

## Közlekedés

A stratégia első és második kiadásakor az egyeztetések után az a döntés született, hogy a közlekedés ne kapjon külön fejezetet, a probléma nem akkora horderejű, hogy erre szükség legyen.

Az azóta eltelt évek, nem csak a nagyvárosokban, a kisebb településeken is, bebizonyították, hogy a kérdés nem kerülhető meg.

A környezeti nevelőnek szüksége van ilyen irányú ismeretekre, hiszen a társadalom széles rétegei igényt tartanak arra, hogy megfelelő tájékoztatást kapjanak. A globális éghajlatváltozás és a növekvő légszennyezés gondjaival nap, mint nap találkozhatunk a különböző hírcsatornákon, hatásukat a „bőrünkön is” érezzük. Talán tennénk is valamit ellene... De mit és hogyan? A szemléletformálás éppen arra szolgálna, hogy a jelenleginél sokkal nagyobb teret kapjon a megelőzés. A nevelés mellett szükség van olyan intézkedésekre, amikor az emberek szembesülnek magatartásuk anyagi következményeivel is. (Ezek lehetnek pozitívák és negatívák is.)

A részecskeszennyezés (PM10) Budapesten évente mintegy 2000 ember idő előtti haláláért, több mint százezer megbetegedésért és összesen legalább egymillió betegen eltöltött napért felelős. A PM10 az egyik oka annak, hogy az asztmás megbetegedések száma Budapesten az utóbbi 25 évben a tízszeresére, a tüdőrákosoké több mint háromszorosára nőtt. Egyre több gyermek szenved asztmában, allergiában. A levegőszennyezés évente sok milliárd forint kárt okoz a lakosoknak és a vállalkozásoknak. A városok közötti versenyben is komoly hátrányt okoz a szennyezett levegő ténye és híre.

Az egészség vagy a jó közérzet nem feltétlenül biológiai kategória, hanem az ember biológiai létét is magába foglaló, de szubjektív megítélés alatt álló fogalom. Az egészség nem mechanikusan a betegség hiányát jelenti, hanem olyan állapotot takar, amikor az egyén a környezetével biológiai és szellemi értelemben egyaránt harmóniában van. Ennek az állapotnak az elérésére, a jóllétre kell törekednünk a jólét helyett.

## Helyzetkép

Igen sokan – felelős emberek is – hangoztatják, hogy a gazdasági növekedés majd megteremti a környezetvédelemhez szükséges pénzeszközöket. Ez illúzió, hiszen közben – míg várunk a sült galambra – tönkremegy egy csomó minden, ami ma még megmenthető lenne. Ha semmilyen más érvünk nem lenne, csak az, hogy a mai kilátásokat figyelembe véve legkorábban húsz év múlva rendelkezhetünk olyan anyagi lehetőségekkel, amelyek a mai Ausztriában adóttak a környezetvédelemhez, már akkor is látnunk kellene, hogy ez az út nem járható.

Rövid távú gondolkodás nehezíti a szállítás és közlekedés környezetbaráttá tételét is. A tömegközlekedés (nevezzük inkább közösségi közlekedésnek) – az elmúlt évek több rossz döntése ellenére – európai összehasonlításban még mindig nem rossz. Ha a közlekedőknek a tényleges költségeket kellene megfizetniük, vagyis érvényesülne a „szennyező fizessen” elve (s nem pedig az egész lakosságra hárulnának a terhek), akkor már nem érné meg a személyautós közlekedést előnyben részesíteni. A vasúti teherszállítás jelentős csökkentése, a szárnyvonalak leépítése is a közúti terhelés fokozódását jelenti. A településszéli bevásárlóközpontok tömeges elterjedése, a munkáltatók által gépkocsihasználat formájában az alkalmazottaknak nyújtott támogatások szintén indokolatlan forgalomműveledést okoznak. A negatív externáliák (a termék árába nem beleszámított külső költségek) belsővé tétele még igen sok területen nem történt meg, így itt sem.

Az autómentes napok, majd a Mobilitási hét és az egyre gyakoribb kerékpáros felvonulások (Critical mass) sikerei, mind azt mutatják, hogy a közvélemény támogatná a közösségi közlekedés előnyben részesítését. A politikusok mégis óvakodnak bármilyen egyéni autózást vagy közúti teherforgalmat korlátozó intézkedést bevezetni. A kötelező EU-s jogszabályok betartása alól már nem sokáig tudunk kibújni. Az Európai Unió 2011 júniusáig adott haladékot Budapestnek a levegőben található PM 10 koncentráció határérték- betartására. Napjainkban évente 150-180 napon van határérték túllépés, mely szabályosan legfeljebb 35 napon lenne megengedett. Ugyanakkor a WHO álláspontja szerint nincs olyan alacsony koncentrációja a PM10-nek mely biztosan nem károsítja az egészséget. Tehát ez a 35 nap sem jó, hanem kompromisszum, hiszen úgy hisszük, közlekedni muszáj. Nagyon könnyen rámondjuk, hogy a közösségi közlekedés drága, hiszen a fizetéseinkhez viszonyítva sokba kerülnek a jegyek. Ugyanakkor az egyéni közlekedésben a valódi költségeket a környezeti kárt okozó még mindig nem fizeti meg. Egy messziről szállított áru minden egyes kilója akár két kilónyi üvegházhatású gázt is „termel” közben, no meg kárt az utakban. A főváros és a nagyvárosok városon belüli közlekedését és a kisebb települések helyi közlekedését nehéz összehasonlítani. Ugyanakkor az áruszállítás utóbbi 20 éves szerkezetátalakulása (a közútra terelése a vasút helyett) egyaránt terheli az egész országot. Évről-évre újabb vasútvonalak bezárását tervezi a mindenkori hatalom, melyet éppen az erős civil összefogás tudott néhány esetben, legalábbis ideiglenesen, megakadályozni. A tények ismerete segítheti a közvélemény változását.

### **Számok, tények**

Az Európai Unió lakossága körülbelül 456 millió, a gépjárművek száma 270 millióra tehető. Európában a naponta megtett kilométereket tekintve háromszor annyit közlekedünk, mint 20 évvel ezelőtt.

A tömegközlekedés energiát és helyet takarít meg. Míg 70 ember személyautóval körülbelül 1000 négyzetméter helyet foglal el, kerékpárral utazva 90, busszal pedig mindössze 30 négyzetméterre van szükségük.

A személyautóval megtett utak egynegyede rövidebb, mint 3 km.

Budapesten a PM 10 szennyezés közel háromnegyedét a közúti közlekedés okozza.

### **Javaslatok**

1. Energiatermelésünk környezetterhelése még mindig nagy; energiahatékonyságunk javult ugyan, de bőven van még tennivaló. A Paksi Erőművet az eredeti tervek szerint 2017-ben be kellene zárni. Már most többféle, környezetvédelmi szempontokat figyelembe vevő tervet kellene mutatni az embereknek, hogy olyan döntés szülessen majd, amit a közvélemény is elfogad.
2. Meg kell értetni az emberekkel, hogy a háztartásokban és az iparban egyaránt energiatakarékosságra és sokkal nagyobb energiahatékonyságra van szükség, nem pedig több energia előállítására. Tudatosítani kell a megújuló energiaforrások használatának szükségességét, segíteni az elterjesztésüket. Fontos megértetni a diáksággal, hogy rövid távú előnyök érdekében nem szabad alkalmazni olyan erőműveket, amelyek beláthatatlan környezeti károkat okozhatnak a távoli jövőben.
3. Szemléletformálással, gazdasági ösztönzéssel és jogi szabályozással meg kell előzni az „eldobó” vásárlói magatartás további terjedését. A hulladékgazdálkodásban legfontosabb elv a megelőzés, ez EU-álláspont is, nemcsak a háztartásban, hanem a termelésben is. Tudatos vásárlói döntéssel kerüljük el a rövid életű, újrahasznosításra nem alkalmas termékek vásárlását. Alkalmazzuk a megelőzés, újrahasználat, újrafeldolgozás hármass elvét. A végső soron mégiscsak keletkező hulladékok esetén gondoskodni kell azoknak a természetbe befogadhatóvá tételéről.

4. Ki kell dolgozni és be kell vezetni a közlekedés és szállítás területére is a környezetterhelési díj teljes rendszerét. Szemléletformálással elő kell készíteni a negatív externáliák belsővé tételét; ez ugyanis az egész társadalom érdeke, bár ma még nagyon népszerűtlen kívánságnak tűnik.
5. Budapestre vonatkozóan a Levegő Munkacsoport 12 pontos javaslatának elfogadtatása, hogy 2011-re be lehessen tartani a PM 10 határértékeket.
6. A vállalatokat, vállalkozásokat ösztönözni kell a – környezettel is kapcsolatos – társadalmi felelősségvállalásra, ez növekvő társadalmi és nemzetközi elvárás. Ahol előírt, környezetvédelmi szakembereket kell alkalmazni. A dolgozókat tájékoztatni kell a munkafolyamatok, a termelés környezeti vonatkozásairól. Meg kell keresni a környezeti nevelők feladatait ebben a munkában, és segíteni kell őket.
7. A törvények betartása és betartatása szükséges. A közhangulat ne támogassa semmilyen területen az ügyeskedőt, bliccelőt.

## **Irodalom**

- Darvas Béla: Virágot Oikosnak. L' Harmattan, Bp.2000
- Dauncey, Guy: Összeomlás után (A szivárványgazdaság kialakulása) Göncöl Kiadó, 2001.
- Gyulai Iván: Környezetpolitikai döntések elősegítése Ökológiai Intézet, 2009.
- Kiss Károly: Ezredvégi kertmagyarország. V-kiadó, 1994.
- Kiss Károly: Modernizáció és környezetpolitika. in: A mai világ és a jövő foratókönyvei. Nemzeti Stratégia 2002-ig. Kapuk, 1997.
- Lukács András: Államháztartási reform – másképpen. Levegő Munkacsoport, 1990.
- Lukács András: Közlekedjünk ésszerűbben! Levegő Munkacsoport, 2009.
- Singer, Andy: Gépregény Car Busters Press Prága 2005.
- Végh László- Szám Dorottya- Hetesi Zsolt: utolsó kísérlet Kairosz Kiadó 2008.
- A világ helyzete 2009. Worldwatch Institute 2009, Föld Napja Alapítvány 2009.

A Levegő Munkacsoport honlapja: [www.levego.hu](http://www.levego.hu)