

1. A közlekedés mai alapelvei

A közlekedés gazdaságunk egyik kulcsfontosságú eleme. Tartós ellentmondás van azonban a mind nagyobb mobilitást igénylő társadalom és a közvélemény között, mely egyre kevésbé tűri el a gyakori késéseket és egyes közlekedési szolgáltatások gyenge minőségét. A közlekedés iránti kereslet folyamatos növekedésére nem lehet kizárólag új infrastruktúrák létrehozásával és a piacok megnyitásával válaszolni. **A bővítésből és a fenntartható fejlődésből eredő kereslet kielégítéséhez az Európai Tanács göteborgi ülésének állásfoglalása szerint a közlekedési rendszer optimalizálására van szükség. A korszerű közlekedési rendszernek mind gazdasági, mind pedig szociális és környezetvédelmi szempontból is fenntarthatónak kell lennie.** A közlekedési ágazat jövőjére vonatkozó tervek kidolgozásakor egyszerre kell tekintettel lenni annak gazdasági jelentőségére és környezeti következményeire. **Ma a felhasznált infrastruktúra és technológiák társadalmi költsége akkora, hogy hibás döntések nem engedhetők meg.**

A személygépkocsi alternatíváit tehát mind az infrastruktúra (metróvonalak – villamosok – kerékpározásra alkalmas utak – tömegközlekedési járműveknek fenntartott elsőbbségi forgalmi sávok), mind pedig a szolgáltatás (a szolgáltatás minősége, a használók tájékoztatása) szempontjából vonzóbbá kell tenni.

Az Európai Tanács göteborgi határozata az egyes közlekedési módok közötti teljesítményarányok megváltoztatását a fenntartható fejlődés stratégiájának központi kérdésévé tette. Itthon is fel kellene ismerni, hogy a kerékpár közlekedési eszköz. A motorizációs fejlődés hatására a gépjárműforgalom aránya megnőtt a többi közlekedési mód rovására. A közlekedés így többé már nem fenntartható. Ezért a közlekedés fenntarthatósága érdekében **más közlekedési szerkezetre és szemléletre van szükség.**

2. A kerékpár szerepe a közlekedésben

Magyarország tradicionálisan „kerékpáros ország”, szervezetünk felmérése szerint az ország lakosságának 40 %-a (!) még most is úgy nyilatkozik, hogy sokszor kerékpárral közlekedik. Az eltérések természetesen nagyok: van település, ahol az összes közlekedés 60 %-a részben vagy egészben kerékpáron történik, és van, ahol ez messze 10 % alatt van. **Mindent meg kell tenni azért, hogy a kerékpár általánosan elfogadott és használt közlekedési eszköz legyen.**

Néhány érv, hogy miért:

- A településeken belüli utazások mintegy 70 %-a 7,5 km-nél rövidebb. Erre a **leghatékonyabb eszköz** a kerékpár.

Tudta? Ma Budapesten a belvárosban a gépkocsik átlagos sebessége 13-15 km/h, ami kényelmes tekeréssel lehagyható!

- A kerékpározás **olcsó és költséghatékony** a használójának.

Tudta? Egy átlagos gépkocsira fordított összes kiadás (vétélár, szerviz, benzin, parkolás, biztosítás stb.) figyelembevételével egy kilométer

megtétele autóval legalább 150 forintba kerül, míg ugyanekkora távolság kerékpárral mindössze 10-20 forint.

- A kerékpározáshoz szükséges **infrastruktúra a legköltséghatékonyabb.**

Tudta? Egy autótúra ára kb. ötszöröse a kerékpáros útnak, a terület használata pedig a háromszorosa (területhasználat kerékpáron 13 m²/fő, autóban (két utassal számolva – ami egyre kevésbé jellemző!) 45 m²/fő)

- Jelentősek a forintban kifejezhető **társadalmi megtakarítások** (betegállomány, környezetszennyezés, forgalmi dugók csökkenése és egyéb hasznok)

Tudta? Egy angol kutatás alapján készített magyarországi becslés alapján Budapesten egy új kerékpárosra számítva a társadalmi megtakarítás 104 ezer forint, vidéken ez az összeg 21 ezer forint.

- A kerékpáros közlekedés **segít környezetünk védelmében.** A gépkocsik okozta környezeti ártalmak akkor is mérgezik mindannyiunk életét, ha éppen nincs szmogriadó. A kerékpáros közlekedés ezeket a környezeti ártalmakat csökkenteni tudja!

Tudta? Egy átlagos gépkocsi teljes életciklusa (gyártás, használat, hulladékkezelés) alatt 2874 millió m³ szennyezett levegővel és 28 tonna szeméttel terheli környezetünket.

3. Szükséges intézkedések

Mi szükséges ahhoz, hogy a felsorolt előnyök érvényesüljenek hazánkban? Megfelelő szintű és elsősorban integrált intézkedések, a téma kiemelt kezelése, hogy a lemaradás megszűnjék. Ezek közül a legfontosabbak:

1. Megfelelő jogosítvánnyal és hatáskörrel rendelkező felelős kinevezése a Kormányzaton belül.
2. Az illetékes szaktárcánál a szakmai feladatok végrehajtásához megfelelő létszámú, költségvetésű és szemléletű apparátus felállítása.
3. Szükséges források biztosítása a kerékpáros célokra.
4. A kerékpározást érintő jogszabályi változások végrehajtása (Kerékpáros közlekedést érintő rendeletek, kerékpáros közlekedést segítő cafeteria juttatások, költség-elszámolási lehetőségek, vízügyi jogszabályok módosítása stb.).
5. A kerékpáros útvonalhálózat és létesítmények fenntartásának jogszabályi és pénzügyi feltételeinek biztosítása.
6. Az oktatásba tantervi szinten szervesen illeszkedő – a kerékpározást és környezettudatosságot tanító – program elérhetővé tétele a magyar iskolás gyermekek számára.
7. Olyan kerékpáros-turisztikai termékfejlesztési követelmények, kampányok kidolgozása és bevezetése, melyek valóban versenyképes célországgá teszik Magyarországot a kerékpáros turisták számára.