



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

Munkába, de hány keréken?

A Zöld Gondolat Lovagrend közlekedéstudatossági kutatása

Újabb zöld kutatás, újabb fejlemények. Az őszi energiatakarékossági kérdőív után Lovagrendünk egy másik témában is feltette kérdéseit. A vizsgálat tárgya pedig a közlekedés. Nem véletlenül tettünk kísérletet az utazási szokások feltérképezésére, hiszen tény hogy rengeteget utazunk, nap mint nap, a munkahelyre, iskolába. Az is vitathatatlan, hogy ez a hétköznapi rutin, jelentős környezeti hatásokkal jár, így egyáltalán nem mindegy, hogy hány keréken utazunk - a kerekek száma ugyanis sok esetben a környezetre gyakorolt hatás mértékének mérőszáma is.

A Zöld Gondolat Lovagrend 2011. év közepén végzett kutatásának célja a magyar lakosság utazási szokásainak, valamint a kerékpározással kapcsolatos attitűdök feltárása volt. A 20 kérdésből álló kérdőívet összesen 350-en töltötték ki interneten keresztül. Az elemzés során célul tűztük ki, hogy a „statisztikai adatok sűrű erdejében” való barangolás helyett a száraz, numerikus adatokat tovább gondoló, átfogó jellegű elemzést készítsünk. Mindezt tettük úgy, hogy a megkérdezetteket felosztottuk aszerint, hogy milyen közlekedési eszközt használnak napi szinten (autó, tömegközlekedés, kerékpár) és az így létrehozott 3 csoport vizsgáltuk leíró és esetenként összehasonlító jelleggel. Az elemzés után elmondható, hogy vannak bizonyos sztereotípiák, amik még a mai napig meghatározzák az attitűdöket - mint amilyen a „biciklizni egészséges”, vagy az, hogy „kevés a bicikliút Magyarországon”, de az sem meglepő, hogy az utazásaink leggyakoribb végállomása a munkahely. Azonban azok a fejlemények, miszerint a biciklizést a válaszadók csupán 20%-a tartja veszélyesnek, vagy az, hogy, az emelkedő benzinárak sem tudnák eltántorítani az autósok közel 70%-át attól, hogy a saját gépkocsival járjon munkába, már meglepőnek mondhatók. Szintén érdekes, de bizakodásra (és némi szkepticizmusra) adhat okot az is, hogy a válaszadók 80%-a saját bevallása szerint használná a kerékpárját munkába járáshoz, ha lenne kiépített bicikliút.



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

Az autózás „rabjai” –

Az autósok többsége nem tartja alkalmasnak a tömegközlekedést, ezért választja az autót, de nyitottak az új lehetőségekre

Napi rendszerességgel autóznak, főként munkába. A válaszok alapján a legtöbben azért választják a munkába járás ezen – legkörnyezetszennyezőbb - módját, mert egyszerűen gyorsabb, mint a tömegközlekedés vagy akár a bicikli. A nagyvárosi dugóktól eltekintve valóban megállhatja a helyét az érvelés, miszerint autóval gyorsabban eljuthatunk A-ból B pontba (az esetek többségében), illetve, hogy magasabb mobilitást ad, mint a közösségi közlekedés. Akadnak olyanok is, akik nem a gyorsaság miatt ülnek autóban, hanem egyszerűen azért, mert a munkájukból kifolyólag nincs más lehetőségük. Gondoljunk itt egy vízvezeték-szerelőre, egy ilyen szakma mellé nehezen elképzelhető, a buszozás vagy a kerékpár. Egyre több az olyan álláshirdetés is, ahol a saját autó kifejezetten előnynek számít, sőt! Van, ahol ez kritériumként szerepel.

Természetesen az autósok társadalmi szegmensében sem csak és kizárólag autóval járnak az emberek, a válaszadók több mint kétharmada alkalmanként igénybe veszi a tömegközlekedés valamilyen formáját. (Bár van egy nem is olyan vékony réteg is - 22% -, aki mindenhová kocsival jár.)

Nem meglepő, hogy a tömegközlekedés egyik ellentáborát képző autósok nincsenek valami jó véleménnyel a közösségi közlekedésről, a többség mindössze elfogadhatónak tartja annak szolgáltatásait, tehát nem túl elégedettek.

Érdekes egyébként, hogy még az autózók között is magas arányban (közel 40%) voltak azok a válaszadók, akik saját bevallásuk szerint nem tartják lehetetlennek, hogy egy (minden bizonnyal nem túl közeli) jövőben kizárólag a tömegközlekedést használják. Figyelemreméltó adat az is, hogy állítólag az autóvásárlók közel 70%-nál szempont volt, hogy az jármű minél kevésbé szennyezze a környezetét. Azonban véleményem szerint, ha megkérdeznénk a 70%-ot, hogy pontosan mennyi is a gépkocsijának a károsanyag-kibocsátása, feltételezhetően kevés jó választ kapnánk. Azt hiszem, inkább arról lehet szó, hogy a 70% többsége a károsanyag-kibocsátás szintjét (végül is jogosan) összekapcsolta a fogyasztással, hiszen a szabály az örök: az anyag nem vész el, csak átalakul. És minél kevesebb „anyagra” van szükség, annál kevesebb alakul át – esetünkben főként CO₂-vé.

A hybrid hajtás szinte kivétel nélkül mindenkit vonz, 91% lecserélné jelenlegi járművét egy ilyen technológiával szerelt autóra. Érdekes egyébként, hogy az autósok nagy



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

többségét nem igazán sokkolják a benzin árak. Illetve ha sokkolják, sem tántorítja el őket saját (vagy céges) gépkocsijuk használatától.

Az alternatív utazási lehetőségekre azonban nyitottak, a válaszadók 84%-a mondta, hogy megfelelő körülmények biztosítása esetén hajlandó lenne más utazási formát kipróbálni. Ebből arra következtethetünk (az előző kérdéssel összekapcsolva), hogy bár magasak a benzin árak, de nem tehetik meg, hogy ne autóval menjenek dolgozni, mert a feltételek egyenlőre nem adottak – tehát nem rossz emberek ők, csupán kiszolgáltatottak.

Tömegközlekedés – Az osztozkodók

A pénz még mindig nagy úr - az utasok többsége nem teheti meg, hogy autóval járjon. A környezetvédelem iránt ráadásul még az autósoknál is érzéketlenebbek.

A legtöbben azért veszik igénybe a tömegközlekedés szolgáltatásait, mert nincs más lehetőségük – tehát autójuk. A válaszadók csupán 35%-nak van otthon saját gépkocsija. Bár létezik a tömegközlekedésnél is pénztárcakímélőbb módja az utazásnak (mondjuk a kerékpár, amit majd a következő fejezetben veszünk górcső alá), de az autózásnál mindenképp olcsóbb.

Azonban egy marketinges fogalom felvetése elkerülhetetlen a téma vizsgálata során, ez pedig az úgynevezett „ár-érték arány”, tehát hogy mennyit is kapunk a pénzünkért cserébe. Ebben a tekintetben a két utazási „metódus” között véleményem szerint meglehetősen kiélezett a verseny. Azonban ha a képletbe még egy új elemet integrálunk, mégpedig a környezetvédelem kérdését, akkor az erőviszonyok megint csak átalakulnak a közösségi közlekedés javára.

Ahogy azt az első mondat alapján sejteni lehetett, a busszal, metróval vagy villamossal utazók elsősorban inkább „kényszermegoldásként” használják a közösségi közlekedést, így tehát az sem meglepő, hogy az elégedettség – vagy inkább elégedetlenség – tekintetében alig jobb a helyzet, mint az autósok vizsgálatakor. Legtöbben csak az „elfogadható” minősítéssel illették a szolgáltatásokat. Ennek ellenére is ebben a csoportban volt a legmagasabb azoknak az aránya, akik a jövőben hajlandóak lennének kizárólag tömegközlekedéssel járni - bár azt mindenképp meg kell jegyezni, hogy sokuknak most sincs más választása...

Természetesen nem csak az autósok tömeg közlekednek, hanem a tömegközlekedők is autóznak, igaz sokkal kevesebben és sokkal ritkábban. A „közösségi közlekedők” csupán



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

harmadának van saját autója. Érdekes egyébként, hogy a tömegközlekedés utazóközönségéről joggal feltételezhetnénk, hogy környezettudatosabbak, azonban ahogy azt már említettem inkább kényszerből választják az utazás ezen formáját, ráadásul a saját autóval rendelkezőknél az autósokhoz képest is sokkal kisebb volt az aránya azoknak, akiknél a vásárláskor szempont volt a környezetszennyezés alacsony mértéke. Ráadásul sokkal kevesebben is váltanának hibridhajtású autóra (ennek háttérében persze az is állhat, hogy egyszerűen nem tudják, hogy a fogalom mit takar – lévén hogy nem autóznak, sokuknak autója sincs).

Az adatokból az is jól látható hogy mindenféle törekvés ellenére a tömegközlekedés sosem lehet tökéletes alternatívája az autózásnak, mindig lesznek olyan helyzetek, melyek megoldásához saját gépjárműre van szükség.

Egy másik és némileg sajnálatos tanulság is leszűrhető, mégpedig, hogy a tömegközlekedés – tehát a járművön való osztozás – motivációjának háttérében nem az önzetlenség, nem is a környezetvédelmi szempontok, hanem egyszerűen a pénz és a kényszer áll.

Jobb ma két kerék, mint holnap négy - Ép testben ép lélek, ép környezetben ép test.

A kerékpárosok az egyetlen csoport, amely nem kényszer hatására választ magának járművet. Szeretnek biciklizni és tudatosan ügyelnek a környezetükre.

Kissé meglepő módon a megkérdezettek közel egyharmada rendszeresen kerekezik, túlnyomó többségük (80%) ezt minden nap teszi és ugyanúgy, ahogy a másik két esetben, a „legnépszerűbb” desztináció itt is a munkahely. Az érveket tekintve a praktikusság dominál. Ennek megítélése természetesen szituációfüggő, de tény, hogy a két keréken történő közlekedésnek vannak olyan előnyei, amivel a már elemzett versenytársai nem, vagy csak korlátozottan rendelkeznek. Ilyen a „háztól-házig” történő utazás lehetősége, hiszen a biciklivel olyan helyek is megközelíthetők, amik autóval vagy busszal esélytelenek. Előny a költséghatékonyság, hiszen a fenntartási költségek elenyészőek, nincs adó, költséges szerviz, parkolási díjak, gyorsajtási büntetések. (Kissé meglepő, hogy az érvek felsorakoztatásakor a költséghatékonyság, tehát az, hogy a biciklizés olcsó, meglehetősen gyenge 18%-os aránnyal a harmadik helyen szerepelt). Ráadásul „szinte” légvonalban közlekedhetünk és elfelejthetjük a dugó fogalmát. Ebből a szempontból tehát a kerékpár sokkal hatékonyabb a vetélytársainál. Vannak azonban olyan hátrányok, amelyek kiegyenlítőbbé teszik a versenyt. Az, hogy a városban,



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

autóforgalomban történő közlekedés mindenképp veszélyesebb – érdekes módon a három kategória összesített átlagát tekintve egyébként a válaszadók csupán 20% gondolta úgy, hogy a biciklizés veszélyes. További hátrány az időjárási körülményeknek való kiszolgáltatottság.

Alkalmanként természetesen a biciklisek is használnak tömegközlekedési eszközt. Ez főleg a már említett időjárás tényezőjével hozható kapcsolatba. Manapság egyébként az sem ritka, hogy a biciklisták kombinálják a kétkerekűt a tömegközlekedéssel. Egyre több összecsukható bicikli portyázik az utakon, amikkel akár buszra, metróra, villamosra is felszállhatunk.

Nem meglepő módon ők is kritikusak a tömegközlekedéssel kapcsolatban bár nem annyira, mint az autósok - ez talán azzal magyarázható, hogy ők adott esetben jobban ki vannak szolgáltatva a közösségi közlekedés alternatívájának. Azonban bringások sokkal nagyobb lojalitást mutatnak saját közlekedési eszközük iránt ugyanis 85% teljesen elképzelhetetlennek tartja, hogy a jövőben csak tömegközlekedést használjon.

A két keréken közlekedők több mint fele rendelkezik saját utóval. Ez az arány sokkal magasabb, mint a tömegközlekedést használóknál. (Ez is a bicikli korlátozott felhasználhatóságával magyarázható). Ellenben bár többen vannak, akiknek van autója, de a biciklis-autóvásárlók közel 70%-nál vásárlásbefolyásoló tényező volt az jármű káros anyag kibocsátásának mértéke. Ráadásul a gondosan megválasztott autót ritkábban is használják, mint a tömegközlekedők. A hibridhajtású autók iránt is sokkal nyitottabbak, 72% hibridre cserélné jelenlegi járművét, ha tehetné. A kerékpárosok tehát még autózáskor sem hazudtolják meg környezettudatosságukat.

Amit a bicikliről gondolunk

Egészséges, praktikus és NEM veszélyes!

Végezetül összeszedtük a kerékpározással kapcsolatos leggyakoribb említések eredményeit – ezek többsége az elemzés során egyébként már felmerült. A biciklizéssel kapcsolatos attitűdök érdekes módon mindhárom vizsgált csoportban hasonló jegyeket mutatott – némi aránybeli eltérés a kerékpárosoknál mutatkozott, de ez teljesen érthető, hiszen a kérdéskörnek ők a „házigazdái”.

Nem meglepő, hogy a válaszadók túlnyomó többsége egészségesnek tartja a biciklizést. A kerekezés jótékony egészségügyi hatása vitathatatlan, hiszen gyakorlatilag egyfajta tréningmozgást végzünk utazás közben. (A városi szmognak való közvetlen kitettséget némileg azért árnyalja az egészségességgel kapcsolatos képet) A praktikuság is sokak



ZÖLD GONDOLAT
LOVAGREND

által említett tulajdonság, ennek vizsgálatával azonban az elemzés egy korábbi fejezetében már foglalkoztunk. A legérdekesebb adatnak, a biztonságról alkotott vélemény tűnt, ugyanis ezt a jellemzőt jelölték a legkevesebben, ráadásul a három csoporton belül is a biciklisták voltak akik a legkevésbé tartják veszélyesnek a közlekedés ezen módját, mindössze 10% volt aki szerint biciklivel munkába járni nem életbiztosítás. Mivel valóban ők a legautentikusabb forrás - hiszen napi szintű empirikus tapasztalataik nekik vannak - ezért ezt az „anomáliát” lezártnak tekintjük, a biciklizés nem veszélyes – legalábbis nem veszélyesebb mint mondjuk autózni. A kultúrával és a kerékpárúttal kapcsolatban pedig elmondható, hogy fejlődésben vannak. Tény, hogy egyre kevesebb a kerék és több az ember az utakon. A kerékpározás kultúrájának terjedése és az ezt támogató beruházásoknak kéz a kézben kell járniuk, hiszen a biciklizés iránti növekvő igény nyomást gyakorolhat az infrastruktúra fejlesztésére, ha pedig megépülnek a beruházások, akkor a két keréken történő közlekedés kultúrájának is még több tere lesz a terjeszkedésre.