



Érkezik a nyári szünet, a mikromobilitás igazi ideje – vigyázzunk egymásra!

Budapest, 2023. június 15. – Hamarosan itt a nyári szünet, a gyerekek pedig kizúdulnak az utcákra. A nyári szünetben sokkal többen tekerhetnek, rollerezhetnek vagy gurulhatnak mikromobilitási eszközön, hiszen egyrészt a gyerekek is szabadabban közlekednek, másrészt szüleik mentesülnek az iskolába szállítás alól, így akár kerékpárral vagy más kétkerekű eszközzel is eljuthatnak munkahelyükre. A Jövő Mobilitása szakértői szerint valószínűleg ebben a két és fél hónapban több kezdő kerékpározó várható az utakon – vigyázzunk rájuk, vigyázzunk egymásra!

Egyre többen, egyre több eszközön

A Jövő Mobilitása Szövetség alig két évvel ezelőtt még úgy kalkulált, hogy 30-40 ezer roller lehet a hazai utakon, jelenleg ez a szám 80-100 ezer közöttre tehető. Ebből mintegy 25 ezer bérelhető vagy közösségi roller, a többi magántulajdonban van. A Kerékpárosklub tavalyi felmérése szerint a megkérdezettek 60%-a rendelkezik kerékpárral és 16 százalékuk számára ez a fő közlekedési eszköz. A jellemző útvonal biciklivel a 10 km-es táv, ami egy városban autóval akár egy-másfél óra is lehet, míg biciklivel 20-30 perc alatt megtehető, míg rollerrel az 5-8 km-es táv a jellemző, melyet 8-10 perc alatt tesznek meg.

A [BKK](#) mikromobilitási forgalom mérő pontjainak adatai szerint az idei év első 4 hónapjában közel 3,5%-kal többen, 1,75 millióan haladtak át a 12 budapesti mérőpont egyikén – miközben a megosztott mikromobilitási eszközök népszerűsége még nagyobb ütemben növekszik. A BKK adatai szerint januártól áprilisig átlagosan 45%-kal többet bubiztak a felhasználók a tavalyi év azonos időszakához képest, míg a megosztott e-rolleres paletta idén tavasszal új szolgáltatóval bővült és 7%-os forgalomművekedés volt tapasztalható 2022 májusához képest. A kerékpárszámlálók minden évben márciustól regisztrálnak növekedést a kerékpározók számában (tavaly ekkor 153 ezer áthaladást mértek, míg idén ugyanebben az időszakban ennek több, mint háromszorosát, már 531 ezret) és várhatóan az első hidegebb napokig nem is csökken a számuk. A nyári időszakban a csapadékos napok és a hőségriadó van befolyással a kerékpározók számára.

A mikromobilitási piac tehát bővül, aminek oka, hogy egyre többen ismerik fel, hogy kinőttük nagyvárosainkat, ennél több autót már nem tudnak befogadni. Ahhoz, hogy az emberek mégis hatékonyan tudjanak közlekedni, egyre többen váltanak át autóról mikromobilitási eszközre. Előnye leginkább a megszokott utazási idő jelentős csökkentése és a stresszmentesség: csúcsidőben a dugók miatt autóval 30-40 perc alatt megtett utak percekben mérhető távolságokra csökkenthetők – és még parkolóhelyet sem kell vadászni és fizetni érte.

„A cél az, hogy élményalapú, stresszmentes legyen a közlekedés. Ehhez mindenképp mérsékelni kell a városok autós terhelését, ami a dugók és a kevés parkolóhely miatt nagyon erős stresszfaktor. A Jövő Mobilitása Szövetség a városi közlekedésben mindenkit, aki megteheti a tömegközlekedés, a közösségi közlekedési eszközök és a mikromobilitás felé terelne – hogy autóval tényleg csak az közlekedjen a városban, akiknek tényleg nincs más lehetősége” – mondta Kárpáti András, a Jövő Mobilitása Szövetség elnöke. „Az egyéni közlekedésünkbe érdemes minél több különböző megoldást is beépíteni, hiszen sok



Jövő Mobilitása szövetség

esetben azokkal olcsóbb, gyorsabb, stresszmentesebb vagy kényelmesebb lehet a célunkig való eljutás: ennek egy eleme lehet az autós közlekedés, mely jól kombinálható a mikromobilitási eszközökkel.”

Biztonságban két keréken is

Ha rollerre vagy kerékpárra szállunk, mindig tartsuk és gyerekeinkkel is tartassuk be a közlekedés alapvető, például az elsőbbségadásra vagy a gyalogosátelőkre vonatkozó szabályait. Ne veszélyeztessük a gyalogosokat a járdán, legyünk láthatóak, jelezzük az irányváltást, és ne robogjunk át a zebrákon, állandó vitát gerjesztve a közlekedés szereplői között. Ezeket az alapvető ismereteket iskolai KRESZ-oktatás hiányában a szülőknek kell megtanítaniuk mindennapi közlekedés során.

Bár a rollerekre egyelőre nem létezik szabályozás, az autósok és a közlekedés más szereplői arra számítanak, hogy a rollerezők is betartják a kerékpárokra vonatkozó szabályokat - ez a magatartás biztonságos támpontot ad a mindennapi közlekedés forgatagában.

Az elektromos rollerek és a kerékpárok használatához jelenleg nincs szükség vezetői engedélyre. A Jövő Mobilitása Szövetség szerint éppen [a közelmúltban hajszál híján történt baleset](#) miatt az ideális állapot az lenne, ha csak úgy vehetne részt bárki a közlekedésben, ha ismeri a közlekedési szabályokat. „Elköteleztünk vagyunk amellett, hogy már a 10-14 év közötti korosztály számára megteremtjük a lehetőségét, hogy fakultatív óra keretein belül elvégezhesék akár az általános iskolában az alap KRESZ tanfolyamot. Hasznos lenne, ha ennek meglétét egyben feltételként határozná meg a KRESZ, ahhoz hogy valaki kerékpárra vagy rollerre pattanjon és részt vegyen a közlekedésben” – mondta Kárpáti András, a szövetség elnöke.

Az [Autóklub adatai szerint](#) 2023 első 4 hónapjában az összes személyi sérüléssel járó balesetből (3738) 293-at okoztak kerékpárosok. Persze a két keréken közlekedők sokszor inkább elszenvedői a baleseteknek: az [Európai Bizottság közúti biztonsági jelentése](#) Magyarországra vonatkozó adatai szerint 2018 és 2020 között összesen 122 kerékpáros vagy más kétkerekű eszközön közlekedő veszítette életét, ezen balesetek nagyrésze városi közlekedésben történt. Ez a szám jelentős, 22%-os csökkenést jelent a korábban vizsgált 2010 és 2012 közti időszakokhoz képest. A súlyos sérülések száma 7%-kal csökkent: 2018 és 2020 között közel 2000-en sérültek meg egy-egy balesetben.

Szabály ugyan nem írja elő a védőfelszerelések használatát az elektromos roller esetében, kerékpár esetében is csak lakott területen kívül 40 km/h feletti sebesség fölött kötelező a bukósisak, de ezek viselése a Jövő Mobilitása Szövetség szerint ugyanakkor erősen ajánlott. Az Európai Bizottság önbevalláson alapuló felmérése szerint a magyarok nagyon rosszul állnak sisakviselés terén: mindössze 17%-uk mondta azt, hogy az elmúlt 30 napban viselt bukósisakot – ennél rosszabb viselési aránnyal az európai országok közül csak Belgium és Hollandia „büszkélkedhet”. A sisak életet menthet, így ideális lenne, ha a leendő jogszabályban a kerékpáros szabályokkal egyezően, lakott területen kívül, esetleg ezt kiegészítve 18 év alatt általánosan is kötelezőnek tekintnék.

Vigyázzunk egymásra, a közlekedés veszélyes üzem, de ha mindenki átgondolja a fentieket, és ebből néhányat betart, a jövő biztonságosabb hely lesz és a közlekedés élményalapú, stresszmentes időt jelent majd a mindennapjainkban.

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

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