

A bicikli volt előbb!

A 19. század legvégén megjelent kerékpár nagyon hamar rendkívüli népszerűsége tett szert, elsősorban az USA-ban és az Egyesült Királyságban, főként a felső tízezer körében, és a városi arisztokrácia státusszimbólumává vált feltalálása után nem sokkal. A városi közlekedésben az új eszköz Közép-Európában rendkívül hamar elterjedt.



Aztán jöttek az autók, és mindenki beszállt

A motorizált járművek megjelenésével azonban ez a helyzet az 1910-1920-as évektől megváltozott. A robbanómotoros autók tisztábbá és kényelmesebbé válásával eleinte a legtehetősebbek, de nem sokkal később már a felső-középosztály számára is elérhetővé vált eszközt egyre többen ültek át, s ez oly módon változtatta meg a közlekedésinfrastruktúrát úgy városon belül, mint települések között, hogy az szinte teljesen lehetetlenné tette a kerékpáros közlekedést. A városokon belül még a korábbiaknál is sokkal szélesebb autóutak jelentek meg, amelyek tovább növelték a településeken átmenő autóforgalmat. Az utcák parkolókká alakultak, az utak széléről eltűntek a boltok, butikok és kávézók. A kerékpározás népszerűsége rendkívüli módon visszaesett.

Újra növekszik a biciklik népszerűsége

A nagyvárosi kerékpárhasználat az infrastrukturális adottságok ellenére rohamos mértékben nő: Budapesten például 2010 és 2017 között átlagos 11%-ról átlagos 18%-ra, vagyis nagyjából felével bővült, miközben az országos átlag 40-ről bővült 44% környékére. A kerékpárt sem a nők, sem a férfiak, sem az idősek, sem a fiatalok, sem a különböző településeken élők nem hobbi- vagy sporteszköznek, hanem közlekedési eszköznek tekintik elsősorban. Országosan 2017. júliusában, az „utolsó két hétben legalább egyszer” a magyarok 48%-a használta a kerékpárját közlekedési céllal, míg szabadidős céllal csak 16%-uk. A magyar népesség potenciálisan valóban lelkes kerékpárhasználó.

A kerékpárosszervezetek, az önkormányzatok, az állami igazgatás mára elkötelezetté vált a kerékpáros infrastruktúrafejlesztésben, amit több önkormányzati és állami fejlesztési stratégia és program is alátámaszt. A BKK adatai szerint a fővárosi kerékpáros főhálózat (vagyis a kerékpárosok által használható megkülönböztetett utak, függetlenül azok típusától és minőségétől) az 1998-as 160 km-ről 243 km-re bővült 2014-re, az országos kerékpárút-hálózat pedig mintegy 4000 kilométernyi volt ugyanebben az évben.

