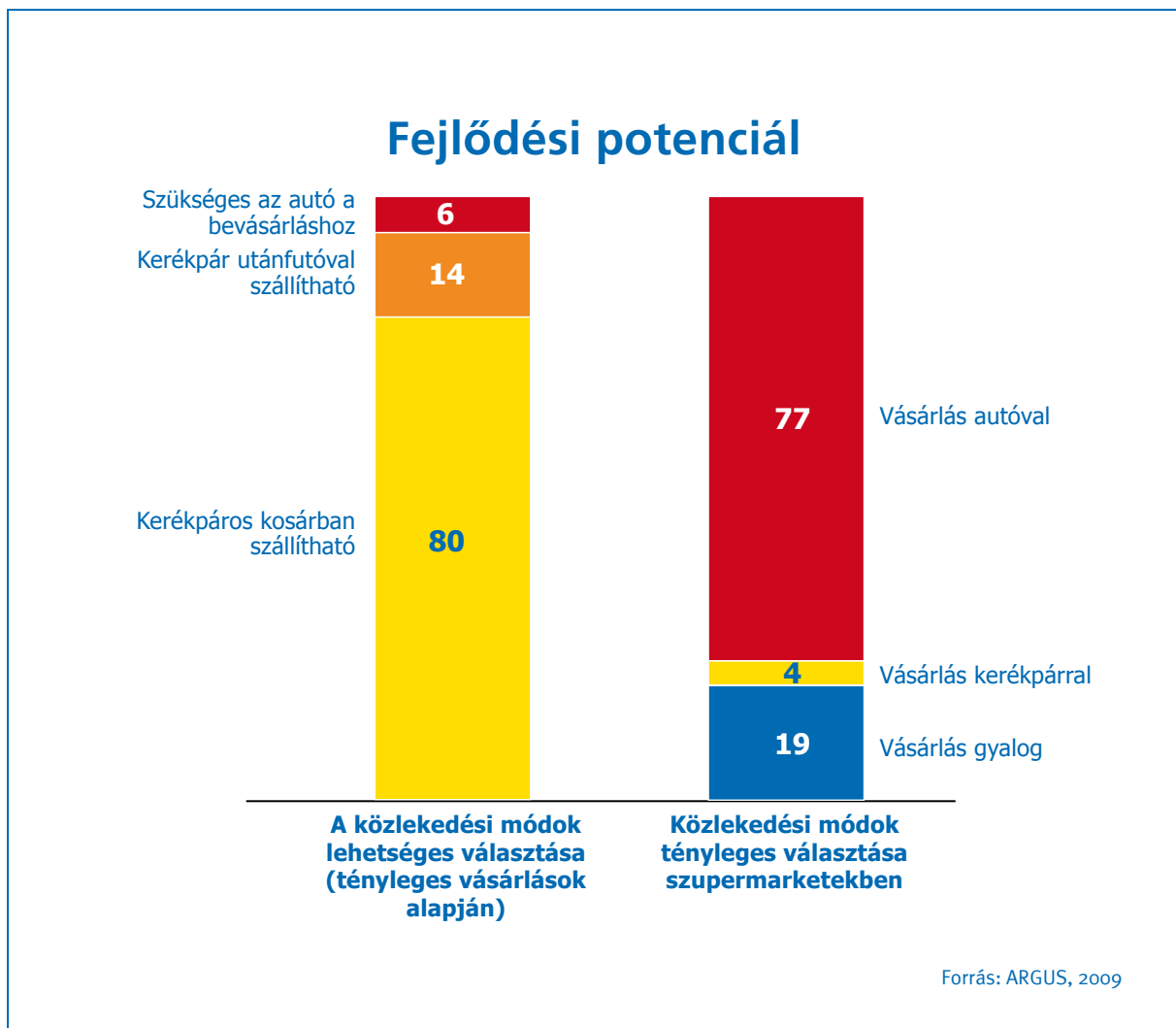
Tömegközlekedési megállók 10 perces elérési időn belüli vonzáskörzete



Forrás: Fahrradfreundliche Städte: Vorwärts im Sattel, Luxemburg, 1999.

Tény: a kerékpározást és a közösségi közlekedést könnyű összekötni.

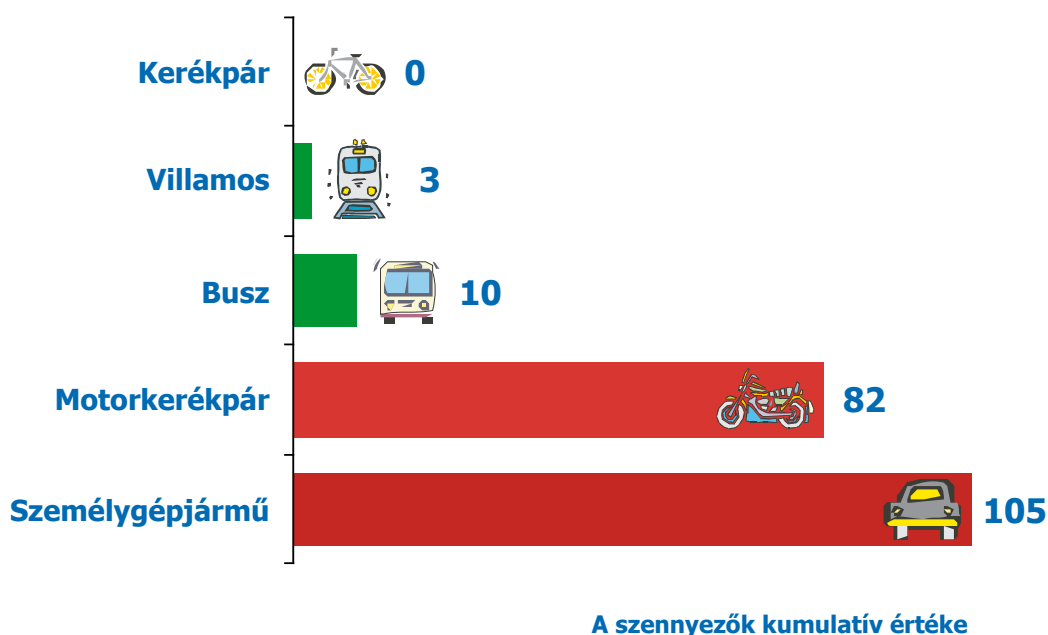
A gyaloglással 10 percen belül elérhető tömegközlekedési megállók vonzáskörzete kerékpárral 13-szorosára növelhető. A tömegközlekedési megállók fedett kerékpártárolóval attraktívabbá tehetők. Másik ösztönző erő, ha a tömegközlekedési eszközökön ingyenes a kerékpárok szállítása.



Tény: fejlődési potenciál

Grazban 2009-ben felmérést végeztek az élelmiszerboltokban és szupermarketekben történt vásárlásokat illetően. 1.635 esetet megvizsgálva az derült ki, hogy az összes vásárlás csupán 6 %-ában (!) lett volna szükség autóra. Az esetek 10 %-ában nem történt vásárlás, további 14 %-ában kerékpár utánfutó is elegendő lett volna. Ugyanakkor messze a legnagyobb arányban, az esetek 70 %-ában közönséges kerékpároskosárban is könnyen szállítható terméket vásároltak. Elgondolkodtató, hogy a közlekedési módok tényleges választása során senki sem használt kerékpáros utánfutót és kerékpárt is csupán az esetek 4 %-ában. 19 %-uk gyalog érkezett, az autóhasználat 77%-os túlsúlyt tett ki.

Az egyes közlekedési módok környezetre gyakorolt hatása



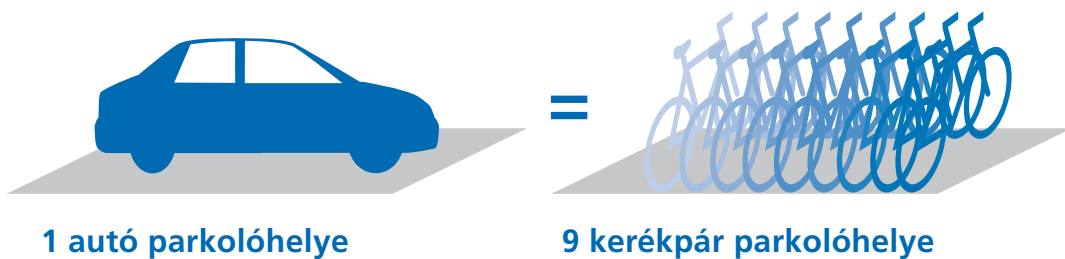
Forrás: Mobility-cultura

Tény: a kerékpár környezetbarát közlekedési eszköz.

A közlekedési módok közül a személygépjárművek bocsátják ki messze a legtöbb szennyezőanyagot (ezt közvetlenül követi a motorkerékpár).

Kutatási eredmények bizonyítják, hogy azokban a városokban, ahol jellemzőek a forgalmi torlódások, minden 90. lakosnál tüdőrák alakul ki, melyet a kipufogókon keresztül távozó gázok és finomrézecskek okoznak. Főutak mentén minden 39. lakos kapja el a tüdőrákot.

9 kerékpár fér el egy autó parkolóhelyén



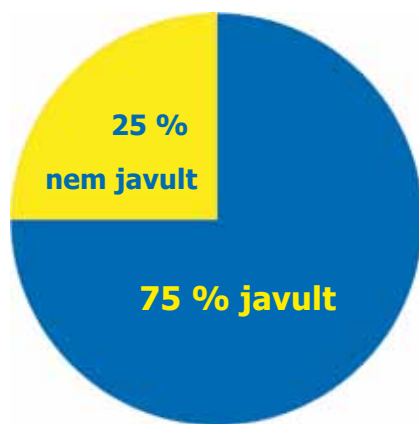
Forrás: Diagram from Austrian Mobility Research, 2004

Tény: a kerékpározás nagyobb teret hagy.

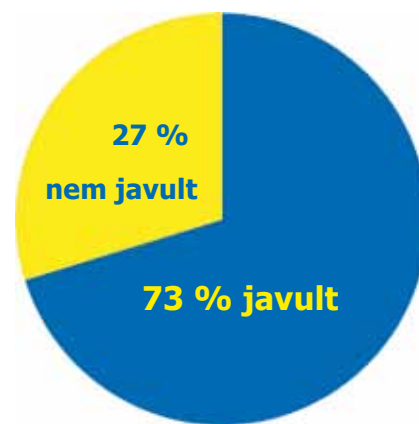
Egy kerékpár sokkal kevesebb helyet foglal, mint egy autó. Egy szokványos parkolóhelyen kilenc kerékpár fér el. A kerékpárok esetében nincs szükség mélygarázsra. Egy mélygarázsban lévő parkolóhely kialakításának költsége 16.000 euróra rúghat, míg egy fedett parkolóhely kialakítása 8.000 euróba kerül. Egy védelem nélküli szabályos parkolóhely kialakítása is 4.000 euróba kerül.

Ugyanakkor, egy 8-10 kerékpár tárolására elegendő parkolóhely körülbelül 1.000 euróba kerül. Egy kerékpárhely kerékpártárolóban történő kialakítása 1.100-1.300 euró. Ezek a kerékpártárolók annyiban hasonlóak a mélygarázsokhoz, hogy ezek is fedettek és beléptető rendszerrel vannak felszerelve. Így egy mélygarázsban kialakított autó parkolóhelye 12-szer drágább, mint egy jól felszerelt kerékpártárolóban kialakított kerékpárhely.

A 12 hetes edzőprogram eredményei



Állóképesség



Testzsír érték

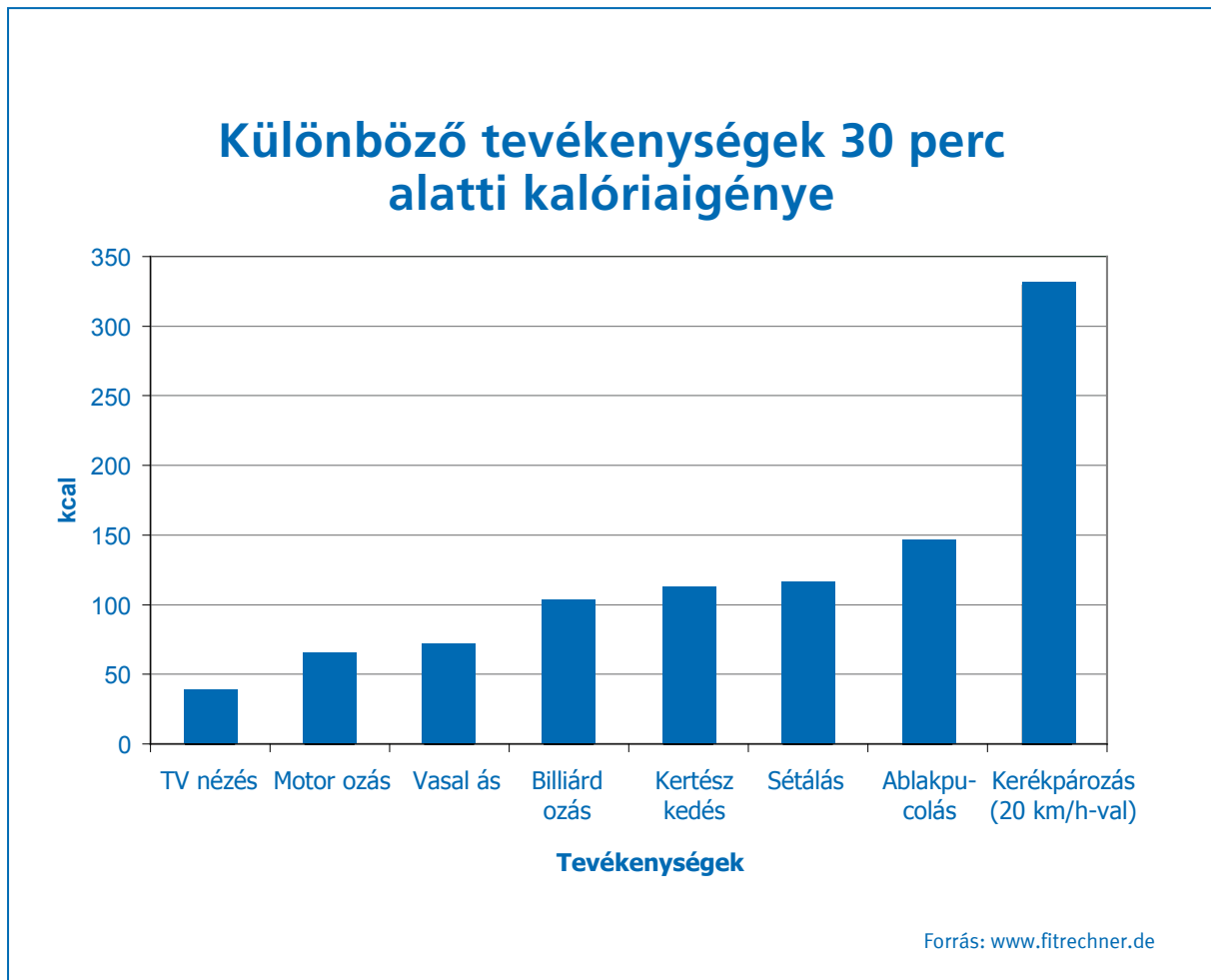
Forrás: GOAL project 2003

Tény: a kerékpározás javítja az állóképességet.

2003-ban Grazban 100 ember bevonásával egy 12 hetes edzőprogramot szerveztek. A cél az volt, hogy minél több testmozgást vigyenek bele a résztvevők mindennapi életvitelébe, az éves rendszeres egészségügyi vizsgálatokon 10-ből 9 embernél ugyanis mozgáshiányos életvitelt diagnosztizáltak.

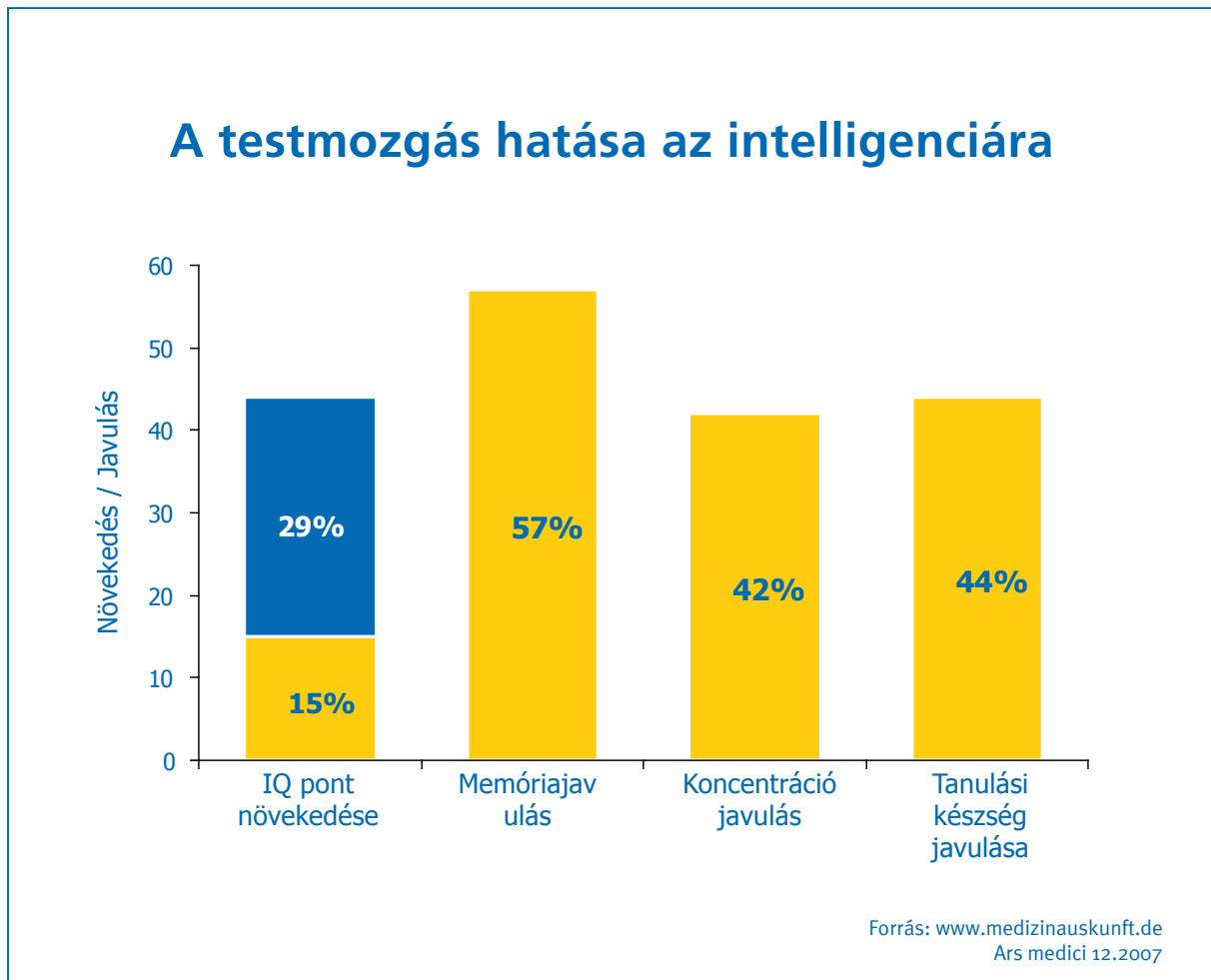
A program egyértelműen hatásos volt: 4-ből 3 résztvevőnek javult az állóképessége. Közel $\frac{3}{4}$ -üknek csökkent a testzsír értékük. A résztvevők több mint fele sokkal jobban érezte magát a rendszeres testmozgást követően.

Egy norvég tanulmány bebizonyította, hogy a kerékpározás közgazdaságilag is mérhető haszonnal jár: a kerékpározás nettó egészségügyi haszna megtett kilométerenként 15 centet jelent.



Tény: a kerékpározás több kalóriát éget el, mint azonos idő alatt végzett más tevékenység.

A kerékpározás kellemes és fenntartható módja a kalóriák elégetésének. Az összehasonlítás szerint ugyanannyi idő alatt a kerékpározás ötször több kalóriát éget el, mint a motorozás. Egy ebédre elfogyasztott tonhalas pizza körülbelül 600 kcal, melyet kevesebb, mint egy órányi kerékpározással újrahasznosíthatunk.

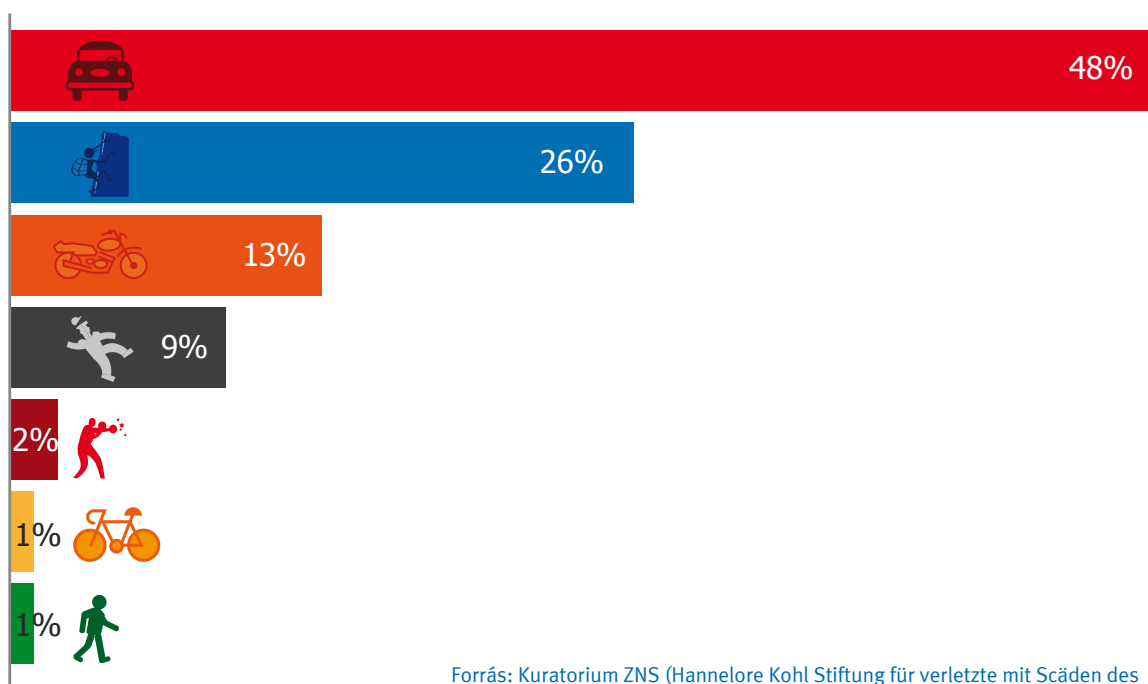


Tény: a rendszeres testmozgás javítja az intelligenciát.

Számos tanulmány bizonyította, hogy a testmozgásnak nem csak egészségügyi haszna van, de javítja is az intelligenciát. Egy speciális tanulási programmal, ergométer segítségével 30.000 személy bevonásával Henner Ertel professzor megállapította, hogy az IQ átlagosan 99-ről 128-ra növekedett. A ritmikus mozgások, melyek rendszeres testmozgással, például kerékpározással biztosíthatóak, javítják a memóriát, a koncentrációképeséget és a tanulási készséget. Idős embereknél végzett vizsgálatok bebizonyították, hogy a testmozgás következtében átlagosan 15 ponttal nő az IQ.

Úgy tűnik, a testmozgás aktívabb agyi tevékenységet eredményez, és a két agyféltekének a fokozottabb együttműködése következtében javulnak az ember tanulási készségei, még közvetlenül edzés után is.

Kerékpározás és kerékpáros bukósisakok



Forrás: Kuratorium ZNS (Hannelore Kohl Stiftung für verletzte mit Schäden des zentralen Nervensystems) Geschäftsbericht 2004, DE

Tény: a kerékpáros bukósisak reklámozása veszélyezteti a kerékpárosokat.

Számos országban felmerül a vita a kerékpáros bukósisak használatáról mielőtt a kerékpáros forgalomra terelődik a szó. Gyakran úgy értelmezik, hogy a kerékpározás egy veszélyes tevékenység, mely során baleset esetén fejsérüléseket szenvedhetünk. Nem szándékozunk kiállni a bukósisak használata ellen, de a téma fontosságához méltóan kifejtjük álláspontunkat. Német baleseti statisztikák bizonyítják, hogy a fejsérülések 1%-a tudható be a kerékpáros közlekedésnek. Ez a szám körülbelül egyenlő a gyalogos közlekedésével. Ugyanakkor a személygépjárműben utazók nem viselnek bukósisakot annak ellenére, hogy sokkal nagyobb valószínűséggel szenvedhetnek fejsérülést. Az Egyesült Királyságból származó kutatási eredmények azt mutatják, hogy a bukósisakot viselő kerékpárosokat sokkal kisebb távolságot hagyva előzik meg az autósok, mint a bukósisak nélkülieket. Ausztráliában a kerékpáros bukósisak kötelező használatának bevezetése a kerékpáros forgalom jelentős csökkenéséhez és így a testmozgás hiányával kapcsolatba hozható betegségek növekedéséhez vezetett.



pedálozz a trenddel



Proiekt támogató:



PROGRAMUL DE COOPERARE ELVETIANO-ROMÂN
SWISS-ROMANIAN COOPERATION PROGRAMME

Szervezők



trendy travel
www.trendy-travel.eu

BICY implemented in the Central Europe Programme
(www.central2013.eu) is co-financed by the Euro -
pean Regional Development Fund (ERDF)!

bicy
www.bicy.it

A kiadvány tartalmáért az egyedüli felelősség a szerzőket terheli, és nem szükségszerűen tükrözi az Európai Közösség álláspontját. Sem a Versenyképességi és Innovációs Végrehajtó Ügynökség, sem az Európai Bizottság nem felelős a tartalmak bármilyen felhasználásáért.