

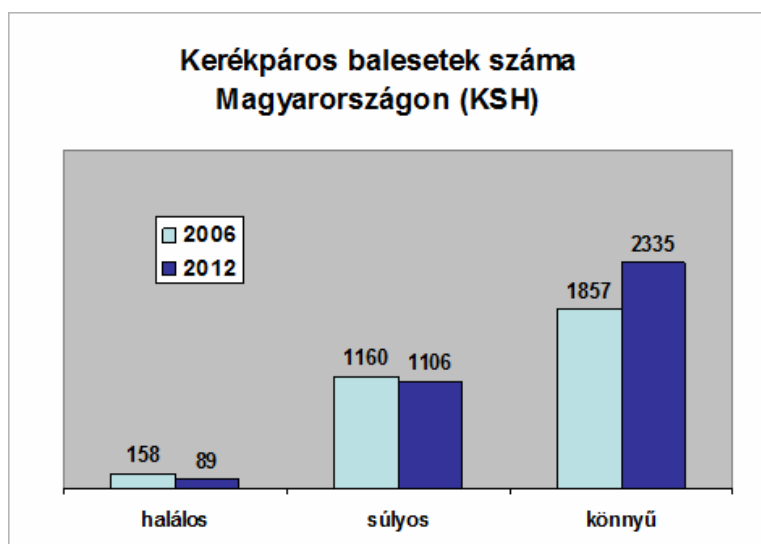
A Magyar Kerékpáros közleménye

Harc vagy partnerség az úton? A sajtó felelőssége

Ismét talált magának harcot - olvasóknak közvetíthető- a sajtó, ezúttal a Blikk, ismét a közlekedésben, a „kerékpárosok és sofőrök között húzódó fronton”. (http://www.blikk.hu/blikk_aktualis/kerekpárosok-harcolnak-a-soforokkal-2183391)

Megszokott dolog. Röpke sajtófigyelést végezve azt látjuk, hogy a kerékpáros baleseteket érintő sajtóhírek messze felülreprezentáltak az arányukhoz képest.

Igaz, abba a „kórusba” aminek minden bizonnyal a kerékpározás elterjedésének akadályozása a cél, a rendőrség is komolyan beszállt. Évről évre arról szólnak az ORFK közleményei, hogy hogyan nő a kerékpáros balesetek RÉSZARÁNYA a közlekedésben. (http://www.police.hu/nyitoldal/cikkek/BRF_20130227_19.html). Hogy ez valójában amiatt van, mert egyrészt láthatóan csökken a gépjárműhasználat, emellett pedig jelentősen nő a kerékpáros közlekedés aránya, az ezekben a tájékoztatásokban és az erről tudósító cikkekben nem jelenik meg. Sőt, az a tény sem, hogy az abszolút számok éppen hogy csökkenést (a könnyű balesetek esetében enyhe emelkedést) mutatnak.



A rendőrségi jelentés - és azt ezt kritikátlanul átemelő és jó hangosan tudósító sajtó - hivatkozik valamilyen arányra, de nem jelöl meg forrásokat, mérési adatokat arról, hogy valójában hányan is használják a kerékpárjukat közlekedésre. Sok mért adat ugyan nincsen, de felmérések hozzáférhetőek. Például az Eurbarometer (az EU statisztikai szervezete) kiadványa, ami a tagországok közlekedési szokásait méri és mutatja évről évre. http://ec.europa.eu/public_opinion/flash/fl_312_en.pdf Ebben azt látjuk, hogy Magyarország a második (!) „legkerékpárosabb” ország. Nem

csoda, nézzük csak meg, hányan közlekednek naponta biciklijükkel mondjuk Békés városában, Szegeden, vagy már Budapesten is. Itt Budapesten az arány ugyan még messze nem olyan magas, mint az említett alföldi városokban (néhol közel 50%!), itt a növekedés sebessége kiemelkedő. A Múzeum körúton létesített számlálónk szerint majd' 40% évente. (<http://kerekparosklub.hu/szamlalo/adatok>)

Az idézett cikk - és persze a nem idézettek sokasága is - kerékpárosokról és autósokról beszél. De kik azok a kerékpárosok? Rózsi néni Hódmezővásárhelyről, aki 50 éve naponta a kerékpárjával megy a piacra, ő kerékpáros? A banktisztviselő, aki a munkájában a kerékpárjával megy, drága autóját meg csak a hétvégén veszi elő, ő kerékpáros? Az a napi kb. 400 000 ember, aki az országban reggelente kerékpárral megy munkába (KSH 2009), ők is bringások? És ők, amikor éppen autóval mennek, autóssá vedlenek át? Mik ezek a címkék? Miért gondolja bárki is, hogy a jármű, amit használunk éppen, meghatározza az identitásunkat? Más emberré válunk, ha járművet váltunk?

A Blikk cikkének apropója egy eset, ahol az egyik jármű vezetője állati módon viselkedett egy másikkal szemben. Ahogy történik országunkban naponta számtalanszor, a legkülönbözőbb élethelyzetekben, a legkülönbözőbb emberekkel. Sajnos legtöbbször valóban közlekedés közben: életünk e területe valahogy frusztrációnk és agresszióink hatalmas színpadává vált. Talán azért, mert az autóban védettnek és erősnek érezzük magunkat, talán másért - ezzel pszichológiai kutatások sokasága foglalkozik. Fontos kérdés, a sajtónak is érdemes ezt folyamatosan napirenden tartania, hogy végre javuljon a helyzet. A Blikk újságírója azonban valami egészen mást tett: felhívott engem, e cikk szerzőjét, és az interjú során fél órán keresztül az e cikkben leírtakról beszéltünk. Úgy látszik, ez nem felelt meg az előre bekészített skatulyájának, addig telefonált, amíg olyan válaszolókat nem talált, akiknek mondatai megfeleltek az elképzelésének vagy legalább olyanná alakíthatta azokat. És megírta a cikket a nemlétező harcról. Mintha bármi köze is lenne ennek a konkrét esethez. Tényleg azt gondolja a cikk szerzője, hogy a vasbottal verekedő autóvezető a következő pillanatban aranyos és udvarias közlekedő partnerré válik? Hogy az ő viselkedésének valódi OKA volt a kerékpáros?

Miért ez a szenvedélyes ellenségképzés, és miért épp a kerékpárt használót találta a sajtó erre alkalmasnak? Mitől félnek? Hogy nem tudnak közlekedni a bringásoktól? Mostanáig tudtak itt Budapesten? Nem töltöttek/töltenek fél órákat dugókban autójukkal, egyedül vagy maximum ketten ülve benne, hogy az 5 km-re lévő munkahelyükre menjenek? Tényleg az az oka ennek, hogy kerékpárosok is vannak az úton? Nem lehet, hogy ez éppen fordítva van? Hogy az, aki letette az autóját és bringára ült, helyet adott azoknak, akik ezt még nem tették meg, vagy azoknak, akiknek tényleg fontos az autó használata? Nem lehet, hogy éppen a kerékpár az egyik MEGOLDÁS a közlekedés javítására az olyan városokban, mint Budapest?

Itt a tavasz, már látni, hogy nagyon sokan előveszik a kerékpárjukat, és azzal közlekednek. Indul a Bringázz a munkába! kampány is, és szombaton megtartjuk az utolsó budapesti Critical mass kerékpáros felvonulást, nagyon sok boldog résztvevővel. Bízom benne, hogy sajtó munkatársai sem csak azt gondolják feladatuknak, hogy nemlétező frontokról tudósítsanak, hanem azt is, hogy a közlekedésünkben-közéletünkben kevesebb legyen a vascső! Most van itt az ideje, hogy a közvéleményt formálni tudó szakemberek, újságírók is felelősséget vállaljanak a világunk, most éppen a közlekedés jobbításáért. Talán egyszer majd egymást segítő partnerekként közlekedünk az úton (is).

László János
a Magyar Kerékpárosklub alelnöke