

Gazdaságosak-e az autópályák?

„...mit ad nekünk az EU és a pénzt mire költjük? Azokkal értek egyet, akik szerint a kapott pénz legfeljebb 30 százalékát szabad a gazdaság élénkítésére fordítani, 70 százalékát a társadalomba kell fektetni. Az újonnan felvett országok a strukturális és kohéziós alapok jelentős részét az infrastruktúrába tették, az egyetlen kakukktojás Írország volt. Ők a támogatás 80 százalékát az oktatásra, a tudás alapú társadalom építésére fordították. Tessék megnézni, hova jutottak az írek!”

*Fodor István, az Ericsson Magyarország elnöke
és a Magyar EU-Bővítési Üzleti Tanács elnöke
(Üzleti 7, 2002. december 16.)*

Az elmúlt években az egymást váltó magyar kormányok versengtek abban, hogy melyikük épít majd több autópályát. Ebben a kérdésben minden parlamenti párt között egyetértés van. Ugyanakkor egyre többen kérdőjelezik meg ezeknek a beruházásoknak az ésszerűségét, azonban ezek a vélemények alig kapnak nyilvánosságot.

Javul az elérhetőség?

Az autópályák építésének egyik fő indokaként azt szokták felhozni, hogy általuk javul az érintett térség elérhetősége. Természetesen, ha csak az autóval, busszal vagy kamionnal az autópályán töltött időt hasonlítjuk össze a vele párhuzamos utakon történő haladással, akkor ez az állítás általában igaz. Ha azonban a szélesebb összefüggéseket tekintjük, akkor a helyzet egyáltalán nem ilyen egyértelmű.

Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.

Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik az eljutási időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Budapesten például jól láthatók ennek katasztrofális hatásai. A fővárosban és környékén több százezer ember tölt naponta 20–30 percet vagy ennél is

hosszabb többlet időt közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a több száz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több száz ezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a korábbinál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között lakjon. Tehát ebben az esetben (is) tömegesen részesítették előnyben az egészséges lakókörnyezetet a jobb elérhetőséggel szemben.

Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100–150 kilométeren 10–20 perccel hamarabb lehet oda eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométeren felüli távolságra megy (legnagyobb felvevőpiacunk Németország). Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással.

Naponta olvashatjuk, hogy a hazai textilipar tönkremegy a távol-keleti olcsó termékek behozatala miatt. Számos egyéb termék esetében is a több ezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg (esetenként több nagyságrendileg) közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10–20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.

Furcsa az is, hogy a közlekedési tárca az M3-as megépítését szintén az elérhetőség javításával indokolta, ugyanakkor hosszú ideig elvetette a civil szervezetek-



nek azt a javaslatát, hogy az M0-s keleti szakasza északi részének nyomvonalát a lehetséges legrövidebb összeköttetést biztosítsa az M3-as autópálya és a 31-es főút között, hanem helyette azt az Árpádföld és Csömör közé tervezett nyomvonalat erőltették, amely az előbbi változathoz képest 20 kilométerrel hosszabb utat jelent az M0-son az M3-as és az M5-ös (illetve az M1/M7-es) autópályák között. (Értesüléseink szerint a tárca mind a mai napig az eredetileg tervezett, hosszabb változatot kívánja előbb megépíteni!)

Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását (és a települések tehermentesítését), és úgy véli, hogy ehhez sok száz milliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vehető fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók részére, akkor miért kerüli el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.

Az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták megközelíteni úticéljaikat (egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kiélezi). A közúthoz viszonyítva nagyszámú környezeti problémát okozó vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Ugyanakkor az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti áru fuvarozás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiak sokkal költséghatékonyabban jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.

Tehermentesít-e az autópálya?

Az autópálya tovább gerjeszti a közúti forgalmat annak összes káros hatásaival együtt. Ez különösen sújtja a településeket, hiszen az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik.

Számtalan konkrét példát lehet említeni arról, hogy az új utépítések csak növelték a közlekedési problémákat, ugyanakkor az utépítések elmaradása nem rontott a korábbi helyzeten, sőt ésszerűbb megoldásokat kényszerített ki. Ezt a jelenséget már az 1930-as évek óta jól ismerik a közlekedéssel foglalkozó szakemberek.

- Egy angliai város mellett épített autópálya hatásáról így számoltak be több mint 60 évvel ezelőtt: „Mihelyt átadták a forgalomnak az új utat, 4,5-szer több gépjármű haladt át rajta, mint a régi úton. Ugyanakkor a

régi úton egyáltalán nem csökkent a forgalom.” (A Brentford város belterületének tehermentesítése céljából épített autópálya hatásáról szóló jelentés, 1939)

- A brit kormány megbízásából készült tanulmány (Traffic in Towns, HMSO) 1963-ban a következőket állapította meg: „Az új autópályák előnyei ellenére sok amerikai kétségeit fejezi ki, hogy az autópálya-építési politika végleges megoldást jelentene. Minden új autópálya, amelyet azért építettek, hogy a már meglévő forgalmi gondokat megoldja, új forgalmat hozott létre, ami újabb torlódásokat eredményezett.”
- Amikor az M0-s körgyűrű déli szakaszát megépítették, a fő indok az volt, hogy tehermentesíteni kell a Budaörsi és a Bocskai utat. Az eredményről így nyilatkozott a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetője: „Tény, hogy az autópálya átadása után csak néhány héttel volt kisebb a Bocskai út forgalma, utána újra kialakultak a torlódások.” (Népszabadság, 1995. január 31.) Megjegyzendő, hogy azóta megépült az ún. Dél-Budai Tehermentesítő út, azonban a dugók továbbra sem csökkentek. Ezen az úton, a Budaörsi úton és az M0-s déli szakaszán egyaránt hatalmas a gépjármű-forgalom, és az előbbi kettő esetében (illetve a hozzájuk csatlakozó utakon) állandósultak a lakossági tiltakozások a súlyos környezetszennyezés miatt.
- A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre a kérdés kivizsgálására. A neves szakemberekből álló bizottság 1994-ben közzétett jelentésében (Trunk Roads and the Generation of Traffic) egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

Külföldön sokan kutatták a fenti jelenség okát, és meg is találták rá a választ. Az amerikai Robert Morris *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányában elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.

Az iparilag fejlett országok példája ma is azt bizonyítja, hogy még a leggazdagabb nemzeteknek sincs annyi pénze, ami utépítésekkel megoldhatná a közlekedési torlódások egyre növekvő problémáját. Az Amerikai Egyesült Államok jól ellátott autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal, az amerikaiak mégis idejük jórészét a dugókban



töltik. Egyes becslések szerint a közlekedési dugók következtében keletkező károk meghaladják az évi 100 milliárd dollárt (Victoria Transport Policy Institute, www.vtpi.org). Ráadásul a helyzet egyre romlik. A Texas Transportation Institute vizsgálatai szerint (http://tti.tamu.edu/researcher/v34n1/congestion.stm) az USA nagy agglomerációiban a közlekedési dugókban eltöltött átlagos idő 1990 és 2000 között 41 százalékkal növekedett! Az egész országra vonatkozóan pedig 1980 óta 236 százalékkal lett több az az idő, amelyet egy átlagos amerikai a közlekedési torlódások miatt vesztegetett el.

Hasonló gondokkal küszködik az Európai Unió is, ahol az autópálya-sűrűség jóval nagyobb, mint Magyarországon. Az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája megállapítja: „A közlekedési torlódások miatt Európát az a veszély fenyegeti, hogy elveszíti gazdasági versenyképességét. A legfrissebb ilyen tárgyú tanulmány kimutatta, hogy egyedül a közúti közlekedési torlódások külső költségei a Közösség GDP-jének 0,5%-ával egyenlők. A következő 10 évre szóló forgalom-előrejelzések szerint, ha semmit nem teszünk, akkor az utakon 2010-ig jelentősen növekedni fognak a torlódások. A torlódások rovására írható költségek 142%-kal fognak növekedni, és eléri az évi 80 milliárd eurót, ami a Közösség GDP-jének mintegy 1%-a.” Az anyag következő mondatában már a probléma egyik fő okát is megjelöli: „A jelenlegi helyzet kialakulása részben arra vezethető vissza, hogy a közlekedők nem mindig fizetik meg az általuk okozott költségeket.” (Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni. Az Európai Bizottság Fehér Könyve, Brüsszel, 2001)

Ha a nálunk jóval magasabb gazdasági teljesítménnyel és sokkal nagyobb nemzeti vagyonnal rendelkező országok sem tudták autópályákkal megoldani a közlekedési problémáikat (sőt, azok inkább egyre csak súlyosbodtak), akkor esztelenség azt hinni, hogy Magyarországnak is ezt az utat kell követnie.

Az autópályák építése egyébként is a leggazdaságta-
lanabb módja a települések elkerülésének, hiszen az autópályák mentén mintegy 80–90 százalékkal semmilyen település nincs. (Ez alól csak az M7-es autópálya tervezett Balaton melletti szakasza és az M0-s jelent kivételt. A Balaton mellett azonban bőven elegendő lenne egy kétszeres sávú új út megépítése, az M0-snak pedig elegendő csak a keleti szakaszát megépíteni a gödöllői átkötés nyomvonalán.)

Amennyiben alapos vizsgálatok nyomán célszerűnek látszik az adott települést elkerülő út létesítése, akkor is felesleges autópályát építeni: elegendő a tehermentesítést szolgáló rövid elkerülő út megépítése. Ez utóbbit pedig úgy kell megvalósítani, hogy az érintett térségben összességében ne növekedjen a közúti kapacitás (azaz a településen belül szűkíteni kell az utak áteresztőképességét). Az újonnan megépült út környé-

két pedig megfelelő területrendezési előírásokkal kell védeni a fokozott környezeti ártalmaktól (például attól, hogy újabb forgalomgerjesztő létesítmények települjenek oda).

A fentiekből egyértelműen következik, hogy a legtöbb esetben nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás és a közúti teherfuvarozás iránti igényt) kell csökkenteni megfelelő adókkal és díjakkal, forgalomtechnikai módszerekkel, a tömegközlekedés és a vasúti szállítás javításával, parkolásszabályozással, a helyi ellátás, valamint a kis- és középvállalkozások támogatásával és más eszközök felhasználásával.

Új utak építése vagy a meglévők karbantartása a fontosabb?

Közgazdasági és közlekedéstervezési szempontból egyaránt megkérdőjelezhető annak az értelme, hogy olyan területekre vezetünk autópályákat, ahol mind az országos közutak, mind a helyi (önkormányzati kezelésben lévő) utak leromlottak, felújításra szorulnak. Ráadásul az aránytalanság óriási, több nagyságrendű: az autópályák néhány száz kilométer hosszúak, míg az egyéb országos közutak hossza 30 ezer kilométer, az önkormányzati utak pedig meghaladják a 100 ezer kilométert.

A New York-i székhelyű Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet igazgatója a következőket írta erről a témáról: „Miután a Világbank alaposan megvizsgálta a magyarországi autópálya-igényeket, arra a következtetésre jutott, hogy gazdaságilag sokkal fontosabb az országnak a meglévő úthálózat karbantartása, mint új autópályák építése. Az elégtelen útkarbantartás a magyar gazdaságnak évente több tízmilliárd forint veszteséget okoz, számottevően károsítva a járműveket is.” (Walter Hook: *Wheels Out of Balance. Suggested guidelines for intermodal transport sector lending at the World Bank. A case study of Hungary.* Institute for Transportation & Development Policy. New York, 1996.)

Valóban, a Világbank új közlekedéspolitikáját ismertető kiadványban a következőket olvashatjuk: „Az útkarbantartások elhanyagolása két ok miatt is önpusztító. Egyrészt növeli a gépjárművek működtetésének költségeit. Például minden dollár amit egy évben megtakarítunk azzal, hogy nem fordítjuk egy 500 gépjármű/nap forgalmat bonyolító út megfelelő állapotban tartására, az utat használó gépjármű-üzemeltetők költségeit 3,4–6,1 dollárral növeli. Másrészt a 10–20 évenként történő egyszeri felújítás az állam részére 3-szor annyiba kerül, mintha folyamatosan karbantartaná.” (Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank, Washington, 1996.)



26. oldal). Ezért azóta már nem is nyújtott kölcsönt a Világbank a magyarországi autópálya-építésekre.

Vidéki térségekben végzett forgalomszámlálások azt mutatták, hogy a mellékutak rossz állapota miatt az autósok inkább a jóval hosszabb kerülőket választják egy-egy település megközelítésére, feleslegesen tovább növelve a magasabb rendű utak terhelését.

A közlekedési tárca adatai szerint az országos közúthálózat karbantartására, felújítására évente feleakkora összeg jut, mint amekkora csupán a szinttartáshoz szükséges lenne. A helyi önkormányzatok kezelésében lévő közutak esetében általában még ennél is rosszabb a helyzet. Mindez azt jelenti, hogy a nemzeti vagyonunk tetemes részét képező útjaink és hídjaink egyre gyorsuló ütemben mennek tönkre. Ha így folytatjuk, akkor lesz néhány száz kilométer új autópályánk, amelyeket majd egyre nehezebb lesz megközelíteni...

Mit kíván az Európai Unió?

Tévhit az a gyakran hangoztatott nézet, hogy „az autópálya-építés nem pusztán autonóm gazdaságpolitikai elhatározás, hanem az EU-tagsággal szemben támasztott követelmény, sőt esetleg már a tagsággá válás feltétele.” Az EU dokumentumaiból ugyanis az derül ki, hogy ők a magyarországi közlekedési infrastruktúra fejlesztésében nem az autópálya-építéseknek adnának elsőbbséget. 1997-ben készített országvéleményük szerint „Magyarországnak valószínűleg a közúti közlekedés egyenletes növekedésével kell szembenéznie, és erőfeszítéseit a vasút és a belvízi hajózás használatára kell összpontosítania. Ez esetleg bátorítaná a magyar hatóságokat, hogy megváltoztassák jelenlegi politikájukat, amely főleg a közútra összpontosít.”

Az EU Közlekedési Főigazgatósága az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetségnek 1997. áprilisában írt levelében egyértelműen leszögezte, hogy az Európai Unió „soha nem tett és nem is fog olyan kijelentést tenni, hogy Magyarország csak akkor csatlakozhat az EU-hoz, ha autópályákat épít.” A Neil Kinnock közlekedési főbiztos nevében írt levél hangsúlyozza, hogy egy ilyen állítás nem felel meg az EU közlekedéspolitikájának, amely a környezet védelmét teszi az első helyre.

Az Európai Politikakutatói Központ (Centre for European Policy Studies) tanulmányt készített több bank, az üzleti élet, az Európai Bizottság és a csatlakozni kívánó országok kormányai képviselőinek részvételével. A tanulmány szerint éppen a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás színvonalának emelése nélkülözhetetlen a kelet- és közép-európai országokban, ha azok gazdasági téren fel kívánnak zárkózni az Európai Unióhoz.

Nem véletlen az sem, hogy az EU előcsatlakozási alapja eddig csak a vasúti fejlesztésekhez nyújtott tá-

mogatást, illetve legutóbb az útburkolat-megerősítési programra (azaz nem új utak építésére).

Az EU fentebb említett új közlekedéspolitikája egyebek mellett leszögezi: „A vasút közlekedési munkamegosztáson belüli részarányának fenntartásához a csatlakozni kívánó országokban a közúti közlekedés területén még határozottabban kell fellépni a különböző közlekedési módok közötti igazságos verseny feltételeinek biztosítása érdekében (...) a csatlakozni kívánó országokban meg kell őrizni a vasút 35%-os részarányát a közlekedési munkamegosztásban 2010-re.”

Igaz, az Európai Uniónak léteznek tervei a Transz-Európai Hálózat (TEN), illetve a Közlekedési Infrastruktúra Szükségletek Értékelése (TINA) keretében a magyar közlekedési infrastruktúra – köztük a gyorsforgalmi úthálózat – olyan bővítésére, amely főközlekedési vonalainkat fokozottabban összekapcsolná az Európai Unióéval. Ezek a tervek azonban nincsenek megfelelően kidolgozva és megvizsgálva. Nem készült stratégiai környezeti hatásvizsgálat, és nem csupán a szociális és környezeti, hanem a hálózati szempontokat sem vették körültekintően figyelembe. Arról sem szólnak, hogy a rendelkezésre álló szűkös forrásokat mely közlekedési alágazat fejlesztésére kellene inkább fordítani az elkövetkező években, azonban a korábban leírtakból ez nyilvánvalónak tűnik.

Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést?

Tévhitnek tartjuk azt a nézetet is, mely szerint az autópályák szükségszerűen hozzájárulnak az általuk érintett térségek fejlődéséhez. A legújabb nemzetközi kutatások ugyanis nem tudnak ilyen kapcsolatokat kimutatni. A téma elismert brit kutatója, John Whitelegg 1994-ben több nagy-britanniai térség tanulmányozása során semmiféle összefüggést nem talált a vizsgált térségek, városok gazdasági fejlődése és az autópályákhoz való közelségük között. Számos olyan város mutatott fel gyenge gazdasági teljesítményt és nagymértékű munkanélküliséget, amelyeket autópályán könnyen meg lehetett közelíteni, míg az autópályáktól távolabb eső városok között szép számmal voltak olyanok, amelyek viszonylag gyorsan fejlődtek. Így például az autópálya-kapcsolatokkal kiválóan ellátott Birminghamben, Liverpoolban és Manchesterben volt a legnagyobb munkanélküliség és a legtöbb szegény ember. Whitelegg megállapításai szerint az autópályák kiépítésekor általában nem keletkeznek új munkahelyek, hanem a meglévők átcsoportosítása következik be. A vállalatok ekkor gyakran központosítják termelésüket és az árut nagy távolságra terítik. Az öt legnagyobb nagy-britanniai iparvállalat te-



lephelyeinek száma 10 év alatt 1260-ról 856-ra csökkent, miközben az egy telephelyre jutó termelési érték több mint másfélszeresére növekedett. Ez a folyamat különösen hátrányosan érintette a kevésbé fejlett térségeket, ahol munkaalkalmak szűntek meg, és amelyek termékeit kiszorították a gazdaságilag erősebb területekről behozott áruk.

Egy másik brit kutató 1995-ben az EU hat országára kiterjedően végzett kutatásokat a témáról, és a Whiteleggéhez hasonló következtetésekre jutott (Merlin Hyman: The impact of accessibility to the road network on the economy of peripheral regions of the European Union. 1995).

Az Európai Regionális Kutatóintézet (EURES) 1996-ban tanulmányt készített „Az autópályák gazdasági hatása az Európai Unió kevésbé fejlett területeire” címmel, amely megállapítja: téves az a feltételezés, hogy az autópályák mindig jótékonyan hatnak egy térség fejlődésére. Amikor egy kevésbé fejlett területhez autópályát építettek, ez nemegyszer azzal a hatással járt, hogy a jól képzett munkaerő elvándorolt, kedvezőtlenül alakult a lakosság korösszetétele, a helyi piacok pedig jelentős veszteséget szenvedtek el, mert versenyképtelenebbek bizonyultak a fejlettebb „központi” térségek gazdasági és politikai túlerejével szemben.

„Utak és gazdaság” címmel 1996-ban Brüsszelben nemzetközi konferenciát rendeztek a témáról. Az EU hivatalnokainak és a független szakértőknek az előadásait összefoglaló záróbeszédében Gijs Kunemann, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség igazgatója megállapította: nem sikerült egyértelmű bizonyítékot találni arra, hogy az autópályák építése a gazdaság és a foglalkoztatottság növekedését vonná maga után az érintett térségekben. (A konferencia előadásai a következő kiadványban olvashatók: Roads and Economy – State-of-the-art report. T&E, Brüsszel, 1996.)

A Holland Gazdaságpolitikai Elemzések Intézete nemrég megjelentetett tanulmánya kimutatja, hogy különösen a kis országok esetében áll fenn az a veszély, hogy feleslegesen építenek autópályákat, mivel az nem járul hozzá a gazdasági fejlődéshez (Richard Nahuis, Paul J. G. Tang: Strategic competition with public infrastructure: ineffective and unwelcome? CPB Discussion Paper. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, 2002. július).

Az újabb SACTRA-jelentés megállapításai

A brit kormány által létrehozott – fentebb már említett – SACTRA bizottság egy újabb jelentésében az elmúlt 25 év legkiemelkedőbb szakértőinek véleménye ol-

vasható a témáról. A SACTRA-jelentés egyértelműen cáfolta, hogy automatikus kapcsolat lenne a gyorsforgalmi utak építése és a gazdasági fejlődés között. A közlekedés minőségének javítása nem feltétlenül jár pénzügyi haszonnal és új munkahelyekkel az ország vagy akár az érintett térség számára. Ha pedig mutatkozik ilyen előny, általában akkor sem ez a leg gazdaságosabb megoldás annak elérésére. (A jelentés megtalálható a brit közlekedési tárca honlapján: <http://www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm>) A jelentés szerint gyakran előfordul, hogy nem az utak minősége hátráltatja a fejlődést egy gazdaságilag elmaradott területen. Itt tehát a közlekedés fejlesztése nem feltétlenül létesít új munkahelyeket. Ha pedig mégis létesülnek, akkor nagy valószínűséggel az a távolabbi, gazdaságilag fejlettebb területeken következnek be. A gazdaságilag fejletlenebb területek piacaihoz való hozzáférés javítása ugyanis ahhoz vezethet, hogy a máshol lévő nagy cégek jutnak további előnyökhöz. Ebben az esetben az új utak, és különösen az autópályák építése valójában árt a helyi munkahelyeknek és gazdaságnak.

A SACTRA-jelentés a következő négy kérdésre adott választ:

1. *A közlekedés fejlesztése, mint például új utak építése feltétlenül a gazdaság felporzódásához vezet-e?* A válasz: Nem, nincs automatikus kapcsolat, mivel az út jellegén múlik minden: néha előnyös, néha pedig hátráltatja a helyi gazdaság fejlődését.
2. *Szét lehet-e választani a gazdasági fejlődést és a közlekedés fejlesztését?* A válasz: Igen, a piac torzulásainak megszüntetése (az árak helyretétele) általában jobban javítaná a közlekedés gazdasági hatékonyságát, mint az új utak építése.
3. *A jelenlegi értékelési módszerek valóságosan tükrözik-e a gazdasági hatásokat?* A válasz: Nem, a jelenlegi költség-haszon elemzések egyértelműen hibásak, és olyan esetekben is tökéletes piaci viszonyokat feltételeznek, ahol valójában arról szó sincs.
4. *Változnak-e az értékelési módszerek?* A válasz: Igen. Az értékelés valós tényeken alapuljon, ne pedig a csupán feltételezett szabad versenyt tekintse alapnak.

Phil Goodwin professzor, aki a SACTRA kutatási programot vezette, a „Fenntartható Fejlődés az Európai Unióban: A közlekedési igények kezelése, a gazdasági növekedés elősegítése” című nemzetközi konferencián (Brüsszel, 2001. július) előadásában kifejtette, hogy korábban a közlekedés növekedésére úgy tekintettek, mint a gazdasági fejlődés egyik hajtóerejére. Manapság azonban egyre inkább ennek az ellenkezője kezd igaz lenni: a közlekedés korlátlan növekedése a gazdasági fejlődés fék-jévé válhat. Lehetetlen ugyanis annyi pénzt előteremteni, amennyit a fokozódó forgalomhoz szükséges infrastruktúra létrehozása igényelne. Így a forgalmi torlódások és a környezeti károk elviselhetetlen mértéket érnek el.



Az sem feltétlenül igaz, hogy a termelés növekedéséhez nélkülözhetetlen a közlekedés teljesítményének emelése. Erre példaként említette, hogy Németországban 20 év alatt megkétszereződött az élelmiszerek szállítása, miközben az elfogyasztott élelmiszerek mennyisége gyakorlatilag nem változott. (Az élelmiszerek választéka sem nőtt olyan mértékben, ami esetleg indokolná a szállítási igényesség nagymértékű növekedését.) A professzor álláspontja szerint a közlekedés növekedésének megállítása lehetséges és szükséges. Felsorolt néhány olyan eszközt is, amelyek ezt elősegíthetik, külön hangsúlyozva annak a szükségességét, hogy a környezeti és egyéb károk költségeit be kell építeni az árakba.

Írország vagy Portugália példáját kövessük?

Dr. Kiss Károly, Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem docense az Európai Unió egyes országainak fejlődését vizsgálva az alábbi következtetésekre jutott (A luzitán csapda. Heti Válasz, 2002-10-25.):

„... Az EU fenegyereke Írország. Az elmúlt két évtizedben a kelta tigris mutatta fel a legnagyobb fejlődést, a leggyorsabb gazdasági növekedést. 1973-as belépésekor egy főre jutó GDP-je még csak 59%-a volt az EK átlagának, ma már közel kétszerese, és meghaladja Németországot, Franciaországot, Hollandiát, Belgiumt, de még Ausztriát is. Autópályáinak hossza viszont nem éri el a száz kilométert (!). Kétség nem fér hozzá, látványos eredményeit nem a sűrű autópálya-hálózatnak köszönheti (bár igaz, szigetország lévén a tengeri közlekedés szerepe is jelentős).

Nézzünk meg most egy olyan országot, amely jó tanuló módjára híven követte az ajánlásokat, s mindent megtett azért, hogy autópálya-hálózatát a fejlett nyugat-európai országok szintjére emelje. Az érdeklődő újságolvasó hosszú éveken át győzelmi jelentéseket olvasott Portugáliáról. Az 1986-ban közös-piaci taggá vált, viszonylag elmaradott ibériai ország folyamatosan, már a csatlakozást megelőzően is hatalmas támogatásokban részesült a strukturális alapokból, a támogatások egyik legnagyobb haszonélvezője. 1989 és 1993 között 8,4 milliárd eurót, 1994 és 1999 között pedig 14 milliárd eurót kapott. A 2000 és 2006 közötti időszakban 21 milliárd euró jut Portugáliának a közösségi keretből. Az átutalások időnként elérték a GDP 3%-át. Ennek legnagyobb részét – az infrastruktúra fejlesztése jegyében – autópályák és bevásárlóközpontok látványos építésére fordította. (Más kiemelt cél volt még az egyéb gazdasági ágak modernizációja, a regionális fejlesztés, az oktatás és az urbanizáció.)

Mindez jelentős eredményekkel járt: a gazdasági növekedés többnyire gyors volt, az egy főre jutó jövedelmek tekintetében Portugália közeledett az uniós átlaghoz, az ország nettó külföldi befektetővé vált. Összességében azonban mégis negatívan ítéljük meg a portugáliai modernizációt. E kudarc az euró bevezetésével vált nyilvánvalóvá: kiderült, hogy Portugália az EU legdrágább országa. A közszükségleti cikkek és az élelmiszerek 15-20%-kal drágábbak, mint a szomszédos Spanyolországban, a háztartási energiával hasonló a helyzet, a vízszámla és a lakásárak pedig kétszeresek. Ezzel szemben a munkabérek itt a legalacsonyabbak, és mindent összevetve az élet színvonal 45%-kal elmarad az EU átlagától.

Tovább rontja a helyzetet, hogy a jövedelemkülönbségek Portugáliában a legmagasabbak.

A termelékenység Portugáliában a legalacsonyabb, még a görögországitól is 30%-kal elmarad. Az elemzők az innováció-kerülő vállalkozókat és az oktatási rendszert hibáztatják. Ez bizonyára így van. De az is tény, hogy Portugália rosszul használta fel az EU-tól kapott hatalmas támogatásokat, vagy ami még kínosabb: a Közösség támogatási politikája elhibázott.

(...)

A biológiából ismert Liebig-törvénnyel jól érzékeltethető, miről is van szó. Hiába próbáljuk az egyik tápanyag fokozott adagolásával serkenteni a növény fejlődését, az csak meghatározott arányban képes hasznosítani táplálékait, a túladagolás pocskékoláshoz vezet. Egy minimális közúti hálózatra, közúton történő elérhetőségre természetesen szükség van, de a doktrínér infrastruktúrafejlesztés a közpénzek elherdálását jelenti. (...) Portugália nekirugaszkodása kimerült a végláthatatlan autópályák, hidak és a csillogó plazák építésében.”

„Titkosított” tanulmány az M3-as autópályáról

A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából 1997-ben a Deloitte & Touche cég „Észak-Kelet-Magyarország gazdasági és infrastruktúra fejlesztésének összefüggése, különös tekintettel az M3-as autópálya megvalósításának társadalmi-gazdasági-környezeti vonatkozásaira” címmel átfogó tanulmányt készített arról, milyen hatása lehet az M3-as autópályának az érintett térség gazdaságára. Ezt a minisztérium soha nem hozta nyilvánosságra, és nem rendezett róla vitát. A Levegő Munkacsoportnak is több hónapos utánjárásába került, míg sikerült egy másolatot szereznie. A tanulmány néhány megállapítását az alábbiakban idézzük.

„A megfelelő központi kormányzati, önkormányzati és gazdálkodói lépések nélkül az autópálya közvetlen



hatásai önmagukban nem alkalmasak a területen kívánatos és szükséges gazdasági élénkítés megindításához, sőt a kivételesen kedvezőtlen hatások a térség további periférializációját erősíthetik.”

„Rendelkezésre állnak ki nem használt alternatív szabad szállítási kapacitások, az adott irányba történő szállítás nem szűk kapacitás.”

„Az autópálya önmagában nem okoz gazdasági felendülést, ehhez sok tényező együttes jelenléte szükséges. Ezek között szerepel a műszaki fejlesztési potenciál, a szakképzett munkaerő, a megfelelő oktatási intézmények, az innováció-orientált vállalkozók és vállalkozások, a hagyományos és kockázati tőkét kínáló pénzügyi infrastruktúra, a telekommunikációs infrastruktúra, valamint a vállalkozásbarát politikai és gazdasági környezet, közigazgatás.”

„Az autópálya előnyei érvényesülhetnek a Nyugaton a gépjármű-, gép- és elektronikai, gyógyszer- és fogyasztási cikk-iparban elterjedt „just in time” rendszereknél, melyek kis földrajzi távolságra és megbízható, pontos szállításra alapozva néhány órás készlettel dolgoznak. Azonban Szabolcs-Szatmár fejletlen iparral és infrastruktúrával rendelkezik a fenti szektorokban, s földrajzilag viszonylag messze helyezkedik el a nyugati cégektől, melyek ilyen jellegű szállításra az ország nyugati felében levő telephelyeket részesítik előnyben. (S még onnan is igyekeznek a vasutat igénybe venni – például az Audi győri üzemének is ez a törekvése.)”

„Ugyanazt az összeget autópálya építés helyett a beruházások támogatására fordítva sok tízezerrel több munkahelyet lehet létrehozni.”

„A közlekedési infrastruktúra növelése megszünteti azt az Európában már ritka helyzetet, hogy viszonylag nagy összefüggő területeket hagy érintetlenül a közlekedés. Az utak keresztbe szelik az élővilág mozgásának pályáit, az ökológiai folyosókat, s évezredes génkicserélési kapcsolatok szűnnek meg.”

„...bizonyítható, hogy a transzport folyamatok által szállított szennyezőanyagok felhalmozódnak, akkumulálódnak a természetes környezetben. ... Kritikus a helyzet pl. a talajsavanyodás területén. Egy kilencvenéves ciklus alatt majdnem egy egész pH-értéket csökkent BAZ megye mezőgazdasági talajainak kémhatása, s az összes terület egyötödének savassága már meghaladta azt a kritikus értéket, amely alatt a talajélet ellehetetlenül, s ezáltal a termőképessége is lecsökken.”

„Csakis a helyi természeti és humán (természetesen fejleszthető) erőforrásokra szabad a fejlesztéseket alapozni és méretezni. A gazdasági szerkezetnek meg kell felelnie az ökológiai feltételrendszernek.”

„Borsod-Abaúj-Zemplén megyében szintén az autópályához közeli városok, kisvárosok számára jelentkezhetnek gazdasági előnyök. A ma és az autópálya-építés után is a perifériát alkotó, főként kistelepüléseket te-

kintve azonban nem lehetnek illúzióink. Ők kimaradnak az autópálya közvetlen előnyeiből, miközben közvetlenül vagy közvetve ők is részesednek a beruházás terheiből. Lemaradásuk további elmélyülése, ennek következtében a népességvándorlás felújulása várható.”

„Tapasztalatok alapján a különféle címeken kivetett, és az úthálózat finanszírozását célzó állami adókból (gépjárműadó, az üzemanyagra vonatkozó fogyasztási adó stb.) származó bevételek nagyságrendje nem elegendő új autópályák állami beruházások formájában történő finanszírozására. A magyar gazdaság jelenleg is túladdított, az adóterhek további növelése az úthálózat fejlesztéséhez szükséges források előteremtése érdekében igen kedvezőtlen folyamatokat váltana ki a gazdaság egészében.”

„Megalapozottnak tűnik az a feltételezés, amely szerint jelenleg nem nehéz olyan befektetési lehetőségeket találni, ahol az autópályánál nagyobb jövedelmezőséget lehet elérni (pl. szállodarekonstrukciós program).”

„Ami a logikai összefüggéseket illeti, az autópálya-építés a legközvetlenebbül a beruházások, illetve konkrétan a beruházási multiplikátor hatás révén hat a gazdasági fejlődésre, ami időben meglehetősen korlátozott dinamikus hatásként minősíthető.”

„Az általa indukált kereslet révén az autópálya-építés kedvezően érinti a kapcsolódó szolgáltatások (az út mentén létesítendő vendéglők, szállodák, benzinkutak, javítóműhelyek, bankfiókok, üzletek, esetleg raktárak stb.) fejlődését. Ez helyi, illetve településfejlesztő hatás, amely az út menti 2-10 km széles sávra terjed ki. Területfejlesztő hatása csekély.”

„A kelet-magyarországi autópálya esetében nincs szó szűk keresztmetszetek megszüntetéséről. Az autópálya mentén fekvő települések eddig is megközelíthetőek voltak.”

„Nincs szó továbbá arról, hogy a kelet-magyarországi autópálya olyan országokkal javítja a közlekedési-áruszállítási feltételeket, amelyekkel Magyarország gazdasági kapcsolatai – legalább is rövid és közép távon – dinamikusabban növekednének.”

„Az empirikus vizsgálatok is igazolják azt a logikai összefüggést, amely szerint a lassúbb közlekedés által elvesztegetett idő a gazdaság, ezen belül a szolgáltatások jelenlegi állapota mellett nem olyan súlyú, hogy ez komoly gazdasági veszteséget okozna.”

„A magyarországi vállalkozások túlnyomó többségének a költségérzékenysége nem érte el azt a kritikus tömeget, amikor az utazási és/vagy szállítási idő csökkenése érzékelhető költség-megtakarítást és/vagy jövedelmezőségi pozíciójavulást eredményez. A gazdasági konjunktúra javulása ezt a helyzetet bizonyos mértékben módosíthatja. Az időmegtakarítás jelentősége még csekélyebb a turistaforgalom és a szabadidős utazások esetében.”

Az autópályával rendelkező megyék gazdasági adatai

Megye	Munkanélküliségi ráta (%)			Alkalmazásban állók nettó keresete (Ft)			Egy lakosra jutó beruházás értéke (Ft)		
	1992	1996	1999	1991	1995	1999	1991	1996	1999
Komárom	11,5	11,5	9,4	12 774	25 548	46 307	61 483	130 485	206 018
Fejér	9,9	9,0	7,9	12 611	26 956	50 387	31 138	116 188	212 890
Heves	12,6	12,8	12,1	11 453	24 835	44 533	21 126	63 907	201 961
Bács-Kiskun	13,3	10,3	10,1	10 865	23 557	40 990	21 051	58 731	96 285
Országos átlag	10,1	10,8	9,6	12 385	26 637	49 858	31 933	92 224	182 448

A Magyar Tudományos Akadémia kutatásainak eredménye

A Magyar Tudományos Akadémia „Magyarország az ezredfordulón” című stratégiai kutatásainak keretében készült tanulmány is elemezte a hazai autópályák gazdasági hatásait (Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György: A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. A Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmánya. Sorozatszerkesztők: Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. december). Ebből idézünk néhány bekezdést:

„Az országos, kormány szintű dokumentumok a fenntarthatósági modellhez közel álló elveket vallanak. Azonban ahogy közeledünk az elméletben környezetbarát elképzelésektől a gyakorlatban megvalósuló fejlesztésekhez, úgy szorul háttérbe a környezetvédelem és erősödik a fejlett országok 60-as, 70-es éveire jellemző növekedési modell gondolkodásmódja. Jellemző példa, hogy mind a közlekedési, mind a területfejlesztési anyagok tele vannak a főváros-centrikusság, az agglomerációs zsúfoltság és a környezeti terhelések csökkentésének igényével, mégis a konkrét fejlesztési elképzelések a legtöbb esetben ennek ellentmondanak.

A növekedéscentrikus gazdaságokban a közlekedési rendszer fejlesztése a növekedés igényének van alárendelve. A közlekedési infrastruktúra, de főleg az autópályák megfelelő sűrűségű kiépítését a fejlődés legfontosabb feltételének tekintik. Magukat a beruházásokat a növekedés egyik motorjának használják. A fejlesztés csak a minimális környezetvédelmi feltételeket tartja be, hiszen a fejlesztési kényszer csak azt engedi meg, hogy kevésbé rossz megoldásokat valósítsunk meg. A rendszer működése az igények növekedésével jár, ami további beavatkozásokat gerjeszt. A hatékonyságot általában csak rövidtávon tartják fontosnak. A növekedéscentrikus gazdaságok nem a természettel való egyensúlyra, hanem egyértelműen «az ember fontosabb, mint a természet» elvre épülnek.”

(...)

„A nemzetközi közúti gyorsforgalmi hálózatok terve fejlődési zsákutcát képez, mivel pontosan olyan

funkciót vesz át, amelyet a **vasút** kevesebb környezeti ártalommal, kevesebb baleseti veszéllyel, kisebb területigénybevétellel, kevesebb energia felhasználásával és gazdaságosabban képes ellátni. A kedvezőbb változat azért nem tud mégsem érvényesülni, mert a gazdasági rendszeren belül világszerte olyan érdekláncolat épült ki – beleértve ebbe a rövid távú fogyasztói, munkavállalói érdekeket is, tehát egyfajta társadalmi támogatottságot –, amely diszpreferálja a vasút fejlesztését a közúttal, illetve az arra felépült iparral és szolgáltatásokkal szemben. Nincs olyan hatalomban lévő politikai erő a fejlett gazdaságokban, amely hozzá tudna nyúlni az olajkonsumernek, az acélgépjármű, az autógépjármű, az útépítést, az utak menti szolgáltatásokat egyszerre negatívan érintő, és ezáltal a gazdaság egészének azonnali megrázkódtatást okozó kérdéskörhöz. Ebben a tekintetben tehát a környezetbarát javaslat csak akkor realizálódhat, ha egyúttal gondoskodni képes a tőkének és a munkaerőnek a gazdaság valamely más területére történő elszívásáról.”

(...)

„A turizmusfejlesztési programból két gondolatkört emelünk ki. Az egyik arra vonatkozik, hogy Magyarország az országon átfolyó turisták mennyiségét illetően a világ nemzetközi turistaforgalmában a 14. helyet foglalja el, ezzel szemben az ebből származó bevételeket tekintve csak a 38. helyen áll. Ez arra mutat, hogy a hazai idegenforgalom felszívóképessége sokkal gyengébb, mint a fizikai átbocsátó kapacitása. Nyilvánvaló, hogy nem arra van sürgős szükség, hogy még tovább növeljük az ország turisztikai átbocsátóképességét, ellenkezőleg, esetleg kevesebb turista igény szintjének minőségi kiszolgálása segíthet a turisták megtartásában és ezzel a bevételekből való nagyobb részesedésben. Egyébként ezt a problémakört is rokoníthatjuk a belső csomópontok és kapcsolatrendszeireik fejlesztésének igényével (nem csak fizikai csomópontokról van szó), mert ezt, vagyis a kapcsolatgazdaságot tekintjük a felszívóképesség egyik előmozdítójának.”

(...)

„Az autópálya és a gazdasági tevékenység közötti összefüggés esetleges meglétét igazolhatják azok az adatok, amelyek azokra a megyékre vonatkoznak, ahol az autópályák már hosszabb ideje megépültek. A vizsgálat kezdő időpontja a rendszerváltást követő év, 1991, mivel korábban a fejlesztések allokációját más szempontok deter-

minálták (központi akarat, lévén döntő az állami tulajdon). A vizsgálatot az is árnyalja, hogy a gazdasági recesszió hatása a kezdeti években érződött, ezért inkább a relatív, megyék közötti különbséget kellett figyelembe venni. Nem vizsgáltuk a nyugati határhoz közeli Győr-Sopron megyét, mert ott a fejlődést elsősorban más tényező (Ausztria közelsége) befolyásolta. Az idősorokban a munkanélküliség számbavételének első éve 1992 volt, mivel az 1991-es évben még a teljes foglalkoztatás hatása érződött (országosan 2%-os munkanélküliséggel).”

„A fenti adatok elemzése messzemenő következtetésekre nem ad lehetőséget. Az autópályák által érintett megyék közül például Bács-Kiskun megyében az országos átlagnál lényegesen nagyobb ütemben csökkent a munkanélküliség, ugyanakkor a nettó átlagkereset és az egy főre jutó beruházások az átlagosnál kisebb mértékben nőttek (különösen a beruházások maradtak el). Heves megyében a beruházások növekedési üteme igen magas és Fejér megyében is hasonlóan alakul, de ott a munkanélküliség is nagyobb mértékben csökkent az országos átlagnál. Fejér és Komárom megyében az autópályák már adottságnak tekinthető az időszak kezdetén is.

Összességében tehát **az autópályák gazdaságélénkítő hatása nem mutatható ki egyértelműen**. Az érintett területeken egyes mutatók az országos átlagnál kedvezőbben, mások annak megfelelően vagy kedvezőtlenebbül alakultak.

A képet tovább árnyalja, hogy a vizsgált megyék értelem szerűen Budapesthez közelebb helyezkednek el, aminek két lényeges vonása lehet. Az egyik az, hogy az autópályák viszonylagos rövidege miatt jelentős időmegtakarítás eleve nem érhető el, hiszen mintegy 60–70 km-en legfeljebb néhány tíz perc nyerhető csak időben. A másik pedig az, hogy a főváros vonzóereje a munkaerő ingázásában erősebben jelenhet meg. Ez abban az esetben valószínűsíthető, ha a munkanélküliség mérséklése nem jár együtt a beruházások érzékelhető növekedésével. Ez a gyanú elsősorban Bács-Kiskun megyére terjed ki.

Az ország távolabbi pontjait érintő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére vonatkozó következtetések tehát

se pro, se kontra nem vonhatók le. **Az eddigi tapasztalatok alapján nem igazolható, hogy az autópályák léte gazdaságélénkítő szerepet tölt be, ugyanakkor az sem, hogy a nagyobb távolságra kiépített gyorsforgalmi úthálózat, mely kevésbé fejlett területeket érint, nem jár ilyen hatással.”**

További tények a már megépült hazai autópályák hatásáról

Még inkább megkérdőjelezzük az autópályák kedvező gazdasági hatását az alábbi táblázatban bemutatott adatok.

Tehát Vas és Zala megyében, ahol nincs autópályák, a foglalkoztatási szint jóval magasabb, a munkanélküliség pedig alacsonyabb, mint a felsorolt négy, autópályával rendelkező megyében.

Más tapasztalatok is azt mutatják, hogy a már meglévő hazai autópályák gazdasági hatásai nem egyértelműek. Magyarországon két autógyár (!), a Suzuki és a General Motors olyan helyre települt, amelyet viszonylag messze elkerülnek az autópályák. A harmadik autógyár, a Magyarországra települt legnagyobb külföldi befektető és exportőr, a győri Audi példája pedig a legjobb cáfolat arra, hogy az autópályák és a befektetés szoros összefüggésben van egymással. Bár a telephely autópályák mellett van, a cég szállításait szinte kizárólag vasúton bonyolítja le.

A két autópályák (M7-es, M1-es) és egy gyorsforgalmi út (M0-s) mentén fekvő Érd a hátrányosabb helyzetben lévő települések közé tartozik. Pest megyét szabdalja keresztül a legtöbb autópályák, mégsem tartozik a gazdaságilag legfejlettebb megyék közé. Igaz, hogy az „autópályagyűjtő” Budapest gazdasági teljesítménye jóval az országos átlag fölött van, viszont a gazdaságélénkítő hatás nem sugárzik ki a megye egész területére, inkább elszívja a térség hátrányosabb helyzetű településeiből a hasznos energiákat, tovább erősítve az egyenlőtlenségeket. Ugyanakkor intő jel, hogy Budapest történelmében a háborús idő-

A gazdasági aktivitás alakulása egyes, autópályával rendelkező és azzal nem rendelkező megyékben

Megye	1999		2001	
	Aktivitási arány	Munkanélküliségi ráta	Aktivitási arány	Munkanélküliségi ráta
Komárom	54,4	6,6	57,3	4,8
Fejér	56,4	6,0	57,3	4,8
Heves	49,8	8,7	50,8	6,6
Bács-Kiskun	53,6	6,4	53,9	6,4
Vas	59,8	4,7	60,4	4,1
Zala	57,1	5,1	57,9	3,3
Országos átlag	53,1	7,0	53,3	5,7

Forrás: KSH Évkönyv 1999 és 2001



szakok kivételével korábban soha nem fordult elő akkora egészségromlás és a lakosság olyan mértékű menekülése, mint az elmúlt években. (Az Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet adatai szerint 1990 és 2000 között Budapesten az asztmás betegek aránya másfélszeresére százalékkal, a tüdőrákosoké pedig kétszeresére emelkedett. Az elmúlt 12 évben a főváros lakossága 220 ezerrel csökkent, és a közvélemény-kutatások adatai szerint további százazrek kívánnak elköltözni lakhelyükről a környezet szennyezettsége miatt.) Mindez pedig szoros összefüggésben van a motorizáció rohamos térhódításával, beleértve az autópályák használatát.

A magyar sajtó rendszeresen arról ír, hogy az új autópályák építése jelentősen hozzájárul az érintett térségek gazdasági fejlődéséhez. Erről szól például a Magyar Nemzet 2001. augusztus 1-jei számában címdalra kezdődő, „Munkahelyeket teremtett az M3-as” című cikk is. A cikket elolvasva azonban kiderül, hogy a gazdaság fellendülése és a munkahelyek teremtése szempontjából az autópályák építése valójában teljes kudarcot vallott. A cikk szerint az M3-asnak ezer új munkalehetőség köszönhető. A mintegy 100 milliárd forintos beruházás esetén ez azt jelenti, hogy egyetlen munkahely létrehozása 100 millió forintba került. Számos olyan gazdasági ágazat van az országban, ahol ekkora összegből százszor több munkahelyet lehet létrehozni. Ráadásul azt is figyelembe kell venni, hogy az autópályák építése nemzetgazdasági szinten munkahelyeket szüntet meg azzal, hogy jelentős összegeket von el, amelyeket más területeken sokkal hatékonyabban és több munkaerő alkalmazásával lehetne felhasználni. Nyilvánvaló tehát, hogy az autópályák építésével történő „munkahelyteremtés” az adófizetők pénzének hatalmas mértékű elvesztegetését jelenti.

A cikkben azt is olvashatjuk, hogy az autópályának köszönhetően Heves megye értékesítésének immár egyötödét, exportjának egyharmadát Hatvan adja. Ennek az állításnak az igazságtartalma azonban megkérdőjelezhető. Egyrészt a kitűnő vasúti összekötés miatt az export egy részét a vasút bonyolítja le. Másrészt pedig a megye számos részén feltehetően visszaesés következik be, vagy legalábbis lelassul a fejlődés, mert Hatvan elszívja onnan az erőforrásokat. Tehát nemzetgazdasági szinten az autópályák nem a gazdasági fejlődést mozditják elő, hanem csupán annak területi eloszlását módosítják, ráadásul azt is kedvezőtlenül. Ez pedig társadalmi szempontból rendkívül káros, és gyökeresen ellentmond az Európai Unió elvárásainak is, amelyek szerint csökkenteni kell az egyes térségek közötti társadalmi-gazdasági különbségeket.

A magyarországi autópályák építésekkel kapcsolatos kérdésre válaszolva, nem véletlenül jelentette ki Jack Short, az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának főtitkár-helyettese, hogy „esetenként eltúlozzák a közlekedési beruházások szerepét a gazdasági növekedés elő-

segítésében ... úgy vélem, hogy a magyar gazdaság fejlődése sokkal inkább más tényezőkön múlik, mint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén.” (Lélegzet, 1996/3.)

Környezetbarát autópályák?

Az autópályák építése és használata jelentős környezetszennyezéssel jár. Egy kilométernyi autópályák megépítéséhez hatalmas mennyiségű építőanyagot használnak fel, továbbá annyi energiát, amennyit egy személyautó 20 millió km megtétele során fogyasztana el. Az autópályák két oldalán 6-6 km széles szennyezett levegőből álló „alagút” alakul ki. Leginkább azonban a gépkocsikban utazók egészsége károsodik ettől a légszennyező hatástól, mivel ők szinte közvetlenül szívják be az előttük haladó gépkocsik kipufogógázát.

Az autópályák építése során jelentős mennyiségű növényzetet pusztítanak el. Az autópályák szinte áthágathatlan falként választják el egymástól az élőhelyeket. Az autópályák közvetlen közelében a talaj és a növényzet erősen szennyezett, ezért tulajdonképpen a mellette levő 200 méteres sávban mindkét oldalon meg kellene tiltani az emberi fogyasztásra szánt növények termesztését.

Amint említettük, az autópályák nagymértékben tovább gerjesztik a gépkocsi-forgalmat, ami az autópályákon kívül is jelentős környezetkárosítást okoz.

Tágabban kitekintve elmondható, hogy a jelenlegi tudományos ismeretek szerint egy-két évtizednél tovább nem folytatható az a gyakorlat, hogy 10–15 évente 600 millió gépjárművet cserélünk le szerte a világon, és hogy egy év alatt annyi szén, kőolaj és földgáz égéstermékét engedjük a légkörbe, amennyi több százézer év alatt üledett le és alakult ki a föld mélyében. Tehát az autópályák építése sok 100 milliárd forint befektetést jelent egy olyan infrastruktúrába, amely nagy valószínűséggel már 15–20 év múlva feleslegessé válik. Ez az ok bőven elegendő lenne ahhoz, hogy beszüntessük az autópályák építéseket.

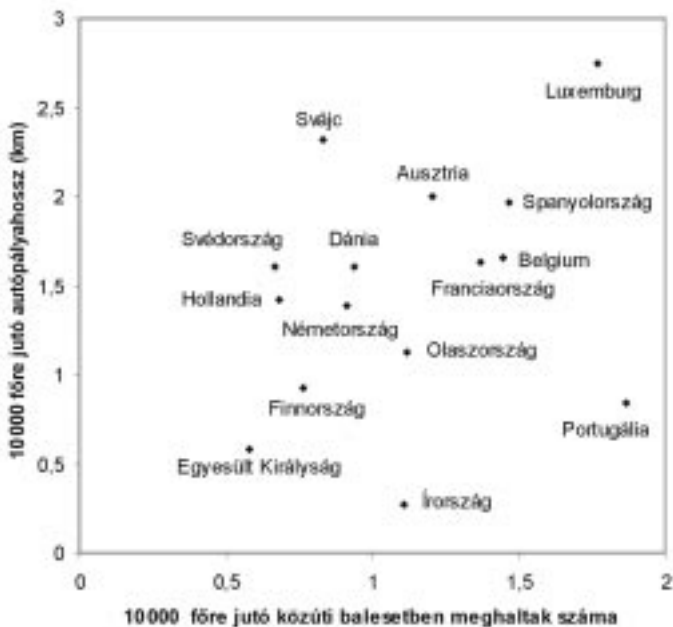
Autópályák építés a közlekedésbiztonság javításáért?

Nem igaz az állítás, hogy az autópályák üzembehelyezésével csökken a közlekedési balesetek száma. Hermann Knoflacher professzor, a Bécsi Műszaki Egyetem Útépítési és Közlekedéstudományi Intézetének igazgatója nemrég a következőket nyilatkozta a témáról: „Ez az álláspont több ok miatt is téves. Ugyanis ebben az esetben is az egy jármű-kilométerre jutó baleseteket számolják, és ez a mutató valóban kedvezőbb az autópályákon, mint általában az egyéb utakon. Ugyanakkor figyelmen kívül



hagyják, hogy az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetesen a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. Továbbá a közlekedési szakmában lassan már elfogadott tényként kezelik, hogy az új utak általában újabb forgalmat gerjesztenek. Tehát amikor az új autópályák megjelennek az addig ott nem létező forgalom, akkor ez legtöbbször csak átmenetileg csökkenti a gépjármű-forgalmat a tehermentesíteni kívánt párhuzamos utakon. Egy rövid idő elteltével a régi utakon ugyanolyan forgalom és ugyanannyi baleset lesz, mint korábban, és mindehhez hozzáadódik most már az új autópályán lévő forgalom miatti balesetek. Ráadásul az új autópályák a csatlakozó utakon és a közeli településeken is növelik a forgalmat. Összességében tehát romlik a helyzet.

Azonban még ha feltételezzük is, hogy a párhuzamos utakon forgalomcsillapítást vezetnek be, országosan akkor sem jelenthet megoldást az autópálya, hiszen az a településeknek csupán igen kis része mellett haladhat el, így az egyéb utak túlnyomó többségének forgalmára semmilyen hatása nincs. Fontos megvizsgálni a költséghatékonyságot is. Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére, amely néhány települést érint, sok milliárd forintot költenek el, miközben sok magyar önkormányzatnak arra sincs pénze, hogy súlyosan balesetveszélyes csomópontokon vagy egyéb helyeken esetleg néhány millió vagy néhány tíz millió forintba kerülő átalakításokat hajtsanak végre, ami ott jelentősen javítaná a közlekedés biztonságát. Számos alkalommal jártam már Magyarországon, így személyes tapasztalataim is vannak a témáról.” (Lélegzet, 1999/1.)



Forrás: Saját számítások a KSH Nemzetközi Statisztikai Évkönyv 2001 és az Útügyi Szakirodalmi Tájékoztató 2002/2. alapján. Az adatok az 1998., 1999. vagy 2000. évre vonatkoznak (minden országra a rendelkezésünkre álló legfrissebb adatokat használtuk fel).

Nemrég a Levegő Munkacsoport szakértői egy érdekes összefüggést mutattak ki. Kiszámolták a 10 ezer lakosra jutó autópálya-hosszt és a 10 ezer főre jutó közúti balesetben elhunytak számát 15 nyugat-európai országban, és a két tényező összefüggését az alábbi ábrán tüntették fel. Az eredmény megdöbbentő: **minél nagyobb egy országban az autópályák hossza, annál többen halnak meg a közutakon!**

Ez az összefüggés a vizsgált országok túlnyomó részére érvényes. Érdemi eltérés mindössze Svájc és Svédország (kisebb részben Hollandia), valamint Írország és Portugália esetében tapasztalható. Az első két országról ismeretes, hogy rendkívül komoly figyelmet fordítanak a közlekedésbiztonságra. (A svéd kormány például 1997-ben olyan programot fogadott el, amelynek célja, hogy az ország útjain egyetlen ember se haljon meg, és egyetlen ember se szenvedjen súlyos sérülést!) Az utóbbi két országban pedig az általános közlekedési morállal vannak az átlagosnál nagyobb gondok.

A szakértőknek nem volt lehetőségük, hogy az említett összefüggésre ható egyéb tényezőket is megvizsgálják. Ezt figyelembe véve is elgondolkodtató az ábrán látható eredmény.

Autópályák vagy vasút?

Magyarországon és Kelet-Európában teljes egészében kiépültek a vasúti áruszállítás műszaki alapfeltételei, bár azok jelentős korszerűsítésre szorulnak. Ezzel szemben a közúti hálózat általában kezdetleges, főleg tőlünk keletre. Tehát több száz milliárd euró pótlólagos befektetés lenne szükséges a térség korszerű színvonalon történő közúti bekapcsolásához Nyugat-Európába. Erre belátható időn belül nem áll rendelkezésre forrás. Mindez meghatározza a magyar közlekedéspolitika mozgásterét. Az osztrák és német érdekeknek megfelelően, amelyek valójában egybeesnek a magyar érdekekkel, az EU és Kelet-Európa közötti közlekedési kapcsolatot a meglévő vasúti hálózatra kell alapozni, annak korszerűsítésével, fejlesztésével. A vasút éppen a nagy távolságú, nagy tömegű áruszállítás terén mutatkozik különösen előnyösnek a közúttal szemben – tehát azon a téren, amit a közutak közül elsősorban az autópályák szolgálnak. Az EU említett új közlekedéspolitikája megállapítja: „A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben az a stratégiai ágazat, amelyen a közlekedési munkamegosztás átrendezését célzó erőfeszítések sikere múlik, elsősorban az áru fuvarozás esetében.”

A vasúti áruszállítás versenyképességét bizonyítja az is, hogy az Amerikai Egyesült Államokban a vasút 1990 és 1997 között óriási fejlődést mutatott. A környezetileg kedvezőbb vasúti szállítás részaránya – árutonna-kilomé-



terben számolva – az 1990. évi 37,8%-ról 1997-re 39,4%-ra nőtt (ugyanakkor a közúti szállítás az 1990. évi 25,5%-ról 1997-re 29,1%-ra emelkedett). Különösen figyelemre méltó a vasúti áruszállítás volumenének növekedése: az 1990. évi 1591 milliárd átkm teljesítmény 1997-re 2072 milliárd átkm-re nőtt. Tehát ezen időszak alatt csak a növekedés volumene 481 milliárd átkm-t tett ki, ami több mint kétszerese az EU összes vasúti áruszállítási teljesítményének (1997-ben 237 milliárd átkm). Kiemelendő, hogy a 80-as évek közepén történt visszaesés óta 1997-ig a vasúti áruszállítás teljesítménye 528 milliárd átkm-rel nőtt az Egyesült Államokban. Ez azt mutatja, hogy a vasúti és a közúti áruszállítás piaci versenyében a vasút jelentős árelőnye figyelhető meg annak ellenére, hogy az USA-ban a külső költségeket még az európai mértéknél is kevésbé építették be az árakba (az üzemanyagadók jóval alacsonyabbak).

Érdemes-e növelni eladósodottságunkat?

A jelenlegi magyar közlekedéspolitikát azért is alapvetően hibás, mivel a közúthálózat bővítését további hitelek felvételével kívánja megvalósítani, ami az ország eladósodását növeli.

Új utakat legfeljebb csak az úthasználók által befizetett, főleg deviza-többletforrások mértékének erejéig szabadna építenimegtenni, hogy elkerüljük további eladósodásunkat. Ennek megfelelően a közutakat használók vonatkozó adóit és díjait összességében olyan összegekben kell megállapítani, hogy ennek a követelménynek megfeleljenek. (Ezzel szemben például jelenleg a kamionoknak nyújtott rejtett támogatás meghaladja az évi 250 milliárd forintot.)

A közúthálózat bővítése rendkívül eszközigenyes beruházási tevékenység. Egy autópálya minden méterének megépítése 1,3–2 millió forintba kerül, és rendkívül hosszú a megtérülési ideje. (Sok esetben nagy valószínűséggel soha nem térül meg.) Sőt, ezek a beruházások eszközöket vonnak el a gazdaság egyéb területeiről, vagyis fékezik a gazdasági fejlődést.

Mi a korszerű gazdaság húzóereje?

John Whitelegg már idézett vizsgálatai arra is rámutattak, hogy a korábbi időszakokban, amikor a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok jelentették a gazdaság húzóerejét, a szállítási költségeknek sokkal nagyobb jelentőségük volt a vállalatok számára. Ma már azon-

ban gyökeresen más a helyzet: az információk, technológiák, gondolatok és az innováció áramlása határozza meg a gazdasági fejlődést. Whitelegg megállapítása szerint a vállalatok vezetői cégük telepítésekor a hatóságok nyújtotta pénzügyi és egyéb kedvezmények mellett elsősorban olyan tényezőket vesznek figyelembe, mint például a magasan képzett munkaerő és fejlett informatikai rendszerek megléte, a magas színvonalú oktatási intézmények közelsége, az egészséges környezet, a gazdag kulturális és rekreációs lehetőségek.

Az Európai Unió állam- és kormányfői 2000. márciusi liszaboni csúcstalálkozójukon azt a célt tűzték ki, hogy 2010-ig megvalósítsák a világ legversenyképesebb és legdinamikusabb tudás alapú gazdaságát. A csúcstalálkozó zárónyilatkozata szerint amennyiben Európa az új, tudásalapú társadalomban versenyképes akar maradni, akkor most kell cselekednie, mert néhány év múlva ez már nagyon költségessé válik, ha egyáltalán lesz rá lehetőség. Ennek érdekében elsősorban az emberekbe kell befektetni: egyebek mellett jelentősen növelni kell az oktatást, képzést és a lakosság egészségének javítását szolgáló összegeket (ld. http://europe.eu.int/information_society/newsroom/documents/catalogue_en.pdf).

A Magyar Kormányának is ez a kinyilvánított célja: „A kormány fordulatot hajt végre a társadalmi és gazdasági élet modernizációjának, a tudásalapú társadalom feltételeinek megteremtéséhez. A kormány fordulatot hajt végre a modern társadalom alapját jelentő oktatásban és képzésben, a kultúrához, az informatikához, a tudományhoz és az innovációhoz való viszonyában. A kormány programjának középpontjában a tudásalapú társadalom megteremtése áll. Az egyén biztos lehet abban, hogy élete során a társadalom mindvégig magas színvonalon segíti tanulását, szellemi épülését.” (Medgyessy Péter kormányának programja: „Cselekedni, most és mindenkiért!” A nemzeti közép, a demokratikus koalíció kormányának programja. Magyarország 2002-2006).

Ennek megfelelően a korlátozottan rendelkezésre álló forrásainkat erre a feladatra kell összpontosítani, nem pedig a hatalmas energia- és nyersanyag-igényű közúti közlekedés és az azt tovább gerjesztő autópálya-építés támogatására.

Lukács András

