

### **Általános vélemény:**

Ezt az anyagot teljesen elhibázottnak tartjuk. Rendkívül primitív az az elképzelés, hogy a rövidülő eljutási idők javítják a versenyképességet. Az összefüggés ennél sokkal bonyolultabb. Erre itt csak 4 példát említenék:

1. A nemzetközi adatok azt mutatják, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlettsége gyakorlatilag nem befolyásolja azt, hogy az emberek naponta mennyi időt töltenek közlekedéssel. Ez az idő – például – Tanzániában ugyanakkora, mint az Egyesült Államokban. Nem javul, sőt romlik a versenyképesség, ha (a gyorsabb eljutási idő miatt is) az emberek tömegesen költöznek ki a városból, és naponta 40-50 kilométert autóznak, hogy eljussanak a munkahelyükre és vissza.

2. A hazai termékek sokszor alulmaradnak a versenyben a több ezer (sőt, nemegyszer több mint tízezer) kilométer távolságból ideszállított termékekkel szemben. Ezen aligha javít, ha a magyarországi közúti tranzitfolyosókat kiépítjük.

3. A versenyképességet sok tényező befolyásolja. Ha ezek közül az egyikre aránytalanul sok forrást fordítunk, akkor azt azoktól az ágazatoktól vonjuk el, amelyek esetleg sokkal hatékonyabban járulhatnak hozzá a versenyképesség fokozásához. A közlekedésnek (ezen belül elsősorban a közúti közlekedésnek) az állam már ma is olyan iradatlan mértékű támogatás nyújt, ami az egész rendszert (nemcsak a közlekedést, de a nemzetgazdaságot) is finanszírozhatatlanná teszi, súlyosan rontva a gazdaság működését és a versenyképességünket (ld. [http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl\\_tam.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)).

4. A közlekedésbiztonsági és környezetvédelmi mutatók alakulása is nagymértékben befolyásolja a versenyképességet, viszont a közúti közlekedés fokozása ezek romlását szokta előidézni.

Önmagában hibás az az elképzelés is, hogy „minél fejlettebb a közlekedési hálózat ... annál jobb színvonalú az elérhetőség”. (Roy Kienitz, a Texas Transportation Institute kutatásvezetője jelentette ki a következőket: „Azokban az általunk vizsgált városokban, ahol az utóbbi 15 évben új utakat, illetve sávokat hoztak létre, mintegy 22 milliárd dollárt költöttek el az építkezésekre, azonban az autósoknak továbbra is hatalmas idő- és pénzkiesést okoznak a forgalmi torlódások. Ugyanezekben a területeken 1990 és 2000 között 40 százalékkal növekedett az az idő, amit az autósok a forgalmi torlódásokban töltek.” Másik példa: Dél-Budán hiába szélesítették az utakat, és építették meg az ún. tehermentesítő utakat, most is ugyanakkora dugók vannak, mint 15 évvel ezelőtt.)

A fenti okok miatt a javasolt 3 indikátor is abszurd a kitűzött célok (versenyképesség, életminőség stb.) vonatkozásában. E tekintetben az Európai Környezetvédelmi Ügynökség indikátorait javasoljuk elfogadni. Egyúttal javaslatot teszünk a teendőkre és a javasolt célállapotra is (ld. a csatolt, **A közlekedés fenntartható fejlesztésének koncepciója** című dokumentumot).

Lukács András  
Levegő Munkacsoport

## **A FIZIKAI ELÉRHETŐSÉG ÉS VIRTUÁLIS HOZZÁFÉRÉS JAVÍTÁSA**

### **I. A fizikai elérhetőség javítása**

**A stratégiai cél indoklása, leírása**

A települések, létesítmények fizikai elérhetőségét a közlekedési infrastruktúra (hálózatok és eszközök) teszi lehetővé. Az elérhetőség minőségét (rövidülő elérési idők, elérés gyakorisága, komfortja, biztonsága, utazási információk és egyéb szolgáltatások rendelkezésre állása) az infrastruktúra fejlettsége és üzemeltetésének színvonala határozza meg. Minél fejlettebb a közlekedési hálózat (ideértve a megfelelő struktúrát, sűrűséget, teherbírást, a megengedett sebességet, a korszerű hálózatüzemeltetést), az eszközállomány (járműpark, forgalomirányítási eszközök, rendszerek), valamint az üzemeltetés (forgalomszervezés, irányítás, utaskiszolgálás stb.), annál jobb színvonalú az elérhetőség.

### **Miért tekintjük stratégiai célnak az elérhetőség, azaz a közlekedési infrastruktúra és az infrastruktúra üzemeltetésének fejlesztését?**

Azért, mert **mindhárom fő célhoz szorosan kapcsolódik**, nevezetesen

- döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét és növekedését a működő tőke telephelyválasztásának ösztönzése, a munkaerő mobilitásának biztosítása és a nemzetközi áruszállítás kiszolgáltatásából megszerezhető többletjövedelmek révén,
- alapvető hatással van a gazdasági, társadalmi, területi kohézióra az ország gazdasági kettészakadottságának oldásával, a hátrányos helyzetű régiók, térségek felzárkózási esélyeinek növelésével, és
- közvetlenül is hat az életminőségre a lakosság szolgáltatások iránti igényeit kielégítő városias központok elérhetőségének biztosításával, a közlekedésbiztonság fokozásával, valamint a környezetre gyakorolt hatásaival.

A közlekedési infrastruktúra fejlettsége hazánkban ma még messze elmarad attól, hogy a fenti pozitív hatások megfelelően érvényesülhessenek. Ezért stratégiai jelentőségű e terület fejlesztése.

### **A fizikai elérhetőség (közlekedési infrastruktúra, jármű- és eszközállomány, és ezek üzemeltetése) javításának célja a 2007-2013 időszakban**

- az ország és a régiók bekapcsolása az európai gazdasági térbe,
  - a kedvező gazdaságföldrajzi helyzet kihasználása a versenyképesség és a tartós növekedés megalapozására,
  - regionális és térségi központok ill. meghatározó nagyvárosok (fejlesztési pólusok) elérhetőségének javítása
- a fenntarthatóság szempontjainak figyelembe vételével.

### **A célok teljesülését mérő indikátorok:**

- gyorsforgalmi úthoz 30 percen belüli elérhetőséggel rendelkező lakosság aránya (%)
- szállítás-logisztikai ipar teljesítményének növekedése (%)
- meghatározó nagyvárosok településekről való elérhetőségének javulása (perc - %).