

**A Levegő Munkacsoport észrevételei
a Közlekedés és Energetika Operatív Program (KEOP)
2006-02-10-i változatához**

Véleményünk szerint az anyag jelenlegi formájában ellentétes az Európai Unió célkitűzéseivel, a fenntarthatósági szempontokkal és a gazdaságilag leginkább versenyképes EU-tagországok törekvéseivel. Újrafogalmazást és további egyeztetéseket javasolunk.

Általános észrevételek:

- 1) A KEOP nem foglalkozik azzal, hogy a tervezett fejlesztések mennyire felelnek meg az Európai Közösségek Alapszerződésében is rögzített, „a szennyező fizet” elvnek, illetve a piacgazdaság elveinek. Az Európai Unió 2005. évi brüsszeli csúcstalálkozója zárónyilatkozatában külön hangsúlyozta, hogy sürgető ezeknek az elveknek a gyakorlati megvalósítása. („*MAKE POLLUTERS PAY – Ensure that prices reflect the real costs to society of production and consumption activities and that polluters pay for the damage they cause to human health and the environment.*” *Presidency conclusions of the Brussels European Council, 16 and 17 June 2005, 31. oldal*). A közúti gépjármű-közlekedés jelenleg csak egy részét fizeti meg mindazoknak a költségeknek, amelyeket okoz. (Az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája rögzíti: „... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, **a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.**” – Kiemelés tőlünk.) Ez gyökeresen ellentétes az említett elvekkel. Tehát a KEOP-ban leírt infrastruktúra-fejlesztések meghatározásakor torz árakat vettek alapul. A torz árak pedig nyilvánvalóan hibás döntésekhez vezetnek, hiszen jóval nagyobb keresletet jeleznek előre, mint amekkorára a helyes árak alkalmazásával sor kerülne. Szükségesnek tartjuk a közlekedés valódi költségeinek mielőbbi és minél pontosabb kimutatását, és ezen költségek fokozatos beépítését az árakba. (Minderről semmiféle tájékoztatást nem ad az anyag.) Azonban addig is, amíg ez utóbbi megtörténik, ezeket a költségeket kell figyelembe venni a fejlesztések meghatározásakor. A témával kapcsolatban most is jelentős kutatási anyag áll rendelkezésre. (Ld. például: **Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)
- 2) A közlekedésnek nemcsak fejlesztési, hanem működtetési, fenntartási, felújítási költségei is vannak. Köztudott, hogy e tekintetben a közlekedésnek szinte minden területén súlyos elmaradások vannak. (Ezt részben az anyag is megállapítja.) Ilyen körülmények között rendkívül nagy a döntéshozók felelőssége, hogy milyen újabb terheket a rónak az országra az elkövetkező években, évtizedekben.
- 3) Az anyagban a fenntarthatóságot külön kezelik, mint valami terhes kötelességet, holott ez olyan általános mérlegelési szempont, amelynek minden döntésnél, a prioritások kiválasztásánál érvényesülni kell. Fel kellene tüntetni azokat az adatokat, amelyek egyértelműen azt mutatják, hogy a közúti és légi közlekedés további növelését örültség elősegíteni és nem is szabad megpróbálkozni vele (a szén-dioxid koncentrációjának növekedése a légkörben, a fajok pusztulásának mértéke, a természetes területek felszabdaltságának növekedése, a kőolajtartalmékok alakulása, a világ népességének alakulása stb.)

- 4) Az interszektorális szemléletnek tükröződni kellene az anyagban. Például most folyik a vita a közigazgatás hatékonyabbá tételéről. Ennek egyik lehetősége a térségi társulás. Ahhoz, hogy a feladatokat (oktatás, egészségügy, közigazgatás, egyéb közszolgáltatás) költségkímélően, de színvonalasan lehessen elvégezni, szükség van a szomszédos települések közötti munkamegosztásra. Az anyagban azonban a tömegközlekedés nem szerepel megfelelő hangsúllyal, különösen a távoli, vidéki térségekben. (A helyzetelemzés az alacsony színvonalat, a nem kielégítő ellátottságot ugyan számos helyen említi, de megoldás helyett az általánosságok szintjén marad.) A versenyképességet javítani mindig úgy kell, hogy a legszűkebb keresztmetszet feloldására összpontosítunk. Jelenleg egyáltalán nem a közlekedés a versenyképességünk javításának legfontosabb akadálya. Ha erre fordítjuk a forrásaink túlságosan nagy részét, akkor nem lesz lehetőségünk a legszűkebb keresztmetszetek megszüntetésére. Az anyag többször hangsúlyozza, hogy milyen nagyok az elmaradások a közlekedés terén. Ez azonban csak úgy értékelhető, ha összehasonlítanánk az egyéb területeken való elmaradásokat, valamint azt, hogy az egyes (al)ágazatokba fektetendő összegek milyen javulást eredményeznének a versenyképességünk terén. Ilyen vizsgálatok hiányában a jelen anyag vonatkozó megállapításai értékelhetetlenek.
- 5) A közúti személy- és teherforgalom igényeihez kívánják igazítani a fejlesztést, holott éppen a keresletszűkítő politikákat javasolja az EU mind az éghajlatvédelem, mind az olajfüggőség politikai problémái miatt.
- 6) Az anyag úgy készült, mintha 2001-et írnánk, pedig azóta a világpiaci kőolaj-árak 2,5-szeresükre nőttek, és csökkenésükre nincs sok remény (sőt, számos elemző szerint további áremelkedés várható). Ez hatalmas (2005-ben mintegy 1 milliárd dollár) többletköltséget jelent az országnak. Ezért az energia-megtakarításnak szinte minden egyéb szempontot meg kellene előznie.
- 7) Az anyagban konkrét, számszerű környezet- és egészségvédelmi célkitűzéseket kell meghatározni, megjelölve a határidőket (pl. mennyivel kell csökkenteni az egyes légszennyező anyagok kibocsátását, az élőtalaj leburkolását, a balesetben meghaltak és sérültek számát), és a támogatásokat és egyéb intézkedéseket ennek megfelelően kell meghatározni.
- 8) A gépjármű-közlekedés nagyszerű találmány, mára azonban a környezeti és energetikai hátrányai egyre nyilvánvalóbbá válnak. A közúti és légi közlekedés esetében nem a növekedést, a gépjárművek és üzemanyagok gyártásában és értékesítésében érdekelt csoportok szempontjait kell támogatni, hanem alkalmassá kell tenni a közlekedést a fenntartható társadalmi és gazdasági fejlődés kiszolgálására.

Észrevételek a szöveg egyes részeihez:

„Magyarország gazdaságföldrajzi fekvése nagyon kedvező. Az országon több Kelet- és Nyugat-Európát összekötő fő európai közlekedési folyosó (TEN-T) halad át, amely komoly lehetőséget jelent a gazdasági versenyképesség növelésére a nemzetközi kereskedelem logisztikai kiszolgálása révén. Ezek kiépítettségének mai hiányosságai (gyorsforgalmi úthálózat alacsony fokú kiépítettsége, vasúti pályahálózat elavultsága, közutak és vasutak szűkös kapacitása, alacsony teherbíró-képessége, leromlott állaga, a Duna és a Tisza hajózhatóságának korlátai, a Ferihegyi nemzetközi repülőtér túlterheltsége és a regionális repülőterek alulfejlettsége stb.) azonban még nehézkessé teszik az ország elérhetőségét, átjárhatóságát és a közlekedési módok közötti váltást, a környezetet kevésbé szennyező közlekedési módok előtérbe helyezését.” (3. oldal)

A „gyorsforgalmi úthálózat alacsony fokú kiépítettsége, ... közutak ... szűkös kapacitása, alacsony teherbíró-képessége, ..., a Duna és a Tisza hajózhatóságának korlátai, a Ferihegyi nemzetközi repülőtér túlterheltsége és a regionális repülőterek alulfejlettsége” nem a környezetet kevésbé szennyező közlekedési módok előtérbe helyezését teszik nehézkessé, hanem éppen ezt segítik elő. Ahhoz, hogy ezt a lehetőséget kihasználjuk, nem ezeket a módokat kell fejleszteni (és különösen nem közpénzen), hanem épp itt kell keresletkorlátozó eszközöket alkalmazni (tehergépkocsik úthasználati díjának bevezetése, a személygépkocsi-használat elszámolásának szigorítása, repülőjegyekre adó különadó kivetése stb.)

* * * * *

SWOT elemzés

A **Gyengeségek** alá első helyen a következőket szükséges írni:

„A közlekedés árai nem tükrözik a valódi költségeket, és emiatt a kereslet túlságosan nagyra növekedett. Ez a helyzet hibás döntésekhez vezet minden szinten.”

A **Lehetőségek** alatt megfogalmazottak jelentős része egyúttal súlyos veszélyeket is jelent környezeti, gazdasági, közlekedési és társadalmi szempontból egyaránt (ezt a **Veszélyek** alatt rögzíti is az anyag).

* * * * *

„A Csatlakozási szerződésben vállalt, még nem teljesült kötelezettségeket a fejlesztési időszak elejére kell koncentrálni (autópálya fejlesztések és 115 kN terhelésre történő útmegerősítések).” (22. oldal)

Ennek ellentmond az, amit a fenntarthatóságnál írnak:

„A közlekedési fejlesztéseknél érvényesüljön a környezeti értékek és természeti erőforrások védelme, a kedvezőbb környezeti hatással jellemezhető közlekedési módoknak (vasúti, vízi) a feltételek függvényében történő előtérbe helyezése.” (20. oldal).

Továbbá, amint az általános észrevételeknél megjegyeztük, ezeknek a fejlesztéseknek a támogatása ellentmond a piactudományi elveknek és a szennyező fizet elvnek. Különösen vonatkozik ez a 115 kN tengelyterhelésre történő útmegerősítésekre (ld. <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/03/0175.hpp>).

* * * * *

„**Elérhetőség:** javuljon az ország, a régióközpontok nemzetközi elérhetősége, illetve a régiók közötti és a térségi/régió belüli elérhetőség.

Indoklás: A közlekedési hálózatok intenzív fejlesztésének egyik legfontosabb eredménye az elérhetőség javulása. A hálózat mind teljesebb körű kiépítése erőteljesen elősegíti a vonzáskörzetébe eső településeken a működő tőke letelepedését, az adott térség gazdasági versenyképességének javítását. A régióközpontok, nagyobb városok és kistérségi központok egymás közötti és a környező településekről való elérhetőségének és ezáltal versenyhelyzetének javulása, szélesebb környezetében tovább gyűrűzve, időben és térben érzékelhető módon jelentkezik. A hatások számszerűsíthető módon jelennek meg a munkanélküliségi ráta csökkenésében, az egy főre jutó jövedelmek növekedésében és a foglalkoztatásban is (12. ábra). Szoros korrelációban van továbbá a népességmegtartó képesség növekedésével, a javuló életszínvonalal és a helyi identitástudat erősödésével.” (19. oldal)

Nem bizonyított, sőt több régebbi és közelmúltban készült tanulmány éppen azt állapítja meg, hogy nincs szoros összefüggés a közlekedési hálózatfejlesztés és a gazdasági-társadalmi fejlődés között. A gyorsforgalmi utak építése óriási összegeket von el olyan területektől, ágazatoktól, ahol ugyanezen összegek felhasználásával jóval gyorsabb gazdasági fejlődést lehetne elérni. Ily módon a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program lassítja a gazdasági növekedést, vagyis nemzetgazdasági szempontból is hátrányos Magyarországnak. Mindennek részletesebb kifejtése megtalálható a **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** című tanulmányunkban: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf>. Tehát valóban bizonyítani kellene, hogy a szűkös erőforrásokat a következő 6 évben a leghatékonyabban felhasználni a közlekedési hálózatok fejlesztésénél, a nemzetközi elérhetőség növelésével lehet (és nem a K+F-ben, a logisztikában, a meglévő eszközök korszerűsítésében, az oktatásban-képzésben stb.). Azt is bizonyítani kellene, hogy a közúti közlekedési hálózatok fejlesztése jár a legkisebb kockázattal, különös tekintettel az éghajlatváltozásra és egyéb súlyos környezeti jelenségekre, valamint a köölaj-ellátással kapcsolatos bizonytalanságokra. A nemzetgazdasági szempontból hosszú távon előnyös, magas hozzáadott értéket produkáló, anyag- és energiatakarékos termelést biztosító nemzetközi tőke telephely-választásában a magasan kvalifikált, szilárd munkaerő jelenléte, valamint a rugalmas, kiszámítható szabályozás, tisztességes gazdasági partnerek sokkal fontosabbak, mint a gyorsforgalmú utak építése. A közlekedéshez ebből a munkaerő mobilitásának biztosítása (megfelelő tömegközlekedés) valamint az utak karbantartása, a vasúti szállítás színvonala fontosabb az autópálya-hálózat sűrűségénél.

Továbbá a gyorsforgalmi úthálózat-építés az egyik fő oka annak, hogy szinte már kezelhetlenné vált az államháztartás hiánya, ami beláthatatlan következményekkel járhat az ország részére. A Magyar Bankszövetség Elnöksége erről a következőket állapította meg nemrég: „A jelenlegi növekedési pálya azért nem tekinthető fenntarthatónak, mert a gazdaság úgy bővül, hogy közben az államháztartás – s ehhez kapcsolódóan a fizetési mérleg – hiánya megengedhetlenül magas.”

A 12. ábra alapján az idézett következtetéseket levonni kissé elhamarkodottnak tűnik. Egyrészt nyilvánvaló, hogy ahová százmilliárdokat fektetnek be akármilyen céllal, ott növekszik a lakosság jövedelme is. Ez azonban nem bizonyítja sem azt, hogy ez többletjövedelem tartósan megmarad, sem pedig azt, hogy ez a befektetés a legelőnyösebb a gazdaságunk hosszú távú fejlődése szempontjából (például aligha tekinthető a legjobb hosszú távú befektetésnek, ha az újonnan épült sztráda mellé benzinkutak és bevásárlóközpontok települnek, és ebből keletkezik a „gazdasági fejlődés”). Az ábrából azt sem lehet megtudni, hogy nem csupán a jövedelmek átcsoportosítása következett-e be például az egyik területről a másikra. Inkább ez utóbbit valószínűsítik azok az ábrák, amelyek Tóth Géza: **Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban** (KSH, 2005) című tanulmányában találhatók.

Az elérhetőségnek olyan fetiszizálása, amelyet az anyag idézett részében is tapasztalunk, komoly veszéllyel jár, és várhatóan hibás döntéseket idéz elő az alábbi okok miatt:

- a) Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeitől kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.
- b) Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik az eljutási időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Budapesten például jól láthatók ennek katasztrofális

hatásai. A fővárosban és környéken több százezer ember tölt naponta 20–30 percet vagy ennél is hosszabb többlet időt közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a több száz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!

- c) Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több százezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a korábbinál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között lakjon. Tehát ebben az esetben (is) tömegesen részesítették előnyben az egészséges lakókörnyezetet a jobb elérhetőséggel szemben.
- d) Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100–150 kilométeren 10–20 perccel hamarabb lehet eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométer felüli távolságra megy (legnagyobb felvevőpiacunk Németország). Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással (igaz, ez elsősorban az EU külső határain, illetve az EU-n kívül jellemző).
- e) Naponta olvashatjuk, hogy milyen gondokat okoz a hazai termelőknek a távol-keleti olcsó termékek behozatala. Azaz a több ezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg (esetenként több nagyságrendileg) közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10–20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.
- f) Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását (és a települések tehermentesítését), és úgy véli, hogy ehhez sok százmilliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vehető fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók részére, akkor miért kerül el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.
- g) Az autópályák elsősorban a személygépkocsit használók körében javíthatja az elérhetőséget. Ez viszont a lakosságnak csak a kisebbségét jelenti. Magyarországon a háztartásoknak átlagosan 50 százalékában található gépkocsi, azonban még a gépkocsi-tulajdonosok közül is sokan (elsősorban anyagi okok miatt) csak igen korlátozott mértékben használják abjárművüket. A gépkocsival rendelkező családokban is többnyire csak egy személy használja rendszeresen az autót (amennyiben egyáltalán rendszeresen használja), a család többi tagja általában egyéb közlekedési módot vesz igénybe. Ez a helyzet az elkövetkező években nem fog lényegesen változni. (Még a leggazdagabb nyugat-európai országokban is jellemző, hogy a háztartások 30 százaléka nem rendelkezik autóval. Amelyik háztartásban pedig van autó, ott is sokszor csak egy személy használja azt rendszeresen.) Ezen túlmenően Magyarországon jelenleg a 100 háztartásra jutó autók száma a háztartások legszegényebb 10 százalékánál 33, míg a leggazdagabb 10 százalékánál 77. Tehát az autópálya-építés a gazdagoknak nyújtott további támogatás, ami gazdasági és társadalmi szempontból egyaránt elfogadhatatlan.

- h) Az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták, illetve tudták megközelíteni úticéljaikat. (Egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kiélezi.) A közúthoz viszonyítva nagyságrendileg környezetkímélőbb vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Ugyanakkor az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti árufuvarozás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiakkal sokkal költséghatékonyabban jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.

* * * * *

„Az ország gazdaságföldrajzi adottságainak kihasználása: az ország területén európai jelentőségű szállítási útvonalak haladnak át, ezért kiemelten fontos az ebből fakadó szállítási, logisztikai lehetőségek hatékony kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztése révén. Domborzati viszonyaink (síkkvidék) kedvezőbb feltételeket biztosítanak tranzit közlekedési útvonalak fejlesztéséhez, mint több környező országéi.

***Indoklás:** Nemzetközi szervezetek adatai szerint a világkereskedelem közel kétszer olyan gyorsan nő, mint a világtermelés, és ezzel párhuzamosan fokozott igény jelentkezik az áruszállításhoz kapcsolódó logisztikai szolgáltatások iránt. Az e folyamatból származó előnyöket aknázzuk ki az ország tranzitútvonalainak fejlesztésével, amelynek révén Magyarország a nemzetközi szállítók, fuvarozók számára jelentős exportszolgáltatást nyújthat a tranzitszállítások logisztikai kiszolgálásával. A kereskedelem-áruszállítás „iparszerű” kiszolgálása növeli az ország versenyképességét, új vállalkozások jönnek létre. A jól kiépített fontos szállítási útvonalak és magas színvonalú szolgáltatások a hazai és nemzetközi tőke egyéb beruházásait is ösztönzik (jelentős hozzáadott értéket előállító feldolgozó és szolgáltató bázisok Magyarországra telepítése) és az idegenforgalom számára is kedvezőbbé teszik a feltételeket.” (20. oldal)*

Ez a kijelentés ugyan gyakran elhangzik, mindmáig azonban nem bizonyított, hogy a tranzitszerep túlzott „kihasználása” nem más, versenyképesebb ágazatok hátrányára történne. A turisták nem ugyanoda szeretnek menni nyaralni, ahova a működőtőke kívánkozik.

A világkereskedelem gyors fejlődése az ökokyarmatosítással, a negatív externáliák internalizálásának megakadályozásával függnek össze. Egyáltalán nem biztos, hogy ha az ország tranzitország jellegét növeljük, akkor marad erőnk stabil, magas hozzáadott értékű termelésre, jól képzett munkaerő kiképzésére és K+F fejlesztésre is.

Ami a közúti tranzitot illeti (különösen az áruszállítás tekintetében), a rendelkezésünkre álló adatok azt mutatják, hogy az jelenleg hatalmas ráfizetést eredményez Magyarország részére (ld. http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf és <http://www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf>). Ezt fokozni óriási hiba lenne.

* * * * *

„A Ferihegyi repülőtér éves utasforgalma meghaladja a 8 milliót. A kiugró növekedés nagyrészt a diszkont légi társaságok tevékenységének köszönhető.” (10. oldal)

„Az országban további két, nemzetközi forgalmat is lebonyolító regionális jelentőségű repülőtér működik. Átgondolandó az ország és a régiók elérhetőségének javítása és a szomszédos országokkal való összeköttetés fejlesztése érdekében Debrecen és Sármellék mellett további vidéki repülőterek bevonása a közforgalmú légi közlekedésbe.” (10. oldal)

„Budapest Ferihegy légiforgalmi kapacitása bővítésének lehetőségei – elsődlegesen

környezetvédelmi okokból – beszükültek, a kiszolgáló létesítmények kapacitásának növelése azonban a gyorsan növekvő utas- és áruforgalom következtében indokolt. Szükséges továbbá a repülőtér biztonsági, továbbá környezetvédelmi (elsősorban zajmonitor) rendszerének további folyamatos korszerűsítése. A regionális jelentőségű, nemzetközi utasforgalmat kiszolgáló debreceni és sármelléki, továbbá a pécsi, szegedi majd a győri regionális repülőtér műszaki fejlesztése is elengedhetetlen. A további, kisebb jelentőségű repülőterek fejlesztése hosszabb távon lehet indokolt.” (23. oldal)

„A légitforgalom dinamikus növekedése igényli a repülőterek kapacitásának fejlesztését, a kiszolgálás színvonalának folyamatos javítását. Ezek a kapacitások nem kizárólag a Ferihegyi Nemzetközi Repülőtér fejlesztésére vonatkoznak, hanem az ország légi úton történő elérhetőségét javító két regionális jelentőségű repülőterre is. Az utasforgalom növekedése további - térségi jelentőségű – regionális repülőterek fejlesztését is felveti. A repterek fejlesztésénél alapkövetelmény a gyorsforgalmi hálózathoz való kapcsolódás.” (30. oldal)

„A Ferihegyi gyorsvasút kiépítése Budapest légi úton való megközelítését teszi világvároshoz méltóan korszerűvé.” (32. oldal)

Vajon marad-e a dinamikus fejlődés, ha a diszkont árakat valós árak váltják fel, ahogy az – az éghajlatvédelem és a helyi környezetvédelmi normák szigorodása miatt – be fog következni? Miért szükséges, hogy rövid távolságokra fejlesszenek ki jelentős légitforgalmi kapacitásokat? Mi indokolja, hogy állami forrásokkal (akár EU, akár hazai) támogassanak egy olyan tevékenységet, amely súlyosan szennyezi a környezetet és elsősorban a társadalom jómódú rétegeit szolgálja ki?

A légi közlekedésnek piaci alapon kell működnie, mivel az nem számít közszolgáltatásnak. Ennek ellenére az elmúlt időszakban hatalmas nyílt és rejtett támogatásokat kapott közpénzekből. Ezeket a támogatásokat mind le kell építeni, illetve vissza kell fizettetni. Ennek megfelelően közpénzekből nem szabad támogatnia egyetlen repülőtér bővítését sem. Ugyanígy a repülőtérhez kapcsolódó gyorsvasút sem tekinthető közszolgáltatásnak, ezért annak esetleges fejlesztését is a piacra kell bízni.

A fejlesztések gazdaságossági vizsgálatánál célszerű figyelembe venni az EU tervezett szigorításait az éghajlatvédelem (légszennyezés) illetve a térségben élő lakosság (zajártalom) érdekében. Várható, hogy a meghirdetett intézkedések a repülés jelenlegi gazdaságosságát jelentős mértékben módosítani fogják (kerozinadó, éjszakai repülések tilalma, műszaki szigorítások).

A fentiek alapján megkérdőjelezhető az is, hogy közpénzből kívánunk kiépíteni egy olyan gyorsvasutat, amely egy repülőteret szolgál ki.

* * * * *

„A személyközlekedésben az autópályákkal, főutakkal párhuzamosan közlekedő vonatforgalom szolgáltatási színvonalának fejlesztése következtében már időben rövid távon is versenyképes közlekedési alternatívaként jelenhet meg.” (23. oldal)

A vasúti fővonalak fejlesztése támogatandó. Ugyanakkor hiányoljuk, hogy az anyag meg sem említi a vasúti mellékvonalakat. „A fejlettebb nyugat-európai országokban elválik a törzshálózat és a mellékvonalak kezelése. A törzshálózat általában állami felelősségű, míg a vasúti mellékvonalak a régiók kompetenciájába tartoznak. Ma már nem a kifizetési vasútvonalak felszámolása a cél, hanem azok társadalmi szinten gazdaságos üzemeltetése.” – állapította meg az OFK előkészítő anyaga. A vasúti mellékvonalak sokszor alacsony kihasználtságának egyik fő oka a közúti gépjármű-közlekedésnek nyújtott mértéktelen

támogatás, a másik fő ok, hogy ezeket a vonalakat hagyták lepusztulni. Nyilvánvaló, hogy egy óránként 20 kilométeres „sebességgel” közlekedő, elhanyagolt és elavult vonat nem vonzó az utasok számára.

* * * * *

„A vízi utak fejlesztése a Duna és Tisza európai normák szerinti, a folyók vízhozamával és egyéb feltételeivel harmóniában levő hajózhatóságának javítását, és a forgalmat kiszolgáló kikötőhálózat szolgáltatási színvonalának javítását fogalmazza meg annak érdekében, hogy vízi közlekedési/szállítási lehetőségek jobb kihasználásának infrastrukturális feltételei folyamatosan javuljanak.” (23. oldal)

A vízi közlekedés fejlesztésének támogatása megkérdőjelezhető. A vízi szállítás még akkor sem környezetkímélőbb, mint a vasúti, ha figyelmen kívül hagyjuk azt a kárt, amelyet folyók átalakítása okoz a természetben. Pedig ez utóbbi is igen jelentős lehet, amennyiben a tervezett beavatkozásokat megvalósítanak. A vízi szállítás fejlesztése azért sem indokolt, mert a vasúti pályák kihasználtsága alacsony (jórészt amiatt, hogy a rendszerváltást követően a vasúti árufuvarozás körülbelül egyharmadára zuhant vissza).

* * * * *

„A településeket elkerülő utak, a településeken belüli és azokat összekötő kerékpárutak országos és helyi hálózatának megvalósítása a környezeti károk közlekedésből származó terhelését csökkenti, ezért indokolt az elmaradások felszámolása, a fejlesztések gyorsítása.” (24. oldal)

Ahol elkerülő utakat építenek, ott gondoskodni kell a településen belüli úthálózat forgalomcsillapításáról, illetve biztonságosabbá tételéről. Ennek elmaradása esetén gyakran előfordul, hogy a forgalom mértéke rövid idő elteltével megközelíti a korábbi szintet (sőt, esetenként meg is haladja azt). Sokszor a balesetek száma is megnövekszik az elkerülő út megépítése előtti időszakhoz képest (ld. Az elkerülő utak közlekedésbiztonsági hatásai: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2004/03/2976.hpp>).

A kerékpározás feltételeit nem elsősorban a kerékpárutak hossza jellemzi, hanem számos egyéb tényező: mennyi az adott településen a kisforgalmú út, amelyen biztonságosan közlekedhetnek a kerékpárosok, lehet-e biztonságosan tárolni a kerékpárokat, milyen tájékoztatást kap a lakosság a kerékpározásról stb.

* * * * *

„A főként kistérségi elérhetőséget biztosító 4 és 5 számjegyű utak állapotának javítása, valamint a települési önkormányzati utak rehabilitációja is egy lényeges eleme lesz a következő időszak közúthálózati fejlesztéseinek.” (31. oldal)

Amint az anyag is megjegyzi, ezek a fejlesztések várhatóan a ROP-ban valósulnak meg. Rendkívül fontos lenne ugyanakkor a forgalomcsillapítást szolgáló fejlesztések megvalósítása. Jelenleg ugyanis az a tapasztalat, hogy a településeken belüli útfelújítások sok esetben elavult, Nyugat-Európában már idejét múlt szemléletet tükröznek. Ma Magyarországon a településen belüli útfelújítások jelentős részében csak arra vannak figyelemmel, hogy a gépjárművel közlekedők minél gyorsabban áthaladhassanak az adott útszakaszon. 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. (Ilyen jó példa a 10-es főút Nyergesújfalun átvezető szakasza.) A témával kapcsolatban az elmúlt években számos cikk jelent meg (például: <http://www.lelegzet.hu/archivum/1995/07/1227.hpp>).

Itt hívnánk fel a figyelmet arra is, hogy a KEOP közlekedési fejlesztései szoros összhangban kell hogy legyenek a ROP közlekedési fejlesztéseivel is. Így például szükséges, hogy a településeken belül és környékükön létrehozandó kerékpáros infrastruktúra (kerékpárutak és -tárolók stb.) megfelelően kapcsolódjanak a tömegközlekedési csomópontokhoz. Rendkívül fontos a gyalogos közlekedés feltételeinek javítása is – forgalomcsillapított területek, sétálóutcák kialakítása, a közterületek felújítása megfelelő növényzettel ellátva stb. Szinte minden ember közlekedik gyalog, általában útjaik nagy részét (az időt tekintve nemegyszer nagyobbik részét) gyalog teszik meg. A gyaloglás megfelelő feltételek mellett nagyon egészséges és az örömet szerez az embereknek. Ezért komoly figyelmet kell fordítani olyan körülmények kialakítására, amelyek kellemessé, vonzóvá teszik a gyalogos közlekedést.

* * * * *

„E fejlesztések eredményeképpen Budapest és egyéb nagyobb vidéki városok körzetében kiépül az elővárosi vasúti szolgáltatás, megújulnak a legtöbb állampolgár által használt Bp-i fejpályaudvarok; és jelentős fejlesztések lesznek a vasúti szerelvények terén is, ezáltal a szolgáltatás színvonala is erőteljesen javul. Budapesten és a vidéki nagyvárosokban is jelentősen javul a közösségi közlekedési infrastruktúra és a szolgáltatások minősége, aminek várható eredménye, hogy kevesebben választják az autós egyéni közlekedést, csökken az utak zsúfoltsága és a környezetszennyezés, javul az életminőség.” (33. oldal)

A nemzetközi tapasztalatok azt bizonyítják, hogy az ilyen fejlesztések elengedhetetlenek az utak zsúfoltságának és a környezetszennyezésnek a csökkentéséhez, azonban nem elegendők. Szükség van az autóforgalom korlátozására is (megfelelő parkolási díjakkal, városi útdíjjal stb.).

* * * * *

Az anyag energetikai része véleményünk szerint kidolgozatlan. Egyáltalán nem világos, hogy az anyag készítői mit kívánnak közpénzekből támogatni (akár adókedvezmények útján is) és mit kívánnak a piacra bízni. Ennek a kérdésnek az eldöntése nélkül viszont az energetikáról szóló rész értékelhetetlen.

Budapest, 2006. március 7.

Beliczay Erzsébet
elnökhelyettes

Lukács András
elnök