

Útépítések tanulságai

Tanulni a múltban elkövetett hibáinkból fontos lecke egy életen át. A jövő kihívásaival való küzdelem során ugyanis sokszor nem gondoljuk át, hogy korábbi cselekedeteinkkel valóban elértük-e céljainkat. Az alábbiakban ismertetésre kerülő tudományos „tanmese” azt bizonyítja, hogy a közlekedéspolitikában kevés figyelem hárul arra, hogy mi történik egy új út megépítését vagy egy meglévő út kiszélesítését követően. Pedig érdemes megvizsgálni, hogy a tervezőknek vagy a kételkedőknek volt-e igazuk.

A közúti hálózatok tervezése és a torlódások csökkentésére tett erőfeszítések során fontos megvizsgálunk, hogy új utak építésével, illetve a meglévők szélesítésével elősegítjük, vagy tovább gátoljuk céljaink elérését. Esetünkben a kérdés így hangzik: az új utakkal mérsékeljük-e a torlódást, és számolhatunk-e egyéb társadalmi, gazdasági és környezeti hasznokkal is, vagy növeljük a forgalmat, és eddig érintetlen területeket megnyitva a beruházók előtt, tovább súlyosbítjuk-e a problémákat?

A válaszadás sürgető. A környezetvédők szeretnék ismerni a növekvő közúti hálózat valódi környezeti hatásait. Az adófizető állampolgárok joggal kíváncsiak a drága útberuházások eredményességére. A közpénzek kezelőinek, a helyi és országos szintű döntéshozóknak bizonyosságot kellene szerezniük arról, hogy helyesen döntenek-e. Nekik szól a Vidéki Anglia Védelméért Mozgalom (Campaign to Protect Rural England, CPRE) és a Vidék Ügynökség (Countryside Agency) „**Túl a közlekedési infrastruktúrán - a legújabb útépítések tanulságai a jövő számára**” című tanulmánya*. A szerzők részletesen bemutatnak három angol esettanulmányt (az A27-es számú, Polegate-et elkerülő út; az A34-es, Newburyt elkerülő út; és az M65-ös, Blackburnt elkerülő út), valamint elemzik a Gyorsforgalmi Utak Ügynökség (Highway Agency – a országos főközlekedési utak kezelője) által egy évvel az útépítést követően elvégzett úgynevezett „utólagos értékeléseket” (Post Opening Project Evaluation, POPE) tíz út esetében. A szerzők megállapítják, hogy nem tanulunk az útépítéssel kapcsolatos korábbi hibáinkból, és újra meg újra elkövetjük azokat.

A tanulmány megállapításai

Az esettanulmányok célja kettős volt. Egyrészt keresték a választ arra, hogy a vizsgált útépítés forgalomművelő, tájrömbölő, valamint beruházásösztönző hatását előre látták-e, illetve pontosan becsülték-e a tervek engedélyezésekor. Másrészt szerették volna világosan látni, hogy az Ügynökség utólagos értékelései jól működnek-e a gyakorlatban.

Az útépítések hatása a forgalomra

Az esettanulmányok és az utólagos értékelések azt mutatják, hogy a vizsgált új utakon a forgalom nagyobb az előre jelzettnél, helyenként jelentősen felülmúlja azt. Mindhárom esettanulmányból kitűnik, hogy már a 2004. és a 2005. évi forgalom is meghaladja a 2010-re tervezett mértéket. A szóban forgó elkerülő utak csökkentették a belvárosok forgalmát, de nem a vártak megfelelően, továbbá számottevő többletforgalom (ún. gerjesztett, az útépítés által előidézett újabb forgalom) volt megfigyelhető az elkerülő szakaszokon. Az új utak tehát összességében minden esetben tekintélyes forgalomművekedést eredményeztek.

Az út tájromboló hatása és a zaj

Minden esetben maradandó tájrombolás történt – nemcsak az út miatt. Az út hatására indult beruházások (például egy ipari park létesítése) további vizuális változást jelentettek a tájképben. Tereprendezéssel és parkosítással helyenként részben javítani lehet a helyzeten. Sajnos előszeretettel építenek gyönyörű vidékeken keresztülmenő utakat, hogy szép legyen a kilátás az autóból.

A forgalom okozta zajt, mint kedvezőtlen hatást az út menti szűk sávon túl mind a felmérésnél, mind az értékelésnél figyelmen kívül hagyták, pedig az esettanulmányok szerint a kamionforgalom és a nagy sebesség miatt a zaj távolabb is jelentős.

A zaj, az éjszakai világítás és az épített infrastruktúra látványa csökkenti a táj érintetlenségét, nyugalomát és csendjét.

Az útépitéshez kapcsolódó földhasználat és beruházások

Mindegyik esetben olyan új beruházások párosultak az útépitéshez, amelyek sem az előzetes felmérésben, sem az Ügynökség utólagos értékelésben nem szerepeltek. Zöldövezetben, így olyan területeken is, ahol korábban környezetvédelmi okokból még lakásépítést sem engedélyeztek, az út megépítését követően új nagyberuházásokat hagytak jóvá.

Sokszor a vidék fejlesztésével indokolják az útépitést. A blackburni esettanulmányban például részben a városon kívüli ipari parkok elérésének szükségességével indokolták az M65-ös út megépítését. A fejlesztések eredményeként nemcsak az új út telt meg, hanem azokon az utakon is torlódás keletkezett, amelyeket az M65-ös volt hivatott tehermentesíteni. Jelenleg egy újabb, stratégiai fontosságú regionális munkahely (Whitebirk) létrehozását tervezik, ezért a helyi közlekedési terv kéri az M65-ös kiszélesítését. Az önkormányzat csak most fontolgatja, hogyan lehetne tömegközlekedéssel megoldani a városon kívüli helyek elérését, amelyek messze esnek a meglévő tömegközlekedési hálózattól.

A három esettanulmány összefoglalása

A következő táblázat a vizsgált utak fontosabb adatait és az esettanulmányok főbb megállapításait tartalmazza.

	A27-es, Polegate-et elkerülő út	A34-es, Newburyt elkerülő út	M65-ös, Blackburnt elkerülő út
Átadás éve	2002	1998	1997
Hosszúsága	2,8 km	13,5 km	21 km
Típusa	Stratégiai jelentőségű főút, elkerülő	Stratégiai jelentőségű főút, elkerülő	Stratégiai jelentőségű főút, elkerülő
Az útépitéssel kapcsolatos kezdeti ellenérvek	Kereszteződések, körforgalmak okozta tájkép-rombolás, termőföld elvesztése	Tájképben okozott, ökológiai és régészeti károk, termőföld elvesztése	Ökológiai és tájképben okozott károk
Az esettanulmány főbb megállapításai	az összforgalom jelentős növekedés, ebből 27% a újonnan gerjesztett forgalom, nőtt a balesetek száma a térségben, nagyobb beruházások történtek az út mentén, a Cophall-körforgalom rontja a tájképet	a forgalomnövekedés messze felülmúlja a tervezettet, csúcsidőben a torlódás maradt a korábbi a városban, az út menti beruházások tovább gerjesztik a forgalmat, a beruházások egyelőre elmaradnak a becsülttől, de nagy a nyomás a további fejlesztésekre, a tájkép-rombolás a vártnak megfelelő, a zaj nagyobb és jobban szétterjed a vártnál	a forgalom annyira meghaladja a becsült mértéket, hogy az út szélesítését indítványozták, a fejlesztések által generált forgalmat fel sem becsülték, a tájképre gyakorolt hatással sem számoltak előre, a zaj sokkal jobban szétterjed a vártnál, a Stanworth völgy látképének rombolása

Az útépités átfogó tapasztalatai

Az utólagos értékelési folyamat (POPE) eredeti célja – az útépités hatásainak minél több szempontú elemzése – nem teljesül. Az értékelés módszertanát kellene átalakítani, és ekkor sok esetben kimutatható lenne az útépités tervezett és tényleges hasznai között feszülő ellentmondás. Megfelelő vizsgálat hiányában továbbra is új utak építésében látják a döntéshozók a közlekedés problémáinak megoldását. Polegate fejlesztési terve is további utak megépítését kezdeményezi a tervezett beruházások szolgálatára annak ellenére, hogy a közlekedési miniszter környezetbarát megoldások keresését indítványozta 2003-ban. Általánosságban elmondható, hogy a helyi fejlesztési tervek függővé teszik magukat az újabb útépitésektől. Az útépités nem megfelelő előzetes hatásvizsgálata és a döntéshozatal tehetetlensége miatt nem lehet megakadályozni az útépitést, ha az már évek óta szerepel az útépitési tervben. Habár időközben megváltozhat az útépités indokoltsága, de ahelyett, hogy fejlettebb módszerekkel felülvizsgálnák az út szükségességét, új érveket találnak annak megépítésére (ez történt az A27-es elkerülő út esetében is).

Ajánlások a döntéshozók számára

Látva a brit kormány által tervezett jelentős közúthálózat-bővítést, a szerzők azt tanácsolják, hogy nagyobb figyelmet szenteljenek az eddigi útépitések utólagos értékelésének, a tapasztalatokat pedig használják fel a tervezett útépitések eldöntésénél. Ne csak kipipálandó feladatvégzés legyen az értékelés, bármiféle visszacsatolás nélkül!

A tanulmány külön tesz javaslatokat az országos közlekedéspolitika, és külön a regionális és a helyi politika számára, valamint rávilágít az utólagos értékelési folyamat (POPE) gyenge pontjaira.

Ajánlások az országos közlekedéspolitika számára:

- A közlekedési minisztérium végeztessen kutatást az elmúlt tíz év útépitéseinek együttes forgalomnövelő hatásáról. A kutatás tartalmazza a kiinduló és az útépitést követő forgalmat kellő részletességgel ahhoz, hogy meg lehessen állapítani az okozott többlet szén-dioxid-szennyezést.
- Az útépitést megelőző hatásvizsgálatot a tanulmány ajánlásainak megfelelően terjesszék ki és pontosítsák, beleértve a várható szén-dioxid-kibocsátást is.
- A döntésnél nagyobb hangsúlyt fektessenek a környezeti és a tájképi hatásokra. Teljes képet nyerve így a hatásokról, a mérlegelésnél remélhetőleg eltolódik a hangsúly az autózók időnyeréséből származó elméleti haszonról.
- Elővigyázatossággal közelítsenek azokhoz a tervekhez, amelyek vélhetően ösztönzik a fenntarthatatlan, autófüggő fejlesztéseket és fokozzák a gépkocsi-használatot.
- A torlódás problémájának megoldásánál nagyobb figyelmet szenteljenek az alternatív megoldásokra. Az útépités előzetes hatásvizsgálatában az utat támogatók bizonyítsák be, hogy megvizsgálták milyen egyéb, kisebb költségű programmal lehetne elkerülni az útépitést.

Javaslatok a regionális és a helyi politika számára:

- A regionális testületek és a helyi önkormányzatok fontos szerepet játszanak annak meghatározásában, hogy a jövőben milyen beruházások, építkezések történnek az új utak mentén. A hatásvizsgálatokat ismerve a döntéshozók ne engedélyezzék a nem megfelelő beépítéseket, és törekedjenek a tisztább, biztonságosabb és zöldebb lakó- illetve munkahelyek megteremtésére a lakosság számára.
- Az önkormányzatok figyeljenek arra, hogy a mellékutakon ne keletkezzen új forgalom, az utakon biztosítsák a tömegközlekedés elsőbbségét, és ösztönözzék a gyalogos, valamint a kerékpáros közlekedést.

Javaslatok az utólagos értékelés (POPE) fejlesztésére:

A szerzők az utólagos értékelés kiterjesztését javasolják még több hatás részletesebb vizsgálatára. Ennek megfelelően az értékelésnek ezen túl az alábbiakat kellene tartalmaznia:

- Az előidézett forgalomnövekedés kimerítőbb elemzését egy és öt évvel az építést követően, magyarázattal szolgálva arra, hogy a tényleges forgalom miért magasabb a becsülnél.
- Az útépités és a forgalom szén-dioxid-kibocsátó hatásának elemzését évenként, mivel a brit kormány éghajlatváltozási stratégiájában jelentős szerepet kap a közlekedésből származó emisszió csökkentése.
- Az útépités „megközelítést” elősegítő hatását (ne a falvakon keresztül menjenek a járművek), valamint integráló hatását. Ide tartozik az út illeszkedése a környezetbe, a különböző közlekedési módok fizikai összekapcsolása, az összhang megteremtése a politika más területeivel (egészségügy, jólét stb.), valamint a közlekedés és a területhasználat kölcsönhatása. Az utóbbi vizsgálatához egy bonyolultabb, jól megalkotott módszer igényeltetik, amely felismeri az úthálózat fejlesztése és az új beruházások közötti kétirányú, oda-vissza érvényes kölcsönhatást.
- Az útépités, az út menti beruházások és az útvilágítás okozta tájrombolást, illetve a zajt, amelyek felmérése mutasson túl azon, hogy az említettek a vártaknak megfelelnek. Továbbá vizsgálják meg, hogyan lehetne a romboló hatást mérsékelni a jövőben. Ezeket a hatásokat nehéz számszerűsíteni, de mindenesetre eredményesebben kell értékelni a jövőben.
- A tényleges térségi és helyi gazdasági hatást főként egy öt év elteltével készített vizsgálat keretében, mert jelenleg a várható gazdasági hasznokra helyezik a hangsúlyt a döntésnél.
- A biztonság kimerítőbb értékelését, amelynek ki kell terjednie az útépitést megelőző és az azutáni balesetekre súlyosságuk, helyszínük, az úthasználó (gyalogos, kerékpáros, autós) és a baleset okai szerint. Ez az értékelés főként öt év elteltével célszerű, amikor elegendő adat áll rendelkezésre sokatmondó következtetések levonásához.

Minden esetben fontos, hogy a jelentések, az útépitéssel kapcsolatos összes vizsgálati eredmény közérthető legyen, időben készüljön el, valamint megfelelő formában dokumentálva széles körben hozzáférhető legyen.

A fentiek bizonyítják, hogy sokat lehet tanulni az útépitések értékeléséből, ezért a jövőben elengedhetetlen, hogy a közlekedéspolitikai minden szinten megfelelően tájékoztatva legyen arról, hogy mi történik valójában egy útépités eredményeképpen.

Tanyi Anita

* **Beyond Transport Infrastructure – Lessons for the future from recent road projects** by Lilli Matson, Ian Taylor, Lynn Sloman and John Elliott. Full Report for CPRE and the Countryside Agency, 2006:
<http://www.cpre.org.uk/resources/pub/pdfs/transport/road-transport/beyond-transport-infrastructure-report.pdf>
Összefoglalója: <http://www.cpre.org.uk/resources/pub/pdfs/transport/road-transport/beyond-transport-infrastructure-summary.pdf>