A Heathrow bővítése költséges katasztrófa lenne Nagy-Britannia és a világ számára. Burnhamnek meg kell akadályoznia

Egy harmadik kifutópálya építése teljesen ésszerűtlen lépés lenne. Ha az emberi életet előbbre helyezzük a rövid távú „növekedésnél”, akkor nem többet, hanem kevesebbet kellene repülnünk.



Illusztráció: Nathalie Lees/The Guardian

Milyen hatással lenne a nemzeti vagyonra, ha megépülne a harmadik kifutópálya a Heathrow repülőtéren? A beruházás 23,4 és 62,5 milliárd font közötti összegbe kerülne. Ezek nem az én számaim; nem is környezetvédelmi csoportok számításai, hanem a Közlekedési Minisztérium adatai.

A kormányzati tisztségviselők évtizedek óta azt hangoztatják, hogy a repülőtér bővítése elengedhetetlen a „növekedéshez”. Rachel Reeves – még pénzügyminiszterként – azt állította, hogy a Heathrow harmadik kifutópályája 0,43%-kal növelné a GDP-t. Mint később kiderült, ez az adat a repülőtérnek a megbízásából készült tanulmányból származott. A Közlekedési Minisztérium saját elemzése viszont arra a következtetésre jutott, hogy a GDP-hez való tényleges hozzájárulás mindössze 0,03% és 0,05% között mozogna, azaz nyolc-tizennégyszer kevesebb.

Ezzel szemben a projekt társadalmi és környezeti költségeit mérlegelve hatalmas nettó veszteség rajzolódik ki. A vizsgálat szerint a harmadik kifutópálya súlyos károkat okozna akár 3 millió helyi lakos egészségében és jóllétében.

Ám még ezek a számok sem fedik a teljes valóságot. A kifutópálya által előidézett éghajlat-összeomlás az egész bolygót érinti, a más országokra háruló költségeket azonban sehol sem számítják bele. Így hát újra fel kell tennünk a kérdést: miért támogatja ezt a kormány?

Vagy talán mégsem támogatja? Bár a Heathrow bővítése továbbra is hivatalos kormányzati célkitűzés, Andy Burnham úgy nyilatkozott, hogy a kifutópálya ügye „vitatott”, és „alapvetően Londonra, illetve a londoni parlamenti képviselőkre tartozik”. Ez biztatóan hangzik.

Az is kiderült, hogy a projekt ismét csúszik. Bár a Heathrow tavaly még azt állította, hogy tervei „azonnal megvalósíthatók” (azaz készen állnak a kivitelezésre), most elismeri, hogy a kifutópálya megépítése négy évvel tovább tartana a korábban jelzettnél: a becsült befejezési dátum immár 2039.

Addigra – remélhetőleg – talán már lesz olyan kormány, amely komolyan veszi a klímahatásokat. Ha így lesz, **az új kifutópályát már a megnyitása pillanatában be kellene zárni.** Ellenkező esetben – a kormány Klímaváltozási

Bizottságának (Climate Change Committee) előrejelzése szerint – „2050-ben a szén-dioxid-kibocsátás szinte teljes egészében a légi közlekedésből fog származni". A bizottság szerint önmagában a Heathrow bővítése 2054-ig több szén-dioxid-kibocsátást okozna, mint „bármely más gazdasági ágazat".

És ezzel még nincs vége. A bizottság kizárólag a repülőgépek által kibocsátott szén-dioxidot veszi figyelembe, holott az egyéb hatások ennél is jelentősebbek. Az Atmospheric Environment című folyóiratban megjelent egyik tanulmány szerint a repülőgépek által a felső troposzférában és az alsó sztratoszférában kibocsátott – vagy ott keletkező – nitrogén-oxidok, szén-monoxid, korom, illékony szerves vegyületek, vízgőz és egyéb anyagok 100 éves távlatban 115%-kal növelik a légi közlekedés okozta felmelegedést. 20 éves távlatban pedig megdöbbentőbb mértékben: 517%-kal fokozzák azt.

Mivel a Föld létfontosságú rendszerei közel kerültek a kritikus billenőpontokhoz, a mostani karbon-alapú üzemanyag égetés pedig további üvegházhatású gázok felszabadulását indítja el az erdőkből, vizes élőhelyekből és az eddig állandóan fagyott altalajból, ezért a 20 éves időtáv különösen meghatározó. Ám ezeket az egyéb vegyületeket sem a nemzetközi egyezmények, sem az Egyesült Királyság éghajlatváltozásról szóló törvénye (Climate Change Act) nem veszi számításba. A légi közlekedés hatását tehát hivatalosan is alábecsülik, méghozzá drasztikus mértékben.

Míg szinte az összes többi ágazat éghajlatromboló hatása nagymértékben csökkenthető a technológia segítségével, a repülés számára egyszerűen nincsenek jó megoldások. Az egymást követő kormányok a „fenntartható repülőgép-üzemanyag" (sustainable aviation fuel) ígéretével indokolták a repülőtér-bővítési terveket. Leginkább a biomassza kerozinná alakítását értették alatta, ami még a fosszilis tüzelőanyagok használatánál is rosszabb. Ha ez a helyettesítés komolyabb mértéket elér, akkor vagy felemészti a meglévő termőföldeket, éhezést okozva, vagy a termőföldek erdők, vizes élőhelyek és más élőhelyek felé való terjeszkedését okozza, felgyorsítva a környezeti válságot. A Royal Society elemzése szerint a meglévő brit légi közlekedési igények (nem is beszélve a jövőbeli növekedésről) energianövényekkel való kielégítése „az Egyesült Királyság mezőgazdasági területének körülbelül felét igényelné". Ez a fenntarthatóság ellentéte.

A „fenntartható repülőgép-üzemanyag" fogalma alatt érthetők a megkötött szén-dioxidból és „zöld hidrogénből" előállított szintetikus üzemanyagok is. A Royal Society számításai szerint azonban a jelenlegi légi közlekedés ellátásához az Egyesült Királyság teljes megújulóenergia-kapacitásának öt-nyolcszorosára lenne szükség. Ráadásul a repülőgépek továbbra is halálos vegyi koktélt – nem csupán szén-dioxidot, hanem egyéb vegyületeket is – juttatnak a légkör felsőbb rétegeibe, így a probléma csupán töredéke oldódna meg. Globális szinten a One Earth című folyóirat egyik tanulmánya rámutatott: még egy rendkívül irreális technológiai átállási program esetén is – amelyben 2040-re teljesen kivezetnék a fosszilis alapú repülőgép-üzemanyagokat –, a légi közlekedés okozta globális felmelegedés mértéke 2070-re több mint a duplájára nőne, éppen a növekvő kereslet miatt.

Ami a hidrogénnel, ammóniával vagy akkumulátorral hajtott kereskedelmi repülőgépeket illeti: ezek mindegyike megbukik műszaki vagy biztonsági okokból – még mielőtt egyáltalán feltennénk a kérdést, hogy vajon honnan származik a meghajtásukhoz szükséges energia. A légitársaságok által lépten-nyomon mutogatott „prototípusok" – amelyek soha nem jutnak túl a látványtervek fázisán – valójában csupán a közvélemény befolyásolását szolgáló eszközök („perceptionware"); céljuk nem a műszaki, hanem a politikai problémák megoldása.

Ha megvalósul a Heathrow repülőtér bővítése, az Egyesült Királyság utasforgalma az előrejelzések szerint a 2025-ös 299 millióról 2050-re várhatóan 491 millióra emelkedik. **Miközben más ágazatokban zajlik a karbon-mentesítés, a légi közlekedés által okozott éghajlati károk aránya egyre csak nő, míg végül a repülés felel majd szinte a teljes károkozásért.**

Az egyetlen hatékony stratégia a kereslet csökkentése. Ennek egyik progresszív módja a gyakori repülők megadóztatása („frequent flyer levy"). A vagyon és a repülés szorosan összefügg. 2024-ben Anglia lakosságának 48%-a egyáltalán nem repült. Ezzel szemben a lakosság 5%-a öt vagy annál több külföldi repülőutat tett meg – ők felelősek az összes utazás 33%-áért. A kereslet növekedését szinte teljes egészében a repülővel gyakran utazók idézték elő, akik döntő többségben a legmagasabb jövedelmi ötödből kerülnek ki. Az adót nem vetnék ki az adott évben megtett első repülőútra, de minden további út után az összeg fokozatosan emelkedne.

Ez igazságos, arányos, és – szemben a különféle technológiai hitegetésekkel – azonnal bevezethető. Ellenkező esetben továbbra is egy tehetős, önző kisebbséget támogatunk – a pénzünkkel, az egészségünkkel, a jóllétünkkel, és az élő bolygó tönkretételével. Vajon mi ebben az igazságos?

A repülőtér-bővítéshez nyújtott kormányzati támogatás rávilágít arra, hogy a „növekedés" csupán ürügy arra, hogy befolyásos lobbicsoportok megkapják, amit akarnak. Amikor arról kérdezték, vajon a növekedés fontosabb-e a nettó nulla kibocsátásnál, Reeves így válaszolt: „Nos, ha ez az első számú küldetés, akkor nyilvánvalóan ez a legfontosabb dolog." Ez tulajdonképpen azt jelenti, hogy a pénz fontosabb, mint az emberi élet. Ám – ahogy a számok is mutatják – valójában sosem a növekedésről volt szó. Mindvégig arról volt szó, hogy eleget tegyenek a repülőtéri lobbi és a tehetős utasok követeléseinek.

Most Burnhamre várunk. Vajon folytatódik az észszerűség szabad repülése? Vagy az emberek és a bolygó boldogulása végre nagyobb súllyal esik majd latba, mint a lobbisták érdekei?



George Monbiot, a Guardian publicistája

- Az eredeti cikk a **The Guardian**-ben jelent meg 2026. október 3-án „The expansion of Heathrow would be an expensive disaster for Britain and the world. Burnham needs to block it" címen. Online elérhető itt: https://www.theguardian.com/commentisfree/2026/oct/03/heathrow-third-runway-climate-warnings-economic-reality?fbclid=IwY2xjawUyH9lleHRuA2FlbQIxMABwZG9mAWJyaWQRMEtqdm5CdFNQRXB3NldoM3RzcnRjBmFwcF9pZBAyMjIwMzkxNzg4MjAwODkyAAEeov9HwS9lv3_1EDYibtiMMud348e7s0BA_MRPIT2YBqTUU0FrpKDouMidZLU_aem_eFXPVBA4QcMOOQ6MPUFhAA
- A magyar nyelvű fordítását az MTVSZ és a FFE készítette 2026-ban.