

## Csatlakoztunk az Autómentes Világhálózathoz

A Levegő Munkacsoport 2004. április 23-án tartott Közgyűlésén úgy döntött, hogy a csatlakozik az Autómentes Világhálózathoz.

Az Autómentes Világhálózat nemrég alakult meg azoknak a szervezeteknek a kezdeményezésére, amelyek immár három alkalommal tartották meg az Autómentes Városok rendezvény-sorozatát. Ezekben a Levegő Munkacsoport képviselői is részt vettek (a legutóbbi, Prágában tartott rendezvényről a Lélegzet 2003. júliusi számában számoltunk be – <http://www.lelegzet.hu/archivum/2003/07/2814.hpp>). A hálózat olyan környezetvédő szervezeteket tömörít, amelyek a városi autóhasználat jelentős csökkentését szorgalmazzák, és követelik az élhetőbb települések kialakítását, a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását, a tömegközlekedés fejlesztését. Elősegítik az autómentes napok és más rendezvények megszervezését, amelyek az említett célokat szolgálják. Legközelebbi nagy rendezvényükre Berlinben kerül sor 2004. július 19. és 24. között. Részletes tájékoztatás található angol nyelven a [www.worldcarfree.net](http://www.worldcarfree.net) honlapon. Az alábbiakban tájékoztatásul közöljük az Autómentes Világhálózat Kartáját.

### Az Autómentes Világhálózat Kartája

#### *A gépkocsi-függés súlyos következményei*

A gépkocsiktól való függés nyomán olyan életforma terjedt el világszerte, ami környezetileg és társadalmilag egyaránt pusztító. 1950-ben bolygónkon összesen 70 millió személy- és teherautó, valamint autóbusz közlekedett. 1994-re a gépjárművek száma ennek kilencszeresére – 630 millióra – emelkedett, és 1970 óta évente 16 millióval nő. Ha a bővülés így folytatódik, akkor 2025-ben a világ útjain jóval több mint egymilliárd gépjármű mozog majd. Ezek naponta 37 millió hordó olajat használnak fel, ami a Föld napi kőolaj-fogyasztásának a felét teszi ki. A levegőszennyezés csaknem felét, az üvegházhatású gázok kibocsátásának pedig legalább a harmadát a gépjárművek okozzák.

Mára szinte minden országban a legfőbb baleset- és halálokozó tényezőkké vált a gépkocsi – még ha „tisztá”, „zöld” vagy egyéb jelzővel illetik is. A gépjármű-forgalom négyszer annyi – évente 1 millió 260 ezer – ember halálát okozza, mint a háborúk. Ez azt jelenti, hogy a világ útjain minden nap több mint 3000 ember veszíti életét – és akkor még nem számoltunk a gépkocsik egyéb egészségkárosító hatásával és ennek következményeivel (asztma, rákbetegségek, leukémia, légzőszervi megbetegedések). Ha figyelembe vesszük azt az évi mintegy 10–15 millió sérülést és tartós egészségkárosodást is, ami az utakon következik be, valamint azt, hogy a gépjármű-közlekedés mennyi állat pusztulását vagy sérülését okozza, képet alkothatunk a probléma valódi súlyáról és annak katasztrofális arányairól.

Ezt a tragikus helyzetet tovább rontja, hogy az autóközlekedés káros és torzító módon alakítja épített környezetünket. Az eleven, emberi léptékű, kellemes közérzetet biztosító és gyalogos életformát lehetővé tevő települések helyett olyan, kis népsűrűségű, nagy területen elterpeszkedő városok jönnek létre, amelyek kialakításánál alapvető szempont, hogy az emberek minél gyorsabban eljuthassanak – máshová. A gépkocsik számára széles utakat alakítanak ki, a parkoláshoz pedig hatalmas területeket aszfaltoznak le, így azok a célpontok, ahová az emberek napi tevékenységük során igyekeznek, gyalogszerrel egyre kevésbé érhetők el. A közösségi érintkezés és a kulturális kölcsönhatások számára rendelkezésre álló terek beszűkülnek és feldarabolódnak, ami gátjává válik a társadalmakat összetartó közvetlen társas kapcsolatoknak. Az emberek élete egyre inkább zárt helyiségekbe, egymástól elválasztott, szűkre szabott terekbe szorul.

A világ mára egy drága és társadalmilag igazságtalan technológiától – a valaha kigondolt leginkább erőforrás-igényes helyváltoztatási módtól – vált függővé, ami fokozatosan elterjedve egyedulalomra tett szert az iparilag fejlett országok jó részében. Ez a rendszer,

amelynek alaptényezői a gépkocsi, az autópályák és a kőolaj, megfosztja gyermekeinket, az időseket, a szegényebb társadalmi rétegeket és a testi fogyatékosokkal élőket a szabad mozgás lehetőségétől. A gépkocsi-alapú rendszerhez legfeljebb csak mint utólagos kiegészítést illesztik hozzá a tömegközlekedési, kerékpáros és gyalogos közlekedési infrastruktúrát. Testi és lelki egészségünk látja kárát ennek az életmódnak: az emberek fizikai aktivitása rendkívül alacsony szintre csökkent, hozzájárulva az elhízottság népbetegséggé válásához. Társadalmaink bármi áron helyet biztosítanak a gépkocsiknak, ami ahhoz vezet, hogy lepusztult városi területek jönnek létre, elszigeteltséget és elidegenedettséget hozva a helyi kötődés és a közösségi érzés helyébe.

### ***Autómentes településekkel a jövőbe***

Mivel a gépkocsi-közlekedés ennyiféle módon és ilyen súlyos következményekkel károsítja az emberi életet és a természetet, logikusan adódik a következtetés, hogy az autómentes települések kialakítása a fenntartható társadalmi fejlődés egyik sarokköve lehet. Ökológiai és szociális értékeken alapuló elveket követve képesek lehetünk arra, hogy emberi léptékű, izgalmas, tetszetős és harmonikus épített környezetet alakítsunk ki. Ha gyalogos közlekedésre alapozott, kerékpáros-barát emberi élettereket hozunk létre, akkor a természetes testmozgás újra részévé válhat az emberek mindennapi életének. Ilyen településeken a mindennapi célpontok könnyen elérhetők a gyermekek, az idősek, a szegényebb társadalmi rétegek és a testi fogyatékosokkal élők számára is. A meglévő falvakat, városokat és nagyvárosokat olyan módon alakíthatjuk át, hogy sokkal kellemesebb környezetet teremtsenek lakóik életéhez és munkájához, ahol egészséges népsűrűség és arányok mellett keverten található lakások, üzletek, munkahelyek és kulturális intézmények. Egyúttal a lehető legkisebbre csökkenthetjük az ún. ökológiai lábnyomunkat azzal, hogy radikálisan csökkentjük hozzájárulásunkat az emberiség olajfüggéséhez és az éghajlatváltozáshoz.

Azon túl, hogy autómentes településeket alakítunk ki, tenni kívánunk azért is, hogy a meglévő gépkocsi-függő rendszeren belül javuljon az alternatív megoldások életképessége. Ösztönöznünk kívánjuk olyan alternatív közlekedési infrastruktúrák létrehozását, amelyek fizikai eszközökkel gondoskodnak az útsávok és a parkolóhelyek térfoglalásának visszaszorításáról, érezhetően csökkentve a gépjármű-forgalmat és az általa okozott szennyezést. Fellépünk minden olyan javaslattal szemben, ami új utakat, útszélesítéseket vagy új parkolóhelyek kialakítását tervezi. Tudatosítani kívánjuk, hogy a társadalmi és ökológiai egészség eléréséhez önmagában nem elég az, ha kevesebbet autózunk, vagy ha „zöldebb” gépkocsikat kezdünk használni – ez csökkenti ugyan a szennyezést, de változatlanul hagyja az autóhasználatra épülő városi településszerkezetet, és az ahhoz kapcsolódó magas fogyasztási és energiafelhasználási szinteket.

Amikor a jelenlegi motorizált közlekedési rendszereink alternatíváit keressük, a mobilitási koncepciónál sokkal hasznosabb lehet egy olyan megközelítés, ami a közelség révén biztosított hozzáféréseken alapul. Hajlamosak vagyunk elfelejteni, hogy az emberi települések eredetileg azért jöttek létre, hogy kibővítsék a társas érintkezés és kölcsönhatás lehetőségeit – tehát azért, hogy közelebb hozzák egymáshoz az embereket és elérendő célpontjaikat, és hogy a lehető legkisebbre csökkentsék az áruk és emberek mozgatásának igényét. Ebből a megfontolásból – az alternatív közlekedés ügyének előmozdításán túl – azért is tenni kívánunk, hogy az élettelen, üres, gépjárművek uralta városi terek új szerepet kapjanak, és üzleteknek, munkahelyeknek, közösségi létesítményeknek, játszótereknek, parkoknak és nyilvános kerteknek adjanak helyet. Az „Autómentes Napok” és „Kerékpárral Munkába Hetek” programjaival, valamint egyéb kezdeményezésekkel részt kívánunk venni abban a közös munkában, ami hozzájárulhat településeink lakhatóbbá tételéhez és biztosíthatja a közlekedési rendszer átalakításához szükséges széleskörű társadalmi támogatást.