

11.

Rossen Tkatchenko
PhD hallgató

2017.05.19.

A 17 fenntarthatósági célból

**a tizenegyedik
a fenntartható városok és közösségekről szól:**

**A városok és emberi lakóhelyek befogadóvá,
biztonságossá, ellenállóvá és fenntarthatóvá tétele.**

**(Make cities and human settlements
inclusive, safe, resilient and sustainable)**

Az ENSZ adatai alapján a cél fontosságát a következő tények támasztják alá.

- Az emberiség fele – 3.5 milliárd ember – városokban él
- 2030-ig a világ lakosságának majdnem 60%-a városi környezetben fog élni
- A következő évtizedek városi terjeszkedésének 95%-a a fejlődő országokban fog megtörténni
- 2014-ben több, mint 880 millió ember nyomornegyedekben élt és a számuk tovább növekszik.
- A világ városai a bolygó szárazföldi területének alig 3%-át foglalják el, mégis 60-80 százalékát adják az energia fogyasztásnak és a széndioxid kibocsátás 75 százalékát
- A gyors urbanizáció nyomást produkál az ivóvízkészletekre, a szennyvízelvezető rendszerekre, a hulladékgazdálkodásra, az élőkönyezetre és a közegészségügyre
- Ugyanakkor a városok nagy laksűrűsége hatékonyságnövekedést és technológiai innovációt hozhat az energia és egyéb erőforrások felhasználásának csökkentése mellett

Magyarország

9.823.000 fő (2015.12.31)

6,9 millió - városokban él (több, mint 70%)
17,9%-a a fővárosban és 52,6%-a a többi városban

Ez meghaladja a világátlagot és
már most megelőzi a 2030-ban várt városodási arányt

Ami a hatékonyságnövekedést és a technológiai innovációt illeti, érdekes tény, hogy a KSH szerint területi szinten a községekben élők voltak a legkevésbé elégedettek az életükkel (5,9 pont), a nagyobb városokban, megyeszékhelyeken vagy megyei jogú városokban élők pedig a leginkább (6,4 pont) elégedettek az életükkel.

Az ENSZ célok elérése az országok számára nem kötelező de elvárható. Minden alcélnak egy vagy két indikátort dolgoztak ki, és minden egyes indikátort annak megvalósíthatósága, alkalmassága és relevanciája alapján fogják értékelni.

Az Európai Unió is komolyan foglalkozik a városi környezettel. A 7. Környezetvédelmi akciótervben külön szerepel a városok fenntarthatóbbá tétele. Az EU jogi rendszere sokat tett azért, hogy a tagországok jobban biztosíthassák a lakosságuk egészségét és a tiszta környezethez való jogát.

Ami a közlekedést illeti, az Európai Unió kitűzött célja, hogy 2020-ig az összes közlekedésben használt üzemanyag 10%-a megújuló forrásból kell, hogy származzon.

2014-ben Svédország elérte a 12%-os szintet, nagy mértékben az etanol használatának köszönhetően. Számos kormányzati kezdeményezésre is volt szükség az átmenet felgyorsítása érdekében, beleértve egy olyan törvényt, amely kötelezte a nagyobb üzemanyag-töltő állomásokat legalább egy alternatív üzemanyag biztosítására, és adócsökkentést, illetve adómentességet biztosított olyan járművek számára, amelyek alacsony szintű vagy nulla széndioxid kibocsátással üzemelnek.

Ez nem nevezhető általános európai trendnek, sajnos, mert például Magyarországon az etanol forgalmazása gyakorlatilag megszűnt a jövedéki adójának 2011. évi emelése óta. Viszont amióta megalkották a zöld rendszámokat, terjednek az elektromos autók, még hozzá minden méretben és széles luxus kivitelben is.

De a nulla-emissziós üzemanyag önmagában nem fogja megoldani a városi közlekedés problémáit. És ismerve az urbanizációs trendeket, ha tovább növekszik a város lakossága a jelenlegi közlekedési szokások megtartása mellett, tovább fognak nőni a forgalmi torlódások, akár elektromosan járunk, akár nem.

Mi lenne tehát a megoldás? Hogyan csökkenthetjük a városi autók számát, hogy tehetjük városainkat élhetőbbé?

A nemzetközi esetek tanulmányozása mutatja, hogy mindenhol sokat számít a városi vezetés hozzáállása, elkötelezettsége. Sokkal jobban, mint az állami retorika. Az élhetőbb városok esetén egyenesen mondhatjuk, hogy főleg a célzott tervezésnek köszönhetik a zöld közlekedési módok elterjedését, a tömegközlekedés népszerűségének növekedését.

A kisebb és sűrűn lakott európai városok, mint például Graz és Freiburg lakói nagyon magas arányban használnak úgynevezett zöld közlekedési eszközöket, mert autómentes közlekedésre vannak tervezve.

Összehasonlításként elmondhatjuk, hogy minden hasonló népességű amerikai város teljesen autófüggő, mert szinte semmiféle tömegközlekedési rendszere nincs, és túl alacsony laksűrűségűek ahhoz, hogy a gyaloglás és a kerékpározás életképes legyen.

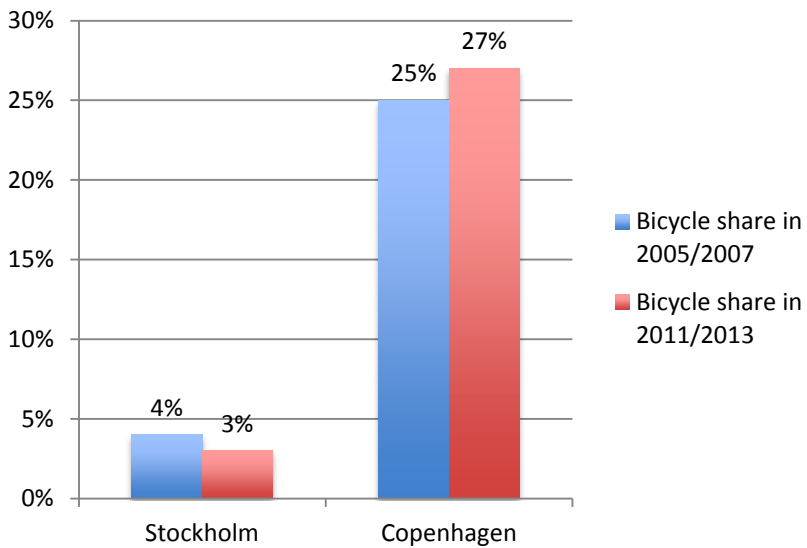
A stockholmi és koppenhágai kerékpározás összehasonlítása szintén egyértelműen mutatja, hogy az önkormányzatok és attitűdjük nagyon fontos

A fenntartható mobilitás módjai nem terjedhetnek önmaguktól, a jelenlegi autóhasználaton alapuló hagyományos mobilitás meghatározó korlátozása nélkül. Bármilyen nagy is a lakosságban a környezet iránti elkötelezettség, a városi közlekedés esetében ez nem elegendő ahhoz, hogy az emberek más közlekedési módot válasszanak, mert nem tudja felülmúlni a kényelem iránti vágyat.

A személyautó-használat városokban történő csökkentése, illetve a mobilitás más módjainak fejlesztése – séta, kerékpározás, tömegközlekedés és taxi - kellene, hogy legyen a valódi cél. A magánautóhasználatot a városban csak úgy lehet csökkenteni, ha a városvezetés reális jobb alternatívákat kínál, amelyek gyorsak, olcsók, kényelmesek és alapvetően vonzóbbak – egészséges életmód, élmény, stb. Ezeknek az alternatíváknak a hiányában rossz "kötött pálya" ez, amin megyünk, mert így a többség vagy nem akarja vagy nem tudja elkerülni a magánautóhasználatát.

Stockholm és Koppenhága esete bizonyítja, hogy nem az éghajlat és nem a város mérete akadályozza a biciklivel járást, hanem a városvezetés hozzáállása

A biciklivel megtett utak részaránya a városi közlekedésben



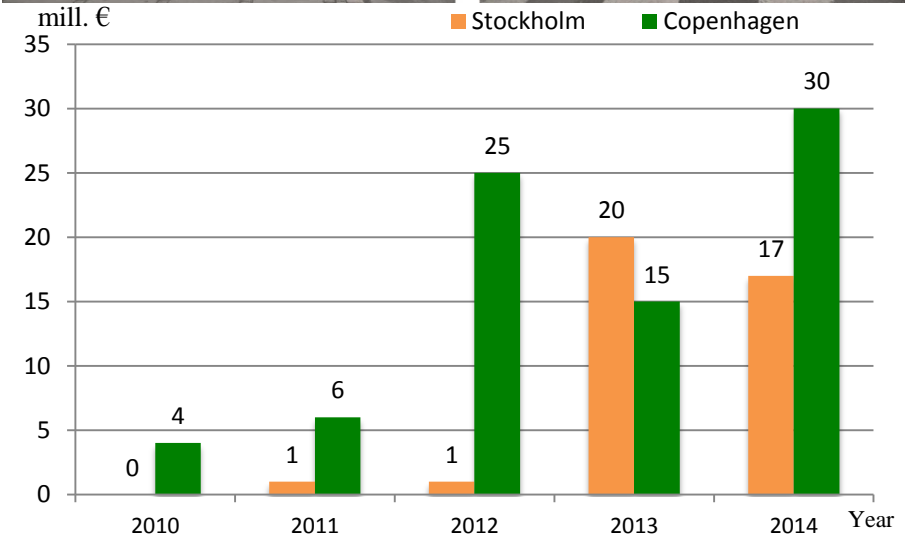
Koppenhága



Photo by Till Koglin



Stockholm



Charts by Rossen Tkatchenko based on data by (Koglin, 2015) from the National Travel Survey Data of Sweden and Denmark. The mode share is for all trips that start or end in the city of Stockholm or Copenhagen.



Köszönöm szépen a figyelmüket!