

**Vélemény  
az országos gyorsforgalmi és főúthálózat nagytávú tervét és hosszú távú fejlesztési programját  
megalapozó vizsgálat 2. fázisának eredményéről<sup>1</sup>**

A jelentésből kiderül, hogy a vizsgálatot végző szakemberek igyekeztek felmérni a közúti közlekedésben várható igény alakulását. Ez az igényfelmérés azonban túlnyomó részben extrapolációval történt, mégpedig a 2008 óta tartó világ- és energiaválság előtti időszak tapasztalati adataiból. Nem számoltak a szakemberek azzal sem, hogy a környezeti és gazdasági katasztrófával fenyegető éghajlatváltozás megelőzése érdekében a közlekedési rendszert is alapvetően meg kell változtatni. További torzítást okoz, hogy abban az alapul vett időszakban a magyar kormány szándékosan leépítette a vasúti szállítást és mértéktelenül támogatta személygépkocsi-közlekedést és a közúti áru fuvarozást (ld. a Közlekedéstudományi Intézet és a Levegő Munkacsoport közös tanulmányát a közlekedés államháztartási mérlegéről<sup>2</sup>). Vagyis nem a valós szállítási igényekből indultak ki – ebből 30 éves távlatban nehéz is lett volna kiindulni –, hanem a mai helyzetet vetítették ki a jövőre.

A legfontosabb számításba veendő külső körülmények a következők (lehetek volna):

- A gépjárművek túlnyomó része még jó pár évig kőolajszármazékokból nyeri a mozgáshoz szükséges energiát, ugyanakkor a kőolaj iránti világgazdasági kereslet gyors növekedését nem tudja követni a kőolaj-kitermelés (különösen az olcsón kitermelhető olaj mennyisége), ami ugrásszerű áremelkedésekhez vezet már a következő években. Ez az áremelkedés – már most jól látszik a statisztikákban – csökkenti az emberek autózási kedvét és a teherszállításoknak a mainál sokkal racionálisabb megszervezésére ösztönzi a fuvarozókat.
- A klímaváltozás lassítása érdekében a magyar kormány is rákényszerül előbb-utóbb arra, hogy hatékony lépéseket tegyen a közúti fuvarozás növekedésének korlátozására, egy következő lépésben pedig a forgalom csökkentésére.
- A közúti infrastruktúra fenntarthatatlan a mai finanszírozási konstrukció mellett. Az 1990-2010 közötti erőltetett autópálya-építés elszívta a forrásokat az egyéb közutaktól, így azok – az elmaradt karbantartás és felújítási ciklusok és sok helyen a túlhasználat miatt – mára igen rossz állapotba kerültek. Ezeknek a közutaknak nemhogy a fejlesztésére, de a karbantartására sincs elég forrás, ezért át kell alakítani a finanszírozást, a lehető legrövidebb időn belül be kell vezetni a kilométer- és szennyezésarányos útdíjat a teljes hálózaton. Bár a tanulmány szerzői számoltak az útdíj bevezetésével, annak azonban véleményünk szerint a figyelembe vettnél jóval magasabbnak kell lennie nemhogy 2040-ben, de már a következő években is. Olyan magasnak, hogy – hasonlóan az üzemanyagárak gyors emelkedéséhez – racionálisabb, takarékosabb közlekedésre ösztönözze a gépkocsi-tulajdonosokat. A megfelelően hangolt tarifa erőteljes visszarendeződést is kell, hogy magával hozzon a vasút versenyhátrányának megszüntetése révén, ami szintén a közúti forgalom csökkenését hozhatja magával.
- A szállítás költségeinek növekedése, az informatikai hálózatok adta lehetőségek kiaknázása és a gazdasági kiegyenlítődés eredményeképpen pár évtizedes távlatban már várható egy termelési visszarendeződés is, a végtermékek és a részegységek előállításának visszakерülése a fogyasztás közelébe, ami a primer szállítási igények visszaesésével jár majd.

Mindezek alapján úgy látjuk, hogy a magyarországi gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének tervezésében más utat kell követni, mint amit ez az anyag követ. A közlekedési hálózat gyorsforgalmi jellegű fejlesztése legfeljebb a negyedik helyet foglalhatja el a közlekedési infrastruktúrára jutó források elosztásának prioritási listájában a vasút elmaradottságának felszámolása, az egyéb

<sup>1</sup> <http://kkk.gov.hu/pages/index.jsf?p=2&id=6127>

<sup>2</sup> A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon (a Közlekedéstudományi Intézet és a Levegő Munkacsoport közös tanulmánya, 2010) – <http://www.kti.hu/uploads/2010/Tarsmerleg-egyztetesivalt.pdf>

közúthálózati elemek felújítása és egyes, településen áthaladó nagy forgalmú szakaszok kiváltása (elkerülő utak építése) mögött.

A már említett KTI-LMCS tanulmány szakmai vitájának több résztvevője is arra hívta fel a figyelmet, hogy a tervezést, a fejlesztésre jutó források allokálását nem szabad egy statikus elemzésre alapozni. Ugyanez hatványozottan igaz a távlati fejlesztési tervekre. Ezért nem értünk egyet a tájékoztató összefoglalóban a különféle súlyozások indoklásában olvasható azon tézissel, miszerint: „A nagytávú terv vizsgálata során azért indokolt a természetvédelem szempont súlyát növelni, mivel amíg a hosszútávú programnál csak beruházási sorrendiségről kell határozni, addig a nagytávú tervnél – igaz, korlátozott mértékben, de – hálózati megoldásokról is kell értékelést készíteni.”

Véleményünk szerint egy úthálózati terv felülvizsgálatának minden korábbi elképzelés felülvizsgálatára is ki kell terjednie, mégpedig oly módon, hogy előbb újragondolja a korábbi tervezés során alkalmazott súlyokat és a világról alkotott kép változásának megfelelően aktualizálja azokat. Erre az újragondolásra feltétlenül szükség van a természetvédelem súlyozása esetében, különös tekintettel arra, hogy az éghajlatváltozásnak már ma is érvényesülő hatásai a korábbiaknál jóval fontosabbá teszik többek között az összefüggő erdőtakarók védelmét, sőt növelését, és a biodiverzitás fontossága is nőtt.

Nincs értelme prioritások, fejlesztési sorrendek és kapacitások törvényben rögzítésének, mert egy törvény azzal, hogy eszközt ad egy szűk érdekcsoport kezébe elavult, valós célokat nem szolgáló fejlesztések kikényszerítésére, előbb-utóbb forrásokat von el a magyar gazdaság fenntartható pályára állítását az útépítésnél hatékonyabban szolgáló beruházások elől.

Ezért véleményünk szerint amire szükség van, az a fenntarthatóságot előtérbe helyező, a közlekedési széndioxid-kibocsátást egy évtized alatt drasztikusan csökkenteni képes és ennek érdekében a vasútnak versenyelőnyt adó közlekedési stratégia kialakítása. A stratégiát és benne a közlekedési fejlesztési és tervezési források elosztásának módszertanát kell törvénybe foglalni, nem pedig azt, hogy 10-20 év múlva pontosan mire kell ezeket a pénzeket elkölteni. Az irreális közlekedési igények visszaszorítása, valamint a vasút és a közút közötti versenytorzító szabályozás felszámolása érdekében pedig sürgősen meg kell alkotni az útdíj-törvényt, amely az ország minden közútján lehetővé teszi az útdíj kivetését.

Végül anélkül, hogy egyenként véleményt mondanánk a tervezésbe bevonni javasolt útszakaszokról, ki kell emelnünk ezek közül egyet. A módszertan gyengeségének tartjuk, hogy a munka során nem derült ki, hogy nincs az a társadalmi nyereség, ami ellensúlyozhatná az M0-s – forgalmi szempontból amúgy is fölösleges – bezárásával a Magyarország népessége több mint egyötödének életminőségét veszélyeztető környezeti károkat.

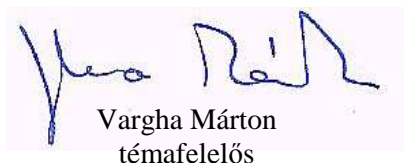
Álláspontunk részletesebb alátámasztása megtalálható az alábbi anyagokban:

Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?<sup>3</sup>

A Levegő Munkacsoport véleménye a Közlekedési Operatív Program egyeztetési (2006. október 21-i) változatáról<sup>4</sup>

Környezetbarát közlekedés<sup>5</sup>

Budapest, 2011. január 31.



Vargha Márton  
témafelelős



Lukács András  
elnök

<sup>3</sup> <http://levego.hu/sites/default/files/kiadvanyok/autopalya.pdf>

<sup>4</sup> [http://levego.hu/sites/default/files/kiadvany/nft/kozopvelemen\\_y\\_061108.pdf](http://levego.hu/sites/default/files/kiadvany/nft/kozopvelemen_y_061108.pdf)

<sup>5</sup> [http://www.mgszt.hu/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_download&gid=64&Itemid=17](http://www.mgszt.hu/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=64&Itemid=17)