



Nádašpéter István

Felelősségem a Földért, az Életért

Az emberiség – miként az ember egyénileg is – a rá szabott ideig tapogatózik a földi létben. Hajdan e puhatolózás indokoltabb volt. Kétezer éve már sokkal kevésbé. Akkor ugyanis maga az Alkotó jött el egy Emberrel – így az egész emberiséggel – eggyé válva. Tanított, gyógyított, életpéldát adott. Ennél is sokkal többet tett, de most csak ezen az egy úton közelítjük meg mai hozzáállásunkat, tennivalóinkat.

Nehéz titok az anyagi világ tapasztalataival fölfogni a rajta túlmutatató (transzcendens) igazságokat. A Teremtő gondolatait teljességükben fölfogni meg egyenesen nemcsak botor merészség, hanem lehetetlen is (vö. Izajás 55,8-9). De az embernek a rá vonatkozót keresnie kell, és – amennyire csak képes – rá találnia és hozzá igazodnia. Folytonosan. Hiszen felelősen önálló, felelősen szabad akaratú. „Ember küzdj és bízva bízzál!” (Madách I.) „Miképpen vet, azonképpen arat” (Wass A.). Örök sorsát határozza meg, miként. A mindenség Ura visszahúzódva, *tapintatosan* támogat: a segítség is működik (Ne félj, emberke!), a cselekvés szabadsága, önállósága is megmarad. Felelősségünk is! Így kell életünk irányításához hozzáállnunk.



Felelősök vagyunk tehát saját működésünkért. De nemcsak sajátunkért. Felelősök az életben még csak tapogatózni kezdőkért, a tudásban és tapasztalatban szegényebbekért is. Am újabb szempont a szálla és a szálla viszonya (Máté 7,3-5; Lukács 6,41-42). Már eddig is gondolataink körül bujkált az ítékezés tilalma. „Ne ítéletek, hogy meg ne ítéljenek! El ne ítéletek senkit, hogy titeket se ítéljenek el” (Lukács 6,37)! Mégis hatalmas a felelősségünk – egyénileg és közösségekben is – a teremtett világért, a világ helyzetéért, állapotáért! Elsőként saját életvitelünket kell mérlegelnem! Hogy felelőtlenül ne pusztítsam a jót, a jókat-javakat; a jövőnek, az utódok nemzedékeinek életlehetőségét.

Az emberiség jelentős része már rég túllépte azt a határt, ameddig életvitelünk még nem ártott a Földnek. Akkor még annak a rendjébe illeszkedett. Ám régóta és egyre veszélyesebben pusztítja javait, s vele a földi életet is! Az emberiség része vagyok magam is. Én is kártékony vagyok, én is felelek a világért. Egy aránylik a(z) eddig s ezután élt) százezernyi millióhoz. Tehetek-e többet? Csak nem változtathatok meg több milliárdnyi embert?! Bizony nem.

De saját működésemet – továbbá mindazoknak tevékenységéért, akikre hatással lehetek – bizony felelős vagyok! Ezt a felelősséget le nem veszi rólam akárhány millió másnak a felelőtlensége sem! Ha fölismertem az eddigieket, tisztá lelkismerettel nem tehetek mást, mint hogy szerényebbre fogom hozzászólásaimat. Amennyire csak tudom – a társadalmi és gazdasági elvárások viszonyai közt. Mert ilyen is van („Nincs autód?!”) – hangzik a lesajnáló, szánakozó kérdés. Ez még hagyján. De a munkakör, családi helyzet követelése inkább).

Mégis sok lehetőségem

van. Az energiatároló kényelmi eszközök, szórakozási lehetőségek túlnyomó többségét senki sem kényszeríti rám. Szabadon választhatom például a saját motoros járművön utazgatásom helyett a kerékpáros-vonatos utazásokat. Szabadon választhatom a bambuláda (televízió) tétlen „élvezete” helyett a közösségi munkálkodásokat, kertészkedést, tájjarást (túrázást), művelődést, táncmozgást és hasonlókat.

Végezhetem mindezt akár egyéni, akár közösségi keretben. Sőt, még a különböző „köldökzsinórok” – vezetékes gáz, villany, olykor víz – sem köteleznek kényelemre, vagyis a Föld javainak mérték fölötti fogyasztására! Kivétel a nyomós ok. Nagy családnak például szüksége lehet autóra, mosógépre, mosogatógépre. Nem célként, csak eszközként!

Az ember elsősorban éljen (*éljen!*) hét évtizednél is tovább. Ebből két-két és fél évtized (éltének negyede-harmada) kötelezi családjának közvetlen és odaadó szolgálatára a házaspárt. A többi – gyerekeket, idős szülőket, egyszál felnőttet is – másként. Őket az ép testiszellemi-lelki életre fölkészülés, aztán a dolgoz évtizedek után a példa és tapasztalatok átadása kötelezi, hogy a család – tágabb értelemben a társadalom – jól, *rendeltetésének megfelelően*, eredményesen működjék. Most azonban mégsem egészen jól, láthatjuk.

„Jöjjön el az országod” (Máté 6,10)! Nagyon ránk férne! De hogyan jöhetne el? Hiszen már itt van... Itt van? Nono! Mégis (Lukács 17,20-21). De hát!... Teremtőnk teljes szabadságot adott az embernek. Az ember közvetlen befolyásolás nélkül élheti, építheti világát. Sajnos azonban törekvése gyakran, többnyire kívül esik az Ő határtalan jóakarátú törvényeinek világán. De hagyja. Egyelőre. Szigorú következetességgel őrizve, tartva az embernek adott önállóságot.

Ekkora kockázatot csak Ő vállalhat. Ő, a *határtalan mindenségben s örök jelenben* élő Mindenható. Aki minden szörnyűség következ-

ményét képes és (saját időbeli létünk szempontjából: *majd*) fogja is jóra fordítani. Most behatárolt jelenünk – így *saját* társadalmi és korlátozott (ha ráadásként látunk is, bevallhatjuk: *korlátozott*) – világlátásunk körülményei közepette. „Amilyen az adjon Isten, olyan a fogadj’ Isten.” Magyar szólásainkban isteni bölcsesség szerénykedik.

Miért várnánk el többet, szebbet, amikor életvitelünk gyakran és jellemzően – finoman szólva – egyáltalán nem mennyei. *Most* tehát ez van. „Miért engedi meg Isten, hogy...?” Ha ő helyesbítene botladozásainkat lépten-nyomon, ha földi mennyországot tartana fönn rosszságunk (ld. Lk 18,19) ellenére, akkor hol maradna a szabadságunk?

Ha hibás, vétkes döntéseink környezete mégis mennyei lenne?

Még egy *belátás* (intellegendum) segít tájékozódásunk, szándékaink jóra irányításában. Így kérдем tehát: bármekkora *végest* hányszor kell vennünk, hogy a *végtelet* elérje? *Végtelesszer*. (A végtelen, a Végtelen már csak ilyen.) Ez szerénységünk, alázatunk s megjavuló szándékaink, cselekvéseink indító töltete. Jó tettek nélkül nincs mit sírnunk, panaszkodnunk („Weinen, klagen” – J. S. Bach).

Földi létünk minősége tehát jelentős részben emberi működésre van hagyva, bízva. Körülnézünk világunkban. Ma és a messze múltban, a történelemben. Petőfi Sándorral láthatjuk, hogy „vérfolyam, mely

kezdetből foly le korunkig”. Azóta is. Csatolva sok „természetes” bajjal. Ez az ember saját eredménye. Teremtőnk ehhez szabta köztünk ható törvényeit. Ha életünk körülményei mennyiek lennének, ez kényszerítene minket *szabadságunk* ellenében.

Am tiszteli méltóságunkat, önállóságunkat. Hagyja, hogy világunk, sorsunk itt és most röghöz, anyaghoz kötődön, szentségétől eltérőn, azaz bűnös világunkhoz illeszkedőn alakuljon. Ő a végén fordítja jóra az érdemesek sorsát az attól fogva újjáteremtett Földön s Égen. Amikor letöröl szemünkről minden könnyet, amikor nem lesz sem halál, sem gyász, hanem béke és öröm.

Környezetvédelem elektromos autókkal?

**Igen,
mert csökkentik a nitrogéndioxid-
terhelést és a zajt**

Az utcai közlekedés központi jövőmodellje az elektromos mobilitás. Bármennyire helyes is erősebben támogatni az elektromos buszok és elektromos kerékpárok bevetését, nem szabad elfelejteni: Németországban a személyforgalom minden száz kilométeréből nyolcvan kilométer személykocsira jut! Ezért az államnak az elektromos autókat [a továbbiakban: E-autók] kellene támogatnia.

A levegőterhelés Németország sok régiójában évek óta a megengedett határértékek fölött van, a polgárok panaszkodnak az utcai zaj miatt. Különösen a dízelolajjal működő személygépkocsik bocsátanak ki túlságosan sok finom port és nitrogénoxidot: ezek nagy veszélyt jelentenek az egészségre, és erősen korlátozzák az életminőséget. A poszt-fosszilis automobilításba való átmenet még nem lendült mozgásba. Az E-autók egyszerűen túl drágák. Németország messze távol áll attól, hogy vezető szerepet töltsön be az elektromos mobilitásban. Az E-autók piaci részesedése sokkal sikeresebb olyan országokban, mint az USA, Norvégia, Franciaország vagy Hollandia. Mindezen országok különböző változatokban ugyan, de vásárlási jutalmat adnak a kibocsátásszegény gépjárművekre. Mi, zöldek ezért a mellett szállunk síkra, hogy az E-autók vásárlói bizonyos ideig 5000 eurós anyagi támogatás-

ban részesüljenek. És annak érdekében, hogy ökológiai változásokat előmozdító hatást lehessen elérni, meg kell emelni azoknak a gépjárműveknek az adóját, amelyeknek a CO₂-kibocsátása meghaladja az európai határértéket. Ez nem terheli meg az államháztartást, de persze önmagában nem elegendő. Elektromobilitási befektetési programra van szükség ahhoz, hogy finanszírozni lehessen egy olyan, nyilvánosan hozzáférhető töltőállomási infrastruktúrát, amely megújuló áramra épül.

Stephan Grün

a Zöldek parlamenti frakciójának szóvivője

**Nem,
mert jelenleg az E-autók mögött
szénerőművek állnak**

Az E-autók vásárlásának jutalmazása rossz irányba tett lépés az erősebb klímavédelem felé vezető úton. Mert bár az elektromos gépjárműveknek nincs károsanyag-kibocsátásuk működés közben, de elektromos áramra van szükségük – és az Németországban jelenleg még legnagyobb részt szénerőművekből származik. A több E-autó csak akkor javíthat a személykocsiforgalom CO₂-kibocsátásán, ha párhuzamosan csökken a belső égésű motorokkal ellátott gépjárművek száma. Az E-autók a lehetséges támogatások ellenére is drágák maradnak a következő években. Rend-

szert az átlagon felüli jövedelemmel rendelkező háztartások vásárolják őket második vagy harmadik kocsinak. Az E-autók vásárlásának jutalmazása az államháztartásból finanszírozná ezeket a kiegészítő járműveket – azoknak a polgároknak az adójából is, akiknek egyáltalán nincs autójuk. Az effajta, környezetpolitikailag kétes E-autó-jutalmazásnál sokkal értelmesebb dolog lenne elektromossá tenni a német városok buszflottáit. Így határozottan több CO₂-t lehetne megspórolni, mert ellentétben a magánautókkal, amelyek átlagosan napi egy óránál kevesebbet üzemelnek, a városi buszok kihasználtsága sokkal nagyobb, és ezek a szociálisan gyengébbek számára is könnyen elérhető és megfizethető eszközei a mozgásnak. A buszok rögzített útvonala miatt tökéletesen meg lehet tervezni a töltési, illetve a menet-időket. Szakértők kiszámították, hogy az E-buszokra való átállás csupán egy évig hétmilliárd euróba kerülne – pontosan abba az összegbe, amellyel a szövetségi kormány évente támogatja a dízelautókat. A kormánynak tehát ezzel kellene kezdenie: Elektromos mobilitás mindenki számára – a kevesek E-autója helyett!

Daniel Moser

a Greenpeace közlekedési szakértője

Forrás: Publik-Forum, 2016/5