

Kerékpáros Közlekedést Segítő Projekt Pörbölyön

Fenntartható közlekedés és fejlődés



ÚJ SZÉCHENYI TERV

FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS

A fenntartható fejlődés olyan fejlődési folyamat (fölkéké, városoké, üzleteké, társadalmaké, stb.), ami „kielégíti a jelen igényeit anélkül, hogy csökkentené a jövő generációk képességét, hogy kielégítsék a saját igényeiket”. Az egyik tényező, amit le kellene küzdenie, a környezet elhasználódása, de ezt úgy kell véghezvinnie, hogy közben ne mondjon le sem a gazdasági fejlődés, sem a társadalmi egyenlőség és iga-



Többek számára a téma szoros kapcsolatban látszik állni a gazdasági növekedésnek azon igényével, hogy lehetővé tegye a gazdaság hosszú távú növekedését anélkül, hogy a természeti erőforrások túlhasználata a hosszú távú fejlődése látná kárát.

Számos környezetvédő bírálta a „fenntartható fejlődés” kifejezést, mondván, hogy oximoron, mert a gazdasági fejlődés és a hozzá rendelt elméletek és szabályozások az erőforrások állandó fogyasztásában gondolkodnak, mintha az erőforrások mindenkor hozzáférhetőek volnának.

Világunk jelenleg jóval több erőforrást használ, mint amennyit a fenntarthatóság megenged. Ebből következően a jelenlegi gazdasági rendszer csak jelentős többlet-erőforrásokkal képes működni. Ha ezek az erőforrások kimerülnek, a gazdaság komoly veszélybe kerülhet. Mivel az erőforrás-felhasználás 87%-át ősmaradványi energiahordozók képviselik, ezek fogyasztása rejti a legnagyobb kockázatot. A legújabb bizonyítékok alapján a könnyen kitermelhető ősmaradványi hordozókat már kitermeltük. Ezek közül is a legnyilvánvalóbb a kőolaj fogyasztása. E kérdésben nem is annyira az adott erőforrás, pl. kőolajmező nagysága a mérvadó, hanem sokkal inkább az, hogy meddig érdemes kitermelni az adott mezőt.



Sok erőforrást, mint például a kőolajat és a földgázt az emberiség sokkal nagyobb ütemben fogyasztja, mint ahogy természetes úton újratermelődik, így egyre fogyatkozik a készletük. A kifejezés ellen azzal érvelnek, hogy az üzleti életben a „fenntartható fejlődés” szókapcsolatot úgy használják, mint ha a jelenlegi fajta gazdasági fejlődés is fenntartható volna, vagy mintha a kapitalizmus környezetbarát volna – félretolva útjukból olyan embereket, akik nem a gazdasági, hanem a környezeti értékeket hangsúlyozzák.

A megújuló energiaforrások, az újrafelhasználás, a szolgáltatások megfelelő megszervezése gazdasági értelemben is lehetővé tud tenni fejlődést – vagy a korlátozott erőforrások használata nélkül, vagy kismértékű, kis környezeti hatással járó használatukkal. Az utóbbi eset is lehet nem fenntartható, ha az erőforrások lassú fogyasztása meghatározatlanul hosszú ideig tart.

Ha pedig a fejlődés alatt nem feltétlenül értjük az anyagi növekedést és az emberiség számbeli növekedését, hanem inkább az emberiség szellemi fejlődésére gondolunk, akkor ez elvileg lehetséges a Föld élővilága állapotának megőrzése mellett is. Helyesebbnek tűnik a fenntartható gazdálkodás, mint elfogadható alapelv rögzítése, amellyel elkerülhető a "fejlődés" szó erőltetetten megengedő értelmezése. A fenntartható fejlődés megítélése persze azon is múlik, hogy melyik szerzőből indulunk ki.

Gyulai Iván pl. megkülönbözteti a fenntartható növekedést a fenntartható fejlődéstől, mondván, hogy előbbiben többek igyekszünk lenni, utóbbiban jobbak. Szerinte nem érdemes külön fenntartható mezőgazdaságról, vagy fenntartható fogyasztásról beszélni, e helyett a társadalmi berendezkedés egésze lehet fenntartható, vagy fenntarthatatlan. Ez az egészséges megközelítés azért is fontos, mert jelenleg pont az a rossz gyakorlat, hogy a világ megközelítése túlságosan szektorokra bontott, és az egyes szektorális beavatkozások egymás kárára valósulnak meg, pl. a természetvédelmi célt szociális cél rovására valósítanak meg, vagy a leggyakoribb, hogy gazdasági célt a természeti és társadalmi szektor rovására érnek el. E helyett rendszerben kellene gondolkodni: olyan rendszert létrehozni, amelyben a természeti, társadalmi és gazdasági célok egyaránt megvalósulnak.





Az utóbbi évtizedekben egyetértés alakult ki abban, hogy a fenntartható fejlődés (vagy helyesebben a fenntarthatóság) három alappillére a következő:

- a gazdaság (ipar, mezőgazdaság, energetika, közlekedés) fenntartható működtetése;
- a társadalmi viszonyok (politikai rendszerek, nemzetközi jogi és gazdasági rendszerek) elfogadható, rugalmas és önkorrekcióra képes formáinak megvalósítása;
- a környezet és a természeti erőforrások megőrzése.

A cél az emberhez méltó élet biztosítása mindenki számára. Ennek eszköze a gazdaság, és feltétele a természet (környezet) és az erőforrások megőrzése.



FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS

A kiépített infrastruktúra nagyban befolyásolja a használatának módjait, és újabb igényeket teremt. Míg a közlekedéssel kapcsolatos irányelveket és tervezési mércéket gyakran a környezet sajátos igényeire és forgalmi mintáira adott válaszként kezelik, nem kellene figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy a már létező és újabb fejlesztésű technológiák önmagukban is nagyban fogják befolyásolni a közlekedési magatartást és a közlekedési módok közötti munkamegosztást.

A KERÉKPÁRINFRASTRUKTÚRA KIÉPÍTÉSÉNEK GAZDASÁGI ELŐNYEI

Egy a biciklizés népszerűsítésére specializálódott holland szervezet, az I-ce kiszámította a kerékpárinfrastruktúra kiépítésének gazdasági értékét négy városban, melyek közül az egyik Bogotá. Nemzetközi tapasztalatok alapján 10 év távlatában a kerékpárutak létesítése, fenntartása, oktatókampányok általi népszerűsítése mintegy 186 millió dollár költséget jelent. Egy kilométer jó minőségű kerékpárút 200 000 dollárért készül el. A megtett autós kilométerek kiváltása forgalmi torlódások megszűnéséhez, a szennyezés mérséklődéséhez, és az infrastruktúra-fenntartás költségeinek csökkenéséhez vezet, az ebből származó megtakarítás 10 év alatt 493 millió dollár. Az összeg mintegy fele a parkolóhelyek kiiktatásával függ össze. Nemzetközi adatok támasztják alá, hogy a biztonság az utakon 50%-kal nő egy nagyarányú kerékpáros infrastruktúra-építés következtében. A megtakarítások gazdasági értéke 643 millió dollár. A kerékpárral közlekedő emberek kiadása 167 millió dollárral lesz kevesebb, mintha autóval járnának. A holland kutatás kimutatta, hogy 10 év alatt összességében 7-szer annyi haszon várható, mint kiadás. (Lásd: The Economic Significance of cycling, VNG/I-ce, The Hague, Utrecht, 2000)

A kerékpárút nem rombolja a tájat. Aki kerékpárra száll, az magába szívhatja a tavasz illatát, és közben még az énekes madarak fütytét is hallhatja. Tehát építsünk kerékpárutakat! Építsünk, mert a kerékpárút óvja egészségünket és közelebb visz bennünket, embereket a természethez. A természethez és az emberekhez is. Fontos a kerékpárút vonalvezetése. Hová építsünk kerékpárutat? A válasz egyszerű: természetesen mindenhová! Az a jó, ha az országot behálózzák a kerékpárutak. A kérdés tehát nem az, hogy építsünk-e, hanem hogy hová építsünk először. Oda, ahol létező kerékpárút-hálózatokat köt össze az újonnan létesítendő út.

Magyarországon a kerékpáros idegenforgalom a jó adottságok ellenére is csak gyerekcipőben jár. Így van ez az országos lehetőségekhez mérten is kimagasló lehetőségeket kínáló Bács-Kiskun megyében is. Ennek valószínűleg nem csak a pénztelenség az oka, hanem az is, hogy ezt a lehetőséget még a mai napig is csak részben ismerték fel.

Kerékpáros Közlekedést Segítő Projekt Pörbölyön

A kerékpáros turizmus iránt az utóbbi években egyre nő az érdeklődés . A magyar kerékpárút-hálózat hossza már meghaladja a 2000 km-t. A térség településeinek, természeti környezetének szépsége, értékei minden vállalkozó kedvű embert felfedezésre csábítanak.

A kerékpárok nagy előnye, hogy az autók számára megközelíthetetlen helyeken is elférnek. Érdeemes ezt kihasználni, például két épület közötti keskeny sávon ösvényt kialakítani számukra. Mind a gyalogosok, mind a két keréken közlekedők számára motiváló tényező a zöld utak, azaz a városi zöldterületeken vagy azok közelében áthaladó útvonalak használatának lehetősége, legyen az erdő, park, egy régi vasútvonal környéke, esetleg folyó vagy tópart.

Mindenki tudja, hogy egy autó nagyjából tizenkét négyzetméternyi közterületet foglal el, ha az úttesten parkol, pedig egyetlen autó helyén akár tizenkét kerékpár is leköthető. Miközben tizenkét autó egy háztömb hosszan foglalhat el nagyjából százhusz négyzetméternyi területet a közéből, addig ugyanezen a szakaszon százhusz bicaj parkolhatna. Nem célunk a teljesen autómentes város kialakítása, de az ökövárosok kialakítása iránti törekvéseink és a sűrű, kevert funkciójú várostervezés rengeteg előnnyel jár a hagyományos városfelfogással szemben. Célunk a közúti forgalom csökkentése, a légszennyezettség, a hulladék kibocsátás mérséklése, az energiatakarékos rendszerek kialakítása, a gazdag közösségi élet feltételeinek a megteremtése.





Alapelveink a következő fő pontokból állnak össze:

- hozzáférhetőség mindenki számára
- egyensúly a város és a természet között
- rövid távolságok túlsúlya
- minimalizált energiafogyasztás
- erős helyi gazdaság
- a helyiek részvétele a lakóhely kialakításában és igazgatásában
- jól funkcionáló közösségi terek
- gyalogosok, kerékpárosok, tömegközlekedés előnyben részesítése
- egészség, biztonság, kényelem

Küldetésünknek tekintjük, hogy a kerékpár, mint közlekedési eszköz elnyerje méltó helyét a mindennapi közlekedésben, illetve a kerékpár váljon a legnépszerűbb sport- és szabadidős eszközzé. Szeretnénk, hogy mindenki számára elérhető és valós alternatívát jelenthessen a kerékpározás (közlekedési forma, túrázás, sportolás), használóinak száma ugrásszerűen növekedjék. Váljék Magyarországon a kerékpározás a környezettudatosság legfőbb szimbólumává!



Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
www.ujszechenyiterv.gov.hu
06 40 638 638



A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.