



A főváros hosszú távú közlekedési koncepciója Bohózat a Városházán (1. felvonás)

A Levegő Munkacsoport számos más civil és szakmai szervezettel, valamint a budapesti kerületek polgármestereivel együtt meghívást kapott a főváros hosszú távú közlekedésfejlesztési koncepciójáról szóló társadalmi egyeztetésre, a Főpolgármesteri Hivatal Dísztermébe.

Az augusztus 28-ára szóló meghívóval együtt a koncepciót kidolgozó konzorcium képviselője megküldte a teljes munkaanyag letöltéséhez szükséges adatokat is. Sajnos technikai problémák miatt a dokumentum olvashatóvá tétele gyakorlatilag lehetetlennek bizonyult. Ennek ellenére nagy örömmel és lelkesedéssel készültünk az egyeztetésre, mert úgy gondoltuk, hogy a hosszú távú fejlesztési elképzelések rögzítése végre-valahára egységes elvek szerint tervezett és megvalósuló közlekedési beruházásokat eredményezhet Budapesten. Az egyeztetés előtt két nappal érkezett meghívóban a következő szöveg is szerepelt, így elégedetten vettük tudomásul, hogy a jövőben még lehetőségünk lesz alaposan véleményezni a tervezetet:

„Tájékoztatásul jelezzük, hogy a tervezés végső szállítási határideje 2008. december 31. Jelen tervfázis csak az általános koncepciót tartalmazza, projekt nevesítésekre és költséghaszon elemzés alapján történő megvalósíthatósági sorrend meghatározásokra a következő tervfázisokban kerül sor.”

A városházi egyeztetésen értesültünk róla, hogy a meghívottak túlnyomó többsége – hozánk hasonlóan – nem tudta letölteni a koncepció szövegét. Aki más úton meg tudta szerezni a dokumentumot, arra panaszkodott, hogy a rendelkezésre álló két nap nem volt elegendő a 400 oldalas anyag részletes tanulmányozására. Az egyeztetésen Demszky Gábor főpolgármester és Hagyó Miklós főpolgármester-helyettes is megjelent a tervező konzorcium képviselői mellett. A közlekedésfejlesztési koncepció fő irányait Molnár László, a Főmterv Zrt. elnök-igazgatója mutatta be. A tervezés jelen szakaszában főként az alapelveket és a fő irányokat dolgozták ki, a projekt-szintű tervezésre majd a későbbiekben kerül csak sor. Reményeink szerint erre mielőbb sor kerül, és a konkrét fejlesztési tervek már a közeljövőben kézzelfoghatóbbá teszik a választott irányt.

A főpolgármester az egyeztetés résztvevőit azonban figyelmeztette arra, hogy új közlekedési fejlesztésekre gyakorlatilag semmi forrás nem maradt a Városházán, mert az uniós támogatási keretet 2013-ig teljesen lekötik a jelenlegi projektek (gyakorlatilag a 4-es metró beruházása), a főváros hitelfelvételi kapacitásának a határán van, továbbá a fennálló és „infrastruktúrába forgatható” vagyonelemeit is várhatóan feléli 2013-ig. Az egyeztetés résztvevői az elvek szintjén egyetértettek a fejlesztési koncepcióval, ám többen jelezték, hogy az anyag részleteiben számos észrevétel, javítási igény merül fel, amelyet részletes elemzés után írásban nyújtanának be a tervezőnek. Így a Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület, a Magyar Közlekedési Klub, a Magyar Kerékpáros Klub és a Levegő Munkacsoport is részletes véleményt kíván kidolgozni. Érdekes észrevétel volt, hogy a nyugat-európai városok hasonló közlekedésfejlesztési elveken alapuló terveiket 20-25 éve dolgozták ki, és kezdtek el megvalósítani, míg nálunk várhatóan a jelenlegi tervek csak 20-25 év múlva válhatnak valóra, ez

pedig összességében mintegy 50 éves lemaradást jelent a fejlett közlekedési rendszerrel rendelkező városokhoz képest.

Az egyik felszólalás nyomán robbant a bomba: előkerült a Fővárosi Közgyűlés augusztus 28-i ülésének tervezett napirendje, illetve az egyes előterjesztések, amelyek sorában megtalálható volt a Fővárosi Közlekedésfejlesztési Koncepció elfogadása is. Adódott tehát a kérdés, hogy az egyeztetésnek és a december 31-i határidőnek akkor mi a jelentősége, ha a Közgyűlés már két napon belül elfogadja a dokumentumot. A főpolgármester válaszában kifejtette, hogy a koncepciónak elkeresztelt anyag pusztán léte szükséges ahhoz, hogy az Európai Unió elfogadja a futó fejlesztési projekteket, ezért a közgyűlési elfogadás és a Brüsszelbe való sürgős megküldés alapvető érdeke a fővárosnak. Demszky Gábor szavai után néma csönd telepedett a teremre, a többség vélhetően ugyanarra gondolt: egy bohózatot látunk, amelyben a civilek a statisztika szerepét kapták. A társadalmi, szakmai szervezetek véleménye az elkészült anyagon nem változtat, az észrevételek beépítésére még akkor sem lenne idő és lehetőség, ha valami csoda folytán két nap alatt felelős véleményt tudnának fűzni a 400 oldalas koncepcióhoz.

Hirtelenjében számos kérdés fogalmazódott meg bennünk. Vajon a civil egyeztetésre is csak a brüsszeli előírások miatt került sor, nehogy kimaradjon ez az „adminisztratív” elem? Vajon mit fog szólni az Európai Bizottság, ha elolvassa az egyeztetés jegyzőkönyvében a főpolgármester szavait, aki Budapest közlekedésfejlesztési koncepciójának készítését is csak egy – a metróprojekt elfogadásához szükséges – formális lépésnek tekinti? Mit gondolnak majd a Fővárosi Önkormányzatról az EU szerveinél, ha meglátják, hogy a benyújtott támogatási igények több ponton ellentétesek a mellékletként benyújtott fejlesztési koncepcióval? Miért a brüsszeli leadási határidő előtti utolsó pillanatban került sor az anyag elkészítésére, talán korábban nem volt ismeretes, hogy ezt a dokumentumot is kötelezővé teszi az Unió a támogatások megítéléséhez? Joggal kérdezhetjük továbbá, hogy miként fog alakulni ezek után a későbbi, projektszintű tervezés? Vajon a december 31-i határidőre készítendő, és a főpolgármester által „tervnek” nevezett hasonló dokumentum készítése során komolyan fogják-e venni a civileket?

A bohózat első felvonása nem aratott osztatlan sikert, várjuk a jobb folytatást....

Budapest, 2008. augusztus 31.

*dr. Bendik Gábor
Levegő Munkacsoport*