

# **VARSÓ–BUDAPEST TINA-FOLYOSÓ STRATÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLATA (SEA)**

## **ELŐZETES ÁTTEKINTÉS**

Fleischer Tamás

### **STRATÉGIÁK KÖRNYEZETI VIZSGÁLATA (SEA)**

#### **A környezeti hatásvizsgálat (KHV)**

A környezeti hatásvizsgálat (KHV) [angolul Environmental Impact Assessment, (EIA)] feladata, hogy előrebecsülje és értékelje egy tevékenység környezetre kifejtett hatásait, s ebből következtetéseket vonjon le a döntéshozatal számára. Itt nem feladatunk árnyaltan értékelni a KHV fontosságát, csak röviden utalunk arra, hogy míg vitathatatlan a jelentősége abban, hogy jobb információkkal rendelkezünk a tevékenység következményeit illetően, az is kétségtelen tapasztalat, hogy ez az intézmény önmagában nem képes megelőzni a káros következményeket. Therivel et al. [1] nyomán a főbb korlátok a következők:

- a KHV inkább reagál javaslatokra, mintsem elémük menne: így lényegében csak elfogadhatja vagy elutasíthatja a tervezeteket.
- a KHV egy adott beruházási javaslat hatásaival foglalkozik és kevésbé képes a kummulálódó hatásokat, párhuzamos fejlesztések következményeit megítélni,
- a KHV csak korlátozott mértékben képes alternatívákat megcélozni.

Míg a KHV alkalmas eszköz beruházások, konkrét, elhatározott létesítések (projektek) hatásainak elemzésére, szükség volt egy olyan eljárásra is, amely már korábbi fázisban, szakpolitikák, tervek és programok (policies, plans and programs)

kialakításának az időszakában előtérbe hozza a környezeti szempontokat. Ez a fajta prevenció irányába tett lépés tekinthető a stratégiák környezeti vizsgálata (Strategic Environmental Assessment, SEA) létrehozójának.

### **Stratégiák környezeti hatásvizsgálata (SEA)**

A fenti megközelítésből adódóan a SEA egyik fő jellegzetessége, hogy nem konfrontál, hanem együtt készül a szakpolitikával, menet közben juttatja érvényre a környezeti érveket. 1987-től először Hollandia, majd a kilencvenes évek kezdetén Új Zéland, Nagy-Britannia és az Európai Bizottság is irányelveket alkotott a stratégiák környezeti értékelésére.

Használat közben derült ki, hogy a SEA éppen nagyfokú döntéshozatalba integráltsága révén nem csupán, mint hatásvizsgálati eszköz jelentős, de igen szorosan kapcsolódik a fenntarthatóság eszméjéhez, s mint ilyen, a legközvetlenebb eljárás ahhoz, hogy a fenntarthatóság operacionalizálható legyen. Nevezetesen a SEA segítséget képes nyújtani ahhoz, hogy adott helyen a meglévő környezeti kapacitás fennmaradjon, mivel hatást képes kifejteni arra, hogy a környezeti szempontok áthassák a döntéseket, hogy intézményi harmónia és integráció jöhessen létre különböző ágazatok között, hogy a környezeti ártalmak megelőzhetőek legyenek, hogy a környezeti javak értékelve legyenek, és hogy a méltányosság és a nyilvánosság részvételi szempontjai érvényesüljenek.

A SEA három fő alkalmazási szintjéről már volt szó (policies, plans, programs) ehhez hozzá kell tenni, hogy ugyancsak három fő alkalmazási területe alakult ki: nevezetesen az ágazati döntések, a térségi döntések és az indirekt alkalmazások (például jogszabályok, technológiai fejlődés vagy pénzügypolitika) hatáselemzése.

A Varsó–Budapest közlekedési folyosó stratégiai hatás vizsgálata egyfelől ágazati típusú kiindulású, de egyben térségi következmények nyomkövetését is szükségessé teszi.

### **A SEA módszertana**

Bár a fentiekből is következően a stratégiák hatásvizsgálata mintegy menet közben alakult és ez a fejlődés még ma sem fejeződött be, célszerű felhasználni azokat a módszertani fogódzókat, amelyek már kikristályosodtak. [1], [2], [3].

Bár a módszertani lépések is a KHV módszertanokból indultak ki, most nem feladatunk a történeti fejlődés további vázolása, Therival et al.[1] nyomán egyetlen le-tisztult javaslatot mutatunk be és próbálunk követni. Eszerint a SEA lépései a következők:

- (1) a SEA szükségességének meghatározása
- (2) munkaprogram kialakítása
- (3) célok meghatározása
- (4) fókuszálás: fizikai határok  
célbavett hatások megállapítása  
alternatívák
- (5) környezeti adatbázis felállítása
- (6) környezeti elemzés
- (7) hatások összesítése és értékelése
- (8) javaslatok, ajánlások
- (9) gondoskodás a folyamatok figyelemmel kíséréséről és a visszacsatolásról

Esetünkben (1) és (2) pontokon túl vagyunk, a munkaprogram szerint (4) fázisban tartanánk, valójában azonban még (3) /célok meghatározása/ is előttünk van, hiába lenne magától értetődőnek tekinteni a célokat és túllépni rajta.

Ennek alapján a mostani munkafázis fő feladatának (3) a célok meghatározását és (4) a feladat térbeli, hatásbeli és mozgástér-beli határainak kijelölését tekintjük, továbbá ennek nyomán a további lépések megtervezését. A célok meghatározása előtt azonban szükségesnek tartjuk a kontextus pontosabb megjelölését, a "közlekedési folyosó" problémakör alaposabb körüljárását. Ezért a következő pontban részben időbeli előzményekre, részben térbeli csatlakozási peremfeltételekre hívjuk fel a figyelmet, ezután térünk vissza a *Varsó-Budapest TINA folyosó SEA* tartalmi célkitűzéseinek megfogalmazásához.

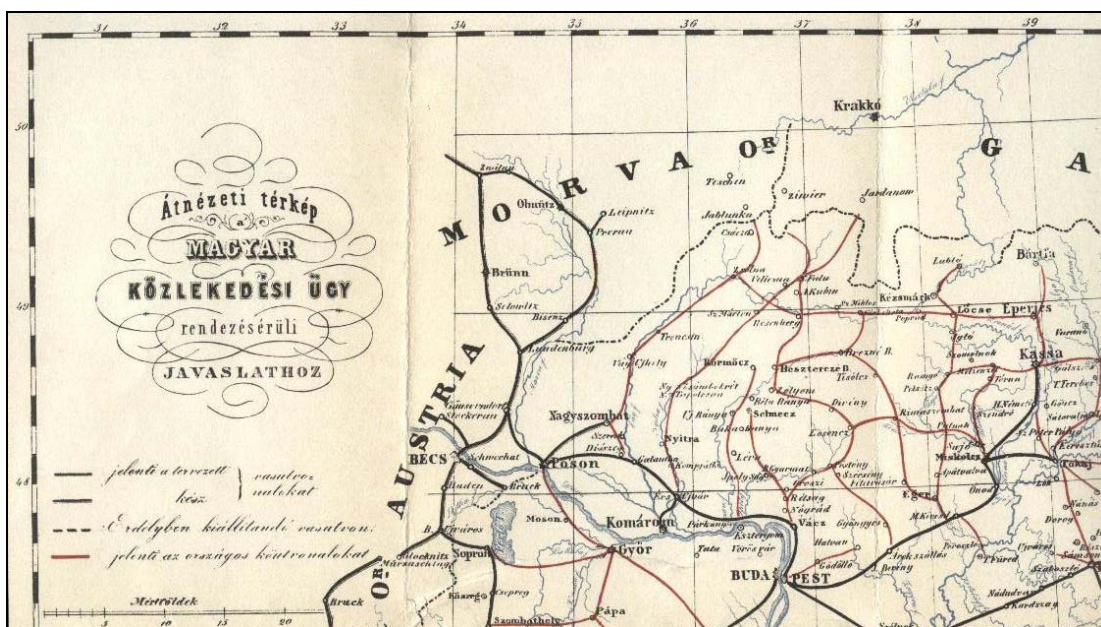
## IDŐBELI ÉS TÉRBELI KÖTÖTTSÉGEK, ADOTTSÁGOK, TRADÍCIÓK

### Történelmi lengyel-magyar folyosók

Bár a mai gyorsforgalmi tervezetekre nincs közvetlen hatásuk, érdemes egy pillanatra visszatekinteni a múltba, és a Varsó–Budapest folyosó elődjeként megemlékezni a középkortól létező lengyel-magyar kapcsolatokról. A lengyel főváros a XVI század elejéig Krakkó volt és magyar oldalon is csak az idő egy részében volt Buda az ország székhelye. Ezzel együtt is alá kell húzni, hogy a lengyel-magyar kapcsolatok fő útvonala – egyébként a hegyaljai borkereskedelem hordozója – a Hernád völgyén vezetett Kassán át Krakkó irányába. A nyugati oldalon a még korábbi Borostyán út vonala inkább Morvaország felé vette az irányt. A főbb kereskedelmi utak (publica strada) helyét jól érzékelteti, ha felsoroljuk azokat az akkori magyarországi városokat, amelyek a XIII. században árumegállító jogot kaptak. A Duna völgyének

fontosságát érzékelteti Pestújvár (a későbbi Buda) Győr és Pozsony (és persze följebb Bécs) ilyen szerepe. Emellett a Vág völgye közelében Nagyszombat és a Hernád völgye mentén Kassa és Lőcse rendelkezett az árumegállítás jogával. A következő évszázadban 1335-ben a Visegrádi kongresszus összehívásának egyik kiváltó oka volt, hogy Bécs felújította árumegállító jogát, ezzel lehetetlenné tette a nyugat felé való kereskedést. A Bécs megkerülését lehetővé tevő északi kapcsolatot kívánták a Visegrádnál találkozó uralkodók biztosítani, egyfelől megint Kassa–Lőcse–Krakkó irányban, másfelől a bányavidéken (Körmöc-, Selmec- Besztercebánya) Zsolnán át Brünn felé.

Ahhoz, hogy megmagyarázzuk, miért szorult háttérbe a Duna-völgy és Lengyelország közvetlen kapcsolata, elegendő a térképet elővenni. A közlekedést lehetővé tevő folyóvölgyek közül az Ipoly, a Garam, a Nyitra is csak az Alacsony Tátraig biztosítja az utat, egyedül a Vág ered magasabbról.



Forrás: Széchenyi István 1987 [4]

### 1. ábra. Átnézeti térkép a magyar közlekedési ügy rendezéséről javaslatához. (Részlet)

Széchenyi "A magyar közlekedési ügy rendezéséről javaslatához" készített térképén 1848-ban valamennyi jelentős folyó völgyében tervez épített utakat, és (az akkor épp nem létező lengyel állam) területére Nyitra és Besztercebánya felől biztosít kapcsolatot. (1. ábra)

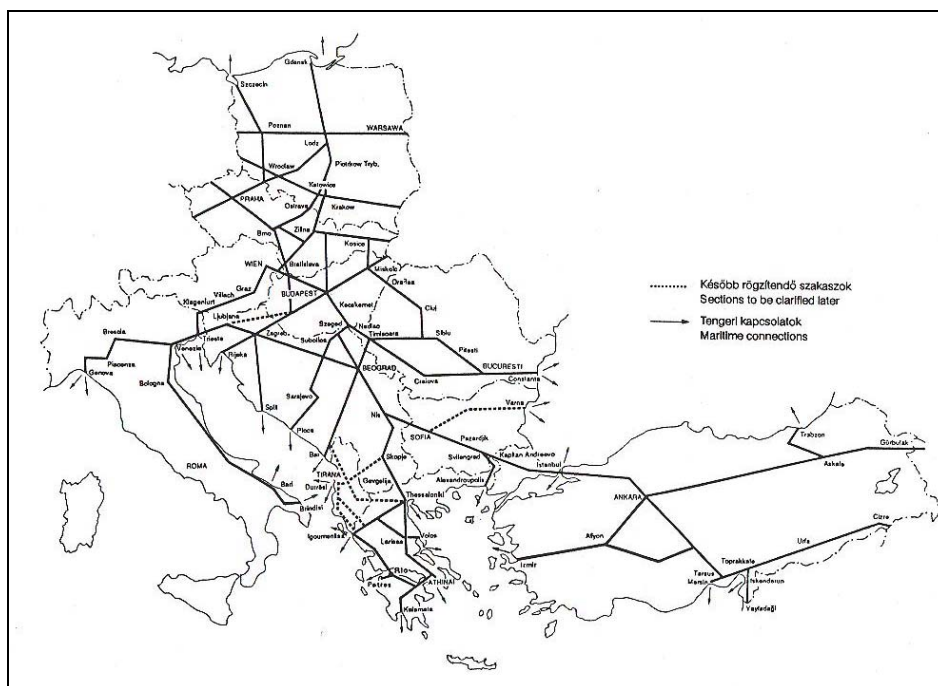
Széchenyi terve később a kiépülő vasúthálózat alapjává vált. A vasút esetében értelemszerűen megismétlődött az a jelenség, hogy a helyi érdekű vonalak létezése

mellett is a gerincvonal a legjobban járható völgyeken át jött létre, tehát nem a bányavidéken keresztül.

### TEM észak-déli autópálya

Jó száz évet ugrunk az időben. Úttörő vállalkozásba fogott az a tíz ország (Ausztria, Bulgária, Csehszlovákia, Görögország, Jugoszlávia, Magyarország, Lengyelország, Olaszország, Románia és Törökország), amely 1977. szeptember 1-én hivatalosan is rögzítette, hogy megépít egy nagyteljesítményű autópálya hálózatot, amely Transzeurópai Észak-Déli Autópálya (TEM) néven fogja összekapcsolni a kontinens északi, déli és délkeleti részét.[5]

A terv újszerűségét az jelentette, hogy a TEM-et kezdettől fogva tíz országot át-szelő, de egyetlen rendszert alkotó, azonos paraméterekkel rendelkező autópályának tekintették. A project fontos eleme volt, hogy az érintett országok eltérő műszaki szabványait és különböző közlekedéspolitikai megközelítéseit is harmonizálni kezdte a tervezési folyamat keretében.



Forrás: Dr. Vásárhelyi Boldizsár–Katona Jenőné [5]

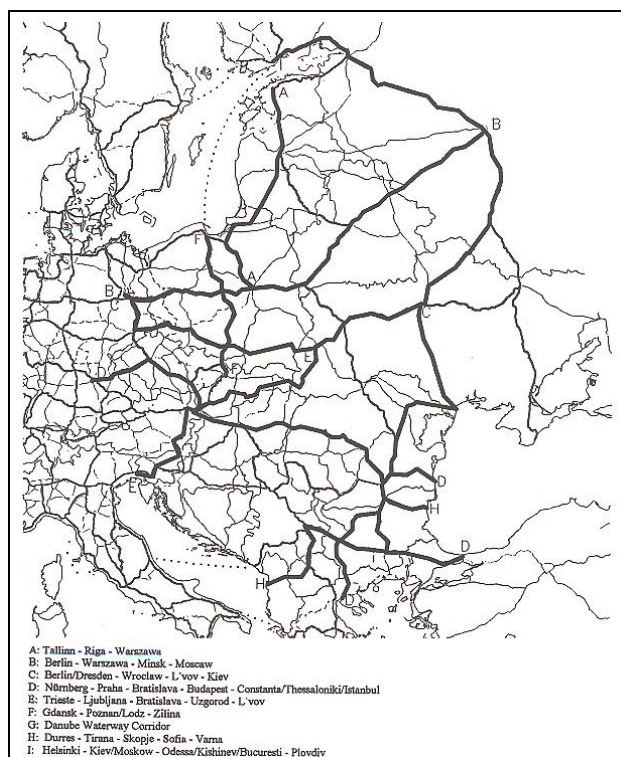
### 2. ábra. A Transzeurópai Észak-Déli Autópálya hálózat (TEM)

A 2.ábra bemutatja azt a 10970 km-es hálózatot, amely egy Gdansk–Ankara gerincvonalból és kelet-nyugat irányú bővítésekből tevődött össze. Gyakorlatilag a project az érintett országokat, de mindenekelőtt a vasfüggöny és a Szovjetunió között lévő országokat teljes jövődő autópálya hálózatuk végiggondolására készítette.

A folyosó minket jelenleg érintő részére koncentrálni azt állapíthatjuk meg, hogy a TEM tervezett gerincvonala észak-déli irányban lényegében folyamatosan Lengyelország, az akkor még nem elkülönült Szlovákia továbbá Magyarország középvonalában haladt végig.

Bár a TEM project hivatalosan nem maradt abba, a kilencvenes évek elejétől bizonyos mértékig zárójelbe került. Az érintett országokban végbement politikai rendszerváltozás, továbbá a kereskedelmi kapcsolatok átrendeződése kapcsán nagyon előtérbe került a kelet-nyugati kapcsolatok kérdése, és a ennek keretében az érintett országok meglévő és tervezett hálózatai egy új szemszögből kerültek megítélésre és átértékelésre: nevezetesen dominánssá vált annak vizsgálata, vajon mely hálózatelemek képesek a Európai Unióban kialakított TEN átlapoló hálózatok (hálózat tervezetek) kiterjesztéseként, azok meghosszabbításaként funkcionálni.

### Pán-európai folyosók



Forrás: AIT/FIA Proposals for an European Motorway Network. Report 1994 [6]

### 3. ábra. EU korridorok közép- és Kelet-Európában (javaslat)

Jól érzékelteti a nézőpont átrendeződését az 1994-ből származó 3. ábra, ahol az AIT/FIA fuvarozói szervezet adja meg elképzelését az EU Bizottsága számára a pán-európai autópályák keleti hálózatának javasolt szerkezetére [6]. A tervezet ügyel arra, hogy az EU nyugat-keleti folyosói meghosszabbításukkal lefedjék Európa kiszé-



lesedő keleti felét, de ennek alárendelve és esetlegesen kezelik az észak-déli irányokat, egyáltalán nem gondoskodva ebben az összefüggésben a folytonosságról, a korridor szemléletről. Ennek eredményeként vizsgált térségünk észak-déli gerincvonala Bécsben köt ki és a térségen belül nem folytatódik. Általában megfigyelhető, hogy az EU végső bástyái, Berlin és Bécs számára adottak a jó sugárirányú kapcsolatok (ami előnyös Pozsony számára is) de egyébként a térség belső kapcsolatai nincsenek megoldva. Emellett a tervezetet jellemzi, hogy az 1993-94-es politikai szituációnak megfelelően a horvát, szerb, bosnyák érdekeltségű területek kimaradnak a távlati tervezésből, következésképpen a feléjük irányuló szomszédkapcsolatok is hiányoznak.

Hasonlóan a pillanatnyi politikai szituációt vetítik ki távlati elképzeléssé azok az 1997-ben Szlovákiában vagy Magyarországon készült tervezetek, melyek kritika nélkül átvesszik az EU-ban előkészített pán-európai nyomvonalakat. A 4. ábrán egy magyar minisztériumi kiadvány [7] nyomán mutatjuk be a folyosókat, ahol a 668 km hosszú szlovák-magyar határon egybefüggő 660 km-en nincs kapcsolat a két ország között.



Forrás: Tények és adatok a magyar közutakról 1998 KHVM [7]

**4. ábra. "Magyarország Európában" Az ábra átveszi a javasolt pán-európai kapcsolatokat**

Az 5.ábrán a szlovák Közlekedési, Posta és Távközlési Minisztérium 1998-as kiadványának [8] címlapjáról látunk hasonló hálózatot, a 6.ábrán pedig bemutatjuk az akkor érvényes szlovák autópálya tervezetet.



Forrás: Ministerstvo Dopravy, Post a Telekomunikácií Slovenskej Republiky [8]

**5. ábra. A pán-európai hálózat a szlovák minisztérium kiadványán**



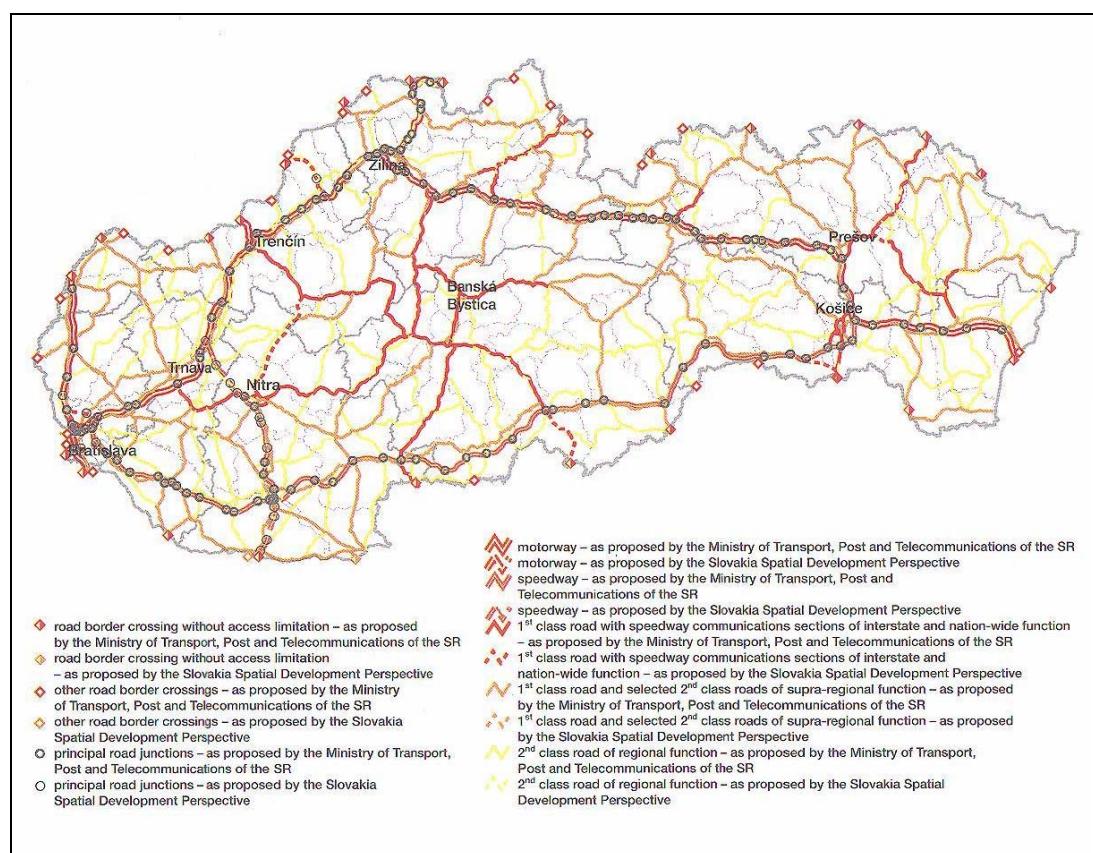
Forrás: Ministerstvo Dopravy, Post a Telekomunikácií Slovenskej Republiky [8]

**6. ábra. Szlovák autópálya tervek 1998-ból**



### Belföldi közlekedési folyosók

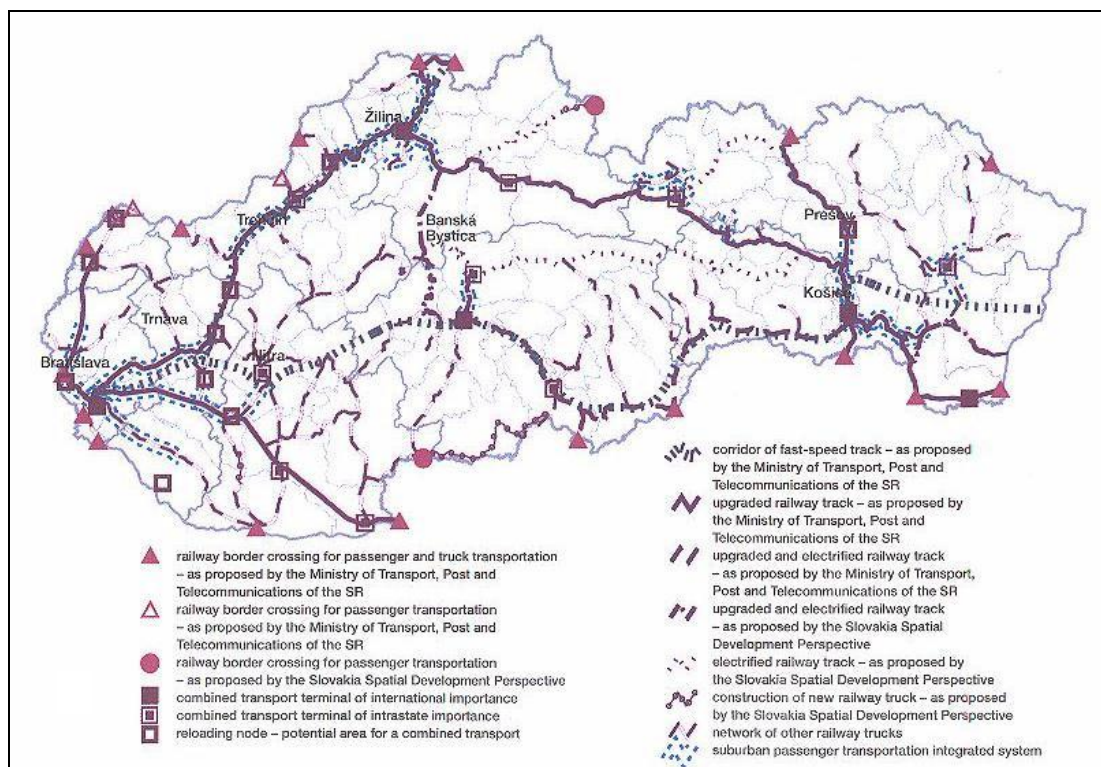
Mára mindenképpen túl vagyunk azon az időszakon, amikor Európa egyik oldalán sem igazán számítottak fontosnak a kelet-nyugati folyosók, de reméljük, azon is, amikor ennek ellenhatásaként viszont csak a nyugati összeköttetés bírt jelentőséggel. Szlovákiában jelentősen átértékelték a hálózati elképzeléseket, és mind közúti, mind vasúti vonatkozásban az országon belül is alkalmazták a korridor szemléletben történő tervezést. Ennek nyomán két kelet-nyugati folyosó és négy észak-déli korridor alakult ki, utóbbiak közül az egyikben a vasút nem megy végig. A korridorok közül 2-2 távlatilag autópályává épül ki, a hálózat többi eleme ennél egyszerűbb kiépítést kap.



Forrás: Slovakia Spatial development perspective 1999 [9]

### 7. ábra. A szlovák területi terv közúthálózatszerkezeti javaslata

A szlovák közlekedéspolitikát 2000 februárjában került megújításra, ennek keretében a célok és feladatok közé beépültek az elmúlt évek folyamán a Környezeti Minisztériummal közös tervezésben kialakított elképzelések.



Forrás: Slovakia Spatial development perspective 1999 [9]

### 8. ábra. A szlovák területi terv vasúthálózat-szerkezeti javaslata

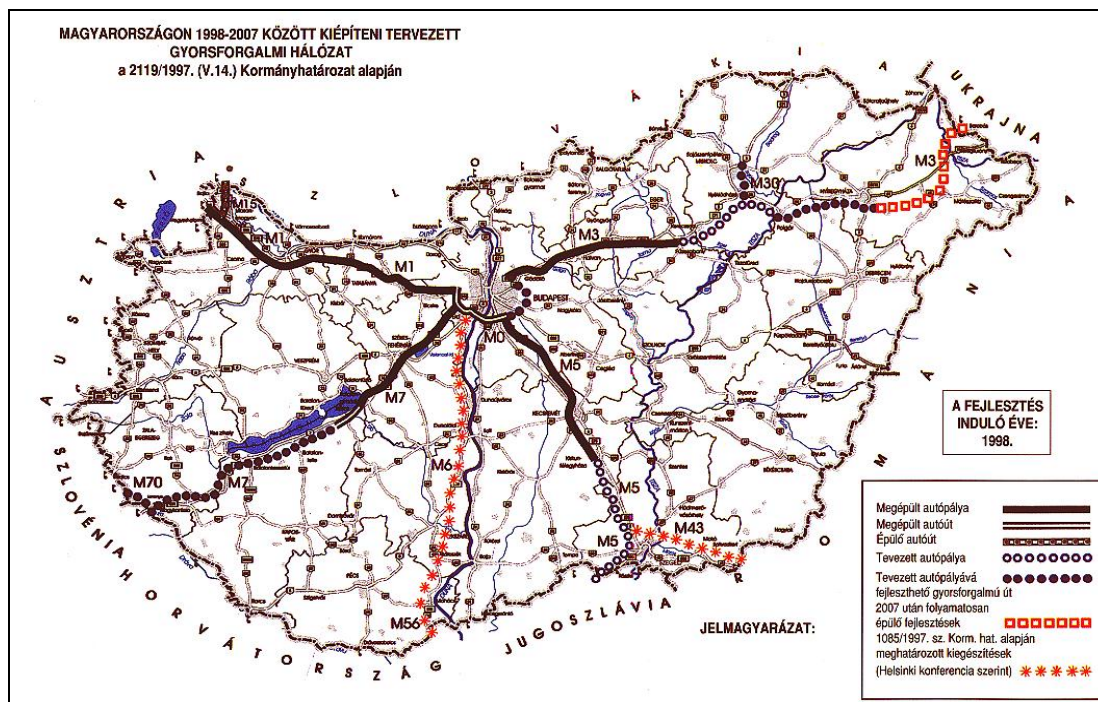
A magyar közlekedéspolitikáról és az országos területfejlesztési és területrendezési elképzelésekről az alábbiakban bővebben lesz szó, de a "Varsó–Budapest" korridor szempontjából az a tény, hogy Szlovákia felől honnan érkezhetsz be az út és a vasút, mindenképpen adottságot jelent. A továbbiakban ennek megfelelően előzetesen figyelembe vesszük a bemutatott szlovák elképzeléseket, míg a kidolgozás során természetesen együttműködünk a párhuzamosan készülő munkarészek kidolgozóival.

### Országos közlekedéspolitika és hozzá kapcsolódó dokumentumok

A ma hivatalosan érvényben lévő magyar közlekedéspolitika 1994-ben készült, 1995-ben fogadta el a kormány és 1996-ban a magyar országgyűlés [10]. A magyar közlekedéspolitikának öt fő stratégiai iránya van:

- az Európai Unióba integrálódás elősegítése,
- a szomszédos országokkal való együttműködés feltételeinek javítása,
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,
- az emberi élet és a környezet védelme,
- a közlekedés hatékony, piacconform működtetése

A pán-európai folyosók és a TINA kapcsolatok kérdéskörét szorosan érinti az első két főirány. A gyakorlati javaslatokba a kilencvenes évek közepét jellemző általános tervezői szellemiségnek megfelelően lényegében kizárólag a TEN hálózat meghosszabbítását jelentő kelet-nyugati folyosók kerültek bele.



Forrás: 2119/1997. (V.14) korm. hat. és 1085/1997 korm. hat szerinti módosításai

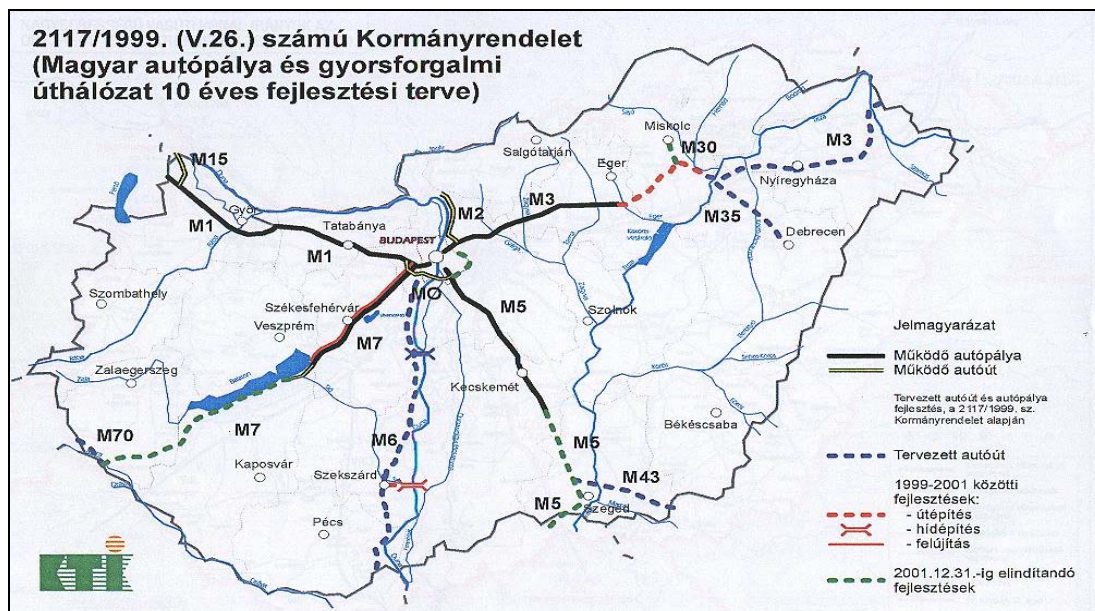
**9. ábra. A 1998-2007 között kiépítésre tervezett közúti gyorsforgalmi hálózat**

A közlekedéspolitikai nyomán a közúti gyorsforgalmi hálózat kiépítéséről intézkedő kormányhatározat 1997 májusában a fővárosból kiinduló, M1, M3, M5, M7 autópályákat tekintette a jövőbeli szerkezet legfontosabb elemeinek, ennek megfelelően ezek megkezdett szakaszainak folytatását írta elő programként. Egy hónappal később, 1997 júniusában a Harmadik Páneurópai Közlekedési Konferencia Helsinkiben elfogadta a 10 páneurópai közlekedési folyosó koncepcióját, ezen belül aktív magyar segítséggel a hazai prioritások között nem szereplő V/C Budapest–Mohács–Sarajevo–Ploce folyosót is. Ennek következtében a friss kormányhatározatban rögzített gyorsforgalmi hálózat fejlesztési program módosult, és a korábban a közlekedéspolitikában autópályaként egyáltalán nem szereplő Budapest–Bátaszék–Mohács útszakasz ötödik fővárosból kiinduló autópályaként bekerült a módosított tízéves programba. A 9.ábrán egymástól megkülönböztethetően látjuk az 1997 májusban elfogadott tervezetet és annak év végi módosítását.

Ezzel az újonnan beemelt V/C szakasszal a magyar közlekedéshálózati tervekben megjelent egy, a szorosan értelmezett Varsó–Budapest szakaszt ugyan nem érintő, de annak déli irányú potenciális továbbvezetését tranzitjellemzőkkel rögzítő, magas pri-



oritást élvező páneurópai gerincelem. Ez azt vetíti előre, hogy a közlekedési tárca illetékeseinél csupán az V. és a IV páneurópai közlekedési folyosót, de távlatban az észak-déli irányú harmadik tengelyt is Budapesten keresztül tervezik vezetni.



Forrás: 2117/1999. (V.26) korm. hat. És Közlekedéstudományi Intézet [11]

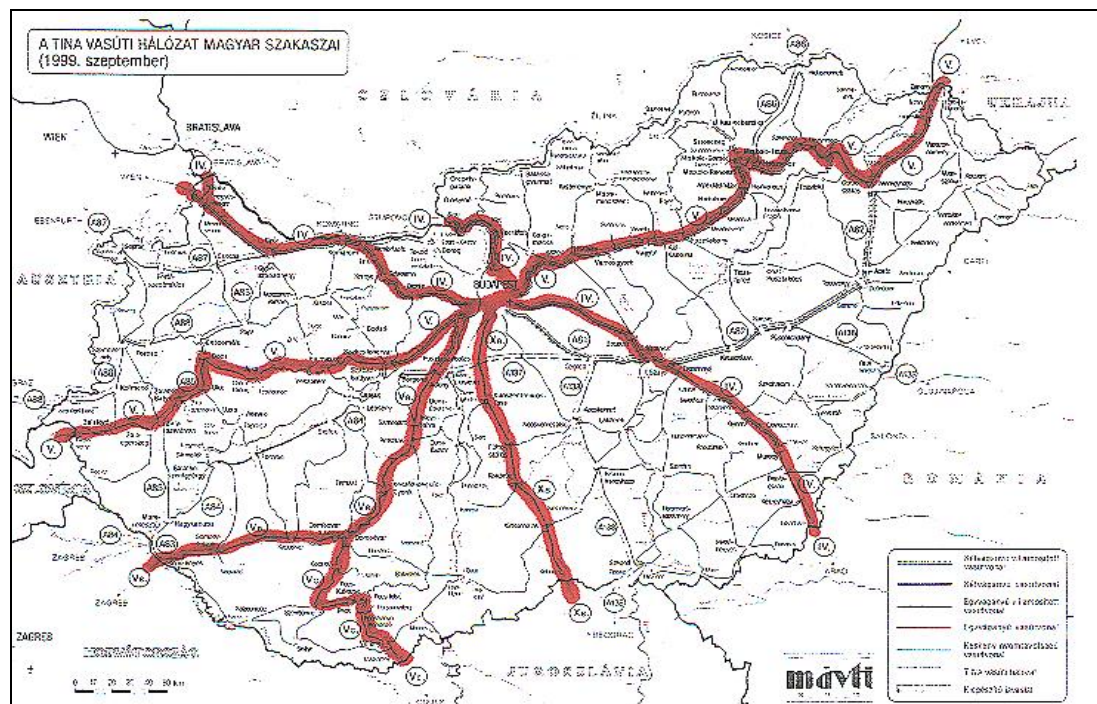
### 10. ábra. A 2000-2010 között kiépítésre tervezett közúti gyorsforgalmi hálózat

Két évvel később, 1999 májusában, amikor a kormányzat ismét módosította a 10 éves autópálya és gyorsforgalmi úthálózat építési tervet, egyfelől a minőségi paraméterek lecsökkentek, a kiépítendő szakaszokon a várható forgalomnak megfelelően egyelőre autótűt jellemzőkkel épülnek az utak; másfelől viszont a korábbi szerkezet nem változott, továbbra is a fővárosból kiinduló csápok folytatása képezi a jövő gyorsforgalmi hálózatát. (10. ábra) Pontosabban, egy kisebb, de témánkat jelentősen érintő változás megfigyelhető. A – korábban a főúthálózat hiányzó települési elkerülő szakaszainak megépítésére kialakított tízéves program keretében elkészített – Vác–Budapest közötti 2-es főút új szakasza M2 néven mint meglévő autótűt hirtelen felkerült a térképre, most már észak felől is megtámogatva azt az elképzelést, hogy az M-utaknak a fővároson keresztül kell szállítaniuk a tranzitforgalmat.

E kérdéskör kapcsán érdemes rámutatni a magyar közlekedéspolitika legnagyobb problémájára. A kiragadott bemutatásban is jól érzékeltethető volt, hogy Szlovákia a legutóbbi időszakban jelentősen módosítani tudta a korábbi közlekedési koncepcióját és az országon belül is alkalmazta a korridor szemléletet, kialakítva egy hálós, nyitott szerkezetet (két kelet-nyugati és négy észak-déli folyosót). Ezzel szemben Magyarországon minden új elképzelés továbbra is a korábbi egyközpontú szerkezetet erősíti meg. E szerkezet káros volta egyébként minden közlekedési és területfejlesztési áttekintésben, helyzetelemzésben kiemelt figyelmet kap, az általános elvek szintjén az



értékelések állást is foglalnak a szerkezet megváltoztatása mellett, (láttuk, a közlekedéspolitikai is stratégiai céljai között szerepelteti az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítését), ennek ellenére a konkrét lépések és beruházások továbbra is a centralizáló struktúrát fejlesztik tovább.



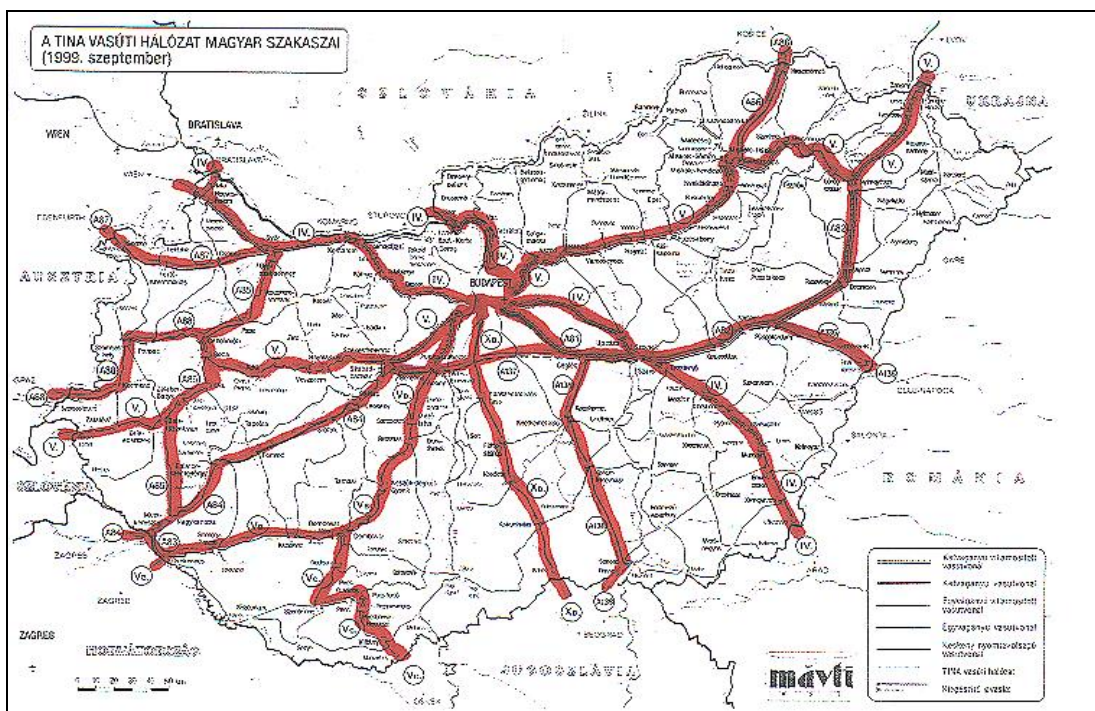
Forrás: MÁV Tervező Intézet és Közlekedéstudományi Intézet [11]

### 11. ábra. A páneurópai folyosók gerinchálózata a magyar vasúthálózaton

A magyar közlekedéshálózat centralizált szerkezetének okai a XIX.század első felére nyúlnak vissza. Széchenyi határozott törekvése volt, hogy Budából és Pestből egy Bécs súlyával összemérhető központot hozzon létre. Ennek érdekében tudatosan főváros-centrikusan alakította a kiépülő út és vasúthálózatot. Budapest országon belüli súlya még nagyobb lett az első világháború után, amikor nem csak a korábbi terület csökkent körülbelül a harmadára, de lényegében valamennyi második szintű város is a határokon túlra került. A második világháború után negyven évig egy nagyon is centralizált, egyközpontú politikai-hatalmi berendezkedés számára megint kedvezőnek tűnt a túlcentralizált fizikai szerkezet és lényegében alig történtek lépések ennek feloldására.

Amikor a közúti és vasúti főhálózat egyközpontú szerkezetét összefüggésbe hozzuk az országon belüli térségi és főváros-vidék közötti fejlettségi különbségek létrejöttével, egyben arra is felhívjuk a figyelmet, hogy nem várható, hogy ugyanez az eszköz, nevezetesen a most már egy következő műszaki fokot jelentő régióközi közlekedés gyorsító hálózat korábbihoz hasonló szerkezetben való kialakítása alkalmas lenne a korábbi problémák feloldására. Mindazokkal szemben, akik a tervezett autópá-

lyák megépítésétől a az elért vidékek felzárkózását várják, arra kell rámutatni, hogy épp az országon belül nagyobb számban kialakuló csomópontok járnának pólusképző hatással, nem pedig az, ha Budapest központi szerepe fizikai formában is tovább növekszik.



Forrás: MÁV Trvező Intézet és Közlekedéstudományi Intézet [11]

## 12. ábra. A magyarországi TINA folyosók a javasolt kiegészítésekkel

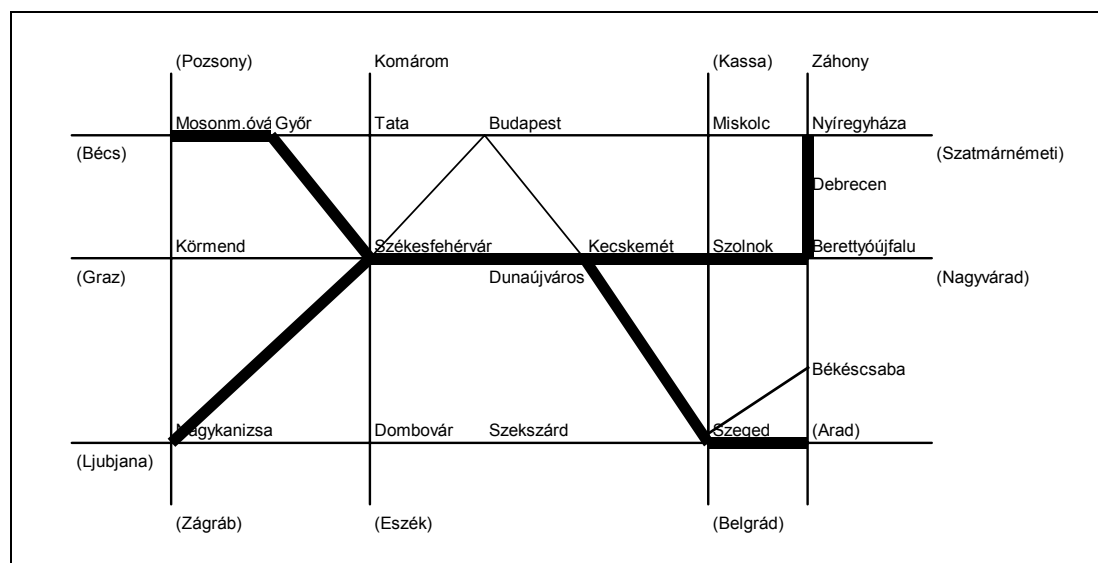
A közlekedéshálózat szerkezeti problémái az úthálózathoz hasonlóan jellemzik a magyar vasúthálózatot is. A 11. ábrán kiemeltük azokat az tengelyeket, amelyek a páneurópai hálózat eredeti javaslatában (IV-es és V-ös folyosó és a páneurópai konferencián elfogadott leágazásai) szerepelnek. Látható, hogy magyar szemszögből kizárólag sugaras elemekről van szó, ahol a hét szomszédos ország bármelyikéből kizárólag Budapesten keresztül lehetséges egy másik országba eljutni.

A magyar vasúthálózat forgalma az elmúlt évtizedben csaknem a felére csökkent. A vasút nem tervez dinamikus fejlesztéseket, a hálózatok állapotának megfelelő fenntartása is gondot jelent. Ennek ellenére a 12. ábrán látható kiegészítések, amelyek részben meglévő vonalak bevonását jelentik a TINA hálózatba, határozott koncepciót céloznak meg. Az észak-déli tranzit lehetőségét a fővárosi tengely mellett a javaslat biztosítani kívánja nyugaton (szlovák–szlovén/horvát kapcsolat) és amennyire a hálózati adottságok engedik, keleten is lehetővé válik egy szlovák–román sarokforgalom. Ennél is jelentősebb az a törekvés, hogy a javaslat új vonalszakasz és Duna-híd kiépítése árán is lehetővé kívánja tenni, hogy kelet-nyugati irányban kiala-

kuljon egy második tengely az ország középvonalában. Ha ez a tengely létrejönne, láthatóan önmagában is megváltoztatná a magyar vasúthálózat struktúráját.

### Az országos gerinchálózatok szerkezete

A bemutatott javaslat kapcsán érdemes átfogóan is megvizsgálni egy olyan összközlekedési régióközi gerinchálózat kialakítási lehetőségét Magyarországon, amelyik kedvezőbb hatásokkal járna, mint a fővárosközpontú hálózat állandó továbbfejlesztése.



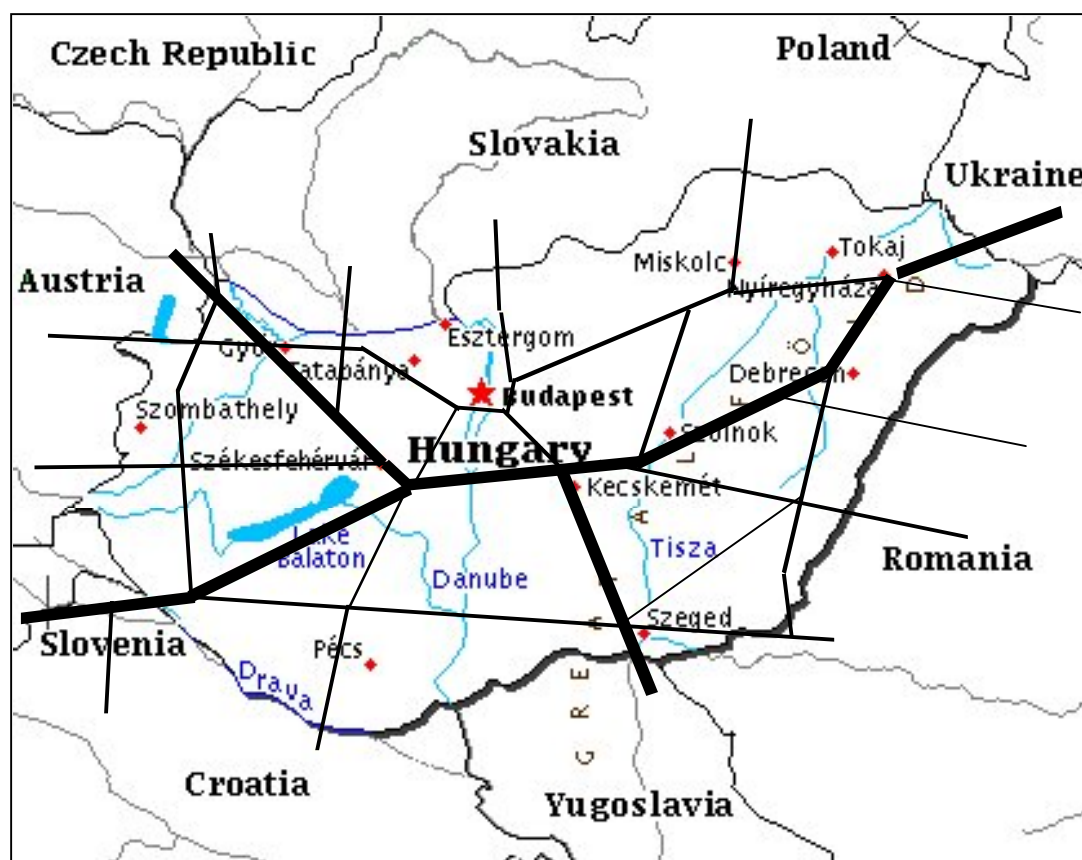
Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat...Közlekedéstudományi Szemle 1994 január nyomán [12]

### 13. ábra. Egy javaslat a tranzit folyosók és a gyorsforgalmi hálózat sémájára

Ilyen tranzit sémát mutat be a 13.ábra. A tranzithálózat kialakításának alapelvei a következők:

- biztosítson összeköttetést a kijelölt határpontok között
- viszonylag rövid hosszban kelljen kiépíteni
- kerülje el az érzékeny területeket, így a fővárosi agglomerációt ne szelje keresztül és a Balaton partján ne menjen végig.
- illeszkedjen bele egy régiókat összekötő gyorsforgalmi hálózatba

A keretet képező gyorsforgalmi hálózat azon az elven nyugszik, hogy **a nyitott határokkal rendelkező országban a sugaras hálózat feloldásának többé nem a gyűrűs-sugaras (továbbra is egyközpontú) rendszer felel meg, hanem egy nyitott hálós rendszer.** Ennek megfelelően a hálózat lényegében három kelet-nyugat irányú és négy észak-déli irányú tengelyből áll, esetenként átlós elemekkel kiegészítve.



Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat... Közlekedéstudományi Szemle 1994 január nyomán [12]

#### 14. ábra. A kiemelt tranzit hálózat és a gyorsforgalmi közúti hálózat sémája térképen

Ezen belül a hálózat gerincét a javaslat a középső kelet-nyugati tengelyre fűzi föl, amely így a Dunát a fővárosi agglomerációtól délre, az ország közepén, Dunaújváros magasságában keresztezi. E tengelynek a dunántúli illetve az alföldi oldalon is egy-egy súlyponti csomópontja alakítható ki, nyugaton Székesfehérvár, keleten Kecskemét-Szolnok térségében. Fentebb láttuk, hogy a keleti oldalon a vasúti hálózat már ma is alkalmas arra, hogy e középső tengelyre hordja a forgalmat (Záhony-Szolnok, Békéscsaba-Szolnok, Szeged-Cegléd) jelenleg azonban innen még hiányzik a továbbvezetés, kényszerűen a fővároson át van csak kapcsolat a dunántúli oldallal

A gerinchálózat kialakításának másik alapelve, hogy **a létező, különböző rangú hálózatoknak (alsóbbrendű hálózat, országos főhálózat, régióközi gyorsálózat) más és más a funkciója, amit akkor képesek megfelelően ellátni, ha az adott szint önmagában teljes folytonosságú hálózatot képez.** Nem rombolható tehát szét a főhálózat "ráhordó" szakaszokra a gyorsforgalmi hálózat kiépítésekor, és ugyanígy az alsóbbrendű hálózat folytonosságát, sőt régió túlnyúló kapcsolati lehetőségeit is meg kell őrizni. Az alsóbbrendű hálózat funkciója a településen belüli hálózatokkal



való teljes kapcsolat biztosítása, ugyanakkor folytonossága lehetővé teszi például kerékpárforgalom alaphálózataként való használatát is. A főhálózat városokat, nagyobb településeket köt össze, és a települést elkerülni szándékozóknak a településen kívül biztosítja a folyamatos haladást. A gyorsforgalmi hálózat régiókat köt össze, még városokat sem érint közvetlenül. Döntően ez utóbbi az országos tranzit forgalom hordozója.

A fenti elveknek megfelelő közúti gyorshálózat lehetséges elrendezését mutatja be a *14. ábra* még mindig sematikusán, de már a térképre helyezve és figyelembe véve az érzékeny területek (fővárosi agglomeráció, Balaton térsége) tehermentesítésének a lehetőségeit.

### A Varsó–Budapest folyosó szűkebb térséget érintő tervek, elképzelések

A Varsó–Budapest folyosót ebben a SEA vizsgálatban régióközi kapcsolatként kezeljük, vagyis **a TINA közlekedési folyosó nem a két fővárost, hanem a két főváros által fémjelzett régiót (és a közbeeső régiókat) hivatott egymással összekötni**. Ugyancsak aláhúzendó, hogy **a folyosó nem kezdődik és nem ér véget egyik fővárosnál sem (és egyik főváros régiójánál sem), hanem tovább halad északi illetve déli irányban**.

Az itt kiemelt elveknek megfelelően a folyosót értelemszerűen az egyes országok észak-déli folyosóinak rendszerébe kell beilleszteni. A fentiekben bemutattuk, hogy e folyosók rendszere és egyáltalán a nyitott hálós rendszer elképzelése is napjainkban kezd gyökeret verni és a korábbi tervek és elképzelések általában nem ennek a szellemében születtek. Ennek ellenére indokoltnak tartjuk, hogy az érvényben lévő elképzeléseket már a korridor szemlélettel is ütköztessük, hiszen most ennek fényében kell értékelnünk realitásukat, hasznosságukat, hatásaikat.

Az eddigiekben lényegében érintettük a magyar közlekedéspolitikát, illetve az ennek nyomán készített ágazati programok elképzeléseit, most ezt területfejlesztési elképzelésekkel tudjuk kiegészíteni. Az ország egészére vonatkozóan a magyar Országgyűlés 1998 március 20-án fogadta el a nemzeti területfejlesztési koncepciót.[13]. Ez a dokumentum vasúti hálózaton a Komárom–Budapest és a Szob–Budapest útvonalakat adja meg, míg a tervezett gyorsforgalmi úthálózat részként jelöli az érintett térségben

a Komárom–Kisbér–Székesfehérvár szakaszt, (itt megtörve de Siófok–Dombóvár vagy Dunaújváros–Mohács folytatás lehetőségével);

az Esztergom–Budapest szakaszt;

a Parassapuszta–Vác–Budapest szakaszt és

a Salgótarján–Hatvan–Budapest szakaszt.

A most készítés alatt lévő Országos Területrendezési Terv (OTT) [14],[15] Alapvetően ugyanezeket a kapcsolatokat biztosítja, a bennünket érint alábbi kiegészítésekkel:

Vasúti kapcsolatként javasolja a Szár–Ráckeve–Cegléd kapcsolat kiépítését, ami a kelet-nyugati kapcsolatban betöltött elsőrendű fontossága mellett lehetővé teszi a Komárom– Szár kapcsolaton ár az észak-déli folyosókhoz való Budapesten kívüli csatlakozást is.

Közúti javaslatokban a Komárom–Kisbér–Székesfehérvár szakasz közvetlen folytatást kap Dombóvár irányába, ezzel küzel teljesértékű észak-déli kapcsolattá fejlődik, ezen kívül bekerül a tervbe az M0 közvetlen gödöllői átkötése, ami itt elakad, de potenciálisan benne rejlik egy Budapestet elkerülő észak-déli kapcsolat lehetősége.

Egyébként az OTT tervlapjain rajta van a kelet-nyugati és az észak-déli hálós rendszer szinte minden eleme, de egy gyűrűs-sugaras rendszer koncepciója maradványként az összefüggések még nem következetesek. Másik probléma, hogy a terv a jelenlegi négy mellett további három autópályát akar a fővárosból elindítani.

A főváros térségét érintő Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács koncepciók és programok [16], [17], egyfelől átveszik az OTT nagyon is centralizáló, új bevezető autópályákat tervező javaslatait, másfelől itt és a fővárosra vonatkozó városfejlesztési [18], [19] és közlekedésfejlesztési [20], koncepciók és tervek kialakítása során szilárdul meg az M0 gyűrű helyett 'U' formát képező funkciója. Az ebben rejülő további lehetőséget eddig egyedül [16] vonta le, ahol, megjelent Gödöllő és Vác közvetlen összekötése, ezzel lehetőséget teremtve itt az észak-déli kapcsolat folyamatos elvezetésére.

A felsorolt munkák és most készülő további munkák lehetőséget adnak arra, hogy a továbbiakban határozottan értelmezzük a Duna-kanyar érzékeny terület jellegét és a fővároshoz vagy a Balaton térségéhez hasonlóan kijelöljük a mindenképpen elkerülendő térségeket. Ez a munka fogja lehetővé tenni, hogy koncepciózus módon állásfoglalás legyen kialakítható olyan kérdésekben, hogy a Dorog / Esztergom és Balassagyarmat közötti térségben hol engedhető meg közlekedési csatornák fejlesztése. Jelenleg ezt a térséget veszélyezteti a Párkány-Esztergom híd, a 10-es út forgalomnövelése, az M0 észak-keleti, északi és nyugati cikkének építése a hozzá tartozó Duna-híddal, egy váci hídra vonatkozó elképzelés, továbbá az itt említett Vác–Gödöllő irány megerősítése, a létező 11-es, 2-es és új 2-es utak forgalma és a további észak-budapesti fejlesztések hatásai mellett.

## A TINA-FOLYOSÓ STRATÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT TARTALMI CÉLJAI

### A várható közvetlen és közvetett hatások előrejelzése

A közlekedési folyosókat az jellemzi, hogy – hasonlóan más új gondolatokhoz –, megvalósulásuk során az eredetileg feltételezett célokon túlmenő, előre nem kalkulált hatásokkal is járnak. Ezen hatások egy részére napjainkban jövünk rá, ezért az egész kérdéskör mozgásban van.

A hatásai összességére való fokozatos ráébredés jellemezte korábban magát a vasutat, vagy az autópályákat is. Például az autópályák kialakításának eredeti célja megfelelő kapacitásnövelés és biztonság létrehozása volt a közlekedők számára. Csak amióta a pályák megépültek és használjuk őket, azóta derült ki, hogy az autópályák legjelentősebb hatása, hogy a gépkocsiközlekedés számára korábban irreálisnak számító távolságokba való szállításra is versenyképessé tették a közutat, és ezáltal gyökeresen átrendezték a szállítási piacot.

A TINA stratégia hatásvizsgálatának feladata, hogy megpróbáljon elébemeni a jövőnek és gondolja át a folyosó megvalósulása után várható legkülönbözőbb hatásokat. A forgalom és a forgalom vonzáskörébe települő különféle tevékenységek együttesen hoznak létre hatásokat, melyeket a tapasztalatok szerint előítéletektől, érdekeltségtől és előléttől is függően a szereplők többsége egyoldalúan értékeli, főképpen, (esetenként kizárólag) az remélt előnyökre vagy döntően a várt hátrányokra összpontosítva a figyelmet. A várt hatásoknak egy széleskörű és kiegyensúlyozott értékelése eleve megelőzheti azt, hogy utólag érijék kellemetlen meglepetések a hatások elszenvedőit.

### A közlekedési folyosók célja különböző régiók összekötése

Arra is szükség van, hogy a stratégia hatásvizsgálata keretében végiggondoljuk magának a tervezett folyosónak a céljait is. *Alternatív javaslatokat csak akkor lehet tenni, ha a vissza tudunk menni az eredeti célokhoz és azok alternatív kielégítési lehetőségeit vizsgáljuk.*

Jelen előzetes anyag ehhez kíván adalékokkal szolgálni, amikor rögzíti a közlekedési korridor céljait, mely szerint *a folyosó mind a helyi, mind a régióon belüli főbb forgalmi áramlatoktól elkülönült, régióközi távolsági forgalomra kell, hogy szolgáljon, és mind a régióközpontokkal, mind a többi célponttal közvetve, a helyi fő- és alsóbbrendű hálózatokon keresztül kerül a célpontoknál kapcsolatba.*

A régióközi forgalom szóhasználatunkban egyaránt jelenti a különböző országokban lévő, vagy az egy országon belüli nagyrégiók közötti forgalmat. Ebben – és csak ebben – az értelemben a folyosók forgalmában nem különül el a hazai és a nem-

zetközi forgalom. Nem helyes azonban a folyosók olyan kialakítása, amely különböző típusú, tehát helyi / elővárosi és régióközi távolsági forgalmat kíván rendszerében összekeverni. Magyarországon ez történt, amikor a fővárosi bevezető szakaszokon kialakult forgalom számára megépült kapacitásnövelő pályaszakaszokat tekintették a régióközi folyosók alapjának.

Nyugat-Európában a TEN hálózat feladata eredetileg önmagukban *fejlett belső* hálózattal rendelkező országok átlapoló hálózatának megteremtése volt az egységes piac kialakítása érdekében. Nem magától értetődő, hogy ugyanezek a hálózatok és ugyanaz a prioritás indokolt akkor, amikor fejlett országokat kevésbé fejlett gazdaságú és hiányos belső hálózattal ellátott országokkal akarunk összekötni, vagy, amikor *kevésbé fejlett, belső hálózatukban is korrekcióra szoruló országok egymás közötti összeköttetéséről van szó*. A TINA hálózat tervezésekor egyfelől észlelhető egy tendencia e különbség figyelmen kívül hagyására, másfelől ugyancsak észlelhető egy olyan várakozás, hogy az EU által preferált régióközi folyosók képesek lesznek egy füst alatt megoldhani az ország helyi közlekedéshálózatának hiányosságaiából és elhanyagoltságából eredő gondokat is. Magyarországon ez a tendencia érezhető a régióközi folyosóknak a fővárosi agglomeráción történő átpréselésében, ami mögött az a várakozás húzódik meg, hogy így egy úttal (!) megoldhatókká válnak az elővárosi kapacitásproblémák is.

### **Világos kritériumok felállítása a folyosók nyomvonalának kialakításához**

Visszaidézve a korábban már felsorolt szempontokat:

- biztosítson összeköttetést a kijelölt határpontok között
- viszonylag rövid hosszban kelljen kiépíteni
- kerülje el az érzékeny területeket, így a fővárosi agglomerációt ne szelje keresztül és a Balaton partján ne menjen végig,
- illeszkedjen bele egy régiókat összekötő gyorsforgalmi hálózatba,
- amely gyorsforgalmi hálózat képezzen nyitott, hálós szerkezetet, és
- réteges hálózat formájában lapolja át az ugyancsak teljesértékű főhálózatot illetve a folytonosságát megőrző alsobbrendű és helyi hálózatokat

Vitákat először a kritériumok és az elvek szintjén kell lefolytatni, csak ezek rögzítése után lehet nyomvonalakon vitatkozni.



## A VIZSGÁLATBA VONT RENDSZER LEHATÁROLÁSA

### Térségi határok

A varsói és a budapesti régió közötti folyosón egyértelműen kívülesőnek tekintjük a keleti, tradicionális magyar-lengyel folyosót (Tokaj / Miskolc–Hidasnémeti–Kassa–Krakkó irány); illetve nyugaton a Magyarországra Pozsonyon keresztül Rajkánál belépő forgalmat. Ezekhez a határpontokhoz is rendelhető egy-egy észak-déli korridor, amelyek hangsúlyozottan *nem* a főváros térségével biztosítanak kapcsolatot. Ugyancsak a miskolci térséghez sorolható a bánrévei (Sajó-völgy) határszakasz

Kevésbé egyértelmű, de még a térségen kívülinek tekintettük a Gyórhöz kapcsolódó Vámosszabadi határátkelést.

A fővárosi agglomeráció peremét hatásában még érintő két határpontként Nyugaton Komáromnál beérkező, keleti irányban pedig a határt a Somoskőújfalunál átlépő forgalmat tekintettük. Ennek megfelelően a folyosók szélső határai egyfelől a Komárom–Székesfehérvár–(Sárbogárd–Szekszárd) vonal illetve a Salgótarján–Zagyva-völgyHatvan–(Szolnok–Kecskemét) vonal lehet.

E határpontokon belül elvben még számításba veendő, ezért megvizsgálandó beérkezési pontok lehetnek Esztergom / Dorog térsége, Szob, Ipolyság / Parassapuszta és Balassagyarmat.

A folyosó térségen belüli vezetése mellett természetesen figyelembe veendő mind észak felől, mint dél felé a továbbvezetés lehetősége.

### Kompetencia határok

A vizsgálat során komolyan kívánjuk venni, hogy itt stratégia szintű elemzésről van szó, ezért hivatalosan jóváhagyott korábbi, vagy most érvényben lévő, jóvá nem hagyott, csak tervezők, tervezőintézetek által javasolt elképzelések egyaránt figyelembe vehetők, ugyanúgy, mint a vizsgálat során felmerülő új, vagy eddig nem vizsgált további lehetőségek. Természetesen az elkészülő elemzés sem lesz több, mint egy érvrendszer és javaslat, amely figyelembe vehető a további döntéshozatalnál.

### Ágazati határok

A közlekedési folyosóra vonatkozó stratégia hatásvizsgálata nem szűkíthető le a közlekedés közvetlen kibocsátásaira és az ezzel kapcsolatos környezeti kérdések vizsgálatára. A közlekedési folyosó kialakítása a közvetlen műszaki, területfoglalási jellemzőkön túlmenően gazdasági, térségfejlesztési, életmódbeli társadalmi követ-

kezményekkel jár. Összességében a környezeti hatásokba beletartoznak a közvetett hatások is, tehát a gazdasági és társadalmi változások környezeti hatásai. A stratégia hatásvizsgálatának ezekre a közvetett hatásokra is becsléseket kell tennie, és a következtetéseket a várható közvetlen és közvetett hatások összessége alapján kell levonni.

#### A SZÁMÍTÁSBA VEENDŐ HATÁSOK

Az alábbi hatások elemzése külön-külön szükséges az egyes alternatív folyosó változatokra. Elvben elképzelhető, hogy az alapelvek és kritériumok megvitatása is eldöntetlenül hagy egyes kérdéseket, és azokat alternatívaként tovább kell vizsgálni.

Ténylegesen várható forgalom az adott irányban

Fizikai lehetőség elkülönített útvonal kiépítésére, vagy későbbi fejlesztésre

A közlekedési folyosó és csomópontjai illeszkedése a meglévő hálózathoz

A forgalom vagy a folyosó által zavart természeti és települési tényezők

A közlekedési folyosó és csomópontjai által kiváltott térségi fejlesztő hatás mértéke

A közlekedési folyosó és csomópontjai által kiváltott térségi fejlesztés fizikai lehetőségei, kívánatos vagy nem kívánt volta

A várható térségi fejlesztő hatás környezeti következményei

A várható térségi fejlesztő hatás társadalmi következményei

A kialakuló társadalmi következmények környezeti konzekvenciái

A várható forgalom közvetlen környezeti hatásai

#### A KIALAKÍTANDÓ ALTERNATÍVÁK

A korábbiaknak megfelelően, az alternatívák kialakítását meg kell előznie a célokra és a kialakítás elveire vonatkozó megállapodásoknak. Most egy pillanatra feltételezve, hogy az itt javasolt elvek elfogadást nyernek, az alternatívák kialakításának egyfelől Magyarországon, másfelől Szlovákiában is bele kell illeszkedniük az észak-déli folyosók rendszerébe és harmonizálniuk kell a másik ország által választott alternatívákkal. A tényleges részletmunkát megelőzve például alternatív útvonalként jelenhetnek meg a következő folyosók (a *vasút* és a gyorsforgalmi út esetén értelemszerűen az adottságokhoz igazodva):

Komárom–Székesfehérvár (–Dombóvár–horvát határ)

Komárom–Székesfehérvár–Dunaújváros(–Szekszárd–horvát határ)

Parassapuszta–Vác–Gödöllő–M5(–Kecskemét–Szeged) ill.  
*Szob–Budapest(–Kelebia)*

Parassapuszta–Vác–Gödöllő–M7(–Székesfehérvár (–Dombóvár–horvát határ)  
ill. *Szob–Budapest(–Sárbogárd–Dombóvár–horvát határ)*

Somosköújfalú–Salgótarján–Hatvan–Gödöllő–M5 vagy M7( ld fent)

A felállított kritériumoknak nem felel meg, de természetesen vizsgálható:

Parassapuszta–Vác–Budapest(–M6–Dunaújváros–horvát határ)

#### TOVÁBBI MUNKAPROGRAM JAVASLAT

##### **Közvetlen lépések: a jelenlegi javaslatok megtárgyalása**

Közvetlen lépések: a jelenlegi javaslatok megtárgyalása javítása júniusig (ebben nincs változás az eredeti munkaprogramhoz képest)

##### **Javaslat a SEA további lépéseire:**

- (5) környezeti adatbázis felállítása
- (6) környezeti elemzés
- (7) hatások összesítése és értékelése
- (8) javaslatok, ajánlások
- (9) gondoskodás a folyamatok figyelemmel kíséréséről és a visszacsatolásról

#### ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK

*A Varsó–Budapest régióközi közlekedési folyosó nem a két város, hanem régiók, mégpedig az adott sávba eső valamennyi régió összekapcsolását célozza.*

*A folyosó sem Varsónál, sem Budapestnél nem ér véget, északi illetve déli irányban tovább folytatódik.*

*1977-től a TEM keretében tíz ország szorgalmazta egy észak-déli autópálya gerincvonal kiépítését. A kilencvenes években a vasfüggöny megszűnésével szinte kizárólagos hangsúlyt kaptak a kelet-nyugati korridorok és a TEN keleti meghosszabbításai.*

*A TEN meghosszabbítása vált a TINA hálózat gerincvonalainak alapjává is és ma is ezeket tekinti az Európai Unió prioritásnak.*

*A TINA e prioritást élvező gerinchálózatában Pozsonytól keletre 660 kilométeres határszakaszon nincs a Szlovákia és Magyarország között kapcsolat. Magyarországon belül e pán-európai prioritások között mind a vasúthálózaton, mind a közúti gyorsforgalmi hálózaton kizárólag Budapestet átmetsző tengelyek szerepelnek.*

*Az egyes TINA-tagországok által elfogadott, európai szinten másodlagosnak tekintett TINA folyosók a hazai országos térszerkezet szempontjából egyáltalán nem másodlagosak. A magyar vasúthálózaton itt jelennek meg mind észak-déli, mind kelet-nyugati irányban a fővárost elkerülő, a centralizált szerkezetet oldó hálós szerkezeti elemek. Sajnos a közúthálóza esetében még hazai szinten sem nyert egyértelmű elfogadást a hálós szerkezet fontossága és a vasúthoz képest itt még súlyosabb problémát jelentő túlközpontosított szerkezet mielőbbi oldásának szükségessége.*

*A Varsó–Budapest multimodális folyosó magyarországi szakasza a Komárom és Somoskőújfalu közötti határszakaszon érkezik az országba. Vasúti tengelyként a Vág völgyében délnek tartó vonal a jelenlegi tervek szerint csak Pozsony érintésével jut el Magyarországra, Komáromnál vagy Szobnál. A gyorsforgalmi közúthálózatban a tervek szerint el fog készülni a Vág völgyi sarokág Pöstyén és Érsekújvár között, ami közvetlenül Komáromhoz érkezik. Besztercebánya térségén keresztül egy nem autópálya kiépítésű gyorsforgalmi kapcsolat Parassapusztánál vagy Somoskőújfalunál léphet Magyarországra. Párkány-Esztergom kapcsolata Szlovákiában nem folytatódik jelentős kapcsolatként, Magyarországon a 10-es út gyorsforgalmi kiépítése teljesen elhibázott elképzelés.*

*A Parassapuszta–Vác szakasz folytatásában Vác és a főváros között megépült, a településeket elkerülő főutat egyre gyakrabban tüntetik fel M2 gyorsforgalmi útként. Mivel ez az út telibe találja a fővárost, kizárólag a Budapest érintésével lenne folytatható. Ha ez a folyosó egyáltalán szerepet kap a későbbiekben, akkor az észak-déli korridorként való folytatást sokkal előnyösebb lenne Vác–Gödöllő–M0 irányban megadni. A stratégia hatásvizsgálatának kiemelt fontosságú kérdéscsoportja kell legyen a keresztezhetőség kérdéskörének beleillesztése az egész Duna-kanyarnak, mint érzékeny területnek az összefüggésébe.*

*A további vizsgálatok másik csomópontja kell legyen az országos gerinchálózatok szerepének tisztázása és szerkezetének világos kritériumok szerinti alapelvek alapján történő kialakítása. Az ország közepén átmenő észak-déli közlekedési folyosót ebbe a rendszerbe is bele kell illeszteni.*

*A stratégia hatásvizsgálatának a folyosó közvetlen környezeti hatásai mellett a közvetett hatásokkal kell foglalkoznia. Ilyenek a közlekedési szerkezet és az adott folyosó gazdasági és társadalmi hatásai, és e hatások környezeti következményei.*



**HIVATKOZÁSOK**

- [1] Therivel, R et al.: Strategic environmental assessment. Earthscan Publications Ltd. London 1995
- [2] Jaap de Boer, Jan - Sadler, Barry (ed.s): SEA Strategic Environmental Assessment of Policies. Briefing papers on experience in selected countries. Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment of The Netherlands and International Study of Effectiveness of Environmental Assessment, 1996 (Covers SEA in Australia, Canada, Danmark, EC, Hong Kong, The Netherlands and New Zealand)
- [3] Sheate, William: Environmental Impact Assessment: Law & Policy. Making an Impact II. Cameron May, London, 1996
- [4] Széchenyi István: A magyar közlekedési üggyről. (1825) Tudománytár füzetek, Könyvértékesítő Vállalat, Budapest, 1987
- [5] Dr. Vásárhelyi Boldizsár–Katona Jenőné: A transzeurópai észak-déli autópálya (TEM) project. (=The Trans-European North South Motorway (TEM) project. TEM Iroda és nemzetközi kapcsolatok. (TEM Office and international relations)
- [6] Proposals for an European Motorway Network. Report. AIT/FIA Verkehrskommission 11/94, 1994.
- [7] Tények és adatok a magyar közutakról 1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti főosztály
- [8] Ministerstvo Dopravy, Post a Telekomunikácií Slovenskej Republiky (Ministry of Transport, Post and Telecommunications of the Slovak Republic). Concept and development of motorways. Slovak Road Administration 1998 (?)
- [9] Slovakia Spatial Development Perspective. Abridged. Ministry of the Environment of the Slovak Republic, Bratislava 1999
- [10] A Magyar Közlekedéspolitiká. Az Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata.
- [11] A magyar közlekedéspolitiká felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése” Közlekedéstudományi Intézet Rt. 1999 december. Témafelelős dr. Ruppert László, tudományos igazgató

- [12] Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1.szám (január) pp.7-24.
- [13] Országos Területfejlesztési Koncepció. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március p.193
- [14] Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- [15] Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. november. (CD változatban)
- [16] [A] Budapesti agglomeráció területrendezési terve. Előkészítő fázis, egyeztetési anyag. Pestterv Budapest, 1999. április.
- [17] Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanács Stratégiai Programja. Egyeztetési dokumentáció. Régió 8 Szakértői Munkacsoport, 1999. december 6.
- [18] Budapest Városfejlesztési koncepciója. Egyeztetési anyag Városkutatás Kft. 1998. augusztus
- [19] Budapest Városfejlesztési koncepciója. Munkaközi anyag szakmai-társadalmi vitára Városkutatás Kft. 1999. november
- [20] Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Tervezet, egyeztetési anyag, közgyűlési előterjesztés, háttérdokumentáció. Főmterv Rt. Budapest 1999. június
- [21] Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna August 1998
- [22] Környezetvédelmi Intézkedési Terv Kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, Budapest 1998. december.
- [23] Ehrlich Éva et al.: Magyarország csatlakozása az EU-hoz: tendenciák, fejlesztési és finanszírozási gondok az infrastruktúra néhány ágazatában I. II. III. A Miniszterelnöki Hivatal Integrációs Stratégiai Munkacsoportja kiadványai 52., 53. és 54. kötetei. Budapest, 1999.
- [24] A No. V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosón ajánlások az UZ és a MÁV Rt. Csap-Záhony határátmenet fejlesztésére. MÁV Rt.

- Vezérigazgatóság, (Balogh Imre vez. ig. biztos) Budapest, 1998 október 26 (p.129)
- [25] Le réseau de transport transeuropéen. Fiches. Conseil européen de Cardiff, Juin 1998. Direction Générale des Transports
- [26] Dr Molnár Éva – Zsolnai Tamás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995
- [27] Fodor Illés–Kelemen Zoltán: Vasutak az Ipoly vidékén (Poipel'ské zeleznice). Ipoly füzetek. Ipoly Unió, 1999.
- [28] Carpenter, T. G.: The Environmental Impact of Railways. John Wiley & Sons, Chichester, 1994.
- [29] Összefoglaló információk a Magyarországon 1998-2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V.14.) Kormányhatározatban foglaltakról. KHVM Budapest, 1997. december
- [30] Közutak Európában. 4. Természetvédelem KHVM Közúti Főosztály, Budapest, 1999..
- [31] Strategic Environmental Assessment in Landuse Planning. Report of the Eleventh Workshop, Warsaw, Poland, 6-10 November 1996. Nato/CCMS Pilot-study
- [32] Committee of Deputies, Group on Transport and the Environment. Report on Strategic Environmental Assessment for Transport. European Conference of Ministers of Transport CEMT/CS/ENV(99)13 01-Oct-99

2000. április 8.

## **VARSO–BUDAPEST TINA-FOLYOSÓ STRATÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLATA (SEA)**

### **ELŐZETES ÁTTEKINTÉS**

#### **STRATÉGIÁK KÖRNYEZETI VIZSGÁLATA (SEA)**

A környezeti hatásvizsgálat (KHV)

Stratégiák környezeti hatásvizsgálata (SEA)

A SEA módszertana

#### **IDŐBELI ÉS TÉRBELI KÖTÖTTSÉGEK, ADOTTSÁGOK, TRADÍCIÓK**

Történelmi lengyel-magyar folyosók

TEM észak-déli autópálya

Pán-európai folyosók

Belföldi közlekedési folyosók

Országos közlekedéspolitika és hozzá kapcsolódó dokumentumok

Az országos gerinchálózatok szerkezete

A Varsó–Budapest folyosó szűkebb térséget érintő tervek, elképzelések

#### **A TINA-FOLYOSÓ STRATÉGIA KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT TARTALMI CÉLJAI**

A várható közvetlen és közvetett hatások előrejelzése

A közlekedési folyosók célja különböző régiók összekötése

Világos kritériumok felállítása a folyosók nyomvonalának kialakításához

#### **A VIZSGÁLATBA VONT RENDSZER LEHATÁROLÁSA**

Térségi határok

Kompetencia határok

Ágazati határok

#### **A SZÁMÍTÁSBA VEENDŐ HATÁSOK**

#### **A KIALAKÍTANDÓ ALTERNATÍVÁK**

#### **TOVÁBBI MUNKAPROGRAM JAVASLAT**

Közvetlen lépések: a jelenlegi javaslatok megtárgyalása

Javaslat a SEA további lépéseire:

#### **ÖSSZEFOGLALÓ MEGÁLLAPÍTÁSOK**

#### **HIVATKOZÁSOK**

*2000. április 8.*