

Brüsszeli konferenciák a közlekedésről és az éghajlatváltozásról

1. Ismeretterjesztés az Európai Parlamentben

Az éghajlatváltozás témája egyre népszerűbb – ezt bizonyítja az is, hogy 2007. június 14-én, az Európai Parlamentben egymással párhuzamosan két rendezvény is e téma körül forgott, a zöldek és a szocialisták képviselőcsoportja szervezésében. A zöldek konferenciája a közlekedési ágazatnak az éghajlatváltozásban való felelősségét és a különböző megoldási lehetőségeket járta körül.

Wiebke Zimmer a német Ökológiai Intézettől arra hívta fel a hallgatóság figyelmét, hogy az Európai Unióban 1990 és 2004 között a közlekedés üvegházhatású gázkibocsátási részesedése 17 százalékról 24 százalékra növekedett. Az előadó szerint az Uniónak olyan stratégiákat kellene kidolgoznia, amelyek lehetővé teszik, hogy csökkenjen a gépjárműközlekedéstől való függőség, és a kevésbé környezetszennyező közlekedési módokra válthassunk. Emelett azonban véleménye szerint a gépjárművek energiahatékonyságának növelése és a bioüzemanyagok elterjedése is szerepet kell, hogy kapjanak a szennyezőanyag-kibocsátások csökkentésében.

A konferencia további részében az előadók alágazonként – vasúti, vízi, légi, közúti – jellemezték a helyzetet, illetve világítottak rá egy-egy megoldási irányra.

Pierre André Meyrat, a Svájci Szövetségi Közlekedési Hivatal igazgatóhelyettese országának a vasút iránt elkötelezett közlekedéspolitikáját és annak eredményeit foglalta össze. Svájc határozott közlekedéspolitikájának köszönhetően – a kilométer alapú útdíj bevezetésével, a vasúti infrastruktúra nagymértékű fejlesztésével, a kombinált áruszállítás támogatásával és a svájci vasutak megújításával – az Alpokon keresztülhaladó hatalmas tehergépjármű-forgalom 2001 óta fokozatosan csökken, és a vasút részesedése az áruszállításban újra növekszik¹. A svájci példa bizonyítja, hogy a közúti tehergépjármű-forgalom folyamatos növekedése megállítható, a nem kívánatos forgalom fokozatosan a vasútra terelhető.

Silvia Maffi Olaszországból a vízi szállítás szennyezés-kibocsátásairól és annak csökkentési lehetőségeiről tartott előadást. A tengeri és folyami szállítás fajlagos szennyezése összességében a legkisebb, tehát ebből a szempontból a leginkább környezetkímélő szállítási módról beszélhetünk, ám a tengeri szállítás folyamatos növekedése következtében a szennyezés-kibocsátása is egyre növekszik (az alágazat elmúlt évi szén-dioxid-kibocsátását 1 milliárd tonnára becsülték, amelynek ötödéért az európai flotta felelős). A kibocsátás-csökkentés technikai megoldásai ismertek, politikai és jogi kérdés, hogy ezeket alkalmazzassák.

Hasonló következtetésre jutott Axel Friedrich, a Német Környezetvédelmi Hivatal (UBA) Közlekedés és Zaj főosztályának vezetője, aki szerint már egy sor egyszerű változtatással a jelenlegi technológia alkalmazása mellett egy mai gépkocsi szén-dioxid-kibocsátása is kilométerenkénti 80 grammra csökkenthető – mindeközben az Unió hivatalos célja 2012-ig a

¹ Erről bővebben a Lélegzet 2005/3. számában is olvashatunk:
www.lelegzet.hu/archivum/2005/03/3218.hpp

120 gramm. A rendkívül alacsony üzemanyag-fogyasztású (tehát kis szennyezést okozó) gépkocsik (akár 48 g/km szén-dioxid-kibocsátással) már ma gyárthatók lennének.

Jeff Gazzard, az angliai székhelyű Zöld Ég Szövetség (Green Skies Alliance) képviselője a légi közlekedés növekvő szerepére hívta fel a figyelmet, ami az üvegházhatású gázok kibocsátását illeti: részesedése a szén-dioxid kibocsátásokban a világon 2000 és 2005 között 1,5 százalékról 2,3 százalékra nőtt). A megoldást a repülőjegyekre kivetett „légi torlódási adó” bevezetésében látja. Sylviane Lust, a Légiszállítók Nemzetközi Szövetségének (IACA) igazgatója szerint az alágazat nem viselne el egy ilyen mértékű terhet, ő ezért a Bizottság szén-dioxid-kereskedelemre vonatkozó javaslatának módosítását javasolja.

Délután Max Leuprecht, a müncheni Zöld Város Egyesület igazgatója számolt be arról, hogyan ösztönzik, népszerűsítik különböző rendezvényeken keresztül a kerékpározást a délnémetországi városban.

Végezetül Marcel Rommerts és Eleni Kopanezou ismertette az Európai Bizottság városi közlekedésről szóló Zöld Könyve kidolgozásának folyamatát, amelyet várhatóan év végén adnak ki.

Aki a konferencián elhangzottak részleteire kíváncsi, az a következő honlapról töltheti le az előadások írásos anyagát:

<http://www.greens-efa.org/cms/default/dok/187/187744.documents@en.htm>

2. Vasúttal az éghajlatváltozás ellen

„A vasút lehetőségei az éghajlatváltozás elleni küzdelemben” címmel rendezett konferenciát 2007. június 26-án Brüsszelben az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER).

Belgiumnak azért nem ártana egy kis felmelegedés – gondoltam minden irónia nélkül reggel, miközben 15 fokban és szitáló esőben, vagyis teljesen szokványos júniusi körülmények között a buszra vártam. Brüsszel közlekedési tanulságaira pedig jó lenne odafigyelnünk –morfondíroztam tovább, amikor is kénytelen voltam leszállni az araszoló buszról, hogy végül gyalogszerrel érkezzek meg a konferencia helyszínére, kicsit megkésve, ám a dugóban ragadt busznak a séta közben még nyomát sem látva.²

A konferencia helyszíne a Belgiumban patinásnak számító Concert Noble épülete – a kissé megkopott előadótermet egy múlt századi uralkodó párt ábrázoló festmények és hatalmas kristálycsillárok díszítik. Reménykedjünk, hogy e körülmények nem a vasút idejétmúlt voltára, hanem inkább jelentőségére utalnak. Ez utóbbit jelezheti, hogy a konferencia kiemelt előadója az Európai Unió közlekedésügyi biztosa (és egyben alelnöke), Jacques Barrot.

A biztostól megtudhattuk, hogy az EU országaiban 2000 és 2020 között az áruszállítás 50 százalékos növekedésére számíthatunk. Kiderült az is, hogy a közlekedés 98 százalékban függ a kőolajtól, és hogy az Unióban a szén-dioxid-kibocsátások 26 százalékáért felel. Barrot szerint azonban nem csökkenteni kell a mobilitást, hanem fenntarthatóvá tenni. A fenntartható mobilitás véleménye szerint három fő cselekvési iránnyal érhető el:

² Brüsszel belvárosa körüli körgyűrű az ötvenes évek végén alagútrendszerrel egészült ki, mára helyenként kétszer öt sávós közúti kapacitását. Mindez nem akadályozza meg, hogy napjainkban egy baleset, kedvezőtlen időjárási körülmények, vagy egyéb tényezők hatására a tíz sávós belvárosi körgyűrűn rendszeresen leálljon a forgalom, minden környező sugárútra kiterjedő dugót okozva.

- a tiszta üzemanyagok elterjedésével,
- az intelligens közlekedés-szervezéssel,
- a kevésbé szennyező, kevesebb energiát igénylő közlekedési módok választásával.

A vasút vonatkozásában az Európai Bizottság politikusa kiemelte, hogy mennyire fontos szerepe lehet a közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának csökkenésében, nagy vonalakban felvázolva, mindezt hogyan képzele el: a kizárólag áruszállítást lebonyolító vasúti pályák kialakításának ösztönzésével és a vasút fejlődése elé tornyosuló adminisztrációs és működési akadályok felszámolásával. A politikus szerint elengedhetetlen az is, hogy a vasút különböző szereplői tisztában legyenek saját jelentőségükkel.

A biztosnak az Unió közlekedés-energia politikáját nagy vonalakban érintő, általános bevezetője után a német szövetségi közlekedési minisztert, Wolfgang Tiefensee-t hallhattuk. Előadásából kiemelendő, hogy a tehergépkocsik útdíja németországi bevezetését követően a vasúti áruszállítás 7,6 százalékkal, vagy 5 millió tonnával növekedett (2005 és 2006 között).

A politikusi bevezetők után a WWF-től Stephan Singer emlékeztette a hallgatóságot az éghajlatváltozás várható legsúlyosabb következményeire, az ivóvízhiányra és a csapadék csökkenésére. Hangsúlyozta ugyanakkor, hogy az üvegházhatást növelő gázok kibocsátásának jelentős mérséklése sem okozna gazdasági problémát, és éves szinten a bruttó hazai termék, a GDP mindössze 0,1 százalékos csökkenését vonná maga után.

A leginkább figyelemre méltó beszédet – e sorok írójának szubjektív véleménye szerint – a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) előadójától, Luc Aliadière-től hallhattuk. Érdemes elgondolkozni az általa említett számokon: a vasúti közlekedés az éghajlatváltozást okozó gázok kibocsátásának mindössze 0,1 százalékaért felelős, míg a légi közlekedés 2,3 (a magaslégtérben kibocsátott gázok fokozott hatását is figyelembe véve, 5 százalékaért – *a szerző megjegyzése*), a közút pedig 15 százalékaért. A közlekedési ágazat az egyetlen, amelynek szennyezés-kibocsátása folyamatosan növekszik, és amennyiben nem történik politikai változás, közép- és hosszú távon is növekedni fog. A vasút a motorizált személyszállítási közlekedési módok közül utaskilométerenként a legkisebb szennyezőanyag-kibocsátással jár, még a nagysebességű vasutak esetében is.³ Luc Aliadière nem győzte hangsúlyozni, mennyire fontos, hogy új közlekedéspolitikát lépjen életbe, mint ahogy az is, hogy a beruházások kiegyensúlyozódjanak – jelenleg ugyanis túlnyomó részük a közútra irányul, az újonnan csatlakozott közép- és kelet-európai országokban is, a legteljesebb ellentmondásban az Unió kinyilvánított éghajlatvédelmi céljaival. A vasút képes saját szén-dioxid-kibocsátását csökkenteni, és erre el is kötelezi magát, mindez azonban nem változtat az óriási szakadékon, amely az Európai Unió környezetvédelmi vállalásai és a ténylegesen megvalósuló közlekedési politikája között húzódik.

Ez utóbbi megállapítás igazságtartalmát sajnos a következő előadók is bebizonyították. Az Európai Bizottság és a Parlament magas rangú képviselői, valamint a vasút képviselőinek előadásai között végig érezhető volt a fentebb említett mély ellentmondás – az előbbieket a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének különböző lehetséges stratégiáit járták körbe – a közlekedési módváltást rendszerint utolsóként jelölve meg, vagy kevésbé hangsúlyozva, ám hallgattak a lehetséges és kívánatos pénzügyi intézkedésekről és a vasút fejlesztéséről. Ezzel szemben a vasút képviselői az infrastruktúrális fejlesztések, valamint a vasút számára a légi és közúti közlekedéssel egyenlő piac versenyhelyzet megteremtésének szükségességét hangsúlyozták. Az, hogy a konferencián egyik leggyakrabban emlegetett, a vasút térhódítását akadályozó tényező – az egységes európai vasúti biztonsági és technikai feltételek, szabványok és normák hiánya – teljes egészében megegyezik a tíz évvel ezelőtti konferenciák legfőbb érvével, sajnos semmi biztatóval nem kecsegtet a jövőre nézve, mint ahogy az sem, hogy az Európai Unió intézményeinek jelen lévő képviselői szerint a tagországok és a vasúti

³ A német www.bahn.de/umweltmobilcheck és a www.ecotransit.org oldalakon utánanézhethetünk a különböző közlekedési módok szén-dioxid-kibocsátásának.

társaságok tehetnek leginkább a vasút fejlesztéséért. Szintén nem túl biztató volt a válasz egy zöldpárti képviselő azon kérdésre, hogy mit szándékozik tenni az Európai Bizottság azért, hogy az uniós alapokból az új tagországok ne költsenek sokkal többet közutak építésére, mint ami többek között az éghajlatvédelem szempontjából is kívánatos,. Amint az elhangzottakból is kiderült, a Bizottság annak ellenére sem képes befolyásolni az új tagországok közlekedéspolitikáját, hogy nem ért egyet a közúti beruházások túlsúlyba kerülésével.

Derűlátásra adhat okot, hogy egyes óriáscégek, mint például egy jelentős német papírgyár, felismerték a vasúti szállításban rejlő lehetőségeket, ám újra elsötétül a kép, mikor a közútról a vasúti szállításra való átállás gyakorlati buktatóiról hallunk, amelyek között a cég képviselője szerint vasúti társaságok nehézkes, nem kimondottan ügyfélközpontú hozzáállása is szerepel (az átállás megszervezése 6-12 hónapot vesz igénybe).

E beszámoló nem teljes, mindössze ízelítőt kínáltunk a konferencián elhangzottakból, amely azonban fő vonalakban szemlélteti mind az Európai Parlament és Bizottság, mind a vasúti alágazat hozzáállását – és sajnos, egy helyben toporgását is. A konferencián elhangzottak után részletesen érdeklődők számára a rendezvény teljes programja és az előadások többsége a következő oldalon érhető el:

<http://www.cer.be/content/ItemEvent.asp?docid=3541&level0=933&level1=934&past=1>

Brüsszel, 2007. június

***Madarassy Judit
Levegő Munkacsoport***