

A magyar közlekedéspolitika és az M0 problémaköre

A magyar közlekedéspolitikai koncepció

A magyar közlekedés színvonala – az általános gazdasági fejlettségünkhöz hasonlóan – elmarad az európai uniós átlagtól. A gyorsforgalmi utak, a nagyteljesítményű vasút, a magas szolgáltatási színvonalú légi közlekedés, valamint az ipari-mezőgazdasági alapanyagoknál az olcsó belvízi szállítás lehetősége az egyik legfontosabb alapfeltétele az ipari, kereskedelmi, logisztikai üzemek, telephelyek kiválasztásának. Magyarország gazdasági fejlődésében, nemzetközi versenyképességének növekedésében a közlekedés az egyik legmeghatározóbb tényezővé vált.

A közutakat igénybevevő járművek száma nő. A magyar személygépkocsi-ellátottság 2000-ben 235 személygépkocsi/1000 lakos átlagértéke az Európai Unió átlag felét érte el. Középtávon 2005-ig 250 személygépkocsi/1000 lakos, míg hosszútávon, 2015-ig 320 személygépkocsi/1000 lakos érték várható. A közúti áruszállító járművek jelenlegi 34 tehergépkocsi/1000 lakos értéke középtávon 40, hosszútávon 48 tehergépkocsi/1000 lakos szinten alakul. A motorizáció fejlődése – az egyéni, valamint az ipari-, mezőgazdasági és kereskedelmi igények növekedése alapján a magyar közúthálózat üzemeltetésében, fenntartásában, fejlesztésében – a társadalom és a kormányzat számára jelentős kihívás.

A magyar közúthálózat hagyományosan sugaras szerkezetű, a főbb utak a fővárosban keresztezik egymást. A gyorsforgalmi úthálózat távlati kialakításánál fontos szempont a főváros tehermentesítése az átmenő forgalomtól. E cél érdekében tervezik a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű továbbépítését, valamint a főváros északi oldalán épülő egy, és az MO déli hídjától az országhatárig terjedő Duna-szakaszon két Duna híd építését (Szekszárd és Dunaújváros).

A gyorsforgalmi úthálózat kiépítését a 2003-ban elfogadott kormányhatározat szerinti ütemezésben, az Európa Terv részeként, az Országos Területrendezési Tervvel összhangban tervezik megvalósítani.

A minisztérium által nyilvánosságra hozott koncepció fő prioritásaiként a hiányzó infrastruktúra kiépítését, az Európai Unió szabályozásainak a magyar sajátosságokhoz igazított átvételét és környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtését jelöli meg. Üzemeltetési-forgalmi szempontból prioritás a közösségi közlekedés előnyben részesítése az egyéni közlekedéssel szemben, illetve a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságának az előtérbe helyezése a motorikus közlekedés érdekeivel szemben.

A koncepció hangsúlyozza, hogy a közlekedéspolitika feladata a tartós gazdasági növekedés, megfelelő életszínvonal biztosítása, egy környezetileg fenntartható mértékű mobilitás biztosításával. Felhívja a figyelmet, hogy a közlekedés több szempontból is összefügg a gazdasággal: egyrészt a gazdaságban mindenkorin helyzetétől függ a közlekedés fejlesztésére jutó pénz – mint ahogy a jelenlegi recessziós időszakban ez egy viszonylag kisebb összeg – másrészt viszont a rendelkezésre álló infrastruktúra döntő jelentőségű adott terület gazdasági versenyképessége szempontjából. Különösen igaz ez az agrárjellegű térségekre, ahol a kalkulálható költségek nagy része a szállítással függ össze.

Az Európai Unió országaiiban a közlekedés fejlesztésére fordított összeg átlagosan a GDP 1,1%-át teszi ki, de évek óta emelkedő tendenciát mutat. Hazánkban a tavalyi év során ez az összeg a GDP 0,5%-ával volt egyenlő, de az e téren igénybevehető EU-alapok felhasználása érdekében a ráfordítást mindenképpen növelni kellene.

A közlekedési piac szabályozásával kapcsolatban az EU a szabályozott verseny fenntartását tartja követendőnek.

A közlekedési közszolgáltatásokkal kapcsolatos fő szempontok az állampolgárok teljes köre részére a mindennapi életvitelhez szükséges közszolgáltatás, mely szorosan összefügg a lakóhely elérhetőségével.

A magyar közlekedéspolitikai koncepció az Európai Unió 2001-ben kiadott közlekedési koncepciójával összhangban került kidolgozásra („Fehér Könyv”). Ennek célja egy „gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható, egyensúlyban lévő közlekedési rendszer kialakítása. Az EU közlekedéspolitikai prioritásai az alábbiak:

- A regionális egyenlőtlenségek csökkentése
- A hálózatok szűk keresztmetszetének megszüntetése
- A torlódások mérséklése
- A közlekedés módozatai közötti egyensúly helyreállítása
- A használók a közlekedéspolitika középpontjába állítása
- A közlekedés globalizációjának kezelése

Ezen célok magyarországi megvalósítására kidolgozott 2015-ig szóló közlekedéspolitikai koncepció magában foglalja a páneurópai hálózat magyarországi fejlesztését, de egyben a környezetszennyezés mérséklését is.

A közúti közlekedés a közlekedési ágak között a legszennyezőbbnek tekinthető. A levegőszennyezés az egyik legnagyobb környezetvédelmi probléma az egész világon. A fejlett országokban a közlekedés a levegőszennyezés 40-80%-áért felelős, nálunk ez az arány 40-60%. A fejlett országokban a közlekedés okozta szennyezés csökkenő tendenciát mutat. A közlekedésen belül a legnagyobb szennyezést a közúti közlekedés okozza (85-99%-os részarányban). A gépjárműállományunk magas átlagos életkora miatt környezetszennyező hatása fajlagosan magasabb, mint az EU országok átlaga. A vasút szennyezése minden összetevő tekintetében alacsonyabb, mint a közúté. A légi közlekedés fajlagos levegőszennyezése a teljes közlekedési levegőszennyezésnek csak töredéke. A hajózás összes károsanyag-kibocsátása, – tekintettel a kedvezően alacsony energiaszükségletre – nem jelentős.

Az utóbbi öt év alatt a problémák döntő hányadáért felelős közúti közlekedés okozta zajterhelés növekedése lelassult, kezd érvényesülni a járműállomány korszerűsödésének és az elkerülő utak építésének hatása. A zajterhelésen belül a gépjárművek zajemisszióját 2015-ig kb. 3-6 dB-lel kell és lehet reálisan csökkenteni. Ezen a téren szigorodó szabályozás várható.

Az új létesítmények esetében a zajvédelmi követelmények általában teljesülnek, a probléma a meglévő utak, vasutak közelében jelentkezik. A légi közlekedés zajhelyzete az utóbbi években a légi járművek korszerűsödése következtében kedvezőbbé vált.

A jelenleginél sokkal aktívabb környezetvédelmi intézkedések esetén a légszennyezés csökkenési tendenciák az EU elvárásokhoz igazíthatók. A közlekedéspolitika valóra váltása olyan környezetbarát intézkedési, szabályozási és ösztönzési eszközök alkalmazását igényli, amelyek külön-külön is jelentős szennyezés megtakarítást eredményeznek, együttes hatásuk pedig jóval nagyobb az egyes hatások pusztá összegénél. Kölcsönhatásukban erősítik egymást, és ezek 2015-re mintegy 50% szennyezés csökkenést eredményezhetnek.

A 2006-ig tartó időszakra vonatkozó kiemelt fejlesztések között említi a koncepció a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos továbbépítését, egy északi Duna-híddal.

A szabályozásra és intézményrendszerre vonatkozó szakasz a „használó fizet” elv fokozatos előtérbe kerülésére utal, mely az utazóközönség és a fuvarozók fizetőképességének javulásával válik lehetővé, hatásai azonban várhatóan csak hosszútávon válnak érzékelhetővé.

A „Korszerűbb közlekedés, jobb szolgáltatás” című szakasza is hivatkozik a „szennyező fizet”, illetve „a használó fizet” elvek fokozatos érvényre juttatásának szükségességére.

A városi közlekedéspolitikáról szóló fejezet is, bár első számú prioritásként azt emeli ki, hogy a közösségi közlekedést előtérbe kell helyezni az egyéni közlekedéssel szemben, a megvalósítandó konkrét célok listáján mégis az M0-ás körgyűrű kiépítésének szükségességét említi meg., „a forgalmi igényeknek megfelelően részben autópálya, részben autót út formájában”. Az „új Duna-hidak”, mely egyértelműen az északi M0-ás hídra utal, a második a konkrét tennivalók listáján. ¹

A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény rendelkezik az utak és autópályák megvalósításával kapcsolatos feladatokról, 2007-ig a szükséges pénzügyi források biztosításáról. A törvény az autópálya beruházások előkészítésének gyorsítása érdekében több az általánostól eltérő szabályt fogalmazott meg az 1.sz. mellékletében felsorolt gyorsforgalmi utakra vonatkozóan.

Az M0 északi szektorát az M2 -11.sz. út között és a 10.sz. főút fejlesztését a törvény a 2006 végéig átadásra kerülő szakaszok között jelöli meg. ²

A civil szervezetek álláspontja az M0 körgyűrű továbbépítésével kapcsolatban

A Levegő Munkacsoport álláspontja szerint a körgyűrűhöz tartozó északi híd megépítése mindenképpen kerülendő.

A következőkben a Levegő munkacsoport és egyéb civil szervezetek állásfoglalásában szereplő érveket szeretném szembeállítani a hivatalos közlekedéspolitikai koncepció prioritásaival:

Budapest tehermentesítése

- A nagyvárosokat elkerülő körgyűrűk a korszerű úthálózat fontos elemei, és hozzájárulnak a városok tehermentesítéséhez. (saját vélemény) Ha azonban az M3 autópályáról érkező forgalom Északon kerül át Budára, ha el akarja kerülni (lényegéből adódóan) a beépített városi részeket, nyomvonala elkerülhetetlenül a budai hegyvidék természeti értékein fog keresztülhaladni. Ez Észak-Buda közlekedését nyilvánvalóan megterheli, méghozzá tranzitforgalommal, amelynek nem kellene feltétlenül erre jönnie. Ezért részesíti a szervezet előnyben azt a megoldást, mely a keletről érkező M3 autópályát a gödöllői átkötéssel viszi rá az M0 már meglévő szakaszára, mely az M0 déli hídján jut át a budai oldalra és csatlakozik az M1-M7 autópályákhoz. (IV.,4. .old. idézet 2. bekezd-től idézet végéig)
- A szervezet egy, az északi Duna-híd és csatlakozó létesítményei környezetvédelmi engedélye tárgyában beadott bírósági keresetében számos példára hivatkozik arra vonat-

¹ Az eddig leírtak mind a Közlekedéspolitikai Koncepcióból származnak, ld. Irodalomjegyzék I. pont

² 7. CXXVIII., „gyorsforgalmi” Törvény, ld. az Irodalomjegyzék II. pontjában)

közölg, amikor egy, eredetileg a forgalom csökkentésére érdekében létrehozott új infrastruktúrális elem maga is jelentős forgalomvonzó tényezővé vált, és súlyos károkat okozott. Például, az M0 körgyűrű déli szakaszának az építése idején a fő indok a Bocskai és Budaörsi út tehermentesítésének igénye volt. Az eredmény azonban csak időleges volt, a forgalom nagyon hamar visszaállt. A Dél-budai Tehermentesítő Út is jelentős forgalmat vezet át lakott területen, jelentős tiltakozást váltva ki a lakosság részéről, a tehermentesíteni kívánt utakon azonban nem csökkent a forgalom. (IV., 5. old 3. pont)

- Másik példa a Londont elkerülő M25 körgyűrű megépítése, melytől a londoni forgalom csökkenését remélték. Az M25-ön állandósultak a dugók, míg London útjainak zsúfoltsága nem enyhült. (IV., 5. old 2. pont)

A környezeti fenntarthatóság szempontja

- A városrész összforgalma viszont nagymértékben növekedne, (V., 1. old 4. bekezd. 3-4 sor) amit az tesz igazán súlyossá, hogy a pilisi községek fő vonzereje természeti értékeikben és nyugalomban rejlett. (V., 1. old. 3. bekezd. 1-3. sor)
- A levegő védelmével kapcsolatos törvényi szabályozás kimondja, hogy tilos új környezetszennyező forrás telepítése olyan helyre, ahol a fejlesztés megvalósulása után várhatóan meghaladja majd a levegő szennyezettsége a légszennyezettségi határértéket. (IV., 8. old 3. pont)
- A Környezetvédelmi Minisztérium Természetvédelmi Hivatala, az első fokú hatóság, a madártani szakvélemény, és a nemzetközi szerződések figyelmen kívül hagyásával járult hozzá a környezetvédelmi engedély megadásához. (IV., 8. old 4 pont)
- A nyomvonal a főváros egyik legfontosabb ivóvízkészlete felett vezetne, így egy súlyosabb baleset kétfélmillió ember biztonságos ivóvízellátását veszélyeztetné. (IV., 10. old. 5. pont vége; V., 1. old. 6. bekezd. 6. sor)

A páneurópai folyosók kiépítése

- A páneurópai folyosók bővítésének szükségessége a közlekedéspolitikai koncepció egyik fő prioritása. Ennek sem egyértelműen felel meg az M0-ás északi bővítésének a terve, mert e szempontból sürgetőbb a keleti szakasz megépítése (Ezt a szervezet csak a gödöllői átkötés megvalósításával tartja elfogadhatónak.) (V., 1. old. 8. bekezd. 4. sortól 2. old 1. bekezd. 2. sorig)

A közlekedés módozatai közötti egyensúly helyreállítása

- Egy ilyen költséges beruházás megvalósítása nyilvánvalóan csökkentené a tömegközlekedés fejlesztésére fordítható keretet, pedig minden közlekedési koncepció előtérbe helyezi a közösségi közlekedést a személyi közlekedéssel szemben. (V., 1. old., 7. bekezd.)
- A szervezet javaslata a probléma feloldására az, hogy nem a kínálatot kellene növelni az egyre újabb autóutak megépítésével, hanem a keresletet csökkenteni a tömegközlekedés feltételeinek javításával, forgalomcsillapítási eljárások bevezetésével. (IV., 5. old. 5. bekezd.)Abban az esetben ugyanis, ha egy olyan személy, akinek adott az autóba ülés, mint választás, még a dugók ellenére is hamarabb jut el a céljához autóval, mint tömegközlekedéssel, addig az autót fogja választani. Tehát a zsúfolt utak olyan problémát jelentenek, melyeket minőségileg új keretek között lehet csak kezelni. (órán

hangzott el) Az infrastruktúra bővítése a keresetben idézett texasi szakértő szerint olyan, „mintha az elhízást az öv meglazításával próbálnánk meggyógyítani” (IV., 5. old. 4. pont 3-5 sor)

- Egy másik okból is kudarcra van ítélve az, hogy a kiépülő új elkerülő út a város forgalmának a csökkentéséhez járuljon hozzá. Ez az ok, az a gyakorlat, mely szerint az elkerülő utak mellett hatalmas kereskedelmi és logisztikai központok épülnek ki. Ezáltal az új infrastrukturális elem által odavonzott beruházások már kontrollálhatatlan módon alakítják a környezetet: ez történt Budaörsön, ahol a megjelenő ingatlanfejlesztő csoportok érdekei korlátlanul érvényesülhettek. Így a környék a vártnál nagyságrendekkel súlyosabb mértékben lett érintve, gyakorlatilag élhetetlen környezetté változott. (IV., 5. old., 7. bekezd.)

Saját vélemény:

(az ebben a szakaszban található gondolatok mind saját nézeteimet tükrözik, hivatkozásra nincs szükség)

Ez a dolgozat az állami hatóság és a természetvédő civil szervezetek közötti viták dokumentumait dolgozta fel. A civilek érvrendszerének a hivatalos közlekedéspolitika prioritásai szerint felbontott ismertetése csak annak a megmutatása, hogy a természetvédők sikerrel bizonyítják be, hogy a hatóság olyan döntést hozott, mely a hivatalosan is elfogadott prioritások némelyikével is ellentétes hatást válthat ki. Ez önmagában véleményem szerint még nem dönti el a vitát, mert a kormányzatnak pont az a dolga, hogy az egymással ütköző prioritások között politikai döntést hozzon, szükségszerűen egyikkel szemben, a másik javára. Így valami mindenképpen sérülni fog. Az a prioritás fog sérülni, mely mellett a legkevésbé erős, hangos, befolyásos lobbicsoport áll ki. Ezért a civileknek az a szerepük a rendszerben, hogy minél hangosabban érveljenek – és nekik nincs kizárva az, hogy más prioritásokat figyelembe vegyenek. Az általam feldolgozott periratban megjelennek ugyan a civilek oldaláról más szempontok is, mint például az előrebecsült forgalmi igény kérdéses volta, de innentől már nem érzem kompetenciámnak, hogy egyéni nézeteim legyenek, tehát, hogy eldöntsem, kinek a szakértője mond igazat, és melyik téved vagy hazudik, nos, itt pártatlan maradnék.

Az észak-budai zöldövezet lakóival kapcsolatban viszont az lenne a megjegyzésem, hogy nemcsak a struktúra határozza meg az embereket, hanem bizonyos mértékben viszont is: például a Páty–Budakeszi térségben, ahol a Volán- és BKV buszok egyaránt igen sűrűn és megbízhatóan járnak, az utak mégis minden reggel és este bedugulnak. Ezzel kapcsolatban nekem az lenne a laikus nézetem, hogy ugyanaz az individualista fogyasztói beállítódás, mely ezeket az embereket arra sarkallta, hogy budapesti lakásukat Buda környéki házra cseréljék, arra ösztökéli őket, hogy még akkor se üljenek buszra, ha az öt percenként jár és a metróig viszi be őket. Hogy a busz is kénytelen ott állni a dugóban, az egy dolog, de Budakeszi főútján aztán tényleg minden kötötpályás megoldás elképzelhetetlen, és a területen már a beépítettség miatt elővárosi vasútvonalat sem tudnék képzeletben hova elhelyezni. Egy kicsit elkarnyarodtam, ezért visszatérve, röviden: aki azért (is) költözött ki Pestről, mert úgy érezte, hogy több személyes tért kíván magának, ez a személy tehát nem fog munkába menet újra másokkal összehajszolódni a tömegközlekedésen: az individualizmus konzekvens, és ha már saját háza van, saját autóval is fog járni az illető.

Álláspontom röviden tehát: számomra az állásfoglalást a vita azon pontja teszi lehetetlenné, mely a forgalmi igények felmérésével kapcsolatos: itt „nem én hazudok, te hazudsz”

szinten mozog a probléma. Abban az esetben, ha a civilek verziója igaz, az, az összes többi fontos szempont miatt a szememben az ő javukra billenti a mérleget.

Ha a kormányzat által végzett forgalomfelmérés eredményei helytállóak, már bonyolultabb a dolog: Nem kételkedem ugyan benne, hogy környezeti szempontból az az optimális, ha egyáltalán bárhol a lehető legkevesebb gépkocsi van, és akinek nincs halaszthatatlan dolga, és nem hajlandó buszra vagy kerékpárra ülni, az otthon marad a fenekén. De: ha az derül ki, hogy az emberek jelentős részének kifejezetten arra van igénye, hogy egyéb szempontok érvényesüljenek, bármilyen szűklátókörűek is legyenek azok, egy állami döntéshozó szerv, melynek dolga a társadalmi igényeknek megfelelő közlekedéspolitika kidolgozása és végrehajtása, helyesen teszi, ha kitart amellett.

Felhasznált irodalom:

- I. A közlekedésfejlesztés programja in: Magyar Közlekedéspolitika: GKM honlapja
<http://www.gkm.hu>
- II. 2003. évi CXXVIII. törvény „A Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről” Magyar Közlöny 2003. 157.szám
- III. Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni (KVM és Magyar Kereskedelmi és Iparkamara közös kiadványa, 2002)
- IV. Bírósági beadvány az M0-s autótűt északi hídjának környezetvédelmi engedélye ellen
(http://www.levego.hu/kiadvany/kozl_bp/m0_e-szakasz_per.pdf)
- V. Civil szervezetek álláspontja az M0-s autótűt északi szakaszáról
(http://www.levego.hu/kiadvanyok_allasfoglalasok/?catID=3)

A témával kapcsolatos tájékozódás érdekében elolvasott irodalom:

1. A Széchenyi-terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti vizsgálatáról (Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György, Magyar Tudományos Akadémia Világgazdasági Kutatóintézet Műhelytanulmányok: 40. szám 2002. augusztus)
2. Uniós csatlakozás-közlekedés-környezet (Levegő Munkacsoport kiadványa (szerk.: Kiss Károly, Lukács András)