



A MELLÉKLET TÁMOGATÓJA:



HALADNI MUSZÁJ KÖZLEKEDÉS ÉS JÖVŐ

A HALADÁS ÁRA

A helyváltoztatásnak ára van, és ez nemcsak abban a pénzben fejezhető ki, amit valaki közvetlenül rákölt, hanem az okozott környezetszennyezés és egészségkárosodás költségeiben is. A legtöbb ember föl sem becsüli, hogy mit nyer például a tömegközlekedéssel, illetve hogy önmagában az internethasználat nem feltétlenül csökkenti a megtett kilométereket.

Szöveg - Szabó Emese

- ◆ Rengeteg adat van arról, hogy a közlekedés mennyibe kerül mind a környezet, mind pedig az anyagiak szempontjából. Erről tanulmányt pár éve a Közlekedéstudományi Intézettel közösen a Levegő Munkacsoport is készített, eléggé lehangoló eredménnyel. A helyzet ráadásul azóta sem sokat változott. Sőt, az akkor mértnél lehet, hogy még rosszabb is, hiszen mint nemrég kiderült, a gépkocsik a hivatalosan nyilvántartott mértéknél sokkal szennyezőbbek is lehetnek. *„Mi azt néztük meg, hogy ha mindent beleveszünk, akkor mibe kerül Magyarországon a közúti és a vasúti közlekedés. A kutatás igazolta, hogy a gépjárművel történő helyváltoztatás sokkal többbe kerül, mint amennyit az emberek közvetlenül fizetnek érte. Nemcsak a használó által fizetett összegekkel kell ugyanis számolni, hanem az egészségi és környezeti károkkal, adózási anomáliákkal is. Mindez ráadásul nem is tudatosul az emberekben, pedig a környezet egyre kevésbé tudja feldolgozni a kibocsátott szennyet”* – mondja **Lukács András**, a Levegő Munkacsoport elnöke. Kiemeli, hogy az ár még akkor is magasabb, ha a közlekedéshez kapcsolható összes adóval is számolunk. Ez utóbbiak nagyjából az infrastruktúra költségét fedezik, tehát elsősorban az utak és hidak építését és fenntartását, a környezeti és egészségi károkat nem. Ha például a 2006-os eredményeket nézzük, akkor a Közlekedéstudományi Intézet számításai azt mutatják, hogy a személygépkocsi-közlekedés utaskilométerenként több mint 17 forint, a vasúti személyszállítás közel 16, a helyközi autóbusz-közlekedés pedig 7 forint veszteséget okoz az államnak, illetve a társadalomnak. Az árufuvarozás okozta veszteség árutonna-kilométerenként csaknem 13 forintot tesz ki a közúton, és közel 4 forintot a vasúton. A Levegő Munkacsoport számításai pedig a személygépkocsik esetén több mint 50 forint, a tehérgépkocsiknál pedig 21 forint veszteséget mutatnak utas-, illetve tonna-kilométerenként.

Kép - Profimedia - Red Dot

SZÁMOK BÜVKÖRÉBEN

Ha csak az autós forgalmat és a tömegközlekedést nézzük, akkor a legutolsó ismert adatok szerint Budapesten az utazások mintegy **60 százalékát bonyolítja le a tömegközlekedés, 40 százalékát pedig a személyautók**. Ez lényegesen alacsonyabb arány a 30 évvel ezelőtti 86 százalékosnál, de európai mércével nézve még így is kedvezőnek mondható. Ha a fővárosban üzemelő tömegközlekedési eszközökhöz a Volán és a MÁV naponta közlekedő járműveit is hozzávesszük, akkor Budapesten mintegy 4 ezer ilyen eszköz rója az utakat. Ezzel szemben mintegy 650 ezer személygépkocsi található a fővárosban, és naponta további mintegy 200 ezer lép be a városhatáron.

A budapesti személygépkocsiknak naponta ugyan csak egyharmada indul el, de a városra nézve még ez is komoly terhet jelent. Az ugyanis kiderül a számításokból, hogy a fővárosban a közlekedési eredetű légszennyező anyagok **60 százalékát a személygépkocsik bocsátják ki, míg az autóbuszok csupán 6 százalékát, a fennmaradó 34 százalékért pedig a teherautók a felelősek**.

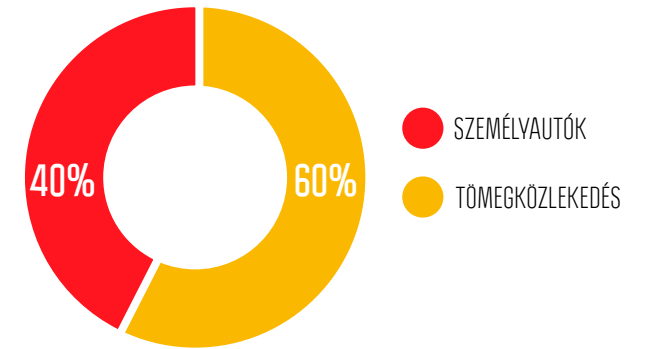
Érdekes eredmény jön ki akkor is, ha a járművek által elfoglalt terület nagyságát vizsgáljuk. Egy tömegközlekedési eszköz például átlagosan 30 négyzetméternyi területet foglal el, ami a 4 ezer járművek számolva 120 ezer négyzetmétert jelent. Ha feltételezzük, hogy az összes jármű egyidejűleg van mozgásban, és a követési távolság 4 méter, akkor a teljes elfoglalt területre 152 ezer négyzetméter jön ki. A 850 ezer személygépkocsi területfoglalása – autóként átlagosan 8 négyzetméterrel számolva – 6,8 millió négyzetmétert jelent. Ha azt feltételezzük, hogy ezekből egyidejűleg 100 ezer mozog, akkor a többlet helyfoglalás – 3 méteres követési távolságot figyelembe véve – 600 ezer négyzetméterre tehető. Tehát az autók 60-szor több helyet foglalnak el, mint a tömegközlekedési járművek, miközben jóval kevesebb utast szállítanak.

BARÁTSÁGOS ALTERNATÍVÁK

Az Európai Bizottság megbízásából már számos hasonló tanulmány készült, az ugyanis nem új felvetés, hogy a közlekedést komplexebb módon kell vizsgálni, a társadalmi, környezeti és egészségi vonatkozásokat is elemezni kell. Mint Lukács Andrástól megtudtuk, az eredmény európai szinten is ugyanaz lett: az emberek által közvetlenül fizetett összegeknek a tényleges ráfordítások sokkal nagyobbak. Ezek a költségek ráadásul exponenciálisan növekednek: például az éghajlatváltozást okozó gázok szaporodnak a légkörben, olyan folyamatokat is beindítva, amelyek már esetleg visszafordíthatatlanok lehetnek, és így a károk szinte felbecsülhetetlenné válhatnak.

A Levegő Munkacsoport elnöke kiemeli, hogy az autós forgalomnak a tömegközlekedés, a kerékpározás, valamint rövidebb távolságokon a gyaloglás is mindenképpen jó alternatívája. Érdemes használni a telekocsis megoldásokat is, de ez alatt nem a kereskedelmi jellegű szolgáltatókat kell érteni, hanem azt, hogy ha valaki az egyik településből a másikba jár dolgozni,

BUDAPEST KÖZLEKEDÉSE



BUDAPEST LÉGSZENNYEZÉSE



és a szomszédja is ott tölti napjait, akkor ne két kocsival menjenek, hanem együtt utazzanak. Vagy éppen ne külön autóval vigyék a gyerekeket iskolába, hanem ezt is tegyék meg közösen. Nyugat-Európa számos városában az autómegosztás, vagy más néven a közautó is elterjedt: ez a Bubihoz hasonló, csak éppen személygépkocsikról van szó.

UTAZÁS HELYETT INTERNET?

Ugyan igaz, hogy a környezetre rótt terheket csökkenteni lehet azzal, ha bizonyos dolgokat interneten keresztül intézünk, lévén az sokkal kevesebb energiával jár, mint a közlekedés, viszont ez önmagában nem csökkenti a közúti közlekedést. A statisztikák ugyanis azt mutatják, hogy hiába terjed az internet, attól az emberek még ugyanannyit utaznak. *„Egy angol professzor például egy érdekes történetet mesélt el nekem. Repülővel utazott, és a mellette ülővel elkezdett beszélgetni, megkérdezte, hová utazik. Mint kiderült, az útitársnak a kanadai Vancouverben és Új-Zélandon is élt internetes bridzspartnere, az út célja pedig az volt, hogy végre asztal mellett is játszassanak, ne csak a világhálón keresztül. Ebből is látszik, hogy az internethasználat és az utazás mellőzése között közvetlen ok okozati összefüggés nem feltétlenül van”* – emeli ki Lukács András. Elsősorban az utazás költsége van hatással arra, hogy valaki milyen távolságra utazik – beleértve a ráfordított időt is, hiszen az idő pénz. Pedig akárhogy is nézzük, ennél jóval több a tét. ◆