

**Fleischer Tamás — Magyar Emőke —
Tombácz Endre — Zsikla György**

**A Széchenyi terv autópálya fejlesztési
programjának stratégiai környezeti
hatásvizsgálata**

6. szám

Budapest, 2002. február

ISBN 963 503 271 4

ISSN 1587-6586

A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem
Környezettudományi Intézetének tanulmányai

Sorozatszerkesztő:

Kerekes Sándor
és
Kiss Károly

A tanulmány a Magyar Tudományos Akadémia
Magyarország az ezredfordulón c.
stratégiai kutatásainak keretében és a
Környezetvédelmi Minisztérium
anyagi támogatásával készült

Felelős kiadó: Kerekes Sándor igazgató
Olvasószerkesztő: Pósvai Adrienne
Műszaki szerkesztő: Mészöly László
Fedélterv: Éles Andrea
Készült az Aula Kiadó Kft. nyomdájában

Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem
Környezettudományi Intézet
Környezetgazdaságtani és technológiai tanszék
Cím: 1093 Budapest, Fővám tér 8.
Postacím: 1828 Budapest 5. Pf. 489.
Tel./fax: 217-95-88
Internet: <http://korny10.bke.hu>

Előszó

A szerzők eredeti munkája egy 162 oldalas mű. A sorozatunkban történő közölhetőség kedvéért ezt jelentősen lerövidítettük. A rövidítésnek főleg azok a részek estek áldozatul, melyek a tervezett gyorsforgalmi úthálózat megépítésének konkrét környezeti hatásvizsgálatát tartalmazzák. (Összefoglaló jelleggel a kihagyott részt a 11. fejezet ismerteti.) E füzet összeállításakor ugyanis azt a szerkesztési elvet követtük, hogy nem annyira a készülő beruházások tisztító környezeti hatását törekszünk bemutatni, mint inkább egy olyan, az Európai Unióban kidolgozott módszert (ez a Stratégiai Környezeti Vizsgálat), amely egy ilyen monumentális beruházás összes hatását képes számításba venni, és annak alapján kedvező alternatívákat kidolgozni.

A 2001. decemberében kiadott példányszámok elfogytak. Az újabb kiadás megjelentetésekor — néhány kisebb korrekción túl — a 8.4. pontban közölt táblázatokat kiegészítettük a *Széchenyi Plusz* program autópálya-fejlesztési tervezeteire vonatkozó értékeléssel.

A Szerkesztők

TARTALOMJEGYZÉK

1. BEVEZETÉS	8
1.1. A MUNKA CÉLJA ÉS ILLESZKEDÉSE AZ EURÓPAI TENDENCIÁKHOZ	8
1.2. A VIZSGÁLAT TÁRGYA, TÉR-, ÉS IDŐBELI HATÁRAI.....	9
I. MÓDSZERTAN	10
2. A STRATÉGIAI HATÁSVIZSGÁLATRÓL	10
2.1. A STRATÉGIAI KÖRNYEZETI (HATÁS)VIZSGÁLAT ÉRTELMEZÉSE	11
2.1.1. <i>A stratégiai környezeti vizsgálat kialakulása</i>	<i>11</i>
2.1.2. <i>Stratégiák környezeti vizsgálata (SKV)</i>	<i>11</i>
2.2. A KÖZLEKEDÉSI SZÉKTORBAN ALKALMAZOTT STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLATOK NEMZETKÖZI TAPASZTALATAI.....	14
2.2.1. <i>Stratégiai környezeti vizsgálatok a közlekedési szektorban.....</i>	<i>14</i>
2.2.2. <i>Stratégiai környezeti vizsgálatok közlekedési korridorokra</i>	<i>15</i>
2.2.3. <i>Kézikönyv a közlekedési infrastruktúra tervek stratégiai környezeti vizsgálatához</i>	<i>16</i>
3. A LEHETSÉGES ALTERNATÍVÁK BEMUTATÁSA.....	17
4. A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK ÉRTÉKELÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI AZ SKV SEGÍTSÉGÉVEL	19
4.1. A KÖRNYEZETVÉDELMI ÉRTÉKELÉS LEHETŐSÉGEI.....	19
4.1.1. <i>Stratégiai Környezeti Hatásvizsgálatok (SKV) általános metodikája</i>	<i>19</i>
4.1.2. <i>A közlekedés és környezet indikátorai (TERM)</i>	<i>21</i>
4.2. A KÖRNYEZETI HATÁSOK MÉRTÉKÉNEK KIFEJEZÉSE, INDIKÁTOROK.....	23
5. AZ ÉRTÉKREND	25
5.1. A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS MODELLJE.....	25
5.2. A GYORSFORGALMI UTAK FEJLESZTÉSÉNEK KÖRNYEZETVÉDELMI MEGKÖZELÍTÉSŰ ÉRTÉKRENDJE	27
II. A PROGRAM	29
6. A SZÉCHENYI TERV AUTÓPÁLYA-FEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK ELŐZMÉNYEI.....	29
6.1. A FELTÉTELRENDSZER	29
6.2. NÉHÁNY EURÓPAI FEJLESZTÉSI PROGRAM.....	30
6.3. A MEGALAPOZÓ HAZAI ÁGAZATPOLITIKÁK, FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓK	37
7. A SZÉCHENYI TERV CÉL- ÉS ESZKÖZRENDSZERE.....	51
7.1. A SZÉCHENYI TERV ÁLTALÁNOS BEMUTATÁSA.....	51
7.2. A SZÉCHENYI TERV AUTÓPÁLYA-FEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK BEMUTATÁSA	53
III. ÉRTÉKELÉS.....	55
8. HÁLÓZATI ÉRTÉKELÉS	55
8.1. A PROGRAM ÉRTÉKELÉSE A CÉLKITŰZÉSEK SZEMPONTJÁBÓL.....	55
8.1.1. <i>Az autópályá-program helyzetképének értékelése</i>	<i>55</i>
8.1.2. <i>Az autópályá-program céljainak értékelése</i>	<i>57</i>
8.2. A HÁLÓZATALAKÍTÁS JAVASOLT SZEMPONTJAI	60
8.3. ÉRTÉKELÉS A HÁLÓZATKÉPZÉS SZEMPONTJÁBÓL	60
8.4. ÉRTÉKELÉS A TRANZITFOLYOSÓK SZEMPONTJÁBÓL.....	64
9. KERESLETI SZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉS.....	68

9.1.	A JELENLEGI FORGALOMFEJLŐDÉS ÉS A FEJLESZTÉSI IGÉNYEK.....	68
9.2.	HELYETTESÍTHETŐSÉG	70
9.3.	AZ AUTÓPÁLYA-DÍJ KÉRDÉSE	75
10.	GAZDASÁGI ÉRTÉKELÉS.....	76
10.1.	VIDÉKFEJLESZTÉS ÉS AUTÓPÁLYAÉPÍTÉS.....	77
10.2.	FEJLESZTÉS A TRANZITFORGALOM SZEMPONTJÁBÓL	79
10.3.	AZ AUTÓPÁLYÁK DÍJASÍTÁSÁNAK HATÁSA A FORGALOMRA.....	81
10.4.	FINANSZÍROZÁSI PROBLÉMÁK.....	83
10.4.1.	<i>Koncessziós megoldás.....</i>	<i>84</i>
10.4.2.	<i>A használat megfizetése és a fizetőképesség vizsgálata</i>	<i>85</i>
10.4.3.	<i>Az autóutak helyzete.....</i>	<i>89</i>
11.	A KONKRÉT NYOMVONALELEMÉK ÉRTÉKELÉSE	90
IV.	ÖSSZEFOGLALÁS.....	93
12.1.	A STRATÉGIAI HATÁSVIZSGÁLATOK ÁLTALÁBAN ÉS A JELEN MUNKA CÉLJAI	93
12.2.	AZ ÉRTÉKREND MEGHATÁROZÁSA.....	95
12.3.	A HÁLÓZAT EGÉSZÉNEK ÉRTÉKELÉSE	96
12.4.	KONKRÉT FOLYOSÓ-VIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI	99
12.5.	FORGALOM ÉS HELYETTESÍTHETŐSÉG	99
12.6.	GAZDASÁGI ÉRTÉKELÉS.....	102
A SZERZŐK.....	108
A SOROZAT.....	109

1. BEVEZETÉS

1.1. A munka célja és illeszkedése az európai tendenciákhoz

Feladatunk a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési terveinek stratégiai környezeti hatásvizsgálata.

A munka az Európai Unió által javasolt tervezési folyamathoz illeszthető. A Közösség Végrehajtó-bizottságának VII. sz. (közlekedésügyi) és XI. sz. (környezetvédelmi) főigazgatósága ugyanis a Transz-európai Hálózatok (Trans European Networks = TEN) kialakítása során a környezet terhelhetőségére vonatkozó vizsgálatok szükségességét fogalmazta meg a '90-es évek közepén. A Széchenyi Tervben szereplő autópálya fejlesztési tervek nagyobb részt közvetlenül vagy közvetve kapcsolódnak a TEN hálózathoz.

A TEN közlekedési hálózat eszmei hátterét az Európai Parlament, illetve Európa Tanács 1996. július 23-án kiadott, 1692/96 sz. határozata adja, melynek címe: **"Irányelvek a transz-európai közlekedési hálózat kiépítéséhez"** (röviden "TEN-Irányelvek"). Ez az irányelv a közlekedési hálózatok tervezésénél a környezeti vonatkozásokat is figyelembe veszi. Rögzíti többek között például, hogy

A "közérdekű célok megvalósítása során (...):

- a tagállamok kötelessége figyelembe venni a környezetvédelem szempontjait; és a
- meghatározott állami, illetve magánberuházások esetére vonatkozó környezet-terhelési vizsgálatokról szóló 85/337 EGK-irányelv (módosítva a 97/11 EK irányelvvel) előírásainak megfelelően környezeti hatástanulmányokat készíteni, továbbá
- a természetes életkörülmények megtartásáról, vadon élő állatokról és növényekről szóló 92/43/EGK-irányelv előírásait alkalmazni".

Az irányelv szerint ki kell fejleszteni a stratégiai környezeti hatásvizsgálat céljainak megfelelő elemzési módszereket mind az egész hálózatra, mind a korridorokra.

Az említett 85/337 EGK-irányelv a beruházási szinten alkalmazható környezeti hatásvizsgálatokról szól, teljes hálózatok vizsgálatára nem alkalmas. A Tanács új, a stratégiai környezetvédelmi hatásvizsgálatokról szóló irányelve a hatásvizsgálati gyakorlatot a tervek és programok környezetterhelő hatásának vizsgálatára is kiterjeszti. (2001/42/EC, Directive of the European Parliament and of the Council on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment).

Az irányelv alkalmazhatóságát az életbelépése előtt kísérleti mintatanulmányok keretében vizsgálták. (Lásd pl. a Duna-folyosó osztrák területére vonatkozó stratégiai hatásvizsgálatot, mely 2000-ben készült el.) Az új irányelv alkalmazását 3 éven belül kell megkezdeni.

1.2. A vizsgálat tárgya, tér-, és időbeli határai

Az autópálya-fejlesztési tervek megvalósításának szükségességét a Széchenyi Terv a következőképpen indokolja:

Az autópálya-fejlesztés legfontosabb célja a nemzetközi és a belföldi hálózati kapcsolatoknak a javítása, az úgynevezett "Helsinki folyosók" magyarországi szakaszainak a fejlesztése, ezáltal pedig végső soron az ország nemzetközi gazdasági integrációba való kapcsolódási lehetőségeinek a javítása. Az autópálya-fejlesztés további, az előbbivel egyenrangú célja, az autópályákhoz kapcsolódó környező régiók gazdasági fejlődésének az elősegítése, a régiók közötti kapcsolatok, a vidék elérhetőségének a javítása, a gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolása, az ország területi egyenlőtlenségeinek az oldása, a kiegyenlített területi fejlődést elősegítő közúti infrastrukturális ellátottság biztosítása. Az elmúlt évtized egyik tanulsága, hogy Magyarországon a multinacionális nagyvállalatok telephelyválasztását alapvetően meghatározza az autópályák közelsége. Az 1990-es évtizedben a zöldmezős beruházások döntő hányada a már meglévő autópályákhoz, illetve azok 30-40 kilométeres sávjához kapcsolódtak. Ugyancsak tanulság, hogy a nyugati és a keleti országrészek gazdasági teljesítményében mutatkozó különbség javarészt a nyugati exportpiacok közlekedési elérhetőségében mutatkozó eltérésre vezethető vissza. Szakértői becslések szerint például, amennyiben kiépül a keleti országrészekben az autópálya-összeköttetés, akkor a nyugati exportpiacok elérhetőségében mutatkozó minden tíz perces csökkenés, egyúttal a munkanélküliségi ráta legalább 0,3 százalékpontos csökkenését idézheti elő az érintett területen.

A fentiekkel kapcsolatban az a kérdés merül fel, hogy amennyiben a célokat helyesnek tartjuk, a kiválasztott fejlesztések vajon megfelelnek-e ezeknek a céloknak, illetve milyen az összhangjuk más, politikai szinten megfogalmazott célokkal.

A célok és alternatívák kérdéskörét több szinten vizsgáljuk:

- a hálózat kialakítása és az egyes elemek szükségessége,
- az egyes nyomvonalak szintjén történő elemzés,
- a tervezett gyorsforgalmi utak és kapcsolódó elemeik értékelése.*

A vizsgálat során kétféle időtávlat figyelembe vételét láttuk szükségesnek. A részletesebb, a Széchenyi Tervben szereplő fejlesztendő nyomvonalak értékelésénél természetesen magában a tervben szereplő 5 (7) éves fejlesztési időtávot vettük alapul. A nyomvonal hálózat egészére vonatkozó fejlesztések stratégiai jellegű átfogó értékelésénél 30 éves, nagyobb távú fejlesztési időpont tervezett történéseit vizsgáltuk.

* Ezzel a témával az eredeti, részletes anyagban külön fejezet foglalkozik; kiadványunkban csak néhány oldalt szentelünk e kérdésnek a későbbiekben.

2. A STRATÉGIAI HATÁSVIZSGÁLATRÓL

A konkrét elemzések megkezdése előtt elengedhetetlennek tartjuk, hogy röviden ismertessük azt a kontextust, amiben a "stratégiai környezeti vizsgálat" elhelyezhető. Tapasztalatunk szerint ugyanis még a szűkebb szakmán, a környezeti hatástanulmányok készítésével foglalkozó szakemberek körén belül is sok a félreértés, vagy legalább is eltérő a felfogás a stratégiai környezeti vizsgálat értelmezését, célját illetően. Leegyszerűsítve arról van szó, hogy a *stratégiai környezeti vizsgálat* eredetét, származását tekintve a *környezeti hatástanulmányok* készítésére vezethető vissza, így sokan – alább részletezett okokból – annak kiterjesztéseként tekintik. (Ugyanakkor a stratégiai környezeti vizsgálatok eddigi készítése során számos új gondolatot vetettek fel: kiderült, hogy ez az eljárás több, hasznosabb – és valamennyire más, – mint a környezeti hatásvizsgálat egy módosított formája.)

Ennek következtében – világszerte, nem csak nálunk – azok a szakemberek, akik az évek során beruházások környezeti hatásvizsgálatának készítésében gyakorlatra tettek szert, először az ott megszerzett eljárási ismereteiket próbálják rávetíteni a stratégiai környezeti vizsgálatokra is. Azok a metodikák, amelyek teljes körű stratégiai környezeti vizsgálatok elvégzése („végigcsinálása”) előtt készültek, és elsősorban a hatásvizsgálati eljárási rutin lépéseit próbálják elméleti megfontolásokkal a stratégiai szinthez idomítani, jól megkülönböztethetők azoktól az újabb metodikáktól, amelyek már képesek voltak ezen a szinten szerzett gyakorlati tapasztalatokat is feldolgozni és beépíteni a metodikába.

Az alábbiakban ezért először értelmezzük a stratégiai környezeti vizsgálat fogalmát. Kiemeljük, hogy értelmezésünk nem azt jelenti, hogy egyszer- és mindenkorra rögzíteni kívánánk az általunk most kialakított felfogást, de annak feltétlenül szükségét látjuk, hogy rögzítsük: mi ebben a tanulmányban hogyan kezeljük ezt az eljárást, és mire kívánjuk használni. Ezt követően rövid áttekintést adunk a stratégiai környezeti vizsgálat közlekedési szektorban való alkalmazásának a nemzetközi tapasztalataiból, elsősorban az elmúlt évben készült EU dokumentumok és hazai áttekintés alapján.

Ezt követi a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának az áttekintése. Ismertetjük magát a programot, ismertetjük az úthálózat-fejlesztést megalapozó hazai dokumentumok (közlekedéspolitika, ágazati fejlesztési programok, területfejlesztési koncepciók és tervek, környezeti szektorterv) célrendszerét, és a jelzett dokumentumokban kialakított hálózati elképzeléseket. Áttekintjük a Széchenyi Terv egészének célrendszerét és az autópálya-fejlesztésével kapcsolatba hozható párhuzamos programok célrendszerét. Megállapítjuk az egyes dokumentumok belső konzisztenciáját és az egymással való konzisztenciát. Megállapítjuk, hogy az autópálya-hálózat kialakítására vonatkozóan milyen alternatívák jelentek meg az elmúlt években, illetve, hogy a Széchenyi Terv célkitűzéseinek milyen alternatíva felel meg; továbbá, hogy az áttekintés alapján kialakítható általunk preferált célrendszerhez milyen hálózat tartozna. A továbbiakban áttekintjük az egyes hálózati alternatívák, illetve ezek időbeli ütemezésének a következményeit a teljes hazai közúthálózatra, a teljes hazai közlekedési hálózatra, a térségi egyenlőtlenségek alakulására, és felbecsüljük az ezzel kapcsolatba hozható (társadalmi, gazdasági) regionális következményeket. Az áttekintés alapján összegzett értékelő megállapítások kiemelésével zárjuk a tanulmányt, külön hangsúlyt fektetve azokra a

gondolatokra, amelyek a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjában szereplő konkrét építési és ütemezési elképzelések következményeire vonatkoznak.

2.1. A stratégiai környezeti (hatás)vizsgálat értelmezése

2.1.1. A stratégiai környezeti vizsgálat kialakulása

Bár a kérdéskörnek mind a nemzetközi, mind a hazai irodalma kiterjedt (ld. pl. *Therivel 1995, Bina 1999, Bina-Vingoe 2000, ill. Tombácz 2000*), célszerű jelen bevezetőben is felhívni a figyelmet néhány olyan kérdésre, melyben a szerzők az egymásnak esetenként ellentmondó értelmezések között választani kényszerültek. Az alábbiak tehát nem lezární próbálnak értelmezési vitákat, csupán nyilvánvalóvá tenni, hogy a mostani dolgozat szerzői hogyan értelmezik az egyes fogalmakat.

Nem képezi vita tárgyát az a tény, hogy a *stratégiai környezeti vizsgálat* (SKV) olyan eszköz, amely eredetét tekintve a *környezeti hatásvizsgálatokból* (KHV) nőtt ki és önállósult. A környezeti hatásvizsgálat (KHV) [angolul *Environmental Impact Assesment, (EIA)*] feladata, hogy előrebecsülje és értékelje egy tevékenységnek a környezetre kifejtett hatásait, s ebből következtetéseket vonjon le a döntéshozatal számára. Itt nem feladatunk általában értékelni a KHV fontosságát, csak röviden utalunk arra, hogy míg vitathatatlan a KHV 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. (1995)* nyomán a főbb korlátok a következők:

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

Míg a KHV alkalmas eszköz beruházások, konkrét, elhatározott létesítések (projektek) hatásainak elemzésére, szükség volt egy olyan eljárás kifejlesztésére is, amely már korábbi fázisban, **szakpolitikák, tervek és programok** (*policies, plans and programs*) kialakításának az időszakában előtérbe hozza a környezeti szempontokat. Ez a prevenció irányába megtett lépés tekinthető a *stratégiák környezeti vizsgálata* (angolul *Strategic Environmental Assessment, SEA*) létrehozójának.

2.1.2. Stratégiák környezeti vizsgálata (SKV)

A fenti megközelítésből adódóan a SKV 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 az SKV éppen nagyfokú döntéshozatalba integráltsága révén nem csupán, mint *hatásvizsgálati eszköz* jelentős, de igen szorosan kapcsolódik a fenntartha-

tóság eszméjéhez, s mint ilyen, a legközvetlenebb eljárás ahhoz, hogy segítségével a fenntarthatóság irányába való elmozdulás összehasonlítható módon értékelhető legyen.

Az SKV segítségével el lehet érni, hogy:

- a környezeti szempontok áthassák a döntéseket,
- intézményi harmónia és integráció jöhessen létre különböző ágazatok között,
- a környezeti ártalmak megelőzhetőek legyenek,
- a környezeti javak értékelve legyenek,
- a méltányosság és a nyilvánosság részvételi szempontjai érvényesüljenek.

A SKV által vizsgált döntések csoportosítása szempontjából a szakirodalom három fő alkalmazási területet különböztet meg: az *ágazati döntések*, a *térségi döntések* és az *indirekt alkalmazások* (például jogszabályok, technológiai fejlődés vagy pénzügypolitika) hatáselemzését. Emellett, mint arra már utaltunk, fontos körülhatárolni a vizsgálandó dokumentumok, elhatározások műfaji jellegzetességeit is, eszerint *szakpolitikák*, *(fejlesztési) programok* és *tervek* készítésekor indokolt a stratégiai környezeti vizsgálat lefolytatása.

Az általános leíráson túlmenően szükségét látjuk annak is, hogy a "stratégiai", a "környezeti" és a "(hatás)vizsgálat" szavak értelmezésére külön-külön is kitérjünk.

Mit jelent az, hogy "stratégiai"?

Mind az eredeti angol kifejezés, mind annak magyar fordítása esetében úgy tűnhet, hogy a "stratégiai" szó jelzőként értelmezi, szűkíti a (környezeti) *vizsgálat* jelentését. Sőt gyakran "stratégiai környezeti *hatásvizsgálat*"-ként emlegetve ezt a tevékenységet, úgy tűnhet, hogy a környezeti hatásvizsgálat (KHV) egy alváltozatáról van szó, aminek a végrehajtáskor alapvetően a környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó szabályokból kell kiindulni.

Helyesebbnek látjuk azt a felfogást, amely a *vizsgálat tárgyát* különbözteti meg élesen. Ezzel felhívja a figyelmet arra, hogy nem egymásnak alárendelten, hanem egymás mellett létezik a környezeti hatásvizsgálat (KHV) és a stratégiai környezeti vizsgálat (SKV), ahol a KHV *létesítmények beruházásaira* (konkrét projektekre) alkalmazandó, míg az SKV-t korábbi tervezési fázisban, stratégiai elgondolások megalkotásakor, vagyis a már emlegetett *szakpolitikák, programok és tervek* kialakításakor kell készíteni. Megítélésünk szerint ezt a fajta elhatárolást jobban kifejezné, ha *stratégiák* környezeti vizsgálatáról beszélnénk inkább és nem *stratégiai* környezeti vizsgálatról. Most természetesen nem feladatunk meghonosodott kifejezések erőszakos megváltoztatása, ezért végezetül csak azt húzzuk alá, hogy az SKV kifejezésben szereplő "stratégiai" szót tanulmányunkban a fenti értelemben, azaz a vizsgálatok tárgyát megkülönböztető "*stratégiai elképzelések* környezeti vizsgálata" értelmében használjuk.

Mit jelent az, hogy "környezeti"?

Ez látszólag értelmetlen kérdésfeltevés. A *beruházások környezeti hatásvizsgálata* esetében például világos ágazati elhatárolást jelent a *környezeti* jelző: a KHV keretében *nem* a beruházás műszaki hatásait, következményeit, *nem* a társadalmi hatásokat és *nem* a gazdasági hatásokat vizsgáljuk, hanem a környezeti hatásokat.

Elvileg a stratégiai környezeti vizsgálat kiindulása is hasonló lenne. Ezzel szemben a gyakorlat során derült fény arra, hogy a *stratégiai elképzelések szintjét* vizsgálva nehéz, vagy lehetetlen világos ágazati kategóriákba sorolni a hatásokat. Láttuk, éppen ez az egyik célja is a stratégiák vizsgálatának: abban az időpontban tekinteni át az adott cél-

kitűzéshez tartozó következményeket, amikor még nem teljesen rögzült, hogy a megvalósulás építéssel vagy jogszabály-módosítással, infrastruktúrafejlesztéssel vagy területfelhasználás megváltoztatásával, műszaki intézkedéssel vagy gazdasági beavatkozással lesz-e elérhető, ezért az összehasonlítható alternatívák is átlépik az egyes ágazatok, tevékenységek határait. Az ebből eredő rugalmasságot a stratégiai környezeti vizsgálat akkor képes előnyösen kihasználni, ha maga is rugalmasan kezeli az ágazati korlátokat: nevezetesen környezeten sem egy szűken értelmezett ágazatot ért, hanem a *célkitűzések megvalósulásának a környezetét*, azaz mindazt környezetnek tekinti, amire a következmények hatást gyakorolnak. Ellenkező esetben lehetetlen feladatot kellene teljesíteni: a *közvetlen* környezeti hatások tekintetbevételével mellett nem számolnánk a társadalmi hatásokkal, miközben számolnunk kellene a társadalmi hatás következtében a környezetet érő következményekkel, nem foglalkoznánk gazdasági és térségi hatásokkal, de ezzel kezelhetetlenné tennénk az ebből származó környezeti visszahatásokat.

Összefoglalva a tapasztalat tehát az, hogy amint nem a környezeti hatásvizsgálat elméleti kiterjesztéseként, hanem gyakorlati tennivalóként szembesülünk a stratégiai környezeti vizsgálattal, **kénytelenek vagyunk a korábbinál szélesebben értelmezni a környezet fogalmát, a gyakorlatban lényegében együtt kezelve a stratégiai szintű környezeti, gazdasági és társadalmi (hatás)vizsgálatot.**

Mit jelent az, hogy "vizsgálat"?

Az eredeti angol kifejezésben mind a környezeti hatásvizsgálat, mind a stratégiai környezeti vizsgálat esetében az "assessment" szó szerepel, ami inkább *felbecsülést, értékelést* jelent, mint (az "analysis" értelmében vett) vizsgálatot. Beruházások hatásainak megállapítása esetén, mivel konkrét létesítmények konkrét kibocsátásairól van szó, a hatások felbecsülése tulajdonképpen a hatások alapos és részletes vizsgálatát igényli, tehát itt teljesen fedi a tevékenységet a magyar *hatásvizsgálat* kifejezés. Ezzel szemben stratégiai elképzelések (például egy ágazati fejlesztési program) tágra értelmezett környezetében (természeti, társadalmi és gazdasági környezetében) nem egyszerűen a hagyományos értelemben vett környezeti hatások (kibocsátások) vizsgálhatók meg, hanem a programnak a környezetre várhatóan kifejtett *következményeit* kell felbecsülni, megállapítani. Ennek következtében tehát, ha a vizsgálat (hatásvizsgálat) alatt tétélesen végrehajtható hatáselemzést értettünk a KHV esetében, akkor ettől mindenképpen (műfajában, célkitűzésében, pontosságában, diszciplináris kötöttségében) megkülönböztetendő az a tevékenység, ami egy elsősorban *célkitűzésekben* testet öltő stratégiai elképzelés következményeinek a megállapítására vonatkozóan elvárható és elvégezhető. Ez utóbbi tehát semmiképpen nem *hatásvizsgálat* abban az értelemben, ahogy a környezeti hatásvizsgálatot értjük, hanem helyesebb lenne a *következmények felbecsülésének* nevezni.

Most már mindhárom fenti pontot összefoglalva, azon a műfajon, amit "stratégiai környezeti vizsgálat" (esetleg "stratégiai környezeti hatásvizsgálat") néven szoktunk emlegetni, tulajdonképpen a következőket érthetjük:

Az SKV azon következmények felbecsülése, amelyek bizonyos stratégiai elképzelések (stratégia) megvalósulása esetén a természeti, a társadalmi és a gazdasági környezetet érik.

Mielőtt továbblépnénk az SKV környezeti szektorban történő alkalmazásának bemutatására, bemutatunk még egy, az SKV-ra vonatkozóan egy hazai áttekintésben is felhasznált, nemzetközi szakirodalomból származó definíciót. Ez a meghatározás nincs ellentétben a fenti okfej-

tésben leírtakkal, ennek ellenére szükségesnek ítéltük fentiek hangsúlyos kiemelését, nyomatékosítását.

Stratégiai környezeti vizsgálat (SKV) az egyes beruházások engedélyezését megelőzően jóváhagyott politikák, tervek és programok környezeti hatásvizsgálatára használt kifejezés. Még pontosabban az SKV-t úgy lehetne meghatározni, hogy az egy stratégiai akció és annak alternatívái környezeti hatásainak értékelésére használatos formalizált, szisztematikus és átfogó eljárás, amely magába foglalja az értékelés eredményét tartalmazó írott jelentés elkészítését is, valamint azt, hogy az értékelés következtetéseit felhasználják a nyilvánosság által ellenőrzött döntéshozásban. (Bina 1999, fordításban ld. Tombácz et al. 2000)

2.2. A közlekedési szektorban alkalmazott stratégiai környezeti vizsgálatok nemzetközi tapasztalatai

Az elmúlt évben az ÖKO Rt. módszertani tanulmányt készített a közúthálózat-fejlesztési tervek környezeti hatásvizsgálatához (Tombácz et al. 2000), amely munka kiterjedt a nemzetközi gyakorlat áttekintésére is. Ezt az áttekintést most nem ismétljük meg, viszont napvilágot látott azóta három fontos és pontosan a témánkat érintő EU kiadvány; *az SKV alkalmazásáról a közlekedési szektorban* (Bina - Vingoe 2000); *az SKV alkalmazásáról közlekedési korridorokra öt tagállamban* (Bina 2001); továbbá egy Kézikönyv az SKV alkalmazásáról közlekedési infrastruktúra tervekhez (Manual on SEA 1999). Ezek tanulságait érdemesnek tartottuk röviden ismertetni.

2.2.1. Stratégiai környezeti vizsgálatok a közlekedési szektorban

Ami az SKV közlekedési szektorban történő alkalmazását illeti, az erre vonatkozó tanulmány egy kérdőíves felmérésen alapult, amit Görögország kivételével az összes EU tagállam, továbbá több tartományi kormányzat is kitöltött (Bina - Vingoe 2000).

A környezeti vizsgálatot alkalmazó országokról (elsősorban a skandinávok és Hollandia) a tanulmány megállapítja, hogy ezekben az SKV egyrészt hozzájárult a közlekedésfejlesztési programok környezeti következményeinek mélyebb megértéséhez, másrészt az eljárás a környezet iránt figyelmet tanúsító közlekedési döntéshozatal és döntéselőkészítés fontos általános eszközévé nötte ki magát. Érdekes tapasztalat, hogy a stratégiai vizsgálatok végzésében tapasztalt országok problémáinak, a gyorsabb továbblépés akadályának látják a *megfelelően jártas szakemberek hiányát*, míg az e tekintetben még járatlan országok úgy vélik, hogy a KHV tapasztalatok megfelelő háttérrel biztosítanak az SKV fejlesztésére.

Ez a megállapítás megerősíti azt a nézetünket, hogy *az SKV létrejöttének körülményei* (t.i. a KHV kiterjesztése más tervtípusokra) *önmagában hamis képet sugallnak az SKV eszköztárról*, és csak menet közben derül ki, hogy az ágazatközi integrációnak és az interdiszciplinaritásnak egy más, következésképpen *másfajta szakértelmet igénylő léptékéről van szó*. Talán az is megkockáztatható, hogy *az SKV készítésekor igényelt módszerek közelebb állnak a térségi fejlesztéssel foglalkozó szakemberek megközelítésmódjához, mint a KHV készítésében jártas környezeti szakértők gyakorlatához*. Erre az ellentmondásra érdemes időben odafigyelni, mert sok félreértésre és feszültség kialakulására ad okot a kezdeti időkben, és visszavetheti, lelassíthatja azt a folyamatot, amely az SKV előnyeinek tényleges hasznosításához vezet.

Igazolhatja ezt a meglátásunkat kérdéskör brit megközelítése is. Az Egyesült Királyság az SKV szempontjából önálló jogi háttérrel nem rendelkező országok közé soroltatott, ugyanakkor igen kifejlett módszertannal rendelkezik. Ehhez azonban nem a KHV irányából, hanem a közlekedéstervezés interdiszciplináris irányba való fejlesztése felől jutott el. A NATA (New Approach to Transport Appraisal; 1998) eredetileg a közutak rendszerének felülvizsgálatára kialakított rendszer, amit azóta továbbfejlesztettek multimodális közlekedési folyosók tanulmányozására is. A NATA célkitűzése a *környezeti, biztonsági, gazdasági, megközelíthetőségi és együttműködési* szempontok együttes és párhuzamos kezelése a felülvizsgálat során. Megjegyzendő, hogy ebben az esetben is külön értelmezendőnek bizonyult a környezeti összetevő, mert stratégiai szinten nem volt alkalmazható a projekt szinten megszokott hatáselemzés. A kialakított Manual for Multi-Modal Environmental Assessment (MMEA) a közlekedési tervek környezeti bírálatának nem két (SKV és KHV), hanem *tíz* szintjét különbözteti meg a *regionális megfontolásoktól és a multi-modális tanulmányoktól a regionális stratégia befejezésén* át az elkészült létesítményre vonatkozó utólagos értékelésig terjedően. A gyakorlatban az első három, (fentebb dőlt betűvel kiemelt) szint tekinthető az SKV szintjének a mi megközelítésünk szerint: ugyanakkor a további tagolás jól kiemeli azt a tényt, hogy az SKV végrehajtásán belül is célszerű megkülönböztetni több döntési szintet, és nem célszerű addig tovább haladni, amíg egy általánosabb szinten nem született döntés. (Pl. kár addig a folyosóról beszélni, amíg regionális összefüggésben a hálózat nem került értékelésre).

2.2.2. Stratégiai környezeti vizsgálatok közlekedési korridorokra

Az a legújabb tanulmány, amely a korridorok mentén készített minta-tanulmányok eredményeit összesítette (Bina 2001), egy hosszabb eljárás egy fázisát képezi. Ez a fázis beilleszthető az 1996-ban elfogadott, a transzeurópai hálózatok létesítését megalapozó EU határozat (TEN Guidelines 1996) által megindított folyamatba. A határozat 8. cikkelye felhívta a Bizottság figyelmét "elemzési módszer kifejlesztésére a teljes hálózat környezeti hatásainak stratégiai értékelésére", valamint "valamennyi érintett közlekedési módra kiterjedő korridor elemzés kialakítására". Ennek nyomán a Bizottság közlekedési és környezetvédelmi kérdésben illetékes igazgatóságai munkaprogramot alakítottak ki, célul tűzve ki (a) a közlekedési ágazat számára szolgáló SKV metodika kialakítását, (b) minta SKV készítését a teljes TEN hálózatra és (c) a tagállamok bátorítását az egyes korridorokra vonatkozó minta vizsgálatok elvégzésére. Az utóbbi célkitűzés nyomán öt tagállam (S, GB, A, I, F) kiválasztott egy-egy TEN-folyosó szakaszt saját országa területén (ill. Franciaország a Párizs-Brüsszel folyosót), amire 1999-ig elvégezte a stratégiai környezeti vizsgálatot. Bina (2001) nem ezek összesítésére vállalkozott, hanem a tapasztalatok birtokában az általánosítható tanulságok összegezésére.

Fontos megemlíteni, hogy mindegyik ország a maga értelmezésében és a saját tervezési rendszerébe igazítva készítette el a dokumentumot. Ez maga is azt demonstrálja, hogy lényegében azonos tárgyat (egy közlekedési folyosót) az SKV keretében az értelmezési és tervezési kontextustól függően radikálisan eltérő módokon lehet értékelni. Bár végig kísérhető egy általános módszertan (célok megállapítása, problémafókuszálás, alternatívák azonosítása, potenciális hatások megbecsülése, társadalmi részvétel, kiértékelés), az egyes lépések tartalma és mélysége nagy mértékben eltérőnek bizonyult. Az eltérések végül is visszavezethetők voltak arra, hogy a különböző országok a tervezés különböző fázisában lévő korridor-szakaszokat választottak ki. Bina összegezésében négy szintet különböztet meg. A legmagasabb lenne a *stratégiai ágazatpolitikai fejlesztés*, de ez itt nem jött szóba, hiszen eleve korridor szinten készültek a tanulmányok. A következő szint *a politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések, választások*. Kiderült, hogy csak a brit és az osztrák korridor esetében volt még nyitva a döntéseknek ez a szintje. Ennél kötöttebb tervezési szint (de még az SKV tárgya) *a*

fejlesztési programok szintje, ahova a svéd és a francia, részben az osztrák eset volt besorolható, és már *projekt szintű fejlesztés* volt az olasz eset. Ez utóbbi tulajdonképpen már nem az SKV, hanem a KHV tárgya, ebből adódóan az olasz minta számos hagyományos hatásvizsgálati elemet tartalmazott. Ugyanakkor éppen az olasz csoport alakított ki egy nagyon szemléletes keretet a különböző fázisok megkülönböztetésére: eszerint kétféle SKV szintet érdemes egymástól elhatárolni. Egy felsőbb szinten politikai - ágazatpolitikai - összefüggések merülnek fel, minőségi módszereket lehet csak használni az értékelésre, és itt az értékelési etalon az általános fenntarthatósági cél és a viszonyítás a mobilitás általános igénye. A következő szintet a team a "térsgégi és regionális elemzés szintjének" nevezte, itt a közlekedési, a térsgégi és a környezeti politikák egyaránt érvényre jutnak, tulajdonképpen ezen a szinten a SKV készítése közben olyan erősek a visszacsatolások, hogy azt lehet mondani, hogy aktív közlekedési tervezés folyik a korridorok megállapítása, elhelyezése terén. (Ezt a szintet a projekt szint követi, és a KHV birodalma, és a szintek a projekt végrehajtásának fázisával zárulnak.) Az itt leírt négy fázist az jellemzi, hogy magasabb szinten a (szak)politikai szempontok dominálnak, és háttérbe szorulnak a műszaki kritériumok, lefelé haladva fokozatosan csökken az első és növekszik az utóbbi szerepe. (A projekt végrehajtásánál szinte kizárólagos a műszaki dominancia). Ezzel párhuzamba állíthatóan eleinte az értékelés is minőségi szempontokkal dolgozik, és fokozatosan halad a mennyiségi összevetések irányába.

Bina végül négy pontban összegzi azokat a tapasztalatokat, melyek a korridorokon túlmenően az SKV készítésének általános metodikájára vonatkoznak:

- (a) Az SKV fejlődése leginkább a készítése közben való tanulástól várható ("*learning by doing*").
- (b) Az SKV hatékonysága országról országra változik, nem szakítható ki a tervezés egészét jellemző viszonyokból.
- (c) Nem csupán a végső dokumentum és a kapott eredmények a fontosak, de az SKV készítésének folyamata is, amely jó esetben a probléma-közelítés és a kommunikáció iskolája is.
- (d) Az SKV készítése pozitív hozzájárulás lehet a multimodalitás kulturájának javításához csakúgy, mint az infrastrukturális és nem-infrastrukturális megoldások kombinálásához.

2.2.3. Kézikönyv a közlekedési infrastruktúra tervek stratégiai környezeti vizsgálatához

A két évvel ezelőtt készített Kézikönyv (Manual 1999) a maga logikájában világos rendbe szedi az SKV keretében elvégzendő feladatokat:

- előszűrés (kell-e SKV),
- fókuszálás (lényeges elemek kiválasztása),
- hatások értékelése,
- ellenőrzés,
- integráció a döntéshozatalba,
- monitorozás
- partner hatóságok részvétele a folyamatokban.

A dokumentum világosságának és következetességének elismerése mellett is talán meg lehet kockáztatni, hogy — számos ezt enyhítő megjegyzés mellett — a konkrét (KHV mélységű) hatásvizsgálati elemekre aránytalanul nagy súlyt helyez, és az itt fentebb bemutatott és azóta készült tanulmányok ebben a tekintetben árnyaltabban járnak el.

Ugyanakkor feltétlenül ki kell emelni azt a felosztást, ami a közlekedés logikája oldaláról is megerősíti a fentebb tárgyalt eredményekkel egybecsengő megállapítást, mely szerint érdemes markánsan megkülönböztetni az SKV tárgyúul szolgáló stratégiai tervezetek két szintjét. A Kézikönyv a környezeti vizsgálatok szemszögéből a közlekedési tervezés és a döntéshozatal alábbi elkülönülő szintjeit sorolja fel: *hálózati szint*, *korridor szint* és *projekt szint*. Az utóbbi a KHV tárgya, míg az előbbi kettő mindegyike a stratégiai környezeti vizsgálat tárgyát alkotja, és multimodális megközelítést kíván. A hálózati szint stratégiai vizsgálata nagyobb mértékben policy-orientált. A Kézikönyv szerint az értékelésnek ki kell térnie a meglévő hálózat értékelésére, a tervezett változtatásokra és a környezeti célok alapján várható jövő elemzésére, továbbá a kialakított változatok környezeti rangsorolására. Ugyanakkor a végső döntést esetenként csak akkor lehet meghozni, ha a felmerült új változatok kidolgozása korridor mélységig megtörténik.

Korridor szinten is ügyelni kell arra, hogy csak az ezen a szinten releváns mértékig terjedjen ki az értékelés, vagyis a korridor egészére vonatkozó mélységig. Projekt szintű, részletes elemzést nem indokolt a korridor szintű vizsgálatától elvárni, ennek megfelelően bizonyos döntéseket tovább kell halasztani (több alternatívát tovább kell vinni).

A kézikönyv végül egy fejezetben felhívja a figyelmet a lokális, a regionális és a globális hatások megkülönböztetésére és eltérő kezelésére. A hatásokat kiváltó forgalom kezelésére különböző forgatókönyvek felállítását elegendőnek lehet tekinteni, azaz nem kell a forgalom-számlálási mélységet elvárni ezen a szinten.

3. A LEHETSÉGES ALTERNATÍVÁK BEMUTATÁSA

Mivel a Széchenyi Tervben nincsenek alternatívák kialakítva, ezért fontos megfogalmazni, hogy milyen alternatívák, milyen forgatókönyvek jöhetnek még számításba a tervben megfogalmazottakon kívül. A számításba vehető alternatívák elméletben lehetnek teljes, ún. helyettesítő változatok, vagy csak részbeni megoldásokat adó változatok. (Lásd pl. vasúti teherszállítás, Ro-ro, Ro-la rendszerek, alacsonyabb szintű közutak stb., miután a különböző közlekedési ágazatok nem helyettesíthetik teljes mértékben egymást.) *Bizonyos mértékű helyettesítés azonban elképzelhető – a stratégiai hatásvizsgálatok célja e lehetőségben belüli preferenciák megítélésének elősegítése.*

Ezen alternatívák vagy forgatókönyvek megfogalmazása azért fontos, mert a null változaton kívül (marad a jelenlegi állapot, vagyis nem fejlesztünk) ezek képezhetik az összehasonlítás alapját. Vagyis ezeken keresztül lehet megítélni, hogy környezetvédelmi szempontból mennyire közelítünk az optimális megoldáshoz a tervezett változattal.

A helyettesíthetőséget vizsgálva meg kell különböztetni az áru- és a személyszállítást. Ez utóbbira mutatunk be egy értékelési lehetőséget.

A kérdés feltérképezéséhez egy olyan mátrixot alkalmazunk, ahol a sorok és az oszlopok ugyanazokat a közlekedési módokat jelentik és az a kérdés, hogy a sor által jelölt közlekedési módot mennyire képes a használó az oszlop által jelölt móddal felváltani. Az értékelésre egy nullától tízig futó skálát használunk, amelynél a 10 a korlátlan, a 0 nem megvalósítható helyettesíthetőséget jelöli.

A rendszer nem szimmetrikus átlósan, mert nem mindegy, hogy melyik módot akarom elhagyni, melyik mód kedvéért. (Pl. a vasútról csak akkor térhetek át személygépkocsira, ha van pénzem kocsit venni és van jogosítványom, míg fordítva az befolyásol, hogy megy-e vasúti vágány a célállomáshoz.)

Személyszállítás helyettesíthetősége

	1	2	3	4	5	6	7
1. Vasúti személyszállítás		7	2	10	2	4	2
2. Közúti személygépkocsi használat	7		8	8	2	4	7
3. Közúti helyi, tömegközlekedés	4	7		1	2	0	8
4. Közúti távolsági tömegközlekedés	7	7	0		2	5	0
5. Folyami hajózás	7	8	2	9		0	1
6. Légiközlekedés	7	8	0	6	0		0
7. Települési kötőtpályás közlekedés	3	7	9	1	0	0	

A helyettesítő alternatíváknak ott van helye, ahol a fejlesztés szükségesnek tekinthető, a közútfejlesztési alternatíváknak pedig ott, ahol a környezeti, gazdasági és társadalmi oldalról nem találunk ennél jobb megoldást. Olyan esetekben nem érdemes autópálya nyomvonal-folyosó megfelelőségén gondolkodni, ahol eleve nincs szükség erre.

A helyettesíthetőség tekintetében felmerül, hogy kiváltható-e az autópálya sok határátkelő ponttal, sűrű úthálózattal? A válasz az, hogy ha az autópálya még nem lenne feltalálva, akkor talán kiváltható lenne, de a kapacitásnövelés céljából kialakított autópálya egyszer csak létrehozott egy új "minőséget", a tömeges nagy távolságú utazást, az erre való igényt. Akármi is a véleményünk erről, mint jelenségről, tény, és feltehető, hogy még ha Magyarországon senki nem akarna részt venni ilyen utazásban, akkor sem volna módunk minden áramlatot feltartóztatni.

A LEHETSÉGES ALTERNATÍVÁK:

- a) Null változat
- b) Más közlekedési ág + a jelenlegi hálózat korszerűsítése, fejlesztése
- c) Minimális autópálya + autóutak a tervezett hálózaton
- d) A tervezett elképzelés, de más nyomvonal folyosó
- e) A tervezett elképzelés

Tanulmányunk — a Széchenyi Terv tartalma és konkrétsága miatt — elsősorban a közúti alternatívákat vizsgálja, alkalmanként kitekintve a vasút nyújtotta lehetőségekre.

4. A KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATOK ÉRTÉKELÉSÉNEK LEHETŐSÉGEI AZ SKV SEGÍTSÉGÉVEL

Ebben a részben közlekedési hálózatok, nyomvonal folyosók értékelésének környezet-, táj- és természetvédelmi szempontjait kívánjuk összefoglalni a korábban Nyugat-Európában készült konkrét munkák, és a tavaly az ÖKO Rt.-ben készült módszertani elemzés tapasztalatai alapján.

4.1. A környezetvédelmi értékelés lehetőségei

Az EU országok stratégiai hatásvizsgálataiban a környezetvédelmi értékelés során az indikátorok alkalmazása került előtérbe. A következőkben két meghatározó módszertani tanulmány javasolt indikátorait mutatjuk be.

4.1.1. *Stratégiai Környezeti Hatásvizsgálatok (SKV) általános metodikája*

Az Európai Bizottság 1994-ben dolgoztatott ki módszertant a stratégiai környezeti hatásvizsgálatokra. Ennek címe: „Strategic Environmental Assessment: Existing Methodology, Commission of the European Union, prepared by DHV Environment and Infrastructure BV, June 1994.” Ebben a stratégiai környezeti hatásvizsgálat készítésének következő szakaszait különböztették meg:

- A. A stratégiai akció (politika, program, terv) célkitűzéseinek meghatározása
- B. A stratégiai akció változatainak kialakítása
- C. A környezeti hatások vizsgálata
- D. Az információk elemzése.

Az egyes szakaszok legfontosabb feladatai a következők:

A) Célkitűzések meghatározása

B) A stratégiai akció változatainak kialakítása

C) A környezeti hatások vizsgálata

D) A hatásvizsgálat során kapott eredmények elemzése, értékelése

Miután a tervezett stratégiai akció egyes környezeti indikátorokra gyakorolt hatását megbecsülték, a változatok közötti választásra lehet használni ezeket az információkat. A változatok közötti választás egyfajta bonyolult egyezkedést jelent a különböző környezeti indikátorok és más az akciót meghatározó jellemzők (pl. műszaki megvalósíthatóság, költségek) között. A hatásbecslés természetesen az SKV során is bizonytalansággal jár, a döntéshozók munkáját ezért ezek bemutatásával is elő kell segíteni. Ez történhet pl. az indikátorok további összevonásával, vagy bizonyos nézőpontokból az eltérő alternatívák logikus következményeinek bemutatásával (kiemelve a konfliktusokat, azaz az ütköző célkitűzéseket). Csakúgy, mint a beruházásokra vonatkozó hatásvizsgálatok fázisai, az SKV szakaszai is iteratív ciklust alkotnak.

A javasolt metodika egyik fő eleme az indikátorok meghatározása, az ezek szerint készülő vizsgálat, majd ezen indikátorok összevonása a döntés előkészítése érdekében. A vizsgálat során **a környezeti indikátorok szimbolizálják a környezeti célkitűzéseket**, ezeket használják az akciók optimalizálására és ezeket tüntetik fel az információelemzésben. A legtöbb tanulmányozott, Nyugat-Európában készült stratégiai hatásvizsgálatban sikerült olyan indi-

kátorokat találni, amelyeket nem volt túl nagy erőfeszítés becsülni, mégis eléggé reprezentatívok voltak az érintett érdekek és értékek tekintetében. Számos indikátor széles körben alkalmazhatónak és a legtöbb fél által elfogadhatónak bizonyult. Az ilyen indikátorokkal való munka hatékonysága azon múlik, tudjuk-e, hogy mi történik a hatásfolyamatok végén (a végső hatásviselőknél). Ez a vége a hatásfolyamatoknak ugyanis sokkal általánosabb, mint maga az illető stratégiai akció: a társadalom számos más része is befolyásolja ugyanazokat az indikátorokat. A következő, 1.sz. táblázatban néhány példát mutatunk be elvégzett hatásvizsgálatokban alkalmazott környezeti indikátorokra.

1. táblázat A stratégiai hatásvizsgálatokban alkalmazott környezeti indikátorok

Indikátor		Környezeti szempont	Példák
Légszennyezők emissziós szintje	hol használják? →	közegészségügy földi felmelegedés ózonréteg pusztulása savasodás	Európai HST Betuwelij Cargo Rail Line
Emissziós szintek közvetett hatása a talajra, felszíni vizekre és a talajvízre	hol használják? →	közegészségügy biodiverzitás csökkenése	Észak-Vesztfáliai Útprogram Betuwelij Cargo Rail Line
Energiafelhasználás/ Energiahatékonyság/ Fosszilis energia-felhasználás/ Energiatermelés	hol használják? →	földi felmelegedés savasodás közegészségügy	Európai HST
Területfoglalás	hol használják? →	élőhelyek elvesztése értékes tájkép elvesztése/ egyéb helyszínekhez kötött értékek elvesztése (történelmi, kulturális stb.)	Európai HST Betuwelij Cargo Rail Line
Veszélyes hulladék keletkezése	hol használják? →	veszélyeshulladék-lerakás hatásai	
Nem veszélyes hulladék keletkezése	hol használják? →	nemveszélyes hulladék-lerakás hatásai	
Területi tervekkel való egyezés	hol használják? →	helyi hatások (zajszennyezés, élőhelyek elvesztése, értékes tájkép elvesztése, stb.)	
Területhasználat természeti területeken	hol használják? →	értékes élőhelyek elvesztése védett fajok érintettsége	Észak-Vesztfáliai Útprogram Betuwelij Cargo Rail Line
Érzékeny területekhez való közelség	hol használják? →	élőhely minőségének romlása	
Általánosított maximális veszélyeztetett távolság	hol használják? →	közbiztonság	Betuwelij Cargo Rail Line
Közlekedési dugók	hol használják? →	helyi környezeti problémák szociális hatások	Európai HST
Gépjárművek kora	hol használják? →	savasodás földi felmelegedés zajszennyezés helyi légszennyezés mérgező hatásai	Európai HST

A megbecsült, mérhető paraméterek tehát csoportokba rendezhetők. Minden egyes csoporthoz egy összesített indikátor tartozhat. A csoportokat ismét össze lehet vonni magasabb rendű csoportokba. Az összevonás utolsó szintje, természetesen, a döntés maga. Részben összevonni annyit tesz, mint részben meghozni a döntést, és ez nem technikai, hanem politikai ügy. Lehetségesek azonban olyan összevonások is, melyek lényeges ellentmondások nélkül elvégezhetők. Több ilyen típusú módszer létezik: index módszerek; pénzügyi (*monetáris*) módszerek; természetes módszerek.

4.1.2. A közlekedés és környezet indikátorai (TERM)

A közlekedés és környezet indikátorai, az ún. 'TERM' egy javasolt, közlekedésre és környezetre vonatkozó jelentési mechanizmus, amelyet az EU fejlesztett ki a tagországokkal közösen. A TERM égisze alatt éves, indikátorokon alapuló jelentések fognak készülni, segédeszközt adva a "politikacsinálóknak" a környezeti és ágazati politikákat integráló stratégiák hatékonyságának értékeléséhez. A javasolt indikátorok segíthetik a politika-szintű stratégiák és kezdeményezések értékelését.

A TERM koncepcióját az EU Egyesült Közlekedési és Környezeti Tanácsa kezdeményezte, 1998-ban. Az Európai Környezeti Ügynökséget (EKÜ) kérték fel egy háttéranyag elkészítésére, amely leír egy lehetséges jelentési mechanizmust közlekedési és környezeti ügyekkel kapcsolatban. A munka során eddig a következő eredményeket érték el:

- 27 indikátort tartalmazó előzetes listát dolgoztak ki. Az indikátorokat a következő kategóriák köré csoportosították:
 - o környezeti következmények,
 - o területhasználat és az alapvető szolgáltatásokhoz való hozzáférés,
 - o közlekedési igény és intenzitás,
 - o közlekedési ellátás,
 - o árindex,
 - o valamint a közlekedés hatékony használata;
- Elkészítették az elemzés koncepcionális alapjait az EKÜ DPSIR rendszerén (Driving force, Pressure, State, Impact, Response - hajtóerő, nyomás, állapot, hatás, viszonyhatás) alapult, és a "politikacsinálók" számára beazonosították a releváns kulcskérdéseket;
- Beindították a közlekedési indikátorok/adatok gyűjtésével kapcsolatban hasonló munkát végző nemzetközi szervezetekkel való együttműködést, és előzetes egyeztetéseket végeztek a tagországokkal;
- Megvalósíthatósági tanulmányt készítettek az adatok elérhetőségével és indikátorok kidolgozásával kapcsolatban tagországok szintjén, és akciótervet dolgoztak ki a TERM előmozdítása érdekében;
- Átnézték az EU és a tagországok nemzetközi szintű, közlekedésre és környezetre vonatkozó céljait, és egy elemzést készítettek arra vonatkozóan, hogy milyen kapcsolat lehet ezek között a célok és a TERM indikátorok között.

A TERM nulladik verzióját 1999 végén publikálta az EKÜ, majd használhatóságát és a politikáknak való megfelelőségét értékelték. Pályázatot írtak ki a TERM-ben meghatározott feladatok (adatgyűjtés, -feldolgozás, egyeztetés, ország-jelentések stb.) bonyolításának elvégzésére. A cél az, hogy folyamatosan fejlesszék az indikátorcsomagot, az adatok megbízhatóságát és tagországok közötti összehasonlíthatóságát. Az éves jelentéseket az EUROSTAT által készített részletes statisztikai kompendium kíséri majd. A TERM által kidolgozott indikátorok a stratégiai hatásvizsgálatok során is figyelembe vehetők. (Lásd a 2.sz. táblázatot.)

2. táblázat A TERM közlekedés és környezet indikátorainak javasolt listája

Csoport		Indikátor
A közlekedés környezeti következményei	1.	A közlekedés végső energiateljesítménye és az elsődleges energiateljesítmény felhasználás, részesedés az összesből (fosszilis, nukleáris, megújuló) közlekedési módoként
	2.	Közlekedési kibocsátások és CO ₂ , NO _x , SO ₂ stb. részesedése a teljes kibocsátásból
	3.	Levegőtisztasági határértékek túllépése
	4.	Közlekedési zajnak kitett népesség
	5.	A közlekedés hatása az ökoszisztemekre és élőhelyekre (fragmentáció) és a közlekedés kijelölt védett területekhez való közelsége
	6.	Területfoglalás közlekedési mód szerint
	7.	Közlekedési balesetek, halálozások, sérülések, szennyező balesetek (föld, levegő, tenger) száma
Területhasználat és alapszolgáltatásokhoz való hozzáférés	8.	Átlagos utas utazási idő és távolság közlekedési eszközönként, célonként (ingázás, bevásárlás, szabadidős tevékenységek) és területenként (városi/falusi)
	9.	Közlekedési szolgáltatásokhoz való hozzáférés pl. <ul style="list-style-type: none"> • gépjárművek száma háztartásonként • emberek %-a adott területen, akik elérik egy tömegközlekedési eszköz megállóját annak pl. 500 m-es körzetében
Közlekedési igény és intenzitás	10.	Utas-szállítás (módok és célok szerint) (pl. összes utas, összes utas-km, utas-km / fő, utas-km / GDP)
	11.	Áruszállítás (módok és célok szerint) (összes tonna, összes tonna-km, tonna-km / fő, tonna-km / GDP)
Közlekedési ellátás	12.	Közlekedési infrastruktúra hossza módok és infrastruktúra fajtája (pl. autópálya, országos főút, helyi út stb.) szerint
	13.	Közlekedési infrastruktúra beruházások / fő és mód szerint
Árindex	14.	Az utas- és áruszállítás valódi ára közlekedési módoként
	15.	Üzemanyagár
	16.	Adók
	17.	Támogatások
	18.	Személyes mobilitásra költött összeg személyként jövedelmi csoportok szerint
	19.	Az infrastruktúra és a környezeti költségek (beleértve a közl. dugók költségét) azon aránya amit az ár fedez
A közlekedés hatékony használata	20.	Az utas- és áruszállításban megtett km teljes energiateljesítménye (járműfajtánként)
	21.	CO ₂ , NO _x , SO ₂ stb. kibocsátások per utas-km és kibocsátások per tonna-km közlekedési módoként
	22.	Járműtelítettség (mennyire van tele a jármű)
	23.	Tisztább üzemanyagok (ólommentes benzin, elektromos, alternatív üzemanyag) fogyasztása és alternatív üzemanyaggal közlekedő járművek száma
	24.	Közúti teherszállítás terhelő tényezői
	25.	A járműállomány átlagos életkora
	26.	A járműállomány azon aránya, amely megfelel bizonyos levegő- és zajkibocsátási határértékeknek (közlekedési módoként)
	27.	Társadalmi tudatosság

4.2. A környezeti hatások mértékének kifejezése, indikátorok

A közlekedés környezeti-ökológiai hatásokat jellemezni tudó, a hálózatfejlesztés léptékében is alkalmazható legfontosabb indikátorok a következők lehetnek:

A) Területfelhasználás (ennek minimalizálása a fejlesztések során)

(környezeti-ökológiai szerep: biológiailag aktív és inaktív felület arány meghatározása)

A kérdés itt az lehet, hogy a vizsgált térség teljes területéből mennyit vesznek igénybe a közlekedési infrastruktúrák akár ágazati bontásban. Cél a fejlesztésnél, hogy lehetőség szerint már meglévő nyomvonalak kerüljenek fejlesztésre, vagy azok mellett alakuljanak ki új vonalak. Illetve, hogy a minél kisebb területigénybevétellel járó fejlesztések kapjanak preferenciát.

B) Káros hatások (ezek minimalizálása a fejlesztések során)

Ba) Káros hatások minimalizálása lakóterületeken

Itt elsősorban az emberi egészségvédelme a cél, a lakóterületek érintettségét kell meghatározni.

Az érintettség több típusú lehet:

- Az infrastruktúra létesítmény, nyomvonal a lakóterületen áthalad.
- Az infrastruktúra létesítmény, nyomvonal a lakóterület határán halad.
- Az infrastruktúra létesítmény, nyomvonal közvetlen hatásterületében található a lakó terület. Itt a környezeti elemek szempontjából néhány száz métert, ökológiai szempontból 1-2 km-t érdemes figyelembe venni.

Ez a három típusú érintettség közvetlennek tekinthető.

A környezeti hatások azonban rendszerint térben is terjedők. Tehát **közvetett érintettséget** is meg kellett állapítanunk:

- Az infrastruktúra létesítmény, nyomvonal a lakóterület 3-5 km távolságában halad. Ezt közvetett érintettségnek tekintettük.

Bb) A védett, védendő területeket érő káros hatások minimalizálása

(Ökológiai szerep: az ember és az élővilág életfeltételek romlása, értékmegőrzés lehetősége)

Nyomvonalak hosszát ágazatonként a védett, védendő területekre vonatkoztatva is át kell tekinteni. Azért fontos ágazatonként meghatározni az érintett területeket, mert a káros hatások jellege ágazatonként eltérő. Cél a fejlesztéseknél: Az új nyomvonalak kerüljék el a védett területeket közelébe.

Az érintettség az előző pontnak megfelelő. Itt fontos lehet még az is hogy hol vannak olyan területek, ahol az infrastruktúra nyomvonal ökológiai gátként jelentkezik:

- vízi közlekedésnél ilyen nincs, van azonban egy hasonló kedvezőtlen hatás, a káros élőszervezetek elterjesztésének elősegítése (ez a többi közlekedési ágazatnál is megjelenik)
- vasút, út esetén: ugyan még az ökológiai hálózat nincs kijelölve, de néhány fontos elem már most megjelölhető: vízfolyások keresztezése, különböző élőhelytípusok között haladó infrastruktúra (pl. hegyláb mentén haladó nyomvonal)

Bc) Tájhasználati szempontból kiemelkedő értékű területeket (pl. üdülőterületek, hagyományos gazdálkodási formák, tájképi jelentőségű területek, kulturális örökség területei) érő káros hatások minimalizálása

Kiemelkedő jelentőségű tájakat (pl. hagyományos tájgazdálkodás, borvidék, kiemelkedő tájkép, kulturális örökség, stb.) érő nyomvonalhosszak megállapítása. Cél itt is: Itt is az ilyen területek lehetőség szerinti elkerülése, vagy az ilyen területeket érő nyomvonalhosszak minimalizálása.)

Az egyes nyomvonal folyosók részletesebb vizsgálatánál ezek érintettsége lesz az egyik fő szempont.

5. AZ ÉRTÉKREND

A stratégiai hatásvizsgálatok során - ellentétben a projekt szintű hatásvizsgálatokkal - elsősorban nem valamilyen határérték- és norma-rendszernek kell megfelelni, hanem meghatározott elveknek, céloknak. Így az SKV elkezdésekor szükséges valamilyen értékrendet kialakítani ahhoz, hogy a pozitív és negatív hatások egyértelműen elkülöníthetők és értékelhetők legyenek.

Az értékrend kialakításához első lépésben azt a feltételrendszert kell vizsgálnunk, amely alapján lehetséges azoknak az elveknek, céloknak a megfogalmazása, amelyek az SKV során az értékrendet fogják alkotni. **Az értékrend ahhoz szükséges, hogy a fejlesztések során kialakuló környezeti változások elfogadhatósága megállapítható legyen.** Ehhez meg kell tudni határozni, hogy mit tekintünk jónak és mit rossznak. Az értékrend kialakításakor a társadalmat érintő politikai és regionális célrendszert fel kell használni, tehát a felsorolt dokumentumok mellett szükség van ezek ismeretére. Elképzelhető, hogy mindjárt az értékrend kialakításakor kompromisszumokat kell kötni, de ezek a kompromisszumok segítik a későbbi munkát.

5.1. A fenntartható közlekedés modellje

A fenntartható közlekedés modellje magát a tevékenységet két irányból kívánja befolyásolni. Egyrészt ésszerűsíteni kívánja a közlekedési, szállítási igényeket, tehát befolyásolja a tevékenység mértékét, másrészt minimalizálja a nem kívánatos környezeti hatásokat. Az igények befolyásolása nem csak gazdasági alapon, hatékonyság növelési céllal történik, hanem a kezelhetetlen környezeti problémák megelőzése, csökkentése, és a kemény természeti erőforrás korlátok érvényesítése miatt is. A modellhez kialakítható értékrend (feltétel- és célrendszer):

- a) A közlekedés a lehető legkisebb mértékben zavarhatja a természetet, a táj és az épített környezet összhangját, kibocsátásain keresztül nem károsíthatja az emberi egészséget.
- b) Az értékes ökoszisztémák érintettségét minimalizálni kell.
- c) A meglévő környezeti hatásokat minden hatásviselő tekintetében mérsékelni kell. Beleértve a balesetek, gázolások csökkentését és nem csak az emberre, de az állatvilágra nézve is.
- d) Az integrált egyéni-közösségi közlekedési rendszerek létrejöttét elősegítő rendszereket kell alkalmazni.
- e) A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének kialakításakor nem lehet a meglévő és a várható forgalom az egyetlen döntő szempont, hanem magának a hálózatnak a kialakításával alakítani kell a forgalom irányait és egy-egy térségben megjelenő nagyságát.
- f) Tudomásul véve az ország földrajzi adottságai miatt kialakult tranzitforgalom létét, minimális hosszúságú tranzitpályákat kell kialakítani, lehetőség szerint a belföldi forgalom zavarása, illetve nagy forgalom-halmozódás nélkül. A lehető legkisebb környezetterhelést és környezeti igénybevételt okozó közlekedési tranzitfolyásokat kell megteremteni és fenntartani.

- g) A környezetvédelmi céloknak megfelelő logisztikai lánc kialakítása szükséges.
- h) A környezetkímélőbb, kisebb terület-felhasználással járó és energiatakarékosabb vasúti és belvízi áruszállítást a fejlesztéseknél preferálni kell, az állam közvetlen és közvetett eszközökkel segítse elő kombinált áruszállítási módok elterjedését és működését.
- i) Tényleges választási lehetőség kell, hogy kialakuljon a személyi közlekedési és az áruszállítási módok között, még akkor is, ha bizonyos kötöttségek mindig fennállnak. A közlekedési rendszer állapota nem lehet kényszerítő erő a személygépkocsi használatára. Új vasútszakasz megépítésére elegendő forgalmi igénybevétel a jelenlegi szokásrendszerben nem alakulhat ki. Nem a kiváltását, hanem a lassan nálunk is telítődő autópálya-szakaszok mellett, azok tehermentesítését szolgáló kínálat-bővítést kellene megteremteni, illetőleg erre tudatosan, a megfelelő projektek kidolgozásával, a pénzeszközök előzetes megtervezésével kellene készülni és nem további, az egyre többsávos autópálya bővítéseket beütemezni.
- j) A belföldi távolsági személyszállítást tömegközlekedési eszközökkel kell a jelenleginél színvonalasabb módon kielégíteni.
- Minden település elérhetőségét biztosítani kell, minden nap tömegközlekedési eszközzel is.
 - A távolsági tömegközlekedés elérési ideje a legfontosabb útvonalakon nem haladhatja meg jelentősen a gépkocsival való elérési időt.
 - Olyan tömegközlekedési járműpark kialakítása szükséges, amely megfelelő komfortot tud nyújtani, alacsony energia igényű, és biztonságos.
- j) A belföldi helyi személyszállítást tömegközlekedési eszközökkel szintén a jelenleginél magasabb színvonalon kell megoldani.
- A munkahely elérését napi 2 órás utazási időn belül kell biztosítani.
 - Energiatakarékos és szigorú környezetvédelmi normáknak megfelelő járműparkot kell kialakítása.
 - Az időbeli megbízhatóság el kell érni a tömegközlekedésben.
 - Az emberhez méltó körülményeket szükséges biztosítani.
 - Azaz az utas számára a tömegközlekedés nem válhat a stressz-helyzetek sorozatává.
- k) A fejlesztéseknél preferálni kell a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítását.
- l) A lakott területek belső, sűrűn lakott övezeteiben, a történelmi jelentőségű, műemléki védettségű, valamint a pihenést, üdülést szolgáló területeken a személygépkocsi-forgalmat korlátozni kell, akkor is, ha ez egyes érintettek érdekeit sérti.
- m) A közlekedés fejlesztési tervek előkészítése során együtt kell mérlegelni a gazdasági, társadalmi, és környezeti hatásokat. Bizonyos területhasználati és környezetterhelési korlátokat kemény korlátnak kell tekinteni.
- n) A GDP-hez viszonyított áruszállítási fajlagos értékeket javítani kell a közlekedési energiafelhasználás és a szállítási útvonalak hosszának tekintetében.

- o) Az élőállatok szállítási körülményeinek javítása is szükséges. Ez utóbbit azért fontos megemlíteni, mert a fenntarthatóságot tudati, társadalmi oldalról is figyelembe kellene venni. Ez viszont etikai tényezőket is megkövetel a rendszertől.

A fenti értékrend, nincs ellentétben az előző fejezetben felsorolt feltétel rendszerekkel, még akkor sem, ha egyes elemei nem illeszkednek a gyakorlatban követett közlekedéspolitika szándékaihoz. Az országos, kormány szintű dokumentumok a fenntarthatósági modellhez közel álló elveket vallanak. Azonban ahogy közeledünk az elméletben környezetbarát elképzelésektől, a gyakorlatban megvalósuló fejlesztésekhez, úgy szorul háttérbe a környezetvédelem és erősödik a fejlett országok 60-as, 70-es éveire jellemző növekedési modell gondolkodásmódja. Jellemző példa, hogy mind a közlekedési, mind a területfejlesztési anyagok tele vannak a főváros centrikusság, az agglomerációs zsúfoltság, és a környezeti terhelések csökkentésének igényével, mégis a konkrét fejlesztési elképzelések a legtöbb esetben ennek ellentmondanak.

A növekedés centrikus gazdaságokban a közlekedési rendszer fejlesztése a növekedés igényének van alárendelve. A közlekedési infrastruktúra, de főleg az autópályák megfelelő sűrűségű kiépítését a fejlődés legfontosabb feltételének tekintik. Magukat a beruházásokat a növekedés egyik motorjának használják. A fejlesztés csak a minimális környezetvédelmi feltételeket tartja be, hiszen a fejlesztési kényszer csak azt engedi meg, hogy kevésbé rossz megoldásokat valósítsunk meg. A rendszer működése az igények növekedésével jár, ami további beavatkozásokat gerjeszt. A hatékonyságot általában csak rövidtávon tartják fontosnak. A növekedés centrikus gazdaságok nem a természettel való egyensúlyra, hanem egyértelműen „az ember fontosabb, mint a természet” elvre épülnek. Érdekes a fejlett európai országok korábbi gyakorlatát megfigyelni, amely a természet elszegényedésével járt, miközben az emberi átlagéletkor megnőtt, egészségi állapot javult. Nálunk ez másként történt, a szocializmus inkább az életkor és az egészségi állapot szempontjából volt kedvezőtlen hatású, a biológiai sokfélség ebben a régióban lényegesen gazdagabb maradt.

5.2. A gyorsforgalmi utak fejlesztésének környezetvédelmi megközelítésű értékrendje

A nemzetközi közúti gyorsforgalmi hálózatok terve fejlődési zsákutcát képez, mivel pontosan olyan funkciót vesz át, amelyet a vasút kevesebb környezeti ártalommal, kevesebb baleseti veszéllyel, kisebb terület-igénybevétellel, kevesebb energia felhasználásával és gazdaságosabban képes ellátni. A kedvezőbb változat azért nem tud mégsem érvényesülni, mert a gazdasági rendszeren belül világszerte olyan érdekláncolat épült ki - beleértve ebbe a rövid távú fogyasztói, munkavállalói érdekeket is, tehát egyfajta társadalmi támogatottságot, - amely diszpreferálja a vasút fejlesztését a közúttal, illetve az arra felépült iparral és szolgáltatásokkal szemben. Nincs olyan hatalomban lévő politikai erő a fejlett gazdaságokban, amely hozzá tudna nyúlni az olajkonszernek, az acélgyártást, az autógyártást, az útépitést, az utak menti szolgáltatásokat egyszerre negatívan érintő, és ezáltal a gazdaság egészének azonnali megrázkódtatást okozó kérdéskörhöz. Ebben a tekintetben tehát a környezetbarát javaslat csak akkor realizálódhat, ha egyúttal gondoskodni képes a tőkének és a munkaerőnek a gazdaság valamely más területére történő elszívásáról.

Az értékrend kialakításakor a következőket kell figyelembe vennünk:

a./ Előnyök:

- Egyenletesebb haladás biztosítható, ami kisebb kibocsátási szintet jelent.

- A gyorsforgalmi utak elkerülik a települések sűrűn lakott területeit, így az emberi egészség szempontjából legkedvezőtlenebb helyzetek csökkenthetők.
- Jól megkonstruált hálózattal a regionális terhelések is csökkenthetők.

b./ Hátrányok:

- A kiépítés eleve többletforgalmat generál, tehát összességében nőhet a kibocsátás is.
- Az új nyomvonalak további jelentős területfoglalással járnak és új területeket tesznek ki a közlekedés okozta környezet-terheléseknek.
- A használók által magasnak tekintett úthasználati díj a személy- és teherforgalom egy jó részét a régi útvonalakon tartja, így megkettőződhet a terhelésnek kitett terület.

Az előnyök és hátrányok összehasonlításánál érzékelhető, hogy a fejlesztés módja képes az egyik vagy a másik irányba eltolni a folyamatokat. Az előnyök haszonélvezője az ember és a települési környezet általában, míg a hátrányok elsősorban a természetes élőhelyeket érintik. Ezért sem könnyű a mérlegelés.

AZ ÉRTÉKREND ELEMEI

- a) A meglévő centralizált, sugaras rendszert oldani szükséges.
- b) **A tranzit forgalom lebonyolítására a lehetséges minimális hálózatot kell kiépíteni.** Olyan állapot teremtése a cél, amely nem gátolja a tranzitot, de nem is csábítja.
- c) Az autópályaszakaszok a főhálózat kimerülő kapacitásának a pótlására épültek, és csak megerősítették a szerkezeti centralizációt. Ennek megfelelően a tranzit forgalom eleve magas forgalommal rendelkező területeken, kiemelten a fővárosi agglomeráción keresztül került átvezetésre. **A tranzit forgalom lebonyolítására kiépített folyosók el kell kerüljék a legforgalmasabb területeket.** Nem keveredhetnek a legnagyobb belföldi forgalmi problémák megoldását szolgáló gyorsforgalmi hálózati elemek kialakításának céljai a tranzit forgalom lebonyolításával.
- d) Megkettőződés kerülése: a különböző funkciókat ellátó hálózati elemekre szükség van, de ezek ne szorosan egymás mellett, párhuzamosan vezessenek.
- e) A minimálisan szükséges autópálya hálózaton túl, ahol ennek van valódi helyettesíthetősége, ide értve az autópályáknál kisebb környezeti terheléssel rendelkező közúti változatokat is, ott a helyettesítő megoldásoknak kell prioritást kapniuk.
- f) **Vannak olyan területek, amelyeket a gyorsforgalmi hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük.** Az okok a legtöbb esetben természetvédelmi vagy környezet-használati (rekreáció). Térségi szinten ezeken a területeken is gondoskodni kell a megfelelő közlekedési színvonalról, de a környezeti hatások adta kemény korlátok között.
- g) A kereslet, az igények értelmezésénél, értékelésénél egyrészt figyelembe kell venni a közlekedési rendszer egészéből adódó kényszereket, másrészt a költségek és hasznok meglehetősen nehezen meghatározható voltát. A környezeti problémák súlya nem függhet össze a gazdasági megjeleníthetőséggel.
- h) A környezeti előnyök vizsgálatakor tudni kell, hogy az új nyomvonal mellett élőket az őket érő környezeti hátrányokért nem kompenzálja a más területeken megjelenő környezeti előny.
- i) Az új nyomvonalnak ajánlatos a településektől bizonyos távolságot (javaslatunk szerint minimum 200 m-t) tartani, hogy a legerőteljesebb légszennyező- és zajhatások emberlakta területet ne érjenek.

II. A PROGRAM

6. A SZÉCHENYI TERV AUTÓPÁLYA-FEJLESZTÉSI PROGRAMJÁNAK ELŐZMÉNYEI

Az az autópálya- és gyorsforgalmi hálózat, amit a Széchenyi Terv 5 (7) éves távlatban meg kíván valósítani, illetve az ebből a 2001-2002. évekre tételesen is felsorolt szakaszok közvetlenül egy 1997-ben készített 10 évre szóló gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programra vezethetők vissza (annak felgyorsításaként lettek bejelentve). Közvetett módon pedig a tervek alapvetése a "10 éves" program megalapozását is ellátni hivatott általánosabb dokumentumokból származtatható. Ezekhez az általánosabb dokumentumokhoz kívánunk elemzésünkben visszanyúlni, mivel a Széchenyi Tervben megjelenő autópálya-szakaszok közvetlenül a távlati gyorsforgalmi úthálózatnak képezik a részeit, e gyorsforgalmi úthálózat kialakításának pedig a közlekedéspolitikai, területpolitikai, környezetpolitikai célkitűzésekkel kell összhangban lennie. Még általánosabban vizsgálva a hazai politikák az Európai Unió dokumentumaira reflektálnak.

6.1. A feltételrendszer

Miután nem törekszünk részletes állapotleírásra, a közlekedés helyzetét tézisszerűen foglaljuk össze, két szempontot figyelembe véve: az egyik az autópálya fejlesztések kapcsolata és hatásai, a másik a környezetvédelem.

- Az elmúlt időszakban a közlekedési eredetű kibocsátások, és ezen belül is a közúti gépjárműforgalom kibocsátásai a levegőminőségi és zajterhelési problémák legfontosabb okozóivá váltak.
- Miközben a GDP 1998-ra elérte az 1990-es szintet, a közlekedés részesedése 6,2%-ról 4,5%-ra csökkent. Ennek oka főleg az áruszállításnak a rendszerváltás utáni jelentős (volumenében több mint 40 %-os) visszaesésében kereshető. Az ipari struktúraváltás jelentősen csökkentette a fajlagos szállítási igényeket, ugyanakkor megnőtt a tranzit szállítás mennyisége, és ennek megfelelően az aránya is. A rendszerváltás óta a közúti export-import tranzitforgalom mintegy megháromszorozódott. Az ország egy első ránézésre is félkész autópálya rendszerrel rendelkezik, amely a tranzit forgalmat is a nagy forgalmú fővárosi agglomerációs övezetbe tereli. A tranzit folyosók nem kerülnek el az érzékeny területeket, – e helyzet fennmaradása esetén környezeti szempontból tovább romló körülményekkel kell számolni
- A személyszállítási teljesítmény 1990 és '98 között 7,2%-kal csökkent, miközben a személygépkocsik száma jelentősen növekedett. A kétségtelen műszaki korszerűsödés környezeti hatásai nem tudták ellensúlyozni a növekedés ellentétes irányú hatásait. A közlekedési eszközök igénybevételét tekintve tovább nőtt az egyéni közlekedési lehetőségeket igénybe vevők aránya a tömegközlekedés használatához képest. A tömegközlekedés igénybevétele mintegy 10%-ot csökkent az elmúlt időszakban.
- Akár a személy, akár az áruszállítást vizsgáljuk a dominancia a közutaké. Környezeti szempontból probléma a haszongépjárművek magas átlagéletkora és lassú cseréje.

Több fejlesztés történt az áruszállítás vasúti és vízi szállításra való áttérítése érdekében, de eddig maximum lassítani sikerült a kedvezőtlen tendenciákat. A belföldi és nemzetközi kombinált szállítás teljesítménye Nyugat-Európában tíz év alatt több mint két és félszeresére nőtt. Eközben a MÁV konténerszállítási teljesítménye 1988 óta harmadára csökkent. A kamionok vasúti szállítása dinamikusan nőtt, de a vízi szállításuk gazdaságossági okok miatt megszűnt.

- A járműállomány szinte minden alágazatban meglehetősen magas átlagéletkorú, és ami ennél is rosszabb, problémás állapotú.
- A hálózatok egyértelműen főváros centrikus képet mutatnak, a fejlesztések nemhogy enyhítenék ezt, hanem még folyamatosan fokozzák, szerencsésebb esetben fenntartják ezt a helyzetet. (Harc újabb fővárosi Duna-hídjért, a tranzit autópályák csomópontja a főváros stb.)
- A hálózatok üzemeltetésére, fenntartására kevesebb forrás jutott, mint a 70-es évek második felében.
- A kiemelkedő sűrűségű vasúti hálózat (köszönhetően az Osztrák-Magyar Monarchiának), a korszerűsítési, fenntartási munkák elhanyagolása miatt ma már gyenge műszaki színvonalon működik. A minőségi elmaradást fokozza a járműpark állapota is.
- Az országos közúthálózat hossza lényegében ugyanannyi, mint 1920-ban volt. Ma kizárólag ennek az alaphálózatnak a megléte és megfelelő minőségben való fenntartása teheti a magyar közúthálózatot európaivá, és ha ez a hálózat összeomlik, akkor az ország (és közúthálózata) nem lesz többé "európai", teljesen függetlenül attól, hogy az országon milyen tranzitpályák haladnak át!
-
- A közlekedési kibocsátások csökkentésében elért eredményeket is jelentősen csökkentette a fizető autópályák működtetésének a hazai fizetőképes keresletet semmibe vevő bevezetése. Ez a lépés visszaterelte a forgalom egy részét (főleg a legnagyobb problémát jelentő teherforgalmat) azokra a településeken keresztül haladó utakra, amelyek elkerülését szolgáltatta az autópálya építés.
-
- A belvízi hajózás teljesítménye részben a nagy tömegű alapanyagokat igénylő iparágak visszaesése, részben a támogatottság megszűnése, részben a délszláv válság miatt visszaesett. A hazai kikötők és a hajópark nem felelnek meg a mai hajózási követelményeknek.

6.2. Néhány európai fejlesztési program

A nemzetközi stratégiai irodalomban ezúttal nem mintákat és módszereket kerestünk, hanem azokat a dokumentumokat, melyek tényleges, vagy legalább is hivatkozási háttérként szolgálták a hazai gyorsforgalmi hálózat kialakításakor, vagy annak felülvizsgálatakor, vitatásakor. Ezek közül a legfontosabbak a következők:

- A. Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikája (CTP 1992)
- B. A transz-európai közlekedési hálózat TEN-T irányelvei (TEN Guidelines 1996)
- C. Észak-déli autópálya tervek 1977-től Európa keleti felében (TEM é.n. kb. 1985)

- D. Pán-európai folyosók (TINA 1998)
- E. Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA 1998)
- F. Az Európai Unió Ötödik Környezeti Akcióterve (Towards Sustainability 1992)

A) Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikája (CTP 1992)

Az Európai Unió (korábban még az Európai Közösség) 1992-re dolgozta ki a "Közös Közlekedéspolitika" (Common Transport Policy, CTP) című dokumentumát. A közös Európai Unió közlekedéspolitika alapmotívuma: *egységes hálózat az egységes piacoz*. Az Unió közös közlekedéspolitikája hét pilléren nyugszik:

1. Hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac*;
2. A legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *koherens és integrált közlekedési rendszer*;
3. Egy *Transz-Európai közlekedési hálózat*, amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a központtal;
4. A közlekedési rendszerbe beleépülő *környezet iránti elkötelezettség*, ami elősegíti a nagyobb környezeti problémák megoldását;
5. A lehetséges legszigorúbb *biztonsági előírások* előmozdítása;
6. A közlekedésben dolgozók és a felhasználók védelmét és érdekeit szolgáló *szociálpolitika*;
7. *A kapcsolatok fejlesztése harmadik országok felé*.

A pillérek többsége tehát a piaccal, a környezettel, a biztonsággal és a társadalommal foglalkozik, a hétből csak három irányul közvetlenül a kapcsolatok alakítására: nevezetesen a kapcsolatok egységes rendszerének megteremtésére, a meglévő hálózatok összekötésére és a távolabbi térségek bekapcsolására.

Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes országok vagy régiók belső kapcsolatait érintik, – a szubszidiaritási elv értelmében – általában nem foglalkoznak Közösségi szinten. A CTP elvei keretprogramok és akciótervek készítésén keresztül konkretizálódnak és válnak konkrét tevékenységek alapjává.

A 2000-2004 közötti időszakra a CTP az alábbi prioritásokat állította előtérbe:
(idézi: Közlekedés-politika felülvizsgálat 1999)

- | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - A közösségi közlekedési piac működésének fejlesztése a hatékonyság növelése érdekében a nemzeti piacok stratégiai rendszerének integrálásával, különös tekintettel a vasúti közlekedésre; - Új beruházások a közlekedési infrastruktúrába (public-private partnership) különös tekintettel a transz-európai hálózatra (TEN), beleértve az intelligens közlekedésirányítási rendszereket; - A közlekedési integráció fejlesztése az unió régiói között és a különböző közlekedési módok között; - A társadalom számára káros hatások mérséklése elsősorban a közlekedésbiztonság és a környezetvédelem területén; - Az Unió hatékonyságának növelése nemzetközi szinten. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Az Európai Unióban jelenleg folyik a Közös Közlekedéspolitika felülvizsgálata, 2001 folyamán várható az új dokumentum megjelenése. A felülvizsgálat jelentős hangsúlyt helyez olyan, az eredeti pillérek között ugyan szereplő, de a gyakorlatban háttérbe szorult prioritások szerepének megerősítésére, mint a szociális, biztonsági és környezeti szempontok figyelembevétel, vagy a társadalmi részvétel a tervezésben.*

* Az új CTP „Time to decide” (Ideje dönteni) címmel 2001 szeptemberében megjelent.

B) A transzeurópai közlekedési hálózat TEN-T irányelvei (TEN Guidelines 1996.)

A Transz-európai Hálózatok (TEN) a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerincelemeit foglalják magukban, illetve az EU a jövőbeli rendszer kiteljesítéséhez fejlesztési programokat alakít ki. Első ízben 1989-ben a strassbourgi EK csúcsertekezleten vitatták meg az elképzelést, majd külön fejezetként került be az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Azóta a transz-európai hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is az egyik pillérét képezi.

Az Európai Unió 1996-os irányelveiben az alábbiakban rögzítette újra a Transz-Európai Közlekedési hálózat célkitűzéseit:

- személyek és áruk mobilitásának biztosítása,
- magas minőségi szintű infrastruktúra kínálata a felhasználóknak,
- a közlekedés valamennyi módjának kombinálása,
- a meglévő kapacitások optimális kihasználása,
- együttműködésre való alkalmasság (térségek, közlekedési módok stb. között),
- a Közösség teljes területének lefedése,
- a kibővítés lehetővé tétele (korábban az EFTA-országok,) Közép- és Kelet-Európa valamint a Mediterránium felé.

A Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament 1994 áprilisában hozta nyilvánosságra az összes közlekedési módra kiterjedően a jövőbeli hálózatokra vonatkozó irányelveit.

- 56 000 km-nyi korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott autópálya és jó minőségű közúti főúthálózat, amely minden európai régiót megközelíthetővé tesz;
- 70 000 km-nyi vasúthálózat, beleértve a nagysebességű vasúthálózatot és a kombinált szállításra létrehozott folyosókat, amelyek a régiókat és a kikötőket teszik elérhetővé;
- A vasúti, közúti, belvízi és tengeri hajózási folyosókon alapuló kombinált szállítási hálózat, a hozzá tartozó és a különböző közlekedési módok közötti árumozgást lehetővé tevő váltópontokkal;
- 12 000 km-nyi hajózható belvízi közlekedési hálózat;
- 267 kijelölt transz-európai repülőtér rendszere;
- Hatékony és versenyképes, jól felszerelt tengeri kikötők;
- Európai tengerhajózási forgalomirányító rendszer;
- Légi forgalomirányító rendszer, amely integrálni képes a meglévő felügyeleti, kommunikációs és forgalomirányító rendszereket
- Korszerű információs és irányítórendszer, amely a teljes közlekedési hálózaton képes a forgalmi áramlatok kiegyenlített kezelésére.

A gyakorlatban a TEN kérdéskörében döntő szerepet kaptak a hálózat kialakításához szükségessé váló beruházások, ezen belül is az Európa Tanács által 1994 decemberében kiemelt 14 nagy projekt. Az eredeti megfogalmazás szerint ezek kiemelt célja a közúti áruszállítás helyettesítése; a tőkekiadások 80 %-ban vasútfejlesztésre fordítandók és további 9% a vasút és a közút közötti kapcsolat megteremtésére. A 14 projekt összköltsége (1997-es áron) 111 Md euró. A beruházásoknak 2005 végére kellene elkészülniük. A tervezet jellegzetessége, hogy az EU magterületén elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva épül meg közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya, míg innen távolodva a másik súlypontot a peremvidékek (GR, PR, IRL, S-FIN) meglévő hálózatainak autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km körüli sebességre alkalmas vasutakká, illetve autóutakká történő korszerűsítése jelenti.

A transz-európai közlekedési hálózat egésze körülbelül négyszer akkora fejlesztési igényt képvisel, mint a 14 kiemelt projekt: A becslések szerint 2010-ig mintegy 400 milliárd euró-t tesz ki a finanszírozási igény. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ezt döntő részben a pro-

jektek által közvetlenül érintett országoknak kell előteremteniük. 1995-ben a Közösség (Council Regulation (EC) No. 2236/95) külön is szabályozta egyfelől azokat a kritériumokat, amelyeket a projekteknek teljesíteniük kell ahhoz, hogy egyáltalán betervezhető legyenek közösségi társfinanszírozásra, másfelől megszabta, hogy a transz-európai hálózathoz kapcsolódó előtanulmányok, megvalósíthatósági vagy hatástanulmányok legfeljebb a költségek 50%-ig, a teljes beruházás pedig legfeljebb az összes költségek 10%-ig részesíthető közösségi támogatásban.

Alá kell húzni, hogy az egész TEN koncepció feltételezi, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötnék egymással össze.

Közép- és Kelet-Európában nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni megoldandó feladatnak, de ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a nemzeti és regionális szintű hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek képesek a régiókon és az egyes országokon belüli kapcsolatokat ellátni. A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a hiányzó belső kapcsolatrendszert, sőt, a transz-európai gerincelemek hatékony működésének feltételét is képezi, hogy létezzen, és jól működjön az alattuk feltételezett kapcsolati háló.

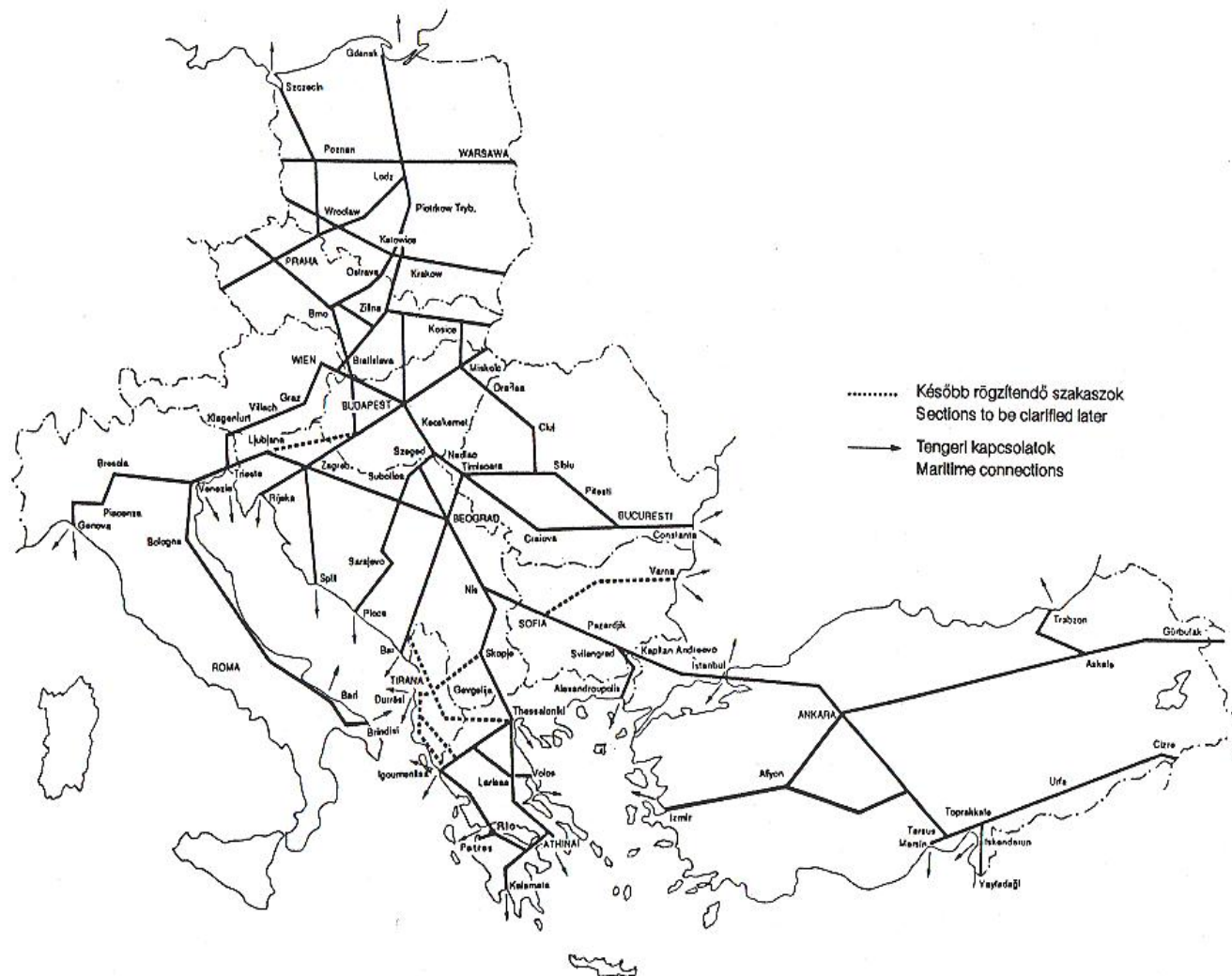
C) Európa keleti felében: TEM észak-déli autópálya (1977-től)

Tíz ország – Ausztria, Bulgária, Csehország, Görögország, Jugoszlávia, Magyarország, Lengyelország, Olaszország, Románia és Törökország –, 1977. szeptember 1-én hivatalosan is rögzítette, hogy megépít egy nagyteljesítményű autópálya hálózatot, amely Transz-európai Észak-Déli Autópálya (TEM) néven fogja összekapcsolni a kontinens északi, déli és délkeleti részét. (TEM é.n. 1985)

A terv újszerűségét az jelentette, hogy a TEM-et kezdettől fogva tíz országot átszelő, 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 kezdték a tervezési folyamat keretében.

Az 1. ábra bemutatja azt a közel 11 ezer 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 jövőbeli autópálya hálózatuk végig gondolására készítette. 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 előtérbe került a kelet-nyugati kapcsolatok kérdése, és az ennek keretében az érintett országok meglévő és tervezett hálózatai egy új szempontból kerültek megítélésre és átértékelésre. Nevezetesen dominánssá vált annak vizsgálata, vajon mely hálózatelemek képesek az Európai Unióban kialakított TEN átlapoló hálózatok (hálózat tervezetek) kiterjesztéseként, azok meghosszabbításaként funkcionálni.



Forrás: Dr. Vásárhelyi Boldizsár – Katona Jenőné (TEM é.n. 1985)

1. ábra. A Transz-európai Észak-Déli Autópálya Hálózat (TEM)

D) Pán-európai folyosók

A kelet-nyugati irány fontosságának hangsúlyozásában fontos szerepet játszottak a nyugati tervezetek is. Már a TEN közlekedési hálózatának nyolcvanas évekbeli formálódása idején is megfogalmazódott a közösség igénye a keleti kapcsolatok iránt. A kelet-európai változásokkal pedig kifejezett figyelem irányult a kelet-nyugati kapcsolatokra.



- A: Tallinn - Riga - Warszawa
- B: Berlin - Warszawa - Minsk - Moscow
- C: Berlin/Dresden - Wrocław - L'vov - Kiev
- D: Nürnberg - Praha - Bratislava - Budapest - Constanta/Thessaloniki/Istanbul
- E: Trieste - Ljubljana - Bratislava - Uzgorod - L'vov
- F: Gdansk - Poznan/Lodz - Zilina
- G: Danube Waterway Corridor
- H: Durres - Tirana - Skopje - Sofia - Varna
- I: Helsinki - Kiev/Moscow - Odessa/Kishinev/Bucuresti - Plovdiv

Forrás: AIT/FIA Proposals (1994) for an European Motorway Network. Report 1994

2. 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 (AIT/FIA Proposals 1994). A tervezet ügyel arra, hogy az EU nyugat-keleti folyosói meghosszabbításukkal lefedjék Európa kiszélesedő 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 például a korábbi TEM észak-déli gerincvonala Bécsben köt ki és a térségen belül nem folytatódik. Emellett a tervezetet jellemzi, hogy az 1993-94-es politikai szituációnak megfelelően a horvát, szerb, bosnyák érdekeltségű területek kimaradnak a távlati tervezésből, következésképpen a feljük irányuló szomszédkapcsolatok is hiányoznak.

Az Európai Unió szintjén a transz-európai hálózatok keleti folytatása 1991-ben Prágában rendezett I. Páneurópai Közlekedési Konferencia megrendezésével került napirendre. Az 1994-es krétai, második konferencia már kilenc konkrét folyosót jelölt ki, amelyeket az 1997-es helsinki, harmadik konferencia tízre bővített.

Szembetűnő az észak-déli kapcsolatok hiánya a közép-európai térségben; jellemző például, hogy a 668 km hosszú szlovák-magyar határon Pozsonytól keletre egybefüggő 660 km-en nincs kapcsolat a két ország között.

E) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA 1998)

1995-től a páneurópai hálózat Európai Unión kívüli – vagyis a TEN kiterjesztését jelentő – részeire külön programot kezdeményeztek az EU és a csatlakozó országok közlekedési miniszterei. A TINA nevű program eredeti célja a közlekedési infrastruktúra igények felmérése, a hálózat és a fejlesztési elképzelések értékelési módszerének kifejlesztése és a TINA-hálózat információs rendszerének kialakítása volt. A gyakorlatban, ahogy azt a TINA 1998-ban elkészített jelentése (TINA 1998) bemutatja, a csatlakozó országok lehetőséget kaptak arra, hogy saját elképzeléseik alapján kiegészítő elemeket javasoljanak a hálózatba, ezek az elemek azonban eleve másodlagos prioritással kerülnek figyelembevételre, mert a gerincelemeket kizárólag a Helsinki folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből korábban megtervezett kiterjesztő elemei jelentik. *"...a Bizottság azt javasolta, hogy a pán-európai konferencia eredményei szolgáljanak alapul a gerinchálózat: a tíz multimodális pán-európai közlekedési folyosó meghatározása során. Láthatóan minden érdekelt egyetértett a folyosók iránti igénnyel, tehát nem volt szükség további gazdasági és pénzügyi indoklásra."* (TINA 1998). – Hát ennyit a hálózatfejlesztési elképzelések értékelésére kifejlesztett egységes módszerekről.

A TINA zárójelentése szerint a gerinchálózat 13497 km vasútvonalat, 12050 km közutat, 35 repülőteret, 11 tengeri kikötőt és 49 folyami kikötőt foglal magába, továbbá a hálózat csomópontjait, termináljait. Kiépítése 2015-ig mintegy 66 Mrd eurót igényel. A kiegészítő hálózattal együtt 20423 km vasút, 18353 km közút, 38 repülőter, 13 tengeri kikötő és 49 folyami kikötő képezi a teljes TINA hálózatot, az összes költség meghaladja a 90 Mrd eurót. A kiegészítő szakaszokat az érdekelt országok javasolhatták és az elfogadás egyik kritériuma az volt, hogy a teljes (gerinc + kiegészítő) hálózat kiépítési költsége az adott országban nem haladhatja meg a 2015-ig várható GDP 1,5%-át.

A TINA folyamat formális célkitűzése tehát egy értékelési eljárás végrehajtása volt, a gyakorlatban azonban úgy funkcionál, mintha egy hálózatra vonatkozó politikai testületi határo-

zat lenne. Ugyanakkor erre a hálózatra nem készült stratégiai környezeti értékelés ("hiszen a TINA egy értékelés, az értékelést nem kell értékelni") maga az értékelés azonban forgalmi-műszaki és pénzügyi kérdésekre koncentrált, nem csupán szociális és környezeti, de hálózati szempontokat sem vett körültekintően figyelembe.

F) Az Európai Unió Ötödik Környezeti Akcióterve

Az Európai Unió Ötödik Környezeti Akcióterve a következő hat fő stratégiai célt nevezi meg a közlekedésből adódó növekvő torlódások és szennyeződések leküzdésére:

- Javuló területfejlesztési és -rendezési (területfelhasználási) tervezés,
- Jobb irányítás, a meglévő eszközök jobb kihasználása és a közlekedés (környezeti költségeket is magába foglaló) externális költségeinek fokozott érvényre juttatása beruházási tervezésben és működési díjakban,
- A "tisztá" közlekedési ágak – vasút, belvízi hajózás, tengeri hajózás és kombinált szállítás – versenypozíciójának javítása,
- A tömegközlekedés fejlesztése,
- Kevésbé szennyező járművekhez és tisztább üzemanyagokhoz vezető technológiai fejlesztés,
- Az egyéni gépkocsi-használat csökkentésének elősegítése.

Ezeket a célkitűzéseket a hazai Nemzeti Környezetvédelmi Program keretében készült közlekedési Ágazati Tanulmány beépítette a maga célrendszerébe. (Lásd Az NKP-hoz kapcsolódó Közlekedési Ágazati Tanulmány célkitűzései 45. old.)

A nemzetközi dokumentumok és tervezetek ismertetésének végén összefoglalunk néhány olyan tanulságot, amely jelentős hatással van a hazai hálózat alakítására.

Az EU Közös Közlekedéspolitikája kizárólag a hálózatok átlapoló szintjével foglalkozik, nem szolgálhat alapul egy átfogó hazai közlekedéspolitika valamennyi célkitűzését illetően, ahol a belső hálózatok minden szintjére figyelmet kell fordítani.

A TEN hálózat alakítását Nyugat-Európában a nemzeti hálózatok összekötésének szándéka vezérelte, míg Európa keleti felében a TEN kiterjesztése volt a kiinduló szempont. A TINA hálózat prioritást élvező gerincelemei ma is tükrözik ennek az eljárásnak a nyomait, a csatlakozó országok kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések pedig elsikkadnak a folyamatban.

6.3. A megalapozó hazai ágazatpolitikák, fejlesztési koncepciók

A hazai megalapozó dokumentumok közül a megvizsgáltuk a következőket: (itt nem soroljuk fel magát a Széchenyi Tervet, arra külön visszatérünk).

- A) A Magyar Közlekedéspolitika (Közlekedéspolitika 1996)
- B) Országos Területfejlesztési Koncepció (OTK 1997)
- C) Országos Területrendezési Terv (OTrT 1999 már), (OTrT 1999 nov.)
- D) Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP 1997)
- E) NKP Intézkedési Terv közlekedési ágazati tanulmány (NKP közl. 1998)
- F) Tízéves gyorsforgalmi hálózat fejlesztési program (Tízéves 1997a), (Tízéves 1997b), (Tízéves 1999) és 2000

Míg egy projekt szintű környezeti hatásvizsgálat a projekt tárgyát képező *létesítmény* környezeti hatásait becsüli meg, addig a stratégiai elképzelések környezeti vizsgálata elsősorban a stratégiai tervezet tárgyát képező *célok* környezeti következményeit tudja felbecsülni. A következőkben tehát az egyes stratégiai dokumentumok ismertetésénél elsősorban a célok bemutatására koncentrálunk.

A) A Magyar Köztársaság Kormányának Közlekedéspolitikája

A ma hivatalosan érvényben lévő magyar közlekedéspolitika 1994-ben készült, 1995-ben fogadta el a kormány és 1996-ban a magyar országgyűlés (Közlekedéspolitika 1996).

A magyar közlekedéspolitikának öt fő stratégiai iránya van:

<ul style="list-style-type: none"> - 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, piacokonform működtetése.

Ad (1) "Az Európai Unióba való integrálódás" célkitűzései

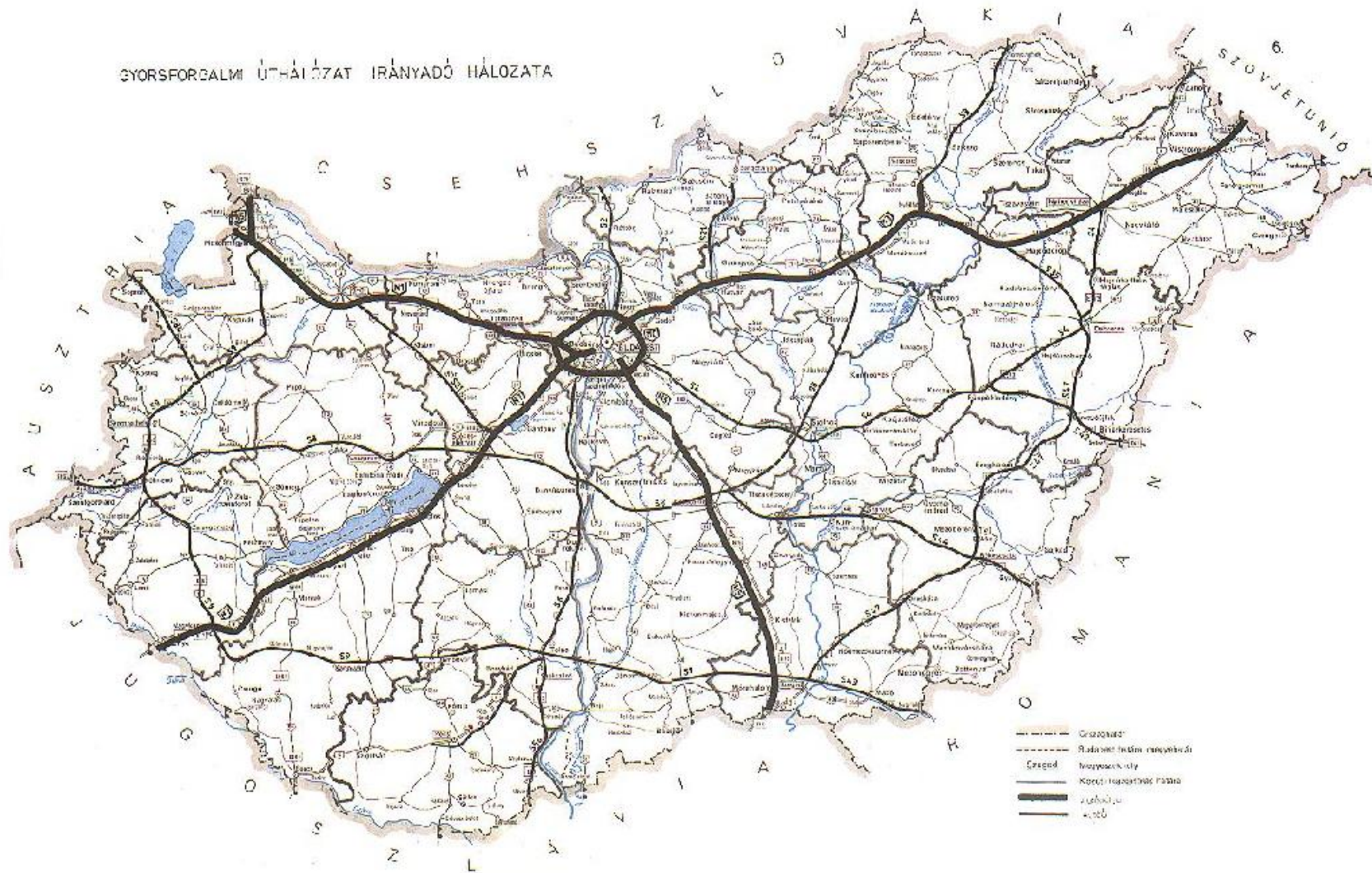
<ul style="list-style-type: none"> - Közúton az elmaradt és halaszthatatlan fenntartási munkák elvégzése, <ul style="list-style-type: none"> o közúti tranzit irányokban a gyorsforgalmi úthálózat mielőbbi kiépítése o Szekszárd térségében egy, Budapest déli területén két Duna-híd építése, o a közúti főhálózat elkerülő szakaszainak építése, o a külön szintű közúti-vasúti keresztezések számának növelése, o nagyforgalmú külterületi közúti csomópontok átépítése, o kerékpár hálózat bővítése,
<ul style="list-style-type: none"> - Vasúton szelektív fejlesztés elsősorban a fő tranzit irányok korszerűsítésére, <ul style="list-style-type: none"> o Budapest-Hegyeshalom és Budapest-Kelebia irányok és a Szlovénia felé irányuló vasúti kapcsolat megteremtése, o nagyforgalmú törzshálózati vonalak felújítása, o néhány vonal villamosítása, o útátjárók biztonságának növelése,
<ul style="list-style-type: none"> - A dunai víziút európai VI.b. osztálynak megfelelő kiépítése, - Ferihegyvel összhangban Kiskunlacháza repülőtér fejlesztése, - A határokat elérő autópályákon új, nagy kapacitású átkelők nyitása, - 30 új személyforgalmi átkelőhely nyitása a regionális kapcsolatok javítására

Az autópálya- és a gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztését érintő prioritások között meg kell említeni az EU csatlakozás elősegítésének erős kiemelését és azt az egész közlekedéspolitikát végigkísérő értelmezést, amely az integrációt elsősorban a tranzit- és gerinchálózatok mielőbbi kiépítésével látja elősegíthetőnek. Magának a gyorsforgalmi hálózatnak az alakítására semmiféle vizsgálat nem készült, a korábbi – alágazati és tíz évre szóló – 1991-es közúthálózat-fejlesztési program (Közúthálózat-fejlesztés 1991) hálózatát alapul véve (l. 3. ábra) a közlekedéspolitika a tranzit irányok gyors kiépítését szorgalmazta, ahol a "tranzit irány" egyértelműen az 1-es, 3-as, 5-ös, 7-es főutakra vonatkozik. Kisebb, Pécs és Lenti térségét érintő módosításoktól eltekintve ugyanez a gyorsforgalmi hálózat jelent meg a közlekedéspolitikában is.

Ad (4) "Az emberi élet és a környezet védelme" célkitűzései a közlekedéspolitikában

- A közlekedésbiztonság fokozása, a közúti balesetek számának és súlyosságának csökkentése,
- A veszélyes áruk szállítására vonatkozó rendelkezések betartatása
- Az egyes áruszállítási módok közötti együttműködés javítása, kombinált szállítások növelése export, import és tranzit viszonylatban
- Ne növekedjen, illetve a légszennyező anyagok többsége esetében csökkenjen az emberi egészséget közvetlenül károsító anyag kibocsátása
- Az újonnan forgalomba kerülő gépkocsikra a szigorúbb, nemzetközileg elfogadott emissziós normák alkalmazása,
- A lakott területeket elkerülő utak megépítése,
- A tömegközlekedés és a vasút preferálása
- Csendesebb járművek üzembehelyezésének támogatása,
- A talaj- és vízszennyezés csökkentése érdekében: az ólmozott benzinek forgalmazásának megszüntetése, minimálisra kell csökkenteni a jégmentesítésre használt anyagok kiszórását,
- Előnyben kell részesíteni a korszerű járművek beszerzését
- A védett természeti területek és értékek, tájak megőrzését biztosító közlekedésfejlesztési, fenntartási és üzemeltetési módok folyamatos kiterjesztése

A közlekedéspolitika környezetvédelmi célkitűzéseit áttekintve megállapítható, hogy közvetlenül a gyorsforgalmi hálózat kiépítésére egyetlen célkitűzés sem vonatkozik, közvetve azonban a gyorsforgalmi hálózat összefüggésében is értelmezhető a lakott területeket elkerülő utak megépítésének szorgalmazása, a védett természeti területek és értékek, tájak megőrzését biztosító közlekedésfejlesztés, továbbá még közvetettebb módon a vasút előtérbe kerülésének pártolása – amit egyébként a közlekedéspolitika konkrét javaslatai nem segítettek elő.



Forrás: Országos közúthálózat 1991-2000. évekre szóló fejlesztési programja, 1991.

3. ábra. A tervezett gyorsforgalmi úthálózat az autópályák kiemelésével 1991

Az Országgyűlés úgy határoz, hogy

- a) a közúti áruszállítási teljesítmények káros környezeti hatásainak mérséklése, valamint a magyar közúti fuvarozás nemzetközi versenyképességének növelése érdekében a környezetkímélő járművek beszerzését az állam közvetett eszközökkel segítse elő,
- b) a környezetkímélőbb, kisebb területfelhasználással járó és energiatakarékosabb vasúti és belvízi áruszállítást az állam közvetett eszközökkel segítse elő, a vasúti pályákon fokozatosan fel kell számolni a sebességkorlátozásokat,
- c) a különböző áruszállítási módok előnyeit egyesítő, azok közötti együttműködést elősegítő, a környezeti ártalmakat mérséklő és a fejlett európai országokban is egyre nagyobb teret nyerő kombinált áruszállítási módokat az állam közvetlen eszközökkel (elsődlegesen fejlesztési, kivételesen és átmenetileg üzemeltetési támogatással) segítse elő,
- d) a lakott területek belső, sűrűn lakott övezeteiben, a történelmi jelentőségű, műemléki védettségű, valamint a pihenést, üdülést szolgáló területeken a személygépkocsi-forgalmat az illetékes hatóságok jelentős mértékben korlátozzák,
- e) fokozatosan meg kell teremteni a biztonságos gyalogos és kerékpár-közlekedés feltételeit, valamint a közlekedésben állapotuk miatt korlátozottak (pl. mozgássérültek) közlekedését könnyítő feltételeket...

B) Országos Területfejlesztési Konceptió

A magyar országgyűlés 35/1998 (III. 20.) számú határozatával fogadta el az Országos Területfejlesztési Konceptiót (OTK, 1998).

A Konceptió átfogó céljai:

a) Az egész országra:
<ul style="list-style-type: none">- az ország és lakosai kulturális és gazdasági jólétének elősegítése,- a szociális piacgazdaság kialakulásának támogatása,- a gazdasági növekedés és a versenyképesség állandó javulása, a fenntartható fejlődés feltételeinek biztosítása,- az innováció térbeli terjedésének elősegítése, a települések, megyék, régiók versenyképességének javítása, fejlődőképességük elősegítése- megfelelő térbeli struktúra kialakítása a szociális, gazdasági és környezeti célok eléréséhez, az ország területi és települési szerkezetének harmonikus fejlesztése.
b) A területi különbségek csökkentése
<ul style="list-style-type: none">- a régiók,- a megyék,- a főváros és a vidék,- városok és falvak,- fejlett és lemaradó térségek és települések- az ország keleti és nyugati fele- között, az életfeltételeket, a gazdasági, a kulturális, az egészségügyi, a szociális és az infrastrukturális feltételeket illetően; és- új válságterületek kialakulásának elkerülése a szociális esélyek kiegyenlítése céljából.

Az OTK átfogó céljai nagyon határozottan egy a mainál *kiegyenlített*bb területi fejlődést céloznak meg, ahol mind a *fejlődés* szón mind a *kiegyenlítés* szón nyomaték van. Ezek a célok ugyanakkor csupán "megfelelő" térbeli struktúrát jelölnek meg, nem adnak ennél pontosabb útmutatást a fejlesztés és a kiegyenlítés kitűzött céljainak eleget tevő kívánatos térszerkezetre vonatkozóan. Megtudjuk viszont, hogy milyen célokat kell szolgálnia e térszerkezetnek: főváros és vidék, kelet és nyugat, fejlett és fejletlen térségek, megyék, régiók között nem növelheti, sőt csökkentenie kell a különbségeket, meg kell előznie új egyenlőtlenségek kialakulását.

Az OTK környezet védelméhez kapcsolódó területfejlesztési célkitűzései a következők:

- A területfejlesztés egyik legfontosabb célja a megfelelő életminőség biztosításához szükséges környezeti jellemzők megőrzése és javítása, különösen a környezetszennyezés által veszélyeztetett térségekben,
- A környezet optimális állapotának fenntartása érdekében rendszeresen vizsgálni és értékelni kell a közlekedési folyosók, pénzügyi és kereskedelmi hálózatok, multinacionális társaságok, energia szállítási rendszerek és a tranzitforgalom hatásait a Kárpát-medence egyedülálló ökoszisztémájára.
- A regionális fejlesztést összhangban kell tartani a természeti rendszerek és értékek védelmével, és a bioszféra sokféleségének megőrzésével.
- A területi terveket a környezet ésszerű és harmonikus környezethasználattal kell elkészíteni és bevezetni; a természeti források kezelésekor a fenntarthatóság, az életet és az alapvető életfeltételeket érintő környezeti tényezők (levegő, víz, talaj) hosszú távú megőrzésének követelményét kell előtérbe helyezni.

Közvetlen iránymutatás nem következik a gyorsforgalmi hálózat kialakítására vonatkozóan a környezetvédelemhez kapcsolódó célkitűzésekből sem, bár itt megnevezve is megjelenik már a közlekedési folyosó, mint az egyik olyan fejlesztési elem, aminek rendszeresen vizsgálni és értékelni kell az ökoszisztémára kifejtett hatását. Összességében az OTK mind az általános célok kimondásakor, mind a környezeti célkitűzések megállapításakor óvakodik attól, hogy a térségi fejlődés és a közlekedési hálózat viszonyáról állást foglaljon és tulajdonképpen a szorgalmazott vizsgálatokon át a jövőre bízva bármiféle karakteres térszerkezeti beavatkozás eldöntését.

Eddig tehát a dokumentum határozottan állást foglalt a térbeli kiegyenlítés, a főváros-vidék stb. térbeli kiegyenlítés céljában, de a térszerkezet formálására vonatkozóan csak a "megfelelő" kitétel konkrétságáig jutott el. A közlekedéshez kapcsolódó célkitűzések között már tovább lép a dokumentum és két határozott szerkezeti eszközt is megjelöl: nevezetesen *"törekedni kell a túlzottan Budapest központú térszerkezet oldására a növekedésre alkalmas központok fejlesztésével"*, továbbá *"törekedni kell a sugaras szerkezetű műszaki infrastrukturális hálózatok gyűrűs, illetve transzverzális elemekkel való kiegészítésére"*. Ez a két célkitűzés konkrét irányokba gördíti tovább a térszerkezet problémáját, most már azt kellene tudni, hogyan segíthető elő növekedésre alkalmas pólusok kialakulása, illetve, hogy milyen megfontolások alapján helyezhetők el azok a gyűrűs* és transzverzális elemek, amelyek a korábbi hálózatot kiegészíteni hivatottak.

Az OTK a közlekedési célkitűzéseken belül mélyebbre is megy és három célkitűzésben is érinti a gyorsforgalmi hálózatot: *"az Európai Unió közlekedéspolitikájával összhangban a Magyarországon áthaladó európai közlekedési folyosókhöz kapcsolódó közlekedési útvonalak fejlesztése"*, *"a legfontosabb feladat a gyorsforgalmi hálózat továbbépítése az országhatárig"*, és *"fel kell gyorsítani a gyorsforgalmi úthálózat építését... ... a régiók elérhetőségének javítására és az ország kedvező földrajzi elhelyezkedése előnyeinek kihasználására"*

Az OTK közlekedéshez kapcsolódó területfejlesztési célkitűzései a következők:

- Folyamatosan javítani kell a tömegközlekedés minőségét és arányát;
- Az Európai Unió közlekedéspolitikájával összhangban a Magyarországon áthaladó európai közlekedési folyosókhöz kapcsolódó közlekedési útvonalak fejlesztése;

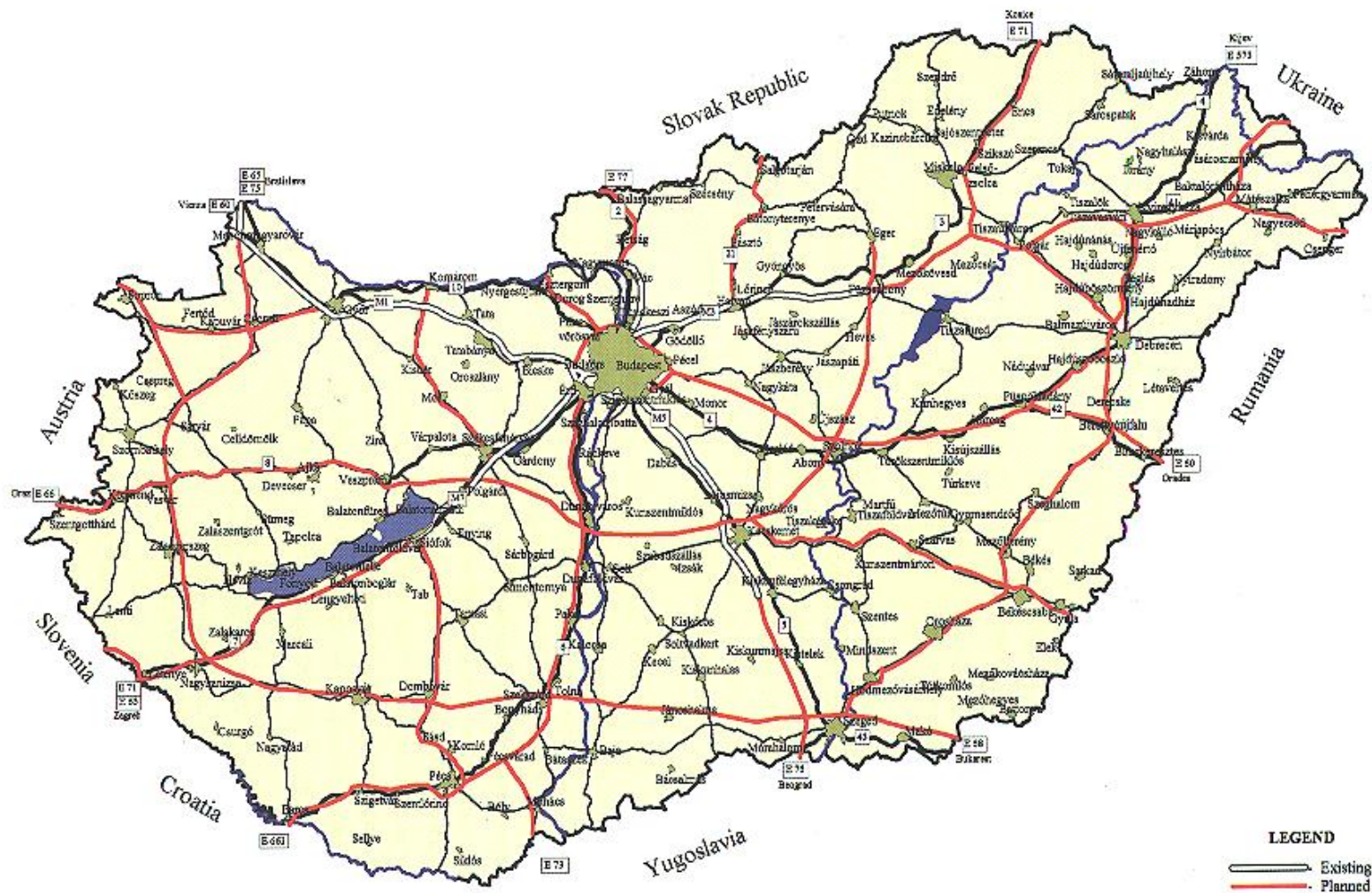
* A továbbiakban vitatni fogjuk a hálózat *gyűrűs elemekkel való kiegészítésére* irányuló törekvést, valamint a sugaras-gyűrűs hálózat kialakításának a célját, de egyelőre az OTK logikáján belül maradván mutatjuk be a célok konzisztenciáját.

- A legfontosabb feladat a gyorsforgalmi hálózat továbbépítése az országhatárig, ezzel megkönnyítve az európai úthálózatokhoz kapcsolódást; a határon átnyúló kapcsolatok könnyebb kialakulását; a tranzitforgalom nyugodt és szabályozott lebonyolítását; az ország régióinak jobb elérhetőségét;
- Fel kell gyorsítani a gyorsforgalmi úthálózat építését, a vasúthálózat korszerűsítését, a dunai és tiszai vízi út fejlesztését a régiók elérhetőségének javítására és az ország kedvező földrajzi elhelyezkedése előnyeinek kihasználására;
- Nagyobb szerepet kell kapnia a regionális szerepkör ellátására alkalmas repülőterek részben vállalkozási alapú fejlesztésének;
- A környezeti kibocsátások csökkentése érdekében a kombinált közlekedés, a vízi- és vasúti közlekedés arányát növelni kell;
- Logisztikai központokat kell kialakítani a nemzetközi fontosságú határállomások körzetében;
- Folytatni kell a településeket tehermentesítő és elkerülő útszakaszok létesítésének programját;
- Törekedni kell a túlzottan Budapest központú térszerkezet oldására a növekedésre alkalmas központok fejlesztésével;
- Törekedni kell a sugaras szerkezetű műszaki infrastrukturális hálózatok gyűrűs, illetve transzverzális elemekkel való kiegészítésére;
- Az agglomerálódó térségekben szükséges a művi és természeti környezet egyensúlyának és összhangjának megteremtését célzó területhasználát kialakítása, az extenzív növekedés mérséklése.

Ez a három idézett célkitűzés teljes összhangban van a Közlekedéspolitika (1996) idézett célkitűzéseivel, amennyiben az ország tranzitszerepének kihasználását tekinti elsődleges fontosságúnak, és ehhez a fővárosból kiinduló autópályák határig történő meghosszabbítását sürgeti, – nincs azonban összhangban az OTK saját céljaival, így a túlzottan Budapest központú térszerkezet oldásának szándékával, a növekedésre alkalmas központok fejlesztésének céljával, vagy a transzverzális elemekkel való kiegészítés megfogalmazásával. Hangsúlyozottan egy kérdőjelet illesztünk ahhoz a felfogáshoz is, amelyik az ország térségi kiegyenlítését a sugaras szerkezet megerősítésével akarja elérni, továbbá ahhoz az elképzeléshez is, amelyik ezt a kiegyenlítést elsősorban és nagy prioritással vonalasan is koncentráló, összenyaláboló szerkezetek kiépítésére kívánja bízni.

Ha a gyorsforgalmi hálózat egészét vizsgáljuk (4. ábra) az OTK alapvetően megtartja a Közlekedéspolitika által elfogadott hálózatot. Változtatásai között megjelenik egy transzverzális út csírája (a Komárom – Székesfehérvár és Siófok - Dombóvár - Pécs szakaszok), emellett gyorsforgalmi szintre emeli a 85-ös Győr-Sopron főutat, új nyomvonalra helyezi a Budapest - Szolnok gyorsforgalmi kapcsolatot, továbbá gyorsforgalmi útként deklarálja a Budapest – Dörög - Esztergom 10-es utat. Utóbbi változások inkább a főváros centrális szerepének újabb sugarakkal való erősítésének tekinthetők, mintsem a sugaras szerkezet enyhítésének, ezért összességében ezek a változtatások is nagyobb részben az OTK saját deklarált céljai ellenében tett konkrét javaslatnak nevezhetők.

A folyamatosan készülő Országos Területrendezési Terv előkészítő és egyeztetési munkafázisában a gyorsforgalmi hálózat tervezet elsősorban Dunántúlon módosít, sűrít az OTK hálózatán: Most már összefüggő észak-déli tengelyt alkot a Komárom – Székesfehérvár – Dombóvár – Szigetvár kapcsolat, Székesfehérvártól távolabb kerül és a kenesei Balatonparthoz szorul viszont a Veszprém - Dunaújváros kelet-nyugati tengely. Új elem a Barcs – Pécs – (Mohács) szakasz, (a terven csak az 56-os útig), és sűrűsödik a hálózat a Keszthely - Zalaegerszeg, a Bak – Lenti, illetve a Szombathelyt bekötő szakaszokkal. Az alföldi oldalon annyi a változás, hogy a 4-es gyorsforgalmi út főváros-Szolnok szakasza a terven visszakérül a Tápió völgyéből a jelenlegi 4-es főút mellé.



Forrás: Országos Területfejlesztési Koncepció V/25. ábrája. 1997. március (OTK 1997)

4. ábra. Az OTK javaslata a távlati gyorsforgalmi közúthálózatra

D) Nemzeti Környezetvédelmi Program

A Nemzeti Környezetvédelmi Programot a magyar országgyűlés 83/1997 (IX. 26.) OGY határozatában fogadta el.

A hat évre szóló beavatkozási tervrendszer fő céljai a következők:

- az egészséges környezet feltételeinek biztosítása, az emberi egészséget károsító, veszélyeztető hatások megelőzése, csökkentése, megszüntetése; a megfelelő életminőséghez szükséges környezeti állapot megőrzése, javítása és helyreállítása;
- az élő és élettelen környezet természetközeli állapotának megőrzése, a természetes rendszerek és természeti értékek megóvása, fennmaradásának biztosítása, a bioszféra sokszínűségének megtartása, a természeti folyamatokban rejlő információk megőrzése;
- a természeti erőforrásokkal való gazdálkodásban a fenntartható fejlődés elveinek figyelembevételével, a lételemnek tekintett természeti erőforrásokkal (víz, föld, levegő) való takarékos, értékvédő gazdálkodás, ezeknek a következő nemzedékek számára való megtartása;
- az előzőekkel összefüggésben a gazdasági fejlődés és a környezet harmonikus, az ésszerű környezet-igénybevételre és a minimális környezetkárosításra törekvő viszonyának megvalósítása.

Az NKP közlekedési vonatkozású célkitűzései a következők:

- a tömegközlekedés prioritásának biztosítása, jelenlegi arányának fenntartása,
- a legveszélyeztetettebb településeken és térségekben forgalomszervezési és korlátozási lépések, az EU előírásainak teljesítése,
- kibocsátás csökkentő lépések,
- a vasúti közlekedés körülményeinek javítása,
- kerékpárút fejlesztések támogatása.

A Nemzeti Fejlesztési Program elfogadását követően, az EU környezeti Akcióprogramjai mintájára az 1998. évi Intézkedési Terv keretében több ágazatra vonatkozóan, így közlekedésre is elkészült egy-egy Ágazati Tanulmány. (NKP közl. 1998). Ezek a tanulmányok a Környezetvédelmi Minisztérium dokumentumai maradtak, magasabb elfogadottságuk, joghatályuk nincs.

Az NKP-hoz kapcsolódó Közlekedési Ágazati Tanulmány célkitűzései:

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

Mind a Nemzeti Környezetvédelmi Program vonatkozó részei, mind pedig a Közlekedési Ágazati Tanulmány elsősorban a közlekedéspolitika célrendszerét kívánta következtetéssé és a környezeti alapelvekkel összhangban lévővé formálni. Ennek lényege a hálózat többretegűségének hangsúlyozása, és a helyi kapcsolatrendszerek megfelelő biztosításának felértékelése. Az NKP keretében részletes hálózati javaslatok nem fogalmazódtak meg, ezt ugyanis meg kellett volna előznie a kialakított célrendszer és a közlekedéspolitika céljai összecsiszolási folyamatának. Ilyen jellegű folyamatra a közlekedési tárca 1998-99-ben nem volt nyitott, sőt

2000-ben a közlekedéspolitika felülvizsgálatára irányuló, közlekedési tárcán belüli kezdeményezés is leállt. 2001-ben van először ígéret a felülvizsgálat végigvitelére.

E) Tízéves gyorsforgalmi közúthálózat-fejlesztési programok (1997, 1999, 2000)

Bár formálisan nem tartoznak az átfogó ágazatpolitikai dokumentumok közé, témánk szempontjából kiemelt figyelmet érdemelnek azok a kormányhatározatok, amelyek 1997 óta a meg, majd többszörösen átfogalmazták a tíz évre szóló autópálya és gyorsforgalmi közúthálózat-fejlesztési elképzeléseket.

A Közlekedéspolitika 1996-os parlamenti elfogadását követően a 2119/1997 (V.14.) kormányhatározat nyitja meg a sort. Ez a terv a Közlekedéspolitikának az európai korridorok elsőbbségére és a megkezdett autópályák határig történő kiépítésére vonatkozó prioritását tartja szem előtt és (az egyetlen miskolci leágazástól eltekintve) az elkészült M1-hez hasonlóan kizárólag az M3, M5 és M7 továbbépítését szorgalmazza. Szinte egyidőben a májusi kormányhatározattal júniusban a harmadik pán-európai értekezlet Helsinkiben elfogadja a magyar delegáció támogatásával beterjesztett javaslatot a korridorok kiegészítésére, az V/C folyosó kijelölésére. Itthon, most már a nemzetközi döntésre hivatkozva a minisztérium előterjeszti a módosító határozati javaslatot (1085/1997 Korm. határozat), amely a korábbiakat kiegészíti az M43-as leágazással és előbb egy további, fővárosból kiinduló sugárral, az M6-tal, majd a később készülő ábrákon megjelenik még a főutak települési elkerülő programja keretében kiépített 2/A főút is, mint meglévő M2 autóút, ezzel tovább növelve a fővárosból induló sugaras gyorsforgalmi elemek számát. (Lásd 5. ábra)

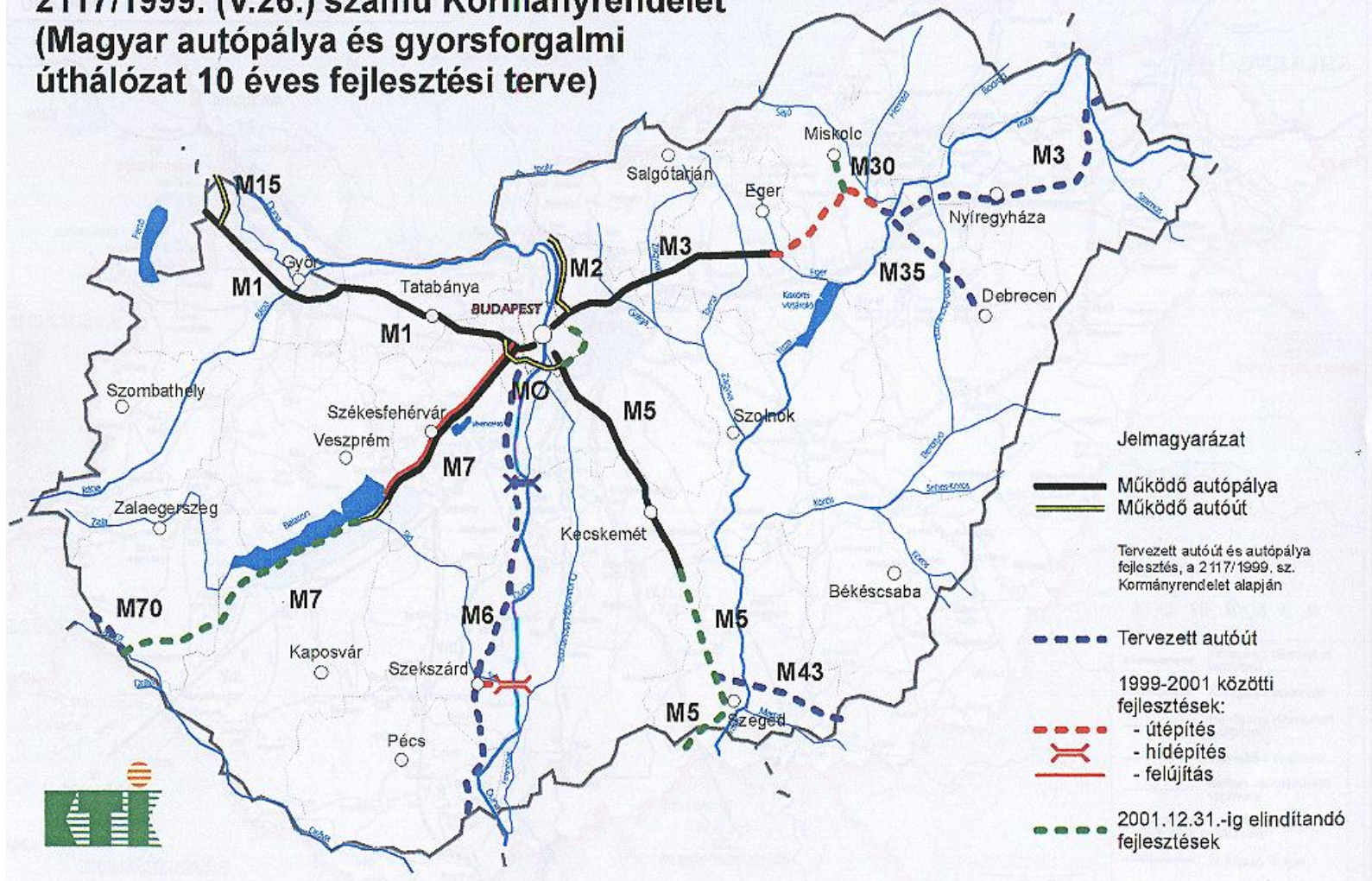
A 2119/1997. (V.14.) kormányhatározat tételesen rögzítette, hogy az M3 Polgárig és az M5 határig terjedő szakasza autópályaként, a többi útszakasz a tízéves tervezési időszakban autópályává fejleszthető autóútként épül meg. A határozat terjedelmének döntő részében a finanszírozásra vonatkozó kérdésekről intézkedett. A kormány vegyes finanszírozási rendszert írt elő, azaz államháztartási, állami társasági, valamint jelentős állami hozzájárulást is tartalmazó koncessziós források együttes figyelembevételét.

A határozat tarifapolitikai irányelvei szerint:

- (a) *az autópálya-használati díj csak felújított vagy új autópályán illetve autópályává fejleszthető gyorsforgalmi úton vezethető be;*
- (b) *a díj mértéke az üzemelés és a fenntartás költségei felett csak minimális mértékben (a maximált tarifa lehetőségéig) tartalmazza az építés és hiteltörlesztés költségeit;*
- (c) *a főváros körüli, és a nagyobb városokat közvetlenül elkerülő autópálya-szakaszoknak ingyeneseknek kell maradniuk.*

Ezek az intézkedések már az M1 autópálya Győr-országhatár szakaszán életbelépett magas díjtételek miatti viták hatását tükrözik, aminek nyomán a kormányzat még tovább lépett vissza a már a közlekedéspolitika készítése idejétől fokozatosan felpuhuló eredeti irányelveitől, mely szerint az Útalap alapvetően a fő- és a mellékhálózatok fenntartását és fejlesztését szolgálja, míg a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének és működtetésének költségeit döntően az azt igénybevevőknek kell megfizetni.

**2117/1999. (V.26.) számú Kormányrendelet
(Magyar autópálya és gyorsforgalmi
úthálózat 10 éves fejlesztési terve)**



Forrás: A magyar közlekedéspolitika felülvizsgálata...KTI 1999 dec. (Közlekedéspolitika felülv.1999)

6. ábra. A magyar gyorsforgalmi hálózat tízéves fejlesztési terve a 2117/1999 (V.26) kormányrendelet szerint

A 6. ábrán látható hálózat, amely már a másfél évvel későbbi kormányrendelet eredménye a főbb tengelyek vonalvezetésében viszonylag kevésbé tér el az 1997. évi módosítástól. M35 néven megjelenik az M3 debreceni leágazása, bekerül a programba a szekszárdi híd és megjelenik a dunaújvárosi híd is. A másik jelentős változás, hogy valamennyi jövőben épülő gyorsforgalmi szakasz egységesen autópályaként szerepel a tervezeten. Egy évvel később, 2000-ben a kormány öt évre lecsökkenti a tervezett "tízéves program" időtartamát (azóta visszaemelte hét évre) és az M3 Füzesabony-Polgár, továbbá az M5 Kiskunfélegyháza-Röszke szakaszát mégis *autópályaként* értelmezi, továbbá a többi gerincelemet is *autópályává fejlesztendő* autópályaként.

Meg kell továbbá említeni, hogy időközben az M5 kivételével az állam megszüntette a koncessziókat és az erre irányuló terveket és matricás díjszedő-rendszert vezetett be az M1 és M3 autópályák valamennyi eddig megépült szakaszán. Itt tartott a hálózatról való gondolkodás 2000-ben és a Széchenyi Terv ebben a fázisban emelte be a gyorsforgalmi hálózat "tíz" (hét) éves kiépítési programját a maga programjába.

A hazai dokumentumok áttekintésének tanulságai

A fentiekben ismertetett hazai dokumentumok céljait tartalmilag három különböző szintre lehet besorolni. Az ágazatpolitikák, koncepciók átfogó célkitűzései kifejezetten politikai (*policy*) célok, amelyek tartósan, stabilan lényegében nem vitatott törekvéseket fogalmaznak meg. Öröndetes, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések mellett a környezeti vonatkozású normák is részét képezik ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Ide soroltunk olyan célokat, mint a jólét, a fejlődés elősegítése, kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok között, csökkenő különbségekkel; integráció az ágazatok között, harmónia a természettel és együttműködés a térbeli szomszédsággal. Mindezek alapján azt mondhatjuk, hogy:

A vizsgált területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással, vagy legalább is az esetleges kisebb hangsúlykülönbségeknek kitűzött témánk szempontjából csekély a jelentősége.

Ugyanezek az ágazatpolitikai dokumentumok ezek után szakmai célokat fogalmaznak meg az átfogó célok elérésének eszközeként. Itt nem egyszerűen az a probléma, hogy a különböző ágazatok céljai egymástól eltérnek: ennél nagyobb problémát jelent az, hogy:

A szakmai célkitűzések gyakran ellentmondanak a dokumentum saját célrendszerének. Közvetlenül témánkra, a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek mondható, hogy a területi kiegyenlítés, vagy az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után vagy semmitmondó szakmai megoldások fogalmazódnak meg térszerkezeti változtatásra, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózatelemek kapnak támogatási prioritást. Úgy látjuk, hogy a szakmai célkitűzéseknek igen nagy a tehetetlenségük, lassan változnak, és tulajdonképpen önálló életet élnek, függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.

Másképpen fogalmazva, míg az átfogó ágazatpolitikai célok kialakítása, korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folyamat. **A közlekedési hálózatot illetően kiemelhető a tranzitot hordozó gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása a helyi hálózatokkal szemben, ami maga is koncentrálnak és nem kiegyenlítő hatású, továbbá a gerinchálózatok szerkezetének további centralizációt előidéző hatása, a főváros-vidék lejtő további megerősítése.**

Úgy tűnik, hogy a hálózatok fejlesztésének van egy harmadik, gyakorlati szintje, amelyik az eszkörendszer szakmai megfogalmazásához képest is változatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti sommás kritika mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások (harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megfogalmazása), addig **a szakmai gyakorlat következetesen a deklarált szakmai tervektől is konzervatív irányba tér el.** Pl. puccsszerűen elfogadtat Helsinkiben egy újabb fővárosból induló autópályát, vagy a főútvonali elkerülő utak építésére elkülönített alapból M2 gyorsforgalmi utat épít, ezzel ráadásul kikényszeríti, hogy az M0 gyűrűnek soron kívül meg kelljen építeni egy egyébként a prioritások között nem szereplő, és a főváros elkerülésében nem segítő szakaszát. A ténylegesen elkészülő útszakaszok kényszerűen visszahatnak a tervekre, azokat állandóan hozzá kell igazítani a tervek ellenében megépült valósághoz.

Amikor az alábbiakban rátérünk a Széchenyi Terv vizsgálatára, többek között azt vizsgáljuk meg, mentes tudott-e maradni ez a program a fenti hibáktól: milyen ágazatközi konzisztenciát képes háttérként biztosítani, és milyen vertikális konzisztenciát mutat ki esetében a célok és az eszközök összehasonlítása.

7. A SZÉCHENYI TERV CÉL- ÉS ESZKÖZRENDSZERE

7.1. A Széchenyi Terv általános bemutatása

A Széchenyi Terv fő céljai között a gazdasági növekedést, kitörést, felzárkózást, az erőforrások mozgósítását fogalmazza meg.

A tervből témánknak megfelelően azokat az elemeket emeljük ki, amelyek a gazdaság térbeli elrendeződésére, területi szerkezetére vonatkoznak, és így a továbbiakban összefüggésbe hozhatók a közlekedéshálózat térbeli szerkezetével, az erre vonatkozó elvárásokkal. Mindenekeelőtt a *duális gazdaságszerkezetre* és a *fejlesztési szigetekre* vonatkozó sorokat idézzük itt fel.

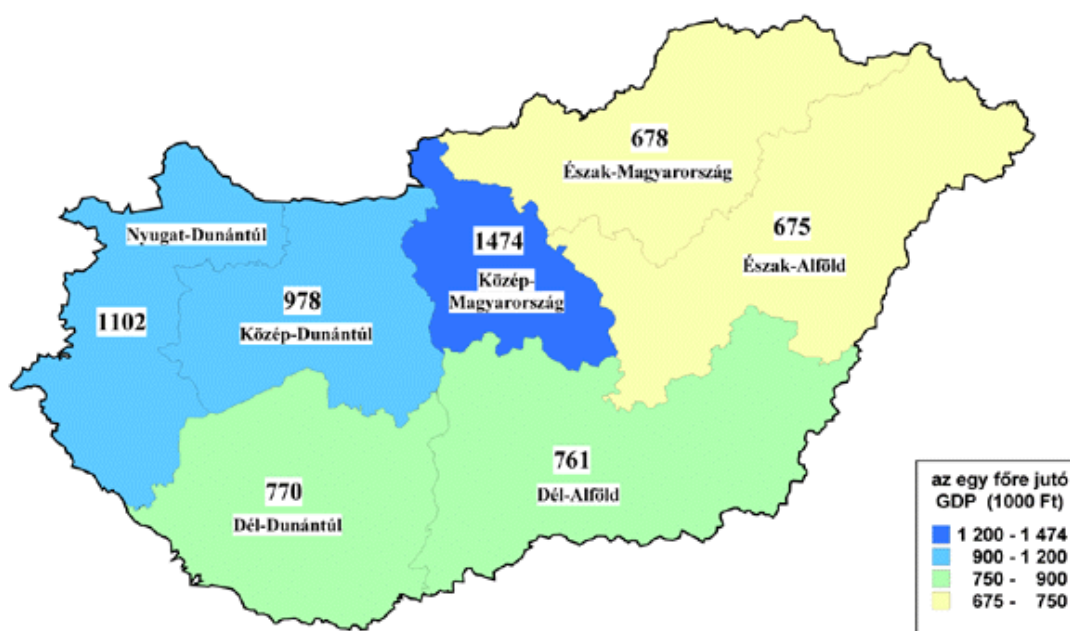
A *duális gazdaságot* bemutató részben a terv megkülönbözteti egymástól az európai magterületek ötvenes-hatvanas évekre jellemző belülről kifelé erősödő gazdasági modelljét és azt a "kívülről befelé" mintát, amit a hetvenes évek óta felfejlődő országok követnek. Az előbbi jellemzője, hogy a hazai kis- és középvállalatok fejlődésén alapul a nemzetgazdaság megerősödése, és később kiépült nemzetgazdaságok között bővülnek a nemzetközi kapcsolatok. A "kívülről befelé" modell esetében a fejlődést külföldi nagyvállalatok indítják el és az ő tőkeerejük köré épül a fejlődés. Ez a modell azonban a tapasztalatok szerint egy sajátosan szétszabdó gazdaságszerkezetet hoz létre, amennyiben az exportképes és fejlett multinacionális nagyvállalati kör nem képes magával húzni és integrálni a helyi kis- és középvállalati kört, és ezen keresztül a lakosság jelentősebb részét.

Mindenképpen fontos rámutatni arra, hogy a "belülről kifelé" illetve "kívülről befelé" vezérelt gazdaságfejlesztési modellek leírása felidézheti számunkra azt a kétféle hálózatalakítási logikát, amit a TEN nyugat-európai és a TINA közép- és kelet-európai gerinchálózatok kialakítása kapcsán tapasztaltunk. A TEN esetében az egyes nemzetgazdaságok már kialakult és fejlett nemzeti hálózatainak az összenyitásáról, a megnövekvő nemzetközi forgalom olyan kiszolgálásáról van szó, amikor az átlapoló gerinchálózatok kiterjedt és működő helyi hálózatokkal rendelkező régiókat kötnek egymással össze. Ha e hálózat Kelet-Európára való kiterjesztése esetében a külső, "multinacionális" kapcsolat jelentősen megelőzi az egyes országok belső hálózatfejlesztésének az ütemét, az eredmény tovább erősíti a helyi gazdaság háttérbe szorulását: vagyis a fejlett szigetgazdaságok számára kiépül az igényeiknek megfelelő gerinchálózat, de ez alig járul hozzá a duális gazdaság helyi részének a felzárkózáshoz.

A fejlett szigetgazdaságoknak a hazai gazdaság egészébe történő integrálását a Széchenyi Terv az időszak egyik legnagyobb feladatának tekinti, és megoldásához a növekedési bázis – "ágazatok, szektorok és régiók szerinti" – kiszélesítését tekinti kulcselemnek. "Ez újfajta stratégiát – mindenekeelőtt szorosabb együttműködést – kíván meg mind a betelepült nagyvállalatoktól, mind a hazai kis- és középvállalatoktól."

Fontos itt rámutatni arra, hogy ezek a gondolatok is lefordíthatók a fizikai kapcsolatok nyelvére is. **A kis- közép- és nagyvállalatok együttműködési igénye elsősorban a hazai belső hálózatok működésének a fontosságára hívja fel a figyelmet**, hiszen ezt a sokrétű kapcsolati hálót nem képesek önmagukban a gerinchálózatok biztosítani.

"Az ezredforduló gazdasági kihívásai" fejezetben a Széchenyi Terv azt is kifejti, hogy részben a gazdaság dualitására vezethető vissza a nagytérségi területi egyenlőtlenségek újjáéledése, mélyülése, azaz a főváros-vidék és a kelet-nyugat egyenlőtlenségek növekedése.



Forrás: Széchenyi Terv 14. ábra; hivatkozással "Forrás: Központi Statisztikai Hivatal"

7. ábra. Az egy főre jutó bruttó nemzeti termék (GDP) Magyarországon, régióként (1998, ezer forint)

A turizmusfejlesztési programból két gondolatkört emelünk ki. Az egyik arra vonatkozik, hogy Magyarország az országon átfolyó turisták mennyiségét illetően a világ nemzetközi turistaforgalmában az 14. helyet foglalja el, ezzel szemben az ebből származó bevételeket tekintve csak a 38. helyen áll. Ez arra mutat, hogy *a hazai idegenforgalom felszívóképessége sokkal gyengébb, mint a fizikai átbocsátó kapacitása. Nyilvánvaló, hogy nem arra van sürgős szükség, hogy még tovább növeljük az ország turisztikai átbocsátóképességét, ellenkezőleg, esetleg kevesebb turista igény szintjének minőségi kiszolgálása segíthet a turisták megtartásában és ezzel a bevételekből való nagyobb részesedésben.* Egyébként ezt a problémakört is rokoníthatjuk a belső csomópontok és kapcsolatrendszereik fejlesztésének igényével, (nem csak fizikai csomópontokról van szó) mert ezt, vagyis a kapcsolatgazdagságot tekintjük a felszívóképesség egyik előmozdítójának.

A másik fontos gondolat szerint azok az országok képesek tartósan nemzetközi turizmust magukhoz vonzani, amelyekben a szakterületnek ez az exkluzív csúcsa egy széles – mennyiségében a nemzetközi forgalmat meghaladó – hazai idegenforgalom bázisára képes támaszkodni. Ez a piramis nagyon szemléletes, és teljes összhangban van azokkal a korábbi megállapításokkal, mely szerint sem a vállalatok körében, sem közlekedési hálózatok esetében nem alapozható a fejlesztés kizárólagosan a nemzetközi igények kielégítésére.*

A belső kapcsolatrendszer bázisának építését egy másik oldalról támogatja a Széchenyi Terv regionális gazdaságépítési programja. Az itt megfogalmazott célok között kiemelhető a térben kiterjedt pólusképződés elősegítése főleg a belső hálózatképződés serkentésével. Bár itt ter-

* Más kérdés (nem tartozik jelenlegi témánkhoz), hogy a Széchenyi Terv által preferált turizmusfejlesztési projektek jelentős része – lovaturizmus, konferenciaturizmus, gyógy-termál turizmus, tematikus élményprogramok, kastély program – a kifejtett elvek ellenére mégis inkább a piramis csúcsát látszik megcélozni.

melési, innovációs és információs hálózatokról van szó, nem csak az analógia, de az egymásra utaltság is nyilvánvaló az idézett régió belüli kapcsolatrendszerek és a hasonló léptékű belső közlekedési kapcsolatrendszerek szükségessége között.

A hálózatépítési program kapcsán a Széchenyi Terv tételesen is idézi azt a gondolatot, hogy a hálózat gazdagodása és a térség (tőke)felszívóképessége egymást erősítő folyamatokká válhatnak. "A gazdasági szereplők regionális szintű hálózatba való szerveződése pedig jelentős mértékben növelheti egy adott terület tőkevonzó és forrásfelszívó képességét."

A terv a logisztikai központok kialakítására vonatkozó programtól is ugyanazokat a célokat, nevezetesen a duális gazdaság fejlett szigetei helyi kapcsolatrendszerének az épülését várja el.

A fizikai, térbeli kapcsolatrendszer és a gazdasági kapcsolatrendszer egymásra épülését biztosítja végül a gazdasági szereplők térbeli fűrtösödése, a regionális klaszterek kialakulása. A Széchenyi Terv külön alprogramban támogatja a regionális klaszterek kialakulását.

A Széchenyi Terv itt ismertetett céljai, szakmai célkitűzései és programjai nagyon tudatosan és egymással összhangban kívánják elősegíteni a magyar gazdaságban a nagytérségi egyenlőtlenségek csökkentését, a duális gazdaságszerkezet feloldását, a sokpólusú fejlődést, a helyi hálózatok erősödését, vagy a hazai szereplők stabil bekapcsolódását a nemzetközi folyamatokba.

7.2. A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának bemutatása

Maga az autópálya-építési program egy rövid *helyzetképből* indul ki, amely pozitívumként Magyarország kedvező földrajzi fekvését emeli ki, ahol az európai gazdasági tér fő ütőereinek áthaladása lehetőséget teremt a hazai gazdasági szereplőknek az aktív bekapcsolódásra. Negatívumként viszont az jelenik meg, hogy a kedvező lehetőségeket Magyarország a közúthálózat részleges kiépítettsége és viszonylag elmaradott állapota miatt nem tudja kihasználni. Ennek fő mutatójaként a hazai $10,2 \text{ km/ekm}^2$ (*helyesen* $4,85 \text{ km/ekm}^2$) autópálya-sűrűség jelenik meg, ami a negyede az EU hasonló mutatójának (*helyesen kb. a harmada*)*.

A program céljai:

- (a) a tartós** gazdasági növekedés infrastrukturális bázisának a létrehozása,
- (b) kapcsolódás a transz-európai közúti rendszerekhez,
- (c) a belföldi hálózati kapcsolatok javítása,
- (d) az országon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése,
- (e) a környezet védelme,
- (f) a közlekedésbiztonság javulása, továbbá
- (g) a piacok megnyitása Nyugat-Európa felé (a magyarázat rávilágít, hogy itt főleg a kelet-magyarországi munkaerő-piac feltárásáról van szó).

A program megvalósítása a 2030-ra készült kitekintő távlati fejlesztési elképzelésre hivatkozik, illetve az ezen belül kialakított tíz (hét) éves fejlesztési programra. Ezen belül tételesen a 2002-ig megvalósuló, a 2002-ig elkezdett, illetve a 2002 után elkezdett gyorsforgalmi szakaszok felsorolása jelenik meg a tervben.

* A továbbiakban, az értékelés során táblázatosan is bemutatjuk a helyes értékeket.

** A terv tévesen "fenntartható gazdasági növekedésnek" nevezi, mi *tartós növekedésnek* értelmezzük.

A terv ezek után az autópálya-építési program finanszírozási rendszerét ismerteti. Itt is egy *helyzetkép* vezet be az elképzeléseket, ami döntően a koncessziós autópálya-építés problémáit elemzi, kiemelve, hogy

"...ebben a konstrukcióban az autópálya-építés drága volt, és olyan magas úthasználati díjakhoz vezetett, amit a hazai autósok többsége nem tudott megfizetni. Ennek következtében a forgalom jelentős része visszaterelődött a régi főutakra. Ez pedig az érintett szakaszokon jelentős környezetszennyezést okozott, és rontotta a helyi lakosság életfeltételeit. Sőt, néhány esetben az is szükségessé vált, hogy költségvetési forrásból építsék meg az elkerülő szakaszokat. Másfelől a koncessziós társaságok egy része - az autópályák alacsony forgalma következtében - csődbe jutott, vagy a költségvetésből megtérített veszteségei révén került el a csődöt."

A kudarc okait a terv abban határozza meg, hogy nem vált szét kellően a befektetői és a kivitelezői szerep, továbbá a hazai piacon erős koncentráció játszódott le, ami monopolhelyzet kialakulásához vezetett, és a hazai vállalkozások többnyire csak alvállalkozóként, leszorított árakon tudtak bekapcsolódni a fejlesztésekbe. A problémák kiküszöbölésére új rendszer kialakításáról határozott a kormány, a következő célok kitűzésével:

- (a) gyorsabban és olcsóbban kell autópályákat építeni,
- (b) az autósok számára megfizethető tarifára van szükség,
- (c) a fejlesztésben hazai pénzüzetek,
- (d) hazai megtakarítások és
- (e) hazai vállalkozások jussanak minél nagyobb szerephez.

Az egységes, állami keretben történő lebonyolítástól a kormány egyfelől olcsóbb hiteleket remél, másfelől a létesítés költségeit magára vállalva, csak a fenntartás, az üzemeltetés és a majdani felújítás költségeit terhelve az igénybevevőre olcsóbb díjakat tud megállapítani. A megvalósítás intézményrendszerét az MFB Rt, a Nemzeti Autópálya Rt, az Állami Autópálya Kezelő Rt., illetve a KöViM biztosítja. A hétéves program költségeit 29%-ban állami tőkeemelés, 26%-ban hitelfelvétel, 45%-ban kötvénykibocsátás fedezi.

A várható eredményeket és hatásokat elemezve a terv közvetlen és közvetett piacélénkülést, és külföldi magántőke-beáramlás növekedést vár. Az *építkezés* gazdaságélénkítő hatásain túl a megépülő közlekedési folyosók lerövidítik a nyugati határ eléréséhez szükséges időt, illetve a főváros elérhetőségét és a települések egymás közötti elérését javítják. Térségi hatásként ezen kívül a fejlődési esélyek nőnek, aminek a realizálása azonban további feltételek függvénye, azaz az autópálya megléte a program szerint sem biztosítéka, csak lehetősége az egyes térségek fejlődésének.

III. ÉRTÉKELÉS

8. HÁLÓZATI ÉRTÉKELÉS

8.1. A program értékelése a célkitűzések szempontjából

A Széchenyi tervben szereplő autópálya-fejlesztési programban két összefüggésben jelent meg mind a helyzetkép, mind pedig a célrendszer. Először az autópálya-építés helyzete és céljai, majd külön a finanszírozás helyzete és célkitűzései kerültek bemutatásra.

8.1.1. Az autópálya- program helyzetképének értékelése

Amint láttuk, a helyzetbemutató az ország előnyös földrajzi fekvésére, illetve a tranzit szerepkörből eredő előnyök kihasználásának elmaradására mutatott rá, és a lemaradás okozójaként érzékeltette az autópályák alacsony sűrűségét. A kiragadott mutatószámok egyáltalán nem alkalmasak arra, hogy a kétségtelenül létező eltérések mértékét bemutassák, és különösen alkalmatlanok arra, hogy igazolják, hogy éppen az autópálya-hálózatban mutatkozó lemaradás behozása lenne-e az a kulcselem, aminek a segítségével a legjobban lehet lendíteni a gazdaság helyzetén.

Az alábbi, 3.sz. táblázatban főként 1995-ös adatok alapján tesszük összehasonlíthatóvá egyes EU tagállamok és Magyarország ellátottsági mutatóit. Először is korrigálni kell a Széchenyi Tervben hibásan szereplő értéket: hazánkban az autópálya-sűrűség értéke 4,85 km/ekm², (tehát nem 10,2) ami valamivel elmarad az EU átlag harmadától (de nem a negyede). Az elmaradás mértékének a megítéléséhez érdemes azt is látni, hogy Magyarországon a terület-egységre eső járművek száma (25 szgk/km²) jelenleg a fele az EU átlagának (49), kétharmada a portugál értéknek (36), és hasonló mértékben magasabb a görög mutatónál (17). Körülbelül ezzel arányos az autópályák sűrűsége is, (4,85 km/ekm²) kisebb a portugál értéknél (7.47) de nagyobb a görögnél (3,18). Ezzel szemben például az egy főre jutó GDP értéke (Magyarországon 1995-ben 3340 euró/fő) alig egyötöde volt az EU átlagának (17237 euró/fő), és kevesebb, mint a fele a görög vagy a portugál értéknek. Egyáltalán nem tűnik meggyőzőnek, vagy magától értetődőnek az az érvelés, hogy a gazdasági teljesítmény jelentős különbsége nagymértékben lenne az autópálya-hálózat sűrűségében észlelhető, – annál sokkal kisebb – eltérésnek tulajdonítható.

3. táblázat. Néhány európai ország autópálya-sűrűségének és személygépkocsi-ellátottságának összehasonlítása, döntően 1995-ös adatok alapján

Ország	Lakosság	Terület	Autópálya-hossza	Motorizáció	Szvk	Motorizáció	Autóp. el-látottság
	millió	ekm ²	km	szvk/efő	ezer db	szvk/km ²	km/ekm ²
Ausztria	8	84	1596	447	3576	43	19,00
Belgium	10,5	33	1666	418	4389	133	50,48
Dánia	5,2	43	830	332	1726	40	19,30
Egyesült Királyság	58,3	245	3200	366	21338	87	13,06
Finnország	5,1	338	394	371	1892	6	1,17
Franciaország	58,1	552	9140	433	25157	46	16,56
Görögország	10,4	132	420	210	2184	17	3,18
Hollandia	15,5	41	2300	363	5627	137	56,10
Írország	3,5	70	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
Luxemburg	0,4	2,6	117	n.a	n.a	n.a	45,00
Németország	81,6	357	11200	495	40392	113	31,37
Olaszország	57,2	301	8860	551	31517	105	29,44
Portugália	9,8	92	687	342	3352	36	7,47
Spanyolország	39,6	506	7747	351	13900	27	15,31
Svédország	8,8	450	1231	411	3617	8	2,74
EU 15	373	3246,6	49271	425	158666	49	15,18
Magyarország	10,3	93	451	224	2307	25	4,85
Csehország	10,4	78,9	414	302	3141	40	5,25
Lengyelország	38,5	312,7	257	195	7508	24	0,82
Szlovénia	2	20,3	218	351	702	35	10,74
Szlovákia	5,3	49					

Forrás: KSH adatok, ill. Ruppert (1999) Közúti személy- és áruszállítás, városi közlekedés.

In: Európa Tükör, Műhelytanulmányok, 52. Füzet. MEH ISM munkacsoportja kiadványa.

1995-ös adatok, kivéve népesség, ami 1993-as. Magyarországon a 2000. évi autópálya hosszúságát hasonlítottuk össze.

Az autópálya programban hivatkozott helyzetképnél sokkal részletesebb eligazítással szolgál maga a Széchenyi Terv, más helyen. Korábban idéztük az elemzést a *duális gazdaság* kialakulásának okairól, miszerint nem a külső kapcsolatok hiánya a szembetűnő probléma, hanem éppen az országba beérkező tőke *hazai kapcsolatrendszerének*, tovaterjedési képességének a hiányossága. Emiatt nem képes egy-egy kialakuló fejlett sziget-gazdaság a hazai gazdaság irányába kellő húzóerőt kifejteni, azt magával ragadni. Hasonlóképpen a Turizmus program is arra hívta fel a figyelmet, hogy nem az *átbocsátóképességgel* van a fő probléma, hiszen az ország nagyszámú turistát fogad, de a *belső felszívóképesség* hiányában a már itt lévő turista ellátásából lecsapódó haszon a töredéke a világtárlagnak. Ezzel szemben az autópálya-fejlesztési program helyzetértékelése azt akarja láttatni, hogy a gazdaság pozícióján éppen az *átbocsátóképesség, a tranzitáló kapacitás növelésével* lehet lendíteni. Ezen a ponton nem azt állítjuk, hogy ennek az ellenkezőjét bizonyítottuk volna, csak arra hívjuk fel a figyelmet, hogy *jelentős távolság van a Széchenyi Terv általános célrendszere vagy turizmus-programja – és az autópálya-építést felvezető helyzetértékelés gondolatvilága között.*

8.1.2. Az autópálya-program céljainak értékelése

Idézzük fel a program céljait

- (a) a tartós gazdasági növekedés infrastrukturális bázisának a létrehozása,
- (b) kapcsolódás a transz-európai közúti rendszerekhez,
- (c) a belföldi hálózati kapcsolatok javítása,
- (d) az országon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése,
- (e) a környezet védelme,
- (f) a közlekedésbiztonság javulása, továbbá
- (g) a piacok megnyitása Nyugat-Európa felé

Ezek a célok általában összhangban vannak a Széchenyi Terv egészének a deklarált célrendszerével, (*dinamikus és tartós gazdasági növekedés, növekedési bázis kiszélesítése, gazdasági kitörési pontok, európai felzárkózás, hazai és külföldi gazdasági erőforrások mozgósítása, gazdasági esélyteremtés, a társadalmi felemelkedés*) sőt a környezeti és térségi célok kiemelésével bizonyos mértékig explicitté tesznek ott elrejtett, vagy csak a helyzetelemzés kapcsán nevesített célokat is. Hasonlóképpen elmondható, hogy a fent felsorolt célok összhangban vannak a *Széchenyi Tervnek* a gazdaság egészére vonatkozó helyzetelemzésével, a térségi egyenlőtlenségek bemutatásával, illetve az ennek feloldására kialakított (korábban itt általunk is bemutatott) regionális programcélokkal. Továbbmenőleg, ezek a célok szinte tételesen azonosíthatók a *Közlekedéspolitikai* kiemelt stratégiai céljaival, vagy a készülő, és fentebb ugyancsak bemutatott *Országos Területrendezési Terv* deklarált általános céljaival.

Az idézett háttér-tervek célrendszere és a Széchenyi Terv fő célkitűzései, továbbá a fent bemutatott programbeli célrendszer között tehát igen jó összhangot találtunk. Azt állítjuk viszont, – egyébként a Széchenyi Terv gondolatmenetével is alátámaszthatóan – hogy *ezzel a célrendszerrel éppen az a program, ami az autópálya-fejlesztésnek ad prioritást, nem alkot összhangot*. Ezt a programot pedig éppen a célok lennének hivatottak megalapozni.

Véleményünket az alábbiakban részletesen is alá kívánjuk támasztani. Ehhez sorra vesszük a program fentebb idézett céljait:

(a) *A tartós gazdasági növekedés infrastrukturális bázisának a létrehozása*. A tartós gazdasági növekedés irányának azt a gazdaságfejlesztést tekintve, amire maga a Széchenyi Terv egésze irányul, ismét utalhatunk arra a tervben a duális gazdaság kapcsán kifejtett gondolatokra, miszerint jelenleg a külföldi tőke csak részben tudja az országban kifejteni azt a húzó hatást, amit a hazai vállalkozások elvárnának. A gazdaság tartós fejlődéséhez nem csak külső impulzusra, hanem a hatásokat a hazai térben továbbítani képes közegre is szükség van. Ennek megfeleltethető gondolatként a tartós gazdasági növekedés infrastrukturális bázisaként is legalább annyira szükség van az országon belüli kapcsolatrendszerek európai szinten tartásának biztosítására, mint a külső kapcsolatok ugyancsak megfelelő szintjére. A belső kapcsolatrendszerek megfelelő minősége képes csak háttért szolgáltatni a Terv *regionális gazdaságépítési* programjához is.

(b) *Kapcsolódás a transz-európai közúti rendszerekhez*. Ez a kapcsolódás, mint *cél* közvetlenül valóban a gyorsforgalmi hálózat szintjét jelenti. (Ha hozzátesszük, hogy a transz-európai hálózatokhoz azért akarunk csatlakozni, hogy az ország fogyasztói és termelői egyaránt bekapcsolódhassanak az európai gazdaság vérkeringésébe, akkor láthatóvá válik, hogy a gerinckapcsolat léte csak az egyik feltétel ahhoz, hogy a transz-európai értékek eljuthassanak a hazai szereplőkhöz.)

(c) *A belföldi hálózati kapcsolatok javítása.* Kétségtelen, hogy az országot keresztülszelő gyorsforgalmi kapcsolat kiépülésének van pozitív hatása az országon belüli, főleg nagy távolságú, régiók közötti kapcsolatra is. A kapcsolati szintek félreértése azonban a nagy gerincvonalakhoz várni a belső együttműködési lehetőségek megteremtését. A Széchenyi Terv regionális hálózatépítési programja, vagy a klaszter-képződés elősegítése egyáltalán nem hagyatkozhat a gyorsforgalmi utak mentén létrejövő gazdasági egységekre, egyfelől, mert helyi kapcsolatok nélkül ezek is csak szigetként, a távoli partner irányába közvetíthetnek pozitív impulzusokat, másfelől, mert nem költözhet mindenki a gerincvonalak mellé, aki részesülni akar a hatásából. – Külön ki kell emelni, hogy a belföldi hálózati kapcsolatok javítása nem csak mennyiségi kérdés, de a hálózatok struktúrája is szerepet játszik a kapcsolatok minőségében. A gyorsforgalmi hálózat lehetséges változatai közötti szerkezeti eltérések elemzése teljesen kimaradt az autópálya programból. Ez a kérdéskör átvezet a következő cél tárgyalásához.

(d) *Az országon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése.* A Széchenyi Terv helyzetértékelése, láttuk, az országon belüli területi egyenlőtlenségek közül kiemeli a főváros-vidék lejtőt és a nyugat-kelet lejtőt. Kétségtelen, hogy a nagyléptékű régióközi eltérések kiegyenlítésében (amint, hogy létrehozásában is) fontos szerepet játszanak a közlekedési gerincvonalak. Külön elemzést igényel (alább megteesszük) annak bemutatása, hogy a (közúti és vasúti) főhálózati rendszer kiépülése hogyan teremtette meg Budapest kivételes helyzetét, ezzel létrehozva a főváros-vidék lejtő alapját. Ugyanennek a struktúrájának a magasabb szintű kiépítése biztosan nem alkalmas a folyamat megfordítására. Ebben az esetben tehát nem a gyorsforgalmi hálózat létevel, hanem annak a *terv által támogatott struktúrájával* van a probléma.

A nyugat-kelet közötti egyenlőtlenség csökkentésében egyértelműen segíthet a gyorsforgalmi hálózatok épülése: de itt is fontos szerkezeti tényező, hogy a fővárosi agglomeráció átszelése nélkül is legyen kapcsolat az ország keleti és nyugati része között. Ebben a vonatkozásban az autópálya program is tett lépéseket, amennyiben tartalmazza a dunaujvárosi és a szekszárdi Duna-hidak kiépítését.

Az országon belüli területi egyenlőtlenségek egy másik része régió belüli, város-falu stb. léptékű. Ezek csökkentése kifejezetten az alacsonyabb besorolású közlekedési hálózat feladata. Az autópálya-programot viszont áthatja egy olyan érvelés, amely a közlekedés által nyújtott gazdasági előnyöket kizárólag a gyorsforgalmi utaknak tulajdonítja. Az autópálya-építés egyoldalú kiemelése minden más közúti fejlesztés rovására, kifejezetten ellene hat a régió belüli egyenlőtlenségek csökkentésének, hiszen nyertes (pályamenti) és vesztes (akiket nem ér el a pálya) kategóriákban való gondolkodást indít el. Ráadásul, ha a tényleges fejlesztések valóban kiemelik az autópályákat, és a mögöttes hálózati viszonyok élesen elszakadnak ettől az "európai" szinttől, akkor ténylegesen igazolódik ez a gondolkodás: a pályától távolabbi térségek, ahova nem vezetnek megfelelő utak, vesztesek maradnak, és az új beruházások valóban csak a pálya mellé települnek; ezzel a kistérségi egyenlőtlenséget is fokozva és nem csökkenve.

(e) *A környezet védelme.* Az autópályák koncentrált szennyezőforrások, amelyek egyébként kisebb adagokban keletkező, (vagy autópálya hiányában létre sem jövő) kibocsátásokat keskeny sávokba húznak össze. Amennyiben a nyomvonal tervezése gondosan történik és a tranzitpályák következetesen elkerülik az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, vagy más okból mentesítendő térségeket, akkor a környezet számára előnyös lehet a gerincvonalak kialakítása. A jelenlegi tervek szerinti hazai folyosók ezzel szemben átmetszik a Balaton

üdülőkörzetét és a fővárosi agglomerációt, ezzel pontosan olyan térségekbe koncentrálják a szennyezést, amelyeket éppen mentesíteni kellene a többletkibocsátásoktól.

- (f) *A közlekedésbiztonság javulása.* Az utaskilométerre vetített közúti balesetek számát tekintve az autópálya kedvezőbb a hagyományos főutakhoz képest, de a fővárost délről kerülő M0 autópálya statisztikája azt is mutatja, hogy létre lehet hozni koncentráltan veszélyes forgalmi csatornákat, ha az autópályát kevert jellegű, helyi, helyközi és távolsági forgalomnak együtt kell használnia. A nemzetközi forgalombiztonsági statisztikákban döntően olyan országokban épített autópályák jelennek meg, ahol az alsóbbrendű utak, a főutak és az autópályák munkamegosztása kialakult, és mindegyik szint ellátja a maga feladatát. Magyarországon a program szerint nem csak jelenleg, de távlatban is összekeveredik a főhálózat és a gerinchálózat funkciója, és a nemzetközi folyosók kényszerűen átpréselődnek a fővárosi agglomeráció bevezető útjain. Ilyen körülmények között a különböző jellegű forgalmak keveredése tartós lesz, és nem zárható ki, hogy újabb gyorsforgalmi szakaszok is veszélyes szakaszokká válnak.
- (g) *A piacok megnyitása Nyugat-Európa felé.* Más közlekedési ágak mellett a közúti folyosók is fontos szerepet töltenek be a nagyregionális gazdasági kapcsolatokban. Itt valóban szerepet kap az autópálya-hálózat is, de ismételni kell azt a korábbi megjegyzést is, miszerint önmagában a folyosók nem elegendőek, a piac a beszállítói, fogyasztói stb. háttérrel, a helyi kapcsolatok hálóját is igényli. Másfelől, az ország keleti részéről a nyugati határ elérése azzal is javítható, ha a hálózat szerkezete lehetővé teszi, hogy ne kelljen mind időben mind távolságban megmutatkozó kitérőt tenni a főváros felé.

Összefoglalva, az autópálya-építési programot bevezető célkitűzések összhangban vannak a Széchenyi Terv általános céljaival, de a célok elérésének eszközeit illetően is hasznos lenne ezt az összhangot megtartani.

A célok egyik csoportja, a gazdaságfejlesztésre, kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésre, belső kapcsolatok javítására vonatkozó célok, – de hozzávehető a környezetvédelem és a biztonság kérdése is – igen erősen kapcsolódnak a Széchenyi Terv hálózatba szerveződésre, a felszívóképesség javítására, a helyi pólusképzésre, a nemzetközi és a hazai gazdasági tevékenység összhangjának megteremtésére irányuló programjaihoz. E programok közös kulcseleme az országon, sőt régióon belüli helyi kapcsolatok gazdagításának, mélyítésének a szándéka. A közlekedés részéről ezeket az erőfeszítéseket elsősorban a hasonló léptékű helyi közlekedési kapcsolatok sűrűségével, választékával és jó minőségével lehet támogatni, ezek a célok tehát nem indokolják a gyorsforgalmi hálózat kiemelt támogatását.

A célkitűzések egy másik része, – így a transzeurópai hálózatokhoz való kapcsolódás igénye, a nyugati határok jobb elérhetősége, továbbá részben az országon belüli (t.i. a régióközi) kapcsolatok fejlesztése és a kelet-nyugat egyenlőtlenség csökkentése – valóban a nagytérségi, interregionális kapcsolatok javítását kívánja, aminek a kielégítésében döntő szerep jut a közlekedési folyosóknak. Ezeknek a folyosóknak a hatásait viszont nem csak a kapcsolatok mennyisége, de az ország területén kialakuló hálózati struktúra is döntően befolyásolja. Ahhoz, hogy a folyosók kialakítása ne hasson ellene a helyi kapcsolatok építésével elérni kívánt céloknak, egyszerre kell mind a két léptéket szem előtt tartani és fejleszteni. Ezzel a kívánalommal éppen ellentétes a Széchenyi Tervnek az autópályák építését minden – többek között a közúthálózati – kontextusból kiemelő törekvése.

8.2. A hálózatalakítás javasolt szempontjai

Figyelembe véve az elmúlt évtized gyorsforgalmi hálózati fejlődését, valamint az erre vonatkozó korábbi elemzéseket,* továbbá a jövőre vonatkozó elképzeléseket is, el lehet jutni a kialakítandó hálózat néhány fontos kívánalmához. Ezeket az alábbiakban foglaljuk össze:

- A régióközi hálózat funkciójának megfelelően alkosson az alsóbbrendű-, és a főhálózattól **elkülönült struktúrát**. Ezek a rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a magasabb szintet. A régióközi hálózat a **többrétegű közlekedési szerkezet** egy szintje.
- A korábban a szakmában elterjedt "sugaras-gyűrűs" hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú szerkezet, egy zárt ország igyekezetét tükrözi a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy **nyitott rács-szerkezet kialakítását** kell célul kitűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni.
- Az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosóknak az országon való áthaladásának a biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkből adódóan, és csak részben előnyként, részben ugyanis hátrányként – számolnunk kell a legforgalmasabb páneurópai folyosók tranzitforgalmával is. Itt az a cél, hogy az átbocsátott forgalom minimális mértékű zavarást okozzon az ország életében. Ennek érdekében **a tranzitfolyosó**
 - **(a) kösse össze a páneurópai folyosókon kijelölt határpontokat,**
 - **(b) minimális össz-hosszban haladjon át az országon,**
 - **(c) kerülje el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terhelt térségeket,**
 - **(d) orientáljon a környezetileg kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára,**
 - **(e) tegye lehetővé az áthaladás költségeinek a megfizettetését az áthaladókkal.**

8.3. Értékelés a hálózatképzés szempontjából

A 8. ábrán bemutatott távlati (2030-ra előirányzott) hivatalos gyorsforgalmi hálózatot az alábbiakban a *hálózatképzés logikája* szempontjából értékeljük.

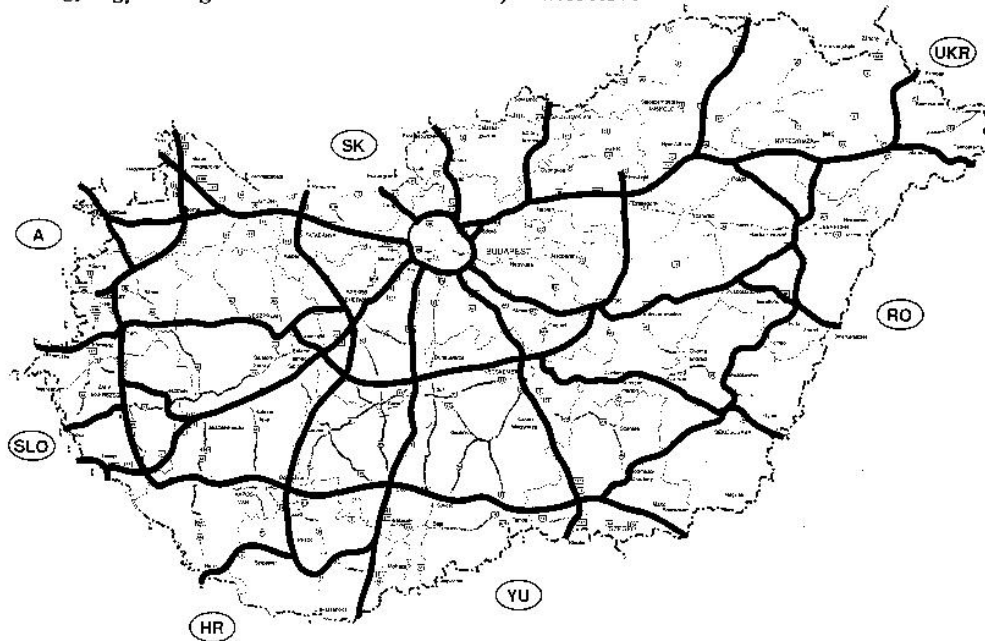
- a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a dunántúli oldalon e gyűrűk folytonossága már megszakad és a megjelennek az országot harántoló folyosók is. E kettősség természetesen felfogható a fejlődés jelének is, itt kissé szigorúbban következtetlenségnek és **szerkezeti hibának, a gyűrűs és a tengely-menti logika keveredésének tekintjük**. Ilyen hiba a 8-as út átfordulása "középső gyűrűbe" ami Egernél ér véget.
- b) Az egész hálózat magán őrzi **a főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredését**, tisztázatlanságát. Ma már a "városokat összekötő" főútvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a hálózat alapvető struktúrája és az elkerülő főút nem válik alkalmassá országos tranzit for-

* Tombác és mások, 1993, illetve Fleischer 1994.

galom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag magukból a főutakból áll.

- c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy **a gyorsforgalmi hálózat közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket amelyeket éppen mentesítenie kellene.** Ilyen hibának tekintjük a Balaton körülépítését régióközi forgalmat hordozó folyosókkal, illetve azt, hogy a hálózat nem bízik saját nyugat-keleti tehermentesítő elemeinek (8-as, 9-es) működésében, és további sugaras gyorsforgalmi utakkal közelíti meg a fővárost. (Ma hét egyszámjegyű főútvonal indul Budapestről, a távlati tervben további nyolc gyorsforgalmi út egészíti ezt ki!)

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



Forrás: Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok...Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt.

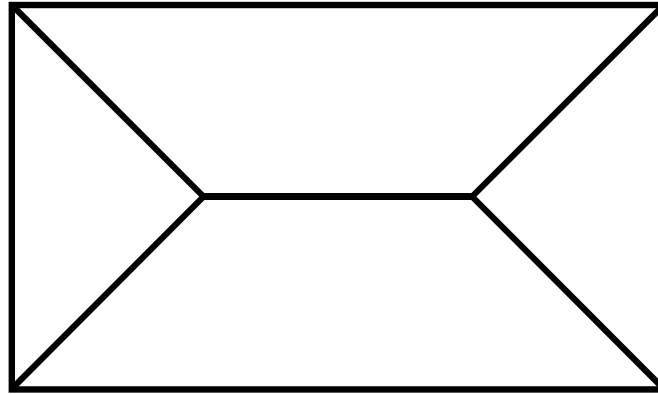
8. ábra A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 1999

- d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez **egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekapcsolása a közelében elhaladó folyosóhoz.** Természetesen mind Szombathelynek, mind Egernek kapcsolatot kell adni a korridorhoz: de ahogy a Székesfehérvár vagy a Győr mellett elhaladó folyosókhöz megfelelő kapacitású főutak biztosítják a város bekapcsolását, úgy a fenti esetekben sem indokolt presztizsből interregionális leágazást jelezni a tervekbe. Bár nem zsák-leágazás, de hasonló hibának tekinthető a Zalaegerszeg - Balatonszentgyörgy kapcsolat interregionális elemmé fogalmazása is.
- e) Elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az **egymáshoz közeli párhuzamos folyosók.** A folyosó feladata, hogy egy szélesebb sáv mentén magához nyálábolja a forgalmat és ezzel tehermentesítse a köztes területet az ott nem indokolt forgalomtól. Közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldásában, hanem meglévő utak "előléptetésében" gondolkodtak. Ilyen indokolatlan párhuzamos az M4 fővárosi gyorsforgalmi bevezetése az M5 mellett, ilyen az M7 és az M61 egy szakasza, és hasonló párhuzamosságnak tekinthető a gyorsforgalmi határkapcsolatok besűrűsödése a nyugati határ mentén.

- f) Bár ez nem mindig kiküszöbölhető, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő **kisméretű háromszögek** is. Az M3-M0 kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, a további vonalak a gyorsforgalmi hálózat logikájában akkor is hibásak, ha egyikük már elkészült autópálya-szakaszt jelöl. A Polgár –Nyíregyháza - Debrecen háromszögben azt is érdemes figyelembe venni, vajon a nyomvonal jelenlegi módosításával kiiktathatóvá válik-e a "közvetlen" Nyíregyháza - Debrecen kapcsolat külön megépítése. A Veszprém – Székesfehérvár - Aliga háromszög esetében a fentebb már jelzett tévedés, a parti út M8 által való hibás tehermentesítési szándéka hozta létre a további problémát. Ha belátjuk, hogy Fűzfő - Aliga viszonylatban nem egy tranzitfolyosó odahúzásával, hanem a településeket elkerülő főút megépítésével kell a helyi problémát megoldani, természetesen fel sem fog merülni, hogy Veszprémtől két külön folyosót kellene vezetni Székesfehérvár, illetve a Balaton irányába.

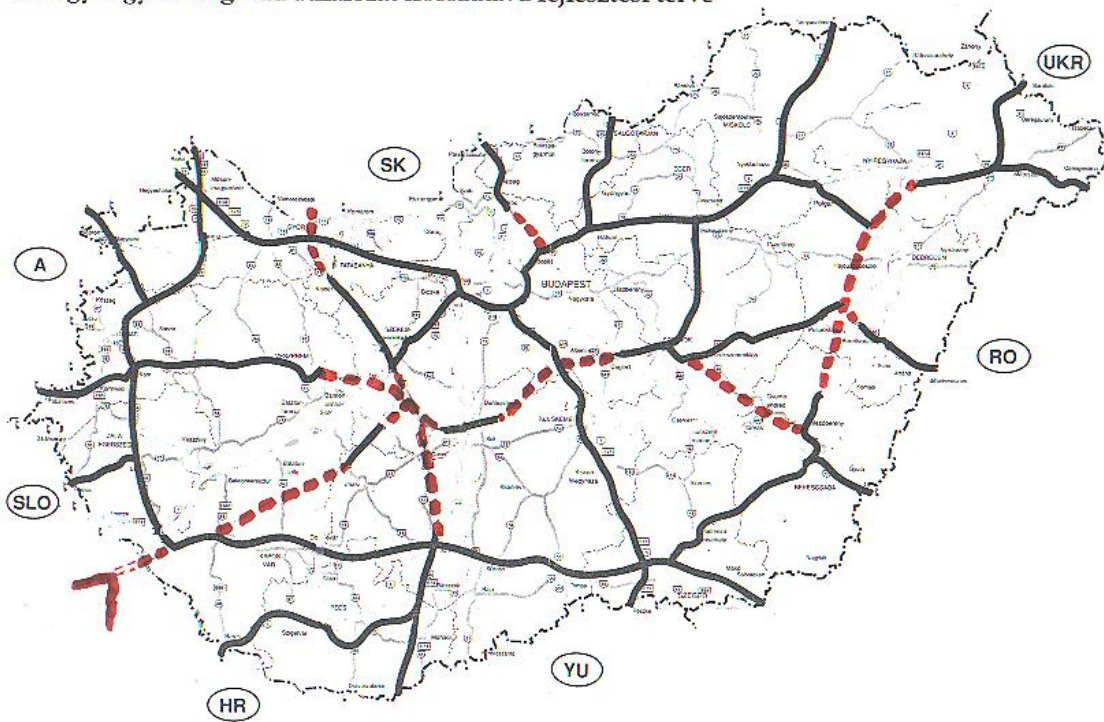
Mindezekon túlmenően megállapítható, hogy **a távlati gyorsforgalmi hálózat terve viszont alkalmas arra, hogy egy nyitott rácsszerkezet három markáns kelet-nyugati tengelyének a kialakításához kiindulásul szolgáljon, ezen túlmenően a nyugati országrészben már létrejött a két észak-déli folyosó is, a Pozsony -Zágráb kapcsolatot is szolgáló 86-os tengely, illetve a Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár vonal. A keleti országrész hálózata még nem jutott el ezeknek az alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem.** Itt egy Zagyva-völgy – M5 összekötés kínálkozik az egyik észak-déli folyosó kialakítására, a Kassa-Nagyvárad kapcsolat pedig már elfogadott TINA elem. A tiszántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, pedig elképzelhető, hogy a Széchenyi Tervben nyomatékkal szereplő pólusképződés elősegítését éppen itt néhány kicsit nagyvonalúbb új kapcsolat biztosítása szolgálná eredményesen.

Végül, aminek **a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található 4-es és 5-ös páneurópai korridorok áthelyezése az ország középvonalában kialakuló kelet-nyugati tengelyre.** Ehhez a 9. ábrán vastagon jelölt átlós irányok ("boríték" forma) behelyettesítésére van szükség. Dél felől, az M7 és az M5 irányából mindenképpen kialakul egy-egy csomópont az M8-M4 tengellyel, észak-kelet felé az M4 ugyancsak megteremti Debrecen - Nyíregyháza felé a kapcsolatot, kizárólag Győr felől a 81-es út mentén kellene átértékelni a hálózat kialakítását. Ezek tulajdonképpen nem nagy hiányok, mégis, jelenleg a hálózat szinte lehetetlennek mutatja egy ilyen tehermentesítő kapcsolat felértékelését, ugyanis a vadonatúj kiépítendő Veszprém – Cegléd - Szolnok bázisfolyosó e nagyvonalú elképzelés helyett periférikus kiegészítő feladatokat lát el, ehhez idomították a tervezők a nyomvonalát. **A gyorsforgalmi hálózat jövője kulcselemének tekintjük a Veszprém-Szolnok közötti kapcsolat szerepének megértését, és a szerepének megfelelő jellemzőkkel történő mielőbbi kialakítását.**



9. ábra. Emlékeztető: a minimális út sémája a sarokpontok összekötésére

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



Forrás: a 8. ábra alapulvételével és jelen fejezet elveinek alkalmazásával

10. ábra. Alternatív javaslat vázlata távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

A felsorolt problémák korrigálásának szándékával készítettünk egy olyan ábrát (10. ábra), ahol igyekeztünk kiküszöbölni a fentebb jelzett hiányosságokat. Az eredményt óvatosan mutatjuk be, mert a korrekciók elvégzése esetenként újabb lehetőségeknek nyitott utat továbbá újabb problémákat vetett fel, köztük olyanokat is, amelyeket saját deklarált elveink alapján is javítandónak tartunk. Nem tekintettük azonban feladatunknak, hogy jelen munka keretében ezeknek részleteiben utánajárjunk, illetve további iterációkban *hálózat*tervezést végezzünk. A10. ábra bemutatásának a célja nem több, mint, hogy jelezze az értékelési kritériumainknak nagyjából elegendő alternatív gyorsforgalmi hálózat sűrűségét és struktúráját. Az alternatív

hálózatot a folyosó mélységű értékelés során abból az egyetlen szempontból kívánjuk figyelembe venni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett és a Széchenyi Tervben alapul vett távlati hálózatnak melyikek azok az elemei, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú követelmények alapján is kiépítendőeknek minősülnek, és melyikek azok, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legalább is megkérdőjeleződik.

8.4. Értékelés a tranzitfolyosók szempontjából

A folyosók tárgyalása most logikusan a korábban vizsgált célrendszerek alapulvételével kialakított prioritások szerint történhetne. **Eszerint az interregionális kapcsolatokon belül az országot átszelő két átlós páneurópai (multimodális) tranzitfolyosó áthaladásának azt a vonalvezetését részesíthetjük előnyben, amelyik a forgalmilag érzékeny területeket mentesíteni képes, tehát a 9. ábra "minimális út" modelljét veszi alapul és nem keresztezi a főváros térségét, valamint a forgalmas üdülőterületeket.** Az ország régiói egymás közötti összeköttetését, valamint a határon túli szomszédos régiókkal való kapcsolatot pedig egy nyitott rácsszerkezetű hálózat (multimodális) tengelyeinek kell biztosítaniuk, azaz keletnyugati és észak-déli folyosóknak, ugyancsak olyan kialakításban, amely megfelel a gazdasági pólushézagok elősegítésére, a térségi különbségek csökkentésére, a környezet védelmére, a biztonságra, stb. vonatkozó, korábban tárgyalt célkitűzéseknek. Az így vizsgálandó folyosók egy része azonban egyelőre (a hivatalos dokumentumokban is) csak elvi szinten létezik, gyakran egyszerűen meglévő utakra rajzolják rá, ebben az összefüggésben elsősorban a hálózati szinten történő értékelésre alkalmas.

A folyosók vizsgálatánál ezért nem ezt a célrendszerből folyamatosan követelményeket lebontó kifejtési irányt követtük tovább (amit egyébként a tervezésnek kellett volna következetesen megtennie), hanem a tervezetként megjelenő folyosókból indultunk ki, és ezeknek a folyosóknak a szerepét, létesítésük következményeit elemeztük. Annyiban viszont mégsem egy-egy beruházásra vonatkozó környezeti hatástanulmány logikáját követtük, hogy egyelőre bennünket nem annyira az elhatározott beruházásként tekintett út közvetlen környezeti kibocsátásai érdekeltek, hanem az a kérdés, hogy vajon az adott vonalban tervezett folyosó mennyire képes azokat az elvárásokat teljesíteni, amelyeket a dokumentumok, illetve jelen esetben a Széchenyi Terv általános, valamint programon belüli célrendszere maga elé tűzött.*

A Széchenyi Terv az autópálya-építési programjában szereplő elemeket nem a saját célkitűzéseiből vezette le, hanem lényegében átvette a közlekedési tárca többször módosított tízéves fejlesztési programjának éppen esedékes változatát.

A hálózati megfontolások figyelembevételével a Széchenyi Terv egyes, programban szereplő szakaszaira vonatkozóan a következő észrevételeket tehetjük:

A 2002-ig megvalósulásra tervezett szakaszokra vonatkozóan:

Az M3 autópálya Füzesabony-Polgár közötti szakaszának, és a 36.sz. főút Polgárt elkerülő szakaszának a megépítése	Indokolt. (épül)
Az M7 autópálya rekonstrukciója Budapest-Zamárdi között, a jobb pálya megépítése Balatonaliga-Zamárdi között, a bal pályán harmadik sáv építése Budapest-Székesfehérvár között	Pályarekonstrukció és kapaszkodósáv építése indokolt, jobb pálya építése ill. a harmadik sáv építése nem. (időközben megépült)
A szekszárdi Duna- híd és a kapcsolódó autótűt szakasz megépítése a 6. sz. főút és az 51.sz. főút között	Távlatban indokolt, bár a dunaujvárosi Duna-híd sürgősebb lenne. (jelenleg épül)

* A tranzitfolyosók részletes elemzését lásd az eredeti tanulmányban.

A 2002-ig beindítandóként tervezett beruházásokra vonatkozóan:

Az M30 Emőd-Miskolc közötti szakaszán autópályává fejleszthető autót megépítése	A Hidasnémeti-Miskolc-Debrecen-Ártánd (v. Gyula) folyosó része, távlatban is autót.
Az M0 útgűrű K-i szektor (M3 és 51.sz. főút között) autópályává fejleszthető autót és a 4.sz. főút Üllő-Vecsés elkerülő út építésének megkezdése	Indokolt.
M7 Zamárdi - Balatonszentgyörgy között autópályává fejleszthető autót	Elkerülő főút, nem gyorsforgalmi út. Az M7 délebbre kell, hogy épüljön.
M7 Nagykanizsa - Letenye - országhatár között autópályává fejleszthető autót	A kapcsolat indokolt, de a pontos csatlakozása az M7 végleges helyével, továbbá a 9-es és a 86-os folyosók kialakításával is egyeztetendő.
M70 Letenye - Tornyiszentmiklós (országhatár) között autópályává fejleszthető autót	Autópályaként nem indokolt, egyébként ld. előző pont.
M3 Polgár - Nyíregyháza között autópályává fejleszthető autót	Indokolt, de a Polgár-Nyíregyháza –Debrecen háromszög áttervezése után
M35 Polgár - Debrecen között autót	Indokolt, de a Polgár-Nyíregyháza -Debrecen háromszög áttervezése után. Ez kb. Hajdúdorog-Hajdú-szoboszló gyorsforgalmi vonal-vezetést jelent. Debrecen közvetlen kiszolgálása a főúthálózat korszerűsítését igényli.
M5 Kiskunfélegyháza - Röske között autópálya	Indokolt.
M0 Északi szektor / Duna-híd / (2.sz. főút -11.sz. főút között) autót	Nem indokolt M0 gyorsforgalmi kapcsolatként.
M0 útgűrű D szektor (M1 és M5 között) 2x3 sávós autóp. fejlesztése	Indokolt és sürgős.

A 2002-ig beindítandó és 2007-en túl befejeződiként tervezett beruházásokra vonatkozóan:

M43 autópályává fejleszthető autót az M5 autópálya - országhatár között	Indokolt., de nem biztos, hogy autópályaként.
M7 autópályává fejleszthető autót Balatonszentgyörgy - Nagykanizsa között	Főút korszerűsítés. Az autópálya ettől délre halad.
M8 autót a 6.sz. főút - 51.sz. főutak között és a dunaújvárosi Duna-híd	Indokolt. Egyidejűleg gondoskodni kell Székesfehérvár ill. Cegléd felé a kapcsolatokról.
M6 autópályává fejleszthető autót Budapest - Dunaújváros között	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. A főút elkerülő szakaszait már korábban meg kell építeni.
M6 autópályává fejleszthető autót Dunaújváros - Szekszárd között	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. Főút korszerűsítése.
M6 autópályává fejleszthető autót Szekszárd - országhatár között és Pécsig bekötés	Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár-Szekszárd vonalán épül ki az észak-déli folyosó (és nem Szfv-Dombóvár irányban)
M3 autót Nyíregyháza - országhatár között	Indokolt.

2001 végén a kormány további programot fogadott el a fentiek bővítéseként. (Széchenyi-Plusz 2001).

A Széchenyi Plusz program keretében elhatározott kiegészítő beruházásokra:

M7 autópálya felújítása és továbbépítése keretében Budapest és Székesfehérvár között a bal pálya 3. sávja, továbbá Zamárdi és az országhatár között a teljes 2x2 sávós autópálya egy ütemben	Nem indokolt, a Székesfehérvár-Dunaújváros irány fejlesztése kiváltja. Főútként két sáv indokolt, nem autópálya!
M0 útgyűrű északi szektora és új Duna-hídja a 2. sz. főút és a 11. sz. főút között, valamint M5-M3 közötti szakasszal együtt az M3 autópálya felé a gödöllői átkötés is	M0-nak nem indokolt északi szakasz. Gyorsforgalmi út az M5-M3 között indokolt.
A dunaújvárosi Duna-hídhoz csatlakozva autópályává fejleszthető autót épüljön Veszprém és Szolnok között	Indokolt, de a jelenlegi, Fűzfőt felfűző, Székesfehérvárt elkerülő nyomvonal hibás, ugyancsak átgondolatlan az alföldi oldal nyomvonala.
M6-M56 autópályává fejleszthető autóúttal egyidejűleg épüljön meg annak Bóly-Pécs bekötése is	Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár-Szekszárd vonalán épül ki az észak-déli folyosó (és nem Székesfehérvár - Dombóvár irányban).
M30 Miskolc-országhatár autópályává fejleszthető autótú Kassa irányában	Indokolt.

A Széchenyi Plusz program keretében elfogadott új beruházásokra vonatkozóan:

M0 autótú gyűrű 11. sz. főút és 10. sz. főút közötti szakaszának megépítése – a térség forgalmi feszültségeinek feloldása céljából	Nem indokolt. Az adott térségben az átmenő forgalom odavitele nem oldja, hanem fokozza a feszültségeket.
M2 autópálya teljes kiépítése Budapest és Vác, valamint az M2 autópályává fejleszthető autótú kiépítése Vác és az országhatár között, – az V/C Helsinki-folyosó összekötése valamint a központi régió közlekedésének fejlesztése céljából	Nem indokolt. A fővárosba új autópályát bevezetni nem kell – különösen acélból nem, hogy a városon át csatlakozzon egy helsinki folyosóba. Az M2 autóúttal Gödöllőnél lehet dél felé csatlakozni. Az V/c folyosóra való hivatkozás hibás, ezt az V-ös folyosótól délre jelölték ki. (Lehet, hogy Székesfehérvár-Bátaszék irányban fog vezetni.)
M65 autópályává fejleszthető autótú megvalósítása Kaposvár érintésével az M7 autópálya, Balatonlelle és Pécs között – a Közép- és Dél-Dunántúl elérhetőségének javítása céljából	Nem indokolt. Az M7 helye, ill. a Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár/vagy Bátaszék tengelyek kijelölése előtt nem hozható a térségben külön döntés.
M8 autópályává fejleszthető autótú további szakaszainak kiépítése a Rábafüzes-Veszprém, illetve a Szolnok-(Debrecen)-országhatár között, – a nyugati és keleti régiók, valamint DNy-Európa és K-Európa közötti kapcsolat fejlesztése céljából	A kapcsolat indokolt, megtervezése a teljes hálózat ártértékelését igényli.
M9 autótú Szekszárd-Kaposvár közötti és az 51. és 54. sz. út közötti szakaszok kiépítése – a szekszárdi Duna-híd térszerkezeti funkciójának kiteljesítése, a Dunántúl és az Alföld közötti kapcsolatok fejlesztése céljából	A kapcsolat indokolt, megtervezése bővebb hálózat figyelembevételét igényli.

A Széchenyi Terv autópálya-építési programjának egyes tételeire vonatkozó fenti értékelés kifejezetten azt vizsgálta meg, vajon a tervbevetett útszakaszok részét képezik-e a Széchenyi Terv általános célkitűzéseinek figyelembevételével kialakított, az ott szereplő gazdasági, környezeti, területi, és társadalmi célokat tiszteletben tartó gyorsforgalmi hálózatnak. Jelen áttekintésünkben lényegében nem tértünk ki arra, hogy a jelzett hálózat kialakítása esetén az indokoltnak feltüntetett folyosók építésének sürgőssége is megváltozna. Végeredményben a célok figyelembevételével a teljes távlati gyorsforgalmi hálózat ütemezett kiépítését végig kellene gondolni, új tízéves (hétéves) közúthálózat-fejlesztési programot kellene készíteni egyaránt értelmezve az alsóbbrendű hálózat, a főhálózat és a gyorsforgalmi hálózat szerepét. Összehangoltan át kell gondolni azokat az átmeneti helyettesítési lehetőségeket, amelyeket a

fejlesztés időszakában a korszerűsített (településeket elkerülő) főhálózat *egy darabig* a gyorsforgalmi hálózat kisforgalmú szakaszai esetében el képes látni, ügyelve arra, hogy ez ne vezethessen a főhálózati út kapacitásának indokolatlan (távlatilag nem szükséges) növelésére, ehelyett a megfelelő időre a gyorsforgalmi hálózat elemeinek kell átvenniük a tranzit jellegű forgalmat. Ezt a hálózattervezési és programkészítési feladatot természetesen a stratégia értékelése nem veheti át.

Nem mellőzhető azonban annak a kérdésnek a feltétele, hogy vajon milyen szerepe és lehetősége van az államnak befolyásolni a gyorsforgalmi hálózat kialakítását – a finanszírozási konstrukciókon keresztül.

9. KERESLETI SZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉS

9.1. A jelenlegi forgalomfejlődés és a fejlesztési igények

A forgalmi adatokat vizsgálva a két tranzit átló (Ukrajna-Horvátország, Szlovénia és Ausztria - Jugoszlávia, Románia) közül az északkelet-délnyugati átló még nem működik és nem is várható, hogy a közeljövőben működni fog. A viszonylag alacsony nemzetközi forgalom Magyarországra irányul, illetve innen indul. A határátkelőhelyek közül a letenyei forgalma nőtt meg látványosan 3000 feletti ÁNF*-re. Ennek oka részben a turizmusban keresendő, elsősorban azért, mert a horvát tengerparti üdülőhelyek árai megfelelnek a görög vagy török tengerpartiaknak, de a repülőjeggyel (mely egy háromfős családnak már meghaladja a 150.000.-Ft-ot) már az utóbbiak megfizethetetlenek a középosztály számára. Másrészt a teherforgalom is növekedett.

Kelet-Magyarországon a külföldi járműveknek az átlagos napi forgalomból való részesedését vizsgálva megállapítható, hogy 1999-ben az egy- és kétszámjegyű főútvonalakon az átlagos összármű-szám nem érte el a 450-et, ami 7,6 %-ot jelent a teljes napi forgalomhoz képest. A teherjárművek tekintetében a járműszám napi 70 és az arány 7,2 %. Érdekes, hogy tehergépkocsik tekintetében a legnagyobb járműszámot (6322 = 26,7 %) a 44-es úton a Békéscsaba és Gyula között elhelyezkedő Pósteleknél, a legnagyobb arányt (158 = 38,4 %) a 4-es úton Kisvárdánál mérték. A személygépkocsik tekintetében a legnagyobb járműszámot (1825 = 23,7 %) az 5-ös úton Szatymaznál, a legnagyobb arányt (609 = 25,6 %) a 41-esen Csarodánál mérték. A szatymazi forgalmi adat jelzi a forgalmi szintek különbségét is a két tengely között.

A forgalmi adatok által leírt 1989 és 1999 közötti 11 évben a vizsgált autópályákon 35, míg az egy számjegyű főútvonalakon közel 20 %-os forgalomnövekedés volt tapasztalható. **Az egy forgalmi folyosón beazonosítható kevés adat alapján a forgalomfejlődés kb. 30 %-os volt.** (A forgalomra vonatkozó adatok az ÁKMI adatbázisából valók.)

A) Az M3-as autópálya és a hozzákapcsolódó utak

A nyomvonal folyosót jól jellemzi az M3-as autópálya és vele párhuzamosan futó 3-as számú főút együttes forgalma. Ez a főváros környéki több mint 40 000 Ej/nap-ról, a Heves megyei szakaszon lecsökken 24 000-re, majd a borsodi szakaszon, ahol már nincs autópálya 10 000 körüli átlagforgalommal lehet számolni. Ez utóbbihoz még hozzá számítható a Nyékládházától Debrecenig tartó 35-ös út 7900-as forgalma és az ennek leágazásaként Nyíregyházára vezető 36-os 6400-es értéke. A 4-es út Hajdúbihari szakaszának forgalma több mint 10 000 Ej/nap, a Debrecen és Nyíregyháza közötti szakaszon 7600-as értékkel lehetett számolni.

Tehát a három nagy megyei jogú város 10 000 Ej/nap-nál nagyobb forgalmat vonz magához.

- A megyei jogú városoktól szétágazó hálózat a nagyobb városok (Kazincbarcika, Ózd, Sátoraljaújhely, Vásárosnamény) irányába 6 000 – 8 000-es forgalmat bonyolít le.
- A Bánrévétől-Csengersimáig tartó határátkelő helyek forgalma 900 és 2 300 között van, nem túl jelentős teherforgalmi arányokkal. Itt jelentős tranzittal nem kell számolni. A forgalom legnagyobb része a két ország között bonyolódik.

* Átlagos napi forgalom

- A Debrecenen és Nyíregyházán áthaladó fő útvonalak mért pontjain a 20 000-et meghaladó nagyságok jelzik az elkerülő utak kiépítésének igényét.

B) Az M5-ös autópálya

Itt a vizsgálat nem igényli olyan nagy hálózat elemzését, mint amilyenre az előző fejlesztési körnél szükség volt.

- A közlekedési folyosó forgalma a Pest megyei szakaszon 30 000 Ej/nap körül van. Ez lecsökken a Bács-Kiskun megyei részen 20 000-re, míg az autópálya nélküli Csongrád megyei szakaszon 11 000 gépjárművel lehet számolni. Tehát város vonzása itt is a 3-as úthoz hasonló.
- A két határátkelő forgalma már jelentős (Nagylak, 3 400, Rösztke 2 300). A rösztkei forgalom a 99-eshez képest emelkedik és a jövőben várhatóan még jobban emelkedni fog. Ne felejtsük el, hogy a délszláv háború előtti forgalom a 99-es több mint kétszerese volt. A nagylaki átkelő a 2 000-es nehézjármű forgalommal, a hegyeshalmi határátkelőhely után a második legnagyobb teherforgalmat bonyolítja le.

C) Az M7-es és a kapcsolódó útvonalak

Itt a forgalmat a Balaton nagyban meghatározza.

- A forgalmi folyosó Pest megyei szakaszán, elképesztő több mint 85 000-es(!) egységjármű forgalmat számláltak. Ez Fejér megyei szakaszon 57 000-re csökken, majd a Balaton parti fél-autópályarész 16 000-es forgalmat bonyolít le. A 7-es Somogy megyei szakaszán 10 000-nél nagyobb a forgalom, amiből 7 100 marad a zalai szakaszra. A Marcali-Nagyatád-Barcs irányba futó 68-as út átlagforgalma 3 600. A Nagykanizsára Zalaegerszeg felől jövő 74-es út és Kaposvár felől jövő 61-es út megyei átlagforgalma 3 400 illetve 5 900. A megyei jogú város itt is 10 000 Ej/nap-nál nagyobb forgalmat vonz magához.
- A határátkelőhelyeket illetően a letenyei forgalma a 90-es évek közepén magasabb volt, viszont a teherforgalom aránya alacsonyabb. A rédicsei határral is hasonló a helyzet, azzal hogy ott a nyolcvanas évekhez képest 95-re nagyon megnőtt a forgalom.

A forgalom áttekintése után nézzük meg milyen igények jelenhetnek meg a jövőben ezeken a hálózati elemeken, és mit tartalmaz rájuk nézve a Széchényi Terv.

A meglévő adatok alapján különböző módon próbáltuk elemezni a forgalomfejlődést, hogy viszonylag korrekt eredményt kapjunk. Ennek alapján az évi 2%-os növekedés tűnik megfelelőnek a becsléshez az érintett útvonalakon. Ez általánosságban azt jelenti, hogy a fejlesztések nélkül is, **a jelenlegi autópálya végpontok után, 20 éves időtartamot figyelembe véve minimum 15-16 000 egységjárművel lehet számolni.** Figyelembe véve, hogy Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen és Nagykanizsa környéke olyan terület ahol az EU tagság után a strukturális alapok fejlesztési hatásaival is számolni kell és, hogy a jugoszláv helyzet megoldódása visszaállítja a régen is működő északnyugati-délkeleti átló forgalmi igényét, ez a szám **20 000 körüli is lehet**, még a vasúttal kombinált áruszállítás fejlesztése esetén is. A jelentősebb határátkelőhelyeket illetően (Rédics, Letenye, Rösztke, Nagylak, Záhony+Beregsurány) az 5000-7000-es forgalmi becslés látszik megfelelőnek.

Az igény oldaláról nézve vannak "hüvelyk ujj" szabályok, de érdemes a gyakorlati tapasztalatokra támaszkodni, melyeket a következők tényekkel lehet összefoglalni:

- a) 70-80 ezer Ej/napot nem tud egy kétszer kétsávos autópálya megfelelően elvezetni (lásd az M7-es autópálya szombat reggel a Balaton felé, ill. vasárnap este a főváros felé);

- b) 35-40 ezer E/napot nem tud egy kétszer kétsávos autótút megfelelően elvezetni (lásd az M0-ás katasztrófális közlekedésbiztonsági helyzete);
- c) 12-15 ezer E/napot nem tud egy kétsávos főút elvezetni (lásd a 4-es főút rendszeres torlódásait, elsősorban a lassabb tehergépjárművek mögött feltorlódó konvojokat).

A fejlesztési tervek szerint:

- autótút (2 sáv + leállósáv) épül Nyíregyháza és az országhatár, valamint Polgár és Debrecen között,
- autópálya épül az M5 befejezéseként Röszkéig,
- a többi esetben autópályává fejleszthető autótutat kívánnak építeni.

Ha tisztán a forgalmi adatokat vizsgáljuk, akkor a következőket állapíthatjuk meg:

- Az autótutak kiépítése mindkét esetben megfelelő megoldásnak látszik.
- Az M5-ös befejezését a határig indokolja a természetes forgalomfejlődésből, és az észak-nyugat-dél-kelet tranzit átló működéséből származó forgalom.
- Az autópályává fejleszthető autótút végeredményben fél-autópályát takar, ahol a keresztezések, csomópontok kiépítésénél már az autópályák igényeit veszik figyelembe*.

Azaz ezeket úgy kell kezelni, hogy a fejlesztés végső célja autópálya.

- o Az M70-es Letenye-Tornyiszentmiklós közötti útszakasz értelmetlennek tűnik autópályaként. Egyrészt ezt a forgalom a jövőben sem igen fogja igényelni, másrészt Tornyiszentmiklóstól Rédics nincs 20 km-re. Itt az autótút egyértelműen elégséges.
- o A Balatonszentgyörgy és Letenye közötti szakasz autópályává fejlesztését szintén nem indokolja a forgalom, de a várakozások sem. A probléma az, hogy az autótutak esetében különböző megoldások is felmerülhetnének az igényeknek megfelelően, de ezzel valószínűleg nem számoltak.
- o Hasonló a helyzet az M43-assal, itt is elegendőnek tűnik egy autótút. Annál is inkább, mert a jugoszláv helyzet előbb-utóbbi konszolidációjával megint a röszkei irány lesz a fontosabb. Az itteni határátkelő 2003 után "schengenivé" válik, ami valószínűleg blokkolni fogja a személyforgalmat. Emellett, hasonlóan a tornyiszentmiklói helyzethez, a határhoz ilyen közel futó párhuzamos úton nem valószínű, hogy a belső gazdasági fejlődés annyi többlet-forgalmat jelentene, ami feltétlenül autópályát igényelne.
- o A többi fejlesztési cél a forgalom és várakozások szempontjából megfelelőnek tűnik.

A fentiekkel kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy a 2 sávos autótút és a 4 sávos autópálya között is vannak megoldások. Ezek alkalmazásnak véleményünk szerint nagyobb szerepet kellene kapnia a tervekben. Tehát kiépíthetők lennének pl. az előzést megkönnyítő 3. sávok felváltva az utak két oldalán, lehetne a 2 sávos autótutat 4 sávossá bővíteni. Lehet, hogy a határközeli nyomvonal-szakaszokon az ilyen köztes megoldások sokkal célszerűbbek lennének, mint az új nyomvonalak létesítése.

* Ez feltételezésen és a korábbi gyakorlat tapasztalatán alapul. Ennek oka, hogy ilyen részletekbe menően nem tárgyalja a Széchenyi Terv a kérdést, másutt pedig ellentmondásos információkhoz lehet jutni. Valószínűleg még nem véglegesedett a kiépítés formája.

9.2. Helyettesíthetőség

A tárgyalt fejlesztéseknél egyetlen valós helyettesíthetőséget érdemes vizsgálni, ez pedig a vasút. A kérdéskör vizsgálatát könnyíti, hogy Debrecen és Nyíregyháza relációban működő Záhony-Budapest vasútvonal kiépítettsége, kapacitása olyan, amely jelezheti, hogy középtávon milyen szintig lehet a vasút segítségével csökkenteni a közutak terhelését.

E közlekedési folyosóban a vasút, a személyforgalom tekintetében jelenleg is mint helyettesítő változat működik, az intercity forgalom tekintetében. A forgalom lassan bővíthető (hétféteken előfordul helyjegy hiány) és a menetidő is kis mértékben csökkenthető. A kétségtelen fejlődés mellett azonban el kell mondani, hogy a közúti forgalomnövekedés így is egyenletes volt. Nyilvánvaló, hogy az M3 díjfizetőssé tétele valamivel növelhette a vasúthasználati hajlandóságot, de nem ettől történt lényegi változás, **hanem a megfelelő szolgáltatási színvonalat jelentő intercity-től. Ebben a tekintetben elmondható, hogy sikerült megvalósítani egy olyan megoldást, amely tényleges választási lehetőséget kínál a személyforgalom tekintetében.** Itt az elérési idők is olyanok, amelyeket az értékrendben megkívántunk. (Pl. Debrecenbe ma intercity-vel gyorsabban lehet leérni, mint közúton a KRESZ előírásait betartva.) A következő adatsor az IC helybiztosítások alakulását tartalmazza. A táblázat jelzi az IC népszerűségének növekedését, pláne ha figyelembe vesszük, hogy 95 és 99 között stagnált az elszállított utasok száma. /Lásd a következő oldalon található táblázat./ A táblázat jól jelzi a vasút szállítási teljesítményének drasztikus visszaesését. A személyforgalom tekintetében a szállított utasok számának csökkenése 1995-ben megállt és 99-ig szinten maradt, a megtett utaskilométer növekedésével párhuzamosan.

Helybiztosítás

	1995	1996	1997	1998	1999
Eladott IC pótjegy /1000 db /	2269,3	2566,0	3277,6	3936,6	4213,4

Az áru fuvarozás tekintetében a stagnálás 93-ban kezdődött, de itt az árutonnakilométer sem változott.

A Budapest – Debrecen – Nyíregyháza relációban naponta 8 IC vonatpár közlekedik, közel 2 milliós ülőhely kapacitással, és 75%-os átlagos, igen jó kihasználtsággal. Ez évi több mint 1,5 millió utast jelent. (Ez napi forgalommá konvertálva – és feltételezve azt, hogy az egyébként gépkocsival közlekedők intercity-t használnak - azt jelentheti, **hogy legalább naponta 1000 gépkocsi forgalomtól mentesítik a közutat.**)

Miskolc vonatkozásában szintén napi 8 IC vonat közlekedik, napi 1,5 milliós kapacitással, és 57 %-os kihasználtsággal (880 ezer utas). Itt meg kell jegyezni, hogy a 65 %-os kihasználtság már nagyon jónak számít gazdaságosság szempontjából

A teherforgalom tekintetében a lehetőségek e relációban nincsenek kihasználva, de kérdéses, hogy mekkora valós csökkentés érhető el. Ennek oka egyrészt az, hogy amint láttuk a határ túloldalára meglehetősen alacsony teherforgalom irányul, másrészt rövidebb távra mint Debrecen vagy Nyíregyháza nem éri meg a kombinált megoldás. A teherforgalom vasútra terelése ügyében az M5-M1 átmenő forgalma esetében jobbak az esélyek. Itt már működnek a kombinált fuvarozáshoz szükséges terminálok, és mint mondtuk jelenleg még az észak nyugat-dél kelet tranzit-átló az amelyik működik.

A Balaton tekintetében a vasút a hétvégeken a kiépített kapacitásának maximumát nyújtja. A Budapest – Nagykanizsa – Murakeresztúr európai törzshálózati fővonalnak számít, de a Balaton parton az egyvágányos megoldás eleve korlátot szab a lehetőségeknek. A bővítés az adott nyomvonalon szinte lehetetlen és nem is lenne sem környezeti, sem közlekedésbiztonsági szempontból kívánatos. Itt is jól mutatkozik meg, hogy a közlekedési fővonalaknak egy sűrűn lakott üdülőtérületen való átvezetése milyen problémák forrása. A helyettesíthetőség nem csak a kapacitások szempontjából korlátozott, hanem az igényekéből is. A Balaton esetében az IC megoldás nem jöhet szóba, mert más a megoldandó feladat, másrészt a nyaralótulajdonosoknak állandó szállítási igényeik vannak, amit a vasút nemigen tud kezelni. A nemzetközi teherforgalmat itt lebonyolítani nem szabad, erre alkalmasabbnak tűnik a Dombóvár – Kaposvár – Gyékényes – Murakeresztúr útvonal.

A Budapest – Nagykanizsa vonalon napi 3 IC vonatpár közlekedik, közel 50 %-os kihasználtsággal, mintegy 240 ezer utas/év forgalmat lebonyolítva.

Sebesség korlátozások mind a szegedi, mind a nagykanizsai vonalon vannak. Ezek felszámolása javíthatja — elsősorban az előbbi relációban — javíthatja a helyettesíthetőség lehetőségét.

Az IC vonatok használata fejleszthető. Az EU tagországok jó részének mintájára távlati cél lehet a megyeszékhelyek és nagyobb regionális központok és a főváros viszonylatában a napi óránkénti vonatsűrűség. Ezek a vonatok olyan IC-k lehetnek, amelyek a jelenlegi gyorsvonatok funkcióját átvéve nem 2-3, hanem 6-7 helyen állnak meg. Ezzel egy időben beindítható egy olyan IC-RAPID típusú magasabb szolgáltatási szintet képviselő vonat típus, amely csak a célállomáson vagy maximum egy helyen áll meg. **Az IC vonatok megfelelő járatsűrűsége minimálisan igényli a 2 vágány kiépítését, ami főleg a Dunántúlon nem megoldott. E nélkül nem lehetne a forgalmat megfelelő elérési idővel lebonyolítani. Emellett szükség van a nagyobb sebesség biztosítása miatt az alépítmények, a felépítmények és a biztosítóberendezések cseréjére, szerencsésebb esetben felújítására. Külföldi becslések szerint a magyar vasutaknak 1000 milliárd forint elmaradása van a pálya kiépítésekkel kapcsolatos fejlesztések, rekonstrukciók terén.**

Jelenleg Magyarországon a Bp-Hegyeshalom vonal rendelkezik a sebesség tekintetében a legnagyobb lehetőséggel, ami 160 km/h. (A nemzetközi korridorokhoz tartozó vonalakon jelenleg folyik a felújítás) A távlati fejlesztésekben benne van a nemzetközi folyosók fokozott fejlesztése. Az EU is ezeket a vonalakat támogatja különböző alapokkal (ISPA, PHARE). Ezek jelenleg is tartó munkákat jelentenek (pl.: Bp-Lökösháza — ISPA) a csatlakozás feltételeként is. Sajnos napjainkban egyre több mellékvonal szűnik meg illetve nagyon rossznak nevezhető a fővonalak állapota is

4. táblázat. A MÁV összehasonlító adatai

Megnevezés	1965	1975	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Személyszállítás													
Elszállított utas /millió fő /	405,6	342,8	232,4	208,2	188,2	171,5	158,5	158,8	154,2	155,8	155,1	155,2	155,1
Utaskilométer /millió utkm/	15012	13550	11106	11298	9785	9010	8438	8425	8276	8497	8583	8788	9418
Személyvonat-kilométer /ezer /	56457	60462	66658	67934	69267	71461	71022	70210	73012	76275	69011	72610	70373
Személyvonati elegytonna kilométer /millió /	14712	17556	17374	17310	16710	16195	15117	14908	14709	14853	13393	13446	13671
Átlagos utazási távolság /km /	37,0	39,5	47,8	54,3	51,9	52,5	53,2	53,1	53,7	54,5	55,3	56,6	60,7
Egy vonatra jutó utas /fő/vonat /	266	224	167	166	140	126	119	169	155	147	148	154	152
Árufuvarozás													
Elszállított árutonna /ezer tonna /	112066	130782	116859	87412	66683	52876	43478	44258	46354	44588	46018	47497	43606
Árutonnakilométer /millió átkm /	17050	23245	21919	16592	11665	10017	7451	7442	8132	7409	7873	7852	7444
Tehervonat-kilométer /ezer /	37084	43961	38403	32153	24327	21261	17835	17757	18546	17418	16987	16776	16247
Tehervonati elegytonna-kilométer millió /	34612	48363	45746	35413	34028	19956	15820	15721	17042	15277	15115	15100	14745
Az áruszállítás átlagos távolsága /km /	152,1	177,7	187,6	189,8	174,9	189,4	171,4	168,2	175,4	166,2	170,6	165,1	170,7
Tehervonatok átlagos terhelése /tonna/vonat /	933	1100	1919	1101	987	939	887	885	919	877	890	932	939

A RO-LA kombinált fuvarozás alakulásáról:

Jelenlegi viszonylatok Magyarországon:

Kiskundorozsma -Wells /Ausztria/	3 vonatpár/nap
Sopron -Wells /Ausztria/	4 vonatpár/nap
Kiskundorozsma – Sezana /Szlovénia-Olaszorsz./	1 vonatpár/nap
Budafok-Háros - Wells /Ausztria/	Szünetel

Rövid ideig működött egy Biharkeresztes– Sezana viszonylat is, de ez érdeklődés hiányában megszűnt.

A vonatszerelvények 20 kocsiból állnak, és kocsinként 1 kamiont képesek szállítani. A kihasználtság általában 80-90 %-os.

Az igénybevétel alakulása jórészt a közlekedési kormányzat által kiadott útvonalengedélyek mennyiségétől függ. Nagyobb igény a negyedévek végén jelentkezik. Ha több közúti útvonalengedélyt ad ki a közlekedési minisztérium, akkor egyértelműen csökken az igénybevétel.

Ennek ellenére tervezik a rendszer bővítését északi irányba. Olyan relációk esetében lehetséges ez, ahol jelentősebb közúti forgalom tapasztalható (Hidasnémeti, Komárom, Rajka). Ez is csak az útvonal engedélyek korlátozása esetében lehetséges. Erre a lépésre szükség volna szlovák, cseh, és lengyel viszonylatban. Problémát jelent, hogy megfelelő kocsik hiányában a MÁV sem tud igazán bővíteni, de ha az igények megjelenének, lehetségessé válna a járműpark bővítése is.

Volt már próbálkozás ukrán viszonylatban elindítani a forgalmat, de nem járt sikerrel. Az ukrán gépkocsivezetők napi díjat kapnak, így nem érdekük az áru gyors eljuttatása, másrészt térítik az olyan költségeket számukra, mint az autópályadíj.

Vasútra terelni a közúti áru fuvarozás egy részét csak annak korlátozásával lehet. E mellett eszközként felmerülhet a kamionsofőrök munkaidejének korlátozása is, ami a balesetek csökkentése szempontjából is igényként jelentkezik. Ez utóbbi növelhetné a vasút igénybevételét, de miután valószínűsíthetően a sofőrök jövedelmének csökkenésével járna, nem könnyű alkalmazni. Ebből a szempontból eleve nehéz meghatározni, hogy a határokon felnapokat eltöltő kamionok lassú araszolgatása beszámít-e munkaidőbe vagy sem.

Az államnak, amely sajnos jórészt a rövid távú pénzügyi hasznokat keresi, ebből a megközelítésből, a diplomáciai problémákon túl sem érdeke igazán a forgalom csökkentése. Nézzük meg az előnyöket és a hátrányokat:

Előnyök:

- Kisebb környezeti terhelések a tranzitútvonalak mentén.
- A balesetek számának csökkenése, főleg a súlyos kimenetelű balesetek tekintetében.
- A MÁV egy jövedelmező üzletága prosperál, csökkentve ezzel a támogatás igényét.

Hátrányok:

- Csökken az útvonal engedélyek alapján beszedett összeg.
- A kamionok nem tankolnak Magyarországon, tehát csökken az állam adóbevétele.
- Nem fizetnek autópályadíjat a kamionok.

Érzékelhető a gyakorlatban, hogy afenti típusú választásoknál az adóbevétel csökkenése mindig háttérbe szorítja a döntéshozóknál a környezetvédelmi szempontokat, és esetünkben mindig felmerülhet indoklásként a partner országok rosszállása az engedélyek csökkentése miatt.

A működő rendszer egyedül az M5 viszonylatában elemezhető. A napi három szerelvény 80-90 %-os kihasználtság mellett 100 kamiont jelent, ami egységjárműben számolva 300 jármű naponta. Egy a forgalomfejlődést és az igénybevétel növekedését feltételező optimista scenárió szerint ez felmehet 100 kamion/nap szintre. (Megj. az egységjármű számításnál: a személygépkocsi = 1,0, a könnyű teherjárművek és kisbuszok = 2,0, a szóló nehéz teherjárművek = 2,5, teherjármű szerelvények, autóbuszok = 3,0.) A jelenleg vasúton szállított kamionok egységjárműben számított nagysága nem éri el az 5-ös út Szeged előtti forgalmának 3 %-át. Ez azt jelenti, hogy növekedést feltételezve sem lehet számottevő hatásról beszélni. Ennél jobb eredményt jelent az a körülmény, hogy a déli határon átjövő teherjármű forgalom kb. 10 %-a vasútra kerül.

Összességében elmondható, hogy a RO-LA forgalom a tényleges lehetőségei alatt működik, de a növekedését több belső és külső körülmény gátolja. Ezek változtatásával elérhető egy jelentősebb növekmény, de a helyettesítéssel érintett utak forgalmában még egy ilyen optimista megközelítésű számítás esetében sem állna be komolyabb változás. Ettől függetlenül a RO-LA forgalom lehetőségeinek javítása egyértelműen a közlekedési kormányzat megoldandó feladata.

A vizsgált fejlesztések minősítése terén a helyettesíthetőség vizsgálata nem változtatta meg a forgalom elemzése adta eredményeket. A vasút, mint helyettesítő megoldás elsősorban a gyorsan megjelenő kényszerhelyzeteket csökkentheti, de a vizsgált területeken a fejlesztési igények jogosságát kevésbé.

9.3. Az autópálya-díj kérdése

Az autópályadíjjal kapcsolatos gazdasági kérdésekkel a 10. fejezetben majd bővebben foglalkozunk, itt elsősorban az általános következményekről lesz szó. A matricás rendszer bevezetéséig alkalmazott autópálya díjak nem a forgalomcsökkenés okozta környezeti terhelés csökkenésével, hanem ellenkezőleg a párhuzamos utakon történő nagyon jelentős terhelésnövekedéssel jártak. 1999-ben az M5-ös utat illetően az autópálya és az 5-ös számú főút forgalma azonos volt, úgy hogy az 5-ösön a teherjármű forgalom dominált, a maga nagyobb környezeti hatásaival. Az M3-as esetében a főváros környéki szakaszon még az autópálya forgalma nagyobb volt (20 000 / 12 300) mint a régi 3-asé, de a heves megyei szakaszon már mindkét úton 12 000 körüli érték adódott. **Ha figyelembe vesszük, hogy az autópályák építésének egyik fő pozitívuma adott települések elkerülése lehet, akkor a hatást elfogadhatatlannak kell minősíteni.** A forgalom áttérődések olyan mellékhatásai is voltak, mint a mellékutak kerékpározásra alkalmatlanná válása az autópályák környékén.

A lakosság a díjak mértékét nem fogadta el, és itt nem csak fizetőképességről van szó, hanem lelki tényezőkről is. A díj mértéke nem egyezett az emberek igazságérzetével, hiszen magasabb volt a jóval nagyobb bérekkal rendelkező, fejlett országok szintjénél, és kiterjedt olyan szakaszokra, amelyeket korábban építettek.

A matricás rendszer bevezetése kétségtelenül enyhített a helyzeten, de ez valódi megoldást csak az M5-ös bevonása után jelenthet.

Az új szakaszok közül az autópályának kiépített részeket értelemszerűen bevonják a matricás rendszerbe, a felújított teljes M7-essel együtt. A többi elem csak az autópályává válás után lesz útdíjas. További forgalom áterelődéstől tehát csak az M7 már megépített szakaszával párhuzamosan lehet számolni. Itt a forgalom nagysága olyan, hogy a díjasítás során nagyon körültekintően lehet csak eljárni, mert ellenkező esetben megbénulhatnak a környék alsóbbrendű útvonalai. Ne felejtjük el, hogy az M5-ös mellett egy 30 000 egységjárművet nem elérő forgalom okozott jelentős problémát. Az M7-es mellett ennek több mint a duplájával kell számolni úgy, hogy a vasúti helyettesíthetőség is korlátozottabb, mint a másik két esetben.

Az útdíjak az újonnan megépített szakaszokon csökkentik az autópálya forgalomelvonó hatását és így csökkentik az elszámolható környezeti hasznokat is. Ebből a szempontból fontos, hogy azokban az esetekben, ahol a forgalmi fejezetben megkérdőjeleztük az autópályák jövőbeni kiépítésének szükségességét, ott a díjak kérdése csak erősíti ezt a problémát.

10. GAZDASÁGI ÉRTÉKELÉS

Kétféle gazdasági eredmény különíthető el az értékelésben. Az egyik összeállítás magának az *építkezésnek*, mint munkaalkalomnak és vállalkozási lehetőségnek a makrogazdaságilag jelentkező előnyeit mutatja fel. Ide tartozik a kereslet növelés, a munkaalkalom, a külföldi tőkebeáramlás, a jövedelmek kiáramlása, és mindezek helyi gazdaságélénkítő következményei. Ezekkel az érvekkel az az egyetlen probléma, hogy ***a keresletélénkítő hatás körülbelül hasonló lenne akkor is, ha bármiféle más célt szolgáló építkezésekbe áramolna ugyanennyi állami pénz***, tehát például lakásépítésbe, vagy városrekonstrukciós programba, vagy a hagyományos úthálózat rekonstrukciójába, a településeket elkerülő főutak kiépítésébe, vagy éppen börtönök építésébe. Önmagában ez tehát a beruházás célját nem minősíti és nem igazolja, csak annyit jelent, hogy a hatás kedvezőbb annál, mintha semmiféle beruházás nem történne az adott térségben.

[A hatások] Makroszinten a fejlesztés által generált többletkeresletben és a makrogazdasági egyensúlyok - kereskedelmi mérleg, fizetési mérleg, költségvetési- és piaci egyensúly - javításában, a külföldi magántőke-beáramlás dinamizmusában jelennek meg. Az autópálya-építési program közvetlen GDP-növekedést eredményez azáltal, hogy keresletet támaszt a nyersanyag- és energiaszektorban, valamint az építési-szerelési szakágazatokban. ... Az autópálya-építés az általa indukált GDP-növekedés, export- és beruházás bővülés révén közvetve pozitív hatást gyakorol a kereskedelmi- és a fizetési mérlegre, a költségvetési és a piaci egyensúlyra.

A másik típusú eredményt magának az elkészülő beruházásnak a jövőbeli hatása képviseli. Itt a Széchenyi Terv autópálya programja tulajdonképpen visszaidézi e program-rész célkitűzéseit és azt állítja, hogy az autópályák éppen azokat a célokat szolgálják. (Nyugati határ gyorsabb elérése, országon belüli egyenlőtlenségek csökkentése, környezet és közlekedésbiztonság javulása, transzeurópai hálózatokhoz való csatlakozás, térségi fejlődés stb.) A célok elemzésénél már rámutattunk arra, hogy ezeknek a céloknak egy részét valóban szolgálhatja a

gyorsforgalmi hálózat; de csak akkor, ha megfelelő struktúrában épül, és nem fokozza, hanem csökkenti az ország egyközpontúságát. A célok másik részéről pedig azt állapítottuk meg, hogy elérésükben a helyi és régió belüli kapcsolatok biztosítását jól kiszolgáló közlekedésnek inkább van meghatározó szerepe, mint a gyorsforgalmi kapcsolatok létének.

10.1. Vidékfejlesztés és autópályaépítés

A fejlesztések 8 megyét érintenek közvetlenül: Borsod-Abaúj-Zemplén, Szabolcs-Szatmár-Bereg, Hajdú-Bihar, Csongrád, Zala, Fejér, Tolna és Baranya megyéket. Folytak ugyan munkálatok Heves és Bács-Kiskun megyékben is, azonban ezek a megye határához közeli részt érintenek és hatásuk a megye közlekedési helyzetére már nem számottevő. A meglévő útszakasz ugyanis már gyakorlatilag a megye kapcsolódási pontjait átfedi.

Az országon belüli területi egyenlőtlenségek mérséklése igen fontos cél. A továbbiakban azt vizsgáljuk, hogy a különbségek mérséklésében az autópálya milyen szerepet játszhat, illetve a gazdaság hogyan reagálhat a sztráda kínálta lehetőségekre.

Az új fejlesztések által érintett megyék fontosabb gazdasági adatait az alábbi, 4.sz. táblázat tartalmazza.

5. táblázat. Az érintett megyék néhány gazdasági adata (1999)

Megye	Munkanélküliségi ráta (%)	Alkalmazásban állók nettó keresete (Ft)	Egy lakosra jutó beruházás értéke (Ft)
Borsod-Abaúj-Zemplén	19.8	44 087	177 807
Szabolcs-Szatmár-Bereg	19.4	38 911	102 048
Hajdú-Bihar	15.4	42 949	127 406
Csongrád	8.5	44 123	114 661
Zala	7.8	44 130	182 688
Fejér	7.9	50 387	212 890
Tolna	12.8	44 786	163 716
Baranya	11.6	44 138	138 149
Országos átlag	9.6	49 858	182 448

A fenti adatokból kiderül, hogy a munkanélküliség az M3-as autópálya és kapcsolódó útfejlesztései által érintett három megyében a legmagasabb, ahol az átlagkeresetek is elmaradnak a többi megyétől, különösen igaz ez Szabolcs-Szatmár-Bereg megyére. Hasonló a helyzet a beruházások tekintetében is, ahol Borsod-Abaúj-Zemplén megye kivételnek számít. Gyakorlatilag Fejér megyét leszámítva az összes érintett megye minden vizsgált adata elmarad az országos átlagtól. Fejér megye azért is „kakkuktojás”-nak számít, mert már a jelenlegi fejlesztések előtt is két autópálya haladt át a megye területén.

Összességében megállapítható, hogy **az érintett megyék gazdaságilag hátrányos helyzetben vannak**, különösen az M3-hoz kapcsolódó fejlesztések által érintett megyék. **Ez alapvetően indokolja a tervezett fejlesztéseket, ha azok valóban a gazdaság élénkülésével járnak.**

A fejlesztések eredményeként Magyarország minden 100 000 főnél népesebb városa valamilyen módon kapcsolódni fog a gyorsforgalmi hálózathoz. Jelenleg csak Győr, Székesfehérvár és Kecskemét tekinthető gyorsforgalmi úton elérhetőnek, míg az ország második, harmadik, negyedik, ötödik és hetedik legnépesebb települése csak a fejlesztés eredményeképpen csatlakozhat a hálózathoz. Ha figyelembe vesszük, hogy ezek a települések önmagukban is régióközpontok, így közvetetten igen nagy térség aktivizálása valósulhat meg.

Az autópálya és a gazdasági tevékenység közötti összefüggés esetleges meglétét igazolhatják azok az adatok, amelyek azokra a megyékre vonatkoznak, ahol az autópályák már hosszabb ideje megépültek. A vizsgálat kezdő időpontja a rendszerváltást követő év, 1991, mivel korábban a fejlesztések allokációját más szempontok determinálták (központi akarat, lévén döntő az állami tulajdon). A vizsgálatot az is árnyalja, hogy a gazdasági recesszió hatása a kezdeti években érződött, ezért inkább a relatív, megyék közötti különbséget kellett figyelembe venni. Nem vizsgáltuk a nyugati határhoz közeli, Győr-Sopron megyét, mert ott a fejlődést elsősorban más tényező (Ausztria közelsége) befolyásolta. Az idősorokban a munkanélküliség számbavételének első éve 1992. volt, mivel az 1991-es évben még a teljes foglalkoztatás hatása érződött (országosan 2%-os munkanélküliséggel).

6. táblázat. Az autópályával rendelkező megyék gazdasági adatai

Megye	Munkanélküliségi ráta (%)			Alkalmazásban állók nettó keresete (Ft)			Egy lakosra jutó beruházás értéke (Ft)		
	1992	1996	1999	1991	1995	1999	1991	1996	1999
Komárom	11.5	11.5	9.4	12. 774	25 548	46 307	61 483	130 485	206 018
Fejér	9.9	9.0	7.9	12 611	26 956	50 387	31 138	116 188	212 890
Heves	12.6	12.8	12.1	11 453	24 835	44 533	21 126	63 907	201 961
Bács-Kiskun	13.3	10.3	10.1	10 865	23 557	40 990	21 051	58 731	96 285
Országos átlag	10.1	10.8	9.6	12 385	26 637	49 858	31 933	92 224	182 448

A fenti adatok elemzése messzemenő következtetésekre nem ad lehetőséget. Az autópályák által érintett megyék közül pl. Bács-Kiskun megyében az országos átlagnál lényegesen nagyobb ütemben csökkent a munkanélküliség, ugyanakkor a nettó átlagkereset és az egy főre jutó beruházások az átlagosnál kisebb mértékben nőttek (különösen a beruházások maradtak el). Heves megyében a beruházások növekedési üteme igen magas és Fejér megyében is hasonlóan alakul, de ott a munkanélküliség is nagyobb mértékben csökkent az országos átlagnál. Fejér és Komárom megyében az autópálya már adottságnak tekinthető az időszak kezdetén is.

Összességében tehát *az autópálya gazdaságélénkítő hatása nem mutatható ki egyértelműen.* Az érintett területeken egyes mutatók az országos átlagnál kedvezőbben, mások annak megfelelően vagy kedvezőtlenebbül alakultak.

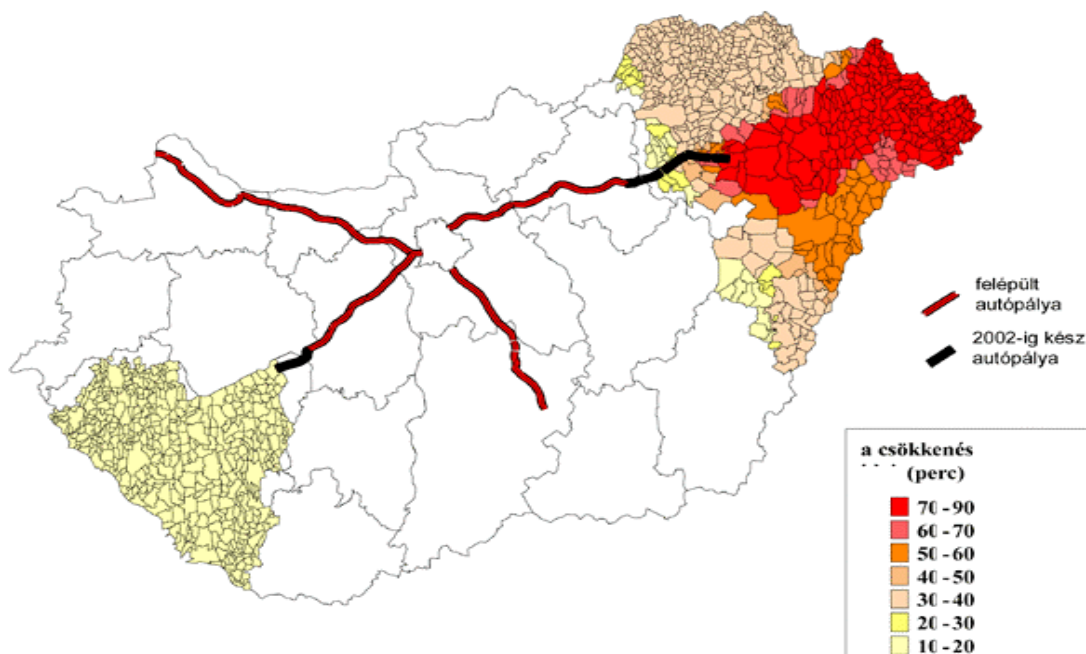
A képet tovább árnyalja, hogy a vizsgált megyék értelemszerűen Budapesthez közelebb helyezkednek el, aminek két lényeges vonása lehet. Az egyik az, hogy az autópálya viszonylagos rövidege miatt jelentős időmegtakarítás eleve nem érhető el, hiszen mintegy 60-70 km-n legfeljebb néhány tíz perc nyerhető csak időben. (Lásd 11. ábra.) A másik pedig az, hogy a főváros vonzóereje a munkaerő ingázásában erősebben jelenhet meg. Ez abban az esetben

valószínűsíthető, ha a munkanélküliség mérséklése nem jár együtt a beruházások érzékelhető növekedésével. Ez a gyanú elsősorban Bács-Kiskun megyére terjed ki.

Az ország távolabbi pontjait érintő gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére vonatkozó következtetések tehát sem pro, se kontra nem vonhatók le. *Az eddigi tapasztalatok alapján nem igazolható, hogy az autópálya léte gazdaságélénkítő szerepet tölt be, ugyanakkor az sem, hogy a nagyobb távolságra kiépített gyorsforgalmi úthálózat, mely kevésbé fejlett területeket érint, nem jár ilyen hatással.*

Az első táblázatból látható, hogy a gyorsforgalmi úthálózat célzott területei a gazdaságilag kevésbé prosperáló régiók. Elsősorban az autópályák építési költségeiben játszik szerepet a megtérülés, amelyet az építető nagyrészt az autópálya használati díjából kíván beszedni.

Meg kell jegyezni, hogy véleményünk szerint a munkaerőhiánnyal küzdő fejlettebb régiók munkaerő szükségletének az elmaradottabb területekről történő kielégítésében az autópályáknak kevés szerepük lehet. A távolság olyan nagy, hogy napi ingázással semmiképpen sem küzdhető le. Legfeljebb lakóhelyváltással lehetne megoldani, aminek akadálya nem elsősorban az autópálya hiánya, hanem az ingatlanárak közötti különbség és a helyhez ragaszkodó mentalitás. Arról nem is beszélve – ahogy arra a Széchenyi Terv is utal – a cél is inkább a munkalehetőség biztosítása a kevésbé fejlett területeken, mintsem a migráció elősegítése.



Forrás: Széchenyi Terv 27. ábra; hivatkozással "Forrás: Terra Studio"

11. ábra. Az M3-as és M7-es autópálya 2002-ig tervezett fejlesztésének hatása a települések autópálya-csomópont elérhetőségének csökkenésére

10.2. Fejlesztés a tranzitforgalom szempontjából

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének kettős célja közül az európai gyorsforgalmi úthálózathoz történő csatlakozás az országon áthaladó tranzitforgalmat szolgálja elsősorban. A tranzitforgalom esetében – ahol a cél és a kiindulási pont sem Magyarországon található – elemi

környezetvédelmi és gazdasági érdek is a főváros elkerülése. A tranzitforgalom mellett megjelenhet másodlagos hatásként az érintett régiók gazdasági fellendítése.

A lehetséges gyorsforgalmi utak közül tranzit szempontjából a délkelet európai régiót (Törökország, Görögország) Ausztriával (távolabbi célként Németországgal) összekötő vonal a legfontosabb. Ez részben személyforgalom (vendégmunkások) nagyságában mutatkozik meg, de az áruszállítás is jelentős volument képvisel. A tranzitút vonal a Szeged-Kecskemét-Dunaújváros-Veszprém-Győr útvonalon jelölhető ki a leggazdaságosabban, de ezt az útvonalat kiegészítheti a Veszprém-Rábafüzes útvonal is, amely Ausztrián kívül Olaszország felé nyit kaput.

A tranzitút vonal szempontjából a közvetlen, Budapestet érintő M5-M1 kapcsolatot környezetvédelmi szempontból mindenképpen és feltétlenül szükséges kiváltani. A fenti kapcsolatot a belföldi forgalom amúgy is erőteljesen igénybe veszi. Az átmenő forgalom célja pedig értelemszerűen nem Budapest.

A tranzit szempontjából fontos útvonal gazdasági hatása jóval szerényebb lehet, mint más útvonalaké. A vonalvezetés nagyrészt hazánk gazdaságilag fejlettebb részét érinti (Fejér, Veszprém, Győr-Sopron megyék), a kevésbé fejlett területek közül csak Csongrád megyében létesül új fejlesztés. A már meglévő M5-ös szakasz már egészen a megye határáig ér, így hatását részben már most is kifejti. Értelemszerű, hogy ez a szerep más gyorsforgalmi utakhoz képest kisebb lehet. (Azt most is hangsúlyozni kell, hogy a gazdaságélénkítő szerepet egyelőre az autópályák esetében az adatok nem támasztják alá egyértelműen.)

Azt meg kell jegyezni, hogy a Széchenyi Tervben a fenti alapvető fontosságú tranzitút vonal nem szerepel, kivéve a Dunaújvárosnál megépülő hidat, amely csak a 6-os és 51-es főközlekedési utakat kötné össze. A tranzit szempontjából legfontosabb, környezetvédelmi szempontból legindokoltabb és ezért elsőként és legfontosabbként javasolható fejlesztést haladéktalanul és feltétlenül be kell venni a Széchenyi Terv céljai közé magas prioritással.

A gazdasági fejlődés szempontjából nagyobb jelentőséggel bírhat a legnagyobb munkanélküliséggel és a legalacsonyabb jövedelmekkel rendelkező térségek bekapcsolódása az országos gyorsforgalmi úthálózatba. Az M3 és kapcsolódó fejlesztései Polgár és Debrecen, valamint Polgár és Nyíregyháza-országhatár között és Emőd-Miskolc közötti autót az ország munkanélküliségtől leginkább sújtott térségeit érinti. Mint az 1. táblázat adataiból kiderül, az érintett három megye nem csak a munkanélküliség igen magas mértékével, hanem a jövedelmek országos átlagtól történő elmaradásával is felhívja magára a figyelmet. Az egy főre jutó beruházások értéke is igen alacsony az érintett három megye közül kettőben: Szabolcs-Szatmár-Bereg és Hajdú-Bihar megyékben.

A statisztikai adatok egyértelműen arra utalnak, hogy ezek a gyorsforgalmi utak valóban olyan térségeket érintenek, ahol égető szükség van gazdasági fellendülésre. Ha tehát az autópályáknak van gazdaságélénkítő hatása, akkor azt ezekben a térségekben kamatoztathatják leginkább.

A távolabbi fejlesztések közül az M6 Budapest-Pécs-országhatár szakaszának autótútként történő megépítése is olyan megyéket érint, amelyek az országos átlagnál rosszabb mutatókkal rendelkeznek mind a munkanélküliség, mind a munkajövedelem, mind az egy főre jutó beruházás terén. Tolna és Baranya megye kisebb mértékben bár, de hasonló gondokkal küszködik,

mint az északkeleti megyék, ezért az ott elmondottak érvényessége erre a régióra is kiterjeszhető.

10.3. Az autópályák díjazásának hatása a forgalomra

Külön vizsgálatot igényel a sztrádahasználát megfizetésének hatása, amely a sztrádahasználát csökkenéséhez vezethet. Az 1999. évre vonatkozó adatok szerint az M3-as és M5-ös autópálya vezetésével közel párhuzamosan futó 3-as és 5-ös számú főközlekedési utak járműsűrűsége közel azonos. Naponta tehát ugyanannyi jármű használja a régi, kétszer egysávos főutat, mint a kétszer kétsávos autópályát. Ezek az adatok hasonlóan alakulnak minden megfigyelési ponton.

Mindez azt jelenti, hogy a régi főúton legalább kétszer sűrűbb a forgalom, mint az autópályán, mivel kevesebb sáv áll ugyanannyi jármű rendelkezésére. Figyelembe véve a régi utak lakott területeken keresztül történő áthaladását, a forgalom lassúságát, a terhelés még nagyobb. Egyértelmű, hogy az autópályák elhagyásában egyetlen tényező játszott szerepet, mégpedig a nem megfelelően megválasztott autópálya használati díj. (1999-ben még nem a matricás rendszer volt érvényben.) Mindez igen nagy környezeti terhelést indukált az érintett településeken. Az így okozott környezeti károk megtérítése egyelőre fel sem merült, holott az állam felelőssége egyértelmű.

A túl magasan megállapított autópálya használati díj a párhuzamos utak használatának erősödéséhez vezet. Az autópályáknak tulajdonított egyik fő haszon elméletileg az elmaradottabb térségek erőteljesebb bekapcsolása lenne az ország fejlődésébe. Az adatok alapján azonban az ország fejlettebb részein sem vette át az autópálya a kívánt mértékben a forgalmat a rossz díjmeghatározás következtében, így az lenne várható, hogy a gyengébben fejlett térségekben még kevésbé vennék igénybe az autópályát, ezért csak igen csökkent szerepe lenne az elmaradott térségek felzárkóztatásában.

A díjfizetés hatásának vizsgálatához három időpontot szükséges vizsgálni. Az első időpont az ingyenes használat egy, közel eső időpontja célszerű, hogy legyen. A második időpont a fizetőkapus rendszer, amelyre az 1999. év a jellemző, míg a matricás díjfizetést a 2000. évi adatok alapján lehet vizsgálni.

A vizsgálat időpontjához a vizsgált autópálya kiválasztása is szükséges. Ez gyakorlatilag a vizsgálatunk szempontjából adott, hiszen az általunk vizsgált hálózati elemek közül csak az M3-as autópálya, illetve a hozzá hasonló vonalvezetésű 3-as főközlekedési út felel meg a feltételeknek. Az M5-ös autópályán továbbra is a fizetőkapus rendszer van érvényben, míg az M7-es ingyenes. Az M7-es autópálya forgalmi adatai mintegy kontrollként szolgálhatnak, mivel ott változatlanul ingyenes a használat. Az erre vonatkozó adatokból arra lehet következtetni, hogy milyen mértékű növekedésre lehetne számítani díjfizetés nélkül. (Természetesen ez csak igen durva becslés lehet, hiszen a forgalmat befolyásoló egyéb tényezők figyelembe vételére, pl. gazdasági szempontok, nem alkalmas.)

Az M3 forgalma Budapest határában mérve az 1998. évi 32 294 jármű/napról 1999-re 29 364 jármű/napra csökkent, egyértelműen az autópályadíj bevezetésének hatására. 2000-re a csökkenés 25 853 jármű/nap forgalomhoz vezetett. Összehasonlításképpen az M7 autópálya használatában növekedés volt megfigyelhető mind Martonvásár, mind Lepsény mérőhelynél (az előbbinél kismértékű, az utóbbinál 15%-os növekedés volt megfigyelhető).

A 3-as főközlekedési útvonalon ugyanakkor jelentős, mintegy 50%-os forgalomnövekedés volt megfigyelhető, ami járműszámot tekintve megfelelt az M3 használatcsökkenésének. Ez azonban a 2x1 sávós úton arányában lényegesen nagyobb forgalomnövekedést jelentett, lehetetlenné téve a zökkenőmentes közlekedést. A forgalomnövekedés káros környezeti hatásai egyértelműek.

Az autópálya hálózat továbbépítése szempontjából is fontos kérdés a megfizethetőség, illetve a fizetési hajlandóság. A bekapcsolni szándékozott területeken élők jövedelmi viszonyai rosszabbak, mint az eddig érintett területeken élőké. Vizsgálni kell, milyen kör és milyen mértékben használná a gyorsforgalmi hálózatot.

A jövedelmi viszonyokból és a foglalkoztatási arányokból kiindulva arra lehet következtetni, hogy a használat elsősorban rövid távolságra, viszonylag ritka alkalmakra terjedne ki, ugyanis az alacsonyabb jövedelműek és a mezőgazdaságban foglalkoztatottak általában kevesebbet utaznak. Mindez a személygépkocsi forgalomra vonatkozik.

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének egyik célja az elmaradott területek fejlesztése. Ennek alapján a későbbiekben megteremtett gazdasági fejlődés által indukált forgalmat is figyelembe kellene venni. Anélkül azonban nehéz fejleszteni, hogy az alapvető lehetőséget nem teremtik meg, hanem csak a későbbiekre vonatkozóan teszünk ígéretet. Vagyis nem lehet azt mondani, hogy majd később lesz pénzed használni az utat, ha ahhoz, hogy megteremtsük ennek lehetőségét, már használnia kellene az utat.

A használat szempontjából az M5 és az M7 különleges helyzetben van. Az M5 jelentős tranzitforgalmat, míg az M7 jelentős üdülőforgalmat bonyolít le. Mindezek indokolják a további építést, hiszen az igénybevevők egy jelentős hányada már létezik, jelen van. Más a helyzet az M3 továbbfejlesztése esetében.

A forgalmi adatok alapján, de gazdasági potenciál miatt is a Miskolc felé történő építés indokolt. A szakképzett munkaerő, a meglévő termelési kultúra is alkalmas arra, hogy a közlekedési infrastruktúra kiépülése hozzájáruljon a gazdasági fellendüléshez. A Polgáron túl Nyíregyházáig, illetve az országhatárig húzódó szakasz esetében gazdaságilag autópálya, vagy fizetős autópálya kiépítése viszont nehezen indokolható.

Az érintett területen, **Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében** alapvető gondot jelent a munkanélküliségen és az alacsony jövedelemszinten túl az infrastruktúra rossz állapota is. Az ország egyik legelmaradottabb térségében nem lehet elképzelni, hogy fizetős útra tereljék a forgalmat. A kedvező jövőkép (amely egyébként nem alátámasztható adatokkal) nem elegendő ahhoz, hogy érdemben használja a lakosság az esetleges fizetős útvonalat. **Ebben a térségben a fejlődés térítésmentes úthálózat kiépítését igényelné.**

A térségben hiányzik az a jó minőségű alsóbbrendű közlekedési hálózat, amely közvetítené a forgalmat az esetleges gyorsforgalmi úthoz. Ahhoz, hogy a gyorsforgalmi út kiépítésének értelme legyen, előzetesen szükség lenne a közúthálózat olyan mértékű kiépítésére, amely ténylegesen közvetíteni tud a térségben elhelyezkedő gazdasági szereplők között. A tervezett gyorsforgalmi útvonalon napi 5-6 ezer egységjármű forgalom figyelhető meg, ez autópályát nem igényel még megkettőződött forgalom esetén sem.

A Nyíregyháza-országhatár közötti forgalom jelenleg zömében a 4-es főközlekedési úton zajlik, amely ugyan a határszelvényben, Záhonymál viszonylag alacsony a szovjet érához képest, de akár nyírpazonyi mérőhelyhez képest is. Addig azonban a járműsűrűség felülmúlja a tervezett nyomvonalhoz közel fekvő 41-es főközlekedési útvonalét. A 4-es főút gyorsforgalmi úttá fejlesztése ellen és a tervezett nyomvonal mellett szól, hogy az utóbbi mind az ukrán, mind a román tranzithoz csatlakozást nyújthat. Ehhez azonban szükség lenne a román, illetve ukrán úthálózat illesztésére is. (Jelenleg az ukrán útvonal Záhony felé kiépítettebb.)

Ebben a térségben a gazdasági háttér és a forgalom elsősorban a meglévő úthálózat európai színvonalú felújítást igényli, másodsorban olyan csatlakozó utat, amely – az első években mindenképpen – díjfizetés-mentesen vehető igénybe. Nyíregyházáig ezt gyorsforgalmi út kiépítésével (nem fizetős autópályát) is meg lehet oldani. Nyíregyháza elkerülő gyűrűtől az ország-határig a forgalom és a határátkelő intenzitása sem indokolja gyorsforgalmi út kiépítését.

A Polgár és Debrecen közötti útszakasz forgalma Hajdúböszörményig igen gyér, 4210 egy-ségjármű/nap. A gazdaságba bekapcsolandó terület lényegesen kisebb, mint a nyíregyházi vonal esetében, a problémák azonban hasonlóak. Debrecen nagysága és gazdasági szerepe indokolhatná gyorsforgalmi út kiépítését, a forgalom azonban ezt nem igazolja. A térségben lévő települések száma alacsony, Debrecen környéke viszont a térség gazdaságilag legerősebb központja. Területfejlesztési szempontból tehát itt a szabolcsi régiónál kevésbé indokolt gyorsforgalmi hálózat kiépítése.

10.4. Finanszírozási problémák

A kormányzat a következő célokat tűzte maga elé a helyzet megoldására: gyorsabban és olcsóbban kell autópályákat építeni, megfizethető igénybevételi díjakat kell megállapítani, a hazai pénzüzetek, a hazai megtakarítások és a hazai vállalkozások nagyobb szerepe mellett. A megoldás az állami finanszírozásban épülő autópályák, aminek a használó csak az üzemeltetési, fenntartási költségeit fedezi.

Ebben a logikában valójában azt a költséget, amit a használó nem volt hajlandó megfizetni, a költségvetés, vagyis ezen keresztül azok is fizetik, akik nem használják az autópályát. Ez ahhoz hasonlítható, mintha azt a problémát, hogy az ötcsillagos szállodát a hazai lakosság nem képes megfizetni úgy akarnánk orvosolni, hogy olcsóbb szobaárakat állapítunk meg (csak a mosatás és a takarítás költségeit kell megfizetni). Természetesen, ha egyetlen ötcsillagos szálloda épült egy országban, és turisták hiányában üresen áll, akkor ez egy lehetséges módszer a meglévő épület kihasználására (t.i. a veszteségek minimalizálására) ám ugyanez teljesen ésszerűtlen stratégia lenne további ötcsillagos szállodák építésére. Esetünkben viszont ez történik, **a jövőbeli autópályák építésére vonatkozó stratégia követ veszteség-minimalizáló logikát, olyan veszteségek minimalizálására, amelyek ésszerű közút-gazdálkodás esetén létre sem jönnének.**

Azt a tényt, hogy az autópályák-építési program veszteségesnek talált beruházás finanszírozására használja a közpénzeket, akkor lehet feloldani, ha a Tervnek sikerül igazolnia, hogy az autópályák-építés externális hasznai olyan nagyok, hogy indokolják a költségvetésből történő támogatást. A Széchenyi Terv kényszerűen ezt kísérli meg a várható eredmények bemutatásakor.

A Széchenyi Tervben szereplő fejlesztések (beleértve a 2002 után elkezdődő és a hétéves időszakon túl befejeződő fejlesztéseket is) 145.1 km autópályát, 576.5 km autópályát (melynek

nagy része autópályává fejleszthető), 117.7 km pályakorszerűsítést, szélesítést, autópályává fejlesztést, valamint a fővárosi körgyűrű 60 km-s újabb szakaszának megépítését tartalmazzák. Nem tartalmazza ugyanakkor az elengedhetetlenül szükséges Győr-Veszprém-Dunaújváros-Kecskemét gyorsforgalmi utat, amelynek hossza mintegy 200 km. Ennek az útvonalnak célszerű lenne autópályaként megvalósulnia.

A hazai és egyre inkább a nemzetközi gyakorlat szerint is az autópályák használatát meg kell fizetni, amelyet lehet a tényleges használat utáni, ún. kapus módszerrel (pl. Olaszország, Franciaország) és matricás módszerrel (Ausztria, Csehország) beszélni, illetve díjmentesnek hagyni (Hollandia, Németország). Hazánkban viszonylag igen szerény mértékű autópálya hálózatunk ellenére sikerült mindhárom módszert alkalmazni. Egyes autópályák ingyenesek, mások kapus, egyszeri fizetéssel működnek és vannak matricás szakaszok is. A jól sikerült káoszt a hazai használók is nehezen szokták meg, a külföldi autós turisták pedig magyarországi látogatásukat gyakran kiegészítik otthoni idegszanatóriumi rehabilitációjukkal.

A díjfizetés formája gyakorlatilag bármilyen lehet, természetesen az lenne célszerű, ha egységes lenne. A döntő szerep a mértéknek jut.

El lehet fogadni, hogy az autópálya használatáért fizetett díj fedezi a karbantartás, korszerűsítés költségeit. Azt azonban semmiképpen nem lehet elfogadni, hogy az autópálya üzemeltetése az üzemeltetőnek nyereséget hozó vállalkozása legyen úgy, hogy a nyereséget az autópályát használók termelik ki a díjon keresztül. Amennyiben ugyanis az autópályák valóban hozzájárulnak a gazdaság fejlődéséhez, akkor – mint erről már volt szó – ez adóbevétel növekedéssel, állami bevétel-növekedéssel jár. Tehát az adott térség, az autópálya használói mellett a költségvetés is közvetlen haszonélvezője az utópályának, tehát részt kell vállalnia a díjból.

10.4.1. Koncessziós megoldás

A koncesszióban történő autópálya építés részben magas használati díjakkal járt, részben – éppen emiatt - a régi utak használatához vezetett. A tervezettől elmaradó díjbevétel a koncessziót elnyerő társaságok csődjéhez is vezetett.

A koncessziós rendszer nem tekinthető a magyar viszonyok között alkalmazhatónak. Amennyiben a gyorsforgalmi úthálózatnak gazdaságélénkítő szerepe van, akkor az általa indukált fejlesztések eredményeképpen olyan hasznok és bevételek képződnek, amelyek nem csak az autópályát, gyorsforgalmi utat igénybe vevők számára hoznak hasznot, hanem általánosabb érvényűek. A potenciális hasznok közé tartoznak pl. az adóbevételek növekedése, amely a gazdaság élénkülésével együtt jár. Elegendő arra gondolni, hogy az élénkülés következtében új munkahelyek keletkeznek, amelyek társasági adót fizetnek, csökken a munkanélküliség, a munkába állók után személyi jövedelemadót fizetnek, nagyobb lesz a megkeresett jövedelem volumene, amely fogyasztásnövekedéssel jár, ez pedig az általános forgalmi adó bevételeket növeli.

Mindez csak a költségvetés bevételi oldalán megjelenő többletbevételt jelenti, ugyanakkor más haszonélvezők is vannak. A fenti gondolatmenet alapján haszna van annak a munkaerőnek, amely a fejlesztések következtében jut munkához, mindazon munkavállalóknak, akik több jövedelemhez jutnak. Ez az érintett kör általában nem az autópálya használatának köszönheti kedvezőbb helyzetét, hanem a gyorsforgalmi hálózat kiépülése által indukált gazdasági fejlődésnek. Mindebből az következik, hogy a fejlesztés költségeit nem csak a konkrét

használóknak kell megfizetni, hanem minden haszonélvezőnek, illetve képviselőjének, a költségvetésnek.

A Széchenyi Terv hasonló gondolatmenet alapján jutott arra a következtetésre, hogy az autópálya finanszírozásában az államnak jelentős szerepet kell játszania. Ez a Nemzeti Autópálya Rt-ben végrehajtott tőkeemelés, hitel és kötvényértékesítés formájában történhet meg. A fejlesztéshez EU forrásokat is igénybe lehet venni. A használati díjnak az üzemeltetés és fenntartás költségeit kell biztosítania.

A fenti finanszírozási elképzelések kedvezőbbek az eddigieknél. Elméleti megalapozását az jelenti, hogy a gyorsforgalmi úthálózat maga után vonja az érintett térségben a gazdaság fejlődését, élénkülését is. Az eddigi tapasztalatok azonban ezt nem támasztják alá, amint az a korábbi elemzésből is kiderül. Ez nem jelenti azt, hogy nem lesz ilyen hatás, hiszen a jelenlegi úthálózat rövidege erre vonatkozóan nem enged messzemenő következtetéseket levonni, azonban a várakozásokat sem igazolja. A várható gazdasági élénkülést legfeljebb külföldi, de semmiképpen sem analóg példákkal lehet igazolni.

10.4.2. A használat megfizetése és a fizetőképesség vizsgálata

A Széchenyi Terv finanszírozási koncepciója is ebből a feltevésből indul ki, amikor azt mondja, hogy az építések finanszírozását az állam biztosítja, a díjaknak egységeseknek és megfizethetőeknek kell lenniük. A díjaknak csak az üzemeltetés, fenntartás, felújítás költségeit kell fedezni. Az új építési és díjmeghatározási koncepció alapján remélni lehet, hogy az autópálya használatot nem váltja ki jelentős mértékben az elkerülő utak igénybe vétele. Ez azért is jelentős előrelépés lenne, mivel láttuk, hogy az autópályák hatósugarába tartozó területeken magas munkanélküliséggel és alacsony jövedelmekkel lehet számolni, ezért a díjfizetés relatíve nagyobb terhet ró a lakosságra, mint más területeken.

A gyorsforgalmi utak fenntartási és üzemeltetési költségeire vonatkozóan a BMGE és a Transman kft közös tanulmányára (A matricás útdíjrendszer működésének vizsgálata) támaszkodunk, mint felső korlátra támaszkodunk. A költségek a teljes autópálya hálózatra vonatkoznak, nem csak a fizetős szakaszokra, kivéve az M5-ös autópályát. Az üzemeltetési, fenntartási és felújítási költségek az alábbiak szerint alakulnak:

	2000	2001	2002	2003
Úthálózat hossza (km)	412	412	473	522
Költségek (Millió Ft)	8941	11 600	15 200	17 000

A fenti számítások tehát azon alapulnak, hogy a fizetős szakaszoknak el kell tartaniuk az összes autópályát. Vagyis bevétel csak a fizetős utakon képződik, kiadás viszont a teljes gyorsforgalmi hálózaton.

Ez nem tekinthető elfogadhatónak a közvélemény számára, hiszen miért kellene megfizetnie azt az útszakaszt, amelyet nem használ? Természetesen vannak érvek ennek igazolására is, hiszen a nem fizetős utakat ugyanúgy használhatják azok is, akik matricát vásároltak más utakra.

A gyakorlatban azonban célszerűbb más megoldást választani. Vagy a teljes szakasz tartozzon a matricás rendszerhez, vagy csak a fizetős szakaszt finanszírozzák a díjból származó bevételekből. Ugyancsak feltételezhetjük, hogy az M5-ös autópálya végül is a matricás rendszerhez fog csatlakozni.

Ha feltételezzük, hogy az M5-ös autópálya is matricás rendszer részévé válik, akkor a fenti költségeket is módosítani kell. A költségek tehát mintegy 25%-kal növekednének. A két költségváltozat szerint tehát a következő költségekkel lehet számolni:

	2000	2001	2002	2003
Csak fizetős autópályák költsége, beleértve az M5-öst	9 500	12 700	17 000	19 000
Összes autópálya költsége, beleértve az M5-öst	11 200	14 200	18 900	21 200

Forrás: A BMGE-Transman tanulmányon alapuló saját becslés

A fenti becslés felső korlátnak minősül, ugyanis vélhetően a tényleges költségek ennél alacsonyabban alakulnak majd. Ezt azért tételezhetjük fel, mert az említett tanulmányban a nem fizetős autópályák üzemeltetési, fenntartási költségei fajlagosan lényegesen alacsonyabban alakulnak, mint a fizetős szakaszokon (km-nként a 10 millió Ft-t sem érik el 2000-ben, szemben a fizetős szakaszok 35 millió Ft-s költségeivel). A különbség elsősorban a díjfizetés feltételeinek megteremtésén alapul, ennek költségei túlzottnak tűnnek.

Az alsó korlát meghatározásánál két megközelítés is adódik. Az egyik, hogy az amortizációt tekintjük alsó korlátnak. Ez 270 milliárd Ft beruházási költséggel és 2%-os amortizációs kulccsal számolva évi 5 400 millió Ft költséget jelentene. (A 270 milliárd Ft a Széchenyi Terv gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének összes költségének becslése.) Ennek csak orientálós jellege lehet, közgazdasági tartalma nincs, csak annyiban, hogy a hálózat újralétesítése ennyibe kerülne.

A másik lehetőség a már említett tanulmány fajlagos költségeinek újraértékelése. Hosszabb távon mintegy 600 km autópályával és 750 km autóúttal lehet számolni. Az úthálózat hosszának növekedésével a fajlagos költségek mérséklődnek, hiszen a fix költségek állandóak. Így fajlagos költségként 15 millió Ft-tal lehet számolni. Ezért ha a teljes gyorsforgalmi úthálózat fenntartását és üzemeltetését finanszírozni kell, az éves költség mintegy 20 milliárd Ft körül alakul. Ha csak a fizetős autópályák fenntartását és üzemeltetését kell fedezni, akkor 7 500 millió Ft éves költséggel kell számolni.

A finanszírozandó költségek tehát felső korlátként évi 19-21 milliárd Ft között alakulnak 2003-ban érvényes úthosszra (530 illetve 650 km-re), alsó korlátként 7.5 illetve 20 milliárd Ft körül lehet számolni 600 km illetve 1350 km gyorsforgalmi útra számolva.

A bevételeket tekintve tehát ezeknek a költségeknek a fedezetét kell elérni.

A BMGE-Transman tanulmány az M3-M1 autópályákra vonatkozó éves bevételt 2000-re mintegy 10 milliárd Ft-ra becsüli az alábbi matricaárakon:

Matrica típus	Ft		
	D1 kategória	D2 kategória	D3 kategória
Éves	22 000	55 000	88 000
Havi	2 400	6 000	9 600
Heti	1 300	3 300	5 200

A forgalmi adatok gyakorlatilag jól becsülhetők voltak. Jelenleg a matricaárak már kismértékben változtak. A problémát az jelenti a későbbi számbavétel szempontjából, hogy az M5-ös bekapcsolásával illetve a hálózat bővítésével mennyivel nőhet a matricavásárlók száma.

Az M5 és az 5-ös út használóinak jelentős része új matricavásárlónak tekinthető majd, hiszen számukra ez kedvezőbb lehetőség, mint a km-enkénti díjfizetés. Azok viszont kiesnek, akik az M5-ig már matricával jutnak el (pl. az M1-en). A bővülést mintegy 20%-osra tehetjük a bevételt tekintve, hiszen az út kb. ennyit tesz ki az úthálózatból, az 50-es út használói közül sokan, főleg nehézgépjárművek fogják választani a matricás utat.

A bővítés további elemeit tekintve jelentős bővülésre nem lehet számítani. Akik ugyanis a z ország távolabbi pontjairól a főváros felé igyekezett a bővítés által érintett területekről, azok eddig is vásárolták a matricát. Akik rövidebb útvonalat választanának, tehát csak új szakaszt használnának, azok nagy időnyereséget nem érnek el, hiszen a kiváltott utak forgalmi adatai alapján a régi úton is kényelmesen, zsúfoltságmentesen lehet haladni. A bővülést legfeljebb 10%-osra lehet tenni.

Ezek alapján a matricás rendszer bevételei mintegy 13 milliárd Ft-ra tehetők 2000. évi feltételek szerint. Ez bőségesen fedezné az alsó korlát által a fizetős autópályákra vonatkozóan megszabott költségeket, de elmaradna minden más költségszámítástól. Figyelembe véve, hogy a felső korlát költségeivel párhuzamosan a BMGE-Transman számításai szerint a matrica díjai is hasonlóan változnak, a tendencia azt mutatja, hogy a matrica bevételei az összes költséget fedezni tudja, ha az inflációt követő mértékben nőne.

A matrica árának növekedését az infláción túl az is indokolná, hogy érte lényegesen hosszabb autópálya szakaszok válnak használhatóvá. A 2000. évi 224 km-vel szemben 600 km használatát tenné lehetővé. Ez a fenti szükséges áremelést feltétlenül indokoltá tenné. Összességében mintegy 50 %-os áremelésről lenne szó (reálértékben), miközben az igénybe vehető útszakasz csaknem megháromszorozódna. (Ha pl az M7-es is matricás lenne, még kevesebb áremelésre lenne szükség.)

A következőkben azt vizsgáljuk, hogy az elmaradott Kelet, Északkelet Magyarország lakossága által megfizethető-e ez a rendszer, fizetőképese-e az ottani kereslet. Ezen kívül javaslatot teszünk köztes megoldásokra is.

A térség jövedelmi viszonyaira vonatkozóan az 1999-es adatokra tudunk támaszkodni. Feltételezve, hogy a térségben a matrica fajtánkénti megoszlása hasonló lesz, mint a jelenlegi, akkor túlnyomó többségében személyautóra és heti matricára fog igény mutatkozni, míg a havi matrica gyakorlatilag nem válik jellemzővé.

A heti matrica ára és vásárlásának gyakorisága feltehetően olyan, hogy nem éri el az éves matrica árához szükséges 17-szeri vásárlást. Feltételezéseink szerint a heti matricavásárlás

átlagos évente 3-4 között mozoghat. Ez 2000. évi áron 3 900-5 200 Ft-t jelentene, amely az átlagos Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei havi jövedelem 10-13 %-a az 1999.évi jövedelem-szint szerint. (Meg kell jegyezni, hogy az előző évi jövedelem figyelembe vétele reális, mivel a 2000.évi jövedelemből nem vásárolhat 2000. évi matricát, kalkulálni csak az előző évi jövedelmével tud az ott lakó állampolgár. Az éves matricánál pedig ez természetesen evidens, mivel előre veszi meg a matricát.) Ugyanez a mutató Hajdú-Bihar megyében 1%-kal kedvezőbb.

Az éves matricát tekintve az átlagos havi jövedelem több mint felét jelentené az említett két megyében a vásárlás. Ez igen jelentős mértéknek tekinthető. Meg kell azonban jegyezni, hogy az autópálya használói között nagyobb számban várható az átlagosnál magasabb jövedelműek megjelenése. A gyorsforgalmi hálózat kiépítésének célja azonban nem a magasabb jövedelműek utazási feltételeinek javítása, hanem –többek között- a nehézsúlyú helyzetben levő munkavállalók mobilizálása. Ennek a feltételnek azonban ez a rendszer nehezen tud eleget tenni. A viszonylag alacsonynak tekinthető matricááraknak is lehet visszatartó erejük a kevésbé fejlett területeken.

Amennyiben a matrica ára a használható autópályahossz megnövekedésével együtt növekedne, akkor a helyzet súlyosabb lenne ezt a térséget tekintve. A várhatóan használt útvonal ugyanis továbbra is nagymértékben csak egy útvonalra, az M3-asra korlátozódna. Ahhoz, hogy a kevésbé fejlett térségeket ténylegesen be lehessen a jelenleginél nagyobb mértékben a gazdasági életbe, a munkaerő mobilizálhatóbbá váljék, néhány lehetőséget vázolhatunk fel. (Arra most nem térünk ki, kívánatos-e az ilyen mobilitás erősítése.)

Megoldást jelentene, ha az úthálózat fejlődésével nem tartana lépést a matrica ára. Az úthosszról független, stabil matricáár azonban nem képzelhető el akkor, ha a díjfizetésnek fedeznie kell a fenntartási és üzemeltetési költségeket. A hosszabb útszakasz fenntartása csak akkor lehetne fedezhető változatlan matricááron, ha a matricavásárlók száma jelentősen emelkedne. Az előzőekben már bemutattuk, hogy –ha nem is az úthossz növekedésének mértékében- a matricáárnak emelkednie kellene.

A másik lehetséges megoldás az elmaradottabb térségekben lakók védelme érdekében az lenne, ha az általános, minden fizető útszakaszra érvényes matrica mellett lehetőség nyílna útvonal, vagy szakaszmatrica vásárlására.

Ez a módszer arra nyújtana lehetőséget, hogy valaki –pl munkavállalás miatt- csak egy adott útvonalat vagy útszakaszt használ rendszeresen, akkor arra kedvezményes matricavásárlási lehetőséget kapjon. Ezzel más fizető szakaszt nem használhatna. Az ilyen matrica relatív olcsósága elősegíthetné a térség munkaerejének mobilitását, de a vállalkozások számára is kedvező lehetne. Azt is meg lehetne gondolni, hogy ezeket a kedvezményes matricákat csak hosszabb időre lehessen vásárolni, tehát pl. heti matrica nem lenne.

A tőke szempontjából is kedvezőbb –bár szerényebb mértékben- helyzetet teremtene ez a rendszer, hiszen a megtelepedő gazdálkodók értékesítési útvonalaira, illetve nyersanyagszállításaira kérhet járműveire ilyen egyedi matricákat, amennyiben azok egy meghatározott útvonalon dominálnak.

Azokban az országokban, ahol matricás rendszer van, általában az egységes, minden útvonalra érvényes matrica a gyakorlat. Azonban megfontolandó, hogy legalább átmeneti időre nálunk alkalmazásra kerüljenek a szakaszmatricák. Ezáltal elkerülhető lehet,

hogy az északkeleti országrészből a járművek a fizetős útvonallal párhuzamos utakat válasszák takarékosági szempontból.

10.4.3. Az autóutak helyzete

A tervből egyértelműen látszik, hogy a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztés nagyobb részét az autóutak teszik ki. Az autóutak használata díjmentes lehet. Jelenleg a magyarországi autóutakon nem kell fizetni, míg vannak olyan országok, ahol az autóutak is fizetősek. Az M7-es és M5-ös autópályák folytatásaként megépülő autóutak a forgalmat gyűjtik és továbbítják az autópályák felé. Kedvező, különösen az M3-as folytatásában, hogy a kevésbé fejlett térségekből származó áru szállítása az út jelentős részén díjmentesen történhet. Ennek kedvező hatása lehet a térségi fejlődésre. Ezek az útvonalak egyelőre jelentős tranzitforgalmat nem bonyolítanak le, tehát egy autóút teherbírása elegendőnek látszik. (Budapesttől távolodva csökken a forgalom intenzitása az M3-on.)

Az autóutak ingyenes használata felveti azt a kérdést, hogy lehetséges-e azok fenntartása és üzemeltetése költségvetési forrásból, külön díj nélkül. Az autópályákhoz képest olcsóbb üzemeltetésű autóutak üzemeltetése elvben teljesen megoldható azokból a többletjövedelmekből, amelyeket a gyorsforgalmi út megléte indukálhat. Hogy a gyakorlatban ez a többletjövedelem ténylegesen megvalósul-e, azt csak a későbbi adatok alapján lehet igazolni. Az autóutakat célszerű a közúthálózat hagyományos elemeihez hasonlóan kezelni fenntartás és üzemeltetés szempontjából.

Feltételezve, hogy a finanszírozás megvalósulása a tervezetteknek megfelelően történik, akkor a kiépülő gyorsforgalmi úthálózatból 576.5 km ingyenes használatú lesz és csak 145.1 km lesz fizetős. Azt is feltételezhetjük, hogy a már meglévő fizetős autópályák és az új fejlesztések díjai nem fognak növekedni, a Széchenyi Terv ígéreteinek megfelelően megfizethető szinten alakulnak. Ez környezetvédelmi szempontból kedvezőbb helyzetet teremt. A kedvező helyzethez elengedhetetlen a déli (Győr-Veszprém-Dunaújváros-Kecskemét) tranzit gyorsforgalmi út megépítése. Ennek hiányában a forgalom teljes mértékben Budapest irányába indulna meg, ami elviselhetetlen környezeti terheket jelentene.

Amennyiben az autóutak is díj ellenében lennének használhatók, akkor felmerülhet a kérdés, hogy az egész gyorsforgalmi úthálózatra vonatkozzon egységes díjszabás, vagy külön az autóutakra és külön az autópályákra, lévén az autóutak olcsóbbak. Amennyiben egységesen matricás rendszer valósul meg, akkor célszerű egységes díjat szedni, hiszen a matrica a teljes úthálózatra vonatkozna. A díj kialakításánál viszont figyelembe kellene venni az autóutak olcsóbb voltát, a díjkalkulációnál kisebb súllyal kellene szerepelnie az autóútnak.

Amennyiben a vegyes díjfizetési rendszer maradna fenn, az autóutakra külön, a sztrádánál lényegesen olcsóbb díjszabást kellene alkalmazni.

Környezetvédelmi szempontból célszerű az lenne, ha a díjfizetés csak az autópályákra vonatkozna, az autóutak ingyenesek maradnának. Ezt erősíti az is, hogy az autóutak a legkevésbé fejlett területeket csatlakoztatná a közlekedés vérkeringésébe, ahol alacsonyabb a fizetőképesség.

11. A KONKRÉT NYOMVONALELEMEK ÉRTÉKELÉSE

Az egyes fejlesztési elemek konkrét értékelésénél általános környezetvédelmi (elsősorban levegőszennyezés, zajterhelés), valamint táj- és természetvédelmi szempontok szerinti vizsgálatokat végeztünk. Itt már erősen közelítettünk a tevékenységekre (beruházásokra) vonatkozó környezeti hatásvizsgálat metodikájához. Értékeljük ugyanis az új nyomvonal folyosók, nyomvonalak mentén felismerhető kedvezőtlen hatásokat, valamint a párhuzamos utakról várhatóan átterelő forgalom miatt beálló kedvező hatásokat is. Az eredeti változatban ennek a kérdésnek egy külön fejezetet szenteltünk. E helyen csupán az értékelés összefoglaló táblázatait közöljük.

A Széchenyi Tervben szereplő és általunk részletesebben vizsgálni kívánt fejlesztendő nyomvonal hálózat a következő:

7. táblázat

Vizsgálandó autópálya fejlesztések a Széchenyi Terv alapján	Úthossz (km)
<i>M3 és kapcsolódó útvonalak</i>	
M3 Polgár – Nyíregyháza között autópályává fejlesztendő autót	57,0
M3 autót Nyíregyháza – országhatár között	72,5
M30 Emőd-Miskolc közötti szakaszán autópályává fejlesztendő autót	24,0
M35 Polgár – Debrecen között autót	24,0
<i>M7 és kapcsolódó útvonalak</i>	
M7 Zamárdi – Balatonszentgyörgy között autópályává fejlesztendő autót	59,2
M7 Nagykanizsa – Letenye – országhatár között autópályává fejlesztendő autót	27,0
M7 autópályává fejlesztendő autót Balatonszentgyörgy – Nagykanizsa között	35,2
M70 Letenye – Tornyiszentmiklós (országhatár) között autópályává fejlesztendő autót	20,0
<i>M5 és kapcsolódó útvonalak</i>	
M5 Kiskunfélegyháza – Röske között autópálya	61,0
M43 autópályává fejlesztendő autót az M5 autópálya – országhatár között	58,0

Miután önmagukban nem lehet csak az egyes útvonalakkal foglalkozni, és az értékeléshez a hálózat egészét is elemezni kell, a tervekben szereplő további gyorsforgalmi útfejlesztéseket mint rendszert tárgyaljuk (M0, M6 stb.). A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési tervek sajnos félévente változnak, így egyáltalán nem biztos, hogy az általunk vizsgált terv a véglegesnek tekinthető. A tervek között meglehetősen kevés logikai összefüggés van, viszont a hálózat sűrűsége és a nyomvonalak hossza egyértelműen növekszik. Munkánk során mi az Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. „Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének történetéből” (1999.) c. tanulmányában megjelent gyorsforgalmi úthálózat hosszú távú (2030-ig tartó) fejlesztési tervét vettük figyelembe, mivel ezt a hálózatot hivatalosan megjelenő, elérhető dokumentumban publikálták.

8. táblázat

Értékelt szakasz	Tervezett kiépítettség elfogadhatósága	Nyomvonal problémák	Kedvező hatások	Kedvezőtlen hatások
1. M3-as Polgár - Nyíregyháza között (57km)	autópályává fejleszthető autópályát elfogadható	Jelenleg természet-védelmi problémák miatt több változat vizsgálata folyik, a „D” megoldás elfogadása módot ad bizonyos fejlesztési igények kiváltására.	A kedvezően érintett lakosság száma 30000 körüli. Ennek túlnyomó többség (25000 körül) Nyíregyházán lakik. A Nyíregyházára vonatkozó előnyök azonban csak akkor lehetnek igazán megfelelők, ha az autópályát bekötésre kerül a 4-es útig. Természetvédelmi (tv.) szempontból kedvező hatású lehet tiszavasvári Fehérszike és a kastélyparkra.	Nyíregyháza előtt az ún. bokros településcsoportra nézve a hatás még akkor is kedvezőtlen, ha hé. túllépés nincs. Lásd pl. a településközi kapcsolatok. Tv. szempontból ezen a területen érdeksérelem nélkül nyomvonalat létesíteni nem lehet. A kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében kerültek előtérbe az új nyomvonalváltozatok.
2. M3-as Nyíregyháza - országhatár között (72,5 km)	autópályát elfogadható (A jelenlegi alacsony forgalom egyelőre nem igényli az új nyomvonal építését, az átmenetileg korszerűsítéssel megoldható. Ennek lehetnek tv.-i akadályai (Szatmár-Bereg TK-n halad át a 41-es út.) .	A végpont mindig vitatott volt, még most sem dőlt el a kérdés. (A háttérpolitikai, természetvédelmi stb.-nem ismert, így igazán nem lehet véleményt mondani.)	A kedvező hatások mintegy 6000 embert érinthetnek. Ennek harmada Vásárosnaményban lakik. A kedvező hatások várhatóan csak V.naményig érzékelhetők igazán (forgalom később már eleve nagyon alacsony). Tv. szempontból kedvezően érintett a Szatmár-Bereg Tájvédelmi Körzet 41-es út menti területei, több értékes erdőfolt, kastélyparkok, a vajai víztározó, a Nyíregyházi Igrice mocsár.	A Szatmár-Bereg Tájvédelmi Körzet egyes területeit érinteti. A legértékesebb élőhelyek: Nyíregyháza/ Baktalórántháza/Ófehértó/Új fehértó /Tornyospálca/Begiszeg/ Rivaly/Déda erdők, Kálósejny Mohos-tó, Nyírmada Nádas tó, Csaroda nyírjas tó, Kászony hegy. Tájpotenciál szempontjából is kedvezőtlen az új nyomvonal (érintetlen térség zavarása, bolygatása).
3. M30-as Emőd-Miskolc között (24 km)	autópályává fejleszthető autópályát - elfogadható	Nem látunk különösebb problémát.	A kedvezően érintettek száma Miskolcig 2000-3000 fő, ott további 20000-26000 fő életminősége javulhat. Igazán indokoltnak látszik kv-i szempontból.	Nincs tudomásunk.
4. M35-ös Polgár - Debrecen	autópályát - elfogadható	Ha az 1.-nél a „D” változat kerül elfogadásra, mód nyílna a jelenlegi-nél kedvezőbb megoldásra. (Kelebb bekötés, és így a Nyíregyháza-Debrecen összekötés korszerűsítésének kiváltása.)	A kedvező hatások mintegy 36-50 ezer embert érinthetnek, de ebből 29-41 ezer debreceni lakos. Ez utóbbi csak akkor valósulhat meg, ha a nyomvonal építésével egyidőben a Debrecen elkerülés is megvalósul. azaz ha bekötik a 4-es főútig. Tv-i szempontból kedvező lehet, hogy a főváros-Debrecen közti forgalom elkerülheti a Hortobágyi Nemzeti Parkot.	Az új nyomvonallal kapcsolatban jelentősebb környezet-, természet- és tájvédelmi konfliktushelyzetről nincs tudomásunk.
5. M7-es	autópályává	Túl közel megy	Előny a közelség, de a túlzott	A települések déli szélére

Zamárdi – Balaton-szent-györgy	fejleszhető autótút – Az adott nyomvonalon nem elfogadható	véleményünk szerint a Balatonhoz. Tranzitforgalmat ilyen közel lakó- és üdülőterületekhez nem kellene vinni.	közelségnek éppen az a hátlütője, hogy teljes összeépülés várható a településekkel, ami új érintettek megjelenésével jár együtt. A kedvező hatásokkal mintegy 17000 –19000 itt élő és nyáron kb. ugyanennyi üdülő érintett. Tv-i szempontból kismértékű kedvező hatásokkal esetlegesen a 8-as és a 71-es mentén számolhatunk. ez tájvédelmi szempontból is előnyös lehet (pl. Balatonfelvidéki szőlők).	tevődik át alapvetően a terhelés. Tv-i szempontból a következő területeken kell számolni kedvezőtlen hatásokkal: Lellei Nagybozót és halastó, Látrányi puszta, Ordacsehi berek, Csisztapusztai rét, Nagy-berek. Jelentős hatásokkal, változásokkal kell számolni, mert ezek vízközeli élőhelyek és a hagyományos szennyezés mellett ezeknél a vízviszonyok további változása is gondot okozhat.
6. M7-es Nagykanizsa - Letenye - országhatár között	autópályává fejleszthető autótút - az elemzések alapján autótút elegendő lenne	Nem látunk különösebb problémát.	Kedvező hatás mintegy 4500-7500 lakost érinthet. (Komolyabb hatása akkor lehetne, ha a nagykanizsai elkerülő út még nem lenne kiépítve. Tv-i hatásról nincs tudomásunk.	Nincs tudomásunk jelentősebb kedvezőtlen hatásokról.
7. M7-es Balaton-szent-györgy - Nagykanizsa között	autópályává fejleszthető autótút - az elemzések alapján autótút elegendő lenne	Nem látunk különösebb problémát. Természeti védelmi konfliktusok azonban lehetnek.	A 7-es út mellett ezen a szakaszon főként kisebb települések találhatók. Tehát ugyan a terhelés csökkenés jelentős lehet, az érintettek száma viszonylag alacsony 2000-2500 körüli. Tv-i szempontból jelentősebb kedvező hatás nem várható. Kisebb mértékben Nagyrécei fás legelő élvezheti az előnyöket.	Helyenként várhatók kedvezőtlen hatások: pl. Szőkedencs – Főnyed térségében. Az út helyenként határos vagy belemetsz a Kis-Balaton Tájvédelmi körzet területébe. Ez tv.-i szempontból kedvezőtlen. E mellett több kisebb élőhely sérülésével is számolni kell.
8. M70-es Letenye – Tornyiszentmiklós (országhatár) között	autópályává fejleszthető autótút - az elemzések alapján autótút elegendő lenne	Felesleges új nyomvonal létesítése a határ mellett.	Számottevő változás nem várható. Az érintettek száma is igen alacsony lenne mintegy 800-1000 fő. Tv-i szempontból előnyök nem ismerhetők fel.	Települések szempontjából kedvezőtlen változás sehol nem várható. Tv-i szempontból a Murarátkai ártér sérülése a legkedvezőtlenebb hatás, de az ártéri ill. a galéria erdőket több más helyen is érintik a nyomvonal kedvezőtlen hatásai.
9. M5-ös Kiskunfélegyháza - Rösze között	autópálya - elfogadható	Nem látunk különösebb problémát.	Itt az M5-ös forgalom csökkenésének kedvező hatásai mintegy 34-45 ezer embert érinthetnek. Ebből 31-40 ezer lakos szegedi. A forgalom csökkenés tv-i szempontból kedvezően a Fehér-tavat, a Müller-széket és a Bibic-tavat érheti.	Települések szempontjából kedvezőtlen változások nem várható. A tanyás területen azonban lehetnek érintettek a Szeged előtti területen. A nyomvonal tv-i szempontból is számos szikes gyepterületet érint kedvezőtlenül.
10. M43-as az M5 autópálya - országhatár között	autópályává fejleszthető autótút - az elemzések alapján autótút elegendő lenne	Nem látunk különösebb problémát.	Mintegy 10-12 ezer lakos életminősége változhat kedvezően az új nyomvonal kiépülésével. Kedvező tv-i hatások nem várhatók.	Esetleg egy-két tanyát érinthet kedvezőtlenül. Kedvezőtlenül érheti a Körös-Maros Nemzeti Park Maros völgye Makó-Landori erdő területét.

IV. ÖSSZEFOGLALÁS

A tanulmány feladata a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési terveinek stratégiai környezeti hatásvizsgálata volt. A munkában alapvetően három szinten végeztünk vizsgálatokat:

- a rendszer egésze, azaz a teljes gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési tervek (melyekbe a Széchenyi Terv fejlesztési tervei illeszkednek);
- a Széchenyi Tervben szereplő fejlesztési tervek együttese;
- és a Széchenyi Tervben szereplő egyes nyomvonal folyosók (3-as, 5-ös és 7-es folyosó) szintjén.

A munka az Európai Unió által javasolt tervezési folyamathoz illeszthető. A Közösség Végrehajtó-bizottságának közlekedésügyi és környezetvédelmi főigazgatósága a Transz-európai Hálózatok (Trans European Networks = TEN) kialakítása során a környezet terhelhetőségére vonatkozó vizsgálatokat szükségességét fogalmazta meg a '90-es évek közepén. A Széchenyi Tervben szereplő autópálya fejlesztési tervek nagyobb részt közvetlenül vagy közvetve kapcsolódnak a TEN hálózatához.

12.1. A stratégiai hatásvizsgálatok általában és a jelen munka céljai

A tanulmány mindenekelőtt értelmezte magát a stratégiai hatásvizsgálat (SKV) kifejezést. Ez *ellentétben az egyes tevékenységek, egyes létesítmények hatásait vizsgáló környezeti hatástanulmánnyal, inkább a stratégiai döntések célrendszerének és a megvalósításuk érdekében tett javaslatoknak a természeti, a társadalmi és a gazdasági környezetre gyakorolt következményeit becsüli fel.* Nemzetközi példák nyomán megkülönböztettük a vizsgálat tárgyát képező stratégiai döntéshozatal különböző szintjeit, így a *politikai célok meghatározásának szintjét, a politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések szintjét, továbbá a fejlesztési programok szintjét.* A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai döntések és fejlesztési elképzelések közül speciális szakmai megkülönböztetést érdemel a *hálózati szintre* vonatkozó elképzelések vizsgálata, illetve a *korridor (folyosó) szinten* kialakított fejlesztési programok elemzése.

Ez után vizsgáltuk az SKV-ra vonatkozó európai gyakorlatot és módszertani lehetőségeket. Bemutattuk a Széchenyi Terv jelentősebb európai és hazai előzményeit jelentő politikai, stratégiai munkákat.

Az útfejlesztésre vonatkozó, vagy ahhoz kapcsolódó hazai dokumentumok közül az ágazatpolitikák, koncepciók átfogó célkitűzései kifejezetten politikai célok, amelyek tartósan, stabilan lényegében nem vitatott törekvéseket fogalmaznak meg. Öröndetes, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések mellett a környezeti vonatkozású normák is részét képezik ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Ide soroltunk olyan célokat, mint a jólét, a fejlődés elősegítése kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok között, csökkenő különbségekkel; integráció az ágazatok között, harmónia a természettel és együttműködés a térbeli szomszédsággal.

A Széchenyi Terv is ismerteti ezeket a kitűzött politikai célokat, majd ezek elérésére irányuló stratégiai döntéseket fogalmaz meg, és a fejlesztési programok kialakításáig jut el. Az autó-

pálya-építési program esetén azonban e folyamatban bizonyos szakadás tapasztalható, amennyiben a célok megfogalmazását közvetlenül a fejlesztési program kitűzése követi. Szakmai oldalról tekintve ez úgy fogalmazható meg, hogy az elvi céloknak – a céloknak megfelelő hálózat szerepének mérlegelése nélkül, – közvetlenül az egyes folyosók fejlesztésére irányuló programok révén kíván a Terv megfelelni. A célok lebontását korábbi kormányzati döntésekre való hivatkozás helyettesíti.

Elemzésünkben áttekintettük azokat a dokumentumokat, amelyek a Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programjának előzményeit, forrásait képezik, így az úthálózat-fejlesztést megalapozó közlekedéspolitikát, a közúthálózat-fejlesztési programokat, a területfejlesztési koncepciókat és a nemzeti környezeti program közlekedési szektortervét. E dokumentumokban jól megkülönböztethetők a politikai és szakmai célok. A vizsgált **területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a politikai célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással, pontosabban a kisebb hangsúlykülönbségeknek kitűzött témánk szempontjából csekély jelentőségűek.**

Ugyanezek az ágazatpolitikai dokumentumok a politikai célok után **szakmai célokat** is megfogalmaznak az átfogó célok elérésének eszközeként. Itt nem egyszerűen az a probléma, hogy a különböző ágazatok céljai egymástól eltérnek, ennél nagyobb problémát jelent az, hogy:

- A szakmai célkitűzések **gyakran ellentmondanak a dokumentum saját célrendszerének.**
- Közvetlenül témánkra, **a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek mondható, hogy** a területi kiegyenlítés, vagy az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után vagy **semmitmondó szakmai megoldások fogalmazódnak meg térszerkezeti változtatásra, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózat-elemek kapnak támogatási prioritást.**
- Úgy látjuk, hogy **a szakmai célkitűzéseknek igen nagy a tehetetlenségük**, lassan változnak, és tulajdonképpen önálló életet élnek, függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.

Másképpen fogalmazva, míg **az átfogó ágazatpolitikai célok fejlesztése, korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folyamat.** A közlekedési hálózatot illetően kiemelhető a tranzitot hordozó gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása a helyi hálózatokkal szemben, ami maga is koncentráló és nem kiegyenlítő hatású, továbbá a gerinchálózatok szerkezetének további centralizációt előidéző hatása, a főváros-vidék lejtő további megerősítése.

A gerinchálózatok hazai kiemelése részben visszavezethető az EU Közös Közlekedéspolitikájának egyfajta mintaként való követésére. Az EU Közös Közlekedéspolitikájának azonban *a nemzeti hálózatok összekötésének a megteremtése a feladata*, ezért nem szolgálhat mintául egy átfogó nemzeti közlekedéspolitika valamennyi célkitűzését illetően, ahol a belső hálózatok *minden szintjére* figyelmet kell fordítani. A gerinchálózatok szerkezetét illetően viszont az jelent problémát, hogy az EU által a kontinens keleti fele számára ajánlott folyosók *a transzeurópai hálózatok kiterjesztéseként fogalmazódtak meg*; a csatlakozó országok kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések csak újabban merülnek fel, és másodlagos elemekként egyelőre elsikkadnak a tervezési folyamatban.

A hálózatok fejlesztésének harmadik, gyakorlati szintje az eszközrendszer szakmai megfogalmazásához képest is változatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti sommás kritika mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások (harántoló

elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megfogalmazása), addig **a szakmai gyakorlat következetesen a deklarált szakmai tervektől is konzervatív irányba tér el.** A ténylegesen elkészülő útszakaszok kényszerűen visszahatnak a tervekre, azokat állandóan hozzá kell igazítani a tervek ellenében megépült valósághoz.

12.2. Az értékrend meghatározása

A célok elemzése után bemutattuk a Széchényi tervet általánosságban és ennek úthálózat fejlesztési terveit. Meghatároztuk azt az értékrendet (az előzőekben felsorolt dokumentumok és saját szakmai tapasztalataink alapján), mely az értékelés alapját képezte a későbbiekben.

Az értékrendet egy feltételezett **fenntartható közlekedési modell** alapján határoztuk meg. A fenntartható közlekedés modellje magát a tevékenységet két irányból kívánja befolyásolni. Egyrészt ésszerűsíteni kívánja a közlekedési, szállítási igényeket, tehát befolyásolja a tevékenység mértékét, másrészt minimalizálja a nem kívánatos környezeti hatásokat. Az igények befolyásolása nem csak gazdasági alapon, hatékonyság növelési céllal történik, hanem a kezelhetetlen környezeti problémák megelőzése, csökkentése, és a kemény természeti erőforrás korlátok érvényesítése miatt is. A modellnek fontos eleme, hogy nem kíván minden felmerülő igényt kielégíteni, illetve nem feltétlenül az igény megjelenésének helyén kívánja azt kielégíteni. A modell megpróbálja valós választások irányába terelni a jelenleg determinisztikusnak tűnő rendszert. A modell elvei alapján lehetett a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó értékrendet kialakítani.

Az értékrend legfontosabb elemei a következők voltak:

- a) **A meglévő centralizált, sugaras rendszert oldása szükséges.**
- b) **A tranzit forgalom lebonyolítására a lehetséges minimális hálózatot kell kiépíteni.** Olyan állapot megteremtése a cél, amely nem gátolja a tranzitot, de nem is csábítja.
- c) Az autópálya-szakaszok a főhálózat kimerülő kapacitásának a pótlására épültek, és csak megerősítették a szerkezeti centralizációt. Ennek megfelelően a tranzit forgalmat eleve magas forgalommal rendelkező területeken, kiemelten a fővárosi agglomeráción keresztül vezették át. **A tranzit forgalom lebonyolítására kiépített folyosók el kell kerüljék a legforgalmasabb területeket.** Nem keveredhetnek a legnagyobb belföldi forgalmi problémák megoldását szolgáló gyorsforgalmi hálózati elemek kialakításának céljai a tranzit forgalom lebonyolításával.
- d) Megkettőződés kerülése.
- e) **A minimálisan szükséges autópálya hálózaton túl, ahol ennek van valódi helyettesíthetősége, ide értve az autópályáknál kisebb környezeti terheléssel rendelkező közúti változatokat is, ott a helyettesítő megoldásoknak kell prioritást kapniuk.**
- f) **Vannak olyan területek, amelyeket a gyorsforgalmi hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük.** Az okok a legtöbb esetben természetvédelmi vagy környezet-használati (rekreáció). Térségi szinten ezeken a területeken is gondoskodni kell a megfelelő közlekedési színvonalról, de a környezeti hatások adta kemény korlátok között.
- g) A kereslet, az igények értelmezésénél, értékelésénél egyrészt figyelembe kell venni a közlekedési rendszer egészéből adódó kényszereket, másrészt a költségek és hasznok meglehetősen nehezen meghatározható voltát. A környezeti problémák súlya nem függhet össze a gazdasági megjeleníthetőséggel.
- h) A környezeti előnyök vizsgálatának tekintetében tudni kell, hogy az új nyomvonal mellett élőket az őket érő környezeti hátrányokért nem kompenzálja a más területeken megjelenő környezeti előny.

- i) Az új nyomvonalnak egyfelől ajánlatos a településektől bizonyos távolságot (javaslatunk szerint minimum 200 m-t) tartani, hogy a legerőteljesebb légszennyező- és zajhatások emberlakta területet ne érjenek.

12.3. A hálózat egészének értékelése

Ezen megalapozó vizsgálatok után térhettünk rá a **konkrét vizsgálatokra**, melyek **első szintje a hálózat egészének elemzése volt**.

A Széchenyi Tervet megalapozó „háttér-tervek” átfogó céljai és a Széchenyi Terv fő célkitűzései egymással összhangban vannak. Ezen túlmenően, az átfogó célokkal harmonizálva, a Széchenyi Terv gazdasági és területi vonatkozású programjainak szakmai célkitűzései is a nagytárségi egyenlőtlenségek csökkentését, a duális gazdaságszerkezet feloldását, a sokpólusú fejlődést, a helyi hálózatok erősödését célozzák és a hazai szereplők stabil bekapcsolását a nemzetközi folyamatokba.

Ugyanezeknek a céloknak megfeleltek az autópálya-építési programot bevezető célkitűzések is. Ezzel a célrendszerrel viszont éppen az a program, vagyis az *autópályafejlesztés kiemelése* nem alkot egyáltalán összhangot, amelyiket a célok megalapozni lennének hivatottak. A célok egyik csoportja, a gazdaságfejlesztésre, kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésre, belső kapcsolatok javítására vonatkozó célok, – de hozzávehető a környezetvédelem és a biztonság kérdése is – igen erősen kapcsolódnak a Széchenyi Tervnek a hálózatba szerveződésre, a felszívóképesség javítására, a helyi pólusképzésre, a nemzetközi és a hazai gazdasági tevékenység összhangjának megteremtésére irányuló programjaihoz. E programok közös kulcseleme az országon, sőt régióon belüli helyi kapcsolatok gazdagításának, mélyítésének a szándéka. *A közlekedés részéről ezeket az erőfeszítéseket elsősorban a hasonló léptékű helyi közlekedési kapcsolatok sűrűségével, választékával és jó minőségével lehet támogatni, ezek a célok tehát nem indokolják a gyorsforgalmi hálózat kiemelt támogatását.*

A célkitűzések egy másik része, – így a transzeurópai hálózatokhoz való kapcsolódás igénye, a nyugati határok jobb elérhetősége, továbbá részben az országon belüli kapcsolatok fejlesztése és a kelet-nyugat egyenlőtlenség csökkentése – valóban a nagytárségi, interregionális kapcsolatok javítását kívánja, aminek a kielégítésében döntő szerep jut a közlekedési folyosóknak. Ezeknek a folyosóknak a hatásait viszont nem csak a kapcsolatok mennyisége, de az ország területén kialakuló *hálózati struktúra* is döntően befolyásolja. Ahhoz, hogy a folyosók kialakítása ne hasson ellene a helyi kapcsolatok építésével elérni kívánt céloknak, egyszerre kell mind a két léptéket szem előtt tartani és fejleszteni. Ezzel a kívánalommal éppen ellentétes a Széchenyi Tervnek az autópályák építését minden – többek között a közúthálózati – kontextusból kiemelő törekvése.

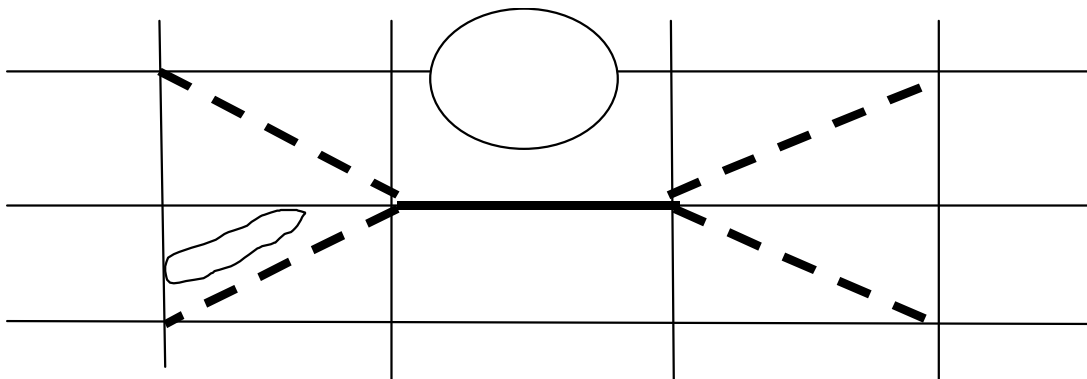
A hálózat egészére vonatkozó legfontosabb kívánalmak véleményünk szerint a következők lehetnének:

- A régióközi hálózat funkciójának megfelelően alkosson az alsóbbrendű-, és a főhálózattól **elkülönült struktúrát**. Ezek a rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a magasabb szintet. A régióközi hálózat a **többrétegű közlekedési szerkezet** egy szintje.
- A korábban a szakmában elterjedt "sugaras-gyűrűs" hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú szerkezet, egy zárt ország igyekezetét tük-

rözi a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy **nyitott rács- szerkezet kialakítását** kell célul kitűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni.

- Az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosóknak az országon való áthaladásának a biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkből adódóan, és csak részben előnyként, részben ugyanis hátrányként – számolnunk kell a legforgalmasabb páneurópai folyosók tranzitforgalmával is. Itt az a cél, hogy az átbo-csátott forgalom minimális mértékű zavarást okozzon az ország életében. Ennek érdekében **a tranzitfolyosó**
 - **kösse össze a páneurópai folyosókon kijelölt határpontokat,**
 - **minimális össz-hosszban haladjon át az országon,**
 - **kerülje el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terhelt térségeket,**
 - **orientáljon a környezetileg kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára,**
 - **tegye lehetővé az áthaladás költségeinek a megfizettetését az áthaladókkal.**

A minimális hosszúságú áthaladás geometriai követelményét az idézett előzményekben (Tombácz et al. 1993, Fleischer 1994) dolgoztuk ki, most csupán az ennek felhasználásával kialakított hálózati sémát mutatjuk be.



12. ábra

Összefoglalóan megállapítható, hogy a megalapozó dokumentumokban, mind pedig a Széchenyi Tervben *szakadást tapasztaltunk az átfogó gazdasági, térségi, környezeti, társadalmi célok, valamint a közlekedési hálózati elképzelések között*. Sajnálatos módon a közlekedési hálózat távlati terve nem a célok figyelembevételével és hálózati kapcsolatok ennek megfelelő korrekcióival alakult ki, hanem egyedi, helyi problémák helyi megoldását célzó javaslatok laza szövevényeként. *A Széchenyi Terv elmulasztotta azt a lépést, hogy ezen a szinten konzisztenciát teremtsen a célok és a szakmai megoldások között*, ehelyett átvette a számos dokumentumon átörökített hibás szakmai megoldásokat, és prioritást adott az erre alapozott autópálya-szakaszok kiépítésének.

A 8. ábrán bemutatott távlati gyorsforgalmi hálózatot a *hálózatképzés logikája* szempontjából is értékelés tárgyává tettük. Ez tükröztetni képes a környezeti, a gazdasági és a térségi szempontok egy jelentős részét is.

Főbb megállapításaink a következők voltak:

- a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a dunántúli oldalon a gyűrűk folytonossága már megszakad és megjelennek az országot harántoló folyosók is. Ezt *szerkezeti hibának, a gyűrűs és a tengely-menti logika keveredésének tekintjük.*
- b) Az egész hálózat magán őrzi *a főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredését, tisztázatlanságát.* Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag magukból a főutakból áll.
- c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy a gyorsforgalmi hálózat *közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket amelyeket éppen mentesítenie kellene.* Ilyen hibának tekintjük pl. a Balaton körülépítését régióközi forgalmat hordozó folyosókkal.
- d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekapcsolása a közelében elhaladó folyosóhoz.
- e) Elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók. A folyosó feladata, hogy egy szélesebb sáv mentén magához nyálábolja a forgalmat és ezzel tehermentesítse a köztes területet az ott nem indokolt forgalomtól.
- f) Bár ez nem mindig küszöbölhető ki, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek is.

Mindezekon túlmenően megállapítható, hogy a távlati gyorsforgalmi hálózat terve viszont alkalmas arra, hogy egy nyitott rácsszerkezet három markáns kelet-nyugati tengelyének a kialakításához kiindulásul szolgáljon, ezen túlmenően a nyugati országrészben már létrejött a két észak-déli folyosó is, a Pozsony -Zágráb kapcsolatot is szolgáló 86-os tengely, illetve a Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár vonal. A keleti országrész hálózata még nem jutott el ezeknek az alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem.

Végül, aminek a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található 4-es és 5-ös páneurópai korridorok áthelyezése az ország középvonalában kialakuló kelet-nyugati tengelyre. A gyorsforgalmi hálózat jövője kulcselemének tekintjük a Veszprém-Szolnok közötti kapcsolat szerepének megértését, és a szerepének megfelelő jellemzőkkel történő mielőbbi kialakítását.

A felsorolt problémák korrigálásának szándékával a tanulmányban kísérletet tettünk a hiányosságok korrigálására, deklarálva azokat az alapelveket, melyeket a távlati gyorsforgalmi hálózatnak teljesíteni kell, ha meg akar felelni az átfogó céloknak. Az eredményt óvatosan tapogatózás, mert a korrekciók elvégzése esetenként újabb lehetőségeknek nyitott utat továbbá újabb problémákat vetett fel, köztük olyanokat is, amelyeket saját deklarált elveink alapján is javítandónak tartunk. Nem tekintettük azonban feladatunknak, hogy jelen munka keretében ezeknek részleteiben utánajárjunk, illetve további iterációkban *hálózattervezést* végezzünk. A 10. ábra bemutatásának a célja nem több, mint, hogy jelezze az értékelési kritériumainknak nagyjából eleget tevő alternatív gyorsforgalmi hálózat sűrűségét és struktúráját. Az alternatív hálózatot a folyosó mélységű értékelés során abból az egyetlen szempontból kívánjuk figyelembe venni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett és a Széchenyi Tervben alapul vett távlati hálózatnak melyikek azok az elemei, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú

követelmények alapján is kiépítendőknak minősülnek, és melyik azok, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legalább is megkérdőjeleződik.

A Széchenyi Tervben felvázolt folyosófejlesztési elképzelésekről megállapítottuk, hogy a Széchenyi Terv az autópálya-építési programjában szereplő elemeket nem a saját célkitűzéseiből vezette le, hanem lényegében átvette a közlekedési tárca többször módosított tízéves fejlesztési programjának éppen esedékes változatát.

A Széchenyi Terv autópálya építési programjában tervbe vett útszakaszok közül sok nem felel meg a Terv általános célkitűzéseinek figyelembevételével kialakított gazdasági, környezeti, területi és társadalmi célokat figyelembe vevő gyorsforgalmi hálózatnak.

12.4. Konkrét folyosó-vizsgálatok eredményei

A **konkrét folyosó vizsgálatoknál**, ha a forgalmi igényeket (a jelenlegi adatokat és a várható forgalomfejlődést) tisztán vizsgáljuk, akkor a következőket állapíthatjuk meg:

- Az autóutak kiépítése mindkét esetben megfelelő megoldásnak látszik.
- Az M5-ös befejezését a határig indokolja a természetes forgalomfejlődésből, és az észak-nyugat-dél-kelet tranzit átló működéséből származó forgalom.
- Az autópályává fejleszthető autóút végeredményben fél-autópályát takar, ahol a keresztezések, csomópontok kiépítésénél már az autópályák igényeit veszik figyelembe. Azaz ezeket úgy kell kezelni, hogy a fejlesztés végső célja autópálya.
 - o Az M70-es Letenye-Tornyiszentmiklós közötti útszakasz értelmetlennek tűnik autópályaként. Egyrészt ezt a forgalom a jövőben sem igen fogja igényelni, másrészt Tornyiszentmiklóstól Rédcics nincs 20 km-re. Itt az autóút egyértelműen elégséges.
 - o A Balatonszentgyörgy és Letenye közötti szakasz autópályává fejlesztését szintén nem indokolja a forgalom, de a várakozások sem. A probléma az, hogy az autóutak esetében különböző megoldások is felmerülhetnének az igényeknek megfelelően, de ezzel valószínűleg nem számoltak.
 - o Hasonló a helyzet az M43-assal, itt is elegendőnek tűnik egy autóút. Annál is inkább, mert a jugoszláv helyzet előbb-utóbbi konszolidációjával megint a röszkei irány lesz a fontosabb. Az itteni határátkelő 2003 után "schengenivé" válik, sajnos a romániai állapotok ismeretében 15-20 évre, ami valószínűleg blokkolni fogja a személyforgalmat, még a státusztorvény megfelelő működése mellett is. E mellett hasonlóan a tornyiszentmiklói helyzethez a határhoz ilyen közel futó párhuzamos úton nem valószínű, hogy a belső gazdasági fejlődés annyi többlet-forgalmat jelentene, ami a feltétlen autópályát igényelné.
 - o A többi fejlesztési cél a forgalom és várakozások szempontjából megfelelőnek tűnik.

A Széchenyi Tervben szereplő, a következő 5-7 évben fejlesztésre kerülő hálózatra vonatkozó legfontosabb megállapításainkat táblázatos formában foglaltuk össze.

12.5. Forgalom és helyettesíthetőség

A forgalmi adatok által leírt 1989 és 1999 közötti 11 évben a vizsgált autópályákon 35, míg az egy számjegyű főútvonalakon közel 20 %-os forgalomnövekedés volt tapasztalható. **Az egy**

forgalmi folyosón beazonosítható kevés adat alapján a forgalomfejlődés kb. 30 %-os volt.

Évi 2%-os forgalom-növekedést feltételezve **a jelenlegi autópálya végpontok után, 20 éves időtartamot figyelembe véve a fejlesztések nélkül is, minimum 15-16 000 egységjárművel lehet számolni.** Figyelembe véve, hogy Miskolc, Nyíregyháza, Debrecen és Nagykanizsa környéke olyan terület ahol az EU tagság után a strukturális alapok fejlesztési hatásaival is számolni kell, és a jugoszláv helyzet megoldódása visszaállítja a régen is működő északnyugati-délkeleti átló forgalmi igényét, ez a szám **20 000 körüli is lehet,** még a vasúttal kombinált áruszállítás fejlesztése esetén is.

A fejlesztési tervek szerint:

- autóút (2 sáv + leállósáv) épül Nyíregyháza és az országhatár, valamint Polgár és Debrecen között,
- autópálya épül az M5 befejezéseként Röszkéig,
- a többi esetben autópályává fejleszthető autóutat kívánnak építeni.

Meg kell azonban jegyezni, hogy a 2 sávos autóút és a 4 sávos autópálya között is vannak megoldások. Ezek alkalmazásának véleményünk szerint nagyobb szerepet kellene kapnia a tervekben. Tehát kiépíthetők lennének pl. az előzést megkönnyítő 3. sávok felváltva az utak két oldalán, lehetne a 2 sávos autóutat 4 sávossá bővíteni. Lehet, hogy a határközeli nyomvonal-szakaszokon az ilyen köztes megoldások sokkal célszerűbbek lennének, mint az új nyomvonalak létesítése.

A tárgyalt fejlesztéseknél egyetlen valós helyettesíthetőséget érdemes vizsgálni, ez pedig a vasút. A kérdéskör vizsgálatát könnyíti, hogy a Debrecen és Nyíregyháza relációban működő Záhony - Budapest vasútvonal kiépítettsége, kapacitása olyan, amely jelezheti, hogy középtávon milyen szintig lehet a vasút segítségével csökkenteni a közutak terhelését.

E közlekedési folyosóban a vasút a személyforgalom tekintetében jelenleg is mint helyettesítő változat működik, az intercity forgalom formájában. A forgalom lassan bővíthető (hétvégeken előfordul helyjegy hiány) és a menetidő is kis mértékben csökkenthető. A kétségtelen fejlődés mellett azonban el kell mondani, hogy a közúti forgalomművekedés így is egyenletes volt. Nyilvánvaló, hogy az M3 díjfizetős tétele valamivel növelhette a vasúthasználati hajlandóságot, de nem ettől történt lényegi változás, **hanem a megfelelő szolgáltatási színvonalat jelentő intercity-től. Elmondható, hogy sikerült megvalósítani egy olyan megoldást, amely tényleges választási lehetőséget kínál a személyforgalom tekintetében.** Itt az elérési idők is olyanok, amelyeket az értékrendben megkívántunk.

A Budapest – Debrecen – Nyíregyháza relációban naponta 8 IC vonatpár közlekedik, közel 2 milliós ülőhely kapacitással, és 75%-os átlagos, igen jó kihasználtsággal. Ez évi több mint 1,5 millió utast jelent. (Ez napi forgalommá konvertálva – és feltételezve azt, hogy az egyébként gépkocsival közlekedők intercity-t használnak – azt jelentheti, **hogy legalább naponta 1000 gépkocsi forgalmától mentesítik a közutat.**)

Miskolc vonatkozásában szintén napi 8 IC vonat közlekedik, napi 1,5 milliós kapacitással, és 57 %-os kihasználtsággal (880 ezer utas). Itt meg kell jegyezni, hogy a 65 %-os kihasználtság már nagyon jónak számít gazdaságosság szempontjából.

A Balaton tekintetében a vasút a hétvégeken a kiépített kapacitásának maximumát nyújtja. A Budapest – Nagykanizsa – Murakeresztúr vonal európai törzshálózati fővonalnak számít, de a Balaton parton az egyvágányos megoldás eleve korlátot szab a lehetőségeknek. A bővítés az adott nyomvonalon szinte lehetetlen és nem is lenne sem környezeti, sem közlekedésbiztonsági szempontból kívánatos. Itt is jól látható, hogy a közlekedési fővonalaknak egy sűrűn lakott üdülőterületen való átvezetése milyen problémák forrása. A helyettesíthetőség nem csak a kapacitások szempontjából korlátozott, hanem az igényekéből is. A Balaton esetében az IC megoldás nem jöhet szóba, mert más a megoldandó feladat, másrészt a nyaralótulajdosoknak állandó szállítási igényeik vannak, amit a vasút nemigen tud kezelni. A nemzetközi teherforgalmat itt lebonyolítani nem szabad, erre alkalmasabbnak tűnik a Dombóvár – Kaposvár – Gyékényes – Murakeresztúr útvonal.

Az IC vonatok használata fejleszthető. Az EU tagországok jó részének mintájára távlati cél lehet a megyeszékhelyek és nagyobb regionális központok és a főváros viszonylatában a nap-pali óránkénti vonatsűrűség. Ezek a vonatok olyan IC-k lehetnek, amelyek a jelenlegi gyorsvonatok funkcióját átvéve nem 2-3, hanem 6-7 helyen állnak meg. Ezzel egy időben beindítható egy olyan IC-RAPID típusú magasabb szolgáltatási szintet képviselő vonat típus, amely csak a célállomáson vagy maximum egy helyen áll meg. **Az IC vonatok megfelelő járatsűrűsége minimálisan igényli a 2 vágány kiépítését, ami főleg a Dunántúlon nem megoldott. E nélkül nem lehetne a forgalmat megfelelő elérési idővel lebonyolítani. Emellett szükség van a nagyobb sebesség biztosítása miatt az alépítmények, a felépítmények és a biztosítóberendezések cseréjére, szerencsésebb esetben felújítására. Külföldi becslések szerint a magyar vasutaknak 1000 milliárd forint elmaradása van a pálya kiépítésekkel kapcsolatos fejlesztések, rekonstrukciók terén.**

A RO-LA kombinált fuvarozás alakulásáról:

Jelenlegi viszonylatok Magyarországon:

Kiskundorozsma -Wells /Ausztria/	3 vonatpár/nap
Sopron -Wells /Ausztria/	4 vonatpár/nap
Kiskundorozsma – Sezana /Szlovénia-Olaszorsz./	1 vonatpár/nap
Budafok-Háros - Wells /Ausztria/	Szünetel

Rövid ideig működött egy Biharkeresztes– Sezana viszonylat is, de ez érdeklődés hiányában megszűnt.

A vonatszerelvények 20 kocsiból állnak, és kocsinként 1 kamiont képesek szállítani. A kihasználtság általában 80-90 %-os.

Az igénybevétel alakulása jórészt a közlekedési kormányzat által kiadott útvonalengedélyek mennyiségétől függ. Nagyobb igény a negyedévek végén jelentkezik. Ha több közúti útvonalengedélyt ad ki a közlekedési minisztérium, akkor egyértelműen csökken az igénybevétel.

Vasútra terelni a közúti árufuvarozás egy részét csak annak korlátozásával lehet. E mellett eszközként felmerülhet a kamionsofőrök munkaidejének korlátozása is, ami a balesetek csökkentése szempontjából is igényként jelentkezik. Ez utóbbi növelhetné a vasút igénybevételét, de miután valószínűsíthetően a sofőrök jövedelmének csökkenésével járna, nem könnyű alkalmazni. Ebből a szempontból eleve nehéz meghatározni, hogy a határokon félnapokat eltöltő kamionok lassú araszolgatása beszámít-e a munkaidőbe vagy sem.

Az államnak, amely sajnos jórészt a rövid távú pénzügyi hasznokat keresi, a diplomáciai problémákon túl sem érdeke igazán a forgalom csökkentése. A döntéshozatal során ugyanis az adóbevétel csökkenése mindig háttérbe szorítja a környezetvédelmi szempontokat, és mindig felmerülhet indoklásként a partner országok rosszallása az engedélyek csökkentése miatt.

A működő rendszer egyedül az M5 viszonylatában elemezhető. A napi három szerelvény 80-90 %-os kihasználtság mellett 100 kamiont jelent, ami egységjárműben számolva 300 jármű naponta. Egy, a forgalomfejlődést és az igénybevétel növekedését feltételező optimista scenárió szerint ez felmehet 100 kamion/nap szintre. A jelenleg vasúton szállított kamionok egységjárműben számított nagysága nem éri el az 5-ös út Szeged előtti forgalmának 3 %-át. Ez azt jelenti, hogy növekedést feltételezve sem lehet számottevő hatásról beszélni. Ennél jobb eredményt jelent az a körülmény, hogy a déli határon átjövő teherjármű forgalom kb. 10 %-a vasútra kerül.

Összességében elmondható, hogy a RO-LA forgalom a tényleges lehetőségei alatt működik, de a növekedését több belső és külső körülmény gátolja. Ezek változtatásával elérhető egy jelentősebb növekmény, de a helyettesítéssel érintett utak forgalmában még egy ilyen optimista megközelítésű számítás esetében sem állna be komolyabb változás. Ettől függetlenül a RO-LA forgalom lehetőségeinek javítása egyértelműen a közlekedési kormányzat megoldandó feladata.

A vizsgált fejlesztések minősítése terén a helyettesíthetőség vizsgálata nem változtatta meg a forgalom elemzése adta eredményeket. A vasút, mint helyettesítő megoldás elsősorban a gyorsan megjelenő kényszerhelyzeteket csökkentheti, de a vizsgált területeken a fejlesztési igények jogosságát kevésbé.

12.6. Gazdasági értékelés

Az autópálya-program finanszírozásához olyan konstrukcióra lenne szükség, amely elősegítené a sajátos funkciójú, magas minőségi követelményeket teljesítő és drága hálózat létrejöttét ott, ahol arra valódi igény van, és megakadályozná, hogy ugyanezekkel a jellemzőkkel ott épüljön gyorsforgalmi út, ahol valójában más funkcióknak kell megfelelni. A koncessziós rendszer tapasztalatát, a fizetőképes kereslet hiányát a Széchenyi Terv egyoldalúan a túlzott monopolár kialakulásának tulajdonítja, és elmulasztja annak az elemzését, hogy fizetőképes kereslet hiányában *indokolt-e ma a közlekedési fejlesztések súlypontját az autópálya-építésekre helyezni.* Ehelyett a Terv a korábban, más előfeltevések alapján kialakított programhoz keresett új finanszírozási módot. A kialakított stratégia a megépülő autópályák nyomán keletkező *vesztéséget kívánja minimalizálni,* miközben ésszerű közút-gazdálkodás esetén ezeknek a veszteségeknek a keletkezése lenne megakadályozható.

Az autópálya-építési program deklarált céljaival kapcsolatban már bemutattuk, hogy ezek egy része nem autópályák, hanem inkább a helyi hálózatok és az országos főhálózat fejlesztését igényelné. Más célok elérése valóban gyorsforgalmi hálózatot kíván, de nem a jelenleg elképzelt szerkezetben. E célokon túlmenően a Széchenyi Terv még *maguknak az autópálya-beruházásoknak a pozitív gazdasági hatásait említi meg várható előnyként.* Ezzel kapcsolatban *alá kell húzni, hogy a beruházás keresletélénkítő hatása körülbelül hasonló lenne akkor*

is, ha bármiféle más célt szolgáló építkezésekbe áramolna ugyanennyi állami pénz. Önmagában ez tehát az autópálya-építés célját nem minősíti, és nem igazolja.

A gyorsforgalmi út építésének, mint beruházásnak nem vitathatóan vannak gazdaságserkentő hatásai, és magától az elkészülő hálózattól is várható az érintett térségek gazdaságának serkentése, de nem nagyobb ütemben, mint ahogy a helyi kapcsolatok fejlődése a térség felszívóképességét növelni képes. Azoknak a céloknak az elérését, amelyeket a Széchenyi Terv egésze, és az autópálya-építési program maga is maga elé tűzött, sokkal nagyobb mértékben a Tervből hiányzó *helyi kapcsolatokat fejlesztő infrastruktúra* lenne képes elősegíteni, és ugyanez az infrastruktúra nélkülözhetetlen ahhoz is, hogy a gyorsforgalmi *hálózattól elvárt előnyöknek legalább egy kis része valóban képes legyen megjelenni az adott térségben.*

A makroszerkezeti javuláshoz valóban képes a gyorsforgalmi hálózat hozzájárulni, ám egyfelől a kitűzött céloknak egy más, a programtól eltérő struktúrájú hálózat felelne meg, másfelől pedig ez a cél önmagában nem lehet indok arra, hogy erőltetett ütemben és a fizetőképességtől elszakadva fejlesszük kontextusából kiragadva az autópálya hálózatot.

A Széchenyi Terv gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési programja lényegében az M3-as, M5-ös, M7-es további bővítését és távolabbi célként a 6-os út autópályává fejleszthető kiépítését tartalmazza. Vizsgálatunkban többek között arra kerestünk választ, hogy a fejlesztések által érintett területeken milyen gazdasági hatás várható az útfejlesztés következtében.

A **gazdasági elemzés** során megállapítottuk, hogy a **statisztikai adatok** a megfigyelt mintegy 10 éves időszakra vonatkozóan **nem igazolták azt a tézist, hogy az autópálya a gazdaság élénkülését vonja maga után.** Azokban a megyékben, ahol a fejlesztendő autópályák már működnek, az országos átlaghoz képest nem javult sem a foglalkoztatottság, sem a munkából származó jövedelmi helyzet. **Kétségtelen, hogy a gazdasági fejlődés beindulásához hosszabb időszakra van szükség,** ezért nem vonhatjuk le azt a következtetést, hogy gazdasági élénkítő hatása az autópályáknak nincs, csak azt, hogy a megfigyelési időszak alatt ezek a hatások még nem mutathatók ki.

A másik vizsgálati irány a gyorsforgalmi utak díjasításának hatását vizsgálta. Ennek során egyértelművé vált, hogy **a díjfizetés bevezetése jelentős mértékben mérsékelte az autópályák igénybevételét, és – ami környezetvédelmi szempontból igen nagy problémát jelent – drasztikusan megnőtt a hagyományos, párhuzamos utakon a forgalom.**

A díjfizetés hatására bekövetkezett forgalomcsökkenés akkor sem szűnt meg teljesen, amikor a gyakoribb használatot egyértelműen preferáló matricás rendszer váltotta fel két autópályán is a kapus, kilométerfüggő fizetést. Az autópályák igénybevételi hajlandósága tehát csökkent. Figyelembe véve, hogy a fejlesztések nagyrészt alacsony jövedelemszintű területeket érintenek, azt javasoljuk, hogy az M3-as Polgár utáni szakaszán ne fizetős autópálya, hanem autóút, vagy korszerűsített úthálózat épüljön ki.

Mivel a gazdaságra gyakorolt pozitív hatás — ha egyáltalán van ilyen — csak hosszabb távon érvényesül, ezért elsősorban Szabolcs-Szatmár-Bereg megyében nem lehet arra számítani, hogy fizetős autópályára igény lenne. Ezt egyébként a gazdasági adatok mellett a forgalmi adatok is alátámasztják. A megye útjainak állapota sok esetben olyan, hogy nem javítja a gazdaságfejlesztés esélyeit abban az esetben sem, ha gyorsforgalmi út szelne ketté a megyét. Az úthálózat állapotának javítása elengedhetetlen feltétel ahhoz, hogy a gyorsforgalmi út kiépítésének egyáltalán értelme legyen. Általánosságban is igaz, hogy **a gyorsforgalmi utak kiépí-**

tése nem mehet a meglévő úthálózat korszerűsítésének rovására, vagyis a gyorsforgalmi úthálózat kiépítéséhez szükséges forrásokat nem szabad a közútfenntartásra, korszerűsítésre fordítandó összeg csökkentéséből fedezni, ehhez többletforrást kell teremteni.

A fizetőképes kereslet felső határán mozgó úthasználati díjakkal a fizetőssé váló gyorsforgalmi utak üzemeltetése, fenntartása, felújítása fedezhető. A teljes gyorsforgalmi hálózat esetében a bevételek már nem tudják teljesen fedezni ezeket a költségeket. Ez az eredmény a döntéshozatal szempontjából azt jelenti, hogy a fizetőképes kereslet nem elősegítője, de nem is gátja a gyorsforgalmi utak fejlesztésének. A döntések szempontjából ennek az is a következménye, hogy ott, ahol a helyettesíthetőséget is figyelembe vevő forgalmi igények, és a reális területfejlesztési szükségletek indokolják, helye van a gyorsforgalmi úthálózati elemek fejlesztésének, de felesleges hálózati elemeket nem szabad létrehozni. Tehát a kereslet is a szükséges minimum kiépítésének irányába mutat.

FELHASZNÁLT IRODALOM:

- AIT/FIA Proposals (1994) for an European Motorway Network. Report. AIT/FIA Verkehrskommission 11/94, 1994.
- A közutak és a közúti közlekedés tervezésének ökológiai szempontjai (Zöld Akció Egyesület, 1994.)
- Bina, Olivia (1999) Report on Strategic Environmental Assessment for Transport. Committee of Deputies, Group on Transport and Environment, European Conference of Ministers of Transport (ECMT). (The report has been prepared by Olivia Bina, Environmental Resources Management, as an update of the ECMT Report SEA for Transport, published in 1998).
- Bina, Olivia - Vingoe, Jennifer (2000) (prepared by): Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overview of legislation and practice in EU Member States. Environment Resources Management, European Commission, DG Environment, Ref 6711, October 2000.
- Bina, Olivia (2001) (prepared by): Strategic Environmental Assessment of Transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of five Member States. Environment Resources Management, European Commission, DG Environment, Ref 5684, January 2001.
- CTP (1992) A közös közlekedéspolitikai jövőbeli fejlődése – a fenntartható közlekedés közösségi kereteinek globális megközelítése [COM(92)494] ill. Közös közlekedési akcióprogram 1995-2000 [COM(95)302]
- Fleischer Tamás (1994): A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle XLIV.*(1994) 1.szám (január) pp.7-24.
- Főhálózat UKIG–UVATERV Rt. (2000)Az Országos Főúthálózat Távlati Fejlesztési Terve. Összefoglaló (UKIG–UVATERV Rt., 2000)
- Gyorsforgalmi UKIG–UVATERV Rt. (2000) Összefoglaló a Magyar Gyorsforgalmi Úthálózat Távlati Fejlesztési Tervéről. (UKIG–UVATERV Rt., 2000)
- Garami László – Garami Lászlóné „Zöld utakon – Védett természeti értékeink kalauza” (Mezőgazdasági KK., 1997.)
- Jaap de Boer, Jan - Sadler, Barry (1996) (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)
- Közlekedéspolitikai (1996) A Magyar Közlekedéspolitikai. Az Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata. (és melléklete)
- Közlekedéspolitikai felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése. Témafelelős dr Ruppert László. Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Budapest 1999. december.
- Közúti közlekedési füzetek: Utak és a környezet (a Világbank kézikönyve alapján), KHVM, Közúti Főosztály, 1996.
- Magyar Természetvédelmi Múzeum: Természetvédelmi hatástanulmány az M3-as autópálya Szabolcs-Szatmár-Bereg megyei szakaszára 1994.
- Manual on SEA (1999) of Transport Infrastructure Plans. Report prepared by DHV for DG VII. European Commission, 1999.
- Molnár É. dr.– Zsolnai T. (1995) Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995

- NKP közl. (1998) Környezetvédelmi Intézkedési Terv Kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, Budapest 1998. december.
- NKP (1997) Nemzeti Környezetvédelmi Program 1997-2002. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium Budapest 1997.(1998)
- Országos közúthálózat-fejlesztés (1991) [Az] Országos Közúthálózat 1991-2000 évekre szóló Fejlesztési Programja. *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Budapest, 1991 február.*
- OTK (1997) Országos Területfejlesztési Konceptió. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről, és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március p.193
- OTrT (1999 már) Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- OTrT (1999 nov) Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. november. (CD változatban)
- Ruppert László (1999) Közúti személy- és áruszállítás, városi közlekedés. In: Magyarország csatlakozása az EU-hoz: tendenciák, fejlesztési és finanszírozási gondok az infrastruktúra néhány ágazatában I. (koordinátor dr. Ehrlich Éva) Európa Tükör, Műhelytanulmányok, 52. füzet, MEH ISM munkacsoportja kiadványa
- Sheate, William (1996): Environmental Impact Assessment: Law & Policy. Making an Impact II. Cameron May, London, 1996
- Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest 1999.
- Széchenyi Terv, (2000) Nemzeti Fejlesztési Program. Gazdasági Minisztérium, Budapest.
- Tardy János (szerk.): Magyarországi települések védett természeti értékei” (Mezőgazdasági KK.1996.)
- TEN Guidelines (1996) Decision of the European Parliament and the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (1692/96/EC)
- TEM é.n.(kb.1983) 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)
- Therivel, R et al.(1995): Strategic environmental assessment. Earthscan Publications Ltd. London 1995
- TINA (1998) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna August 1998
- Tízéves (1997a) Összefoglaló információk a Magyarországon 1998-2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V.14.) Kormányhatározatban foglaltakról. KHVM Közúti Főosztály, Budapest, 1997. december
- Tízéves (1997b) Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium é.n. (1998)
- Tízéves (1999) A magyar autópálya és gyorsforgalmi úthálózat 10 éves fejlesztési terve, 2117/1999. (V.26.) számú kormányrendelet.

- Tombácz et al. (2000) Módszertan kidolgozása a közúthálózat-fejlesztési tervek környezeti hatásvizsgálatához. (ÁKMI nyilvántartási szám: 3810.2.1/99; ÖKO Rt. munkaszám: 128/99) ÖKO Rt. 2000 április.
- Towards Sustainability (1992) A European Community Programme of Policy and Action in relation to the Environment and Sustainable Development. European Commission 1992.
- UVATERV Rt.: M7 autóút Zamárdi országhatár (110,7-230,2 km) – 2. szakasz (133 – 143,947 km) Részletes Környezeti Hatástanulmány (1999.)
- UVATERV Rt.: M7 autóút Zamárdi országhatár (110,7-230,2 km) – 4. szakasz (169,95 – 186,67 km) Előzetes Környezeti Tanulmány (1999.)
- UVATERV Rt.: M70-es autóút Letenye –Tornyiszentmiklós – 8. szakasz (1 – 19,435 km) Részletes Környezeti Hatástanulmány (1999.)
- UVATERV Rt. M5-ös autópálya Csongrád megyei, II./b és III. jelű szakaszának részletes környezeti hatásvizsgálata (1998.)

A SZERZŐK:

Fleischer Tamás kandidátus, építőmérnök, közgazdász, az MTA Világgazdasági Kutató Intézet tudományos főmunkatársa

1014 Budapest, Országház u. 30.

Tel.: 224-6700/145

E-mail: tfleisch@vki.hu

Magyar Emőke táj- és kertépítész, az ÖKO Rt. főmunkatársa.

1013 Budapest, Attila út 16.

Tel.: 375-9324

E-mail: oko_rt@mail.elender.hu

Tombácz Endre közgazdász, az ÖKO Rt. szakmai igazgatója.

1013 Budapest, Attila út 16.

Tel.: 212-6094

E-mail: oko_rt@mail.elender.hu

Zsikla György közgazdász, egyéni vállalkozó

1141 Budapest, Szomolány u. 44/b

Tel.: 273-1822, 375-7774

E-mail: oko_rt@mail.elender.hu

A Környezettudományi Intézet sorozatának kiadványai

1. Burger Ferenc – Rabóczki Laura – Szabó Sándor: *Az önkéntes környezetvédelmi megállapodások alkalmazásának előkészítése*
2. Csutora Mária: *A környezetvédelmi projektek pénzügyi elemzésének módszertana*
3. Kovács Eszter: *Vállalati környezeti jelentések elemzése a nemzetközi tapasztalatok tükrében*
4. Kováts Nóra — Paulovits Gábor: *Ökológiai kockázatelemzés és –becslés, mint vizes élőhelyek kezelését megalapozó metodológia*
5. Tanyi Anita — Zilahy Gyula: *A tisztább termelést korlátozó szervezeti tényezők*
6. Fleischer Tamás — Magyar Emőke — Tombácz Endre — Zsikla György: *A Széchenyi terv autópálya fejlesztési programjának környezeti hatásvizsgálata*

Előkészületben

Kálmán Edina: *Környezetvédelmi együttműködés az ellátási láncok mentén*

Galli Miklós — Zilahy Gyula: *A tisztább termelés bevezetésének lehetőségei a söriparban*