

JE ZELENA RES (SAMO) BARVA DENARJA?

TEKST Tamara Langus ■ FOTO Rex Features, Red Dot, Shutterstock

Se soočamo z novim življenjskim slogom? Tokrat v 'zelenih' tonih? Znamo najti prave kombinacije? Smo zares 'in'?

Ste opazili to silno ekološko zavzetost povsod naokrog? Podjetja čedalje bolj poudarjajo svojo skrb za naravo, mediji opozarjajo na podnebne spremembe in nenehno se vrstijo dogodki, ki nas menda ozaveščajo o tegobah našega ljubega planeta. Pa je zato tudi kaj več konkretnih dejanj? Se zaradi tega karkoli spreminja? Kaj lahko pričakujemo od prihodnosti? Kdo služi in kdo bo plačal? Saj to nam je jasno, kajne? Nekdo bo moral plačati!

Pogovarjali smo se z naravovarstveniki in raziskovalci, s podjetji in z oglaševalci, gledali smo grafe, statistike, dokumentarce ... Ja, če malo potarnamo, prekleto neprijetno je, če te za vsakim vogalom čaka kup razmetanih smeti. Toliko jih je, da ne veš, kje se lotiti pospravljanja; toliko, da je laže odvrniti pogled in mirno zagaziti prek njih. Evo, tak je občutek pri ukvarjanju z ekologijo.

SVETOVNI PREMIIKI?

Največ je za ozaveščanje svetovne javnosti o podnebnih spremembah nedvomno naredil **AL GORE** z večkrat (tudi z oskarjem) nagrajenim dokumentarcem in knjigo *Neprijetna resnica*. Čeprav so se našli skeptiki, ki Goru očitajo pretiravanje in površnost, je njegova resnica krepko vplivala na debate. In končno tudi na politike! Al Gore je postal – skupaj z Mednarodno skupino Združenih



narodov o podnebnih spremembah (IPCC) – celo letošnji Nobelov nagrajenec za mir. Mir? Ja, mir. Ker so okoljska tveganja dolgoročno pač precej večji riziko za obstoj človeštva kot na primer terorizem. Sklicevali bi se lahko tudi na britanskega ekonomista **SIRA NICHOLASA STERNA**: »Stroški posledic podnebnih sprememb v tem stoletju bodo morda celo presegle škodo, ki sta jo povzročili obe svetovni vojni in gospodarska kriza v prejšnjem stoletju.« Gre torej za mir pred naravnim kolapsom.

Neprijetna resnica je prodrla skozi vse pore popularne kulture, o Goru se je začelo govoriti v Simpsonovih, South Parku in pri Jayu Lenu. Revije, ki še nedavno niso kazale prav nobenega zanimanja za ekologijo, ker »to ne prodaja«, so se odele v zelene naslovnice, ozaljšane z 'aktivisti' s hollywoodskim pedigrejem. Hm, je to le občutek ali res tudi v filmih po novem ugašajo luči in sortirajo smeti, ko ravno ne bežijo pred kataklizmami *Dneva po jutrišnjem*?

In ja, seveda, tu je še glasba. Letošnjega 7. julija se je na osmih prizoriščih po vsem svetu zgodila serija koncertov (v štirih mestih pa je bil organiziran prenos) s skupnim imenom Live Earth. Opozarjali so seveda na izpuste

si luči, ozvočenje ...) Kakorkoli že, to je bil največji svetovni zabavni dogodek v zgodovini. Če je storil še kaj drugega kot le zabaval, ocenite sami. Ali bolje, sodila bo, hja, zgodovina.

DELUJEMO LOKALNO?

Pa Slovenci? Filme gledamo, novice spremljamo in marsikaj že vemo. Gremo še dlje. Prizadevni smo pri ozaveščevalnih akcijah. Se še spomnite 1. februarja? Tistega večera so nekateri za pet minut ugasnili luči, a če so pogledali skozi okno, je bilo zunaj (hej, Slovenci smo pač v samem vrhu svetlobne onesnaženosti v EU) še vedno vse razsvetljeno. Po drugi strani pa smo lahko veseli, da nikomur ni prišlo na misel ugasniti avtomobilskih luči med vožnjo ... Pojdimo dalje: letošnji, že 38. sejum Narava – Zdravje je potekal pod geslom *Živeti zeleno!*. 15. oktobra je približno 15 tisoč blogerjev in spletnih strani po vsem svetu pisalo in objavilo zapise na temo okolja. Med njimi je bilo tudi mnogo slovenskih. Hej, celo trije predsedniški kandidati, Mitja Gaspari, Danilo Türk in Darko Krajnc, so se odzvali na *Blog Action Day!* Pa kaj? Nič.

Količina izpustov CO₂ v slovenskem zraku še vedno raste. Pospešeno onesnažujemo, čeprav smo podpisniki kjotskega protoko-

NEPRIJETNA RESNICA JE PRODRLA SKOZI VSE PORE POPULARNE KULTURE, O GORU SE JE ZAČELO GOVORITI V SIMPSONOVIH, SOUTH PARKU IN PRI JAYU LENU. HM, JE TO LE OBČUTEK ALI RES TUDI V FILMIH PO NOvem UGAŠAJO LUČI IN SORTIRAJO SMETI, KO RAVNO NE BEŽIJO PRED KATAKLIZMAMI?

toplogrednih plinov, sodelovalo pa je ogromno število organizatorjev, sponzorjev, glasbenih skupin vseh žanrov in drugih nastopajočih. Dogodek, ki ga je pokrivalo več kot 500 medijev, ki so dogodek prenašali v 130 držav, je prejel kar nekaj upravičenih kritik. Ja, marsikdo dvomi, da je mogoče vedenje ljudi spremeniti z enodnevnim koncertom. In seveda, glasbeniki in organizatorji so morali ne veliko potovati z letali, ki so zaradi velikanskih emisij CO₂ znana kot najbolj problematična prevozna sredstva, in za izvedbo dogodka je bilo porabljen ogromno energije (predstavljajte

la, ki določa, da mora Slovenija do leta 2012 zmanjšati emisije CO₂ za osem odstotkov glede na leto 1986, ko so bili ti izpusti največji in so celo presejali 20 milijonov ton.

Kaj pa pravijo rezultati projekta Slovensko javno mnenje 2000? Da bi se bilo 34 % anketiranih pripravljeno odpovedati svojemu življenjskemu standardu za to, da bi se varovalo okolje (na nasprotnem koncu lestvice jih je 30 % precej ali zelo nepripravljenih). In da »dve tretjini anketirancev opustita jasno načelno ekološko držo, če ekološke cilje postavimo v kontekst stroškov«, torej če se morajo zara-

di varovanja okolja čemurkoli odpovedati. **DR. BRINA MALNAR** iz Centra za raziskovanje javnega mnenja in množičnih komunikacij na Fakulteti za družbene vede Univerze v Ljubljani nam je potrdila veljavnost takšne ugotovitve tudi sedem let po raziskavi in razložila osnovno težavo: »Gre za splošni princip tako imenovane 'racionalne izbire'. Ekonomska ogroženost je z vidika posameznika mnogo bolj neposredno zaznavna grožnja oziroma tveganje kot ekološka (z izjemo ekstremnih dogodkov, kot so bila nedavna neurja).« Verjetno je situacija še slabša, saj govorimo o hipotetičnih ravnanjih.

MAG. VIDA OGORELEC WAGNER, direktorica Umanotere, slovenske fundacije za trajnostni razvoj, nad različnimi raziskavami niti ni več presenečena, saj jih je videla že dovolj, da mirno pove: »Ljudje priznavajo, da gre za veliko težavo, hkrati pa to ne vpliva na njihovo delovanje.« Psiholog **DR. MIRO KLINE** je kljub vsemu optimističen: »V začetku se ljudje vedno vedejo oportunistično. To je zgolj rezultat njihovega dvoma o smiselnosti drugačnega vedenja. Kasneje, ko uvidijo dejanske koristi od takšnega vedenja, se povsem spremenijo in delujejo skladno z novo paradigmo dobrega državljana.« Hm ... Žal Kline ni ocenil, koliko časa naj bi ta proces 'do uvida' trajal, saj glede na opozorila naravovarstvenikov časa pač ni ravno na pretek ...

IZVIRNI GREH

Preden se lotimo reševanja, bi si bilo dobro priti na jasno, kaj sploh je jedro težave. Toliko smo zbombardirani z najrazličnejšimi sporočili, da marsikomu ni prav dobro jasno, v čem je sploh glavna težava, kako se je lotiti in kaj to zanj pravzaprav pomeni. Moramo paziti na neobnovljive vire energije ali na onesnaževanje zraka? Moramo jesti biohrano ali gojiti svojo zelenjavo na mestnih vrtičkih poleg industrijske cone? Fino bi bilo tudi vedeti, ali se trudimo reševati vzroke ali le odpravljamo simptome. Tudi strokovnjaki si niso povsem enotni, a pri eni točki se srečajo vsi naši sogovorniki: potrošništvo je zlo.

ANTON KOMAT, svobodni raziskovalec, publicist in predavatelj, zaznava pri ekosistemu planeta tri bistvene težave: zmanjševanje rodnosti prsti, onesnaženje vodnih virov in gensko erozijo. Človeka in človeško družbo povsem ločuje od narave, kar mu ne gre zameriti, saj imamo z naravo dandanes res bolj slabe odnose. Ugotavlja, da smo prva generacija v zgodovini človeštva, ki izgublja več znanja, kot ga pridobiva. »Znanje je zmleto v poplavo informacij, ki so same sebi namen. Obenem pa izginja modrost kot najvišja kategorija človeškega duha. Zaradi pomanjkanja modrosti danes nismo sposobni rešiti niti enega izmed velikih ekoloških problemov.« Za Vido Ogorelec Wagner so največja težava izpusti CO₂, saj so s tem povezane vse druge ali pa so lokalnega značaja.

Najbolj radikalen je **MAG. MIŠO ALKALAJ**, ki je našel izvor težave v prenaseljenosti in globaliziranem kapitalizmu. »Ne glede na to, kako okoljevarstveno zavedno bi skušali živeti, naš planet ne more prenesti neomejenega števila prebivalcev. Dokler bo človeštvo živelo v sistemu, ki temelji na proizvodnji za dobiček, bo neizogibno preobremenjevalo svoje omejeno okolje.« Pri tem navede še primer množice izdelkov, ki so izdelani,

načrtovani in trženi tako in zato, da hitro zastarijo in jih mora nikoli zadovoljeni potrošnik zamenjati z novo različico. To so naši avtomobili, mobilni telefoni, televizorji, hladilniki, brivniki, fotoaparati, kamere ...

Komat se strinja, da je obsedenost z nenehno rastjo BDP bistvena težava sodobnega sveta. »Vse zlo tiči v zgrešenem konceptu ekonomije pomanjkanja, ki že dobrih dvesto let obvladuje družbeno okolje. Koncept izmišljanja vedno novih potreb nas je privedel na rob preživetja. Naš tehnološki pritisk nenehno ruši naravno ravnovesje, ki ga narava poskuša vzpostaviti. Bolj ko je človekov pritisk močan, silnejši, bolj kaotični in nenapovedljivi so odgovori narave. S kaosom narave pa se ni igrati, saj sproščene moči narave presegajo sposobnosti človeka, da jih obvladuje.«

Vida Ogorelec Wagner navaja Gandijev citat, da je dobrin na svetu dovolj za vse potrebe, ne pa za ves pohlep. Izvirni greh je po njenem linearni način razmišljanja, proizvodnje in potrošnje. »Ljudje jemlje energijo in surovine, nato pa jih odlagamo, ko tega več ne potrebujemo. V naravi stvari krožijo in odpadka ni. Vsak odpadek je nekomu drugemu surovina.«

Tudi **DR. LUČKA KAJFEŽ BOGATAJ**, redna profesorica na Biotehniški fakulteti Univerze v Ljubljani in članica z Nobelovo nagrado za mir nagrajene IPCC, opozarja, da se milijardi potrošnikov s silno naglico pridružuje še vsaj pet milijard iz relativno revnih držav s hitrorastočim gospodarstvom. »Če bo razviti svet skušal celotno globalno porabo fosilnih goriv obdržati na isti ravni, bo moral vsak od nas 'razvitih' ugasniti pet žarnic za vsako novo prižgano v nerazvitem delu sveta.«

ZLO IN ZLORABE

Če si na spletu ogledamo predstavitev podjetij, bomo hitro ugotovili, da vsaka večja firma že skoraj obvezno (običajno kar poleg svojega poslanstva) omenja še svojo družbeno odgovornost ali naravovarstveno usmerjenost. Jasno je, da ne moremo kar vseh podjetij in njihovih tržnih aktivnosti metati v isti koš. Vseeno pa nekatera izkoriščajo skrb za okolje za marketinško komunikacijo, četudi ne premorejo iskrene okoljevarstvene politike. Vida Ogorelec Wagner opozarja, da je treba biti previden pri uporabi izrazov, kot so 'ekološko', 'okolju prijazno', 'zeleno' in podobno, saj so pogoste zlorabe teh oznak. Potrebna bi bila regulacija pri označevanju izdelkov, ki ga nekatere članice EU že poznajo. Predstavljajte si na primer slogan 'Prijazne podnebne spremembe', ki ga oglaševalci navežejo na avtomobilsko klimatsko napravo. Ja, primer je resničen.

Anton Komat se je izkazal za precej nepopustljivega: »Marketing in propaganda ne poznata meja pri realizaciji podjetniških ciljev. Če smo pozorni, najdemo tudi resnična prizadevanja za prijaznejše tehnologije, in to daje upanje. Na žalost pa glavni trendi ostajajo v tirnicah nebrzdane rasti.« Oh, torej so nekje le skriti upi! Nasprotno pa Kline verjame, da večina vseh podjetij dela v dobrobit lokalnega in nacionalnega okolja, v katerem deluje: »V nasprotnem primeru bodo podjetja obsojena na izumrtje. Seveda pa se vedno najdejo izjeme, ki zlorabljajo takšne pozitivne ideje, kot je na primer ekološka usmeritev podjetij in z njo povezano delovanje podjetja kot dobrega državljanja.«

Spletno mesto vodilne slovenske energetske družbe Petrol je, čeprav živi od prodaje fosilnih goriv, videti kot

vrtnarija. Ugled je zanje pomembna vrednota, zato zelo radi poudarjajo svojo skrb za okolje ter sodelovanje pri raziskovalnih in ekoloških projektih. Na televiziji tržijo plin s sloganom 'Čista energija' in kurilno olje

34 % ANKETIRANIH BI SE BILO PRIPRAVLJENIH ODPOVEDATI SVOJEMU ŽIVLJENJSKEMU STANDARDU ZA TO, DA BI SE VAROVALO OKOLJE. DVE TRETJINI ANKETIRANCEV PA OPUSTITA JASNO NAČELNO EKOLOŠKO DRŽO, ČE EKOLOŠKE CILJE POSTAVIMO V KONTEKST STROŠKOV.

s sloganom 'Za čistejšo izgorevanje'. Opazite ključno besedo v obeh kampanjah? Izgorevanje kurilnega olja je, kot pravi oglas, izredno čisto, in zato so odslej dimnikarji beli in čisti kot nekakšni peki.

»Vedeti moramo, da noben izdelek ni okolju prijazen! Lahko so le prijaznejši od drugih. Vsakdo, kdor se želi tržiti tako, bi moral dokazati, da je zares boljši.« pravi Vida Ogorelec Wagner. Nekaj poskusov v tej smeri že imamo. Dobro so že uveljavljene energetske oznake porabe elektronskih naprav. Proizvajalci dobredne tekmujejo v tem, kdo bo izdelal najučinkovitejši stroj, ki bo z najmanj energije opravil največ.

V zadnjem času je odmevala akcija holdinga Slovenske elektrarne in petih slovenskih elektrodistribucijskih podjetij, ki so gospodinjstvom razdeljevali varčne sijalke. Opozorjanje na uporabo varčnih žarnic se zdi Vidi Ogorelec Wagner koristno, a treba bi bilo opozarjati tudi na druge stvari. Z elektriko smo namreč v Sloveniji precej razsipni. Cena električne energije je prenizka, večina ljudi plačuje več za telefonski račun kot za elektriko! Z ogrevanjem je bojda malce drugače, z bencinom pa ne. Raziskava, opravljena v Nemčiji, je pokazala, da bi moral biti bencin kar štirikrat dražji, da bi se naše navade spremenile. Zato so potrebne sistemske rešitve, meni Ogorelec Wagnerjeva.

Onesnaževanje v povezavi z avtomobilsko industrijo spremlja ministrstvo za okolje in prostor, ki na spletni strani objavlja lestvice avtomobilov glede na varčno porabo goriv in količino emisij CO₂. Žal so precej neažurni, saj hibridnih avtomobilov sploh ni na lestvici, čeprav so na slovenskem trgu že od leta 2004. Slovenska in evropska

zakonodaja o varovanju okolja in varovanju zdravja ljudi zahtevata, da smo potrošniki pravilno, pravočasno in razumljivo obveščeni o porabi goriva in o emisijah CO₂ pri novih avtomobilih. In to ne

pomeni, da morate brskati po celotnem internetnem kaosu, da bi našli zastarele podatke. Na ministrstvu za okolje in prostor bi morali zagotoviti izdajo priročnika, a jim v dveh letih to še ni uspelo.

ČISTI AVTOMOBILI

DUŠAN LUKIČ, urednik revije Avto magazin, je prepričan, da je »ravno avtomobilska industrija eden gonilnih elementov okoljevarstva, saj je delež tovrstnih patentov glede na druge veje industrije izjemno velik. Poleg tega je praktično edina industrija z izdelanim in delujočim sistemom recikliranja (skoraj) celotnega izdelka. Če bi bili vsi produkti, ki jih potrošniki kupujejo (in tovarne, ki jih izdelujejo), na nivoju avtomobilske industrije oziroma avtomobilov, se z okoljevarstvenim problemom ne bi ukvarjali. In še nekaj, večino škodljivih emisij v zrak spustijo stara (recimo nad osem let) motorna vozila. Stari avto v enem dnevu v zrak zmeče več svinjarije kot novi v vsem letu. In vendar ti isti politiki in okoljevarstveniki v tej smeri ne storijo nič. Prav nasprotno, z vedno novimi zahtevami po novih, čistejših tehnologijah delajo avte vedno dražje (za nekaj sto ali celo tisoč evrov), kar pomeni, da si lastniki starih, 'umazanih' avtomobilov še težje privoščijo nove, čistejše. Skratka, ravno vsa okoljevarstvena mašinerija povzroča prepočasno zmanjševanje emisij motornih vozil.«

Veste, kako se je sploh začela zgodba o hibridni tehnologiji? Avtor pobude je nekdanji ameriški predsednik Bill Clinton, ki je želel ameriško avtomobilsko industrijo vzpodbuditi k manjši porabi goriva, saj je cena nafte strmo naraščala. Pri 'natečaju' je želela sodelovati tudi Toyota, a ji kot neameriški

korporaciji to ni ravno uspelo. Leta 1997 je zato Japonski predstavila svojo rešitev in prvega priusa, ki ga je leta 2000 začela prodajati tudi drugod po svetu. In to zelo uspešno.

Toyota je letošnjega maja objavila podatek, da so prodali že več kot milijon hibridnih vozil. Vodi seveda prius, okoli katerega se je razvil pravi mali kult. Gre za precej drag avto (od 25 do 31 tisoč evrov). Tudi v Hollywoodu so se dodobra napalili nanj, vozijo ga Cameron Diaz, Leonardo di Caprio, Sting, Alec Baldwin, Tom Hanks, scenarist Seinfelda Larry David ... in Slovenci Ivo Boscarol, Jonas Žnidaršič, Janez Potočnik ... Priusa je kupilo ministrstvo za zunanje zadeve, v času novačenja volivcev sta se z lepo okrašenima najetima hibridoma prevažala celo predsedniška kandidata Lojze Peterle in Danilo Türk. Predstavniki Toyote vidijo razlog za tako dobro prodajo, ki je celo boljša od načrtovane, v vedno večji ekološki ozaveščenosti. Je torej voznik priusa res ekološko ozaveščen ali kaj drugega? »Voznik priusa je 'ekološko ozaveščen', kot pojem definirajo mediji, v skladu z interesi kapitala. Taka 'ekološka ozaveščenost' vsebuje na primer absurdno predpostavko, da se člo-

POMISLITE, KOLIKOKRAT STE V ZADNJEM TEDNU SLIŠALI ALI PREBRALI: »RECIKLIRAJ«, »PORABI MANJ VODE«, »UGAŠAJ ELEKTRONSKE NAPRAVE«, »ZNIŽAJ TEMPERATURO V PROSTORU«, »POSADI DREVO«. IN ŠE MNOGO JE TEGA. AMPAK VSAKDO SE JE VERJETNO ŽE VPRAŠAL, ALI IMA TO SPLOH KAKŠEN SMISEL.

vek pač mora voziti v limuzini s štirimi sedeži, pa čeprav se veliko večino časa vozi sam.« pove Mišo Alkalaj. Zabaven je ameriški podatek, da je 36 % lastnikov priusa kupilo zaradi varčne porabe goriva, 57 % odstotkov pa zaradi tega, kar avto pove o njih.

Poleg priusa, ki je najbolje prodajan hibridni model, premorejo Toyotin hibridni motor tudi modeli, ki se tržijo pod blagovno znamko Lexus. Tukaj najdete posebno draga luksuzna vozila. Če bi si radi privoščili lexusa (na primer model RX400h), potrebujete od 63.500 do 64.500 evrov. Društvo Planet Zemlja je avtomobilu lexus RX 400H celo podelilo naziv 'planetu Zemlja prijazno vozilo'. »To je vrhunski absurd sodobne 'okolje-

varstvene zavednosti'. RX400 je 4,7 metra dolgo, 1,8 metra široko in 1,7 metra visoko 'terensko' vozilo s štirikolesnim pogonom, ki tehta skoraj dve toni. Poganja ga 3,3-litrski motor (z dodatki hibridnega pogona), ki v idealnih razmerah popije od 8,7 do 9,8 litra bencina na 100 kilometrov! Če pogledamo realno porabo takih vozil s hibridnim pogonom, lahko takoj ugotovimo, da voznik majhnega kompaktnega avtomobila porabi manj goriva na prevoženi kilometer – preprosto zato, ker vozi s seboj manj nekoristne mase. O škodi, ki jo okolju povzroči proizvodnja vozila – in večji ko je avto, tem več je odpadkov, porabljene energije ipd. – pa sploh ni vredno govoriti,« je oster Alkalaj.

Lukič se ne strinja: »Lexus RX 400h ni nič večji ali težji od povprečne limuzine višjega razreda (audi A6, BMW 5, volvo S60, mercedes E, citroën C6 ...). In tudi večina teh limuzin je na voljo s pogonom na vsa štiri kolesa. A ker je pač 'terenec', je odlična tarča politike in okoljevarstvenikov, čeprav okolja ne obremenjuje nič več (s stališča prostora, ki ga zaseda na cesti) oziroma celo manj kot večina naštetih. Primerjava s kakim cliom je seveda popolnoma zgrešena, saj gre za različen avtomobilski razred.«



če se napiše, da gre za 'Zemlji prijazen avto'. Avta, ki bi bil okolju prijazen, še ni!«

»S podjetji je podobno kot s posamezniki, saj ekologijo uporabljajo predvsem v PR-namene, v dejansko ekološko ravnanje (tj. zmanjšanje onesnaževanja) pa morajo biti zakonsko prisiljena, saj z vidika parcialne ekonomske logike praviloma pomeni dodaten strošek,« ugotavlja dr. Brina Malnar. V zvezi s tem so okoljevarstveniki že predlagali mehanizem, pri katerem bi bil davek pri nakupu in registraciji vozila vezan na emisije. Nekatere države tak način obdavčevanja že poznajo, pri nas pa nanj še čakamo.

JE REŠITEV V NAŠIH ROKAH?

Kot smo ugotovili in kot lahko že vsakdo opazi, je pozivov k dejanjem posameznikov mnogo. Pomislite, kolikokrat ste v zadnjem tednu slišali ali prebrali: »Recikliraj«, »Zamenjaj žarnice z energetske varčnimi«, »Porabi manj vode«, »Ugašaj elektronske naprave«, »Znižaj temperaturo v prostoru«, »Posadi drevo«. In še mnogo je tega. Ampak vsakdo se je verjetno že vprašal, ali ima to sploh kakšen smisel. Je sam v tej odločitvi ali se bo počasi kaj spremenilo? Je res tako preprosto? Če vi teh vprašanj še niste nikomur zastavili, smo jih za vas mi.

DR. DRAGO KOS, FDV, je okoljski sociolog in glede na velike razlike v zavedanju deli ljudi v štiri kategorije. V prvi so tisti, ki o vsem skupaj nič ne vedo in tudi nočejo nič vedeti. Z njihovim okoljem ni nič zares narobe. Med njimi najdemo takšne, ki težko zadovoljujejo svoje osnovne življenjske potrebe in jih zato ekologija razumljivo ne zanima kaj dosti. V drugi skupini so ljudje, ki bežno spremljajo razvoj okoljskih težav, a so si že v izhodišču skonstruirali alibi, da sami pač ne morejo nič prispevati k rešitvi. Ne nazadnje je težava globalna. Tretja skupina intenzivno spremlja dogajanje, so zaskrbljeni, iščejo in podpirajo mnoge iniciative, vendar kljub vsemu še niso uvideli, da težava znotraj obstoječega sistema globalnega kapitalizma ni rešljiva. Mnoga bronamerna reformistična prizadevanja so

ujeta v logiko tega istega sistema, ki nujno potrebuje ekonomsko rast, nove trge, tj. vedno nove potrošnike vedno novih proizvodov, pa tudi vedno nova, bolj ali manj navidezna prikrivanja absurdnosti te ekspanzivne logike. V četrto skupino dr. Kos uvršča radikalno manjšino, ki se zaveda, da rešitev grozeče ekološke krize predpostavlja radikalno spremembo obstoječih načinov proizvodnje in porabe, in ki se je tej nujnosti pripravljena tudi podrediti

Mag. Vida Ogorelec Wagner je prepričana, da je sprememba vede-

kot jo prikazujejo mediji in politiki. »Če so vzrok za rast atmosferske koncentracije ogljikovega dioksida zares človeški izpusti, potem ni dovolj, da jih zmanjšamo na raven iz leta 1980 ali za 20 ali 30 odstotkov. Zmanjšati bi jih morali pod raven iz leta 1909, ko je na Zemlji živelo dobrih 1,7 milijarde ljudi (danes 6,6 milijarde), vozilo deset tisoč avtomobilov (danes prek 600 milijonov), povprečni svetovni BDP na prebivalca pa je bil pod 2000 ameriških dolarjev (danes že presega 5000 dolarjev). Izpuste

volivcem mnogo pomembnejši. Edini politični akterji, ki so primarno zasledovali ekološke cilje, so bile zelene stranke, ki pa so v zadnjem desetletju v glavnem poniknile, kar je zopet eden od odrazov prioritet javnosti,« pravi dr. Malnarjeva.

Dr. Lučka Kajfež Bogataj opaža, da ob naraščanju splošnega interesa tudi politike vedno bolj zanimajo podnebne spremembe, a so s svojim trudom počasni. Ugotavlja tudi, da mnogi politiki pravzaprav podpirajo klimatske skeptike. Najbolj razvite države, kot so ZDA, Avstralija pa tudi Kitajska, celo obtožuje, da si pomagajo s številnimi izmišljotinami, da bi opravičile svojo lastno krivdo za spremembe in neaktivnost pri zmanjševanju emisij toplogrednih plinov. Zakaj bi zmanjševali emisije? To vendar stane in slabo vpliva na gospodarsko rast, mastne dobičke in moč!

Pa v Sloveniji, so v Sloveniji sistemske spremembe sploh izvedljive? »Za zdaj to v Sloveniji še ni možno, je pa v Evropi dober zgled Velika Britanija. Zastavili so si zelo ambiciozne kjotske cilje, ki jih nameravajo doseči z nič manjšo gospodarsko rastjo.« Hm, marsikdo je skeptičen, da je kaj takega sploh mogoče. Kot razlaga Vida Ogorelec Wagner, je celoten Otoški gospodarski sektor aktivno vključen v doseganje skupnih ciljev - od investorjev do trgovcev. Osnova za sistemske spremembe bi tako morale biti partnerstvo med vlado, gospodarskim sektorjem in posamezniki/potrošniki. »Potrošniki se ne smejo počutiti ogrožene in izkoriščane od podjetij. Prav tako mora tudi država z javnimi naročili in potrošnim vedenjem prva spoštovati skupna načela in dajati zgled.« Razkritja tajnih nakupov dragih luksuznih avtomobilov mimo vseh javnih razpisov verjetno državljanom ne vlivajo prav veliko zaupanja...

V igri sta dva koncepta za sistemske reševanje. Po prvem naj bi ekološka davčna reforma radikalno obremenila onesnaževalce, po drugem pa naj bi poseben informacijski sistem vsakemu posamezniku predpisal letno emisijsko kvoto. Kvote bi se vsako leto manjšale in postopno dosegle idealno raven. Po tem optimističnem scenariju naj bi se v nekaterih državah emisije zmanjšale celo za 80 do 90 odstotkov.

VIZIJA?

»Čeprav politika vedno več govori o varovanju okolja, 'trajnostnem razvoju' in podobnem, je kakršnakoli razprava o teh dveh s stališča preobremenitve okolja temeljnih vprašanih prepovedana. Kako naj potem to danes že politično korektno, celo politično obvezno 'ekološko ozaveščenost' sploh jemljemo resno?« se sprašuje Alkalaj, ki v takem sistemu ne vidi nobene rešitve. Kline pa napoveduje še večje poudarjanje t. i. sonaravnega razvoja. »Ta trend nima vrnitve k staremu. Lahko se razvija samo bolj ali manj hitro, a vedno premočrtno naprej v vedno večjem obsegu, vedno bolj globalno.«

Pa bo to komu pomagalo? Kajfež Bogatajeva ni optimistična. »Kjotski protokol ne bo ustavil podnebnih sprememb. Bo pa njegovo izpolnjevanje zelo drago za večino držav podpisnic. Tudi za Slovenijo, predvsem za našo energetiko in promet. In če se bomo preveč ukvarjali s protokolom in ne z našim prilagajanjem na neizogibne spremembe, potem sem seveda upravičeno črnogleda.«



»VOZNIK PRIUSA JE 'EKOLOŠKO OZAVEŠČEN', KOT POJEM DEFINIRAJO MEDIJI, V SKLADU Z INTERESI KAPITALA. TAKA 'EKOLOŠKA OZAVEŠČENOST' VSEBUJE NA PRIMER ABSURDNO PREDPOSTAVKO, DA SE ČLOVEK PAČ MORA VOZITI V LIMUZINI S ŠTIRIMI SEDEŽI, PA ČEPRAV SE VELIKO VEČINO ČASA VOZI SAM.«

nja posameznikov na mestu in celo nujna, saj »glavnina emisij prihaja od nas kot potrošnikov«. Kar je najbolj kočljivo, je uporaba električne energije, ogrevanje in promet. Za ilustracijo še podatek: samo promet v Sloveniji prispeva 22 % emisij. In delež še kar naprej raste. A vseeno tudi Wagnerjeva v pogovoru izrazi dvom: »Dokler ne bo prišlo do sistemskih sprememb v družbah, se ne bo nič spremenilo na bolje. Potrebne so jasne spodbude, da gre zares, in tudi kazni. Podobno kot prepoved kajenja ali pa uporaba varnostnega pasu v avtu.«

Mišo Alkalaj je prepričan, da rešitev ne more biti tako poceni,

CO₂ bi morali torej zmanjšati za 90 odstotkov.«

POLITIČNE REŠITVE?

Čeprav se na vpliv posameznikov očitno bolj težko zanesemo, le bodimo brez skrbi, saj imamo politike, da krmarijo in nam kažejo pravo pot! Mar ne? Akhm ... »Politika praviloma začne opazati ekološko problematiko takrat, ko ta postane opažena pri javnosti oziroma volivcih oziroma postane relevantno področje ocenjevanja dela politikov. Če ekološka problematika ni akutna, pa je ne postavljajo pred gospodarske in socialne cilje, saj so slednji z vidika vsečnosti