

## **Egyre többen és egyre többet tekerünk, közben teret hódít az elektromos kerékpár is**

**Budapest, 2022. június 08.** - Bár Magyarország élen jár a kerékpározni tudók számában, mégis minden egyes új kerékpáros fejlesztés óriási társadalmi vitákra ad okot. A pandémia növelte a kerékpározási kedvet és ez a tendencia folytatódik, valamint az elektromos kerékpárok eladása is felívelőben van 2020 óta. A Jövő Mobilitása Szövetség szakértői szerint a mikromobilitásnak, főként a kerékpárnak és a rollernek kiemelt szerepe lehet az elkövetkező években - ezek infrastruktúrájának átgondolt fejlesztésével nem csak a biztonságban kerekezők járnak jól, hanem a – fejlődő, egyre vonzóbb alternatíva miatt - csökkenő forgalomban haladó autósoknak is előnyös lehet.

Az 1930-as évek biciklis infrastruktúrájának felívelése után az 50-es 60-as évekre teljesen kiszorultak a kerékpárok Budapestről, pedig a 30-as években rengeteg kerékpárút épült hidakon (a mai Petőfi és Árpád-hídon), főutak mellett (például a Kőbányai és a Kerepesi úton). Ekkoriban a lakosság 37 százaléka kerekezett nap mint nap. 1990-ig aztán semmilyen fejlesztés nem történt, míg az első, a teljes várost lefedő hálózati koncepció el nem készült, azóta pedig egyre több út és utca válik kerékpározhatóvá a városban.

### **A pandémia győztese a kerékpározás**

2020-ban a pandémia miatt kiemelkedő, 15 százalékos növekedés indult a fővárosi kerékpárhasználatban: ennek oka az üres, így biztonságos utak, a kerékpársávok kialakítása egyes főútvonalakon, a vírusveszély miatt a tömegközlekedés mellőzése és az egyéb sportolási lehetőségek szünetelése volt. A Magyar Kerékpárosklub 2020-as felmérése szerint a magyar felnőttek 71 százaléka szokott kerékpározni, Budapesten 2020 nyarára 6 százalékkal, 57 százalékra nőtt a kerékpározók száma. Az elsősorban kerékpárral közlekedők aránya a budapesti felnőttek között 6 százalék volt.

Sokan azt gondolták, hogy az átmeneti növekedés után visszaáll a „régirend”, de nem ez történt. 2021-ben 2,6 százalékkal tovább nőtt a biciklis forgalom a BKK öt, nyilvános adatokat szolgáltató kerékpáros forgalomszámlálójának szerint. A legnépszerűbb útvonalak a budai rakpart kerékpárútja, a Kiskörút, de a Hungária körúton is nőtt a kerékpárosok száma. Az adatok azt mutatják, hogy továbbra is egyre többen ismerik fel a kerékpározás előnyeit, de növekedés fenntartásához folytatni kell a fejlesztéseket.

„A közösségi közlekedés mellett a gyaloglás, a kerékpározás és az egyéb mikromobilitási eszközök nagyobb arányú használata növelheti egy adott út kapacitását, áteresztőképességét” – mondta Pukler Gábor, a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke „Ez azoknak is jó, akiknek valóban a gépjármű jelenti az egyetlen megoldást, hiszen a torlódások csökkenése segíti az ő haladásukat is. Ezért fontos - a fő közlekedési útvonalak mentén is - folyamatosan vizsgálni az út adottságainak megfelelő, ahhoz illeszkedő, biztonságos és kényelmes kerékpársávok létrehozásának lehetőségét. Arról nem is beszélve, hogy a napi mozgásunk fedezhető vele és a kerékpározás az egyik legjobb mód arra, hogy csökkentse az ülő életmóddal együtt járó egészségügyi kockázatokat” – mondta Pukler Gábor.

### **Nem kerékpárosok és autósok, hanem közlekedők**

Természetesen mindehhez szemléletváltásra is szükség van: fontos annak megértése, hogy nem autósok, gyalogosok és kerékpárosok, hanem közlekedők vannak az utakon. A Magyar Kerékpárosklub

kutatása is rámutat, hogy a legalább hetente kerékpározók 69 százaléka rendelkezik jogosítvánnyal is – tehát aki egyik nap autós, másik napon kerékpárosként vesz részt a közlekedésben.

A felmérések szerint szinte mindenki, a magyarok 80 százaléka egyetért abban, hogy a kerékpározás jelentősen hozzájárul a zöldebb, élhetőbb környezethez a szén-dioxid kibocsátás, illetve a forgalom csökkentésén keresztül. Egy friss, 2022-es Ipsos által végzett nemzetközi kutatás azt is vizsgálta, hogy miként vélekedünk mi magyarok ezzel a közlekedési formával kapcsolatban. A kutatásban részt vevők 71 százaléka szerint a kerékpározás a legkedvezőbb közlekedési forma, nagy előnyt élvez a megítélése az autózáshoz képest, melyet csak a válaszadók fele támogat. Sőt, a magyarok 63 százaléka szerint a közlekedési hálózat fejlesztésekor a kerékpárt előnyben kell részesíteni az autókkal szemben.

Bár egész Európában Lengyelország után Magyarországon tudnak a legtöbben biciklizni, (nálunk ez az arány 77%), mégsem kerékpározunk nagyobb arányban, mint a felmérésben részt vevő 28 ország lakosai – a magyarok 35 százaléka szokott tekerni hetente legalább egyszer.

### **Az elektromos kerékpár a jövő?**

A pandémia alatt nem csak a kerékpározók száma nőtt, hanem a kerékpáreladások is felíveltek: 2021-ben volt olyan webáruház, ahol több mint 20 százalékkal nőtt a kerékpáreladás. Tavaly Magyarországon körülbelül 270 ezer kerékpárt értékesítettek, ebből 20 ezer e-bringa volt, így elmondható, hogy a kategórián belül az elektromos kerékpárok iránt nőtt a legnagyobb mértékben az érdeklődés. A megnövekedett vásárlást állami támogatások igénybevétele is segítette. Míg tavaly 6800 e-bringát vásároltak az állami támogatással, addig idén tízezer elektromos rásegítésű kerékpár, azaz pedelec is beszerezhető abból az összesen egymilliárd forintos támogatási keretből, amelyre 2022. április 14-től lehet pályázni. Egész Nyugat-Európában robbanásszerűen nőtt az elektromos kerékpár értékesítés, Ausztriában 2020-ban 496.000 eladott kerékpárból már több, mint 200.000 darab elektromos kerékpár volt.

Az elektromos kerékpárok nagy előnye, hogy térben és időben kiterjesztik a kerékpározás élményét: az elektromos rásegítés révén az emelkedők és az ellenszél nem akadály többé, így azok is használhatják, akik nem akarnak izzadtan, elkenődött sminkkel a munkába érkezni. Ugyanakkor nem csak nyáron, hanem kora tavasztól késő ősziig használható, mivel a rásegítés mértékét kiválasztva elkerülhető az izzadás, ezáltal a megfázás. Mivel az elektromos kerékpárok könnyebbé, élvezetesebbé teszik a bringázást, emiatt gyakrabban használják és a rásegítés szabályozásával kiváló eszköz sportolásra is.

Az elektromos kerékpároknak különböző típusai vannak forgalomban és típusonként más szabályok vonatkoznak rájuk, ezért fontos megkülönböztetni az egyes típusokat:

- **Pedelec:** Kizárólag a hajtás rásegítésében vesz részt a motor, csak pedálozás esetén kapcsol be. A motor teljesítményének névleges értéke nem lehet magasabb, mint 250W, és a rásegítés csakis 25 km/h-ig megengedett. Jogosítvány nélkül vezethető.
- **S-Pedelec:** A pedelec kerékpárhoz képest a különbség az, hogy a motor teljesítménye nincs korlátokhoz kötve, a rásegítés 45 km/h-ig történhet. Ehhez a kerékpárhoz már segédmotoros biztosítás, jogosítvány szükséges a legtöbb európai országban, és a kerékpárt rendszámmal, világítással is el kell látni; hazánkban – az 50 köbcenti alatti robogókhoz hasonlóan – nem kötelező a rendszám, ellenben 350W-ban határozták meg a motor maximális teljesítményét.

- E-bike: Gombnyomásra vagy gázkarra történő önálló haladásra is képes „kerékpár”, amit elektromos motorszerkezet hajt meg. Az Európai Unión belül szintén segéd motorkerékpárnak minősül, így ugyanazok a szabályok vonatkoznak rá is, mint az S-pedelec kerékpárra.

A Jövő Mobilitása Szövetség szakértői elmondták, hogy a céges világban is teret hódít a mikromobilitás: olyanról már eddig is hallottunk, hogy a cégautó mellé elektromos roller is jár a csomagtartóban, így segítve a távolabbi parkolást, illetve támogatva a rövid utakon az autó mellőzését. Ám új alternatívaként megjelent az elektromos kerékpárflotta is, amely idén január 1-től adómentesen adható juttatásnak minősül, költségei elszámolhatóak a társasági adóból. (az ÁFA kivételével) Ezzel a cégek segíthetik a dolgozók környezettudatos közlekedését csökkentve a károsanyag kibocsátást. Emellett sportolással töltik a dolgozók a munkába járás idejét dugóban ücsörgés helyett, ezzel segítve a mentális és fizikai egészségük megőrzését - ami szintén fontos szempont a munkáltatók számára.

Bár az elektromos kerékpárok ára még a magasabb árkategóriába tartozik, de a vállalatoknak lehetősége van elektromos kerékpár flottakezelőtől kerékpárokat bérelni, melynek szintén minden költsége leírható a társasági adóból. Az elektromos kerékpár flottakezelő pedig professzionális segítséget tud nyújtani a flotta összeállításában, a rendszeres helyszíni szervizelésben, lopáskár esetén, így tehermentesítve a munkáltatókat és folyamatosan támogatva a kerékpár használókat.

További információ a [Jövő Mobilitása Szövetség weboldalán](#).

A legfrissebb iparági hírekért, történésekért [kövessen minket a Facebookon](#) is!