

A ZÖLD MOBILITÁS TÁRSADALMI ALKALMAZKODÁSI KÉRDÉSEI ¹

Fleischer Tamás ²

Az előadás tartalmának rövid összefoglalója (absztrakt)

Az előadás csak röviden utal a klímaváltozás tényére, az emberi hozzájárulásra, az ÜHG kibocsátás uniós trendjeire. Míg 1990 és 2019 között az ipar, a mezőgazdaság, az energia szektor és a háztartások is 25-30%-kal csökkentették a kibocsátásukat, a közlekedés emissziója 25%-kal nőtt, így az ágazat az összes kibocsátás közel 30%-át adja. Ezen belül 72% a közút, 14% ill. 13,5% a hajózás és a repülés részesedése. Ritkábban említett tény, hogy az unióban a városi és városkörnyéki közlekedés 23%-ban, az interkontinentális közlekedés 21%-ban járul hozzá a kibocsátásokhoz, **az emisszió fennmaradó 56 százalékáért a régióközi (országos és nemzetközi) közlekedés a felelős. Utóbbi kezelésével viszonylag keveset foglalkozunk, az európai közlekedéspolitika a TEN-T hálózatok fejlesztésével még mindig inkább e forgalom növelését szolgálja.**

A klímaváltozás kapcsán először annak megelőzése, az emberi hozzájárulás lecsökkentése került a célkeresztbe. A következő felismerés az volt, hogy bizonyos változás elkerülhetetlenül bekövetkezik, ezért a hatásokhoz való alkalmazkodás is nélkülözhetetlen. A 2023-as IPCC 6. jelentésben viszont hangsúlyt kapott, hogy 2-3

¹ A LIFE-IP North-HU-Trans 2023 és az Energiaügyi Minisztérium által szervezett Zöld Mobilitás Konferencia nyitó előadásának az összefoglalója. Eger, Eszterházy Károly Katolikus Egyetem, 2023. november 22.

² kutató, HUN-REN Közgazdaság- és Regionális Tudományi Központ, Világgazdasági Intézet
<https://vgi.krtk.hu/~tflleich/> [fleischer.tamas@krtk.hu](mailto: fleischer.tamas@krtk.hu)

fokot meghaladó globális felmelegedéshez már nem lehet alkalmazkodni, továbbra is mindent meg kell tenni a bekövetkező változás csökkentése érdekében.

Fontos hangsúlyozni, hogy mind a csökkentés, mind pedig az alkalmazkodás kapcsán tevékenységekről, létesítményekről, változást előidéző aktív beavatkozásokról van szó. E változások a társadalom részéről is felkészülést, elfogadást, alkalmazkodást igényelnek. Ez tehát egy másik, társadalmi szintű alkalmazkodás, ami időigényes, és végbemeneteléhez tudatosított szemléletváltásra van szükség. **A társadalmi alkalmazkodás nem csak a lakosok, felhasználók, de legalább ennyire a döntéshozók, termelők, szolgáltatók szemléletének a megváltozását is igényli.**

Stabil külső körülmények fennállása esetén a gazdasági tevékenység fókuszában a hatékony működés, a versenyképesség fokozása szerepel, és ehhez képest másodlagossá válik a jövőbeli változásokra való odafigyelés. Viszont, **ha a peremfeltételek megváltoznak, akkor a túlélés, az ellenállóképesség fokozása, a változásokhoz való alkalmazkodás kerül előtérbe**, rövid távú céllá válik, és átrendezi a célfüggvény korábbi prioritási sorrendjét. Ilyenkor a rutinra építő készségek elavulttá válnak, félrevezetnek, tudatosítani kell, hogy új szempontok alapján kell a döntéseket meghozni.

Több tanulmány, többek között a 2011. évi közlekedési Fehér Könyv hatásvizsgálata rámutatott arra, hogy **a technológiai beavatkozások önmagukban nem elegendők a mobilitás területén kitűzött klímavédelmi célok elérésére**. Szükség van igény-oldali, 'puha' intézkedésekre is, és a kibocsátásoknak nem csak a fajlagos, hanem a volument érintő csökkentésére.

A 'zöld mobilitás' nem szűkíthető le a környezetvédelem kérdésére. A környezetvédelem pedig nem csak kibocsátás, a kibocsátás nem csak légszennyezés, a légszennyezés nem csak klímaügy, a klímaügy nem csak technológia; és a technológia nem csak javít, de használatra is ösztönöz.

Az előadásnak a kivetíthető diasora a https://vgi.krtk.hu/~tfleisch/PDF/pdf23/em-z%C3%B6ldek%C3%A9s_A-MOBILIT%C3%81S-T%C3%81RSADALMI-231122.ppsx linken érhető el.

2023. november 22.