

KÖZLEKEDÉS – KÖRNYEZET, EURÓPAI UNIÓ

Fleischer Tamás¹

BEVEZETÉS

MÉRTÉKADÓ TRENDEK A KÖRNYEZETVÉDELEMBEN

A környezet figyelembevétele nem mellőzhető
A környezet maga is rendszer képez
Az igénybevételi oldalról a hangsúly átkerült a terhelési oldalra
Megelőzés, elővigyázatosság, felelősség, partnerség elve,
Az egyes elemek védelméről a hangsúly átkerült az probléma okozóira
Környezeti szempontok integrálása az ágazati politikába

KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATI TANULMÁNY (IN: NKP INTÉZKEDÉSI TERV)

Három kiindulási forrása:

A környezet problémái (NKP intézkedési terv + elemek)
A közlekedés problémái (csapdák, visszatérő problémák)
A nemzetközi tapasztalatok (EU 5AP)

EGY KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSPOLITIKA KULCSELEMEI

két nézőpont, "két paradigma"
keresletoldali befolyásolás, volumencsökkentés
a közlekedéspolitika szintjén elemzendő kategóriapárok

KÖRNYEZETBARÁT STRATÉGIAI CÉLOK

feladatok megállapítása *helyi – országos – nemzetközi* szinten;
illetve *kínálati és keresleti* oldalon

¹ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

KÖZLEKEDÉS ÉS KÖRNYEZET

Az utóbbi két évtized folyamán jelentős szemléletváltás következett be az EU-ban (OECD-ben) a közlekedés és a környezet kölcsönhatásainak kezelésében. A korszerű megközelítés jellemzője, hogy **a közlekedés gazdasági, társadalmi és természeti környezetét átfogóan és komplex szemlélettel vizsgálja**. Ebben az összefüggésben világossá válik, hogy a közlekedés nem egyoldalú kiszolgálója a vele szemben támasztott igényeknek, hanem jelentős mértékben maga generálja azokat. A környezeti harmónia eléréséhez nem csak a közlekedés által okozott *kibocsátások* mértéke csökkentendő, de – elsőként városok és települések erősen igénybevett területein – a *forgalom mértéke* is.

- Az átfogó szemlélet **közlekedési és közlekedésen kívüli intézkedéseknek a korábbinál jobb összehangolását** igényli. Ennek egyik kerete a közlekedési döntési folyamatokba beágyazódó, annak minden elemét átható környezeti szemléletmód, illetve az ezt megalapozó, **közlekedéspolitikába integrálódó környezetvédelem**.
- Előtérbe kerültek olyan törekvések, amelyek **a közlekedési kínálat és a kereslet összhangját** nem csak a kínálat oldaláról (a lehetőségek növelésével), de adott esetben **a kereslet befolyásolásával** (az igények csökkentését lehetővé tevő beavatkozásokkal) is igyekeznek megteremteni.
- A környezetpolitikának is változik az eszköztára és előtérbe kerülnek a piaci körülményekhez illeszkedő, hatásukat **közgazdasági eszközrendszeren keresztül kifejtő ösztönzési elemek**. A közlekedési ágazatok esetében ez sok esetben összefonódik magának az infrastruktúra működtetésének (hatékonysági okokból történő) piaci viszonyok közé helyezésével.

KÖZLEKEDÉSSEL KAPCSOLATOS STRATÉGIAI CÉLOK AZ EURÓPAI UNIÓ KÖRNYEZETVÉDELMI AKCIÓPROGRAMJÁBAN ²

A *Fifth.EC Environmental Action Program (5AP)* a következő hat fő stratégiai célt nevez meg a közlekedésből adódó növekvő torlódások és szennyeződések leküzdésére:

- (1) javuló területfejlesztési és -rendezési (területfelhasználási) tervezés,
- (2) jobb irányítás, a meglévő eszközök jobb kihasználása és a közlekedés (környezeti költségeket is magábafooglaló) externális költségeinek fokozott érvényrejuttatása beruházási tervezésben és működési díjakban,
- (3) a "tisztá" közlekedési ágak - vasút, belvizi hajózás, tengeri hajózás és kombinált szállítás - versenypozíciójának javítása,
- (4) a tömegközlekedés fejlesztése,
- (5) kevésbé szennyező járművekhez és tisztább üzemanyagokhoz vezető technológiai fejlesztés,
- (6) az egyéni gépkocsihasznaat csökkentésének elősegítése.

A célok közül (1) közvetlenül területpolitikai jellegű, (2) a közgazdasági eszközrendszerre (és kibővítésére) vonatkozik, (3) az alágazati munkamegosztásra, (4) és (6) az egyéni- és a tömegközlekedés közötti munkamegosztásra irányul, és csak (5) foglalkozik a *közvetlen kibocsátások* csökkentésével, az ezt célzó technológiával. A stratégiai célok tehát pontosan azon a közlekedés*politikai* szinten fogalmazódnak meg, ahonnan mi is eredményeket várunk.

² Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

KÉT NÉZŐPONT, "KÉT PARADIGMA" ³

KLASSZIKUS KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁS	KÖRNYEZETBARÁT MEGOLDÁS
<p>Nagyobb mobilitás, nagyobb sebesség, nagyobb távolságra</p>	<p><i>(Energia példa: nem a több energia [kWh] elfogyasztása hanem a meleg, fény stb. ami fontos.)</i></p> <p>Közlekedés: nem a több közlekedési teljesítmény [jkm], [ukm] elérése fontos, hanem ? (minőség, szolgáltatás, elérés)</p>
<p><i>Eszköze: több pénz a fejlesztésre</i></p> <p><i>Pl.: autópálya, metró, logisztikai központ, városi autótűt, több forgalmi sáv...</i></p>	<p style="text-align: center;">?</p> <p>Az sem biztos, hogy közlekedési megoldásra van szükségünk A külső költségek (externáliák) figyelembevétele Kereslet-oldali szabályozás</p> <p><i>Pl.: Stratégiai környezeti hatásvizsgálat; ágazatpolitikai szinten érvényesített együttműködés; (várospolitikai, közlekedés-politika, környezetpolitika)</i></p>

³ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján.

A KÖZLEKEDÉS NÉHÁNY ALAPVETŐ PROBLÉMÁJA, MECHANIZMUSA⁴

A kialakult sugaras hálózat csapdája: mindig az adott szerkezet további erősítése tűnik rövid távon hatékonyak: a torlódás helyén történő beavatkozás, fejlesztés

A távolságnyerés csapdája: miközben nagyobb sebességgel messzebbre jutunk, kiüresítjük és emberi tartózkodásra alkalmatlanná tesszük a közbenső teret

Az időnyereség csapdája: Az egyéni közlekedés ma többnyire tényleg gyorsabb: az ezt érzékelő fogyasztó, ha tud, rövid távon *ésszerűen* dönt a gépkocsihasználat mellett – amely döntés azután hosszú távon mindenki számára veszteséget hoz. Amíg a tervezési, városirányítási beavatkozások nem szüntetik meg az ezirányú különbséget, *nem* várható változás.

Egy tervezői szemlélet csapdája: Az egész közlekedéstervezési szakma fő feladatának tekintette a motorizált közlekedés számára történő "helycsinálást", az "igények kielégítését".

A pénzelosztási mechanizmusokhoz kötődő érdekek csapdája: A kormányzati pénzek a nagyszabású feladatokhoz társulnak, a helyi érdek *látszólag* annak biztosítása, hogy a nagy tranzit utak átvezetésével javítsák meg egyben a helyi közlekedést is.

⁴ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA SZINTJÉN ELEMZENDŐ KATEGÓRIAPÁROK⁵

(a)	kevesebb közlekedéssel járó, vagy nem közlekedési megoldások	több közlekedéssel járó megoldás
(b)	gyalogos és nem motorizált forgalom	motorizált forgalom
(c)	tömegközlekedés	egyéni közlekedés
(d)	környezetbarát közlekedési módok	környezetet inkább szennyező közlekedési módok
(e)	helyi forgalom	távolsági forgalom
(f)	célforgalom	tranzitforgalom
(g)	oldott, réteges hálózati szerkezet	egyközpontú szerkezet
(h)	hosszú távon is kibocsátás-csökkentő technológiai megoldások	a mai struktúrát fenntartó technológiai megoldások

⁵ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján.

KÖRNYEZETBARÁT STRATÉGIAI CÉLOK⁶

Stratégiai célok	
(a)	<i>A közlekedés volumenének a csökkentése közlekedési és közlekedésen kívüli megoldások együttes figyelembevételével</i>
(b)	<i>A motorizált forgalom csökkentése a közlekedés nem-motorizált lehetőségeinek előnyben részesítésével</i>
(c)	<i>A tömegközlekedés előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása</i>
(d)	<i>A környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése a környezetet fokozottan szennyező közlekedési módok rovására</i>
(e)	<i>A helyi kapcsolatrendszerek közlekedési kérdéseinek előtérbe állítása a távolsági megoldásokhoz képest</i>
(f)	<i>A célforgalom preferálása az átmenő- (tranzit-) forgalomhoz képest</i>
(g)	<i>A közlekedéshálózat szerkezeti korrekciója: többközpontú és rétegelt hálózati szerkezet létrehozása</i>
(h)	<i>Technológiai fejlesztés a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére</i>

Természetesen a megfogalmazott stratégiai célok nem azonos módon jelentkeznek *helyi, országos/regionális és nemzetközi szinten* – illetve a közlekedés *keresleti és kínálati* oldalán.

⁶ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

KÖRNYEZETBARÁT STRATÉGIAI CÉLOK ÉRVÉNYESÍTÉSE⁷

	HELYI	ORSZÁGOS	NEMZETKÖZI
INFRA- STRUKTÚRA			
JÁRMŰ, ÜZEMANYAG			
FORGALOM, IGÉNYEK			

⁷ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

**A KÖZLEKEDÉS VOLUMENÉNEK A CSÖKKENTÉSE
KÖZLEKEDÉSI ÉS KÖZLEKEDÉSEN KÍVÜLI MEGOLDÁSOK
EGYÜTTES FIGYELEMBEVÉTELÉVEL⁸**

	KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁS	NEM KÖZLEKEDÉSI MEGOLDÁS
KÍNÁLAT-OLDALI BEAVATKOZÁS	új forgalmi sávok, új pályák építése, (vagy megszüntetése)	<i>területfejlesztés és - rendezés (közlekedési létesítmények)</i>
KERESLET-OLDALI BEAVATKOZÁS		területfejlesztés és - rendezés (célpontok), externáliák megfizetése

⁸ Előadás a Hungexpo felkérésére 1999 május 14-én az INDUSTRIA99 kiállítás Európa standján

	STRATÉGIAI CÉL	HELYI SZINTEN	ORSZÁGOS SZINTEN	NEMZETKÖZI SZINTEN
KÍNÁLAT: Infrastruktúra	(a) (b) (c) (d) (e) (f) (g)	(a) vegyes funkciójú övezetek kialakítása (a, e) sűrű bolthálózat, kiterjedt szolgáltatások (b, f) csillapított forgalmú- és gyalogos zónák, járdaszélesítés (c) átszállási körülmények jó kialakítása (c, d) töm.közl-nek fenntartott sávok, utcák, hidak (c) városi tömegközlekedési lehetőségek javítása, egyéni közlekedési körülmények rontása (g) rácsszerkezet, harántoló és gyűrűs kapcsolatok	(a, b, e) települési szolgáltatások kiépítése (b, f) településeket elkerülő utak (c) vasúti, repülőtéri kapcsolatok javítása (d) vasúti fő- tranzit- és elővárosi vonalak haladéktalan rekonstrukciója 120 km-es sebességre (d) kizárólag koncessziós autópályaépítés (!) (e, f) alsóbbrendű úthálózat fejlesztése, átkelési szakaszoknak a település érdekei szerinti kialakítása (g) a fővárost és más védett területeket elkerülő gyorsforgalmi utak	(a) hazai termelés és foglalkoztatás szorgalm. (c) repülőtér jobb töm.közl. megközelíthetősége (d) vasúti tranzitvonalak haladéktalan rekonstrukciója 120 km-es sebességre (d, g) közép európai országok egymásközi vasúti kapcsolatainak fejlesztése (d) kizárólag koncessziós autópályaépítés (!) (e, g) határmenti helyi kapcsolatok helyreállítása, regionális kooperáció minden szomszéd felé (g) a fővárost és más védett területeket elkerülő tranzitútvonalak és gyorsforgalmi utak
KÍNÁLAT: Üzemanyagok és járművek	(c) (d) (h)	(c) kényelmes és megbízható városi tömegközlekedési járművek kialakítása, (c, h) BKV és más cégek támogatása kísérleteikben: gázüzemű buszok, dieselelcsítés stb.	(d) kombinált szállításra alkalmas járművek beszerzése ill. hazai előállítás (d) kényelmes és megbízható városi tömegközlekedési járművek, (h) technológiai fejlesztés a kibocsátások csökkentésére (h) a forgalomban lévő járművek ellenőrzése	(d) kombinált szállításra alkalmas járművek beszerzése ill. hazai előállítás (d) nemzetközi forgalomban használható személy- és tehervagon park beszerzése, gyártása
KERESLET: Forgalom és fogyasztói magatartás	(a) (b) (c) (d) (e) (f) (g)	(a) utcakép, utcaberendezés, boltsűrűség, (b, e) járda tekintélyének visszaállítása, gyalogos prioritása, átszállási körülmények javítása, (b) forgalommentes és csillapított zónák utóbbiak a kerékpáros egyenrangúsításával (c) felszíni tömegközlekedés előnyben részesítése: buszsávok, egyes utcák, hidak kizárólagos használata, közlekedési szövetség (c) városi fizető zónák, napszaktól és a zóna helyétől függő változó tarifákkal (c, d, f) elővárosi vasutak fejlesztése, közúti tranzit korlátozása (hétvége, nyár, súly)	(a, b, e) települési helyi szolgáltatások, igazgatás fenntartása és kiterjesztése, helyi bolthálózat kedvezményezése (b, c, d, e, f) az externáliákat is beszámító pü. szabályozás (c, d) elővárosi vasutak fejlesztése, kombinált közlekedés lehetősége, (d) közúti tranzit korlátozása (hétvége, nyár, súly) (d) vasúti közbiztonság megteremtése, ár védelem, garancia (e, f) a teljes városi úthálózat helyi igazgatásba vétele - beleértve az átkelési szakaszokat is	(a, d, e, f, g) a tranzit csökkentése, az elkerülhetetlen tranzit vasútra terelése, az áthaladás drágítása, ill. a hazai életet kevésbé zavaró módra és útvonalra terelése (c) határon átnyúló régiók kooperáló menetrendekkel (d) jó menetrendi kapcsolatok, pl. éjszakai vasutak a 600-1200 km-re fekvő városok között (d, g) közép európai országok egymásközi vasúti kapcsolatainak fejlesztése

Emlékeztető: a stratégiai célok:

- (a) A közlekedés volumenének a csökkentése közlekedési és közlekedésen kívüli megoldások együttes figyelembevételével.
- (b) A motorizált forgalom csökkentése a közlekedés nem-motorizált lehetőségeinek előnyben részesítésével
- (c) A tömegközlekedés előnyben részesítése, az egyéni közlekedés esetenkénti korlátozása
- (d) A környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése a környezetet fokozottan szennyező közlekedési módok rovására
- (e) A helyi kapcsolatrendszerek közlekedési kérdéseinek életérbe állítása a távolsági megoldásokhoz képest
- (f) A célforgalom preferálása az átmenő, (tranzit) forgalomhoz képest
- (g) A közlekedéshálózat szerkezeti korrekciója: többközpontú és rétegelt hálózati szerkezet létrehozása
- (h) Technológiai fejlesztés a kibocsátások hosszú távon is tartós csökkentésére

