

Közlekedés és fenntarthatóság (és a budapesti agglomeráció)

Készítette:
Vócsei Katalin
III. évfolyam
2005. július

Bevezetés

Ebben a dolgozatban a közlekedés és a fenntarthatóság viszonyát igyekszem bemutatni, majd ebből a szempontból megvizsgálom a fővárosi agglomeráció helyzetét.

Fenntarthatóság és a közlekedés

Az ENSZ Brundtland-jelentése értelmében (1987) a fenntarthatóság definíciója a következő: *„Olyan fejlődés, amely kielégíti a jelen igényeit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk képességét arra, hogy ők is kielégíthessék az igényeket.”* Ez egyfajta időbeli megközelítés, de a fenntarthatóságnak vannak térbeli követelményei, feltételei is, hiszen mások tevékenysége is kihathat a mi lehetőségeinkre. Ez a fenntarthatóság térbeli dimenziója.¹

Tehát a fenntarthatóság az emberek jelen szükségleteinek kielégítése úgy, hogy a természeti erőforrásokat és a környezetet megőrizzük a jövő generációjának. A fenntarthatóság vizsgálatakor egyidejűleg kell tekintettel lennünk társadalmi, gazdasági és környezeti vonatkozásokra.

A belső struktúra mintázata meghatározó abban, hogy életképesse válik-e egy adott térség. Erősen hierarchikus felépítésű struktúrákat az jellemzi, hogy csomópontjaik elkerülhetetlenné válnak, így kulcshelyzetűek lesznek. A rendszer ebben az esetben merev, sebezhető és rugalmatlan lesz. Csökkenteni kell a pontok helyzetéből adódó különbségeket. (Fleischer, 2005) A fenntarthatóság ezért is hangsúlyozza a lokalitás fontosságát. A településfejlődés elsősorban az ott élő lakosokhoz kell, hogy kötődjön, és az akkor tekinthető csak fenntarthatónak, ha a helyi lakosság képes jövedelmekre és tőkére szert tenni helyi erőforrásokból. A külső beavatkozások - államiak, vagy külső tőkebefektetések - fokozzák a bizonytalanságot a fenntarthatóság tekintetében, tehát nem teremtenek kiszámítható helyzetet. A támogatási rendszerek, az érdekviszonyok, a politikai viszonyok is egyik napról a másikra megváltozhatnak. Ennek következtében azok a települések, ahonnan befektetők elköltöznek, párhuzamosan elveszíthetik forrásaikat. A perifériák így véglegesen lecsúszhatnak, társadalmi változások következtében előfordulhat, hogy a fejlődés további útjai lezárulnak, a helyi lakosság demoralizálódik, eltűnhet az önmeghatározás és az önszerveződés. Mindezeknek vannak környezeti vonatkozásai is. Az elszegényedett lakosság elkezdheti közvetlenül felhasználni természeti erőforrásait, mert ez az, ami elérhető. (Ezt nevezik ma sok helyen megélhetési bűnözésnek, például a falopás) Ilyen településeken nem számíthatunk a települési környezet megóvására sem. A negatív jelenségek az agglomeráció képződéssel is összefüggnek, amely ellátási zavarokhoz vezet, és növeli a közlekedési, szállítási igényeket, és az ehhez kapcsolódó környezeti problémákat.²

¹ Fleischer Tamás: Az „Épített környezet humánökológiája-közlekedés” című tantárgy ötödik előadása, 2005. március 31.

² Magyar Természetvédők Szövetsége kiadványa, Zöld Levél 2001. nov-dec. Elérhető: <http://www.mtvosz.hu/main.php?c=zoldlevel/zoldlevel#zoldlevel2001ev>

A magyar közlekedéspolitikára számára szinte a legfontosabb stratégia a folyosók mielőbbi kiépítése, az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése érdekében. Így kiemelkedik a régióközi kapcsolatok szintje, a városközi és faluközi kapcsolatok rovására.

Egy térség szempontjából alapvető fontosságú a megközelítés sokirányúsága és sokoldalúsága. Amikor fejlett és fejletlen térségeket kötnek össze, mérlegelni kell, hogy mi az a mérték és ütem, amit a külső kapcsolatok ugrásszerű változásából a fejletlenebb belső struktúra még elvisel.³ A mértékletesség is tehát egy kulcsfontosságú elv a fenntarthatóság esetében. A több nem azonos a jobbal. A helyes mérték a fenntarthatóság nézőpontjából a jobb. Nem valaminek a szaporítása, növekedése a fejlődés. A minőségi különbségeket kell hangsúlyozni, melyekre összemérhetetlenség jellemző. Például helyi értékeket nem lehet összemérni, összehasonlítani, hogy valamelyik értékesebb-e a másikkal.

A városokban nem fokozható tovább a gépkocsi-sűrűség. Az adatok is azt bizonyítják, hogy a közlekedés nagy szerepet játszik a környezetszennyezésben. Az Egyesült Államokban évente 1 millió hektár mezőgazdasági föld esik áldozatul az út- és házépítésnek. Kormányzati becslések szerint Kínában évente 200 000 hektár megművelhető földet nyel el a városfejlesztés és az úthálózat építése. Jelenleg az éghajlatváltozást előidéző, emberi tevékenységből származó, évi 6 milliárd tonnányi szénkibocsátás 15-20 százalékáért a közlekedés a felelős.⁴

A forgalmat és a szállítást (tranzitot) nem lehet kizárni, de a fenntarthatóság szemléletében kellene szervezni. El kell különíteni a tranzit- és a helyi érdekelttségű forgalmat. A megfelelő cél az lenne, ha az országon áthaladó forgalom minimális mértékű zavarást okozzon az adott ország életében. Például kerülje el az ökológiailag érzékeny és sebezhető, sűrűn lakott, forgalmas térségeket, ilyen elkerülendő, érzékeny területnek számít például a fővárosi agglomeráció és a balatoni üdülőövezet. Ösztönözni kellene a kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára. Ezt úgy lehetne elérni, hogy a költségeket internalizálnák, az áthaladókkal megfizettetnék az áthaladás költségét. Ezzel szerintem az a gond, hogy ki, hogyan, milyen szempontból állapítaná meg, hogy a környezetkárosításnak és magának a környezetnek milyen ára van. Továbbá, hogyha megfizették, akkor már nyugodt lelkiismerettel szennyezhetik a természetet.

A jelenleg tervezett autópálya-folyosók nem felelnek meg a fenntarthatóság követelményeinek: a tervezők és építők nem veszik figyelembe a többszempontúságot, érdekeiket tekintik elsősorúnak.⁵

Az Európai Unió belga elnöksége által 2001 júliusában megtartott konferencián arra a kérdésre kerestek választ, hogy vajon folytatódhat-e a gazdasági fejlődés, ha ugyanakkor nem növekszik a közlekedés teljesítménye, és ha igen, akkor ez a „szétcsatolás” milyen eszközökkel érhető el. Hangsúlyozták, hogy meg kell határozni, és alkalmazni kell azokat az eszközöket, amelyek lehetővé teszik a közlekedés növekedésének és gazdasági fejlődésének a szétválasztását. A jelenlegi közlekedési folyamatok ugyanis nem tarthatóak fenn.

Az egyes közlekedési módok rendkívül aránytalanul vesznek részt a munkamegosztásban. Az Európai Unió-ban a közúton bonyolódik le az áruszállítás 44 százaléka és a személyszállítás

³ Fleischer Tamás: Az „Épített környezet humánökológiája-közlekedés” című tantárgy ötödik előadása, 2005. március 31

⁴ http://www.sulinet.hu/php/zz/fenntarthatosag/index_aloldal.php?cikk_id=79&szam_id=16

Cím: Közlekedés és a városok

⁵ Fleischer Tamás: Az „Épített környezet humánökológiája-közlekedés” című tantárgy ötödik előadása, 2005. március 31.

79 százaléka, míg a vasútnál ez az arány 8, illetve 6 százalék. Ezeket az arányokat meg kell változtatni, hogy a mobilitás ésszerűbbé és környezetkímélőbbé váljon.

Phil Goodwin brit professzor elmondta, hogy korábban a közlekedés növekedésére úgy tekintettek, mint a gazdasági fejlődés egyik hajtóerejére. Manapság azonban egyre inkább ennek az ellenkezője kezd igaz lenni: a közlekedés korlátlan növekedése a gazdasági fejlődés fékjévé válhat. Lehetetlen ugyanis annyi pénzt előteremteni, amennyi a fokozódó forgalomhoz szükséges infrastruktúra létrehozása igényelne. Így a forgalmi torlódások és a környezeti károk elviselhetetlen mértéket érnek el.

Egy másik brit professzor, Roger Vickerman arra hívta fel a figyelmet, hogy a közlekedés fajlagos teljesítménye különböző gazdasági fejlettségű országoknál is lehet egyforma, miközben jelentős különbségek is tapasztalhatóak gazdaságilag hasonló fejlettségű és hasonló méretű országok között is. Ez azt jelenti, hogy a közlekedés teljesítménye és a gazdasági fejlődés között nincs feltétlenül szoros összefüggés. Ezért meg kellene vizsgálni, hogy az adott nemzetgazdaság számára mekkora is lenne a közlekedés optimális teljesítménye, és ennek megfelelően kell alakítani a szabályozást.

Egy fenntartható közlekedéspolitikának meg kell oldania a növekvő forgalomból adódó problémákat, a torlódásokat, a zaj- és környezetszennyezést, továbbá elő kell segítenie a környezetbarát közlekedési módok használatát csakúgy, mint a társadalmi és környezeti költségek teljes beépítését az árakba. Cselekvésre van szükség ahhoz, hogy lényeges szétcsatolás történjen a közlekedés növekedése és a bruttó hazai termék növekedése között, különösen azáltal, hogy a közúti közlekedésről a vasúti, a vízi és a tömegközlekedésre helyeződik át a forgalom. Elsőbbséget kell adni azoknak az infrastruktúra-beruházásoknak, amelyek a tömegközlekedést, a vasutat, a belvízi és kistávolságú tengeri hajózást, az intermodális műveleteket és a hatékony kapcsolatokat szolgálják.⁶

Megfogalmazhatóak a térbeli fenntarthatóság követelményei, és ebben a közlekedésnek fontos szerepe van. A cél egy gazdag mintázatú belső kapcsolatrendszer kialakítása kellene, hogy legyen, ami emellett gazdaságos, működőképes; a lakosság és a társadalom túlnyomó része számára vonzó, miközben figyelembe veszi a környezeti korlátokat.⁷

A fővárosi agglomerációról

Az agglomerációs térség életének irányítási kísérletei a 90-es évek elejére vezethetők vissza. Az eltelt időszak három nagyobb szakaszra bontható:⁸

1. Az alulról építkező, informális kísérletek korszaka. (1990-1996)

Kezdetben az önállóságnak nagyon örültek az emberek és a vezetők, de felismerték, hogy sok probléma átnyúlik a települések határain, továbbá azt is felismerték, hogy több települést összefogó együttműködésére van szükség. Több kísérlet is történt ebben az ügyben a budapesti agglomeráció területén. Ilyen volt például a Főváros-környéki Agglomerációs Települési Önkormányzatok Szövetsége (FAÖT), amely az átfogó kooperáció, a főváros és környékének együttműködésének elősegítésére alakult meg 1991-ben.

Viszonylag későn – 1996-ban – alakult meg a budapesti kerületek legkiterjedtebb állandósított együttműködése, a Budapesti Külső Kerületek Szövetsége. A fővárosi önkormányzattal

⁶ Lélegzet környezetvédelmi havilap, XI. évfolyam, 10. szám, 2001 október: Lehetséges-e a „szétcsatolás”?

⁷ Fleischer Tamás: Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. Megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 2004/7 számában. Interneten is elérhető: http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf04/KISTER-FE-KOZ-kotsze_040130.pdf

⁸ http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_bpagglo_aggiranyitastervezes.pdf Cím: A térség irányítása és tervezése

kapcsolatban végez munkát, szerepe volt a budapesti peremkerületek és a szomszédos települések együttműködéseinek módszertani kísérleteiben is. Ez a korszak kézzelfogható, megvalósuló fejlesztésekkel, beruházásokkal kevésbé járt együtt. A térségi fejlesztés hamar szembetalálkozott az állami beruházások igényével, az illetékes állami szervek energiáit ebben az időszakban inkább a jogszabály-előkészítő munka kötötte le.

2. Jogszabályi alapon működő kooperatív Budapesti Agglomerációs Fejlesztési Tanács (BAFT) működésének korszaka. (1997-1999)

1997-ben alakult meg a BAFT. A jogszabályalkotók szándéka az volt, hogy a térségben lévő kormányzati szervek, az önkormányzati társulások és a civil szféra között kiegyensúlyozott, közös munka alakuljon ki. 1998-99-ben jött létre a Budapesti Agglomerációs Területfejlesztési Konceptió, amely a rendszerváltozás óta elsőként foglalta össze a nagyvárosi térség távlati célkitűzéseit, javaslatokat tett a fejlesztés fő irányaira. A BAFT működési modellje nem lépett hatályba, mert 1999-ben helyette létrejött a Közép-Magyarországi Regionális Fejlesztési Tanács.

3. Közép-Magyarországi Régió korszaka (1999-)

A törvény a tanács illetékességi területét kiterjesztette, és az összetételét is megváltoztatta. Így többségbe kerültek a kormányzati szervek delegáltjai, az önkormányzati szféra kisebbségbe szorult, a civil szféra delegáltjai pedig kikerültek a döntéshozók közül.

Az agglomeráció kérdéseivel a Stratégiai Tervezés Bizottságon belül alakult Agglomerációs Albizottság foglalkozik.

A hazai közlekedéspolitikai súlypontjai nem helyesek: a meglévő úthálózat karbantartása helyett az új autópályák építésére összpontosít, továbbá a környezetkímélőbb közlekedési módok fejlesztése és támogatása helyett a közúti közlekedést, az autógyártást és a légi közlekedést támogatja hatalmas összegekkel közvetlen és közvetett módon.

Az agglomerálódás folyamata: a városok növekedésével a városba áramló tömegek egy része megrekedt a város határán kívül, mások viszont a városból költöznek ki, az olcsóbb lakás és a kellemes környezet miatt. Egyes funkciók kitelepülnek az emberekkel, és új funkciók is keletkeznek. A gazdasági és népességi koncentráció kiterjed a városkörnyék településeire, kölcsönhatásrendszer alakul ki, mely átlépi a város közigazgatási határát. A nagyváros és agglomerációjának összefonódását gyakran konubációnak nevezik. A szuburbanizáció a városi népesség és tevékenységek decentralizációja, mely az urbanizációs folyamat részét képezi. Decentralizáció azért, mert a városi népesség és a munkahelyek, szolgáltatások, beruházások egy része kitelepül a városközpontból a környékre, agglomerációba.

A szuburbiáknak szívó hatása a jó levegő, a tiszta környezet, természetközeli életmód, a csendesebb lakókörnyezet, kisebb zsúfoltság, a családiházias életmód kialakításának lehetősége. Emellett működik a nagyvárosnak a taszító hatása. A városközpont elégtelen köztisztasága és közbiztonsága, a zaj, a bűz és a nagy autóforgalom mind közrejátszik a városokból való kiköltözésnél. A szuburbanizáció elterjedésével folyamatosan nő a közlekedés iránti igény. A környezet károsításában is szerepet játszik ez a folyamat, részben a közlekedés növekedése miatt, részben a zöldterületek családi házas beépítése következtében.⁹

„A korábban monofunkciós városkörnyéki települések egyre inkább sokfunkciós és egymással sokoldalú kapcsolatban álló hálózatokká kezdenek átváltozni. Felértékelődik a regionális és a

⁹ László Miklós: Településszociológia előadás 2004/2005. II.félév, május 3. óra

térségi szemlélet, megerősítést kap a többszintű kormányzás ideája. Környezeti oldalról ezzel párhuzamosan veszélyek is megfogalmazódnak, amennyiben a spontán szétterjedő települések, valamint a közöttük létrejövő közlekedési kapcsolatok felélik a még meglévő zöldterületeket, ökológiai folyosókat. Az a paradox helyzet alakult ki, hogy éppen az olcsó közlekedés által létrehozott terület-felhasználási mintázatok vezetnek további közlekedési igényekhez, ezért a folyamatot csak egy ellentétes irányú beavatkozással, a sűrűn és tömegesen látogatott célpontok egy részének közelebbi telepítése révén lehet visszafordítani.”

A gazdaságnak, a társadalomnak és a környezetnek a szempontjait kell összehangolni a térben, hogy az egyes térségek tartósan fenntarthatóak legyenek. Ezekon kívül figyelembe kell venni a hálózatokat és a technológiákat is. „A természetben és a társadalomban egyaránt nagyon hatékonyan bizonyuló, természetes módon fejlődő, kis-világ hálózatok többnyire nem rács jellegűek, hanem sajátos architektúrát alkotnak, sűrűn behálózott lokális gócból állnak. Ez a rendszer lehetővé teszi, hogy távoli pontok között is kapcsolat jöjjön létre.”

A technológiai faktor esetében ma már a kommunikációé a főszerep. Azok az ágazatok képesek megújulni és a fejlődés élvonalában maradni, amelyek alkalmazkodni és alkalmazni tudják a kommunikáció vívmányait. A fenntarthatóság szempontjából nélkülözhetetlen lenne a közlekedés technológiája után, a szervezést és a szabályozást is megfelelően korszerűsíteni.

A fővárosi agglomerációval kapcsolatban „a fenntartható fejlesztéspolitika egyik kulcseleme a belső kapcsolatrendszer kiteljesítése, ami a térségen belül a feltételek kiegyenlítésére, a hierarchikus viszonyok tompítására koncentrál.” Továbbá elő kell segíteni az éles térbeli határvonalak feloldását, és helyettük fokozatos kis lépcsők kialakítása a fontos.

A tömegközlekedés elősegíthetné a város belső részének fejlődését, de ehhez egy vonzó és kényelmes tömegközlekedésre lenne szükség.

A főváros és agglomerációja közigazgatásilag túlságosan kettészakított, ezért is segítene a helyzeten az együttműködés, így hatékonyabbak lehetnének. Persze mindezekhez elkerülhetetlen lenne egy megfelelő intézményi háttér.

A funkciók eloszlása is nagyon fontos. Lehetőség szerint ne váljanak szét és koncentrálódjanak a térségen belül az előnyös, illetve a hátrányos funkciók, hanem éppen ellenkezőleg, ezek minél változatosabb térbeli mintázatot nyújtsanak. A korábban elsősorban sugaras kapcsolatra szervezett térségi struktúráknak át kell alakulniuk hálózati térére. Ugyanígy az egypólusú centralizált viszonyok oldására kell törekedni, többpólusú szerkezetet (rács struktúra) létrehozása, sűrű helyi hálózatok, vonzó és kényelmes helyi, ill. elővárosi közlekedés kialakítása csak egy pár szempont ahhoz, hogy a fővárosi agglomeráció elinduljon a fenntarthatóság útján.¹⁰

¹⁰ Fleischer Tamás: A fővárosi agglomeráció fenntartható fejlődési koncepciója felé, megjelent: az Építési Piac 2004/8 (októberi) számában. Letölthető: http://vki3.vki.hu/~tflleich/PDF/pdf04/AGGLO-FE-rov-epia_040222.pdf

Felhasznált irodalom:

1. Fleischer Tamás: Az „Épített környezet humánökológiája-közlekedés” című tantárgy ötödik előadása, 2005. március 31.
2. Magyar Természetvédők Szövetsége kiadványa, Zöld Levél 2001. nov-dec. Elérhető: <http://www.mtvsz.hu/main.php?c=zoldlevel/zoldlevel#zoldlevel2001ev>
3. Közlekedés és a városok (szerző nincs)
http://www.sulinet.hu/php/zz/fenntarthatosag/index_aloldal.php?cikk_id=79&szam_id=16
4. Lélegzet környezetvédelmi havilap, XI. évfolyam, 10. szám, 2001 október: Lehetséges-e a „szétcsatolás”?
5. Fleischer Tamás: Kistérségi fejlődés, közlekedés, fenntarthatóság. Megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 2004/7 számában. Interneten is elérhető:
http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf04/KISTER-FE-KOZ-kotsze_040130.pdf
6. A térség irányítása és tervezése (szerző nincs)
http://www.studiometropolitana.hu/doc/sm_bpaglo_aggiranyitastervezes.pdf
7. László Miklós: Településszociológia előadás 2004/2005. II.félév, május 3. óra
8. Fleischer Tamás: A fővárosi agglomeráció fenntartható fejlődési koncepciója felé, megjelent: az Építési Piac 2004/8 (októberi) számában.
Letölthető: http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf04/AGGLO-FE-rov-epia_040222.pdf