



150 milliárd forint gazdasági lehetőség rejlik a kerékpározásban 2014-2020 között

A hazai kerékpározás fejlesztéséhez 120 Mrd Ft befektetésére van szükség, melyhez 2014 -2020 között Magyarország számára elérhető Európai Unió források hatékony igénybevétele szükséges, amellyel a következő 7 éves időszakban 150 Mrd Ft megtakarításra, gazdasági nyereségre számíthat Magyarország – értenek egyet a hazai kerékpáros civil szervezetek által létrehozott Kerékpáros Kerekasztal tagjai abban a dokumentumban, amelyet a kormány képviselőinek nyújtottak át a mai napon.

A European Cyclists' Federation (ECF), a Kerékpáros Magyarország Szövetség (KMSZ), a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége (KETOSZ), a Magyar Kerékpárosklub (MK), a Magyar Kerékpársportok Szövetsége (MKSZ), a Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség (MKKSZ) és a Magyar Terméztjárók Szövetsége (MTSZ) 2013. februárjában létrehozta a Kerékpáros Kerekasztalt (KEKE). A KEKE 2013 nyarán elkészítette a Nemzeti Kerékpáros Konceptiót, amely dokumentum az Európai Unió 2014-2020 időszakra vonatkozóan a kormányzat számára ajánlásokat fogalmaz meg.

A KEKE tagjai a koncepciót eljuttatták az országos döntéshozóknak és a koncepció alapján készült Kerékpáros Charta-hoz eddig 13 város csatlakozott. A kormányzat 2013 októberében vitára bocsátotta az operatív programok tervezeteit, melyek kapcsán a KEKE, a már említett koncepció és charta szellemében módosításokat javasol. A módosítási javaslatok átadására 2013. november 15-én rendhagyó módon a kerékpározás nemzetgazdasági hasznosságát jelképező bankjegy kézbesítése mellett került sor a Nemzetgazdasági Minisztériumban és a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban.

A dokumentum átadása kapcsán László János (MK) elmondta, hogy Magyarországon 2010-ben az utazások 19%-a esetébenⁱ a kerékpár volt a fő közlekedési eszköz. Ez mindenképpen megőrzendő érték és közös összefogással 2020-ra tovább növelhető 22-25%-ra. A foglalkoztatott népesség egészségügyi állapotának javulásából eredő, ki nem eső munka évi 3,5-4 Mrd Ft megtakarítást jelent, illetve a WHO számítása alapján, a fizikai aktivitás révén évente 600-zal kevesebben halnának meg, amelyből évi 1 Mrd Ft megtakarításⁱⁱ érhető el. Emellett a CO2 kibocsátás mérséklése, a fosszilis üzemanyag felhasználás megtakarítása és 3,5 Mrd Ft értékű import (alapanyag) kiváltásaⁱⁱⁱ lehetséges. Ehhez az kell, hogy a kerékpározás mindenki számára választható közlekedési mód legyen és a kerékpárosbarát úthálózatokat, a településeket összekötő kerékpárutakat, szemléletformáló akciókat támogassák.

Csikai Maria (KMSZ) véleménye szerint ki kell használnunk a kerékpáros turizmusban rejlő lehetőségeket. Az Európai Parlament által becsült 98 millió kirándulás/év és a kerékpáros nyaralások (> 1nap jellemzően kerékpáron) számának 1 millió nyaralás /év szintre növelése reálisan elérhető cél 2020-ra^{iv}. Ebben az esetben a kerékpáros turizmusban érintett turisztikai szolgáltatók 10 milliárd Ft /év árbevételt érhetnek el. Ehhez ki kell építeni, ki kell jelölni az európai, a nemzeti és a helyi kerékpáros útvonalakat, ki kell alakítani a kerékpárosbarát szolgáltatók rendszerét és összehangolt promóció, marketing szükséges.

Klimon Péter (MKKSZ) felhívta a figyelmet évente 280 000 – 300 000 kerékpárt adnak el, jellemzően erre szakosodott hazai kis,- és középvállalkozások, ráadásul az eladott kerékpárokból 180 000 darab hazai gyártású, illetve ezen kívül exportra 300 000 darab (jellemzően közép és felső kategóriás) kerékpár is itthon készül. Csak a hazai kerékpár-értékesítésből évente 3 Mrd Ft ÁFA bevétel származik. Javasolta, hogy ennek megfelelően a közlekedési ágazat innovatív, fenntartható megoldásokat alkalmazó szereplői kiemelt támogatásban részesüljenek.





Sztaniszlav Tamás (KETOSZ) elmondta, hogy az új közlekedési törvény^v értelmében „a közutak tervezése, fejlesztése során úgy kell eljárni, hogy a biztonságos közlekedési feltételek valamennyi, a közúton közlekedni jogosult számára biztosítottak legyenek”. A törvény szintén foglalkozik a kerékpárral közlekedők, mint az egyik legsérülékenyebb résztvevő kiemelt biztonságával. Amennyiben a közlekedési munkamegosztásban betöltött arányt és a kormányzat által közlekedésre 2014-2020 tervezett forrást^{vi} figyelembe vesszük a kerekpározás arányos része több száz Mrd Ft lenne, és ezt a forrást az önkormányzatok nagy reményekkel várják.

Bodor Ádám (ECF) összefoglalva elmondta, hogy javasolt feltétlenül szükséges befektetések értéke 7 évre kb. 120 Mrd Ft, miközben a kerekpározás ugyanezen 7 alatt 150 Mrd Ft gazdasági hasznot, megtakarítást hozhat az ország számára. A javaslatok részben már szerepelnek az Operatív Programok aktuális változataiban, de különösen a kerékpáros közlekedés – hasonlóan a közlekedési ágazat egészéhez alulreprezentált. Sürgette a kormányzatot, hogy tekintse a kerékpáros közlekedés és turizmus fejlesztését a gazdaságfejlesztés eszközének és biztosítson megfelelő forrásokat, építse be az átadott javaslatokat az Operatív Programok tervezeteibe.

ⁱ Eurobarometer, Future of Transport 2011, Európai Bizottság

ⁱⁱ „Health economic assessment tool for cycling and walking” (HEAT) módszertannal kiszámítva.

<http://www.euro.who.int/en/what-we-do/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/activities/promotion-of-safe-walking-and-cycling-in-urban-areas/quantifying-the-positive-health-effects-of-cycling-and-walking/health-economic-assessment-tool-heat-for-cycling-and-walking>

ⁱⁱⁱ ECF módszertannal kiszámítva. http://www.ecf.com/wp-content/uploads/ECF_CO2_WEB.pdf

^{iv} Európai Parlament: Európai Kerékpárút Hálózat, EuroVelo 2012, a kerékpáros turizmus potenciális mérete, becslés

<http://www.europarl.europa.eu/committees/en/tran/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=78331> Magyarországra.

^v A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. Törvény

^{vi} 2.500 Milliárd Ft

További információ: Tóth Judit, 20-320.7933

