



Budapest, 2007. június 25.

Nemzeti Fejlesztési Hivatal
Budapest

Tisztelt NFÜ!

Köszönjük felkérésüket, hogy véleményezzük a pályázati felhívásokat.

- A Közép-Magyarországi Operatív Program keretében „Belterületi utak fejlesztése” támogatására (Kódszám: KMOP-2007-2.1.1/B),
- a Dél-Alföldi Operatív Program keretében „Belterületi útfejlesztés” támogatására (Kódszám: DAOP-2007-3.1.1/C), és
- az Észak-Alföldi Operatív Program Keretében „Önkormányzati utak fejlesztése” támogatására (Kódszám: ÉAOP-2007-3.1.2.)

szóló pályázati felhívásokhoz a következő észrevételeket tesszük.

1.

A pályázatok a belterületeken új utak építését irányozzák elő. Ennél sokkal fontosabb és nagyságrendekkel hatékonyabb lenne a meglévő utak felújítására, korszerűsítésére fordítani a forrásokat.

Köztudott, hogy a meglévő belterületi utak általában igen rossz állapotban vannak, ami súlyos nemzetgazdasági veszteségeket és környezeti károkat eredményez.

Az újabb belterületi utak még nagyobb forgalmat zúdítanak ezekre a rossz állapotú utakra, ami tovább súlyosbítja az említett problémákat.

Tehát abszurd lenne, ha további utak építésével újabb fenntartási és a későbbiekben pedig felújítási gondokat zúdítanánk a közútkezelőkre, miközben a jelenlegieket sem tudják megoldani.

További gondot jelent a következő. Az elmúlt időszakban a települési önkormányzatok jelentős része komoly mértékben minősített át mezőgazdasági területeket beépíthető területekké. Ez utóbbiakon lakóparkok, bevásárlóközpontok, logisztikai központok és hasonló létesítmények épültek. Mindez jelentős – részben közvetlen, részben közvetett – állami támogatással történt (részletesebben ld. A városi terjeszkedés valódi költségei című tanulmányunkban: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/varositerjeszkedes.pdf>) Súlyosan sérti a piacgazdaság Alkotmányban rögzített elvét, valamint az Európai Unió Alapszerződésében is előírt, „a szennyező fizet” elvet, amennyiben ezek a létesítmények újabb közvetett támogatást kapnának – ezúttal a számukra szükséges útépítéshez közpénzekből nyújtott segítség formájában. Ha ezen létesítmények tulajdonosainak, üzemeltetőinek szükségük van utakra, azok építési költségeit fizessék meg saját maguk, és ne hárítsák azokat a társadalomra!

Tehát ne új belterületi utak építésére, hanem a meglévő belterületi utak felújítására, korszerűsítésére írjanak ki pályázatot. (Sajnos még erre sem lesz elegendő forrás!)

2.

A településeken belül mind a meglévő utak felújításának, korszerűsítésének, mind pedig az új utak építésének módja általában elavult, Nyugat-Európában már idejét múlt szemléletet tükröz. Ma Magyarországon a településen belüli útfelújítások és útépitések túlnyomó részében csak arra vannak figyelemmel, hogy a gépjárművel közlekedők minél gyorsabban áthaladhassanak az adott útszakaszon. A korszerű szemlélet viszont arra irányul, hogy ezek a beruházások elsősorban a helyben lakók életét javítsák. Az ilyen szemlélettel épült, illetve felújított utaknál szinte minden arra figyelmezteti a gépjárművezetőket, hogy ők itt csak vendégek, ezért legyenek körültekintőek, vezessenek óvatosan.

Szerencsére már nálunk is vannak kedvező példák arra, hogy ezen beruházások során fontos szempont a települések élhetőségének javítása, valamint a biztonság fokozása a közlekedés minden résztvevője számára. A pályázati felhívás lehetővé teszi, hogy a pályázók ezeket a példákat kövessék, azonban nem teszi ezt kötelezővé.

Ezért a pályázati felhívást javasoljuk kiegészíteni a következő előírással:

„Csak azok a pályázatok kaphatnak támogatást, amelyek megvalósításával a közlekedés minden résztvevője számára (így a gyalogosok és kerékpárosok részére is) egyaránt a korábbinál kedvezőbb feltételek alakulnak ki. A pályázat megvalósítása elsősorban a helyben lakók, nem pedig az átmenő gépjármű-forgalom érdekeit kell hogy szolgálja. Tehát az akadálymentesítés, ami a pályázat kötelező része, nem csak – például – a kerekes székekkel közlekedők, hanem a gyengén látók, gyengén hallók, idősek, gyerekek komplex védelmét, segítse. El kell érni, hogy mindezek, a jelenleg általában akadályoztatott közlekedők segítőitárs nélkül is biztonságosan közlekedhessenek. Az ilyen jellegű beruházások megtervezéséhez az NFÜ hamarosan tájékoztató anyagot tesz közzé.”

Amennyiben elfogadják javaslatunkat a tájékoztató anyag megjelentetésére, annak elkészítéséhez és terjesztéséhez örömmel nyújtanánk segítséget. A Levegő Munkacsoport 18 éves fennállása során ugyanis sokat foglalkozott a témával. Figyelmükbe ajánlanám az egyik legkorábbi ilyen jellegű cikkünket, amely a Lélegzet című lapunkban jelent meg, és amely még mindig időszerű: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1995/07/1227.hpp>.

3.

A pályázat szerint településeket elkerülő utak építésének támogatására is lehet pályázni. Az ilyen utak megfelelő feltételek mellett valóban segíthetik a település belső részeinek tehermentesítését és így hozzájárulhatnak a lakosság életminőségének javításához. Ugyanakkor figyelembe kell venni az elkerülő utak által okozott problémákat, és ezeket az elkerülő út megépítésével egyidejűleg szintén kezelni kell. Sajnos a pályázati kiírás erre vonatkozóan nem tartalmaz feltételeket.

Az elkerülő utak megépítése esetén a településeken belül általában nem javul a közlekedésbiztonság, sőt gyakran romlik (ld. Az elkerülő utak közlekedésbiztonsági hatásai: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/03/2976.hpp>). Ez azt jelenti, hogy a kedvező hatás elérése érdekében minden elkerülő út építése esetén megfelelő forrásokat szükséges biztosítani a településen belüli utak forgalmának csillapítására.

Az elkerülő utak mentén gyakran telepítenek nagy forgalmat vonzó létesítményeket (raktárbázisok, bevásárlóközpontok stb.). Ezek újabb jelentős forgalmat gerjesztenek a településen belül is, gyakran semlegesítve az elkerülő út kedvező hatását. Ezért az elkerülő út megépítésének feltétele kell hogy legyen a megfelelő területrendezési szabályozás. Tudjuk, hogy ez az önkormányzatok hatásköre, azonban az állam szabhat olyan feltételt, hogy csak akkor finanszírozza az útépitést, ha a település önkormányzata meghozza a szükséges szabályozást. További gond, hogy az út megépítésével az említett létesítmények számára

felértékelődnek az út menti területek. Ez azt jelenti, hogy a közpénzekből megépült utak túlzott mértékben gyarapítanak magánvagyonokat. (Értésüléseink szerint ezzel kapcsolatban már az Európai Bizottságnál is merültek fel aggályok.) Tehát amennyiben mégis megépülnek ilyen létesítmények, azok tulajdonosait a terület értéknövekedésének megfelelő adóval kell terhelni – amint azt számos országban meg is teszik.

Az elkerülő utak sok esetben a település körüli értékes zöldterületeket foglalják el, illetve szabdalják fel. A települések alapvetően szép természeti környezetben létesültek valamikor, azonban mostanra sok esetben csak a település szélén maradt viszonylag összefüggő zöldterület. Ezért törekedni kell arra, hogy az elkerülő utak lehetőleg minél kevesebb területet vegyenek igénybe (pl. lehetőleg csak kétszer egy sávosa legyenek), és minél kevésbé károsítsák a települések körüli természeti értékeket – még akkor is, ha ez esetleg többletköltségekkel jár. A jövőbeli versenyképességünk egyik fő forrása, a még meglévő, de nem értékén kezelt biodiverzitás, természetes és féltermészetes területeink. Ezt a komparatív előnyünket feltétlenül meg kell őrizni. Vagyis a zöldterületek, zöld folyosók hálózatának védelmét illetve helyreállítását prioritásként kell kezelni a fejlesztéseknél.

A fentiek alapján a pályázati feltételek között szerepelnie kell a következőknek:

„a) Elkerülő utat csak abban az esetben célszerű építeni, amennyiben az összes lehetséges forgalomcsillapítási mód kudarcot vallott. Ebben az esetben is törekedni kell a település körüli zöld gyűrű megővésére.

b) Az elkerülő út megépítésével párhuzamosan megfelelő forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni a településen belül.

c) Az önkormányzat vállaljon kötelezettséget arra, hogy az elkövetkező 30 évben nem engedélyez újabb beépítéseket az elkerülő út mentén. Amennyiben ezt a kötelezettségét megszegi, a támogatást kamatokkal együtt vissza kell fizetnie.

d) Kizárólag kétszer egysávosa elkerülő út építhető. Ettől csak kivételes esetben lehet eltérni az út egyes szakaszain (például kereszteződés előtt, vagy amennyiben kapaszkodósáv létesítése célszerű).

e) A helyi civil szervezetek közreműködésével kell kiválasztani az út környezetvédelmi szempontból legkevésbé káros változatát.

f) Az út építése miatt elvesztett biológiai aktivitást az út közelében, esetleg a település belterületén kell pótolni.”

Üdvözlettel:

Lukács András
elnök