

Mennyire ismerjük a kerékpáros közlekedési szabályokat?

How well do we know bicycle road regulations?

10.21486/recreation.2013.3.1.1

Szerző:

**CZEGLÉDI ORSOLYA PHD
HALLGATÓ,
SIPOS-ONYESTYÁK
NIKOLETTA EGYETEMI
ADJUNKTUS**

Université de Bourgogne, École
Doctorale LISIT
SE-TSK Sportmenedzsment és
Rekreáció Tanszék, Budapest
orsolya_czegledi@etu.u-
bourgogne.fr, czegledi@tf.hu



1. BEVEZETÉS

Az utóbbi időben szemmel láthatóan megszorodtak a kerékpárosok a főváros útjain, ahogy egész Európa szerte növekvő városi kerékpáros forgalom jellemzi az utóbbi éveket, évtizedeket (Horton et al., 2007). A használat okai éppen olyan különbözőek lehetnek, mint a használat módja és mértéke, ami azonban minden keresésre egyformán vonatkozik, az a kerékpározásra vonatkozó szabályrendszer. A kerékpárosok a közlekedés résztvevői a motorosokkal, autókkal, kamionokkal, buszokkal együtt. Ami mégis megkülönbözteti őket, az védtelenségük a többtonnányi fémszerkezetekhez képest. Az ebből adódó lehetséges veszélyek csökkentésének egyik módja lehet a szabályok ismerete és betartása, ezért fontosnak találtuk annak felmérését, hogy mennyire vannak a (budapesti) bringások annak tudatában, hogy milyen közúti szabályok vonatkoznak rájuk.

1.1. EGY KIS KRESZ

Hogy mire is vonatkoznak elsősorban a bringás KRESZ szabályok? A kerékpár felszereltségére, kötelező tartozékaira, a kerékpárral használható útszakaszokra, a különféle útszakaszokon való kerekpározás szabályaira, valamint a kerékpárosokra vonatkozó speciális közúti táblákra; a közúti szabályozás elsődleges célja a forgalomban részt vevők védelme. A kerékpározáshoz azonban nem kötelező KRESZ vizsgát tenni, így a szabályok ismerete időnként meglehetősen hézagos, vagy

Absztrakt: Az utakon egyre több kerékpárossal találkozhatunk, a kerékpár közlekedési felhasználása reneszánszát éli. A megnövekedett kerékpáros közlekedés azonban – pozitív környezeti és egészségügyi hatásai mellett – veszélyeket is rejt magában, melyek ellen körültekintő kerékpározással, illetve a szabályok beható ismeretével – és azok betartásával – védekezhetünk. Jelen tanulmány célja annak feltérképezése, hogy a kerékpárt városi közlekedésre használók mennyire vannak tisztában a rájuk vonatkozó szabályokkal, milyen forrásból szerzik ez irányú ismereteiket, és mennyire tartják be ezeket a szabályokat. A kutatásban Budapest kerékpáros szempontból forgalmas csomópontjain kérdezőbiztosok segítségével kerékpárosokat kértünk meg egy bringás KRESZ-teszt kitöltésére, később pedig a kérdőív azonos tartalommal az internetre is felkerült, ahol önkéntes online kitöltők segítségét kértük – utóbbiak mind egy internetes kerékpáros csoport tagjai.

A közel ezer kitöltő válaszaiból megtudtuk, hogy sem területileg nem különül el a KRESZ-t jobban, illetve kevésbé ismerők csoportja, valamint, hogy sem a nem, sem az életkor, sem egyéb demográfiai jellemzők, de még a jogosítvány megléte vagy hiánya sem befolyásolják szignifikánsan a kerékpáros közlekedési szabályokra vonatkozó ismeretek mértékét. Elmondható ugyanakkor, hogy számos közlekedési kritériummal egyáltalán nem vagyunk tisztában vagy téves ismereteink vannak a témával kapcsolatban. Ilyen például a járdán kerékpározás kérdése, a kerékpárút használatára vonatkozó szabályozások vagy éppen a kerékpár felszereltségét érintő kritériumok. Mindezek ismeretében elmondhatjuk, hogy a megnövekedett kerékpáros forgalom nem hozott magával automatikusan kiszélesített kerékpáros közlekedési szabályokra vonatkozó ismereteket, a kerékpáros KRESZ hatékony terjesztése tehát kulcsfontosságú lehet a későbbi kerékpáros balesetek megelőzésében.

Kulcsszavak: Kerékpáros közlekedés, KRESZ, biztonság

pontatlan. Kutatásunkban éppen ezért arra voltunk kíváncsiak, hogy vajon mennyire ismerik a (budapesti) bringások a KRESZ-t, mennyire tudatosan, illetve a hatályos közlekedési szabályoknak megfelelően kerekeznek.

A McDonald's felkérésére a Vuelta Kft. által készített és kitöltetett kérdőíveket a TF Sportmenedzsment és Rekreáció Tanszék kollégái elemezték ki a (budapesti) kerékpárosok KRESZ ismereteinek felmérése céljából – az alábbiakban ennek a vizsgálódásnak az eredményei kerülnek bemutatásra.

2. NAGYVÁROS ÉS KÖZLEKEDÉS

„Az összes utazások 20-40%-a gyalog vagy kerékpáron történik” – mondja az Európai Bizottság egyik felmérésében. Vajon kik és miért kerékpároznak, hogy lehetne őket a lehető leghatékonyabban elérni – ezek voltak az alábbiakban ismertetett felmérések alap kérdései.

Egy másik, az Európai Parlament tudományos és technológiai alternatívák értékelésével foglalkozó egysége, a STOA² megbízásából készített felmérés az európai városi közlekedés jövőjét kutatja három európai nagyvárosban, köztük Budapesten. A véletlenszerűen kiválasztott 30 budapesti fiatal által kitöltött kérdőív kiderül, hogy a fiatalok számára kiemelkedően fontos az idejükkel és pénzükkkel való takarékoskodás, másfelől pedig a városban való közlekedés az önkifejezés egyik eszköze is. Az autóhasználat kényelmet, szabadságot és presztízst jelent számukra, de a gazdasági nehézségek szemmel láthatóan erősen hatással vannak utazási szokásaikra és az autózásra és kerékpározásra irányuló attitűdjükre. (Forrás: <http://www.median.hu>)

A kerékpározás Európa szerte igen nagy eltéréseket mutat: bizonyos országokban például sport szempontból igen nagy jelentőséggel bír, miközben közlekedési céllal igen alacsony arányban használják – például Olaszországban, Spanyolországban és Franciaországban. (Horton et al., 2007) A kerékpározást jellemzően elterjedtebbnek gondoljuk azok körében, akik kevésbé rendelkeznek autóval. Ez az elmélet azonban csak bizonyos esetekben igazolódik, ellenpéldát pedig például Hollandia vagy Dánia szolgáltat, ahol igen magas a motorizált járművek birtoklásának aránya, mégis ezeket az országokat kifejezetten kerékpáros nemzeteknek tartjuk. (Parkin et al., 2007)

A TNS Hungary a Magyar Kerékpárosklub megbízásából 2010-ben három alkalommal végzett a magyar lakosságra reprezentatív felmérést a kerékpár használatával kapcsolatban. Az első negyedévben a budapesti lakosság 10%-a használta közlekedési célra a kerékpárt. A második negyedévben – vagyis áprilistól júliusig – ez az arány 18%-ra nőtt, a harmadik negyedévben pedig a használat aránya visszaesett 11%-ra, továbbra is az említett 15-29 éves korosztály legnagyobb arányú részvételével. (Forrás: <http://dev.kerekparosklub.hu/tns>)

Többé-kevésbé a fent említett korosztály az, amely leginkább gondolja elterjedt közlekedési eszköznek a kerékpárt



Abstract: More and more cyclists can be seen on the roads, the use of bicycles as means of transport is in its renaissance. But augmented bicycle transportation – besides its positive effect on the environment and on the users' health – also brought its dangers. These can be reduced by careful riding, and with the deep knowledge and respect of the road rules. The aim of the present study is to map the urban bicycle commuters' knowledge on cycling regulations, the source of this knowledge, and whether or not they respect these rules.

The surveys were conducted in the busiest intersections of Budapest, where interviewers asked riders to fill in a cyclist road rules test. Later the same questionnaire was published on the internet where voluntary online respondents answered the same questions – all of them members of a Facebook cycling group.

Based on the answers of the nearly 1000 respondents we can establish that there is no significant difference in the knowledge of traffic regulations regardless of the place of residence, gender, age, or any other demographical characteristics – or even of the possession of a driver's license. On the other hand, it is revealed that we are generally unaware of or mistake many regulations: For instance whether it is allowed to ride on the pavement or not, the regulations on the use of the bike lanes, or the compulsory accessories of a bicycle. Thus, we can declare that with the augmented bicycle traffic no adequate knowledge of bicycle traffic regulations came along, so raising awareness of these regulations may have a key positive impact on the prevention of bicycle accidents.

Keywords: bicycle commuting, bicycle road rules, safety

¹ Forrás: SafetyNet (2009) Pedestrians& Cyclists

² Science and TechnologyOptionsAssessment

– derül ki a Medián Közvélemény- és Piackutató Intézet a McDonald's megbízásából 2010 júliusában végzett online felméréséből. A felmérés alapján 4-6 éves korban tanulnak meg a legtöbben kerékpározni, és a megkérdezettek 61%-a tartja a kerékpározás elsődleges funkciójának a közlekedést. A megkérdezettek 94%-a saját bevallása szerint figyel a szabályok betartására, azonban a felmérésből az is kiderül, hogy a „budapesti fiatalok kapják a legkevésbé szakszerű KRESZ oktatást, az ő esetükben az autodidakta tanulók aránya 37%”. (Forrás: BringaMania kutatás – Medián)

3. BALESETI STATISZTIKÁK

A baleseti statisztikák esetében az Európai Bizottság által készített haláleseteket vizsgáló éves felméréseket vettük alapul. Általános vizsgálati szempont a haladási sebesség és a balesetek súlyossága közötti összefüggés vizsgálata. Az egyes járművek sebességének növekedésével ugyanis az ütközések száma exponenciálisan nő, a nagyobb sebességgel pedig nő a komolyabb sérülések kockázata³. 2008-ban Magyarországon a közúton életüket veszítők 11%-a volt kerékpáros – az EU-s átlag ekkor 5,4% volt.

Azokban az országokban, ahol sokan kerekeznek, a kerékpárral közlekedők között alacsonyabb a halálozási ráta az összes közúti balesetben életüket veszítők körében. A közlekedésben résztvevő kerékpárosok növekvő számával, a motorizált járművek vezetői egyre inkább tudatában vannak jelenlétükkel és figyelmesebbek, előzékenyebbek lehetnek irányukban. Azokban az országokban, ahol elterjedt a kerékpározás, nagyobb valószínűséggel biztosítanak jobb kerékpáros létesítményeket, mint azokban az országokban, ahol a bringázás kevésbé népszerű.” (Forrás: SafetyNet, 2009, Pedestrians& Cyclists)

A Bizottság közúti balesetekről szóló statisztikái, a balesetek kiváltó okára, a helyszínre és a szereplők jellemzőire fókuszálnak. Hazánkban 2003 óta javuló tendenciát mutat a kerékpáros balesetben vagy a baleset következtében 30 napon belül elhalálozók száma, mégis 2008-ban még 109 ember veszítette életét közutakon kerékpározás közben, mely adatot a lakosság számával összevetve Magyarország vezető helyen áll kerékpáros halálesetek tekintetében.

A balesetek előfordulásának elemzésekor megfigyelhető, hogy az év során a nyári hónapokban történik a legtöbb halálos kimenetelű baleset, az összes halálos eset 31%-a. Ennek egy lehetséges oka, hogy ekkor esetleg azok is előveszik kerékpárjukat, akik egyébként nem gyakorlott kerekesek, ahogyan az a Kerékpárosklub felméréséből is kiderült. Esetükben kiemelt jelentősége van a kerékpáros tudásnak, megfelelő védőfelszerelés használatának, illetve a KRESZ minél behatóbb ismeretének. A halálos kimenetelű kerékpáros balesetek majdnem 60%-a városi területeken történik.

A kerékpáros balesetek 74%-a fényes nappal történik, többségük 8 és dél, valamint délután 4 és 8 között történik. (Forrás: European RoadSafetyObservatory: TrafficSafety Basic Facts 2010, Cyclists)

4. MÓDSZER

Jól meghatározott kérdésünk megválaszolásához a kérdőíves módszert választottuk. Összesen 9 kérdezőbiztos segítségével Budapest kerékpáros forgalmának feltételezett gócpontjaiban vettük fel az adatokat. Az éppen beköszöntött téli hideg idő és az adatfelvétel idején éppen tartó szmogriadónak köszönhetően viszonylag kevés kerékpárral közlekedőre számítottunk, ezért választottuk a kerékpáros szempontból forgalmasnak ítélt pontokat. Úgy gondoltuk, hogy aki még ezek között a zord időjárási körülmények között is nyeregbe pattan, biztosan elkötelezett, a közúti kerékpározásban jelentős tapasztalatokkal bíró kerékpáros, és kíváncsiak voltunk arra, hogy ez a „kemény mag” jobban válaszol-e majd a kérdésekre, mint az átlag. Az adatfelvétel jellemzően délután történt, 16 és 18, illetve 14 és 17 óra között az adatfelvétel két napján, egy pénteki és egy keddi délutánon.

A kérdőívet ezután a BringaMania Facebook oldalára is feltöltöttük. A kérdőívet bárki kitölthette, a kérdések megegyeztek az utcán használt kérdőíven szereplővel. A webes felületen összesen 768-an töltötték ki a kerékpáros KRESZ kérdőívet.

5. EREDMÉNYEK

Az összes kitöltő között 24%-ban képviseltették magukat a nők, 76%-ban pedig férfiak válaszoltak a kérdésekre. Megállapítottuk, hogy a helyes válaszok tekintetében jelentős eltérés nem figyelhető meg a nemek között.

Helyesen megválaszolt kérdések	
Nők	45,77 %
Férfiak	49,64 %

1. táblázat – A helyesen megválaszolt kérdések és a nemek összefüggései

A válaszolók kora a felmérésben – néhány kivétellel – 15 és 65 év között mozog. A korosztályokra vonatkozó elemzések kapcsán korrelációelemzést végeztünk annak megállapítására, hogy van-e összefüggés a kor és a helyesen megválaszolt kérdések száma között. Eredményeink alapján kijelenthetjük: a kor és a helyesen megválaszolt kérdések száma között nem volt összefüggés. A legjobb eredményeket elérőknek nehézséget elsősorban a 9-es kérdés jelentett, amiből azt a következtetést vonhatjuk le, hogy az erdőben való kerékpározásról még a jól informált bringásoknak sincsenek pontos ismereteik. Legtöbben egyébként azt az a választ („a”) gondolták helyesnek, mely szerint a kijelölt gyalog- és erdészeti utakon az erdő életét, élővilágát nem zavarva szabad kerékpározni – jóllehet erre csak a táblával jelzett útszakaszokon van lehetőség. Az „a” választ nagyarányú megjelölése arra enged következtetni,

³ Forrás: SafetyNet (2009) Pedestrians&Cyclists

hogy az erdőben kerékpározásra vonatkozó tilalmat kevesen ismerik.

Másik nehezen megválaszolható kérdés a 3. volt, amely a kijelölt gyalogátkelőhelyen való kerékpározás szabályaira kérdezett rá. Érdekes, hogy erre a kérdésre egyébként többnyire helyes válaszok érkeztek (az utcai kitöltőknél a negyedik, a webes válaszolóknál pedig a harmadik legtöbb jó választ elérő kérdés volt), mégis az összességében jól teljesítők, vagyis legalább 9 helyes választ adók körében hiányosnak mutatkoztak az erre vonatkozó ismereteik.

Ugyanakkor például a 6-os (a maximális sebességre vonatkozó) és 10-es (a fékekre vonatkozó) kérdéseket magabiztosabban válaszolták meg.

A budapestiek, illetve vidékiek összehasonlításában a helyesen megválaszolt kérdések tekintetében az alábbiak szerint alakult: 4,59 helyes válasz a budapestiek oldalán, míg a vidékiek 11 kérdésből 3,67-re válaszoltak helyesen. Egyébirányt a lakhely és a helyesen megválaszolt kérdések száma között nincs szignifikáns összefüggés: a korreláció analízis 0,004-es szintje jóval elmarad a szignifikánsnak tekinthető 0,01 szinttől.

A felmérés előtt azzal a feltételezéssel éltünk, hogy azok, akik autóval is közlekednek a kerékpár mellett, nagyobb arányban adnak majd helyes válaszokat, mint az autóval nem közlekedők, hiszen a jogosítvány megszerzésének feltétele a sikeres KRESZ vizsga. Az utcai kitöltők 26%-a vallotta magát autósoknak is, ők 42%-ban válaszoltak helyesen, míg azok, akik nem autósok – tehát feltehetően nem rendelkeznek jogosítvánnyal és/vagy nem részesei napi szinten járművezetőként a gépjárműforgalomnak) – 33%-ban válaszoltak helyesen a KRESZ kérdésekre. A webes kitöltők esetében az autóval (is) közlekedők aránya 24%. Esetükben az autósok és nem autósok között a helyes válaszok számát illetően még kevésbé markáns a különbség: a 11 kérdésre átlagosan 5,59 helyes választ adtak az autósok (50,8%-ban válaszoltak helyesen), míg a többiek körében ez 5,47 helyes választ, vagyis 49,7%-ot jelent.

A vizsgálódás egy következő aspektusában a kérdésekre adott válaszokat elemeztük. Legtöbb helyes válasz az utcai kitöltők esetében a 7. kérdésre érkezett, a válaszolók 74%-a van tisztában azzal, hogy egyirányú utcába forgalommal szemben kizárólag abban az esetben szabad kerékpárral behajtani, amennyiben erre külön tábla engedélyt ad. Az egyirányú utcára vonatkozó közlekedési szabállyal egyébként a webes kitöltők is tisztában vannak.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
a	15	19	23	49	64	44	17	20	55	64	22
b	19	9	7	14	10	15	2	27	20	13	11
c	28	27	7	14	8	24	74	23	20	11	52
d	38	45	63	23	18	17	7	30	5	12	15

2. táblázat – az egyes kérdésekre adott válaszok megoszlása

Ettől az eredménytől alig marad el azoknak a száma, akik tisztában vannak azzal a szabállyal, amely szerint a zebrán a kerékpárosnak nincs elsőbbsége; illetve a megkérdezettek nagy többsége számára az is világos, hogy a KRESZ szerint a kerékpárt két külön kezelhető fékkel kell felszerelni. Utóbbi alól némi kivételt jelent az ún. fixivel, vagy örökhajtós kerékpárral közlekedők, amire hagyományosan nem szerelnek féket, vagy a manapság elterjedt divatot követve egy fékkel egészítik ki. Fixi hajtásához egyfelől jelentős fizikai erőnlétre – mivel egyetlen sebességet használhat csak a kerékpáros –, másfelől komoly kerékpáros tapasztalatra és folyamatos koncentrációra van szükség, hiszen a forgalmat és az útviszonyokat jóval előre helyesen kell felmérniük a fixit használóknak. Azonban ahogyan egyre inkább kezd elterjedni és divattá válni a fixi használata, azok is a kerékpár ezen fajtáját választják, akik számára nem feltétlenül ez a legmegfelelőbb közlekedési forma⁴. Utóbbi esetben a KRESZ szabályok ismerete kiemelten fontos lehet, hiszen például a két kötelező fék felszerelése megelőzheti a tapasztalatlan (és a tapasztalt!) bringások esetleges baleseteit.

A válaszolók körében elterjedt tévedésnek vagy tudásbeli hiányosságnak tűnik a járda, illetve a kerékpárút és a közös gyalog- és kerékpárút használata. A válaszolók közel fele gondolja úgy, hogy járdán nem szabad kerékpározni, csak tolni szabad a kerékpárt, miközben amennyiben az út kerékpáros közlekedésre alkalmatlan vagy tilos ott kerékpározni, a járda is igénybe vehető e célra. (Sajnálatos, hogy ilyen nagy számban nincsenek tisztában azzal, hogy adott esetben a járdán is kerekeshetnek, hiszen ez biztonsági szempontból is lényeges, illetve elképzelhető, hogy éppen emiatt döntenek egyesek úgy, hogy nem ülnek kerékpárra, vagy nem engedik gyermekeiket bringázni.) A kérdés ellenpólusa azonban, hogy bár csak 340 válaszoló ismerte helyesen a KRESZ szabályt, mégis az összes kitöltő több mint 66%-a választott olyan megoldást, amely valamilyen módon engedélyezi a járda használatát a kerékpárosok számára.

Az autóbusz forgalmi sávban való közlekedésről a megkérdezettek körül-belül egyharmada (30% az utcai kitöltők, és 31% a webes kitöltők esetében) gondolja, hogy tilos, míg a többiek különböző válaszokat adva ugyan, a válaszlehetőségeket kiegyenlített arányban választották, többségük mégis arra tippelt, hogy lehetséges a buszsáv használata kerékpározás céljára.

Hasonlóan kiegyenlítették voltak a fényforrásra vonatkozó kérdésekre adott választások. Némileg több válasz érkezett a villogó fényt is megengedő lehetőségekre. Sokan tartják jól láthatónak a villogó piros hátsó fényforrást, illetve a legtöbb manapság kapható kerékpáros lámpának van villogó funkciója. A fény hatótávolságát illetően nem választották markáns különbséggel egyik lehetőséget sem, ami arra a feltételezésre

⁴ A fixit hagyományosan kerékpáros futárok vagy olyan bringások részesítik előnyben, akik számára fontos a kerékpár tömege, illetve az, hogy milyen időközönként szorul valamelyik alkatrésze javításra, cseréire.

enged következtetni, hogy erről keveseknek vannak pontos információi.

A kerékpáros maximális közlekedési sebességére vonatkozó kérdést a válaszolók többsége helyesen válaszolta meg, bár a webes kitöltők 30%-a a „c” választ jelölte meg, ami kerékpárúton, valamint gyalog- és kerékpárúton egyaránt alacsonyabb korlátokkal maximalizálná a kerékpáros sebességét. Ezeket a korlátokat egyesek túlzónak találják, hiszen a kerékpározást élsportként üzők ezeknél jóval nagyobb sebességgel képesek haladni. Mások számára a 40 km/órás sebesség azonban szinte elérhetetlen tempónak tűnhet.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

A felvett adatok alapján összességében elmondhatjuk, hogy a kerékpárosok a tényleges szabályokkal kevésbé vannak tisztában, mint arra számítottunk – ugyanakkor számos esetben, ha nem is ismerik a pontos szabályt, a gyakorlatban lényeges elemeivel tisztában vannak. A helyes válaszok és a lakhely vagy a kor között összefüggést nem találtunk, így egyelőre nem tekinthetjük egyik vagy másik csoportot sem kisebb vagy nagyobb tudásúnak a kerékpáros közlekedés szabályait illetően.

A baleseti statisztikák ismeretében a felmérés alapján mindenképpen kijelenthető, hogy fontos volna minden közlekedőt megfelelő módon felkészíteni az általa használt közlekedési eszközök használatára vonatkozó szabályokból, ugyanis ezen szabályok elsődlegesen a közlekedők védelmét és a forgalom biztonságát hivatottak garantálni. Kerékpárosok számára természetesen a KRESZ vizsga nem tehető kötelezővé, de például az általános iskolai tantervben szerepelhetne. Emellett ismertető táblákkal, poszterekkel, különböző felhívásokat tartalmazó figyelemfelkeltő képekkel a kerékpár üzletek, kerékpár szervizek falain, kerékpárutak mentén el lehetne juttatni számos fontos, adott esetben pedig akár életmentő információt a kerékpározni vágyók számára. ■

7. HIVATKOZÁSOK JEGYZÉKE

7.1. Jogszabályok

1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (A jogszabály 2011.XI.3-án hatályos állapota)

6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelete közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről (A jogszabály 2011.XI.3-án hatályos állapota)

7.2. Felhasznált irodalom.

Horton, D., Cox.,P., Rosen, P. (2007). Introduction - Cycling and Society. In: Horton, D., Cox.,P., Rosen, P.: Cycling and Society, Ahsgate.

Parkin, J.,Ryley, T., Jones, T. (2007). BarrierstoCycling: An Exploration of QuantitativeAnalyses. In: Horton, D., Cox.,P., Rosen, P.: Cycling and Society, Ahsgate.

7.3. Korábbi kerékpáros felmérések

BringaMánia kutatás: A „McDonald's BringaMánia” kutatás alapját a 2010. június második felében, a HotDog.hu-n,

NLCafe.hu-n, Autozz.blog.hu-n és a Vuelta Sportiroda hírlevelén keresztül elvégzett online kérdőíves felmérés alkotja, melynek eredményeit a Medián Közvélemény- és Piackutató Intézet dolgozta fel.

Kerékpáros felmérés TNS – I. negyedév – forrás: <http://dev.kerekparosklub.hu/tns> (letöltve 2011. november 22-én 12:53-kor)

Kerékpáros felmérés TNS – II. negyedév - forrás: <http://dev.kerekparosklub.hu/tns> (letöltve 2011. november 22-én 12:54-kor)

Kerékpáros felmérés TNS – III. negyedév - forrás: <http://dev.kerekparosklub.hu/tns> (letöltve 2011. november 22-én 12:55-kor)

STOA-kutatás az európai városi közlekedés jövőjéről – Medián: <http://www.median.hu/object.37efb334-b277-47a1-a4c6-bf70ce55f220.ivy> (letöltve 2011. november 22-én 10:47-kor)

SafetyNet (2009) Pedestrians& Cyclists, (letöltve: 2012. január 27-én)

European RoadSafetyObservatory: TrafficSafety Basic Facts 2010, Cyclists



Jó hír az orvosnak, gyógyír a betegnek

Most igazán érdemes minket választani. Megújuló informatikai hátterünkön keresztül sokkal egyszerűbben és hatékonyabban informálhatja szolgáltatásairól pénztártagjainkat.

- Több, mint 14 000 szolgáltató
- Kiemelt partnereinknek ingyenes hirdetési- és marketingkommunikációs lehetőségek
- Több, mint 100 000-es, folyamatosan bővülő taglétszám

**Legyen a partnerünk,
csatlakozzon Ön is Szolgáltatóinkhoz!**



További információ:
www.egeszsegpenztar.hu