

A program a KEHOP-1.2.1-18-2018-00037 azonosítószámú, „Klímastratégia kidolgozása és klímatudatosságot erősítő szemléletformálás Csepelen” című projekt keretében valósul meg.



Európai Unió
Kohéziós Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

SZÉCHENYI 2020

ÖKOBOLITÁS: AZ SE BAJ, HA NINCS KI' MIND A NÉGY KEREKE!

Világszinten a klímaváltozásért felelős összes CO₂-kibocsátás több, mint ötöde a közlekedési szektorból ered, és ezen belül is meghatározó a személygépkocsik által okozott szennyezés, ezért egyre gyakrabban kerül elő a fenntartható, klímabarát közlekedés, az ökomobilitás fogalma.

Autóval közlekedni évtizedeken át a fejlettség és a jólét egyik fokmérője volt, és sajnos sokak számára még ma is az, főként a fejlődő országokban, miközben a világ fejlettnek nevezett szegleteiben, főként Észak-Amerikában és Nyugat-Európában, de immáron hazánk nagyvárosaiban is látszanak e közlekedési forma térhódításának határai, így a légszennyezés, a forgalmi dugók, valamint a parkolóhelyek szűkössége. „Nem az a fejlett város, ahol a szegények is autóval járnak, sokkal inkább az, ahol a gazdagok is a tömegközlekedést használják” mondta Enrique Peñalosa, Bogotá korábbi főpolgármestere. A fokozódó zajszennyezésre, a szmogra, valamint a dugóban feleslegesen eltöltött időre gondolva könnyen belátható, hogy az autók számának növekedése egy szint felett az egyén életminőségét már alig emeli, miközben a társadalom egészét már jelentősen rontja. Mi lehet hát a megoldás?

Napjainkra a közlekedés, elsősorban a városi közlekedés összetettebb és sokoldalúbb lett, mint valaha, soha korábban a történelem folyamán nem állt rendelkezésre ennyi közlekedési mód. A közösségi közlekedést tekintve vidéki térségeinkben a vasút széles körben, az autóbusz pedig szinte minden településen elérhető. Ezt egészíti ki nagyvárosainkban a trolibusz és a villamos, Budapesten pedig a földalatti és a helyi érdekű vasút (HÉV). A közösségi közlekedés egyre több településen egész nap elérhető szolgáltatást jelent, ami nagyban növeli versenyképességét. A légszennyezés tekintetében még az autóbuszos közlekedés is sokkal környezetkímélőbb az autózásnál, a helyi kibocsátástól mentes elektrifikált közlekedési módok (trolibusz, villamos, metró, vasút) pedig egyértelműen a leginkább klímabarát közlekedési módok közé sorolhatók.

Ugyancsak segíti a kibocsátás-csökkentés céljait, hogy reneszánszát éli az egyéni közlekedés hagyományos, motorizálatlan formája, a kerékpározás, főként a városi közlekedésben. A különösen a 20. század második felében felgyorsuló motorizáció, a személyautók forgalmisáv- és parkolóhelyigénye egyre kevesebb helyet hagyott a kerékpáros közlekedés számára, a napi ingázás során megtett távolságok növekedése pedig a kerékpárok optimális hatótávolságát kezdte meghaladni. Ugyanakkor a városok telítődésével társadalmi mozgalom indult az addig csak autósok által használt terek újrafelosztásáért. Mérföldkőnek számított az első, San Francisco-ban megrendezett Critical Mass esemény 1992-ben, amely azután az egész világon felhívta a figyelmet a városi kerékpározás létjogosultságára, és ezek után alig akadt olyan nagyváros a fejlett országokban, ahol az elmúlt évtizedekben ne javultak volna valamelyest a kerékpáros közlekedés feltételei (noha sok még a tennivaló).

A program a KEHOP-1.2.1-18-2018-00037 azonosítószámú, „Klímastratégia kidolgozása és klímatudatosságot erősítő szemléletformálás Csepelen” című projekt keretében valósul meg.



A kerékpározás kerékkötője, a távolságok növekedése is oldódott valamelyest, alapvetően két jelenségnek köszönhetően. Az egyik az úgynevezett intermodalitás térhódítása, amely lehető teszi, hogy napi útjaink során az adott pillanatban leginkább megfelelő közlekedési módot válasszuk. Nézzünk egy példát: lakhelyünkről autóval vagy kerékpárral elmehetünk a legközelebbi vasútállomásra, ott letehetjük járművünket (P+R, B+R), és vonatra szállva bemehetünk a belvárosba, hogy ott a helyi közösségi közlekedést használjuk. Napjainkban az intermodalitás mellett ugyancsak népszerű az úgynevezett mikromodalitás, mely a kerekpáros közlekedés továbbfejlesztésének is felfogható. A mikromodalitás egyes formái (pl. az elektromos rásegítésű kerékpár) meghosszabbítják a kerékpározás hagyományos hatótávolságát, más, könnyen hordozható formái (pl. az elektromos rollerek) pedig tovább növelik használhatóságát és népszerűségét.

Napjainkban tehát számos lehetőség kínálkozik a klímabarát közlekedésre, azaz napi utazásaink során a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére.

Ön már mindent tud a klímabarát közlekedésről? Tesztelje tudását az alábbi linken:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfmAYUickbMGppRyO2UbrzWqWDIAbUuiK5aZgDIeP1j14hxwA/viewform?usp=sf_link