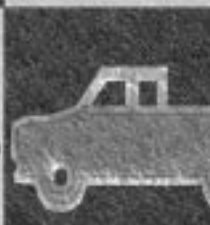
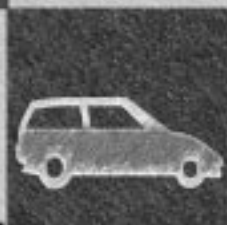
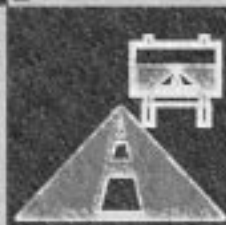
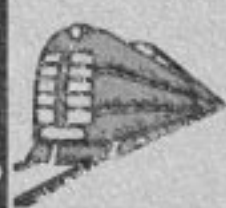
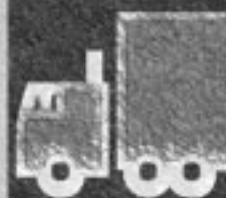


# Uniós csatlakozás – közlekedés – környezet

Szerk. Kiss Károly  
és Lukács András



Budapest, 2003





# **Uniós csatlakozás — közlekedés — környezet**

**Szerk. Kiss Károly  
és Lukács András**

**Budapest, 2003**

© Levegő Munkacsoport, Budapest, 2003

ISBN 963 204 833 4

Levegő Munkacsoport  
1465 Budapest, Pf. 1676  
Telefon: 209-3822, 365-1364, 365-1365  
Fax: 365-0438  
E-posta: [levego@levego.hu](mailto:levego@levego.hu)  
Honlap: <http://www.levego.hu>

**Készült**  
**a Külügyminisztérium, a Környezetvédelmi Minisztérium**  
**(Környezetvédelmi Alap Célfeladatok) a Lélegzet Alapítvány és a Rockefeller Brothers Fund**  
**támogatásával**

Technikai szerkesztő: Susánszky Ferenc

Szerkesztés lezárva: 2002 decemberében

## Szerzők:

### **Bela Györgyi**

közgazdász, a Magyar Környezetgazdaságtani  
Központ munkatársa

### **Beliczay Erzsébet**

építésmérnök, a Levegő Munkacsoport  
elnökhelyettese

### **Farkas Ildikó**

az Országos Környezetegészségügyi Intézet  
osztályvezető főorvosa

### **Fleischer Tamás**

építőmérnök–közgazdász, az MTA  
Világgazdasági Kutatóintézetének  
főmunkatársa

### **Kiss Károly**

közgazdász, a Budapesti  
Közgazdaságtudományi és Államigazgatási  
Egyetem docense

### **Joó Ferenc**

a Magyar Közlekedési Klub  
országos titkára

### **Lukács András**

geofizikus, a Levegő Munkacsoport elnöke

### **Magyar István**

a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi  
Egyetem docense

### **Mészáros Péter**

a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi  
Egyetem adjunktusa

### **Pápay Zsolt**

építőmérnök, a Közlekedés Kft. munkatársa

### **Pavics Lázár**

közgazdász, nyugalmazott  
pénzügyminisztériumi szakfőtanácsos

### **Révész Éva**

közgazdász, a Magyar Környezetgazdaságtani  
Központ munkatársa

### **Sujtó Alexandra**

közgazdász, a Magyar Közlekedési Klub  
munkatársa

**Szerkesztette: Kiss Károly és Lukács András**



# Tartalom

<b>Bevezetés</b>	<b>7</b>
<b>1. rész: Közlekedéspolitika</b>	<b>9</b>
<b>I. Az Európai Unió környezetvédelmi politikája a közlekedésben (Sujtó Alexandra)</b>	<b>10</b>
1. A közös közlekedéspolitika kialakításának szükségessége	10
2. A Közösség közlekedéspolitikai dokumentumai	12
3. A fenntarthatóság és a közös közlekedéspolitika konfliktusai, dilemmái	16
4. Európai közlekedéspolitika 2010-re: Eljött a döntés ideje	18
<b>II. A magyar közlekedéspolitika egyes jellemzői (Lukács András–Pavics Lázár–Sujtó Alexandra)</b>	<b>24</b>
1. Új autópályák építése, a meglévő utak leromlása	24
2. A vasút és a tömegközlekedés elégtelen állami támogatása	25
3. A közúton közlekedők egyre kevésbé fizetik meg az általuk okozott károkat	29
4. Évi 100 milliárd forint közpénz a magyarországi autógyáraknak	32
5. A légi közlekedés támogatása	33
6. Az áruszállítás szerkezete Magyarországon és az EU-ban	37
<b>2. rész: A forgalom volumene és az okozott károk</b>	<b>41</b>
<b>III. A csatlakozás hatása a külkereskedelem és a közlekedés-szállítás volumenére (Pavics Lázár)</b>	<b>42</b>
1. Nehézségek a külkereskedelmi forgalom számbavételében	42
2. A magyar külkereskedelem szerkezetének változása volumen, térség és áruösszetétel szerint	43
3. A külkereskedelmi forgalom jövedelmezőségének változása	45
4. A forgalom volumene	48
5. A délszláv események hatása	50
<b>IV. Környezeti és infrastrukturális károk (Pavics Lázár – Lukács András)</b>	<b>51</b>
1. Az áruszállításból származó környezeti és infrastruktúra-terhelések és károk	51
2. A közúti áruszállítás hátrányai a vasúttal szemben	56
3. Üzemanyag-csempészet	58
4. A közúti közlekedéshez kapcsolódó egyéb bűncselekmények	61
5. Napidíj- és bérelszámolási anomáliák	62
6. Az EU és Magyarország közötti új árufuvarozási megállapodás	63
<b>V. Megfelelés az EU levegőminőségi és egyéb környezetvédelmi normáinak (Farkas Ildikó — Mészáros Péter)</b>	<b>69</b>
1. Szabályzás és minősítés	69
2. Mérőrendszerek	71
3. Tendenciák a légszennyezésben	72
4. A legfontosabb légszennyezők	74
5. A légszennyezettség szabályozásának jövője	78
6. Egyéb terhelés	80
7. Célkitűzések és stratégiák	81
<b>3. rész: A hálózatok</b>	<b>85</b>
<b>VI. TEN ÉS TINA – az országokat átszelő közlekedési folyosók (Fleischer Tamás)</b>	<b>86</b>
1. Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikája (CTP 1992)	86
2. A Közösség infrastruktúra-fejlesztési programjai	86
3. A hazai gyorsforgalmi hálózat háttere	89

<b>VII. Kétséges az autópálya-építések haszna (Lukács András)</b>	<b>92</b>
1. Új utak építése vagy a meglévők karbantartása?	92
2. Tehermentesít-e az autópálya?	92
3. Mit kíván az Európai Unió?	93
4. Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést?	93
5. Érdemes-e növelni eladósodottságunkat?	99
6. Környezetbarát autópálya?	99
7. Autópálya-építés a közlekedésbiztonság javításáért?	99
8. Autópályák vagy vasút?	100
<b>VIII. Hazai vasútfejlesztés és vasútpolitika (Magyar István)</b>	<b>101</b>
1. A vasútfejlesztés a magyar közlekedéspolitikában	102
2. A vasút fejlesztésének környezetgazdasági kérdései	103
3. Lehetőségek a környezetbarát vasútfejlesztés megvalósítására	105
<b>IX. A vasúti közlekedés az EU-csatlakozás fényében (Joó Ferenc)</b>	<b>107</b>
1. Vasúti integráció és a környezet	107
2. Javaslatok a vasúti teljesítmények fokozására	114
3. A hazai vasútpolitika irányultsága	121
4. Összefoglalás	125
<b>X. A vasúti-közüti kombinált fuvarozás kiterjesztésének akadályai (Bela Györgyi–Révész Éva)</b>	<b>127</b>
1. A kombinált szállítási módok bemutatása	127
2. A kombinált szállítás piaci jellemzői	128
3. A kombinált fuvarozás fejlődését befolyásoló gazdasági tényezők	132
4. Infrastrukturális tényezők	135
5. Jogi szabályozás	137
6. A vasút liberalizálása	139
<b>4. rész: Finanszírozás</b>	<b>145</b>
<b>XI. Az európai pénzütemzetek támogatási gyakorlata (Lukács András–Sujtó Alexandra)</b>	<b>146</b>
<b>XII. Vegyes az ISPA támogatások eredményessége (Lukács András–Sujtó Alexandra)</b>	<b>151</b>
<b>5. rész: A Budapesti Agglomeráció</b>	<b>157</b>
<b>XIII. A Budapesti Agglomeráció jelenlegi helyzete, fejlesztési koncepciók és tervek (Pápay Zsolt)</b>	<b>158</b>
1. Környezeti állapot és közlekedés	158
2. Az országos közlekedésfejlesztési koncepciók és tervek környezeti szempontjai	160
3. Közlekedésfejlesztés és környezet a térség programjaiban, terveiben	161
4. A fejlesztési programok értékelése	169
<b>XIV. A Budapesti Agglomeráció közlekedés okozta környezeti problémái és a területfejlesztés összefüggései (Beliczay Erzsébet)</b>	<b>171</b>
1. A városi terjeszkedés gyökerei és tendenciái	171
2. Az Európai Unió álláspontja a városi terjeszkedéssel kapcsolatban	173
3. A Budapesti Agglomerációt jellemző folyamatok	174
4. A jelenlegi ingatlanfejlesztések és a közlekedéspolitika a terjeszkedést erősíti	178
5. Teendők és javaslatok	181
Összefoglaló	183
<b>XV. A zöldövezetek és a közlekedés kérdése a Budapesti Agglomerációban (Fleischer Tamás)</b>	<b>184</b>
1. Tervek a térség fejlesztésére és rendezésére	184
2. A zöldövezet programja	184
3. A közlekedés programja	185
<b>6. rész: Összegzés és javaslatok</b>	<b>189</b>
<b>Összefoglalás és javaslatok (Kiss Károly)</b>	<b>190</b>



## Bevezetés

Erre a kutatásra a Külügyminisztérium és a Környezetvédelmi Minisztérium adott megbízást. Célja az, hogy a környezetvédő szervezetek szempontjából vizsgálja: milyen környezeti követelményei, feltételei és hatásai vannak az uniós csatlakozásnak a közlekedés területén, továbbá mennyire felel meg az uniós normáknak és elvárásoknak a magyar közlekedéspolitika és gyakorlat a környezetvédelem szempontjából.

Kötetünk a közlekedéspolitika és a közlekedési eredetű környezeti problémák szinte minden fontos és kritikus területét áttekinti. Arra törekszünk, hogy kimutassuk: milyen szabályozást valósít meg, vagy gyakorlatot képvisel az EU a tárgyalt kérdésekben, és milyen Magyarország, mennyiben egyezik azzal a hazai szabályozás és gyakorlat. Ha pedig ez nem lehetséges, úgy a hazai helyzetet összehasonlítjuk az EU-ban tapasztalhatóval.

Vizsgálatunk középpontjában három kör, az uniós csatlakozás, a közlekedés és a környezet által kimetszett problémahalmaz áll. Emellett azonban számos olyan kérdéssel foglalkozunk, melyek kutatásainknak ugyan melléktermékei, de nem kevésbé fontosak és érdekesek, mint a középpontban álló problémák.

Munkánk öt nagy kérdéskörrel foglalkozik. A *Közlekedéspolitika* c. rész I. fejezetében bemutatjuk az EU környezetvédelmi politikáját: hogyan kapott egyre nagyobb hangsúlyt a környezetvédelem a közlekedési dokumentumokban és melyek annak elvei, elemezzük a közös közlekedéspolitika és a fenntarthatóság dilemmáját. A II. fejezet a hazai közlekedéspolitika néhány fontosabb elemét vizsgálja: kimutatja, hogy az új autópályák építése mellett elmarad a meglévő úthálózat karbantartása, a vasút és a tömegközlekedés nem kap elegendő állami támogatást, miközben az autógyártást hatalmas közpénzekben részesítik, és a közúton közlekedők egyre kevésbé fizetik meg az általuk okozott károkat.

A *második rész* III. fejezetében úttörő munkát adunk közre: a csatlakozás külkereskedelmi következményeiből az áruforgalom volumenére következő számításokat. Ez az első lépés ahhoz, hogy megbecsüljük a forgalom okozta környezeti károkat. Ezeket veszi számba a IV. fejezet: az infrastruktúra-használatból, a közúti forgalomból és az ahhoz kapcsolódó üzemanyag-csempészetből és egyéb bűncselekményekből származókat. Az V. fejezetben azt vizsgáljuk, hogy mennyire felelünk meg az EU levegőtisztasági és egyéb környezetvédelmi normáinak a közlekedésben.

A *harmadik rész* a közlekedési infrastruktúra hálózatait vizsgálja: milyen követelményeket támaszt az EU az újonnan belépő országokkal szemben a hálózatok összekapcsolása tekintetében (TEN és TINA, VI. fejezet); milyen érvek szólnak amellett, hogy Magyarországon nem célszerű tovább építeni az autópálya-hálózatot (VII. fejezet); melyek a hazai vasútfejlesztés és vasútpolitika jellemzői (VIII. fejezet); mik a teendőink a vasúti közlekedésben az uniós előírások és elvárások fényében (IX. fejezet); melyek a hazai vasúti-közúti kombinált fuvarozás elterjedését akadályozó tényezők (X. fejezet).

A *negyedik rész* két fejezete a hazai közlekedésfejlesztésre rendelkezésre álló EU pénzügyi forrásokat tekinti át. A XI. fejezet e támogatási gyakorlatot, míg a XII. az ISPA-támogatások eddigi eredményeit elemzi.

Az *ötödik részben* a Budapesti Agglomeráció kéréseit tárgyaljuk. A XIII. fejezet az agglomerációra vonatkozó hivatalos tervezetek és programok közlekedési és környezeti céljait ismerteti. A XIV. mindennek erőteljes bírálatát adja a környezetvédelem szemszögéből, a következő fejezet (a XV.) pedig kiegészítő értékelést ad a közlekedési hálózatról és a zöldövezetekről.

Az *összefoglalásban* a tanulmányok legfontosabb megállapításait összegezzük és ajánlásokat fogalmazunk meg.



# **1. rész: Közlekedéspolitika**

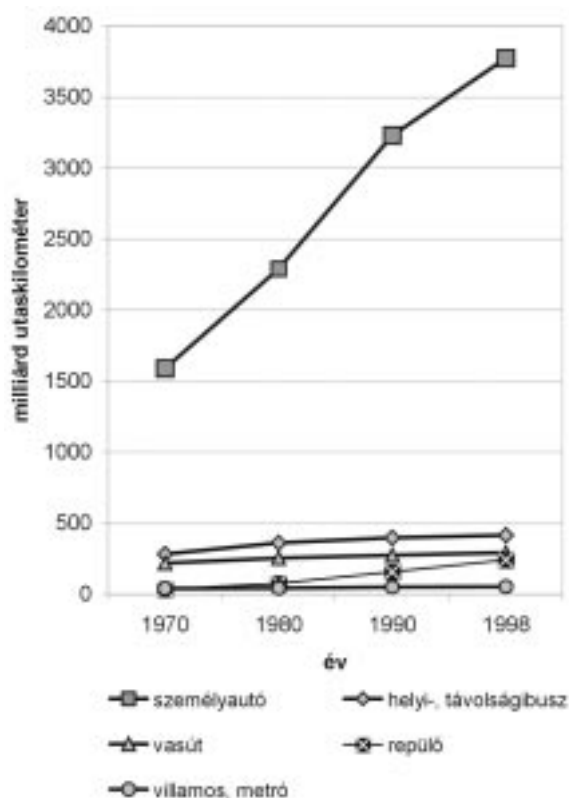
# I. Az Európai Unió környezetvédelmi politikája a közlekedésben

(Sujtó Alexandra)

## 1. A közös közlekedéspolitikák kialakításának szükségessége

Az elmúlt évtizedekben jelentősen megnőtt a forgalom Európa útjain és légterében. Egyre több háztartás rendelkezik autóval, egyre gyakrabban használják őket, egyre nagyobb távolságok leküzdésére. A repülőgépes utazások mennyisége is rohamosan emelkedett. A növekvő közlekedési igény kielégítésére autópályák és egyéb közutak kiépítésével reagáltak a kormányok. Eközben a vasútvonalak hossza csökkenni kezdett.

I. 1. ábra: Személyszállítás az EU-ban, 1970–1998

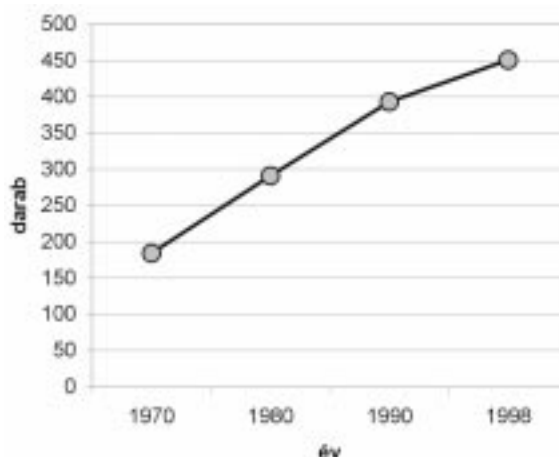


Forrás: Transport in figures, <http://europa.eu.int>

A vasút versenyképessége romlott. A modern termelésirányítási és logisztikai módszerek a rugalmas szállítási megoldásoknak kedveztek. A tudásközpontú iparágak fejlődése csökkentette a feldolgozás nélküli tömegárúk iránti igényt, ami hozzájárult a vasút háttérbe szorulásához. Megváltozott a településszerkezet is, ami szintén a gépkocsi-használatnak kedvezett.

A határok lebontásának következtében tovább élénkült a közúti forgalom. A mobilitás egyre elviselhetetlenebb mértéket öltött. Forgalmi dugók akadályozták a közlekedést, a kipufogógázoktól bűzös városok egyre több betegséget okoztak.

I. 2. ábra: 1000 főre jutó személyautók száma az EU-ban

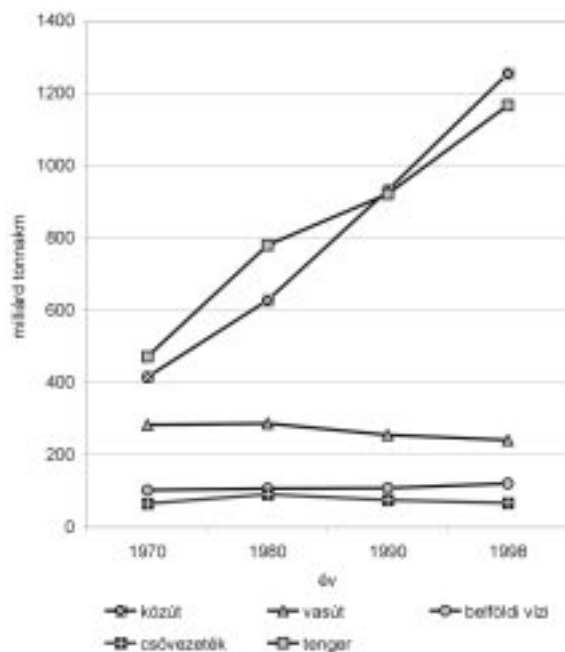


Forrás: Transport in figures, <http://europa.eu.int>

Növekedtek a környezeti károk is. A következmények napjainkban egyre kézzelfoghatóbbá válnak, például savas esők, éghajlati változások formájában. Sürgetőbb lett a környezetvédelmi szempontok előtérbe helyezése az élet minden területén. A Közösségre is növekvő nyomás nehezedett a környezetvédelmi szabályozás kialakítására. Ez a hetvenes évek elején el is kezdődött az első környezetvédelmi akcióprogram kidolgozásával. Ez azonban csak általános elveket fogalmazott meg. A kilencvenes évek elejére világossá vált, hogy ez már nem elég, konkrét célok kidolgozása szükséges. Mivel a közlekedés egyik legfőbb környezetszennyező ágazat, kiemelt szerepe van az üvegház-hatású gázok kibocsátásában. Ez a felismerés vezetett ahhoz, hogy az ötödik környezetvédelmi akcióprogram kiemelt figyelmet szentelt neki és a célágazatok közé került.

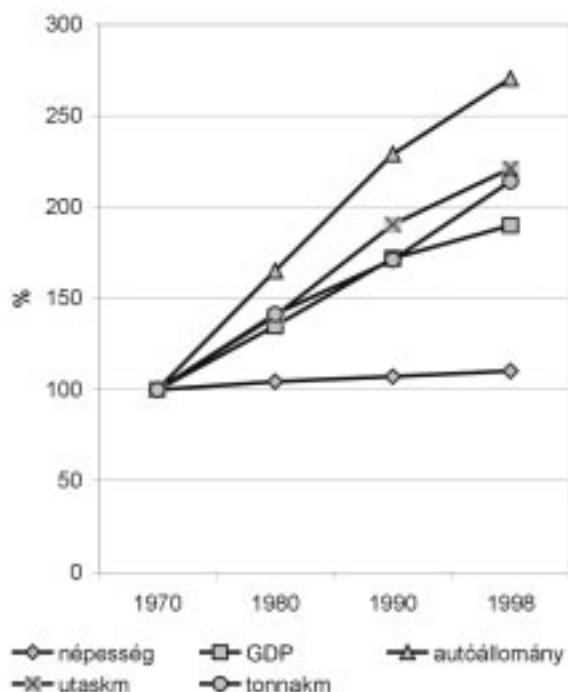
A közlekedés (elsősorban a közúti közlekedés), externális költségei megnövekedtek, és jelentős terhet róttak az államháztartásokra. Az állam oldaláról is egyre sürgetőbb lett az igény egy környezeti és gazdasági szempontból előnyös közlekedéspolitikák kialakítására.

**I. 3. ábra: Áruszállítás az EU-ban, 1970–1998**



Forrás: Transport in figures, <http://europa.eu.int>

**I. 4. ábra: Az EU fő gazdasági, közlekedési és népességi mutatói**



Forrás: European Marketig Data and Statistics 2000, 131, 415–427. oldal

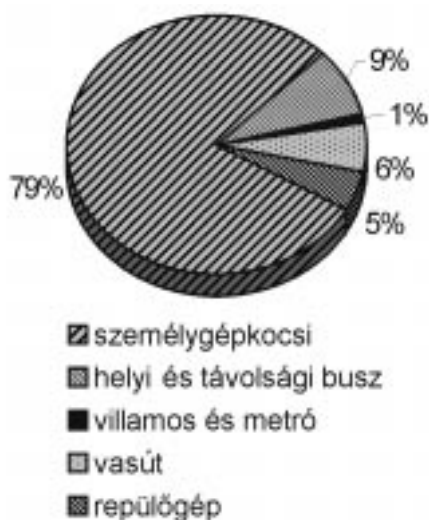
A közös közlekedéspolitika nagyon lassan és a környezetpolitikához viszonyítva majd 15 évvel később kezdett kialakulni.

A Római Szerződés tartalmazta a közös közlekedéspolitika kialakításának szükségességét. A Szerződésben megfogalmazott legmagasabb rendű követelmény a „közös piac” létrehozása volt. Ennek egyik feltétele az áruk és szolgáltatások, a tőke és a személyek szabad mozgása. A közlekedési vagy környezetvédelmi politika bármely eszköze meg kell, hogy feleljen ezeknek a rendelkezéseknek. A közös közlekedéspolitika első feladatai is ebben a szellemben születtek. A szerződés célul tűzte ki, hogy a nemzetközi forgalomra, illetve az átmenő forgalomra közös szabályokat alakítsanak ki, továbbá a szolgáltatások szabad mozgásának függvényében fogadják el azokat a jogszabályokat, amelyek rendezik a más tagállamban is szolgáltató közlekedési vállalat működésének feltételeit. A szerződés megkövetelte a Transz-Európai Hálózat létrehozását. A liberalizációs intézkedéseket némiképp ellensúlyozandó hozott olyan rendelkezéseket is, melyek elősegítik az emberi egészség és a környezet megővését.

A hatvanas évek elején ki is dolgozta a Bizottság a harmonizáció jogalkotási tervét, a Schaaus Memorandumot, illetve 1965-ben elfogadták a közös közlekedéspolitika alapelveit, amely többek között a szükségtelen adminisztratív és technikai akadályok lebontására, a nemzetközi áru- és személyforgalom integrációjára, a közlekedési infrastruktúra integrált nemzetközi rendszerre alakítására irányult. A tagállamok azonban ragaszkodtak az erősen szabályozott és protekcionista közlekedési politikájukhoz, így a Szerződésben kitűzött közösségi szabályozás kialakítása csak nagyon lassan haladt.

A nyolcvanas évek végéig nem történt jelentős előrelépés. Időközben a közlekedési szolgáltatások iránt oly mértékben megnövekedett a kereslet, hogy mind környezeti, mind pedig infrastrukturális szempontból konfliktusokat eredményezett a gazdasági, a társadalmi szereplők, illetve a nemzetállami és közösségi döntéshozók között. Ennek hatására a környezetvédelem előtérbe állításának követelménye az európai közös közlekedéspolitika kialakítása során már az 1990. évi Dublini Nyilatkozatban megfogalmazódott (a Riói Konferencia előtt). A Közösség állam- és kormányfői kijelentették: „Tisztában vagyunk azzal, hogy saját polgáraink és a tágabb világ környezetéért különleges felelősséggel tartozunk. Vállaljuk, hogy fokozzuk erőfeszítéseinket a Közösség és az egész világ – amelynek a Közösség a részét képezi – természeti környezetének megővő-

**I. 5. ábra: A személyszállítás alágazati megoszlása az EU-ban, 1998-ban**



**I. 6. ábra: Az áruszállítás alágazati megoszlása az EU-ban, 1998-ban**



Forrás: europa.eu.int, Eurostat

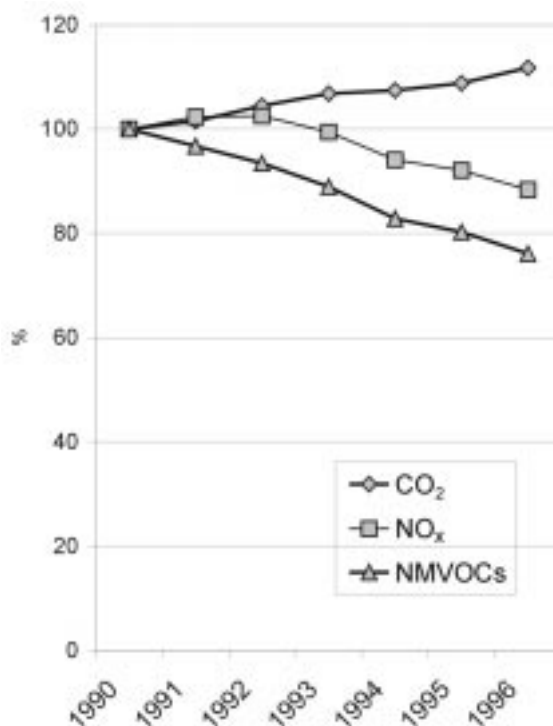
sáért. A Közösség és tagállamainak ezen akcióját egyeztetett alapon, a fenntartható fejlődés, a megelőzés és elővigyázatosság elvének megfelelően szándékozunk megvalósítani... Az ilyen akciók célja a polgárok tiszta környezethez való jogának biztosítása... E célkitűzés teljes megvalósítása közös felelősség kell, hogy legyen.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Környezetvédelem az Európai Unióban, www.mta.gov.hu/euanyag, 2. oldal

## 2. A Közösség közlekedéspolitikai dokumentumai

Az 1990-es években azonban számos javaslat jelent meg a közös közlekedéspolitika összehangolására, melyeknek alapidokumentuma az 1992-ben kiadott „A közös közlekedéspolitika irányvonala” című Fehér Könyv. A további közlekedéssel kapcsolatos uniós intézkedéseket is erre alapozták. A dokumentum elemzi a közlekedési trendeket, ezek viszonyát a gazdasági folyamatokhoz. Az európai közlekedési rendszerben súlyos egyensúlytalanságokat állapít meg, pl. a szállítások ágazatok közötti elosztásában. A lehetséges megoldásokat is megpróbálja felvázolni. A dokumentumban szintén megfogalmazódik a fenntartható fejlődés elve, ennek megfelelően a Közösség célként az ún. „fenntartható mobilitás” elősegítését tűzte ki.

**I. 7. ábra: A közlekedésből származó egyes szennyezőanyagok az EU-ban**



NMVOCs = nem metán illékony szerves vegyületek

Forrás: Emissions, EEA, eea.eu.int

A Könyv felismerte korunk gazdasági folyamatait, a termelés szerkezetében bekövetkezett változásokat, hogy megnőtt a szolgáltató szektor szerepe a gazdasági életben, egyre növekszik azoknak a száma, akik a szolgáltatóiparban dolgoznak.

Már ebben az első könyvben is jól megmutatkozik a közlekedéspolitika nagy dilemmája, ami abból adódik, hogy a közlekedéspolitikának egyszerre két „felsőbbrendű” célt kell szolgálnia. Egyrészt a növekedésorientált gazdaságpolitika, a belső piac érdekeinek kell alárendelnie magát, másrészt a Maastrichti Szerződésben hangsúlyt kapott környezetvédelemnek. A Közösség célja egyrészt a forgalom növekedését ösztönző közös piac támogatása, másrészt elismeri, hogy a környezet védelme a forgalom csökkentését igényelné. A könyv hét cselekvési területet határozott meg, amelyek azonban a belső piacot, a gazdasági érdekeket helyezik előtérbe: a szabad piac erősítését, az áruk és személyek szabad mozgása végett a mesterséges, szabályozásból eredő akadályok lebontását, a gazdasági és szociális kohézió erősítését az infrastruktúra segítségével stb. Ezeknek a céloknak a teljesítése a forgalom növekedéséhez vezethet, ezen belül is elsősorban a leginkább környezetszennyező közúti és légi közlekedés bővüléséhez. Azáltal, hogy a határokon a várakozás lecsökken, vagy megszűnik, előtérbe kerülhet a teherautó forgalom a kevésbé környezetszennyező vasúti áruszállítás rovására. Ameddig a teherautók a határokon órákat állnak, a vasút előnyben van gyorsasága miatt, ha azonban a várakozás megszűnik, akkor a vállalatok a nagyobb rugalmasságú közúti teherszállítást fogják előnyben részesíteni.

Tervbe vették a környezet kíméletét és a biztonságot fokozó intézkedések meghozatalát, melyektől kedvező eredmények várhatók.

A problémákat piaci eszközökkel kívánja megoldani úgy, hogy az árak alakításánál beépítik a környezetvédelmi költségeket. A biztonság fokozása érdekében a közlekedésre vonatkozó szabályokat szigorítják. A Bizottság javasolta a jármű- és infrastruktúra-szabályok, illetve a veszélyes áruk szállítására vonatkozó jogszabályok szigorítását, új eljárásokat az üzemeltetésben és a balesetek kivizsgálásánál, a tengeri hajózás biztonságosabbá tételét.

Közös kutatás-fejlesztési programot sürgetett, ennek eredményeképpen programok születtek közlekedésirányítási, logisztikai és környezetvédelmi területeken.

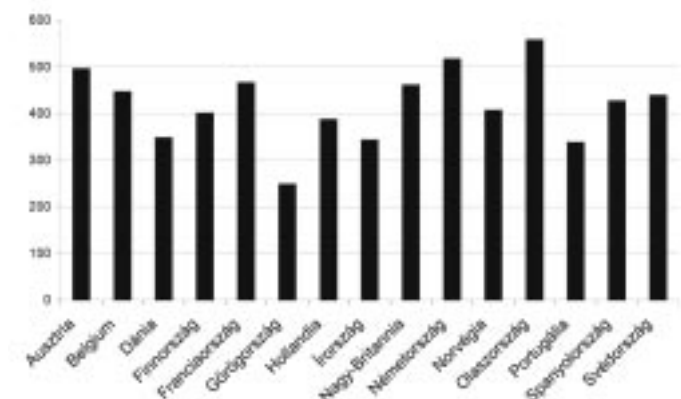
A környezet érdekében javasolta a Fehér Könyv a tömegközlekedés, a kerékpározás elősegítését, illetve a zajszint mérésének szabványosítását.

A Könyv nagy problémája azonban az, hogy a végrehajtást a tagállamokra bízta. Az Európai Bizottság például megegyezhet a Parlamenttel és a Tanáccsal a támogatandó utak és vasúti projektek lis-

tájában, de nem kényszerítheti a tagországokat azok megépítésére.

„Az állampolgári hálózat: az európai személyi közlekedés lehetőségeinek kihasználása” című Zöld Könyv 1995-ben jelent meg. Ez a könyv egy vitaanyag, melynek tárgya a közlekedéspolitika kereteiben megvalósuló átalakítás, azzal a célkitűzéssel, hogy a legsürgősebb, a tömeges autóhasználatból adódó problémákat valamilyen mértékben meg tudják oldani azzal a céllal, hogy csökkentse a zsúfoltságot és az ebből eredő megnövekedett szennyezőanyag-kibocsátást, illetve a közlekedési balesetek számát. Mivel a Római Szerződés csak kis mozgásteret enged a közösségi intézményeknek a tömegközlekedés alakításában, ezért ez a Könyv is csak ajánlásokat tehet, és csak a figyelmet hívhatja fel a problémákra.

**I. 8. ábra: Ezer lakosra jutó személygépkocsi-állomány az EU országokban 1999-ben**



Forrás: europa.eu.int, Eurostat

Rávilágít a személygépkocsi-használat hátrányos gazdasági és társadalmi hatásaira is, nemcsak a környezetre: „Az autó megjelenése sok előnyt eredményezett: különösképpen függetlenséget és mozgékonytságot ad az utazás során. De a használata torlódásokat, szennyezést és baleseteket is okozott, melyek mindegyike kihat az autók használói- ra és azokra, akiknek nincs lehetősége autót használni... sok ember nem jut autóhoz, ezért súlyos gazdasági és szociális hátrányok érhetik őket olyan közlekedési rendszerekben, melyek alapvetően az autóhasználatra épülnek.”<sup>2</sup>

Felismerték, hogy integrált szemléletet kell kialakítani, amely a tömegközlekedés használatának növelésére irányul. A 16. paragrafusban meg is fogalmazták, hogy ha csak a tömegközlekedést fejlesztik, akkor nem tudnak jelentős eredményeket

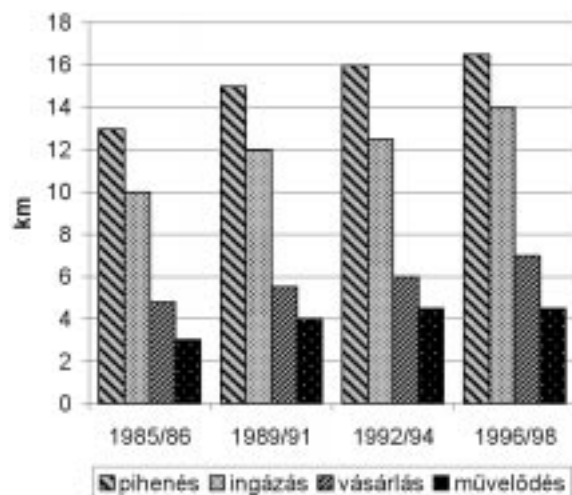
<sup>2</sup> Vezetői Összefoglaló, Az állampolgári hálózat c. Zöld Könyv

elérni. Ez csak akkor érhető el, ha az egész közlekedési rendszert átalakítják. Az integrációt véleményük szerint nem csak a közlekedési ágazatok között kell megvalósítani, hanem az egyes programok szintjén is, például a „parkolj és utazz” (P+R) létesítmények létrehozásával vagy egy egységes tarifarendszer kialakításával. A különböző politikák integrálása is szükséges, például a közlekedéspolitika és a területfejlesztés területén.

A problémák megoldását és az integráció megvalósítását a Zöld Könyv az országos, helyi és regionális hivatalaira bízta. Felismeri azonban, hogy bizonyos területeken, bizonyos problémák megoldásában csak a Közösségi fellépés lehet sikeres.

Rámutat a tömegközlekedést befolyásoló olyan tényezőkre, mint a most épülő Transz-Európai Hálózat, a közösségi K+F programok vagy a regionális támogatások.

**I. 9. ábra: Átlagos utazási távolság az EU-ban**



Forrás: Transport signals, EEA, eea.eu.int

Szintén 1995-ben jelent meg egy másik Zöld Könyv is „Az igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” címmel. A Könyv az 1992-es Fehér Könyvön alapul. Ez is piaci eszközökkel kívánja megoldani a közlekedésből származó környezeti problémákat. Intézkedéseivel a Közösség a közlekedési szokásokat kívánja megváltoztatni azáltal, hogy a közlekedőkkel megfizettetik a közlekedésükből származó szociális és környezetvédelmi költségeket. „...meg kell változtatnunk a közlekedési szokásokat. Az igazságos és hatékony árakkal hatékonyan lehet elősegíteni ezeket a változásokat. A költségeket úgy kívánják csökkenteni, hogy azokat beépítik az árakba új adók és díjtételek révén.”<sup>3</sup>

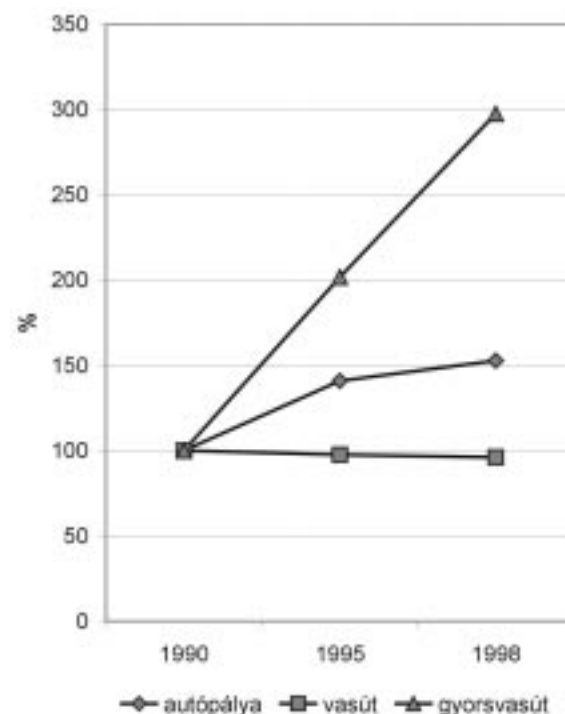
<sup>3</sup> Az Európai Unió és a közlekedéspolitika, www.mtvsh.hu

<sup>4</sup> The common transport policy, europa.eu.int, 4. oldal

Felismerték azonban, hogy a külső költségek internalizálása nem lehet az egyedüli eszköz a probléma kezelése során, hanem a cél eléréséhez szükséges a közös közlekedéspolitika befektetés-politikával, K+F programokkal való összehangolása, illetve hatékonyabb szabályozási rendszer létrehozása.

A Közösség „szennyező fizet” alapelvének megfelelően a törekvése, hogy a költségeket a közlekedőkkel fizetteti meg, de ennek a rendszernek a kialakítása nagyon nehéz.

**I. 10. ábra: A közút- és vasúthálózat alakulása az EU-ban (1990=100)**



Forrás: Transport in figures, europa.eu.int

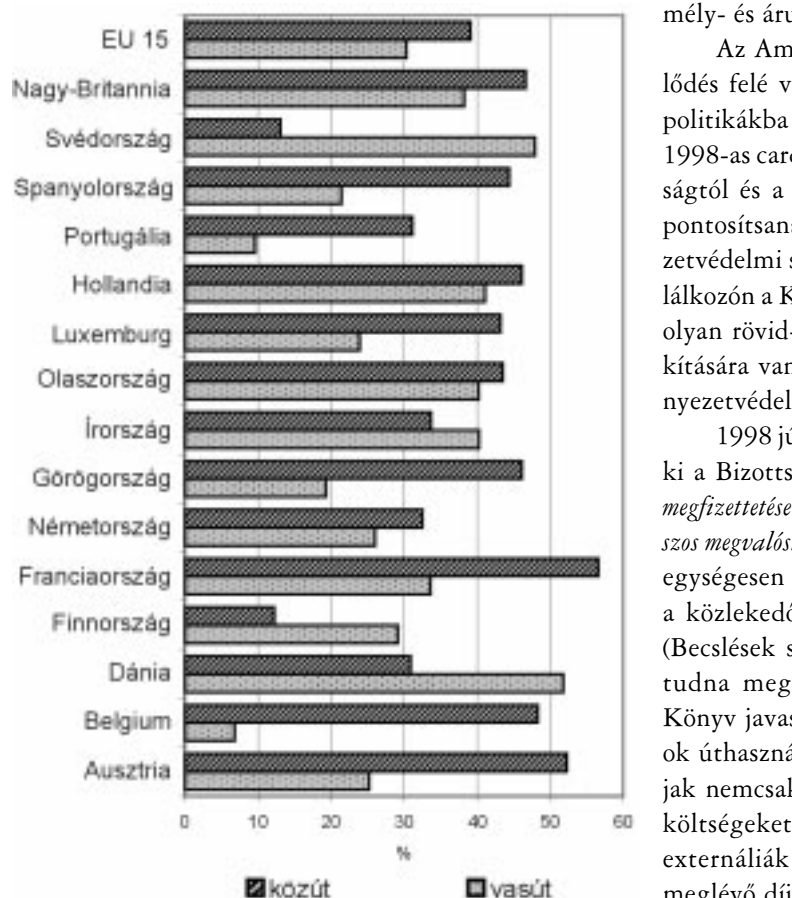
1995-ben a Közösség elfogadta az 1995–2000 közötti időszakra vonatkozó akcióprogramját. Az ekkor meghatározott alapelvek képezik napjainkban is a közlekedéspolitika alapjait. Öt olyan célt határoztak meg, amelyeknek teljesítése jelentősen javítaná a Közösség gazdasági teljesítményét, biztosítaná a maximális növekedést és foglalkoztatást, illetve a fenntartható fejlődést. Ezek a következők voltak:<sup>4</sup>

- piaci hozzáférés és piaci alapokon nyugvó működés, a vasúti közlekedésre és a kikötőkre összpontosítva;
- integrált és intelligens közlekedési rendszer kialakítása, melynek részét képezik a TEN programjai;



- igazságos és hatékony árak kialakítása;
- gazdasági és szociális kohézió biztosítása;
- megfelelő ellenőrzési rendszer létrehozása.

I. 11. ábra: Az externális költségek fedezése



Megjegyzés: a balesetek költségeit itt nem tartalmazzák az externális költségek

Forrás: Transport signals, EEA, eea.eu.int

1996 júliusában jelent meg a „Vasút újjáélesztésének stratégiája a Közösségben” című Fehér Könyv, amely azt a nézetet képviseli, hogy a vasút kis mértékben képes hozzájárulni a mobilitás fenntartásához, az elmúlt évtizedekben háttérbe szorult a személy- és áruszállítás terén egyaránt.

Az Amszterdami Szerződés a fenntartható fejlődés felé vezető utat a környezetvédelem ágazati politikákba való integrálásában látja. A Tanács az 1998-as cardiffi csúcstalálkozóján azt kérte a Bizottságtól és a közlekedési miniszterektől, hogy összpontosítsanak egy integrált közlekedési és környezetvédelmi stratégia kialakítására. A Bécsi Csúcstalálkozón a Közlekedési Tanács megállapította, hogy olyan rövid-, közép- és hosszútávú stratégia kialakítására van szükség, ami magában foglalja a környezetvédelem hasonló távú céljait.

1998 júliusában egy újabb Fehér Könyvet adott ki a Bizottság „Az infrastruktúrahaszárlat igazságos megfizetése: a közlekedési infrastruktúradíjazás szakaszos megvalósítása az Európai Unióban” címmel, amely egységesen szabályozza, hogy miként fizessék meg a közlekedők az általuk használt infrastruktúrát. (Becslések szerint ezzel évente 50 milliárd ECU-t tudna megtakarítani az Unió költségvetése.) A Könyv javaslatot tesz a teherautók és az autóbuszok úthasználati díjának egységesítésére. Ezek a díjak nemcsak az infrastruktúra használatából eredő költségeket fogják tartalmazni, hanem a negatív externáliák költségeit is. Első feladat azonban a meglévő díjazási rendszer harmonizálása lenne.

Az externális költségek GDP-n belüli arányát néhány uniós tagállam példáján keresztül szeretnénk érzékeltetni (%):

I. 1. táblázat: Externális átlag- és határköltségek közlekedési módokként (euró/1000 utaskilométer, illetve árutonna-kilométer; a határköltségek zárójelben jelezve)

Költségtényező	Közút					Vasút		Légi		Vízi
	autó	motor-kerékpár	busz	könnyű tehergépkocsi	nehéz tehergépkocsi	személy	áru	személy	áru	áru
Balesetek	11-54 (36)	79-360 (250)	1-5 (3,1)	44-163 (100)	2,3-11 (6,8)	0-1 (0,9)	0 (0)	0-1 (0,6)	0 (0)	0 (0)
Zaj	0,2-21 (5,7)	0,6-53 (17)	0,1-7,5 (1,3)	5,3-496 (36)	0,6-52 (5,1)	0,2-23 (3,9)	0,1-1,6 (3,5)	2,3-17 (3,6)	17-87 (19)	0 (0)
Levegőszennyezés	5-17 (17)	14 (7,9)	4-25 (20)	28-118 (131)	14-50 (32)	2-24 (4,9)	1-6,8 (4)	0,8-2 (1,6)	0,8 (2,6)	4,5 (9,7)
Éghajlatváltozás	12-25 (16)	9,6 (14)	5,5-11 (8,9)	125-134 (134)	15-18 (15)	4,2-8,9 (5,3)	4,2-5,3 (4,7)	36-42 (35)	117 (154)	4,7 (4,2)
Természet és tájkép	0-1,8 (2,5)	0-1,8 (2)	0-1,3 (0,8)	0-23 (23)	0-8,9 (2,2)	0-0,8 (0,7)	0-0,3 (0,5)	0-2,9 (1,7)	0-8,5 (8,5)	0-0,5 (0,5)
Városi hatás	10,7-11,7 (1,5)	6,7-7,4 (1,1)	3-3,2 (0,5)	75-83 (12)	8-9 (1,3)	0 (0,9)	0 (0,9)	0	0	0
Háttérfolyamatok	3,3-6,7 (8,6)	2,7-5,4 (6,1)	2,8-6,5 (4,3)	40-72 (69)	4,2-8,8 (8,7)	1,1-9,8 (3,8)	0,4-3,4 (5)	4,1-4,6 (5)	18-23 (21)	0,6-1,4 (2,6)

Forrás: External Costs of Transport ... 2000.

**I. 2. táblázat: Külső átlagköltségek Nyugat-Európában 1995-ben (euró/1000 ukm, ill. átkm)**

Ország	A személyszállítás átlagos költségei						Az áruszállítás átlagos költségei					
	közút				vasút	légi	közút			vasút	légi	vízi
	autó	motor-kerék-pár	busz	közút összesen			könnyű tehergép-kocsi	nehéz tehergép-kocsi	közút összesen			
Ausztria	104	336	19	95	10	46	514	44	44	11	234	15
Belgium	108	310	65	108	27	40	554	87	99	22	208	21
Dánia	75	216	32	68	51	43	500	54	60	20	191	0
Finnország	85	205	40	79	20	51	440	57	66	15	238	14
Franciaország	78	299	34	77	8	48	529	84	128	10	193	16
Németország	113	360	38	110	25	48	569	88	96	28	199	20
Görögország	68	318	38	70	26	49	425	45	64	23	196	0
Írország	77	254	67	79	31	44	492	50	53	38	215	0
Olaszország	78	244	38	77	20	52	521	72	84	26	218	70
Luxemburg	102	362	48	98	33	23	581	79	84	27	117	25
Hollandia	92	294	35	89	23	51	536	68	64	10	262	24
Norvégia	73	181	55	73	16	58	562	115	136	15	199	0
Portugália	61	310	16	60	21	44	468	71	79	27	198	0
Spanyolország	64	217	18	61	17	47	459	59	93	24	167	0
Svédország	72	182	40	69	8	51	405	69	89	6	212	0
Svájc	96	300	41	96	15	43	643	134	160	13	205	0
Egyesült Királyság	88	291	70	88	37	44	509	63	81	11	211	31
A 17 ország	87	298	38	85	20	48	505	72	88	19	205	17

Forrás: External Costs of Transport ... 2000.

### 3. A fenntarthatóság és a közös közlekedéspolitika konfliktusai, dilemmái

Egy fenntartható közlekedési rendszernek a gazdasági és szociális jólét növekedését kell szolgálnia anélkül, hogy kimerítené a természeti erőforrásokat, vagy súlyosan károsítaná a környezetet és az emberek egészségét. A Közösség azonban ennél konkrétabban nem határozta meg a fenntartható közlekedés fogalmát. 1999-ben egy szakértőkből álló bizottság három pontban határozta meg e közlekedési rendszer jellemzőit:<sup>5</sup>

- egyének, vállalatok, és társaságok számára lehetővé teszi szükségleteik kielégítését biztonságosan, anélkül, hogy károsítaná a környezet állapotát, az emberek egészségét, vagy hátrányos helyzetbe hozna egyes nemzedékeket;
- megfizethető, hatékonyan működik, a különböző közlekedési ágazatok között választási lehetőséget biztosít, támogatja a gazdaság növekedését és a regionális fejlődést;
- arra a szintre korlátozza a szennyezőanyag-kibocsátását, amit a természet még feldolgozni képes, megújuló erőforrásokat használ olyan szinten, ami nem veszélyezteti újraképződésüket, a nem

megújuló erőforrásokat pedig a lehető leggazdaságosabban igyekszik felhasználni.

A közös közlekedéspolitika végrehajtásában sokszor ellentmondásokat tapasztalunk. Az egyik problémát az jelenti, hogy a hatáskörök nem tisztázottak. Négy különböző szinten léteznek nézeteltérések a közlekedéspolitikában az EU kormányzásán belül: az európai, a nemzeti, a regionális és a helyi irányítói szintek között. Ezek az ellentétek mind az EU-tagállamok között, mind pedig a tagállamokon belül megjelennek. Az EU megköveteli a szubszidiaritás elvének alkalmazását, ez azonban sokszor a szükséges intézkedések elmulasztásához vezet, ha nincs felső, közösségi kényszerítő erő. A TEN értékelésére készített tanulmány (1997 – a bécsi Komparatív Szociológiai Kutatások Interdiszciplináris Központja) pedig éppen a Közösség kompetenciáját kérdőjelezi meg, hogy foglalkozhatnak-e törvényesen többek között a környezetvédelmi határértékek szabályozásával.

A közösségi határozatoknak két, ellentétes irányú célt kell szolgálniuk a közös közlekedéspolitika kialakításakor. Egyrészt a gazdasági növekedést, a szociális és gazdasági kohézió erősítését, mint magasabb rendű célt kell, hogy szolgálja az alárendelt közlekedéspolitika a belső piac fejlődése érdekében.

<sup>5</sup> Recommendations for actions towards sustainable transport, eea.eu.int, 41. oldal

Másrészt a Maastrichti Szerződés miatt növekvő hangsúlyt kapott környezetvédelemnek is alárendelten kell hogy működjön a közlekedéspolitika. A két cél összeegyeztetése nagyon nehéz. Vissza kell fogni a mobilitás növekedését, de a gazdasági fejlődést nem szabad gátolni. Mivel a GDP alakulása és a mobilitás között szoros kapcsolat áll fenn, a Közösség egyik legnehezebben megvalósítható feladata ezek szétválasztása.

A Közösség belső piac kialakítására tett intézkedései is gyakran éppen a környezetpolitikai célok ellen hatnak, például a határok lebontása a négy szabadság elvének teljesülése érdekében. A közlekedési piac deregulációja és privatizálása is tovább növeli a forgalmat, ami kellő szabályozás nélkül a környezetszennyezést tovább fokozza.

Az EU a céljait csak az összes általa alkalmaznak talált „eszköz” együttes és következetes alkalmazásával tudná elérni, ezen a téren azonban hiányosságok mutatkoznak.

Az igazságos és hatékony árrendszer egymagában nem sokat ér. Ha nem párosul egy megfelelő tömegközlekedési hálózattal, akkor alternatíva híján mindenki használja tovább az autóját, a növekvő költségek ellenére. Jó példa erre Finnország esete, ahol is a gazdasági recesszió idején a költségvetés hiányának fedezésére további gépjárműadókat vetettek ki, melyek jelentősen megnövelték a gépkocsi-tartás költségeit. Ennek ellenére tovább nőtt az autók használata, mivel a tömegközlekedés költségei még ennél is nagyobb mértékben növekedtek. Az államok nagy részében, mint Dániában és az Egyesült Királyságban, a tömegközlekedési eszközök használatának költségei emelkedtek a legnagyobb mértékben. Ez tovább fokozta a közúti közlekedés amúgy is előnyös helyzetét.

A technológiai fejlesztéseknek köszönhetően csökkent az autók szennyezőanyag-kibocsátása, de a növekvő forgalom ellensúlyozta a kedvező változásokat. A katalizátorok használatának kötelezővé tétele, illetve a diesel üzemanyag minőségének javítása kedvező eredményeket ért el a nitrogén-oxidok, illetve a nem fémes összetevők kibocsátása esetében, de a növekvő mobilitás egyéb téren (pl. a szén-dioxid kibocsátás) a helyzet további romlását eredményezte.

A környezeti szempontok politikai és beruházási döntésekbe való integrációját szolgálják a környezetvédelmi stratégiai értékelés (SEA) módszerei, melyek a lehetséges károk felbecsülését és a reális alternatívák értékelését kell, hogy szolgálják. Hatásuk azonban korlátozott, mivel a döntési folya-

mat során csak az utolsó lépésben kapcsolódnak be. Sajnos a tagállamok többsége (szemben Dániával, Hollandiával, Finnországgal például) még nem is dolgozott ki saját, az integrációt megvalósító stratégiát. A legnagyobb közösségi közlekedési beruházással, a TEN-nel kapcsolatban sem végeztek értékelést. Hozzáálltak ugyan a kidolgozásához, de csak a módszertani kérdésekig jutottak el.

Nyolc tagállamban (Ausztria, Dánia, Finnország, Hollandia, Svédország, Nagy-Britannia, Belgium flamand régiója és Luxemburg) már folyamatban van a nemzeti közlekedési/környezeti stratégia kialakítása, de alkalmazásukra még nem került sor, esetleg csak kísérleti jelleggel.

Az intézkedések legnagyobb részét csak 2000-tól, vagy csak később vezetik be, ezért hatásaitak nem lehet pontosan meghatározni, csak becsülni.

Összességében elmondhatjuk, hogy egész közlekedéspolitikai koncepció teljes megváltoztatására van szükség annak érdekében, hogy javulást érjenek el a környezet állapotában, illetve, hogy a Kiotóban vállalt kötelezettségeket teljesíteni lehessen. A korábbi kínálat-orientált politika helyét át kell, hogy vegye egy integrált kereslet-oldali politizálás azzal a céllal, hogy csökkentse a közlekedés növekedési ütemét. Nemcsak a közlekedéspolitika területén van szükség ilyen jellegű változásokra, hanem a többi ágazati politikában is, például a területfejlesztés és a regionális politika területén.

Konkrét intézkedésekre is szükség van. Először is ki kell dolgozni egy olyan európai információs és statisztikai rendszert, ami lehetővé teszi a környezetvédelmi hatásvizsgálatok eredményeinek elemzését nemzetközi összehasonlításban is, illetve a döntéshozókat megfelelő információval látja el végleges álláspontjuk kialakítása előtt. Léteznek már ilyen jellegű kezdeményezések, pl. az Autómentes Városok Hálózata (Car-Free Cities), de szerepük egyelőre korlátozott.

Fokozni kell az együttműködést a különböző szintű – közösségi, nemzetállami, regionális és helyi – döntéshozatali szervek között. El kell érni, hogy a gyakran ellentétes érdekek ellenére egy közös cél, a környezetvédelem érdekében együttműködjenek. Ebben nagy szerep hárulna a közösségi szabályozásra, mivel a hatáskörök egyértelmű elosztásával a konfliktusok egy része elkerülhető lenne.

A Közösségen belül is szükség van reformokra. Létrehozása óta a Közösség tagállamainak a száma több mint kétszeresére nőtt. A bővüléssel növekedett az eltérő érdekek száma is. Ahhoz, hogy eredményesen tudjon fellépni az EU, szükség van

például a konszenzussal eldöntendő kérdések számának csökkentésére. Akkor lesz kialakítható a Közösség által a mobilitás-csökkentés egyik megoldásának tartott hatékony és igazságos árrendszer, ha az adózási kérdéseket kétharmados szavazással lehet eldönteni. Azonban a tagállamok féltve őrzik adókivetési jogukat. Ameddig ez így marad, nem lesz biztosítható az optimális útvonal, a legkevésbé káros üzemanyag, vagy közlekedési mód kiválasztása.

A Közösség azonban bizonyos esetekben túlértékeli a fogyasztói szokások megváltoztathatóságát is. Nem veszi figyelembe, hogy a megváltoztatásuk nagyon hosszú időt vesz igénybe. Azt sem tartja igazán szem előtt, hogy a közlekedés keresletének árugalmassága nagyon kicsi. Megfelelő helyettesítő szolgáltatások – azonos színvonalú tömegközlekedés – hiányában nagyon kevesen fognak lemondani kényelmes autójuk használatáról. A tömegközlekedési szolgáltatások és a gépkocsi-használat költségei között fennálló különbség sem ösztönöz a helyettesítésre. Amennyiben a személyautó-használat költségeinek emelkedése a tömegközlekedési eszközök jegyárainak relatív csökkentésével (a szolgáltatások emelkedésével együtt) párosulna, akkor reálisabb elvárás lenne a közlekedési szokások átalakulása. Ugyanez igaz az áruszállításra is. Amennyiben a vasúti fuvarozás színvonalának, rugalmasságának növelésével párhuzamosan drágulna a közúti közlekedés ára, akkor elvárhatóbb lenne a változás.

Mivel későn kezdtek a közös közlekedéspolitika kialakításához, még később a környezetvédelmi szempontok integrációjához, a Közösség intézkedései néhol kapkodók, ellentmondásosak. Az alapvető elképzelések azonban helyesek, csak a megvalósítás problémás. Az elsődleges cél mindenütt a szociális és gazdasági kohézió megteremtése. Az ehhez kapcsolódó politikák, pl. a régiók bekapcsolása a Közösségi „vérkeringésbe” gyakran a környezetvédelem érdekeivel ellentétes autópálya-építésekbe torkollnak. Ha a közlekedéspolitikai és a környezetvédelem kellően tudná érvényesíteni elképzeléseit, akkor nem okozna feltétlenül nagy károkat a régiók összekapcsolása, pl. ha gyorsvasúttal történne. Ameddig azonban a Maastrichti kritériumok teljesítése sok államban problémás, nem biztosítható a környezetvédelmi érdekek előtérbe helyezése. A Kohéziós Alap elvileg ugyan támogatja a környezetbarátabb közlekedési rendszerek kialakítását, de a gyakorlatban leginkább autópályák épültek. A „fejlettebb” tagállamok figyelmét pedig a monetáris unió kialakítása és működtetése köti le.

Összességében elmondható, hogy nincs „legjobb megoldás”. A Közösségi jogalkotásnak, ágazati politikáknak, a különböző döntéshozatali szervezeteknek, az érintetteknek és a civil szervezeteknek együttműködve kell a szükséges intézkedéseket megtervezni. Egy átfogó koncepcióval rendelkező politizálás szükséges ahhoz, hogy jelentős eredményeket lehessen elérni. Olyan intézkedéseket kell hozni, amelyek összhangban állnak egymással, egymás hatásait erősítik a szinergia révén. El kell érni, hogy az emberek ne külső kényszerként éljék meg a változtatásokat szükségességét, mert akkor nem várható igazi eredmény. Oktatással, tájékoztatással környezettudatosra kell a lakosságot nevelni. Fontos, hogy ne egy újabb tehernek érezzék a költségek, az adók növekedését, hanem lássák, ezek milyen célt szolgálnak (a célokkal egyet is értsenek), különben nem lehetnek eredményesek. A tervezett, differenciált költségeket alkalmazó rendszer alkalmas lehet a közlekedési magatartás befolyásolására, de nem egyedüli eszközként. A kibocsátási határértékek betartása is csak úgy lehet eredményes, ha az a forgalom csökkenésével, illetve az új technológiák gyors terjedésével párosulnak.

#### **4. Európai közlekedéspolitika 2010-re: Eljött a döntés ideje**

2001. szeptember 12-én az Európai Bizottság elfogadta az „Európai közlekedéspolitika 2010-re: Eljött a döntés ideje” (European transport policy for 2010: Time to decide) című Fehér Könyvet, mely nagy részről áll:

1. A közlekedési ágazatok részarányának megváltoztatása;
2. A szűk keresztmetszetek megszüntetése;
3. A közlekedésben részt vevők érdekeinek középpontba állítása;
4. A közlekedés globalizációjának kezelése.

A Könyv tartalmaz egy cselekvési programot, melyet 2010-ig tervez megvalósítani, továbbá közel hatvan közösségi szintű intézkedést határoz meg, melyekkel az egyes fejezetekben elemzett problémák megoldásához, valamint az ott kitűzött célok eléréséhez kíván hozzájárulni.

##### **A közlekedési ágazatok részarányának megváltoztatása**

Az elmúlt évtizedekben a közlekedési ágazatok piaci részesedésének aránya kedvezőtlenül változott. A közúti és légi közlekedés térnyerése folytatódott,

miközben a vasúti és vízi szállítás veszített jelentőségéből. E folyamatok következtében a fő európai közlekedési folyosókon, illetve csomópontokban olyannyira megnőtt zsúfoltság, hogy a távoli régiókból megnehezedett a centrumok elérése, versenyhátrányba kerültek ezáltal e területek. A belső kohézió és területi integráció megteremtése is jelentősen megnehezült. A probléma megoldásának érdekében 2010-ig az Európai Unió két fő célt tűzött ki:

### **A közlekedési ágazatok közötti verseny szabályozása**

A fejezet első részében a közúti közlekedés problémáinak meghatározására került sor, melyek között a zsúfoltságot, a növekvő földhasználatot, szennyezőanyag-kibocsátást és nyersanyag-felhasználást említi. Becsléseik szerint 2010-re a közúti áruszállítás 50 százalékkal fog emelkedni, amennyiben nem lépnek fel ellene határozottan. A folyamat megállításának lehetőségét nem új intézkedések meghozatalában, hanem a meglévők jobb gyakorlati alkalmazásában, szigorításában illetve a szabályok betartásának ellenőrzésében látják. Véleményük szerint a közúti szektor rossz környezeti teljesítményének egyik oka az erős árverseny, melynek következtében a kevésbé tőkeerős vállalatok versenyképességük megőrzésének érdekében a szabályok megszegésére kényszerülnek. Ezt a szállítmányozási szerződések tartalmának szabályozásával kívánják ellensúlyozni, például olyan klauzula beépítésével, amelyek lehetővé teszik a szállítási díjak változtatását jelentős üzemanyagár-emelkedés esetén. Az intézkedések célja a szállítványozó vállalatok megbízóikkal szembeni kiszolgáltatottságának csökkentése.

Egy magas színvonalú európai közlekedési rendszer kialakításának érdekében szükségesnek tartják a közlekedési szektorhoz kapcsolódó, már meghozott szociális intézkedések összehangolását, mint pl.: a munkaidő hossza, a járművezetők képzési és továbbképzési rendszere, valamint a hétvégi teherautó-közlekedési tilalmak.

A közúti ellenőrzések és büntetések szigorításának érdekében 2001 végén a Bizottság harmonizációs javaslatot szándékozik benyújtani a szabályok hatékony és összehangolt alkalmazásának, az ellenőrzések és büntetések hatékonysága növelésének, valamint a jobb információcseré megvalósításának érdekében. Véleményük szerint az olyan új technológiák alkalmazása, mint a 2003 végén bevezetendő digitális tachográf, illetve a Galileo nevű mű-

holdas navigációs rendszer bevezetése elősegítheti a kitűzött célok elérését.

A vasúti közlekedés versenyképességének növelése kulcsszerepet játszik a kitűzött közlekedéspolitikai célok elérésében, elsősorban az áruszállítás területén. A magasabb piaci szerepvállalás legfőbb akadályait a meglévő infrastruktúra rossz kihasználtságában, illetve esetenkénti hiányában, a költségviszonyok átláthatatlanságában, az egyenetlen működésben és a szolgáltatások megbízhatatlanságában, illetve alacsony színvonalában látják. A problémák megoldását a vasúttársaságok közötti verseny létrehozása jelentheti. Ezt megvalósítandó 2001-ben csomagtervet nyújt be a Bizottság a belső vasúti piac megnyitásának érdekében, mellyel többek között az átjárhatóságot akadályozó eltérő technikai megoldásokat kívánják felszámolni. Véleményük szerint az infrastruktúrakezelés és a szállítási szolgáltatás szétválasztásával, valamint az új szolgáltatók megjelenésével a verseny erősödése a vasúttársaságokat fejlesztésekre fogja ösztönözni. A vasúti teherfuvarozás versenyképességének érdekében elengedhetetlennek tartják az áruszállítás egyenrangúvá tételét a személyszállítási ágazattal. Ehhez szükségesek olyan vasútvonalak vagy szállítási időszakok, ahol és amikor csak a tehervonatok közlekedhetnek. A vasúti kabotázs megengedése is feltétele a piaci pozíció erősítésének, hiszen ezáltal csökkenthető az üresjáratok száma.

A személyszállítási ágazatban elengedhetetlen szolgáltatások színvonalának emelése. Gyorsabb, pontosabb, megbízhatóbb szolgáltatásokkal, valamint a Fehér Könyv 3. részének 3. fejezetében javasolt változtatásokkal jelentősen növelhető e közlekedési mód teljesítménye.

A légi folyosók zsúfoltságát tekinti a Könyv e közlekedési alágazat legfontosabb kezelendő problémájának, ami a nem megfelelő forgalomirányítási rendszerben és útvonal-meghatározásban gyökerezik. A légtérhasználat szabályozása a tagállamok kezében van, aminek következtében a légi forgalom lebonyolítása messze elmarad a hatékony szinttől. Gyakoriak a késések, a felesleges üzemanyaghasználat sem ritka. A könyv azonban nem tartja elegendőnek e problémák megoldását egy egységes „európai égbolt” kialakításával, melynek 2004-es bevezetését a Bizottság még 2001-ben javasolni szándékozott. Véleményük szerint a földi, repülőtéri zsúfoltság nem kap kellő figyelmet, pedig jelentős problémákat okoz. „Európa nem boldogul új légi közlekedési infrastruktúra nélkül” állítja a Fehér Könyv. Szükségesnek tartják továbbá a légi közlekedés európai szintű szabályozását a hadügyi ha-

tóságokkal és az Eurocontrollal együttműködve, valamint a Közösség vezető szerepvállalását a nemzetközi repülési szervezetekben.

A kerozin adómentességének és ezáltal a légi szállítás versenyelőnyének megszüntetésére a Bizottság javasolja egy útvonal alapján változó adó kivétését a repülőgépek környezet ihatásainak figyelembevételére.

### **A belvízi és tengeri közlekedés felzárkóztatása**

A vízi szállítmányozás volt évszázadokig az uralkodó az európai teherfuvarozásban. Az elmúlt évtizedekben azonban az ágazat strukturális problémákkal küszködött. A hajóállomány lecsökkent, a szakképzett hajós személyzet száma is drasztikusan visszaesett. A fejlesztések is messze elmaradtak a többi közlekedési szektorban végbement technikai fejlődésekhez képest.

Az intermodális közlekedési rendszer megvalósításának egyik legfőbb akadályát a hiányzó összeköttetés jelenti a vasútvonalak és a vízi közlekedési útvonalak között. A folyamat megfordításának érdekében az EU javaslata az, hogy egy nagyszabású programot (Marco Polo, mely évi 30 millió eurós költségvetéssel minden a teherszállítás közútról való letérítését szolgáló javaslatot támogat) indítsanak a közúti közlekedés versenyképes alternatívájának érdekében. A szűk keresztmetszetek megszüntetése, a közlekedési útvonalak, kikötők és a szállítási infrastruktúra fejlesztése szükséges.

A célok elérésének érdekében az EU-nak szigorúbb biztonsági és szociális szabályokat kell hoznia, továbbá új tengeri hajóforgalmi menedzsmentet, valamint egységes, fejlett technikai színvonalú szállítóeszköz-rendszert, és intermodális csomópontokat kell kialakítani, létrehozva ezzel a „tengeri autópályákat”. A Bizottság javaslatot fog tenni egy tonna alapú adózási rendszer létrehozására is.

### **A szűk keresztmetszetek megszüntetése**

A közlekedési útvonalak közötti kapcsolat hiánya, illetve a szűk keresztmetszetek jelentik az európai közlekedési rendszer legfőbb problémáját. A transz-európai hálózatok létrehozása e problémák megoldását tűzte ki célul. Annak ellenére, hogy a Maastrichti Szerződés megteremtette a megvalósítás eszközét, az 1996-ban tervezett programoknak csak 20 százaléka fejeződött be. Szükséges ezért a

TEN átfogó felülvizsgálata, melyre 2004-ben kerül sor, e Fehér Könyvben megfogalmazott célok („autópálya a tengereken”, repülőterek kapacitásának növelése, csatlakozó államok területét érintő pán-európai folyosók) szellemében.

A cél olyan intermodális közlekedési folyosók kialakítása, ahol bizonyos útvonalakon az áruszállítás élvez elsőbbséget, a vasúti és vízi útvonalak összekapcsolódnak, a szükséges terminálok rendelkezésre állnak. A vasúti pályák fejlesztése, illetve bővítése, a gyorsvasutak és a légi közlekedés közötti kapcsolat kiépítése, új forgalommenedzsment-rendszerek bevezetése, a fő közlekedési projektek (mint pl. az Alpokon keresztül vezető vasútvonalak befejezése, a Pireneusokon való áthaladás megkönnyítése), valamint az alagutak biztonságának növelése mind szükséges feltételei egy hatékony közlekedési hálózat megteremtésének.

A transz-európai közlekedési hálózat sikeres fejlesztésének érdekében az olyan kiemelt fontosságú területeken, mint pl. azok a nemzetközi vasúti projektek, melyek természeti akadályok leküzdését szolgálják (pl. Lyon-Torinó vonal) a közösségi hozzájárulást a teljes költségvetés 20 százalékára emelik. Az állami támogatások, valamint a magántőke alacsony szerepvállalása miatt szükséges egy olyan közös pénzügyi alap létrehozása, mely az egész közlekedési hálózat használatából származó díjak bevételeit gyűjti össze annak érdekében, hogy az új, környezetbarátabb infrastruktúra finanszírozása biztosított legyen. Ennek egy jó példája az osztrák, illetve svájci modell, ahol a teherautók által fizetett díjak fedezik a vasúti beruházások költségeit.

### **A közlekedésben részt vevők érdekeinek középpontba állítása**

A közlekedésbiztonság növelése kulcsfontosságú, elsősorban a közutakon. A Közösség célja, hogy következő 10 évben felére csökkenjen a közúti balesetben meghaltak száma, melyet a közúthálózat biztonságának fokozása mellett a járművek biztonságtechnikai fejlesztésével, a közlekedési jelek harmonizálásával, valamint a járművezetők képzési rendszerének átalakításával, illetve az ellenőrzések és büntetések szigorításával kívánnak elérni.

1998-as Fehér Könyvében a Közösség az igazságos árrendszer fokozatos kialakítását határozta el, ám ennek gyakorlati megvalósítása még nem történt meg. A tagállamokban eltérő infrastruktúra-használati díjrendszerek alakultak ki, mely nehezíti a különböző közlekedési rendszerek közötti

átjárhatóságot, ezért szükséges a nemzeti szabályozások összehangolása. Ezt elérendő a Közösség 2002-ben keretdirektívát kíván javasolni, melyben a díjazási rendszer alapelveit fektetné le.

Az infrastruktúra-használat igazságos megfizetése egy hatékony árrendszer létrehozásával érhető el, mely nem az általános adószint megemelésével, hanem az adózási rendszer szerkezeti átalakításával kíván eredményt elérni, pl. az infrastruktúra használati díjának bevezetésével párhuzamosan csökkenteni kell az élőmunkára eső adót. Szükséges továbbá a díjrendszerek összehangolása, amelynek megvalósítására a Közösség direktívát ad ki a díjrendszerek összehangolásáról. Ez a javaslat a tagállamok számára tág mozgásteret hagy a gyakorlati megvalósításra, pl. az árszintek meghatározásánál. Szükségesnek tartják azonban e bevételek speciális nemzeti vagy regionális alapokba való gyűjtését az externális költségek ellensúlyozásának, vagy a szükséges beruházások fedezetének biztosításának érdekében.

1992-ben a tagállamok egyhangúan elhatározták, hogy bevezetik az ásványi olaj közösségi adóztatási rendszerét, mely két direktíván alapszik, melyek az adó minimális szintjét határozzák meg az üzemanyag felhasználási módja szerint. Ez a rendszer azonban azóta nem került felülvizsgálatra, és a kivetett adók szintje is jelentősen meghaladja a Közösség által meghatározott minimális értéket, valamint jelentősen eltérnek egymástól. Az üzemanyagadók harmonizálásának érdekében rövidtávon a kereskedelmi célú üzemanyag-használat adózását kívánják összehangolni, középtávon pedig javasolják a dízelolaj és a benzin adójának harmonizálását minden fogyasztóra egyaránt.

Az intermodális személyközlekedés megvalósításának érdekében az integrált jegyrendszer, az összehangolt poggyászkezelés, valamint az utazások folytonosságának megvalósítása szükséges.

A Könyv az utazók jogait és kötelezettségeit is meghatározza.

Célul tűzi ki a városi tömegközlekedés racionalizálását, az energiaforrások diverzifikálását. Új szabályozási keret kialakítása szükséges az alternatív energiaforrások használatának érdekében. A bioüzemanyag térnyerését elősegítendő 2001-ben két intézkedést helyeztek kilátásba: egy direktívát a bioüzemanyag minden tagállamban történő fokozatos bevezetéséről, 2 százalékos felhasználási szintet előírva, valamint a bio-üzemanyagok adójának csökkentését előíró szabályok kialakítását. Szükséges továbbá az új, tiszta technológiák kialakításának támogatása, elsősorban a 6. kutatási programon keresztül.

Az olyan kedvező megoldásoknak a támogatása, melyek a saját autó használatával versenyképesek, támogatásba kell részesíteni, pl.: „car-sharing”, vagy a nagy munkáltatók meggyőzése annak érdekében, hogy munkavállalóikat a tömegközlekedés használatára ösztönözzék.

## **A közlekedés globalizációjának kezelése**

A jelenlegi tagállamok és a csatlakozó országok közötti közlekedési útvonalak sok esetben alulfejlettek vagy kapacitásproblémákkal küzdenek. E problémák orvoslására az 1994-es Krétai, majd az 1997-es Helsinki Konferencia kijelölte a Pán-Európai folyosók keretében fejlesztendő útvonalakat. A szükséges beruházások megvalósítása azonban a forráshiány miatt még nem történt meg. Ezek pénzügyi hátterének biztosításához az uniós támogatások mellett a magántőke bevonását is fokozni kell. A támogatások odaítélésénél azok a projektek élveznek elsőbbséget, melyek a szűk keresztmetszetek feloldását, a vasút korszerűsítését szolgálják.

Az EU azzal számol, hogy a csatlakozni szándékozó országokban a vasúti szállítás még EU-átlag feletti részaránya közösségi szinten a modal-split kedvező változását eredményezi.

Az Európai Uniónak át kell gondolnia a nemzetközi szervezetekben (IMO, ICO, Duna Bizottság) való szerepvállalását, annak érdekében, hogy egy kibővült Unióban is fenntartható irányba terelje a közlekedéspolitikát.

A bővítés lehetővé teszi a Közösség számára, hogy a hajózási rendszerét felülvizsgálja, és átalkítsa ennek monitoring rendszerét, valamint csökkentse a közlekedési balesetek számát és kockázatát. A vízi közlekedés piacvesztését megakadályozandó szükséges a flotta EU zászló alá vonása, valamint a közlekedésbiztonság fokozása egy európai forgalom-menedzsment rendszer kialakításával.

Az EU nemzetközi szervezetekben történő szerepvállalásának változtatása szükséges, pl. a Közösségnek a dunai és a rajnai hajózási közösségek teljes jogú tagjává kell válnia, a hatékony vízi közlekedési rendszer érdekében.

## **Következtetések**

Politikai intézkedések és eszközök sokasága szükséges a program elindításához, annak érdekében, hogy az elkövetkezendő harminc évben egy fenntartható közlekedési rendszer felé haladjunk. A

Fehér Könyvben megfogalmazott javaslatok e cél érdekében egy hosszútávú stratégia első lépései.

A következő problémák gyors megoldása szükséges:

- az infrastruktúra megfelelő finanszírozása a szűk keresztmetszetek megszüntetésének, valamint a távoli régiók és a központok közötti jobb közlekedési hálózat kialakításának érdekében (az externális költségek internalizálása ezért alapvetően fontos);

- politikai elhatározás, hogy a javasolt hatvan intézkedés gyakorlati megvalósulása biztosított legyen. A zsúfoltság csak akkor szüntethető meg, ha szabályozott verseny keretében konkurrálhatnak a különböző közlekedési ágazatok egymással;

- a városi közlekedés új megközelítése;
- a közlekedők igényeinek jobb kielégítése.

A közös közlekedéspolitika egymagában azonban nem tudja megoldani ezeket a problémákat, a fenntartható fejlődés elvének minden politikai területen meg kell jelennie, többek között

- a gazdaságpolitikában és a termelési folyamatokban a közlekedési igények befolyásolásának érdekében;

- a területfejlesztésben, különösen a városrendezésben a szükségtelen forgalomgenerálás elkerülésének érdekében;

- társadalom- és oktatáspolitikában a munka- és iskolaidő optimális megszervezésével;

- városi közlekedéspolitikában helyi szinten és elsősorban a nagyvárosokban;

- versenyszabályozásban, annak érdekében, hogy a jelenleg monopolhelyzetben lévő vállalatok ne akadályozhassák a többi közlekedési vállalatot; valamint

- kutatás és fejlesztési politikában, a különböző fejlesztések és eredményeik összehangolása során.

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi szövetség (T&E) számos kritikával illette a Fehér Könyvet. Véleményük szerint a *modal split* megváltoztatása nem lehet cél, csak egy eszköz a fenntartható közlekedés elérésében. A vasút liberalizációja nem jelentheti az infrastruktúra privatizációját. A Közösségnek létre kell hoznia az Európai Vasúti Ügynökséget, melynek segítségével elérhető mind a biztonság növelése, mind pedig az átjárhatóság biztosítása. A vízi közlekedés területén szükséges bizonyos szociális és környezeti szabályok alkalmazása, mielőtt kijelenthetnénk róla, hogy környezetbarát. A légi közlekedésben az EU-nak nemzetközi vezető szerepet kell vállalnia olyan intéz-

kedések, egyezmények létrehozásának érdekében, melyek drasztikusan csökkentik a keletkező környezeti és társadalmi károkat.

A T&E véleménye szerint a szűk keresztmetszetek megszüntetésének előtérbe helyezése csak egy módja az új infrastruktúraépítés támogatásának, mely csak a forgalom további növekedését eredményezné. Véleményük szerint első lépésként az európai döntéshozatali folyamat fejlesztésére kellene koncentrálni, és olyan programértékelési rendszert kidolgozni, mely a társadalmi és környezeti hatásokat továbbfejlesztett költség-haszon elemzés keretében veszi figyelembe. A repterek kapacitásbővítése ellentétes a közösség által megfogalmazott elvekkel.

A közlekedéspolitika középpontjába az embereket és nem a közlekedőket kell helyezni, illetve a Könyvben javasoltaknál szélesebb körben szükséges a közlekedésbiztonság javítását szolgáló intézkedések meghozatala, például lakott területen belüli sebességkorlátozások. Az állampolgárok és a civil szervezetek bevonása a politikai döntéshozatalba ugyancsak kívánatos.

A kelet-közép európai államok kiterjedt vasúti és tömegközlekedési hálózatát tovább kell fejleszteni, hatékonyságát növelni kell a fenntartás és korszerűsítés támogatásával, annak érdekében, hogy elkerülhető legyen az egyéni közlekedés további növekedése. Ennek szellemében szükséges a TEN felülvizsgálata.

Érthetetlen továbbá az a megközelítés, hogy a csatlakozni szándékozó országok kedvezőbb modal-split mutatójával kívánják a Közösség közlekedési ágazatai közötti egyensúlyt helyreállítani. Egyrészt, ez csak átmeneti megoldás lehetne, mivel a kelet-közép európai államokban is fokozatosan tért veszít a vasúti szállítás, ami a globalizációs folyamatokkal csak egyre gyorsulni fog, másrészt ez a problémák elnapolása és áthárítása. A helyben kezelendő közlekedési gondokat helyben kell orvosolni, az Unió bővítése erre automatikus megoldást nem adhat.

## Irodalomjegyzék

Emissions, EEA, <http://eea.eu.int>  
europa.eu.int, Eurostat

European Marketig Data and Statistics, Euromonitor Plc, 2000, London.

External Costs of Transport – Accident Environmental and Congestion Costs of Transport in Western



Europe. INFRAS Zürich, IWW Karlsruhe. Kiadó: International Union of Railways, Párizs, 2000. március.

Környezetvédelem az Európai Unióban,  
[www.mta.gov.hu/euanyag](http://www.mta.gov.hu/euanyag)

Recommendations for actions towards sustainable transport, [eea.eu.int](http://eea.eu.int)

The common transport policy, [europa.eu.int](http://europa.eu.int), 4. oldal.

Transport in figures, <http://europa.eu.int>

Transport signals, EEA, <http://eea.eu.int>

Vezetői Összefoglaló; Az állampolgári hálózat; Az Európai Unió és a közlekedéspolitika c. Zöld Könyv,  
[www.mtvsh.hu](http://www.mtvsh.hu)

## II. A magyar közlekedéspolitika egyes jellemzői

(Lukács András–Pavics Lázár–Sujtó Alexandra)

### 1. Új autópályák építése, a meglévő utak leromlása

A magyarországi úthálózat állapota messze elmarad a kívánatostól. Erre a következtetésre jutott a Világbank 1999. évi országtanulmánya is. „Az Európai Unióhoz való csatlakozás előkészületeivel összefüggésben két téma vált sürgetően megoldandóvá a közúthálózat vonatkozásában:

- (1) a közúthálózat fenntartása és felújítása, valamint
- (2) a közutak finanszírozási rendszere.

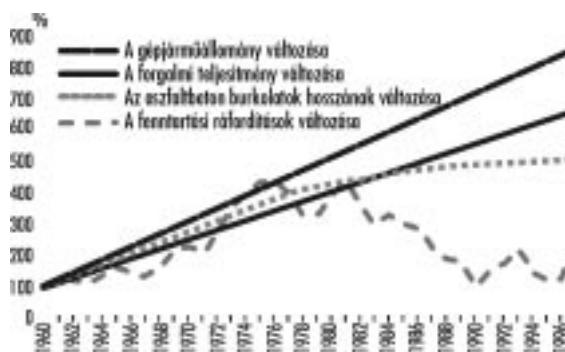
A már meglévő közutak nagy részét fel kellene újítani, illetve rendszeresen karbantartani, különösen az országos közúthálózat másodlagos útjait. Ezen túlmenően Magyarországnak meg kell erősítenie az elsődleges úthálózat egy részét is, hogy megfeleljen az EU azon követelményének, hogy az utak elbírják a 11,5 tonnás tengelyterhelésű járműveket (a KHVM 2000 km megerősítését javasolja, 150 híddal együtt).

Magyarország nagy hangsúlyt fektet az autópálya-építésekre, mint annak eszközére, hogy megfeleljen a TEN {Transz-Európai Hálózat} folyosókra vonatkozó fejlesztési javaslatoknak, valamint hogy felzárkózzon Nyugat-Európához. Magyarország ma 336 km autópályával rendelkezik, ami kevesebb, mint az EU átlaga a népességhez, illetve a nemzeti jövedelemhez viszonyítva. Azonban Magyarország egy főre jutó nemzeti jövedelme is alacsonyabb, mint az Európai Unióé. Ésszerűtlen lenne a túl gyors autópálya-építés az egyéb ágazatokban történő beruházások rovására. Fontos megjegyeznünk, hogy amennyiben a TEN-folyosókra keresleti oldalról tekintünk (abogy a teher- és személygépkocsi üzemeltetői nézik), akkor sokat lehet elérni kisebb kiadásokkal is. Először is a határátkelőn lévő szűk keresztmetszeteket kell feloldani, ami tulajdonképpen már folyamatban van. Másodszor, az elmaradt fenntartási és felújítási munkákat kell elvégezni, hogy csökkenjenek a járműüzemeltetési költségek. Harmadszor, a már meglévő utakat és hidakat kell korszerűsíteni a sebesség, forgalmi kapacitás, teherbírás és közlekedésbiztonság vonatkozásában. Magyarországon viszonylag kevés a településeket elkerülő út, amely az átmenő és a helyi forgalmat egyaránt szolgálná. Ajánlatos lenne, ha a KHVM ezeket a korszerűsítéseket a folyosók teljes hosszára tervezné meg, mivel a lehetséges haszon nagy része elvész, amennyiben ezek a javítások szétszórtan történnek. Fontos megjegyezni, hogy a fenti megközelítés az összes magyar közút-használót érintené kedvezően, akik közül sokan nem en-

gedhetik meg maguknak a fizető autópályák használatát.” (Magyarország – Úton az Európai Unió felé. Világbank – Országtanulmány. 2000)

Az Európai Unió 1997-es Helsink-i Csúcskonferenciája elfogadta „Az európai közlekedéspolitika felé” (Towards a European Wide Transport Policy) című határozatot, amely kimondja, hogy „hangsúlyt kell helyezni a meglévő infrastruktúra és az ehhez kapcsolódó szolgáltatások jobb használatára”. E határozat érvényre juttatása különösen fontos a kelet- és közép-európai országokban, ahol a rendszerváltást követően gőzerővel láttak hozzá az új autópályák építéséhez. Ezekben az államokban a meglévő közúthálózat elavult, és jelentős állapotmegőrző, illetve felújítási munkákat igényel. Magyarországon évente a szükséges összegnek csak a felét, vagy még ennél is kevesebbet fordítanak karbantartási feladatokra a 30 ezer km hosszú főúthálózaton. Az önkormányzatok kezelésében álló, összesen 105 ezer kilométer hosszú utak helyzete még ennél is rosszabb.

### II. 1. ábra: Állapot-megőrzési ráfordítások a magyar közúthálózaton, (1960=100)



Forrás: KöViM

Az I. 1. ábrán látható, hogy az elmúlt évtizedekben a járműállomány többszörösére növekedett, az utak fenntartására fordított pénz összege azonban egyre csökkent.

Ez azt is jelenti, hogy az utak felújítási költsége, valamint az utak rossz állapota miatt a járművekben bekövetkezett károk által okozott többletköltségek exponenciálisan emelkedtek.

Ezzel egy időben óriási összegeket fordítottak autópályák építésére, mivel a kilencvenes évek ele-

**II. 1. táblázat: A közlekedési beruházások értéke alágazatonként és arányuk a GDP-hez képest, 1991–1998 (milliárd Ft, folyó áron)**

Közlekedési alágazat	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vasúti közlekedés	5,2	9,6	10,7	24,2	19,5	23,3	50,5	40,1
Út és kötött pályás helyi közlekedés	7,6	10,0	9,1	14,9	32,5	34	22,7	36,3
Vízi közlekedés	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,7	0,2	0,6
Légi közlekedés	0,7	0,9	14	0,8	0,8	0,9	2,9	2,7
Egyéb kiszolgáló közlekedési tevékenység	8,9	7,8	8,3	16,6	24,9	25,6	70,5	77,3
ÖSSZESEN	22,5	28,5	42,4	56,6	77,8	84,5	146,8	157,0
A GDP %-ában	0,94	1	1,23	1,32	1,42	1,25	1,75	1,56
(millió euró, folyó árfolyamon)								
Közlekedési alágazat	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vasúti közlekedés	56,1	94,0	99,5	193,9	119,9	121,9	239,4	166,4
Út és kötött pályás helyi közlekedés	82,0	97,9	84,7	119,4	199,8	177,9	107,6	150,6
Vízi közlekedés	1,1	2,0	2,8	0,8	0,6	3,7	0,9	2,5
Légi közlekedés	7,6	8,8	130,2	6,4	4,9	4,7	13,7	11,2
Egyéb kiszolgáló közlekedési tevékenység	96,0	76,4	77,2	133,0	153,1	133,9	334,2	320,8
ÖSSZESEN	242,7	279,1	394,4	453,6	478,3	442,1	696,0	651,5

Forrás: KöViM

jétől a közlekedési infrastruktúra finanszírozásának – elsősorban külföldi forrásokból – fókuszába az úthálózat fejlesztése került. A kormány e prioritása a közúti közlekedés balesetveszélyének fokozódásához is vezethet.

Miután a magyar kormány törölte az M3-as és M7-es autópályák építésének támogatására vonatkozó ISPA kérelemét, 2000. második felében 3 új kérelmet nyújtott be a Bizottságnak: a magyar burkolat-megerősítési program keretében 11,5 tonnás tengelyterhelésű teherbírás elérése egyes útszakaszokon; az M43-as autópálynak az M5-ös autópálya és Csanádpalota közötti kiépítése (magyar-román határ), valamint az M0-s autópálya (budapesti körgyűrű) keleti szektorának (az M3-as és M5-ös autópályák között) megépítésének tárgyában (ld. a 4. részt).

## 2. A vasút és a tömegközlekedés elégtelen állami támogatása

Amint a II. 2. táblázatból látható, a közforgalmi személyszállítás a rendszerváltás után számottevően csökkent, később azonban már nem változott lényegesen, sőt az utóbbi időben némi növekedés is tapasztalható.

A vasúti személyszállítás mindig is közszolgáltatásnak számított. Korábban az állam megren-

**II. 2. táblázat: A közforgalmú személyszállítási vállalatok teljesítménye (millió utaskm)**

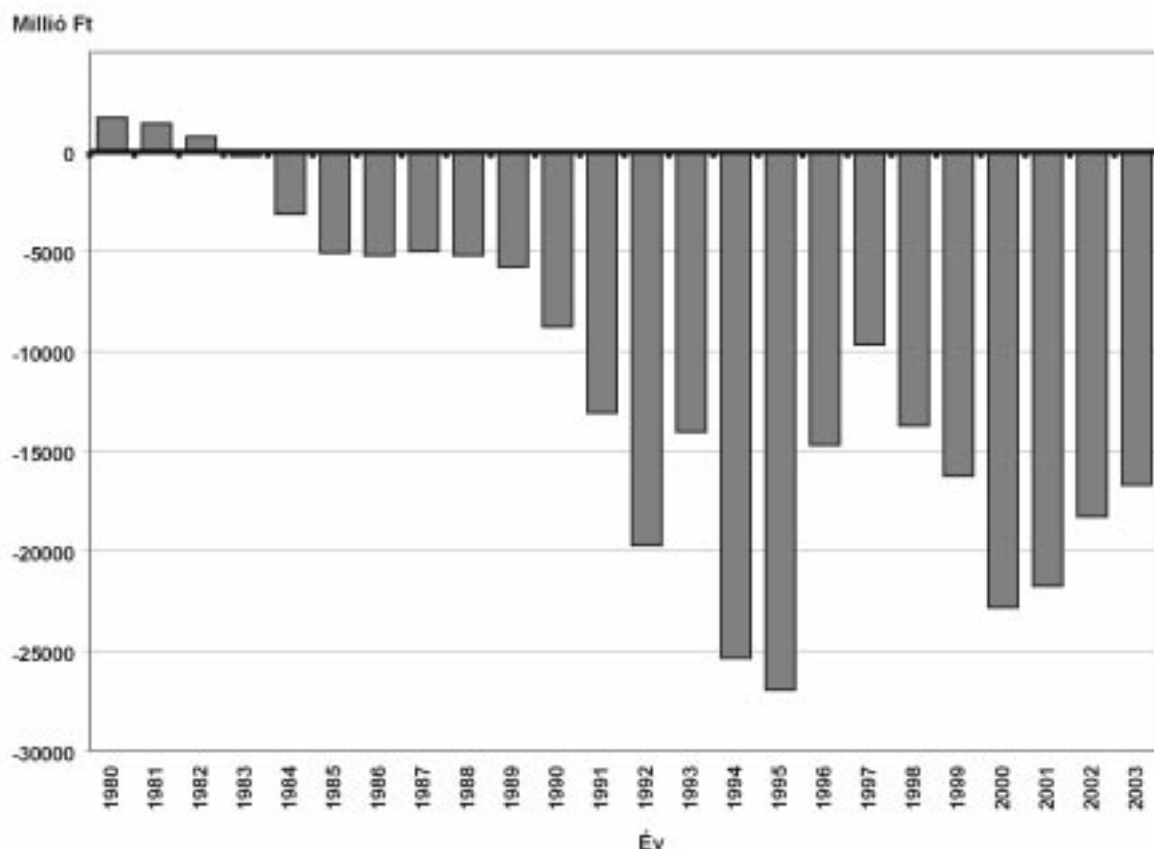
Közlekedési alágazat	1990	1995	1998	2000	2005*
Vasúti személyközlekedés	11.402,5	8.441,0	8.671,8	8.800,0	9.400,0
Távolsági busz	10.808,1	10.775,0	10.920,3	11.240,0	11.320,0
Helyi tömegközlekedés	12.392,0	10.679,2	9.358,6	9.300,0	9.270,0
Vízi közlekedés	55,7	49	38	40	42
Légi közlekedés	1.344,3	2.383,4	3.049,2	3.200,0	3.500,0
Összesen	36.002,6	32.327,6	32.037,9	32.580,0	33.532,0

\*előrejelzés

Forrás: KöViM

delte az általa szükségesnek tartott szolgáltatást, meghatározta a jegyek árát, és a központi költségvetésből annyi támogatást nyújtott, amennyi a jegyeladásokból származó bevétel és a vasút tényleges ráfordításai közötti különbséget fedezte. Ez a rendszer azonban a 80-as évek elején gyakorlatilag megszűnt. Amint az az II. 2. ábráról is jól látható, 1983 óta a kormány nem fizeti ki az általa a Magyar Államvasutak Rt.-től megrendelt szolgáltatásokat. Ezért súlyosan veszteségesé vált a MÁV személyszállítási ágazata, és ezzel együtt az egész vállalat. Ennek következtében nemhogy a vasút versenyképességét fokozó beruházásokra nincs le-

## II. 2. ábra: A MÁV Rt. személyszállítási eredményének alakulása, 1980–2003



Forrás: MÁV Rt.

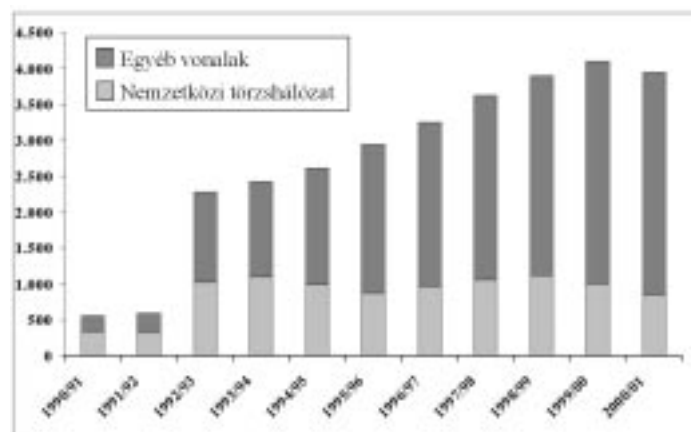
hetőség, de még a szükséges állapotmegőrző és felújítási munkálatokra sem jut elegendő pénz. Ennek következtében a pályák és a gördülőállomány egyaránt jelentősen leromlott.

A vasúti közlekedés helyzete a közútinál is aggasztóbb. A személy- és teherszállító kocsik elöregedettek, a vasútvonalak egy jelentős részén sebességkorlátozásokat kellett bevezetni. Az elkezdett „belső adósság” (vagyis az az összeg, amelyet az elmaradt felújításokra és korszerűsítésekre kellene fordítani) ma már meghaladja az 1000 milliárd forintot. A II. 3. ábra mutatja, hogy a vasútvonalak közel 50 százalékán sebességkorlátozást kellett bevezetni az eredetileg meghatározott sebességhez képest.

A személyszállító kocsik 75 százaléka 15 évnél idősebb, ahogy ez a II. 4. ábráról is leolvasható.

A vasúti hálózat több éven keresztül szenvedett az elégtelen fenntartás és a szükséges javítások elmaradásának káros következményeitől. Ennek eredményeként gyakori késések, nem megfelelő a szolgáltatási szint és szegényes utazási feltételek jellemzik a hazai vasúti személyszállítást jelentős részét

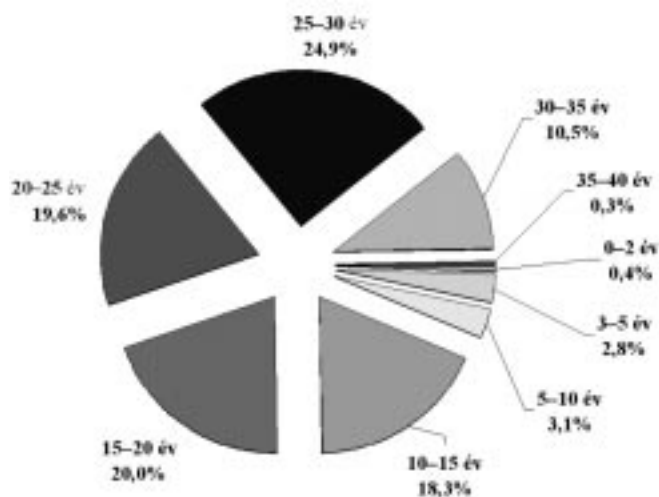
## II. 3. ábra: Az állandó sebességkorlátozások alakulása a MÁV vonalain (km)



Forrás: MÁV Rt.

(kivéve az IC vonatokat). A pénzügyi alapok nem elégségesek a vasúti infrastruktúra és a gördülőállomány fenntartásához. Becslések szerint a szükséges fenntartási tevékenységnek csak mintegy negyedét végzik el. Az elmúlt években Phare, EIB és KfW közreműködéssel megvalósult az új magyar-szlovén

## II. 4. ábra: A belföldi forgalmú vasúti személykocsi-állomány kormegoszlása, 1998-ban



Forrás: MÁV Rt.

vasútvonal, de a vasút versenyképességének biztosításához további jelentős állami és külföldi támogatásokra van szükség. Ennek érdekében a magyar kormány ISPA támogatási kérelmet nyújtott be az Európai Bizottsághoz három fő projekt támogatására: Zalaölvő – Zalaegerszeg – Boba vonal, Budapest – Cegléd – Szolnok – Lökösháza vonal, Budapest – Győr – Hegyeshalom vonal (II. ütem) (ld. a 4. részt)

A három projekt célja a forgalomfejlődés fontosabb szűk keresztmetszeteinek és akadályainak eltávolítása, elsősorban az utazási idő csökkentése, a biztonság, kiszámíthatóság, kényelem és a vasúti szolgáltatások egyéb minőségi paramétereinek javítása.

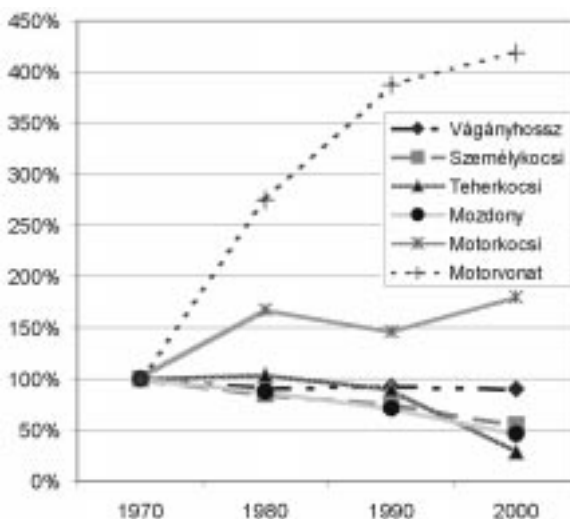
A szükséges beruházási forrásoknak napjainkban is csak kevesebb, mint 80 százaléka áll rendelkezésre, de az elmúlt évtizedeket általában a 60 százalék alatti forrás jellemezte. Az állam e gyakorlata ellentétes az EU Tanácsának 1191/69. számú rendeletével, amely kimondja, hogy amennyiben az állam kötelező érvénnyel megrendel tömegközlekedési szolgáltatásokat, és a viteldíj-bevétele nem fedezi annak költségeit, akkor az államnak kell a veszteséget fedeznie.

A II. 5. ábráról leolvasható, hogy 1970 és 2000 között közel 20 százalékkal csökkent a vasútvonalak hossza. A teher- és személyszállításra alkalmas kocsik, illetve a mozdonyok száma csaknem a felére zsugorodott.

A VOLÁN helyzete kísértetiesen hasonló a MÁV-éhoz. Évről évre romlik járműparkjának állapota. Az 5. ábráról is leolvasható, hogy a buszok

háromnegyede öt évnél idősebb, sőt több mint a fele a tizenkét éves kort is meghaladja. Felújításokra, fejlesztésekre, új járművek beszerzésére nincs lehetőség a hiányzó költségtérítés miatt. A folyamat a szolgáltatásuk minőségének romlásához vezet, amelynek következtében az utazók egy része elpártolhat a tömegközlekedéstől és a kényelmesebb, de fajlagosan jóval környezetszennyezőbb személygépkocsit választhatja.

## II. 5. ábra: A közforgalmú vasút pálya- és járműállománya

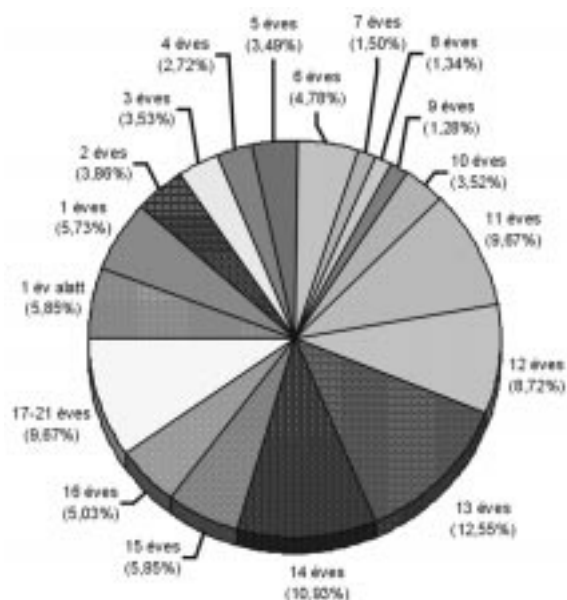


Forrás: KSH Évkönyv 2000, 482. oldal

A Budapesti Közlekedési Vállalatnál is hasonlóan kedvezőtlen helyzet figyelhető meg.

Az elmúlt évtizedben – férőhely-kilométerekben számolva – 22 százalékkal esett a BKV teljesítménye, és a járművek keringési sebessége is számottevően csökkent (az autóbuszoké 1988 és 2000 között az óránkénti 18,2 kilométerről 16,6-ra, a villamosoké 15,6-ról 13,2-re, sőt még a metróé is – 25,5-ről 22,4 kilométerre), a hálózat nagy része elavult. Ennek egyik legfontosabb oka az volt, hogy 1990 óta a Fővárosi Önkormányzat jelentősen csökkentette a BKV-nak nyújtott támogatását. A II.1. táblázatból azt a megdöbbentő eredményt kapjuk, hogy a Fővárosi Önkormányzat 1990 és 2002 között – 2000. évi áron számolva – összesen 352 milliárd forintot vont el a BKV-tól ahhoz képest, mintha minden évben szinten tartotta volna az 1990. évi értéket. Összehasonlításképpen megemlítjük, hogy a BKV Rt. 2000. évi összes bevétele 60 milliárd forintot tett ki.

## II. 6. ábra: A VOLÁN menetrend szerinti buszállomá- nyának kor szerinti összetétele



Forrás: Volán Egyesülés

A BKV Rt. 2002-ben 20,2 milliárd forint működési és beruházási támogatásban részesül a Fővárosi Önkormányzattól, ami reálértéken számolva alig haladja meg a tavalyi összeget. Ennek eredményeképpen összességében tovább romlik a vállalat helyzete (bár bizonyos téren látványos fejlesztések is lesznek, mint például újabb villamosok beszerzése és a meglévők egy részének a régóta esedékes felújítása, korszerűsítése).

Tehát a Fővárosi Önkormányzat évről évre nem adja meg az általa kötelezően előírt szolgáltatások ellenértékét a BKV-nak.

A Fővárosi Önkormányzattal ellentétben az állam 1990 óta reálértékben – kisebb ingadozásoktól eltekintve – nem csökkentette a vállalatnak nyújtott támogatását. Ez utóbbi túlnyomó részben a nyugdíjas és diákbérletekhez kapcsolódó árkiegészítést foglalja magában, jóval kisebb mértékben pedig egyéb támogatásokat, beleértve a Környezetvédelmi Alap által megítélt forrásokat is. (Például 1999 és 2001 között a Környezetvédelmi Minisztérium 2,5 milliárd forint támogatást nyújtott a BKV-nak.)

A forgalomszervezés terén is kevés olyan intézkedést hozott a Fővárosi Önkormányzat, amelyek a tömegközlekedést támogatták volna. Ezt általában még olyan esetekben sem tette meg, amikor viszonylag kis összegből rövid idő alatt számottevő javulást lehetne elérni. Ilyen például a tömegközlekedési járművek forgalmi előnyben való

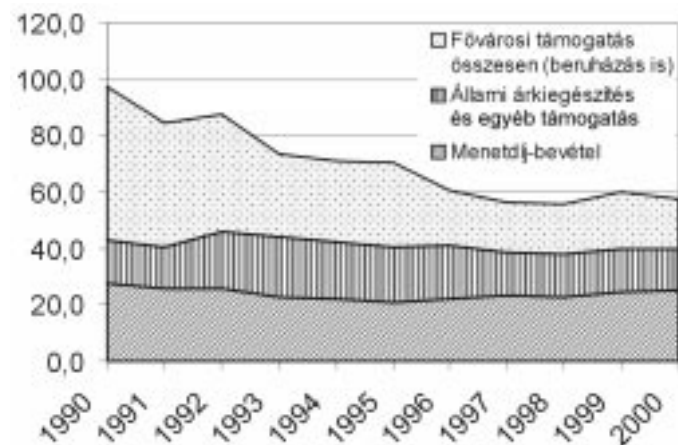
részesítése (buszsávok kialakítása, a jelzőlámpáknak a tömegközlekedésre hangolása stb.), melynek következtében évente több milliárd forintot takaríthatna meg a BKV.

A fenti folyamatok következtében az elmúlt évtizedben jelentősen lecsökkent a fővárosi tömegközlekedési hálózati hossza, különösen a villamosvonalaké. Például az 1994–95. évben 2 villamos- és 26 autóbuszvonalat szüntetett meg a BKV, 60 vonalon pedig ritkította a járatokat. Egyes esetekben az üzemidő csökkentésére is sor került. A BKV jármű- és eszközparkja elavult, pályái felújításra szorulnak, romlik szolgáltatásainak minősége. A megmaradó járatokon a zsúfoltság megnőtt, annak ellenére, hogy korábbi utasainak 20%-a elhagyta a tömegközlekedés piacát. 1984-ben a fővárosban az utazók 85 százaléka vette igénybe a tömegközlekedési szolgáltatásokat, és csak 15 százalékuk járt személygépkocsival (az egyéb közlekedési módokat figyelmen kívül hagyva). Ez az arány 1994-re 67 százalékra csökkent, és 2001-ben pedig 60%-hoz közelített.

A kormány 1996-tól ingyenessé tette a 65 év felettiek utazását, ami évi több mint 1 milliárd forint veszteséget jelent a BKV Rt-nek, és amit a mai napig senki sem térített meg.

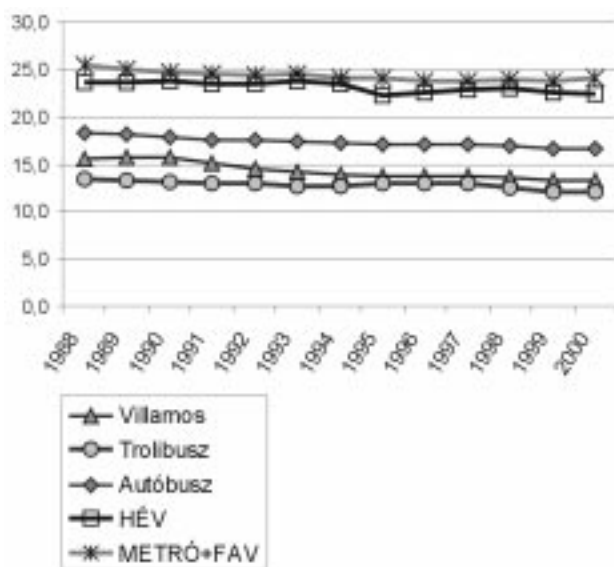
A viteldíjak jóval az inflációt meghaladó mértékben emelkedtek. A menetdíj-bevétel (szintén reálértéken számolva) viszont – kisebb hullámzásokkal – gyakorlatilag szinten maradt, aminek az egyik fő oka, hogy minden díjemelés után csökkent a (fizető) utasok száma.

## II. 7. ábra: A BKV Rt. bevételeinek alakulása, 2000. évi áron, milliárd forint



Forrás: BKV Rt. Évkönyvei, Fővárosi Önkormányzat

II. 8. ábra: A BKV-járművek keringési sebessége (km/h)



Forrás: BKV Rt.

II. 3. táblázat: A Fővárosi Önkormányzat által a BKV Rt.-nek nyújtott működési és beruházási támogatás alakulása 1990 és 2002 között (milliárd Ft)

Év	Támogatás folyó áron*	Támogatás 2000. évi áron	Támogatás változása az 1990. évihez képest 2000. évi áron
1990	8,7	54,5	
1991	9,6	44,5	-10,0
1992	11,0	41,4	-13,1
1993	9,7	29,8	-24,7
1994	11,1	28,7	-25,8
1995	15,0	30,3	-24,2
1996	12,0	19,6	-34,9
1997	12,6	17,4	-37,1
1998	14,9	18,0	-36,5
1999	18,3	20,1	-34,4
2000	18,1	18,1	-36,4
2001	18,2	16,7	-37,8
2002	20,2	17,3	-37,2
Összesen	179,4	356,4	-352,1

\* Forrás: BKV Rt., Fővárosi Önkormányzat

### 3. A közúton közlekedők egyre kevésbé fizetik meg az általuk okozott károkat

A piacgazdaság alapelveivel ellentétben, ha a gazdasági élet egyes szereplőinek nem kell megfizetniük az általuk okozott károkat és egyéb költségeket, hanem azt másokra, illetve az egész társadalomra hárítják. Ezzel kapcsolatos az Európai Unió egyik legfontosabb alapelve, a „szennyező fizet” elv is. Ezt az EU Szerződése rögzíti (Treaty establishing the European Community, consolidated version incorporating the changes made by the Treaty of Amsterdam, signed on 2 October 1997, Official Journal C 340, 10.11.1997, pp. 173-308. 174. cikkely, 2. pont). Ma már több mint 770 ezer hivatalos EU-dokumentum hivatkozik erre az elvre (ld. <http://europa.eu.int/search/s97.vts>).

Az Európai Unió 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyve (Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final) és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra-használat igazságos megfizettetése” (Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998) című fehér könyve egyértelműen megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használó fizet, és hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. Ennek egyik lehetséges módja az üzemanyagok adójának emelése. Ezt a politikát tükrözte az EU gazdasági és pénzügyminisztereinek 2000. szeptember 9-én (az olajár-válság idején) kiadott közös nyilatkozata, amely szerint gazdasági és környezetvédelmi okok miatt nem szabad csökkenteni az üzemanyagok adóit (<http://ue.eu.int/newsroom/main.cfm?LANG=1>). Az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának 1998-ban elfogadott határozata (Resolution No. 98/1 on The Policy Approach to Internalising the External Costs of Transport, CEMT/CM(98)5/FINAL, Ministers of Transport of the ECMT, Meeting in Copenhagen on 26-27 May 1998. [www1.oecd.org/cem/resol/env/index.htm](http://www1.oecd.org/cem/resol/env/index.htm)) – amelyet Magyarország is aláírt – szintén rögzíti, hogy jelentősek a közlekedés által okozott olyan károk és vesz-

teségek, amelyeknek a költségeit nem a használók fizetik meg, és ezért felhívja a tagországokat, hogy a lehető leghamarabb kezdjék meg ezeknek a költségeknek a teljes beépítését az árakba.

Az Európai Unió 2001 júniusában tartott göteborgi csúcstalálkozóján ennek megfelelően kinyilvánította, hogy „az Európai Bizottság ki fogja dolgozni azokat a kereteket, amelyek lehetővé teszik, hogy 2004-ben a különböző közlekedési módok használatának ára jobban tükrözze a társadalomnak okozott költségeket.” (Presidency Conclusions, Göteborg European Council, 15 and 16 June 2001. 27. pont)

Az Európai Bizottság 2001-ben nyilvánosságra hozott zöld könyve az energiaellátás-biztonsági stratégiáról szintén szorgalmazza az energiaadók – köztük az üzemanyagok adóinak – emelését. Ezt egyebek mellett a következőkkel indokolja: „Egy egyre inkább nyitott piacon az adóztatás a leg rugalmasabb és leghatékonyabb eszköz a résztvevők viselkedésének megváltoztatására... A zöld könyv szerint az energiaadók emelése „a fogyasztást a környezetbarátabb technológiák irányába tereli, ami elősegíti az ellátás biztonságának fokozását.” (Towards a European strategy for the security of energy supply. Green Paper, COM(2000) 769 final, European Commission, 29 November 2000).

Magyarországon az üzemanyagok adótartalma két tényezőtől adódik: egy fix összegű jövedéki adó, illetve általános forgalmi adó (áfa) terheli ezeket a termékeket. A jövedéki adó nem változik az ártól függően, tehát például 2001-ben a 95-ös ólmozatlan benzinen 93 forint/liter a jövedéki adó, a 98-as ólmozott benzinen pedig 100 forint/liter. Ez tételenként került meghatározásra, független a nemzetközi olajártól és a hazai benzinártól. Ezeket a jövedéki adókat a kormány évente 2000-ig általában az infláció 80%-ának megfelelő mértékben emelte. 2000-ben és 2001-ben azonban a magas világpiaci árakra hivatkozva, a közúti fuvarozók nyomására nem történt meg a valorizáció, csak 2002. július elsején emelték meg az adót, akkor is mindössze 10%-kal.

A második tényező az áfa, ami a benzinnél és a gázolajnál 25 százalék. Az áfa a bekerülési ár függvényében változik. Az abszolút összegben, forintban kifejezett áfában megfigyelhető volt egy növekedés az utóbbi időben – ahogy az árak nőttek, úgy nőtt azoknak a 25 százaléka is.

A teljes adótartalom azonban (a 95-ös oktánszámú benzint néztük, de ez általában igaz a többire is) *fokozatosan csökken*: 1998 júliusában 70,9 százalék, 1999 szeptemberében 66 százalék, 2000. május 26-án pedig 59,8 százalék volt a benzin adótartalma. Ezek

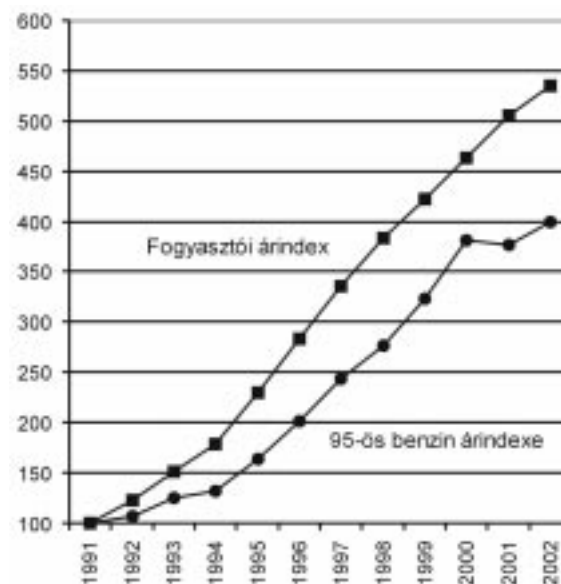
az adatok már tartalmazzák a jövedéki adót is és az áfát is, tehát ez a teljes adótartalma a benzinnek.

Nemcsak a benzin adótartalma és az ebből származó állami adóbevétel csökkentek az elmúlt években, hanem az üzemanyagok reálértéken vett ára is. Ha megnézzük a II. 9. ábrát, akkor leolvashatjuk, hogy 1992 óta az inflációnál jelentősen kisebb mértékben emelkedett például a 95-ös oktánszámú benzin ára. 1991 és 2001 között az infláció 405 százalékos volt, ugyanakkor például a 95-ös ólmozatlan benzin ára csak 276 százalékkal emelkedett

Ez a gyakorlat pedig rejtett támogatást nyújt súlyosan környezetkárosító közúti közlekedésnek.

A gázolaj ára némileg nagyobb mértékben nőtt, mint az infláció (ld. a II. 10. ábrát). Az általános forgalmi adó (áfa) nélkül számított növekedés azonban épp az inflációnak felelt meg (az áfát a fuvarozók visszaigényelhetik), és újabban ez a folyamat is megtörik. Azt is figyelembe kell venni, hogy gázolaj jövedéki adója jóval alacsonyabb, mint a benziné, pedig a gazdasági és környezetvédelmi indokok egyaránt amellet szólnak, hogy az adó nagysága egyforma legyen mindkét üzemanyagnál, sőt lehetőleg inkább a gázolaj adója legyen magasabb.

**II. 9. ábra: A 95-ös ólmozatlan benzin árának és a fogyasztói árindexnek az alakulása Magyarországon, 1991=100**

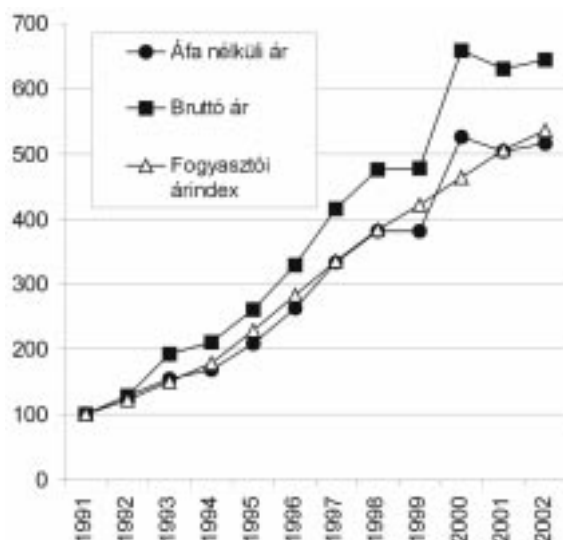


Forrás: KSH, MOL Rt.

A gázolaj kedvezményezettségének megszüntetésének egyik legfontosabb indoka, hogy a legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké.

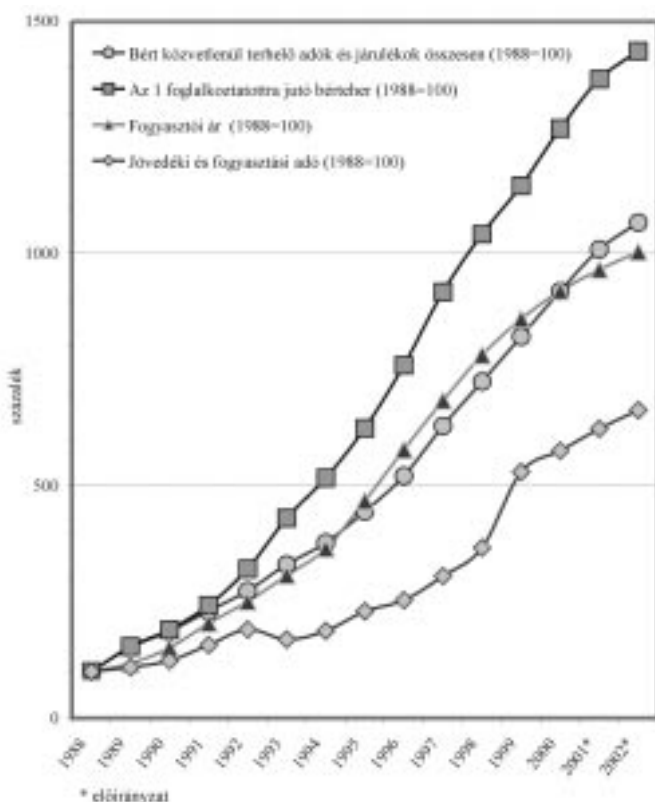


**II. 10. ábra: A gázolaj árindexe Magyarországon, 1991=1000**



Forrás: KSH, MOL Rt.

**II. 11. ábra: Az infláció és egyes adóterhek változása Magyarországon, 1990=100**



Forrás: PM

Az ENSZ Egészségügyi Világszervezete, a WHO azért nem ad meg levegőminőségi határértékeket a dízel-kipufogógázokban található egyes

vegyületekre, mert álláspontja szerint ezeknek nincs olyan alacsony koncentrációja, amely biztosan nem károsítja az egészséget ([www.who.int/environmental\\_information/Air/Guidelines/Chapter3.htm](http://www.who.int/environmental_information/Air/Guidelines/Chapter3.htm)).

További indok, hogy a gázolajat általában tehergépkocsik és egyéb olyan haszongépjárművek használják, amelyek az utakat sokkal erősebben rongálják, mint a személygépkocsik.

A II. 11. ábra jól érzékelhetően mutatja, hogy a munkabért terhelő adókból és járulékokból származó állami bevétel 1990 és 2000 között összességében az infláció mértékének megfelelően nőtt, ezzel szemben a jövedéki és fogyasztási adókból (amelyek túlnyomó részét az üzemanyagadók teszik ki) eredő bevétel jóval kisebb ütemben emelkedett, mint az infláció. Még ennél is lényegesen rosszabb a helyzet, ha az egy foglalkoztatottra jutó bérterheket tekintjük. Mivel az említett időszakban a foglalkoztatottak száma nagymértékben csökkent, az egy foglalkoztatottra jutó adó- és járulékteher sokkal nagyobb mértékben emelkedett, mint az infláció. Ezzel azt akarjuk érzékeltetni, hogy javaslataink nem csupán az üzemanyag-árak emelésére vonatkoznak; más adók egyidejű csökkentésével kompenzálni szeretnénk az áremeléseket.

Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikájában (European transport policy for 2010: time to decide. White Paper. Commission of the European Communities, 12/09/2001, COM(2001) 370) hangsúlyozza, hogy a benzin és a gázolaj adóinak egyforma nagyságúaknak kell lenniük. Ennek az elvnek megfelelően Nagy-Britannia már korábban megemelte a gázolaj adóját, és az így meg is haladja a benzinadó szintjét. Az üzemanyagok jövedéki adóját a Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet (OECD) és az Európai Bizottság egyaránt környezetvédelmi jellegű adónak tekinti, amelynek mértéke befolyásolja a környezet állapotát ([www1.oecd.org/scripts/taxbase/queries.htm](http://www1.oecd.org/scripts/taxbase/queries.htm)). Ezt az EU említett Közös Közlekedéspolitikája is megerősítette.

A magyarországi üzemanyagár-képzési tendenciák sértik az Európai Közösségekkel kötött társulási szerződést. A Magyar Köztársaság és az Európai Közösségek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás kihirdetéséről szóló 1994. évi I. törvény egyebek mellett kimondja: *(Bevezetés:)* „Megerősítve elkötelezettségüket a jogállamiságon, az emberi jogokon és az alapvető szabadságokon, valamint a szabad és demokratikus választásokat magában foglaló többpárti rendszeren alapuló pluralista demokrácia mel-

*lett, továbbá a piacgazdaság elvei és a társadalmi igazságosság mellett, amelyek a társulás alapját jelentik,” (79. cikk:) „1. A Felek fejlesztik és erősítik együttműködésüket a környezet romlása elleni harc életbevágó feladata terén, amelyet elsődlegesnek ítélnék.”*

Az üzemanyagok adótartamának emelésével szemben a leggyakrabban hangoztatott kritika, hogy inflációt gerjeszt. Ezzel szemben több nemzetközi kutatás – így például az Európai Unió TRENEN és EUNET programjai – éppen arra mutattak rá, hogy a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységek és termékek fokozott megadóztatása az össztársadalmi költségek csökkentését segítené elő, ami hozzájárulhat az infláció tartós mérsékléséhez és a gazdaság versenyképességének javításához. Az Európai Bizottság Gazdasági és Pénzügyi Főigazgatósága által a témában elkészített összegző anyag szintén kimutatja, hogy az energiaadók egyszeri emelése elhanyagolható mértékű inflációt okoz, és azt is csak egyszeri alkalommal, miközben a gazdaságra gyakorolt kedvező hatások hosszabb távon is fennmaradnak. (Compromising the Energy Tax Proposal? A Brief Assessment of the Economic and Ecological Efficiency of a Possible Council Compromise on the 1997 Commission Proposal. European Commission, DG ECFIN, 11 October, 1999).

#### **4. Évi 100 milliárd forint közpénz a magyarországi autógyáraknak**

Az állam 2000-ben mintegy 90 milliárd forint vámot és adót engedett el a magyarországi autógyáraknak. A II. 4. táblázatban kimutatjuk, hogy a pénzügyi kormányzat 1999-ben 20,5 milliárd forint vámkedvezményben és 33,9 milliárd forint áfa-fizetési kedvezményben részesítette a személygépkocsi-gyártást végző külföldi cégeket. Ezen felül – amint az a 5. táblázatból látható – további mintegy 23 milliárd forint társasági adó befizetésétől mentesülnek. A teljes összeg így ebben abban az évben elérte a 77 milliárd forintot, ami 2000-ben tovább növekedett.

Vizsgáljuk meg ennek a támogatásnak a törvényességét, ésszerűségét és etikai alapjait.

Az államháztartási törvény, valamint a jogalkotásról szóló törvény szerint az állami költségvetést érintő döntések meghozatala előtt meg kell vizsgálni azok társadalmi-gazdasági hatásait. Tudomásunk szerint ilyen vizsgálatok a jelen esetben nem készültek, és semmi sem támasztja alá azt, hogy ezek a támogatások a lehető leghatékonyabban szolgál-

nák a magyar társadalom érdekeit. Szintén az államháztartási törvény írja elő a költségvetési pénzek felhasználásának nyilvánosságát és átláthatóságát. Ugyanakkor még az országgyűlési képviselők sem kaptak tájékoztatást az említett támogatás nagyságáról.

A környezetvédelmi törvény az állam feladatává teszi a környezetvédelmi követelmények érvényesítését az állam más irányú feladatai ellátása során, valamint a környezetkárosodás megelőzésének irányítását. Ezzel szemben az autógyártásnak nyújtott kedvezmények egy súlyosan környezetszennyező tevékenység közpénzekből történő támogatását jelentik.

A tisztességtelen piaci magatartás tilalmáról szóló törvény tiltja a fogyasztók megtévesztését. Az autógyáraknak nyújtott állami támogatás miatt a személygépkocsik ára nem a valódi költségeket tükrözi, ezek a költségek jóval magasabbak annál, mint ami az árban megjelenik. Az ilyen jellegű támogatás feltehetően ellenkezik a Magyarország által is aláírt nemzetközi megállapodásokkal (így különösen a Kereskedelmi Világszervezetet létrehozó egyezményvel, valamint a Magyar Köztársaság és az Európai Községek közötti társulási megállapodással), valamint ellentétes az Európai Uniónak a környezet védelméről és a gazdasági verseny szabadságáról szóló irányelveivel.

Az autógyárak támogatása gazdaságilag ésszerűtlen, mivel ezt az összeget sokkal hatékonyabban lehetne felhasználni egyéb területeken. Ezt jól példázza az egy foglalkoztatottra jutó támogatás, ami a „hazai” személygépkocsi-gyárak esetében évi 16 millió forintot tesz ki (az összes 6 ezer foglalkoztatottal számolva). Ha valóban munkahelyet szeretnénk teremteni, akkor ebből a pénzből más ágazatokban legalább tízszer ennyi tartósan megmaradó munkahelyet lehetne létesíteni minden évben. (A Gazdasági Minisztérium 1999-ben kiírt pályázata legfeljebb 300 ezer forint támogatás elnyerését tette lehetővé egy új munkahely létesítésére...)

Az így nyújtott támogatás mélységesen erkölcsstelen is, hiszen ezáltal az állam egy rendkívül környezetromboló tevékenységhez hatalmas összeggel járul hozzá mindannyiunk adóforintjaiból, miközben éles viták folynak arról, hogy nyújtson-e ennél nagyságrenddel kisebb többlettámogatást az élet megőrzését szolgáló egészségügynek, az oktatásnak, a kultúrának, a tudományos kutatásnak, a környezetvédelemnek, azaz a jövőnket alapvetően meghatározó ágazatoknak.

A Levegő Munkacsoport követeli az autógyáraknak nyújtott állami támogatások, illetve kedvez-

mények haladéktalan megszüntetését. Az eddig nyújtott támogatásokat sajnos már nem lehet visszavenni az autógyáraktól, azonban az elvárható, hogy ennek összegét ne az egész társadalom fizesse, hanem csak az autótulajdonosok, például megemelt gépjárműadó formájában.

A Németh-kormány 1989-ben olyan döntést hozott, hogy a Suzuki az általa a személygépkocsi-gyártáshoz importált áruk értékének 22,5%-át állami támogatásként megkaphatja. Mivel a vám akkor még meghaladta ennek a támogatásnak a mértékét, ezt a döntést az Országgyűlés jóváhagyása nélkül is meghozhatta a Pénzügyminisztérium és a külkereskedelmi tárca. Ezt a rejtett támogatást a Suzuki azóta is folyamatosan kapja.

A vám mértéke azonban később a támogatás szintje alá csökkent, így a hatályos jogszabályok alapján a Suzukit már nem illette volna meg ekkora mértékű támogatás. A kormány nem merete ezt a témát az Országgyűlés elé terjeszteni, hanem a képviselők elől eltitkolva keresett lehetőséget a támogatás fenntartására. Erre azt a – véleményünk szerint törvénytelen – eljárást választotta, hogy utasította az APEH-et, hogy „adóvisszatérítés” formájában adja meg a támogatást, vagyis a be nem fizetett adót térítsék vissza! Ezáltal az illetékes miniszter – álláspontunk szerint – az adócsalás büntetettét követte el.

A Suzukinak nyújtott rejtett támogatásról a többi magyarországi autógyár is tudomást szerzett, így azok is hasonló támogatást követeltek maguknak. Az Audi és a többi gyár meg is kapta azt.

A Suzuki további visszaéléseket is elkövetett. A Berva Rt. által gyártott lengéscsillapítót a Suzuki belföldön tartalékalkatrészként négyszeres áron értékesíti, és ezért nem engedi meg a Berva Rt.-nek, hogy a saját termékét itthon tisztességes áron adja el. Ez visszaélés a piaci erőfölénnyel. Ezt a visszaélést is ajánljuk a Gazdasági Versenyhivatal figyelmébe.

A magyar beszállítás arányát a Suzuki mesterségesen úgy növeli, hogy egy nagyobb fiktív mennyiséget rendel, és azt leszámoltatja és kifizet. Ezt követően pedig a fiktíven megrendelt nagy mennyiség és az annak töredékét képező tényleges rendelés közötti különbséget visszakéri, és ezt a szállító természetesen visszafizeti. A Suzuki ily módon „bizonyítja” az EU felé, hogy terméke a megfelelő magyar származási hányadot tartalmazza.

A Suzuki magyar származásának hamisságát az is bizonyítja, hogy az import vámkontingens és a Suzuki termelésének értéke között mindössze 10 százalék körüli eltérés van, tehát az importhányad 90 százalék körül van.

## 5. A légi közlekedés támogatása

A légi közlekedés környezeti kárai jelentősek, és gyorsuló ütemben nőnek. Hatásai a helyi zajtól a globális éghajlatváltozásig terjednek. A légi közlekedés ma az éghajlatváltozás 3,5 százalékaért felelős, 2050-ig ez 4 és 15 százalék közé fog emelkedni,

### II. 4. táblázat: A kereskedelmi vámtarifa alkalmazása címén nyújtott támogatás

Sor-szám	Megnevezés	Vám-kontingens	Vám-kedvezmény	ÁFA kedvezmény	Pontosító információ
		milliárd Ft	milliárd Ft*	milliárd Ft**	
1	Gépek és berendezések személygépkocsi-gyártáshoz	16	1,6	2,6	Suzuki, 86. o.°
2	Személygépkocsi-gyártáshoz részelemek	78,6	7,9	13	Suzuki, 86.o.
3	Személygépkocsi-gyártáshoz anyagok	3,7	0,4	0,6	Ford, 87. o.
4 és 5	Személygépkocsi-anyagok beszállításához	0,6	0,1	0,1	Ford, 87. o.
6	Személygépkocsi-gyártáshoz anyag stb.	15,9	1,6	2,6	Opel, 87. o.
7	Diesel szivattyúhoz alkatrész	1,2	0,1	0,2	Denzo, 88. o.
8	Személygépkocsi-gyártáshoz alkatrész stb.	89,4	8,9	14,8	88. o. ***
9	Összesen:	205,4	20,5	33,9	

Megjegyzés:

\* A 10%-os vámkedvezmény hatása.

\*\* A vámrá tett ÁFA, valamint annak az átlagos 3 havi hitel kamatának a terhe, amely a feltételezett ÁFA befizetése és visszaigénylése között jelentkezik.

\*\*\* Ebből 15,6 milliárd Ft a Suzuki beszállítók importja, így az összes import 94,2milliárd Ft. Tehát nem igaz, hogy a Suzuki elsősorban magyar eredetű termék!

° a közlöny megfelelő oldalai

Forrás: Pénzügyi Közlöny 1999/1. sz. megfelelő oldalai (20/1998. GM-PM együttes rendelet)

## II. 5. táblázat: Gazdálkodó szervezetek adókedvezménye, milliárd forint, folyó áron

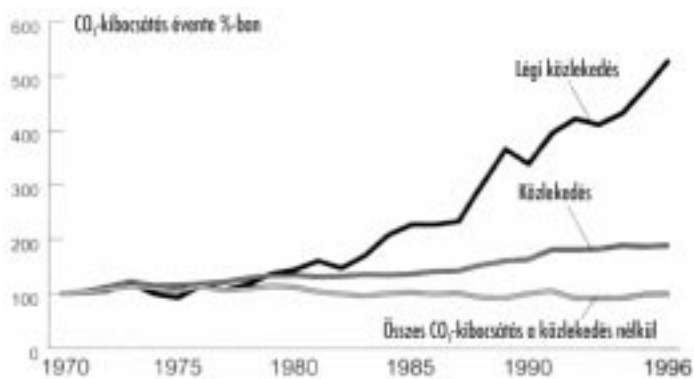
Megnevezés	1997	1998	1999	2000	2001	2002
	tény	tény	tény	tény	előirányzat	
Adózás előtti nyereség	1226,3	1585,5	1896,2	2274,2	2660,0	3076,5
Társasági adó alapja	1074,9	1453,9	1642,1	1955,7	2093,7	2409,9
Számított adó	192,9	260,4	290,5	350,3	375,3	432,2
Adókedvezmény	64,1	93,1	88,1	117,6	145,9	184,4
Ebből:						
Külföldi gazdasági társaságok adókedvezményei	39,0	48,6	39,8	51,5	61,4	70,3
Befektetési kedvezmény	15,5	20,2	8,2	5,7	8,2	12,4
1 milliárdos Ft-os beruházásnál	1,6	10,1	15,6	25,3	32,5	41,0
3 és 10 milliárd Ft közötti beruházásnál	0,0	8,1	5,5	11,9	16,4	24,0
Külföldi tulajdonú társaságok	56,1	87,0	69,1	94,4	118,5	147,7
Kedvezmények %-ban	87,5%	93,4%	78,4%	80,3%	81,2%	80,1%
Külföldi tulajdonú személygépkocsi-gyártó cégek adókedvezménye	16,0	10,0	25,0	29,5	32,0	35,0

Forrás: az állami költségvetésről szóló törvényjavaslatok

amennyiben a jelenlegi folyamatok tartósnak mutatkoznak. A repülés fajlagosan sokkal több energiát emészt fel, mint a többi közlekedési mód, és lényegesen hozzájárul az üvegházhatáshoz. Mindezek ellenére semmilyen környezetvédelmi adó nem terheli, például nincs repülési adó, nincs fogyasztási (jövedéki) adó a repülőgépek üzemanyagán, és a nemzetközi járatokra áfát sem kell fizetni.

Néhány ténytet sorolunk fel annak érzékeltetésére, mennyire terheli a légi közlekedés a környezetet.

### II. 11. ábra: A repülés CO<sub>2</sub> kibocsátása mutatja a legnagyobb növekedést a közlekedésben



Forrás: Lélegzet, 2001/06.

A németek a környezetvédelmi szempontokat figyelembe véve fejlesztették ki az Inter City Expresszt (ICE), ami az időmegtakarítás és utasforgalom-növekedés mellett mindenekelőtt a környezetvédelemre volt kedvező hatással, ahogy ezt a II. 6. táblázat is mutatja:

A londoni Heathrow repülőtér aszfaltfelülete egy 200 mérföld hosszú hatsávós autópálya méretének felel meg. A kifutópályák építése számos fontos természetes élőhelyet károsított vagy pusztított el közvetlenül, illetve közvetve, az építéshez használt kő kitermelése által.

### II. 6. táblázat: Az egyes közlekedési módok károsanyagkibocsátása

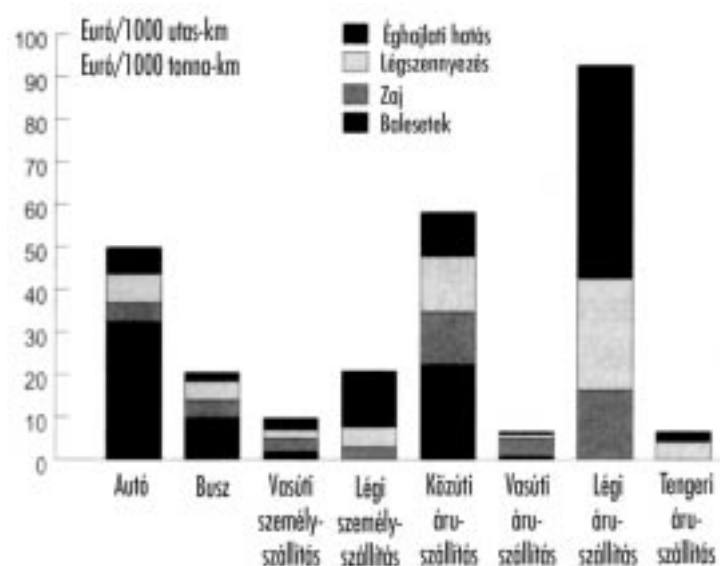
károsanyag	személygépkocsi	repülőgép	ICE vonat
CO <sub>2</sub> (kg/100 utas-km)	14,1	17,1	4,2
CO (g/100/utas-km)	552	53	1
HC (g/100 utas-km)	81	14	0
NO <sub>x</sub> (g/100 utas-km)	121	72	5
SO <sub>2</sub> (g/100 utas-km)	7	8	6

Forrás: Orosz Károly: Sebesség és a környezetvédelem, Közlekedéstudományi Szemle, XLIX. évf. 5. sz. 174. o.

Ezeket a károkat a repülőterek bővítése, újak építése, illetve a légitársaságok kormányzati támogatása tovább növeli. 1986 és 1996 között például a repülőjegyek ára Európában átlagosan mintegy 30 százalékkal csökkent, míg az összes többi utazási mód ára növekedett. Ez azt jelenti, hogy a leginkább környezetszennyező közlekedési mód, a légi forgalom valójában támogatott ágazat. A többi, környezetre kevésbé káros közlekedési módok komoly versenyhátrányba kerülnek.

Bár egyes felelős állami szervek kezdik felismerni a probléma jelentőségét, a megfelelő ellentételező politikák kialakítása rendkívül lassan történik.

## II. 12. ábra: A légi közlekedés külső költségei



Forrás: Lélegzet, 2001. 06.

A vámmentes áruk forgalmazása egy bújtatott dotáció a légi közlekedésnek. Olcsóbbá teszik a repülőjegyeket és a repülőtér bővítésére használják fel.

Mivel a MALÉV nem talált magának stratégiai partnert, így vagy a felszámolás, vagy a jelentős kormányzati támogatásból történő talpra állítás lesz a sorsa. 2002-ben mintegy 20 milliárd forint támogatást tervez a magyar állam. További 50 milliárd forintot szándékozik költeni a Ferihegyi Repülőtér bővítésére. A repülőtér 2B termináljának néhány évvel ezelőtti megnyitása után napirenden van az 1 terminál újjáépítése. A debreceni, illetve sármelléki repülőtér (jelenleg charter járatok használják) rendszeres polgári repülésre való alkalmassá tétele kormányzati segítséggel, 13 milliárd forintos beruházással valószínűsíthető. A magyar kormány jelenleg összesen 13 vidéki repülőtér bővítését, rendszeres polgári repülésre történő alkalmassá tételét tervezi.

Ezek a repülőtér-bővítések jelentős környezeti károkkal járnak, és egyre több helyen váltják ki a lakosság tiltakozását. A Pécs-Pogányi repülőtér környékén élők például számos megmozdulást szerveztek és jogi fellépést kezdeményeztek a repülőtér bővítésének megakadályozására. Rámutattak arra, hogy ez a beruházás csupán egy rendkívül szűk érdekcsoport számára előnyös, környezeti ártalmait viszont jelentősen sújtják a környék lakosságát. A repülőtér fejlesztésének és üzemeltetésének költségeit ráadásul a magyar adófizetők pénzéből is fedeznék. Tehát a környezet súlyos szennyezését közpénzből segítenék elő.

A Győr-Pér regionális repülőtér fejlesztési költségeinek 55%-át az Európai Unió Phare prog-

ramja fedezi. A Levegő Munkacsoport levélben fordult Jürgen Köppenhez, az Európai Bizottság magyarországi nagykövetéhez azzal a céllal, hogy gondolja újra ennek a támogatásnak a folyósítását, mivel az nyilvánvalóan homlokegyenest ellenkezik az EU 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikájával és a szennyező fizet elvvel. A repülőtér megépítése csupán egyes ipari érdekcsoportok számára lenne előnyös, környezeti ártalmait viszont jelentősen sújtják a környék lakosságát. A beruházáshoz legjelentősebb érdeke az Audinak fűződik – annak a cégnek, amely már most is olyan adókedvezményeket vehet igénybe, amelyek miatt az Európai Bizottság már számos alkalommal keményen elmarasztalta Magyarországot. (A levélre nem érkezett érdemi válasz.)

A környezet- és természetvédő szervezetek 2002. évi, Szarvason tartott országos találkozóján a résztvevő 208 szervezet állásfoglalást fogadott el arról, hogy sürgősen felül kell vizsgálni a vidéki repülőtér fejlesztési programját, és az eredményről a közvéleményt tájékoztatni kell. Nehezen képzelhető el, hogy 93 ezer négyzetkilométer területű országunkban ezek lennének jelenleg a leghatékonyabb fejlesztések társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi szempontból.

### Polgári légiforgalom

#### 1) Budapest – Ferihegy Nemzetközi Repülőtér

Mint azt a fentiek bemutatták, a polgári légiforgalmi infrastruktúrával kapcsolatos stratégia elsődleges fontosságot társít a Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér fejlesztéséhez, elsősorban a

## II. 13. ábra: Az 1996. évi Közlekedéspolitikai Konceptióban megnevezetett repülőterek



Forrás: A közlekedéspolitika szerepe az ország területfejlesztésében

gyorsuló ütemben növekvő nemzetközi személyforgalom fogadása érdekében a harmadik utasforgalmi terminál megépítéséhez.

*Rövid leírás:* A Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér Budapestet és egész Magyarországot szolgálja ki. Ez az egyetlen, menetrendszerinti nemzetközi járatokat indító/fogadó légikikötő. Gyűjtőterülete a teljes Kárpát-medencét is magában foglalja. Két párhuzamos kifutópályája van (3010 és 3700 m hosszú), megfelelő elválasztással (1600 m), hogy egyidejű le- és felszállásokat kezelhessen. Futópályarendszere bőséges kapacitást nyújt, de a személy- és áruterminálok közelítik a telítettséget. A jelenlegi személyforgalmi létesítmény évi 5,5 milliós utas-kapacitást biztosít. Az 1999. évi számok 4,324 millió utast mutatnak. Az átlagos növekedési arány évi 10% körül van. Az EU-hoz való csatlakozás elkerülhetetlenné teszi, hogy a növekedés még gyorsabb legyen. A növekvő igények kielégítése érdekében egy további terminál hozzáadása szükséges (T2C) megfelelő légi és szárazföldi oldali kapcsolattal.

*A projekt teljes költségvetése:* 160,5 millió euró (1999-es árszinten, áfa nélkül)

*Fő műszaki paraméterek:* A projekt magában foglal egy repülőtéri személyterminált évi 5 millió utas kapacitással, bruttó területe 50 000 m<sup>2</sup>, 50 check-in standot, automata csomagosztályozó rendszert, 12 beszálló hidas gépállást és 10 távoli álláshelyet.

A következő két projektet a TINA-munkacsoport nem tárgyalta és nem is említette, így a TINA-repülőterek kiinduló meghatározásában ezek nem is szerepeltek. A magyar kormány légügyi stratégi-

ájának jóváhagyását követően azonban a két projekt a Magyar Polgári Légiforgalmi Igazgatóság szempontjából egyértelmű prioritást élveznek. Mivel ezek a magyar légiközlekedés két fő regionális forrása számára közvetlen kapcsolatot biztosítanak a TEN és a TINA-hálózathoz, a projekteket az ISPA általi finanszírozásra alkalmasnak lehet tekinteni.

### 2) Debreceni repülőtér

*Rövid leírás:* A debreceni repülőtér egy regionális nemzetközi repülőtér Kelet-Magyarországon, burkolt kifutópályákkal, 416 hektáros területen (2500×40 m) nagy repülőgépek fogadására alkalmas. A repülőtér az ország második legnagyobb városának szélén fekszik, a 4. és 47. főutak mellett, iparvágányokkal rendelkezik. Debrecen Kelet-Magyarország regionális központja, a TINA-hálózaton fekszik, fontos ipara, mezőgazdasága és akadémiai intézményei vannak. A repülőtér 1200 gépet fogad évente, amiből 300 nemzetközi járat. Debrecen repülőtere fontos szerepet játszik Magyarország légiközlekedési stratégiájában. Bekapcsolja Kelet-Magyarországot, Észak-Romániát és Nyugat-Ukrajnát a nemzetközi forgalomba. Működése körzeti beszállító rendszer a budapesti és bécsi repülőterekre.

*A projekt teljes költségvetése:* 25 millió euró (2000. évi árszinten becsülve, áfa nélkül)

*Fő műszaki paraméterek:* A projekt repülésbiztonsági fejlesztést, egy logisztikai központ létesítését és infrastrukturális fejlesztéseket foglal magában.

### 3) Balatoni repülőtér (Sármellék)

*Rövid leírás:* A balatoni repülőtér az egyetlen polgári repülőtér a dunántúli körzetben, 2.500×60-

as burkolt kifutópályával, közel az V. Pán-európai folyosóhoz, világhírű turisztikai helyek régiójának közepén (Balaton, Hévíz, Zalakaros). Helyzete szintén központi azon régiók szempontjából, melyeket fejleszteni akarnak Magyarországnak az EU-ba történő belépésével kapcsolatban. Évek óta növekvő igény van főleg turisztikai célokból a repülőtér szolgáltatásaira a körülvéő terület lehetőségei miatt, de az igény a teherműveletekre is jelentősen növekszik. A repülőtér 2000 járatot fogad évente, melyből 500 nemzetközi repülést végez. A balatoni repülőtér képes és hivatott arra, hogy körzeti nemzetközi repülőtérre váljon és csatlakozzon a körzeti repülőterek európai hálózatához, kielégítve ezzel az EU azon elvárását, hogy Magyarországon is legyen 200 km<sup>2</sup>-ként nemzetközi repülőtér.

*A projekt teljes költségvetése:* 20 millió euró (1999. évi árszinten becsülve, áfa nélkül)

*Fő műszaki paraméterek:* A projekt magában foglalja a kifutópálya és a szervíz pályák átépítését és javítását, egy személy-terminált, általános légügyi terminált, fenntartóbázis létrehozását általános repülési célokra, teher és vámmentes terület létesítését, a kifutópálya világításának modernizációját, le szállási rendszert és irányító tornyot, az üzemanyag-bázis újjáépítését, repülőtéri biztonsági, védelmi és beléptetési rendszert, tűzoltósági és vészhelyzeti rendszer kiépítését, valamint környezetvédelmi beruházásokat.

Magyarország a vizsgált időszakban összesen 40,5 millió összegű ISPA finanszírozás felhasználását tervezi (beleértve az ISPA technikai segítségnyújtást is).

A nagymértékű állami támogatásokat általában a légi közlekedés fokozódásától várható kedvező gazdasági hatásokkal indokolják. E vélekedés hibáit bizonyítják az EU-ban megfigyelt tendenciák.

A légi közlekedéssel foglalkozó iparágak tevékenységének sok gazdasági eredményt tulajdonítanak. Többek között a foglalkoztatásban és a gazdaságban elért eredményeik miatt a legtöbb kormány jelentős növekedést irányoz elő országában ennek a szektornak. A valóság azonban az, hogy a repülés semmivel sem jelentősebb, mint más ágazatok. Az Európai Statisztikai Hivatal, az Eurostat adatai szerint a légi közlekedés világméretekben a GDP 2 százalékát eredményezi, míg az EU-ban csak 1 százalékát. A mezőgazdaság ugyanakkor az EU-ban 2,3 százalék GDP-t termel. Világméretekben a légi közlekedés (és kapcsolódó iparágak, pl. repülőgép-gyártás) a foglalkoztatottság 1 százalékát adják, míg az EU-ban a lakosságnak csak 0,2 százalékát foglal-

koztatja. A mezőgazdaság ezen a területen (szintén az EU-ban) a foglalkoztatottak 5 százalékát tudhatja magáénak. Mivel a légi közlekedésben a termelékenység igen magas, ezen a területen nagyon drága új munkahelyeket létrehozni. Amíg a frankfurti repülőtérén 1978 és 1996 között 78 százalékkal nőtt a felszállások száma, addig a foglalkoztatottak száma mindössze 0,6 százalékkal emelkedett.

Az Európai Parlament elfogadta azt a határozatot, amely sürgeti a kerozin adóztatását azon légi járatok esetében, melyek az EU-tagországo kból indulnak. A határozat indoklása egyebek mellett kimondja, hogy ezáltal csökkenhet a légi forgalomnak a globális felmelegedésben játszott szerepe. A dokumentum kijelenti, hogy amennyiben egy szélesebb körű nemzetközi egyezmény kivihetetlen, akkor az EU-nak egyedül is meg kell tennie ezt a lépést. Sőt, másfajta környezetvédelmi díjakat is be kell vezetnie, például olyanokat kivetnie, amelyek a repülőgépek szennyezőanyag-kibocsátásától függenek. Mivel hazánk is az EU tagállama kíván lenni, igazodnunk kell az európai folyamatokhoz.

A témával kapcsolatos tudatformálás, a légi közlekedés külső költségeinek csökkentése, illetve ellensúlyozása azonban nemcsak környezetvédelmi, hanem gazdasági érdekünk is. A légi közlekedést illetően jelenleg nem látni erre mutató kormányzati szándékot.

*Az ábrák forrása:*

*Flugverkehr – Wachstum auf Kosten der Umwelt (VCÖ)*

## **6. Az áruszállítás szerkezete Magyarországon és az EU-ban**

A szállítási ágazat áruszállítási teljesítményeinek 1990. évi és 2000. évi szerkezetét vizsgálva megállapítható, hogy az áruszállítás szerkezete a környezet terhelése szempontjából nagy mértékű, kedvezőtlen változáson ment át: nőtt a közúti és csökkent a vasúti áruszállítás aránya. Ezt az alábbi számok markánsan mutatják be, de ha ehhez a szállítási ágazaton kívüli – döntően közúti – áruszállítás teljesítményét is figyelembe vesszük, akkor a helyzetet tragikusnak kell minősíteni.

A II. 7. táblázatban néhány olyan korrekciót alkalmaztunk, amely a hazai környezet terhelésének alakulását a valóságnak jobban megfelelő módon mutatja be. (1) A szállítási teljesítményből a tengeri szállítást kihagytuk, aminek révén kimutat-

**II. 7. táblázat: A közlekedési alágazatok közötti áruszállítási teljesítmény megoszlása Magyarországon  
%-ban kifejezve az árutonna-kilométer teljesítmény alapján**

Alágazat	1990	1990**	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
Vasúti	32,31	42,83	29,65	26,55	27,66	26,62	24,32	24,1	23,2
Közúti	29,23	38,75	49,89	51,22	50,88	52,24	58,48	61,1	59,5
Vízi	28,23	5,17	6,51	6,33	5,94	5,33	3,01	2,7	3,2
Légi	0,04	0	0,14	0,14	0,17	0,12	0,17	0,2	0,2
Csővezetéki	10,19	13,26	13,81	15,76	15,35	15,68	14,01	11,9	13,9
Összesen	100	100	100	100	100	100	100	100	100

\* 2001. I–III. negyedévi előzetes adatok alapján

\*\* 1990: tengeri szállítás nélkül

Megjegyzések: 1. Az adatokat torzítja, hogy az 1990. évi vízi áruszállításban az azóta felszámolt tengeri szállítás is szerepel. Ezt a második oszlop értékei jól fejezik ki.

2. 1998-ig KHVM adatok, a Technológiai Előrettekintési Program Közlekedés, Szállítás Munkacsoport jelentése alapján.

3. 1999-től KSH adatok, amelyekben a közlekedési ágazaton kívüli közúti áruszállítás teljesítménye is szerepel.

ható, hogy a vasúti szállítás részaránya 1990-ben több mint 10 százalékponttal magasabb, mint a valóságot torzító nem korrigált arány. (2) Az áruszállítási ágazaton kívüli közúti teljesítményeket a KSH Évkönyv egy külön táblázatban a 2000. évre jelentősen nagyobbak mutatta ki, mint a korábbi években. Ez tükrözi jobban a valós szállítási teljesítményeket, és ezzel a környezet terhelését. Tehát ebből nyilvánvaló, hogy a vasút részaránya kevesebb, mint a korábbi statisztikában kimutatott adat.

A közlekedési ágazat áruszállítási teljesítményeit (KSH adatok szerint) az **árak tömege** (tonna) alapján vizsgálva megállapítható, hogy a vasút aránya az 1990. évi 43,4%-ról 2000-re 23,2%-ra csökkent, de a teljes áruszállítási teljesítmény alapján vizsgálva (amelyben a szállítási ágazat és az azon kívüli közúti áruszállítási teljesítményt is figyelembe vettük) ez az arány csak 15%-ot tesz ki. Ezzel szemben a közúti ágazat áruszállítási teljesítményének aránya az 1990. évi 45,3%-ról 2000-re 65,9%-ra nőtt, de a teljes áruszállítást (beleértve az ágazaton kívülit is) figyelembe véve ez már katasztrofális mértéket, 78%-ot tesz ki.

A közlekedési ágazat áruszállítási teljesítményét **árutonna-kilométer** szerint vizsgálva megállapítható, hogy a vasút aránya az 1990. évi 40,9%-ról 2000-re 30,7%-ra csökkent, de a teljes áruszállítási teljesítmény alapján ez az arány 2000-ben már csak 24,1%-ot tett ki. Ezzel szemben a közúti ágazat áruszállítási teljesítményének aránya az 1990. évi 11,9%-ról, 2000-re 50,5%-ra nőtt, de a teljes áruszállítás teljesítménye figyelembevételével ez az arány már 59,4%-ot tett ki.

A közlekedési tárca előzetes adatai a környezetkímélőbb alágazatok helyzetének további romlását, illetve visszaszorítását mutatják.

Ugyanakkor az Európai Unióban az áruszállítási arányok az egyes országok eltérő sajátosságai miatt (a tengerparti államoknak a környezetileg kedvezőbb partmenti szállítását is figyelembe véve) a következők voltak 1990-ben és 1997-ben:

**II. 8. táblázat: Az áruszállítás aránya az EU-ban közlekedési alágazatonként (árutonna-km teljesítmény alapján)**

Alágazat	Milliárd átkm		%	
	1990	1997	1990	1997
Vasúti	256	237	10,9	8,4
Közúti	929	1202	39,8	42,5
Belvízi	109	116	4,7	4,1
Rövid tengeri	966	1188	41,3	42
Csővezetéki	77	86	3,3	3
Összesen, közút nélkül	1407	1627	60,2	57,5
<b>Végösszesen</b>	<b>2336</b>	<b>2829</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Forrás: Eurostat, Transport and Environment 2001.

A fenti adatok azt mutatják, hogy az áruszállítás alágazati munkamegosztása terén a fenntartható fejlődés tekintetében sokkal rosszabb helyzetben vagyunk, mint az EU, hiszen ott a környezetkímélőbb vasúti, vízi és csővezetéki szállítás aránya 57,5 százalék, míg nálunk csupán 49,0 százalék volt 1997-ben, de 2000-re ez az arány már gyorsan, 40,4%-ra romlott. Ezen tények mellett komoly jelzésként kell kezelni az EU azon törekvését is, hogy a jóval környezetkímélőbb vasút arányát növelni szándékozik. Ezek az adatok egyértelműen cáfolják a hivatalos intézmények részéről elhangzó azon állításokat, hogy Magyarország a közlekedési munkamegosztás terén környezetvédelmi szempontból még mindig jóval előnyösebb helyzetben van, mint az EU országai.



**II. 9. táblázat: Az áruszállítási teljesítmények szerkezete Magyarországon és Ausztriában (tonna-kilométer alapján, %-ban)**

Megnevezés	Magyarország		Ausztria	
	1990*	2000	1990	1997
Vasúti	42,8	24,1	37,7	35,5
Közúti	38,8	61,3	40,8	39,3
Belvízi	5,2	2,7	5,2	5,3
Csővezetéki	13,2	12,8	16,3	20
Összesen	100	100	100	100

\* Tengeri szállítás nélkül

Valóságához közelebb eredményt csak akkor kapunk, ha a hasonló földrajzi adottságokkal rendelkező országokat vetjük össze. Magyarország és Ausztria nem rendelkezik közvetlen tengeri kijárat-tal, az ezer km<sup>2</sup>-re jutó vasútvonal sűrűsége tekintetében Magyarország előnyösebb helyzetben van (Magyarországon 85 km, Ausztriában 68 km), mindkét ország Duna-menti állam, és hasonló a csővezetéki szállítás lehetősége is.

A táblázatból megállapítható, hogy Magyarországon általában a környezetileg kímélőbb szállítási módokat – főleg a vasút – visszaszorultak, a környezetet fajlagosan leginkább terhelő közúti közlekedés aránya pedig 59%-kal nőtt. Ausztriában a szállítási szerkezet változásában a környezetileg kedvezőbb elmozdulás figyelhető meg (bár az összes szállítási teljesítmény nőtt, ami viszont környezeti szempontból kedvezőtlen).

Külön kell kiemelni azokat a szerkezeti változásokat, amelyek az Egyesült Államokban zajlottak le az elmúlt évtizedben zajlottak le az áruszállítás terén. Az adatok azt mutatják, hogy a környezetileg kedvezőbb vasúti szállítás részaránya növekedett:

- a vasút aránya az 1990. évi 37,8%-ról 1997-re 39,4%-ra nőtt,
- a közút aránya az 1990. évi 25,5%-ról 1997-re 29,1%-ra emelkedett.

A vasúti áruszállítás volumenének növekedése különösen figyelemre méltó: az 1990. évi 1591 milliárd átkm teljesítmény 1997-re 2072 milliárd átkm-re nőtt. Az USA-ban ezen időszak alatt csak a növekedés volumene 481 milliárd átkm-t tett ki, ami több mint kétszerese az EU-ban (1997-ben 237 milliárd átkm) a vasúti szállítás egy évi összes teljesítményének. Kiemelendő, hogy a 80-as évek közepén történt visszaesés óta 1997-ig a vasúti áruszállítás teljesítménye 528 milliárd átkm-rel nőtt az Egyesült Államokban. A részletes és minőségi mélységű elemzésre alkalmas USA-beli adatok

alapján (ld. a 10. táblázatot) a vasúti és a közúti áruszállítás bizonyos szempontból tisztességesebb piaci versenyében (ahol érdemben nincs fekete gazdaság és közúti blokádnak) a vasút jelentős árelőnye figyelhető meg annak ellenére, hogy itt még a külső költségeket sokkal kisebb mértékben építették be az árakba, mint Európában.

**II. 10. táblázat: Egy árutonna-kilométerre eső fajlagos költségek alakulása az Egyesült Államokban, USA dollár-centben**

Alágazat	1990	1997
Vasút	1,89	1,7
Közút	15,14	16,82
Közút/vasút arány	1/8	1/9,9

Forrás: Transportation in America, Annual. Eno Transportation Foundation, Inc., Landsdowne VA.

Érdekes következtetésre alkalmas számokat kapunk, ha ezeket a fajlagos értékeket aktuális árfolyamon Ft-ra átszámítjuk, és magyar adatokkal vetjük össze (II. 11. táblázat).

**II. 11. táblázat: Egy árutonnakm-re eső fajlagos költségek Ft-ra átszámolva 1997-ben Magyarországon és az USA-ban (Ft/árutonna-km)**

Alágazat	Magyarország	USA
Vasút	5,8	3,18
Közút	14,98	31,42
Közút/vasút arány	1/2,6	1/9,9

Forrás: Transportation in America, Annual. Eno Transportation Foundation, Inc., Landsdowne VA.

A fenti összehasonlítás is azt bizonyítja, hogy Magyarországon tisztán piaci viszonyok érvényesülése esetén (még a környezeti károk felszámítása nélkül is!) a közúti áruszállítás visszaszorulna. Ehhez azonban a közúti áruszállítást támogató tisztességtelen kedvezményeket meg kell szüntetni, és ezek után jöhet a környezeti károknak az árakba történő fokozatos beépítése.

A fenti ismeretek tudatában érdemben vizsgáljuk meg a két rivális alágazat, a vasút és a közút környezeti, valamint gazdasági érdekrendszerét, beleértve annak eddig rejtve maradt, de nagy súlyt kitévő szegmenseit. Csak ezen tények birtokában tisztázható a tényleges helyzet és körvonalozódhat a kibontakozás lehetséges útja.



**2. rész:**  
**A forgalom volumene**  
**és az okozott károk**

### III. A csatlakozás hatása a külkereskedelem és a közlekedés-szállítás volumenére (Pavics Lázár)

Az EU-tól kapott támogatások és az EU által Magyarországnak okozott környezeti károk összevetése eredményeként megállapítható, hogy Magyarország támogatta és támogatja az EU-t, és nem fordítva, ahogy azt az EU illetékesei állítják. Ezt az állításunkat részletes számításokkal támasztjuk alá. Ebből le kell vonni a megfelelő gazdaság- és környezetpolitikai következtetéseket, annál is inkább, mert ez elősegítheti a kedvezőbb feltételekkel történő belépésünket.

#### 1. Nehézségek a külkereskedelmi forgalom számbavételében

##### A korszakos változásokból eredő alapvető problémák

A rendszerváltás óta a külkereskedelmet érte a legnagyobb változás. A statisztikai rendszer szempontjából az 1990. és 1991. év a folytonosság, vagyis a bázis-elv alkalmazásával nem hasonlítható össze. Statisztikusok megfogalmazása szerint a régi statisztikai rendszer összeomlott. Ennek ellenére az 1990. és 1991. évek közötti összehasonlítást bizonyos áthidaló módszerekkel, számításokkal lehet és kell biztosítani. Komoly nehézségek és egyedi számítások után tudtuk csak megteremteni az 1990. és 1991. évek összehasonlíthatóságát, aminek során az alábbi problémákat kellett áthidalni:

- A rubel-elszámolás megszűntével USD-re csak a Ft érték közvetítésével tudtunk bázist teremteni.

- Megszűnt az NDK és Nyugat-Berlin külön státusza, az NSZK-ba olvadtak.

Az EU 15 tagországra történt bővítésének hatása miatt (1995-ben Ausztria, Finnország és Svédország lépett be) itt is visszamenőleg 15 országra dolgoztuk át a bázist.

##### A külkereskedelmi forgalom számbavételi módszerének alakulása

A külkereskedelmi forgalom vizsgálatát több oldalról célszerű elvégezni, mivel a világot egyre inkább uraló globalizáció a külkereskedelmi forgalom bővítésében, illetve annak halmozásában erőteljesen érvényesül.

Ennek a forgalmat és ezzel a környezet terhelését növelő tényezői

- a közvetítői kereskedelem,
- a reklám és az eldobó csomagolás,
- a pénzügyi rendszerek eltéréséből adódó, csak a cégprofitot növelő kereskedelem gerjesztése.

1991 előtt a külkereskedelmi áruforgalom megfigyelési rendszere a szakosodott külkereskedelmi vállalatok adatszolgáltatásán alapult. Ennek az volt a lényege, hogy csak az áruforgalmat tartották nyilván, azt is csak nettó értéken, vagyis bér munka esetén csak a magyar részről teljesített bér munka értékét vették számba, annak importált anyag értékét nem, illetve azt a bruttó értékből levonták. A külkereskedelmi vállalatoknak az MNB által kezdeményezett felszámolása után a külkereskedelem és annak piaca gyorsuló ütemben a külföldi cégek tulajdonába került.

1991 óta a külkereskedelmi termékforgalom bruttó elven alapul, vagyis aktív bér munka esetén az importált anyag értékét is tartalmazza, és a vámhatárt átlépő ún. speciális termékforgalomra (Special Trade) vonatkozik. A külkereskedelmi termékforgalom nyilvántartása a VÁM91 Árunyilatkozat bizonylatán szereplő, statisztikai célokra kijelölt adatok összesítése alapján történik.

A vámszabad területek és a külföldi országok közötti forgalom 1997-ig nem volt része a termékforgalomnak. A forgalom számbavétele a határátlépés dátuma szerint történik.

A termékforgalom körébe azon javak külföldi értékesítése illetve külföldről történő beszerzése tartozik, amelyekkel az ország anyagi javai csökkennek, illetve növekednek. Sajátossága az 1991-től érvényes megfigyelési rendszernek, hogy a véglegesen vámkezelt vámáruk mellett a termékforgalomba *beletartoznak az előjegyzésben kezelt vámárak közül a bér munka ügyletek áruszállításai.*

1997. január 1-jétől a külkereskedelmi forgalom megfigyelési rendszere tovább változott oly módon, hogy a vámstatisztikai forgalmat együtt kezeli az ipari vámszabad területek forgalmával. Vagyis a statisztika csak a Magyarország és a külföld közötti termékmozgásokat figyeli meg, és ezen belül csak azokat a vám eljárásokat, amelyekkel az ország anyagi javai növekednek vagy csökkennek. Ettől az időszaktól kezdődően statisztikailag külföldnek tekintjük az ország határon kívüli országokat, továbbá a közvámraktárakat is. A számbavétel alapja egyrészt az Egységes Vámokmány, amelyről a vám-

határon áthaladó termékek statisztikai számbavétele történik a határátlépés dátuma szerint. A forgalom megfigyelését import esetében CIF paritáson (az importáru piaci értéke a magyar vámhatáron, beleértve a vámhatárig felmerült összes költséget, valamint a szállítás alatti biztosítást), export esetében FOB paritáson (az exportáru piaci értéke a magyar vámhatáron, beleértve az árunak a vámhatárig történő szállításával kapcsolatos összes költséget) végzik. A külkereskedelmi forgalom országok illetve országcsoportok szerinti számbavétele a származási, illetve rendeltetési országok szerint történik. A szerződés szerinti számbavétel esetén az adatokból az ún. közvetítői kereskedelem volumene is kiszámítható.

A szoftver 1991-től 1997-ig adathordozó értékén, 1998-tól teljes értéken szerepel az áruforgalomban.

Az ipari vámszabad területek számbavétele a vámokmány típusú Kitárolási és Betárolási Rendelkezés alapján történik.

Megjegyezzük, hogy az ipari vámszabad területek „belföldiesítése” ellentétes az EU előírásával így, csatlakozásunk után azt vissza kell „külföldiesíteni”.

## 2. A magyar külkereskedelem szerkezetének változása volumen, térség és áruösszetétel szerint

A statisztikai adatoknak a szállítás módozatára vonatkozó részét két oldalról határoltuk be. A legmegbízhatóbb a vámstatisztika, amely kellő pontossággal állapítja meg a magyar export és import valamennyi fontos mérőszámát, mégpedig a termékforgalom lebonyolítása alapján: nettó súlyban és értékben (Ft-ban és aktuális árfolyamon USD-re és ECU-re, illetve EUR-ra átszámolva).

Ennek az általunk feldolgozott, származás és rendeltetés szerinti külkereskedelmi statisztikából levezetett és országonkénti bontásban feltüntetett, valamint 2000. évi szerkezetben kimunkált rendszer egészéből kiadódik az Európai Unióval való közvetlen külkereskedelmi forgalmunk volumene. Ez a legmegbízhatóbb adatunk, mivel 1991 óta a Vám- és Pénzügyőrség Országos Parancsnoksága a vámokmányok alapján állít ki bizonylatokat, és azt adja tovább a külkereskedelmi statisztikai feldolgozás számára az addigi külkereskedelmi vállalati alapon történt feldolgozás helyett.

Másfelől a KHVM (KöViM) ágazati adatszolgáltatása megbontja a nemzetközi áruszállítást egyes módok (vasúti, közúti stb.) szerint. A környezet terhelése szempontjából a közúti áruszállítás volumenének természetes mértékegységben való meghatározása kiemelt fontosságú volt számunkra, mivel a környezet terhelése itt a legmagasabb.

A fenti elvek alapján az 1991 és 2000 közötti időszakra a tényt számok feldolgozásával részletes számításokat végeztünk a Magyarország és az EU országok között folytatott termékforgalommal kapcsolatosan. A külkereskedelmi forgalmat a szállítási statisztikák feldolgozásának alapján nettó súlyra, az export és import értékére (Ft-ban, USD-ben és euróban), valamint a nettó súlyt támpontként felhasználva, közúti és vasúti áruszállításra bontottuk.

Az 1990 és 2000 közötti változást vizsgálva (a fent említett összehasonlítási problémák áthidalásával) az III. 1. táblázatban közölt főbb mutatók markánsan jellemzik a külkereskedelemben végbe ment folyamatokat.

### III. 1. táblázat: A külkereskedelmi forgalom 1990-ben és 2000-ben

Megnevezés	A külkereskedelmi forgalom volumenindexe*	A forgalom értéke, folyó áron, millió USD
<b>Behozatal</b>		
1990	100	8648,8
2000	301,1	32079,5
<b>Kivitel</b>		
1990	100	9587,6
2000	247,5	28091,9

\*A KSH által számolt és publikált volumenindex.  
A 2000. évi adatok az ipari vámszabad területek forgalmával együtt értendők.

A külkereskedelmi forgalom volumen-változásának dinamikája meghatározó jelentőségű a magyar gazdaság növekedése szempontjából, különösen, ha összevetjük azzal, hogy a magyar GDP volumene csak 2000-ben érte el az 1990. évi szintet.

A származás illetve rendeltetés szerinti magyar-EU forgalmat vizsgálva megállapítható, hogy az EU aránya meghatározó szerepet tölt be, különösen az export terén, ahol súlya az utóbbi két évben meghaladta a teljes forgalom 75%-át (ld. a III. 2. táblázatot).

### III. 2. táblázat: Az EU aránya a magyar külkereskedelemben

Év	Import, % *	Import, %**	Export, % *	Export, % **
1990	31	49	32,2	45,4
1991	41,1	56,7	45,7	58,6
1992	42,7	54	49,8	62,3
1993	40,1	54,4	46,5	58,1
1994	45,3	61,1	51	63,7
1995	61,5	61,5	62,8	62,8
1996	62,3	62,3	69,7	69,7
1997	62,8	62,8	71,2	71,2
1998	64,1	64,1	72,9	72,9
1999	64,4	64,4	76,2	76,2
2000	58,5	58,5	75,2	75,2

\*1994-ig 12 ország, 1995-től 15 ország.

\*\*Végig a jelenlegi 15 EU tagországgal való forgalomra átdolgozva.

A magyar külkereskedelmi forgalomban a feldolgozott termékek és gépek (SITC nomenklátúra 5–9. áruféjezetek összesen) értéke és a teljes forgalomhoz viszonyított aránya 1991-hez képest 2000-re jelentős változáson ment át (a belső, nagyobb mélység szerinti bontásban vizsgálva, ennél nagyobb mértékű változás mutatható ki, pl. az új személygépkocsi export az 1991. évi 0-ról 2000-re 105 ezer darabot is meghaladó mennyiségre nőtt), amint ez a III. 3. táblázatban látható.

### III. 3. táblázat: A magyar külkereskedelmi forgalom és ezen belül a feldolgozott termékek aránya 1991-ben és 2000-ben (millió ECU, illetve EUR, folyó áron)

	Összesen	Ebből: Feldolgozott	Feldolgozott %-os aránya
<b>1991</b>			
Export	8244,6	5489,5	66,6
Import	9230,2	6791,5	73,6
<b>2000</b>			
Export	30524,5	27147,4	88,9
Import	34832,8	30198,2	86,7

Forrás: Külkereskedelmi statisztika

A fentiekből megállapítható hogy a magyar gazdaságban és az EU-val való kapcsolatunkban a külkereskedelem súlya és szerepe napjainkig növekvő tendenciát mutat. Ebből a 2000. év importja mutat csak komolyabb – átmeneti – visszaesést az energia árak ugrásszerű növekedése miatt.

A forgalom részletes, egyes országokra bontott értékét (USD, Ft és EUR) a III. 4. és III. 5. táblázatban exportra és importra külön dolgoztuk fel. Ennek adatait a külkereskedelmi statisztikából állítottuk elő és a KSH által alkalmazott módszer szerint számítottuk ki.

Az EU országok által lebonyolított közvetítői kereskedelem egyre növekvő volumenére és arányára utal az is, hogy az EU országok szerződés

### III. 4. táblázat: Magyarországnak az Európai Unió országaiba\* irányuló exportja (rendeltetés szerinti forgalom) millió euró, folyó áron, és nettó súly, tonnában

Ország	1991			2000**			2000/1991, %		
	tonna	M. EUR	EUR/tonna	tonna	M. EUR	EUR/tonna	tonna	M. EUR	EUR/tonna
Ausztria	3427610	894	261	3728148	2647	710	108,8	296,1	272,3
Belgium	83809	119	1418	286256	954	3332	341,6	802,5	235,0
Németország	2146012	2214	1032	3079018	11370	3693	143,5	513,5	357,9
Dánia	33258	50	1513	56448	150	2652	169,7	297,5	175,3
Spanyolország	40934	125	3063	172522	567	3284	421,5	452,0	107,2
Finnország	45764	65	1417	41510	107	2586	90,7	165,5	182,5
Franciaország	159490	236	1480	342958	1601	4669	215,0	678,4	315,5
Nagy-Britannia	132097	167	1264	243723	1253	5140	184,5	750,5	406,8
Görögország	88041	51	585	86125	103	1198	97,8	200,4	204,8
Írország	1429	6	4315	17560	273	15554	1229,2	4430,8	360,5
Olaszország	1900257	624	328	2145630	1793	836	112,9	287,5	254,6
Luxemburg	10456	3	328	19691	9	482	188,3	276,3	146,7
Hollandia	200881	171	851	355648	1658	4663	177,0	970,3	548,1
Portugália	4583	3	722	13185	166	12609	287,7	5027,4	1747,6
Svédország	87771	105	1191	107307	277	2577	122,3	264,5	216,4
EU összesen	8362393	4834	578	10695728	22928	2144	127,9	474,3	370,8
Világ összesen	15629437	8245	528	18789057	30525	1625	120,2	370,2	308,0
EU/Világ, %	53,50	58,63		56,93	75,11				

\*Az EU és Németország 2000. évi szerkezetben.

Forrás: Külkereskedelmi statisztika

**III. 5. táblázat: Magyarországnak az Európai Unió országaiból\* származó importja (származás szerinti forgalom) millió euró, folyó áron, és nettó súly, tonnában**

	Származás-rendeltetés szerinti arány			Szerződés szerinti arány			Export		
	tonna	M. EUR	EUR/tonna	tonna	M. EUR	EUR/tonna	tonna	M. EUR	EUR/tonna
Ausztria	1207221	1232	1020	1958929	2565	1310	162,3	208,3	128,3
Belgium	130561	125	957	245975	780	3172	188,4	624,6	331,6
Németország	1342728	1976	1471	2114071	8899	4209	157,4	450,5	286,1
Dánia	21283	53	2487	56887	162	2856	267,3	306,9	114,8
Spanyolország	27497	54	1951	199652	623	3118	726,1	1160,3	159,8
Finnország	36381	66	1818	169563	406	2393	466,1	613,4	131,6
Franciaország	93231	246	2641	573443	1520	2651	615,1	617,4	100,4
Nagy-Britannia	63807	228	3573	176974	1105	6243	277,4	484,7	174,7
Görögország	45937	34	731	77295	58	756	168,3	173,8	103,3
Írország	271918	158	581	12583	275	21829	4,6	173,9	3757,0
Olaszország	379895	668	1758	879558	2616	2974	231,5	391,7	169,2
Luxemburg	915	2	2316	19172	34	1752	2095,6	1585,8	75,7
Hollandia	121499	251	2064	345541	767	2220	284,4	305,9	107,6
Portugália	659	3	3876	10363	136	13102	1572,0	5314,1	338,0
Svédország	182445	142	780	271201	401	1480	148,6	281,9	189,7
EU összesen	3925978	5236	1334	7111205	20347	2861	181,1	388,6	214,5
Világ összesen	18568191	9230	497	31286743	34833	1113	168,5	377,4	224,0
EU/Világ, %	21,14	56,73		22,73	58,41				

\*Az EU és Németország 2000. évi szerkezetben.

Forrás: Külkereskedelmi statisztika

szerinti aránya magasabb, mint a fent bemutatott, származás-rendeltetés alapján kapott arány (ld. a III. 6. táblázatot!).

rinti forgalom esetében (amely a közvetítői kereskedelmet is tartalmazza): az exportnál 85%-os, az importnál pedig 88%-os.

**III. 6. táblázat: Az export és az import aránya származás-rendeltetés, illetve szerződés szerint 2000-ben (százalék)**

	Származás-rendeltetés szerinti arány	Szerződés szerinti arány
Export	75,1	76,4
Import	58,4	71,3

Mélyebb, tételenkénti vizsgálati módszerrel kimutatható, hogy az EU által bonyolított közvetítői kereskedelem aránya ennél is nagyobb súlyt, illetve volument képviselt.

A III. 7. táblázat az országok és a tételek szerinti bontást is bemutatja az 1997. és 1998. évekre. Ennek alapján az exportra 10%-kal, az importra pedig 30%-kal magasabb arányt kapunk, mint a származás-rendeltetés szerint vizsgálva. Ezt az értéket vetjük alapul a részletesen nem számolt évekre is.

A fentiekben kifejtettek alapján az EU-val való külkereskedelmünkben a származás, illetve rendeltetés szerinti forgalom kisebb, mint a szerződés sze-

### 3. A külkereskedelmi forgalom jövedelmezőségének változása

A külkereskedelmi forgalom vizsgálatát kiegészítettük annak vámbevételi és az ebből számolt vámterhet kifejező adatok feldolgozásával. Ennek részletesebb bemutatása azért indokolt, mert a külkereskedelmi forgalom ugrásszerű növekedésével szemben a vámbevételek zuhanásszerűen csökkentek. *Ez pedig a szállításhoz adódó környezeti és egyéb károk növekedését ellentételező bevételiől fosztotta meg a magyar költségvetést.*

Az egyik alapvető tényező, a rendszerváltás óta egészen a napjainkig is tartó, folyamatosan növekvő **cserearány-romlás**, amely jelentős hatással van a magyar gazdaság egészére. Egyes tanulmányok ezt „a tartósan egyenlőtlen csere intézményének” nevezik. Ennek lényegét csak úgy tudjuk bemutatni, ha elemezzük, miként változtak a nemzetközi gazdasági kapcsolatok az utóbbi évtizedben.

Magyarország 1990-re nemzetközileg elérte azt, hogy ipari termékek terén (néhány érzékeny cikket, pl. a textilt kivéve) gyakorlatilag fejlődő

### III. 7. táblázat: A közvetítő kereskedelem szerepének elemzése, millió USD

Megnevezés	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Teljes import	15466,3	18143,7	21234	25706,4	28008,2	32080
Ebből:		16208,9*				
közvetítők**	4640	5443	6344	7560	8402	9624
%	30,0	30,0	29,9	29,4	30,0	30,0
Közelítő számítás	2070,3	2419,2	2934,1	3101,8	3268,7	4772,8
Eltérés	2569,59	3023,91	3409,9	4458,2	5133,76	4851,1
Teljes export	12867	15703,7	19099,9	23005,3	25012,5	28092
Ebből:		13144,7*				
közvetítők**	1415	1727	2249	2449	2501	2809
%	11	11	11,8	10,6	10,0	10,0
Közelítő számítás	1183,6	704,7	980,3	937,7	759,6	822,0
Eltérés	231,8	1022,707	1268,7	1511,3	1741,65	1987,2
Közvetítők						
Végösszesen	6055	7171	8593	10009	10904	12433
Szaldó romlás	-3225	-3716	-4095	-5111	-5901	-6815

\*Ipari vámszabad terület nélküli forgalom

\*\*A normál betűs számok becsült értékek, millió USD-ben

Megjegyzés: A közvetítés tényleges nagyságát a Kopint-Datorg a teljes vámadatbázis alapján 1997. és 1998. évre elvégezte, ezt használtuk fel. (Ipari Szemle, 2000/3. szám)

Forrás: Külkereskedelmi statisztika.

országként, preferenciálisan kezeljék, vagyis a magyar ipari termékekre az USA, Kanada és az EU tagországaik nem vetettek ki vámot. Magyarország azonban megvámolhatta és meg is vámolta az ezekből az országokból származó ipari termékeket.

A preferenciális elbírálás alapja a fejlődő státusz volt, vagyis az, hogy a gazdasági fejlettség szintje Magyarországon jóval alacsonyabb volt, mint az említett országokban. Ez a különbség az elmúlt évtizedben tovább növekedett, ugyanis Magyarország bruttó hazai terméke csak 2000-ben érte el az 1990. évi szintet, tehát gazdasági fejlettsége 2000-re további 10 évvel maradt el az iparilag fejlett országokhoz képest. (Természetesen tudjuk, hogy a helyzet ennél bonyolultabb, hiszen a gazdaság szerkezetében számottevő változás, főleg korszerűsödés történt. Ez azonban állításunkat nem kérdőjelezi meg, hiszen ugyanakkor az iparilag fejlett államok még nagyobb léptékben korszerűsítették gazdaságukat.) A rendszerváltás során óriási veszteség érte a magyar gazdaságot, amelyet még az adósságcspada is súlyosbított. Ennek ellenére gyakorlatilag semmilyen újabb érdemi kedvezményt nem kaptunk az EU-tól az elvesztettek helyébe. Kiemelendő viszont, hogy Lengyelország számára jelentős adósság-elengedést biztosítottak.

Az EU-val ellentétben az Egyesült Államok továbbra is biztosítja Magyarországnak az úgynevezett General System of Preferences (GSP) rendszert, amelynek alapján az Egyesült Államok egyes magyar termékekre egyoldalúan vámkedvezményt nyújtott és nyújt. Ilyen módon 2001-ben az USA-ba irányuló 1,4 milliárd USD értékű magyar exportunknak kb. 25%-a részesült GSP-kedvezményben.

Azonban itt is egy „kis” korrekciót kell alkalmazni, mert 1990-ben a GDP és a GNI (a belföldön elosztható jövedelem) majdnem megegyezett, ezzel szemben 2000-ben a GNI több mint 5%-kal kisebb, mint a GDP (a külföldi tulajdonú cégek jövedelmei miatt). A készpénzes privatizáció során a magyar állami, közösségi és magánvagyon jelentős részét (1998-ig 10,4 milliárd USD vagyonértéket) a külföldi tulajdonosok szerezték meg. Tehát az elosztható jövedelem szempontjából (GNI) az 1990. évi szintet valószínűleg csak 2002–2003-ban érjük el. Így a rendszerváltás óta „szerzett” többletlemaradásunk gyakorlatilag 12–13 év.

Az Európai Unió a csatlakozás egyik feltételeként szabta, hogy Magyarországnak le kell építenie az EU-ból származó ipari termékekre kivetett vámot, és 2001-től már semmiféle ilyen vámot nem vethet ki – mintha gazdaságilag már egyenlő fej-



lettségi szinten lennénk. Tehát az elbírálás egyenlő lett annak ellenére, hogy a fejlettség szintje közötti különbség tovább nőtt. Ráadásul a célt, vagyis a belépés időpontját és ezzel a kilátásba helyezett támogatást az EU egyre távolabbra tolta, és a támogatás remélt összegét is folyamatosan apasztja.

A helyzetet tovább rontja, hogy az EU-val történt megállapodás alapján Magyarország köteles vámot kivetni a FÁK országokból származó, főleg nyersanyag-jellegű importra. Ez önmagában még előnyös is lenne, hiszen a vámok a magyar költségvetés bevételeit növelnék. Azonban a valóságban az EU-beli cégek különféle pénzügyi műveletekkel ellensúlyozni tudták ezt a terhet, és így elérték, hogy az áru többnyire EU-beliként – például osztrák kereskedőkön keresztül „átcsomagolva” osztrák áruként – vámmentesen érkezik hozzánk. Ugyanakkor Ausztria és más EU-beli országok a saját áruikkal ellentételezik ezt az importjukat. Ezzel az ún. közvetítői kereskedelemmel, amit az

utóbbi években dinamikusan növeltek, az EU országok cégei gyakorlatilag elvették Magyarország fejlődő-országbeli és volt KGST piacainak jelentős részét. (Lásd a III. 7. táblázatot!) Az onnan érkező termékek most az EU-országok cégein keresztül, gyakran fizikailag is többlet utat téve jönnek a magyar piacra, jelentős többletköltséget és környezeti terhelést okozva. Legjobb példa erre az orosz földgáz importja, melynek egy része Szlovákián és Ausztrián körbeszállítva nyugatról érkezik Magyarországra, és az ellenértékét az orosz fél osztrák árukban kapja meg. (Ráadásul a körbeszállítás költségét is a magyar fogyasztóval fizettetik meg, és mindez még felesleges környezetterheléssel is jár.)

Az EU-ból származó importot tekintve a vám és a hozzá kapcsolódó áfa-bevételek összege az 1994. évi szinthez viszonyítva 1995 és 2000 között 8,3 milliárd euróval csökkent (ebből csak 2000-ben 1,6 milliárd euróval), tehát ilyen összegű költségvetési bevételtől estünk el az említett időszakban. Ezt a

**III. 8. táblázat: A költségvetés vámbevételeinek és az import alakulása**

Év	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 progn.
Vámbevétel								
Költségvetési előirányzat	122,5	221,3 pótl	246	196	104	134,3	118	102
Tény, folyó áron	148,8	248	247	159,9	130,6	140,2	136,6	102
Ebből: vámbiztosíték	0	47,5	32,4	34,4	24,8	36,4	34,5	27,6
vámpótlék	0	69	98,8	29	0	0	0	0
vám és illeték	148,8	131,5	115,8	96,5	105,8	103,8	102,1	74,4
Ebből: Élelmiszergazdaság				27	31	35	41	41
Nem agrár áruk				69	74	69	61	34
Vámbevétel 2000. évi áron.	385,1	500,6	403,4	220,7	89,8	75,7	60,7	31,0
Vám és illeték, agrár nélkül	385,1	265,4	189,1	95,4	89,8	75,7	60,7	31,0
Vám bevételkiesés*								
1994-hez viszonyítva 2000. évi áron:			Bázis 385,1x1,25 =481,3					
1995-ben		80						
1996-ban			146					
1997-ben				333				
1998-ban					369			
1999-ben						387		
2000-ben							405	
2001-ben								443
Import összesen***	1537,0	1936,4	2379	3170,4	4121	4611	6211	6738
Ebből: aktív bémunka	197,5	316,7	436,7	652	874	1040	1329	1368
Vámbevétel/import, %	9,68	12,81	10,38	5,04	3,17	3,04	2,20	1,51
Vámbevétel/import, %****	9,68	6,79	4,87	3,04	2,57	2,25	1,64	1,10
Vámbevétel/import, %*****	11,11	8,12	5,96	3,83	3,26	2,91	2,09	1,38

\* Az import vámjához kapcsolódó áfa bevételkiesések együtt.

\*\*Az 1996. évhez viszonyított bevételkiesés.

Forrás: 1995., 1996., 1997., 1998., 1999. és 2000. éves költségvetési tény és előirányzat, valamint 1997. évi CXLVI. törvény és KSH havi füzetek

kiesett bevételt a hazai gazdaság és lakosság terhelésével (adók, járulékok növelése, juttatások elvonása) kellett folyamatosan ellentételezni, és így az import versenyképessége durván számolva kétszeresével (2000-ben például 3,2 euróval, azaz 800 milliárd forinttal) javult a hazai termeléssel szemben. Ez a tény is hozzájárult ahhoz, hogy a hazai munkaképes lakosság foglalkoztatottsági szintje rendkívül alacsonyra süllyedt, és kisebb ingadozásokkal jelenleg is ott van.

További kárunk ered abból is, hogy esetenként még versenyképes (sőt, esetleg minőségileg jobb) magyar termékeket sem veszik meg, mert az EU-országbeli termékek pénzügyi feltételei Magyarországon kedvezőbbek. Erre jellemző példa a BKV Rt. autóbusz-vásárlása, ahol a magyar szállítás csak 50%-os hitelezéssel történt volna, és így helyette a 100%-os hitelt biztosító német cég műszakilag elavult autóbuszait vették meg. Ennek további nemzetgazdasági hátránya az, hogy 2001-től már vámmentesen érkeztek a német buszok, így semmilyen költségvetési bevétel nem származott ebből, miközben a magyar termelő adókat és járulékokat fizet mind a központi költségvetésnek, mind a Fővárosi Önkormányzatnak. A helyzet még súlyosabb, ha figyelembe vesszük azt, hogy a BKV Rt. bevételeinek 60 százalékát közpénzekből biztosítják.

Ezt, a számunkra egyértelműen folyamatosan kedvezőtlenebbé váló helyzetet az EU egyebek mellett úgy érte el, hogy a csatlakozás időpontját egyre későbbre tolt. Ma is ezt a taktikát alkalmazza. Ezzel a feltételeinket is tovább rontja, miközben már most „leszüreteli” az integrációs előnyt, ami lényegében abból áll, hogy gazdaságilag jóval fejlettebb térségeket a fejlődésben elmaradottabbakkal úgy integrálja, hogy még a jogos iparvédelem minimális lehetőségét sem teszi lehetővé. Jellemző erre, hogy Magyarországon az utóbbi 7 évben egyetlen olyan iparvédelmi intézkedést sem hoztak, amely magyar feldolgozó-ipari terméket valamilyen módon védett volna.

A külkereskedelmi forgalom mai szintje mellett ezen egyenlőtlen csere miatt Magyarországot 2000-ben kb. 1,6 milliárd euró kár érte, melynek hasznélvezője az EU. *Az 1995 és 2001 évek közötti Magyarországot ért kár összege (kamatok nélkül számolva) meghaladja a 8,3 milliárd eurót.* Ennek részletes számítását a 8. táblázatban mutatjuk be.

Megjegyezzük, hogy a keleti-bővítés összes országait sújtó kár összegét – egyes diplomáciai körökből származó értesülés szerint – évi 20 milliárd EUR-ra becsülik. A fentiekben bemutatott magyar

adatok kivetítéséből hasonló nagyságrend következtethető ki.

A külkereskedelem jelentőségét, illetve nemzetgazdaságban elfoglalt és növekvő súlyát az a mutató is jól szemlélteti, hogy az milyen arányt képvisel a megtermelt GDP értékéhez viszonyítva, amit a III. 9. táblázatban mutatunk be.

A fentiekből egyértelműen megállapítható, hogy a magyar gazdaság nyitottságának mértéke az elmúlt 10 évben megkétszereződött, és ezzel olyan országok nyitottságának mértékét érte el, mint Hollandiáé, sőt azt is kis mértékben meghaladta. (Ennek egyéb, például kockázati, illetve külső érzékenységi problémáit most nem tárgyaljuk.) Természetesen ebből a szállítási igényesség jelentős növekedése is következik – főleg a nemzetközi kooperáció fokának bővülése következtében –, ami végeredményben környezeti többletterhelést jelent Magyarországon és az EU-ban egyaránt.

**III. 9. táblázat: A külkereskedelmi forgalom a GDP százalékában kifejezve**

Év	1991	2000
Export/GDP	30,6	60,7
Import/GDP	34,2	69,3
Külkereskedelmi forgalom/GDP	64,8	130,1

Forrás: KSH évkönyvek és nemzeti számlák

## 4. A forgalom volumene

A külkereskedelmi forgalom országokra és EU-ra bontott súlyadatai csak a származás-rendeltetés szerint álltak rendelkezésünkre, ezért a feldolgozás során ebből indultunk ki.

A III. 4. táblázatban 2000. évi szerkezetben állítottuk össze az EU egyes országaiba irányuló magyar kivitel adatait nettó tonnában és millió euróban az 1991. és 2000. évekre, hogy a 10 év alatt végbe ment változást szemléletessé tegyük.

A változás lényegesebb jellemzői a következők:

- A magyar-EU közvetlen forgalomban a tonnában kifejezett kivitel az 1991. évi 8,4 millió tonnáról 2000-re 10,7 millió tonnára, vagyis 27,9%-kal nőtt.
- A forgalom értéke ezzel egy időben 4,8 milliárd euróról 22,9 milliárd euróra fejlődött.
- Ezek eredményeként az export fajlagos értéke az 1991. évi 578 EUR/t-ról, 2000-re 2144 EUR/t-ra emelkedett.

- Tonnában mérve legnagyobb mennyiséget a szomszédos Ausztriába vittünk ki, 1991-ben 3,4 millió tonnát, 2000-ben 3,7 millió tonnát.

- Értékben kifejezve Németország vezet, ahova 1991-ben 2,2 milliárd euró, 2000-ben már 11,4 milliárd euró összegű export valósult meg.

Hasonlóképpen mutatjuk ki a III. 5. táblázatban az EU-ból Magyarországra történő behozatal adatait, ami a következő lényeges változásokat mutatja:

- A magyar-EU közvetlen forgalomban a tonnában kifejezett behozatal az 1991. évi 3,9 millió tonnáról 2000-re 7,1 millió tonnára, vagyis 81,1%-kal nőtt.

- A forgalom értéke ezzel egy időben az 1991. évi 5,2 milliárd euróról 2000-re már 20,3 milliárd euróra duzzadt.

- Ezek eredményeként az import fajlagos értéke az 1991. évi 1334 EUR/t-ról, 2000-re 2861 EUR/t-ra emelkedett.

- Tonnában mérve legnagyobb mennyiséget Németországból hoztunk be, 1991-ben 1,3 millió tonnát, 2000-ben már 2,1 millió tonnát.

- Értékben kifejezve is Németország vezet, ahonnan 1991-ben közel 2 milliárd euró, 2000-ben pedig 8,9 milliárd euró összegű import bonyolódott le.

Néhány általános megállapítást is tehető az EU-val lebonyolódó export és import összetételével kapcsolatban:

- Az export és az import fajlagos értéke közötti különbség az 1991. évi 756 EUR/t-ról 2000-re 717 EUR/t-ra mérséklődött, illetve a hányados is erőteljesen csökkent (import/export az 1991. évi 2,31-ről, 2000-re 1,33-ra) – bár továbbra is az import magasabb.

- Ennek eredményeként a fuvar költség iránti érzékenység elvileg csökkent, ugyanakkor a nemzetközi versenyképesség fokozódása a költség abszolút értékének mérséklésére kényszerít. Ez viszont a fajlagosan olcsóbb vasúti fuvarozás felé kell, hogy terelje a szállítást.

- A termelés folyamatos ellátásának biztosítására esetenként inkább a vasúti szállítás képes, mivel hétvégen és ünnepnapon a közúti áruszállítást az EU-ban és Magyarországon is korlátozzák.

A fenti adatok az exportnál a rendeltetés, az importnál a származás szerinti statisztikai feldolgozást tartalmazzák. Ezeknek a szerződés szerinti értékre való meghatározásához a közvetítői kereskedelemmel való korrekció szükséges, hogy az ellen-

őrzött külkereskedelmi forgalom természetes súlyban mért adatainak tényleges nagyságát kapjuk meg. Ezt visszaigazolják az áruszállítási statisztikák összevont adatai is, mert általában olyan mértékben haladják meg a származás/rendeltetési statisztika számait, ami gyakorlatilag a szerződés szerinti érték nagyságának felel meg.

A forgalomra vonatkozó adatokat több panelben, egyes kiemelt szempontok szerint dolgoztuk fel. A célunk az volt, hogy a különféle statisztikákból nyert adatokat először összehasonlíthatóvá tegyük, és ezáltal azokból különféle következtetéseket vonhassunk le, majd az eltérésekből azok megbízhatóságára is fény derüljön.

Mindez egyúttal azt is jelenti, hogy a külkereskedelmi forgalom összetétele és volumene határozza meg a szállítási igényeket.

**Összefoglalva az eddigieket:** a magyar-EU közvetlen külkereskedelmi forgalom teljes szállítási-igényessége a vámbizonylatok alapján az 1991. évi 12,3 millió tonnáról 2000-re 17,8 millió tonnára nőtt. Tehát ez az az árumennyiség, amelynek szállítását az EU-val történő egyre szorosabb integráció feltételei között meg kell oldani. Környezetvédelmi szempontból az az optimális, ha a távolsági szállítás a környezetet és az infrastruktúrát legkevésbé terhelő módon, vasúton bonyolítjuk le. A 2001. szeptember 11-i terroristámadás után a világ szemlélete alapvetően megváltozott, ezért újabb fontos szempont a fekete gazdaság visszaszorítása a pénzmosás és egyéb hasonló kedvezőtlen tényezők kiszűrése céljából. Tehát a szállítási igények kielégítésének kívánatos szempontjai változnak, nem az abszolút szabadság az egyedüli vezérelv. Fel kell készülni a szállítási szerkezet eddigieknél kedvezőbb változtatására. A szükséges kapacitást a fenti értékek a tranzit igényekkel növelve adják meg. Ha a forgalom növekedésének eddigi ütemével számolunk, akkor az elviselhetetlen környezeti terhet okoz majd Magyarországon és EU-ban egyaránt. Ilyen szempontból *az áruforgalomnak a közútról a vasútra való terelése már a külkereskedelmi forgalom léte érdekében is szükséges*. Megjegyezzük, hogy az 50%-os forgalomművekedés környezeti, infrastrukturális és technikai tényezői együttesen hatnak, vagyis hátrányos hatásaik multiplikálódnak.

A szállítási igények többféle módon elégíthetők ki, a környezetet kímélőbb vasúti és vízi, vagy a környezetet több mint egy nagyságrenddel szennyezőbb közúti (vagy esetünkben elhanyagolható mértékben légi) módon.

2000-ben az egyes szállítási módokon belül a nemzetközi áruszállítás százalékos súlyát a III. 10. táblázat mutatja be.

**III. 10. táblázat: A nemzetközi áruszállítás részaránya az összes áruszállításon belül (árutonna-kilométer alapján számolva)**

Vasúti	Közúti	Vízi	Légi	Csőveztés	Összesen
75,5	36,5	95,6	100	78,3	53,3

Forrás: KSH

A fentiekből megállapítható, hogy a külkereskedelem szállítási igénye egyes módokban meghatározó arányt foglal el, de az összesen belüli aránya is 53,3%-ot tesz ki.

Egyes exportra kerülő termékek kitermelése és szállítása egyaránt jelentős környezetkárosodással jár. Amennyiben az ilyen jellegű néhány terméket részletesebb vizsgálat tárgyává tesszük, akkor kiderül, hogy azok olyan alacsony áron kerülnek exportértékesítésre, melyben még az is kétséges, hogy az egyszerű költségek megtérülnek-e. Az Ausztriába irányuló kivitelünkben ezek súlyban jelentős mennyiséget képviselnek (évente összesen 0,7–1,1 millió tonnát), viszont fajlagosan csekély értékűek (2–3 EUR/tonna), ilyenek például az egyes építőanyagok, ezen belül a természetes homok (2505 CN-kód), a kavics, sóder és zúzott kő (251710 CN-kód) (Ld. a III. 11. táblázatot!).

A környezeti és infrastruktúra-károk vizsgálatát és számszerűsítését a fentiekben kimunkált külkereskedelmi és áruszállítási adatok birtokában a következő fejezetben dolgozzuk fel, azonban elő-

ször röviden vázoljuk a délszláv események hatását az áruszállításra.

## 5. A délszláv események hatása

A délszláv embargó jelentős mértékben torzította és rontotta a szállítás eddig kialakult szerkezetét. A jóval környezetkímélőbb és így sokkal kevesebb nemzetgazdasági kárral járó vasúti és vízi szállítás egy része a környezetet erőteljesen terhelő közútra terelődött.

Az embargó és délszláv háború gazdaságilag Magyarországot, mint közvetlen szomszédot és tranzitáló országot érintette a legnagyobb mértékben, ami tovább rontotta helyzetünket.

A károk összegének becslésére több számítás készült, az eredmények középértéke mintegy 3 milliárd USD. Az embargó miatti környezeti károk összege ezen belül kb. 500 millió USD-re becsülhető. Ezen összeget az EU ki kellene, hogy fizesse Magyarország részére, illetve ilyen összegű külön kompenzációs kártérítést kellene folyósítani. Az embargó miatt előidézett kedvezőtlen szállítási szerkezet felszámolása, illetve a vasúti és vízi szállítás „versenyhelyzetbe hozása” jelentős többletforrást igényel, amelyet jogosan kellene hogy megkapjunk az EU-tól kártalanítás formájában. Ennek érvényesítésére megfelelő taktikát kell kidolgozni, és azt következetesen végrehajtani. Ez a követelésünk azért is jogos, mert az embargó bevezetésekor az EU illetékesei szóbeli ígéretet tettek valamilyen módon történő kártalanításunkra, erre azonban eddig semmilyen konkrét összeget nem említettek, illetve elfelejtettek visszatérni a témára.

**III. 11. táblázat: Fajlagosan kis értékű áruk szállítása Ausztriába**

Megnevezés	Egység	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
CN 2505	tonna	10925	0	94910	175640	227259	208264	149025	138511
természetes	M Ft	17	0	42	97	112	99	71	81
homok	Ft/t	1556,06	0,00	442,52	552,27	492,83	475,36	476,43	584,79
	EUR/t	14,48	0,00	2,72	2,89	2,34	1,97	1,88	2,25
CN 251710	tonna	300866	365161	368117	697014	850978	653531	563600	576847
kavics, sóder,	M Ft	87	108	165	395	507	483	388	442
zúzott kő	Ft/t	289,17	295,76	448,23	566,70	595,79	739,06	688,43	766,23
	EUR/t	2,69	2,37	2,76	2,96	2,82	3,07	2,72	2,95
Fajlagosan kis értékű termékek összesen:									
	tonna	311791	365161	463027	872654	1078237	861795	712625	715358
	M EUR	0,967	0,866	1,273	2,574	2,935	2,415	1,816	2,011
Árfolyam	Ft/EUR	107,50	124,78	162,65	191,15	210,93	240,98	252,80	260,04

Forrás: KSH Külkereskedelmi évkönyvek

## IV. Környezeti és infrastrukturális károk

(Pavics Lázár – Lukács András)

### 1. Az áruszállításból származó környezeti és infrastruktúra-terhelések és károk

#### Az összes kár

A környezeti károk egyes közlekedési vonatkozású részeinek felmérése előtt célszerű az összes bennünket ért, a közlekedésből származó kár összegét globális módszerrel meghatározni.

A közlekedés környezeti kárait, tekintettel a nemzetközi összehasonlító módszerekre és adatokra a GDP 5–8%-a közötti értéksávban szokták megadni. A konkrét értékek meghatározása előtt azonban azt is tisztáznunk kell, hogy a GDP melyik értékét kell mérvadónak tekintenünk. Az iparilag fejlett országok esetében, ahol ezek a számítások készültek a valuta árfolyamon és a vásárlóerő alapján számolt GDP érték közötti eltérés kis mértékű, és ott ellenkező előjelű az eltérés, mint nálunk, vagyis a vásárlóerő-paritásos GDP értéke kisebb. Tehát ez is igazolja azt, hogy Magyarország esetében a vásárlóerő-paritáson számolt GDP értékét kell az adott 5,6–7,8%-kal beszorozni. Magyarországon a KSH hivatalos kiadványa szerint 1999-ben a vásárlóerő-paritáson számolt GDP értéke 2,26-szorosa volt a valuta-árfolyamos értéknek.

A KHVM 1995-ben közzétett adatai szerint a közlekedés környezeti kárai a GDP 5,6–7,8 százalékának megfelelő összeget tettek ki (IV. 1. táblázat).

Megjegyzendő, hogy ez az adat nem tartalmazza az összes kárt, így például az éghajlatváltozásból a területfoglalásból és a biológiai sokféleség csökkenéséből származó károkat. Nem veszi figyelembe a korábbi években bekövetkezett károk költségeit sem, hanem csak az adott évre számol.

A vásárlóerő-paritásos GDP-re vetítve 7,8%-os közlekedés okozta környezeti kár összege Magyarország esetében 2000-ben 1605–2235 milliárd Ft közötti értéket ad.

Jelen anyagunkban a folyó áras számításból indulunk ki. A közlekedés okozta környezeti károk összege így számolva (ezt nemzetközi összehasonlításban valutaárfolyamos értéknek nevezzük) 2000-ben 732 és 1020 milliárd Ft közötti összeget tett ki. Ezen belül fontos megvizsgálni az egyes szállítási módok fajlagos környezeti terhelését.

A közlekedés okozta környezeti károk kb. 88%-át a közúti közlekedés adja. Magyarország esetében a fekete gazdaság és a szürke gazdaság nagy súlyt, amely a közlekedést tekintve szinte csak a közúti szállításra jellemző, a közúti közlekedés által okozott károk aránya meghaladhatja a 90%-ot.

Itt szeretnénk felhívni a figyelmet arra a téves nézetre, amely elsősorban a közúti áruszállítás műszaki fejlesztésével akar nagy mértékű javulást elérni a környezeti terhelésben. Ebben az esetben hatalmas költségekkel is a legtöbb mutató tekintetében (szén-dioxid-kibocsátás, zaj, útrongálás, terü-

IV. 1. táblázat: A közlekedés környezeti kárai 2000-ben a GDP alapján számolva

Hatás	Költség a GDP %-ában		Költség valuta-árfolyamon (milliárd Ft)						Költség vásárlóerő alapon* (milliárd Ft)					
			Összesen		Közút		Vasút		Összesen		Közút		Vasút	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Balesetek	1,5	2,0	196	262	174	232	22	30	443	591	393	524	51	67
Levegőtlenítés														
– helyi	1,0	1,3	131	170	125	162	6	8	295	384	282	366	14	18
– egyéb külterületi	0,3	0,5	39	65	34	57	5	8	89	148	78	129	11	18
Zaj, rezgés	0,8	1,0	105	131	85	106	20	25	236	295	191	239	45	56
Idővesztés	2,0	3,0	262	392	226	339	36	54	591	886	510	765	81	121
Összesen	5,6	7,8	732	1020	643	895	89	125	1655	2305	1453	2023	201	281

Forrás: KHVM, valamint KSH Külkereskedelmi évkönyvek alapján végzett számítás.

Megjegyzés: A 2000. évi GDP 13075,2 milliárd Ft folyó áron és 28656,8 milliárd Ft vásárlóerő alapon. A vásárlóerő alapján a magyar GDP 1999-ben 2,26-szor nagyobb volt, mint a valutaárfolyamon kimutatott érték.

\* Ennek arányait a vásárlóerő alapon számított GDP-hez kell viszonyítani.

## IV. 2. táblázat: Magyarországra érkező külföldi tehergépkocsik gépjárműadója

Év	Tehergépkocsi ezer darab*	Adó** Ft/tkm	Ft/ECU, Ft/EUR	Fizetendő adó	Fizetett adó***	Meg nem fizetett adó	Meg nem fizetett adó milliárd euró
milliárd Ft-ban							
1989	363,1		65,07				
1990	441,0		80,48				
1991	588,0		92,70				
1992	773,2	3,00	102,10	23,2	2,0	21,2	208
1993	668,5	3,16	107,50	21,1	2,0	19,1	178
1994	778,7	3,67	124,78	28,6	2,0	26,6	213
1995	872,5	4,78	162,65	41,7	2,0	39,7	244
1996	947,8	5,62	191,15	53,2	2,0	51,2	268
1997	1098,4	6,20	210,93	68,1	2,0	66,1	313
1998	1180,6	7,08	240,98	83,6	2,0	81,6	339
1999	1056,2	7,43	252,80	78,5	2,7	75,8	300
2000	1128,2	7,64	260,04	86,2	3,1	83,1	320
2001	1264,5	7,54	256,70	95,4	3,1	92,3	359
Összesen	9768,6			579,5	22,9	556,6	2741

\* Az országba belépett külföldi rendszámú tehergépkocsik száma a KSH Évkönyvei szerint

\*\*1992-ben 3 Ft/tkm, utána az ECU illetve EUR árfolyam változásaival valorizálva az 1991. évi LXXXII. törvény és az 1994. évi I. törvény szerint

\*\*\* Az 1993–1998. évekre részben becslés, sok éves átlag alapján.

Az adó számításának alapja: átlagosan 25 tonna és 400 km, valamint valorizált egységnyi adó

letfoglás, balesetek stb.) a környezeti terhelésnek fajlagosan csak olyan mérséklése érhető el, aminél a közúti forgalom növekedése nagyobb mértékű, és így a környezet terhelése végeredményben tovább nő. Érdemi javulást csak a közlekedési szerkezet olyan változtatásával lehet elérni, amikor is a forgalom egyre növekvő részét a közútról az ahhoz képest tizedannyi terhelést okozó vasútra tereljük. Természetesen a környezetet legjobban kímélő igazi megoldás a szállítási igényesség mérséklése (ami a helyi erőforrások és együttműködés jobb kihasználásával érhető el).

### A közúti forgalomból származó infrastruktúra-károk

A közúti forgalomból származó infrastruktúra-károk összegét két módszerrel számoltuk ki és mutatjuk be.

Bevezetésül szükséges kiemelni azt, hogy egy nehéz tehergépjármű az utak fizikai igénybevétele szempontjából kb. 100 000–1 000 000 személygépkocsi igénybevételel egyenértékű, mivel az útrongálás mértéke a tengelyterhelés 5. hatványának függvénye. Az utak alatt húzódó közműveket és az utak mentén található épületeket és egyéb létesítményeket is több nagyságrenddel jobban rongálják a nehéz tehergépjárművektől származó rezgések, mint a személyautók esetén. A gyakorlatban alkalmazott útheadóknak és autópályadíjaknak a személygépkocsik és tehergépkocsik közötti aránya a leg-

alább 1:100000 helyett – vagyis 5 nagyságrend helyett – csak egy nagyságrenden belül mozog, ezért óriási mértékű keresztfinanszírozás történik a nehéz tehergépjármű-közlekedés javára.

A nehéz tehergépjárművek által az utakban és egyéb létesítményekben okozott károk továbbgyűrűző hatását sem szabad elhanyagolni, ami főleg a személygépkocsikat érinti. A Világbank számításai szerint az utakban okozott 1 Ft kár, az azt használó gépjárművekben 3–6 Ft kárt idéz elő. Ennek viszont csak a töredékét (csak a bizonyított részét) térítik meg az útfenntartók. Becslésünk szerint ezek a károk évente elérhetik a 100 milliárd Ft-ot.

A.) A károk megállapítására az első módszer a gépjárműadóról szóló törvényben előírt mérték, amelyet az EU is elfogadott.

A gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény szerint a külföldön nyilvántartott tehergépjárművek magyarországi adója tonna-kilométerenként 3 Ft 1992. évi árfolyamon. A Magyar Köztársaság és az Európai Közösség közötti levélváltás, valamint az ezt magába foglaló 1994. évi I. törvény is megerősítette hogy, ez után az adó az ECU (EUR)/Ft árfolyam változását követi.

A fentiek figyelembevételével, valamint a KSH és az éves költségvetések zárszámadási adatai alapján a IV. 2. táblázatban évenkénti részletezésben mutatjuk be.

– a fizetendő adó összegét, amelynek folyó áras értéke 1992 és 2001 között 579,5 milliárd Ft-ot

tett ki (ez kamatok nélkül 2870 millió EUR-nak felel meg),

– ebből ténylegesen mindössze kb. 22,9 milliárd Ft adót fizettek be (a büntető jellegű túlsúlydíjjal együtt),

– tehát elengedtek 556,6 milliárd Ft összegű adót (ez kamatok nélkül 2741 millió EUR-nak felel meg).

Ennek az adónak az elengedése több törvénybe is ütközik:

– A környezet védelmének általános szabályairól szóló 1995. évi LIII. törvény előírásaival ellentétes a környezetet súlyosabban terhelő tevékenységek támogatása (ld. különösen a törvény 39., 41. és 43. §-ait).

– Az államháztartásról szóló 1992. évi XXXVI-II. törvény szerint az adót bruttó módon kell nyilvántartani, és az elengedett adót tételesen kell bemutatni (ld. a törvény preambulát, 13. §-át, 17. § (1) bekezdését és 48. § i) pontját!). Ez nem történt meg.

– Az elengedett adó nagyobb része az önkormányzatoknak okozott károk ellentételezési összegének elvonását jelenti. Az önkormányzatokat közvetlenül érintő adószabályozást bevezetni viszont csak kétharmados elfogadású törvénnyel lehetséges, ami nem történt meg. Ezért az önkormányzatokat kártalanítani kell.

– Sérti a tisztességtelen piaci magatartás és a versenykorlátozás tilalmáról szóló 1996. évi LVII. törvény előírásait, mivel állami támogatásban részesítették a nemzetközi közúti áruszállítást, más módokkal, így elsősorban a vasúti szállítással szemben (ld. különösen a törvény 2., 8. és 10. §-át, valamint a 21. § h) pontját!).

– Az Alkotmányba is ütközik, mivel sérti az egészséges környezethez való jogot, amelyet az adókedvezménnyel jelentős mértékben rontottak (az

országba belépő külföldi kamionok száma 1993 és 2001 között 89%-kal nőtt).

Nemzetközi viszonylatban is óriási károkat okozott az országnak a törvényt sértő gyakorlat, hogy nem mutatták ki: *Magyarország 1992 és 2001 között az említett adókedvezménnyel gyakorlatilag 2,74 milliárd EUR összeggel támogatta az EU-t érintő, a környezetet fokozottan terhelő közúti áruszállítást.*

Az EU országain átmenő magyar kamionok hasonló kedvezményekben részesülnek. Tekintve azonban, hogy az általuk megtett átkm kb. csak 40–50%-a az EU országaiénak, a viszonyosságot ilyen mértékben indokolt figyelembe venni. Ezért a fent említett 2,74 md EUR összeg kb. 1,1–1,3 md EUR lesz. Mindez azonban nem változtat a tényen, hogy a fuvarozók által okozott károkat nem ők fizetik meg, hanem mindkét esetben a lakosság viseli.

*Ugyanezen időszak alatt az EU-tól csupán 1 milliárd EUR összegű támogatást kaptunk (beleértve mindenfajta közvetlen és közvetett támogatást). Tehát összességében nem mi kaptunk támogatást, hanem valójában Magyarország részesítette támogatásban az EU-t.* Például 2000-ben az időközben növelt PHARE segélyek központi költségvetésbe befolyt összege 68 milliárd Ft-ot tett ki (ráadásul ezek igénybevétele olyan feltételek teljesítéséhez kötött, amelyek az EU-beli szállítókat részesítik előnyben), ezzel szemben csak az elengedett nemzetközi útdíj összege 83,1 milliárd Ft-ot tett ki, tehát 15,1 milliárd Ft-tal magasabb volt, mint az összes folyósított támogatás összege.

**B.) A károk megállapítására második módszer az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség tanulmányában idézett eljárás.**

Az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) egyik tanulmányában (Bringing the Eurovignette into the Electronic Age: The need to

#### IV. 3. táblázat: Az EU-val lebonyolódó közúti áruszállítás infrastruktúra-költségeinek összesítése, millió EUR 1994. évi áron

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Magyar export	236	140	133	146	153	183	197	202	242	311
Magyar import	95	92	100	115	119	131	146	158	183	220
EU-országok által bonyolított tranzit	225	279	183	185	160	153	139	138	124	132
Nem EU-országok által bonyolított tranzit	212	230	191	214	222	272	379	349	312	334
Infrastruktúra összes	769	742	607	659	654	739	860	848	861	996
Fizetendő gépjárműadó		227	196	229	256	278	323	347	310	331
Eltérés		515	411	430	398	461	537	501	551	665
Infrastruktúra költség/adó		3,27	3,10	2,88	2,56	2,66	2,66	2,44	2,78	3,01

Forrás: Saját számítás.

change Directive 1999/62/EC to allow kilometre charging for heavy goods vehicles, by Per Kageson. European Federation for Transport and Environment, June 2000) adatokat közöl arról, hogy a németországi közutak igénybevételét tekintve mekkora költség jut a tehergépjárművekre tonna-kilométerre vetítve: 1994. évi áron ez az érték autópályán 0,093 EUR/tkm, egyéb közúton pedig 0,272 EUR/tkm. Számításainknál ezeket az értékeket használtuk fel, mint költség-egységthetők.

A külföldi rendszámú tehergépjárművek teljesítmény-értékeit Magyarországon több tényező részletes feldolgozásából építettük össze:

a) az EU-ba irányuló magyar export közúti tonna-kilométer teljesítménye egyes EU-tagországok szerint,

b) az EU-ból származó magyar import közúti tonna-kilométer teljesítménye egyes EU-tagországok szerinti felépítésben,

c) az EU tagországok Magyarországon keresztüli tranzitjának tonna-kilométer teljesítménye, és

d) egyes nem EU-országok Magyarországon keresztüli tranzitjának EU-ba irányuló tonna-km teljesítménye.

A vámstatisztikából nyert külkereskedelmi adatokat a KHVM (KöViM) közúti forgalomra vonatkozó további adataival egészítettük ki. A különböző, de ellenőrzött forrásokból származó adatok egyben megfelelő kontrollt is jelentettek.

A részletes számításokat szerves egységben építettük fel komplex modellbe, és ennek csak a végeredményét mutatjuk be a IV. 3. táblázatban. Az EU-val lebonyolított magyar közúti áruszállítás **infrastruktúra-költségeire** a következő összegeket kaptuk: 1992-ben 742 millió EUR-t tett ki, majd átmeneti csökkenés után 1997-ben 860 millió EUR-ra nőtt, majd 2000-ben – az előzetes adatok alapján végzett számítás szerint – 996 millió EUR-ra emelkedett.

Mivel azonban a hazai teherjárművek is okoznak infrastruktúra-károkat az EU országain áthaladva, ez esetben is indokolt a viszonyosság figyelembe vétele, a fenti arányoknak (40–50%) megfelelően.

A táblázat alján értékeltük a külföldi tehergépjárművek befizetendő adója és a tényleges infrastruktúra-költségek közötti különbséget. Ezt összevetettük a IV. 2. táblázatban kimutatott, a törvény szerint fizetendő adó EUR-ban számított összegével. Ebből megállapítható, hogy ez az érték megközelítőleg csak 1/3-a az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség fentebb hivatkozott tanulmányából levezetett összegnek.

A külföldi rendszámú tehergépjárművek magyarországi forgalma után a törvény szerint kivethető adó (amelyet elvben az EU is elfogadott) összértékét 1992-ben 515 millió EUR-val, 2000-ben már 665 millió EUR-val haladják meg az infrastruktúrában jelentkező költségek. Az infrastruktúra tényleges költsége és az adó aránya durván 1:3, vagyis a kivethető útdadó az infrastruktúra tényleges költségeinek csak mintegy 33%-ának felel meg.

*A ténylegesen beszedett adó 2000-ben mindössze 12 millió EUR-t tett ki, ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy Magyarország ebben az évben 984 millió EUR (mintegy 250 milliárd forint) támogatásban részesítette e téren a külföldi tehergépjárművekkel folytatott közúti áruszállítást. Arányszámban kifejezve, ez azt jelenti, hogy a ténylegesen felmerült költségeknek mindössze 1%-át teszi ki a beszedett adó. Tehát Magyarország az EU-nak csak 2000-ben akkora összegű, feltétel nélküli támogatást nyújtott (az infrastruktúrájának gyakorlatilag ingyenes használata által), amekkorát az EU Magyarországnak 10 éven át segélyként összesen folyósított.*

Célszerű tehát egyszer és mindenkorra eloszlaltatni az EU-tól kapott „önzetlen” és „egyoldalú” támogatások mítoszát. Ezek a segélyek és támogatások a tőlünk ténylegesen elvont összegeknek csupán a töredékét jelentik, így azokat csak részleges kompenzációként, illetve elenyésző összegű kárpótlásnak lehet nevezni. E tények tudatosítása annál is inkább sürgető, mert önértetünket súlyosan sérti és aktívabb cselekvésünket bénítja az a közhiedelem, hogy országunk „PHARE (és egyéb) segélyeket koldul össze”. Ráadásul ez a csalás úgy Magyarország, mind az EU lakossága számára óriási erkölcsi, környezeti, egészségi és anyagi kárt jelent. Tehát mindannyiunk érdeke a valós helyzet feltárása és az ennek megfelelő intézkedések mielőbbi megtétele.

## **A közúti áruszállítás környezeti kártétele**

A közúti áruszállítás környezeti kártétele igen magas. Ennek pénzben történő meghatározására a tényleges forgalmi adatokat (csak az EU-beli és ehhez kapcsolódó tehergépkocsik számát), valamint azt a többletdíj-mértéket vettük figyelembe, amelyet az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának tanulmánya szerint (Efficient Transport for Europe. Policies for Internalisation of External Costs. – European Conference of Ministers of Transport, Paris, 1998) a tehergépjármű-használóknak meg kellene fizetniük annak érdekében, hogy azok fe-



**IV. 3. táblázat: A Magyarországra belépett külföldi tehergépkocsik száma a járművet nyilvántartó ország szerint, ezer darab**

Ország	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Ausztria	65	76	64	67	72	72	67	78		
Belgium	5	5	5	5	5	5	5	6		
Luxemburg										
Dánia	6	7	5	4	3	3	3	3		
Egyesült Királyság	12	12	9	8	4	6	11	11		
Franciaország	7	10	9	9	10	8	8	12		
Görögország	52	59	25	13	15	15	17	17		
Németország	79	87	85	84	84	84	83	102		
Olaszország	31	41	44	49	53	56	54	54		
Hollandia	22	26	24	27	31	32	37	41		
Spanyolország										
Portugália										
Finnország										
Svédország	5	6	4	3	3	4	4	4		
Írország										
<b>EU összesen</b>	<b>284</b>	<b>329</b>	<b>274</b>	<b>269</b>	<b>280</b>	<b>285</b>	<b>289</b>	<b>328</b>	<b>294</b>	<b>314</b>
<b>EU összes, %</b>	<b>48,3</b>	<b>42,6</b>	<b>41,3</b>	<b>34,5</b>	<b>32,1</b>	<b>30,1</b>	<b>26,3</b>	<b>27,8</b>	<b>27,8</b>	<b>27,8</b>
Csehország	49	99	105	132	141	132	158	60	60	65
Szlovákia							23	109	100	105
Románia	20	28	40	72	88	102	131	196		
Törökország	75	87	63	58	51	65	67	67		
Szovjet utód	21	28								
Ukrajna			13	18	27	27	33	46		
Egyéb										
<b>Összesen</b>	<b>588</b>	<b>773,2</b>	<b>663,5</b>	<b>778,7</b>	<b>872,5</b>	<b>947,8</b>	<b>1098,4</b>	<b>1180,6</b>	<b>1056,2</b>	<b>1128,2</b>
Le: Cseh és szlovák	49	99	105	132	141	132	181	169	160	170
Részösszeg	539	674,2	558,5	646,7	731,5	815,8	917,4	1011,6	896,2	958,2
Külföldi tehergépkocsik által okozott közvetlen környezeti kár (városban 50 km, országúton 350 km átlagosan megtett út)										
M EUR	24,7	30,9	25,6	29,6	33,5	34,1	35,9	39,6	35,0	37,5

Forrás: KSH, KHVM statisztika

dezzék az általuk okozott környezeti és egészségi károkat. Az ennek alapján elvégzett számítások szerint a Magyarországot ért környezeti károk összege 1991 és 2000 között évente 25 és 40 millió EUR közötti sávban helyezkedett el. Ezen teljes időszak alatt a károk összege (kamionok nélkül) mintegy 326 millió eurót tett ki.

Ugyanilyen módon kiszámoltuk a magyar kamionok által az Európai Unióban okozott károk összegét, amely az utóbbi időben dinamikusan nőtt: az 1991. évi 11 millió EUR-ról 2000-re 46 millió EUR-ra ugrott. Ezzel az EU országok lakosságának okozott károk összege az említett időszak alatt meghaladta a 223 millió eurót (Részletesebben lásd a IV. 4. táblázatban!).

A számításaink szerint tehát az EU-beli, illetve az EU-ba szállító kamionok másfélszer annyi kárt okoztak a magyar környezetben, mint a magyar kamionok az EU országaiban. (Értelemszerűen hasonló az arány az infrastruktúrában okozott károk esetében is.) Ehhez még azt is figyelembe kell venni, hogy a magyar fuvarozók költségei is jóval nagyobb-

bak az EU-ban, mint a külföldi fuvarozóké nálunk. Tehát durván becsülve ezen a téren Magyarország kétszer annyi kárt szenved el az EU-tól, mint az EU Magyarországtól. Összességében tehát még így tekintve is rendkívül hátrányos az EU által ránk kényszerített állapot. Azonban úgy véljük, hogy a két tétel semmiképp sem tekinthető úgy, hogy egymást akárcsak részben kiegyenlíthetik. Az EU és az EU követeléseit szolgai módon kiszolgáló magyar hivatalkók ugyanis egyformán súlyos teherrel sújtják saját környezetüket és gazdaságukat.

A fentiek képezik nyilvánvalóan az egyik okát annak, hogy Ausztria, Németország és más országok lakossága bizonyos félelemmel tekint a keleti bővítés elé (ld. Isabelle Durant belga miniszterelnök-helyettes és közlekedési miniszter nyilatkozatát a Lélegzet 2001. októberi számában). Megfontolandó tehát, hogy érdemes-e egy szűk érdekcsoport indokolatlan és piacellenes követelései miatt megnehezíteni csatlakozásunkat az EU-hoz.

## Nem a használók fizetik meg a határátkelőhelyek korszerűsítését

A magyarországi határátkelő-helyek korszerűsítését 30 százalékban a PHARE segélyek támogatják. A beruházások 70 százalékát, valamint az ezt követő összes működési költséget a magyar államnak kell állnia. Ez a gyakorlat szintén ellentétes az EU „szennyező/használó-fizet” elvével.

Az EU és Magyarország között 2001-ben kötött megállapodás („Az Európai Közösség és Magyarország közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló megállapodás”) 6. cikkelyének 6. pontja szerint „A Szerződő Felek megtesznek minden szükséges lépést a saját területükre, illetve azon keresztül történő, jelen Megállapodásban hivatkozott közúti fuvarozás könnyítése érdekében.” Napjainkban azonban az egyes határátkelőhelyeken nem ritka a 36 órás várakozási idő sem. A magyar hatóságok a jelenlegi feltételek mellett nem képesek ezeket a járműveket hatékonyan ellenőrizni. Mivel a túlsúlyolt átkelőhelyeken az ellenőrzés határfoka is alacsonyabb, a környezetszennyezés, illetve a bűnözés növekedésének megakadályozása miatt szükséges lenne a korszerűsítés. A költségeket azonban teljes mértékben a határátkelőket használókkal kellene megfizettetni, nem pedig az adófizetőkkel.

## 2. A közúti áruszállítás hátrányai a vasúttal szemben

A fajlagos energiafelhasználás előnyeinek multiplikatív hatása a vasútnál teljes egészében jut érvényre.

A vasúti szállítás fajlagos energia felhasználása áruszállítás esetében jelenleg kb. 1/10-e a közútinak. Az üzemanyagok árának dinamikus növekedése az áruszállítás tekintetében azt jelenti, hogy az energiaköltségek szempontjából a vasút versenyképessége a közúttal szemben a 20-szorosára nőtt! Ennek következtében az olajválság piaci módszerekkel úgy kezelhető, hogy nem szabad mesterségesen beavatkozni a termelői célú energiaárakba, vagyis a versenyre kell bízni a fuvarpiacot. A magyar gazdaság csak megfelelő alkalmazkodás esetén tudja kivédeni az energiaárak emelkedéséből származó cserearány-romlást, ami miatt 1999-ről 2000-re 980,6 millió USD-t (kb. 345 milliárd Ft-ot) veszítettünk. Ezt érdemben csak szerkezetváltással lehet kivédeni, mert akkor a hatékonyság növekedése egy

nagyságrenddel változik. Tehát közútról vasútra kell terelni az áruszállítást! Ezt legegyszerűbben a közúti áruszállítás törvénytelen és gazdaságilag is ésszerűtlen támogatásának leépítésével lehet elérni.

2000-ben Magyarországon a vasúti áruszállítás teljesítményének több mint 81%-a villamos vontatású pályákon történt. Ezáltal a vasút kevésbé érzékeny az olajválságra. A közúti szállítás ugyanis 100%-ban olajfüggő, a vasúti vontatás közvetlenül csak 30%-ban. Egy árutonna továbbítása vasúton csak kb. 1/10 annyi energiát igényel, mint közúton. Tehát a vasúti vontatásnak az importált olajtól való közvetlen függősége (a két hatás multiplikálása eredményeként) csak kb. 1/30-a a közúti áru fuvarozásnak.

A vasúti áruszállítás fajlagos energiafelhasználása az EU adatai szerint (ld. a IV. 4. táblázatot) jelenleg a közúti fajlagosnak kb. 1/10-e, majd a teljes vertikumot felölelő fejlesztés után – amely a kapcsolt energiatermelés bővítésétől a vasúti vontatás fejlesztéséig és annak teljes logisztikai korszerűsítéséig terjed – 2010-ben 1/12-edre, 2020-ban 1/15,8-adra lesz a közútinak annak ellenére, hogy a közúti áruszállítás fejlesztésének hatását is figyelembe vették az Európai Bizottság szakértői.

### IV. 4. táblázat: Az egyes áruszállítási módok fajlagos energiafelhasználása az EU-ban, toe/millió tkm

Közlekedési mód	Fajlagos energiafelhasználás			
	1990	1995	2010	2020
Áruszállítás összesen	56,6	53,2	49,4	45,0
Közúti	78,0	72,3	71,2	66,4
Vasúti	7,2	7,2	5,7	4,2
Vízi	15,3	14,4	14,8	14,2
A vasúti áruszállításban kifejezve				
Közúti	10,8	10,0	12,5	15,8
Vasúti	1,0	1,0	1,0	1,0
Vízi	2,1	2,0	2,6	3,4

Megjegyzés: 1 toe = 1 tonna kőolaj-egyenérték = 41,86 GJ  
 Forrás: The Shared Analysis Project, European Union Energy Outlook to 2020, Special Issue, November 1999 (PRIMES)

Részletesen, több oldalról közelítve vizsgáltuk meg a közúti áruszállítás üzemanyag-felhasználását. Ennek során a közlekedési szerek által nyújtott szinte minden adat ellentmondásos. A közúti áruszállítás teljesítménye a statisztikai kimutatásokban 1997–1998-tól lényeges módosításra került, ami azonban nincs összhangban sem az árbevétellel, sem az üzemanyag felhasználás normatív és természetes mennyiségével sem. Az eltérés feltűnő mértékére jellemző, hogy Magyarországon

1995-2000 között a közúti árufuvarozás fajlagos üzemanyag-felhasználása harmada-fele az EU-ban számolt fajlagosnak.

Az Infrafüzetek alapján az 1980-tól 1998-ig terjedő időszakra egy adott módszer szerint készített adatsorunk van. Ez a módszer 1997-ben megváltozott, és ettől az évtől kezdve egy újabb adatsort kapunk. A kettő közötti eltérést kimutattuk 1997-re és 1998-ra, mivel erre a két évre mindkét módszer szerinti adatsor rendelkezésünkre áll. Az új módszer alapján sokkal magasabb energiafelhasználást kapunk a közúti áruszállításra, azonban ez is elmarad az EU-beli mértéktől. A statisztikai eltérés a közlekedési ágazaton kívüli szállítási teljesítmények felmérésének különbözőségéből származhat.

*Ezek tisztázása a környezetvédelem számára létfontosságú, mert a szállítás által okozott környezeti terhelés nemcsak globálisan ért el fenntarthatatlan mértéket, hanem helyi szempontból is elviselhetetlen.*

Részletesebb számítások a IV. 4. táblázatban találhatóak, áru- és személyszállításra bontva, valamint az IV. 5. táblázatban, amelyben a közúti áruszállítás 1990 és 2000 közötti időszakra vonatkozó összes fontosabb teljesítmény-adatait feldolgoztuk, és azokat az energiafajlagosokkal hasonlítottuk össze.

#### IV. 5. táblázat: Az egyes személyszállítási módok fajlagos energiafelhasználása az EU-ban, toe/utaskm

Közlekedési mód	Fajlagos energiafelhasználás			
	1990	1995	2010	2020
Közlekedés összesen	41,1	41,6	41,3	37,4
Közúti összesen	36,4	36,6	36	32,7
Autóbusz	21,7	22,3	21,7	19,7
Motorkerékpár	26,5	25,5	25	21,9
Személyautó	38,5	38,4	37,7	34,1
Vasút	19,3	19,3	14,7	10,5
Repülő	172,2	166,6	125,2	105,4
<b>Vasúti személyszállításban kifejezve</b>				
Közlekedés összesen	2,13	2,16	2,81	3,56
Közúti összesen	1,89	1,90	2,45	3,11
Autobusz	1,12	1,16	1,48	1,88
Motorkerékpár	1,37	1,32	1,70	2,09
Személyautó	1,99	1,99	2,56	3,25
Vasút	1,00	1,00	1,00	1,00
Repülő	8,92	8,63	8,52	10,04

Forrás: The Shared Analysis Project, European Union Energy Outlook to 2020, Special Issue, November 1999 (PRIMES)

A vasút rendkívüli előnye a környezeti terhelés szempontjából kritikus térségekben érvényesül igazán, mert ott szinte nem járul hozzá a légszennyezéshez. Például Budapest esetében a villamos vonattal helyileg nem szennyezi az amúgy is igen szennyezett városi levegőt.

A vasúti áruszállítás a közútihoz képest rendkívül kis mértékben rongálja a közműveket és a lakóépületeket, közvetlenül nem veszélyezteti, valamint nem szorítja ki a személyautó- és a tömegközlekedést, sőt a vasúti utasszállítás mérsékli a közutak túlzott terhelését, és ezzel elviselhetővé teszi a közlekedés és a szállítás egész tevékenységét. (Ez az egyik fő indoka annak, hogy miért kell mielőbb megvalósítani a Budapesti Közlekedési Szövetséget.)

*A vasút fajlagos baleseti mutatója 1/33-a a közútiénak.* Így a vasúti áruszállítás évente sok száz életet ment meg és több ezer balesetet hárít el. Ezzel évente több milliárd Ft-ot takarít meg az Egészségbiztosítási Alap számára, de ennél is fontosabb az emberi élet és egészség védelmében betöltött szerepe.

A közúti áruszállítás baleseti gyakorisága és annak társadalombiztosítási költségviselése kétszeresen is aránytalan a vasúttal szemben a következők miatt:

– A 33-szor akkora baleseti valószínűsége ellenére is a közút – százalékosan – csak annyit fizet, mint a vasút. Üzleti biztosítás esetén az előbbinek 33-szor nagyobbak kellene lennie, mint az utóbbinak.

– A közúti áruszállítás esetén sokkal magasabb a kibocsátás (különösen a részecske-emisszió, amelyet a legveszélyesebb légszennyező forrásként tartanak számon).

– A közúti forgalomban több, mint 30-szor magasabb a baleseti valószínűség, mint vasút esetében. Az áruszállítás esetében azonban a helyzet sokkal súlyosabb, mint amit ez a szám mutat. A nehéz tehergépjárművek által okozott balesetek ugyanis általában rendkívül súlyos személyi sérülésekkel és anyagi károkkal járnak. Így például a 2001. év végi súlyos kimenetelű közlekedési tömegszerencsétlenségeket szinte kivétel nélkül tehergépjárművek – számos esetben külföldi kamionok – idézték elő (ld. a Népszabadság 2001. december 19-i számának 20. oldalán Óberling József alezredesnek, az ORFK baleset-megelőzési osztályvezetőjének nyilatkozatát!). Az emberi élet védelme érdekében szükséges a kamion és a személygépkocsi jogi bizonyítási viszonyában a kamiont fokozatosan veszélyes üzemmé nyilvánítani. Ezzel a kamionosokat nagyobb óvatosságra kényszerítenénk, ami további emberi életeket óvna meg.

– A közúti áruszállítás legalább 3-szor akkora területet foglal el, mint a vasút. Azonban az autó-

#### IV. 6. táblázat: A közúti áruszállítás üzemanyag-felhasználása

Év	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezetek által megadott adatok alapján									
Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna	258	228	150	155	134	131	195	218	231
Fajlagos felhasználás, kJ/átkm	1608	1714	1352	1347	1085	1014	1408	1485	1453
Üzemanyag felhasználás a magyar közlekedési szervezeteknél az EU fajlagos értékével számolva									
EU fajlagos felhasználás, kJ/átkm	3265	3265	3265	3265	3265	3027	3027	3027	3027
Összes felhasznált gázolaj, ezer tonna	523	435	362	377	404	391	419	445	482
Hazai tény és az EU normával számolt üzemanyag felhasználás közötti eltérés a magyar közlekedési szervezeteknél									
Gázolaj, ezer tonna	266	206	212	221	270	260	224	226	250
Közlekedési és nem közlekedési szervezetek összes áruszállításának gázolaj-felhasználása, ezer tonna									
Magyar fajlagos szerint	582	576	418	417	346	343	495	535	555
EU fajlagos szerint	1182	1098	1010	1010	1042	1025	1064	1091	1156
Eltérés	600	521	592	593	696	681	569	556	601
Az eltérés értéke, milliárd Ft, 2002. évi áron	60	52	59	59	70	68	57	56	60

Forrás: INFRA füzetek

pályák melletti levegő- és zajszennyezett sávot is figyelembe véve, a közút területfoglalása legalább 10-szer akkora, mint a vasúté.

– A közúti áruszállításnál jóval nagyobb és gyakoribb, szinte állandó a zajszint.

– Különböző manipulációkkal (napidíjak, a bér egy részét zsebből fizetik stb.) lényegesen kevesebb adót és járulékot fizetnek be. Ennek további elemzésre térünk ki.

A nagyobb távolságokra történő közúti áruszállítás a jelenlegi valós ráfordítások szempontjából is fajlagosan magasabb költségekkel jár, mint a vasúti. Ezt bizonyítják az 1997. évi adatok, amikor a KSH az egy árutonna-kilométerre jutó fuvardíjat is kimutatta. Akkor ennek átlaga a vasútnál 5,80 Ft, a közúti áruszállításnál pedig 15,00 Ft volt,

A közúti áruszállítás ténylegesen felszámított költsége annak ellenére magasabb mint a vasúti, hogy

- nagyobb környezeti kárt okoz,
- a magasabb valós infrastruktúra-költséget ebben nem vették figyelembe,
- az üzemanyag-csempészet hatásával sem számoltak,
- egyedülálló a külföldi kiküldetések napidíjának kedvezményes elszámolása a közúti fuvarozók részére, és
- a bércsalás miatt a tb-járulék és az szja alulfizetése a valós költségek szintjét versenyellenes módon csökkenti!

Az ezekre vonatkozó részletes, összecszerű számítást a megfelelő részeknél közöljük.

*Versenybátrányba kerül a Magyar Államvasutak is, mivel neki a közúti fuvarozókkal szemben meg kell fizetnie az előírt adókat, vámokat és illetékeket.*

*Szükséges lenne tehát az árak és az adórendszer összehangolása, hiszen az árkülönbség a versenytorzító hatásain kívül indokolatlan forgalmat is kialakíthat.*

A fentiekben foglaltakat összegezve: a vasút egyértelmű előnye az energiaszolgáltatás és a környezetvédelem terén az országnak ki kell használnia. A vasút előirányzott reformját a legújabb tényezők figyelembevételével célszerű átdolgozni és felgyorsítani.

### 3. Üzemanyag-csempészet

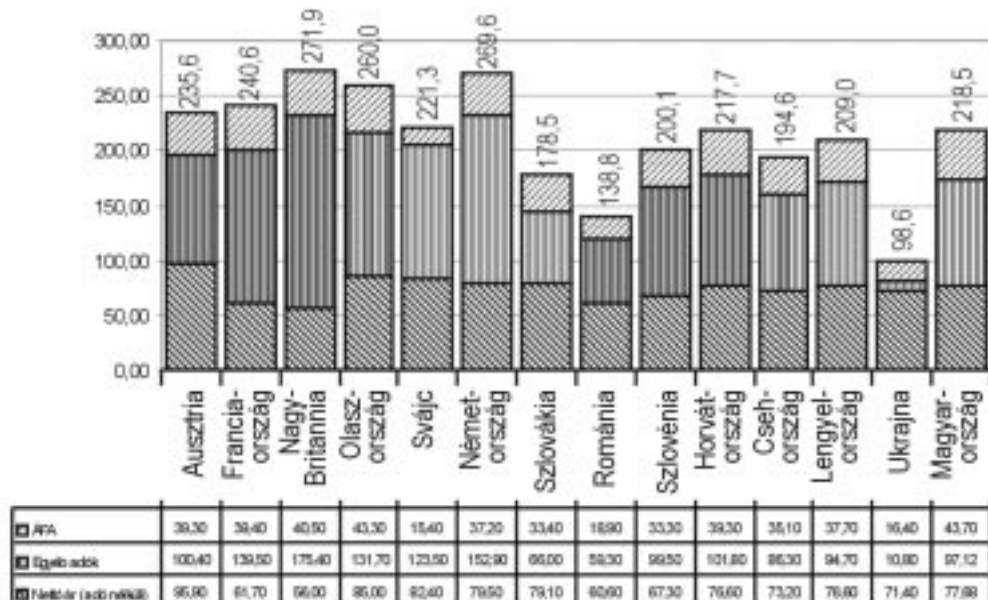
A Magyarországgal szomszédos országokban az üzemanyagok ára alacsonyabb (esetenként igen jelentős mértékben), mint hazánkban. Ukrajnában például egy liter olaj ára fele a magyarországinak.

Az árkülönbséget kihasználva óriási mennyiségű üzemanyagot hoznak be a személy- és tehergépjárművek üzemanyag-tartályaiban. Ennek egy részét itthon továbbértékesítik, ami bűncselekmény. További része saját felhasználásra kerül. Bár ez utóbbi nem ellentétes a jelenlegi törvényi előírásokkal, nyilvánvaló kibúvást jelent az arányos közteherviselés alól.

Szakértői becslések szerint ez megfelel a Magyarországon felhasznált összes üzemanyag 30 százalékának. A nagy tétel komoly szervezettségre utal. A kiesett adók, vámok és egyéb díjak miatt a magyar államot évente több mint 100 milliárd forint kár éri.

Részletes számításaink szerint (amelyeket a tanulmányhoz terjedelmük miatt nem mellékelünk, de érdeklődés esetén rendelkezésre tudunk bocsátani).

IV. 7. ábra: A 95-ös benzin ára Magyarországon és néhány más európai országban 2002. május 17-én



Forrás: MOL Rt.

ni) 2000-ben a különféle külföldi és magyar rendszámú tehergépjárművek, valamint autóbuszok tartályaiban összesen kb. 870 millió liter gázolajat hoztak be a Magyarországnál alacsonyabb adót alkalmazó szomszédos országokból, és ezzel a magyar állambáztartást kb. 110 milliárd Ft összegű bevételtől fosztották meg. Más oldalról vizsgálva ez is gyakorlatilag a közúti áruszállítás állami támogatását jelenti. A csempészet visszaszorítása helyett – egyes vélemények szerint – az ellenkezője következett be, az üzemanyag-maffia kiterjesztette tevékenységét az államigazgatásra.

Ez az érv azon alapul, hogy az üzemanyag-csempészetben érdekelt maffia behatolt az államigazgatásba is, mert elintézték, hogy fokozatosan lazítsák, és ezzel értelmetlenné tegyék, majd 2001 júliusától megszüntessék azt a szabályozást, amely 200 literben korlátozta a gépjárművek gyárilag beépített tartályában az üzemanyagok vámmentes behozatalát.

Az üzemanyag-csempészetet elősegítő intézkedés, valamint a forgalom növekedése következtében (melyben részben az üzemanyag csempészetet elősegítő intézkedés is ludas) 2001. évi előzetes és összevont adatok szerint (külföldi és magyar rendszámú tehergépjárművek és autóbuszok együtt) – a 2000. évihez hasonló módszerrel számolva – a behozott gázolaj mennyisége 908 millió literre, vagyis 4,4%-kal nőtt és ezzel a magyar állambáztartás 115 milliárd Ft összegű bevételtől esett el, pedig ebben az összegben a jövedéki adó valorizálása nem is szerepel. Az inflációval korri-

gált bevétel kiesés 10 milliárd Ft-tal magasabb, és 125 milliárd Ft-ot tesz ki.

Az üzemanyag csempészet a személygépkocsikkal is folyik. 2000-ben a külföldi rendszámú személygépkocsik tartályaiban kb. 285 millió liter, a magyar rendszámú személygépkocsikban pedig közel 287 millió liter benzint hoztak be a Magyarországnál alacsonyabb adót alkalmazó szomszédos országokból, és ezzel a magyar állambáztartást kb. 65 milliárd Ft összegű bevételtől fosztották meg.

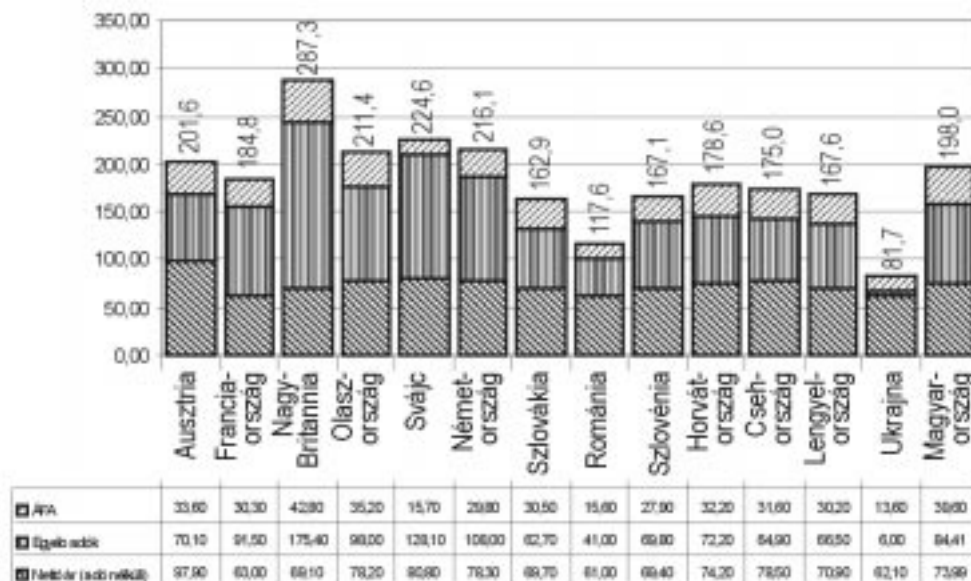
A 2001. évi előzetes adatok szerint főleg a benzin behozatala mérséklődött, elsősorban a II. félévben és magyar-román viszonylatban, de összességében (a többi viszonylatot is beleértve) így is közel 2%-kal haladja meg a 2000. évi szintet.

Ezek az adatok nem csak a továbbértékesítésre, hanem a saját használatra behozott üzemanyagokat is tartalmazzák (arra vonatkozóan nincs adatunk, hogy mekkora a két tényező aránya), azonban mindkét esetben elmarad a közterhek megfizetése, ami törvénytelen, és így nem lenne szabad megengednünk.

Az EU és hazánk között 2001-ben megkötött Megállapodás szerint a közúti járművek tartályaiban lévő üzemanyag bevitele a mindenkor másik Szerződő Fél területére mentes a vám, valamint minden adó és díj alól. A Megállapodás elfogadása azt is jelenti, hogy el kellett törölni még azokat az igen enyhe (részben tavaly hozott) jogszabályokat, amelyekkel az állam az üzemanyag-csempészet korlátozására tett kísérletet.

Ezek közé tartozik a vámtörvény végrehajtási rendeletének az a módosítása, amelyet 2000 decem-

IV. 8 ábra: A gázolaj ára Magyarországon és néhány más európai országban 2001. május 17-én



Forrás: MOL Rt.

berében fogadott el a kormány, melynek értelmében az 55. § A Vhr. 179. §-ának (3) bekezdése helyébe a következő rendelkezés lép: „A gépjárművek e célra gyárilag rendszeresített tartályában behozott üzemanyag a napi első belépés alkalmával kezelhető vámmentesen a belföldi forgalom számára. A napi további belépések alkalmával is vámmentesen kezelhető az üzemanyag, amennyiben a vámkezelést kérő annak belföldön történő vásárlását nyugttával vagy számlával igazolja.”

*A tapasztalatok szerint a rendeletmódosítás nem érte el a kívánt eredményt. Egyrészt a korlátozás csak személyre vonatkozik, a járműre nem, így ugyanaz a jármű továbbra is többször átlépi a határt, csak más személy vezeti. Azonban erre is egyre kevésbé van szükség. A határ közelében élőkől értesültünk arról, hogy most már gyerekek is gyűjtik a nyugttákat és számlákat a magyar benzinkutaknál. A szabályozás tervezett módosítása a csempészet jogszabályi megkönnyítése, a szervezett bűnözésnek nyújtott nyílt állami támogatást jelenti.*

*Az üzemanyag-turizmus a kedvezőtlen gazdasági hatások mellett környezetkárosító hatásokkal is jár. Az így keletkezett szükségtelen többletforgalom tovább növeli a közutak zsúfoltságát, melynek következtében emelkedik a balesetek száma, gyorsabban tönkremennek az utak, illetve növekszik a környezet szennyezése is. A kelet-európai országokban beszerezhető üzemanyagok egy része nem felel meg a hazai, illetve az EU-szabványoknak, azaz rossz minőségű, és így fokozottan szennyezi a környezetet és rongálja az emberi egészséget. Ez a kedvezőtlen környezetvédelmi és gazdasági kö-*

vetkezmény nemcsak hazánkat érinti, hanem az EU tagállamait is, mivel az illegálisan behozott üzemanyag jelentős részét a Közösség országaiban használják fel ezek a járművek.

Szükséges tehát az üzemanyagárak egész Európát átfogó harmonizálása. Az EU-nak világossá kell tennie az európai államok, kormányok számára, hogy nem fogadja el az alacsony üzemanyagadók formájában a közúti fuvarozásnak nyújtott indirekt támogatást. Ameddig ez nem történik meg, további szigorításokra van szükség az üzemanyag-turizmus és -csempészet megakadályozásának érdekében.

Az elmúlt időszakban kedvező fejleménynek tekinthetjük, hogy Romániában jelentősen megemelték a benzin és a gázolaj árát. Egyebek mellett ennek következtében visszaesett a román határon történő üzemanyag-csempészés, különösen pedig az eladásra behozott üzemanyag mennyisége. Az ukrán határon azonban még mindig gyakran jönnek át azért, hogy üzemanyaggal üzleteljenek. Itt is csökkent azonban ez a tevékenység, mivel a magyar vámszabályokat úgy változtatták meg, hogy ugyanaz a jármű naponta csak egy alkalommal hozhat be a tankjában üzemanyagot vám- és adómentesen.

A terrorizmus és a vele összefonódott fekete gazdaság felszámolásának a folyamata – amely rendkívüli mértékben felgyorsult a 2001. szeptember 11-i események után – nem kerülheti el e terület azonali rendbe tételét sem.

## 4. A közúti közlekedéshez kapcsolódó egyéb bűncselekmények

A megnövekedett közúti forgalom olyan tartóhatatlan zsúfoltságot idézett elő a határátkelőhelyeken (néha több napos várakozásokkal), hogy az már csőddel fenyegetett. A kamionos érdekcsoportok ezzel kikényszerítették a vámvizsgálatok gyorsítását, gyakorlatilag még további lazítását. Mindenfajta csempészet számára kedvezőbb helyzet állt elő. A közúti szállítás privatizációjával az eszközök nagyobb része a csempészetben közreműködőket segítette, mivel saját eszközön az áru vagy ember jobban rejthető el. A csempészés tömegszerűvé és ezzel gyakorlatilag ellenőrizhetetlenné vált (csak szűrőpróbaszerű ellenőrzés van a határon).

*Megjegyezzük, hogy az Európai Bizottság Magyarországról szóló 2000. éves jelentésében is többek közt megállapította, hogy ... „pillanatnyilag a határokon nem valósul meg ez a biztonsági ellenőrzés.”*

A Helsinki Nyilatkozat a használó/szennyező fizet elv megvalósításának egyik eszközeként jelöli meg a „megerősített együttműködést és koordinációt a nemzetközi közlekedésben megfigyelhető csalás és jogszabály-megkerülés csökkentésében érdekelt felek között”. A valóságban viszont soha nem látott méreteket öltött a Magyarország határain keresztül folytatott bűnözés. Szinte mindent csempésznek, ami pénzt hoz az elkövetőknek: kábítószer, cigarettát, műszaki cikkeket, veszélyes hulladékot, védett természeti értékeket, üzemanyagot és embereket is.

*A 2001. szeptember 11-i terrorcsapás után felül kell vizsgálni a nemzetközi kamionforgalmat lebonyolítók tevékenységét nemzetbiztonsági szempontból is.*

Az alábbi konkrét példák kamionnal történő bűnözés és károkozás rendkívüli súlyosságára utalnak:

- Magyarországra úgy lépett be egy embercsempész kamion, hogy a benne lévő 18 hullát (a levegő hiánya miatt az emberek útközben megfulladtak) csak Győr közelében, véletlenül találták meg.

- Rétságon egy rosszul rögzített rakományú tehergépkocsi valósággal kivégezte egy autóbusz utasait.

- 2001. november 20-án Rétság község központjában nagy sebességgel haladó lengyel kamion nekiütközött egy Trabantnak, majd belehajtott a

megállóban várakozó buszba. Hatan meghaltak és a mentők tizenkét sérültet szállítottak el. Ráadásul még az óriási kárt okozó kamion – a kétoldalú közúti megállapodás alapján – teljesen ingyen használhatta útjainkat.

- A 2001 novemberében védett madarak példátlan méretű pusztítása történt Magyarországon amelyből tudatosan kivették a részüket a kamionosok. A vámellenőrzés „gyanúsna találta a kamion vezetőjének és társának viselkedését”, és így bukott le a bűnszövetség.

- 2002. január 25-én a Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Bíróság másodfokon *bivatalos személy által elkövetett bűnpártolásban bűnösnek* mondta ki Kucsera Lajost, a szeghalmi rendőrkapitányság bűnügyi osztályának volt vezetőjét és másfél évi börtönbüntetésre ítélte, amelynek letöltését három év próbaidőre felfüggesztette. Az ügy 1995 májusáig nyúlik vissza, amikor a Füzesgyarmat mellett található Macskási-telepre gyanúsna tűnő tehervonat érkezett, amelyről Karancsi Tibor rendőr százados (akit azóta lehetetlenné tett a bűnszövetkezet, és eltávolították a rendőrségtől) tájékoztatta felettesét, Kucsera Lajost. Kucsera szándékosan csak késve és úgy továbbította az információt a vámnyomozók felé, hogy a tüzelőolajból pancsolt gázolaj és elkövetőinek nyoma addig közúton eltűnjön.

- 1996 áprilisában százhalombattai finomítóból osztrák és szlovák exportra egy egész vasúti szerelvényt kitevő üzemanyagot (500 ezer liter benzint, akkori áron 58 millió Ft-os értékben) indítottak, a szerelvényt közben Sarkadra térítették el. Ott az üzemanyagot egy nap alatt közúti tartálykocsi-ba fejtette át a szervezett bűnöző csoport. A bűnözés magasán szervezett fokára utal az is, hogy a benzinvonat fantomszerelvényként haladt át a fél országon, de senkinek nem tűnt fel az előre nem jelzett tehervonat. Az elsőfokon eljáró bíróság bizonyíték hiányában felmentette a vádlottakat, 2002 januárjában a másodfokon eljáró bíróság új eljárás lefolytatását rendelte el.

- 2002. január 29-én egy etilént (C<sub>2</sub>H<sub>4</sub>) szállító tartálykocsi az M1-es autópályán, Ács közelében balesetet szenvedett és felborult. A veszélyes anyag átfertését a másik járműbe az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság felügyelete mellett végezték el úgy, hogy a felesleges gázt elfáklyázták. A munkafolyamat veszélyére és kockázatára az is jellemző, hogy az autópálya érintett szakaszán a forgalmat mindkét irányban több mint két napra lezárták.

– 2002 február 4-én környezetszennyezéssel járó baleset történt Szajol közelében 4-es főúton. A rendőrségi vizsgálat szerint a Mol-telep felül egy tartálykocsi a nagy köd miatt megállás nélkül ráhajtott a 4-es főútra, és a kereszteződésben összeütközött egy teherautóval. Az ütközés következtében a tartálykocsi felborult és megsérült amelyből üzemanyag folyt ki. A szakemberek mentesítés során 30 ezer liter üzemanyagot másik tartálykocsiba fejtettek át. A környezeti károsodás veszélyét és annak mértékét azzal érzékeltethetjük a legjobban, ha tudjuk azt, hogy 1 liter gázolaj kb. 20 ezer m<sup>3</sup> ivóvizet tehet tönkre.

– 2002. február 11-én közel 120 millió forintot érő cigaretta csempészáru berakása közben érték tetten a kamiont, amelyet előzőleg porcelánáruval vámkezelték. A kamion legális rakománya különböző porcelánárúkból állt, ami azonban csak félig töltötte meg a rakteret, amelyet Tapolcán vámkezelték. A kamion Budapestre hajtott a XVII. kerületi raktártelepre, ahol a vámzárát olyan óvatosan nyitották meg, hogy azt visszazárhatták, és a határon fel sem tűnt volna a vámosoknak. A vámosok véleménye szerint az illegális cigarettakereskedelem az alvilág egyik legjövődélmezőbb üzletága maradt, annak ellenére, hogy 2001-ben közel 750 ezer karton, három milliárd Ft értékű cigarettát koboztak el. Feltételezve, hogy csak minden 20. rakomány bukott le, a kamionos alvilág 57 milliárd forint értékű árut csempészett 2001-ben.

– 2002 januárjában nyolc országra – Ausztriára, Németországra, Luxemburgra, Francia-, Olasz-, Spanyol-, Csehországra és Szlovákiára – kiterjedő, összehangolt kamionraazziát hajtottak végre az osztrák-, olasz- és német bűnüldözők. Ebből kiderült, hogy több ezer kelet-európai „fekete” kamionsofőrt éhbérért alkalmaztak, miközben ezek az engedélyezett havi 10 ezer km/fő helyett 20-22 ezer km-t is vezettek. Kiderült, hogy az osztrák fuvarozócégek 80 százaléka törvényt sért a külföldi munkavállalók fekete alkalmazásával, amit az ellenőrzés szinte teljes hiánya és enyhe büntetések tettek lehetővé. Jellemző, hogy öt osztrák tartományban a magas költségekre hivatkozva egyszerűen megtagadták a tachométerek felszerelését. A botrány kirobbanása után össz-európai fellépés formálódik, minden korábbinál átfogóbb és szigorúbb ellenőrzéssel.

Tehát az európai kamionos maffia felszámolása megkezdődött. Ezek után a hazai közúti áru fuvarozás rendbe tétele sem halasztható tovább.

## 5. Napidíj- és bérelszámolási anomáliák

### A rapidíj versenytörvény-ellenes elszámolhatósága

1997 júniusától van érvényben az a rendelet, amely csak a nemzetközi közúti áru fuvarozásban és személyszállításban emelte meg a költségként elszámolható rapidíjat 25 USD-re külföldön. Minden más esetben – a vasúti dolgozóknál is! – az adómentesen elszámolható rapidíj 10 USD. Ennek következtében az alábbi összeggel támogatják a közúti szállítást (főleg az áru fuvarozást):

*A 2000. évben és akkori árszinten naponta 25 USD (282,27 Ft/USD árfolyamon) = 7057 Ft/nap. Évi 800 000 határkilépést és átlagosan 3 napos kinttartózkodást feltételezve, ez összesítve 7057 Ft/nap x 800 000 x 3 = 18,3 milliárd Ft nettó, tehermentes bérnek felel meg. Ennek szja- és tb-befizetési kulcsa a vasútnál 67,3%, és ebből adódik, hogy a támogatás összege 18,3 milliárd Ft x 0,673 = 12,3 milliárd Ft.*

A rendelet hatálybalépésétől, 1997 júniusától a 2001. év végéig összesítve a támogatás összege kb. 44 milliárd Ft-ot tett ki. Amennyiben figyelembe vesszük azt, hogy a súlyosabb balesetek nagyobb részét a nehézgépjárművek idézik elő, és azt, hogy a közúti balesetek gyakorisága 33-szorosa a vasútinak, akkor a kedvezmény miatt a baleseteket okozó nem fizeti meg a társadalombiztosítás alapkölségét sem.

### A szállítási ágazat bérelszámolásából adódó túlzott eltérések

A vasúti és a közúti szállítások számviteli adatai alapján összevetettük az 1998. évi bérkölségeket. Ebből megállapítható, hogy az egyszeres könyvvitelt vezető közúti szállítási vállalkozások bruttó havi bére (24 068 Ft) fele az ugyanezen tevékenység, de kettős könyvvitelt vezető vállalkozásoknak (48 779 Ft), a vasútnál dolgozók bére (66 520 Ft) pedig messze meghaladja a közútnál dolgozókéét. Ebből az is kiderül, hogy a vasút fajlagosan jóval magasabb béradót és tb-járulékokat fizet. *Ezen nyilvánvaló adó- és járulékfizetési csalás* következtében a vasút versenyképessége 1998-ban több mint 20 milliárd Ft-tal rosszabb volt, mint a közúté. (Részletebben lásd a IV. 9. táblázatot.)

Ezek csak 1998-ban 20,6 milliárd Ft-tal rontották a vasút versenyképességét a közúthoz viszo-



#### IV. 9. táblázat: A közlekedési szakágazatok 1998. évi bérköltség jellegű adatai

Megnevezés	Vasút	Közúti teherszállítás		
	kettős kvv.*	kettős kvv.*	egysz. kvv.*	Összes
<b>Ezer forintban</b>				
Személyi jellegű ráfordítások	70462849	26128076	2065360	28193436
Ebből:				
Bérköltség	45896236	12667612	1102121	13769733
Személyi jellegű kifizetések	4647641	7747179	423092	8170271
Tb-járulék	19918972	5713285	540147	6253432
Átlagos stat. létszám fő	57497	21641	3816	25457
<b>Havi átlag, Ft/fő</b>				
Személyi jellegű ráfordítások	102125	100612	45103	92291
Ebből:				
Bérköltség	66520	48779	24068	45075
Személyi jellegű kifizetések	6736	29832	9239	26745
Tb-járulék	28870	22000	11796	20471

\*kvv. = könyvvitelt vezető vállalkozások

Forrás: APEH, Gyorsjelentés

nyítva, és ez az összeg azóta tovább nőtt. A közúti áruszállításé ugyanezen ok miatt 9,1 milliárd Ft-tal javult a vasúthoz viszonyítva.

Más – de szintén bér-jellegű költségekre vonatkozó – 1999–2000. évi adatok feldolgozása is hasonló csalásra derít fényt. Ebből megállapítható, hogy az 1–9 fő közötti foglalkoztatott létszámot alkalmazó, 24 278 Ft volt, vagyis alacsonyabb mint a nemzetgazdasági szintű minimálbér, amelynek törvényben előírt akkori mértéke 25500 Ft volt.

## 6. Az EU és Magyarország közötti új áru fuvarozási megállapodás

Az Országgyűlés 2001 júniusában elfogadta a 2001. évi LXI. törvényt az Európai Közösség és a Magyar Köztársaság közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről (a továbbiakban: a Megállapodás). Annak ellenére került erre sor, hogy a környezetvédő civil szervezetek határozottan tiltakoztak a megállapodás elfogadása ellen: a magyar kormányhoz, az Országgyűléshez, valamint az Európai Unió elnökségéhez, a Európai Bizottság Környezetvédelmi Főigazgatóságához, Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóságához, valamint az Európai Parlament több képviselőjéhez küldött levelében a Levegő Munkacsoport rámutatott arra, hogy a Megállapodás gazdaságilag káros, hozzájá-

rul a környezet fokozottabb tisztításához, továbbá ellentétes több hatályos jogszabállyal.

A Lélegzetnek adott interjújában Isabelle Durant belga miniszterelnök-helyettes és közlekedési miniszter az EU belga elnökségének kezdetén, 2001 júliusában a következőket mondta erről a kérdésről: „A kedvezmények csak egy korlátozott időtartamra szólnak. Az EU-nak 2002 után felül kell majd vizsgálnia ezeket. Úgy vélem, hogy az áruszállításnak a környezetileg kedvezőbb módokra kell áttérnie, ezért szorgalmazni fogom, hogy a környezetvédelmi szempontból indokolatlan adó- és díjkedvezményeket töröljék el. Ennek gyakorlati megvalósítására azonban csak a belga elnökség letelte után kerülhet sor.” A Közlekedési és Energiaügyi Főigazgatóság illetékesek pedig levelében leszögezte, hogy Magyarországnak továbbra is jogában áll díjatr kivetni az infrastruktúra használatára ezzel kapcsolatban fő követelmény az, hogy ez versenysemleges módon történjen (azaz minden ország, illetve minden vállalkozás fuvarozóra egyformán vonatkozzon.).

A Megállapodás látszólag a kombinált fuvarozás előnyben részesítését kívánja szolgálni, azonban a kombinált fuvarozásra vonatkozó része jórészt *általános kívánalmakat* említ, és határidőhöz nem kötött feladatok megvalósítását jelöli meg. (Ezt az Országgyűlés elé terjesztett hivatalos indoklás is megerősíti: „... jelen megállapodás alapvetően a közúti áru fuvarozásra terjed ki, a kombinált fuvarozást csak általánosságban, az ajánlások, a jövőbeli intézkedések szükségessége szintjén érinti.”) Ugyanakkor

#### IV. 10. táblázat: A szállítás\* ágazat néhány fontosabb adata 2000-ben

Megnevezés	Vállalkozások száma	Nettó árbevétel	Ebből: export	Béreköltség	Adózás előtti eredmény, md Ft		Létszám	Bér bruttó	Anyag-költség	Anyag-költség/ár-bevétel
		md Ft			Nyereség	Veszteség			fő	Ft/fő/hó
Egyszeres könyvvitelt vezető vállalkozások										
50 főtől	0									
10–49 fő	45	2,247	0,038	0,203	0,288	-0,008	619	27274,098	0,644	0,286
1–9 fő	2833	34,621	3,603	1,71	4,203	-0,559	5869	24277,773	9,245	0,267
0 fő	1330	7,552	0,889	0,315	1,067	-0,248	0		1,733	0,229
Részösszeg	4208	44,419	4,53	2,227	5,558	-0,815	6488	28603,46	11,622	0,262
Kettős könyvvitelt vezető vállalkozások**										
500 főtől	34	528,242	117,16	121,307	3,81	-39,349	106880	94581,728	129,279	0,245
250–499	29	55,783	7,039	10,416	3,487	-1,062	9923	87471,178	13,323	0,239
50–249	151	219,607	45,357	15,79	9,08	-1,082	14912	88240,802	24,87	0,113
10–49	826	292,869	66,079	12,903	13,266	-2,109	16262	66121,71	40,768	0,139
1–9 fő	3552	227,208	45,95	6,209	10,615	-5,677	11631	44484,632	26,067	0,115
0 fő	794	24,221	7,155	0,546	1,119	-0,937	0		4,108	0,17
Részösszeg	5386	1347,93	288,74	167,171	41,376	-50,216	159608	87281,962	238,415	0,177
Végösszeg	8788	1165,602	233,759	150,429	50,994	-32,638	164008	76433,566	200,3	0,172

Forrás: APEH, Gyorsjelentés

\*Szállítás és kiegészítő tevékenység

kor a közúti teherforgalom számára újabb *jelentős konkrét kedvezményeket* biztosít, ami tovább növeli a közúti fuvarozás versenyelőnyét az egyéb fuvarozási módokkal szemben.

A Megállapodás 6. cikkének 1. pontja szerint „A fuvarozási piacokra való kölcsönös bejutás tekintetében a Szerződő Felek megállapodnak, hogy ... fenntartják a Közösség egyes tagállamai és Magyarország közötti kétoldalú megállapodásokból vagy más kétoldalú megegyezésekből eredő, fennálló jogokat.” Ezek a megállapodások és megegyezések teszik lehetővé, hogy a külföldi kamionok több mint 90 százaléka díjmentesen haladjon át országunkon. (Tehát a gépjárműadóról szóló 1991. évi LXXXII. törvény 15. §-a által akkori áron 3 forint/tonnakilométerben meghatározott díjból egyetlen fillért sem fizet meg.) Ennek éppen az ellenkezőjére, *az ingyenes tranzitfuvarozás eltörlésére, az erről szóló megállapodások felmondására lenne szükség.* Ezt húzza alá az Európai Parlament 2001. január 18-án nagy többséggel elfogadott határozata is a közlekedési infrastruktúra megfizettségéről (*Doc. A5-0345/2000*). A határozat egyebek mellett támogatja azt a petíciót, amelyben több mint 500 társadalmi szervezet követeli, hogy a nehéz teherautók a megtett úttal arányos többletdíjat fizessenek. Magyarországnak követnie kellene Svájc példáját, ahol 2001. január 1. óta a tehergépkocsik után jelentős, a megtett út hosszától, a megengedett összsúlytól és a jármű szennyezőanyag-kibocsátási jellemzőitől függő díjakat kell fizetni. (A díjakat mindenfajta úton fizetni kell, tehát nem csak az autópályákon.)

Korábban az Európai Unió írásban (Megállapodás levélváltás formájában Magyarország és az Európai Gazdasági Közösség közötti, a tranzitról szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt levélváltás módosításáról) beleegyezését adta a külföldi tehergépjárművek adójának valorizálásához, vagyis ahhoz, hogy a magyarországi adó mértékét a forint/ECU árfolyam változásának megfelelően értéken tartsák. Az adó mértékét 1991-ben állapították meg (3 Ft tonna-kilométerenként), és azóta sem igazították az inflációhoz, vagy az árfolyamváltozashoz. Ennek érdekében kb. 14 Ft-ra kellene emelni a tonna-kilométerenkénti adót. Ráadásul a különböző kétoldalú megállapodások következtében jelenleg a külföldi tehergépjárművek több mint 90 százaléka úgy halad át országunkon, hogy még a 3 Ft-os adót sem fizeti meg. Ugyanakkor hatalmas károkat okoznak a környezetben, az utakban, az emberek egészségében: az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség megbízásából készült tanulmány szerint a kamionok évente több mint 100 milliárd forint olyan kárt okoznak Magyarországon, amelyet nem fizetnek meg. Azt, hogy ez az összeg nagyságrendileg helyes, bizonyítja az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának tanulmánya (Efficient Transport for Europe, OECD, 1998), amelynek adatait felhasználva, 2000. évi áron évi 140 milliárd forint kárértéket kapunk.

1998-ban 1180,6 ezer külföldi rendszámú tehergépjármű lépett be az országba. Ha 2001-re is ennyivel számolunk, akkor elvben (változatlan forgalommal számolva) 110 milliárd forint adót le-

hetne beszédni az adó valorizálása és a kedvezmények megszüntetése esetén. Ezzel szemben a költségvetési törvényjavaslat 2001-re és 2002-re változtatlanul évi 2,2 milliárd forint bevétellel számol ebből a forrásból. Azaz a külföldi kamionok ilyen módon évente csaknem 110 milliárd forint rejtett támogatást kapnak, ami közel megegyezik az okozott kár összegével. (Más szavakkal: amennyiben az 1991-ben megállapított adót reálértéken számolva teljes egészében beszédnek, akkor fizetnék meg a kamionok üzemeltetői az általuk okozott, pénzben is kifejezhető károkat.) 1991 és 2000 között Magyarország ilyen módon összesen 2,8 milliárd euró (2001. márciusi 22-i árfolyamon 746 milliárd forint) támogatást adott a külföldi kamionoknak. (Az EU-tól kapott eddigi összes támogatás kb. 1 milliárd eurót tett ki!)

Ez a támogatás a környezet fokozottabb pusztítására ösztönöz, továbbá ellentétes a szabad piactudomány elvével, ami az Európai Unió egyik legfontosabb alapelve.

Nem fogadható el az az érv, hogy a Magyarországon történő díjmentes áthaladásért cserébe a magyar kamionok egy része is díjmentesen vagy kedvezményesen használhatja az EU-tagországok útjait. Ez ugyanis azt jelenti, hogy a magyar kamionok által okozott útrongálást, környezeti és egyéb károkat az EU adófizetőinek kell megfizetniük. Ez mélységesen igazságtalan, és szintén az EU alapelveibe ütközik. (Egyébként az így keletkező költségek jelentős része az EU-ban és Magyarországon egyaránt közvetlenül terhelik a lakosságot és az önkormányzatokat, amelyek joggal indíthatnának kártérítési pereket.)

A Megállapodás 6. cikkének 2. pontja mintegy 10 százalékkal emeli a közúti fuvarozók tranzitforgalmához adott ingyenes engedélyek számát mind az EU-beli, mind pedig a magyar kamionok részére. Az előzőekben említett okok miatt ez elfogadhatatlan, hiszen újabb több milliárd forint rejtett támogatást jelent a közúti fuvarozás részére. Amint említettük, ennek éppen az ellenkezőjére, a díjak emelésére, illetve megfizettetésére lenne szükség.

A Megállapodás 6. cikkének 6. pontja szerint „A Szerződő Felek megtesznek minden szükséges lépést a saját területükre, illetve azon keresztül történő, jelen Megállapodásban hivatkozott közúti fuvarozás könnyítése érdekében.” Átlagosan minden 8. másodpercben lépi át egy kamion a magyar határt. A magyar hatóságok a jelenlegi feltételek mellett nem képesek ezeket a járműveket hatékonyan ellenőrizni, azonban ennek ellenére is tömegével fed-

nek fel különböző szabálytalanságokat, sőt bűncselekményeket. Ezekről nap mint nap olvashatunk a sajtóban is. A helyzetet jól jellemzik Kaizinger Tibor ezredesnek, a VPOP főosztályvezetőjének következő szavai: „Tompán korszerűen kiépített határállomásunk van, jó ellenőrzési lehetőségekkel. A közeli Röszkén viszont a technikai és személyi feltételek hiánya miatt gyakorlatilag nem tudjuk átvizsgálni a kamionokat. Tompán általában egy órán belül át lehet jutni, Röszkén viszont nem ritka a 36 órás várakozási idő sem. A kamionosok túlnyomó többsége inkább a röszkői határátkelőt választja...” (Lélegzet, 1998/11.) Ilyen szempontból tekintve a „közúti fuvarozás könnyítése”, vagyis az ellenőrzések további lazítása a bűnözést és a környezetszennyezést növelné. Ezért szükségesnek tartjuk az idézett mondat törlését a megállapodásból.

A 8. cikk 4) bekezdés (a) és (b) pontja szerint a közúti járművek tartályaiban lévő üzemanyag bevitel a mindenkori másik Szerződő Fél területére mentes a vám, valamint minden adó és díj alól. Ez az előírás ellentétes az Európai Unió 83/181/EC számú direktívájával, amely kimondja, hogy a tagállamok 200 literben korlátozhatják a harmadik országból belépő járművek tankjában adó- és vámmentesen behozott üzemanyag mennyiségét.

Magyarország még nem tagja az Európai Uniónak, azonban saját érdekünk is, hogy alkalmazkodjunk az EU jogszabályaihoz, sőt, ahol azt nemzeti érdekeink indokolják, szigorúbb előírásokat alkalmazunk, mint az EU. Ez különösen vonatkozik a szóban forgó esetre. *Tehát ennek a csempészetnek a jogszabályi megkönnyítése a szervezett bűnözésnek nyújtott nyílt állami támogatást jelenti.* A gépjárművek tartályaiban behozott üzemanyagok egy részét csempészéssel további részét saját felhasználásra hozzák be. Bár ez nem ellentétes a jelenlegi törvényi előírásokkal, nyilvánvaló kibúvást jelent az arányos közteherviselés alól, ami a jelenlegi szabályozás alkotmányosságának kérdését is felveti. A Megállapodás ezen pontjainak elfogadása azt is jelentette, hogy el kellett volna törölni még azokat az igen enyhe jogszabályokat, amelyekkel az állam az üzemanyag-csempészet korlátozására tett kísérletet.

Az említett módon behozott üzemanyag jelentős részét az EU országaiban használják fel ezek a járművek, tehát emiatt ott is fokozódik a környezet károsodása és csökkennek az adóbevételek. (Ha például egy kamion egy 600 literes teletöltött tankkal belép a román határon, akkor az osztrák határig elhasznál mondjuk 200 litert, a további 400-at pedig már Ausztriában.)

A 8. cikk 4) bekezdésének (c) pontja hasonlóképpen szinte korlátozás nélkül adó- és vámmentessé teszi a behozott kenőanyagokat. Ez az előzőekben említett okok miatt szintén elfogadhatatlan.

A 8. cikk 5) bekezdése lazítja a járművek súlyára, méretére és tengelyterhelésére vonatkozó hazai előírásokat, mégpedig olyan módon, hogy az előírt határértékeket meghaladó járművek jelentős részének semmiféle többletdíjat nem kell fizetnie. Ez azt jelenti, hogy az utak és egyéb létesítmények fokozottabb rongálását és a nagyobb környezetszennyezést teljes egészében a magyar lakosságnak kell megfizetnie – részben több adó formájában, részben a fokozottan romló utak és egyéb létesítmények, valamint a környezet rosszabbodó állapota révén. Különösen súlyossá teszi a helyzetet, hogy az útrongálás mértéke a tengelyterheléstől függően exponenciálisan, az ötödik hatvány szerint növekszik! Azt is figyelembe kell venni, hogy a magyarországi úthálózat állapota már most is messze elmarad a kívánatostól. Ezt az úthálózatot nem szabad jelentős további terhelésnek kitenni, különösen nem olyan módon, hogy ezért az okozó semmilyen összeget sem fizet. A károkat teljes egészében a használóval kell megfizettetni.

A 11. cikk szerint a Szerződő Felek egyszerűsítik az áru fuvarozással kapcsolatos eljárásokat és ellenőrzéseket. Ezt a cikket törölni kell, mivel erre ugyanaz vonatkozik, mint amit a 6. cikk 6. pontja kapcsán említettünk: az „egyszerűsítés” feltehetően további teret adna a bűnözésnek és a fokozott környezetszennyezésnek. Itt jegyezzük meg, hogy a kialakult súlyos állategészségügyi helyzet miatt sem ajánlatos most a betegségeket könnyen terjesztő közúti áruszállítás ellenőrzését csökkenteni. Természetesen az támogatandó, hogy a határállo-mások korszerűsítésével, a személyi és tárgyi feltételek javításával hatékonyabbá tegyék az áru fuvarozással kapcsolatos eljárásokat és ellenőrzéseket. Ennek a költségeit viszont nem az adófizetők pénzéből kell fedezni, hanem az ezen szolgáltatásokat igénybe vevő fuvarozókra kivetett, megfelelő mértékű eljárási díjakból.

A 13. cikkben említett Vegyesbizottságra vonatkozóan kijelenthetjük: az eddigi tapasztalatok alapján félő, hogy ez a bizottság a közúti fuvarozók érdekérvényesítését szolgáló, „kijáró szervezet” lesz. Ennek elkerülése érdekében szükségesnek tartjuk, hogy cikk rögzítse: a Vegyesbizottságban részt vesznek a környezetvédő társadalmi szervezetek által delegált képviselők is.

A Megállapodás elfogadása tehát rontja a környezet állapotát, és így az Alkotmányba ütközik.

Az Alkotmánybíróság 28/1994. számú határozata, amelyet a 48/1997. számú határozatában is megerősített, kimondja: *„Az állam nem élvez szabadságot abban, hogy a környezet állapotát romlani engedje, vagy a romlás kockázatát megengedje. ... A környezetvédelemhez való jog érvényesülésében nem lehet a gazdasági és társadalmi körülményektől függő olyan minőségi és mennyiségi hullámzást megengedni, mint a szociális és kulturális jogokéban, ahol a körülmények megkívánja megszorítások később orvosolhatók. E sajátosságok miatt a környezethez való jog védelmének eszközei között a megelőzésnek elsőbbsége van, hiszen a visszafordíthatatlan károk utólagos szankcionálása nem tudja helyreállítani az eredeti állapotot.”*

A Megállapodás súlyosan sérti az Alkotmány 9. §-át is. Ha ugyanis az állam további kedvezmények nyújt egy olyan gazdasági tevékenységhez, amely az EU által elismerten sem fizeti meg az általa okozott költségek jelentős részét, akkor az ellentétes a piacgazdaság alapelveivel és a gazdasági verseny szabadságával.

A fentebb részletezett okok miatt a Megállapodás ellentétes a Magyar Köztársaság és az Európai Községek és azok tagállamai között társulás létesítéséről szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt Európai Megállapodás alábbi pontjaival:

(Bevezetés:) *„Megerősítve elkötelezettségüket a jogállamiságon, az emberi jogokon és az alapvető szabadságokon, valamint a szabad és demokratikus választásokat magában foglaló többpárti rendszeren alapuló pluralista demokrácia mellett, továbbá a piacgazdaság elvei és a társadalmi igazságosság mellett, amelyek a társulás alapját jelentik;”*

...

(62. cikk:) 1. *A Megállapodás megfelelő működésével, amennyiben érinthetik a Község és Magyarország közötti kereskedelmet, összeegyeztethetetlenek a következők*

...

(iii) *bármely állami támogatás, amely azáltal, hogy előnyben részesít egyes vállalatokat vagy egyes áruk termelését, torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget.*

...

(79. cikk:) 1. *A Felek fejlesztik és erősítik együttműködésüket a környezet romlása elleni harc életbevágó feladata terén, amelyet elsődlegesnek ítélnek.*

(81. cikk:) 3. *Elsődlegességet élveznek a következők:*

- *jelentős közös érdekű és a transzeurópai útvonalakon, szárazföldi és belföldi vízi utak, vasutak, kikötők és repülőterek infrastruktúrájának építése és korszerűsítése;*
- *vasutak és repülőterek igazgatása, ideértve a megfelelő nemzeti hatóságok közötti együttműködést;*
- *a földhasználat tervezése, ideértve az építési és városfejlesztési tervezést;*

- a technikai felszerelés korszerűsítése a közösségi követelmények teljesítése céljából, különösen a közúti-vasúti szállítás, a konténerizáció és az átrakás területén;

- hozzájárulás a Közösségben alkalmazandó közlekedéspolitikával összeegyeztethető közlekedéspolitika fejlesztéséhez.”

(Ez utóbbi pont egyértelműen azt bizonyítja, hogy nem a közúti áruszállítás kell, hogy elsőbbséget élvezzen. Az EU-ban alkalmazandó közlekedéspolitika elveit egyebek mellett az 1997-ben elfogadott Helsinki Nyilatkozat és a 2001-ben elfogadott Közös Közlekedéspolitika rögzíti, amelyek a környezeti szempontból is fenntartható közlekedés és a szennyező fizet elv megvalósítását irányozzák elő.)

A Megállapodás ellentétes a Magyar Köztársaság Kormánya és az Osztrák Köztársaság Kormánya között a nemzetközi áruszállításról kötött, Bécsben, 1993. augusztus 17-én aláírt nemzetközi áruszállítási egyezményvel (kihirdette a 77/1994. (V. 19.) Korm. Rendelet), amelynek bevezető része a következőket tartalmazza:

„A Magyar Köztársaság Kormánya és az Osztrák Köztársaság Kormánya

figyelembe véve azt a tényt, hogy a Magyar Népköztársaság Közlekedési és Postaügyi Minisztériuma és az Osztrák Köztársaság Kereskedelmi és Újjáépítési Szövetségi Minisztériuma között 1960. december 21-én aláírt, tehergépkocsikkal végzett nemzetközi áru fuvarozási egyezmény politikai, gazdasági, közlekedéspolitikai és környezetvédelmi okokból módosításra szorul,

abban a törekvésben, hogy főként a Szerződő Államok közötti külkereskedelem követelményeit megfelelően tekintetbe vegyék,

abban a törekvésben, hogy a közúti, vasúti, belvízi és kombinált áruszállítást mindenfajta nemzeti diszkriminációtól mentesen a viszonyosság alapján, a nemzetiségi okokból való mindenfajta diszkrimináció nélkül szabályozzák a két Szerződő Állam között, miközben rögzítik, hogy a közlekedés területén beszedendő adó, illetve illetékfizetési kötelezettségek kérdéséről a nemzeti szabályozásokban döntenek, és azokat a jelen Egyezmény nem érinti,

abban a törekvésünkben, hogy a Szerződő Államok közötti áru fuvarozást úgy rendezzék, hogy a lakosság életminőségét és Magyarország, illetve Ausztria érintett területeinek környezetvédelmét a lehető legnagyobb mértékben biztosítsák, hogy a közúti fuvarozás által okozott megterheléseket mennyiségileg és minőségileg a lehető leghamarabb csökkentsék,

abban a törekvésünkben, hogy biztosítsák azt a körülményt, hogy a nemzetközi áruszállításban a mindenkor legújabb környezetkímélő technológiák a technika adott állásának megfelelően – főképp ami az igénybe vett szállító-

eszközök által előidézett zajártalom és káros anyag emisszió minimalizálását illeti – alkalmazásra kerüljenek,

attól a felismeréstől vezérelve, hogy az áru fuvarozásnak a lehető legnagyobb mértékben a közútról a vasútra vagy a belvízi hajózásra való áttérítése szükségessé vált,

abban a törekvésünkben, hogy előnyben kell részesíteni a veszélyes áruk fokozott áttérelését a közútról a vasútra, illetve a belvízi hajózásra,

abban az elköltött szándékban, hogy jelen Egyezmény célkitűzéseinek megvalósítására a szállítási keresletet mindinkább a vasút és a belvízi hajózás magas színvonalú közlekedési szolgáltatásaival, mindenekelőtt a kombinált forgalom technikáinak az alkalmazásával elégítsék ki,

a következőkben állapodtak meg:...”

A Magyarország és az Európai Közösség közötti, a tranzitról szóló, Brüsszelben, 1991. december 16-án aláírt megállapodás (1993/2. Nemzetközi Szerződés a nemzetközi gazdasági kapcsolatok miniszterétől), amely a közúti tranzitforgalommal kapcsolatban számos kedvezményt rögzít, olyan időpontban került aláírásra, amikor elkezdődött a délszláv konfliktus és emiatt megnehezült a közlekedési kapcsolat Görögország és a többi EU tagország között. Ez a megállapodás Magyarország számára hatalmas, ezer milliárd forint nagyságrendű károkat okozott, amelyet az EU soha nem térített meg. Mára azonban ez a hivatkozási alap is megszűnt, hiszen 2000 nyarán a délszláv helyzet gyökeresen megváltozott.

Az elmúlt időszak kedvezőtlen eseményei miatt a vasúti és a vízi szállítás kárai különösen nagyok voltak. Most eljött annak az ideje, hogy ezeket a veszteséget ellentételezzük az érintett közlekedési alágazatok részére, és javítsuk versenyhelyzetüket. A Megállapodás viszont tovább rontja ezeknek a közlekedési módoknak a versenyképességét. Ez megengedhetetlen, amikor tudjuk, hogy vasúti áruszállítás egységnyi teljesítményre vetítve tízedannyi energiafelhasználással és levegőszennyezéssel, valamint 33-szor kisebb baleseti gyakorisággal jár, mint a közúti fuvarozás.

Amennyiben mesterségesen tovább növeljük a közúti áru fuvarozás előnyeit, akkor ezzel nemcsak Magyarország környezetét terheljük fokozottabb mértékben, hanem az Európai Unióét is. Az EU lakosságának környezeti érzékenysége közismert. Így a Megállapodás növelheti az EU tagországok lakosságának ellenszenvét a bővítéssel szemben, ami megnehezítheti csatlakozásunkat. Ebből a szempontból különösen érzékeny az osztrák lakosság. Tudomásunk van arról, hogy több nyugat-európai – köztük

osztrák – környezetvédő szervezet is foglalkozik a témával, és tervezik, hogy aggályaiknak szélesebb nyilvánosságot adnak.

### **Átmeneti idő a nehéz tehergépjárművek adóztatására**

Magyarország 2001. december 21-én ideiglenesen lezárta a közlekedési fejezetet az uniós csatlakozási tárgyalásokon. A magyar kormány 7 területen kért átmeneti mentességet. Az EU hat magyar igényt fogadott el. Ezeknek egyike arra irányult, hogy a 25 tonna összsúlynál nehezebb teherautókra vonatkozó gépjárműadót ne emeljék az uniós szintre az elkövetkezendő években. 2005 végéig Magyarország a közösségi szintnél alacsonyabb, 65 százalékos adót alkalmazhat a kizárólag belföldön fuvarozó, 25 tonna össztömeget meghaladó és a legmagasabb környezetvédelmi Euro II. és III. normáknak megfelelő járművekre. Ez azt jelenti, hogy a magyar kamionok egy része továbbra is sokkal alacsonyabb adókat fizet, mint a tagállamok fuvarozói, akik szintén sokkal kevesebb adót fizetnek, mint ami az általuk okozott környezeti károk és költségek elmentételezéséhez szükséges lenne.

## V. Megfelelés az EU levegőminőségi és egyéb környezetvédelmi normáinak

(Farkas Ildikó — Mészáros Péter)

### 1. Szabályzás és minősítés

Hazánkban a közlekedés környezeti hatásainak kérdéskörével alap- és keretjogszabályok, kapcsolódó dokumentumok és a Közösségi joganyag folyamatos átvétele kapcsán kiadott kormányzati jogszabályok foglalkoznak.

Az 1996-os **Közlekedéspolitika** négy stratégiai főiránya – az EU integráció elősegítése, a kiegyensúlyozottabb térségi fejlesztés és regionális együttműködés, az emberi élet és a környezet védelme, hatékony, piackonform közlekedés-szabályozás – lebontási fázisaiban foglalkozott a közlekedéssel kapcsolatos környezetvédelmi szempontokkal. A politika 2001. évi felülvizsgálata és az akkor megfogalmazódott javaslatok megalapozták a korrigált, illetve új közlekedéspolitika fő irányait.

Az 1995-ös Környezetvédelmi törvényhez kapcsolódó dokumentum, a **Nemzeti Környezetvédelmi Program** – 1997-2002 – célkitűzéseket, intézkedéseket fogalmazott meg a közlekedés terhelő hatásai kezelésére vonatkozóan is.

Ugyancsak jelenleg készül a **Nemzeti Fejlesztési Terv**, amelynek lényeges részét képezi az infrastruktúra és a környezetvédelem fejezete. A helyzetértékelési, SWOT analízisokat tartalmazó fázis után jelenleg a stratégia megfogalmazása zajlik, ahol a célok megfogalmazásánál számos elem foglalkozik témánkkal.

**Szabályozási** oldalról a közlekedés kibocsátási, terhelési, igénybevételi hatásainak ellenőrzése, egészségügyi, ökológiai, városvédelmi és egyéb szempontok szerinti mérséklése, illetve hosszú távon is tolerálható szinten való tartása a feladat. Kulcsterület és a közlekedés terhelő hatásainak legjobb indikátora a **légszennyezés**, ezért a levegő védelmével, illetve a légszennyező anyagok kibocsátásával kapcsolatos jogszabályok fontos szerepet játszanak. A közelmúltban készültek el és léptek hatályba hazánkban azok a levegővédelmi jogszabályok, amelyek új szemléletben, struktúrában, az európai jogharmonizációs követelményeknek is eleget téve fogalmazzák meg, illetve rögzítik e terület követelményeit. Szempontunkból e csomag fontos elemei a 21/2001. (II:14.) kormányrendelet a levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról, a 14/2001 (V.9) KöM-EüM-FvM együttes rendelet amely egyebek mellett a légszennyezettségi határértékeket szabályozza, vala-

mint a 18/2001. (V.23.) KöViM-BM-KöM együttes rendelet a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről.

- A kormányrendelet oldaláról lényeges, és a megelőzést célzó elem, hogy a levegővédelmi követelményeket az országos és regionális gazdasági programok, területfejlesztési tervek és a helyi, önkormányzati, gazdálkodói programok készítése során is érvényesíteni kell.

- Levegővédelmi szempontból zónák kijelölésére van lehetőség, így a 250 ezer lakos feletti népességű, illetve 500 fő/km<sup>2</sup> lakósűrűség feletti területeken.

- Ugyancsak fontos, szemléletváltást jelző eleme a jogszabálynak, hogy a határérték alatti légszennyezettségű zónákban meg kell őrizni a meglévő jó állapotot, tehát a határérték alatti szennyezettség nem további potenciális terhelési lehetőség.

- A vonalforrásoknál, így a közutaknál is lehetőség van arra, hogy a határértékek rendszeres túllépése esetén forgalomszervezési, korlátozó intézkedéseket rendeljen el a közlekedési hatóság.

- Védelmi övezet intézménye is bevezetésre került a jogszabály csomagban, amely az autópálya, autótűt, illetve az országos főútvonalak, vasútvonalak, valamint üzemanyag-töltő állomások és autóbusz-végállomások esetén alkalmazandó 50, illetve 25 m-es zónákban. Levegővédelmi szempontból ez vitatható lehet, de megemlítendő, hogy zajvédelmi oldalról is biztosítani kell az övezet szélén a határértékeket.

- A jogszabályban előírásra kerültek a helyi, regionális levegővédelmi intézkedési programok, miként a szmogriadó tervek tartalmi követelményei is.

Az egészségügyi **határértékek** mellett ökológiai határértékeket is megadtak az ökológiai érzékeny területekre, továbbá a rákkeltő szennyezők és az ülepedések megengedett értékeit, melyek között közlekedési eredetűek is vannak. A határértékek az EU vonatkozó értékeivel harmonizálnak, átmeneti időszakokra vonatkozó tűrőhatár lehetőségekkel.

Másik fontos terhelés-megelőzési, kezelési terület a **Környezeti Hatásvizsgálat (KHV)**, ahol ugyancsak új, az európai jogharmonizációnak is eleget tevő jogszabály született (20/2001. számú kormányrendelet). Lényeges, hogy a vizsgálat folyamata a környezeti elemek, azok rendszerei (táj, klíma, öko-

lógiai rendszer), az érintett emberek egészségi állapota, társadalmi, gazdasági helyzete, életminősége, a területhasználat változásaira terjed ki. A tevékenységek, létesítmények egy csoportjához környezetvédelmi engedély csak részletes KHV mellett adható, míg egy másik csoportja a Környezetvédelmi Felügyelőség döntése alapján kötelezhető részletes KHV-re. A fontosabb városi közlekedési létesítmények, fejlesztések és kapcsolódó üzemi, valamint jelentősebb városi, forgalomvonzó létesítmények is hatásvizsgálatra kötelezhetők, amelyen keresztül további lényeges igénybevételi csatornák, így a területfelhasználás és a zajterhelés is előzetesen vizsgálhatóvá, kezelhetővé válnak.

„A környezeti levegő tisztasági követelményei” MSZ 21854 – 1990 szabvány, majd az 5/1990. (XII.6.) NM rendelet tartalmazta a 21/1986. (VI.2.) MT a levegőtisztaság védelméről szóló rendeletnek megfelelően a levegőminőségi, ill. a szmogriadó intézkedéseit megalapozó szennyezőanyag határértékeket. A szabványban foglalt határértékek és a mért adatok alapján minősítették az egyes települések levegőszennyezettségi helyzetét. Az adatsorokat fűtési, ill. nem fűtési félévi bontásban az „Egészségtudomány” című folyóirat közli az 1987/88 fűtési félévvel kezdődően.

A PHARE támogatással telepített on-line mérési adatsorok az 1995/96-os fűtési félév óta kerülnek publikálásra. Ez a rendszer tette lehetővé az ozon mérését. Ezen adatsorok félóránként összesített adat-

sorokra, 5000–9000 mérésre vonatkoznak, amelyekből nem ítélt meg, hogy a határérték túllépések hány napon fordultak elő. Különösen problémás a hozzáférhető dokumentációból az értékelés, ha több állomás adatait vonják össze egy városból.

A légszennyezettség egyik mutatója, az  $\text{SO}_2$  koncentrációja csökkent, a főleg közlekedési eredetű  $\text{NO}_2$  és a szálló por sok helyen határérték feletti. Legtöbbször ezen két szennyező miatt kerülnek a települések a szennyezett, ill. mérsékelt szennyezett kategória besorolásba. A közölt adatok közül az átlag és a 98%-os gyakorisági értékek hosszútávon is jól összehasonlíthatók, de a határértékek változtak, így visszamenőleg csak a tárgyévben érvényes határérték túllépés szerepel. Példa erre az  $\text{NO}_2$ , melynek 30 perces, 24 órás, ill. éves határértéke 85, 70, ill.  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt régen. Ezen értékek módosultak 1995-re 100, 85, ill.  $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -re. A legutolsó, 21/2001. (II.14.) Korm. rendeletnek a ma érvényben levő, végrehajtásra vonatkozó, a határértékeket tartalmazó végrehajtási utasítása a 14/2001.(V.9.) KÖM-EÜM-FVM rendelet 100, 85, ill.  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  értékeket tartalmaz. Ebben a rendeletben jelenik meg először az az EU-tól átvett kitétel, hogy határérték túllépést légszennyezőként változóan, néhány napon át megenged egy naptári év alatt. A  $\text{NO}_2$ -re vonatkoztatva ezt a túllépést az órás határértékre adja meg és évi 18 napon engedélyez túllépést. (Korábban a rövid expozíció 30 perc időtartammal szerepelt.)

#### V. 1. táblázat: Főbb közlekedési emissziók egészségügyi határértékei

Határérték ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )					
	Órás		24 órás	éves	
	határérték	tűrőhatár		határérték	tűrőhatár
$\text{SO}_2$	250	50%	125	50	
	évi max. 24 túllépés	évi csökkenéssel 2005-ig	max évi 3 túllépéssel		
$\text{NO}_2$	100	50%	85	40	50%
	évi max. 18 túllépés	évi csökkenéssel 2010-ig			évi csökkenéssel 2010-ig
$\text{NO}_x$	200		150	100	
$\text{O}_3$			110		
$\text{CO}$	10000		5000	3000	
$\text{PM}_{10}$			50	40	20%
			évi max. 35 túllépés, 50% tűrőhatár 2005-ig		évi csökkenéssel 2005-ig
<b>Benzol</b>			40	5	100%
					2006–2010 közötti csökkenéssel

Forrás: 14/2001. (V.9.KÖM-EÜM-FVM rendelet)



A 21/2001. (II. 14.) kormányrendelet 5.§ (1) bekezdése kimondja, hogy: „Tilos a környezeti levegő olyan mértékű terhelése, amely légszennyezést, vagy határértéken túli légszennyezettséget okoz, valamint a környezeti levegő bűzzel való terhelése.” Az idézett általános szabály ellen az önkormányzatok és a beruházók rendszeresen vétenek forgalomgerjesztő tevékenységek engedélyezése és kivitelezése során.

A beavatkozás, a határérték túllépés megakadályozása (forgalomkorlátozás, légszennyezettséget fokozó létesítmény telepítésének megakadályozása) az önkormányzatok feladata, amelyeket a lakosság ellenőriz, de a nyomásgyakorlás ezen a téren eddig is szinte lehetetlen volt és a jövőbe tekintve sem lehetünk optimisták, mert a környezetvédelem sajnos nem tartozik az önkormányzati prioritások közé.

## 2. Mérőrendszerek

A légszennyezettség a lokális, regionális környezetállapot és környezet-egészségügy alakulása szempontjából különösen fontos. E tekintetben több, az immissziót, a levegő szennyezettségét mérő rendszer működik az országban:

- Háttér-szennyezettséget mérő hálózat az OMSZ – Országos Meteorológiai Szolgálat – felügyeletével.
- Települési levegőminőség-mérő hálózat az Egészségügyi Minisztérium felügyelete alatt.
- A környezetvédelmi hatóság felügyeletével működő, részben településeken lévő mérőállomások.

A monitoring célja az immisszió, azon keresztül a lakossági expozíció meghatározása, az egészségügyi hatások felmérése, a szennyezettség időbeli és területi megoszlásának megállapítása. Ehhez kapcsolódik a határértékeknek való megfelelés vizsgálata, a lakossági tájékoztatás és a vészhelyzetek jelzése. A mért adatok felhasználandók a település-tervezési, közlekedésszervezési, városfejlesztési feladatok ellátásában, így a fejlesztések kapcsán a hatásvizsgálatok készítésénél.

Szempontunkból lényeges a szerepe az Országos Immisszió-mérő Hálózatnak (RIV), mely az ÁNTSZ intézeteihez kapcsolódik. Itt az alap a kén-dioxid és az ülepedő por mérése volt, amely az elmúlt években kiterjedt a szénmonoxid, a nitrogén-oxid és a korom – finom szemcsék mérésére. Ezek egy része települési, városközponti területeken van, a közlekedési terhelések regisztrálására. Jelenleg 89 településen vagy régióban 323 mérőhelyen történik  $\text{SO}_2$  és  $\text{NO}_x$  mérés – napi átlag – és 119 településen, 662 ponton havi ülepedő por szennyezettséget mér-

nek. 25 település 34 pontján van szálló por mérés és néhány helyen további anyagokat – formaldehid, fluoridok, ammónia – is regisztrálnak.

Rövidebb idejű változások követésére, regisztrációjára, beavatkozásra alkalmas az automatikus légszennyezettség-mérő hálózat, amelyből nyolc Budapesten működik, – négy forgalmas belvárosi, négy pedig általános városi terheltségű területeken. További 14 telepített és 5 mobil állomás működik nagyobb városainkban, egyes ipari övezetekben. Ezek  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{O}_3$  és szálló por ( $\text{PM}_{10}$ ) koncentrációt mérnek – 30 perces, 8 és 24 órás adatokat, regisztrálva az átlagértékeket és a túllépési gyakoriságot. További nyolc állomás működik a regionális környezetvédelmi hatóságok kezelésében. A meglehetősen heterogén, sokrétű rendszer integrációja megkezdődött és a Környezetvédelmi Minisztérium hatáskörében fog működni.

A nyilvánosság számára is elérhető monitorozási adatsorokat az Egészségtudomány című folyóirat évente kétszer közli fűtési-nemfűtési félév bontásban. Gond a túllépés gyakoriságának összehasonlítása a korábbi évek értékeivel, mert többször is volt határérték változás. A publikált átlagértékek és a 98%-os gyakorisági értékek folyamatosan felhasználhatók, de csak mérsékeltten informatív az egészségkárosítás szempontjából. A régi és az új törvény a vonatkoztatási alapon is különbözik egymástól. 2000-ig az összmérés százalékában adták meg a határérték túllépést, az új rendelet szerint viszont azon napok és állomások számát kell megadni, ahol határérték túllépés történt.

Különösen nehéz az összehasonlítás a PHARE program keretében létesített állomások esetén, ahol a fél órás gyakoriságú mérések összesített értékeire vonatkoztatták a 10, illetve 30%-os határérték-túllépést. Az új rendelet az EU-hoz hasonló jogharmonizáció alapján a határértéket meghaladó napok számát tartja nyilván. A másik nagy gond, hogy Magyarországon nagyon kevés az ózon és a szálló por koncentrációját mérő állomás, illetve a rendszeresen mérendő tényezők közül benzol-koncentráció mérését csak néhány helyen, kutatási célból végzik.

A rendszeresen mért légszennyezők közül a  $\text{NO}_2$  és a szálló por az a két komponens, mely a kültéri levegőben főleg a közlekedésből származik. Ugyancsak a gépjárművek kipufogó gázaiból kerül a környezetbe az egészségkárosítás szempontjából fontos három további, bár rendszeresen nem mért anyag: az ólom, a benzol és a formaldehid. Az első négy légszennyezőre van hazai- és EU-határérték is, míg az utóbbira EU-javaslat nincs, de

csaknem valamennyi EU-országban a magyar értékkel megegyező határérték van érvényben.

Az ipari eredetű légszennyezettség a termelési struktúrától jelentősen függ. Hosszú időszakot átölelő mérési sorok főleg a széntüzelésből származó  $\text{SO}_2$  értékekre vonatkozóan állnak rendelkezésre. Közlekedési eredetű légszennyezésként az  $\text{SO}_2$  elhanyagolható: mert a dízel olajok kéntartalma alacsony.

Nem közvetlen közlekedési eredetű az ún. másodlagos légszennyezőként megjelenő ozon, mely az  $\text{NO}_2$  illetve az illékony szerves anyagok átalakulásával, a keletkezési helyétől távolabb, a széljárástól függően, a napfény hatására keletkezik. A figyelem az utóbbi években fordult ezen légszennyező felé, monitorozása sokáig késett az egészségkárosító hatásának felismerését követően.

Az egészségkárosítás szempontjából a fent felsorolt hat légszennyező a legfontosabb a közlekedéssel kapcsolatban.

A közlekedésből származó több százas számban, de alacsony koncentrációban előforduló légszennyezők mérése igen költséges, pl. a rákkeltő PAH-ok, a nyálkahártyát izgató aldehidek környezetben előforduló koncentrációjáról inkább csak néhány kutatási szinten végzett mérésorozat adott tájékoztatást.

### 3. Tendenciák a légszennyezésben

A közlekedési eredetű **nitrogénoxid** kibocsátás (emisszió) a rendszerváltozás első éveinek csökkenése után az elmúlt években ismét növekszik, közelítve az 1990-es szintet, részaránya az összkibocsátásban 60%-os, míg Budapesten már 70% felett van.

Hasonlóak a tendenciák a **szénmonoxid** esetében is azzal a különbséggel, hogy a városi, nagy-

városi viszonyok között a közlekedési eredetű részarány mintegy 90%-os.

A komoly közegészségi kockázatot jelentő **finom szemcsék** (szálló por) kibocsátásánál a közlekedés abszolút és relatív szerepe egyaránt nő, a fővárosban pl. 60% felett van már a teljes terhelésen belül.

Az egészségi szempontból szintén terhelő **illékony szerves vegyületek** kibocsátása is inkább stagnál, mint csökken és a közlekedés részaránya közel 50%-os, ami városi körülmények között ugyancsak magasabb.

A globális terhelésekhez való városi hozzájárulást jelzi a széndioxid kibocsátás, amelyben a közúti forgalom részesedése közel 20%-os.

Az elmúlt évtized hazai immisszió tendenciái a szempontunkból mértékadó ún. PHARE, automatikus légszennyezettségi mérő-állomásokon, tehát nagyobb részben városi környezetben azt mutatják, hogy a nitrogénoxid terhelési szint a 90-es évek folyamán a  $30\text{--}50\ \mu\text{g}/\text{m}^3$  szint körül mozgott, majd az elmúlt években ismét növekedésnek indult, összefüggésben a gazdasági növekedés hozta mobilitás bővüléssel. A szénmonoxid terhelés tendenciái érdekes módon kissé ellentétesen alakultak, a 90-es évek enyhe visszaesése után a  $600\ \mu\text{g}/\text{m}^3$  szintről az elmúlt években ismét emelkedés következett, mára stagnáló állapottal, 700 és  $800\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ -os szint körül mozogva.

Városaink légszennyezettségi adatait tekintve a legutóbbi, 1999-es rendelkezésre álló nitrogén-dioxid terhelési adatok a 30 perces időszámban mutatnak kis számú túllépéseket a  $100\ \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es határértékhez képest, elsősorban Pécs, Győr, Tatabánya és Vác tekintetében. A 2000/2001-es évek téli, fűtési időszakában végzett mérések 14,5%-a volt Budapesten határértéket túllépő, míg a vidéki városok

#### V. 2. táblázat: Közlekedési részesedés a fontosabb emissziókban, kt/év

Nitrogénoxidok kibocsátása (NOx)								
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Közlekedés	98,4	94,3	91,7	94,2	101,4	106,1	110,1	114,01
Összesen	203,1	183,2	184	187,5	190	195,8	199,5	202,6
Szén-monoxid kibocsátása (CO)								
Közlekedés	486,9	490,2	451,8	437,2	448,9	441,7	451,7	465,3
Összesen	913,3	835,9	796,1	774,3	761,3	726,8	733,3	736,9
Nem metán illékony szerves vegyületek kibocsátása (NMVOC)								
Közlekedés	72,5	67,9	73	70,5	72,6	72,6	71,2	66,8
Összesen	149,6	141,8	149	142,4	150,3	150,1	145,4	140,6

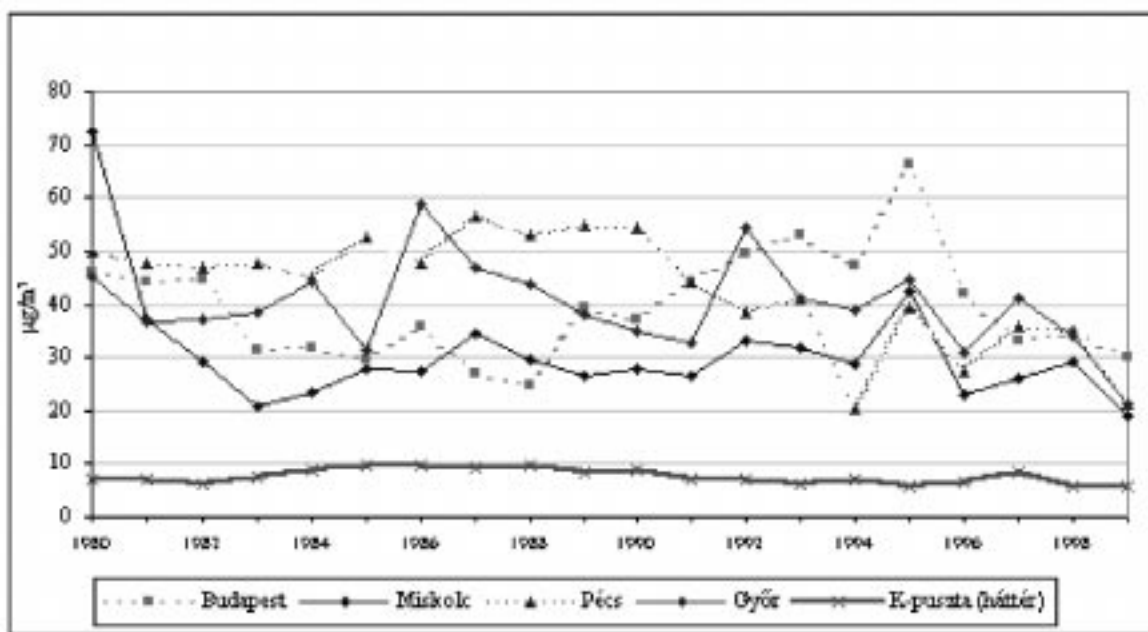
Forrás: KöM

között Székesfehérvár, Dorog, Balassagyarmat 10% körüli és jelentős mértékben Esztergom – több mint 50%-os – volt túllépést mutató. Helyileg kiemelkedik a budapesti helyszínek között az Erzsébet téri állomás 20% feletti határérték túllépése.

A közlekedési szempontból még kritikus CO maximális értékei nem érték el a határértéket a fővárosi és a vidéki ún. PHARE mérőpontokon. Ugyanakkor a szálló por terhelése a Baross téri állomáson jelentett számottevő, 18%-os gyakoriságú határérték túllépést, míg több vidéki városban volt a 2000/2001-es idő-

nál alacsonyabb a  $\text{SO}_2$ , vagy a  $\text{NO}_2$  határérték-túllépés gyakorisága, illetve por esetében 10–30% közötti gyakoriságban haladta meg a határértéket. A mérésekbe bevont 109 település közül a vizsgált szennyező komponensek tekintetében csak 50 településen volt megfelelő a környezeti levegő minősége. Örömteli, hogy az 1998/99-es besorolási időszakhoz képest a szennyezett települések száma 14-ről lecsökkent 4-re, a kieső 10 település közül 9 a mérsékelt szennyezett kategóriába került, 1 pedig – Almásfüzitő – megfelelő minőségű lett. A 2000. évi 64-hez képest szín-

#### V. 1. ábra: Az éves $\text{NO}_2$ koncentráció alakulása 1980 és 1999 között



Forrás: KöM-KöViM

szakban komoly szálló por terhelés, így egyebek mellett Nyíregyházán, Szolnokon, Szekszárdon és Szombathelyen, amely nyilván klimatikus és infrastrukturális okokra is visszavezethető.

1990-ben az elhíresült „piszkos 12” város, majd 1997-ben már 20 település lakossága szívott szennyezett levegőt. A legutóbbi ÁNTSZ minősítés a 2000. nem fűtési félév adatai alapján született. Szennyezettnek minősült 4 város: Budapest, Szeged, Sopron, Esztergom. A 24 órára vonatkozó levegő-minőségi határértéket – a mérések 10%-ánál gyakrabban – mind a 4 városban meghaladta az  $\text{NO}_2$  koncentrációja.

A  $\text{NO}_2$  mellett 13 városban az  $\text{SO}_2$ , 10 városban a por-szennyezettség miatt került a település a mérsékelt szennyezett levegő-minősítésű kategóriába. Mérsékelt szennyezett egy település, ha 10%-

tén jelentős csökkenést tükröz, hogy a mérsékelt szennyezett települések száma 55 lett, de ezek közül 7 kivétellel a besorolás oka a  $\text{NO}_2$  határérték túllépés. (A fenti besorolások az ÁNTSZ félautomata monitorállomásainak 24 órás mérései alapján készültek.)

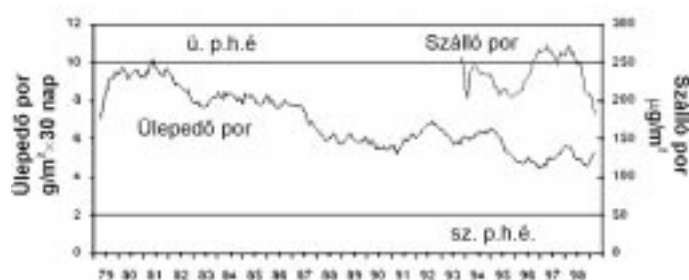
Az Európai Unióban a közlekedési emissziók egy jóval magasabb szintről való csökkenési tendenciát mutatnak a széndioxid kivételével, azonban itt meg kell, hogy említsük azokat a főbb nemzetközi egyezményeket, irányelveket, amelyek a fenti, főbb szennyezőket érintik:

**ENSZ EGB:** Nitrogénoxidok 1990–2010: 75%-os kibocsátás-csökkentés

Illékony vegyületek 1990–2010: 49%-os kibocsátás-csökkentés

**EU irányelv:** Nitrogénoxidok 1990–2010: 55%-os kibocsátás-csökkentés

**V. 2. ábra: Ülepedő és szálló por koncentráció  
Budapestén, 1979–1999**



Forrás: KöViM-KöM

Illékony vegyületek 1990–2010: 62%-os kibocsátás-csökkenés

Kiotói Jegyzőkönyv: Széndioxid és kapcsolódó öt üvegházi gáz 1990–2008/2012: 8%-os kibocsátás csökkentés.

Ezeket és a növekvő hazai és EU-s, közlekedési eredetű széndioxid kibocsátási tendenciákat nézve, komoly a kihívás, amennyiben a célkitűzéseket akár csak megközelíteni is szeretnénk.

Az illékony szénhidrogén vegyületek és a nitrogénoxidok közlekedési kibocsátása az EU tagországaiban enyhe csökkenést mutat a 90-es évek folyamán, amely a műszaki intézkedéseknek köszönhető elsősorban, de a közlekedési volumen növekedése nagyban semlegesíti a kedvező folyamatokat és ezen a területen is nehézségek lehetnek a vállalt csökkentési célkitűzések teljesítésében.

A terhelési oldal, az imisszió tekintetében az EU tagországok városai és városi lakossága is ko-

moly légszennyezésnek van kitéve, amelynek egyes elemeiben jelentős a közlekedés részesedése. Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség vizsgálatai szerint a városi lakosság mintegy 15%-a potenciálisan veszélyeztetett – a perspektivikusan javasolt, és a fenntarthatóság szempontjait figyelembe vevő – határérték túllépése tekintetében a szénmonoxid terheléssel. A közlekedési szempontból kritikus alsólégköri ózon a városi lakosság közel 50%-át, a szénhidrogének között a benzol veszélyeztetés is mintegy felét érinti. A legkritikusabb és ugyancsak közlekedés-orientált nitrogénoxid és a finom por ( $PM_{10}$ ) veszélyeztetettség a városi lakosság 65 és 90 (!) százalékát érinti az EU tagországaiban.

## 4. A legfontosabb légszennyezők

### Ózon

Magyarországon a régi szabványban a 30 perces, rövidtávú ózon határérték 200, a 24 órás 100  $\mu g/m^3$  volt. Az új rendelet 8 órás középértékre vonatkozik, a határérték 110  $\mu g/m^3$ , az EU-val megegyező határérték, melynek mérését követően egy nem átfedő mozgó átlagot naponta négyszer kell kiszámítani a 8 órás középértékekből, 0 és 9.00, 8.00 és 17.00, 16.00 és 1.00, 12.00 és 21.00 óra között. A korábbi rendeletben (5/1990.) az ózon nem szerepelt a szmogriadó intézkedéseit meghatározó szennyezőanyag határértékek között, az új rendelet (14/2001.) viszont már külön szmogkomponensként tekinti. Az EU országaira, de különösen a mediterrán államokra nyáron a megnövekedett közlekedésből származóan fordult elő határérték túllépés.

Az EU-ban eddig az EU 92/72/EEC rendelete szabályozta az ózon-szintet, amely 1993. július 1-én lépett életbe. A direktíva a monitorozás mellett kötelezővé teszi a határérték feletti esetek bejelentését a tárgyévét követően, ill. az ún. figyelmeztetési és riasztási határérték egy órás tartamú túllépését, az eseményt követően egy hónapon belül, áprilistól augusztusig. A legutolsó tájékoztatás a 2001. évi határérték túllépésekről 2001. október 25-én jelent meg az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kiadásában. Az intézmény a 15 uniós ország mellett további 10 európai ország 1842 állomásáról kap adatokat, Magyarországról két állomás szerepel közöttük. 2001 nyarán 11 uniós és 5 egyéb országban (köztük Magyarországon) fordult elő határérték túllépés, azaz a jelenleg az EU-ban és Magyarországon is érvényben levő tájékoztatási küszöbérték, a 180

**V. 3. táblázat: Közlekedési emissziók az EU-ban,  
ezer tonna**

	1990	1996
<b>Nitrogénoxidok (<math>NO_x</math>)</b>		
Közlekedés	7080 (53%)	6255 (52%)
Ebből: közúti részesedés	5549 (42%)	4791 (40%)
Össz-kibocsátás	13257	11932
<b>Szénmonoxid (CO)</b>		
Közlekedés	33265 (65%)	25449 (62%)
Ebből: Közúti részesedés	31394 (61%)	23124 (56%)
Össz-kibocsátás	51218	40964
<b>Illékony szerves vegyületek (VOC)</b>		
Közlekedés	6287 (39%)	4785 (35%)
Ebből: közúti részesedés	5726 (36%)	4267 (31%)
Össz-kibocsátás	15950	13807

Forrás: Eurostat

$\mu\text{g}/\text{m}^3$  feletti érték. A  $360 \mu\text{g}/\text{m}^3$  riasztás feletti értéket egy városból jelentettek, váratlanul az „ózon szezon” előtti időszakból: 2001. március 21-én Marseille környékéről, ahol több állomáson is magas volt az ózon szintje.

Hosszas egyezkedés után 2002. február 12-én megjelent az Európai Uniónak a környezeti levegőben található ózonra vonatkozó 2002/3/EC számú új irányelve. A téma fontosságát jelzi, hogy míg az előző irányelv igen rövid, mindössze 3 oldal terjedelmű volt 5 melléklettel, a mostani 7 szövegoldalhoz csatlakozóan 8 mellékletet tartalmaz. Az új szabályozást az egyes tagországoknak 2003. szeptember 9-ig kell beilleszteniük a törvénykezési gyakorlatukba. A régi, 92/72 EEC számú irányelv is ekkor fogja hatályát veszteni.

A legfontosabb különbség az, hogy az új szabályozás lehetővé teszi a fokozatos alkalmazkodást mind a hatóságoknak, mind a lakosságnak. A határértékek betartásának időpontja 2010, de addig is szigorodik a túllépések megítélése: egy naptári évben legfeljebb 25 napon fordulhat elő a  $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$  feletti érték, a tájékoztatási küszöb 180, a riasztási küszöb a korábbinál alacsonyabb,  $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Az irányelv részletes leírja a mérőállomások telepítésével és a lakosság folyamatos tájékoztatásával kapcsolatos követelményeket. Új elem, hogy az ózon mellett 31 prekursor (az ózon megjelenését megelőző) illó szerves vegyületet is megnevez, melyeknek mérésére a nitrogénoxidok mellett az egyes országoknak fel kell készülniük. Az egyes állomások határérték-túllépéseit a már elindított gyakorlathoz hasonlóan továbbra is az Európai Környezetvédelmi Ügynökség fogja összegyűjteni és évente közzétenni. Határérték-túllépés esetén a helyzet javítását szolgáló intézkedési tervet kell készíteni, és a lehetőségekhez mérten azt a gyakorlatban is meg kell valósítani.

Országokként változó az ózont monitorozó állomások sűrűsége, természetesen információt csak a méréssel rendelkező helyekről származhat. A központ 1994 óta végzi a nyári ill. a teljes évre szóló értékelést változó, egyre bővülő állomás számával, európai viszonylatban ezért csupán néhány éves adatsor érhető el. Határérték túllépés az EU jelentés szerint áprilisban kettő, májusban 9, júniusban 13, júliusban 14, augusztusban 14 országban fordult elő. A Magyarországról bejelentett 2001. évi egy határérték-túllépés augusztusban fordult elő az egyik állomáson, a mért megfigyelt legmagasabb koncentráció  $196 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt.

Az „Egészségtudomány”-ban közreadott utolsó adatsor a 2000. év nem fűtési időszakára vonatkozik. Sajnálatosan kevés állomáson történik ózommérés, Budapesten kívül 11 helyről érkezett ózonimmissziós adat és Budapesten is csak két állomás (II. ker., Laborc út, és VIII. ker., Baross tér) üzemel.

Az ózon – mint másodlagos szennyező – koncentrációja függ a  $\text{NO}_x$  és a szerves illékony anyagok koncentrációjától, a hőmérséklettől ill. a nap-sütötte órák számától. Így nem meglepő, hogy repülőtér közelében, olajfinomítók környékén és nagyforgalmú közlekedési útvonalak környezetében fordul elő magas koncentráció. A már említett 2001. évi mérések során az EU déli országaiban volt a legnagyobb gyakoriságú a határérték túllépés (Olaszországban 80, Spanyolországban 48, Franciaországban 58, Görögországban 12, Portugáliában 10 nap). Az EU országokon kívül igen magas ózon határérték túllépésről számolt be Svájc (32 nap). A kelet-közép-európai országok közül a csehek (7 nap), szlovákok (5 nap), és a lengyelek (2 nap) számoltak be a magyarországi egyszeri előfordulás mellett.

Az ózommérő állomások telepítése általában a közlekedéshez közeli egyéb légszennyezőket mérő állomásokon kerül elhelyezésre. Így sok esetben a kibocsátás keletkezési helyétől távolabb, ahol az uralkodó széljárás irányában éri el az ózon a legmagasabb koncentrációt, nem is kerül sor mérésre.

A közforgalmú utak mentén veszélyes koncentráció fordulhat elő, pl. benzinszállító tartálykocsi bal esetekor, ha az üzemanyagtartály megsérül.

A repülés, mint ózonszint emelkedést okozó veszélyforrás akkor jelentős, ha üzemzavar miatt, gyulladás vagy robbanás megelőzése érdekében a tartályokat a levegőbe ürítik. Ilyen eset történt legutóbb 2001. november 13-án a New Yorkból felszálló AA géppel Magyarországon a Duna-Tisza-Közön 2000-ben. A madridi repülőtér környékén 2000 májusában, egy szombati reggelen, a szokásos előfordulási időszaktól eltérően a hajnali órákban, a riasztási küszöbérték többszörösét, legmagasabbként  $1113 \mu\text{g}/\text{m}^3$  értéket is mértek, de több állomáson is mértek ezen szinthez közeli értékeket hat órán keresztül. Mi történne nálunk az önkormányzat által kiadandó riasztással ugyanilyen esetben? Félő, hogy ugyanaz, mint ami Madridban történt – semmi, nem mertek riasztani, mert másnapra volt meghirdetve a Madrid-maraton, amelynek kezdetére a szél szerencsésen kisöpörte a városból az ózont, de ki tudja hány embernek okozott ez az epizód egészségkárosodást.

Az ózon esetében a tájékoztatási küszöbérték meghaladása még nem okoz akut tüneteket, de cél-

szerű, hogy a csecsemők, a betegek, az öregek ne menjenek az utcára a riasztási küszöbérték fölött, különösen, ha annak többszöröse is előfordul. Akkor ugyanis gyulladásos kórképek jelentkezhetnek, és csökken a légzésfunkció. A legjellemzőbb tünetek a köhögés, mellkasi fájdalom, nehéz légzés, fejfájás és kötőhártya izgalom. A tartósan fennálló magas ózonkoncentráció a légúti nyálkahártya csillósórének működését gátolja. Kísérleti kamrában emberekkel végzett, négy órás határérték közeli ózon belégzést követően az allergiás betegeken fele olyan koncentráció allergén váltott ki légzés funkció-romlást, mint a párhuzamosan végzett vak-vizsgálatot követően.

Összefoglalva: a magyarországi ózon-határérték túllépésről kevés adat áll rendelkezésre. A viszonyítási alap: a félévente, félóránkénti mérésszámmra (7313-8731) vonatkoztatják a százalékos határérték-túllépést, amely a vidéki állomások között 0 és 7,3%-ban fordult elő. A 2000. évi nem-fűtési félév 98%-os gyakoriságánál 129,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  volt a legmagasabb érték. Ugyanezen időszakban a budapesti állomás a naponkénti átlagértéket mutatja be, a mérésszám 144–150, a határérték túllépés gyakorisága 7,6% és a 98%-os gyakoriság 111  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  a Baross téren, ami kb. 5 határérték feletti napot jelent.

## Szálló por

A városok levegőjében mérhető szálló por összetétele sokféle forrás jelenlététől függ. A toxicitás szempontjából az elégtelen égés következtében a gépkocsik kipufogó-gázából és a fűtésből származó részecskéket tartják a legveszélyesebbnek, de jelentős biológiai hatása van az eróziós, mezőgazdasági jellegű pornak is. Nem elhanyagolható a gépkocsi kerekek kopásakor keletkező por mennyisége. Por keletkezik az aszfalt és bitumen burkolatú utak kopásából is. Ez a kopás jól észlelhető olyan területeken, ahol beépített fehér nyilak, sávellválasztók vannak, amelyek 1-2 év alatt 2-3 mm-re is kiemelkednek a burkolat szintjéből.

### V. 4. táblázat: Magyarországon a 2000-ben nyilvántartott közúthálózat hossza

aszfalt és bitumen	28 335 km
makadám	1 517 km
kiepítetlen (föld)	327 km
kő és kerámia	26 km

Forrás: KSH sajtóadatbank

Szinte felmérhetetlen, hogy ez az úttömeg mekkora porforrás, ill. porraktár. Nem szükséges másra gondolni, mint azokra a porfelhőkre, melyeket Budapesten a villamossávon száguldó megkülönböztető jelzést használó járművek áthaladása után lehet látni. Az utak mentén 100 m-ig is elszáll a por, ezért sajnálatos, hogy a rendelet legutóbbi módosítása 100 m-ről 50 m-re csökkentette a védőzónát az új autópályák esetében.

A gépkocsi kerekek kopására vonatkozóan kevés adat áll rendelkezésre. Évente 31 000 t hulladékgyűm keletkezik, hogy hány tonna fogyott el útközben, azt nehéz megbecsülni. Ez az adat csak a hazánkban eldobott gumikra vonatkozik, ehhez kell még hozzászámolni az országon átszáguldó hatalmas átmenő forgalom gumiporlását is. Tehát a gépjárműveknek nemcsak a kipufogó gáza termel port!

A porrészecskék toxicitása nagymértékben függ a részecske nagyságától is. Korábban csak az ülepedő port és a kormot mérték önállóan, amely ülepedéses módszerrel folyt, és a határérték a 30 napos mintavételre vonatkozott, és vonatkozik ma is. Nyilvánvalóvá vált, hogy a 10  $\mu$  átmérőnél kisebb porrészecskék veszélyesek az egészségre, mert ezek jutnak le mélyen a tüdőbe. Néhány évtizede került bevezetésre a szálló por igen költséges mérése, amely a nem PHARE állomásokon 6 órás ideiglenesen telepített monitorokkal történik. Folyamatos szálló por mintavétel félóránkénti átlagolással és kijelzéssel Magyarországon csak a PHARE állomásokon folyik. Nagyszámú lakossággal rendelkező városokra kiterjedő epidemiológiai vizsgálatok tisztázták, hogy szorosabb összefüggést találtak a betegségek és halálos esetek gyakorisága és a porszenyezés között, ahol a 2,5  $\mu$  átmérőnél kisebb részecskék előfordulását vették figyelembe. Ma a kutatások az ún. ultrafinom részecskék (0,1  $\mu$ , vagy az alatti porszemek) egészségkárosító hatásával foglalkoznak. E két utóbbi kategóriába tartozik a diesel gépkocsik kipufogógázának porkomponense, amelyről vizsgálatokkal igazolták, hogy rátapad az allergén virágporsem, a pollen felszínére, megváltoztatja annak felszíni pH-ját, fehérje struktúráját. Kísérleti állatokon a diesel kipufogógáz szilárd részecskéivel együtt belélegeztetett pollen több állatban váltott ki allergiát, mint a pollen belélegeztetés egy maga.

Magyarországon az ÁNTSZ mérőhálózata ülepedő port 100-nál több településen és néhány helyen szálló port is mér. A PHARE állomások Budapesten 8 állomáson és további 7 településen mérnek szálló port, amely a 10  $\mu\text{m}$ , ill. az alatti átmérőjű részecskékre terjed ki és a határérték 30 perc

200, 24 órára 100, 1 évre vonatkoztatva  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt, míg az új rendelet a szálló porra 24 órás  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (35-szöri túllépés engedéllyel) és éves határértékként  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  értéket engedélyez.

Az üledő por határértéke 30 napra  $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , évre vonatkoztatva  $120 \text{ t}/\text{km}^2$ .

Vannak városok, amelyek rendszeresen a por-szennyezettség miatt kerülnek a mérsékelt szennyezett minőségű települések közé, tehát a mérések 10-30%-ban határérték feletti (Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Dunaújváros, Mór, Oroszlány, Rakamaz, Gógánfa, Keszthely, Lenti). A budapesti PHARE állomások közül 10% fölötti volt a határérték túllépés két helyen (XXI. ker., Csepel 12%, VIII. ker., Baross tér 22%), ami 8, illetve 15 napon jelent elvben határérték-túllépést. A hét vidéki állomás közül, ahol port mérnek a 7–8 ezres mérőszámra vonatkoztatva a legnagyobb százalékos határérték túllépést Komlón mérték 0,4%-os gyakorisággal, a 98%-os előfordulási gyakoriság mértéke  $92,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , ennél magasabb a tatabányai érték:  $95,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$  a 2000. év nem fűtési félévében. Budapesten kívül a megadott értékekből a határérték feletti napok száma nem becsülhető.

Üledő por 10%-nál nagyobb gyakoriságú határérték-túllépéssel 8 településen fordult elő a 2000. év nem-fűtési félévében. Itt a poros napok számára nem lehet következtetni a mérési technika miatt.

A szmogriadó intézkedéseit megalapozó légszennyező határértékek között a ma érvényben levő 21/2001 (II.14.) kormányrendelet az  $\text{SO}_2$ -re és szálló porra együttes értéket ad meg. A tájékoztatói küszöbérték 600, a riasztási küszöbérték  $800 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Az új érték jóval szigorúbb, mint a korábbi, ott a más elnevezéssel szereplő készlet a porra 600, az I. fokozatban 1200 és a II. fokozatban  $1800 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt.

A fenti értékekkel szükséges gondolatilag egybevetni a WHO-nak azt az ajánlását, amely szerint a szálló porra nem ad még ajánlást sem határértékre, mert a vizsgálatok szerint nincs olyan kismennyiségű por – még a legszigorúbb határérték alatt sem – amely ne okozhatna kimutatható egészségkárosodást.

## **NO<sub>2</sub>**

A legrégebbi idők óta használatban levő légszennyező jelző gáz a  $\text{NO}_2$ , melynek forrása az égés. Az egészségre káros gázok között vezető szerepet foglal el, mert a külsőtérben főleg a közlekedésből, lakó belsőtérben a gázzal történő fűtés, főzés során kerül a légtérbe. A  $\text{NO}_2$  határértékei 30 percre 100, 24 órára 85 és éves vonatkozásban  $70 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt. Az új ren-

delet órás határértéket ad, legfeljebb 18-szori túllépést engedélyez, az éves határérték szigorúbb:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Új elem a tűréshatár, mely jelenleg 50%, és amely 2001. I. 1-jétől évenként egyenlő mértékben csökken és 2010. I. 1-jére kell, hogy elérje a 0%-ot. (Ezt értsék meg a laikusok és az önkormányzati képviselők!) A  $\text{NO}_2$  okozta határérték feletti légszennyezettség a leggyakoribb oka az egyes települések rossz minősítésének, pl. a bevezetőben említett 4 szennyezett és 55 mérsékelt szennyezett besorolásnak. Az offline állomások közül a határérték túllépés gyakorisága Esztergomban volt legmagasabb: 40%, azaz 20 nap, ezt követi Sopron 4 nappal, Szeged és Budapest 1-1 nappal. A PHARE állomásokon 10% feletti  $\text{NO}_2$  szint túllépés nem volt, a legmagasabb előfordulás Budapesté, 1,3% a Széna téren, ami feltehetőleg egy napot jelent.

## **Formaldehid**

Toxikus hatását tekintve a legalattomosabb légszennyező a formaldehid. A kipufogó gázokkal magas koncentrációban ürül. A legtöbb országban, így Magyarországon is 24 órás egységre van határértéke,  $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Nagyon kevés állomáson mérnek formaldehidet, általában csak ott, ahol várható az előfordulása, és így nagyon kevés adat áll rendelkezésre. A formaldehid a lakó belsőtérben is a határérték többszörösét érheti el gázt használó lakásokban, de ott is, ahol tapéta- vagy padlóragasztó anyagból, farost lemezről kipárológ. Elsősorban az immunrendszert károsítja már  $40\text{--}60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es koncentrációban, ami a Magyarországon több településen felmért lakások 10–15%-ában is előfordul. Az Egészségügyi Világszervezet a más országokban is előforduló magas koncentráció miatt a betarthatóság érdekében  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , egy órás határértéket javasol, amely gyakorlatilag használhatatlan, hiszen a lakásokban nem egy órát tart a magas érték, és a mérések legtöbbször 3–5 napra kihelyezett passzív monitor segítségével történnek. A közlekedésből származó formaldehid értékre vonatkozóan a legmagasabb mért adat budapesti, az annak idején Mártírok útjának nevezett környezetben még éjszakára sem csökkent a formaldehid határérték alá. Forgalmas közlekedésű helyeken ma is határérték feletti a koncentráció.

## **Ólom**

Az ólom határértéke 24 órás átlagra vonatkoztatva  $0,3 \mu\text{g}$ , azonos érték a régi szabványban és az új rendeletben is. Szintjét a PHARE állomá-

sokon mérik rendszeresen. Határérték túllépés egyedül Budapesten fordult elő, az OKI által végzett 25 mérés 8%-ában 2000-ben. A többi állomásokon nagyon kevés a mérésszám, így a jelenlegi állapot megítélésére nagyon kevés adat áll rendelkezésre. Tudjuk, hogy mióta megszüntették az ólom tartalmú benzin forgalmazását a környezet ólom szennyezettsége jelentősen javult. Tíz évvel ezelőtt a határérték 20, 30-szorosa is előfordult forgalmas közlekedési útvonalak környékén. Az intézkedés, az ólommentes benzinre való áttérés sokáig késett.

Az ólom az ideg- és immunrendszer jelentős károsodását okozza, és az egyetlen olyan elem, amelyre a WHO 1997-ben biológiai monitorozási határértéket adott  $20 \mu\text{g}/100 \text{ ml}$  vérben. A legutóbbi évek vizsgálatai rámutattak, hogy a fertőzéssel szembeni fogékonyságot növeli, az IQ-t csökkenti már ez a koncentráció is. Jelenleg az EU  $10 \mu\text{g}/100 \text{ ml}$  vér értéket javasol, Magyarországon lakosságra vonatkozó határérték nincs érvényben.

Magyarországon a legutolsó nagy gyerekszámra (424 fő) kiterjedő mérést Budapesten 1994-ben végeztek Rudnai P. és munkatársai, óvodás gyermekek körében.  $10 \mu\text{g}/100 \text{ ml}$ -nél magasabb vér-ólom szintet a gyermekek 8%-ában mértek, ami jelentős javulás a korábbi mérésekhez képest. A legrosszabb mért eredmények 1985-ben Budapesten a Mártírok útja környékén lakó gyermekek vérólom vizsgálatakor születtek. Akkor a gyermekek felében a WHO által javasolt határérték felett volt a vér-ólom szintje.

## Benzol

A régi szabvány a lakott területeken 30 percre 300, 24 órára  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$  határértéket adott meg, és már jelezte ismert rákkeltő hatását. Az új rendeletben a korábbinál jóval szigorúbb a határérték, 24 órára 40, éves szintre  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , mely utóbbi értéknél 100% a túréshatár 2006. I. 1-jétől évenként egyenlő mértékben csökkenve, és 2010 I. 1-jére kell elérje a 0%-ot.

A szigorúság azért indokolt, mert a benzol emberekben is igazoltan rákos folyamatokat indíthat el, melynek leggyakoribb formája a leukémia, a fehérvérűség. A határérték betarthatóságára az ad reményt, hogy az üzemanyagokra szigorú előírások vonatkoznak a lehetséges benzol koncentrációt illetően. Azt azonban nem lehet kiküszöbölni, különösen a régi, nem kellően karbantartott motorok esetében, hogy az égés során benzol keletkezzen, amely

a kipufogó gázzal kijutva szennyezi a környezetet. Ipari kibocsátásra a legnagyobb veszély azon üzemek környékén van, ahol gépkocsi fényezés folyik.

Magyarországon benzol szint felmérés elvértve történt, pl. benzinkutak környékén, rendszeres mérés a százhalmombattai olajfinomító környékén folyt. Jelenleg több ponton passzív monitorral együttes benzol-xilol-toluol felmérés történik az ÁNTSZ-OKK-OKI irányításával.

## 5. A légszennyezettség szabályozásának jövője

Az Európai Unióban a most induló 6. Környezetvédelmi Akcióprogram az integrációs megközelítés ismételt kitűzése mellett négy fő területet emelt ki, amelyek témánk szempontjából is jelentőséggel bírnak, így:

- a klímaváltozás, ami az energia és a közlekedési politikákhoz kapcsolódik,
- az egészség és környezet,
- a biológiai sokféleség,
- a természeti erőforrások fenntartható használata.

Ehhez kapcsolódik, hogy az EU Miniszteri Tanácsán belül működő **Közlekedési Tanács** is felismerte a közlekedés növekedésének jelenlegi tendenciáit és azt, hogy a ma alkalmazott adókkal, díjakkal nem fedezhetők a közlekedés környezeti költségei és a méltányos és hatékony árképzést célzó rövid távú munkatervet tűzött ki. Ugyancsak javasolja a Tanács a Stratégiai Környezeti Hatástanulmány (SEA) intézményének bevezetését nagy projektek, tervek, politikák stratégiák környezeti hatásainak felmérésére.

Az uniós zöld és fehér könyvek több fázisban foglalkoztak a közlekedés és a városi közlekedés terhelési problémáival, így az igazságos közlekedési árképzés, a külső költségek beépítése, a vasút rehabilitációja vagy a **Városi Közlekedés Zöld Könyve**, az Állampolgári Hálózat (Citizens' Network) a városi közösségi közlekedés kedvező lehetőségeivel.

Az új **Európai Közlekedési Politika** a közelmúltban került nyilvánosságra, amely a következő évtized főbb irányait határozza meg. A máris vitákat, ellenérzéseket kiváltó dokumentum a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból vett fenntarthatóságot egyaránt hangsúlyozza a modern közlekedési rendszer szempontjából.

A téma szempontjából meghatározó jelentőségű az EU keretekben a 90-es években két ütemben lefolyt **Auto-Oil program**, a jármű-emissziók és az



üzemanyag, majd a levegőminőség javítása, szabályozása tekintetében. Az első ütemében az alábbi főbb elemeket tartalmazta:

- járműemissziók várható alakulása,
- a levegőminőség alakulásának modellezése,
- a két tényező kölcsönhatásának vizsgálata,
- költséghatékony eszközök kidolgozása a levegőminőség javítására.

Eredményként a különböző dokumentumok mellett direktívák is születtek, így a 98/69-es, a könnyű-tehergépkocsi emissziókat és a 98/70-es, az üzemanyag minőségét szabályozó jogszabályok.

A program második fázisában:

- a levegőminőséget és a kibocsátás-csökkentést célzó további szabályozások megalapozása, lényeges háttér elemekként a költség-hatékonysággal, tudományos vizsgálatokkal és átláthatósággal,
- javaslatok a 2005-től érvényes Községi szabályozásokra,
- hosszútávú adat és modellezési bázis megteremtése a levegőminőségi és kibocsátási vizsgálatok tekintetében.

A levegőminőséget érintően – amely már részben átvezet a fenntarthatósági problémára – meghatároztak öt kulcs-szennyezőt és azok javasolt terhelési szintjeit. Ezek az elmúlt években a Községi joganyagban is megjelentek:

**V. 5. táblázat: Levegőminőségi célkitűzések az Auto-Oil program alapján**

Szennyező	Jogi háttér	Célkitűzés µg/m³	Teljesítés éve
CO (8 órás)	COM 1998 / 591	10000 (50% tűréshatár )	2005
NO <sub>2</sub> (éves)	1999/30 EC direktíva	40 (50% tűréshatár )	2010
Benzol (éves)	1998/591	5	2010
PM (éves)	1999/30	20 (50% tűréshatár )	2010
O <sub>3</sub> (8 órás)	1999/125	120	2010

További javaslatokat fogalmaztak meg az alábbi területeken:

- Járműtechnológiai intézkedések kerülnek bevezetésre, így a 2005-ig bevezetendő finom szemcse csapdák és a deNO<sub>x</sub> katalizátorok alkalmazása a nehéz teherjárműveknél és más motorteknológiai változtatások.
- Az üzemanyagoknál a finom szemcse, az illékony szénhidrogén vegyületek kibocsátása

és a kéntartalom csökkentése tekintetében születtek javaslatok a fenti táblázatban is megfogalmazott célok teljesítésére, míg a városi üzemanyagoknál a finom szemcse kibocsátás további mérséklésére van lehetőség az üzemanyag technológiák kapcsán.

- Az emisszió-csökkentésben jelentős a szerepük a műszaki ellenőrzési-fenntartási rendszereknek, amelyeknek következő lépéseiket a fedélzeti diagnosztikai rendszerek alkalmazása jelenti majd.
- Az ún. nem-műszaki eszközök, intézkedések együttes alkalmazása a fenti technikai jellegűekkel együttesen tehetik hatékonyabbá a fenntartható, környezet-orientált közlekedési rendszer irányába tett lépéseket, így közlekedési-irányítási, intermodalitást célzó, árképzési, járműpark modernizálási és más restriktív, ún. „push and pull” eszközök bevezetésével.

A Községi joganyag az elmúlt években további elemekkel bővült az Auto-Oil program eredményeként, így az üzemanyag minőség, a járműemissziók és a műszaki ellenőrzési rendszerek területén.

**V. 6. táblázat: Személygépkocsik kibocsátási határértékei (98/69 Direktíva), g/km**

Benzin	hatályos	CO	HC	NO <sub>x</sub>	PM
EURO I	1992	4,05	0,66	0,49	
EURO II	1996	3,28	0,24	0,25	
EURO III	2000	2,3	0,2	0,15	
EURO IV	2005	1	0,1	0,08	
<b>Diesel</b>					
EURO I	1992	2,88	0,2	0,78	0,14
EURO II	1996	1,06	0,19	0,73	0,1
EURO III	2000	0,64	0,06	0,5	0,05
EURO IV	2005	0,5	0,05	0,25	0,025

**V. 7. táblázat: Tehergépjárművek kibocsátási határértékei. (91/542/EEC Direktíva és 1998-as Tanácsi állásfoglalás az Európai Parlamenttel összhangban) – ESC European Steady Cycle, ETC European Transient Cycle, g/kWh**

	hatályos	CO	NMHC	NO <sub>x</sub>	PM
<b>EURO I</b>	1993	4,5	–	8	0,612<85kW 0,36>85kW
<b>EURO II</b>	1996	4	–	7	0,15
<b>EURO III</b>	2000. 01. 01.	ESC2,1 ETC5,5	– 1,6	5 5	1,10/0,13 0,16/0,21
<b>EURO IV</b>	2008. 10. 01.	ESC1,5 ETC4,0	– 1,1	3,5 3,5	0,02 0,03
<b>EURO V</b>	2008. 10. 01.	ESC1,5 ETC4,0	– 1,1	2 2	0,02 0,03

Az üzemanyagok minőségére vonatkozó 98/70/EC szabályozás módosítása folyamatban van. Eddig csak közúti járművekre vonatkozott; az új javaslat kiterjeszti hatályát a nem közúti gépekre is (hajók, mezőgazdasági és egyéb munkagépek).

## 6. Egyéb terhelés

### Zajterhelés

A közlekedési eredetű **zajterhelés** növekvő populációt érint mind nálunk, mind az EU-ban. Hazai adatok szerint a lakosság mintegy 50-55%-a érintett közúti és 8-10%-a vasúti zajjal, ami városi viszonyok között jóval magasabb szinten van, 60-65%-ra tehető. Az elmúlt években egy Phare támogatta zajmérési program eredményeként jóval hi-telesebb képünk van ezen egyre nagyobb gondokat okozó és egyes vélemények szerint a legkomolyabb közlekedési hatótényező szerepéről, alakulásáról. A vizsgálatok megmutatták, hogy a forgalmas útvonalak közelében a mérések 98%-ában 65 dBA feletti zajkibocsátási szintet tapasztalhatunk, de a főváros számos főútvonalán, ennél is jóval magasabb zajkibocsátást mértek, így a Moszkva tér, a Rákóczi út, a Ferenc körút, az Október 23. utca és számos más térségben 78 dB  $L_{AK}$  értékek fordulnak elő, és a legtöbb fővárosi főútvonalon 65 és 78 dB között mozog a zajkibocsátás. A nehéz tehergépjárművek forgalmának korlátozása, az útburkolat és a villamospálya minőségének javítása eredményeként valamelyest javult a zajterhelés az utóbbi években. A vidéki városokban elsősorban az átkelési szakaszok mentén, a teherforgalomból adódóan vannak hasonlóan jelentős zajszintek. A főforgalmú utak legjellemzőbb zajkibocsátása mintegy 40%-os arányban a 68–71 dBA sávjában van, míg a fővárosban ez több mint 30%-ban a 71–74 dBA sávban helyezkedik el. A terhelési oldal, tehát az épületek fala előtt 2 m-rel mérhető zaj értékek súlypontja a főútvonalak esetében 65–70 dBA között van, de itt is vannak számottevő mértékben 70, sőt 75 dBA feletti értékek is. A háttérben olyan strukturális problémák is állnak, melyek szerint míg a fővárosban a nehézjármű arány jellemzően 5–10%, esetleg 10–15% a főútvonalakon, addig vidéken 15–20%, illetve afelett helyezkedik el a településeket elkerülő utak hiánya, illetve városszerkezeti problémák folytán.

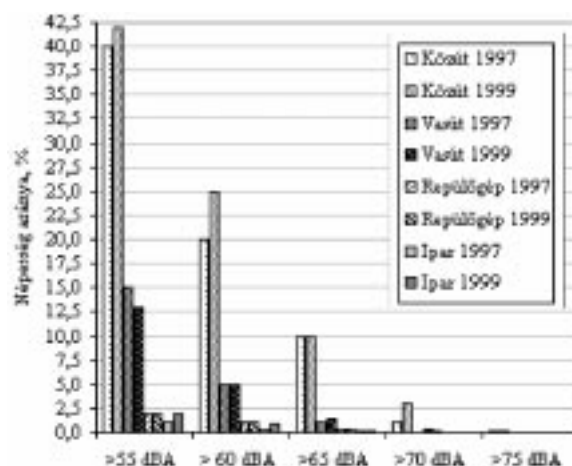
A vasúti zajterhelés a forgalom csökkenésével együtt mérséklődött, de a fővonalak érintette tele-

pülések mintegy 80%-án a megengedett szint feletti zajkibocsátási szint mérhető.

A légiközlekedési zaj egyelőre viszonylag kevés gondot okoz, a legérintettebb, Ferihegy környéki övezetekben intenzív passzív zajvédelmi beavatkozások történtek. A vidéki, korábbi katonai, illetve kis formájú polgári repterek újrashasznosítása kapcsán mérülhetnek fel helyi terhelések, illetve konfliktusok, de itt a vonatkozó új jogszabályok a védőövezetek tekintetében jelentenek bizonyos garanciát.

Az EU-ban az össz-lakosság mintegy 30%-a 55 dB, és 12%-a 65 dB feletti zajterhelésnek van kitéve, de még a 75 dB felett terheltek aránya is számottevő. A lakosság 10%-a érintett 55 dB ( $L_{aeq}$ ) feletti zajterhelésben. A reptéri zajterhelést nem az össz-lakossághoz, hanem az adott térségben lakókhöz viszonyítva érdemes vizsgálni, és e tekintetben az érintett városok lakói között tízezrek, néha százazrek vannak 55 dB feletti terhelésnek kitéve.

**V. 3. ábra: Zajterheléssel érintett népesség, 1997 és 1999**



(Forrás: KöViM-KöM)

### Területfelhasználás

A területfelhasználás kvantitatív és kvalitatív szempontok szerint egyaránt vizsgálandó. A fejlett nyugat-európai országokban a közlekedési területfelhasználás 1 és 4% között ingadozik, míg a városi viszonyok között jóval magasabb, 15-25%-os értéket is elérhet. Itt egyelőre a felhasználási, az aktív földterületeknek közlekedési infrastruktúra építési, bővítési, valamint városi terjeszkedési, település-fejlesztési célú kivonási ütem csökkentése a fel-

adat a legtöbb nyugat-európai országban. Németországban pl. a mai kb. 120 ha/nap aktív földterület kivonást 2020-ra szeretnék 30 ha-ra csökkenteni. Itt lényeges szempont, mint környezetvédelmi elv is, a hatékonyság, tehát milyen területet veszünk igénybe egységnyi teljesítmény – utas- vagy tonna-kilométer – teljesítése érdekében. E tekintetben a vasúti terület felhasználás 3,5-szer kedvezőbb, mint a közúti a személyszállítás szempontjából.

#### V. 8. táblázat: Jellemző közlekedési területhasználat ha/km

		Közvetlen	Közvetett
Közút	autópálya	2,5	7,5
	főút	2	6
	másodrendű út	1,5	4,5
	városi főút	0,7	2
Vasút	hagyományos és nagysebességű	1	3

Forrás: Európai Környezetvédelmi Ügynökség

## 7. Célkitűzések és stratégiák

### Célkitűzések

A célkitűzések három csoportja – elsősorban Skinner és a svéd környezetvédelmi projektek (SwEPA illetve EST) javaslatai alapján:

#### Környezeti célkitűzések:

- A káros emissziók és a zajterhelés csökkentése.
- Az üvegházi gáz-emissziók csökkentése.
- A fosszilis üzemanyagok fogyasztásának csökkentése.
- Más nem-megújuló természeti erőforrások fogyasztásának csökkentése.
- A megújuló erőforrások használatának növelése.
- A közlekedési infrastruktúra terhelő hatásainak minimalizálása.

#### Társadalmi célkitűzések:

- Az emberi egészség és biztonság javítása.
- Az épített és a természeti környezet esztétikai minőségének javítása.
- Az elérhetőség javítása.
- Az egyenlőtlenség csökkentése.
- A jövő nemzedékeket érő terhelések csökkentése.

#### Gazdasági célkitűzések:

- A közlekedési rendszerek hatékonyságának javítása.
- A gazdasági tevékenységek közlekedési hatékonyságának javítása.
- Az erőforrások igénybevételeinek hatékonyság-javítása.
- A fenntartható gazdasági tevékenység támogatása.

A környezeti célkitűzések a szennyezés csökkentése, megelőzése illetve az erőforrás használat mérséklése, fenntartható szinten való tartása felől képeznek egyfajta ökológiai keretet. Ebben a földhasználat, a zöld-területek és természeti szempontból értékes területek felhasználásának minimalizálása is benne van.

A társadalmi célkitűzések az emberi egyén illetve a közösség felől közelítik meg a problémát, benne a környezetvédelmi oldal emberi vetületei-

### A kritériumok összefoglalva:

Nitrogénoxidok ( $\text{NO}_x$ ) közlekedési eredetű kibocsátása: 80%-os csökkentés az 1995–2030-as időszakban, 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  éves terhelési szint városi, agglomerációs régiókban.

Illékony szénhidrogén vegyületek (VOC) közlekedési eredetű kibocsátása: 90%-os csökkentés az 1995–2030-as időszakban; terhelési szint városi, agglomerációs régiókban: Benzol: 2,0, 1,3 butadien: 0,1, PAH: 0,5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Alsólégköri ózon ( $\text{O}_3$ ) terhelési szintje 120  $\text{g}/\text{m}^3$  (8 órás átlagérték) városi, agglomerációs övezetekben.

Finom szemcsék ( $\text{PM}_{10}$ ) közlekedési eredetű kibocsátása 90%-kal csökkentendő az 1995–2030-as időszakban, míg a terhelési szint 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (éves érték) alatt kell, hogy maradjon.

Széndioxid ( $\text{CO}_2$ ) közlekedési eredetű kibocsátása 50%-kal csökkentendő az 1995–2030-as időszakban.

Területhasználat, a közlekedési célú városi, agglomerációs területhasználat 10% alatt maradjon, további minőségi, strukturális feladatok megfogalmazása mellett.

Zaj, a kültéri viszonyok közötti, elsődlegesen közlekedési eredetű zajterhelés szintje a nappali 55 dBA illetve az éjszakai 45 dBA alatt kell, hogy maradjon.

vel, de más, a közösség szempontjából fontos fenntarthatósági elemek, követelmények is meg kell, hogy jelenjenek. Ilyen járulékos és növekvő probléma, követelmény az egyenlőség megteremtése, illetve az egyenlőtlenségek csökkentése. Ebből a szempontból lényeges, az alapelveknél is említett elem a mobilitás szempontjából hátrányos helyzetűek, az idősek, a mozgássérültek, az alacsonyabb jövedelműek mobilitási hozzáférhetősége, illetve joga a tiszta, egészséges környezethez. Itt kell kiemelni egy manapság gyakran előkerülő kérdést, a jövő nemzedék iránti felelősséget, a rájuk hagyományozandó terhek mérséklését, illetve életfeltételeik hasonló vagy jobb szinten való biztosítását.

A gazdasági célkitűzések a városi közlekedés oldaláról talán kevésbé tűnnek közvetlennek, de az alapelvekben is megfogalmazottakra utalva, lényeges a meglévő rendszerek, infrastruktúrák használatának hatékonysága. Ennek negatív városi, elővárosi példája a torlódás. A gazdasági környezet közlekedési hatékonyságának fő területe szempontunkból a helyi, regionális aktivitások erősítése lehet, ami mobilitás-, szállítás-mérséklő hatású. Az erőforrás-igénybevétel hatékonyságánál merülhet fel leginkább a külső költségek bevonásának követelménye. Fontos elem még, hogy a gazdasági környezet, annak tendenciái is fenntarthatóak legyenek, ebben is van a közlekedésnek, így a városi, elővárosi közlekedésnek szerepe.

## Kvantitatív tényezők

Az alábbi kritériumok javasolhatóak: Nitrogén-oxidok ( $\text{NO}_x$ ), illékony szerves vegyületek (VOC), finom szemcsék (PM), fosszilis eredetű széndioxid ( $\text{CO}_2$ ), terület-felhasználás, elsősorban városi régiókban, valamint a zajterhelés.

A levegőminőség kapcsán még kiemelendő, hogy a széndioxid kibocsátás csökkentését célzó radikális célkitűzések elméletileg teljesíthetőek lehetnek, azonban a belátható időbeli helyettesíthetőség szintje igen alacsony – 4–5%, lokálisan elérheti a 25%-ot –, ezért is indokolt a  $\text{CO}_2$  és más szennyezők együttes bevonása a rendszerbe. A nemzeti célkitűzések körében is az tapasztalható, hogy a  $\text{NO}_x$  és VOC kibocsátás-csökkentési tervek radikálisabbak – Ausztria 70%, Dánia 65% 2005-ig –, mint a széndioxid kibocsátásé, ami 20, illetve 25%.

## Stratégiák és eszközök

A korábban megfogalmazott célok, illetve a fent körvonalazott kritériumok teljesíthetősége irányá-

ban átfogó, a főbb cselekvési irányokat megszabó stratégiák, valamint eszközrendszer megfogalmazása szükséges, az egyes szakterületeken teendő lépések előkészítése érdekében.

## Stratégiák

Ilyen, a különböző ökológiai, társadalmi és gazdasági célokat összefogó **stratégiák** lehetnek:

Törekvés a **környezeti mutatók javítására**, s ezt célzó stratégiák kidolgozása a járművek gyártásának, a közlekedési infrastruktúrák építésének, működtetésének, a járműállomány és a meglévő közlekedési rendszerek egyéb környezeti mutatói területén. Itt a közlekedési vertikum háttér elemeinek, így az üzemanyag-ellátás, az infrastruktúra-építés környezeti hatékonysági mutatójának javításai, továbbá a meglévő rendszerek, hálózatok szintrehozása a legfontosabb feladat, a közvetlen hatások mérséklése mellett.

A közlekedési rendszerek környezeti hatékonyságának javítása szükséges a **struktúrák** változtatásával, ahol a lágy, ill. más környezetkímélő módok felé való elmozdulás jelent stratégiai feladatot ill. lehetőséget.

A **közlekedési volumen mérséklése** is előbb-utóbb napirendre kell, hogy kerüljön a fenntartási célok teljesítése érdekében, így az utazási, szállítási távolságok csökkentésével (gazdasági ill. terület- és településfejlesztési eszközök bevonásával), a közlekedési volumen mérséklésével (ugyancsak mind személy- és áruszállítási szempontból, igénykezelési, gazdasági, ösztönzők ill. szabályozók alkalmazásával), az utazások, szállítások számának csökkentésével és a járművek és az infrastruktúra volumenének csökkentésével (ami a jelen gazdasági növekedés, infrastruktúra-fejlesztés közepette talán korainak tűnik, de jóval a fejlett ipari országok szintjének elérése előtt, napirendre kell, hogy kerüljön egy ilyen stratégia is).

## Eszközrendszer

A kapcsolódó **eszközrendszer** fő irányai:

**Stratégiai eszközök:**

Levegőminőség-védelmi stratégia szükséges, amely a következő években szigorodó terhelési szintek teljesítésének feltételeit célozza, benne a lokális hatások mellett a klímagázok kibocsátásának mérséklésével. Ehhez kapcsolódik egy energiahatékonys-

sági program, amely a műszaki intézkedések mellett a szállítási rendszerek hatékonyságának javítását is célozza.

Az integráció több oldalról is az eszközrendszer része kell, hogy legyen, így a környezeti elveknek a közlekedéspolitikákba és programokba való integrálására vonatkozó stratégia, amely egyebek mellett a stratégiai hatásvizsgálat intézményének bevezetését is kell, hogy tartalmazza. Az integráció elve meg kell, hogy jelenjen a közlekedésirányítási stratégia formájában is – torlódásmérséklés, hatékonyságjavítás –, a közlekedési módok és hálózataik integrálása tekintetében – intermodalitás, P+R, városi áruszállítás – valamint a közlekedés és a terület-fejlesztés integrációja vonatkozásában, utalva a terület-használat és a közlekedés tervezési integrációjának lehetőségeire.

Stratégia eszköz számunkra a területfejlesztési politika különös tekintettel a városi koncentrációra és belvárosi területek revitalizációjára, törekvésekkel a vegyes területhasználatra, az azt célzó fejlesztésekre, ill. a szuburbanizációs folyamatok, hatások mérséklésére. Ebben a körben kell kiemelni az igénykezelési stratégia szükségességét, a hagyományos szolgáltatási, igény-kielégítési, néha gerjesztési megközelítésekkel szemben.

#### **Pénzügyi–gazdasági eszközök:**

Ösztönzők bevezetése tisztább technológiák, járművek alkalmazására, díjfizetés alkalmazása a használat és a külső költségek megfizettetésére, melyek orientációs, internalizálási elemeket tartalmaznak.

A közlekedési infrastruktúra-beruházásokkal, mint eszközzel a környezetorientált közlekedési módok előtérbe kerülése segíthető. Az autóhasználat árának növelése, ill. a közösségi közlekedési formák pénzügyi támogatása, versenyképességének megtartása ugyancsak lényeges eszköz elem kell, hogy legyen.

Az ösztönzők körében kell alkalmazni a földhasználati, földvédelmi ösztönzőket, és a régi, szennyező járművek forgalomból való kivonását támogató eszközöket.

#### **Szabályozási, jogi eszközök:**

Ilyenek lehetnek műszaki oldalról – a legfontosabb területek kiemelésével – az emissziós és zajszintek megállapítása a forgalomban lévő és új járművek részére, energetikai szabályozók kialakítása valamint jármű és infrastruktúra szabályozás az erőforrások igénybevétele, a reciklálás és a veszélyes anyagok felhasználása tekintetében.

Szabályozók, előírások kellenek az önkormányzatok, közösségi közlekedést üzemeltetők és más nagyobb vállalkozások számára a fenntartható, ún. zöld közlekedési tervek készítésére, környezetbarátabb járműpark alkalmazására, valamint e körben integrált közlekedési és területfejlesztési stratégiák készítésére és azoknak a fenntarthatósági irányban való vitelére, benne a közlekedési igények csökkentésével. Ehhez kapcsolódhat szabályozók kialakítása közlekedési **restrikciókra**, így a nehéz járművek éjszakai közlekedésére, területi korlátozásokra, beavatkozási lehetőségekre a légszennyezési határértékek túllépése esetén.

#### **Egyéb eszközök:**

Önkéntes megállapodások, felvilágosító akciók, kampányok alkalmazása szükséges az infrastruktúra-építők és a járműgyártók körében a környezetbarát megoldások, technológiák alkalmazására.

Tudatosító akciók kellenek a fogyasztók körében a környezetbarátabb közlekedési módok alkalmazására, ismertetve a közlekedés tényleges környezeti hatásait, továbbá az alkalmazottak és munkaadók körében a hivatásforgalom rugalmas megoldásairól, a torlódások elkerülési lehetőségeiről.

A tudatosító tevékenységek más területeken is eredményes eszközt jelenthetnek, megfelelő módszertan kidolgozása mellett, így az egyéni autóhasználat környezeti hatásairól, a közösségi közlekedés előnyeiről tájékoztatva, vagy akciók, képzések formájában köztisztviselőknek és döntéshozóknak a hatékony föld-használatról, továbbá munkabíráknak, vásárlóknak az utazás-kiváltó információtechnológiai eszközök lehetőségeiről.

Ezek az eszközök a felelős magatartás irányában a mobilitási döntések elősegítésére is szolgálhatnak – utazás-szervezés, autó-férőhelykihasználás, autófűggség oldása stb.

## **Irodalom**

Adatok hazánk környezeti állapotáról. Környezetvédelmi Minisztérium Budapest 2000.

Az Unió Elkötelezettsége a Fenntartható Fejlődésért. EEB – Magyar Természetvédők Szövetsége 2001.

European Transport Policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels 12/09/2001. COM(2001) 370.

Environmentally Sustainable Transport in the CEI

Countries in Transition. Final report. OECD. 2000.

A Review of the Auto-Oil Programme. Communication from the Commission. Commission of the European Communities. Brussels 05.10.2000. COM(2000) 626 final.

A légszennyezettségi mérőhálózatok továbbfejlesztésének terve. OMSZ 2001.

Sujtó Alexandra: Az Európai Unió Közlekedéspolitikájának környezeti hatásai. BKÁE 2001.

A Nemzeti Fejlesztési Terv stratégiai fázisához készülő környezetvédelem és infrastruktúra fejezet környezetvédelmi alfejezete. Egyeztetési anyag. Budapest 2001.

Pollution Prevention Control. Environmental Criteria for Sustainable Transport. Report on Phase 1 of the Project on Environmentally Sustainable Transport. OECD. Paris 1996.

Environmental Integration into Transport Policy – options for implementation – Swedish Environmental Protection Agency – 2000.

Skinner, Ian and Malcolm Fergusson: Instruments for Sustainable Transport in Europe. Potential, Contributions and Possible Effects. Swedish Environmental Agency. 1999.

Mona Route, Stefan Andersson: Environmental Goals for Sustainable Transport in Europe. A report of the Swedish Euro-EST project. 1999. Swedish Office of Science and Technology.

### **3. rész:**

## **A hálózatok**

## VI. TEN ÉS TINA – az országokat átszelő közlekedési folyosók<sup>1</sup>

(Fleischer Tamás)

2001 szeptemberében az Európai Unió nyilvánosságra hozta új közlekedéspolitikáját (Time to Decide 2001). A dokumentum címe – „Ideje határozni” – arra utal, hogy a döntéshozók ma fontos szemlélet- és irányváltást tartanak szükségesnek a közlekedéspolitikai gondolkodásban. Számot kellett ugyanis vetni azzal a ténnyel, hogy egyfelől megállás nélkül nőnek tovább a mobilitás iránti igények, másfelől pedig az a politika, amelyik megpróbálta kielégíteni és kiszolgálni e mindenkori igényeket, nem tudott változtatni a körülmények tartósan romló tendenciáján: növekvő torlódások, alacsony minőségű szolgáltatások, környezeti károk, komoly balesetek és egyes térségek elszigetelődése jellemzi ma is az európai (uniós) közlekedés helyzetét.

A dokumentum fő üzenete az, hogy a továbbra is kívánatosnak tekintett *gazdasági növekedéssel nem tartbat többé lépést a forgalom növekedése*, a beavatkozásoknak célként kell tekinteniük a mobilitás visszafogását, valamint a forgalomnak a különböző közlekedési módok közötti egyenletesebb megosztását. A hatvan összehangolt intézkedést tartalmazó tervezet három kiemelt iránya (a) a közúti forgalom tarifális eszközökkel történő fékezése, (b) a közút alternatíváját jelentő közlekedési módok esetében a működés hatékonyabbá tétele, és (c) célzott infrastrukturális beruházások indítása ugyanezen utóbbi alágazatok esetében, elsősorban a transzeurópai hálózat kiépítésekor.

Az új közlekedéspolitika a jelenlegi helyzet elemzésekor őszintén mérlegre teszi elődjének, az 1992-es Közös Közlekedéspolitikának a célkitűzéseit és eredményeit is. Megállapítja, hogy azt a fő célt, hogy az egyes országok zárt közlekedési piacait összenyissák, az Európai Unión belül az elmúlt évtizedben (a vasút kivételével) lényegében elérték: ugyanakkor az erre irányuló intézkedések következményének is tekinthető az tarifák lecsökkenése és a közúti szállítások iránti igények növekedése.

### 1. Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikája (CTP 1992)

Tekintettel arra, hogy az 1995-ben a magyar kormány, 1996-ban a parlament által elfogadott hazai közlekedéspolitika is, valamint a kelet-európai közlekedés szerkezetét alapvetően befolyásoló, a transzeurópai hálózatok kiterjesztéseként kialakított közlekedési folyosók rendszere is a korábbi, 1992-es

Közös Közlekedéspolitika célkitűzéseit vette alapul, azzal összhangban fejlődött, akkor, amikor a magyar helyzetet akarjuk elemezni, érdemes visszatekinteni erre a most meghaladott dokumentumra.

Az 1992-es Közös Közlekedéspolitika (Common Transport Policy, CTP) alapelve *egységes hálózat megteremtése volt az egységes piachoz*. Az Unió közös közlekedéspolitikája hét pilléren nyugodott:

1. hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac*;
2. a legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *kohérens 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 piaci és fizikai kapcsolatok vonatkozásában is a *makro szintű összekötések szintjével foglalkoztak*: a kapcsolatok egységes rendszerének megteremtésével, a meglévő hálózatok összekötésével és a távolabbi térségek bekapcsolásával. Az a kifejezés, hogy *belső*, ebben az összefüggésben azt jelenti: unión belüli, uniós országok közötti. Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes *országok vagy régiók belső kapcsolatait érintik*, – a szubszidiaritási elv értelmében – nem foglalkozott a Közös Közlekedéspolitika (amint azt a neve is kifejezte).

Az országok közötti kapcsolatok javításának fő letéteményesei az EU koncepciójában a transzeurópai hálózatok.

### 2. A Közösség infrastruktúra-fejlesztési programjai

#### Transzeurópai hálózatok

A Transzeurópai Hálózatok (TEN) a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerincelemeit foglalják magukban, illetve az EU a jövőbeli rendszer kiteljesítéséhez fejlesztési progra-

<sup>1</sup> A tanulmány felhasználja a magyar autópálya-hálózat Széchenyi Tervben szereplő fejlesztési programjához készített stratégiai környezeti tanulmány egyes gondolatait. ld. Fleischer T. – Magyar E. – Tombácz E. et al. (2001)



mokat alakít ki. Első ízben 1989-ben a strasbourg-i EK csúcstervezleten vitatták meg az elképzelést, majd külön fejezetként került be az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Amint láttuk, a transzeurópai hálózatok kialakítása a közös közlekedéspolitikának is az egyik pillérét képezte.

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

56 000 km korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott autópálya és jóminőségű közúti főúthálózat, amely minden európai régiót megközelíthetővé tesz;

70 000 km 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 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 ki-egyenlített 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 milliárd euró. A beruházásoknak az eredeti elképzelések szerint 2005 végére kellett volna elkészülniük. A tervezet jellegzetessége, hogy az EU magterületén elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva számít közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya megépülésére, 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 autótutakká történő korszerűsítése jelenti.

A transzeurópai közlekedési hálózat *egésze* körülbelül négyszer akkora fejlesztési igényt képvisel,

mint a 14 kiemelt projekt: a becslések szerint 2010-ig mintegy 400 milliárd eurót tesz ki a finanszírozási igény. Ugyanakkor hangsúlyozni kell, hogy ezt döntő részben a projektek 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 betervezhetőek legyenek közösségi társfinanszírozásra, másfelől megszabta, hogy a transzeurópai hálózathoz kapcsolódó előtanulmányok, megvalósíthatósági vagy hatástanulmányok legfeljebb a költségek 50%-áig, a teljes beruházás pedig legfeljebb az összes költség 10%-áig részesíthető közösségi támogatásban.

Alá kell húzni, hogy az egész TEN koncepció arra épül, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli már meglévő, működő közlekedési rendszereket kell, hogy egymással összekössék.

*Közép- és Kelet-Európa csatlakozni kívánó országai-  
ban viszont egyáltalán nem elegendő a nagy európai háló-  
zatokhoz való kapcsolódást tekinteni megoldandó feladat-  
nak. Ezekben az országokban ezzel párhuzamosan azt is  
biztosítani kell, hogy a ma még hiányos nemzeti és regio-  
nális szintű hálózatok olyan működő rendszereket alkossan-  
nak, amelyek képesek a régiókon és az egyes országokon  
belüli kapcsolatokat ellátni. A régióközi hálózatelemek  
nem helyettesíthetik ezt a hiányzó belső kapcsolat-  
rendszert, sőt, a transzeurópai gerincelemek haté-  
kony működésének feltételét is képezi, hogy létezzen  
és jól működjön az alattuk feltételezett kapcsolati háló.*

## **Pán-európai folyosók**

A kilencvenes évek elejétől végbement politikai rendszerváltozás, továbbá a kereskedelmi kapcsolatok átrendeződése kapcsán egyre jobban előtérbe került az európai kelet-nyugati kapcsolatok kérdése. Ennek keretében az átalakuló országok meglévő és tervezett közlekedési hálózatai egy új szemszögből kerültek megítélésre és ártértékelésre: nevezetesen dominánssá vált annak vizsgálata, vajon mely hálózatelemek képesek az Európai Unióban kialakított TEN átlapoló hálózatok (hálózat tervezetek) kiterjesztése-  
ként, azok meghosszabbításaként funkcionálni.

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.

## VI. 1. ábra: EU korridorok Közép- és Kelet-Európában (javaslat)



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

Jól érzékelteti a nézőpont átrendeződését az 1994-ből származó 1. 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 tervezet jellemzi, hogy az 1993-94-es politikai szituációnak megfelelően a horvát, szerb, bosnyák érdekeltségű területek kimaradnak a távlati tervezésből, következésképpen a felénk irányuló szomszédkapcsolatok is hiányoznak.

Az Európai Unió szintjén a transzeurópai 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.

Ezeknél a folyosóknál is szembeűnő 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.

### Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA 1998)

1995-től a páneurópai hálózat Európai Unió külső – vagyis a TEN kiterjesztését jelentő – részére 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 kerültek figyelembevételre, mert a gerincelemeket kizárólag a Helsinki folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből korábban megtervezett kiterjesztő elemei jelentik.

Érdeemes felidézni, hogy e prioritás eldöntésére milyen kifinomult és körültekintő módszert alkalmazott a TINA eljárása: „...a Bizottság azt javasolta, hogy a pán-európai konferencia eredményei szolgáljanak alapul a gerinchálózat, azaz 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 indokolásra.” (TINA 1998). – Hát ennyit a hálózatfejlesztési elképzelések értékelésére kifejlesztett egy-egy módszeréről.

A TINA zárójelentése szerint a gerinchálózat 13497 km vasútvonalat, 12050 km közutat, 35 repülőtér, 11 tengeri kikötőt és 49 folyami kikötőt foglal magába, továbbá a hálózat csomópontjait, termináljait. Kiépítése 2015-ig mintegy 66 milliárd eurót igényel. A kiegészítő hálózattal együtt 20423 km vasút, 18353 km közút, 38 repülőtér, 13 tengeri kikötő és 49 folyami kikötő képezi a teljes TINA hálózatot, az összes költség meghaladja a 90 milliárd 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 a végeredmény úgy funkcionál, mintha egy hálózat-ra vonatkozó politikai testületi határozat 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.

Az utóbbi években fokozatosan ébrednek tudatára a különböző közép- és kelet-európai országok annak, hogy a sebtében elfogadott gerincvonalak egyáltalán nem úgy haladnak, ahogy arra a térség belső összefüggései alapján szükség lenne. Ma még egy-egy további útvonalnak, korridornak a hálózatba való pótlólagos felvételére irányulnak az erőfeszítések, de valószínűleg rövidesen az is világossá fog válni, hogy a kiegészítő folyosók kijelölése csak szemfényvesztés. Ha ugyanis ezek kiépítésére az egyébként igen szerény uniós támogatásokból sem jut semmi, a pressziók viszont a gerincvonalak kiépítésére összpontosulnak, akkor a másodlagos folyosók jelentősége gyakorlatilag meg fog szűnni.

\*

A fentiekben Európa keleti része szempontjából a gerinchálózatok kiterjesztésével kapcsolatban két dolgot próbáltunk hangsúlyozni. Ezek közül az első a hálózat többrétegűségének a figyelembevételét igényli: nevezetesen az EU Közös Közlekedéspolitikája a hálózatok átlapoló szintjére koncentrált. Ezt a programot nem lehet változtatlan prioritásokkal alkalmazni olyan térségben, ahol még most kell megteremteni a helyi hálózatok megfelelő szövetét, és ahol a belső hálózatok minden szintjére figyelmet kell fordítani

A másik kérdés magának a gerinchálózatnak a struktúráját érinti. Míg a TEN hálózat alakítását Nyugat-Európában a **nemzeti hálózatok összekötésének szándéka** vezérelte, addig 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.

A továbbiakban ezeknek a problémáknak az ellentmondásos következményeit a magyarországi hálózatok szemszögéből mutatjuk be.

### 3. A hazai gyorsforgalmi hálózat háttere

#### 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:

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

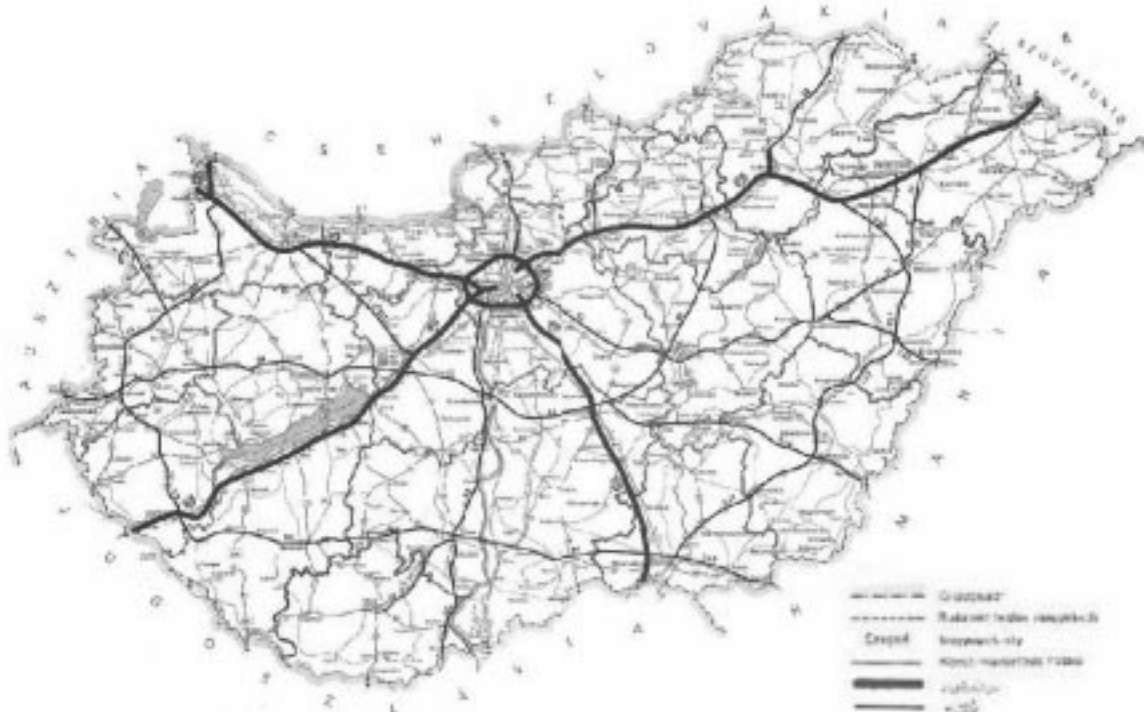
Az autópálya- és a gyorsforgalmi közúthálózat fejlesztését érintő prioritások között meg kell említeni az EU csatlakozás elősegítésének erős kiemelését és azt az egész közlekedéspolitikát végigkísérő értelmezést, amely az integrációt elsősorban a tranzit- és gerinchálózatok mielőbbi kiépítésével látja 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 (ld. 2. 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.

A témával kapcsolatban az elmúlt években több kormányhatározat született. A fejlesztésekről szóló legfrissebb elképzeléseket a gyorsforgalmi úthálózat (autópályák, autóutak) 2015-ig terjedő fejlesztési programjáról, valamint az országos közúthálózat kiemelten fontos elemeinek a megvalósításáról szóló 2303/2001. (X. 19.) számú kormányhatározat rögzíti (VI. 3. ábra).

#### A hazai dokumentumok áttekintésének tanulságai

A közlekedési hálózatok fejlesztésével foglalkozó hazai dokumentumok céljait tartalmilag három különböző szintre lehet besorolni. Az ágazatpolitikák, koncepciók *átfogó célkitűzései* kifejezetten politikai

## VI. 2. ábra: A tervezett gyorsforgalmi úthálózat az autópályák kiemelésével 1991



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

(policy) célok, amelyek tartósan, stabilan lényegében nem vitatott törekvéseket fogalmaznak meg. Örven-detese, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a tár-sadalmi 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 előse-gítése, kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok között, csökkenő különbségekkel; integráció az ága-zatok között, harmónia a természettel és együttmű-ködés a térségi szomszédsággal. Mindezek alapján azt mondhatjuk, hogy *a hazai területi, környezeti és közle-kedési dokumentumok a célkitűzéseknek ezen az átfogó szint-jén összhangban vannak egymással, vagy legalább is az eset-leges kisebb hangsúlykülönbségeknek kitűzött témánk szem-pontjából 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 egy-mástól eltérnek: ennél nagyobb problémát jelent az, hogy *a szakmai célkitűzések rendszeresen ellentmondanak a dokumentum saját célrendszerének.* Közvetlenül témánk-ra, a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek mondható, hogy *a területi kiegyenlítés, vagy az ország egyközpontúsá-gának csökkentését deklaráló általános célok után vagy sem-mitmondó szakmai megoldások fogalmazódnak meg térszer-kezeti 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, füg-getlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.* Másképpen fogalmazva, míg az átfogó ágazatpol-itikai célok fejlesztése, korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folya-mat. A közlekedési hálózatot illetően kiemelhető probléma a tranzitot hordozó *gerinchálózatok fejleszté-sének jelentős prioritása* a helyi hálózatokkal szemben, ami maga is koncentráció és nem kiegyenlítő hatású, továbbá a gerinchálózatok *szerkezetének* további cent-ralizációt előidéző hatása, a főváros-vidék lejtő további megerősítése.

Úgy tűnik, hogy a hálózatok fejlesztésének van egy harmadik, gyakorlati szintje, amelyik az eszköz-rendszer szakmai megfogalmazásához képest is vál-tozatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti sommás kri-tika mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások, – harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kap-csolatok megfogalmazása, – addig *a szakmai gyakor-lat következetesen a deklarált szakmai tervektől is konzer-vatív irányba tér el:* puccsszerűen elfogadtat Helsin-kiben egy újabb fővárosból induló autópályát, vagy a főútvonali elkerülő utak építésére elkülönített alap-ból M2-es gyorsforgalmi utat épít, ezzel ráadásul kikényszeríti, hogy az M0-s gyűrűnek soron kívül meg kelljen építeni egy egyébként a prioritások kö-

zött 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.

A hazai autópálya-hálózat fejlesztésére vonatkozó részletes elképzeléseimet a már hivatkozott tanulmányban fejtem ki (Fleischer – Magyar – Tombác – Zsikla, 2001).

## Hivatkozások

AIT/FIA Proposals (1994) for an European Motorway Network. Report. AIT/FIA Verkehrskommission 11/94, 1994.

CTP (1992) A közös közlekedéspolitika 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.

Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombác Endre – Zsikla György (2001): A Széchenyi terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001 december

Közlekedéspolitika (1996) A Magyar Közlekedéspolitika. Az Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata. (és melléklete)

Molnár É. dr.– Zsolnai T. (1995) Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995

Országos közúthálózat-fejlesztés (1991) [Az] Országos Közúthálózat 1991-2000 évekre szóló Fejlesztési Programja. *Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Budapest, 1991 február.*

Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest 1999.

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)

Time to decide (2001) European transport policy for 2010: Time to Decide. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport, September 2001.

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

Tombác et al. (1993) Gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés koncepciójának környezeti hatásvizsgálata, ÖKO Rt., 1993. (megbízó KTM)

Útgazdálkodás 1994–1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főosztály.

### VI. 3. ábra: A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 2001



Forrás: KHVM

## VII. Kétséges az autópálya-építések haszna (Lukács András)

A jelenlegi tudományos ismeretek szerint egy-két évtizednél tovább nem folytatható az a gyakorlat, hogy 10–15 évente 600 millió gépjárművet cserélünk le szerte a világon, és hogy egy év alatt annyi szén, kőolaj és földgáz égéstermékét engedjük a légkörbe, amennyi több százezer év alatt ülepedett le és alakult ki a föld mélyében. Tehát az autópálya-építés sok 100 milliárd forint befektetést jelent egy olyan infrastruktúrába, amely nagy valószínűséggel már 15–20 év múlva feleslegessé válik. Ez az ok bőven elegendő lenne ahhoz, hogy beszüntessük az autópálya-építéseket, azonban egyéb nyomós tényezők is szólnak emellett.

### 1. Új utak építése vagy a meglévők karbantartása?

Közgazdasági és közlekedéstervezési szempontból egyaránt megkérdőjelezhető annak az értelme, hogy olyan területekre vezetünk autópályákat, ahol mind az országos közutak, mind a helyi (önkormányzati kezelésben lévő) utak leromlottak, felújításra szorulnak. A New York-i székhelyű Közlekedés- és Fejlesztéspolitikai Intézet igazgatója a következőket írta erről a témáról: „Mintán a Világbank alaposan megvizsgálta a magyarországi autópálya-igényeket, arra a következtetésre jutott, hogy gazdaságilag sokkal fontosabb az országnak a meglévő úthálózat karbantartása, mint új autópályák építése. Az elégtelen útkarbantartás a magyar gazdaságnak évente több tízmilliárd forint veszteséget okoz, számottevően károsítva a járműveket is.” (Walter Hook: Wheels Out of Balance. Suggested guidelines for intermodal transport sector lending at the World Bank. A case study of Hungary. Institute for Transportation & Development Policy. New York, 1996.)

Valóban, a Világbank új közlekedéspolitikáját ismertető kiadványában a következőket olvashatjuk: „Az útkarbantartások elbanyagolása két ok miatt is önpusztító. Egyrészt növeli a gépjárművek működtetésének költségeit. Például minden dollár amit egy évben megtakarítunk azzal, hogy nem fordítjuk egy napi 500 gépjárműforgalommal rendelkező út megfelelő állapotban tartására, az utat használó gépjármű-üzemeltetők költségeit 3,4–6,1 dollárral növeli. Másrészt a 10–20 évenként történő egyszeri felújítás az állam részére 3-szor annyiba kerül, mint ha folyamatosan karbantartaná.” (Sustainable Transport.

Priorities for Policy Reform. The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank., Washington, 1996. 26. oldal). Ezért azóta már nem is nyújtott kölcsönt a Világbank a magyarországi autópálya-építésekre.

A közlekedési tárca adatai szerint a 30 ezer km hosszú országos közúthálózat csak a karbantartására, felújítására évente feleakkora összeg jut, mint amekkora csupán a szintentartáshoz szükséges lenne. A helyi önkormányzatok kezelésében lévő több mint 100 ezer km hosszú közút esetében általában még ennél is rosszabb a helyzet.

### 2. Tehermentesít-e az autópálya?

Az autópálya tovább gerjeszti a közúti forgalmat annak összes káros hatásaival együtt. Ez különösen sújtja a településeket, hiszen az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, és így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Ennek katasztrofális hatásai láthatók például az autópályák budapesti bevezető szakaszain és az ahhoz csatlakozó utakon.

Számtalan konkrét példát lehet említeni arról, hogy az új útépítések csak növelték a közlekedési problémákat, ugyanakkor az útépítések elmaradása nem rontott a korábbi helyzeten. Ezt jelenséget már az 1930-as évek óta jól ismerik a közlekedéssel foglalkozó szakemberek.

- Egy angliai város, Brentford belterületének tehermentesítése céljából építet autópálya hatásáról, így számol be az 1939-ben (!) készített jelentés: „Mibelyt átadták a forgalomnak az új utat, 4,5-szer több gépjármű haladt át rajta, mint a régi úton. Ugyanakkor a régi úton egyáltalán nem csökkent a forgalom.”

- A brit kormány megbízásából készült tanulmány (Traffic in Towns, HMSO) 1963-ban a következőket állapította meg: „Az új autópályák előnyei ellenére sok amerikai kétségeit fejezi ki, hogy az autópálya-építési politika végleges megoldást jelentene. Minden új autópálya, amelyet azért építettek, hogy a már meglévő forgalmi gondokat megoldja, új forgalmat hozott létre, ami újabb torlódásokat eredményezett.”

- Amikor az M0-s körgyűrű déli szakaszát megépítették, a fő indok az volt, hogy tehermen-

tesíteni kell a Budaörsi és a Bocskai utat. Az eredményről így nyilatkozott a Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztályának vezetője: „Tény, hogy az autópálya átadása után csak néhány hétig volt kisebb a Bocskai út forgalma, utána újra kialakultak a torlódások.” (Népszabadság, 1995. január 31.)

- A brit kormány külön bizottságot (SACTRA: Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment) hozott létre a kérdés kivizsgálására. A neves szakemberekből álló bizottság 1994-ben közzétett jelentésében (Trunk Roads and the Generation of Traffic) egyértelműen leszögezte: az új utak újabb, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. A jelentés – valamint a növekvő társadalmi ellenállás – hatására a brit kormány törölte programjából az új autópálya-építési tervek túlnyomó többségét.

Külföldön sokan kutatták a fenti jelenség okát, és meg is találták rá a választ. Az amerikai Robert Morris A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye című tanulmányában elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk — hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk. Ha viszont — például a forgalmi torlódások következményeként — növekszik az eljutás költsége (ideje), akkor csökken a kereslet, s az úton kevesebben fognak haladni. Ily módon kialakul egy egyensúly a kereslet és a kínálat között.

A fentiekből egyértelműen következik, hogy a legtöbb esetben nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás és a közúti teherfuvarozás iránti igényt) kell csökkenteni megfelelő adókkal és díjakkal, forgalomtechnikai módszerekkel, a tömegközlekedés és a vasúti szállítás javításával, parkolásszabályozással és más eszközök felhasználásával. Amennyiben alapos vizsgálatok nyomán mégis célszerűnek látszik az adott települést elkerülő út létesítése, akkor is felesleges autópályát építeni: elegendő a tehermentesítést szolgáló rövid elkerülő út megépítése. Ez utóbbit pedig úgy kell megvalósítani, hogy az érintett térségben összességében ne növekedjen közúti kapacitás (azaz a településen belül szűkíteni kell az utak áteresztőképességét). Az újonnan megépült út környékét pedig megfelelő területrendezési előírásokkal kell védeni a fokozott környezeti ártalmaktól (például attól, hogy újabb forgalomgerjesztő létesítmények települjenek oda).

### 3. Mit kíván az Európai Unió?

Tévhit az a gyakran hangoztatott nézet, hogy „az autópálya-építés nem pusztán autonóm gazdaságpolitikai elhatározás, hanem az EU-tagsággal szemben támasztott követelmény, sőt esetleg már a tagsággá válás feltétele.” Az EU dokumentumaiból ugyanis az derül ki, hogy ők a magyarországi közlekedési infrastruktúra fejlesztésében nem az autópálya-építéseknek adnának elsőbbséget. 1997-ben készített országvéleményük szerint „Magyarországnak valószínűleg a közúti közlekedés egyenletes növekedésével kell szembenéznie, és erőfeszítéseit a vasút és a belvízi hajózás használatára kell összpontosítania. Ez esetleg bátorítaná a magyar hatóságokat, hogy megváltoztassák jelenlegi politikájukat, amely főleg a közútra összpontosít.”

Az EU Közlekedési Főigazgatósága az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetségnek 1997 áprilisában írt levelében egyértelműen leszögezte, hogy az Európai Unió „soha nem tett és nem is fog olyan kijelentést tenni, hogy Magyarország csak akkor csatlakozhat az EU-hoz, ha autópályákat épít.” A Neil Kinnock közlekedési főbiztos nevében írt levél hangsúlyozza, hogy egy ilyen állítás nem felelne meg az EU közlekedéspolitikájának, amely a környezet védelmét teszi az első helyre.

Az Európai Politikakutatói Központ (Centre for European Policy Studies) tanulmányt készített több bank, az üzleti élet, az Európai Bizottság és a csatlakozni kívánó országok kormányai képviselőinek részvételével. A tanulmány szerint éppen a vasúti személyszállítás és árufuvarozás színvonalának emelése nélkülözhetetlen a kelet- és közép-európai országokban, ha azok gazdasági téren fel kívánnak zárkózni az Európai Unióhoz.

Nem véletlen az sem, hogy az EU előcsatlakozási alapja eddig csak a vasúti fejlesztésekhez nyújtott támogatást, illetve legutóbb az útburkolat-megerősítési programra (azaz nem új utak építésére).

### 4. Elősegítik-e az autópályák a gazdasági fejlődést?

Tévhitnek tartjuk azt a nézetet is, mely szerint az autópályák szükségszerűen hozzájárulnak az általuk érintett térségek fejlődéséhez.

A legújabb nemzetközi kutatások ugyanis nem tudnak ilyen kapcsolatokat kimutatni. A téma elismert brit kutatója, John Whitelegg 1994-ben több nagy-britanniai térség tanulmányozása során sem-

miféle összefüggést nem talált a vizsgált térségek, városok gazdasági fejlődése és az autópályákhoz való közelségük között. Számos olyan város mutatott fel gyenge gazdasági teljesítményt és nagymértékű munkanélküliséget, amelyeket autópályával könnyen meg lehetett közelíteni, míg az autópályától távolabb eső városok között szép számmal voltak olyanok, amelyek viszonylag gyorsan fejlődtek. Így például az autópálya-kapcsolatokkal kiválóan ellátott Birminghamben, Liverpoolban és Manchesterben volt a legnagyobb munkanélküliség és a legtöbb szegény ember. Whitelegg megállapításai szerint az autópályák kiépítésekor általában nem keletkeznek új munkahelyek, hanem a meglévők átcsoportosítása következik be. A vállalatok ekkor gyakran központosítják termelésüket és az árut nagy távolságra terítik. Az öt legnagyobb nagy-britanniai iparvállalat telephelyeinek száma 10 év alatt 1260-ról 856-ra csökkent, miközben az egy telephelyre jutó termelési érték több mint másfélszeresére növekedett. Ez a folyamat különösen hátrányosan érintette a kevésbé fejlett térségeket, ahol munkaalkalmak szűntek meg, és amelyek termékeit kiszorították a gazdaságilag erősebb területekről behozott áruk.

Egy másik brit kutató 1995-ben az EU hat országára kiterjedően végzett kutatásokat a témáról, és a Whiteleggéhez hasonló következtetésekre jutott (Merlin Hyman: The impact of accessibility to the road network on the economy of peripheral regions of the European Union. 1995).

Az Európai Regionális Kutatóintézet (EURES) 1996-ban tanulmányt készített „Az autópályák gazdasági hatása az Európai Unió kevésbé fejlett területeire” címmel, amely megállapítja: téves az a feltetelezés, hogy az autópályák mindig jótékonyan hatnak egy térség fejlődésére. Amikor egy kevésbé fejlett területhez autópályát építettek, ez nemegyszer azzal a hatással járt, hogy a jól képzett munkaerő elvándorolt, kedvezőtlenül alakult a lakosság korösszetétele, a helyi piacok pedig jelentős veszteséget szenvedtek el, mert versenyképteleneknek bizonyultak a fejlettebb „központi” térségek gazdasági és politikai túlerejével szemben.

„Utak és gazdaság” címmel 1996-ban Brüsszelben nemzetközi konferenciát rendeztek a témáról. Az EU hivatalnokainak és a független szakértőknek az előadásait összefoglaló záróbeszédében Gijs Kunemann, az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség igazgatója megállapította: nem sikerült egyértelmű bizonyítékot találni arra, hogy az autópályák építése a gazdaság és a foglalkozta-

tottság növekedését vonná maga után az érintett térségekben. (A konferencia előadásai a következő kiadványban olvashatók: Roads and Economy – State-of-the-art report. T&E, Brüsszel, 1996.)

A brit kormány által létrehozott – fentebb már említett – SACTRA bizottság egy újabb jelentésében hasonló következtetésekre jutott. A jelentésben az elmúlt 25 év legkiemelkedőbb szakértőinek véleménye olvasható a témáról. A SACTRA-jelentés egyértelműen cáfolta, hogy automatikus kapcsolat lenne a gyorsforgalmi utak építése és a gazdasági fejlődés között. A közlekedés minőségének javítása nem feltétlenül jár pénzügyi haszonnal és új munkahelyekkel az ország vagy akár az érintett térség számára. Ha pedig mutatkozik ilyen előny, általában akkor sem ez a leggazdaságosabb módja annak elérésére. (A jelentés megtalálható a brit közlekedési tárca honlapján: <http://www.roads.detr.gov.uk/roadnetwork/sactra/report99/index.htm>) A jelentés szerint gyakran előfordul, hogy nem az utak minősége hátráltatja a fejlődést egy gazdaságilag elmaradott területen. Itt tehát a közlekedés fejlesztése nem feltétlenül létesít új munkahelyeket. Ha pedig mégis létesülnek, akkor nagy valószínűséggel az a távolabbi, gazdaságilag fejlettebb területeken következik be. A gazdaságilag fejletlenebb területek piacihoz való hozzáférés javítása ugyanis ahhoz vezethet, hogy a máshol lévő nagy cégek jutnak további előnyökhöz. Ebben az esetben az új utak, és különösen az autópályák építése valójában árt a helyi munkahelyeknek és gazdaságnak.

A SACTRA jelentés a következő négy kérdésre adott választ:

1. *A közlekedés fejlesztése, mint például új utak építése feltétlenül a gazdaság felpezsdítéséhez vezet-e?* A válasz: Nem, nincs automatikus kapcsolat, mivel az út jellegén múlik minden: néha előnyös, néha pedig hátráltatja a helyi gazdaság fejlődését.

2. *Szét lehet-e választani a gazdasági fejlődést és a közlekedés fejlesztését?* A válasz: Igen, a piac torzulásainak megszüntetése általában jobban javítaná a közlekedés gazdasági hatékonyságát, mint az új utak építése.

3. *A jelenlegi értékelési módszerek valóságban tükrözik-e a gazdasági hatásokat?* A válasz: Nem, a jelenlegi költség-haszon elemzések egyértelműen hibásak, és olyan esetekben is tökéletes piaci viszonyokat feltételeznek, ahol valójában arról szó sincs.

4. *Változnak-e az értékelési módszerek?* A válasz: Igen. Az értékelés valós tényeken alapuljon, ne pedig a csupán feltételezett szabad versenyt tekintse alapnak.



Phil Goodwin professzor, aki a SACTRA kutatási programot vezette, a „Fenntartható Fejlődés az Európai Unióban: A közlekedési igények kezelése, a gazdasági növekedés elősegítése” című nemzetközi konferencián (Brüsszel, 2001. július) előadásában kifejtette, hogy korábban a közlekedés növekedésére úgy tekintettek, mint a gazdasági fejlődés egyik hajtóerejére. Manapság azonban egyre inkább ennek az ellenkezője kezd igaz lenni: a közlekedés korlátlan növekedése a gazdasági fejlődés fékjavá válhat. Lehetetlen ugyanis annyi pénzt előteremteni, amennyi a fokozódó forgalomhoz szükséges infrastruktúra létrehozása igényelne. Így a forgalmi torlódások és a környezeti károk elviselhetetlen mértéket érnek el. Az sem feltétlenül igaz, hogy a termelés növekedéséhez nélkülözhetetlen a közlekedés teljesítményének emelése. Erre példaként említette, hogy Németországban 20 év alatt megkétszereződött az élelmiszerek szállítása, miközben az elfogyasztott élelmiszerek mennyisége gyakorlatilag nem változott. A professzor álláspontja szerint a közlekedés növekedésének megállítása lehetséges és szükséges. Felsorolt néhány olyan eszközt is, amelyek ezt elősegíthetik, külön hangsúlyozva annak a szükségességét, hogy a környezeti és egyéb károk költségeit be kell építeni az árakba.

A Holland Gazdaságpolitikai Elemzések Intézete nemrég megjelentetett tanulmánya kimutatja, hogy különösen a kis országok esetében áll fenn az a veszély, hogy feleslegesen építenek autópályákat, mivel az nem járul hozzá a gazdasági fejlődéshez (Richard Nahuis, Paul J. G. Tang: Strategic competition with public infrastructure: ineffective and unwelcome? CPB Discussion Paper. CPB Netherlands Bureau for Economic Policy Analysis, 2002. július).

A már meglévő hazai autópályák hatásai sem egyértelműek. Magyarországon két autógyár (!), a Suzuki és a General Motors olyan helyre települt, amelyet viszonylag messze elkerülnek az autópályák. A két autópálya (M7-es, M1-es) és egy gyorsforgalmi út (M0-s) mentén fekvő Érd a hátrányosabb helyzetben lévő települések közé tartozik. Pest megyét szabdalja keresztül a legtöbb autópálya, mégsem tartozik a gazdaságilag legfejlettebb megyék közé. Igaz, hogy az „autópálya-gyűjtő” Budapest gazdasági teljesítménye jóval az országos átlag fölött van, viszont az is igaz, hogy Budapest történelmében a háborús időszakok kivételével korábban soha nem fordult elő akkora egészségromlás és a lakosság olyan mértékű menekülése, mint az elmúlt években. (Az Országos Korányi TBC és Pulmonológiai Intézet

adatai szerint 1990 és 2000 között Budapesten az asztmás betegek aránya másfélszeresére százalékkal, a tüdőrákosoké pedig kétszeresére emelkedett. Az elmúlt 12 évben a főváros lakossága 220 ezerrel csökkent, és a közvélemény-kutatások adatai szerint további százazrek kívánnak elköltözni lakhelyükről a környezet szennyezettsége miatt.) Mindez pedig szoros összefüggésben van a motorizáció rohamos térhódításával, beleértve az autópályák használatát.

A magyarországi autópálya-építésekkel kapcsolatos kérdésre válaszolva, nem véletlenül jelentette ki Jack Short, az Európai Miniszterek Konferenciájának főtitkár-helyettese, hogy *„esetenként eltúlozzák a közlekedési beruházások szerepét a gazdasági növekedés elősegítésében ... úgy vélem, hogy a magyar gazdaság fejlődése sokkal inkább más tényezőkön múlik, mint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén.”* (Lélegzet, 1996/3.)

John Whitelegg már idézett vizsgálatai arra is rámutattak, hogy a korábbi időszakokban, amikor a nagy nyersanyag- és energiaigényű ágazatok jelentették a gazdaság húzóerejét, a szállítási költségeknek sokkal nagyobb jelentőségük volt a vállalatok számára. Ma már azonban gyökeresen más a helyzet: az információk, technológiák, gondolatok és az innováció áramlása határozza meg a gazdasági fejlődést. Whitelegg megállapítása szerint a vállalatok vezetői cégük telepítésekor a hatóságok nyújtotta pénzügyi és egyéb kedvezmények mellett elsősorban olyan tényezőket vesznek figyelembe, mint például a magasan képzett munkaerő és fejlett informatikai rendszerek megléte, a magas színvonalú oktatási intézmények közelsége, az egészséges környezet, a gazdag kulturális és rekreációs lehetőségek.

Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából 1997-ben a Deloitte & Touche „Észak-Kelet-Magyarország gazdasági és infrastruktúra fejlesztésének összefüggése, különös tekintettel az M3-as autópálya megvalósításának társadalmi-gazdasági-környezeti vonatkozásaira”. címmel átfogó tanulmányt készített arról, milyen hatása lehet az M3-as autópályának az érintett térség gazdaságára. A tanulmány néhány megállapítását az alábbiakban idézzük.

„A megfelelő központi kormányzati, önkormányzati és gazdálkodói lépések nélkül az autópálya közvetlen hatásai önmagukban nem alkalmasak a területen kívánatos és szükséges gazdasági élénkülés megindításához, sőt a kivédetlen kedvezőtlen hatások a térség további periférizálódását erősíthetik.”

„Rendelkezésre állnak ki nem használt alternatív szabad szállítási kapacitások, az adott irányba történő szállítás nem szűk kapacitás.”

„Az autópálya önmagában nem okoz gazdasági fellendülést, ehhez sok tényező együttes jelenléte szükséges. Ezek között szerepel a műszaki fejlesztési potenciál, a szakképzett munkaerő, a megfelelő oktatási intézmények, az innováció orientált vállalkozók és vállalkozások, a hagyományos és kockázati tőkét kínáló pénzügyi infrastruktúra, a telekommunikációs infrastruktúra, valamint a vállalkozásbarát politikai és gazdasági környezet, közigazgatás.”

„Az autópálya előnyei érvényesülhetnek a nyugaton a gépjármű, gép és elektronikai, gyógyszer és fogyasztási cikk iparban elterjedt „just in time” rendszereknél, melyek kis földrajzi távolságra és megbízható, pontos szállításra alapozva néhány órás készlettel dolgoznak. Azonban Szabolcs-Szatmár feletlen iparral és infrastruktúrával rendelkezik a fenti szektorokban, s földrajzilag viszonylag messze helyezkedik el a nyugati cégektől, melyek ilyen jellegű szállításra az ország nyugati felében levő telephelyeket részesítik előnyben. (S még onnan is igyekeznek a vasutat igénybe venni - például az Audi győri üzemének is ez a törekvése.)”

„Ugyanazt az összeget autópálya építés helyett a beruházások támogatására fordítva sok tízezerrel több munkahelyet lehet létrehozni.”

„A közlekedési infrastruktúra növelése megszünteti azt az Európában már ritka helyzetet, hogy viszonylag nagy összefüggő területeket hagy érintetlenül a közlekedés. Az utak keresztbe szelik az élővilág mozgásának pályáit, az ökológiai folyosókat, s évezredes génkicserélési kapcsolatok szűnnek meg.

„...bizonyítható, hogy a transzport folyamatok által szállított szennyezőanyagok felhalmozódnak, akkumulálódnak a természetes környezetben. ... Kritikus a helyzet pl. a talajsavanyodás területén. Egy kilencvenéves ciklus alatt majdnem egy egész pH értéket csökkent BAZ megye mezőgazdasági talajainak kémhatása, s az összes terület egyötödének savassága már meghaladta azt a kritikus értéket, amely alatt a talajélet ellehetetlenül, s ezáltal a termőképessége is lecsökken.”

„Csakis a helyi természeti és humán (természetesen fejleszthető) erőforrásokra szabad a fejlesztéseket alapozni és méretezni. A gazdasági szerkezetnek meg kell felelnie az ökológiai feltételrendszernek.”

„Borsod-Abaúj-Zemplén megyében szintén az autópályához közeli városok, kisvárosok számára jelentkezhetnek gazdasági előnyök. A ma és az autópálya építés után is a perifériát alkotó, főként kis-

településeket tekintve azonban nem lehetnek illúziók. Ők kimaradnak az autópálya közvetlen előnyeiből, miközben közvetlenül vagy közvetve ők is részesednek a beruházás terheiből. Lemaradásuk további elmélyülése, ennek következtében a népességvándorlás felújulása várható.”

„Tapasztalatok alapján a különféle címeken kiivetett, és az úthálózat finanszírozását célzó állami adókból (gépjárműadó, az üzemanyagra vonatkozó fogyasztási adó stb.) származó bevételek nagyságrendje nem elegendő új autópályák állami beruházások formájában történő finanszírozására. A magyar gazdaság jelenleg is túladoztatott, az adóterhek további növelése az úthálózat fejlesztéséhez szükséges források előteremtése érdekében igen kedvezőtlen folyamatokat váltana ki a gazdaság egészében.”

„Megalapozottnak tűnik az a feltételezés, amely szerint jelenleg nem nehéz olyan befektetési lehetőségeket találni, ahol az autópályánál nagyobb jövedelmezőséget lehet elérni (pl. szállodarekonstrukciós program).”

„Ami a logikai összefüggéseket illeti, az autópálya-építés a legközvetlenebbül a beruházások, illetve konkrétan a beruházási multiplikátor hatás révén hat a gazdasági fejlődésre, ami időben meglehetősen korlátozott dinamikus hatásként minősíthető.”

„Az általa indukált kereslet révén az autópálya-építés kedvezően érinti a kapcsolódó szolgáltatások (az út mentén létesítendő vendéglők, szállodák, benzinkutak, javítóműhelyek, bankfiókok, üzletek, esetleg raktárak stb.) fejlődését. Ez helyi, illetve településfejlesztő hatás, amely az út menti 2-10 km széles sávra terjed ki. Területfejlesztő hatása csekély.”

„A kelet-magyarországi autópálya esetében nincs szó szűk keresztmetszetek megszüntetéséről. Az autópálya mentén fekvő települések eddig is megközelíthetők voltak.”

„Nincs szó továbbá arról, hogy a kelet-magyarországi autópálya olyan országokkal javítja a közlekedési-áruszállítási feltételeket, amelyekkel Magyarország külgazdasági kapcsolatai - legalább is rövid és közép távon - dinamikusan növekednének.”

„Az empirikus vizsgálatok is igazolják azt a logikai összefüggést, amely szerint a lassúbb közlekedés által elvesztegetett idő a gazdaság, ezen belül a szolgáltatások jelenlegi állapota mellett nem olyan súlyú, hogy ez komoly gazdasági veszteséget okozna.”

„A magyarországi vállalkozások túlnyomó többségének a költségérzékenysége nem érte el azt

a kritikus tömeget, amikor az utazási és/vagy szállítási idő csökkenése érzékelhető költség-megtakarítást és/vagy jövedelmezőségi pozíciójavulást eredményez. A gazdasági konjunktúra javulása ezt a helyzetet bizonyos mértékben módosíthatja. Az időmegtakarítás jelentősége még csekélyebb a turistaforgalom és a szabadidős utazások esetében.”

A Magyar Tudományos Akadémia „Magyarország az ezredfordulón” című stratégiai kutatásának keretében készült tanulmány is elemezte a hazai autópályák gazdasági hatásait (Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György: A Széchenyi Terv autópálya fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. A Budapesti Közgazdaságtudományi Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmánya. Sorozatszerkesztők: Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. december). Ebből idézünk néhány bekezdést:

„Az országos, kormány szintű dokumentumok a fenntarthatósági modellhez közel álló elveket valának. 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 növekedéscentrikus 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 növekedéscentrikus gazdaságok nem a természettel való egyensúlyra, hanem egyértelműen „az ember fontosabb, mint a természet” elvre épülnek.”

...

„A nemzetközi közúti gyorsforgalmi hálózatok terve fejlődési zsákutcát képez, mivel pontosan olyan funkciót vesz át, amelyet a vasút ke-

vesebb 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.

...

„A turizmusfejlesztési programból két gondolkörtemelünk 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 kapcsolatrendszeireik fejlesztésének igényével, (nem csak fizikai csomópontokról van szó) mert ezt, vagyis a kapcsolatgazdagságot tekintjük a felszívóképesség egyik előmozdítójának.”

...

„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

## VII. 1. 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

Forrás: Fleischer Tamás és mások: A Széchenyi terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. A BKÁE Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám, 2001.

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).

A fenti adatok elemzése messzemenő következtetésekre nem ad lehetőséget. Az autópályák által érintett megyék közül például 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 adott-ságnak 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 rövidsége miatt jelentős időmegtakarítás eleve nem érhető el, hiszen mintegy 60-70 km-en legfeljebb néhány tíz perc nyerhető csak időben. 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.*

A magyar sajtó rendszeresen arról ír, hogy az új autópályák építése jelentősen hozzájárul az érintett térségek gazdasági fejlődéséhez. Erről szól például Magyar Nemzet 2001. augusztus 1-jei számában címdalra kezdődő, „Munkahelyeket teremtett az M3-as” című cikk is. A cikket elolvassva azonban kiderül, hogy a gazdaság fellendülése és a munkahelyek teremtése szempontjából az autópálya építése valójában teljes kudarcot vallott. A cikk szerint az M3-asnak ezer új munkalehetőség köszönhető. A mintegy 100 milliárd forintos beruházás esetén ez azt jelenti, hogy egyetlen munkahely létrehozása 100 millió forintba került. Számos olyan gazdasági ágazat van az országban, ahol ekkora összegből százszor több munkahelyet lehet létrehozni. Ráadásul azt is figyelembe kell venni, hogy az autópályák építése nemzetgazdasági szinten munkahelyeket szüntet meg azzal, hogy jelentős összegeket von el, amelyeket más területeken sokkal hatékonyabban és több munkaerő alkalmazásával lehetne felhasználni. Nyilvánvaló tehát, hogy az autópálya-építéssel történő „munkahelyteremtés” az adófizetők pénzének hatalmas mértékű elvesztegetését jelenti.

A cikkben azt is olvashatjuk, hogy az autópályának köszönhetően Heves megye értékesítésének immár egyötödét, exportjának egyharmadát Hatvan adja. Ez valóban nagyrészt az autópályának köszönhető, hiszen a nemzetközi tapasztalatok szerint az autópályák hozzájárulnak a munkahelyek átcsoportosításához. Jelen esetben tehát arról van szó, hogy a megye számos részén visszaesés követ-

kezik be, vagy legalábbis lelassul a fejlődés, mert Hatvan elszívja onnan az erőforrásokat. Tehát nemzetgazdasági szinten az autópálya nem a gazdasági fejlődést mozdítja elő, hanem csupán annak területi eloszlását módosítja, ráadásul azt is kedvezőtlenül. Ez pedig összetársadalmi szempontból rendkívül káros, és gyökeresen ellentmond az Európai Unió elvárásainak is, amelyek szerint csökkenteni kell az egyes térségek közötti társadalmi-gazdasági különbségeket.

## **5. Érdekes-e növelni eladósodottságunkat?**

A jelenlegi magyar közlekedéspolitika azért is alapvetően hibás, mivel a közúthálózat bővítését további hitelek felvételével kívánja megvalósítani, ami az ország eladósodását növeli.

Amennyiben mégis szükség lenne új utak építésére — figyelembe véve az útfenntartás elsőlegességét —, akkor is csak az úthasználók által befizetett, főleg deviza-többletforrások mértékének erejéig szabadna ezt megtenni, hogy elkerüljük további eladósodásunkat. Ennek megfelelően a közutakat használók vonatkozó adóit és díjait összességében olyan összegekben kell megállapítani, hogy ennek a követelménynek megfeleljenek.

A közúthálózat bővítése rendkívül eszközigenyes beruházási tevékenység. Egy autópálya minden méterének megépítése 1,3–2 millió forintba kerül, és rendkívül hosszú a megtérülési ideje. (Sok esetben nagy valószínűséggel soha nem térül meg.) Sőt, ezek a beruházások eszközöket vonnak el a gazdaság egyéb területeiről, vagyis fékezik a gazdasági fejlődést.

## **6. Környezetbarát autópálya?**

Az autópályák építése és használata jelentős környezetszennyezéssel jár. Egy kilométernyi autópálya megépítéséhez hatalmas mennyiségű építőanyagot használnak fel, továbbá annyi energiát, amennyi egy személyautó 20 millió km megtétele során fogyasztana el. Az autópálya két oldalán 6-6 km széles szennyezett levegőből álló „alagút” alakul ki. Leginkább azonban a gépkocsikban utazók egészsége károsodik ettől a légszennyező hatástól, mivel ők szinte közvetlenül szívják be az előttük haladó gépkocsik kipufogógázát.

Az autópálya-építés során jelentős mennyiségű növényzetet pusztítanak el. Az autópálya szinte áthághatatlan falként választja el egymástól az élőhelyeket. Az autópálya közvetlen közelében a talaj és a növényzet erősen szennyezett, ezért tulajdonképpen a mellette levő 200 méteres sávban mindkét oldalon meg kellene tiltani az emberi fogyasztásra szánt növények termesztését.

## **7. Autópálya-építés a közlekedésbiztonság javításáért?**

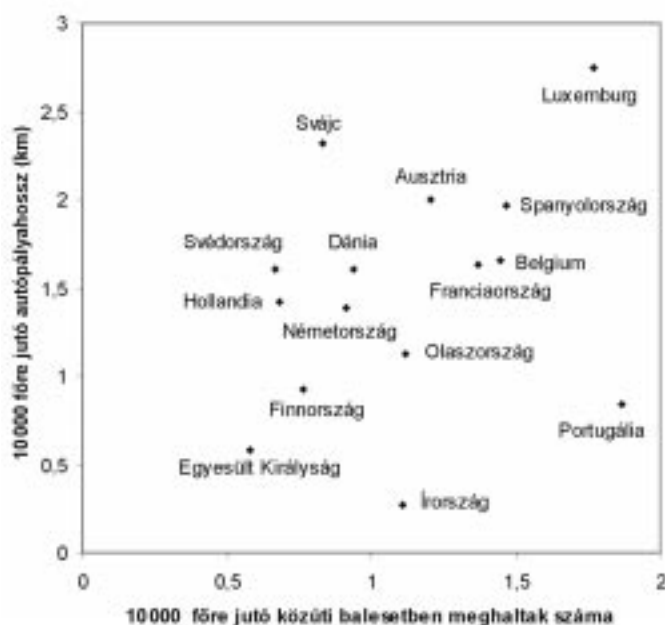
Nem igaz az az állítás, hogy az autópályák üzembehelyezésével csökken a közlekedési balesetek száma. Hermann Knoflach professzor, a Bécsi Műszaki Egyetem Útépítési és Közlekedéstudományi Intézetének igazgatója nemrég a következőket nyilatkozta a témáról: „Ez az álláspont több ok miatt is téves. Ugyanis ebben az esetben is az egy jármű-kilométerre jutó baleseteket számolják, és ez a mutató valóban kedvezőbb az autópályákon, mint általában az egyéb utakon. Ugyanakkor figyelmen kívül hagyják, hogy az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetesen a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. Továbbá a közlekedési szakmában lassan már elfogadott tényként kezelik, hogy az új utak általában újabb forgalmat gerjesztenek. Tehát amikor az új autópályákon megjelenik az addig ott nem létező forgalom, akkor ez legtöbbször csak átmenetileg csökkenti a gépjármű-forgalmat a tehermentesíteni kívánt párhuzamos utakon. Egy rövid idő elteltével a régi utakon ugyanolyan forgalom és ugyanannyi baleset lesz, mint korábban, és mindehhez hozzáadódnak most már az új autópályán lévő forgalom miatti balesetek. Ráadásul az új autópályák a csatlakozó utakon és a közeli településeken is növelik a forgalmat. Összességében tehát romlik a helyzet.

Azonban még ha feltételezzük is, hogy a párhuzamos utakon forgalomcsillapítást vezetnek be, országosan akkor sem jelenthet megoldást az autópálya, hiszen az a településeknek csupán igen kis része mellett haladhat el, így az egyéb utak túlnyomó többségének forgalmára semmilyen hatása nincs. Fontos megvizsgálni a költséghatékonyságot is. Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére,

amely néhány települést érint, sok milliárd forintot költenek el, miközben sok magyar önkormányzatnak arra sincs pénze, hogy súlyosan balesetveszélyes csomópontokon vagy egyéb helyeken esetleg néhány millió vagy néhány tíz millió forintba kerülő átalakításokat hajtsanak végre, ami ott jelentősen javítaná a közlekedés biztonságát. Számos alkalommal jártam már Magyarországon, így személyes tapasztalataim is vannak a témáról.” (Lélegzet, 1999/1.)

Nemrég a Levegő Munkacsoport szakértői egy érdekes összefüggést mutattak ki. Kiszámolták a 10 ezer lakosra jutó autópálya-hosszt és a 10 ezer főre jutó közúti balesetben elhunytak számát 15 nyugat-európai országban, és a két tényező összefüggését a VII. 1. ábrán tüntették fel. Az eredmény megdöbbentő: minél nagyobb egy országban az autópályák hossza, annál többen halnak meg a közutakon!

**VII. 1. ábra: Az autópályák hossza és a közúti balesetben meghaltak aránya Nyugat-Európában**



Ez az összefüggés a vizsgált országok túlnyomó részére érvényes. Érdemi eltérés mindössze Svájc és Svédország (kisebb részben Hollandia), valamint Írország és Portugália esetében tapasztalható. Az első két országról ismeretes, hogy rendkívül komoly figyelmet fordítanak a közlekedésbiztonságra. (A svéd kormány például 1997-ben olyan programot fogadott el, amelynek célja, hogy az ország útjain egyetlen ember se haljon meg, és egyetlen

ember se szenvedjen súlyos sérülést!) Az utóbbi két országban pedig az általános közlekedési morállal vannak az átlagosnál nagyobb gondok.

A szakértőknek nem volt lehetőségük, hogy az említett összefüggésre ható egyéb tényezőket is megvizsgálják. Ezt figyelembe véve is elgondolkodtató az ábrán látható eredmény.

## 8. Autópályák vagy vasút?

Magyarországon és Kelet-Európában teljes egészében kiépültek a vasúti áruszállítás műszaki alapfeltételei, bár azok jelentős korszerűsítésre szorulnak. Ezzel szemben a közúti hálózat általában kezdetleges, főleg tőlünk keletre. Tehát több száz milliárd euró pótlólagos befektetés lenne szükséges a térség korszerű színvonalon történő közúti bekapcsolásához Nyugat-Európába. Erre belátható időn belül nem áll rendelkezésre forrás. Mindez meghatározza a magyar közlekedéspolitika mozgásterét. Az osztrák és német érdekeknek megfelelően, amelyek egybeesnek a valódi magyar érdekekkel, az EU és Kelet-Európa közötti közlekedési kapcsolatot a meglévő vasúti hálózatra kell alapozni, annak korszerűsítésével, fejlesztésével. A vasút éppen a nagy távolságú, nagy tömegű áruszállítás terén mutatkozik különösen előnyösnek a közúttal szemben – tehát azon a téren, amit a közutak közül elsősorban az autópályák szolgálnak.

## VIII. Hazai vasútfejlesztés és vasútpolitika (Magyar István)

A vasút közlekedési rendszerünkben való helyének megítélése, a tényadatok alapján 1990-2000 között, az Európai Unió országaival összevetve, kedvezőnek minősülhet: az összes (utaskm-ben mért) személyszállítási teljesítményből részaránya az 1995. évi mélypont után (9,8%) 10% körül stabilizálódni látszik, hasonlóképpen, az összes (átkm-ben mért) áruszállítási teljesítményből – lassú csökkenés mellett – a vasút részaránya 25% körül alakul. Ezek a részarányok az EU országaiban jóval alacsonyabbak (személyszállítás 6% körül, áruszállítás 14% körül). (1. és 2. táblázat).

A számszerűen kedvezőnek mondható részarányok okait elemezve, a vasút versenyhelyzetének szemszögéből legalábbis nyugtalanító következtetések adódnak: a magyar vasút a személyszállításban amellet tartja a részarányát, hogy a hazai személygépkocsi ellátottság az EU átlagérték 49%-a (225 szgk/1000 lakos), az áruszállításban pedig a vasút igen erősen kötődik kevés számú nagy fuvaroztatóhoz és a jelentős ingadozásnak kitett mezőgazdasági fuvarozási kereslethez. További fontos körülmény, hogy az elmúlt évtizedben igen lassú volt a közúthálózat fejlesztése és a folyami hajózásban elmaradás mutatkozott, ami a vasút számára

viszonylag kedvezőbb fuvarpiaci tényezőket jelentett. Ezek azonban már középtávon is megváltozhatnak, ha az autópálya építés lendületet vesz, és ha a Dunán a hajózás zavartalanná válik, valamint a magyar hajózás visszafejlődését sikerül megállítani.

A vasút belső vonatkozásait nézve, a jelenlegi, kedvező részarányok tartásának esélyeit rontja, hogy az elmúlt évtized átfogó szolgáltatási színvonal emelkedést nem hozott; a működőképesség fenntartása mellett csak „szigetszerű” műszaki fejlesztésekről lehetett szó (Intercity és Interpici járatok; néhány fővonal korszerűsítés; informatikai fejlesztések). A MÁV Rt. erőfeszítéseket tett – az EU követelményeit is szem előtt tartva – szervezési intézkedésekre is, amelyek közül kiemelhető a pálya és a vállalkozó (kereskedő) vasút számveteli szétválasztása, az ügyfélkapcsolatok fejlesztése, továbbá a szakigazgatóságok kialakítása és a regionális vasútak szervezésének elindítása. Mindezek azonban nem voltak elegendőek a felgyülemlett fejlesztési elmaradások jelentős mérséklésére, sem a pálya, sem pedig a járműállomány tekintetében. Ez megnyilvánul abban is, hogy a vasút a hatékonyság alakulása terén döntően az élőmunka termelékenységét illetően mutat előrelépést, a nagyarányú létszámcsökkenés révén.\*

VIII. 1. táblázat: A vasút szerepe a magyar közlekedési munkamegosztásban; személyszállítás (milliárd ukm)

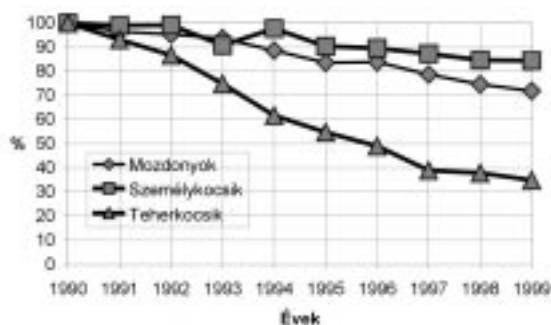
Év	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Helyközi tömegközlekedés											
Vasút	11,4	9,9	9,2	8,4	8,5	8,4	8,6	8,7	8,9	9,5	9,7
Közút	10,8	10,7	10,1	10,1	10,8	10,8	11	10,9	10,6	11,3	12,1
Vízi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Légi	1,7	1,3	1,5	1,6	2,2	2,4	2,8	3	3	3,5	3,6
Helyközi tömegközlekedés összesen	23,9	21,9	20,8	20,1	21,5	21,6	22,4	22,6	22,5	24,3	25,4
Helyi tömegközlekedés összesen	12,4	11,6	10,7	10,5	10,8	10,7	10	9,4	9,6	9,6	9,8
Közlekedési szervezetek összesen	36,3	33,5	31,5	30,6	32,3	32,3	32,4	32	32,1	33,9	35,2
Nem közlekedési szervezetek	8,2	8,2	8	7,4	7,3	7,5	7,8	7,9	7,9	8	8,6
Magánszemélyek, kisipar <sup>1</sup>	48,5	48,5	45	44,4	45,3	45,8	46	46,5	46,6	46,7	47,2
Személyszállítás összesen	93	93	84,5	82,4	84,9	85,6	86,2	86,4	86,6	88,6	91
A vasút részaránya (%) az összes helyközi tömegközlekedésben	47,6	45,2	44,2	41,8	39,5	38,9	38,4	38,5	39,5	39,1	38,2
Személyszállítás összesen	12,2	11,1	10,9	10,2	10	9,8	10	10,1	10,3	10,7	10,7

\* Valójában nehezen állapítható meg, hogy mennyire nőtt a vasútnál az élőmunka termelékenysége. A belső létszám csökkenésével ugyanis a MÁV Rt. számos – korábban belső – tevékenységgel külső céget bízott meg. Ráadásul az esetek nagy részében a megbízást ugyanazok kapták, akik korábban a MÁV-nál dolgoztak. (A Szerk.)

<sup>1</sup> Számított adatok

A vasúti járműállomány a következőképp alakult 1990 és 1999 között:

**VIII. 1. ábra: A vasúti járműállomány %-os változása 1990-hez képest**



Forrás: Infra füzetek 41.

## 1. A vasútfejlesztés a magyar közlekedéspolitikában

A magyar közlekedés hosszútávú fejlődését megalapozó közlekedéspolitikai koncepció korszerűsítés alatt áll. Az előzetes anyagok alapján megállapítható, hogy alapelveként a fenntartható mobilitás elfogadott, ennek érvényesítése integrált szemléletű olyan értelemben, hogy a közlekedés fejlesztését gazdasági társadalmi és ökológiai követelmények rendszerével tekinti meghatározottnak. Az egyes közlekedési alágazatok közötti munkamegosztást a hatékonyság, az ésszerűség és a partnerség alapján kell alakítani.

A közlekedéspolitika stratégiai céljait tartalmilag nem változtatja meg a korszerűsített koncepció; ezek (sorrendben):

- az ország gazdasági fejlődésének és versenyképességének elősegítése;
- a hálózati infrastruktúrák teljesítése, az EU közlekedési rendszereihez való kapcsolódás az országon belül az egyes régiók közötti kapcsolatrendszerek, valamint a környező országokkal való közlekedési kapcsolatok javítása érdekében;
- az életminőséget javító, a környezet fokozottabb védelmét szolgáló közlekedési rendszer.

A stratégiai alapelvek a kibontakozó fejlődésben az egyes alágazatok közötti munkamegosztásban többféleképpen valósulhatnak meg.

Az elvileg optimális megoldás az, ha az egyes alágazatok (közlekedési módok) között a nemzetgazdaságilag legkedvezőbb munkamegosztás alakul ki. Ez alkalmas arra, hogy a valós társadalmi hasznosság alapján a fokozottan környezetbarát közlekedési alágazatok fejlesztése kerüljön előtérbe.

A piacgazdaság működése, a vállalati szintű hatékonyság a spontán, keresletvezérelt közlekedési munkamegosztást helyezi előtérbe, minimális állami/társadalmi befolyásolás mellett. Ennek előtérbe kerülése a jelenlegi, a fejlett piacgazdaságokra jellemző irányzatok további érvényesülését hozza magával: a közlekedési munkamegosztásban tovább növekszik a közúti közlekedés részaránya. Ez fokozódó környezetterhelést és főként a vasúti kapacitások kihasználásának romlását jelenti, ami egyúttal a vasutak nehéz gazdasági helyzetét még kedvezőtlenebbé teszi.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájában már megjelenik az a felismerés, hogy meg kell találni a nemzetgazdasági (illetőleg az Európai Unió szintjén is értelmezhető, társadalmi-gazdasági) optimum és a piaci mechanizmus működésének meg-

**VIII. 2. táblázat: A vasút szerepe a magyar közlekedési munkamegosztásban; áruszállítás (milliárd átkm)**

Év	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Vasút	16,8	11,9	10	7,7	7,7	8,4	7,6	8,1	8,1	7,7	8,1
Közúti közlekedési szervezetek	6,7	5,3	4,6	4,8	5,2	5,4	5,8	6	6,7	6,8	6,9
Nem közlekedési szervezetek <sup>1)</sup>	5,8	5,2	5	4,9	4,9	5,2	5,4	5,4	5,7	5,9	6
Magánfuvarozás és szállítás <sup>1)</sup>	2,6	3,3	3,3	3,2	3,3	3,6	3,6	3,6	3,6	3,7	4
Közúti áruszállítás összesen	15,1	13,8	12,9	12,9	13,4	14,2	14,8	15	16	16,4	16,9
Vízi közlekedés	14,7	6,2	5,3	1,8	1	1,8	1,8	1,7	1,6	1,5	1,3
Légi közlekedés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Csővezetékes szállítás	5,3	4,9	4,3	4,1	4,1	4,5	4,5	4,8	4,8	4,5	4
Áruszállítás összesen	51,9	36,8	32,5	26,5	26,2	28,7	29,3	30,5	30,5	30,1	30,3
A vasút részaránya az összes áruszállításból, (%)	32,4	32,3	30,8	29	29,4	29,7	26,4	27,6	26,6	25,6	26,7

<sup>1)</sup> Számított adatok



felelő megoldások valamilyen, gyakorlatban is érvényesíthető szintézisét a közlekedési munkamegosztásban. Erre utal a közös közlekedéspolitikai koncepció első prioritása: „a közösségi közlekedési piac működésének fejlesztése, a hatékonyság növelése érdekében, különös tekintettel a vasúti közlekedésre”. Ennek a megvalósítására fokozódó szükség van, mivel a munkamegosztás alakulása a jelenlegi trendek alapján a fenntartható mobilitás veszélyeztetésével jár. Az Európai Unió két megközelítést tart alkalmazhatónak a cél elérése érdekében:

- a reális költségeken alapuló versenyhelyzet megteremtése; vagyis, hogy a közúti közlekedésben is érvényesüljön a „használó fizet” elv. Ez fokozatosan és differenciált módon olyan díjfizetési rendszerek bevezetésével jár, amelyek kifejezik a közúti közlekedés valós társadalmi költségeit és ennek révén a közlekedési munkamegosztást kedvezően befolyásolják;

- a preferálni kívánt közlekedési módok kínálatának vonzóbbá, versenyképesebbé tétele az ezen közlekedési módok műszaki, szervezési és gazdasági rendszerbeli fejlesztései által, beleértve a hálózatok racionalizálását, a pályahasználat monopol jellegének oldását és kiemelten a különböző közlekedési módok együttműködésének fokozását, a logisztikai rendszerszemlélet érvényesítését.

Mindezek mellett az EU közlekedéspolitikája általában nem tételezi fel a közúti közlekedés visszaszorítását, reálisan annak térnyerését adottságnak tekinti, amelyet a preferált alágazatok fejlesztésével és helyzetük stabilizálásával lelassítani, hosszabb távon megállítani/mérsékelni remél.

A vázolt európai fejlesztési elgondolások, valamint a hazai adottságok figyelembevételével, a magyar vasútfejlesztésre a közlekedéspolitikai célkitűzések a következőképpen határozhatók meg:

- a nemzetgazdasági szinten is hatékony közlekedési munkamegosztás elősegítése érdekében fokozott és javuló együttműködés a közlekedés más alágazataival;

- az európai és a regionális közlekedési rendszerekhez a szolgáltatások színvonalában harmonikusan illeszkedő vasút kialakítása;

- a fenntartható fejlődés közlekedési igényeinek javuló színvonalú kielégítése, kiemelten az ideforgalom és a tranzit szállítások terén;

- a belföldi forgalomban a közszolgáltatási jelleg emelt színvonalú érvényesítése, a területfejlesztési, foglalkoztatási és szociálpolitikai vonatkozásokban;

- az állami tulajdonban való pályahálózat hazai és nemzetközi igényeket javuló színvonalon kielégítő fejlesztése, különös tekintettel a szolgáltatások minőségére és a biztonságára, valamint a versenyképességre;

- a vállalkozó vasúti tevékenységek olyan fejlesztései, amelyek az igényekhez való rugalmas alkalmazkodást és a szolgáltatások piaci megítélésének kedvezőbbé tételét biztosítják;

- a közlekedésbiztonsági és a környezetvédelmi szempontok fokozott figyelembevétele az üzemeltetésben és a szolgáltatásokban.

A vasútfejlesztés ezen célkitűzéseinek megvalósítása néhány kielemezt jelentőségű „fejlesztési akciót” feltételez, amelyek megvalósításának szükségessége már bizonyítottan tekinthető:

- a hálózatkorszerűsítés és a nagysebességű közlekedés megvalósítása az EU koncepcióknak megfelelően, az európai közlekedési folyosók kialakításával összefüggésben;

- az elővárosi közlekedés fejlesztése; a közlekedési szövetségek kialakítása révén bizonyos személyszállítási logisztikai koncepció érvényre juttatása;

- az áruszállításban a kombinált fuvarozások fejlesztése és a logisztikai központok kiépítésében való fokozott részvétel;

- a mellékvonalak regionalizálásának megoldása; helyzetük átfogó rendezése.

A fejlesztési célok hatékony megvalósítása konszolidálhatja a vasút helyzetét a hazai és az európai közlekedési rendszerben. Ennek eredményeként a vasút részaránya a szállítási teljesítményekből az Európai Unióra jellemző átlagos értékek felé stabilizálódhat, a személyszállításban 7-9, az áruszállításban pedig 20-22% között a 2015-ig terjedő időszakot tekintve. Ezek az óvatosságot is tükröző előrebecslések azonban csak akkor valósulhatnak meg, ha a vasút fejlesztése már a prognosztizált időszak elejétől kezdve egyértelműen felváltja a működőképesség fenntartására összpontosító gyakorlatot.

## 2. A vasút fejlesztésének környezetgazdasági kérdései

A vasúti közlekedés környezetgazdasági hatásait elsődlegesen két csoportba sorolhatjuk: a vontatással összefüggő és az azzal nem összefüggő, döntően az energiafogyasztással kapcsolatos hatásokra. A társadalmi hatások figyelembevétele

le külön csoportot, néhány további hatást is jelent, amelyek „társadalmi környezetszennyezésnek” is nevezhetők.

A vontatással összefüggő környezetszennyezésben a levegő- és a zajszennyezés a legjelentősebb; a vontatási telepek számottevő víz- és talajszennyezést okoznak, emellett az elhasznált alkatrészek és járművek is hulladékot hoznak létre.

A második csoportban az épületek fűtésével és működtetésével, továbbá az üzemanyagellátó rendszerekkel összefüggő szennyezések jelentősek.

A harmadik csoportba azok a hatások sorolhatók, amelyek az utasok és a fuvaroztatók közérzetét, illetőleg keresletét a vasút irányába, vagy attól eltávolító módon befolyásolhatják. Ide olyan szolgáltatási jellemzők tartoznak, amelyeket korábban a „vasúti szolgáltatások visszahatása a keresletre” meghatározással tárgyalt a szakirodalom. Jó példa ezekre az utasszállító járművek tisztasága és más, utazási komfortérzetet befolyásoló állapotjellemzője; az áru fuvarozásban a járművek rendelkezésre bocsátásánál a fuvaroztatói igényeknek való megfelelés, a járművek állapota; a fuvarozás teljesítési jellemzői időbeli és áruvédelmi vonatkozásban. Ezeket a tényezőket „környezetszennyezés”-ként értelmezni kétségtelenül jelentős és szokatlan kiterjesztése a környezetszennyezés fogalmának, azonban ez a közelítés igen fontos szerepet tölt be akkor, amikor a vasút szerepének nemzetgazdasági és az utazóközönség, valamint a fuvaroztatók oldaláról történő eltérő értékelését elemezzük.

### VII. 3. táblázat: Légszennyezési adatok a vasútnál és a közúti közlekedésben, 1993–1998 (Éves adatok: $\text{t}/\text{év}$ ; fajlagos adatok: $\text{g}/\text{ukm} + \text{átkm}$ )

Kibocsátás	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Vasút, $\text{CO}_2$ összes	313,8	300,8	294,8	290	287,8	286,6
$\text{CO}_2$ fajlagos	19,4	18,5	17,5	17,9	17,1	16,8
Közút $\text{CO}_2$ összes	566,8	554,8	339,7	430,9	463,2	480,1
Vasút $\text{CO}$ összes	1,6	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3
$\text{CO}$ fajlagos	0,1	0,09	0,08	0,09	0,08	0,08
Közút, $\text{CO}$ fajlagos	38,6	38,4	22,7	21,8	21,6	21,4
Vasút, $\text{NO}_x$ összes	7	6,7	6,6	6,5	6,2	6
$\text{NO}_x$ fajlagos	0,43	0,41	0,4	0,4	0,37	0,35
Közút, $\text{NO}_x$ fajlagos	6,97	7,33	4,45	4,47	4,5	4,52
Vasút, $\text{CH}$ összes	0,51	0,48	0,47	0,46	0,45	0,43
$\text{CH}$ fajlagos	0,03	0,03	0,03	0,03	0,026	0,02
Közút $\text{CH}$ fajlagos	6,31	6,08	3,6	3,5	3,26	3,2

Forrás: Neuschl Szilárd: Miért energiatakarékos és környezetbarát a vasúti közlekedés? (Vasútgépészeti, 2001 2. 28-32p.)

A magyar vasút abszolút értelemben és a közúti közlekedéssel való, környezeti hatások szerinti összevetésben egyaránt igen kedvező eredményeket mutat fel a légszennyezést tekintve (3. táblázat). A 3. táblázatban a MÁV Rt évi  $\text{CO}_2$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{CH}$  és  $\text{NO}_x$  kibocsátását közöljük, évi mennyiségben és fajlagos értékben, utóbbihoz összehasonlításként a közúti közlekedés fajlagos adatát is mellékeljük. Jól látható, hogy 1993-98 között a vasút légszennyezése minden összetevőben jelentősen csökkent, mind abszolút, mind fajlagos ( $\text{g}/\text{ukm} + \text{átkm}$ ) mértékben, és a fajlagos emissziós értékek nagyságrendekkel kedvezőbbek a vasútnál. Ezek az adatok nem tartalmazzák a korom (részecske) emissziót, ebben a tekintetben a vasútnál 1993-98 között 43,3%-os csökkenés következett be a fajlagos ( $\text{g}/\text{kWh}$ ) értékben a dízelmotorok fejlesztésének hatására.

A 3. táblázat adatai alapján a vasút környezetvédelmi előnyei a legfontosabb szennyező hatást tekintve egyértelműek. Ugyanakkor figyelemreméltó, hogy a  $\text{CO}_2$ , a  $\text{CO}$  és  $\text{NO}_x$  összetevők adatai 1995 után már kevésbé csökkennek, ami arra utal, hogy a meglévő járműállományban már nincsenek jelentős tartalékok az emisszió csökkentésére nézve. A nem a vontatással összefüggő légszennyezést a MÁV Rt. épületfűtés-korszerűsítési programja és a vasút által használt közúti járműállomány korszerűsítése javíthatja.

A vontatással összefüggő légszennyezést tovább csökkentő intézkedések igen jelentős beruházásokat tesznek szükségessé: folytatni kell a vonalak villamosítását, korszerűsíteni kell a dízelmozdony állományt és növelni a korszerű motorvonatok számát.

A zajterhelés tekintetében az elavult járműállomány mind az utastéri, mind pedig az elhaladási zaj tekintetében igen kedvezőtlen (ma már egy nemzetközi vonat esetében szembevetve a hazai kocsiknak a szelvény külföldi kocsijainál nagyobb zajszintje, különösen nagyobb sebességnél és fékezéskor). Ez a hatás különösen kellemetlen azért, mert a vasútvonalakon is megnőtt az „átkelési” (beépített területeken levő) vonalszakaszok nagysága (pl. a Balaton és a Velencei tó menti üdülő körzetekben), ami a településfejlődés velejárója.

A vízszennyezés és a talajszennyezés csökkenésében elsősorban a vontatási telepek állapota, valamint a villamosítás részaránya a meghatározó. A talajszennyezésről felmérések készültek és a csökkentés érdekében történtek intézkedések. Megemlítjük, hogy a járműjavítók és más szaktevékenységek kiszervezése a MÁV Rt.-től nemzetgazdasági szinten csak azt jelenti, hogy a vasút környezet-szennyezésének egy része vasúttal is összefüggő környezetszennyezéssé „alakult át”.

### **3. Lehetőségek a környezet-barát vasútfejlesztés megvalósítására**

Áttekintve a vasút környezetszennyezési helyzetét, a környezeti kérdéseket a különböző fejlesztési koncepciók a prioritások rangsorolásánál általában a rangsor végén említik. Ennek több oka van, mindenekelőtt az, hogy a vasút helyzete a környezetvédelem tekintetében – mint azt a 3. táblázat adatai mutatják – nagyságrenddel kedvezőbb a közútnál. Erre utal egyértelműen az az EU kiadvány is, amely 1995-ben a környezeti károk externális költségeit 90%-ban a közutat terhelőnek határozza meg.<sup>1</sup> További ok, hogy a vasútfejlesztés magasabb prioritású feladatainak teljesítése (járműállomány korszerűsítése, forgalomfejlesztés) biztosítja a környezetvédelmi feladatok jelentős/döntő részének megoldását is. Nyilvánvaló, hogy a villamosítás fokozása, a járműállomány korszerűsítése az emissziót és a zajszintet kedvezően befolyásolja, hasonlóképpen a pályakorszerűsítés csökkenti a zajszintet is. Ha nem is szerepelne a kiemelt fejlesztési célok között külön, kézenfekvő, hogy a javítóműhelyek, a járműtelepek és más létesítmények technológiai korszerűsítésénél és az épületfelújításnál – ha azok valóban korszerű színvonalon készülnek – elkerülhetetlen a szennyvízkezelés, vagy a fűtés környezeti károkat csökkentő megoldása. A „társadalmi környezetszennyezés” csökkentését, vagyis a szolgáltatási színvonal emelését tekintve, a rendszeres elemek és az üzemeltetés összehangolt fejlesztése jelent megoldást, vagyis, ha megvalósul a járművek és a pályák korszerűsítése, az csak a forgalmi és a kereskedelmi tevékenységek, valamint a közönség- és az ügyfélszolgálati tevékenységek fejlesztése által teheti vonzóbbá a vasutat az utasok és a fuvaroztatók számára.

Az elmondottak nem jelentik azt, hogy a vasútfejlesztés programjának kialakításánál ne kelljen külön is foglalkozni a környezeti kérdésekkel. Ezt indokolják azok sajátos követelményei és megoldási módjai, továbbá azok a – nem kis mértékben előfordult – kedvezőtlen esetek, amikor valamely fejlesztésnél takarékosági okokból a környezetvédelem nem került megfelelően figyelembe vételre.

A vasútfejlesztés érdekében megvalósuló szervezeti intézkedések tekintetében a MÁV eljutott a pálya- és a vállalkozó vasút számviteli szétválasztásáig és elindította a regionális vasútki alakítását saját szervezetén belül. Az újabb szervezeti változtatások az EU jogharmonizációval összefüggésben, a pályakapacitásokat elosztó, igazgatósági jellegű szervezet kialakítását hozták. Azok a további lépések, amelyek önálló és a későbbiek során bizonyos mértékben privatizálható társaságokba szerveznék az áru-, majd a személyszállítást, miközben a regionális vasutakból valódi helyi érdekű vasutakat (önálló társaságokat) hoznának létre, óvatossággal kezelendők, különös tekintettel arra, hogy a nemzetközi tapasztalatok e tekintetben nem egyértelműen kedvezőek.

Az állami és a magán finanszírozás, illetőleg tulajdonlás kombinációja (Private Public Partnership) kétségkívül létező és működő megoldás, azonban a vasutak tekintetében csak nagyon alapos, a feltételrendszert illetően igen erős biztosítékokat tartalmazó előkészítéssel valósítható meg. Az állami szerepvállalás csökkentésének nem eléggé átgondolt véghezvitele az angliaihoz hasonló gondokhoz vezethet a biztonság és a szolgáltatási színvonal tekintetében. A leginkább megvalósíthatónak a regionális (helyi érdekű) vasutak tűnnek, azonban ehhez elengedhetetlen a pálya korszerűsítése és az így alakuló társaságok részére a megfelelő tőke biztosítása, amihez aligha elegendő a MÁV Rt. és az érintett önkormányzatok szerepvállalása, különösen a kezdeti időszakban.

Az Európai Unió országainak tapasztalatai nagyjából arra mutatnak, hogy a nemzetközi és a belföldi fő vonalak az állam tulajdonában vannak és az üzemeltetésben az állami vasúttársaság a meghatározó, ugyanakkor a mellékvonalakon a regionális vasutak szerepe jelentős.

A vasutak gazdálkodását az állam mint a hálózat fenntartója, fejlesztője és működtetője (az államvasuti társaság révén), a közszolgáltatás jellegű személyszállítási szolgáltatások megrendelője, a járműfejlesztés részbeni finanszírozója és mint piacszabályozó és -felügyelő határozza meg. (A szükség

<sup>1</sup> Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalising the External Costs of Transportation in the European Union. Green Paper. Commission of the European Communities. 20. 12. 1995

esetén történő szanálás is ide tartozik – mégha koncepcióként említeni nem is kívánatos.)

Mindezek mellett a pályavasúttól – a pályahasználati és az idegen vasutak hozzáférési díjait reálisan meghatározva – null szaldós, a vállalkozó vasúttól pedig mérsékelt nyereségorientált működést célszerű elvárni, utóbbit az egyes szolgáltatások szerint differenciáltan.

A vasútfejlesztés emberi tényezőit tekintve, nemcsak a létszám-összetétel változásaira, hanem szemléletváltásra is szükség van: a vasút munkatársainak mind a hazai, mind a nemzetközi forgalom követelményeinek alakulását rugalmasan kell követniük. Ehhez megfelelő belső és külső képzésre, továbbképzésre is szükség van, emellett nagy erőfeszítéseket kell tenni a szervezeti változások mellett a vasút vállalati önazonosságának (corporate identity) a megőrzésre is. Fontos tényező ezen a téren annak az elismerése, hogy a MÁV Rt.-nél csak a vonalhálózat csökkentésével, vagy a hálózat egyes részeinek regionalizációjával összefüggésben lehet – ezekkel arányosan – további létszámcsökkentést tervezni, mert a jelenlegi keretek között a rendszerben számottevő létszámtartalék nincs. Ennek megfelelően stabilizálni lehet jó humánpolitikával a létszám nagy részét, ami a működésre eredményes kihatással jár.

## **IX. A vasúti közlekedés az EU-csatlakozás fényében**

**(Joó Ferenc)**

### **1. Vasúti integráció és a környezet**

#### **Integrált európai vasúthálózat felé – Az új vasúti csomagterv**

2002. január 23-án az Európai Bizottság közzétette az „Integrált európai vasúthálózat felé” (Towards an integrated European railway area) című javaslatát, melynek célja a vasúti áru- és személyszállítás versenyképességének megőrzése, illetve javítása.

A kedvező közlekedéspolitikai változások és infrastrukturális beruházások ellenére a vasút több EU tagállamban is folyamatosan veszít piaci pozíciójából. A szolgáltatások minősége elmarad a megkívánttól. A nemzetközi teherszállító vonatok átlagsebessége 18 km/h. Ezzel egyidőben a közutak zsúfoltsága fokozódik, lassul a forgalom, nő a környezetszennyezés és a balesetveszély. E kedvezőtlen hatások csökkentésének érdekében a 2001. szeptember 12-én elfogadott Fehér Könyv egyik legfőbb célja a modal split megváltoztatása.

A vasúti személy- és áruszállítás egyik akadálya az, hogy a tagállamok történelmileg különböző vasúti infrastruktúrával rendelkeznek (eltérő nyomtáv, áramnem, biztosítóberendezések és kommunikációs hálózatok). Az elkülönülést nemcsak a földrajzi, hanem a technikai és a jogi szabályozások is erősítették. Az integráció ilyen hiánya csökkenti a vasúttársaságok esélyét arra, hogy gyors, megbízható és hatékony szolgáltatásokat nyújtsanak.

A 2001. március 15-én három direktíva lépett életbe, melyeknek célja a vasúti áruszállítási piac megnyitása két lépésben, 2003-ig további 50000 km hosszú teherszállítási hálózaton, illetve 2008-ig az egész vasúthálózaton. A pálya megnyitásával párhuzamosan igazságos hozzáférési szabályok és díjazási rendszer kialakítása, valamint az infrastruktúra-kapacitás hatékony allokációja szükséges.

- 2001/12: Az Európai Parlament és Tanács 2001. február 26-i 2001/12/EK irányelve a Közösség vasúttjai fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról.

- 2001/13: Az Európai Parlament és Tanács Európa Bizottságának 2001/13/EK irányelvének a Tanács 95/18/EC Irányelve a vasúti vállalkozások engedélyezéséről.

- 2001/14: Az Európai Parlament és Tanács 2001. február 26-i 2001/14/EK irányelve a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának és a biztonsági tanúsítvány díjának felszámításáról.

Meghatározták továbbá a vasúti piaci szereplők – a vasúti szállítási szolgáltatást nyújtó vállalkozások, infrastruktúra-kezelők, illetve felügyelő hatóságok – szerepét és felelősségét. A vasúttársaságok a szállításért felelősek, a független infrastruktúra-kezelők az infrastruktúrához való igazságos hozzáférést biztosítják, a szabályozó testületek pedig a felmerülő viták megoldásában működnek közre. Mindhárom tevékenységnek pénzügyileg elkülönülten kell működnie a keresztfinanszírozás elkerülésének, illetve a költségek figyelemmel kísérése érdekében. A 2001/12 direktíva előírta továbbá egy olyan állandó monitoring rendszer kialakítását, mely a vasúti fejlesztéseket ellenőrzi.

Az átjárhatóság hiánya azonban továbbra is az egyik legjelentősebb akadálya a pán-európai szolgáltatások kialakulásának. A kilencvenes évek elejétől a Közösség jelentős erőfeszítéseket tett e területen, a gyorsvasúti hálózat kialakításával kezdve. A gyorsvasút-hálózat átjárhatóságát biztosító technikai előírások közeljövőben történő elfogadásával – 96/48 Direktíva hatására – lehetővé válik az eddigi tapasztalatok átültetése a hagyományos vasúthálózatba. A 2001/16/EK Direktíva elfogadásával a technikai munka haladéktalanul megkezdődhetett.

Az „infrastruktúra-csomag”, illetve a hagyományos vasúthálózatok átjárhatóságának hiánya – a gyorsvasút átjárhatóságának érdekében hozott technikai előírások kialakításából származó tapasztalatokat figyelembe véve – Tanácson, illetve Parlamenten belüli megvitatása napvilágra hozott olyan hiányosságokat, amelyek hátrányosan befolyásolják a meghozott döntések gyakorlati megvalósítását. Megoldásra vár a vasúti rendszer komplexitása. Napjainkban is jelentős a protekcionizmus és a konzervativizmus. Annak érdekében, hogy az egységes európai vasúti hálózat kialakuljon a meglévő keret-terv következő területein szükséges a módosítás:

- biztonság (jelenleg a vasúttársaságok vagy a különböző hatóságok által elfogadott nemzeti jogszabályok határozzák meg), melynek mindenki számára érthető és hozzáférhető jogszabályokon kell alapulnia, illetve a nemzeti hatóságoknak a hallgató-

lagos elfogadás, vagy az európai harmonizáció felé kell mozdulniuk.

- az átjárhatóság magában foglalja az érintettek részvételét az optimális előírások elfogadásának, és hatékony alkalmazásának érdekében; ez jelenleg csak a transz-európai hálózatra korlátozódik, de ki kell terjeszteni az egész vasúthálózatra, melyen a nemzetközi áruszállítási szolgáltatások szabad hozzáférést 2008. március 15-ig biztosítani kell.

- A biztonsági és az átjárhatóságot biztosító jogszabályok hatékony alkalmazása megkívánja gyors beavatkozás módszerének kialakítását a különböző nemzeti hatóságok közötti véleménykülönbség esetén.

- A Közösség OTIF-ba (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) történő felvétele.

- Az infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása a hazai áruszállítók számára az üres utak számának csökkentésére.

- A nemzetközi személyszállítási piac megnyitása.

- Meghatározott minőségű szolgáltatások nyújtása az utasok, illetve a vasúttársaságok jogainak és kötelezettségeinek figyelembe vételével.

E hiányosságok felismerése vezetett az új vasúti csomag megalkotásához, melynek célja a vasúthálózatok integrációjának felgyorsítása, illetve a vasúti szállítmányozás versenyképességének megalapozása.

#### **A csomag két fő részre osztható:**

Az első részben öt direktíva-javaslat került megfogalmazásra vasúti hálózatok teljesebb integrációjának érdekében, azzal a céllal, hogy a biztonság, az átjárhatóság, illetve az európai közlekedési piac megnyitása a lehető leggyorsabban megvalósuljon.

1. A biztonság kérdésének közös megközelítése (direktíva javaslat), amely a következő négy területen kíván változásokat elérni:

- Közös biztonsági rendszerek kifejlesztése, meghatározott feladatkörrel rendelkező nemzeti hatóságok felállítása. Megvalósulhat a tagállamok közti felelősségi körök összehangolása.

- A közlekedési piac megnyitása és a közös biztonsági szabályok kialakítása közötti egyensúly megteremtése. Támogatja egy olyan eljárás kialakítását, amely a kölcsönösen elismert biztonsági tanúsítványok odaítélését szabályozza. Ezek birtokában lehetővé válik a hálózathoz történő csatlakozás.

- A nyilvánosság és az információáramlás elvének bevezetése. A javaslat a közös biztonsági mutatók bevezetésével megteremti a lehetőséget a biz-

tonsági intézkedések eredményeinek ellenőrzésére és értékelésére. Indítványozza olyan információs rendszer kidolgozását, amelynek segítségével a biztonságra vonatkozó adatok mindenki számára érthető módon válnak hozzáférhetővé.

- A balesetek és egyéb események kivizsgálására független vizsgálóbizottság felállítása.

A nemzetközi működőképesség alapvető elveinek alátámasztása valósul meg a korábbi tapasztalatok figyelembevételével. Megteremti az átjárhatóság törvényi kereteit. A nemzetközi vasúti áruszállítás számára biztosítja a tagállamok vasúthálózatainak teljes megnyitását.

2. A nemzetközi átjárhatóság biztosítása korábbi tapasztalatok figyelembevételével. (Javaslat az érvényben lévő 96/48, és 2001/16 direktívák módosítására)

A gyorsvasúti hálózat technikai megoldásainak, tapasztalatainak figyelembe vételével a hagyományos vasúti áruszállítás terén meggyorsítható a technikai átjárhatóság kialakítása. A meglévő direktívák módosítására a következő négy cél érdekében van szükség:

- Munkaszervezés terén szerzett tapasztalatok átültetése a törvényhozásba a jövőbeni munka serkentésére, különösen a hagyományos vasúti közlekedésben.

- Összhang az új vasúti csomag egyéb javaslataival. A létrehozandó vasútügynökség és az új biztonsági direktíva figyelembe vétele fontos az átjárhatóság jogszabályi kereteinek kialakításakor.

- A vasúthálózatok teljes megnyitása a nemzetközi vasúti áruszállítás számára (melyet az első vasúti csomag írt elő, és e csomag négyes pontja megerősített) megkívánja az egész hálózat átjárhatóságát.

3. Az európai vasúti piac fokozatos létrehozásával szükségessé válik a szabályozás közösségi szintre emelése. (Határozatjavaslat)

Az Európai Unióban azonban jelenleg nincs egy olyan, a műszaki szakembereket átfogó testület, mely lehetővé tenné a döntéshozók és a vasútiipar közötti szakmai párbeszédet. A Bizottság e hiányt felismerve javasolta az Európai Vasúti Ügynökség felállítását, amely:

- technikai segítséget nyújt a döntéshozatali folyamatok során. Az ügynökség irányítja és koordinálja a biztonság fokozására és az átjárhatóság megvalósítására irányuló munkát. Az érintett iparágak között párbeszédet hoz létre. Önálló döntéshozatali hatáskörrel nem rendelkezik, de a szakértői csoport elnökeként ajánlásokat tehet az EU Bizottságának.

– tanácsadó testületként is működik. A kapacitásra vonatkozó direktíva előírja a tagállamok számára, hogy hozzanak létre szabályozó bizottságokat annak érdekében, hogy a piacra jutás feltételeit, valamint a biztonsági és átjárhatóság technikai vonatkozásait ellenőrizzék. Az ügynökség e nemzeti hatóságok munkáját független műszaki tanácsadóként segíteni tudja.

– a hálózat mozgatórugója. A hálózat közép-pontjaként a nemzeti hatóságok közötti együttműködést elősegíti. Segítségével az érintett szervezetek között erős és dinamikus munkakapcsolat építhető ki.

4. A vasúti áruszállítás piacának gyorsabb megnyitása és kiterjesztése a vasút versenyképességének és hatékonyságának növekedéséhez vezethet. (Javaslat a 91/440 direktíva módosítására, melyet a 2001/12 direktíva módosított)

A vasúti beruházások vonzóbbá válhatnak, továbbá az utazási és szállítási igényeket jobban kielégítő szolgáltatások jöhetnek létre.

A közlekedési piac megnyitása eddig csak részlegesen történt meg, ezért a Bizottság az iparág élénkítésének érdekében a nemzeti áruszállítás késlekedés nélküli megnyitását javasolja az európai közlekedési hálózat egész területén.

A cél éppen ezért a nemzeti és nemzetközi áruszállítás megnyitása az egész európai hálózaton 2006-ig, amikor a Bizottság új javaslatai életbe lépnek.

5. A Közösség szerepének tisztázása a Nemzetközi Vasúti Szállítási Kormányközi Szervezeten (OTIF) belül. (Ajánlás tanácsi döntésre)

E szervezet a nemzetközi vasúti árufuvarozás számára egységes és kötelező szabályokat állapít meg. Az OTIF-nak tagállamai (összesen negyven) elsősorban az Európai Unió és az EU tagjelölt országai közül kerülnek ki, de néhány afrikai és ázsiai állam is a tagok között szerepel. A Bizottság javasolja, hogy a Tanács ajánlást fogalmazzon meg annak érdekében, hogy az Európai Közösség belépjen az OTIF-ba, hogy ezáltal koordinálni tudja az EU tagállamok álláspontját a vasúti ügyekben.

A fent említett öt javaslat elengedhetetlen ugyan a vasutak életképességének megtartásához, de önmagukban nem elegendőek. A tervezet második részében ezért olyan jövőbeni tevékenységeket határoz meg, melyek a vasúti piac dinamikájának növelését és a szolgáltatások minőségének javulását eredményezik.

– A szolgáltatások színvonalának magas szintre emelése például a vasúttársaságok önkéntes

kötelezettségvállalásával a szolgáltatások színvonalának emelése érdekében;

– A piacra lépés akadályainak lebontása;

– Elsőbbség a teherszállításnak, például a teherfuvarozást szolgáló vonalak kijelölésével, információs rendszer kialakításával;

– A környezeti teljesítmény javítása emissziós és zajszintre vonatkozó határértékek meghatározásával.

## **Az EU környezeti politikája a vasúti közlekedés terén**

Csak a vasúti szakterületre jellemző körülmény, hogy az alágazat műszaki követelményei, a járművekre vonatkozó előírások nem az ún. „európai jog” részeként, hanem a Nemzetközi Vasútegylet (UIC) döntvényeiben jelennek meg és válnak kötelezően alkalmazandóvá.

Az EU vasútjaira ezen felül bizonyos általános európai környezetvédelmi előírások is érvényesek. A vasút sajátosságainak megfelelően néhány területen azonban egyedi szabályozásra is szükség van, melyet az egységes szabályozási keretek között, de külön fejezetekben oldanak meg. Így a vontatójárművekbe épített dízelmotorok emissziós jellemzőinek és határértékeinek megállapításában az ISO szabványok előírásai a mértékadóak a korábban alkalmazott UIC direktívák helyett. Az üzemelő dízelmotorok esetében azokat az előírásokat kell betartani, melyek a motor gyártási időpontjában voltak érvényesek.

A vasúti környezetvédelem más szakterületein az EU egységes direktíváira épülő szabályozásokat és elveket kell érvényre juttatni (pl. vasúti berendezések és járművek szerkezeti anyagainak megválasztása; energia- és hulladékgazdálkodási optimalizálás). Egyes területeken multilaterális nemzetközi (pl. ENSZ) egyezmények vannak érvényben (széndioxid-, nitrogénoxid-, illékony szénhidrogének stb. kibocsátásának csökkentése). Sem az EU ajánlásokban, sem egyéb szabályzásban nem szerepel a feladatok között nevesítve a régi, felhalmozódott szennyezések és azok következményeinek felszámolása. Ennek ellenére a környezeti károk felszámolása folyamatban van.

Sokkal inkább szigorú lehet a szabályozás a közlekedés zaj- és rezgésszennyezése vonatkozásában. Ezt országonként a nemzeti törvények szabályozák. Ezt az interoperabilitást (vasutak átjárhatóságát) szabályozó COM(1999)617 direktíva is kiemeli. Hollandiában pl. 55–65 dB(A) között van

a határérték, kivételes esetben 73 dB(A). Az EU 1993-ban lemondott egy egységes vasúti zaj szabályozás bevezetéséről, de 2000-ben kiadták a környezeti zajról szóló direktíva javaslatát (COM (2000) 468), ami a vasutakat is érinteni fogja majdani elfogadása után. Az EU/UIC egyik munkacsoportja 23 dB(A) csökkentés elérését javasolja. Ezt a MetaRail kutatási program is megalapozta. Az ajánlás betartathatósága Magyarországon a jelenlegi műszaki adottságok alapján nem tűnik kellően megalapozottnak, mivel a gördülőállomány futóműveinek módosítása vagy csak teljes cserével oldható meg, vagy jelentős módosításokat igényel, mindkét esetben irreálisan magas költségekkel.

Az EU tagországokban több vasúttársaság intézkedett már a gördülési, fékezési és aerodinamikai zajforrások csökkentését illetően. Sajnos, legtöbbször (pl. a szomszédos Ausztriában) **passzív zajvédelemmel** próbálkoznak, azaz zajvédő falakat építenek. A XIX. századi fékezési technológiát (fémről készült **féktuskók** súrlódnak az acélkerekekhez) sok helyen még a személyszállításban is használják (így a legtöbb magyar személykocsin is), bár a 120 km/h sebességnél gyorsabb közlekedésre alkalmas kocsik jelentős része már műanyag, ill. kompozit anyagokból készült **féktárcsákkal** rendelkezik. Az elmúlt két évtized legnagyobb zajcsökkentési kihívása a vasúti iparban mindazonáltal a nagysebességű (200–300 km/h) vasúti járműveknél fellépő **aerodinamikai zaj** csökkentése volt. A cseppformát egyre inkább megközelítő nagysebességű vasúti járművek tervezésének következtében egyre általánosabb, hogy a 300 km/h sebességgel közlekedő szuperexpresszek a bemérési pontnál kisebb zajhatást okoznak, mint a hagyományos szerelvények (a japán Shinkansen vonatok – területtől függően – legfeljebb 70–75 dB(A) értéket produkálhatnak).

## **A vasúti közlekedés európai sajátosságai**

Az EU közlekedéspolitikájával kapcsolatban hangsúlyozni kell, hogy a vasút preferálása – bár hangzatos politikai fogás – aligha eredményezhet jelentős változást a közlekedési *munkamegosztás alakulásában*. A statisztikai adatok (Eurostat) alapján megállapítható, hogy a közúti közlekedés az áruszállítás területén több mint ötszörös arányban részesül a szárazföldi közlekedésből a vasúthoz képest (1998-ban a közúti szállítás részesedése az EU-ban 44%-ot, míg a vasúti szállításé mindössze 8%-ot tett ki az összes áruszállításból). Emellett az elmúlt évtizedben a közúti

áruszállítás mértéke (átkm-ben mérve) egyharmadával nőtt, míg a vasút teljesítménye kismértékben csökkent, bár az utóbbi években az EU tagországok java részében stagnált, vagy némileg javult. A termelési szerkezet átstrukturálódása tehát *avasúti szállítás háttérbe szorulásához* vezetett.

A fejlett nemzetgazdaságokban a GDP egy százalékos növeléséhez nem kell a szállítási kapacitásokat is ugyanekkora mértékben növelni: a nagy tömegű olcsó áruk (amelyeket vasúton ideális szállítani) helyett a nagy értékű, kevésbé szállításiigényes áruk szállítása kerül előtérbe. Az európai integráció azonban a közúti szállítás bővülésének kedvez, amelyben nagy szerepe van az új termelési formának, a „percrekés” (Just In Time) szállítási elvnek. A közúti közlekedés nagymérvű növekedése környezetvédelmi problémákat, valamint növekvő közúthálózati keresletet indukál.

A vasúti közlekedés természeténél fogva kevésbé rugalmas a szállítások megszervezésében, ugyanakkor adottságait nem használják jól ki. Egyrészt az elmúlt évtizedekben elhanyagolt vasúti pályák felújítási és modernizálási költsége óriási, másrészt jelentős leküzdendő *technikai akadályok* maradtak fenn mind a mai napig. Ilyenek a nyomtávok, az úrszelvények, a balesetmentes közlekedést szavatolni hivatott vasúti biztosítóberendezések, a távközlési technológiák és az energiaellátási rendszerek közötti különbségek. Van azonban információ-áramlási hiányosság is, különösen a különböző vasúttársaságok menetrendjeinek és jegykiadási rendszerének összehangolásában.

Újabb korlát, hogy miközben a közúti közlekedésben (mind a személyszállításban, mind az áruforgatás területén) gyakorlatilag adottak a szabad verseny feltételei, addig a vasúti közlekedésben a *pályák szabad használat*a vagy szigetszerűen, vagy csak egyes törzshálózati elemekre vonatkozóan valósult meg. Vannak azonban olyan országok, ahol a szabad pályahasználatnak még a feltételei sincsenek meg.

*Szemléltető példa* a vasúti szállítást érintő akadályok illusztrálására egy európai és egy amerikai szállítási feladat összehasonlítása. A Chicago – Los Angeles útvonal kb. a Stockholm – Sevilla távolságnak felel meg. Míg azonban az Egyesült Államokban ezen a távolságon egy vonatot 2–4 db dízelmozdony-csoporttal képesek a mozdony személyzet cseréjére szolgáló megállásokat leszámítva folyamatos haladással továbbítani, addig Európában a fenti útvonalon 5 ország 4 különböző biztosítóberendezése, 3 felsővezeték-táplálási rendszere és két nyomtáva jelent leküzdendő akadályt a továbbítandó áru számá-



ra. Ezzel szemben ugyanazt az árut egy kamion legfeljebb két sofőrrel gyorsabban el tudja hasonló viszonylatban szállítani.

Az elmúlt egy-két évben felfutó vasúti szállításoknak az Európai Unióban gyakran gátja a megkívánt üzemvitelhez túl *kevés mozdony és pályakapacitás*.

## **Az EU jog vonatkozásai a magyar vasúti szektorban**

Mivel az EU vasútra vonatkozó környezetvédelmi előírásait javarészt az általános jogszabályok alkotják, a legjelentősebb vasúti változtatásokat a vasúti direktívák alkalmazása igényli. Ezek szerint az egykori mamutcég MÁV-ot is *pályavasúti és szolgáltató vasúti* részekre kell szétválasztani. Első körben ez cégen belüli átszervezéssel látszik megvalósulni: 2001. januártól működik a pályavasút és a gazdálkodó vasút számviteli szétválasztása, és 2001 végén („házon belül”) megalakult a pályakapacitások elosztását és a pályahasználati díj kirovását és beszedését végző „független” szervezet. (A jelenlegi EU irányelvek szerint nem szükséges a MÁV Rt. keretein kívül létrehozni az infrastruktúra vasutat.) Ennek független működését szavatolandó létre kell hozni egy felügyeleti szervet, amely a tervek szerint a Közlekedési Főfelügyelet keretein belül kerül majd kialakításra. 2003-tól tervezik a személyszállítási és az ugyancsak veszteséges áru fuvarozási szektorok különválasztását, a nyereséges tevékenységek részleges privatizálását.

Az egyéb jogszabályok területén is *jobbára előrehaladott állapotban* van a jogharmonizáció és a megvalósítás. A vasúti járművek emissziójára vonatkozó jelenlegi előírások csak az újonnan beszerzett járművekre, ill. motorokra vonatkoznak. Mivel új beszerzésű dízel motorral rendkívül kevés jármű rendelkezik a magyar vasúti járműparkban (az újonnan beszerzettek pedig megfelelnek az EUR 2-es előírásnak), elmondható, hogy valamennyi működő dízel motor megfelel a környezetvédelmi előírásoknak. Ez azonban nem jelenti azt, hogy ne lennének a MÁV Rt. állagában naponta közlekedő, súlyosan környezetszennyező mozdonyok!!! Ezek remotorizációjára csak részben van terv, és a finanszírozási korlátok miatt annak véghezvitele is több évbe telik, akár 2010-nél is tovább tarthat.

A MÁV Rt. a mérési technikákat és a szakértelmet illetően sincs lemaradásban, a műszeres háttér azonban kiegészítésre szorul. A járműpark megfeleltetése az új zaj határértékeknek – különösen a teherkocsik vonatkozásában – azonban már *jelentős akadályokba* fog ütközni. Ezt elsősorban az új jár-

művek beszerzéséhez szükséges forrás hiánya okozza. A tényleges zajcsökkentés terén a fejlett vasutakkal szemben a lemaradás elsősorban a tehervonatok esetében szembetűnő. Ugyanakkor a legújabb teherkocsi konstrukcióknál a GySEV-nél már található gumielemekekkel szerkesztett forgóváz, amelyek nagy mértékben csökkentik a futás közbeni rezonanciát. A MÁV-nál csak a Ro-La vagonokon alkalmaznak ilyen forgóvázat, de ez a teljes tehervagon park kevesebb, mint 0,25%-át teszi ki.

A Magyar Államvasutakat részvénytársasággá alakításakor – a vállalatok átalakulásáról szóló 1992. évi LIV. törvény 35. §. (2) bek. f.) pontjában foglaltaknak megfelelően – a vagyonfelméréssel egy időben el kellett készíteni a korábbi működéssel okozott környezeti károk rendezési tervét. Az eredetileg 6 évre tervezett, és a 2197/1995. sz. kormányhatározatban elfogadott MÁV Rt.-re vonatkozó *kárfelszámolási program* 6,9 milliárd Ft, illetve tartalékokkal együtt 8,7 milliárd Ft költségének forráshiánya miatt kormány a 2194/1997. sz. határozatában 10 éves futamidőt engedélyezett. Ennek értelmében a program megvalósításának határideje 2005. Az időközben született szigorúbb előírások (pl.: 33/2000, felszín alatti vizek) miatt azonban kisebb csúszás várható. 2000 elejéig 5,5 milliárd Ft-ot költöttek a kármentesítésre, de a költségek az üzemanyag-tárolók kiépítése miatt ezután felgyorsul. A kármentesítést a MÁV a tőketartaléka terhére végzi, egy része a nemzeti kárelhárítási program vasúti alprogramjába tartozik, ez azonban nem címzetten adja a pénzt, hanem a MÁV veszteségeinek pótlására (személyszállítás, infrastruktúra finanszírozása) és a MÁV-nak kell kigazdálkodni. Az inflációval kiigazított összes költség 12–14 milliárd Ft lesz.

*Speciális terület* a pályatest vegyszeres gyomtalanítása, ahol a szántóföldi vegyszeres gyomirtáshoz képest sokkal szigorúbbak a hatósági elvárások. A másik ilyen speciális terület a földalatti *üzemanyag-tárolók* biztonsági szabályai. Előírás a duplafalú tároló tartály és, hogy a közvetlen környezetben monitoring rendszer működjön. A hatályos magyarországi előírások értelmében 2003-ig valamennyi üzemanyag-tárolónál szerkezeti felülvizsgálatot kell végezni, és az előírásnak nem megfelelőeket meg kell szüntetni.

*Nebezen tarthatóak be* egyes – egyébként elfogadott – „eurokonform” határértékek és előírások. Besorolható ebbe a kategóriába a széntüzelésű kazántelepek emissziója, különösen a kéndioxid és korom vonatkozásában, továbbá a vasútüzemet kiszolgáló telephelyeken képződő ipari szennyvíz

szennyezőanyag-tartalma, a szennyvíz kezelése és elvezetése. (Jelenleg sok telephelyen kezelés nélkül, határértéket meghaladó mértékű szennyeződéssel jut a szennyvíz közvetlenül valamilyen élővízbe.)

A MÁV Rt. legszennyezettebb területei az üzem- és kenőanyag tárolási, feladási helyei, amely területek mentesítési költségei az összes károk mintegy 65%-ára becsülhetők.

Külön kategóriát jelent az illegális hulladéklerakók kérdése (vonalas létesítmények mellett, de sok üzemi területen is), ahonnan a szennyező anyagok a csapadék által kioldva szivárognak a talajba, talajvízbe és szennyezik el azt. Ezen belül is Záhony és Eperjeske térségében a vagonok takarításából mintegy 135000 m<sup>3</sup>, veszélyes hulladékkal is kevert hulladék halmozódott fel elszennyezve alatta a talajt és a talajvizet. A rehabilitáció első lépéseként a hulladékot szétválogatták, lerakták, újrahasznosították és komposztálták, de továbbra is megoldásra vár a talajvíz mentesítése, amely a második ütemben valószínűleg megvalósul.

A környezeti állapotfelmérés során, miszerint a szennyezett talaj mennyiségét 347186 m<sup>3</sup>-re, a szennyezett talajvíz mennyiségét 157750 m<sup>3</sup>-re becsülték, alábecsülték a részletes feltárások során ténylegesen adódó értékeket (közrejátszik ebben az is, hogy a tisztítási célállapotként megadott értékek rendszerint szigorúbbak a felmérésben alapul vett értékeknél). Más esetekben (Záhony Vegyi anyag átfertő, fatelítők) olyan mértékű és kiterjedésű a szennyeződés, mely minden korábbi becslést felülmúlt.

A megindult kármentesítési munkákkal azonban nem tart lépést a megelőző intézkedések sora. A mentesítési munkákhoz kapcsolva csak az elsődleges beavatkozások (pl. cseppfogó tálca építése, olajfogó létesítése, csatornára kötés) kerülnek elvégzésre, többnyire azok, melyek nélkül a kármentesítést sem lehet eredményesen elvégezni az állandó utánszennyeződés miatt. A technológia felülvizsgálata, módosítása, további intézkedések meghozatala azonban az illetékes szakszolgálatok feladata és költsége. Általános tapasztalat azonban, hogy ezek az intézkedések késnek – különösen ott, ahol ennek beruházási vonzata is van – és veszélyeztetik a már elért eredményeket is.

## **Vasúti csatlakozási tárgyalások**

A vasúti közlekedésben már hosszabb ideje csak *egy területen kívántunk derogációt* elérni. A szabad pályahasználat általános bevezetésére a TERF hálózaton

2006-ig kapott Magyarország mentességet a közlekedési fejezet tárgyalása során. Ugyanakkor vállaltuk a tranzit útvonalakon már az átmeneti időszakban is a teljes kapacitás 20%-ának diszkriminációmentes megnyitását az EU vasutak felé. Ezalatt az idő alatt azonban a nemzetközi csoportosulások tranzitját és a nemzetközi kombinált fuvarozó cégek hozzáférését korlátozás nélkül biztosítjuk, azaz még akkor is, ha az meghaladja a teljes kapacitás 20%-át. Mivel a TERF hálózat nagy részén rendszeres személyszállító forgalom is történik, így az összkapacitás 20%-a gyakorlatilag a teherforgalom számára biztosítható kapacitás kb. 40%-ával ér fel.

A vasútügy EU csatlakozással kapcsolatos kérdései nem annyira a környezetvédelmi, mint inkább munkavállalói szempontból látszanak fontosnak – az állami vasúttársaság és a kormányzat számára. A szabad versenyre felkészült vasúttársaság(ok) megalapozása feltétele a munkahelyek megtartásának. Ugyanakkor elkerülhetetlen a szervezettebben és hatékonyabban működő MÁV Holding kialakításához szükséges karcsúsítás, a *további létszámleépítés*. Nem lehet még tudni, hogy mekkora részben veszik majd át jelenlegi szállítási feladatait és emberanyagát a külföldi és újonnan alapított versenytársak.

## **Jogharmonizáció a vasúti közlekedésben**

Felkészültség szempontjából a vasúti szakterület érdekeltségébe tartozó európai jogszabályok magyar harmonizáltsága magas fokú, ugyanis a KHVM által előkészített, vasútról szóló 1993. évi XCV. törvény megalkotása már a vonatkozó európai jogszabályok, kiemelten a Tanács 1991. június 29-i, 91/440/EGK irányelvének figyelembevételével történt. A vasúti közlekedés területén harmonizálandó EU jogszabályok a következők:

- 1991/440/EGK a Közösség vasútjainak fejlesztéséről (módosította: 2001/12/EK irányelv);
- 1995/18/EK irányelv a vasútállatok engedélyezéséről (módosította: 2001/13/EK irányelv);
- 2001/14/EK irányelv a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, az infrastruktúra-használati díjról és a biztonsági tanúsítványról (hatályon kívül helyezte az 1995/19/EK irányelvet);
- 1996/48/EK irányelv a nagysebességű vasutak kölcsönös működtethetőségéről (interoperabilitásáról);
- 2001/16/EK irányelv a hagyományos vasutak kölcsönös működtethetőségéről (interoperabilitásáról);

- 2000/9/EK irányelv a személyszállító kötélpályás vasutakról.

Az irányelvek átvétele érdekében 2001. évben módosították a vasútról szóló 1993. évi XCV. Törvényt, többek között feloldva a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Rt. mentességét a vasúti törvénynek a pályavasút és a vállalkozó vasút számviteli elkülönítésére vonatkozó rendelkezése alól. A vasúti törvény módosítása után a közlekedési és vízügyi miniszter rendeletben szabályozza a vasútvállalatok magyarországi működésének engedélyezésének feltételeit, továbbá teljesülésük folyamatos ellenőrzését és elismerését a következők szerint:

- a vasútvállalatok engedélyezéséről szóló KöViM rendelet, illetve a nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös működtethetőségéről szóló KöViM rendelet kiadását tervezik;

- A 2001/14/EK irányelv harmonizálásához új KöViM-PM rendelet kiadására van szükség, amelyre 2002. december 31-ig kerül sor. Az új rendelet lényeges szervezeti változásokat is szükségessé tesz:

- a) a jelenlegi pályavasúti szervezet a MÁV-on belül kiegészül az irányelvben meghatározott forgalmi feladatokat végző apparátussal,

- b) a személyszállítást és áru fuvarozást végző szervezet független társasággá alakulva leválik a MÁV Rt.-ről, amely infrastruktúra-kezelőként ellátja a pályahasználati díj meghatározásával és a kapacitáselosztással kapcsolatos feladatokat,

- c) a szabályozó testület feladatait a vasúti hatóság végzi (ugyanaz a szervezet állítja ki a biztonsági tanúsítványokat is). Az intézményfejlesztést 2002-2003-ra tervezik (a harmonizáció határideje a jelenlegi tagállamok számára is 2003).

- A személyszállító kötélvontatású vasutakról szóló 2000/9/EK irányelv harmonizációját 2002-ben tervezik elvégezni az Országos Vasúti Szabályzat III. kötetét (Személyszállító kötélvontatású vasutak) kihirdető 36/1999. (XI.12.) KHVM rendelet módosításával.

- Magyarország középtávon nem tervezi a nagysebességű vasútvonalak építését. Ugyanakkor a nagysebességű vasúti rendszerek kölcsönös működtethetőségéről szóló 96/48/EK irányelv rendelkezéseit új KöViM rendelet kiadásával tervezik beépíteni a magyar jogrendszerbe.

Az UIC műszaki-jogi normáinak honosítása – lényegét tekintve – szintén harmonizálás, amely folyamatosan történik. Ezen felül még vannak a szárazföldi közlekedésre vonatkozó egyéb általános jogszabályok is, melyeknek harmonizálása szintén vagy már megoldott, vagy a tervek szerint halad. A kör-

nyezetvédelmi vonatkozással rendelkezők a következők:

- 92/106/EEC kombinált közlekedés szabályai

- 96/35/EC veszélyes áruk megkülönböztető jelzései

- 96/49/EC veszélyes áruk vasúti szállítása, módosítva: 96/87/EC

## **A csatlakozás környezeti hatásai a vasúti közlekedésben**

A fent említett joganyagok átvételének következtében a magyar vasúti közlekedésben a *természetes környezetre kedvezőtlen hatások* nem valószínűsíthetőek, azok javarészt a vasúti közlekedés versenyképességének növelését szorgalmazzák. Az eddig megismert és nyilvánosságra hozott infrastrukturális fejlesztési tervek (két deltavágány kialakításának kivételével) nem jelentenek új nyomvonalas létesítményeket, hanem a meglévő vasútvonalak korszerűsítését foglalják magukba. (Ez alól a Zalalövő – Hodoš között újonnan épült szlovén vasúti kapcsolat a kivétel, de ez nem köthető kifejezetten hazánk EU-csatlakozási folyamatához. Ennek kialakításakor nagy figyelmet fordítottak az építéshez kötődő környezetvédelmi beruházásokra, pl. vadátjárók, növényzet áttelepítés.) A már létező pályákon lezajló nagyobb vasúti forgalom esetleges kedvezőtlen hatása az élővilágra nem számottevő. Sőt, a modernebb vontatójárművek, illetve a villamosítási program folytatása kifejezetten a környezet előnyére válhat. A nagysebességű vasúti hálózatról szóló tervek jelenleg nem érintik Magyarországot.

*Az emberi környezetre gyakorolt hatások* helyenként erősödhetnek. A vasúti és kombinált közlekedés prognosztizált kismértékű erősödése a vonatszámok növekedését, ezáltal a vasúti pályák környékén a zajterhelés fokozódását eredményezheti. A modernebb technológiával rendelkező, csendesebb futású járművek ezt bizonyos fokig ellensúlyozzák majd. A lakott területek esetében a vasúti közlekedés igazán előnyös befolyását a közúti közlekedés ártalmainak kisebb ütemű növekedésében, ideiglenes állapotjavulás előidézésében lehet prognosztizálni. A KTI Rt. által megfogalmazott új közlekedéspolitikai „Blue Paper” pl. Budapest környékén a közúti forgalom legfeljebb 20-25%-ának átvételével számol egy jól szervezett elővárosi vasúti közlekedési rendszer megvalósulása esetén. Ez éveken keresztül ellensúlyozhatja a közúti közlekedés növekedését, ugyanakkor hosszú távon a vasút fejlesztése önmagában nem képes kioltani an-

nak káros hatásait. A fokozott motorizáció a közúti járműpark fiatalodása kapcsán nem feltétlenül a levegőszennyezés terén jelent a lakosságnak többlet terheket, hanem a növekvő területigény, parkolási problémák és közlekedési dugók következtében okoz nehézségeket. Ezek elkerülésére összefogott ágazati programokra (területrendezés, környezeti nevelés és tudatformálás, útdíjazási rendszerek bevezetése stb.) van szükség.

Ugyanakkor a vasúti közlekedés bizonyos területeken kifejezetten ütőképes, a szállítási feladatok megvalósítására *a legalkalmasabb közlekedési mód* tud(na) lenni. Ezek a nagytávolságú szállítások, különösen egyes áruajták, kiemelten a nagytömegű és ömlesztett áruk területén. Magyarországon a tervezett transz-európai vasúti közlekedési folyosók javarészt a nemzetközi szállítások lebonyolításából veszik ki részüket: a nemzetközi áru fuvarozás a MÁV Rt. gazdálkodásában az áru tonnában mért teljesítmény 66%-át, az áru tonnakilométer 75%-át, a fuvar díjbevétele 76%-át adja, ugyanakkor a nemzetközi fuvarozáson belül a tranzit szállítás (átkm-ben mérve) csak 23%-t képvisel. Ennek oka részben a balkáni háború következtében kialakult rossz fogadókészség (blokádok, kerülőutak, menetrendszerűség elmaradása, járműhiány) a déli országokban, de szerepet játszik az is, hogy elmaradtak a keleti országokba irányuló nagytömegű áruk (gazdasági átstrukturálódás, alternatív útvonalak preferálása, erősödő konkurencia a közlekedési alágazatok között stb.).

Az EU hangzatos környezetvédelmi céljainak teljesítéséhez szükséges lenne a vasúti szállítás fokozottabb szerepvállalására a közúti szektor terhére. A következőkben a vasút nemzetközi és kombinált szállításokban lehetséges szerepét és a környezetre gyakorolt hatását vizsgáljuk.

## 2. Javaslatok a vasúti teljesítmények fokozására

### A vasút szerepe az áruszállításban

Magyarországon a szállítási teljesítményekben mind az áruszállítás, mint a személyszállítás területén megfigyelhető, hogy a rendszerváltozás után a teljesítmények néhány éven át csökkentek, majd újból felfutottak (a táblázatban a fordulópont éve vastagon szedve). Az összes módozatot tekintve, az áruszállítás tekintetében az elszállított áruk tömege 2000-ben

megközelítette az 1990-es szintet, de az átkm-ben mért teljesítmény csak 63%-a a korábbiaknak. A távolsági személyszállítás területén az utasszám hasonlóképpen megközelíti az 1990-es teljesítményeket, az utazási távolság azonban már meg is haladja azt. Legrosszabb a teljesítménye a helyi személyszállításnak, itt csak 1997-ben állt le a csökkenési folyamat, és jelenleg messze elmarad az 1990-es szinttől.

### IX. 1. táblázat: A szállítási ágazat teljesítményeinek változása Magyarországon

év	áruszállítás		távolsági személyszállítás		helyi személyszállítás	
	1000 tonna	millió áru tonna km	millió fő	millió ukm	millió fő	millió ukm
1990	230112	42071,9	765,5	23783,5	3143,8	12573,5
1991	171579	26793,9	707,0	20673,5	2908,1	11609,8
1992	130576	22900,2	672,1	17402,2	2686,8	10679,3
1993	107454	16456,7	650,9	18714,8	2635,6	10508,2
1994	112300	15248,7	647,5	19429,0	2632,0	10410,9
1995	179626	23674,7	653,6	20429,2	2583,6	10220,1
1996	164022	24873,7	666,0	21161,1	2531,8	10043,1
1997	166474	24789,2	679,0	21923,6	2408,5	9404,1
1998	208316	27143,8	696,3	22584,6	2435,9	9613,2
1999	215424	26339,2	706,1	24331,6	2438,4	9616,4
2000	215946	26389,5	735,1	25392,6	2468,6	9757,0

Forrás: KSH

A következő táblázatokban ugyanakkor megfigyelhető, hogy 2000-ben a nemzetközi áruszállításban a vasút másfélszer annyi (a KSH adatai szerint hatszor annyi) árut szállított, mint a közút. Ennek kevesebb, mint ötöde, a tranzit forgalom. Az összes nemzetközi szállítást tekintve a közút – a kisebb tömegű áru ellenére – majdnem ugyanannyi átkm-t produkált, azaz az átlagos szállítási távolság nagyobb (KSH adatok szerint hatszorta nagyobb) a vasútnál. Ennek oka a vasúti szállítás rugalmatlanságában, lassúságában és megbízhatatlanságában rejlik, holott elvileg ez az olcsóbb.

A folyamat azt a veszélyt rejti magában, hogy a globalizációt kísérő, nagytávolságú szállítások növekedését majdnem teljes egészében a közúti szállítás fogja lebonyolítani. A vasúti tranzit szállítások átlagos távolsága (265,5 km) 44,5%-kal meghaladja az összes nemzetközi vasúti szállítás átlagos távolságát (183,7 km), ugyanakkor a 265,5 km-es átlagos tranzit vasúti szállítási távolság az ország méreteinek ismeretében nem kifejezetten biztató!

A vasúti nemzetközi áruszállítás szomorú helyzetén az sem változtat sokat, hogy 2000-ben job-

ban nőtt a vasúti tranzit forgalomban szállított áruk tömege, mint az összes nemzetközi vasúti szállítás tömege. Ebben az időszakban ugyanis a vasúti tranzit szállítások átkm-ben mért teljesítménye csak feleannyira növekedett, mint az összes nemzetközi vasúti szállításé, azaz a kis távolságú, nagy tömegű tranzit szállítások aránya növekedett.

**IX.2. táblázat: A szállítási ágazat áruszállítási teljesítményei Magyarországon 2000-ben**

Szállított áruk tömege, 1000 tonna				
Forgalom jellege	vasúti	közúti	vízi	légi
Belföldi	16844	137196	1075	-
Nemzetközi	33271	21799*	1345	22
Ebből: import	16412	3481	340	13
Export	11615	10119	782	7
Tranzit	5244	8199	223	2
Összes	50115	158995	2420	22

Átlagos szállítási távolság, km				
forgalom jellege	vasúti	közúti	vízi	légi
Belföldi	117,8	53,6	36,5	-
Nemzetközi	183,7	1149,3	633,3	2712,8
Ebből: import	179,8	-	857,2	2398,4
Export	152,2	-	655,9	3430,1
Tranzit	265,5	-	213	2246
Összes	161,5	93,6	368,2	2712,8

Szállított áruk, millió átkm				
forgalom jellege	vasúti	közúti	vízi	légi
Belföldi	1984,0	7359,4	39,2	-
Nemzetközi	6111,1	5969,6	851,8	59,7
Ebből: import	2950,9	-	291,5	31,2
Export	1767,9	-	512,9	24
Tranzit	1392,2	-	47,5	4,5
Összes	8095,1	13328,9	891,1	59,7

Forrás: KSH

\*Infrafüzetek 44 (93.o): nemzetközi közúti szállítás  
(a KSH adataitól eltérő, jelentősen nagyobb összeg)

A folyamatból azt szűrhetjük le, hogy mialatt a vasút sikeresen növeli az import és export szállítások volumenét és – bár kis lépésekkel – egyre távolabb szállít ezeken a területeken, addig a közúti szállítás – a nagy távolságba történő, de nem nagy volumenű szállítások terén élvezett szinte kizárólagos monopóliuma mellett – a kis távolságú nemzetközi szállításban is egyre sikeresebb. Ez is alátámasztja, hogy a vasút a nagytömegű áruk nagy távolságokra történő szállításában igazán hatékony, de a kisebb

tömegű szállítások piacán már sokkal kevésbé. A közúti szállítás a nagytávolságú szállításoknál elvette a piacot a vasutaktól; de nem vette át, s belátható időn belül nem is veszi át a nagytömegű-nagytávolságú szállítások piacát.

Ugyanakkor nem érvényesül a vasút szerepe Magyarország tranzit szállításokra nézve előnyös helyzetében, hiszen kevesebb árut szállítanak keresztül országunkon vasúton, mint közúton! Félő, hogy a globalizációs és csatlakozási folyamatok okozta növekvő tranzit szállításokból a rugalmasabb, a körülményekhez jobban alkalmazkodni tudó közúti szállítók nagyobb szeletet fognak kihalászni maguknak, mint a 2006-ig csak korlátozott szabad versenyt megengedő vasúti szektorban. A vasúti szállítás, mint technológia, még a kistömegű áruk nagy távolságokra való szállításánál is a közútnál hatékonyabb tudna lenni, ha hasonlóképpen hatékony, nem egymás ellen dolgozó és nem a szubvencióit féltő vasúttársaságok technológiája lenne.

**IX.3. táblázat: A szállítási ágazat áruszállítási teljesítményének növekedése, 1999/2000 (%)**

Szállított áruk tömege 1000 tonna	vasút	közút
Nemzetközi	+7,57	+10,37
Tranzit	+10,33	-
Szállított áruk tömege millió átkm		
Nemzetközi	+12,77	+3,01
Tranzit	+5,9	-
Átlagos szállítási távolság, km		
Nemzetközi	+4,85	-6,67
Tranzit	-4,01	-

Forrás: KSH adatokból számított értékek

A belföldi szállítások tekintetében a vasút szerepvállalásának helyzete annyival előnyös, hogy az átkm-ben mért teljesítményekből való részesedése több, mint kétszerese a tömegre vetített szállítási teljesítményekből való részesedésének. Továbbá belföldi szállítások tekintetében a vasúti szállítások átlagos távolsága (117,8 km) több, mint fele a nemzetközi szállítások átlagos távolságának, míg a közúti szállítások átlagos távolsága (53,6 km) belföldön a vasútnak a felét sem éri el. Itt is érvényesül tehát a vasútnak az az előnye, hogy nagyobb távolságra könnyebben szállít. Ugyanakkor belföldön a közúton szállított összes áru tömege nyolcszorosa a vasúton szállított áruk össztömegének. A belföldi árutkm teljesítményben is a közút közel 78%-kal részesedik a vasút 21%-ával szemben. Ráadásul a közúti szállítás

távolsága kevesebb, mint fele a belföldi vasúti szállításénak. Azt is fontos kiemelni, hogy az összes (belföldi és nemzetközi forgalomban) elszállított áruk tömegében is 1:3 az arány a közút javára.

2000-ben a vasút mind tonnában, mind átkm-ben mérve több, mint 10%-kal kevesebbet szállított belföldön, mint egy évvel azelőtt. Ugyanakkor a közúti szektor növelni tudta belföldi távolsági teljesítményeit.

A vasúti szállítások két év alatt történt változásait elemezve megfigyelhetjük, hogy 1999-ről 2001-re nőtt a MÁV-on feladott áruk mennyisége, de a belföldre feladott áruk tömege kismértékben csökkent, miközben az export áruk tömege egy százalékon felül nőtt. A növényi eredetű áruk (így a cukorrépa), a vasérc és a szénfélék tömege tovább csökkent, ugyanakkor megugrott a kavics, bauxit és az üzemanyagok tömege. Jelentősen nőtt az elszállított vaspellet mennyisége. Export forgalomban is csökkent a növényi eredetű áruk tömege, különösen az adriai kikötőkbe szállított kukoricáé, egy időben azonban több búzát vett fel a vasúttársaság. Említésre méltóan növekedett az exportált ásványi anyagok, illetve a gépek, készülékek, járművek tömege is. Nem volt azonban érdemi változás tapasztalható a rakott Ro-La járművek terén. Az adatokból azt szűrhetjük le, hogy bizonyos természetes fluktuáció mellett az ömlesztett áruk és gépek/gépjárművek szállítása terén volt eredményes a MÁV, miközben gond van a mezőgazdasági termékek szállítása terén.

### **A MÁV teljesítményei és terve 2002-re :**

#### **Személyszállítás :**

- 2000 tény = 154,2 millió utas
- 2001 tény = 159,6 millió utas
- 2002 TERV = 162,6 millió utas

#### **Utak-kilométer :**

- 2000 tény = 9595 millió kilométer
- 2001 tény = 9902 millió kilométer
- 2002 TERV = 10 294 millió kilométer

#### **Teherszállítás :**

- 2000 tény = 43,6 millió tonna
- 2001 tény = 43,8 millió tonna
- 2002 TERV = 44,2 millió tonna

#### **Árutonna-kilométer:**

- 2000 tény = 7779 millió
- 2001 tény = 7426 millió
- 2002 TERV = 7549 millió

## **A vasút szerepe a személyszállításban**

Míg a személyszállítás területén a teljes szállítási ágazatot tekintve jelenleg Magyarországon már meghaladták az 1990. évi teljesítményeket, addig 1990-2000 között a vasút kevésbé tudott talpra állni: szerepvállalása mind az elszállított utasok száma, mind az utas-km teljesítmények tekintetében összességében kb. 20%-kal csökkent. A csökkenés az utas-km adatok tekintetében enyhén kedvezőbben alakult, ami arra utal, hogy a jövőben az előbb-utóbb elkövetkező, motorizáció okozta stagnálás a nagy-távolságú utazások területén eredményez nagyobb volument. Az InterCity szolgáltatások teljesítménye folyamatosan növekedik ugyan, de a távolsági személyszállítás teljesítményeinek növelése a vasúton az InterCity hálózat jelenlegi szolgáltatási színvonalon történő bővítésével már csak korlátozott mértékben lehetséges. Rá kell azonban mutatni, hogy az InterCity utasok jelentős része nem új utasa a MÁV-nak, ugyanis a hagyományos járatokat lezüllesztették (szerelvényhossz, tisztaság, menetidő, menetrendi fekvés tekintetében), illetve megszüntették. Sokan azért utaznak IC-vel, mert nincsen más vasúti alternatívájuk. Más szóval, a 20%-kal kevesebb utasmennyiség utazik, csak esetenként más nevű vonaton. Ezért meg kell oldani az IC szolgáltatás minőségének amúgy szükséges fokozása mellett a hagyományos távolsági vonatok szolgáltatásainak fejlesztését, az alapvető szolgáltatások visszaállítását (fűtés, világítás, víz, tisztaság, tisztálkodó szerek). Nem szabad megengedni, hogy az IC vonatok számának emelése továbbra is hátrányosan érintse más vonatok menetidejét!

### **A vasúti szállítás növelésének lehetséges módjai**

A szállítási teljesítmény fokozásának alapfeltétele a szolgáltatások javítása. Ez kétféleképpen lehetséges. Egyfelől beruházás-igényes fejlesztésekkel: a pálya- és kocsállomány javításával. Másfelől szervezési lépésekkel: a biztonság fokozásával, az eljutási sebesség növelésével, menetrendszerű vonatközlekedéssel, agresszív piacszerzési politikával. Az Európai Unióhoz való csatlakozásunk során kapott ISPA támogatások alkalmasak néhány fővonal kiépítési paramétereinek javítására, azok eredeti szintre való helyreállítására (lassújelek megszüntetése). A tehervonatok sebességének emelése a fővonalakon azonban nem mérvadó a teljes átlagsebességhez képest.

A logisztikai központok és a szervezeti felépítés új alapokra való helyezésével elérhető lenne az áruszállítás korszerűsítése és felgyorsítása. A megfelelő számítógépes rendszerek (SZIR, GIR) már rendelkezésre állnak. Ugyanakkor szükség van olyan szakképesített kezelő és szervező emberanyagra, akik a megvalósuló logisztikai rendszereket kiszolgáló személyzetet kompatibilis gondolkodással irányítani tudják és átlátják a rendszert, előre gondolkodással alakítani, formálni tudják azt. A magas képezésű munkatársak megszerzéséhez és megtartásához azonban szükség van a magasabb bérezésű munkahelyek megteremtésére, az érdekeltségi rendszer bevezetésére. El kell rugaszkodni a jelenlegi merev bértáblás, szakszervezeti felügyelet alatt működő bérrendszertől.

A logisztikai központok üzemeltetésének magántulajdonba vitele megoldás lehet erre, de csak a nagyobb terminálok esetében. Vannak már ez irányba mutató jelek, pl. a BILK üzemeltetése iránt érdeklődik a Kombiverkehr AG. A járműállomány megújításában viszont csak elenyésző szerepet várhatunk a logisztikai központok üzemeltetőitől. Itt a MÁV részben az állami szerepvállalás terhére beszerezett, részben a bérelt (magán) kocsik közlekedtetésével érhet el eredményeket a megkívánt kocsipark rendelkezésre bocsátásában.

Az elszállított áruk biztonsága kulcskérdés. Véleményünk szerint itt részben a speciális kocsik beszerzésével, ám részben az eljutási idő csökkentésével és a biztonsági személyzet létszámának, ill. hatékonyságának növelésével lehetne a szolgáltatást jelentősen javítani. Meggyőződésünk, hogy megtérülő beruházásokról van szó. Szükség van olyan személyzetre a MÁV-nál, akik kompetensek stratégiai számítások elvégzésére és a megkívánt lépések megvalósításának elrendelésére.

Tovább csökkenti a vasút hatékonyságát az érdekeltségi rendszer hiánya a különböző vállalatirányítási szinteken. Nincsen érdemleges szabályozás pl. arra vonatkozóan sem, hogy az egyes mozdonytípusokon jellemző üzemanyag elfolyásokat megszüntessék. Az anyagi és erkölcsi érdekeltség hiányából fakadó veszteségek pontosan nem számszerűsíthetők, de a logikus megtakarításokat eredményező tevékenységek hiányának példatára végtelen!

A fentiek megvalósulása esetén a MÁV és a magyar vasút is felkészültebben várhatja, élheti meg az EU csatlakozással együtt járó változásokat, a szabad pályahasználat, a versenyhelyzet megérkezését. Lehet haladni az árral, és még meg is lehet lovagolni a hullámokat. Az árral szemben prüszkölni, protekcionista szemlélettel a fulladás ellen küzde-

ni azonban csak annyit jelent, hogy késleltetni lehet a változások megvalósulását, megérkezésük azonban annál fájdalmasabb lehet.

## Kombinált forgalom növelésének lehetőségei

Az utóbbi évtized népszerű kísért kombinált fuvarozási rendszerével, a Ro-Lá-val több EU tagállamban is találkozhatunk. Ez a szállítási mód jellemző az erős közúti tranzitkorlátozással élő országokra (Svájc, Ausztria), de fontos a korábbi kisebb közúti kapacitással kiépített kelet-nyugati viszonylatokban is (pl. német-cseh határmenet).

IX.1. ábra: A német Ro-La kapcsolatok



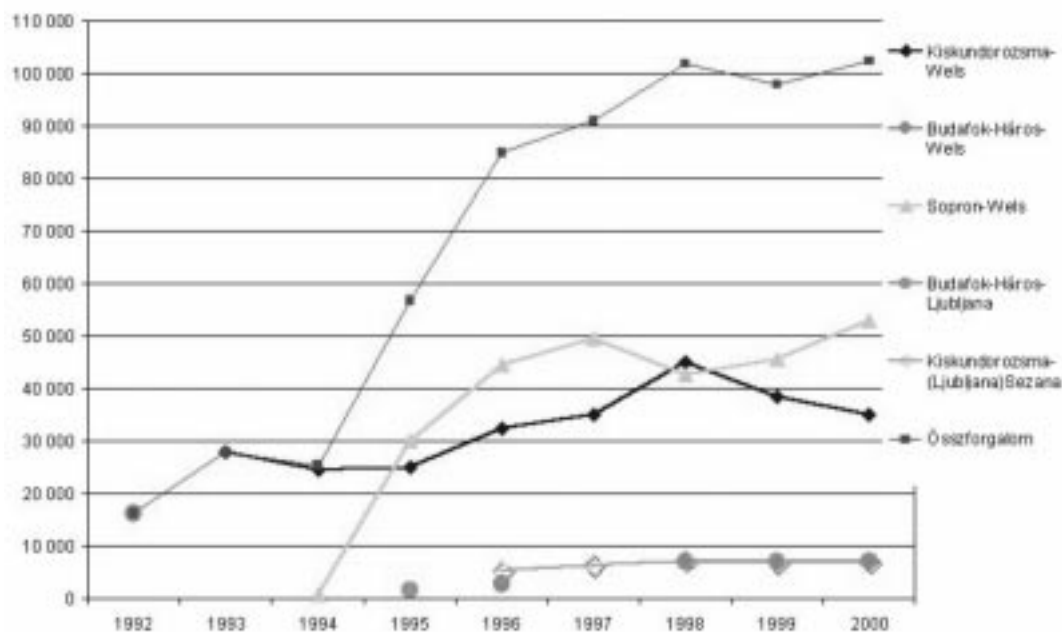
IX.2. ábra: Az osztrák Ro-La kapcsolatok



A gördülő országúti technika lehetővé teszi a Dél-Kelet-Európából érkező, a közutat és a környezetet erősen igénybe vevő tranzitforgalom egy részének vasúton történő magyarországi átemelését Ausztria és Németország irányába.

Jelenleg Magyarországon elsősorban a konténeres szállítás és a Ro-La vonatok közlekedtetése

### IX. 3. ábra: A RO-LÁ-n szállított kamionok 1992-2000 között



Forrás: MÁV Rt. Vezérigazgatósága

jelenti a kombinált szállítást. A konténeres szállítás különböző formáinak elterjesztése egyértelműen kívánatos. Ugyanakkor a teljes kamionok vonaton történő szállítása ellentmondásos, hiszen a holt tömegek mozgatása energia-pazarló és munkaigényes feladat. Ugyanakkor szemléleti úton belátható, hogy a rakott kamionok összességének mintegy tizedét kitevő vontatók mozgatása által okozott többlet energia (ami minden bizonnyal 10% alatt van) felhasználása által okozott környezeti károk meg sem közelítik az adott mennyiségű kamion által okozott környezeti és gazdasági károk mértékét (az útfelületben pl. többször annyi kárt okoz egy 40 tonnás kamion, mint egy átlagos személygépkocsi).

Nem elhanyagolható az a tény, hogy az adminisztrációs lépésekkel kikényszerített korlátozások bizonyos szintjének megléte előfeltétele annak, hogy a későbbiekben hasonló érdekek miatt bevezetni kívánt korlátozások és útdíjak társadalommal való elfogadtatásánál ne a nulla szintről kelljen kiindulni a fuvarozók és fogyasztók tájékoztatásában, meggyőzésében. A Ro-La vonatok ugyanis nem kínálnak egyértelmű gazdasági előnyöket a fuvarozatóknak, viszont a tranzit engedélyek számának korlátai miatt vannak, akik a közútról vasútra kényszerülnek. A Ro-La forgalom fejlesztéséhez a későbbiekben szükség van a hálózat olyan jellegű átalakítására, ami lehetővé és kedvezővé teszi azoknak a

kamionosoknak az országon történő áthaladását is, akik számára jelenleg kitérőt jelent a Ro-La terminál megközelítése. Meg kell oldani azoknak a kamionoknak is a vasúton történő odaszállítását, akik a soproni Ro-La terminált közúton közelítik meg, sok esetben az egész országon áthaladva. Az adminisztratív eszközök mellett meg kell vizsgálni azokat a lehetőségeket is, amelyek révén a Ro-La vonatok menetideje a jelenlegihez képest csökkenthető (pl. egy mozdonnyal és személyzettel továbbítani a vonatot a teljes útvonalon, a határállomási tartózkodást minimalizálni, a vasútforgalomban általában a tehervonatokat az EC vonatoknak megfelelő előnyökben részesíteni, stb).

A konténeres forgalom fejlesztéséhez is elengedhetetlen a logisztikai központok mihamarabbi kialakítása. A hagyományos konténerek mellett azonban halaszthatatlan az egyéb csereszabatos, speciális konténerek használatát elterjesztése. A speciális konténerek használhatók üzemanyag (Tank-tainer), szemét, sít, gyümölcs, stb. elszállítására. Az ilyen jellegű forgalom megszervezésére az Európai Unió országaiiban külön magán vasúttársaságok alakultak (pl. Schaufele).

Véleményünk szerint a környezetvédelmi tárcának értékelő munkát kell végezni a főbb szállítási területeken, melyben számszerűsíteni a vasútra terelésből eredő megtakarításokat a környezeti károk



elmaradása területén. Ez alapján környezetvédelmi céllal lehetőség nyílna a különféle kombinált szállítások központi támogatására.

Regionális és helyi szinten megfontolandó a kisebb igényeknek megfelelően kialakított konténeres terminálok, rakodók megépítésének támogatása. Ezeket a legnagyobb vevők, magánvasutak, vagy akár egy országos szervezet is üzemeltethetné, de meg kellene hagyni annak a lehetőségét is, hogy az érdekelt önkormányzatok a környezetvédelmi célrendszerüknek megfelelően vállalhassák az üzemeltetést. A terminálok, rakodók kialakítása pénzigényes feladat, hiszen meg kell építeni azokat és a rakodógépek, daruk beszerzésén kívül szükség van még a számítógépes rendszereik kialakítására is, amely csatlakozik más hasonló terminálok, fuvaroztatók számítógépeihez. Az ilyen jellegű terminálok megnyitása után azonban az élőmunka igény igen alacsony, az operatív személyzet 2–3 fő is lehet (hiszen a rakodási folyamatok nagy része automatizálható).

Mindezek mellett a terminálok pusztá megléte nem eredményez automatikus forgalomnövekedést a vasúton. A kérdés, hogy a terminálba érkező árut mennyi idő alatt rakodják ki és juttatják el hiánytalanul és sértetlenül a címzetthez.

A fent vázolt fejlesztéseket nehéz önkéntes alapon megvalósítani. Szükség van különböző ösztönző eszközökre: pl. támogatott konténer és rakodógép beszerzések, az ismertető anyagok terjesztése, üzleti bemutatók és kiállítások szervezése.

Az intermodalitás kiterjesztéséhez a vasúton az egyik alkalmas eszköz a *szabad pályahasználat mihamarabbi megvalósítása*. Azonban az EU közös politikájának leggyengébb láncszeme a közös közlekedéspolitika, és azon belül a közös vasúti politika. Sajnos 1973 óta csak a polcnak készülnek a közös vasútpolitikáról szóló különböző kiadványok, miközben a vasúti szállítás részesedése az elmúlt 30 évben 32%-ról 8%-ra (negyedére!) esett vissza!

Ez a drámai csökkenés több tényezőre is visszavezethető:

- A teherszállítás vasúti technikája gyakorlatilag 100 éve változatlan.
- Az egységes európai piacon belül nem beszélhetünk egységes műszaki paraméterekkel rendelkező vasutakról (pl. négyfajta nyomtáv, négyfajta vontatási feszültség használatos).
- A nemzeti szinten szerveződő államvasutak nem piaci körülmények, hanem a menedzsment és az állami apparátus közti alkuk révén működnek.

- Az államvasutak ellenérdekeltek bármilyen, a vasút szervezeti felépítését és a piaci helyzetét javító intézkedésekben.

- A vasutak irányítási, logisztikai, információtovábbítási területen nem képesek arra, hogy a közúti forgalom egy részét átvállalhassák.

- A vasutak nem a vevő fejével, háztól-házig szállításban gondolkodnak, és ehhez a feladathoz nem is igen keresnek közúti partnert. Néha még a kombinált fuvarozó társaságokkal is hadakoznak a pályahasználati díj emelésével.

A fenti tényezőkkel számolni kell, ha a vasúti kombinált fuvarozás fejlesztéséről, a vasúti közlekedés közúti közlekedést kiváltó, környezetjavító aspektusait vizsgáljuk.

A kombinált fuvarozási technológiák közül a Ro-La csak egy átmeneti, tüneti kezelést jelent, a konténerizáció jelentős terminál és rakodógép igénnyel rendelkezik. Az igazi megoldást az ugyancsak vertikális rakodást nem igénylő bimodális rendszerek jelentik! Az új technológiák elterjesztését különböző módon lehet ösztönözni: támogatott eszközbeszerzésekkel, szükség esetén adó- és vámkedvezményekkel.

Mint ahogyan más területeken is elmondható, ahol egy másik szektor már kialakult és működő szolgáltatásaival versenyképes új termékeket, szolgáltatásokat kell bevezetni, úgy a kombinált vasúti szállítás elterjesztésénél is kezdeti tőkeinjekcióra van szükség, létre kell hozni a kapacitásokat, és csak ezután, legjobb esetben egy időben lehet várni a kereslet megjelenését. Egy teljes értékű rendszer kialakítását legkönnyebben talán országos vagy multinacionális vállalatoknál lehet elképzelni. Ezek indukálására meg kellene vizsgálni a lehetséges jogszabályi ösztönzők bevezetésének lehetőségét.

A parttalanra váló közúti közlekedés csökkentése fontos a környezet védelme, közös jövőnk biztosítása miatt. Azonban jelenleg a vasút nem képes a közúti szállítást teljes mértékben kiváltani. További kutatások szükségesek, hogy ezt a gordiuszi csomót a „hogyan, miből, milyen gazdasági-társadalmi következményekkel” kérdésekre megfelelően válaszoljunk, amely biztosítja, hogy a jövő nemzedékei tiszta környezetben élhessenek.

## **Változatok az elővárosi vasúti közlekedésre**

Az Európai Unió levegőtisztasági előírások betartásához elengedhetetlen a lakott területeken a közúti közlekedésből eredő levegőszennyezés csökkentése. A gép-

járműpark korszerűsítése mellett itt nagy jelentősége lehet az elővárosi vasúti rendszereknek. Magyarországon a közúti közlekedésből eredő összes levegőszennyezés egynegyede Budapesten keletkezik. Ezért indokolt megvizsgálni, milyen szerepet játszhat az elővárosi vasút Budapesten és vonzaskörzetében.

A Budapest környéki elővárosi vasúti rendszer kialakítására már sok javaslat és koncepció született. A MÁV vonalait érintő javaslatok leginkább a lajosmizsei és esztergomi vasútvonalak villamosításával, ill. kétvágányúsításával számolnak, továbbá néhány olyan átlós járat kialakításával, amihez szükség lenne – a 20 perces követési idő megvalósítása végett – néhány jelenleg kétvágányú pályaszakaszon a 3. és 4. vágányok kiépítésére. Neuralgikus pont az északi összekötő vasúti híd felújítása (cseréje) és kérdéses a déli összekötő vasúti híd mellé a 3. és 4. vágányt hordó második hídtest megépítése. Itt meg kívánjuk jegyezni, hogy egy központi forgalomirányítási (KÖFI, vagy annál magasabb szintű) rendszerrel és új biztosítóberendezéssel olyan jelentősen növelhető egy – ma a MÁV Rt. fővonalain tipikus – Domino 70-es berendezéssel vezérelt kétvágányú vonal kapacitása, hogy az – a tervezett többlet forgalom mértékétől függően – további vágányok kiépítését szükségtelenné teheti. Itt a biztosítóberendezés kiépítésének költségét kell összevetni az új hídtest és pálya építésének költségével.

Az elképzelések további közös eleme a körvasút igénybevétele, új átszállóhelyek kialakítása, az ütemes menetrend szerinti közlekedtetés, a megkívánt járművek (villamos motorvonatok) beszerzése. A különféle vonalak kialakítására sokféle megoldás kínálkozik, hiszen ez egy kirakós játék, amit nyilvánvalóan a meglévő, ill. megépíthető infrastruktúra és az utazási áramlatok függvényében érdemes összerakni.

Bár nem kötődik szorosan az Európai Unió közlekedéspolitikájához, mégis megemlítjük az átjárható vasúti rendszereket és egy ilyen hálózat kialakításának lehetőségeit Budapest vonatkozásában, mivel az eddig megvalósított hasonló hálózatok (Karlsruhe és Saarbrücken) az Európai Unióban találhatók és csatlakozásunkkal szélesedni fog a tapasztaltcseré és az együttműködés lehetősége, beleértve a műszaki tudás (know-how) meghonosítását. Ezen kívül egy vonzó és használhatóbb városi vasúti rendszer kulcsszerepet kaphat az egyéni közlekedés visszaszorításában és az Európai Unió levegőminőségi normáinak teljesítésében.

Az átjárható rendszerek lényege, hogy a korábban teljesen elkülönítetten üzemeltetett nagyvasúti

rendszerek és a városi vasút (villamos) között kapcsolatot teremtvé a járművek szabadon mozognak a két hálózat között. Ennek több nagyon fontos előfeltétele van. Egyfelől a járművek műszaki kialakítása (legalább kétféle áramellátási rendszerrel és biztosítóberendezéssel való felszereltség, töréssállóság), másfelől a hálózatok összekötése sok technikai problémát vet fel, de egyúttal szabályozási (szabvány módosítási) kérdéseket is. Ugyanakkor nem csupán a beruházások igényelnek megalapozott pénzügyi hátteret, hanem a közlekedési vállalatok együttműködésre való felkészülése is (közlekedési szövetség kialakítása, közös jegyrendszer és jegykezelő-, jegykiadó automaták beszerzése stb.). Mivel utóbbira Budapest esetében már eleve előkészületek folynak, a műszaki problémák megoldása pedig egyrészt „mindössze” pénzkérdés, másrészt egy markáns politikai akarat megléte esetén könnyen áthidalható akadályokat jelentenek, így e helyen a hálózat kialakításának lehetőségével és alapelveivel foglalkozunk.

Budapest esetében 11 MÁV üzemeltetésű vasútvonal és 4 BKV üzemeltetésű HÉV vonal lépi át a városhatárt, ezek a klasszikus értelemben vett ingázásra használt vonalak. A továbbiakban csak a MÁV vonalaival foglalkozunk. Egy részükön jelenleg is sűrű a vonatközlekedés a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban. A viszonylag kis kihasználtságú vonalak a már említett lajosmizsei és esztergomi vonalak, emellett még a veresegyházi, a kunszentmiklósi és a Tatabányára vezető vonalak. Ütemes és átjárható elővárosi közlekedés kialakítását utóbbi esetében az Ausztria felé irányuló és onnan érkező nemzetközi személy- és áruforgalom miatt csak bizonyos kompromisszumok megvalósulása, vagy további sín párok kiépítése esetén tartunk reálisnak. Azért lenne fontos mégis a rendszer megvalósítása ezen a vonalon, mert Budaörs, Törökbálint, Érd és már települések a vasútvonaltól jó megközelíthetőséggel rendelkeznenek, továbbá itt alakultak ki olyan szolgáltató telephelyek (bevásárlóközpontok, raktárak, szállodák, autókerekedések stb.) amelyek jelentős személyforgalmat indukálnak. Az eddig nem említett újszászi és hatvani vonalakon ugyan adott egy egész nap ütemes elővárosi forgalom, a csúcsórákban sűrített járatokkal, de pont ezek a vonalak azok, amelyek nagyobb lakótelepek közelében, de közvetlen hozzáférést nem biztosítva haladnak.

Fontos megvizsgálni továbbá az átjárhatóság feltételeit a másik oldalon, a budapesti villamos-hálózaton. Vannak olyan vonalak, vonalszakasz-

ok, ahol a jelenlegi forgalom miatt nem nyílik lehetőség további járatok bevezetésére. Ilyen pl. a Nagykörúton haladó 4-es és 6-os villamosjárat, a Bartók Béla úton közlekedő 18-as, 19-es, 47-es és 49-es villamosok. Az alapelvek kidolgozásánál figyelembe kell venni a hálózatbővítési terveket is, pl. a 49-es villamos összeköttetése a Podmaniczky utcán és a Ferdinánd-hídon keresztül a 14-es villamossal, a 47-es villamos összekötése a 61-essel, a 19-es összekötése a 17-essel. További szempont, hogy a kialakítandó járatok ne konkuráljanak már meglévő gyorsvasúti (metró és HÉV) vonalakkal. Elképzelhetőek azonban olyan helyzetek is, ahol egy villamosvonal forgalmát szinte teljesen átveheti az új villamosfajta. Az átjárhatóság kétirányú lehet: a nagyvasúton érkező szerelvény áttérhet a villamoshálózatra, vagy (rég, illetve újjépítésű) villamosvonal csatlakozhat a városközpontba való gyorsabb eljutás végett a nagyvasúti pályához. Természetesen elképzelhető ezek kombinációja is.

Mindezek alapján vizsgáljuk meg Az említett 8 vasútvonal esetében van lehetőség a csatlakozási pontok, az új vonalszakaszok és az átjárt vonalszakaszok kialakítására. Azt, hogy érdemes-e az adott beruházásokat megvalósítani, részletes forgalom-elemzések és előrejelzések alapján lehet eldönteni.

Forgalmi előrejelzések hiányában nem célszerű prioritásokat felállítani. Azonban látszik, hogy egymásba fűződő vonalvezetést lehetne kialakítani (gyakorlatilag az 1-es villamos mindkét oldali meghosszabbítását jelentené) egy Bicske/Budaörs – Hungária körút – Bécsi út – Pilisvörösvár útvonal megépítésével. A kiskörúti villamosvonal és a Szabadság-hídon való összeköttetés megtartása esetén remek vonalvezetést kínálna egy Tárnok / Érd – Kelenföld – Bartók Béla út – Deák tér – Podmaniczky út – Lehel út – Rákospalota – Veresegyház viszonylat is.

Budapest esetében az átjárható városi vasúti rendszer kialakítását nehezíti a városközponton áthaladó villamosvonalak hiánya, és a meglévő, ill. kialakítani tervezett vonalak kapacitása. A kapcsolódó, megfelelő irányultságú és kapacitású villamosvonalak hiánya kifejezetten gátló tényező a Keleti pu. és a Nyugati pu. esetében. Sokat javítana a helyzeten a villamosvágányok kiépítése a Rákóczi úton a Blaha Lujza térig, valamint a lágymányosi egyetemvárostól a 19-es és 17-es villamosok vonalának egyébként is tervezett összekötésének kiépítésével és felhasználásával a Bécsi útig. Ez esetben a 80a, 120a és 150a vonalak belvárosi, illetve budai eljutását is lehetővé tennénk.

### **3. A hazai vasútpolitika irányultsága**

#### **Pályahasználat, infrastruktúra**

A szabad pályahasználat bevezetése 2006-ig a vasúti törzshálózat kapacitásának 20%-a erejéig történik meg. 2006 után lesz kötelező a teljes hozzáférés biztosítása. Jelenleg van kialakítás alatt (a MÁV Rt. Vezérigazgatósága épületében) a magyar pályakapacitás elosztási koncepciója, így erről nem sokat tudni. Az mindenesetre bizonyos, hogy egyes EU tagállamokban (Franciaország, Németország) nyelvi követelményekkel és a nagy (állami) felhasználóknak nyújtott aránytalan kedvezményekkel próbálják a szabad pályahasználatot megkísérlők helyzetét minél lehetetlenebbé tenni. Ezen eszközök Magyarországon történő alkalmazása azonban nem a magyar vasút helyzetét erősítené az osztrák, német stb. versenytársakkal szemben, hanem a közúti szállításhoz viszonyított rugalmatlanságát konzerválná.

Az EU irányelvek szellemében meg kell oldani a teljesen diszkriminációmentes hozzáférést és biztosítani kell, hogy a pályakapacitást elosztó szerv csak a használattal arányos bevételeket biztosító pályahasználati díj megállapításával és a kapacitás semleges elveken történő elosztásával foglalkozzon. A pályahasználati díj mértéke – előzetes információink szerint – a vonalak jellegétől (mellékvonal/fővonal) és az igénybe vett menetvonal értékességétől függően 500–1 000 Ft/vonatkm érték körül fog mozogni (2–4 euró).

Ugyanakkor a Németország/Ausztria, illetve Olaszország/Adria felől érkező, Budapest irányú és (keletre tartó) tranzit szállításokat végezni kívánó vasúttársaságok számára kedvező hír, hogy a MÁV telepíteni fogja az ETCS rendszert a Budapest-Hegyeshalom, Budapest-Hodoš és Budapest-Lőkösháza nemzetközi fővonalakon. Ez lehetővé teszi az EU vasúti szállítók akadálymentes közlekedését a fenti viszonylatokban. Ugyanakkor jelenleg hiányzanak a tervek az ETCS rendszer kiépítésére a Budapest–Záhony viszonylatban.

A Magyarországra irányuló áruforgalom átlagos szállítási távolsága a vasúton kevesebb, mint ötöde a közúton szállított árukénak. Ebből adódóan a nagytávolságú szállítások vasúton történő lebonyolítására lehetőséget adó ETCS rendszer kínálta környezetvédelmi előnyök kétféleképpen realizálhatók: egyfelől a nagy távolságú szállítások vasútra

terelésével, másfelől az újonnan megjelenő szállítások vasúton való lebonyolításával. Mivel a nemzetközi közúti áruszállítás jellege nem olyan, hogy nagy volumenű rakományokat mozgatnának, ezért az Európai Unió csatlakozástól – a szabad pályahasználat bevezetésétől és az egységes európai biztosítóberendezés (ETCS) bevezetésétől – leginkább a növekvő szállítási teljesítmények fokozott vasúti lebonyolítását lehet elvárni, ami összhangban van a környezetvédelmi célokkal.

A szabad pályahasználat egyúttal a mellékvonalakra is értelmezhető. 2002. január 1-jétől adott annak a lehetősége, hogy mellékvonalak üzemeltetésére a MÁV-on kívül más is vállalkozhasson. Forgalmuk alapján a mellékvonalak több kategóriába sorolhatók. Vannak a fővonalakra rászállító, viszonylag jól kihasznált, adott esetben elővárosi jellegű mellékvonalak (pl. Nagykeréki/Létavértes–Debrecen). Ezek további üzemeltetése környezetvédelmi szempontból és a fővonalakra ráhordó jellegük miatt is szükséges, azonban nem kizárólag a MÁV kezelésében képzelhető el. Léteznek gyéren lakott területeken lévő, vagy rossz vonalvezetésű (falvakat elkerülő) vonalak is. Önmagában az utasszámra alapozva ezeknek a vonalaknak az üzemeltetése gazdaságilag erősen megkérdőjelezhető. Ugyanakkor léteznek olyan vonalak is, melyek inkább az utóbbi kategóriába sorolhatók, de idegenforgalmi potenciáljuk miatt egy önálló társasági formában való üzemeltetésük gazdaságos lehet.

A külföldiek Magyarországra jutásában sokat segítené egy átfogó stratégia alapján kialakított autós-vonat hálózat. Ehhez szükséges a szomszédos vasúttársaságokkal való partneri kapcsolat kiépítése e témakörben is. Magyarországon a legnépszerűbb úti célok Budapest és a Balaton térsége. Ezek megközelítésére a legtöbb vendéget indító európai országokból (Németország, Ausztria, Olaszország, Hollandia) rendszeres autós-vonat járatok indításának lehetőségét kell megvizsgálni. Autós üdülő családoknak a vonaton való, gépjárművel együtt való utazás akkor térül meg, ha a vonaton történő – éjszakai – szállítás és utazás költsége nem haladja meg jelentősen a benzinköltség, amortizáció, az útdíjak és egy éjszakára szóló szállásdíj költségét, továbbá amennyiben a késő délutáni vagy esti indulás kedvező reggeli, vagy kora délelőtti érkezést biztosít a végállomáson.

A balatoni térség vasúti megközelítése Ausztria felől igen bonyolult. Nincsen közvetlenek mondható vasútvonal a fő szállítási irányt jelentő

Linz-Bécs útirányból. A Kelet-Németországból érkezők körében ugyan egyre kevésbé népszerűek a magyarországi célpontok, de egy nürnbergi csatlakozási lehetőség számukra is kedvező eljutási lehetőséget nyújtana, mivel így viszonylag kevés autózással két felesleges határátkelést is elkerülő útvonalon biztosítható.

Olaszország (Venezia Mestre) felől viszonylag folyamatos haladás lehetne biztosítható, de az olasz/szlovén és a szlovén/magyar biztosítóberendezések különbözősége és ebből kifolyólag az átjárhatóság nehézsége miatt a Balaton térségébe (Tapolca) az eljutás indokolatlanul lassú lenne.

Az elővárosi és ráhordó jellegű vonalak jelenleg is előnyös környezetvédelmi helyzetet teremtenek, hiszen az utazások jelentős száma miatt azok közúti közlekedéssel való kiváltása megengedhetetlen többlet közúti forgalmat és levegőszennyezést gerjesztene. Ugyanakkor van némi potenciál a jelenleg már gépkocsival közlekedő ingázók visszacsábítására, hiszen egy magántulajdonú vasúttársaság általában olyan lehetőségekkel rendelkezik, amelyek az államvasúti társaságnál nem honosodtak meg. Ilyenek a tisztaság és pontosság szabályozottabb és fokozottabb ellenőrzése, a többlet szolgáltatások bevezetése, a szűkebb körben történő gazdálkodás jobb átláthatósága, a dolgozók érdekeltté tétele, amik mind a helyi vezetésből és a bevételorientált működésből származnak.

A turisztikai céllal üzemeltetett magánvasutaknál a legfőbb környezetvédelmi érv az idegenforgalmi vendégek személygépkocsi-használatának kiváltása. Az átlagos külföldi turista gépkocsival érkezik hazánkba és az országon belüli közlekedésre is legtöbb esetben azt használja. Az attraktív, idegenforgalmi célpontokat összekötő vasútvonalak is szerepet játszhatnak a gépkocsi-használat kiváltásában. Ennek megvalósításához a vasút és az idegenforgalmi területek kapcsolódási pontjait kell fejleszteni, a vasútvonalakat az idegenforgalmi ajánlat részévé kell tenni. Itt nem csupán a vasúti járművek, megállók vonzóbbá tételében lesznek előnyös helyzetben a magánüzemeltetők, hanem üzleti érdekeiknek megfelelően a vasúti és idegenforgalmi szolgáltatások integrálása területén is valószínű kezdeményezésük, együttműködésük.

A magántulajdonban, vagy önkormányzatokkal, vállalkozókkal, MÁV-val közösen üzemeltetett mellékvonalaknál felmerül a legtöbb esetben leromlott pályák felújításának kérdése. Tekintve, hogy az elképzelések szerint a vasúti pályák hosszú távon is állami tulajdonban maradnának, közpon-

tilag vagy regionális szinten kell dönteni a közforgalmú személyszállítást ellátó vonalak köréről. Mivel vonzó vasúti szolgáltatást nehéz rossz állapotú pályákon végezni, illetve a pályafelújítás olyan tökélet igényel, ami egy kezdő vállalkozásnak általában túl nagy terhet jelentene (különösen, ha a vállalkozóra hárul a gördülőállomány felújítása, esetleg cseréje), javaslatunk, hogy olyan rendszer kerüljön kialakításra, ahol valamilyen normatív módon megállapított személyszállítási aktivitás (vonatok száma, elszállított utasok száma) vállalása esetén az állam központi forrásból finanszírozza a pálya kiépítési paramétereinek helyreállítását, illetve hitelgaranciát ad az ilyen irányú munkálatok megvalósítására. Ez egy csapásra nem oldja meg az összes, üzemeltetni kívánt mellékvonal felújításának finanszírozását, de 5–10 év alatt jelentős hányadát érinthetné a számításba vehető vonalaknak. Más országos, illetve regionális pályázati lehetőségekhez és a számításba jöhető EU támogatásokhoz kapcsolódva a mellékvonal felújítás társfinanszírozási formát is ölthetne, ezáltal még nagyobb körben vállalva szerepet a mellékvonalak felújításában.

### **Szervezeti felépítés**

Az EU előírásainak megfelelően Magyarországon 2003-ra a következőképpen fog rétegeződni a vasút szervezeti felépítése. Az operatív területen a legmagasabb szinten egy független, a MÁV-ból kivált, de mégis „házon belül” üzemelő pályakapacitás-elosztó szervezet létezik, mely 2001 őszén alakult. Az elképzelések szerint ez a szervezet határoz majd a pályahasználati díjakról is. A függetlenség szavatolására egy központi felügyeleti szervet fognak létrehozni, előreláthatólag a Központi Közlekedési Felügyelet részeként. A szolgáltató vasúton belül kettéválk a személyszállítási és az áru fuvarozási szakág, a vagyonmegosztás mikéntjén (mennyi ember és gördülőállomány és mely vontatójárművek kerüljenek ide, illetve oda stb.) jelenleg folyik a huzavona. A pályák kezelését és a forgalom irányítását a pályavasúti társaság végzi. Ezek számvitelileg elkülönítve, de holding formában, MÁV név alatt fognak működni, ami bizonyos mértékig megkérdőjelezi a cégek hatékonyságát.

A pályavasút működtetésénél figyelemmel kell lenni a karbantartási és felújítási munkálatok egy-egy koncepció alapján történő ütemezésére és végrehajtására. A pályavasúti társaságtól és a pályakapacitás-elosztó szervezettől független, már em-

lített központi felügyeleti szerv feladata kell legyen megakadályozni azt, hogy a nagyrészt a pályahasználatból befolyt összegekből gazdálkodó pályakapacitás-elosztó szervezet és pályavasúti társaság a forgalom növelésének és a késések okozásáért kirott büntetések elkerülésének érdekében elhanyagolja a pályafelújításokat, illetve lazítsa a biztonsági kereteket. (Hasonló okok miatt történt Angliában a síntörésen nagy sebességgel haladó vonat tragikus balesetet okozó siklása, ami kapcsán az egész brit vasúthálózatot éveken át sebességkorlátozások sújtották, illetve a mai napig sújtják.)

Mind a tehervonatok, mind a személyvonatok üzemeltetésében számítani kell arra, hogy új szereplők lépnek a színre. A személyszállításban a régióknak és a helyi önkormányzatoknak is fel kell készülniük a versenyeztetés bevezetésére csatlakozásunk időpontjától. Erre megfelelő képzettségű emberállományt kell kialakítaniuk vagy alkalmazniuk. Vezetői szinten is fel kell készülniük arra, hogy adott szolgáltatások szektorok közötti versenyeztetése esetén is döntésképesek legyenek, kialakítsák a szerződéses alapon működtetett közszolgáltatások ellenértékét fedező anyagi háttérrel. Szorgalmazzuk azonban egy központi pénzügyi elosztó rendszer kialakítását is, amiből a régiók, önkormányzatok normatív módon részesülnek a személyszállítási közszolgáltatások fedezésére. A szerződésben vállalt szolgáltatások megvalósulását ellenőrizni is kell, nem elhanyagolandó szempont a szankcionálásra való kapacitásbeli és jogi felkészültség sem. Ezen túlmenően minden egyes régió saját maga alakíthatja ki azokat a többlet szolgáltatásokat és minőségi paramétereket, amelyek meghatározását az állami vasúti holdingon belül is szükségesnek látjuk.

A személyszállítási szakágon belül több területen is nagy hiányosságok mutatkoznak. A személyszállítás lebonyolításában való esetleges külföldi, ill. magánvasúti érdekeltség ezeket enyhítené, vagy átszervezésekkel, fejlesztésekkel meg is szüntethetné. A jelenleg hiányzó, főbb szervezeti egységek: koncepcionális járattervezés, minőség-ellenőrzés, általános és kiegészítő szolgáltatások.

Jelenleg nincs viszonylati jegykiadási rendszer, így a MÁV nem tud valós adatokat gyűjteni az utazási szokásokról. Ugyanakkor a meg nem jelenő utazási igényekről nincsen semmiféle adatforrása a vasúttársaságnak. Egy új járat, új útirány (pl. IC vonal) bevezetésével kapcsolatban eseti felmérések születhettek, de koncepcionális, hálózati szinten történő tervezés nem létezik. Az eljutási lehetőségek

javítására már születtek országos ütemes menetrendi tervezetek különböző tollakból, melyek minden elágazó állomáson biztosítanak a csatlakozásokat. Ezeket a terveket azonban minden esetben elvetették. A MÁV által üzemeltetett hálózat csökkenésével a járattervezők feladata lehetne országos szinten is a koncepcionális járattervezés.

Súlyos gond a személykocsik állapota. Bár nem könnyű a sok esetben 30 éves életkort meghaladó kocsik üzemeltetése, a GySEV példája mutatja, hogy ezekkel a kocsikkal is lehetőség van minőségi szolgáltatás nyújtására.

Szükségét látjuk a MÁV-nál a kiegészítő szolgáltatásokért felelős személy meghatározásának is (pl. személyszállítási szakigazgató). A kiegészítő szolgáltatások közé sorolható a jegyeladási rendszer korszerűsítése és az üzletszabályzat egyszerűsítése, a tájékoztatási tevékenység fokozása, mivel a kiismerhetetlen (állandóan változó) menetrendek, bonyolult tarifák és rugalmatlan jegyvásárlási lehetőségek sok esetben már az utazás előkészítésének stádiumában elkedvtelenítik a potenciális utast.

A járműállományra vonatkozó szervezeti átalakulások lehetősége kapcsán megemlítendő a jármű lízing és „lokpool” cégek kialakulása. Nagy-Britanniában, ahol a franchise rendszer miatt nem évtizedekben, hanem csupán 5-15 év távlatban gondolkodnak a vasútvonalak üzemeltetésének megtervezésekor és a járművek beszerzése esetén, jól működik a jármű lízing rendszer.

A vontatójárművek terén elmondható, hogy több, helyhez nem kötött működésű (pl. pályafenntartási szerelvényeket üzemeltető és azokat mozgató) cég már vásárolt a MÁV-tól mozdonyokat és azok üzembe helyezése folyamatban van. A győri Audi gyár belső mozgatóit – iparvasutakhoz hasonlóan – a német vasút (DB-AG) egyik leányvállalata végzi. 2002 során tervezik, hogy a gyár szállításait a közvetlenül Németországból érkező mozdonyokkal külföldi vasúttársaság veszi át.

A lokpool cégek hasonlóan tevékenykednek a vontatójárművek terén. Régi mozdonyokat újítanak fel és az új rendeleseknek saját állományuk növelésére többlet mozdonyokat is gyártanak. Ezek nagyon keresett vontatójárművek, mivel a frissen felálló magánvasúti társaságok vonataik üzemeltetéséhez rövid határidővel mozdonyokat keresnek, ám az állami vasúttársaságok az üzleti részesedésük megőrzésének érdekében protekcionista gyakorlatot folytatnak és nem értékesítik használt, de felújítható mozdonyait.

A lízingcégek megjelenése okán az államvasúti szervezeti felépítésben különösebb változtatásokat nem kell eszközölni, azonban a közlekedés felügyeleti szervei fogják végezni a Magyarországon még nem honosított járműtípusok engedélyeztetését, minek kapcsán információ-technológiai fejlesztésekre és kapacitásbővítésre is szükség lehet.

Összefoglalva tehát, javasolt az önkormányzati felkészülés a versenyeztetésre és kormányzati lépések a személyszállítás regionális szintű finanszírozására; az állami személyszállító vasúton belül stratégiai járat- és szolgáltatás tervezésre, változtatásokra a jegyrendszerben és az üzletszabályzatban. Ezek nem kifejezetten az EU előírásai, hiszen az Európai Unió direktíváinak már nagyjából eleget tett a közlekedési jogi szabályozás. Az EU-tagországokban kialakult szervezeti felépítések alkalmazása, illetve az azokhoz való alkalmazkodás viszont mindenképp egy versenyképesebb, biztonságosabb, vonzóbb vasúti közlekedés kialakulása irányába mutat, ami lehetőséget nyújt a környezetbarát vasúti közlekedés EU által is elvárt fejlesztésére.

## **Szabályozás**

A szabályozás, mint utaltunk rá a szervezeti kerek tárgyalásakor, érintheti úgy az állami költségvetést, mint a jármű-engedélyeztetéseket. Van azonban egy olyan igény is, hogy a vasúti közlekedés országos szabályozása is felülvizsgálatra kerüljön. Az Országos Vasúti Szabványok (OVSz) egyes esetekben ugyanis túlságosan szigorúan határozza meg a megengedett műszaki megoldások körét. Esetenként ez az újonnan bevezetett technológiák figyelmen kívül hagyásából ered. Nincs semmi különösebb indok pl. arra, hogy Ausztriában engedélyezik a komolyabb lejtőkön való megálló létesítését, de Magyarországon nem – a mai fékberendezések megfelelő biztonsággal meg tudják állítani és álló helyzetben tudják tartani a lejtőn elhelyezett megállóba érkező járműveket. Ugyanígy rengeteget változtak a biztosítóberendezések, telekommunikációs berendezések, áramellátási, pályaépítési technológiák, stb. Szükséges tehát az OVSz részterületeinek felülvizsgálata, és ahol megindokolható, a szabályozás enyhítése, egyszerűsítése. Javasolt az OVSz folyamatos frissítése.

Hasonlóképpen nagy volumenű munkát jelentene a MÁV forgalmi utasításainak (és általában a vasúti közlekedésre vonatkozó szabályoknak) átdolgozása és egyszerűsítése. A sokkötetes MÁV forgalmi utasítás elsajátítása és az ismeretek frissítése

a gyakorló mozdonyvezetőknek is nagy terhet jelent. A magánvasutak mozdonyvezetőinek az ETCS rendszer használata ugyan nyújthat előnyöket, de ez nem jelenthet kibúvót a MÁV utasításainak ismerete alól. Ez pedig gátló tényező a szabad pályahasználat kialakulásában.

Vannak megváltoztatandó jogi szabályozók is. Jelenleg nincsen ugyanis sem hazánkban, sem egy sor más EU-tagállamban (pl. Franciaország, Spanyolország, Olaszország) olyan jogi lehetőség, amely korlátozná a pl. szakszervezetek működését a munkavállalók érdekvédelmi helyzetét még nem csorbító, de az üzletorientált működést is lehetővé tevő tevékenységekre. Itt kell megemlíteni a hazai vasútpolitika azon vonulatát is, ami már a közlekedési szektoron túlmutat. A foglalkoztatáspolitikai ki nem mondott szerepvállalója a vasút. Ennek következménye, hogy a jelenlegi létszám minden korábbi leépítés ellenére jelentősen több ember alkalmazását mutatja a MÁV-nál, mint amennyire a valóságban szükség lenne. Túl sok az adminisztrációs tevékenység és túl kevés az üzletfelekkel, utasokkal kapcsolatban álló frontember. Együttal olyan iskolázottságú munkások alkalmazását is jelenti, akik máshol már nehezen találnának munkalehetőséget. Ezért szükség van annak számszerűsítésére, hogy a feles létszámtól megválás milyen többlet terhet ró a munkanélküliségi pótlékolás révén az állami költségvetésre, ez mennyiben áll egyensúlyban a MÁV üzemeltetésében mutatkozó megtakarításokkal, illetve a hatékonyság növeledéből származó többlet bevételekkel? Mérlegelni kell, hogy mibe kerül az emberek átképzése, valóban a MÁV létszámának magas szinten tartása-e a leghatékonyabb eszköz az érintett réteg foglalkoztatottságának megoldására? Erre vonatkozóan szintén nincsen EU előírás, de a hatékony vasúti közlekedés kialakításához szükséges lépésnek ítéljük, utóbbi viszont már elvárás.

## 4. Összefoglalás

Elmondható, hogy a jogszabályok átvételével, a vállalkozói és pályavasúti társaságok elkülönítésével és egy sor további intézkedéssel a magyar közlekedéspolitika többnyire felkészült az Európai Unió tag-ságra. Jelenleg folyik a vasúti infrastruktúra néhány kulcsfontosságú elemének a felújítása, ám a korszerű paraméterek kialakítására a teljes törzshálózaton talán még 15-20 évet is várni kell. Ez mindenképp

gátolja a vasút versenyképességét a közúthoz képest, csakúgy, mint az egyelőre még igen merev, szocialista jellegű szervezet.

A versenyhelyzet kialakulása azonban már 2006, a szabad pályahasználat teljeskörű bevezetése előtt megtörténik, hiszen a fővonalai kapacitás 20%-ának megnyitását már csatlakozásunk időpontjától vállaltuk, illetve 2002. január 1-től adott a lehetősége a mellékvonalak magánkézben történő üzemeltetésére is.

A fokozódó verseny a MÁV-ra is kényszerítő erővel fog hatni. A szállítások volumene – mind csatlakozásunknak, mind a magyar és az európai gazdasági növekedésnek köszönhetően – valószínűleg a vasúton is stabilan növekedésben marad. Ugyanakkor szinte biztos, hogy a vasút nem tudja tartani a lépést a közúttal és tovább csökken áruszállítási részesedése. A nagy kérdés, hogy a közlekedési teljesítmények növekményéből való részesedésért mennyire hatékonyan küzd majd a vasút – azaz, a közlekedési igények felfutása mennyire esik inkább a közútra?

A csatlakozásnak összközlekedési szempontból minden bizonnyal lesz olyan negatív hatása, ami a forgalom növekedéséből adódik, de a vasúti közlekedés területén a hatások inkább pozitívak lesznek, az ezt biztosító folyamatok nagy része ráadásul már megindult.

Egy olyan közlekedéspolitika alkalmazásával, ami a vasúti felújításokat és fejlesztéseket tovább viszi, továbbá a jelenleg még a **szabad fejlődést gátló emberi és nem emberi tényezőket felszámolja**, mind a magyar közlekedés és környezetvédelem ügyének, az állampolgárok elvárásainak, mind pedig az Európai Unió kritériumainak eleget lehet a közeljövőben tenni. Ehhez azonban olyan politikai akarat szükséges, ami a soron lévő kormányzási ciklusnak már az első évében markánsan megfogalmazódik és lépéseket tesznek annak megvalósítására is.

## Felhasznált irodalom:

Közlekedéspolitika a 21. század elején, Középtávú közlekedésfejlesztési program, Kék Könyv (KTI, 2001.)

Kardos Tibor - Tóth Béla: A vasút környezetvédelmi helyzete az Európai Unió környezetvédelmi elvárásainak tükrében (1997.)

KSH évkönyvek

MÁV Rt. által rendelkezésre bocsátott adatok

MÁV Rt. Pályavasúti Igazgatóság P-3219/2002.

Környezetvédelmi beszámoló 2001.

A hazai közúti, vasúti, légi és vízi közlekedés országos, regionális és lokális emissziókataszterének meghatározása az 1996-os évre vonatkozóan (KTI Rt. a KöM megbízásából, 1998.) és hasonló 2000. évi adatok (KöM által rendelkezésre bocsátva).

MÁV honlap

Népszabadság archívum

**Köszönetet mondunk:**

Kovács György úrnak a kombinált szállítás fejezet összeállításában nyújtott segítségéért

Sujtó Alexandra úrnőnek (MKK programvezető)

Ács Balázs úrnak

Takács László úrnak

Gitta Ferenc úrnak (MÁV Rt.)



# **X. A vasúti-közúti kombinált fuvarozás kiterjesztésének akadályai**

**(Bela Györgyi-Révész Éva)**

A tanulmány célja, hogy áttekintést adjon a magyarországi vasúti-közúti kombinált szállítás jelenlegi helyzetéről, valamint megválaszolja azt a kérdést, hogy milyen tényezők befolyásolják a kombinált szállítás működését és fejlődését. Az EU közlekedéspolitikájának egyik prioritása a környezetkímélő szállítási módok ösztönzése, ennek egyik módja az áruszállítás áttérrelése a túlterhelt közutakról a vasutakra. A vasúti-közúti kombinált fuvarozás erre kínál lehetőséget. Megkérdeztük a kombinált szállítási piac legfontosabb szereplőit: miként vélekednek a vasúttársaságok, a közúti fuvarozók és szállítmányozók, valamint a kombi-fuvarozás szervezését végző operátorok a piac jelenlegi helyzetéről, kilátásairól, fejlődéséről? Elsőként bemutatjuk a vasúti-közúti kombinált fuvarozás előnyeit, hátrányait, jellemző technikáit. Ezt követően a piaci szereplőkkel készített interjúk alapján azonosított főbb befolyásoló tényezők elemzése következik.

A nyugat-európai országokban már a hatvanas évek végén kialakultak a kombinált szállítás alapformái és a fejlődés azóta dinamikus. Az utóbbi években új lendületet adott a fejlesztésnek az, hogy az Európai Unió közlekedéspolitikájában is előtérbe kerültek a környezetvédelmi szempontok, továbbá az, hogy a meglévő közúthálózaton egyre nagyobb problémát jelent az áru- és személyforgalom növekedése következtében is növekvő közúti forgalom lebonyolítása. Ezért tudatos intézkedésekkel törekednek a közúti áruszállítási forgalom visszaszorítására (pl. a közúti fuvarozók tevékenységének engedélyhez kötésével, az engedélyek számának korlátozásával, a gépjárművek tengelyterhelésének és károsanyag-kibocsátásának maximálásával, útdók, gépjárműadók bevezetésével), valamint – a kombinált fuvarozás fejlesztésével – a távolsági áruforgalom közútról vasútra vagy vízi útra terelésére. Az utóbbi évtizedekben hazánkban is – hasonlóképp az Európai Unióban lezajlott változásokhoz – jelentősen megnövekedtek a közúti szállítási teljesítmények, és ez nálunk még nagyobb problémát jelent, mivel Magyarország nem rendelkezik az ehhez szükséges minőségű közúthálózattal.

A kombinált szállítás fő előnye az optimális közlekedési munkamegosztás megvalósításán túlmenően az, hogy az egységes szállítóeszköz és rakodó berendezések, valamint az átfogó kommunikációs rendszerek alkalmazása révén integrált logisztikai láncok kialakítását teszi lehetővé.

Hazánkban a konténeres szállítás fejlesztése a hetvenes években kezdődött, az egyéb kombinált szállítási módszerek az EU-val kötött társulási szerződés hatására a kilencvenes évtizedben kerültek előtérbe. Mivel a kombinált szállítás általában csak viszonylag nagy szállítási távolságok esetében gazdaságos, hazai viszonylatban elsősorban a tranzit, valamint az export-import áruforgalom lebonyolítására vehető számításba.

## **1. A kombinált szállítási módok bemutatása**

A kombinált (vagy multimodális) szállítás esetén két vagy több közlekedési ágazat vesz részt egy adott szállítási feladat megoldásában. A kombinált szállítás lényege a különböző közlekedési ágazatok olyan együttműködésének megvalósítása, ami a szállítási láncok kialakításakor az egyes közlekedési ágazatok előnyeinek egyesítését teszi lehetővé, a hátrányok egyidejű kiküszöbölésével.

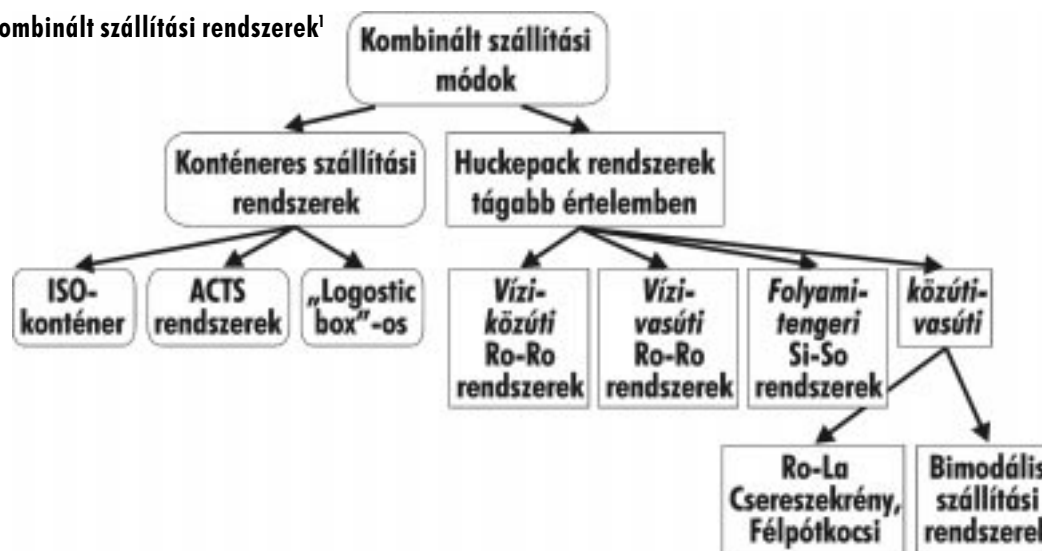
Kombinált fuvarozás esetén a távolsági szállítást általában vasúti vagy vízi közlekedéssel oldják meg, míg a helyi / körzeti elszállítás közúton történik. A távolsági és helyi fuvarozás csatlakozási helyein nem közvetlenül az árut rakják át, hanem az árut tartalmazó zárt konténert vagy magát a szállítóeszközt; illetve a szállítójármű gördül fel-, illetve le (úszik be, illetve ki) a másik szállítójárműre(be). Ennek megfelelően a kombinált szállítási rendszereknek egyik lehetséges csoportosítása a következő:

- konténeres szállítási rendszerek
- tágabb értelemben vett huckepack (=háton hordozás) szállítási rendszerek

## **A kísért forgalom**

A vasúti terminológiában a Ro-La technológiát nem daruzható technikaként is emlegetik, ami azt jelenti, hogy a közúti jármű nincs speciálisan kialakítva, tehát az alváza nincs megerősítve, és nem lehet daruval leemelni róla a teherszállító felépítményt, ezért a teljes járműnek fel kell hajtania a vasúti kocsira. A Ro-La rendszer (Rollende Landstrasse = gördülő országút) lényege, hogy a tehergépkocsi (nyerges szerelvénnyel) homlokrakodón át felhajtanak az alacsony

X. 1. ábra: Kombinált szállítási rendszerek<sup>1</sup>



rakfelületű vasúti kocsikra. A célállomáson a közúti járművek hasonló módon „saját keréken” gördülnek le a szerelvényről. A vasúti szállítás közben a gépko-szivezetők a szerelvényhez kapcsolt személykocsiban (hálókocsiban) utaznak.

## A kíséretlen forgalom

A nem-kísért kombinált fuvarozási forma klasszi-kusan a *konténer*, és azon megerősített vázszerkezetű közúti járművek, amelyek *félpótkocsija és felépítménye (csereszekrénye)* rakottan megemelhető. A konténer a leginkább rugalmasan kezelhető szállítási forma, hal-mozható, tengeri fuvarozásra alkalmas, míg a másik kettő ponyvás, nem halmozható, főképp a kontinen-tális fuvarozásban jelentős. Magyarországon a csere-szekrényes és a félpótkocsis fuvarozás kezdeti stádi-umban van, az összes nem-kísért forgalomnak csu-pán 3%-a. A kombinált áruszállítás korszerű techni-kájának tekintik a kíséretlen forgalmat. Ez esetben ugyanis a hasznossúly-holtsúly arány sokkal kedve-zőbb, mint a Ro-La esetében. Azonban e fuvarozási módok a közúti szállító részéről jóval nagyobb beru-házási és szervezési költségeket jelentenek.

A kíséretlen forgalom jelentős technikai és inf-rastrukturális előkészületeket igényel. A szállító és a speditőr vállalkozásoknak rendelkezniük kell olyan speciális rakományhordozókkal, amelyek daruzha-tóak, tehát mobil rakodógéppel, vagy bakdaruval átrakhatók. Ez a vertikális rakodás módja. A csere-szekrényekkel és daruzható félpótkocsival rendelkező járművek többre kerülnek, mint a normál kamionok. Ezen kívül a szállítmányozónak arra is gondot kell

fordítania, hogy a célterminálon az eszközt átvegyék és továbbítsák végső úticélja felé.

Magyarországon a 70-es évek elejétől indult meg intenzívebben a konténeres áruszállítás fejlesz-tése. Az első időszakban a MÁV a közepes konténe-rek városközi forgalmának megszervezésére helyez-te a hangsúlyt, de nemsokára fokozatosan bekap-csolódott a közepes és nagykonténerek nemzetközi forgalmának lebonyolításába is. A 90-es évekre ki-alakult a szárazföldi (közúti/vasúti) konténerkezelő állomások és terminálok hálózata is.

Nem lehet egyértelműen rangsorolni melyik kombinált szállítási mód jobb. Az 1. táblázat kü-lönböző szempontok alapján értékeli a szállítási rend-szereket. Ha a környezeti szempontú osztályozás esetén a hasznos/holt tömeg arányt tekintjük kör-nyezeti mutatónak, akkor a legkedvezőtlenebb meg-oldás a Ro-La, utána következik a félpótkocsis és a legjobb a konténeres szállítási mód.

## 2. A kombinált szállítás piaci jellemzői

A vasút–közút alágazatok kombinációja a kö-vetkező szállítási szinergiát eredményezi: a vasút nagy mennyiségű áruk szállításában hatékony, emi-att a nagy távolságok áthidalására kiválóan alkal-mas, míg a kamionos fuvarozás előnye az áruk be-gyűjtésében és elosztásában mutatkozik kis- és kö-zéptávolságon. Magyarországon a kombinált fu-varozás fejlettsége a nyugat-európai országokhoz viszonyítva alacsony, bár a kilencvenes évtized ele-jéhez képest megnégyszereződött e szállítási mód részaránya az összes vasúti szállításban belül.

<sup>1</sup> Dr. Tarnai Júlia: A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára című anyag 88. oldalán lévő táblázat változtatással.

X. 1. táblázat: A kombinált szállítási rendszerek összehasonlítása bizonyos értékelési szempontok alapján

Értékelési kritériumok		Konténeres szállítási rendszerek			Széles értelemben vett huckepack szállítási rendszerek						
		ISO-konténeres	ACTS rendszer	„Logistik bokszt”-os	Közúti/vasúti					Kömbi-rail- rendszer	Közúti/vízi (Ro-Ro) rendszer
					Huckepack szállítási rendszer				Kömbi-rail- rendszer		
					Ro-La	Csere-felépít- ményes	Félpótkocsis				
							daruzható	nem daruzható	kosaras kocsis		
Európai elterjedtség		+	–	–	+	+	–	n	–	–	+
Szállító járművek	Speciális vasúti/vízi szállítójármű iránti igény	+	–	+	–	●	–	–	–	–	●
	Speciális közúti szállítójármű iránti igény	+	–	+	+	●	●	+	+	–	+
	A szállítójárművek rugalmas alkalmazhatósága más szállítási feladatokra	+	–	+	●	+	●	●	●	–	+
Szállítás	Hasznos tömeg/holt tömeg	+	+	+	–	+	●	●	●	+	●
	Szállítási folyamatszervezés	●	+	+	+	●	●	+	●	–	+
	Áruvédelem	+	+	+	●	●	●	●	●	●	●
Átrakás	Rakodógép (-eszköz) igény	–	+	–	+	–	–	+	–	+	+
	Munkaerő-igény	–	+	–	–	–	–	●	–	●	●
	Energiaigény	–	+	–	+	–	–	+	–	+	+
	Időigény	●	●	–	+	●	●	●	–	●	+
	Területigény	●	+	●	+	●	●	+	–	+	+
Terminál kialakítás	Rakodási létesítményigény	+	+	+	●	+	+	●	+	+	●

jelmagyarázat: + - kedvező ; ● - közepes; – - kedvezőtlen

Forrás: Kombinált forgalmi infrastruktúra összehangolt fejlesztési programja (Roll on/Roll-off) a vasút, közút és a vízi út részvételével. *Transorg* 1995.

**X. 2. táblázat: A kombinált szállítás részaránya az összes vasúti áruszállításon belül**

	1990	2000
Ausztria	7%	20–25%
Magyarország	2,50%	10%

Forrás: Wéber Erika, a MÁV Rt Kombináltfuvarozási Divíziójának munkatársa

Az elmaradás legfontosabb okai között említhető a keleti piacok elvesztése következtében a vasúti áruforgalom visszaesése, illetve az elmaradt infrastruktúrális fejlesztések.

**A kísért forgalom piacának főbb jellemzői**

A Ro-La-t elsősorban azok a társaságok veszik igénybe, amelyek a volt szocialista, illetve a fejlettebb országokból szállítanak Nyugat-Európa felé. E fuvarvállalkozások általában viszonylag kis méretűek, azaz kevés szállítójárművel rendelkeznek, és nincs nyugati partnerük, aki például a csereszkecrényt elszállító közúti járművet biztosítaná. (román, jugoszláv, török). Ezek a fuvarozó társaságok nem rendelkeznek a fejlettebb és költségesebb technológiát igénylő daruzható járművekkel<sup>2</sup>, valamint nincs elég szállítóeszközük, hogy a célországban biztosítsák a vasútról a további közúti fuvarozást.

Hazánkban a Ro-La fuvarozás szervezését az 1990-ben alakult Hungarokombi Kft. végzi. A forgalomhoz szükséges speciális kocsikat a MÁV Rt.-től és a külföldi tulajdonosoktól bérli. Megalakulásától egyre növekvő teljesítményt ért el.

Jelenleg a magyar kombinált fuvarozás meghatározó része, több mint 60%-a Ro-La<sup>3</sup>. Ezzel szemben a kombinált fuvarozás leggyakoribb formája Nyugat-Európában a konténerek, a csereszkecrények és félpótkocsik szállítása, azaz az úgynevezett kísértetlen forgalom. A szállítás ezen formája képviseli a kombinált fuvarozás teljes piacának hozzávetőlegesen 80 százalékát. Csak a konténerszállítás körülbelül 45-50%-a az összes kombinált szállításnak Nyugat-Európában<sup>4</sup>. Bár országoként jelentős arányeltolódások vannak, hazánkban a kísért – kísértetlen fuvarozás aránya nagyjából fordított. E jelenség okairól a későbbiekben még szó lesz.

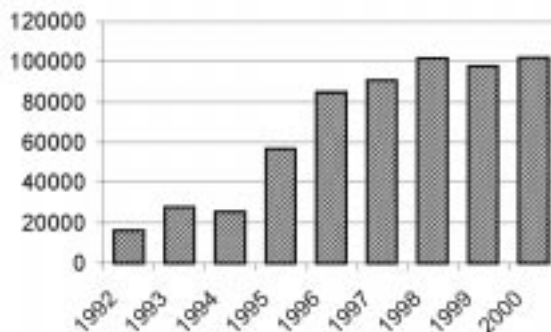
<sup>2</sup> Daruzható: A kamionról leemelhető a konténer, az árut szállító tartály, stb.

<sup>3</sup> Interjú Wéber Erikával, a MÁV Rt Kombináltfuvarozási Divíziójának munkatársával.

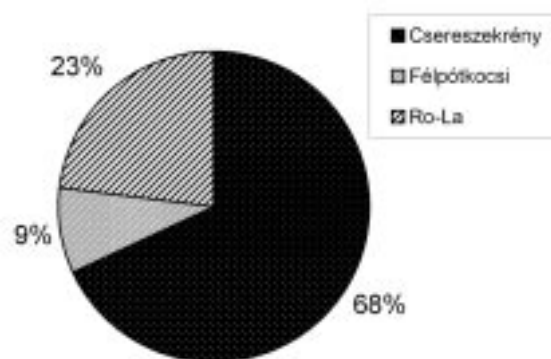
<sup>4</sup> Interjú Dr. Tarnai Júliával, a BME Közlekedésüzemi Tanszék docensével

<sup>5</sup> UIRR Report, 2000, 13. oldal

**X. 2. ábra: Közúti áruszállító járművek vasúti szállítása, elszállított teherautók száma, db**



**X. 3. ábra: Kombitechnikák aránya az összes nem konténeres kombinált szállításon belül Európában (2000)<sup>5</sup>**



Magyarországon jelenleg működő kombiterminalok, ahol Ro-La fuvarozásra van lehetőség: Kiskundorozsma (Szeged mellett), Budafok-Háros és Sopron. A Hungarokombi a következő relációkban indít Ro-La vonatokat:

- Sopron–Wels (osztrák–német határ), illetve Wels–Sopron,
- Szeged–Wels, illetve Wels–Szeged,
- Szeged–Sezana, illetve Sezana–Szeged.

A Sopron–Wels vonalon napi öt vonatpár közlekedik, amelyeken engedélymentesen haladhatnak át a kamionok Ausztrián. Jellemzően a kiskundorozsmai terminált azok veszik igénybe, akik nem rendelkeznek Magyarországra érvényes áruszállítási engedéllyel (török, görög szállítók). A Szeged–Wels reláció a tranzit forgalom számára jelentős, naponta 3–4 vonatpár indítása vonatkonként 20 kamion fu-

varozását jelenti. A Szeged-Sezana útvonalat a szlovén kombitársasággal építették ki, napi 1 vonatot indítanak az útvonalon, a Románia-Olaszország forgalmat fedi le ez a szolgáltatás. A Ro-La vonatok együttes kihasználtságának mértéke, már az indulás évében is 85% felett volt. Azóta is magas igény jelentkezik ez iránt a szállítási forma iránt.

## A nem-kísért forgalom piaca

A hazai nem-kísért kombinált (konténer, csereszekrény, félpótkocsi) forgalomnak az összes vasúti forgalmon belüli aránya a fejlett nyugati országoknál tapasztaltaknak a fele.<sup>6</sup> A 80-as években a konténerforgalom 80%-a volt szocialista országokkal bonyolódott le. Mára a nem-kísért kombinált áru-fuvarozás kevesebb, mint 10%-a bonyolódik a FÁK-országokkal.

### X. 3. táblázat: A MÁV Rt. nemzetközi konténerforgalmának alakulása<sup>7</sup>

Év	Rakott (db)	Üres (db)
1990	170292	27359
1991	78489	43000
1992	66257	29957
1993	58981	26703
1994	61469	34421
1995	55232	26725

Forrás: A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, KTI – TRANSORG, Bp, 1998.

A nem-kísért kombinált fuvarozás sajátossága, hogy az üres konténereknek a célállomásra átvétel után vissza vagy egy depóra kell jönniük. Ezzel szemben a Ro-La szállításhoz a szolgáltatást igénybe vevő (operátor, pl. Hungarokombi Kft.) egy teljes vasúti kocsit bérel a MÁV-tól, és ő gondoskodik a szállítás megszervezéséről, így tulajdonképpen a MÁV szempontjából mindegy, hogy a közúti szállító jármű rakott-e vagy üres, de általában rakott.

Az árat alapvetően a piac határozza meg, nem a tényleges költségek, amelyek meghatározása

amúgy is nehézségekbe ütközik. A nemzetközi konténerforgalom túlnyomó része Záhony, Budapest-Józsefváros, Sopron terminálokra korlátozódik. Ezen kívül további terminálok vannak nagy árukibocsátó helyek közelében, gyakran magánvállalkozásban, ennek eloszlása évről évre változik. A jelenlegi nem-kísért forgalom további nagyobb kombitermináljai: Debrecen, Miskolc, Szeged, Szolnok, Pécs, Békéscsaba, Szombathely. Ezekon kívül számos állomás nyitott a közepes belföldi konténerforgalomra.

## A piaci szereplők

A kombinált vasúti-közúti szállítás piacát a nagy szervezettség jellemzi. A legfőbb piaci szereplők:

1. a szállítmányozók és a közúti fuvarozók
2. az operátorok (pl. Hungarokombi Kft., Pannoncont Kft.)
3. a vasúttársaságok (MÁV Rt., GYSEV).

A közúti szállítási piacon rengeteg vállalkozás, vállalat működik, óriási a verseny, atomizálódott struktúra jellemző<sup>8</sup>. Ennek érzékeltesére jó példa a Hungarocamion, amely 1200 kamionjával, és 2300 alkalmazottjával elsőre jelentős szereplőnek tűnik ezen a piacon. Azonban a Magyarországon forgalomban levő tehergépkocsik száma megközelíti a 350 ezret<sup>9</sup>. A Hungarocamionnak saját szegmensében, amely a nemzetközi, közúti, nagy teherkocsi fuvarozást jelenti, körülbelül 10-12%-os részesedése van, míg a fuvarozási piac egészét tekintve csupán 0,5-1%-ra becsülik saját részesedésüket<sup>10</sup>. Magyarország már átvette az EU piacra jutási feltételrendszerének elveit, a hazai tőkeerő azonban jóval alacsonyabb, mint az EU tagállamok fuvarozói esetében. Az éles verseny miatt nyomottak az árak, beruházásra, korszerűsítésre nincs elegendő forrás. Mindezek következtében a tehergépkocsik átlagéletkora 9,5 év, a járműállomány közlekedés-biztonsági és környezetvédelmi szempontból is korszerűtlen.

A szállítás koordinációját általában az operátorok intézik, akik szerződéses kapcsolatban állnak a

<sup>6</sup> A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, KTI – TRANSORG, Bp, 1998.

<sup>7</sup> 1995-ben megváltozott a MÁV statisztikai rendszere. Emiatt a nem-kísért forgalmat nem darabszámban tartják nyilván. A díjszámítás és nyilvántartás alapegysége a TEU (twenty-foot equity unit = 20 láb hosszú konténer), ami egy hossz mérték, és a konténer (csereszekrény, félpótkocsi) nagyságát ennek segítségével jellemzik. Nem alkalmaznak továbbá üres-rakott megbontást. 1996-ban a MÁV Rt. nemzetközi konténerforgalma 169931 TEU volt, 1997-ben pedig 115982,5 TEU. A TEU alapú nyilvántartási rendszert egészíti ki a UTI rendszere, ami a tömeget is figyelembe veszi a díjszabásnál (1 UTI = 1 rakott 40 lábas konténer).

<sup>8</sup> <http://www.mkfe.hu/index.asp?rolunk/beszamolok/konferencia.htm>

<sup>9</sup> <http://www.webtrans.hu/hir.php?ad=20010909075234&tip=Gazdasag>

<sup>10</sup> Interjú Deák Andrással, a Hungarocamion kereskedelmi koordináció vezetőjével

vasúttársaságokkal és azokkal a szállítványozókkal, közúti fuvarozókkal, akik a kombinált szállítási módot választják. Az operátorok összegyűjtik az igényeket és a vasúttól bérelt vonatokon a kapacitást kihasználva igyekeznek teljesíteni azokat. A Hungarokombi operátor társaság a Ro-La tekintetében Magyarországon monopolhelyzetben van, kíséretlen szállítást más operátorok is végeznek. Mivel a hazai piacon a kombinált szállítás jelentős részét a kísért forgalom teszi ki, szemben a nyugat-európai tendenciákkal, ezért beszélhetünk kombinált szállítás esetén az operátorok piacán jelentős koncentrációról.

A MÁV Rt. tapasztalata, hogy egyre inkább növekszik a nem operátoros forgalom aránya is a kombinált szállításban. Megjelentek olyan nagy társaságok (például hajózási társaságok), amelyek közvetlenül a MÁV Rt.-vel kötnek szerződést szállításra. Mivel a bérelt vonatokra nagy összegű letétet kell fizetni, amely jelenleg vonatonként 5000 euró, ezek tőkeerős és jelentős szállítási volument igénylő vállalatok.

### **A kombinált forgalom irányai**

A szállítás irányát az export-import és a tranzitforgalom határozza meg. 1997-ben a Helsinkiben megrendezett 3. Összeurópai Közlekedési Konferencián rögzítették a páneurópai közlekedési hálózatban elsőbbséget élvező tíz legfontosabb útvonalat (Helsinki folyosók). A folyosók hagyományos közlekedési útvonalakat jelölnek meg, tehát vasútvonalakat, közutakat, vízi utakat. Az Európai Unió kezdeményezésére indult a TINA (közlekedési infrastruktúra igényeinek felmérése) folyamat, amelynek 1999-es zárójelentése összefoglalóan tartalmazza a 11 csatlakozni kívánó ország közlekedési hálózatának azon elemeit, melyek részei a Transz-Európai Közlekedési Hálózatnak. A TINA hálózat a tíz páneurópai közlekedési folyosóból és kiegészítő hálózati elemekből áll.

Magyarország központi helyzete következtében a Páneurópai folyosók találkozásánál fekszik, a hazánkat érintő TINA szállítási útvonalak a következők:

- IV. folyosó: Berlin/Nürnberg–Prága–Pozsony/Bécs–Budapest–Konstanca/Szalóniki/Isztambul
- V. folyosó: Velence–Trieszt/Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lvov
- VII. folyosó: a Duna, amely a Duna-Rajna-Majna csatornának köszönhetően várhatóan felértékelődik a jövőben.
- X. folyosó: Salzburg–Belgrád–Szalóniki.

Egyik nagy kérdőjel a tranzitforgalom alakulását tekintve, hogy a jugoszláv helyzet stabilizálódása után áttérrelődik-e a forgalom Magyarországról a Balkán felé. Ennek már vannak jelei a MÁV kombinált nemzetközi áru fuvarozásában, amely enyhe mértékben csökkent. Szintén a kombinált fuvarozás növekedése ellen hat, az úgy nevezett „Záhony-probléma” Ukrajna miatt. Itt a forgalom olyan mértékben lecsökkent, hogy több éve nem emeltek árat, mert a piac a jelenlegit is alig képes kifizetni<sup>11</sup>.

### **3. A kombinált fuvarozás fejlődését befolyásoló gazdasági tényezők**

E fejezetpontban a kereslet – kínálat alakulását meghatározó gazdasági természetű tényezőket térképezzük fel: az árak, bérek, beruházásigény, szervezési költségek állnak a vizsgálat középpontjában.

#### **Az árak szerepe**

Az árak nagy szerepe van, és azt gondolhatnánk, hogy a kombinált szállítási módnak ár tekintetében fel kell vennie a versenyt a közúti szállítással ahhoz, hogy a fuvarozók, szállítványozók ezt a szállítási módot válasszák. A magyar kombinált piac jelentős részét kitevő Ro-La azonban jóval drágább, mint ugyanazon szakaszon a közúti szállítás.

Azzal, hogy a kamion vasúton utazik, számos költség tekintetében csökkenés következik be, ami ellensúlyozhatja a Ro-La jegy árát. A költségcsökkentő tényezők a következők:

- Amíg a kamion a Ro-La vonaton van, addig nem fogyaszt üzemanyagot
- Mivel a kamion nem saját kerekein megy, ezért kevésbé használódik el (motor, gumibroncsok stb.), ezért
- Potenciálisan csökkenhetnek a javítási, karbantartási költségek

Ezek közül csak az üzemanyagköltség csökkenés jelentkezik rögtön, a többi tényezőnek hosszabb távú hatása van, a szállítók kevésbé érzékelik. Az üzemanyagköltség csökkenés mértékénél a vasúti jegy jóval jelentősebb költségnövekedést jelent.

Kíséretlen esetben a kamionsofőrök elmaradó bérével tovább csökken a vasúti szállítás költsége, azonban ezzel együtt sem versenyképes az ár a ha-

<sup>11</sup> Forrás: Interjú Wéber Erikával, a MÁV Rt Kombináltfuvarozási Divíziójának munkatársával.

zai alacsony bérek és a kiséretlen szállítás nagyobb kockázata miatt.

Akkor miért választják mégis a kombinált szállítást a fuvarozók? Ebben a döntésükben nem az ár a fő magyarázó tényező. A fő ok a kiadott közúti engedélyek szűkössége. A Nyugat-Európába szállító vállalatok számára két lehetséges útvonal létezik. Az egyik az Ausztrián átvezető, a másik ennél lényegesen hosszabb és rosszabb minőségű, ráadásul egy határátlépéssel többet jelentő, Szlovákián és Csehországon átvezető út. Ausztriában az Ökopont rendszer következtében az igényekhez képest jóval kevesebb közúti engedély áll rendelkezésre. A magyar szállítmányozók ezért kényszerülnek választani a Ro-La és a szlovák-cseh útvonal között.

A Hungarocamion véleménye szerint nem véletlen, hogy e két reláció költség szempontjából nagyjából ugyanannyiba kerül. Tehát a szlovák-cseh útvonal nagyobb üzemanyagköltsége ugyanannyi, mint a Ro-La vasúti jegy árával megnövekedett ausztriai szállítási költség. A Ro-La persze több szervezést igényel, előre le kell foglalni a helyeket, ráadásul az igényekhez képest jóval kevesebb hely van. A szlovák-cseh útvonal azonban rosszabb minőséget, több határátkelőt jelent, ezért a nagyobb szállítmányozók (így a Hungarocamion is) igyekeznek a Ro-La vonatokon hosszútávú szerződésekkel állandó helyeket foglalni. Az osztrák fél úgy ösztönzi ezt a megoldást, hogy a két kombinált utat (odavissza, vagy kétszer oda) igénybe vevő kamionoknak egy **jutalom engedélyt** ad közútra. Ez rendkívüli motivációt jelent a szállítmányozóknak, fuvarozóknak, hiszen megtehetnek két utat az országon át, amire nem használnak el közúti engedélyt, és ehhez kapnak egyet „ajándékba”.

A Ro-La további előnye, hogy amíg a kamion a vasúton utazik, a pilóta (sofőr) közben pihen, és az AETR megállapodásban<sup>12</sup> kötelezően előírt pihenőidejét is letölti, miközben a szállítási folyamat nem állt meg.

### **Kísért és kiséretlen kombinált szállítás hasznos-holt súly aránya**

A szakirodalom a kiséretlen szállítást általában korszerűbb technikának tekinti a Ro-La-hoz képest, azt jósolják, hogy hosszabb távon Magyarországon is ez a kombifuvarozási mód lesz a nagyobb arányú. A jobb megítélés oka, hogy kiséretlen szállítás esetén a vasúti kocsikon a hasznos súly aránya a holt súlyhoz viszonyítva kedvezőbb, mint a teljes kami-

on fuvarozásakor. Ráadásul a sofőröknek sem kell a vasúton tétlenül tölteniük az időt.

Ha a közúti fuvarozók szempontjából nézzük, a hasznos súly/holt súly arány megítélése más. A ponyvás pótkocsihoz képest a konténeres megoldás többletsúlyt jelent, ami jelentősen növeli az üzemanyag-fogyasztást. Ebből következően a konténerek közúti szállításánál minél rövidebb útszakaszra törekednek.

A következőkben a kiséretlen kombinált fuvarozás alatt a konténerszállítást értjük. Ennek oka, hogy mind a nemzetközi, mind a hazai gyakorlatban a csereszekrény és a félpótkocsi alkalmazása elenyésző arányú a konténeres megoldáshoz képest. Ha a kiséretlen szállítás fogalmát kiterjesztjük mindhárom kombitechnikára, azt külön jelezzük.

### **Az ügyfelek igényei**

A fuvarozók és szállítmányozók piacán óriási a verseny, és az „életben maradáshoz” minden ügyfélért meg kell küzdeni, az igényeket pedig a lehető legjobban teljesíteni. Az ügyfelek pedig *gyorsaságot, megbízhatóságot és kedvező árakat* várnak. A Hungarocamion<sup>13</sup> tapasztalata szerint nem ritka az olyan megrendelés, hogy például Budapestről Amszterdamba 25-30 órán belül kell szállítani. Ez a kamionok megrakodásával, a határátkelőkön való várakozással és a sofőrök kötelező pihenőidejével értendő, és szinte teljesíthetetlen. Azonban ha nem vállalkoznak rá, akkor elveszíthetnek egy ügyfelet. Egy ilyen szűkös határidőbe pedig nem nagyon fér bele a vasúti menetrendhez való alkalmazkodás. Az ilyen megrendelések nem ösztönzik a kombinált szállítást egyik módját sem.

A kombinált szállítási módok között is van különbség a gyorsaság tekintetében. A kiséretlen szállítás általában lassabb a kísérthez képest. A nem megfelelő szervezés miatt előfordul, hogy a kamionsofőr nincs helyben, amikor a vonat megérkezik az átrakodó helyre. A konténerek átrakodása a közúti szállítójárműre is tovább tart és nagyobb odafigyelést igényel a Ro-La-hoz képest, ahol a megrakott kamionnak kell csak legördülnie. Konténerek esetén általában szükség van raktározásra, ami akár előny is lehet, hiszen halmozható eszköz, azonban ez tovább lassítja a folyamatot.

Megbízhatóság tekintetében előbbre sorolják a Ro-La-t, mint a kiséretlen szállítást, ugyanis a sofőrök jelenléte a vasúti szakasz során nagyobb biztonságot eredményez.

<sup>12</sup> <http://www.mkfe.hu/dokumentumok/aetrvegleges.doc>

<sup>13</sup> Interjú Deák Andrással, a Hungarocamion kereskedelmi koordináció vezetőjével

## Just-in-time rendszerek

A közlekedési és logisztikai szakemberek a következő évekre az áruszállítási igények egyre intenzívebb növekedését prognosztizálják. Ennek fő okaiként a piacok globalizációja mellett a korszerű gyártás- és kereskedelemszervezési eljárások (pl. a készletszegény gyártás, a just-in-time elvű, azaz percrekész vagyis éppen időben beszállítás) elterjedését, valamint a gyártási mélység csökkentését és ezzel egyidejűleg az outsourcing (kiszervezés, vállalkozásba adás) arányának növekedését említik<sup>14</sup>.

A just-in-time elvű (továbbiakban JIT) anyagellátás esetében csökkennek a rendelési mennyiségek és a szállítási időközök, ami a küldemények nagyságának csökkenésével és ugyanakkor a küldemények számának növekedésével jár együtt. Tehát első közelítésben az állapítható meg, hogy a JIT-elvű szállítás bevezetése általában a szállítási ráfordítások növekedését, a közlekedési infrastruktúra nagyobb leterhelését vonja maga után.

Az ilyen beszállítások csak akkor valósíthatók meg gazdaságosan és akadálymentesen (lásd formai dugók), ha a beszállító telephelye a felhasználó közelében van, vagy ha a felhasználót egy hozzá közeli kihelyezett raktárból szolgálják ki. A JIT-elvű beszállítások többsége azonban a gyakorlatban egy, illetve több napra pontos szállítást jelent. Az ilyen esetekben jelentősen megnőhetnek a szállítási ráfordítások.

Nem elhanyagolható tény az sem, hogy a JIT-elvű ellátás esetén általában csökken az összes szállítandó árumennyiség. Ennek okai egyrészt a szoros információáramlásból erednek, a szállító tudja, hogy ténylegesen mennyi anyagra van szükség. Másrészt a minőségbiztosítás a JIT-elvű anyagellátás révén átkerült a beszállítóhoz, a selejt nem kerül szállításra.

A JIT rendszerek terjedésének egyik leglátványosabb eleme, hogy a beszállítóknál, a felhasználóknál a raktárkapacitások leépülnek, nem raktárra gyártanak többé, hanem elszállításra. Ezért a szállítókra nagy felelősség hárul. Kombinált elszállítás esetén a JIT elméletileg a kísértetlen fuvarozás terjedését segíti elő. A gyártó telephelyén ugyanis észszerű egy konténert, vagy egy csereszekrényt telepíteni, amelyet feltöltenek a gyártás ütemének megfelelően. Ezzel a megoldással a gyártó kvázi raktárként használhatja a konténert, csereszekrényt. Az elszállító járműnek pedig nem kell a feltöltést megvárnia, hiszen a megrakodott konténert, csereszekrényt helyezik csak a kocsira.

Ha a szállítmányozónak, közúti fuvarozónak azonban több pótkocsija van, mint vontató járműve, akkor a hagyományos ponyvás pótkocsikkal is megoldható a fent ismertetett kvázi raktár telepítése. A Hungarocamion a JIT rendszert alkalmazó egyes ügyfeleinél ún. *telepített pótkocsikat* alkalmaz, amelyeket az ügyfelek megrakodnak, majd a Hungarocamion vontatói elszállítanak.

## Bérszínvonal különbségek Nyugat-Európa és Magyarország között

A kísértetlen kombinált szállítási módnál a kamionsofőrök nem utaznak a vasúton a közúti járművel. Ez költségcsökkentő tényező, amely akár elensúlyozhatja a nagyobb szervezési költséget és az általában hosszabb menetidőt, amivel a nem-kísért fuvarozás együtt jár. Ez az összefüggés azonban Magyarországon az alacsony bérek miatt nem igaz.

A nyugat-európai szállítmányozók esetében a kamionok sofőreinek utaztatása óriási többletköltséget jelent, ezért nekik a Ro-La megoldás jóval drágább a kísértetlen kombinált szállításhoz képest. A nem-kísért megoldás azonban nem csak a bérköltségek miatt népszerűbb, hanem a nyugat-európai és a magyar munkavállalók közötti egyéb különbségek miatt is.

A nyugat-európai munkavállalót nem lehet egy hónapra elküldeni otthonról, mint a magyar sofőröket. Egy holland kamionsofőr nem hajlandó hetekig távol lenni családjától, míg a magyarok szeretik a hosszú utakat, mert ezzel lényegesen többet kereshetnek, mint az egy-két napos fuvarokkal<sup>15</sup>. A hazai kamionsofőrök „hadrafoghatósága” miatt könnyebb a hosszú időtartamú kamionos szállítás és kísért kombinált szállítás megszervezése, mint a nyugat-európai országokban. Ez a felfogásbeli különbség magyarázhatja a Ro-La versus kísértetlen szállítás közötti különbséget is, hiszen a nyugat-európai kamionsofőrnek csak a terminálig kell elvinnie az árut, ott átteszik a konténert, csereszekrényt, félpótkocsit vasúti szállítóeszközre, a célterminálon pedig egy másik kamion és persze másik pilóta veszi át.

## A szállítmányozók partneri kapcsolatai külföldiekkel, hálózatok

A közúti közlekedésben lezajlott liberalizáció és privatizáció eredménye, hogy a magánszféra vált e területen uralkodóvá, és ez jelentősen növelte a rugalmasságot. A közúti közlekedés fejlődése és bő-

<sup>14</sup> Dr. Tarnai Júlia: A logisztika kihatásai az áruszállítási igények alakulására

<sup>15</sup> Interjú Deák Andrással, a Hungarocamion kereskedelmi koordináció vezetőjével



vülése a jövőben is várható. 2010-re a magyar nemzetközi áruforgalmat 64,2-72,5 millió tonnára becslik<sup>16</sup> (jelenleg 60 millió tonna körüli) és ebből a közút várhatóan 23-25 millió tonnával fog részesedni. A nemzetközi forgalom jelentős része (37%) bonyolódik nyugati irányban három EU-országgal: Ausztriával, Németországgal és Olaszországgal, és ezek a kapcsolatok a jövőben várhatóan erősödni fognak. Az erőteljes szállításnövekedés következtében egyre nagyobb szerepet játszanak a fuvaroztatók, szállítmányozók külföldi partneri kapcsolatai, amely a kombinált szállításra is ösztönzően hathat.

A kísértetlen kombinált szállítás jó szervezést igényel, hiszen a vasúton érkező konténert, csereszekrényt, félpótkocsit a célterminálon általában raktározzák, és onnan viszi tovább egy másik közúti szállítójármű. A szállítmányozóknak, fuvarozóknak gondoskodnia kell arról, hogy legyen valaki, aki a vasúton érkező árut átveszi és továbbítja. A Ro-La esetében ez annyival egyszerűbb, hogy mind a közúti jármű, mind annak pilótája kíséri az árut. A kísértetlen szállításhoz vagy egy nagy tőkeerős szállítványozó szükséges, akinek vannak kamionjai és sofőrjei is Európa szerte, vagy egy kisebb, ugyanakkor jó hálózattal rendelkező fuvarozó vállalat képes megoldani ezt a szervezési feladatot.

Lehetséges megoldás, hogy az egyes országok fuvarozói szerződéses kapcsolatra lépnek, és így bonyolítják le a nem-kísért kombinált szállítást. Ennek további előnye lehet, hogy a célterminálon egy jó helyismerettel rendelkező fuvarozó vállalat veszi át a konténert, csereszekrényt, félpótkocsit. A jobb helyismeretet főként a nyugat-európai szállítványozók igyekeznek ilyen módon kihasználni, amikor Nyugat-Európából Kelet-Európába szállítanak.

## 4. Infrastrukturális tényezők

A kombinált szállítás fejlesztésének fontos feltevése a szükséges infrastruktúra megteremtése. Az *útvonalbállozást* tekintve a vasúttal szembeni igények a nagyobbak, de lényeges szerepe van a megfelelő teherbírású burkolattal rendelkező közutaknak is. A *járműállomány* tekintetében mind a vasúttársaságoknak, mind a közúti fuvarozóknak rendelkezniük kell a kombinált szállítás lebonyolításához szükséges speciális járművekkel. Ezekon kívül fontos sze-

rep jut a *kombinált forgalmi termináloknak* is, amelyek megteremtik a különböző közlekedési alágazatok kapcsolódási pontjait.

A kombinált szerelvények menetidejét jelentősen befolyásolja a **vasúti infrastruktúrára** jellemző műszaki körülmény. Ide sorolható a vasúti kocsik műszaki állapota, a menetrendi helyzet, a vasúti pálya műszaki állapota, a vágányszám, a megengedett sebesség.

Magyarország 1991-ben írta alá a AGTC<sup>17</sup> szerződést, amely értelmében előírt sebességet és kétvágányúsítást kell a kombinált szállítás számára biztosítani. E dokumentumban az ENSZ kifejezi a kombinált szállítás vasúti infrastruktúráját érintő legfontosabb követelményeket és célokat.

### X. 4. táblázat: A nemzetközi kombinált szállítás vasútvonalaival szembeni követelmények<sup>18</sup>

Jellemzők	Jelenlegi érték	Célérték
Sebesség (km/h)	100	120
Vonathossz (m)	600	750
Átlagos szerelvénytömeg (t)	1200	1500
Engedélyezett tengelyterhelés (t)	20	20 (22,5 t 100 km/h-nál)

Magyarországon a vasúti infrastruktúra állapota egyelőre nem felel meg a fenti követelményeknek. A kombinált szállítást kielégítő nagy sebességű vasútvonalak fejlesztésére elsősorban a hazánkat érintő Helsinki folyosók mentén van szükség. A Közlekedéstudományi Intézet a közelmúltban átfogó elemzést készített a hazai kombinált szállítási infrastruktúráról. Elsősorban a meghirdetett Ro-La és a kiemelt konténer irányvonatok relációira és az igénybevett pályaszakaszokra összpontosítottak.

Ro-La szerelvények a következő relációkban közlekednek magyarországi vonalrészen:

- Kiskundorozsma–Hegyeshalom (Wels felé),
- Kiskundorozsma–(Budapest Háros)–Munkacsanak (Sezana felé)

- Budapest Háros–Hegyeshalom

Az export-import, illetve tranzit konténerforgalmat lebonyolító fontosabb vonatok a következő fővonalakon haladnak<sup>19</sup>:

- Sopron–Kelebia,
- Sopron–Lökösháza,

<sup>16</sup> Simon Gyula – Dr. Zsirai István: A közúti áruszállítás piacának alakulása az EU integráció tükrében, 308. oldal.

<sup>17</sup> European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations

<sup>18</sup> Dr. Tarnai Júlia: A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára, 101. oldal.

<sup>19</sup> A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, 1998, KTI, 12. oldal.

- Hegyeshalom–Lökösháza,
- Budapest–Rajka,
- Budapest–Sopron,
- Budapest–Murakeresztúr,
- Murakeresztúr–Lökösháza

Konténervonatok szükség esetén más viszonylatban is közlekedhetnek, de ezek nem menetrend-szerűek. Az AGTC szerződés értelmében mind a Ro-La vonatok, mind a konténervonatok (konténer, csereszekrény, félpótkocsi) 100 km/h-s elméleti sebességgel közlekedhetnek. A tényleges haladási sebességek azonban a következő befolyásoló tényezők miatt ettől lényegesen elmaradnak<sup>20</sup>:

A magyar vasút infrastrukturális fejlesztése a kilencvenes években jórészt elmaradt, ez összefügg az évtized elején bekövetkezett forgalom-visszaeséssel, a pénzügyi források beszűkülésével. Az Állami Számvevőszék 1997-es vizsgálata megállapította, hogy az elmaradt fejlesztések 440 milliárd Ft belső adósságállomány felhalmozódását eredményezték, ez 2001-es árakon számolva megközelíti a 760 milliárd Ft-ot<sup>21</sup>.

Az infrastruktúra állapotromlását jellemzi a bevezetett sebességkorlátozások száma és hossza. 1998-ban a vonalhálózat 38%-án volt az infrastruktúra elhasználódásából eredő sebességkorlátozás. Csak a nemzetközi és hazai törzshálózati fővonalakat tekintve – ahol a kombinált szállítás is bonyolódik – a sebességkorlátozás aránya 31–35%.

Figyelembe véve a Ro-La és a fontosabb konténervonatok útvonalait, a kiemelt kombinált szállítási relációk a következő MÁV fővonalakat érintik<sup>22</sup>:

1. Budapest – Hegyeshalom
2. Budapest – Murakeresztúr
3. Budapest – Kelebia
4. Cegléd – Kiskundorozsma
5. Cegléd – Lökösháza

A teherkocsi állomány 1990-ben 63 237 db volt, míg 1999 végén 22 055 db. Az élettartamuk több mint 20 év. A néhány speciális kocsi üzembeállításától eltekintve az elmúlt években a beszerzés, karbantartás elmaradása miatt az üzemképes teherkocsik száma folyamatosan csökken. A kombi-fuvarozók speciális kocsikat igényelnek, így a járműpark igazából sem számában, sem összetételében

nem megfelelő. A vontatójárművek (mozdonyok) száma is jelentősen csökkent selejtezéssel.

Összességében megállapítható, hogy a járműpark romló műszaki állapota, a rossz típusösszetétel, a speciális kocsik alacsony száma kedvezőtlenül befolyásolja a vasút versenyképességét, akadályozza a szolgáltatások eladhatóságát. A fuvaroztatói igények és a szállított áruk változása új típusú kocsik beszerzését teszi szükségessé.

Ide tartozik a Ro-La vonatok csekély száma, az igények jelenleg ennél jóval nagyobbak. A Hungarokombi 90%-os Ro-La vagon kihasználtság felett működik. Bár a szakemberek szerint a kísértelen fuvarozás erősödni fog, a Hungarokombi becslése szerint a Ro-La is még legalább 5 évig egyre jelentősebb szerepet fog játszani<sup>24</sup>.

Magyarországon a tehergépkocsi állomány átlagos életkora 9,5 év, a pótkocsi állomány 10,5 éves. A jelenlegi nyilvántartási rendszer nem teszi lehetővé a kombinált szállításban résztvevő eszközpark meghatározását. A kombinált szállítás magyar tulajdonú **közúti eszközállománya** ezért szakértői becslések alapján közelíthető. A nemzetközi fuvarozásban a teljes körű, illetve korlátozott tevékenységi engedéllyel rendelkező tehergépjárművek vehetnek részt. A legalább 20 tonna terhelhetőségű járművek vehetik igénybe a Ro-La relációkat. A teljes körű és korlátozott tevékenységi engedéllyel rendelkezők száma hozzávetőlegesen 5600 tehergépjárművet jelent, amelyek 60-70%-a nyerges szerelvény<sup>25</sup>. A konténerfuvarozással foglalkozók száma 3000-re becsülhető, a csereszekrények és a daruzható félpótkocsik száma a becslések szerint igen alacsony: csereszekrény kb. 20 darab, míg daruzható félpótkocsi kb. 50 darab van hazánkban. Sok esetben a tulajdonos nincs tisztában azzal, hogy félpótkocsija alváza daruzáshoz alkalmas, vagy egyszerűen nem használja ki előnyös tulajdonságait.

A kombiterminálok száma, az általuk nyújtott szolgáltatások színvonalának fejlesztése is javítaná a kombinált fuvarozás működését.

A nemzetközi konténerforgalom mintegy 90%-a Záhony, Budapest-Józsefváros és Sopron terminálokra korlátozódik. A további terminálok olyan nagy árukibocsátó vagy -fogadó helyek közvetlen közelében működnek, amelyek nagy konténerforgalmat bonyolítanak le.

<sup>20</sup> A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, 1998, KTI, 16. oldal.

<sup>21</sup> A MÁV Rt. közép- és hosszú távú fejlesztési programjából.

<sup>22</sup> A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, 1998, KTI, 16. oldal.

<sup>24</sup> Interjú Fári Jánossal, a Hungarokombi Kft. munkatársával

<sup>25</sup> A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, 1998, KTI, 41. oldal

A MÁV Kombiterminál Kft. üzemeltetésében működik: Óbuda, Budapest-Józsefváros, Budapest-Kelenföld (GYSEV-vel együtt), Szombathely, Pécs, Szolnok (az Intercontainer-rel és a Hungarokombival együtt), Szeged. Kiskundorozsmán és Budafok-Hároson Ro-La terminált üzemeltet. A Kombiwest az ÁTI és Kombiterminál Kft. közös társasága üzemelteti a győri kombiterminált, a Logisztár Kft. (MÁV Rt., Kombiterminál Kft., GYSEV) Székesfehérváron működik, az 1997-ben alakult Trans-Sped MÁV Kombi Kft. Debrecenben működik. A MÁV Rt. üzemelteti a záhonyi, a békéscsabai és a nagykanizsai terminált. A soproni kombiterminál a GYSEV kezelésében működik.

#### X. 4. ábra: A Magyarországon jelenleg működő kombinált forgalmi terminálok<sup>26</sup>



A kombinált forgalom termináljai a kombinált fuvarozáshoz nyújtanak szolgáltatásokat. A logisztikai központok két alváltozata (áruforgalmi, illetve logisztikai szolgáltató központ) alkalmas kombinált szállítás lebonyolítására. E szolgáltatások főbb csoportjai<sup>27</sup>:

- Rakodás (a szállítási egységek fel-, és lerakása, illetve átrakása más szállító járműre, konténerre, csereszekrények ürítése)
- Szállítási egységek el-, felfuvarozása a helyi/körzeti forgalomban
- Tárolás (átmeneti vagy hosszabb időtartamú)
- Vámkezelés
- Egyéb kiegészítő szolgáltatások (üzemanyagellátás, járművek és szállítási egységek javítása, karbantartása, mosása)

- Szociális szolgáltatások (pl. étterem, szállás)
- Biztonsági szolgáltatások (vagyon- és tűzvédelem)
- Informatikai szolgáltatások (telefon, internet)

A Magyarországon működő kombiterminálok nagy része nem teljesíti a fenti funkciók mindegyikét, sőt jelentős részük csak a kombinált szállítás egy adott változatának kezelésére alkalmas (vagy csak konténerforgalom, vagy Ro-La forgalom – 4. ábra).

A fő célkitűzés a terminálok funkcióinak bővítése, több kombinált forgalmi változat (konténer, csereszekrény, Ro-La) egyidejű kezelése, ehhez új és korszerű létesítmények szükségesek. A szolgáltatási kínálat bővítése szintén szükséges (bértárolás, karbantartás), valamint a szolgáltatás színvonalának emelése is javasolt (korszerű kommunikációs és irányítási rendszerek). A logisztikai központok létesítésénél fontos szempont a jó vasúti és közúti kapcsolat.

Kihangsúlyozandó, hogy az EU országaiban megvalósult nagy forgalmú logisztikai / áruforgalmi központok csaknem minden esetben kombiterminálokból alakultak ki, azok funkciójának és területének bővítésével<sup>28</sup>.

## 5. Jogi szabályozás

A kombinált szállítási mód versenyképességét jelentősen meghatározza, hogy a közlekedéspolitikai milyen gazdasági környezetet teremt, szabályozási és piaci ösztönzőkön keresztül megfizetteti-e a közúti áruszállítás okozta környezeti, társadalmi károkat a közúton szállítatókkal, illetve a vasúti áruszállítás számára milyen engedményeket, támogatásokat határoz meg. Ugyancsak fontos szempont a kombinált szállítási mód versenyképessége szempontjából az intézményi környezet, amelyben működik, a piaci verseny mértéke, a piaci ösztönzők működésének hatékonysága. A következőkben ezen két dimenzió (jogi szabályozás, piaci feltételek) mentén vizsgáljuk a kombinált szállítást és megpróbálunk felvillantani a jogi és intézményrendszerben rejlő néhány akadályozó tényezőt.

A szabályozás tekintetében annak van jelentősége, hogy vajon az EU-ban nagyobb-e azon eszközök súlya, melyek a szállítókat a kombinált forgalom igénybevételére ösztönzik, nem vagyunk-e e téren lemaradva. Továbbá: a kombinált szállítást

<sup>26</sup> [www.mav.hu/afu/kombinalt/](http://www.mav.hu/afu/kombinalt/)

<sup>27</sup> Dr. Tarnai Júlia: A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára, 98. oldal

<sup>28</sup> Dr. Tarnai Júlia: Logisztikai központok, 225. oldal

választók nem találkoznak-e szembe valamilyen korláttal, akadályozó tényezővel.

Az EU országokban alkalmazott közlekedés- és környezetpolitikai eszközök Magyarországon is megtalálhatók és megfigyelhető, hogy a piaci eszközök súlya hazánkban is növekedett az elmúlt időszakban. A közúti tranzit forgalom káros hatásainak csökkentéséhez szükség van az áthaladó járművek számának szabályozására. A GATT a nemzetközi kereskedelem területén a korlátok lebontására törekszik. Magyarország aláírta az 1975. évi Helsinki Záróokmányt, a nemzetközi árufuvarozásról szóló La Valetta-i jegyzőkönyvet, az 1990-es Párizsi Charta az új Európáért című jegyzőkönyveket. Ezen politikai egyezmények mind-mind tartalmazzanak kikötéseket a nemzetközi tranzit-fuvarozás és kereskedelem megkönnyítésére nézve.

Az Európai Unióval kötött Társulási Megállapodás előirányozta a piacnyitást, és felmerült a görög kamionoknak az akkori helyzethez képest liberálisabb tranzit-lehetősége. Addig, amíg a magyar-EU csatlakozási megállapodás nem jön létre, a tagországokkal kötött kétoldalú megállapodások vannak érvényben a közúti árufuvarozást illetően. 2001 júliusában létrejött a magyar-EU tranzit-megállapodás.

Az áthaladás sebességének szabályozását érinti a 111/1995. kormányrendelet és a nehéz-tehergépjárművek hétvégi korlátozásáról szóló rendelet. A gyorsabb ügyintézésért segíti elő a TIR<sup>31</sup> egyezmény (az áruknak TIR-igazolvánnyal történő nemzetközi fuvarozására vonatkozó vámegegyezmény), amelyhez 1978-ban csatlakozott Magyarország. A közúti közlekedés műszaki feltételei alaposan szabályozottak és megfelelnek az EU-jogszabályoknak

Magyarország kapcsolódott olyan multilaterális egyezményekhez, amelyek tartalmazznak műszaki kérdéseket: 1968-as Bécsi Egyezmény, 1958. évi Genfi Egyezmény, ATP Egyezmény CSC Egyezmény, a nemzetközi közúti fuvarozást végző járművek személyzetének munkájáról szóló Európai Megállapodás (AETR Megállapodás) és a veszélyes áruk nemzetközi közúti szállításáról kötött genfi európai megállapodás (ADR). A közúti árufuvarozással kapcsolatos kétoldalú egyezmények is tartalmazznak előírásokat arra, hogy mely szabályozásokat tekinti a két szerződő fél elfogadhatónak.

A minőségi és mennyiségi korlátok mellett a tranzitforgalom szabályozásának piaci eszközei a gépjármű- és tranzitadók és az úthasználati díjak. Ezek

mértéke olyan alacsony és a kedvezmények köre olyan széles, hogy ezen eszközök gyakorlatilag nem gyakorolnak hatást a közúti tranzit mennyiségére.

A szabványtól eltérő, vagy különleges járműveket, szállítmányokat díjak terhelik, amelyek az út- és hídszerkezetek teherbírásához, illetve az út- és hídpályák szerkezeti méretezésének egy műszakilag széles körben elfogadott elhasználatási folyamatához, illetve a legszélesebb körben alkalmazott járműértékhez köthetők.

A tranzitközlekedést érintő piaci közlekedés- és környezetpolitikai eszköz a kombinált fuvarozás támogatása, amely főként adókedvezményekkel történik. A hatályos, 154/1995. (XII.20.) kormányrendelet és ennek 56/1996 (IV.12) módosítása értelmében az a *külföldi* árufuvarozó, aki a nemzetközi kombinált áruforgalomban fuvarozott árut, és a Magyar Köztársaság területén a határátlépés helyétől vagy az áru feladási helyétől az útirány szerinti legközelebbi – attól légvonalban legfeljebb hetven kilométer távolságra lévő – kombiterminál között az árut közúton fuvarozza, mentesül a nemzetközi közúti fuvarozási engedély felhasználása alól. Ide kapcsolódik, a 111/1995. (IX. 21.) kormányrendelet, amely a nehéz tehergépkocsik közlekedésének korlátozásáról rendelkezik. A hétvégi korlátozások idején a kamionok felhajthatnak a kombinált terminálokra azok 70 km-es körzetéből. Továbbá a külföldi és a magyar fuvarozók felmentést kapnak a 40 tonna össztömeg korlátozás alól a termináli fel-, és elfuvarozás során. A belföldi fuvarozókat illetően a törvényi szabályozás (1991. évi LXXXII. törvény a gépjárműadóról, és módosításai, az 1995. évi V. törvény, az 1997. évi CIX. törvény, valamint az 1998. évi LXIII. törvény) lehetővé teszi, hogy a fuvarozó, aki olyan kombinált áruszállítást alkalmazott, amelynél a Magyar Köztársaság területén vasúton vagy belvízen megtett út járatonként 100 kilométernél hosszabb volt, gépjárműadó-kedvezményekben részesüljön.

A magyar kormány határozatot hozott (2025/1996 (II.7.) Korm. határozat) „Az európai kombinált szállítási rendszer magyarországi részhálózatának létesítési és üzemeltetési koncepciójáról”. A koncepció kimondja és szükségesnek ítéli meg, hogy

- az Európai Unióhoz való csatlakozás feltételeinek javítása érdekében a magyar kombinált szállítás hálózatának kiépítése és a speciális járműállomány beszerzési lemaradása jelentősen csökkenjen, a kombinált fuvarozás versenyképessége megfelelő támogatáspolitikai alkalmazásával javuljon,

<sup>31</sup> „TIR-eljárás” kifejezés áruknak az indulási vámhivataltól a rendeltetési vámhivatalig, az Egyezmény által létrehozott „TIR-művelet”-nek nevezett eljárás szerinti fuvarozását jelenti;

- további folyamatos szabályozási intézkedésekkel is elő kell segíteni a kombinált áruszállítást, többek között a biztosítani kell a soron kívüli vám, valamint növény- és állategészségügyi vizsgálatot a határon.

A jelenlegi szabályozás hibája, hogy nem tartalmaz a vasúti fuvarozókra vonatkozóan rendelkezést, csak a közúti fuvarozókat ösztönzi a kombinált szállítás választására. A tevékenység állami támogatása a vasúttársaságoknál csak egyedi fejlesztéseknél, beruházásoknál jelenik meg.

Az Európai Közösség és Magyarország közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló Megállapodás, amelyet a 2001. évi LXI. számú törvénnyel hirdetett ki az Országgyűlés, alapvetően a közúti áru fuvarozásra terjed ki, a kombinált fuvarozást csak általánosságban, az ajánlások, a jövőbeli intézkedések szükségessége szintjén érinti. A közúti áru fuvarozáson belül a tranzitforgalommal és adózási, szociális, műszaki kérdésekkel, valamint a rendszeres információcserével foglalkozik. Az egyes tagállamok és Magyarország közötti közúti áru fuvarozásra vonatkozó kétoldalú egyezmények rendszere továbbra is megmarad, csupán a tranzittal kapcsolatban nyújt további kedvezményeket. A kétoldalú egyezményekben foglalt engedély-kontingensen túl a Megállapodás szerint évente a Közösség 12500, Magyarország 6000 (oda és visszaútra érvényes) tranzit-engedélyt kap. A kapott 6000 engedély közül azonban egy adott tagállamban csak 3000 használható fel. A gyakorlatban ez két szűk keresztmetszetnek számító (Ausztrián, illetve Olaszországon áthaladó) útvonal 3000-3000-rel több magyar kamion által történő igénybevételeként lehetőségét nyitja meg hazánk számára.

További kedvezmény, hogy az engedély felhasználói mentesülnek a hazai jogszabályokban foglalt előírásokat meghaladó, de az Európai Tanács irányelvében engedélyezett méretű és tömegű járművekre kivetett illetékek alól a Megállapodás szerint meghatározott útvonalakon.

## 6. A vasút liberalizálása

A vasút liberalizációjának kérdése már 1996 óta napirenden van az EU-ban, de folyamata csak lassan megy végbe. A piaci mechanizmusok kiterjedtebb alkalmazásától a liberalizáció mellett érvelők azt várják, hogy a verseny

- a vasúti operátorokat költségcsökkentésre ösztönzi, így olcsóbbá válik a vasúti teherszállítás,
- a vasúti operátorok a fogyasztók kegyeiért a minőség növelésével is versenyeznek,
- jobban átlátható rendszer jön létre, nagyobb eséllyel valósulhat meg a tisztességes árazás, követhetőbb támogatási struktúra alakul ki,
- lebomlanak a nemzetközi teherszállítás adminisztratív, esetleg fizikai akadályai, ami növeli a gyorsaságot,
- a vasúti szállítási mód fel tudja venni a versenyt más szállítási módokkal.

Való igaz, hogy a jelenlegi gazdasági környezet a vasúti teher-, így a kombinált szállítás számára nem kedvező. A közúti teherszállítás akadályozó tényezőit már jórészt lebontották, amit még nem, azt hamarosan felszámolják. Az a vállalkozó, aki teljesíteni tudja az áruszállításhoz szükséges műszaki, biztonsági, környezetvédelmi, szociális előírásokat Európa útjain, figyelembe véve a helyi területi korlátozásokat, szabadon közlekedhet. Ezzel szemben a vasúti pályához való hozzáférés akadályozott, a műszaki biztonsági követelmények nincsenek egységesen és pontosan meghatározva, ami jelentősen rontja a rendszer rugalmasságát, akadályozza a gyors áruszállítást.

Számos nyugat-európai országban és Magyarországon is a vasúttársaságok rendelkeznek az infrastruktúra felett és ezek a cégek végzik a személy- és áruszállítást is. A vállalatok többsége állami tulajdonban működik. Ez a működési struktúra lehetőséget teremt az egyes profilok közötti keresztfinszírozásra, ami pl. Magyarországon is történik: a személyszállítás veszteségét a cég működésének fenntartása érdekében ráterhelik az áruszállításra, megdrágítva azt. A magasan tartott árak ugyancsak a kombinált szállítási mód használatának jelentenek akadályt. A tevékenységek számveteli szempontból sem különülnek el egymástól, azaz nem lehetséges meghatározni, mely tevékenység mekkora költséget jelent a cég számára, hol vannak azok a beavatkozási pontok, ahol hatékonyan lezöríthetők lennének a költségek. A MÁV Rt.-nek pl. nincsenek információi a konténerszállítás valós költségéről, az árat egyéni megegyezés szerint határozzák meg attól függően, hogy milyen tárgyalási pozíciója volt a cégnek.

Az árverseny környezeti szempontból is üdvös lehet, mivel energiatakarékosságra, az erőforrásokkal való gondos gazdálkodásra ösztönöz. A fogyasztók kegyeiért folyó küzdelem valóban javíthatja a kombinált szállítás minőségi színvonalát. Jelenleg ez igen fontos szempont, ami a liberalizáció mellett szól, mivel az áruk gyors, biztonságos eljuttatása a célallo-

másra manapság fontosabb szempont, mint az ár. A jelenlegi működő vasúti kombinált teherszállítás nehézkes, főként akkor problémás az áruk továbbítása, ha a nemzetközi szállítás a menetrendszerű kombinált vonatok célállomásán kívüli területre történik.

Az 1996-ban az EU által nyilvánosságra hozott Fehér Könyv kiemelte az állam és a vasút szétválasztásának fontosságát, és egy olyan finanszírozási struktúra megteremtését, amely megengedi számukra a független működést. Javaslatot tett a „szabad vasúti áruszállítási útvonalak” (rail-freight freeways) megteremtésére, olyan útvonalak kialakítására, amelyeken az áruszállítás piaci versenyfeltételek között valósul meg, az útvonal lehetőségek az operátorok között igazságos módon vannak elosztva (a 95/19/EC direktívának megfelelően). A „one-stop-shop” elv érvényesül.

Az első szabályozást e téren a 91/440/EEC számú irányelv jelentette, amely a tagállamoktól azt várta, hogy:

- tegyenek lépéseket a vasútvállalatok eladósodottságának csökkentése, a vállalatok piaci versenyre való felkészítése érdekében;
- teremtsék meg a feltételeit a vasúttársaságok függetlenné válásának;
- garantálják a jogot a vasúti szállítás operátorai számára, hogy más tagállamokban a nemzetközi utasszállítás és a kombinált kereskedelemi szolgáltatások érdekében hozzáférjen a hálózathoz;
- történjen meg a vasúti infrastruktúra működtetője és a szállítási operátorok közötti számveteli elkülönítés.

A következő fontos jogszabály az 95/18/EC, amely közös kritériumokat határoz meg a vasúti vállalkozások létrehozásának engedélyezésére. 1995-ben egy másik irányelv is megszületett, ami előrelépést jelentett a liberalizációs folyamatban, nevezetesen a 95/19/EC számú. A vasúti infrastruktúra kapacitásallokálásának érdekében született meg ez az irányelv, amelyben meghatározásra került ki és milyen feltételekkel használhatja a vasút hálózatot („path-allocation”). A tagállamoktól azt várja az irányelv, hogy létrehozzanak egy testületet, amely áttekinti az igazságos és nem diszkriminatív allokációt. Útmutatást ad emellett az infrastruktúra használati díjainak megállapításához. Ugyancsak az imént említett testületek a felelősek azért, hogy fennmaradjon az egyensúly a díjakból származó bevételek és az állam infrastruktúrára fordított kiadásai között<sup>32</sup>.

1998-ban az Unió három új javaslatot fogalmazott meg azzal a céllal, hogy a jelenlegi szabályozási hatékonyság növekedjen. Hosszú vita után az Euró-

pa Parlament és a Miniszterek Tanácsa egyezsége jutott, a Tanács három irányelvet fogadott el 2001-ben. Az irányelvek „Vasúti Infrastruktúra Csomag”-ként váltak ismertté, amelyet a tagállamoknak a nemzeti szabályozásukba legkésőbb 2003 márciusáig kell beépíteniük. 2001/12 irányelv módosította a 91/440-es irányelvet. Eszerint a tagállamoknak a saját szabályozásukba be kell emelni a TERFN (Trans European Rail Freight Network, Transz-Európai Teherszállítási Hálózat) nemzeti szakaszaihoz való hozzáférés jogának kiterjesztését a nemzetközi áruszállítás számára. A TERFN hozzávetőlegesen 50 000 km hosszú és a vasúti forgalom 70–80%-a bonyolódik itt. 2008 márciusáig a TERFN kiterjesztése megtörténik az egész vasúthálózatra, ami azt jelenti, hogy az EU által elismert operátorok a tagországok között az áruszállítást az egész vasúthálózaton tudják lebonyolítani. Az irányelv arra is felhívja a figyelmet, hogy a vasúttársaságoknál az alapvető funkciókat szét kell választani. Az infrastruktúra fenntartása, és a vasúti szolgáltatás irányítása külön tevékenység, így külön céget kell ezekre létrehozni.

A 2001/13 irányelv, amely gyakorlatilag a 95/18-as irányelv módosításával annak határozta meg az új (pénzügyi, gazdasági és biztonsági) keretfeltételeit, hogy melyik cég kaphat engedélyt arra, hogy a TERFN hálózaton áruszállítási tevékenységet végezzen. A 2001/14 direktíva (95/19) pedig rendelkezik a vasúti infrastruktúra kapacitásának allokációjáról és menedzseléséről, a használati díjak kivetésének módjáról és a biztonsági előírásokról. Az infrastruktúra működtetőjének ki kell dolgoznia, és nyilvánosságra kell hoznia a hálózattal kapcsolatos technikai információkat, a hozzáférés körülményeit, és szabályait illetve, hogy konfliktusos kereslet esetén ki kaphat prioritást. Az irányelv felvetette a szűk keresztmetszetek, illetve e fejlesztési irányok meghatározásának igényét is.

Az Unió hozzákezdett egy új szabályozási csomag kidolgozásához is, amelyben az infrastruktúra biztonsági előírásait, az ezt szavatoló vasúti hivatalkok létrehozásának játékszabályait határozzák meg, illetve a liberalizáció további folyamatát, a belső nemzeti piac megnyitását a kabotázs számára és a személyforgalom lebonyolításának szabadabbá tételét.

A hazai szabályozás is készül a vasút liberalizációjára. 2002. december 31-ig valószínűleg megtörténik az infrastruktúra-kezelő társaság és a vasúttársaság szétválasztása, illetve a vasúti hatóságon belül a pályakapacitások elosztását felügyelő, a felmerülő jogviták tisztázására is alkalmas szervezeti egység létrehozása. A vasút-liberalizáció első lépé-

<sup>32</sup> Ezek a szabályok nem érintik az elővárosi vasutakat, a kisebb régiók közötti vonalakat.

seként tehát a személyszállítást és áru fuvarozást végző szervezet független társasággá alakulva, leválik a MÁV Rt.-ről, amely infrastruktúra-kezelőként el látja a pályahasználati díj meghatározásával és a kapacitáselosztással kapcsolatos feladatokat. A szabályozó testület feladatait a vasúti hatóság végzi. A KöViM–PM rendelet megalkotását 2002-re, a kapcsolódó intézményfejlesztést 2002–2003-ra tervezi a kormányzat. (A harmonizáció határideje a jelenlegi tagállamok számára is 2003.)

Fentiek szerint mind a vasútvállalatok engedélyezésére, mind a pályakapacitások elosztására és a pályahasználati díj meghatározására (2003-ra) olyan szervezet jön létre, amely független a vasúti személyszállítást és áru fuvarozást végző vasútvállalatoktól. A 2001/12/EK irányelvvel módosított 91/440/EGK, a 2001/13/EK irányelvvel módosított 95/18/EK, valamint a 2001/14/EK irányelv – mint vasúti jogszabálycsomag – rendelkezéseinek átvétele törvénymódosítást, majd a törvényi felhatalmazás birtokában a vasútvállalatok engedélyezéséről szóló KöViM rendelet, illetve a pályakapacitások elosztásáról és a pályahasználati díj felszámításáról szóló KöViM-PM rendelet megalkotását követeli meg.

Az EU közlekedéspolitikája úgy tűnik tehát, hogy a liberalizációtól várja a vasúti személy- és teherszállítás recessziójának megszüntetését. Az elképzelés tehát az, hogy a verseny bevezetése, a vasúttársaságok gazdálkodásának, a hálózatok használati feltételeinek letisztítása következtében a vasúton történő áruszállításon belüli módokzatok egymás közötti, illetve a vasúti és a közúti áruszállítás versenyének eredményeképp a leghatékonyabb megoldások kerekednek felül. Ha a pl. a konténeres szállításhoz legkedvezőbb az össztömeg és holt tömeg arány, és ez a különbség a költségekben is megmutatkozik, akkor a konténeres szállítás mód használata lesz a gyakoribb. Ha a vasút illetve a kombinált módszerek olcsóbban és gyorsabban, megfelelő biztonságban képesek eljuttatni az árut a célállomásra, mint a közúti fuvarozók, akkor a fogyasztók szívesebben választják az előző megoldást.

Kérdéses azonban, hogy a vasúti liberalizáció képes-e olyan módon megvalósulni, hogy teljesítse a tőle elvárt hatékonyságjavulást. Ehhez ugyanis szükséges, hogy

- sokszereplős piac alakuljon ki;
- a közúti és természetesen a vasúti teherszállításra is ráterhelődjenek azok az externális költségek, amelyet az adott ágazat okoz;
- ne legyenek magasak a piacra való belépés korlátai;

- ne monopolisztikus legyen a piac;
- a hálózathoz való szabad hozzáférés biztosított legyen;
- igazságos árazás működjön;
- elkészüljenek a szükséges, egységes biztonsági előírások, környezeti normák;
- biztosítani kell az eljárások nyilvánosságát.

Sajnos a vasúti piacon fennáll a monopolizáció veszélye – most is kevés szereplős a piac, nagy nemzeti vállalatok működnek –, kétséges, hogy kisebb vállalatok részt tudnak venni a versenyben. Az előzőekben láttuk, hogy az EU országokban számos olyan piaci környezetpolitikai eszközt használnak, amely segítségével az externáliák internalizálhatók. A kormányzatok a gépjárművek adóival, az útdíjakkal és az üzemanyagok adóztatásával megdrágítják a közúti teherszállítást. Kérdéses azonban, hogy lehet-e olyan adórendszert kialakítani, ami egyértelműen tükrözi az adott közlekedési ág környezeti és társadalmi terhelését és ez politikailag megvalósulhat-e. Az EU-ban megvan erre a törekvés, azonban még ezek az országok is messze állnak attól, hogy a hatékony allokáció kialakulásához szükséges díjazási, adózási rendszert működtessenek. Amíg ez nem jön létre, addig a piac önmagában nem lesz képes megoldani a vasúti, kombinált teherszállítás iránti igény csökkenés problémáját. Érdekes példa a következőkben ismertetett **vasúti szabadvonalak sikertelenségének példája**, amely azt jelzi, hogy a vasúti infrastruktúra magas költsége még a szabad hozzáférés feltételeinek megteremtése esetén is akadályozza a szállítási mód használatának.

A liberalizáció első lépéseként az 1996-os Fehér Könyv ígéretet tett a nemzetközi vasúti áruszállítási szabadvonalak megalapítására, ami 1998. január 1-jén el is kezdődött. Jelenleg 4 szabadvonal létezik:

1. Észak-déli: észak és dél-európai kikötők között teremt kapcsolatot.
2. Scanways: Dánia, Finnország, Norvégia és Svédország között teremt kapcsolatot.
3. Belifret: Belgium, Luxemburg, Franciaország, Olaszország és Spanyolország közötti kapcsolatra.
4. UK-Sopron: még egyeztetések tárgyát képezi; célja, hogy a Kelet-Nyugati kapcsolatot biztosítsa.

A szabadvonalak a következő elvek alapján szerveződnek:

- Egyenlő, igazságos, nem diszkriminatív hozzáférés minden (EU-által elismert) operátor számára.
- A vasúti kapacitások allokálása és a infrastruktúra használati díjak összegyűjtése.

• Ezek a szabadvonalakon engedélyezni kell a kabotázst<sup>33</sup>.

• A áruszállítási terminálokat elérhetővé kell tenni minden vasúti, közúti és belföldi vízi szállítási operátor számára fair és nem diszkriminatív módon.

Még kevés a tapasztalat, ami alapján egyértelmű következtetéseket tudunk levonni a szabadvonalak hatékonyságával kapcsolatban. Azonban a magas infrastruktúra-használati költségek még mindig elveszik a kedvét az áruszállítóknak attól, hogy ezt a módot válasszák.

A következő években a magyar vasút a liberalizáció komoly kihívásával néz szembe. Hazánk várható EU-csatlakozása azt is jelenti, hogy már nem csak a közúti közlekedéssel, nem csak a szomszédos országok vasútvonalaival kell állni a versenyt, hanem a szabad pályahasználat bevezetése után a magyar pályahálózaton megjelenő idegen vasúttársaságokkal is.

Ahhoz, hogy a magyar vasutak, a MÁV Rt. és a GySEV Rt. életképes maradjon, sok a teendője az államnak és a vasutaknak egyaránt. Fontos feladat, hogy a vasúttársaságok még jobban forduljanak a fuvaroztatók és az utasok felé, tárják fel a valós igényeket, azaz javuljon a szolgáltatás színvonala. Az állam feladata, hogy a MÁV és a GySEV versenyképességét javítsa, ehhez szükséges a járműállomány javítása. Például olyan kétáram-rendszerű mozdonyok beszerzése, amelyek más országok vonalhálózatán is futtathatóak, és amelyekkel a magyar vasúttársaságok be tudnak törni más országok vonalhálózatára. A MÁV 10 darab, míg a GySEV 5 darab mozdonyt kap 31 millió EUR értékben.<sup>34</sup> A MÁV teherkocsi parkja fokozatosan átalakul, mert már nincs igény általános célú kocsikra. Ezért fokozatosan speciális kocsik beszerzése folyik. A következő években elsősorban eltolható oldalfalú teherkocsik beállítására kerül sor, és bővítik a kombinált fuvarozásra alkalmas különleges kocsik számát is.

A Magyarországot érintő páneurópai fővonalak modernizálásánál a kormány nagy mértékben támaszkodik az ISPA forrásokra: a magyar vasúthálózatra 2006-ig összesen 190 millió EUR (kb. 50 milliárd Ft) EU pályázati forrás fordítható, ehhez az államnak ugyanennyi költségvetési forrást kell hozzárendelnie. ISPA pénzek felhasználásával indul a Budapest-Cegléd-Szolnok-Lökösháza vonal korszerűsítése, folytatódik a Budapest-Hegyeshalom vonal rekonstrukciója és a megépült új szlovén vasútvonal jobb hálózati csatlakozása érdekében korszerűsítik a Zalaövő-Boba vonalat is.

## Irodalom- és forrásjegyzék

A hatályos utasítás és ellenőrzés típusú környezetvédelmi szabályozás egyes kiemelt területeinek teljes körű hatáselemzése. A Magyarországot érintő nemzetközi tranzitforgalom környezetkímélő lebonyolítását lehetővé tevő politikai eszközök vizsgálata. Készült a Környezetvédelmi Minisztérium megbízásából. MAKK, Budapest, 2000.

A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés. KTI, Budapest, 1998.

Dr. Csaba Attila – Dr. Zsirai István: A logisztikai szolgáltató központok nemzetközi áruszállításra gyakorolt hatása – Áruforgalmi prognózis 2010-ig – in: Logisztikai Évkönyv 2000, Magyar Közlekedési Kiadó, Budapest, 11-19. o.

Dr. Csaba Attila – Dr. Zsirai István: Az épülő magyar logisztikai központokról, in: Logisztikai Évkönyv '99, Magyar Logisztikai Egyesület, Budapest, 21-29. o.

Dr. Tarnai Júlia: A kombinált szállítás fejlesztési irányai, különös tekintettel az infrastruktúrára, in: Közlekedéspolitikai, vasútfejlesztés, informatika, MTA, Budapest, 2000

Dr. Tarnai Júlia: A logisztika kihatásai az áruszállítási igények alakulására, in: Közlekedéstudományi Szemle, L. évfolyam (2000. év) 1. szám, 1-5. o.

Dr. Tarnai Júlia: Logisztikai központok, in: Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák, MTA, Budapest, 2000

Dr. Zsirai István – Szilágyi Miklósné – Kocsis Anna – Bohn Annamária: A magyar kombinált szállítás preferálását megalapozó hatáselemzés, KTI-TRANSORG, Budapest, 1998

European Conference „Towards more sustainable freight transport” 5 December 2000 Párizs European Federation for Transport and Environment

[www.mav.hu/afu/kombinalt/](http://www.mav.hu/afu/kombinalt/), 2001. október 20.

Interjú Deák Andrással, a Hungarocamion Rt. kereskedelmi koordináció vezetőjével, 2001. október 3.

Interjú Dr. Tarnai Júliával, a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésüzemi Tanszékének docensével, 2001. november 8.

Interjú Fári Jánossal, a Hungarokombi Kft. divízió-vezetőjével, 2001. április 23.

Interjúk Wéber Erikával, a MÁV Rt Kombináltfuvarozási Divíziójának munkatársával, 2001. március és április

International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, UIRR Report, Bruxelles, 2000

Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse, UIRR Report, Brüssel, 1999

<sup>33</sup> külföldi vállalkozó külföldi piacon belföldi áruszállítást végez.

<sup>34</sup> Szabados Julianna: Beszélgetés dr. Fónagy János közlekedési és vízügyi miniszterrel, <http://www.kronika.matav.hu/2001majus/kozlmin.htm>



IRCA-UIC-ECMT World Railway Congress Vienna,  
25-28 September 2001 ECMT

Közlekedés, posta és távközlés, vízgazdálkodás 1996-  
1997-1998-1999, in: Infrafüzetek 38, KHVM, Buda-  
pest, 2000

Közlekedési adatok 1990-1999, in: Infrafüzetek 41,  
KHVM, Budapest, 2000

Közlekedési rendszerek és infrastruktúrák, MTA, Bp,  
2000, 48. oldal

Molnár Éva: Kombinált fuvarozás, 2000. 10. 13.,  
[www.menedzsmentforum.hu/cikk/k/  
tanadatok.php?article=45&page=1](http://www.menedzsmentforum.hu/cikk/k/tanadatok.php?article=45&page=1)

Országos közúti járműállomány statisztikai adatai-  
nak gyűjteménye, in: Infrafüzetek 37, KHVM, Buda-  
pest, 2000

Simon Gyula – Dr. Zsirai István: A közúti áruszállí-  
tás piacának alakulása az EU integráció tükrében in: Köz-  
lekedéstudományi Szemle, 2000, 304-311.o.

Szabados Julianna: Beszélgetés dr. Fónagy János köz-  
lekedési és vízügyi miniszterrel, [www.kronika.matav.hu/  
2001majus/kozlmin.htm](http://www.kronika.matav.hu/2001majus/kozlmin.htm)

Szilágyi Miklósné – Garda Zsolt: A magyar kombi-  
nált szállítás elemző vizsgálatának folytatása, különös te-  
kintettel a preferálására és a Ro-Ro szállítás támogatási  
lehetőségeire, KTI- TRANSORG, Budapest, 1998

Terminology on Combined Transport ECMT 2001.

Transoteam Bt.: Nemzetközi áruforgalmi prognózis,  
KTI, Budapest, 1999

UIRR Statement on the European Commission's  
White Paper „European transport policy for 2010: time  
to decide” UIRR 2001

WHITE PAPER European transport policy for 2010:  
time to decide Commission of the European Communities  
Brussels, 12/09/2001 COM(2001) 370



**Konténer és rakodógép**



**Csereszekrényes és félpótkocsis megoldások és rakodási módok**



**Rollende Landsrasse (Ro-La)**

## **4. rész:**

# **Finanszírozás**

## **XI. Az európai pénzintézetek támogatási gyakorlata** **(Lukács András–Sujtó Alexandra)**

Az M0-s autót, amelyet később autópályává kívánnak fejleszteni, tulajdonképpen a Budapest körüli körgyűrű, amelynek eddig a déli szakasza és az északi szakaszának keleti része épült meg. Ez utóbbi az M3-as autópályát és a 2-es főutat köti össze. Megépítését részben PHARE-segély és az Európai Beruházási Banktól kapott hitel fedezte. A beruházás költsége 1999. évi áron 22 milliárd forint volt, vagyis kilométerenként 3 milliárd forint. Ez a beruházás mind környezetvédelmi, mind pedig gazdasági szempontból súlyosan elhibázottnak minősíthető: ez az út csekély szerepet játszik a város sűrűn lakott területeit átszelő forgalom eltérítésében (Budapesten az összes forgalomnak mindössze 3–4%-át teszi ki az átmenő forgalom), sőt pótlólagos forgalmat generált. A megnövekedett forgalom az érintett területen a magyar és az uniós levegőtisztasági határértékek meghaladásához vezetett. Több értékes természetvédelmi terület veszélybe került, illetve megsemmisült. Amint megépült ez a szakasz, hatalmas beruházások kezdődtek meg a környéken: bevásárlóközpontok, ipari létesítmények, raktárak stb. épültek, és épülnek tovább súlyosbítva a környezet állapotát.

Az M0-s és a hozzá kapcsolódó új létesítmények rombolják a fővárost körülvevő zöld gyűrű még megmaradt részeit. Az autót nyomvonala természetvédelmi területen halad keresztül, elpusztítva a növény- és állatvilág jelentős részét. Felgyorsult az a folyamat, amelyet egy 1993-ban megjelent, Shuchmann Péter által készített tanulmány így jellemezett: „Vizsgálataink rámutattak arra is, hogy a főváros korábbi egészséges rendszere, amely zöld gyűrűs szerkezettel biztosította a városi lét alapvető feltételeit, a teljes szétzilálódás állapota felé tendál, a főváros ökológiai katasztrófa felé tart.”

Most az északi szakasz továbbépítése van napirenden, amely Budapest legjelentősebb ivóvízbázisa felett vezetne egy nemzeti parkon keresztül. Ezen vízbázis mintegy 3 millió ember ivóvíz-szolgáltató rendszerének a fő vízkészlete, amelynek bármilyen veszélyeztetése megengedhetetlen. (Mind az építkezés, mind a forgalom, az esetleges balesetek az ivóvízbázis elszennyeződését okozhatják. Ez még a betervezett védelmi berendezések mellett is túlságosan kockázatos lenne.)

Korábban a Világbank két kölcsönrel is támogatta az M0-s körgyűrű déli szakaszának megépíté-

sét. Indoklasként az elkészült költség-haszon vizsgálatot szerepeltették a dokumentumokban, amely szerint ezzel dollármilliókat takaríthatnak majd meg a magyar autósok, hiszen így jóval rövidebb utakat kell majd megtenniük. Persze az utépítés nagyon sokba került, másrészt az új út jelentős többlet forgalmat gerjesztett, miközben a tehermentesíteni kívánt utakon egyáltalán nem csökkent a forgalom, bár a környezetszennyezés csökkent, mivel személyautók töltötték be a kamionok helyét. Másképp fogalmazva, növekedett a közutakat használók támogatása és az ország adósságállománya is. Ráadásul hatalmas fejlesztések indultak meg az új szakasz mentén (nagy bevásárlóközpontok stb.), ami további jelentős forgalmat gerjesztett és komoly természeti értékek pusztulását okozta. Mindez azonban nem érdekelt a Világbankot. A környezetvédő szervezetek minderre előre figyelmeztettek. Ugyanakkor támogatták ennek a szakasznak a megépítését, mivel az jelentős átmenő kamionforgalomtól mentesítette Budapest sűrűn lakott területeit, azonban felhívták a figyelmet arra, hogy a beruházással párhuzamosan forgalomcsillapítást kell bevezetni a régi utakon és szigorúan korlátozni a beépítéseket az M0-s mentén. Mindez nem történt meg.

Az M0-s északi szakaszán még arról sincs szó, hogy az a tehergépjármű-forgalom elterelését szolgálja, hiszen itt nincs számottevő ilyen jellegű átmenő forgalom. A környezetvédő szervezetek által előrejelzett káros hatások azonban már az eddig megépült szakaszon is jelentkeztek. Tehát az Európai Unió intézményei ebben az esetben – részben az EU adófizetői pénzből – egy gazdaságilag értelmetlen és a környezetileg fenntartható fejlődéssel gyökeresen ellentétes beruházást támogattak.

A hibás beruházási döntések egy másik példája az M1-es autópálya Győrt Hegyeshalommal (az osztrák határral) összekötő 42 kilométeres szakasza (IV pán-európai folyosó). Az építkezés 1994 tavaszán kezdődött, és 22 hónap alatt valósult meg a 42 km hosszú 2×2 forgalmi sávos útdíjas autópálya. Összesen 13 bank, elsősorban az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank (EBRD), valamint több külföldi és magyar bank mintegy 35 milliárd forint értékben nyújtott kölcsönt az építéshez (a beruházás értéke akkori áron 37 milliárd forint volt).

Bár az EBRD nem az Európai Unió intézménye, az EU döntő befolyással bír rá. Ez a beruházás is ka-

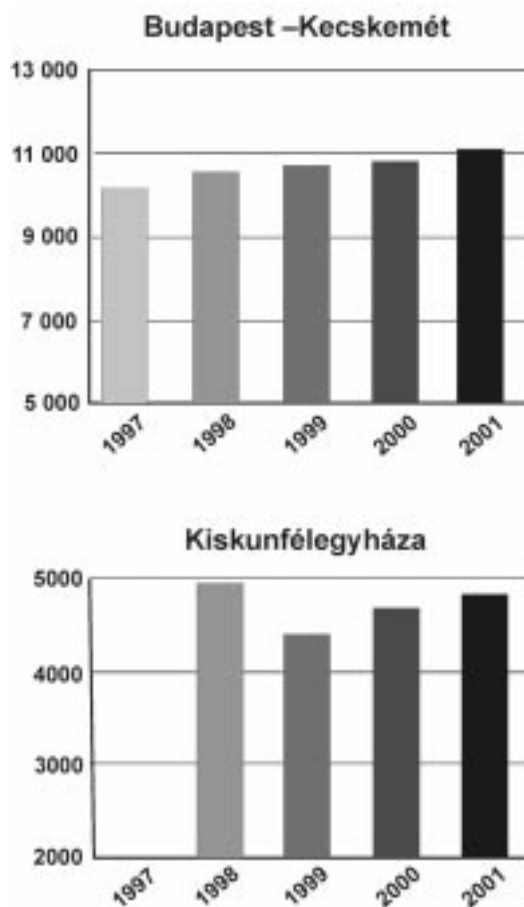
tasztrófának bizonyult pénzügyi, közlekedési és környezetvédelmi szempontból is. A személygépkocsik többsége és a teherautók túlnyomó része inkább a párhuzamos főutat választották a magas autópálya-díjak miatt. Az autópálya-üzemeltető társaság csődbe ment, és a magyar államnak kellett megfizetnie a költségeket. Miután az állam átvette az autópálya kezelését, 50 százalékkal csökkentette a díjakat az M1-es autópálya koncessziós szakaszán, de kiterjesztette csaknem az egész autópálya hosszára, 176 kilométerre. (Tehát arra a szakaszra is – Budapest–Győr – amelyet korábban az állam épített meg közpénzből.) A Győr–Budapest közötti autópálya szakaszon az úthasználati díj bevezetésére 2000. január 2-ától kerül sor. Ezáltal a teljes szakaszon a párhuzamos főútra terelődött a forgalom egy része, súlyos környezetvédelmi és közlekedési problémákat okozva.

Az M5-ös autópálya (IV folyosó: osztrák/szlovák határ – Budapest – román/jugoszláv határ) Budapesttől déli irányba Szeged, majd a jugoszláv határ felé halad. Eddig a Budapesttől Kiskunfélegyházáig tartó szakasza épült meg. A tervek szerint az elkészülte után az E75-ös úttal Dél-Európa felé, az E68-as úttal pedig Románia felé biztosít összeköttetést. Az M5-ös autópályáról az M0-as (Budapestet elkerülő), majd az M1-es autópályára biztosít összeköttetést Bécsbe és tovább Nyugat-Európába.

1996-os árakon számolva az autópálya 96 km-es szakaszának Budapesttől Kiskunfélegyházáig (2×2 sáv) történő kiépítése mintegy 70,7 milliárd forintba került, amit az Alföldi Koncessziós Autópálya Rt. végzett. Ez a következő részfeladatokból állt: a korábban az állam által épített, Budapest – Újhartyán közötti 27 km hosszú szakasz felújítása és 4 új csomópont kialakítása, az Újhartyán – Kecskemét észak közötti 29 km szakaszán a már korábban szintén állami pénzből megépített bal pálya felújítása és a jobb pálya kiépítése, majd a Kecskemét és Kiskunfélegyháza–Déli csomópont közötti 40 km hosszú szakasz megépítése. Az AKA Rt. 1994. július 27-én alakult, a Koncessziós Szerződés 1996. március 13-án lépett hatályba. Főbb részvényesei jelenleg: a francia Bouygues S.A., az osztrák Bau Holding AG., a COLAS S.A., illetve a magyar STRABAG Építő Kft. A beruházást az AKA Rt. alapítói saját beruházásból, valamint bankhitelek-ből finanszíroztak.

A tényleges építési költség 48 milliárd forint volt, a többi a kamatok és egyéb díjak visszafizetését szolgálta. Legfőbb hitelező itt is az EBRD volt, amely viszontbiztosítja a finanszírozásban részt vevő 14 kereskedelmi bankot.

**XI. 1. ábra: Az M5-ös autópálya éves átlagos napi forgalma, 1998 – 2001,**



Forrás: AKA Rt. Honlap

A pénzügyi lebonyolítást a frankfurti Commerzbank AG végezte. Négy magyar bank a Budapest Bank vezetésével forint hitelt nyújtott az AKA Rt-nek. A beruházáshoz az EBRD 69 millió ECU, a Commerzbank által vezetett bankcsoport 198 ECU hitelt nyújtott. A beruházás megvalósítását követően keletkező bevételek az autópálya díjból származnak. Elsődlegesen ezen bevételek fedezik a fenntartási, javítási munkákat, másodlagosan ezekből kell visszafizetni a kölcsönöket. A koncessziós időszak 35 év.

Az autópályán megállapított magas díjak miatt a forgalom nagy része a párhuzamos főutakra terelődött. A teherautók és kamionok túlnyomó része nem használja az autópályát, óriásira növelve ezzel a zsúfoltságot, a környezetszennyezést és a balesetveszélyt az egyéb közutakon. Ez különösen súlyosan érintette azokat a településeken, amelyek mentén már korábban is üzemelt a (fél)autópálya. Két településnél olyan hatalmas volt a tiltakozás,

hogy a kormány kénytelen volt külön elkerülő utak építeni ezen települések mellett az autópályával szinte párhuzamos nyomvonalon! A környező települések lakossága és önkormányzatai továbbra is folyamatosan tiltakoznak, miközben az M5-ösön gyér a forgalom.

M43-as autót az M5-ös autópályával és Csanádpalota (magyar-román határ) közötti, az I. fázisban 57,4 km hosszú két sávú, a jövőben autópályává fejleszthető autót megépítését tartalmazza, csomópontokkal, 12 jelentős műtárggyal, beleértve egy új Tisza-hidat. Megépítésére ISPA támogatásért folyamodott a magyar kormány.

1995-ben a kormány elfogadta a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium és a Pénzügyminisztérium közös előterjesztését az M3-as autópályával Gyöngyös–Polgár közötti szakaszának megvalósításáról. A kabinet úgy döntött, hogy az M3-as országos közúti díjas autópályaként – döntően állami források, hitelgaranciák, segélyek és a visszaforgatott úthasználati díjak felhasználásával – Gyöngyöstől az országhatárig kormányzati beruhásként épüljön meg. Az autópályát megépítését és üzemeltetését az állam többségi részesedéssel működő gazdasági társaság végezte. A kabinet a külső források, hitelek és segélyek bevonására azonnali tárgyalásokat kezdeményezett a nemzetközi fejlesztési szervezetekkel (IBRD, EIB, EBRD, PHARE). A kormány határozatában arra is kitért, hogy az úthasználati díjak kizárólag az útépitésre felvett hitelek adósságszolgálatának teljesítésére, az autópályát működtetésére és az új szakaszok építésére használhatók fel. Az építés első szakasza (Budapest–Gyöngyös) költségeinek egy részét az Útalap, túlnyomó részét az Európai Beruházási Bank (EIB) és német kedvezményes kormányhitel (a német Kreditanstalt für Wiederaufbau Bank, KfW közvetítésével) fedezte. A kormány határozata értelmében EIB-től 95 millió ECU-t, a KfW-től pedig 127 millió német márkát vett fel a megvalósításért, valamint az üzemeltetésért felelős gazdasági társaság.

Az M3-as autópályával kapcsolatban Magyarország két évig várt arra, hogy az Európai Unió döntsön a támogatásról. A magyar kormány pályázatában 32 milliárd forint támogatást kért az EU-tól. Az EU azt kifogásolta, hogy az M3-as autópályával Ukrajnába vezet és többször jelezte, hogy ezért nem számíthat uniós forrásra. Loyola de Palacio, az EU közlekedési ügyekért felelős biztosa 1999 őszén jelezte Orbán Viktor miniszterelnöknek, hogy Magyarország nagyobb eséllyel pályázhat, ha az autópályát építés helyett a vasúti hálózat fejlesztéséhez kéri az

unió segítségét. A kormány ezért úgy döntött, visszavonja a pályázatot. Majd a magyar fél módosította az indoklást, eszerint az autópályára, amely Nyíregyházát kötné össze a fővárossal, a térség felzárkóztatása miatt van szükség. (Autópályát támogató vita, Világgazdaság, 2001. 08. 14. 3.o.)

A Budapest határa és Gyöngyös közötti 57 km hosszú szakaszt, amelyet korábban az állam épített meg és ingyenes volt használható, szintén díjasították. Ez hasonló problémákhoz vezetett, mint az M5-ös esetén: a forgalom jelentős része a párhuzamos, településeken keresztül vezető utakra terelődött, hatalmas zsúfoltságot és környezetszennyezést okozva, és kiváltva a helyi lakosság és az érintett önkormányzatok mind a mai napig tartó tiltakozását.

Az EIB és az EBRD a MÁV-nak is adott kölcsönt. Az EBRD a MÁV-val kötött hitelszerződést állami garanciavállalás mellett vasúti kocsik felújítására és a jegykiadó rendszer fejlesztésére, 60 millió ECU értékben. Az EIB kölcsöne három vasúti fővonal – melyek az európai tranzit útvonalak részei – fejlesztésére szolgál, a bankkal szerződő fél a magyar állam.

A két bank között megállapodás született, hogy amennyiben a magyar szerződő fél nem teljesíti az egyik bank feltételeit, a másik bank kifizetése is azonnal leáll. Jelenleg az EBRD kölcsön kifizetése, amely a vasúti kocsik helyreállítását szolgálja, leállt. Ez a hatékonyságot növelő kölcsön tehát most nem elérhető a MÁV számára. (Közép- és Kelet Európai Bankfigyelő Hálózat, Hírlevél, A MÁV a modernizáció (vas)útján, 1999, május.)

E nemzetközi pénzintézetek feltételként szabták egyebek mellett a vonatok, megállóhelyek számának csökkentését és a vasúthálózat legalább 1/7 részének a bezárását. Ez súlyos beavatkozás a magyar belpolitikába, és kormányunk felelőtlenül járt el akkor, amikor ilyen hitelekhez állami garanciát nyújtott. (A szerződésben természetesen nem bezárásról, hanem a vonalak önkormányzatoknak és vállalkozásoknak történő átadásáról van szó, de ezek a lépések a gyakorlatban az adott pályaszakaszok megszűnését fogják eredményezni. Szerencsére azonban a bankok ezt az előírást nem vették komolyan, mert a teljesítésére vonatkozó határidő már rég lejárt, de az érintett vonalak még mindig üzemelnek. Ha azonban nem jut elegendő pénz a feljavításukra, akkor féltő, hogy egyszerűen fizikailag fognak annyira leromlani, hogy elkerülhetetlenné válik a bezárásuk.)

A mellékvonalak többsége igen elhanyagolt állapotban van. Habár az EIB feltétele elvileg a hatékonyságnövelést szolgálja, féltő, hogy a magyar

**XI. 1. táblázat: A nemzetközi bankok által magyarországi közlekedési beruházásokra nyújtott hitelek (1985–1999)**

Szektor	Bank	Év	Leírás	USD	ECU	DM
Infrastruktúra	IBRD	1985	Első Magyar Közlekedési Projekt	75.00		
Infrastruktúra	IBRD	1989	Beruházás a vasútba, teherszállításba, városi közlekedésbe, autópályákba; 2. közlekedési projekt	95.00		
Infrastruktúra	EIB	1992	Kölcson Sopront és Szolnokot elkerülő szakaszokra, ill. rehabilitációra		50.00	
Infrastruktúra	EIB	1992	KHVM – légi közlekedési rendszer fejlesztése		20.00	
Infrastruktúra	EBRD	1992	Budapest körüli autópálya körgyűrű – útépités biz. szakaszának, ill. kapcsolódó szolgáltatásoknak	21.00		
Infrastruktúra	IBRD	1993	Autópálya rehabilitáció, közúti közlekedésbiztonsági program	90.00		
Infrastruktúra	EIB	1993	É-Budapest tranzit és elkerülő utak építése és rehabilitációja		72.00	
Infrastruktúra	EBRD	1993	Budapesti tömegközlekedés rehabilitációja		62.30	
Infrastruktúra	EBRD	1993	M1-M15 autópályák; Győr-Hegyesalom 43 km, Pozsony 15 km, fizető		107.40	
Infrastruktúra	IBRD	1995	Budapesti tömegközlekedés: 50 „zöld busz”, 47 km villamospálya felújítása, automata jármű-monitoring rendszer	38.00		
Infrastruktúra	EBRD	1995	M5-ös fizető autópálya		120.10	
Infrastruktúra	EIB	1996	M3-as fizető autópálya		95.00	
Infrastruktúra	KfW	1996	M3-as fizető autópálya			127
Közlekedés	EIB	1997	Vasút, MÁV versenyképességének, hatékonyságának növelése		125	
Közlekedés	EBRD	1997	MÁV motorkocsi korszerűsítés és marketing projekt		40	
Városi infrastruktúra	EIB	1998	Tömegközlekedés		110	
Közlekedés	IFC	1998	MALEV privatizáció előtti pénzügyi megerősítése	80		
Közlekedés	EIB	1998	340 km korszerűsítése 4 vonalon (Drezda –Budapest–Szófia, Trieste–Budapest–Lvov) és eszközkorszerűsítés		60	
Közlekedés	EIB	1998	4-es metró (nem került felhasználásra)		50	
Közlekedés	EBRD	1998	MÁV gördülőállomány karbantartás		40	
Közlekedés	EBRD	1999	M1-es – M15-ös autópálya		66,8	
Infrastruktúra	EBRD	1999	Vasút, Budapesti Intermodális Logisztikai Központ, alapvető infrastruktúra		10	

Forrás: Forced March, ed. Kiss Károly, Budapest 1997, [www.bankwatch.org](http://www.bankwatch.org)

állami szervek és a MÁV rugalmatlansága miatt – mint ezt egy MÁV vezető is beismerte – a mellékvonalak privatizációja nem fog kielégítően lezajlani, és sok mellékvonal megszűnik. Másrészt, ha az önkormányzatok (amelyek általában folyamatos pénziánnyal küszködnek) vagy nem tőkeerős kisvállalkozók megkapják a vonalakat, nem áll rendelkezésre elég pénz, hogy az elhanyagolt vonalakat

felújítsák, így hosszabb távon ez is a mellékvonalak megszűnéséhez vezethet.

A környezetvédő szervezetek álláspontja szerint a mellékvonalak gazdaságossága nem az egyetlen szempont, amit szükséges figyelembe venni a vonalak jelentőségének felmérésekor. A mellékvonalak társadalmi, munkahelymegtartó szereppel bírnak, a kistelepülések lakói számára alapvetően

lényegesek – mint ez a korábbi vonalmegszüntetések során is egyértelműen kiderült.

A mellékvonalakat igénybevevő utasok számát is igen nehéz felmérni, jelenleg még nem is létezik egy olyan megbízható adatgyűjtés, amely pontosan követni tudná az utasáramlást. A Magyar Tudományos Akadémia munkacsoportjának tanulmánya a vasúti mellékvonalakról is csak későn, jóval a kölcsön feltételeinek meghatározása után került az Országgyűlés Környezetvédelmi Bizottsága elé.

Az 1990-es évek elejétől a Világbankban kedvező változások történtek, és kezdett kiegyensúlyozottabb szerepet betölteni Magyarországon is. Az EIB-vel és az EBRD-vel szemben a Világbank a kilencvenes évek közepétől nem nyújtott támogatást az új autópályák, gyorsforgalmi utak építéséhez, mivel tanulmányaiban kimutatta, hogy a meglévő utak fenntartása és korszerűsítése sokkal előnyösebb a nemzetgazdasági számára. Az elégtelen útkarbantartás a magyar gazdaságnak évente több tízmilliárd forint veszteséget okoz, s számottevően károsítja a járműveket is. A nagyratörő magyarországi autópályatervek pedig – legalábbis gazdasági szem-

pontból – kétesek. (Ezek közé tartozik az M3-as is.) Az Európai Befektetési Bank (EIB), az EBRD és a PHARE azonban egyre inkább aláássa a Világbank általunk is támogatott törekvéseit.

Nemcsak az EIB, de a német Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW, Újjáépítési Hitelbank) is átvette némely esetben a Világbank szerepét Magyarországon. Ez a két bank volt az, amely hajlandónak mutatkozott az M3-as finanszírozására annak ellenére, hogy gazdaságilag ez egyáltalán nem a legmegfelelőbb az ország számára. Ám az építésben részt vevő német és európai cégek még így is megtalálják számításukat, hiszen a kormány garanciát vállal a hitel visszafizetésére.

A hibás beruházások okozta károkért az EIB és az EBRD is felelős, hiszen nem üzletpolitikai előírásaiknak megfelelően járnak el. Tapasztalatok szerint ezek a bankok nem érdekeltek az általuk támogatott beruházások pénzügyi vagy gazdasági életképességében, ameddig állami garancia biztosítja számukra a kölcsön visszafizetését. Ez azt jelenti, hogy a magyar adófizetőknek kell viselniük a beruházások kockázatát.



## XII. Vegyes az ISPA támogatások eredményessége (Lukács András-Sujtó Alexandra)

2000–2006 között a PHARE mellett az ún. ISPA (*Instrument for Structural Policies for Pre-accession*) lesz az a pénzügyi eszköz, amiből az Európai Unióhoz csatlakozni kívánó országok közlekedési fejlesztéseikhez hozzájárul az EU.

A közlekedési ágazatban az ISPA az alábbiakra összpontosít:

(1) a közlekedési infrastruktúrát célzó intézkedések, melyek elősegítik a fenntartható mobilitást, különösen, ha azok a 1692/96/EC sz. határozatban megállapított szempontok alapján közös érdeket szolgálónak minősített projekteket tartalmaznak;

(2) olyan intézkedések, melyek támogatják a kedvezményezett országot a Csatlakozási Partnerség (Accession Partnership) céljai elérésében, ideértve a nemzeti hálózatok és a Transz-Európai Hálózatok kapcsolódási és üzemeltetési kompatibilitását és e hálózatok elérési lehetőségeinek fejlesztését.

Az EU-joganyag (*Acquis Communautaire*) átvételének Nemzeti Programja a közlekedési ágazat különböző területein a szabályozás, az intézményi háttér és az eljárások harmonizációjának feladatai mellett tartalmazza a közúti, belvízi, vasúti és kombinált közlekedés beruházási programjainak felgyorsítását. Az ISPA-Bizottság által jóváhagyott előzetes elképzelések szerint a magyar közlekedési projektekre fordítandó ISPA-hozzájárulás a 2000–2006. közötti időszakban 1999-es árakon összesen évi átlagban a 45–50 millió euró sávban mozog.

Emellett, az ISPA a tanulmányok elkészítéséhez nyújthat segítséget és műszaki támogatást biztosíthat (a teljes költségvetés 5%-áig) pl. gazdaságossági/pénzügyi, környezetvédelmi tanulmányok,

ajánlatkérési dokumentációk elkészítéséhez, beruházás-lebonyolításhoz stb. A Közösség hozzájárulása ilyen esetekben kivételesen az összes költség 100%-át is fedezheti.

Az ISPA Magyarországon 2001-ig csak a vasúti beruházásokhoz nyújtott támogatást. Ezt kihasználva a magyar állam az így „megtakarított” összeget arra fordítja, hogy felgyorsítsa az autópályák építését.

Az EU Bizottsága által elfogadott hat közlekedési program közül három a vasútvonalak rehabilitációját célozza:

1. Budapest – Győr – Hegyeshalom vonal – 2. ütem (No 2000/HU/16/P/PT/001)
2. Budapest – Cegléd – Szolnok – Lökösháza vonal (No 2000/HU/16/P/PT/002)
3. Zalalövő – Zalaegerszeg – Boba vonal (No 2000/HU/16/P/PT/003);

kettő technikai segítséget nyújt az előbbi projektek elkészítéséhez:

1. No 2000/HU/16/P/PA/002: Vecsés – Szolnok (No 2000/HU/16/P/PT/002), Budapest – Győr – Hegyeshalom vonal – 2. ütem (No 2000/HU/16/P/PT/001), Zalalövő – Zalaegerszeg – Boba vonal (No 2000/HU/16/P/PT/003);
2. No 2000/HU/16/P/PA/003: Szolnok – Lökösháza vasútvonal.

Összesen egy támogatott projekt irányul a közúti közlekedésre, az útburkolatok megerősítését célzó No 2000/HU/16/P/PA/004 számú, mely technikai segítséget nyújt a program kidolgozásához.

A 2000. év elején az új autópálya-építések felgyorsítása érdekében egy új határozat (2037/2000)

**XII. 1. táblázat: A 2001 végéig jóváhagyott ISPA támogatások (euró)**

Projekt száma	Magán szektor hozzájárulása	Non-eligible expenditure	total eligible cost	ISPA támogatás	Támogatási arány %
No 2000HU/16/P/PT/001	-	850 437	126 000 000	63 000 000	50
No 2000HU/16/P/PT/002	-	1 674 000	85 988 000	42 994 000	50
No 2000HU/16/P/PT/003	-	2 009 301	167390000	83 695 000	50
No 2000HU/16/P/PA/002	-	-	158 100	118 575	75
No 2000HU/16/P/PA/003	-	-	200 000	150 000	75
No 2000HU/16/P/PA/004	-	-	200 000	150 000	75

Forrás: EU honlap

született. A Magyar Fejlesztési Bank Rt.-t teljeskörű felelősséggel ruházták fel a gyorsforgalmi utak fejlesztésének finanszírozásáért, az NA Rt. (Nemzeti Autópálya Részvénytársaság) pedig felkérést kapott, hogy a prioritást élvező autópálya-szakaszok megépítésére magyar kivitelezőkkel közvetlenül szerződjön. E döntés eredményeképpen két, korábban ISPA-finanszírozásra javasolt autópálya-projekt, az M7-es és az M3-as törlésre került a lehetséges ISPA-projektek közül.

Ez a fenti folyamat ahhoz vezetett, hogy az EU környezetvédelmi szempontból kedvező magatartása nincs igazán jelentős hatással a magyar közlekedéspolitikára alakulására. Annak ellenére, hogy a Bizottság megköveteli a magyar államtól, hogy nyújtsa be a nemzeti közlekedési stratégiáját, amikor ISPA támogatásért folyamodik, a döntésnél nem veszi ezt figyelembe. Stratégiai környezetvédelmi hatásvizsgálatot sem követelnek meg, pedig ennek tükrében összehasonlíthatóvá válnának az egyes beruházási változatok.

2000 második felében a **közúti közlekedés** területén három projektre adott be hazánk ISPA támogatási kérelmet:

1. Jelentős fő- és tranzit-utak és kapcsolódó műtárgyak megerősítése, a 96/53/EC számú, a 11,5 tonnás legnagyobb tengelyterhelésről szóló Tanácsi Határozat teljesítése érdekében.

Magyarországon jelenleg a megengedett maximális tengelyterhelés 10 tonna. A tengelyterhelés, a tengely alap és a jármű teljes súlya (tömege) jelentős hatással van a burkolatok és hidak feszültségeire. A Község követelményeinek kielégítése érdekében jelentős hosszúságú közutat és számos hidat kell megerősíteni. Ez az első szakaszban megközelítőleg 470 km közút és minden közvetlenül érintett híd megerősítését jelenti. Ennek teljes költsége mintegy 238 millió euró. A most benyújtott projekt olyan utakat foglal magában, melyek tényleges elemei a jelenlegi TINA hálózatnak és a közeljövőben autópályává fejlesztésüket nem tervezik. A projektben szereplő valamennyi útszakasz nagy és folyamatosan emelkedő forgalmat bonyolít le. (A projekt becsült költségvetése 68,5 millió euró 1999-es árszinten, áfa nélkül).

2. Az M0-s autót (budapesti körgyűrű) keleti szektorának megépítése (az M3-as és M5-ös autópályák között 46 km 2x2 sávú új út, beleértve 9 csomópontot és 15 jelentős műtárgyat).

Az M0-s körgyűrű tervezett keleti szektora, amely Budapest elkerülését szolgálja, az M5-ös autópályánál kezdődik és az M3-as autópályánál vég-

ződik. A budapesti körgyűrű részét képezi a dél-nyugat-észak-kelet irányú tranzit útvonalnak és kapcsolatot teremt az M1-es és M7-es autópályák meglévő szakaszához (V. Pán-európai folyosó és kapcsolat a IV. folyosóhoz). A benyújtott indoklás szerint lényegesen javítja a budapesti agglomeráció keleti és észak-keleti része lakosságának környezeti és életkörülményeit. A környezetvédő szervezetek szükségesnek tartják ennek az útnak a megépítését annak érdekében, hogy a fővárost elkerülje az átmenő teherforgalom, különösen a nemzetközi kamionforgalom. Azonban szigorú ellenintézkedések nélkül ez a beruházás nemhogy csökkentené, hanem növelni fogja a budapesti agglomeráció keleti és észak-keleti része lakosságát környezeti terheket. Ezért a Levegő Munkacsoport azt javasolja, hogy az út egyelőre fél-autópályaként épüljön meg, egyidejűleg komoly forgalomcsillapító intézkedéseket vezessenek be a csatlakozó utakon és tiltsák meg a bevásárlóközpontok és a nagy forgalmat vonzó egyéb létesítmények telepítését az út vonzáskörzetében. (A projekt teljes költsége 469,5 millió euró, 1999-es árszinten, áfa nélkül.)

3. M43-as autót megépítése az M5-ös autópálya és Csanádpalota (magyar-román határ) között (az I. fázis 57,4 km hosszú két sávú, a jövőben autópályává fejleszthető autót megépítését tartalmazza, csomópontokkal, 12 jelentős műtárggyal, beleértve egy új Tisza-hidat).

Az M43-as Magyarország dél-keleti részén fekszik, kapcsolatot teremt az M5-ös autópálya és Csanádpalota határátkelő között Románia felé. Az M43-as autót részét fogja képezni a IV. Pán-európai folyosó magyar szakaszának. (A projekt teljes költségvetése 145,5 millió euró 1999-es árszinten, áfa nélkül.)

A **vízi közlekedés** Magyarországon és a többi kelet-közép európai országban is jelentős korszerűsítést igényel. A fejlesztés érdekében a kormány ISPA támogatási kérelmet nyújtott be a következő programok megvalósításának érdekében:

1) Egy multimodális vasúti-közúti-vízi teherátrakó terminál építése a Győr-Gönyű-i dunai kikötőben. Ez a projekt kulcsfontosságú szerepet tölthet be a Duna felső szakasza hajóforgalmának fejlődésében, mind a magyar területen, mind pedig a Magyarország és az EU-országok közötti kombinált forgalom terén.

2) Új, megközelítő „gerinc” útkapcsolat építése a Dunán a Csepeli (Budapest) kikötőhöz.

A projekt célja a budapesti Csepel-szigeti kikötő – mely a dunai hajózás legfontosabb multimodális

nemzetközi és hazai teherfuvarozási központja Magyarországon és egyben a legfőbb dunai magyar TINA-kikötő – fejlődését leginkább gátló szűk keresztmetszet felszámolása. Ezért a fentiekben ismertetett belvízi közlekedési stratégia egyik fő prioritását képezi, mind Magyarország, mind az EU szempontjából.

3) Létesítmények belvízi hajózási kikötőknél határ-ellenőrzési és vámszolgálati célokra:

a) Épület és szerviz rakpart határellenőrzési és vámszolgálati célokra a mohácsi Duna-kikötőben a magyar-jugoszláv határon.

b) Létesítmények építése a határellenőrzés és vámszolgálat részére a szegedi kikötőben a Tiszán, a magyar-jugoszláv határon.

### **A burkolat-megerősítési programról**

Az ISPA támogatásokkal kapcsolatban az alábbiakban részletesen bemutatjuk a Levegő Munkacsoport álláspontját az országos burkolat-megerősítési programmal kapcsolatban. A Levegő Munkacsoport ugyanis levelet írt az EU-támogatásokért felelős miniszternek, Boros Imrének, valamint az Európai Bizottság illetékes főbiztosának, Michel Barnier-nek, rámutatva, hogy ez a támogatás gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt káros, és hogy az adófizetők pénzét inkább a társadalom részére hasznos beruházásokra kellene fordítani.

Az Európai Unió törvényei előírják, hogy a fő közlekedési utak 11,5 tonna tengelyterhelésre legyenek méretezve. A magyarországi előírás viszont 10 tonnában szabja meg ezt a mértéket. A csatlakozást követően viszont nekünk is teljesítenünk kell az EU vonatkozó követelményeit. Azt azonban nem írja elő semmiféle törvény, hogy ennek megvalósítását közpénzből kellene fedezni. A magyar kormány ennek ellenére támogatást kért erre a célra az Európai Unió ISPA elnevezésű előcsatlakozási alapjából, vagyis az EU adófizetők pénzéből. Ugyanakkor köz tudott, hogy ez az alap a beruházásokhoz szükséges összegnek általában csak egy viszonylag kis részét folyósítja, és a többi pénzt hazai forrásból kell biztosítani. A kormány e téren pedig a magyar adófizetőket kívánja megcsapolni.

A Levegő Munkacsoport rendkívül fontosnak, gazdasági és környezetvédelmi szempontból is előnyösnek tartja a meglévő közlekedési infrastruktúra fenntartását és felújítását. Mindenképp meg kell őrizni nemzeti vagyunkat, és meg kell előzni annak tönkremenetelét, károsodását. Így természetesen támogatandónak tartjuk az országos közúthálózat felújítási munkálatait is. Jelen esetben viszont az ésszerű és szükséges felújítást jóval meghaladó beruházásokról lenne szó.

Az országos burkolat-megerősítési programot a jelenleg túlsúlyosnak számító nehéz tehergépjárművek miatt kellene elvégezni. Nem eléggé közismert, de a közlekedéssel foglalkozó szakemberek jól tudják, hogy a nagyságrendekkel nagyobb igénybevétel miatt egy 40 tonnás kamion útburkolatkárosító hatása egymillió átlagos súlyú személygépkocsi rongáló hatásával egyenlő. Az útkárosodás mértéke ugyanis a tengelyterhelés 5. hatványának függvénye. A megengedett tengelyterhelés uniós szintre emelése az utak igénybevételét további 50 százalékkal növeli meg, azaz ennyivel erősebben rongálódnak majd az utak. Szükségessé válik továbbá a hidak megerősítése a megnövekvő összsúly miatt. Erről a témáról részletes ismertetés tartalmaz az *Utak és autópályák szerkezete* című szakkönyv, amelyet mind a mai napig alpműként forgatnak a közlekedési szakemberek. Ebből idézünk: „... nemcsak a közúti fuvarozó vállalatok saját érdekeit kell nézni, hanem az ország úthálózatának helyzetét, a burkolat-élettartamok kedvezőtlen alakulását, amely a szállító vállalatoknál adódó évi nyereségeknél nagyságrendileg nagyobb károkat okozhat az ország úthálózatán. (...) Egy 10 Mp-os tengely (...) 7-szer annyi 8 Mp-os (...) tengelysúly áthaldásával, élettartam-csökkentő hatásával egyenértékű. (...) Mindezen okok teszik azt is feltétlen szükségessé, hogy a nagy tengelysúlyú tehergépkocsikra igen jelentős útdíj és szállítási adóröbbslet-teher háruljon.”<sup>1</sup> Az Európai Unió 2001-ben megjelentetett Közös Közlekedéspolitikájában szintén felhívja a figyelmet arra, hogy az utak fenntartási és felújítási költségeinek mindössze 16 százalékáért felelősek a személyautók, 84 százalékáért pedig a személygépkocsiknál nehezebb járművek.<sup>2</sup> Amennyiben figyelembe vesszük az Európai Unió Szerződésében megfogalmazott „szennyező fizet” elvet<sup>3</sup> (amely az Európai Unió egyik alapel-

<sup>1</sup> Dr. Nemesdy Ervin egyetemi tanár, a műszaki tudományok doktora: *Utak és autópályák szerkezete*. Technológia – Építés. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1971. 55. oldal

<sup>2</sup> White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Brussels, 12/09/2001. COM(2001) 370

<sup>3</sup> Treaty establishing the European Community, consolidated version incorporating the changes made by the Treaty of Amsterdam, signed on 2 October 1997, Official Journal C 340, 10.11.1997, pp. 173-308. 174. cikkely, 2. pont

ve), nyilvánvalóvá válik, hogy az útburkolat-megerősítési munkák költségeit teljes egészében az erősítést igénylőknek kell megfizetniük.

A 11,5 tonna tengelyterhelésre alkalmas utakat a rajtuk közlekedő járműveknek csupán néhány ezreléke igényli. (A magyarországi teljes közúti gépjármű-állomány 12 százalékát teszik ki a tehergépkocsik és autóbuszok, és ezeknek 10 százaléka túlsúlyos. A Magyarországra belépő külföldi járművek 13 százalékát alkotják a teherautók és autóbuszok, és ezeknek mindössze 2 százaléka túlsúlyos.<sup>4</sup>) Súlyosan sérti a társadalmi igazságosság és a szabad piaci verseny elveit – amelyek szintén az Európai Unió alapelvei közé tartoznak<sup>5</sup> –, hogy a közlekedők elenyésző kisebbségének igen jelentős költségeit a többi közlekedő, sőt az egész társadalom viselje. (A teljes útburkolat-megerősítési program költsége több mint 300 milliárd forintot tesz ki.<sup>6</sup>)

A 10 tonna tengelyterhelést meghaladó járművek nemcsak az utakban okoznak súlyos károkat, hanem a többi közlekedőnek is. Országunk nem rendelkezik elegendő forrással még arra sem, hogy a kisebb tengelyterhelésű járművek által okozott rongálásokat megfelelő ütemben kijavítsuk. *„Az országban működő 19 megyei közútkezelő társaság 14,5 milliárd forintot költött az idén a meglévő {országos} közúthálózat felújítására. Ez az összeg a korábbi évekhez hasonlóan nagyjából fele annak, amennyiből az utak rossz állapotán javítani lehetne. ... A közúthálózat harmadán azonnali beavatkozásra volna szükség.”*<sup>7</sup> Arra vonatkozóan, hogy a rossz utak mekkora kárt okoznak a járművekben, a Világbank tanulmányának megállapítása tekinthető mérvadónak: *„Az útkarbantartások elhanyagolása ... növeli a gépjárművek működtetésének költségeit. Például minden dollár, amit egy évben megtakarítunk azzal, hogy nem fordítjuk egy olyan út megfelelő állapotban tartására, amelyen napi 500 gépjármű halad el, az utat használó gépjármű-üzemeltetők költségeit 3,4–6,1 dollárral növeli.”*<sup>8</sup>

Az ISPA-t létrehozó rendelet<sup>9</sup> megállapítja, hogy a támogatásoknak a fenntartható fejlődést, a

fenntartható mobilitást kell elősegíteniük. A közúti teherfuvarozás lehetőségének további szélesítése azonban a fenntartható mobilitás elvével és gyakorlatával egyaránt ellentétes. Semmi nem indokolja – egy rendkívül szűk gazdasági érdekcsoport érdekein kívül –, hogy egy súlyosan környezetszennyező tevékenységet közpénzből támogassanak. Az Európai Unió 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyve<sup>10</sup> és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra igazságos megfizettetése” című fehér könyve<sup>11</sup> egyértelműen megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használók fizetnek meg, illetve, hogy ezeket a költségeket érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. Ez különösen vonatkozik a nehéz tehergépjárművek üzemeltetőire, akik a személygépkocsi-használóknál jóval kisebb mértékben fizetik meg az általuk okozott költségeket.

A Magyar Kormány kérelmét azzal is indokolta, hogy az útburkolat-megerősítések hatásaként növekszik az eljutási sebesség, rövidebb lesz az utazási idő, és csökkennek a fuvarozás költségei. Ezek a hatások összességükben azonban a környezet fokozottabb szennyezéséhez, nagyobb zsúfoltsághoz és gyakoribb balesetekhez vezetnek. Amennyiben viszont a beruházások megvalósítási költségeit csak azokra az úthasználókra terheljük, akiknek ténylegesen szükségük van a burkolat említett mértékű megerősítésére, akkor az javítja a verseny tisztaságát a különféle szállítási módok között. A kevésbé környezetszennyező közlekedési ágazatok ismét jobb piaci pozícióba kerülhetnek. Ez a 2001 júniusában elfogadott göteborgi nyilatkozat<sup>12</sup> és a már említett Közös Közlekedéspolitikája szerint is az EU egyik kinyilvánított célja. A költségek vonatkozásában is sokkal előnyösebb a vasúti közlekedés javítása, mint a közúti szállítás. Az Európai Unió köztudottan azt szorgalmazza, hogy a közúti fejlesztések helyett Magyaror-

<sup>4</sup> A Magyar Statisztikai Évkönyv (KSH, 2001) és az Állami Közúti Műszaki és Információs Közhasznú Társaság (ÁKMI) kapott tájékoztató alapján

<sup>5</sup> Az Európai Unió Szerződése, 136. és 81-89. cikkely

<sup>6</sup> Világgazdaság, 2001. december 22., 3. oldal, valamint Népszabadság, 2002. január 17., 11. oldal.

<sup>7</sup> Népszabadság, 2002. január 17., 1. oldal

<sup>8</sup> Sustainable Transport. Priorities for Policy Reform. World Bank, Washington, 1996, 26. oldal

<sup>9</sup> Council Regulation (EC) No 1267/1999 of 21 June 1999 establishing an Instrument for Policies for Pre-accession

<sup>10</sup> Towards Fair and Efficient Pricing in Transport. Policy Options for Internalizing the External Costs of Transport in the European Union. – Commission of the European Communities, Brussels, 20.12.1995, COM(95) 691 final

<sup>11</sup> Fair Payment for Infrastructure Use. A phased approach to a common transport infrastructure charging framework in the EU – European Commission, Directorate General VII Transport, 22 July 1998

szág is a vasútiakat részesítse előnyben. Ez azért is fontos az EU számára, mert így a mostani EU-tag-országok környezeti állapota is javul, ugyanakkor növekszik az EU vasútjainak versenyképessége is. (A témával kapcsolatban ld. a Lélegzet 2001. októberi számában az interjút Isabelle Durant belga miniszterelnök-helyettessel és közlekedési miniszterrel.)

A fentiek alapján kijelenthető, hogy az útburkolat-megerősítési program közpénzekből történő támogatása sérti az Alkotmány 18. §-át<sup>13</sup>, 70/D.

§-ának (1) bekezdését<sup>14</sup> és 9. §-át<sup>15</sup> is. A fenti okok miatt a magyar kormánynak haladéktalanul vissza kellene vonnia az Európai Bizottsághoz benyújtott kérelmét az országos közutak olyan burkolat-megerősítésének támogatására, amely 11,5 tonna tengelyterhelést tenne lehetővé a jelenlegi 10 tonna helyett. Ezzel egyidejűleg ki kell fejeznünk és az EU-val el kell fogadtatnunk azt az igényünket, hogy a nehéz tehergépjárművek üzemeltetői teljes egészében fizessék meg mindazokat a költségeket, illetve károkat, amelyeket okoznak.

<sup>12</sup> The Presidency Conclusions of the Göteborg European Council, 29. cikkely

<sup>13</sup> „A Magyar Köztársaság elismeri és érvényesíti mindenki jogát az egészséges környezethez.”

<sup>14</sup> „A Magyar Köztársaság területén élőknek joguk van a lehető legmagasabb szintű testi és lelki egészséghez.”

<sup>15</sup> „(1) Magyarország gazdasága olyan piacgazdaság, amelyben a köztulajdon és a magántulajdon egyenjogú és egyenlő védelemben részesül. (2) A Magyar Köztársaság elismeri és támogatja a vállalkozás jogát és a gazdasági verseny szabadságát.”



**5. rész:**  
**A Budapesti Agglomeráció**

# XIII. A Budapesti Agglomeráció jelenlegi helyzete, fejlesztési koncepciók és tervek (Pápay Zsolt)

## 1. Környezeti állapot és közlekedés

A levegőszennyezést tekintve általánosságban megállapítható, hogy bár az európai városokhoz viszonyítva a hazai levegőminőségi állapot közepesnek, az átlagosnál kissé jobbnak nevezhető, Magyarország levegőminőségi helyzete, elsősorban a városokban, nagyforgalmú utak mentén nem kielégítő. A 70-es és 80-as években jelentős gondot okozó szén-monoxid-koncentráció az egészségügyi határérték 30–40%-ára csökkent. A korábban nagyon magas ólom szennyezettség az 1990-es években erőteljesen csökkent, majd az ólmozott benzinek forgalmazásának betiltásával szinte megszűnt.

Mindezek ellenére közelítő levegőminősítési értékelések szerint Magyarország területének 3,9%-a tekinthető szennyezettnek, további 9,3%-án fordul elő a levegőtisztaság-védelmi határértékek időszakos túllépése. Ezen az összesen alig több, mint 12 ezer km<sup>2</sup> nagyságú területen él az ország lakosságának közel fele. [1]

A közlekedés levegőszennyezésben játszott szerepe elsősorban három komponensen, a nitrogén-oxid, a széndioxid és szilárd részecskék kibocsátásával és részarányával illusztrálható.

A nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>) kibocsátás több, mint fele a közlekedésből származik. Az ország összes NO<sub>x</sub> szennyezésének növekedése alapvetően a közlekedési kibocsátás növekedésének következménye, az egyéb források kibocsátása évről évre csökken.

A CO<sub>2</sub> nem közvetlen szennyező anyag, azonban a globális felmelegedés szempontjából rendkívül fontos, a nemzetközi megítélés szerint ma kritikusnak tekintett kipufogógáz-összetevő.

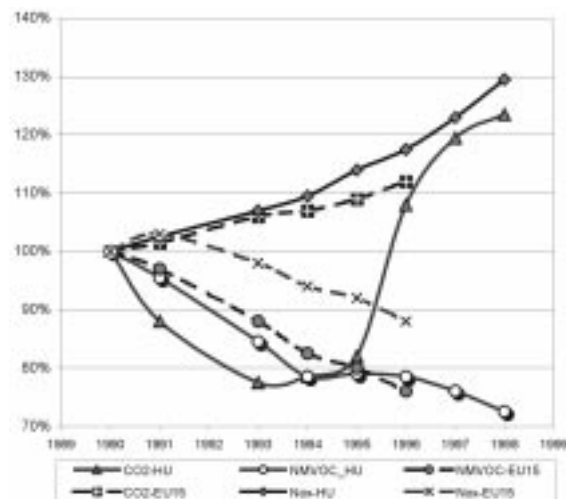
A közlekedés a szilárd anyag kibocsátásban össztemegét tekintve nem játszik jelentős szerepet. A tényleges egészségügyi szerepét jelentősen megnöveli, hogy a városokban a kibocsátás gyakorlatilag talajszinten, az embereket közvetlenül érintve történik, valamint az elmúlt 3–4 év azon felismerése, hogy az ún. ultrafinom részecskék alapvetően hozzájárulnak a légúti megbetegedések gyakoriságának növekedéséhez és bizonyítottan szerepük van a tüdőrák kialakulásában.

A fenti komponensek mellett a közlekedés részaránya a szénmonoxid kibocsátásban 60%-ra, az illékony szerves vegyületek (VOC) kibocsátásában

35–40%-ra tehető. A közlekedésből származnak további, az egészségre rendkívül káros, határértékkel nem szabályozott, toxikus szennyező anyagok, amelyek rákkeltő hatásúak és mutagének.

A közlekedési kibocsátáson belül a közúti közlekedés a CO, CH, és szilárd részecske 95–100%-áért felelős, és 85–95%-kal részesedik az NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> és CO<sub>2</sub> emisszióból is. Ugyanakkor a vasúti és vízi közlekedési ágazat az áruszállítási teljesítmények 30–35%-át és a személyszállítási teljesítmények kb. 16%-át teljesíti a 10–15%-nyi szennyezés-kibocsátás mellett.

XIII. 1. ábra: A közúti közlekedés okozta levegőszennyezés relatív alakulása Magyarországon és az EU-15 országokban



Forrás: [1]

XIII. 1. táblázat: Az EU és Magyarország fajlagos kibocsátásainak összehasonlítása (1996. év)

	CO <sub>2</sub>	CO	NO <sub>x</sub>	VOC	PM
Egy lakosra jutó kibocsátás (kg/év/fő)					
Európai Unió	2164	68,48	16,83	12,88	1,61
Magyarország	953	43,99	10,56	7,23	1,76
Területegységre jutó kibocsátás (103 kg/év/km <sup>2</sup> )					
Európai Unió	25,2	7,98	1,96	1,5	0,32
Magyarország	10,3	4,75	1,14	0,8	0,19

Forrás: [1]

A XIII. 1. ábra a magyarországi közúti kibocsátások alakulását hasonlítja össze a 15 EU ország adataival [1]. Az ábra szerint figyelemre méltó a NO<sub>x</sub>



**XIII. 2. táblázat Pest megye levegőminőségi adatai  
1999. évi nemfűtési félévben**

Mérés	Nitrogén – dioxid		Kéndioxid		Ülepedő por	
	Átlag	Határérték-túllépés	Átlag	Határérték-túllépés	Átlag 30 nap	Határérték-túllépés
	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	%
Budaörs	60,8	21,9	1,05	0	6,36	0
Cegléd	38,34	5,1	1	0	5,94	0
Százhalombatta	40,01	7,7	1	0	5,87	4,2
Szentendre	37,15	4	1,61	0	8,37	18,8
Vác	76,35	26,7	1	0	6,71	1,7
Dunakanyar régió	19,14	0	1,51	0	6,09	5,9

Forrás: [2]

kibocsátások változása: amíg az EU tagállamokban a vizsgált időszakban kb. évi 2,0–2,5%-kal csökken a szennyezés, addig Magyarországon ennél nagyobb mértékben (2,5–3,0%) nő.

Az ábrán bemutatott tendenciákat az 1. táblázatban szereplő fajlagos kibocsátási értékekkel együtt lehet reálisan értékelni.

Az elmúlt évtizedben a zaj a városi lakosságot terhelő környezeti ártalmak közül – a levegőszennyezés után – a második helyre került. Felmérések szerint a meghirdetett lakosok fele érzi zavarónak az út erő zajterhelést, és a fő zavaró forrásnak a lakosság 60%-a a közúti közlekedést jelöli meg.

**A Budapesti Agglomerációban** a környezeti állapot kedvezőtlen alakulásában a közlekedés döntő szerepet játszik.

A fő problémát a közlekedési rendszer túlterheltsége okozza, ami centrális jellegéből, a közlekedésfejlesztések több évtizedes elmaradásából és a – közlekedési ágazatonként különböző mértékű – nagyarányú tranzit forgalomból adódik.

Az utóbbi tíz évben a vasúti közlekedés nagymértékben visszaesett mind a teher- mind a személyszállítás tekintetében, így a vasút inkább kapacitás-tartalékokkal rendelkezik. Ezzel szemben a közúti forgalom folyamatos emelkedése a közúti közlekedés – és a környezetszennyezés – területén okoz lassan már nehezen elviselhető feszültségeket.

Az agglomeráció környezeti állapotának értékelésére nem állnak rendelkezésre területileg és ágazatilag homogén – mérésekre alapozott – összehasonlítható információk. Míg a levegőtisztaságért tartott térségekben a mérések gyakorisága kielégítő, addig több településcsoportban egyáltalán nincsenek rendszeres mérések.

A régió háttérszennyezettségi adatai a Központi Légtisztasági Intézet adatai alapján az alábbiak szerint jellemezhetőek:

Kén-dioxid: 10–12  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Nitrogén-dioxid: 7–8  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

A magasabb értékek jellemzően a jelentősebb pontforrásokkal és/vagy a nagyobb forgalommal rendelkező budapesti agglomerációban fordulnak elő.

**Szennyezett minősítésű** az a település, ahol valamely szennyezőanyag koncentrációja a 24 órára vonatkozó levegőminőségi határértéket a mérési időszak (félév, év) 10%-ánál, por esetében 30%-ánál hosszabb időtartamban meghaladta. A régióban ezek: Budapest, Budaörs, Szentendre, Vác, Cegléd.

**Mérsékelt szennyezett minősítésű** az a település, ahol valamely szennyező anyag koncentrációja a 24 órára vonatkozó levegőminőségi határértéket a mérési időszak (félév, év) 10%-ánál rövidebb, por esetében 10–30% közötti időtartamban meghaladta. A régióban ez: Százhalombatta.

A fenti települések levegőszennyezettségéért túlnyomó részben a közlekedés a felelős. Néhány település szennyezettségét az ipar és a közlekedés együttesen határozza meg. Ezek: Vác, Százhalombatta.

A közlekedés – elsősorban a közúti közlekedés – szempontjából a leginkább konfliktusos helynek a települések forgalmas átkelési szakaszai és a városok belső főforgalmi útjai tekinthetők. A légiközlekedés, a dízel üzemű vasúti vontatás és a hajózás nitrogén-dioxid szennyezése a teljes közlekedési terhelésnek a 3,6, illetve 10%-át teszi ki.

A zajterhelés okozta környezeti károk a települések akusztikai minőségével, az adott szintű külső zajjal terhelt lakosság arányával jellemezhetőek. Budapest 51 olyan főútvonal van, amely az EU besorolá-

sok szerint különösen nagy zajterhelésűnek minősül, ahol a zajszint nappal 71–77 dB, éjjel 66–72 dB közötti. Valamivel kedvezőbb a vasúti közlekedés zajterhelése, a vasúti közlekedés kb. a zajértékek egytizedéért felelős.

A légi közlekedés, Ferihegy környékének zajhelyzete az utóbbi években a járművek korszerűsödése miatt kedvezőbbé vált, a jogszabályok által előírt zajgátló védőövezet területe jelentősen lecsökkent.

A hazai gépjárműállomány összetétele az utóbbi 10–15 évben jelentősen átalakult, csökkent az elavult keleti járművek száma, az átlagos járműéletkor azonban maradt 10 év körül. A közúti gépjárművekre vonatkozó zajhatárértékek megfelelően összehangoltak az EU-előírásokkal. Az új járművek első üzembe helyezési engedélyének (típusengedély) kiállításához szükséges zajhatárértékeket az újonnan üzembe helyezett járművek teljesítik. A már üzemelő járművek (a járműpark) jelentős hányada azonban nem teljesíti az EU-ban megkövetelt határértékeket.

A lakosság jövedelmi helyzete nem teszi lehetővé a járműpark gyors ütemű frissítését, emiatt még évekig (min. 4–6 év) fenn fog állni az a helyzet, hogy a járműállományban a 10 év feletti átlagéletkor miatt túlsúlyban vannak azok a járművek, amelyek régi, a mainál 4–6 dB-lel magasabb határérték követelmény alapján nyertek típusbizonyítványt, tehát már nem felelnének meg az érvényes határértékeknek.

A zajterhelési helyzet a város több területén annak ellenére kedvezőtlen, hogy az utóbbi időben a zajcsökkentésre irányuló intézkedéseknek igyekeznek érvényt szerezni. Útkorszerűsítés és/vagy a területfelhasználás megváltoztatása során ma már minden esetben készül zajterhelési vizsgálat, zajvédelmi munkarész. A különböző zajgátló berendezések új utak építésénél ma már széles körben elterjedtek.

## 2. Az országos közlekedés-fejlesztési koncepciók és tervek környezeti szempontjai

A következő másfél évtized közlekedési környezetvédelmi feladatait alapvetően a magyar gazdaság fejlődése és ettől nem függetlenül a nemzetközi tendenciák és elsősorban az EU csatlakozással összefüggő követelmények határozzák meg.

Ezek tükröződnek a magyar közlekedéspolitika kialakításában és a területfejlesztéssel összefüggő közlekedésfejlesztési programokban és tervekben.

A közlekedéspolitika alapvető célkitűzése gazdaságilag hatékony, a társadalmi igényeket jó szín-

vonalon és elviselhetően kielégítő, ökológiailag a környezettel összhangban levő közlekedési rendszer kialakítása. A gazdaság tartós növekedésével és az életszínvonal emelkedésével a közlekedési és áruszállítási teljesítmények folyamatosan növekednek. A számítások szerint a következő 15 évben a feltételezett GDP növekedés mellett folyamatos áru-, és személyszállítási igény növekedése prognosztizálható. Környezetvédelmi szempontból másik fontos megállapítás, hogy a közúti közlekedés térnyerése megállíthatatlannak tűnik mind az áru-, mind a személyszállításban.

A közlekedéspolitika világosan érzékelteti az elmúlt évtized uralkodó tendenciái és a környezettel összhangban levő közlekedési rendszer iránti igény konfliktusát, az EU megváltozott közlekedés- és környezetpolitikai elképzeléséhez való igazodás szükségességét. A politika szintjén, de a fejlesztési tervekben is törekszik a vasúti és vízi szállítás jelenlegi teljesítményeinek megőrzését, a közforgalmú közlekedés javítását, a kombinált áruszállítás fejlesztését biztosító elképzelések érvényesítésére.

A lehetőségek azonban korlátozottak az anyagi források és a kormányzati prioritások miatt. Befolyásoló, korlátozó tényező a lakosság törekvése is a magasabb életszínvonalat elért országok mintájának követésére.

Az EU-csatlakozás bizonyos mértékben segíteni fogja a közlekedéspolitikában megfogalmazott környezetvédelmi célok elérését. Az EU deklarált közlekedéspolitikája elengedhetetlenné teszi a kormányzati prioritások átrendezését.

Az EU-forrásokból elnyerhető támogatások megítélésénél fokozottan érvényesülni fog a környezettel való összhang biztosítása. A levegőtisztaságra vonatkozó irányelvek betartása kikényszeríti a közlekedési beavatkozásokat.

További kötelezettség a gépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi előírások átvétele és szigorú alkalmazása.

### XIII. 3. táblázat: A közlekedési kibocsátások csökkentésének mértéke 2015-re

Szennyező anyag	CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	CO	CH	Részecské
Csökkenés (%)	35	70	60	50	70

A környezetvédelmi célt a fejlesztési program [1] a következőkben jelöli meg. Az egyes szennyezőanyagok kibocsátását a 2000. évihez képest az alábbi táblázat szerinti mértékben kell csökkenteni, valamint

el kell érni, hogy a városi területeken a nagyforgalmú útvonalak környezetében a 24 órás átlagot tekintve ne lépje túl az immissziós koncentráció az egészségügyi határértéket, a 30 perces határérték túllépések száma pedig ne haladja meg az összes mérés 5%-át.

A cél elérése átfogó stratégia megvalósítását igényli, amelynek a fő elemei:

- *A közlekedési-szállítási igények optimalizálása* a területfejlesztés, településrendezés, az informatika, telematika, logisztika, ipar és kereskedelempolitika eszközeivel, gazdasági szabályozókkal. Az Európai Unió szabályozásával összhangban a stratégiai hatásvizsgálat széleskörű alkalmazásának bevezetése;

- *A közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás befolyásolása, a nem motorizált közlekedés és a környezetkímélő közlekedési módok előtérbe helyezése* versenyképességük javításával, állami támogatással, használat arányos, majd az externális költségeket figyelembe vevő gazdasági szabályozásokkal;

- *A tömegközlekedés személyközlekedésen belüli részarányának jelenlegi szinten történő megőrzése, eszközállományának, infrastruktúrájának, szolgáltatási színvonalának fejlesztésével;*

- *A közlekedésből származó szennyezőanyag kibocsátás csökkentésére irányuló közvetlen műszaki, gazdasági intézkedések bevezetése, fejlesztése;* a közlekedés járműállományának műszaki, környezetvédelmi fejlesztése az Európai Unió kibocsátási normáinak folyamatos átvételével, a rendszeres környezetvédelmi felülvizsgálat fejlesztésével, üzemanyagok minőségének javításával, a nem hagyományos tüzelőanyagok alkalmazásának támogatásával, a járműállomány cserélődését ösztönző gazdasági intézkedésekkel, programokkal.

- *A meglévő közlekedési rendszer és infrastruktúra kapacitásának és kihasználtságának növelése* az elektronika, informatika és logisztika eszközeivel, intelligens közlekedési rendszerek létrehozásával, az alágazati határokon túlnyúló átfogó utas tájékoztatással, az áruszállítás szervezésével;

- *A közlekedési infrastruktúra környezetbarát módon történő fejlesztése*, megfelelő minőségű közlekedési infrastruktúra hálózat kialakítása, tekintettel az Európai Unió közlekedési hálózat hazánkat érintő elemeire.

- *A társadalom rendszeres tájékoztatása a közlekedés környezeti hatásairól, a káros hatások költségeiről, a meghozott intézkedések hatékonyságáról*, amely felhívja a figyelmet az egyén felelősségére is, erősíti a napi gyakorlatba beépítendő környezetvédelmi szempontok és intézkedések támogatottságát.

### **3. Közlekedésfejlesztés és környezet a térség programjaiban, terveiben**

Az utóbbi években készült területrendezési, területfejlesztési, stratégiai, közlekedésfejlesztési vizsgálatok, programok és tervek mind kinyilvánítják a környezetminőség és a fenntartható fejlődés elsődlegességét, fontosságát és az ilyen szempontú tervezés szükségességét. Ilyen felfogásban készült Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve, és az agglomeráció és a megyei, ill. régiós területrendezési, stratégiai és struktúra tervek közlekedési fejezetei, munkarészei is.

#### **A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve [2]**

A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve (2001) „Infrastruktúrafejlesztés és a környezet állapotának javítása” címmel az alábbiakat állapítja meg.

A területfejlesztés egyik stratégiai elve a fenntartható fejlődés, mely átszövi valamennyi fejlesztési témakört. Különösen érzékeny az infrastruktúra és a természeti környezet kapcsolata. Az élhető régió kialakításának érdekében a közlekedés fejlesztése, valamint az épített és természeti környezet védelme és fejlesztése kerül előtérbe. Mindezen fejlesztési területek a területi versenyképességnek is meghatározó elemei.

A közlekedési rendszerek szolgálják ki a régió lakosságának mindennapos mobilitási igényét. Az infrastruktúra-fejlesztések meghatározó jelentőségűek a főváros, az agglomeráció logisztikai, közlekedési csomóponti funkcióinak erősítésében is. Ugyanakkor a közúti közlekedés által okozott környezetszennyezés egyben napjaink egyik legsúlyosabb problémája is.

Hasonlóan nélkülözhetetlen egy „élhető” régióban az élettér magas színvonalú biztosítása. Ez magába foglalja úgy az épített, mint a természeti környezet „használatát”, ami egyben azok folyamatos védelmét és fejlesztését is megkívánja. A lakás, mint mikroélettér minősége alapvetően meghatározza az abban élők, a család mindennapjait.

A környezeti erőforrások igénybevétele során az a természetes követelmény, hogy a tiszta levegő, ivóvíz, a jó termőtalaj, a rekreációt biztosító zöldterületek rendelkezésre álljanak. Ennek biztosítása érdekében kell hangsúlyosan kezelni a környezetvédelmi infrastrukturális fejlesztéseket, valamint a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezését, kiemelten településeken belül.

A főváros környéki közforgalmú közlekedésben az egységes tarifa és az integrált hálózatok hiánya miatt az egymással konkurens tömegközlekedési szolgáltatók járatai területi átfedésben üzemelnek, melynek következménye egyes rendszerelemek túlterheltsége, mások alacsony kihasználtsága.

A régió belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése kiemelt fontosságú a régió belüli területi kiegyenlítődés, a pólusképzés elősegítése szempontjából. A régió egyrészt az európai közlekedési folyosók csomópontja, másrészt Magyarország sugaras felépítésű közlekedési hálózatának középpontja. Ebből fakadóan a nemzetközi és az országon belüli tranzitforgalom, a fővárosba irányuló célforgalom is fokozottan terheli a térséget, s okoz forgalom-levezetési, kapacitásbeli problémákat annak ellenére, hogy az úthálózat sűrűsége és minősége országos összehasonlításban kedvezőnek tekinthető.

Ugyancsak problematikus a haránt-irányú útvonalak hiánya, ami fokozza a fővárosba vezető útszakaszok túlterheltségét és gátolja a fővároson kívüli központok kialakulását.

A külső, dél-keleti kerületek és a Pest megyei települések egy részét a szilárd burkolat nélküli belterületi önkormányzati utak magas aránya jellemzi. Operatív rész-célok ezen feszültségek feloldását célozzák.

## **Támogatható tevékenységek**

### **A kivitelezést megelőzően**

- A projekt előkészítő tervezési munkák (pl. hatásvizsgálatok, engedélyezési, kiviteli tervek) elvégzése a támogatható tevékenységekhez kapcsolódóan.
- A területbiztosítás és régészeti feltárás lefolytatása a támogatható tevékenységekhez kapcsolódóan.

### **A tömegközlekedéshez kapcsolódóan**

- Az intermodális személyszállítási csomópontok és a P+R rendszer eszközváltó zónáinak kialakítása.
- A közforgalmú közlekedés viteldíjrendszerének a tarifa-közösség kialakítása.
- A helyi tömegközlekedés vállalkozói-üzleti alapon történő működtetése.
- A járműpark korszerűsítése.

### **Közúthálózati fejlesztések**

- Főúthálózaton korszerűsítés, bővítés, település elkerülő, tehermentesítő szakaszok kiépítése.
- A haránt-irányú közúthálózati elemek megvalósítása.

- A meglévő és tervezett gyorsforgalmi utakra ráhordó (alsóbbrendű) utak megváltozott szerepű beillesztése a hálózatba, csomópont-kialakítás.

- A település belső, szerkezeti jelentőségű földútjainak szilárd burkolattal való ellátása.

### **Egyéb közlekedésfejlesztési beavatkozási területek**

- Közlekedésbiztonság fokozásához köthető fejlesztések, ide értve a gyalogos és hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés feltételeinek javítását is.
- A kombinált áruszállítás fejlesztéséhez, a szervezett módon történő logisztikai folyamatok kezeléséhez szükséges háttér-infrastruktúra megteremtése.

Egy közlekedési szövetség támogatása csak a működési területére vonatkozhat (a BKSZ esetében mintegy 170, nemcsak régiós település), de az ellátásért felelős szolgáltatók is kedvezményezettek a viteldíjrendszer kialakítása során.

Az intermodális személyszállítási csomópontok és a P+R rendszer eszközváltó zónáinak kialakításánál elsősorban az Etele tér, Flórián tér, Rákospalota-Újpest vasútállomás környéke, Örs vezér tér-Körvasút térsége és Kőbánya-Kispest vasútállomás, illetve alközpontokként az elővárosi vasút vidéki végpontjai térsége vehetők számításba.

A helyi tömegközlekedés vállalkozói alapú működtetése elsősorban ott kerülhet előtérbe, ahol a jelenlegi szolgáltatás nem teljes körű és megfelelő színvonalú, illetve ahol jelenleg csak helyközi járatok érintik a települést és emellett erős lakossági igény (pl. nagy foglalkoztató elérése) mutatkozik erre, s az önkormányzat nem képes felvállalni a feladatot.

A járműpark korszerűsítésének támogatása természetesen a szolgáltatók számára elérhető, de kiemelhető a közlekedési szövetség területére vonatkozó támogatás.

A főúthálózat fejlesztése (az M0-t nem ide értve) elsősorban a 4. sz. és 10. sz. főutakhoz köthető, beleértve a település elkerülő szakaszok kiépítését is. Az egyes települési elkerülő utak kiépítését nem szabad lokális megközelítésben értékelni, hanem vagy a hosszú távú gyorsforgalmi hálózat részeként célszerű tekinteni, vagy a kiváltandó, több egymást követő belterületi szakaszok forgalmi terheltségét kell szem előtt tartani. Ez főként a 4. sz. főút jellegzetessége.

A haránt-irányú közúthálózati elemek kiépítésének támogatása a pilisvörösvári kistérség területén, valamint a 405. sz. főút nyugati és északi irányú folytatásaként megvalósítandó utaknál kerülhet előtérbe.

A belterületi utak burkolásánál egyrészt figyelembe lehet venni a statisztikai mutatókat (pl. 50% alatti burkolt út arány), de szempontként kell kezelni a közforgalmú közlekedés racionalizálásával járó igényeket, vagy az idegenforgalmi célterületek megközelítéséből fakadó szükségleteket is.

A közlekedésbiztonság fokozásához köthető fejlesztések elsősorban a balesetveszélyes közúti-vasúti kereszteződések külön szintű vagy biztonságosabb rendszerű átalakítására, a körforgalmi csomópontok kiépítésére, valamint a forgalmas belterületi szakaszok gyalogos és hivatásforgalmi kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására irányul.

A logisztikai központok, valamint az ehhez szorosan kapcsolódó kombinált áruszállítás feltételeinek megteremtésére leginkább alkalmas terület a főváros és az agglomeráció déli határsávjában jelölhető ki (Soroksár, Nagytétény, Csepel), ahol logisztikai rendszerek egymáshoz való közelsége alapozhatja meg a kooperatív együttműködési kereteket.

### **Az agglomeráció területrendezési programja [3]**

Az agglomeráció területrendezési programjában a környezetről való gondoskodás, a környezetminőség javításának igénye meghatározó.

Ezért a rendezési programon belül nem is az önálló környezeti program kidolgozását tartották legfontosabbnak a programkészítésben részt vevő szakértők, hanem *olyan területrendezési célok* meghatározását minden tématerületen:

- amelynek révén érvényesül a természeti, táji és a művi, épített környezet értékeinek védelme,
- amely – a rendezési eszközök alkalmazásával – csökkenti a túlterhelt térségek és területek terhelését,
- amely együtt jár az itteni élet környezeti feltételeinek javulásával,
- amely ugyanakkor a környezeti feltételek alapvető sérelme nélkül teremt megfelelő keretet és feltételeket a térség fenntartható, dinamikus fejlődéséhez,
- amely ezáltal közvetve hozzájárul a térség polgárai közérzetének javulásához, lehetővé teszi egészségi állapotuk javítását.

*A környezeti szempontokra és összefüggésekre figyelő fejlesztés és rendezés során cél és feladat volt:*

- Az extenzív és intenzív fejlesztés elfogadható arányainak meghatározása a térszerkezet és a területfelhasználás alakításával (ahol a területi kor-

látok nem akadályozzák a városi gazdaság megjelölt irányú fejlődését), amely ugyanakkor nem jár együtt az értékek pusztulásával, a térség egésze ökológiai aktivitása romlásával.

- Olyan szerkezetfejlesztési rendezési javaslatok kidolgozása, amelyek a *tagolt térszerkezet* megőrzésével és fejlesztésével, *szerkezetjavító megoldásokkal* segíti a környezeti konfliktusok feloldását, a környezeti elemek veszélyeztetettségének és terheltségének csökkentését (a forgalom lefolyását segítő és megosztó új hálózatok, kapcsolatrendszerek, települési elkerülő szakaszok stb.).

- Olyan közlekedésfejlesztés, amely a növekvő forgalom lebonyolításához szükséges hálózati elemek legkisebb környezeti többletterhelést jelentő megvalósításával, a forgalmi terhelés növekedési üteménél kisebb, az érintett területeken még elfogadható szintű környezeti terhelés növekedéssel jár.

- Olyan infrastruktúrafejlesztés, amely hozzájárul a területek terheltségének a csökkentéséhez.

- Olyan *környezetszabályozási eszközrendszer kialakítása*, amely a szabályozási terv kidolgozása során válik teljes körűvé, a védelmi övezetek megfelelő kiterjesztésének meghatározása és az egyes övezetek szabályozási tartalmának meghatározása révén.

- Olyan – ugyan nem a területrendezési kompetenciába tartozó – környezeti eszközrendszer felvázolása, amely piacokonform módon képes kezelni a területek környezeti állapot változásából eredő konfliktusokat, a térben, időben nem együtt jelentkező pozitív és negatív irányú változásokat.

Fentiek miatt a környezetminőség javítására vonatkozó javaslatok többsége a területrendezési program ágazati fejezeteiben konkretizálódik. Ugyanakkor a környezetvédelmi program csak azokra az elemekre koncentrál, amelyek meghatározzák a területrendezés további feladatait.

A kitűzött célállapot olyan környezetminőség elérése és biztosítása, amely segíti – de semmiképpen nem akadályozza – a területfejlesztés célkitűzéseinek megvalósítását, a főváros és környéke harmonikus fejlődését.

### **A közlekedési program fő elvei:**

- Mint önálló, a térszerkezetet befolyásoló, alakító erőnek hierarchikus, megfelelő kapacitással bíró hálózatokkal kell rendelkeznie, amelyeknek egyes elemei és létesítményei kielégítik a közleke-

dés szakmai követelményeit és alkalmasak a közlekedési igények levezetésére.

- Mint a területfelhasználási elemek egyikének, megfelelő módon ki kell szolgálnia az egyéb területfelhasználású területeken keletkező forgalmi igényeket és komplex módon elő kell segíteni a gazdaságossági – környezeti – közlekedési szempontok relatív optimumának elérését.

Az általános elvek gyakorlati megjelenése a területi tervezése különböző szintjein a következő szempontok érvényesítését kívánják meg:

- A nemzetközi igények és elvárások – hasonlóan a belföldi, nagyobb távolságú közlekedési igényekhez – megkívánják a *nagykapacitású, gyorsközlekedési hálózatok belyének kijelölését*. Ebben (a nemzetközi egyezményeknek történő megfelelés érdekében) elsősorban az ún. *Helsinki folyosók* által kijelölt kapcsolati irányok rendezési terv szintű pontosítása, a nyomvonalak kijelölése a cél. A gyorsközlekedési hálózatok az úthálózat esetében az autópályákat jelentik, míg a vasúti közlekedés esetében az ún. nagysebességű vasútvonalakat.

- Az agglomeráció országon belüli területi elhelyezkedése és központi szerepköre miatt természetesen ki kell használni a nemzetközi szerepvállalásból, közlekedési munkamegosztásból származó előnyöket, vagyis az előző pontban említett – a nemzetközi forgalom által is nagyobb mértékben használt – gyorsközlekedési hálózati elemeket a belföldi igények minél jobb kielégítése céljára is fel kell használni. Ezekben túlmenően olyan egyéb gyors- és főhálózati elemekkel kell kiegészíteni a hálózatokat, amelyek a mutatkozó kapacitásigényeknek megfelelnek, illetőleg az összefüggő hálózati elemeket lehetőleg egyenkapacitásúvá teszik. Az egyes frekvenciált irányokban a forgalom nagyságrendjétől függően és a környezeti ártalmak minimalizálására törekvés jegyében kell a hálózati elem típusát és konkrét műszaki kialakítását meghatározni.

A főváros és agglomerációja belső közlekedési igényeinek kielégítésére össze kell hangolni a Budapest általános rendezési tervében szereplő közlekedési hálózatot az országos úthálózatnak az agglomeráció területére eső fejlesztési elképzeléseivel. Az egységes belső közlekedési hálózat tervezésénél olyan alsóbbrendű hálózat kialakítását kell előírni, amely az agglomerációban levő települések egymás közötti kapcsolati igényét minél teljesebb mértékben kielégíti, valamint egyúttal tehermentesíti a magasabbrendű közlekedési hálózatokat a rövid helyközi forgalomtól.

## **Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve [4]**

E terv szerint a közlekedéspolitika célja a város működőképességének fenntartása, az életkörülmények romlásának megállítása, a közlekedés és környezete minőségének javítása, illetve mindezek érdekében:

- a szükséges utazási, közlekedési igények mennyiségének csökkentése város- és területrendezési eszközökkel,
- az indokolt utazások és szállítások idő- és költségigényének mérséklése a közlekedési szolgáltatások fejlesztésével,
- a közlekedési folyamatok befolyásolása a közlekedési módok összehangolt, differenciált, területi sajátosságokhoz alkalmazkodó fejlesztésével,
- a közlekedés és környezete összhangjának javítása, a káros környezeti hatások mérséklése, a környezettervezés, környezettel való gazdálkodás előtérbe helyezésével,
- a közforgalmú és egyéni közlekedés átlagosan 60–40%-os arányának megtartása (területileg differenciált módon).

A közlekedésfejlesztési stratégia általános érvényű közlekedéspolitikai célokat, illetve rendszerfejlesztési javaslatokat fogalmaz meg:

- a történelmi Belváros védelme, az egyéni közlekedés visszaszorítása,
- eszközváltási zónarendszer kialakítása,
- a forgalom-megosztási (modalsplit) arány megőrzése, területileg megkülönböztetett javítása,
- a közforgalmú közlekedés, ezen belül a gyorsközlekedés fejlesztése,
- a parkolási rendszer fejlesztése,
- lakóterületek forgalmának csillapítása,
- a gyalogos és a kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása.

A közlekedésfejlesztés rendszertervében meghatározott legfontosabb közlekedési akcióterületek:

- a Belváros (centrum), mint a város legérzékenyebb területének védelme,
- a budai hegyvidék közlekedési problémáinak megoldása,
- az északi- és déli szektorok közforgalmú közlekedési feltárásának javítása,
- a nyugati kapu koncentrált terhelésének kezelése,
- a keleti szektor (és a dél-keleti fejlesztési térség) területeinek haránt irányú feltárása, átjárhatóságának megteremtése.

Legfontosabb a közforgalmú közlekedés kiemelt fejlesztése. A **gyorsközlekedési hálózat** távlatban a metró vonalaiból és a gyorsvasúttá fejlesztett elővárosi vonalakból áll. A gyorsvasúti vonalak létesítését az elszállítandó utasok mennyisége mellett a jövőben a nagyobb távolságról is elfogadható eljutási idő biztosítása indokolja, ezért cél, hogy ezek az önálló feladatot ellátó villamos vonalak és gyorsautóbusz viszonylatok a gyorsforgalmi hálózatba illeszthetők legyenek.

A **közüti vasút (villamos)** a jövőben is fontos alágazata a tömegközlekedésnek. Szerepe elsősorban egy-egy térség közvetlen feltárásában, kiszolgálásában jelentős. Szerepéből adódóan a haránt irányú utazások bonyolítása a villamoshálózat fontos jövőbeni feladata. A villamospályák védettségét, előnyét a lehetőségek szerint általánossá kell tenni.

Az **autóbusz alágazat** lehetőségei a jövőben növekszenek. Az autóbusz üzemág feladata elsősorban az egyéni közlekedés visszaszorítását célzó közvetlen lakóterületi feltárás legyen, a „ráhordó” jelleg helyett kiterjedtebb hálózati kapcsolódásokkal.

A **MÁV** fővárosi, illetve városkörnyéki közlekedésbe történő fokozottabb bevonása fontos feladat. Figyelemmel a gazdasági és közlekedéspolitikai szempontokra és a városon belüli vasútvonalak elhelyezkedésére, a MÁV szerepét elsődlegesen a városi–városkörnyéki kapcsolatok biztosításában indokolt erősíteni.

A főváros és környéke közötti tömegközlekedés megfelelő szintű területi és időbeli kiszolgálása, a különböző tömegközlekedési módok közötti összhang megteremtése alapvető – ám területrendezési eszközökkel nehezen kezelhető – követelmény. Ez teszi indokolttá a **közlekedési szövetség** létrehozását Budapesten és környékén a szolgáltató vállalatok (BKV, MÁV, Volánbusz) közreműködésével, mint ahogy az a világ nagyvárosi térségeinek többségében megtalálható.

*A közlekedési szövetség létrehozásának célja, hogy működési területén a lakosság a különféle közforgalmú közlekedési eszközök vonalait – az üzemeltetők különbözőségétől függetlenül – összefüggő, egységes hálózatként vehesse igénybe.* Ennek legfontosabb feltételei: a hálózatok és a menetrendek összehangolása, a viteldíjrendszer és az utastájékoztató egységesítése, valamint a korszerű átszállási kapcsolatok.

A szövetségi megállapodással összefüggésben a szolgáltatás–racionalizálás főbb elvei a következőkben foglalhatók össze:

- A szolgáltatások racionalizálása célszerűen a térségi kapcsolatok igény-kielégítési elvárásainak

és egyfajta hierarchikus rendjének megfelelően történhet. Ebből adódóan a hálózat racionalizálása „kívről befelé”, vagyis a Budapest határát átlépő helyközi kapcsolatok felülvizsgálata után történhet meg, és ennek figyelembevételével következhet a Budapesten belüli helyi szolgáltatások összehangolása.

- Tekintettel a jól kiépült vasúti infrastruktúrára, a helyközi igény-kielégítésben általában a vonat-autóbusz fontossági sorrendet célszerű követni (természetesen a helyi adottságok mindenkori figyelembevételével).

- A Budapesten belüli szolgáltatás összehangolásánál a városhatáron túlról bejövő vonat- és autóbuszvonalak szolgáltatásait szükséges meghatározó adottságnak tekinteni, ebből adódóan elsősorban a vasútvonalak és helyközi autóbuszvonalak „folyosóban” adódik a BKV (főleg gyorsautóbusz) szolgáltatásainál összehangolási feladat.

#### Az agglomerációs övezet közlekedési programjának legfontosabb elemei:

A közúthálózaton belül a Főváros környezetében viszonylag kevés **gyorsforgalmi út** nyomvonala bizonytalan még, de ezek létének, vonalvezetésének eldöntése már igen régóta húzódik. Ezek az utak az M0-s, M4-es és M6-os autópályák, amelyeknek a közeljövőben kellene teljessé tenni az agglomeráció úthálózatát.

Az M0-s autópálya déli szakasza (az M1/M72-es és az M5-ös autópálya között) üzemel, észak-keleti szakasza (a 2-es főút és az M3-as autópálya között) építés alatt van. A további szakaszai különböző tervezési fázisban vannak, amelyek között a legelőrehaladottabb az északi szakasz (2. sz. és 11. sz. főutak között). Az M0-s autópálya (gyorsforgalmi út) az Országos Területrendezési Tervben szerepel, tehát a még hiányzó szakaszai e tervben is megjelennének.

Az M0-s további legvitatottabb szakasza a nyugati szektor (a 11. sz. főút és az M1/M72-es autópályák között).

További tervezési feladat a térségben az M4 autópálya nyomvonalának meghatározása. A korábbi autópálya-tervezési gyakorlatnak megfelelően az M4-es nyomvonala a 4. sz. főúttal közel párhuzamosan, mindössze az érintett települések elkerülésével vezet. Nyilvánvalóvá vált, hogy a már megkezdett M5-ös autópályával hosszabb szakaszon szinte párhuzamosan, csak mindössze 10–20 km távolságra vezetett M4-es autópálya ugyan tehermentesíti a 4. sz. utat és az útvonal távolsági forgalmának szol-

gátlatási színvonalát megoldja, de az M3-as autópályáig terjedő igen széles területsáv továbbra is színvonalas közúthálózati feltárás nélkül marad.

Mindezek következtében felmerült az M4-es autópálya nyomvonalának az eredetileg elképzelt (4. sz. főút közeli) nyomvonalától való eltávolítása északi irányban. Ez Budapest és Szolnok között a Tápiómenti települések környezetében kialakított nyomvonalat eredményezett. Pest megye Önkormányzata is a Tápió-völgyben vezetett nyomvonalat támogatja.

Az M6-os autópálya megépítésének lehetősége újra előtérbe került. A nyomvonal tervezése, variánsok kialakításával jelenleg folyik, az agglomerációt csak a főváros-közei szakasza érinti. Itt helyszínrajzi, csomópont-kialakítási nehézségek jelentkeznek a nyomvonal budapesti fogadása körül. A térség intenzív beépítése miatt már csak egy – e programban is ábrázolt – lehetőség áll fenn az új nyomvonalú autópálya kialakítására (mivel a 6. sz. út új bevezetése nem bővíthető).

Az agglomeráció területén a közúti főhálózat döntően kialakult, csak kevés esetben van lehetőség új nyomvonalú főút tervezésére. Ezek is (mint a meglevők) sugárirányúak, mert az alapvető forgalmi áramlatok ezt igénylik. A körirányú forgalom az M0-s autópályán – mint a főváros és környezete legkülső, nagyobb kapacitású elemén – lebonyolódik, az agglomerációban jelentkező gyűrű irányú forgalmak ugyan lehetnek egyes helyeken számottevőek, de nem igénylik a főút színvonalú, paraméterű kiépítést.

A rendezési program javaslata szerint az **alsóbbrendű úthálózatnak**

- lehetővé kell tennie az egymás mellett élő települések közlekedési kapcsolati igényének kielégítését, azaz (amennyiben különös indok ezzel szemben nincs) a közvetlen kapcsolatot biztosító elemekkel ki kell egészíteni a hálózatot,

- meg kell oldania a sugárirányú gyorsforgalmi és főutak közötti körirányú igények levezetését,

- alkalmasnak kell lennie a gyorsforgalmi hálózat forgalmának szétosztására, a csatlakozó – általában fejlődésnek induló – területek forgalmának összegyűjtésére.

A fenti igények összehangolt kielégítésére az agglomeráció területén több helyen volt igény és lehetőség. Problémát jelent a jelenlegi tervezésnél, hogy ezek a kérdések végső soron a további tervezések (települések rendezési tervei, szakági tervek, stb.) során pontosíthatók, a regionális tervezés mélysé-

ge, léptéke és összefüggésrendszere csak utalásokat enged meg ilyen jellegű részletkérdésekben.

A **vasúti közlekedésen belül** a térség, de nyugodtan mondhatjuk, hogy az ország *közlekedési ellátása tekintetében* is alapvetően *új elemként fognak megjelenni a nagysebességű vasútvonalak*, amelyek a nyugat-európai, fokozatosan fejlődő hálózathoz csatlakozva egyrészt kiválthatnak bizonyos légiforgalmi kapcsolatokat, másrészt (attraktivitásuknál fogva) csökkenthetik a közúti forgalom folyamatosan emelkedő részarányát.

A nagysebességű vasútvonalak részletesebben még nincsenek megtervezve, a folyamatosan tervezés alatt levő nyomvonalak azonban már kijelölik a főbb területbiztosítási igényeket:

- Bécs felé (Sopron–Ágfalván keresztül a nyugat-európai kapcsolat),
- Zágráb, Ljubljana (Murakeresztúron keresztül a DNY-európai kapcsolat),
- Belgrád (Kelebián keresztül a DK-európai kapcsolat),
- Munkács, Bukarest (Záhony, illetve Nyírbéltek térségén át a K-európai kapcsolat).

A nagysebességű vasútvonalak nagyon kötött paraméter-rendszer mellett tervezhetők, így időben ki kell jelölni a nyomvonalakat, hogy a lehető legkisebb kisajátítás terhelje a megvalósításukat. Tervezésük jelenlegi fázisában (amikor a nyomvonalak még csak előzetesen kialakított állapotban vannak) már látszanak azok a területfelhasználással kapcsolatos problémák, amelyeket a vasútvonalak tervezésénél ki kell küszöbölni. Ezek az alábbiak:

- A Ny-i és DNY-i irány agglomerációba eső szakasza alapján véve megvalósítható, a budai repülőtér környezetében kell a jelenlegi és tervezett területfelhasználást körültekintőbben figyelembe venni.

- A K-európai kapcsolatot biztosító vonal tervezett nyomvonala a Gödöllői-dombvidék Tájvédelmi Körzetén áthalad. Ez ütközik a természetvédelem alapvető érdekeivel, tehát a nyomvonal további alakítása érdekében további tervezési műveletek szükségesek.

- A DK-i irány tervezett nyomvonala elvileg beépíthető az agglomeráció területfelhasználásába, de a Dunaharaszti és Budapest belterületét terhelő újabb infrastruktúra nyomvonal miatt a nyomvonal-változtatás lehetősége megvizsgálandó.

További tervezést, egyeztetést igényel még a nagysebességű vasútvonalak fővárosba való bevezetése, illetve átvezetése, a kialakítandó állomás(ok) helye és viszonya a meglevő vonalakkal és állomá-



sokkal. A területi tervezéssel és közlekedéstervezéssel foglalkozó szakma jelentős része nem ért egyet a nagysebességű vonalak Budapest határán való „megszelídítésével” és a jelenlegi fejpályaudvarokra való bevezetésével, ezért e kérdés már koncepcionális szinten további egyeztetést igényel.

**A vasúti fővonalak** térséget érintő, új fejlesztési terveivel kapcsolatban:

- A szobi fővonal tervezett, új nyomvonala reálisan nem illeszthető be az agglomeráció területfelhasználásába, de ellentmondás van a nyomvonal egyes szakaszainak kialakításában is: a nagyvonalú, új nyomvonalvezetés és a nagy hosszúságú, Börzsöny alatti alagúttal szemben keresztülhalad Vácra, ennek a vezetésnek az összes nehézségével, a városra gyakorolt negatív hatásával együtt.

- A ceglédi fővonal újonnan tervezett nyomvonala Ferihegytől északra vezet, amely a repülőtér szempontjából nem fogadható el. Egy ilyen nagyságrendű és forgalmú repülőtér esetén – amely ráadásul az ország nagytávon is legjelentősebb repülőtere – sem a személy-, sem a teherforgalom szempontjából nem fogadható el, hogy ne legyen közvetlen vasúti kapcsolata.

- A miskolci fővonal Isaszeg környéki, tervezett korrekciói a terepviszonyok miatt csak igen nagy áldozatok árán lennének megvalósíthatók. Mivel e térségen fog áthaladni a keleti irányba haladó nagysebességű vonal is, ezért egy térségen belül két nagyarányú vasúti fejlesztés előírányozása nem reális.

**A kisebb jelentőségű vonalak** közül a Dorog-Esztergom vasútvonal ívkorrekciói (leginkább Solyvár, Pilisvörösvár térségében) az idő előrehaladtával egyre kérdésesebbé válnak, mivel a vasút fejlesztési területei fokozatosan beépülnek, ezáltal a megvalósítás pénzügyi lehetőségei is egyre irreálisabbak. Felül kellene vizsgálni az eddigi koncepciót a jelenlegi nyomvonalon történő pályafejlesztés lehetőségeinek kimunkálásával. Jelentősebb beruházás az új Északi vasúti összekötő híd megépítése, amely egyúttal a közúti forgalom számára is megteremtene a térségben régóta hiányolt kapcsolatot a két part között. A fentiekben túl csak kisebb korrekciók, delta vágányok építése (Hegyeshalom–Kelebiai vonal között), illetve Burma delták építése van előírányozva.

**Légi közlekedés:** A Ferihegyi nemzetközi repülőtér bővítése fokozatosan történik, a terület erre rendelkezésre áll. 1999. januárjában átadásra került a 2/B terminál. A hazai és nemzetközi gépark fokozatos lecserélődésével párhuzamosan a környezeti ártalmak területi kiterjedése fokozato-

san csökken, így kevesebb építési és egyéb területi korlátozás lesz szükséges.

A további, jelentősebb repülőterek kategorizálása az Országos Területrendezési Terv szerint a következő:

- kereskedelmi repülőtérre fejleszthető Dunakeszi, Gödöllő, Budaörs,

- katonai repülőtér marad Tököl.

Az egyéb kisebb repülőterek sorsa bizonytalan.

**A vízi közlekedésen belül** a Duna, mint a Helysínki közlekedési folyosók egyike, elvileg jelentős közlekedési tényező lehetne az ország és az európai közlekedési rendszer életében.

Szükséges lenne egy átfogó stratégia kialakítása, amely a kiránduló jellegű csónakforgalomtól kezdve a nemzetközi jacht-turizmuson át a távolsági személy- és teherhajózásig felölelné a hajózással kapcsolatos elvárásokat, illetve közvetítené a hajózás igényeit az egyéb ágazatok (leginkább az idegenforgalom) felé.

A Dunai vízi közlekedés fejlesztése érdekében előirányzott létesítmények Budapest területén összpontosulnak, de azért már középtávon indokolt a fővárostól délre eső Duna-szakaszon is a helyi érdekű személyhajó közlekedés beindítása. Az agglomerációban jelentősebb létesítmény elhelyezése nincs előirányozva, de a Csepel-sziget térségének forgalmi igényeitől függően távlatban indokolt a személyhajózás megindítása Ráckeve, illetve Százhalombatta felé. Az agglomeráció területén ez Érd és Százhalombatta esetében teszi szükségessé hajóállomás építését.

Az agglomerációs terv szerint a **levegőtisztaság-védelem** legfontosabb célkitűzései az alábbiak:

A belvárosban és a bevezető útszakaszokon a rendezési eszközök alkalmazásával is elő kell segíteni, hogy a bázis időszakhoz, illetve a jelenlegi határértékekhez viszonyítva a legfontosabb légszennyező anyagok – szakági fejezetben megadott – 5–30%-os mértékű csökkenése biztosítható legyen.

A területrendezési program e célra alkalmazott, illetve a továbbtervezéshez javasolt eszközei:

- a szerkezet fejlesztése és javítása, a munkahely-lakóhely területi szétválasztás oldása, a forgalmi igények növekvő személygépkocsi-számhoz viszonyított relatív csökkentése,

- az átszállás feltételeinek biztosítása területgazdálkodással, építésszabályozással, a város zöldfelületi rendszerének és a városon kívüli zöldövezetnek összehangolt fejlesztése,

- a zöldfelületvesztés megállítása, a terhelést tűrő növényfajok alkalmazásával a gyalogos és gép-

járműforgalmi felületek és terek tagolása, a felületek növényzettel való borítottságának növelése szabályozása,

- az átmenő teher- és személyforgalom csökkentése,
- a legterheltebb szakaszok és területek tehermentesítéséhez hiányzó hálózati elemek pótlása,
- a közlekedéshálózat racionalizálása, a tömegközlekedés arányának legalább szintentartása, feltételeinek biztosítása és szabályozása, közlekedésszervezési intézkedések, P+R rendszerek,
- a nem közlekedésből származó szennyezések korlátozása a városrendezés környezetszabályozási eszközeivel.

A zaj- és rezgésvédelem legfontosabb célkitűzései:

A főváros belső és átmeneti zónájában törekedni kell a vonatkozó határértékek betartására. Új közlekedési, ipari és üzemi létesítmények környezetében – beleértve a kialakítandó P+R parkoló-zónákat is – a zajterhelés ne haladja meg a vonatkozó határértéket.

Elővárosi zónában valamint az agglomeráció Pest megyei településeiben (a forgalmi utak kivételével) cél a 65/55 dBA zajterhelési határ betartása, emellett további cél:

- a főutak mellett a zajra érzékeny települési funkciók kiterjedésének csökkentése,
- a különböző funkciójú és környezeti érzékenységgű települési funkciók megfelelő zajvédelmet biztosító sávokkal történő elválasztása.

Hegyvidéki zónán belül el kell érni, hogy a közlekedési zajterhelés (a forgalmi utak kivételével) sehol ne haladja meg a 65/55 dBA-t.

A területrendezési terv programjának e célra alkalmazott, illetve a továbbtervezéshez javasolt eszközei:

- a területi szerkezet fejlesztése és javítása, a zajjal terhelt területeken a zajra érzékeny funkciók visszaszorítása,
- a legterheltebb szakaszok és területek tehermentesítéséhez hiányzó közlekedési hálózati elemek pótlása, (új hálózati elemek kijelölése, települések belterületeit elkerülő szakaszok),
- a közlekedéshálózat racionalizálása, közlekedésszervezési intézkedések, P+R rendszerek,
- a térség repülőterei környezetében a zajvédelmi zónák meghatározása, annak a térségi szabályozás védelmi övezeteibe illesztése,
- a nem közlekedésből származó zajterhelés korlátozása a városrendezés környezetszabályozási eszközeivel.

Vannak a közlekedési igények csökkentése ellen ható területfelhasználási konfliktusok, kedvezőtlen folyamatok is:

- A mezőgazdaság átalakulásának területi vonatkozásai (kárpótlás); Budapesti városhatár és a városkörnyéki települések belterületi hatásai között, a településeket összekötő főutak mentén és az agglomeráció települések belterületi határai között, a településeket összekötő főutak mentén és az agglomeráció települések belterületéhez közeli területeken spontán beépítések, a biológiailag aktív területek csökkenése;
- A beépített területek korlátlan terjedése, települések összenövése;
- Üdülőterületek lakósodása;
- Zöldterületek (vagy zöldterületnek tervezett területek) beépülése;
- Csomóponti területek urbanizálódása;
- Az ipari, szolgáltatási, raktározási funkciók koordinálatlan területi kiterjedése.

Ezek a folyamatok:

- Csökkentik a térség hosszútávú harmonikus fejlődéséhez szükséges nélkülözhetetlen biológiailag aktív felületek arányát,
- Koordinálatlan területfelhasználást, esetenként a térség hosszútávú fejlesztési irányával ellentétes fejlesztéseket eredményeznek,
- Relatív még kedvező környezetállapotú térségben növelik a környezet terhelését,
- Új infrastruktúra fejlesztési igényeket generálnak,
- Csökkentik a belterületekben már kialakult – infrastruktúrával ellátott – iparterületek rehabilitálásának esélyeit.

A folyamatok regionális térségi kezelése jelenleg megoldatlan. Minden döntési hatáskör a kedvezőbb (egyszerűbb és olcsóbb) megoldásokat kereső fejlesztők és az egymással együtt nem működő, érdeellentétekkel terhelt, rövidtávú bevételeknek és földtulajdonosi érdekeknek kiszolgáltatott helyi önkormányzatok kompetenciájában van.

### **Közép-Magyarország Integrált Közlekedésfejlesztésének Stratégiai Terve [5]**

A Közép-Magyarország Integrált Közlekedésfejlesztésének Stratégiai Terve c. anyag részletes elemzés alapján fogalmazza meg a fejlesztés legfontosabb célkitűzéseit, amelyek között prioritást élvez a „Kompatibilis közlekedés és környezet”, mint átfogó cél, ezen belül pedig mint specifikus

cél „A megfelelő közlekedésbiztonság” és a „Környezetterhelés csökkentése, fenntartható mobilitás” a célokhoz tartozó fejlesztések, intézkedések sorbaállításával és a prioritásokat alátámasztó **stratégiai hatáselemzéssel**.

Az intézkedések eredményessége, ezen belül a környezeti levegőminőség alakulásának területileg differenciált figyelemmel kísérése, a levegőminőség javítása konkrét eredmény-indikátorokkal, mutatószámokkal történik. Ilyenek pl.:

- A mérőhálózaton a szennyezőanyagok voluménének és arányának változása.
  - A levegőszennyezés által terhelt térségben élők száma és annak változása a térség körzeteiben, településeiben.
  - A környezetegészségügyi mutatók változása.
- (A Stratégiai Terv részletes kimunkálása jelenleg – 2002 február – folyik).

## 4. A fejlesztési programok értékelése

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéhez [3] készített környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálat többek között a következőket állapítja meg.

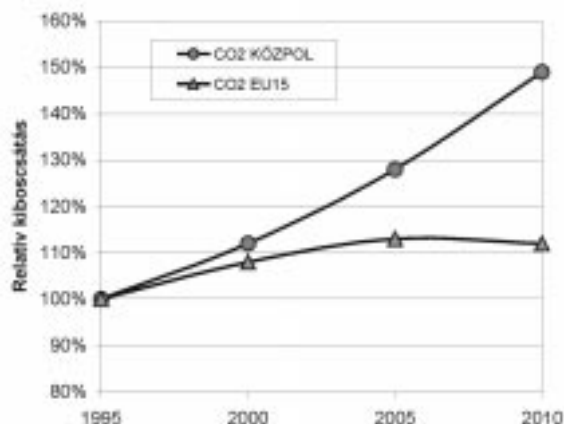
„Közlekedésfejlesztés vonatkozásában, ha egészében nézzük a Program törekvéseit és nem egy-egy területet vizsgálunk, a forgalom egyenletesebb eloszlása miatt a térség egésze szempontjából a hatás feltétlenül kedvező. Az átmenő forgalom a zsúfoltabb térségektől távolabb kerül, ha nem is elég távolra. A tervezett tömegközlekedési fejlesztések – ha megvalósulnak és megfelelő színvonallal párosulnak – valószínűleg képesek lesznek a jelenlegi tömegközlekedési arány tartására.

*A tervezett közlekedési rendszer az agglomeráció egésze szempontjából (feltételezve annak színvonalas megépítését) kedvező környezeti hatású, főleg ha a változások alapján történik az értékelés. Ez mind a környezeti elemek, mind az ember szempontjából javító hatású. Hasonlóan javító hatással számol az értékelés a használatok oldaláról is. Ezzel szemben az is tény, hogy ha az állapotot önmagát nézzük, a belső területek károsító hatásának minősíthető környezet-állapota fennmarad, sőt a forgalom nagysága az agglomeráció egészében – a jelenlegihez képest a jobb közlekedési adottságok miatt is – jelentősen megnőhet.”*

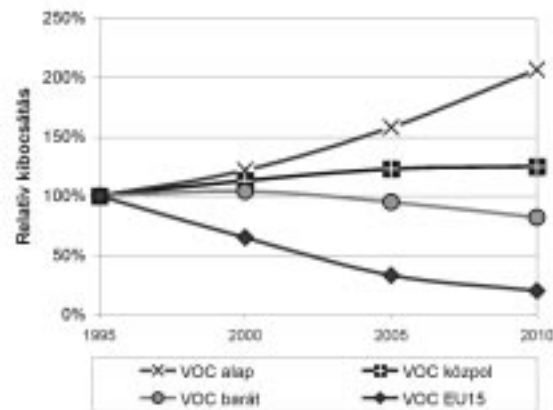
A környezetalakulás tendenciáinak alapulvételevel emissziós prognózis készült [1]. A prognózist a következő ábráink tüntetik fel.

## XIII. 2. ábra: Emissziós prognózisok

### A CO<sub>2</sub> kibocsátások trendje



### A VOC kibocsátások trendje



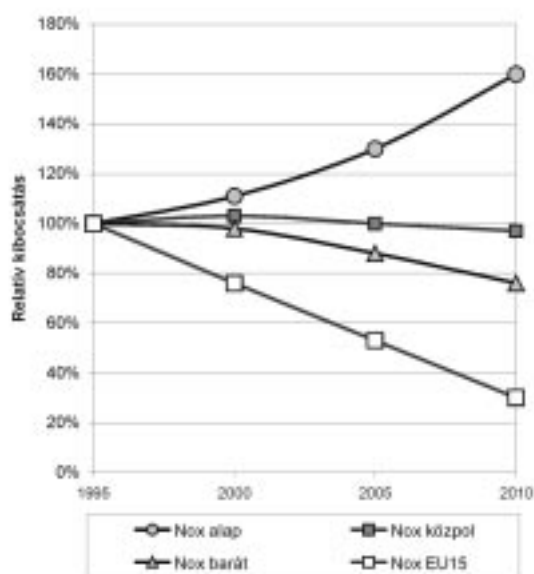
A prognózis – a CO<sub>2</sub> kibocsátás kivételével – három változatban készült, amelyek közül az egyik az ún. **alapváltozat**, azaz a megelőző évtized tendenciáinak tovább élését tételezi fel. Egyértelmű, hogy ennek következményei környezetvédelmi szempontból elfogadhatatlanok, 60–100%-os szennyezés-növekedéshez vezetnének és közel 50%-os tüzelőanyag-fogyasztás növekedést eredményeznének.

A második változat a közlekedéspolitikában (közpol) foglaltak megvalósulása esetén elérhető állapotot jellemzi. Látható, hogy a célkitűzések teljesülése, nevezetesen a vasút és a vízi közlekedés fejlesztése, szállítási teljesítményeinek megőrzése és a tömegközlekedés javítása érdekében tett erőfeszítések révén gyakorlatilag elérhető a jelenlegi állapot fenntartása. A környezeti állapot javulása viszont még ez esetben sem várható. A harmadik változat, amelyet az ábrán „környezetbarát”-ként interpre-

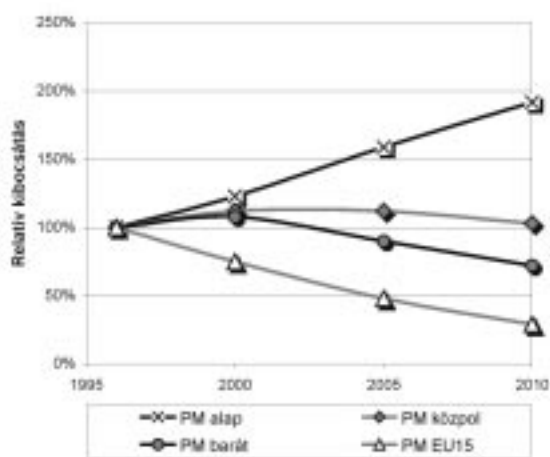
táltunk, az előzőhöz képest annyi változást tartalmaz, hogy a javuló életszínvonalal gyorsabb állomány cserélődést, valamint a jelenleg érvényes előírások maradéktalan betartását tételezi fel, ezzel szerény mértékű kibocsátás-csökkenést eredményezve.

### XIII. 3. ábra: Emissziós prognózisok

#### A NO<sub>x</sub> kibocsátások trendje



#### A PM kibocsátások trendje



A változások mértéke, illetve a szinten tartás önmagában nem sokat mond. Célszerű viszonyítási alapot teremteni, ezért berajzoltuk az EU-követelményeknek való megfelelést abból a feltételezésből kiindulva, hogy mind városi területeken, mind az ún.

Környezeti szempontból érzékeny területeken maradéktalanul betartják az egészségügyi, illetve környezeti szempontból előírt immissziós határértékeket. Ebben az összehasonlításban már elégtelennek tűnik akár a közlekedéspolitika, akár a környezetbarátnak nevezett változat által elérhető eredmény.

További megjegyzésként idézzük a Széchenyi terv autópálya fejlesztési programjához készült stratégiai hatáselemzés [6] egyik megállapítását. Eszerint „a területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással és a fenntartható fejlődés igényeivel, de egyes szakmai célkitűzések és döntések függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.”

A megjegyzések közé kívánczok még a környezetkímélő közlekedés koncepciójából [1] az a megállapítás is, hogy a környezetbarát stratégia megvalósításához a mai források legalább kétszeresre történő bővítése szükséges, aminek a feltételei jelenleg még nem tisztázottak.

### Felhasznált munkák

[1] A környezetkímélő közlekedés és közlekedési infrastruktúrafejlesztés hosszú távú stratégiája és cselekvési programja. KöViM, Tervezet, 2001 október

[2] A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve. Tera Kft., 2001

[3] Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve. Generáltervező: Pestterv, 2000

[4] Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztés Terve. Generáltervező: FŐMTERV Rt., 2001

[5] A Közép-Magyarországi Régió Közlekedésének Integrált Stratégiai Terve. Generáltervező: Közlekedés Kft., 2001–2002

[6] A Széchenyi terv autópálya fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. BKÁE Környezettudományi Intézet, 2001. december

## **XIV. A Budapesti Agglomeráció közlekedés okozta környezeti problémái és a területfejlesztés összefüggései (Beliczay Erzsébet)**

*„Ha a közlekedési problémákat a gyorsforgalmi utak kapacitásának növelésével akarjuk megoldani, az annyi, mintba a súlyproblémánkat nagyobb nadrág vásárlásával intéznénk el.”*

*Michael Replogle,  
az Environmental Defense  
amerikai környezetvédő civil szervezet  
szakértője*

A térség- és településfejlesztés hazai gyakorlata, intézményi háttere nem mond kifejezetten ellent az Európai Unió jogszabályi előírásainak. Vannak ugyan eltérések, például az, hogy az EU-ban – véleményünk szerint helyesen – nem választják szét a településrendezést és településfejlesztést, vagy az, hogy a helyi önkormányzatoknak nálunk igen nagyok a területhasználat szabályozásával kapcsolatos jogosultságai (beépítésre szánt területek kijelölése, szintterületi mutatók, zöldterületi arányok), mindezek azonban nem jelentenek jogi akadályt a csatlakozásnál. (A területhasználat kérdésköre szétosztottan található meg az EU különféle igazgatóságainak anyagában. Egyedül a csatlakozó országok külföldi állampolgárokra vonatkozó földvásárlási feltételeinek szenteltek nagyobb figyelmet.) Ugyancsak nem az előző rendszer öröksége vagy az átmeneti időszak „terméke” a települések aránytalanul gyors terjeszkedése, hiszen ezzel a problémával bírkóznak a fejlett ipari országok is.

Miért érezzük mégis szükségét annak, hogy az EU-csatlakozás közlekedéssel és környezettel kapcsolatos feltételeit vizsgálva külön is foglalkozzunk a területfejlesztési összefüggésekkel? Ha folytatódnak a jelenlegi tendenciák településeinken, és különösen a Budapesti Agglomerációban, akkor nemcsak a levegőtisztaságra, a hulladékgazdálkodásra és a szennyvízkezelésre előírtakat lesz nehéz teljesítenünk a kialakított felkészülési idő letelte után is, de a társadalmi kohézióra és a területi kiegyenlítődésre vonatkozó, igaz, kevésbé konkrét, nehezebben számonkérhető elveknek sem fogunk tudni hosszú ideig megfelelni. A biodiverzitásunkat pedig, ami a „hozományunk” egyik legértékesebb darabja lehetne, néhány éven belül elkótyavetyéljük, és ez viszont visszafordíthatatlan.

### **1. A városi terjeszkedés gyökerei és tendenciái**

Az információs technika és a motorizáció, a XIX. század végének két jelentős találmánya, sokkal számára tette lehetővé, hogy otthagyják a várost. Az életszínvonal emelkedése, a munkakörülmények javulása, a kiterjedt szociális háló, az ún. jóléti társadalom kialakulása az individualizálódást erősítette. Nincsenek többé egymásra utalva a különböző nemzedékek, és a foglalkozást sem egy életre szólóan választjuk. (Más kérdés, hogy ezek a tendenciák fejlődésnek nevezhetők-e?) A lakóhely megválasztásában az anyagiakon túl a munkahely és a rokoni kapcsolatok helyett a környezet, valamint az azonos társadalmi csoportok elkülönülési igénye váltak meghatározó tényezőkké.

A homogén családi házas területek, amelyekből a bevásárlást, az iskolába járást, a munkahelyet, a szórakozást, a barátokat kizárólag gépkocsival lehetett megközelíteni, illetve lebonyolítani, legerőteljesebben az Egyesült Államokban, Kanadában és Ausztráliában fejlődtek ki. Az amerikai középosztály számára a kertes ház volt az ideális, ahol az anya otthon maradt a gyerekekkel, és az apa járt el dolgozni. A gazdaság hullámvásárlását máig is jól követi, hogy mikor, hányan engedhetik meg maguknak az önálló házat, de összességében nem kevés emberről van szó, a lakosság mintegy fele szuburbanizációs területeken él. Egyes különösen virágzó gazdaságú vidékeken (Florida, Kalifornia) a természetes területek 90%-a veszélyeztetetté vált. (Az a tapasztalat, hogy ha a beépített terület nagysága meghaladja az 1/3-os arányt, a terület természeti értékei menthetetlenül degradálódnak.)

Nem a növekvő gazdagság volt a legfőbb oka az autóközpontú társadalom kialakulásának. Mígközben az amerikai jövedelmek 15%-kal elmaradtak a nyugat-európai átlagtól, az autóhasználat 41%-kal gyakoribb volt. A nagy szabad területek adta lehetőségek, a texasi olajmezők felfedezése, az autógyárak és az útépítők összefogása tudták olyan erősen befolyásolni a Kongresszust, hogy közel egy évszázadon keresztül óriási közpénzeket fordítottak gyorsforgalmi utak építésére, és az olcsó üzemanyagok biztosítására. Ugyanakkor az autógyártásban érdekelt cégek felvásárolták a tömegközlekedési vállalatokat, majd módszeresen

tönkretették azokat (ld. a „Hogyan számolták fel a tömegközlekedést az amerikai városokban?” című cikket a Lélegzet 1994/9. számában). (Hasonló híreket kaptunk legutóbb Bakuból. A FÁK országokban sem jut elegendő figyelem a korábbi örökölt tömegközlekedési infrastruktúra fenntartására. Egyszerűbb alkatrészek hiánya miatt a járművek nagyobbik fele nem üzemel.) Mindezek, összekapcsolva az egyéni közlekedést támogató, a motorizáció igényeihez alkalmazkodó közlekedéspolitikával és az ugyanezen célokat szolgáló terület-használati és építési előírásokkal, vezettek a mára már óriási helyi és globális problémákat okozó településszerkezetek kialakulásához. Két további gazdasági ösztönző is erősítette ezt a tendenciát. A költségvetés jelentősen támogatta az útépitésen kívül az egyéb vonalas infrastruktúra hálózatok (szennyvíz, energia, telekommunikáció) kiépítését és a családiház-építést is. Az 1938-ban megalapított, majd 1968-ban megerősített nemzeti jelzáloghitel intézmény (*Federal National Mortgage Association*) kifejezetten a drágább, családi házas telepekhez adott hitelt, és nem a városok belsejében építhető szerényebb lakásokhoz. 1950 és 1990 között a szuburbiák lakossága 88%-kal, ezzel szemben a területük 255%-kal nőtt. Még a kilencvenes években is 325 milliárd dollárt költöttek a metropoliszok úthálózatának bővítésére és csak 85 milliárdot a tömegközlekedés fejlesztésére (10).

A 70-es évektől kezdődően a globalizált gazdaság különösen Amerikában végképp átalakította a településeket. Már nemcsak a lakosság és a szolgáltatások költöztek ki a városokból, hanem a high-tech munkahelyek is, amelyek egyaránt foglalkoztatták a növekvő számban munkába álló, alacsony képzettségű nőket és a magasan képzett munkaerőt is. Sőt a szakmai képzés is egyre inkább a városon kívülre került, mivel az oktatási-képzési feladatok egyre nagyobb hányadát a vállalatok végzik. Nálunk még nincsen megkülönböztető neve a magas színvonalú technológiát alkalmazó üzemekkel, ipari parkokkal bíró agglomerációs településeknek, amelyeket az angol nyelvű szakirodalomban *technourb*-nak neveznek. Ezeknek az új városoknak a lakói többé nem ingáznak tömegesen sugárirányban a városba, hanem egymással tartják a kapcsolatot.

Mindezeket azért kívántuk megjegyezni, mert a mi támogatási rendszerünk, szabályozásunk, közlekedéspolitikánk több ponton hasonlóságot mutat az Egyesült Államok elmúlt századi gyakorlatával, amelyet mára a szakma és a civilek egyaránt módosításra érettnak találunk.

## A városfejlődés tendenciái

Közzvéleménykutatások szerint az amerikaiak már nem a bűnözéstől és a munkanélküliségtől félnek elsősorban, hanem a félmelegnyí területre szétterjedt megalopoliszok okozta közlekedési problémáktól, az állandó utazási kényszerszertől. Régebben csak reggel és este volt torlódás az utakon, amikor az emberek a városi munkahelyük és a családi házuk között ingáztak. Mára azonban csúcsforgalom van szinte a nap 24 órájában. Látszólag kezelhetetlen a folyamat. A terjeszkedés „eredménye”: növekvő közöltségek, növekvő adók, lerobbanó városrészek, levegő- és zajszennyezés, óriási utazási távolságok, végleg elfogyó zöldterületek. A Scientific American 2000. decemberi számában megjelent cikk szerint szerény becslések azt mutatják, hogy a terjeszkedés következtében az útépités költségei 25–60%-kal, az ivóvízellátásé 15–40%-kal drágulnak.

A települések harmonikus fejlődésének legnagyobb gátjai a motorizáció nyílt és rejtett támogatása mellett az alacsony földhasználati adók. A vagyoadók, ingatlanadók kivetése elvben az átalakuló országokban is lehetséges, azonban a cseh és magyar tapasztalatok mutatják, hogy az önkormányzatok nem szívesen élnek ezzel a lehetőséggel. Németországban differenciált adók bevezetését javasolják az önkormányzatoknak aszerint, hogy az adott területen a beépítés intenzitásának növelése vagy inkább a fellazítás lenne kívánatos. A megfelelő intézkedések – gazdasági eszközök, új építési előírások, tudatformálás (elsősorban a terjeszkedés költségeinek tudatosítása) – igen komoly eredményeket hoznak. Angliában a társadalom felháborodása nyomán néhány éve hadat üzentek a terjeszkedésnek. Ma már az új építkezések 60%-a régi épületek helyén vagy roncsolt területek rehabilitációjával valósul meg. Az adókból és illetékekből jelentős forrásokat különítenek el arra, hogy csökkentsék a városi rozsdaterületeken történő fejlesztések kockázatát. Adókedvezményekkel is ösztönzik a vállalkozókat, hogy zöld mezős beruházások helyett barna mezősöket valósítsanak meg, és ugyanakkor a művelés alól kivont területek fokozott adóztatásával vetnek gátat a terjeszkedésnek. A mi régióinkban mindezek az eszközök még nem használatosak. Nincsenek számítások arról, hogy mekkora megtakarításokat jelent a kompaktabb települések kialakítása. Számos nyugati példa bizonyítja, hogy a hatalmas árpolt parkokban, rendbe hozott épületekben és közterekben bővelkedő, az egész régióra kiterjedő magas színvonalú tömegközlekedési hálózattal

ellátott nagyvárosok ma is életképesek. München egy ilyen sikeres város: tömör, városias és ugyanakkor zöld.

Mintaszerűen fejlődött Koppenhága az elmúlt fél évszázadban. Három példát emelnénk ki a hozott intézkedésekből. Következetes lakáspolitikával, a lakások jó alaprajzú, igényes kialakításával sikerült elérni, hogy nem növekedik számottevően az egy főre jutó lakásalapterület. Az ún. „Finger Plan” elvnek megfelelően az építéseket becsatornázzák a vasútvonalak közelébe, és köztük szabad zöldterületek maradnak (mezőgazdasági, rekreációs, véderdő, legelő stb.). A biztonságos iskolák program keretében fejlesztették a kerékpár- és gyalogút hálózatokat. Csökkent a balesetek száma, és az ott élő gyerekek sokkal önállóbbak, jobban magukénak érzik a települést.

Hollandia a nemzeti fejlesztési politikájában elvként fogalmazta meg a területhasználat és a közlekedés együttes kezelését. Az 1990-es nemzeti közlekedésszerkezeti tervben a kompakt települések prioritását rögzítette a terjeszkedő városokkal szemben. Az ún. „ABC” területfejlesztési politika szerint a közszolgáltatások, nagyobb létszámú munkahelyek csak az „A” (jó tömegközlekedéssel és kerékpárút-hálózattal ellátott) területekre helyezhetők.

Sokan úgy gondolták, hogy az új típusú foglalkoztatási módok, az otthondolgozás meg fogja váltogatni a közlekedési igényeket, az agglomerációba költözők jó részének nem lesz szüksége az ingázásra. Mások a képtelefontól, a konferencia-beszélgetésektől, az internetes vásárlásoktól, a mobiltelefontól várták a közlekedési igények csökkenését. A gyakorlat ezt nem igazolta. A személyes találkozások jelentősége nem csökkent. Franciaországban, Németországban és Nagy-Britanniában az egy hívásra jutó közlekedési útvonalhossz 1990 óta nagyjából azonos maradt: mintegy 6 km/hívás (10). Vagyis a technikai fejlődés mindkét területen az igények, az interakciók növekedését eredményezte.

## **2. Az Európai Unió álláspontja a városi terjeszkedéssel kapcsolatban**

Az EU egyik területfejlesztési prioritása a területi egyenlőtlenségek csökkentése. Magyarország egyes régiói között nagy a különbség, és az eltérések nem csökkentek az elmúlt 5-6 évben. Pest megyén belül, és még erősebben a Közép-Magyarországi régióban is, jelentősek a különbségek. A tömegközlekedési kapcsolatok minősége ebben lényeg-

ges szerepet játszik. A Budapesti Agglomerációban lemaradások elsősorban a szennyvízkezelés, a hulladékgazdálkodás és a közlekedés okozta szennyezés-kibocsátás területén vannak. Ez utóbbi a gépkocsi-állomány korából és a karbantartási hiányosságokból, és főleg abból következik, hogy nem történtek beavatkozások, hogy megmaradjon az egyensúly a motorizáció szintje, a közlekedési infrastruktúrával való ellátottság és a környezetvédelmi követelmények között. A zsúfoltság, a forgalmasabb útvonalak mentén tartósan kialakuló rossz környezeti minőség (a lég- és zajszennyezési határértékek túllépése) és a kapcsolódó népegészségügyi, korróziós és egyéb problémák azonban nem tekinthetők csupán az ország belügyének. Egyrészt meg kell felelnünk az EU jelenlegi és jövőbeni normáinak a környezeti levegő minősége és zajszint tekintetében, másrészt több nemzetközi egyezményben is vállaltuk az egyes légszennyező anyagok kibocsátásának csökkentését. A széndioxid kibocsátással kapcsolatos nemzetközi kötelezettségeinket viszont mindezek ellenére teljesíteni tudjuk, hiszen a Kiotói Jegyzőkönyv csaknem 30 százalékos növekedést enged meg az 1987. évi szinthez képest.

A fenntartható fejlődés ugyancsak a kulcsszavak között szerepel, és ennek alapján több EU-kutatási program („*City of Tomorrow*”) foglalkozik azzal, milyenek legyenek a jövő európai települései. 2001 második felében Belgium látta el az Európai Unió soros elnökségi feladatait. Ezt az alkalmat a flamand mezőgazdasági és környezetvédelmi miniszter, Vera Dua asszony megfelelően találta arra, hogy az Európai Unió felé Belgium ajánlásokat dolgozzon ki a városi terjeszkedést korlátozó stratégiákra és technikákra, a város környékén lévő zöldfelületek védelmé érdekében. A kidolgozásához 2001 szeptemberében nemzetközi konferenciát rendeztek Gentben *Open Space Functions Under Urban Pressure* címen. („*Zöldfelületi funkciók városi nyomás alatt*”) lehetne a célszerű fordítása. A Konferencia nyelvhasználata szerint az Open Space kifejezés a beépítetlen területeket jelöli, függetlenül attól, hogy művelési ága erdő, mezőgazdasági terület vagy gyepek.) A zöldfelületek megőrzése, összefüggő zöld hálózat kialakítása a települések körül, egyelőre csak az ajánlások között szerepel (Dékány Tibor, VÁTI).

Egy másik, a fenntarthatóságot szolgáló eszköz a városok rehabilitációja, a városi rozsdaovezetek újjáélesztése, egyebek mellett annak érdekében, hogy az infrastruktúrát hatékonyabban lehessen kihasználni. Ezzel kapcsolatban is csak ajánlásokat fogalmaznak meg különféle OECD és EU-beli tanul-

mányok. A rozsdaövezetekről a Levegő Munkacsoport 2001. október 25-én nemzetközi konferenciát szervezett, amelyen a résztvevők – az FVM és a MeH államtitkárhelyettesei, Budapest főépítésze és a befektetők képviselői – a program időszerűségét hangsúlyozták. (Lásd a *www. levego.hu* honlapon a rozsdaövezetekkel kapcsolatos alkönyvtárban.)

Nincs tehát az Európai Uniónak általános receptje a fenntartható településfejlesztésre. A hetvenes évek elejétől kezdve azonban – szinte mindenütt jelentős központi vagy tartományi támogatással – 15–20 éves városrehabilitációs programokat hajtottak végre. Nem követték el tehát azt a hibát, amelyet az amerikai városokban lehetett tapasztalni, ahol a szabályozatlan piac városrészek szlömösödéséhez, a gazdasági potenciáljuk elvesztéséhez vezetett. Az elmúlt néhány évben újabb városrehabilitációs programokat indítottak, most már a közös EU-s alapok felhasználásával. A 2001. december 6-án tartott országgyűlési Településügyi Nyílt Napon a Gazdasági Minisztérium államtitkára egy kérdésre adott válaszában kijelentette, hogy nem tervezik a jelenlegi, döntően csak az új építkezéseket támogató építéspolitika megváltoztatását. Nagyobb arányú rehabilitációt csak az Európai Unióba való belépésünk után, az említett alapok segítségével kívánnak indítani. Ezt a koncepciót legalább is újragondolásra érdemesnek találjuk.

A 2001. június 1-én tartott lisszaboni konferencián, ahol 30 európai ország, valamint Kanada és az Egyesült Államok közlekedési miniszterei vettek részt, nem sikerült feloldani az áru- és személyszállítás iránti növekvő igények és a környezeti, területhasználati szempontok közötti ellentmondást. Elhangzott az is, hogy a közép- és kelet-európai országok az egyéni közlekedés folyamatosan növekvő tendenciája és a jelenleg folytatott közlekedéspolitika mellett nem lesznek képesek a tömegközlekedési infrastruktúrájukat fenntartani (<http://ens-news.com/ens/jun2001/2001L-06-01-01.html>).

Követésre érdemes példa a környezet védelmében élenjáró északi országok közös programja az Egyesült Nemzetek Fenntartható Fejlődési Osztályának kezdeményezésére kidolgozott Fenntartható Fogyasztás és Termelés Nemzetközi Munkaprogram (10). A világ köz- és magánfogyasztása 1975 óta megkétszereződött, és az 1950-es szint hatszorosára nőtt. Az energia- és anyagfelhasználás a jelenleg is ismert technológiák mellett felére lenne csökkenthető az értékrend, a fogyasztási szokások és a szabályozórendszer módosítása esetén. A társadalom számára kedvező beavatkozások, fejlődési irá-

nyok 4- illetve 10-szeres multiplikációs hatását a közlekedési, erdőgazdasági, építés- és ingatlan-, valamint az élelmiszerellátási szektorokban vették számba. Dániában például, ahol a közlekedést és ezen belül elsősorban az egyéni gépkocsihasználatot vizsgálták, jelenleg az energiateljesítmény negyede, az üvegházhatású gázok kibocsátásának ötöde a közlekedéssel függ össze. Minél gyökeresebben változtatnak a jelenlegi – autó-centrikus - közlekedési gyakorlaton, annál nagyobb megtakarítás érhető el. Megállapításaik egyeznek a zöldterületekre, kompakt településszerkezetre, közlekedéspolitikára, városrehabilitációra vonatkozó, e tanulmányban is említett javaslatokkal.

Ausztria után Svédország is bejelentette, hogy környezetvédelmi mintaadóssá kívánnak válni. Nekünk is lenne esélyünk hasonló célok megvalósítására gazdasági-társadalmi fejlődésünk egyidejű megerősödése mellett. Így javulnának a pozícióink az európai uniós tárgyalásokon. Az adottságaink megfelelőek természeti, műszaki és kulturális szempontból egyaránt. Szükség lenne azonban az adók és támogatások rendszerének átvilágítására, egy Skandináviában már bevált zöld államháztartási reform beindítására, hogy a környezeti szempontokat minden ágazatban figyelembe vegyék a fejlesztéseknél. (Lásd a Levegő Munkacsoport ajánlásait az aktuális költségvetési törvényekhez.)

### **3. A Budapesti Agglomerációt jellemző folyamatok**

A városi terjeszkedés a nagyobb hazai településeket általában is jellemzi, azonban – már méreteinél fogva is – a Budapesti Agglomerációban a leg súlyosabb a helyzet. A főváros és a további 78 agglomerációs település szorosabb kölcsönhatása már korábban kialakult. A szocializmusban a mezőgazdaságból kikerült tömegek fővárosba telepődését adminisztrációs eszközökkel fékeztek. Már akkor jelentős volt a vidékről naponta a fővárosba ingázók aránya, amelyhez akkor még a tömegközlekedési eszközöket vették igénybe. A hetvenes évektől megindult egy eleinte lassú elvándorlás a fővárosból: az olcsóbb telekárak és a lazább építési előírások mellett a jobb környezeti állapot vonzotta az önerőből építkezőket. Ugyanebben az időben kezdett Magyarországon a személygépkocsik száma növekedni. A rendszerváltás felgyorsította a szuburbanizációs tendenciákat és a motorizációt egyaránt. Budapest lakossága 1990 és 2000 között



240 ezer fővel csökkent annak ellenére, hogy sokan költöztek ide távolabbi megyékből a munkanélküliség elől menekülve, valamint külföldről (elsősorban a tőlünk keletre és délre fekvő országokból). A teljes képhez az is hozzátartozik, hogy a fogyás közel egyharmad részéért a „természetes” népszaporulat alakulása a felelős: a halálozások száma évenként át meghaladta a születéseket. (Budapest évi 29 ezer fő körüli halálozási száma jelentősen meghaladja az uniós arányokat.) A fővárosi népesség fogyása mára ugyan lelassult, de így is évente mintegy 14–16 ezer fővel csökken a lakosság. A korábbi elvándorlási hullám egyik mozgatója a kapkodva végrehajtott lakásprivatizáció volt. Sokan a nyugdíjasok, a munkanélküliek közül szinte azonnal értékesítették frissen szerzett tulajdonukat, majd vidékre költöztek rokonaikhoz, esetleg vásároltak valami olcsó házat az agglomeráció távolabbi területén. Akinek onnan kellett ingázni egy rosszul fizető, távolabbi munkahelyre, annak – részben a megdrágult tömegközlekedés miatt – hamar elfogyott a pénze, és ma sokszor a helyi önkormányzat segíényen élőknek számát gyarapítja. A kilencvenes évek közepe óta az MTA Közgazdasági Kutatóintézete vizsgálja az ingázások hatását a munkaerőpiaci helyzetre (Köllő János, Kertesi Gábor <http://econ.core.hu>). A munkába járás erőteljesebb támogatása a szakképzett munkaerő számára ösztönző. (Az alacsony képzettségűek munkabére gyakran annyira kevés, hogy számukra még az olcsó tömegközlekedés sem éri meg, ha napi több órás utazgatást jelent.) Sokak számára a tömegközlekedés jelenlegi árai komoly terhet jelentenek. Ezzel ellentétes tendenciák vannak az EU-ban, ahol a jobb szolgáltatás mellett jelentős kedvezményekkel próbálják a tömegközlekedést népszerűbbé tenni. A különböző szintű költségvetési szerepvállalás mellett a vállalatok is hozzájárulnak a tömegközlekedés finanszírozásához.

A közvélemény előtt azonban nem annyira a dráguló megélhetési költségek elől menekülők, hanem a romló városi környezettől megcsömörlött jobb módú családok elvándorlása ismert. Valóban, a városokra világszerte jellemző szétterjeszkedést inkább a középosztálybeliek okozzák, míg a betelepülés az elszegényedőkre, az emigránsokra jellemző.

### **A környezeti állapot és a településrendezési tervek készítésének összefüggései**

Hogyan alakul át a magyar települések szerkezete a rendszerváltás óta? Az épített környezet szem-

pontjából is döntő jelentőségű az 1990-ben elfogadott *önkormányzati törvény*. Több területen jól működik a jelenlegi önkormányzati gyakorlat. Ez azonban nem mondható el a területfejlesztésről. *A világon eléggé egyedülálló módon* úgy adja a laikus képviselőtestület kezébe mind a szabályozás, mind az építési engedélyezés jogát, hogy a településeknek nem kell az országos, de még a szomszédos települések érdekeit sem figyelembe venni. Ez oda vezet, hogy az önkormányzatok, gyakran még a saját választóíróik akarát is figyelmen kívül hagyva, választási ciklusokban gondolkodva, a beruházók javára módosítgatják szabályzataikat. Az építési és egyéb szakhatóságok véleményének nincsen súlya, mivel a döntéshozóknak csak a törvényeket kell betartaniuk, és sok lényeges törvény, előírás egyáltalán nem, vagy csak kívánság jelleggel tartalmaz környezetvédelmi (egészségügyi) szempontokat. Nemcsak az ÁNTSZ véleménye súlytalan, hanem a közlekedési szakhatóságé is. A leglátványosabban ezt a bevásárlóközpontok építési engedélyezése mutatja, amelyeknél az utak áteresztőképességének elégtelensége egyetlen esetben sem hiúsította meg az engedély megadását. Hasonló módon a regionális, illetve országos szinteknek sincs érdemi beleszólási joga a döntéshozatalba. (Budapest esetében sok szempontból ugyanez jellemzi a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok viszonyát, bár a fővárosi keretszabályozás kialakításával, valamint a terület-átminősítési jogával a Fővárosi Önkormányzatnak van bizonyos mozgástere. A keretszabályzat azonban a sok éves előkészítés során olyannyira felpuhult, hogy a belső kerületekben lényegében hatástalan.) Fellebbezés esetén a másodfokú hatóság, a Közigazgatási Hivatal nem vizsgálja, hogy figyelembe vették-e a tervben a felsőbb szintű illetve egyéb szakhatósági véleményeket, a helyi lakosság ellenvetéseit, csak azt, hogy nem hagytak-e ki valakit a véleményezésből, illetve, hogy a testület által elfogadott határozat nem ütközik-e törvénybe. Holott közismert, hogy a törvények nem tudnak minden esetre érvényes megoldásokat adni, ráadásul a hazai törvényekben igen sok a joghézag, és a többségük, amint említettük, nem veszi figyelembe a környezeti, társadalmi, kulturális és gazdasági fenntarthatóság szempontjait. Budapest főépítésze panaszkodott nemrégiben egy konferencián, hogy hiába próbálnak ésszerűbb szigorításokat hozni a fővárosban. Tudják a beruházók, hogy 50 méterrel arrább, a közigazgatási határon kívül egy kisebb helyi település önkormányzata tárt karokkal fogadja őket, és kiadja az engedélyt (Lélegzet, 2001/12).

Hogy mennyire formális esetenként az európai uniós gyakorlat átvétele, azt jól példázza az önkormányzatok környezetvédelmi programjának késlekedése. Az 1995-ös Környezetvédelmi Törvény előírja, hogy minden önkormányzatnak a településrendezési tervek előtt kell elkészítenie a környezetvédelmi programját. A törvényből azonban kimaradt és a mulasztás szankcionálása, és a határidő, és ezt a mai napig nem pótolták. Miközben nyugaton a települések versenyképességük javítása érdekében a lakossággal és a vállalkozókkal együttműködve igyekeznek minél hatékonyabb környezetvédelmi programokat kidolgozni, addig nálunk még Budapestnek is csak 2002 júniusában fogadták el azt. (Ráadásul ez utóbbi is sok helyütt ellentmondásos, hiányoznak a konkrétumok, a feladatok időbeni ütemezése és a szükséges források megjelölése.)

Közös program helyett a legtöbb településen elkecseregett harcot folytatnak a polgárok az önkormányzati képviselőtestületek környezetromboló határozataival szemben. A Levegő Munkacsoport tevékenységének nagyobbik felét a lakosság panaszainak orvoslása, tanácsadás, demonstrációkban, bírósági perekben való részvétel teszi ki. Pesszimistább vélemények szerint ez a hadiállapot addig fog tartani, amíg vannak még területek, illetve a belső városrészekben szabad légköbméterek, amelyek komoly nyereséggel magántulajdonba vihetők át. Az Európai Unióból is számos példát sorolhatnánk fel, hogyan tettek tönkre városokat, tájakat, folyókat erős érdekérvényesítő csoportok, hogy azután óriási összegekért többé-kevésbé ismét helyreállítsák – közpénzekből illetve látványos PR kampányok keretében nagyvállalati pénzekből. Két lényeges különbség van azonban a hatvanas évek nyugati történései és a jelenlegi hazai helyzet között. Az egyik az, hogy mára világossá vált, hogy mit jelent a környezetpusztítás. A másik pedig az, hogy a félperiférián táncoló országoknak nem lesznek szabad forrásaik a környezetpusztítások visszafordítására.

2000 őszére elkészült a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve. Hasonló terv készült már 1975-ben és 1985-ben is. Összehasonlítva a három anyagot, jól látható, hogy évtizedek óta gyors ütemben növekszik a beépítésre szánt területek nagysága, fogynak a természetes területek. Még ez a legutolsó szabályozás is adna azonban esélyt a 78 + 1 (Budapest) településnek, hogy az EU fenntarthatósági elveket figyelembe vevő ajánlásai szerint fejlődjenek tovább. Korlátozásokat rendel el a korábbi rendeletekkel már jóváhagyott beépítési területekre annak érdekében, hogy a települések összefüggőek marad-

janak, és az infrastruktúra fejlesztése műszakilag és a költségek vonatkozásában is hatékony maradjon. (A vonalas közművekkel kapcsolatos számháborúban gyakran elhallgatják, hogy nemcsak a létesítés kerül pénzbe, de az üzemeltetési költségek is jelentősen megnövekedhetnek mindenki számára.)

Lehet-e megtiltani a kitelepülést adminisztratív eszközökkel? Sokan hivatkoznak a társasházakban uralkodó áldatlan állapotokra, a lerobbant, szemetes, bűdös és zajos városra, a költségek állandó emelkedésére, a zöldterületek szinte teljes hiányára stb. Építkezni pedig nem is igen lehet, mert Budapesten nagyon kevés és igen drága a lazább beépítésre alkalmas telek. Ugyanakkor a kiköltözők nagy része továbbra is megőrzi városi munkahelyét, és egyéb korábbi kapcsolatait. A főváros napi forgalmának 60%-át a városhatárt átlépő gépkocsik teszik ki. A kiköltözés miatt nemcsak új infrastruktúrát kell létrehozni, de romlik a meglévő infrastruktúra kihasználtsága, még kevesebb jut karbantartásra, korszerűsítésre, és mindenütt emelkednek a lakhatás költségei. (A Világbank 2000-ben megjelent országjelentése – *Magyarország az Európai Unió kapujában* – szerint már 1998-ban is Magyarországon mintegy 20%-kal magasabbak voltak a közszolgáltatások költségei, mint a régió más országaiban, és évek óta az inflációt meghaladó mértékben emelkednek tovább.)

Nem az a baj, ha egy-egy régebbi vidéki házba költöznek, vagy a településhez még szervesen kapcsolódó területeken építkeznek. Ha azonban 4-5 év alatt 40%-kal nő a település lakossága, mint ahogy ez nem ritka a Budapesttől nyugatra eső településeken, ha a kirándulóhelyek, erdők helyére több hektáros lakóparkokat építenek, akár több kilométer távolságra a település határától, akkor itt az ideje, hogy elgondolkodjunk egy hatékonyabb településfejlesztésről.

Több olyan településről keresték meg a Levegő Munkacsoportot az elkecseregett polgárok, ahol egy-két éve példás közmegegyezéssel elkészítették a terület szerkezeti tervet, majd a készülő térségi szabályozás hírére az önkormányzat – saját határozatát felrúgva – lázas átminősítésekbe fogott. Nem kis területekről, hanem 20-30, sőt akár több száz hektárról van szó egy-egy döntésnél. Kirívó eset ezen belül is Törökbálint, amely hosszú évekig megőrizte integritását, most viszont a képviselő testület a kb. 550 hektáros beépített területhez egyszerre kb. 320 hektárt kíván beépítésre szánt területté átminősíteni.

Egyelőre a különböző érdekeltségű felek elbeszélnek egymás mellett. Nincsen a tervezőknek sem

egységes álláspontja. Emellett hiába jár rosszul a durva szerkezetátalakítással szinte mindenki, akora pénzekekről van szó, hogy ezért az átsorolásban érdekeltek minden szinten eredményesen tudnak lobbizni.

Az új beépítésekkel kapcsolatos súlyos torzulások egyik oka az, hogy a földingatlanok területén keverednek a piaci elemek nem piaci – leginkább a feudalizmusra emlékeztető – jogosultságokkal. Hogyan alakulnak a jelenlegi telekárak? Egy városi összközműves foghíjtelek 25–50 ezer Ft/m<sup>2</sup>, egy agglomerációs építési telek 2–7 ezer Ft/m<sup>2</sup> (Piliscsaba Magdolna-völgy lakókertje 6,5–7,7 ezer Ft/m<sup>2</sup>). Egy 1000–1200 m<sup>2</sup>-es, közművesített telek 6,7 millió, tóparton 10 millió forintba kerül (Népszabadság, 2001. 09. 21.). A kárpótlási jegyekből vagy egyéb módon formális összegekért megszerzett mezőgazdasági területek értéke akár két nagyságrendet is emelkedhet. Az értéket elsősorban az határozza meg, hogy beépíthető-e és milyen mértékben. A milliós, sok esetben százmillió értékkülönbséget eredményező döntésnél, a jelenlegi mechanizmusból adódóan, a közösség érdekei jobbik esetben legfeljebb nem sérülnek.

Nem területekben, hanem sokkal inkább hosszú távon gondolkodó, tisztességes befektetőkben van jelenleg hiány. Becslések szerint jelenleg 40 évre elegendő fejlesztési terület áll az agglomerációban rendelkezésre még a további átminősítések nélkül is. Szükség lenne legalább arra, hogy a befektetők ne véletlenszerű személyes kapcsolatok révén, vagy hiányos helyismerettel válasszanak ki egy területet, hanem legyen a településeknek és a régióknak összehangolt fejlesztési stratégiája. (Az EU-ban integrált fejlesztési ügynökségek egyeztetik a közlekedés, a területfejlesztés és a környezet szempontjait.) Ma a megyei főépítések gyakran évekig nem kapják meg az önkormányzatok határozatait, a régiók főépítészeit nem kötelesek tájékoztatni a tervezett bevásárlóközpontokról, akiknek joguk illetve kapacitásuk sincs a számonkéréshez.

Az építési hatóságok erélytelenségére jellemző példa Nagykovácsi, ahol a külterületen teljesen szabálytalanul felépítettek egy egész telepnyi házat. Most az arra vezető alkalmatlan mellékúton óriási-ra nőtt a forgalom. A fennálló rendeletek szerint a házakat le kellene bontani (illetve már az építés megkezdésekor meg kellett volna akadályozni, hogy felépülhessenek). Nemsokára jönnek a választások, így helyett valószínűleg egy új önkormányzatot fognak létrehozni az ott élők, megkérdőjelezve ezzel az egész jelenlegi szabályozásunk működését.

## **A lakáspolitikai és a közlekedési igények kölcsönhatása**

Magyarországon még mindig nagyon alacsony a lakásmobilitás. Ez nemcsak a közlekedési szükségleteket növeli, de a versenyképességünket is veszélyezteti. Míg BAZ megyében például magas a munkanélküliség a szakképzettek körében is, addig Nyugat-Dunántúlon a fejlődésnek lassan a munkaerő hiánya szab gátat. Az alacsony lakásmobilitás és a gyakori munkahely-változtatási kényszer miatt növekszik az ingázás. A lakáspolitikánknak sokkal jobban kellene törekedni a munkaerőpiaci feszültségek tompítására, a szociális és környezetvédelmi szempontok érvényesítésére. A szocializmusban a kiterjedt bérlakásállományra hivatkozással a bérek nem tartalmazták a lakáshoz jutás költségeit. A TÁRKI 2000-ben végzett felmérése szerint a lakosság 60%-a nem képes megtakarítani a havi jövedelméből. Vagyis a többség továbbra sem képes lakást vásárolni vagy a lakása minőségét javítani. Számukra tehát a lakásépítéshez illetve vásárláshoz nyújtott kedvezményes kamat nem jelent segítséget, ugyanakkor lakást csak piaci szintű díjakért tudnak bérelni. További probléma az, hogy a lakás árát a települések igen eltérő adottságai (pl. a munkalehetőségek, tömegközlekedés színvonala) erősen befolyásolják. Két azonos adottságú ingatlan között akár 2–3-szoros árkülönbség is előfordulhat, ami szinte lehetetlenné teszi a cserét (2001. évi ingatlanpiaci hirdetések alapján).

Az EU-ban a bérlakások aránya mintegy 40% (a magas életszínvonalú Németországban 60%), a nagyvárosokban azonban szinte minden országban 80–90% (5). Ezzel szemben nálunk a bérlakásállomány a 10%-ot sem éri el. Az EU-ban a lakásépítésre és felújításra a GDP 1,5%-át fordítják, nálunk csak ennek a felét (9). A jelenlegi mintegy 114 milliárd forintos költségvetési ráfordítást a duplájára kellene emelni. Mivel a szociális bérlakás-kínálat csak igen lassan nő, nemigen számíthatunk arra, hogy a munkavállalók a közeljövőben közelebb tudnak költözni a munkahelyükhöz. A kedvezményes lakáshitelek is csak a lakosság jobban kereső rétegei számára jelentenek igazán megoldást. (Elvileg a kedvezményeket optimálisan 50 ezer Ft havi törlesztőrészlet és az átlagjövedelemnél valamivel alacsonyabb, mintegy 83 ezer Ft bruttó fizetés mellett lehetne felvenni. Ha a két gyerek utáni kedvezményt is igénybe kívánnák venni, akkor 230 ezer Ft bruttó fizetés az optimum (Magyar Hírlap, 2002. január 4.)

Az elmúlt években az újonnan épült lakások átlagos alapterülete meghaladta a 96 m<sup>2</sup>-t, a házaké pedig átlagosan 200 m<sup>2</sup> felett volt. Ezek az új építkezések területfejlesztési szempontból kedvezőtlenek. Az újonnan épült családi házak, lakóparkok ugyanis olyan zöldterületekre épültek jelentős számban, ahonnan csak gépkocsival lehet bejutni a munkahelyre, iskolába stb. Ha ezek helyett *a városi lakások felújítását, átalakítását, vásárlását támogatják erőteljesebben, akkor is megmarad a gazdaságélénkítő hatás. A felújítások ráadásul energiamegtakarítással és nagyobb fajlagos élőmunka igényvel, valamint GNP-növekedéssel járnak, mint az új lakások építése. További előny, hogy ugyanakkor nem nő a közlekedési hálózatok terhelése.*

Komoly feszültségforrás a zártkertek spontán fejlődése. Korábban szerzett jogokra, szociális indokokra hivatkozva, vagy egyszerűen csak kihasználva az ellenőrzés gyengeségeit, végleges otthonok épülnek az ideiglenes szerszámoskamrák helyén. Egyes településeken utólag ki tudják az ott élők kényszeríteni az önkormányzattól az infrastruktúrahálózatot, beleértve a tömegközlekedési megálló biztosítását is. Az érdekvédelemképességnek ilyenkor jóval nagyobb a szerepe, mint a gazdasági racionalitásnak. (Érdekes kutatási téma lehetne annak kiderítése, hogy vajon a rászoruló lakáshoz jutásának támogatása, a bérlakásállomány növekedésnek felgyorsítása többé vagy kevesebbe kerülne, mint az utólagos, kényszerű területrendezés, rossz hatékonyságú infrastruktúrahálózat, drága működtetés, nem beszélve az eredetileg zöldterületnek szánt területek csökkenéséről.)

## **4. A jelenlegi ingatlanfejlesztések és a közlekedéspolitika a terjeszkedést erősíti**

### **Bevásárlóközpontok**

A rendszerváltás óta a leglátványosabb ingatlanfejlesztések a bevásárlóközpontok voltak. Néhány év alatt Magyarországon 52 bevásárlóközpont és 40 hipermarket épült. A 100 lakosra jutó 14 m<sup>2</sup> bevásárlóközponti alapterület jóval több, mint a németországi (9,7 m<sup>2</sup>), de kevesebb, mint az osztrák vagy angol (21 m<sup>2</sup>). A fővárosban eddig 300 ezer m<sup>2</sup> bevásárlóközpont működik, 130 ezer m<sup>2</sup> építés alatt áll, és további 150 ezer m<sup>2</sup>-t készítenek elő. Mivel számítások szerint 100–150 ezer lakos tud egy bevásárlóközpontot eltartani – elvben

Magyarországon 65–100 ilyen létesítmény lenne a maximum. Ugyanakkor azt is figyelembe kell venni, hogy a vásárlóerő Magyarországon egy harmada a nyugat-európaiénak. A háztartások vásárlásában a részesedésük 17%-os, szemben az EU 40 % körüli arányával, de folyamatosan nő a napi cikkek forgalmazása (Világ gazdaság, 2001. szeptember 21.). Ez egyben azt jelenti, hogy tovább nő az autós bevásárlások száma, amelyeket korábban gyalogosan is le tudtak bonyolítani.

Mivel a vásárlóerő növekedése nem tart lépést a kereskedelmi létesítmények fejlődésével, az új bevásárlóközpontok a lakásokhoz közeli, gyalogosan is elérhető boltoktól szívják el a vásárlóerőt. Ez káros a városokra, mert a belvárosok hagyományos üzletutcáinak forgalma jelentősen lecsökken (például erre a budapesti Nagykörút és Rákóczi út), de még jobban sújtja a kistelepüléseket, amelyek kiskereskedelme szinte teljesen elsovradhat. Mindez elsősorban a társadalom hátrányos helyzetben levő részét, az időseket, mozgáskorlátozottakat és az autóval nem rendelkező szegényebb háztartásokat érinti leg súlyosabban. Önmagában az a tény, hogy Magyarországon – szemben az Európai Unió gyakorlatával – jóval kevesebb vidéki, mint nagyvárosi háztartás rendelkezik gépkocsival, körültekintőbb szabályozásra kellene, hogy készítse a döntéshozókat.

Az Európai Unió agrárstratégiájának egyik fő célja a vidék népességmegtartó képességének megőrzése. A kisebb városokban megépülő bevásárlóközpontok tovább mélyítik a szakadékot a települések között, különösen a hátrányosabb helyzetű térségekben. Enyhítené a problémákat a nyugat-európai országok szabályozási gyakorlatának bevezetése (Lélegzet, 2001/6.). A holland gyakorlat az egyes létesítmények telepítéséhez megkívánt tömegközlekedés meglétét vagy kiépítését áruféleségenként írja elő. (A napi élelmiszer- és háztartási cikkekhez elsőrendű tömegközlekedés a feltétel; a bútort- vagy építőanyag áruházak a városok szélére is telepíthetők.) Részletes gazdasági, kereskedelmi, közlekedési és környezeti hatásvizsgálatot írnak elő az 1000 m<sup>2</sup>-nél nagyobb vásárlóterületű létesítményekre, és Dániában például nem engednek 3000 m<sup>2</sup> nettó kereskedelmi felületnél nagyobb építeni. Nálunk a 2001-ben módosított előírás csak a 10 ezer m<sup>2</sup>-nél nagyobb alapterületű létesítményeknél írja elő kötelezően az előzetes környezeti hatásvizsgálatot, és a Környezetvédelmi Felügyelőség mérlegelési jogát biztosítja a részletes hatásvizsgálat elrendeléséhez.

A nagy bevásárlóközpontok számának gyors növekedését ösztönzi, hogy a fentebb ismertetetté-  
ken kívül még számos egyéb költséget sem kell az  
építetőknek, illetve üzemeltetőknek megfizetni-  
ük. Ezek a költségek a következők:

- Hazai és külföldi felmérések egyaránt azt mutatják, hogy a nagy bevásárlóközpontok jelen-  
tős újabb gépjármű-forgalmat gerjesztenek. Így  
többletköltségek keletkeznek a megnövekedett kör-  
nyezetszennyezés, forgalmi dugók, balesetek, út-  
fenntartási munkák stb. következtében.

- A bevásárlások közel negyven százaléka a  
Karácsony előtti hetekre tevődik. A közlekedési in-  
frastruktúrát e csúcsidőkre méretezik. A belső terve-  
zési normatívák például jóval nagyobb  
parkolószámot írnak elő, mint az országos építési  
követelmények. Hasonlóan kihasználatlanok az év  
jelentős részében a létesítményekhez kiépített lehaj-  
tók és egyéb utak.

- Az állam és az érintett önkormányzatok  
gyakran ingyen építik ki a bevásárlóközpontok üze-  
meltetéséhez szükséges infrastruktúra jelentős részét.  
(Így például a Dél-Buda térségében az elmúlt évek-  
ben épült új utak is részben a bevásárlóközpontok  
érdekeit szolgálják. Az is egyértelműnek tűnik, hogy  
az M0-s autópályán az M3-as autópálya és régi 2-es  
út között állami beruházásban, 22 milliárd forint-  
ért megépült 7 kilométeres szakasza is elsősorban  
az ide települő bevásárlóközpontokat kívánja kiszol-  
gálni.)

- A bevásárlóközpontok környékén gyakran  
csökken a lakások értéke, viszont az ott lakók csak  
ritkán kapnak ezért kártérítést. (Például a Budaör-  
sön épülő bevásárlóközpont esetében csak néhány la-  
kónak sikerült ezt elérnie rendkívüli erőfeszítések árán,  
a Levegő Munkacsoport hathatós segítségével. Fo-  
lyamatban van a Káposztásmegyer és Dunakeszi ha-  
tárán épült óriási bevásárlóközpont és az engedélye-  
ző hatóságok ellen indított per, amelyet szintén a la-  
kótelepen lakók életminőségének romlása és a helyi  
vizes élőhely károsítása miatt indítottak.)

- A beruházók jelenleg jóval olcsóbban – sok-  
szor tizedakkora áron – jutnak hozzá a földterület-  
hez, mint Nyugat-Európában, ugyanis itthon még  
nem alakultak ki a reális földárak. Ugyancsak hazai  
sajátosság, hogy az önkormányzatok nem ismerik  
fel a zöldterületek unikális értékét, ezért gyakran a  
legértékesebb, ám közösségi tulajdonban levő terü-  
letek azok, amelyek a legkedvezőbb áron megsze-  
rezhetők. (Példa erre a Mammut II. bevásárlóköz-  
pont Budapesten, amelynek helyén korábban park  
és emlékhely állt a Széna téren vagy, Tatabányán a

30 évesek Parkja, amelynek egy részét parkolóhellyé  
alakították át.)

- A bevásárlóközpontok általában csökken-  
tik a munkahelyek számát. Ez nemcsak abból adó-  
dik, hogy az eladott áruértékre vagy eladótérre ve-  
títve kevesebb létszám szükséges, hanem az áru  
összetétele miatt is. Háttérbe szorulnak a helyi kis-  
és középvállalkozások termékei a nagyszériás tö-  
megtermékekkel illetve világmárkákval szemben.  
(Bécsi adatok szerint minden munkahely, amely a  
városszéli bevásárlóközpontban jön létre, két mun-  
kahelyet szüntet meg a városközpontban.) Emiatt  
növekszenek a társadalom kiadásai (segélyek, a mun-  
kanélküliségből adódó szociális, közbiztonsági és  
egyéb problémák miatti kiadások stb.).

- A vásárlóerő elszívása miatt lepusztulnak  
a város belső területei, visszavonul a kiskereskede-  
lem és az egyéb helyi vállalkozások jelentős része.  
Megváltozik a város szerkezete, romlanak az em-  
beri kapcsolatok.

Miközben az állam és a helyi önkormányzat-  
ok egyre alacsonyabb színvonalon tartják karban a  
közterületeket és középületeket (parkok, terek,  
művelődési házak, könyvtárak stb.), a „jó adós”  
tőkeerős óriáscégek túlnyomóan (esetenként akár  
80%-ban) bankkölcsönökből építik meg a bevá-  
sárlóközpontokat. A befektetések azután – meg-  
felelő szabadidős választék híján – a nyugat-euró-  
pai gyakorlathoz képest fele idő alatt megtérül-  
nek. Vagyis a lakosság forintjai a hatalmas légte-  
rű, klimatizált üzletek megépítésére és fenntartá-  
sára mennek el. Nem kétséges, hogy a szabadidő  
színvonalasabb eltöltése kultúrával és sporttal  
hosszútávon, nemzetgazdasági szinten jóval ked-  
vezőbb lenne, nem beszélve arról, hogy így a la-  
kossági forintokat e köztulajdonban álló létesítmé-  
nyek felújítására fordítanák. Ha a befektető vala-  
milyen üzleti ingatlan (bevásárlóközpont stb.) épí-  
téséhez kíván bankkölcsönt felvenni, akkor ked-  
vező feltételekkel juthat hitelhez. A bank rendsze-  
rint nem kér más fedezetet, mint a megvalósítan-  
dó ingatlant, és elfogadja az ingatlan értékeként  
azt az összeget, amelyet éppen a beruházó határoz  
meg. Gyakran bebizonyosodott már, hogy az ily  
módon fedezetül kínált ingatlan valódi forgalmi  
értéke csak töredéke volt az előzetesen megadot-  
tának. Számos külföldi példát említhetnénk arra,  
hogy nagyrészt a bankok felelőtlen és esetenként  
korruptógyanus hitelezési gyakorlatának eredmé-  
nyeképpen miként omlott össze az ingatlanpiac,  
számos bank csődjét idézve elő. Sok esetben a be-  
fektető idejében eladja vagy bérbeadja a bevásár-

lőközpont jelentős részét kisebb tőkájú vállalkozásoknak, akik kénytelenek hitelt felvenni, hogy ezt megtehessek. Amikor ezek a kisbefektetők csődbe jutnak, akkor annak következményei őket és ugyancsak a hitelező bankot vagy bankokat érintik. Amennyiben pedig a csőd súlyosan érinti a hitelt nyújtó bankot, akkor – az eddigi tapasztalatok szerint – igen jó esélye van annak, hogy a bankot az adófizetők pénzéből konszolidálják.

*Az eddig leírtakból nyilvánvaló, hogy a bevásárlóközpontok csak hatalmas közvetlen és közvetett állami, illetve önkormányzati támogatással tudnak megépülni és fennmaradni.* Vitatható egyik volt pénzügyminiszterünk kijelentése, hogy a bevásárlóközpontokban eladott áruk után megfizetik az adókat (mintegy utalva a kiskereskedők ezzel ellentétes magatartására), ezért kívánatos nemzetgazdasági szinten ezek térnyerésének növekedése (Financial Times, 2001. november 20.).

A New York-i Közlekedéspolitikai és Fejlesztési Intézet (ITDP) tanulmánya szerint is a kockázatos ingatlanfejlesztésekkel magyarázhatók az egyébként ésszerűtlennek tűnő magyarországi közlekedési beruházások (2). Például az M0-s autótú északi részének keleti szakasza (és különösen a káposztásmegyeri csomópontja), valamint az északi szakasz tervezett továbbépítése nyugati irányban a Dunán keresztül csak elenyésző mértékben szolgálja a sűrűn lakott területek forgalmának csökkenését, viszont jelentős többletforgalmat gerjeszt az általa érintett területeken. Ugyanakkor késik az M0-s meglevő szakaszának összekötése az M3-as autópályával, ami által az M1-es, M7-es és az M5-ös autópályák, forgalma a város elkerülésével folytatódhatna kelet felé. E szakasz azonban az alacsonyabb jövedelmű pesti peremkerületeken át vezetne, míg az említett északi szakasz sokkal értékesebb területeket, és a budai oldal nagyobb vásárlóerejű lakosságát érinti. Az, hogy a Világbank visszautasította, de az EIB támogatta ezt az útépitési politikát, azt jelzi, hogy *az EIB nem az európai integrációt, hanem a térség kockázatos ingatlanfejlesztéseit támogatja.* (Az említett káposztásmegyeri szakaszról ágazik le a nemrég átadott, Dunakeszi közigazgatási területén fekvő Auchan bevásárlóközpont, amely Közép-Európa legnagyobb ilyen létesítménye.

A budai oldalon az M0-s tervezett nyomvonálához kapcsolódna a már megépült budakalászi Cora áruház, amelyet most a lakótelep rekreációs területének rováására bővítenek. A forgalmi szempontból is irracionális Metro áruház terve a 11-es út mentén, szintén Budakalász területén, a Cora közvetlen

közeliében még mindig nem került le a napirendről.) A térségi, illetve közlekedési szempontok semibevételének egyik legszembetűnőbb példája Budaörs és a szomszédos Törökbálint, ahol az autópálya mindkét oldalán fekvő területeket nagy forgalmat vonzó beruházások céljára engedte át. Itt a bevásárlóközpontok olyan koncentrációja található (Auchan, Metro, Cora, Tesco, Media Markt, IKEA, Baumax stb.), ami talán egész Nyugat-Európában is ismeretlen. Ezáltal Budapest nyugatról és a Balatonról érkező forgalma sok esetben gyakorlatilag megbénul. A Levegő Munkacsoport megpróbálta bíróságon megtámadni az Auchan budaörsi építkezését. A Legfelsőbb Bíróság végül azzal utasította el a környezetvédők keresetét, hogy hiányoznak a megfelelő tudományos kutatások, amelyekkel a bevásárlóközpont környezeti károkozása bizonyítható lenne. Nyilvánvaló, hogy a civil szervezetek nem rendelkeznek a szükséges pénzügyi háttérrel ezeknek a vizsgálatoknak az elvégzésére. Ez ellenében áll az 1992-es Riói konferencia ajánlásával, az ún. elővigyázatosság elvének érvényesítésével: mindaddig, amíg az ellenkezője nem bizonyított, új eljárások, jelenségek esetén fel kell tételezni azok környezetre veszélyes hatását. (Most a Levegő Munkacsoport a helyi környezetvédő szervezetek kezdeményezésére a Dunakeszi határán épült bevásárlóközponthoz egy vizes élőhelyet átvágó bekötőtú engedélyezésével kapcsolatban fordult a bírósághoz. Kérdés, hogy ezúttal milyen lesz a bíróság álláspontja.)

## Irodaépítés

A belvárosi irodaépítés láza nagyrészt lecsengett. Növekszik a hosszabb ideig kiadatlan irodafelületek nagysága. 2000 végén a több mint 1 millió négyzetméter irodaterület 25 százaléka üresen állt. Ugyanakkor folytatódik az irodaépítés a külső területeken a jobb parkolási lehetőségek, olcsóbb zöldterületi telkek miatt. Eltérőek a vélemények arról, hogy ezek a létesítmények növelik-e vagy csökkentik a munkahelyre utazások számát. A gépkocsihasználat puha adóztatása, a vállalati tulajdonban levő gépkocsik nagy száma lehetővé teszi, hogy a munkahely megválasztásánál másodlagos szempont legyen a lakhelytől való távolság.

## Lakóparkok, új családi házas telepek

Bár a számarányuk nem nagy (a múlt évben összesen 10 ezer ilyen lakás épült a csak nevében

lakópark társasházakkal együtt), a lakóparkok hatása elég jelentős. A jó minőségű, egységes zöldterületeket szétszabdalo, a meglevő településszerkezethez szervesen nem kapcsolódó lakóparkok közlekedési, környezeti és társadalmi-kulturális szempontból sem kívánatosak (Piliscsaba Magdolnavölgy, Budajenő, Törökbálint, Budakeszi úti Ökopark stb.).

Az új családi házas felparcellázott telkek megítélésével kapcsolatban a szakma is megosztott. Több építési iroda, ügynökség foglalkozik azzal, hogy az önkormányzatokat megtanítsa a szabad területeik minél nagyobb haszonnal történő értékesítésére. Ennek egyik megoldása az, ha a korábban teljesen vagy részlegesen privatizált területeket összevásárolják, elkészítik a rendezési terveket, saját szervezésben közművesítik, és így adják el az építeni szándékozókknak. Ez még mindig jobb, mintha az értékesítésből származó milliárdos hasznot néhány magánember teszi zsebre, és az önkormányzat legfeljebb néhány tízmilliós morzsával (tornaterem, útfelújítás, megálló építés) kell, hogy megelégedjen, miközben az összes negatív externália a költségvetésüket terheli. Összességében azonban káros a jelenség, mert értékes, közhasználatú féltermészetes területeket alakít át monoton, privát használatú, alacsonyabb biológiai értékű területté. (Nem részletezve az egyéb társadalmi költségeket.) A telekkialakítások ma is nagy ütemben folytatódnak. A Pilis térségében, a Duna kanyarban, a Tétényi fennsík körzetében, Óbudán további fejlesztéseket terveznek.

Tipikus hirdetési szöveg a „Zöld Sziget” 2002-re ígért 200 telkes fejlesztéssel kapcsolatban Biatorbágyon: „Budapesttől 12 km-re azoknak, akik nyugodt, családi környezetet vágnak, de nem akarják feladni fővároshoz kötődő munkájukat”.

## 5. Teendők és javaslatok

### Jogszabályok szükségesek a föld védelmére

2001. év végén az országgyűlés módosította az 1994. évi LV. törvényt a termőföld védelméről. Előzetesen a Környezetvédelmi Bizottság több módosító javaslatot nyújtott be a törvény vitájához, amelyek célja az volt, hogy meggátolja pótolhatatlan nemzeti kincsünk, a termőföld elvesztegetését. A javasolt módosítások a földvédelmi járulék emelésére, a különféle felmentések, kivételek (kiskapuk) eltörlésére

vonakoztak. Sajnos az év végi törvényhozási hajszában a legtöbb bizottság nem támogatta vagy nem is tárgyalta a felvetéseket. Ezzel lényegében az Európai Unió és az OECD földvédelemre vonatkozó ajánlásait is figyelmen kívül hagyták (5. p. 178-188.).

### Részletes vizsgálatok szükségesek, beleértve az externális hatások kiszámítását

Az Urbanissimus Klub 2001 októberében tartott konferenciáján hangzott el az agglomeráció problémáival kapcsolatban, hogy hiányoznak a fenntartható fejlődést szolgáló politika kialakításához a gazdasági, műszaki, társadalmi vizsgálatok, a szabályozáshoz, a hatékony programok kidolgozásához szükséges adatok. A társadalom nem tudja, hogy a terjeszkedés költségei kit és milyen mértékben sújtanak.

Nincs Műszaki Irányelv a bevásárlóközpontok és egyéb nagy forgalmat vonzó létesítmények várható forgalomnövelő hatásáról. Így a hatásvizsgálatban gyakran pontatlan adatokkal számolnak.

Nincsenek magyar adatok arról, hogy az építetű 1 forintnyi infrastruktúra fejlesztéséhez a központi költségvetés és a helyi önkormányzat hány forinttal járul hozzá. (Egyes EU-beli adatok szerint az arány 1:4.) Milyen feltételek mellett éri meg a tömegközlekedési útvonal meghosszabbítása az új beépítésekhez, és kit terheljen ennek a költsége? Milyen megtakarítások érhetők el ezzel?

A szakemberek szerint a hiányzó vizsgálatok és számítások elvégzése, az eredmények csak nyomatékosítanak a szemünk előtt lejátszódó problémák okait. A hibás, sokszor korrupciógyanús önkormányzati döntések megtámadásához azonban törvényes alapokat szolgáltatnának.

### Integrált fejlesztési ügynökségek a tárcák érdekeinek összehangolására

Európa mindkét felén gyakori, hogy a közlekedésfejlesztés ellentétben áll a környezeti szempontokkal. Ilyenkor általában az erősebb érdekérvényesítő képességgel rendelkező közlekedési tárca győz. Ezt a helyzetet csak az olyan nemzeti fejlesztési ügynökségek létrehozásával lehet kikerülni, ahol a közlekedési, környezeti és térszerkezeti feladatok egy kézbe kerülnek. Dániában és Hollandiában régóta működnek ilyen ügynökségek, és most Nagy-Britannia is tervezi egy integrált nemzeti fejlesztési ügynökség létrehozását.

*A koordináció mellett azonban elengedhetetlen, hogy jelentős pénzügyi források is rendelkezésre álljanak a célok megvalósításához. Jelenleg az önkormányzatok a feladataikkal összhangban nem álló finanszírozás miatt, vagy arra hivatkozva minősítik át a területeiket. Szükség van az önkormányzati gazdálkodás reformjára, amely egy fenntartható területgazdálkodásban teszi érdekeltté az önkormányzatokat (8). Szükség van továbbá olyan pénzügyi eszközökre, amelyekkel átmenetileg kompenzálni lehet azokat az önkormányzatokat, amelyek megvédik, ápolják és nem építik be a zöldterületeiket. (Hosszabb távon ezek az önkormányzatok valószínűleg jobban járnak, mert idegenforgalmi bevételeik – szabadidő, gyógyturizmus, sport – nagyobbak lesznek.)*

### **Javaslatok:**

1. A településrendezési terveket összhangba kell hozni a különböző szintű (kistérségi, regionális és országos) tervekkel (érdekekkel), a környezetvédelem céljaival és a közlekedés-fejlesztéssel.

Nem az önkormányzatok önrendelkezési jogát kérdőjelezzük meg. A szubszidiaritás elve azonban jelenleg sérül, mert a döntések gyakran alsóbb szinten születnek, mint az a társadalmi-gazdasági-környezeti szempontból optimális lenne. Nem szeretnénk azonban, ha egyes lobbik, országos vagy regionális érdekekre hivatkozva, a helyi településre egyértelműen hátrányos döntéseket hozhatnának. (Jól példázza e konfliktushelyzetet az autópályák nyomvonalának kijelölése körül kialakult viták.)

a) A fejlesztéseket a kötöttpályás közlekedési útvonalak közelében kell előmozdítani.

b) A beruházási támogatásokat (beleértve a lakásépítést) normatív feltételek helyett a térségi fejlesztési koncepcióhoz és a helyi sajátosságokhoz igazodó, szigorú feltételekhez kell kötni. Az infrastruktúra-fejlesztéseknél területhatékonysági mutatókat kell bevezetni (egységnyi kapacitásbővítés, vonalhossz növekedés, beruházási összeg stb. hány lakos kiszolgálását fogja jelenteni). Azt is vizsgálni kell, hogy a bővítés miként fog kihatni az ellátásban már régebb óta résztvevőkre.

c) Ösztönözni kell a kompaktabb település-szerkezet kialakítására illetve megőrzésére. A fejlesztők (magánvállalkozások, önkormányzatok) monoton, 600-2000 m<sup>2</sup>-es, közművesített telkeket alakítanak ki, és adnak el családi ház építése céljára. E parcellázási gyakorlat jelenti a legkedvezőtlenebb infrastruktúra-hatékonysági mutatókat (fajlagosan leghosszabb vonalas infrastruktúra, legnagyobb tá-

volságok stb.), és a magán és közösségi zöldterületek kedvezőtlen arányát.

d) Felül kell vizsgálni a jelenlegi szabályozási és engedélyezési eljárásrendet.

2. *Át kell alakítani az önkormányzatok gazdálkodását, hogy érdekeltté váljanak a fenntartható területfejlesztésben, a települések (kerületek) környezeti állapotának javításában.*

Az átalakuló országokban az adóbevételek között általában jelentéktelen szerepe van a helyi adóknak, különösen a vagyonadóknak. Az önkormányzatok jelenleg ellenérdekeltek a közösségi zöldterületek megtartásában.

a) A tevékenységek megadóztatása helyett (iparűzési adó, idegenforgalmi adó) a területek és eszközök jobb hasznosítására kell ösztönözni (területértékaadó, földvédelmi járulék).

b) A terjeszkedés (zöldmezős beruházások) externális költségeit internalizálni kell, és az okokra áthárítani.

c) Felül kell vizsgálni a közúti gépjárművek tulajdonlásával és üzemeltetésével kapcsolatos szabályokat, beleértve a gazdasági szabályozókat is (például a személygépkocsikra vonatkozó jelenlegi puha elszámolási korlátokat).

d) Alapokat kell képezni a piaci torzulások korrigálására, a fenntartható területfejlődéshez. Itt elsősorban a föld alacsony piaci ára és a mezőgazdasági termelési célú illetve a féltermésztes környezet pozitív externáliáinak ellentmondására, továbbá a barna zóna kontra zöldmezős beruházások problémakörére utalnánk. Jelenleg az önkormányzatoknak csak kiadást jelentenek a köztulajdonban maradó zöldterületek, míg az eladásból, átsorolásból hasznuk származik. Az alulhasznosított, ám infrastruktúrával esetenként jól ellátott városi rozsdáövezetek újjáélesztésének nagyobb költségeit és kockázatát a közösségeknek, az államnak és a beruházóknak együttesen kell viselni.

3. Biztosítani kell a szakhatóságok és a lakosság érdemi beleszólását a döntésekbe. Érvényesíteni kell az Aarhusi Egyezmény előírásait, az állampolgárok környezetvédelmi információhoz, érdemi beleszóláshoz és jogorvoslathoz való jogát az önkormányzati munkában. (A helyi lakosok és a szakhatóságok gyakran csak formálisan vesznek részt a településszerkezeti tervek, a szabályozás kialakításában.)

A közigazgatás tekintélyét helyre kell állítani. Megfelelően finanszírozni kell az intézményi halózatot. Felül kell vizsgálni a képviselőtestületek döntési gyakorlatát a szakszerűség és a demokrácia oldaláról egyaránt.



## Összefoglaló

A levegőtisztaság- és a zajvédelem elsődlegesen a közlekedési igények integrált csökkentésével érhető el. Ennek csak egy része az optimális úthálózat kiépítése, a magas színvonalú tömegközlekedés. A kínálati közlekedéspolitikát fel kell, hogy váltsa egy olyan integrált fejlesztési politika, amely a mobilitás iránti keresletet is fékezni képes. A kompakt települések, a regionális ellátás, a helyi kereskedelmi hálózatok megerősödése, a kis- és közép vállalkozások és a térségi mezőgazdasági termelés támogatása, a lakásmobilitás elősegítése jelentősen csökkentheti az utazási és szállítási távolságokat. A Budapesti Agglomerációban az ország lakosságának mintegy harmada és a kritikus szennyeződések jelentős része koncentrálódik. Legfontosabb feladat 5 éves középtávon a további zöldterületek beépítésének megakadályozása és a főváros élhetőségének biztosítása. Ez a szélesen értelmezett közbiztonság javítását jelenti, amelybe a természetes és épített környezet állapota is beletartozik.

## Irodalom

1. Factors 4 and 10 in the Nordic Countries, TemaNord 1999:528, Kopenhagen 1999
2. Walter Hook – Beliczay Erzsébet – Lukács András: „Városromboló tényezők - Az elnéző banki szabályozás és a következtelen lakáspolitikák, mint a környezetromboló városi terjeszkedés ösztönzői” Levegő Munkacsoport, Budapest 2000.
3. A Levegő Munkacsoport észrevételei az Európai Közösség és Magyarország közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló megállapodás megerősítéséről szóló H/3822. számú országgyűlési határozati javaslatához. Budapest, 2001. 03. 21.
4. A Levegő Munkacsoport észrevételei a 2001. 12. 06-i Településügyi Országgyűlési Nyílt Nap alkalmával.
5. Levegő Munkacsoport – Közgűjteményi és Közművelődési Dolgozók Szakszervezete: „Ajánlások az 1999. évi állami költségvetési törvényjavaslatához és a 2000. évi költségvetési koncepcióhoz” Levegő Munkacsoport, Budapest, 1999.
6. Beliczay Erzsébet: „Fékezzük meg a települések terjeszkedését” Belügyi Szemle, 2001/5.
7. Beliczay Erzsébet: „Budapest biztonsága – Szuburbanizáció helyett városrehabilitáció, fenntartható területfejlődési stratégia” Levegő Munkacsoport, Budapest, 1998
8. Beliczay Erzsébet - Szirmai Viktória: „Fórum a társadalmi részvételről” Szociológiai Szemle, 2000/3.
9. „Társaság a Lakásépítésért” megbízásából a KOLPRON által készített anyag a lakásfelújításokról. Budapest 2001.
10. Molly O’Meara Sheehan: „Making Cities Livable: How Citizens Can Take Back Space from Cars” Draft, Worldwatch Paper 156, 2001. 05. 21.
11. Varga-Ötvös Béla: „Budapest fejlesztési típusú szabályozásáról” Piac és Település, MUT kiadvány, 1996.

## **XV. A zöldövezetek és a közlekedés kérdése a Budapesti Agglomerációban**

**(Fleischer Tamás)**

### **1. Tervek a térség fejlesztésére és rendezésére**

Az itt következő gondolatok nem kívánják lefedni a fővárosi agglomerációt érintő közlekedési kérdések teljességét, hanem két problémakörre koncentrálnak.

Az egyik kulcskérdés a *beépített területek kiterjedésének, a zöldterületek felélésének megakadályozása*. Ebben a térségre készült rendezési terv (BATT 2000) is határozottan állást foglal, és *zöldövezet* koncepciója keretében célul tűzi ki a jelenlegi folyamatok megállítását, a zöldterületek megőrzését, folyamatos rendszerbe ágyazottságuk fenntartását. A cél elfogadott, viszont rövid távú érdekek ellene hatnak, ezért a fő kérdés annak az eszközrendszernek a kialakítása, amellyel a hosszú távon elismert célok nem az érintettek ellenében, hanem azokkal egyetértésben elérhetőkké válnak.

A másik kérdéskör a Budapest szindróma és a *további centralizáció oldása, az egyoldalúan sugaras térszerkezeti kapcsolatok enyhítése*. Ebben a kérdéskörben a kép sokkal kedvezőtlenebb: úgy tűnik, még a diagnózis lerögzítéséig is alig sikerült eljutni. Formális általános deklarációk ugyan megjelennek (ld. pl. az Országos Területrendezési Terv elkészült anyagait OTTrT 1999) amelyek leírják a fenti problémát, de azt még nem sikerült beláttatni, hogy a tervezett M2-es, M4-es, M6-os, M10-es fővárosból kiinduló autópálya-sugarak, vagy az M0-s pán-európai folyosóként való deklarálása nem hogy az enyhítést nem szolgálja, de kifejezetten és nagy mértékben fokozza a meglévő központosítottságot és az ebből származó zavarokat. Ebben a kérdéskörben az agglomerációra készített rendezési terv (BATT 2000) előterjesztése is elkerüli a probléma exponálását, könnyedén dobálódzik az autópálya-kapcsolatokkal és ezzel éppen a kibontakozó káros térszerkezeti folyamatok elmélyítéséhez szolgál segítségül.

A fentiekben már hivatkoztunk két tervre, az OTTrT 1999 és a BATT 2000 tervekre. A főváros, az agglomeráció és Pest megye, illetve az agglomeráció egyes térségei (Ráckeve térsége, a Duna-kanyar térsége, az Ipoly völgye stb.) igen gazdagok az elmúlt években elkészített fejlesztési és rendezési tervekben, beleértve a közlekedési vonatkozású tervezeteket is, illetve azokat az országos kihatású terveket, melyek meghatározóak az agglomera-

ció közlekedési kérdéseire vonatkozóan. Bár nem tekinthetjük feladatunknak a különböző tervek készített tervezetek összehasonlító értékelését, itt a bevezetésben felsoroljuk azokat a fontosabb munkákat, melyeket véleményünk kialakításakor felhasználtunk.

- Országos Területfejlesztési Koncepció. (OTK 1997)
- A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa Stratégiai Programja. (BAFT stratégia 1999),
- A Budapest körüli M0 gyűrű. (M0 gyűrű 1999)
- Országos Területrendezési Terv. (OTTrT 1999. nov.)
- Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATT 2000)
- Pest megye Területrendezési Terve, Előkészítő Fázis (PMTT 2000)
- Széchenyi Terv, Nemzeti Fejlesztési Program. (Széchenyi Terv, 2000)
- Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. (Budapest közlekedése 2001)
- Jelentés a területi folyamatok alakulásáról, a területfejlesztési politika érvényesüléséről, és az Országos Területfejlesztési Koncepció végrehajtásáról. (Jelentés 2001)

Mivel a témánkhoz szorosan kapcsolódó Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve feladata szerint is áttekintette a korábban, illetve vele párhuzamosan készülő tervezeteket, ezt a tervet központi referenciaként használjuk fel a továbbiakban.

A BATT két eszközt, nevezetesen az infrastruktúra-hálózatok helyének rögzítését, valamint az urbanizált területek terjedésének szabályozását tekintti a területrendezés kezében lévő eszköznek. Az utóbbi eszköz részeként ebben a tervben a *nem-urbanizált területek, ezen belül a zöldterületek összefüggő rendszerének alakítása kifejezetten térszerkezet-formáló eszközzé lép elő*.

### **2. A zöldövezet programja**

A BATT által kialakított zöldövezet program szakít azzal a szokásos logikával, amikor a térszerkezetet lényegében kizárólag az épített, művi elemek, tehát az urbanizált zónák és az infrastruktúra

kapcsolatok alakítják. Két fontos célkitűzés, nevezetesen az urbanizált térségek összenövésének a megakadályozása, a települések terjedőssé válásának elkerülése egyfelől, és a zöldfelületek növelésének a szándéka, zöld csatornák létrehozása és összefüggéseinek védelme másfelől, egy olyan térhasználati koncepciót jár körül, amelyben (a lehetőségek határain belül) a tér szerkezetét lehetőleg nem az ipari- lakó- és kereskedelmi területeknek az utak mentén történő csapos terjedése és a zöldterületek csökkenése és elszigetelődése határozná meg, hanem, éppen ellenkezőleg, a zöld csatornák folyamatossága, (adott esetben a közlekedési csatornák mentén is) és éppen az urbanizált területek maradnának szigetszerűek. Ez a célkitűzés mindenképpen fordulat a hagyományos és spontán agglomerálódási tendenciákhoz képest, célkitűzésként üdvözlendő, ugyanakkor a gyakorlati intézkedések során igen határozott elképzeléseket kíván, hiszen szembeszáll egy spontán, de megszokott fejlődési irányzattal. Korábban rámutattunk, hogy a spontán folyamatokat nem csupán a megszokás vezérli, de egy olyan gazdasági önszabályozó rendszer is, amely alapján a gazdaság kalkulációs távlatán belül felértékelődnek a beépülő és beépülésre szánt területek a zöldterületekhez képest.

Az agglomerációra vonatkozó tervnek egyik kulcskérdése, hogy vajon mit és milyen eszközökkel képes érvényesíteni a fenti célkitűzéséből. A kérdésnek két fő ága van: egyfelől a már korábban – esetleg kellő körültekintés nélkül – belterületté átminősített területek kezelése, másfelől a jövőbeli hasonló folyamatok megakadályozása. A már átminősített területre vonatkozóan a visszaminősítés, mivel az ingatlanérték csökkenésével jár, amit kompenzálni kellene, nem járható, illetve csak kivételes esetekben követhető. A jövőre vonatkozóan a BATT keresi azokat az eszközöket, amelyek a kívánatos irányban tudják befolyásolni a résztvevőket.

Jelenleg mind a közvetlen ingatlantulajdonos, mind a települési önkormányzat abban látszik érdekeltnek, hogy minél több mezőgazdasági területet belterületté nyilvánítson, mert ezzel lehetőséget teremt egyfelől a földterület felértékelésére, másfelől annak értékesítésére. Az ezzel szembeforduló szabályozás, amit a BATT képvisel, ebben a logikában teljesen ésszerűtlennek tűnik, olyannak, ami elvesz az önkormányzattól egy lehetőséget, ami legalább potenciálisan a birtokában van, és cserében nem ad semmit.

Gazdasági szempontból nem erről van szó, és ezt érdemes itt világossá tenni. A térségi rendezési

program éppen abból a felismerésből indul ki, hogy *a zöldterületek felélése, a beépített területek összenövése távlatban az egész térség számára egyre alacsonyabb szintű hasznosulást jelent.* Ez hosszú távon mindenki számára világos, rövid távon azonban minden település ezzel ellentétes kényszerhelyzetben van: éppen a mezőgazdasági területeinek az építési övezetbe történő átsorolásából remélhet bevételt. *A jelenség egy tipikus társadalmi csapda: nem elég a folyamatot felismerni, hiszen egyetlen település önmagában még ekkor sem képes kilépni a folyamatból, ha világosan felismeri, hogy az hová vezet.* Ha egyetlen önkormányzat úgy döntene, hogy nem él a továbbiakban a belterület bővítésével, akkor a letelepedni szándékozók a szomszéd településbe mennének: a térség egésze éppen úgy összenőne és leértékelődne; sőt az egyetlen más utat választó önkormányzat helyzete sem lenne különb, de ő ráadásul elesne az esetlegesen neki jutó bevételtől is.

Ezzel szemben, ha az átsorolások beszüntetése nem egyetlen önkormányzatban merülne fel, hanem az egész térségben érvényesülne, akkor más lenne a helyzet. Ebben az esetben a szomszéd településen sem lehetne extenzív területbővülésre számítani, hanem minden településen át kellene értékelni a meglévő belterületeket. Vajon annak melyik részén érdemes telket venni? *Olyan településrészek, amelyek eddig csak elértéktelenedtek, megújulhatnak, a központi részek besűrűsödhetnek, a település magja városi külsőt kaphat. A település tehát valójában nem esik ebben az esetben a területfelértékelődéstől, hanem a területfelértékelődés áthelyeződik és a meglévő településrészek kezdenek felértékelődni.* Kiderül, hogy eddig éppen az újabb és újabb extenzív területbevonás akadályozta meg azt, hogy a település meglévő részei megújuljanak, és értékesebbé váljanak. *A rendezési terv célja tehát egy ilyen, intenzívebb típusú településgazdálkodás megindítása, a jelenleg ezzel ellentétes folyamatok visszafordítása.*

### 3. A közlekedés programja

Az agglomerációval foglalkozó, közlekedési vonatkozású koncepciók általában küzdenek azzal a problémával, hogy igen sok elemet, a meghatározó szerkezeti elemek csaknem teljességét úgy mond kénytelenek átvenni magasabb szintű országos tervekből (OTK, OTrT, Közlekedéspolitika stb.). Ennek ellenére alapvető fontosságúnak tekintjük a tervezetek térségi következményeinek, hatásainak alapos végiggondolását és annak tudatosítását, hogy ha magas hierarchiában elhelyez-

kedő tervezetekről van is szó, de *tervezetekről*, amelyekben még mindig lényegesen egyszerűbb változtatni, mint már megépült létesítményeken.

Bár az OTTrT (1999) a maga prioritásai között deklarálja a túlzottan fővárosközpontú térszerkezet és közlekedésszerkezet oldásának a szükségességét, (ezzel egyetértünk, és ezt próbáljuk magunk is érvényre juttatni) részletes javaslataiban az OTTrT nem hogy ezt a célkitűzését nem teljesíti, de kifejezetten fokozza a centralizációt és a főváros-központúságot.

A közúthálózatra vonatkozóan három szinten érhető tetten ez a jelenség:

- az úthálózat egészével szemben prioritást kap a fővárosból kiinduló M1-es, M3-as, M5-ös, M7-es autópályák határig történő meghosszabbítása: azaz a *Helsinki folyók* tranzitforgalmát e koncepció a fővárosi agglomeráció térségén kívánja átprézelni.

- A már meglévő autópályák mellett a tervekben megjelenik további négy (M2-es, M4-es, M6-os, S10-es) fővárosból induló autópálya illetve gyorsforgalmi út, ezzel jelentősen *tovább nő* a közlekedés központosítottsága és fővárosra szervezettsége.

- Mindezek a pályák úgy készülnek el, hogy a közben széttöredeznek és sérül a hagyományos főhálózat és az alsóbbrendű úthálózat integritása. A területi tervnek saját célkitűzései szerint is alapvető feladata a *helyi kapcsolatok* és az *országban belüli kapcsolatok* megfelelő ellátása. Ehhez arra is szükség van, hogy az ezt ellátó hálózatok, nevezetesen az alsóbbrendű hálózatok és az országos főhálózatok képesek legyenek e feladat ellátására. Megítélésünk szerint e hálózatoknak *nem kizárólagos feladata, hogy rábördöl elemként funkcionáljanak* magasabbrendű kapcsolatok számára, ellenkezőleg, biztosítani kell külön-külön e hálózati szintek integráns működését.

Főúthálózat esetében ez elsősorban a települési elkerülő szakaszok kiépítését igényli. Erre vonatkozó elképzelések szerepelnek különböző tervezetekben, itt azonban külön nyomatékot kívánunk ennek adni, a 4-es mellett a 31-es, az 51-es stb. utak mentén is aláhúzva ennek sürgető voltát. A települést elkerülő út minden esetben a főútvonal folytonosságának a megtartását jelenti, és nem azt, hogy ezt a szerepet egy közeli (létező, vagy tervezett) gyorsforgalmi útra testáljuk.

Alsóbbrendű hálózatok esetében egyet lehet érteni a BATT megfogalmazásával (25. oldal) mely szerint „Az egységes belső közlekedési hálózat tervezésénél olyan alsóbbrendű hálózat kialakítását kell előírni,

*amely az agglomerációban lévő települések egymás közötti kapcsolati igényét minél teljesebb mértékben kielégíti, valamint egyúttal tehermentesíti a magasabbrendű közlekedési hálózatokat a rövid helyközi forgalomtól.*”

A BATT Szentendrei sziget védelmét deklaráló céljaihoz kevésbé kapcsolódik az egyrészt Vác térségében, másrészt Szigetmonostortól délre Szentendre felé javasolt két új híd. A Tahi híddal csaknem egyvonalban megteremtett váci közúti átkelés mindenképpen jelentős közúti terhelést okoz (ha nem, akkor miért kellene megépíteni?) többek között a túlsó oldalon és Tahitótfalun keresztül is. A jobbpárt irányában kialakított újabb híd pedig a sziget hosszában teszi lehetővé az átmenő forgalom jelentős megnövekedését. E hidakkal a Szentendrei feltárási út könnyen Leányfalu elkerülő útjává válhat, nem beszélve a Vác-Szentendre ill. Vác-Tahi kapcsolatok tágabb térségi vonzásáról. Ezek a javaslatok hatásaikat tekintve hatalmas változásokat okoznak a Szentendrei sziget használatában, amelyek következményeivel jelenleg egyetlen elképzelés sem számol.

A *kerékpáros közlekedésre* vonatkozóan érdemes megemlíteni, hogy az összefüggő, nem széttröcskelt *alsóbbrendű úthálózati* program nyomán komoly le-

#### XV. 1. ábra: Pest megye alsóbbrendű közúti hálózata



hetőség lenne külön kerékpárutak építése nélkül is kiteljesíteni a kerékpárral bejárható hálózatot.

A vasúti közlekedéssel kapcsolatban aláhúzan-dó, hogy a fővárosban van a kulcsa az elővárosi vonalak átlós szervezésének, miközben az agglomeráció egésze élvezné az ebben rejlő, a fővárosi és az elővárosi közlekedést egyaránt érintő színvonal-javulást.

### Az M0-s kérdésköre

Teljesen elhibázott koncepciónak kell tekin-tenünk az M3-as forgalmának Budára történő át-nyomását az M0-s gyűrű kiépülő északi hídján, majd Budán a forgalom belső Buda irányában, az M0-s folytatása irányában és a 10-es út irányában történő szétterítését. Ehhez képest szinte közöm-bös, hogy a 11-es és a 10-es út között alagútban van-e a forgalom vezetve, ha utána erre a terhelés-re hivatkozva 2x2 sávon kell gyorsforgalmi utat építeni a Pilisen keresztül és dél felé is kényszerű-en folytatni kell az M0-st.

Az M0-s *nyugati szektorában* a BATT-nak a megfogalmazása, hogy „a korábban tervezett te-rületek felhasználása az alsóbbrendű úthálózatra kapcsolódik, azok megvalósítására a tervezett M0-s nyomvonal nincs gerjesztő hatással”, egy olyan kérdésben kívánja az érdekelteket megnyugtatni, amire valójában a terv a továbbiakban nincs ha-tással. Ha egyszer az autópálya kapcsolat kiépül, semmiféle mai tervnek nincs valódi kompetenciá-ja annak a jövőbeli használatát akadályozni, a mel-lételepülést tiltani, a forgalmat csillapítani. A meg-fogalmazás egyetlen dolgot viszont elárul: ma, il-letve a tervezett fejlesztések idején az adott terüle-teknek *nincs szükségük* az autópálya kapacitására, a térségek megközelítése autópályát nem igényel, vagyis *az autópálya kizárólag a tranzitforgalom átve-zetésére épül ki a Budai Tájvédelmi Körzeten át*. Azt azonban, hogy mi várható, jól mutatja a már meg-épült déli M0-s híd esete, ahol is mind az M0-s for-galma, mind pedig a mellételepült aktivitás mér-téke *jelentősen meghaladja* az előre jelzett értéket és az egész déli térséget összefüggő logisztikai zóná-vá változtatta. („...a *bagyományos területi szerkezet megváltozott. ...a nagy kiterjedésű (döntően ipari-, ke-reskedelmi-, logisztikai funkciók befogadására tervezett bagyományostól eltérő szerkezetű települési) területek a közlekedési hálózatot követő összefüggő sávokban kerül-tek kialakításra. E területek túlzott koncentrációja mára már adottság*”...) Ezen tehát ma már nem lehet ér-demben segíteni, de itt volna az alkalom, hogy a

*tanulságokat legalább a főváros északi oldalán levonjuk*: nevezetesen az északi térség védelmének az lenne a megfelelő módja, ha az M3-as autópályát *nem* ebben a térségben vezetnénk át Budára, hanem Gödöllőtől a megfelelően kiépített M0-s keleti és déli oldalán. Ettől eltérő stratégia a „megnyugta-tó” ígéretek ellenére (csak a Dunán visszük át, le-járó se lesz, a 11-es út után alagútba tesszük stb.) Újpesten, Óbudán, Békásmegyeren, a 10-es úton, Esztergomban, a Budai Tájvédelmi Körzetben egyaránt kész helyzet kialakulását eredményezi, ke-zelhetetlen forgalommal és a térséget gyorsan pusztító kapcsolódó fejlesztésekkel, amelyek helyben lecsapódó haszna nem fogja elérni azt az értéket sem, amit a zöldterületek megrongálásának követ-keztében *pénzben* el fognak szenvedni az érintettek, nem beszélve az externális és távlati hatásokról. A majdani „váratlan” hatásokat az is jól érzékelteti, hogy maga a BATT tervei az M0-son kívül és azon belül egyaránt egy-egy újabb É-D kapcsolat ki-épülésével is számolnak; az előbbi egyébként rész-ben a 2x2 sávós 10-es gyorsforgalmi utat és Esz-tergomot terheli tovább (nem tisztázva, hogy ott *bány* hídról van szó).

A korrektség kedvéért hozzá kell tenni, hogy a fővárostól *keletre* fekvő oldalon is felmerül annak a veszélye, hogy az M0-s út M5-ös és M3-as közötti szakaszán a BATT tervezetben szereplő remények-hez képest kevésbé sikerül feltartóztatni az autópá-lya mentén történő beruházások elszaporodását. *Ennek ellenére* ennek a szakasznak a kiépítését tekint-jük sürgetőnek, mégpedig olyan módon, hogy *előbb készüljön el Gödöllőtől az M3-as dél felé történő kapcsola-ta, mielőtt a főváros északi részén a Dunán átvezető bár-mely híd megépülne*. Ez tehát az aquincumi hídra is vonatkozik, mert más kapcsolat hiányában az is az M3 autópálya forgalmát segítené át Budára.

Ugyanakkor a keleti oldalon is csökkenteni lehet a tervezetthez képest a kiépülő autópálya-szakaszok mennyiségét. Az egymáshoz közel hala-dó párhuzamos szakaszon *nem indokolt* az M5-ös mellett az M4-es autópálya részére is külön fővá-rosi bevezetést kiépíteni. Az S8-as kelet-nyugati tengelynek a jól átgondolt (Dunaújvárostól Lajosmizse és Cegléd térségét megcélzó) kiépíté-sével az M5-M8-as kapcsolaton keresztül alakít-ható ki Cegléd irányából a 4-es út autópályabevezetése egyrészt a főváros, másrészt a Dunántúl irányába. A főúthálózatok szintjén mind a 4-es, mind a 31-es út korszerűsítését, a települé-seket elkerülő szakaszok kiépítését meg kell olda-ni, erre egyébként a BATT tervezete is kitér.

## Hivatkozások

BAFT stratégia (1999) A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa Stratégiai Programja. Egyeztetési dokumentáció. 1999. december 6. Régió 8 Szakértői Munkacsoport

BATT (2000) Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve, Tervi Fázis. Egyeztetési anyag 2000. július. Készült a Földművelési és Vidékfejlesztési Minisztérium megbízásából. Generáltervező Pestterv Kft.

Budapest közlekedése (2001) Budapest közlekedési rendszerének fejlesztési terve. Közgyűlési előterjesztés – háttérdokumentáció, Egyeztetési anyag. Budapest Főváros Önkormányzata Főpolgármesteri Hivatal Közlekedési Ügyosztálya és Főmterv Rt. Budapest, 2001. május.

JELENTÉS (2001) J/3919. számú Jelentés a területi folyamatok alakulásáról, a területfejlesztési politika érvényesüléséről, és az Országos Területfejlesztési Konceptió végrehajtásáról. Előterjesztő Vonza András FVM miniszter. A Magyar Köztársaság kormánya 2001. április. (VÁTI Kht.)

M0 gyűrű (1999) A Budapest körüli M0 gyűrű. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium Közúti Főosztály és Állami Autópálya fejlesztő és kezelő Rt. 1999. augusztus.

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)

PMTT (2000) Pest megye Területrendezési Terve, Előkészítő Fázis. Egyeztetési anyag 2000. július. Készült Pest megye Önkormányzatának megbízásából. Generáltervező Pestterv Kft

Széchenyi Terv, (2000) Nemzeti Fejlesztési Program. Gazdasági Minisztérium, Budapest.

**6. rész:**  
**Összegzés és javaslatok**

# Összefoglalás és javaslatok (Kiss Károly)

## 1. A közlekedési igények kielégítése és a fenntarthatóság dilemmája az EU-ban

A közlekedés az egyik legfőbb környezetszennyező ágazat. Externális költségei — elsősorban a közúti közlekedése — jelentős terhet rónak az államháztartásokra és a nemzetgazdaságokra. 1991-ben a közlekedés okozta külső költségeket 272 milliárd ECU nagyságúra becsülték az Európai Közösség országaiban, melyből 201 milliárdot (92%-ot) a közúti közlekedésnek tulajdonítottak. Ezért egyre sürgetőbb lett az igény egy környezeti és gazdasági szempontból előnyös közlekedéspolitika kialakítására. Ennek ellenére a közös közlekedéspolitika nagyon lassan és a környezetpolitikához viszonyítva majd 15 évvel később kezdett kialakulni.

A technológiai fejlesztéseknek köszönhetően csökkent az egyes gépjárművek szennyezőanyag-kibocsátása. Ennek köszönhetően összességében is csökkent több káros összetevő (nitrogén-oxid, kén-dioxid stb.) kibocsátása. A növekvő forgalom következtében viszont más összetevők esetében (széndioxid, platinafémek, rendkívül kis méretű dízel kipufogógáz-szemcsék) számottevően romlott a helyzet. Nőtt a gépjárműközlekedés miatt a területfoglalás, a zöldfelületek pusztulása, nem javult a helyzet a zaj és a balesetek tekintetében.

Az EU szakértői szerint egy *fenntartható közlekedési rendszernek* a gazdasági és szociális jólét növekedését kell szolgálnia és ki kell elégítenie a közlekedési igényeket anélkül, hogy kimerítené a természeti erőforrásokat, vagy súlyosan károsítaná a környezetet és az emberek egészségét. Ez a megfogalmazás ugyanazokat a korlátokat viseli, mint a Brundtland-jelentés a fenntarthatóságról; az igényeket ugyanis nem kielégíteni, hanem korlátozni kell; az elképzelés nem operacionalizálható. *A korábbi kínálat-orientált politika helyét át kell, hogy vegye egy integrált kereslet-oldali politizálás, azzal a céllal, hogy csökkentse a közlekedés növekedési ütemét.*

A közös közlekedéspolitikának tehát két, ellentétes irányú célt kell szolgálnia. A belső piac fejlődésének alárendelt közlekedéspolitika egyrészt a gazdasági növekedést, a szociális és gazdasági kohézió erősítését, mint magasabb rendű célt kell, hogy szol-

gálja. Másrészt a Maastrichti Szerződés miatt növekvő hangsúlyt kapott környezetvédelemnek is alárendelten kell, hogy működjön a közlekedéspolitika. *A két cél összeegyeztetése nagyon nehéz. Vissza kellene fogni a mobilitás növekedését a gazdasági fejlődés korlátozása nélkül. Azonban a GDP alakulása és a mobilitás között eddig szoros kapcsolat állt fenn, így a Közösség egyik legnehezebben megvalósítható feladata ezek szétválasztása.*

A Közösség belső piac kialakítására tett intézkedései is gyakran éppen a környezetpolitikai célok ellen hatnak, például a határok lebontása a négy szabadság elvének teljesülése érdekében. A közlekedési piac deregulációja és privatizálása is tovább növelheti a forgalmat, ami kellő szabályozás nélkül a környezetszennyezést tovább fokozza.

Az elsődleges cél mindenütt a szociális és gazdasági kohézió megteremtése. Az ehhez kapcsolódó politikák, pl. az elmaradottabb térségek bekapcsolása a Közösségi „vérkeringésbe” gyakran a környezetvédelem érdekeivel ellentétes autópálya-építésekbe torkollnak. Ráadásul az is kiderült, hogy az úthálózat fejlesztése és a gazdasági növekedés között nincs egyértelmű kapcsolat, az autópálya-építések nem vezetnek a fejletlen területek felzárkózásához.<sup>1</sup>

Az egyes ágazatok közötti forgalommegoszlás, a „modal split” javulását a Közösség azáltal kívánja elérni, hogy a vasutakat „újjaélesztik”, javítják versenyképességüket. Ezt elsősorban a Transz-Európai Hálózat (TEN) közlekedési programjainak keretében tervezik. A program tervei között valóban a vasúti projektek vannak többségben, de megvalósulásuk a közeljövőben kérdéses. A Közösség a szubszidiaritás elvének megfelelően a programok megvalósítását a tagállamok hatáskörébe utalta. A társfinanszírozás elvének megfelelően a Közösség legfeljebb 10%-át (kohéziós országok) fizeti a beruházásoknak. Ez ahhoz vezet, hogy források hiányában a beruházások megvalósítása késik. Sokan támadják a TEN programot azzal az indokkal, hogy csak további forgalmat gerjeszt és természetes élőhelyeket vág részekre.

A környezeti szempontok politikai és beruházási döntésekbe való integrációját szolgálják a stratégiai környezetvédelmi értékelés (SEA) módszerei, melyek a lehetséges károk felbecsülését és a reális alternatívák értékelését kell, hogy szolgálják. Hatásuk azonban korlátozott, mivel a döntési folyamat során csak az utolsó lépésben kapcsolódnak be.

<sup>1</sup>Lásd erről: Roads and Economy. State-of-the Art Report. T and E. Brussels, 1996.



Nyolc tagállamban (Ausztria, Dánia, Finnország, Hollandia, Svédország, Nagy-Britannia, Belgium flamand régiója és Luxemburg) már folyamatban van a nemzeti közlekedési/környezeti stratégia kialakítása, de alkalmazására még nem került sor.

Ahhoz, hogy az EU eredményesen tudjon felépíteni, szükség van a konszenzussal eldöntendő kérdések számának csökkentésére. Akkor lesz kialakítható a Közösség által a mobilitás-csökkentés egyik eszközének tartott hatékony és igazságos árrendszer, ha az adózási kérdéseket kétharmados szavazással lehet eldönteni. Amíg azonban a tagállamok féltve őrzik adókivetési jogukat, addig nem lesz biztosítható az optimális útvonal, a legkevesbé káros üzemanyag, vagy közlekedési mód kiválasztása.

A közlekedés keresletének árugalmassága nagyon kicsi. Megfelelő helyettesítő szolgáltatások (azonos színvonalú tömegközlekedés) hiányában nagyon kevesen fognak lemondani kényelmes autójuk használatáról. A tömegközlekedési szolgáltatások és a gépkocsi-használat költségei között fennálló különbség sem ösztönöz a helyettesítésre. Amennyiben a személyautó-használat költségeinek emelkedése a tömegközlekedési eszközök jegyárainak relatív csökkentésével (a szolgáltatások emelkedésével együtt) párosulna, akkor realisabb elvárás lenne a közlekedési szokások átalakulása. Azonban az államok nagy részében, mint Finnországban, Dániában és az Egyesült Királyságban, a tömegközlekedési eszközök használatának költségei emelkedtek a legnagyobb mértékben. Ez tovább fokozta a személyautó közlekedés amúgy is előnyös helyzetét.

Ugyanez igaz az áruszállításra is. Amennyiben a vasúti fuvarozás színvonalának, rugalmasságának növelésével párhuzamosan drágulna a közúti közlekedés ára, akkor elvárhatóbb lenne a változás.

Az elmúlt évtizedekben a közlekedési ágazatok piaci részesedésének aránya kedvezőtlenül változott. A közúti és légi közlekedés térnyerése folytatódott, miközben a vasúti és vízi szállítás veszített jelentőségéből. E folyamatok következtében a fő európai közlekedési folyosókon, illetve csomópontokban olyannyira megnőtt a zsúfoltság, hogy a távoli régiókból megnehezedett a centrumok elérése, versenyhátrányba kerültek ezáltal e területek. A belső kohézió és területi integráció megteremtése is jelentősen megnehezült. A probléma megoldásának érdekében 2010-ig az Európai Unió két fő célt tűzött ki: a közlekedési ágazatok közötti verseny szabályozását, továbbá a vasúti, a belvízi és tengeri közlekedés felzárkóztatását. További feladat a közlekedési útvonalak közötti kapcsolatok megterem-

tése, a különböző közlekedési módok integrálása és a szűk keresztmetszetek megszüntetése. Továbbra is aktuális az igazságos árrendszer kialakítása.

## **2. A magyar közlekedéspolitika nem a környezetbarát megoldásoknak kedvez**

A II. fejezet azt mutatja be, hogy hogy mennyire tévesek és rosszak a hazai közlekedéspolitika súlypontjai:

- a meglévő úthálózat karbantartása és a felújítása helyett az új autópályák építésére összpontosít,
- a környezetbarát közlekedési módok támogatása helyett a közúti közlekedést, az autógyártást és a légiközlekedést támogatja hatalmas összegekkel és kedvezményekkel.

A magyarországi úthálózat állapota messze elmarad a kívánatostól. Erre a következtetésre jutott a Világbank 1999. évi országtanulmánya is. Ezért ésszerűtlen az autópálya-építés az egyéb közlekedési ágazatokban történő beruházások rovására. Az elmaradt fenntartási és felújítási munkákat kell elvégezni, a már meglévő utakat és hidakat kell korszerűsíteni.

Az Európai Unió 1997-es Helsink-i Csúcskonferenciája elfogadta „Az európai közlekedéspolitika felé” (Towards a European Wide Transport Policy) című határozatot, amely kimondja, hogy „hangsúlyt kell helyezni a meglévő infrastruktúra és az ehhez kapcsolódó szolgáltatások jobb használatára”. Magyarországon évente a szükséges összegnek csak a felét, vagy még ennél is kevesebbet fordítanak karbantartási feladatokra a 30000 km hosszú főúthálózaton. Az önkormányzatok kezelésében álló, összesen 105 ezer kilométer hosszú utak helyzete még ennél is rosszabb.

1983 óta a kormány nem fizeti ki az általa a Magyar Államvasutak Rt.-től megrendelt szolgáltatásokat. A rendszerváltást követően megszűnt az a lehetőség, hogy a nagyvolumenű magyar-szovjet áruszállításon képződött nyereségből finanszírozzák a személyszállítás veszteségét. Ezért súlyosan veszteséggé vált a MÁV személyszállítási ágazata, és ezzel együtt az egész vállalat. Ennek következtében nemhogy a vasút versenyképességét fokozó beruházásokra nincs lehetőség, de még a szükséges állapotmegőrző és felújítási munkálatokra sem jut elegendő pénz. Ennek következtében a pályák és a gördülőállomány egyaránt jelentősen leromlott.

A MÁV Rt. szükséges beruházási forrásainak napjainkban is csak kevesebb, mint 80 százaléka áll

rendelkezésre, de az elmúlt évtizedeket általában a 60 százalékos alatti forrás jellemezte. Az állam e gyakorlatát ellentétben az EU Tanácsának 1191/69. számú rendeletével, amely kimondja, hogy amennyiben az állam kötelező érvénnyel megrendel tömegközlekedési szolgáltatásokat, és a viteldíj-bevétele nem fedezi annak költségeit, akkor az államnak kell a veszteséget fedeznie. A kormány ezzel együtt hatalmas, évi több tíz milliárd forintos támogatásban részesíti a MÁV-ot, de teljes veszteségének a korlátlan finanszírozását joggal vonakodik vállalni a MÁV gazdálkodásában megfigyelhető lazaságok miatt.

A VOLÁN helyzete a finanszírozás szempontjából hasonló a MÁV-éhoz, bár a támogatási igénye jóval kisebb. A Budapesti Közlekedési Vállalatnál is hasonlóan kedvezőtlen helyzet figyelhető meg. 1990 óta a Fővárosi Önkormányzat jelentősen csökkentette a BKV-nak nyújtott támogatását: 1990 és 2002 között – 2000. évi áron számolva – összesen 352 milliárd forintot vont el a BKV-tól ahhoz képest, mintha minden évben szinten tartotta volna az 1990. évi támogatást. A forgalomszervezés terén is viszonylag kevés olyan intézkedést hozott a Fővárosi Önkormányzat, amelyek a tömegközlekedést támogatták volna.

Az Európai Unió 1995-ben megjelent „Igazságos és hatékony árak felé a közlekedésben” című zöld könyve és az 1998-ban közzétett „Az infrastruktúra használatának igazságos megfizettetése” című fehér könyve egyértelműen megállapítja, hogy az Európai Unió minden tagországában jelentősek a közúti személy- és teherszállítás azon költségei, amelyeket nem a használó fizet, és hogy ezeket a költségeket – a szennyező fizet elv értelmében – érvényesíteni kell a közlekedés áraiban. Az Európai Unió 2001 júniusában tartott göteborgi csúcstalálkozóján ennek megfelelően kinyilvánította, hogy „az Európai Bizottság ki fogja dolgozni azokat a kereteket, amelyek lehetővé teszik, hogy 2004-ben a különböző közlekedési módok használatának ára jobban tükrözze a társadalomnak okozott költségeket”.

Magyarországon az üzemanyagokkal kapcsolatos állami adóbevétel 1990 óta folyamatosan csökken. A munkabért terhelő adókból és járulékokból származó állami bevétel 1990 és 2000 között összességében az infláció mértékének megfelelően emelkedett, ezzel szemben a jövedéki és fogyasztási adókból (amelyek túlnyomórészt az üzemanyagadók teszik ki) eredő bevétel jóval kisebb ütemben emelkedett, mint az infláció.

A teljes adótartalom fokozatosan csökken: 1998 júliusában 70,9 százalékos, 1999 szeptemberében 66 százalékos, 2000. május 26-án pedig 59,8 százalékos volt

a benzin adótartalma. (Ezek az adatok tartalmazzák a jövedéki adót is és az áfát is.)

Mivel a legkülönbözőbb számítások is azt igazolják, hogy az üzemanyagokban realizált és a gépjárművekre kivetett adók és díjak nem érik el a közúti közlekedés által okozott károkat, ha ez az adótartalom csökken, a fedezetlen károk még nagyobbak lesznek.

*Nemcsak a benzin adótartalma és az ebből származó állami adóbevétel csökkent az elmúlt években, hanem az üzemanyagok reálértékén vett ára is.* 1992 óta az inflációnál jelentősen kisebb mértékben emelkedett például a 95-ös oktánszámú benzin ára. 1991 és 2001 között az infláció 405 százalékos volt, ugyanakkor például a 95-ös ölmotatlan benzin ára csak 276 százalékkal emelkedett. Ez a gyakorlat rejtett támogatást nyújt a súlyosan környezetkárosító közúti közlekedésnek.

Ugyanakkor a gázolaj ára némileg nagyobb mértékben nőtt, mint az infláció. Az általános forgalmi adó (áfa) nélkül számított növekedés azonban épp az inflációnak felelt meg. Azt is figyelembe kell venni, hogy a gázolaj jövedéki adója jóval alacsonyabb, mint a benziné, pedig a gazdasági és környezetvédelmi indokok egyaránt amellett szólnak, hogy az adó nagysága egyforma legyen mindkét üzemanyagnál, sőt lehetőleg inkább a gázolaj adója legyen magasabb.

A gázolaj kedvezményezettsége megszüntetésének egyik legfontosabb indoka, hogy a legújabb kutatások szerint a dízelmotorok kipufogógáza jóval veszélyesebb a környezetre és az egészségre, mint a benzinmotoroké. További indok, hogy a gázolajat használó tehergépkocsik és egyéb haszongépjárművek az utakat sokkal erősebben rongálják, mint a személygépkocsik.

Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikájában hangsúlyozza, hogy a benzin és a gázolaj adóinak egyforma nagyságúaknak kell lenniük. A magyarországi üzemanyagár-képzési tendenciák sértik az Európai Közösségekkel kötött társulási szerződést is.

Az üzemanyagok adótartalmának emelésével szemben a leggyakrabban hangoztatott érvelés, hogy inflációt gerjeszt. Ezzel szemben több nemzetközi kutatás éppen arra mutatott rá, hogy a súlyosan környezetszennyező és egészségkárosító tevékenységek és termékek fokozott megadóztatása az osztársadalmi költségek csökkentését segítené elő, ami hozzájárulhat az infláció tartós mérsékléséhez és a gazdaság versenyképességének javításához.

*Az állam 2000-ben mintegy 90 milliárd forint vámot és adót engedett el a magyarországi autógyáraknak.*

Az államháztartási törvény, valamint a jogalkotásról szóló törvény szerint az állami költségve-

tést érintő döntések meghozatala előtt meg kell vizsgálni azok társadalmi-gazdasági hatásait. Tudomásunk szerint ilyen vizsgálatok a jelen esetben nem készültek, és semmi sem támasztja alá azt, hogy ezek a támogatások a lehető leghatékonyabban szolgálnák a magyar társadalom érdekeit. Szintén az államháztartási törvény írja elő a költségvetési pénzek felhasználásának nyilvánosságát és átláthatóságát. Ezzel szemben még az országgyűlési képviselők sem kaptak tájékoztatást az említett támogatás nagyságáról. Az autógyártásnak nyújtott kedvezmények egy súlyosan környezetszennyező tevékenység közpénzekből történő támogatását jelentik.

Az ilyen jellegű támogatás feltehetően ellenkezik a Magyarország által is aláírt nemzetközi megállapodásokkal, valamint ellentétes az Európai Uniónak a környezet védelméről és a gazdasági verseny szabadságáról szóló irányelveivel.

Az autógyárak támogatása gazdaságilag ésszerűtlen, mivel ezt az összeget sokkal hatékonyabban lehetne felhasználni egyéb területeken. Ezt jól példázza az egy foglalkoztatottra jutó támogatás, ami a „hazai” személygépkocsi-gyárak esetében (az összes 6 ezer foglalkoztatottal számolva) évi 16 millió forintot tesz ki! Ha valóban munkahelyet szeretnénk teremteni, akkor ebből a pénzből más ágazatokban sokkal több tartósan megmaradó munkahelyet lehetne létesíteni minden évben. Ezek a gyárak ráadásul a beruházási lehetőséggel együtt megkapták a hazai piac nagyobbik részét is.

Az így nyújtott támogatás mélységesen erkölcstelen is, hiszen eközben éles viták folynak arról, hogy nyújtson-e az állam ennél nagyságrenddel kisebb többlettámogatást az élet megőrzését szolgáló egészségügynek, az oktatásnak, a kultúrának, a tudományos kutatásnak, a környezetvédelemnek, azaz a jövőnket alapvetően meghatározó ágazatoknak.

A Suzuki botrányos tevékenységéről – melyhez a mindenkor magyar kormányok asszisztálnak – a kötet megfelelő helyén olvashatók a részletek.

A légi közlekedés környezeti kárai jelentősek, és gyorsuló ütemben nőnek. Hatásai a helyi zajtól a globális éghajlatváltozásig terjednek. A repülés fajlagosan sokkal több energiát emészt fel, mint a többi közlekedési mód, és lényegesen hozzájárul az üvegházhatáshoz. Mindezek ellenére semmiféle környezetvédelmi adó nem terheli, például nincs repülési adó, nincs fogyasztási (jövedéki) adó a repülőgépek üzemanyagán, és a nemzetközi járatokra áfát sem kell fizetni. Ennek ellenére a magyar kormány mindent megtesz a MÁLEV kötpénzekből történő életben tartására és a hazai légiközlekedés fejlesztésére.

A nagymértékű állami támogatásokat általában a légi közlekedés fokozódásától várható kedvező gazdasági hatásokkal indokolják. E vélekedés hibáit bizonyítják az EU-ban megfigyelt tendenciák.

Az Európai Parlament elfogadta azt a határozatot, amely sürgeti a kerozin adóztatását azon légi járatok esetében, melyek az EU-tagországo kból indulnak. A dokumentum kijelenti, hogy amennyiben egy szélesebb körű nemzetközi egyezmény kivihetetlen, akkor az EU-nak egyedül is meg kell tennie ezt a lépést. Sőt, másfajta környezetvédelmi díjakat is be kell vezetnie, például olyanokat kivetnie, amelyek a repülőgépek szennyezőanyag-kibocsátásától függenek.

Mindezek miatt a légiközlekedés hazai fejlesztésére irányuló törekvéseket újra kellene gondolni.

Az áruszállítás alágazati munkamegosztása terén a fenntartható fejlődés tekintetében rosszabb helyzetben vagyunk, mint az EU, hiszen ott a környezetkímélőbb vasúti, vízi és csővezetéki szállítás aránya 57,5 százalék, míg nálunk csupán 49,0 százalék volt 1997-ben, de 2000-re ez az arány már gyorsan, 40,4%-ra romlott. *Nem igaz tehát, hogy Magyarország a közlekedési munkamegosztás terén környezetvédelmi szempontból még mindig jóval előnyösebb helyzetben van, mint az EU országai.* 1990 és 2000 között Magyarországon általában a környezetileg kímélőbb szállítási módok – főleg a vasút – visszaszorultak, a környezetet fajlagosan leginkább terhelő közúti közlekedés aránya pedig 22,5%-kal nőtt. Ausztriában a szállítási szerkezet változásában a környezetileg kedvezőbb elmozdulás figyelhető meg.

Ezen tények mellett komoly jelzésként kell kezelni az EU azon törekvését is, hogy a jóval környezetkímélőbb vasút arányát növelni szándékozik.

### **Javaslatok:**

1. Fokozatosan fel kell számolni a közúti közlekedésnek nyújtott közvetlen és közvetett támogatásokat.
2. Új autópályák építése helyett a meglévő közúthálózat karbantartására és felújítására kell helyezni a hangsúlyt.
3. A vasutat és a tömegközlekedést kell támogatni, ily módon is a társadalmi optimumra törekedve, kiegyenlítve a közút okozta negatív externáliákat (a környezetben és az emberi egészségben okozott kiegyenlítetlen károkat).
4. Meg kell szüntetni a hazai autógyártás gazdaságilag is indokolatlan támogatását.
5. Nem szabad a környezetre kiváltképpen káros légi közlekedésre pazarolni az adófizetők pénzét.

### 3. Közlekedésünkben a nemzetközi áruszállítás aránya nagyobb, mint a hazai

1990 és 2000 között az EU-ból származó importunk *volumene* háromszorosára, exportunk pedig 2,5-szeresére nőtt. Az EU részesedése a magyar importban 49%-ról 58,5%-ra, az exportban 45,4%-ról 75,2%-ra emelkedett. Az EU-val folytatott külkereskedelmünkben *a származás, illetve rendeltetés szerinti forgalom kisebb, mint a szerződés szerinti forgalom (amely a közvetítői kereskedelmet is tartalmazza), ezért az exportnál 85%-os, az importnál pedig 88%-os arányt indokolt figyelembe venni.*

A külkereskedelmi forgalom ugrásszerű növekedésével szemben *a vámbevételek zuhanásszerűen csökkentek.* Ez pedig a szállításból adódó környezeti és egyéb károk növekedését ellentételező bevételről fosztotta meg a magyar költségvetést.

Az elmúlt tíz év alatt a Magyarországból az EU-ba történt kivitel tekintetében a változás lényegesebb jellemzői a következők:

- A magyar-EU közvetlen forgalomban a tonnában kifejezett kivitel az 1991. évi 8,4 millió tonnáról 2000-re 10,7 millióra, vagyis 27,9%-kal nőtt.
- A forgalom értéke ezzel egy időben 4,8 milliárd euróról 22,9 milliárd euróra nőtt.
- Ezek eredményeként az export fajlagos értéke az 1991. évi 578 euró/t-ról, 2000-re 2144 euró/t-ra emelkedett.
- Tonnában mérve legnagyobb mennyiséget a szomszédos Ausztriába vittünk ki, 1991-ben 3,4 millió tonnát, 2000-ben 3,7 millió tonnát.
- Értékben kifejezve Németország vezet, ahova 1991-ben 2,2 milliárd euró, 2000-ben már 11,4 milliárd euró összegű export valósult meg.

Az EU-ból Magyarországra történő behozatal adatai a következő lényeges változásokat mutatják:

- A magyar-EU közvetlen forgalomban a tonnában kifejezett behozatal az 1991. évi 3,9 millió tonnáról 2000-re 7,1 millió tonnára, vagyis 81,1%-kal nőtt.
- A forgalom értéke ezzel egy időben az 1991. évi 5,2 milliárd euróról 2000-re már 20,3 milliárd euróra nőtt.
- Ezek eredményeként az import fajlagos értéke az 1991. évi 1334 euró/t-ról, 2000-re 2861 euró/t-ra emelkedett.
- Tonnában mérve legnagyobb mennyiséget Németországból hoztunk be, 1991-ben 1,3 millió tonnát, 2000-ben már 2,1 millió tonnát.

• Értékben kifejezve is Németország vezet, ahonnan 1991-ben közel 2 milliárd euró, 2000-ben pedig 8,9 milliárd euró összegű import valósult meg.

Néhány általános megállapítás az EU-val megvalósuló export és import összevetésével kapcsolatban:

- Az export és az import fajlagos tonna értéke közötti különbség az 1991. évi 756 euró/t-ról 2000-re 717 euró/t-ra mérséklődött, illetve a hányados is erőteljesen csökkent (import/export az 1991. évi 2,31-ről, 2000-re 1,33-ra) – bár továbbra is az importé magasabb.

- Ennek eredményeként a fuvar költség iránti érzékenység elvileg csökkent, ugyanakkor a nemzetközi versenyképesség fokozódása a költség abszolút értékének mérséklésére kényszerít. *Ez viszont a fajlagosan olcsóbb vasúti fuvarozás felé kell, hogy terelje a szállítást a megfelelő körülmények megteremtése esetén.*

- A termelés folyamatos ellátásának biztosítására elsősorban a vasúti szállítás képes, mivel hétvégen és ünnepnapon a közúti áruszállítást az EU-ban szigorúbban korlátozták, mint Magyarországon.

A fenti adatok az exportnál a rendeltetés, az importnál a származás szerinti statisztikai feldolgozást tartalmazzák. Ezeknek a szerződés szerinti értékre való meghatározásához a közvetítői kereskedelemmel való korrekció szükséges, hogy a külkereskedelmi forgalom természetes súlyban mért adatainak tényleges nagyságát kapjuk meg.

2000-ben az egyes szállítási módokon belül *a nemzetközi áruszállítás százalékos súlya* – árutonna-kilométer teljesítmény szerint – az alábbi volt:

Vasúti	Közúti	Vízi	Légi	Csővezetékes	Összesen
75,5	36,5	95,6	100,0	78,3	53,3

A fentiekből megállapítható, hogy *a külkereskedelem szállítási igénye egyes módokban meghatározó arányt foglal el, de az összesen belüli aránya is 53,3%-ot tesz ki.*

Az elmúlt évtized nagy felfutását Magyarországnak az EU-val folytatott külkereskedelmében a külgazdasági orientáció-váltás okozta, tehát ebben az értelemben egy egyszeri tényezőről van szó. Az Európai Közösség bővítési tapasztalatai alapján viszont levonható az a következtetés, hogy az újonnan belépők külkereskedelme a Közösséggel ugrásszerűen megnő, tehát arra számíthatunk, hogy ez a dinamikus folyamat folytatódni fog. Ez még inkább alátámasztja mondanivalónkat: a tovább növekvő forgalmat a vasútra kell terelni, a közút ebben nem lehet megoldás.

## **Javaslat:**

Az EU-val realizálódó áruforgalom várhatóan továbbra is dinamikus növekedése miatt mindenképpen a jóval kevesebb környezeti kárt okozó vasúti szállítást kell igénybe venni és fejleszteni a nemzetközi áruszállításban.

## **4. A be nem szedett tranzitdíjak összege meghaladja az összes EU-támogatás nagyságát**

*A közlekedés okozta fedezetlen környezeti károkat (externális költségeket) a nemzetközi gyakorlatban a GDP 5–8%-ára szokták becsülni. A vásárlóerő-paritásos GDP-re vetítve Magyarország esetében 2000-ben ez 1605–2235 milliárd Ft közötti értéket ad. A közlekedés okozta környezeti károk közel 90%-a a közúti közlekedésből származik. Magyarország esetében a fekete gazdaság és a szürke gazdaság nagy súlya miatt, amely szinte csak a közúti szállítást veszi igénybe, a közúti közlekedés által okozott károk aránya meghaladhatja a 90%-ot.*

Kiszámoltuk, hogy mennyivel kevesebb tranzitdíjat szedtünk be a gépjárműadóról szóló törvényben előírt mértékhez képest (amelyet egyébként az EU is elfogadott). Magyarország 1992 és 2001 között az említett adókedvezménnyel gyakorlatilag 2,74 milliárd euró összeggel támogatta az EU-vonatkozású, a környezetet fokozottan terhelő közúti áruszállítást. A viszonyosságot figyelembe véve (azaz levonva a tranzitáló magyar nehézárműveknek az EU által adott kedvezményeket) ez a támogatás még mindig tetemes, kb. 1,6 milliárd euró nagyságú. Az EU országain átmenő magyar kamionok hasonló kedvezményekben részesülnek. Tekintve azonban, hogy az általuk megtett átkm kb. csak 40–50%-a az EU országaiénak, a viszonyosságot ilyen mértékben indokolt figyelembe venni. Ezért a fent említett 2,74 md EUR összeg kb. 1,1–1,3 md EUR lesz. Mindez azonban nem változtat a tényen, hogy a fuvarozók által okozott károkat nem ők fizetik meg, hanem mindkét esetben a lakosság viseli.

*Ugyanezen időszak alatt az EU-tól csupán 1 milliárd euró összegű támogatást kaptunk (beleértve mindenfajta közvetlen és közvetett támogatást). Tehát összességében nem mi kaptunk támogatást, hanem valójában Magyarország részesítette támogatásban az EU-t. Például 2000-ben az időközben növelt PHARE segélyek központi költségvetésbe befolyt összege 68 milliárd Ft-ot tett ki (ráadásul ezek igénybevétele*

olyan feltételek teljesítéséhez kötött, amelyek az EU-beli szállítókat részesítik előnyben), ezzel szemben csak az elengedett nemzetközi útdíj összege 83,1 milliárd Ft-ot ért el, tehát 15,1 milliárd Ft-tal magasabb volt, mint az összes folyósított támogatás összege.

*Az infrastrukturális károkat az Európai Közlekedési és Környezetvédelmi Szövetség (T&E) tanulmányából átvett eljárással állapítottuk meg: a németországi közutak igénybevitelét tekintve mekkora költség jut a tehergépjárművekre tonna-kilométerre vetítve. 1994. évi áron ez az érték autópályán 0,093 euró/tkm, egyéb közúton pedig 0,272 euró/tkm. Számításainknál ezeket az értékeket használtuk fel, mint költség-együtthatókat.*

1991 és 2000 között a magyar közúti hálózat az EU-val lebonyolított kereskedelmünk, valamint az EU-érdekeltségű, rajtunk áthaladó tranzit miatt összesen 3 217 millió euró kárt szenvedett el. Mivel azonban a hazai teherjárművek is okoznak infrastruktúra-károkat az EU országain áthaladva, ez esetben is indokolt a viszonyosság figyelembe vétele, a fenti arányoknak (40–50%) megfelelően. Ezek a hihetetlenül nagy (de megbízhatóan dokumentált) összegű károk újabb nyomós adalékként szolgálnak amellett, hogy mind az uniós országoknak, mind Magyarországnak létérdeke e közúti áruáramlás minél nagyobb hányadát vasútra terelni.

*Nem a használók fizetik meg a határátkelőhelyek korszerűsítését. A magyarországi határátkelő-helyek korszerűsítését 30 százalékban a PHARE segélyek támogatják. A beruházások 70 százalékát, valamint az ezt követő összes működési költséget a magyar államnak kell állnia. Ez a gyakorlat szintén ellentétes az EU „szennyező/használó fizet” elvével.*

2000-ben Magyarországon a vasúti áruszállítás teljesítményének több mint 81%-a villamos vontatású pályákon történt. Ezáltal a vasút kevésbé érzékeny az alkalmankénti olajválságra. A közúti szállítás ugyanis 100%-ban olajfüggő, a vasúti vontatás közvetlenül csak 30%-ban. Egy árutonna továbbítása vasúton csak kb. egytized annyi energiát igényel, mint közúton. Tehát a vasúti vontatásnak az importált olajtól való közvetlen függőssége (a két hatás multiplikálása eredményeként) csak kb. 1/30-a a közúti áru fuvarozásnak.

A vasút fajlagos baleseti mutatója csak 1/33-a a közútiénak. A közúti áruszállítás legalább 3-szor akkora területet foglal el, mint a vasút. Azonban az autópályák melletti levegő- és zajszennyezett sávot is figyelembe véve, a közút területfoglalása legalább 10-szer akkora, mint a vasúté.

A környezeti és egészségi károk kiszámításakor csak az uniós tagországok, illetve az azokkal forgalmat lebonyolító országok tehergépkocsijainak számát, valamint azt a többletdíj-mértéket vettük figyelembe, amelyet az Európai Közlekedési Miniszterek Konferenciájának tanulmánya szerint a tehergépjármű-használóknak meg kellene fizetniük, hogy azok fedezzék az általuk okozott környezeti és egészségi károkat. A Magyarországot ért környezeti károk összege 1991 és 2000 között évente 25 és 40 millió euró közötti sávban helyezkedett el. Ezen teljes időszak alatt a károk összege (kamatok nélkül) mintegy 326 millió eurót tett ki. (Mindez a fentebb kimutatott infrastruktúra-károkon felül értendő.) Ugyanilyen módon kiszámoltuk a magyar kamionok által az Európai Unióban okozott károk összegét, amely az utóbbi időben dinamikusan nőtt: az 1991. évi 11 millió euróról 2000-re 46 millió euróra ugrott. Ezzel az EU országok lakosságának okozott károk összege az említett időszak alatt meghaladta a 223 millió eurót.

Tehát az EU-beli, illetve az EU-ba szállító kamionok másfélszer annyi kárt okoztak a magyar környezetben, mint a magyar kamionok az EU országaiban. A magyar fuvarozók költségei is jóval nagyobbak az EU-ban, mint a külföldi fuvarozóké nálunk. Tehát durván becsülve ezen a téren Magyarország kétszer annyi kárt szenved el az EU-tól, mint az EU Magyarországtól.

A Magyarországgal szomszédos országokban az üzemanyagok ára alacsonyabb. Az árkülönbséget kihasználva óriási mennyiségű üzemanyagot hoznak be a személy- és tehergépjárművek üzemanyag-tartályaiban. Szakértői becslések szerint ez megfelel a Magyarországon felhasznált összes üzemanyag 30 százalékának. A kiesett adók, vámok és egyéb díjak miatt a magyar államot évente több mint 100 milliárd forint kár éri. (A 2001. évi adat: 125 milliárd Ft.)

Az EU és hazánk között 2001-ben megkötött Megállapodás szerint a közúti járművek tartályai-ban lévő üzemanyag bevitele a mindenkor másik Szerződő Fél területére mentes a vám, valamint minden adó és díj alól. Ez azzal jár, hogy a nálunk tranzitáló nyugat-európai járművek a környező országokban olcsón megvett üzemanyagot Magyarország területén használják fel; itt szennyeznek, de adóbevétele számunkra ebből nincs.

A Megállapodás elfogadása azt is jelenti, hogy el kellett törölni még azokat az igen enyhe (részben 2000-ben hozott) jogszabályokat is, amelyekkel az állam megpróbálta elérni, hogy az áthaladó járművek Magyarországon is vegyenek üzemanyagot.

Az utóbbi időszakban a cigarettacsempészet is óriási méreteket öltött. A VPOP számításai szerint évi

7,5 milliárd forint vám, jövedéki adó és áfa kifizetését kerülik el a cigarettacsempészettel. Mindez még kiegészül napidíj- és bérletszámolási anomáliákkal, további 10–20 milliárd Ft bevételkiesést okozva a költségvetésnek. Az adó- és járulékfizetési csalás következtében a vasút versenyképessége 1998-ban több, mint 20 milliárd Ft-tal rosszabb volt, mint a közúté.

Az Országgyűlés 2001 júniusában elfogadta a 2001. évi LXI. törvényt az Európai Közösség és a Magyar Köztársaság közötti közúti áru fuvarozás meghatározott feltételeinek kialakításáról és a kombinált fuvarozás elősegítéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről. Annak ellenére került erre sor, hogy a környezetvédő civil szervezetek határozottan tiltakoztak ellene: e megállapodás gazdaságilag káros, hozzájárul a környezet fokozottabb pusztításához, továbbá ellentétes több hatályos jogszabállyal.

*A Megállapodás látszólag a kombinált fuvarozás előnyben részesítését kívánja szolgálni, azonban a kombinált fuvarozásra vonatkozó része jórészt általános kívánalmakat említ, és határidőhöz nem kötött feladatok megvalósítását jelöli meg. Ugyanakkor a közúti teherforgalom számára újabb jelentős konkrét kedvezményeket biztosít, ami tovább növeli a közúti fuvarozás versenyelőnyét az egyéb fuvarozási módokkal szemben.*

Az EU kénytelen közlekedési koncepciót váltani a közúti közlekedés túlzott felfutása miatt. A lakosság egyre növekvő része, félve a csatlakozó országok kamionjainak túlzott szennyezésétől, emiatt is ellenzi az EU bővítést. Ennek elhárítása a vasút-orientáltabb és ezzel környezetkímélőbb közlekedéspolitikai kidolgozásával és végrehajtásával valósítható meg. Ezért újabb EU-fejlesztési eszközöket is igényelhetünk, mert az ő környezetüket védjük a vasúti szállítás arányának növelésével. További előny, hogy ezzel az EU-országok vasútjai is több munkához jutnak.

A jugoszláv helyzet kedvező alakulása következtében teljes mértékben átrendeződik a közút és a vasút jelenlegi regionális pozíciója. Most már vasúton elérhető Jugoszlávia és onnan egyéb országok is. Ezzel megszűnt annak alapvető indoka, hogy a külföldi kamionosok szinte adómentesen használják a magyar úthálózatot.

## **Javaslatok:**

1. Az EU-val folytatott tárgyalásokon ismertetni kell, hogy elengedett úthasználati díjak formájában mi nagyobb arányban támogatjuk az EU-t, mint ahogy az minket az összes támogatási alapjából.

2. Fokozatosan olyan mértékű úthasználati díjat kell bevezetni a 12 tonna megengedett összsúly feletti tehergépjárművekre, amely fedezi az általuk okozott összes költséget.
3. A kölcsönösen nagyméretű, egymásnak okozott közúti hálózati károk mérséklése, valamint az azzal kapcsolatos egyéb anomáliák kiküszöbölése érdekében az áruforgalmat minél nagyobb mértékben át kell terelni a vasútra.

## 5. A hazai közlekedés nem szennyezi jobban a környezetet, mint a nyugat-európai

A közelmúltban készültek el és léptek hatályba hazánkban azok a levegővédelmi jogszabályok, amelyek új szemléletben, struktúrában, az európai jogharmonizációs követelményeknek is eleget téve fogalmazzák meg, illetve rögzítik e terület követelményeit. Szempontunkból e csomag fontos elemei a 21/2001. (II:14.) Kormányrendelet a Levegő védelmével kapcsolatos egyes szabályokról, a 14/2001 (V.9) KöM-EüM-FvM együttes rendelet amelyek mellett a légszennyezettségi határértékeket szabályozza, valamint a 18/2001. (V.23.) KöViM-BM-KöM együttes rendelet a gépkocsik környezetvédelmi felülvizsgálatáról és ellenőrzéséről.

Az egészségügyi *határértékek* mellett ökológiai határértékeket is megadtak az ökológiailag érzékeny területekre, továbbá a rákkeltő szennyezők és az ülepedések megengedett értékeit, melyek között közlekedési eredetűek is vannak. A határértékek az EU vonatkozó értékeivel harmonizálnak, átmeneti időszakokra vonatkozó tűréshatár lehetőségekkel.

A terhelés-megelőzés, kezelés egy másik fontos területén a *környezeti hatásvizsgálat (KHV)* formájában ugyancsak új, az európai jogharmonizációnak is eleget tevő jogszabály született (20/2001. számú kormányrendelet). A tevékenységek, létesítmények egy csoportjához környezetvédelmi engedély csak részletes KHV mellett adható, míg egy másik csoportja a környezetvédelmi felügyelőség döntése alapján kötelezhető részletes KHV-re. A fontosabb közlekedési létesítmények, fejlesztések és a kapcsolódó üzemi, valamint jelentősebb városi, forgalomvonzó létesítmények is hatásvizsgálatra kötelezhetők.

A rendszeresen mért légszennyezők közül a  $\text{NO}_2$  és a szálló por az a két komponens, mely a kültéri levegőben főleg a közlekedésből származik. Ugyancsak a gépjárművek kipufogó gázaiból kerül

a környezetbe az egészségkárosítás szempontjából több fontos további, bár rendszeresen nem mért anyag, köztük a benzol és a formaldehid. Az első három légszennyezőre van hazai- és EU-határérték is, míg az utóbbira EU-javaslat nincs, de csaknem valamennyi EU-országban a magyar értékkel megegyező határérték van érvényben.

Nem közvetlen közlekedési eredetű az ún. másodlagos légszennyezőként megjelenő ózon. Az egészségkárosítás szempontjából a fent felsorolt öt légszennyező a legfontosabb a közlekedéssel kapcsolatban.

1990-ben az elhíresült „piszkos 12” város, majd 1997-ben már 20 település lakossága szívott szennyezett levegőt. A legutóbbi ÁNTSZ értékelés a 2000. nem fűtési félév adatai alapján szennyezettnek minősítette Budapestet, Szegedet, Sopront és Esztergomot. A 24 órára vonatkozó levegő-minőségi határértéket – a mérések 10%-ánál gyakrabban – mind a négy városban meghaladta az  $\text{NO}_2$  koncentrációja.

A  $\text{NO}_2$  mellett 13 város az  $\text{SO}_2$ , 10 város a por-szennyezettség miatt került a mérsékelt szennyezett levegő-minősítésű kategóriába. 109 település közül csak 50 településen volt megfelelő a környezeti levegő minősége. Az 1998/99-es besorolási időszakhoz képest viszont legújabbán a szennyezett települések száma 14-ről lecsökkent 4-re, a kieső 10 település közül 9 a mérsékelt szennyezett kategóriába került, 1 pedig – Almásfüzitő – megfelelő minőségű lett.

Az immisszió tekintetében az EU tagországok városai és városi lakossága is komoly légszennyezésnek van kitéve. A városi lakosság mintegy 15%-a potenciálisan veszélyeztetett a szénmonoxid perspektivikusan javasolt, és a fenntarthatóság szempontjait figyelembe vevő határértékének túllépése miatt. A közlekedési szempontból kritikus alsólégköri ózon a városi lakosság közel 50%-át, a szénhidrogének közül a benzol-veszélyeztetés mintegy felét érinti. A legkritikusabb és ugyancsak közlekedési eredetű nitrogénoxid és a finom por ( $\text{PM}_{10}$ ) veszélyeztetettség a városi lakosság 65 és 90 (!) százalékát érinti az EU tagországaiban.

Az 1999-es *nitrogén-dioxid* terhelési adatok a 30 perces időszámban mutatnak kis számú túllépéseket a  $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es határértékhez képest, elsősorban Pécs, Győr, Tatabánya és Vác tekintetében. A 2000/2001-es évek téli, fűtési időszakában végzett mérések 14,5%-a lépte túl a határértéket Budapesten; a vidéki városok között Székesfehérvár, Dorog, Balassagyarmat esetében 10% körüli, míg Esztergomban több, mint 50%-os volt a túllépések száma.

Az off-line állomások közül Esztergomban volt a legmagasabb a határérték túllépés gyakorisága: 40%, azaz 20 nap, ezt követi Sopron 4 nappal, Szeged és Budapest 1-1 nappal. A PHARE állomásokon 10% feletti  $\text{NO}_2$  szint túllépés nem volt, a legmagasabb előfordulás Budapesté, 1,3% a Széna téren, ami feltehetőleg egy napot jelent.

A CO maximális értékei sem érték el a határértéket a fővárosi és a vidéki ún. PHARE mérőpontokon. Ugyanakkor a szállópor a főváros forgalmasabb pontjain és több vidéki városban jelentős, a határértéket gyakran túllépő terhelést okozott.

Az alsólégtér ózon vonatkozásában 2001 nyarán 11 uniós és 5 egyéb országban (köztük Magyarországon) fordult elő határértéktúllépés, azaz a jelenleg az EU-ban és Magyarországon is érvényben levő tájékoztatási küszöbérték, a  $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$  feletti érték. A Magyarországról bejelentett egy határérték-túllépés augusztusban fordult elő az egyik állomáson, a mért megfigyelt legmagasabb koncentráció  $196 \mu\text{g}/\text{m}^3$  volt.

Vannak városok, amelyek rendszeresen a por-szennyezettség miatt kerülnek a mérsékelt szennyezett minősítésű települések közé, tehát a mérések 10-30%-ban határérték feletti (Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Dunaújváros, Mór, Oroszlány, Rakamaz, Gógánfa, Keszthely, Lenti). A budapesti PHARE állomások közül 10% fölötti volt a határérték túllépés két helyen (XXI. Csepel 12%, VIII. Baross tér 22%), ami 8, ill. 15 napon jelent elvben határérték-túllépést.

A formaldehid a kipufogó gázokkal magas koncentrációban ürül. Elsősorban az immunrendszert károsítja, már  $40\text{--}60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -es koncentrációban is, ami a Magyarországon több településen felmért lakások 10–15%-ában is előfordul.

Az ólom vonatkozásában határérték túllépés egyedül Budapesten fordult elő, 2000-ben, az OKI-ban végzett 25 mérés 8%-ában. Mióta megszüntették az ólomtartalmú benzin forgalmazását a környezet ólom szennyezettsége jelentősen javult. Tíz évvel ezelőtt a határérték 20, 30-szorosa is előfordult forgalmas közlekedési útvonalak környékén. Jelenleg az EU  $10 \mu\text{g}/100\text{ml}$  vér értéket javasol, Magyarországon lakosságra vonatkozó határérték nincs érvényben.

Az új rendeletben a korábbinál jóval szigorúbb a benzol határértéke. A szigorúság azért indokolt, mert a benzol emberekben is igazoltan rákos folyamatokat indíthat el, melynek leggyakoribb formája a leukémia, a fehérvérűség. A határérték betarthatóságára az ad reményt, hogy az üzemanyagokra szigorú előírások vonatkoznak. Azt azonban nem

lehet kiküszöbölni, különösen a régi, nem kellően karbantartott motorok esetében, hogy az égés során benzol keletkezzen.

Témánk szempontjából meghatározó jelentőségű az EU keretében a 90-es években két ütemben lefolyt *Auto-Oil program*, a jármű-emissziók és az üzemanyag, majd a levegőminőség javítása, szabályozása tekintetében. A levegőminőséget érintően meghatároztak öt kulcs-szennyezőt és azok javasolt terhelési szintjeit: CO (8 órás),  $\text{NO}_2$  (éves), benzol (éves), PM (éves),  $\text{O}_3$  (8 órás). A közösségi joganyag az elmúlt években további elemekkel bővült az Auto-Oil program eredményeként, így az üzemanyag-minőség, a járműemissziók és a műszaki ellenőrzési rendszerek területén.

A lakosság mintegy 50–55%-a érintett közúti és 8–10%-a vasúti *zajjal*, ami városi viszonyok között jóval magasabb szinten van, 60–65%-ra tehető. A forgalmas útvonalak közelében a mérések 98%-ában 65 dBA feletti zajkibocsátási szintet tapasztalhatunk, így például a főváros számos főútjánál 65 dBA szintnél jóval magasabb zajkibocsátást mértek.

Az egy főre jutó közlekedési eredetű szennyezőanyag-kibocsátás az Európai Unióban magasabb, mint Magyarországon.

### **Javaslatok:**

1. Jelentősen szigorítani kell a gépjárművek károsanyag- és zajkibocsátásának ellenőrzését, különös tekintettel a nagy futásteljesítményű járművekre.
2. Növelni kell a büntetések mértékét, különösen a visszaesők részére.
3. Meg kell erősíteni az ellenőrzéssel foglalkozó hatóságokat.

## **6. A hazai közlekedési hálózat fejlesztését nem szabad alárendelni a nemzetközi tranzitigényeknek**

A Transzeurópai Hálózatok (TEN) a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerinc-elemeit foglalják magukban, kialakításuk a közös közlekedéspolitikának is az egyik pillérét képezi.

A TEN kérdéskörében döntő szerepet kaptak a hálózat kialakításához szükségessé váló beruházások, 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 tervezet az EU magterületén elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva számít közel 5000 km nagysebességű új vasúti pálya megépülésére, míg innen távolodva a másik súlypontot a peremvidékek (Görögország, Portugália, Írország, Finnország) meglévő hálózatainak autópályákká, hagyományos, de korszerű, 200 km körüli sebességre alkalmas vasutakká, illetve autóutakká történő korszerűsítése jelenti. 2010-ig mintegy 400 milliárd eurót tesz ki a finanszírozási igény. Ezt döntő részben a projektek által közvetlenül érintett országoknak kell előteremteniük.

*A TEN koncepció arra épül, hogy az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli már meglévő, működő közlekedési rendszereket kell, hogy egymással összekössék. Közép- és Kelet-Európa csatlakozni kívánó országaiban viszont egyáltalán nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni megoldandó feladatnak. Ezekben az országokban ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a ma még hiányos nemzeti és regionális szintű hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek megfelelően képesek a régiókon és az egyes országokon belüli kapcsolatokat ellátni. A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a hiányzó belső kapcsolatrendszert, sőt, a transzeurópai gerincelemek hatékony működésének feltételét is képezi, hogy létezzen és jól működjön az alattuk feltételezett kapcsolati háló.*

Az Európai Unió szintjén a transzeurópai hálózatok keleti folytatása az 1991-ben Prágában rendezett I. Páneurópai Közlekedési Konferencián került napirendre. Az 1994-es krétai, második konferencia már kilenc konkrét folyosót jelölt ki, amelyeket az 1997-es helsinki, harmadik konferencia tízre bővített. Ezeknél a folyosóknál is szembevetendő az észak-déli kapcsolatok hiánya a közép-európai térségben.

1995-től a páneurópai hálózat Európai Unión kívüli – vagyis a TEN kiterjesztését jelentő – részére 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. Ezek az elemek azonban eleve csak másodlagos fontosságot kaptak, mert a *gerincelemeket kizárólag a Helsinki folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből korábban megtervezett kiterjesztő elemei jelentik.*

A TINA zárójelentése szerint a gerinchálózat 13497 km vasútvonalat, 12050 km közutat, 35 repülőtérrel, 11 tengeri kikötőt és 49 folyami kikötőt

foglal magába, továbbá a hálózat csomópontjait, termináljait. Kiépítése 2015-ig mintegy 66 milliárd eurót igényel. A kiegészítő hálózattal együtt 20423 km vasút, 18353 km közút, 38 repülőtér, 13 tengeri kikötő és 49 folyami kikötő képezi a teljes TINA hálózatot, az összes költség meghaladja a 90 milliárd eurót.

A TINA folyamat formális célkitűzése egy értékelési eljárás végrehajtása volt, a gyakorlatban azonban a végeredmény úgy funkcionál, mintha egy hálózatra vonatkozó politikai testületi határozat lenne. Ugyanakkor erre a hálózatra nem készült stratégiai környezeti értékelés; nem csupán szociális és környezeti, de hálózati szempontokat sem vett körültekintően figyelembe. Az utóbbi években fokozatosan ébrednek tudatára a különböző közép- és kelet-európai országok annak, hogy a sebtében elfogadott gerincvonalak egyáltalán nem úgy haladnak, ahogy arra a térség belső összefüggései alapján szükség lenne.

Míg a TEN hálózat alakítását Nyugat-Európában a *nemzeti hálózatok összekötésének szándéka* vezérelte, addig 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.

A szakmai célkitűzések rendszeresen ellentmondanak a dokumentum saját célrendszerének. A magyarországi területi kiegyenlítést, 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. A szakmai célkitűzéseknek igen nagy a tehetetlenségük, lassan változnak, és tulajdonképpen önálló életet élnek, függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől. Probléma 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.

### **Javaslatok:**

1. A tranzitot hordozó gerinchálózat kiépítése ne élvezzen prioritást a helyi hálózatokkal szemben.
2. Az európai közlekedési folyosók nem szűkíthetők le az autópályákra; sőt, azok elsősorban a vasútra kell, hogy épüljenek.

## 7. Magyarországon az autópályák kiépítése nem célszerű

A jelenlegi tudományos ismeretek szerint egy-két évtizednél tovább nem folytatható az a gyakorlat, hogy 10–15 évente 600 millió gépjárművet cserélünk le szerte a világon, és hogy egy év alatt annyi szén, kőolaj és földgáz égéstermékét engedjük a légkörbe, amennyi több százezer év alatt ülepedett le és alakult ki a föld mélyében. Tehát az autópálya-építés sok 100 milliárd forint befektetést jelent egy olyan infrastruktúrába, amely nagy valószínűséggel már 15–20 év múlva feleslegessé válik. Ez az ok bőven elegendő lenne ahhoz, hogy beszüntessük az autópálya-építéseket, azonban egyéb nyomós tényezők is szólnak emellett.

Miután a Világbank alaposan megvizsgálta a magyarországi autópálya-igényeket, arra a következtetésre jutott, hogy gazdaságilag sokkal fontosabb az országnak a meglévő úthálózat karbantartása, mint új autópályák építése. Az elégtelen útkarbantartás a magyar gazdaságnak évente több tízmilliárd forint veszteséget okoz. Az autópálya nem tehermentesít; minden konkrét eset azt igazolja, hogy a forgalom egy rövid, átmeneti csökkenés után visszaáll a régi szintre. A legtöbb esetben nem a kínálatot kell növelni az újabb utak megépítésével, hanem a keresletet (az autózás és a közúti teherfuvarozás iránti igényt) kell csökkenteni megfelelő adók és díjak alkalmazásával, forgalomtechnikai módszerekkel, a tömegközlekedés javításával, parkolásszabályozással és más eszközök felhasználásával.

Tévhit az a gyakran hangoztatott nézet, hogy az autópálya-építés nem pusztán autonóm gazdaságpolitikai elhatározás, hanem az EU-tagsággal szemben támasztott követelmény, sőt esetleg már a tagsággá válás feltétele. Az EU dokumentumaiból ugyanis az derül ki, hogy ők a magyarországi közlekedési infrastruktúra fejlesztésében nem az autópálya-építéseknek adnának elsőbbséget. 1997-ben készített országvéleményük szerint „Magyarországnak valószínűleg a közúti közlekedés egyenletes növekedésével kell szembenéznie, és erőfeszítéseit a vasút és a belvízi hajózás használatára kell összpontosítania. Ez esetleg bátorítaná a magyar hatóságokat, hogy megváltoztassák jelenlegi politikájukat, amely főleg a közútra összpontosít.”

Tévhitnek kell tekintenünk azt a nézetet is, miszerint az autópályák elősegítik a gazdasági fej-

lődést és a térségi kiegyenlítőddést. Angliában pl. számos olyan város mutatott fel gyenge gazdasági teljesítményt és növekvő munkanélküliséget, amelyeket autópályával könnyen meg lehetett közelíteni, míg más, az autópályáktól távolabb eső városok között szép számmal voltak olyanok, amelyek viszonylag gyorsan fejlődtek. Amikor egy kevésbé fejlett területhez autópályát építettek, ez nemegyszer azzal a hatással járt, hogy a jól képzett munkaerő elvándorolt, kedvezőtlenül alakult a lakosság korösszetétele és a helyi piacok pedig jelentős veszteséget szenvedtek el. A magyarországi autópálya-építésekkel kapcsolatos kérdésre válaszolva, nem véletlenül jelentette ki Jack Short, az Európai Miniszterek Konferenciájának főtárhelyettese, hogy *„esetenként eltúlozzák a közlekedési beruházások szerepét a gazdasági növekedés elősegítésében ... úgy vélem, hogy a magyar gazdaság fejlődése sokkal inkább más tényezőkön múlik, mint a közlekedési infrastruktúra fejlesztésén.”* (Lélegzet, 1996/3.)

A Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium megbízásából 1997-ben a Deloitte & Touche „Észak-Kelet-Magyarország gazdasági és infrastruktúra fejlesztésének összefüggése, különös tekintettel az M3-as autópálya megvalósításának társadalmi-gazdasági-környezeti vonatkozásaira” címmel átfogó tanulmányt készített arról, milyen hatása lehet az M3-as autópályának az érintett térség gazdaságára. A tanulmány megállapítja, hogy *„Az autópálya önmagában nem okoz gazdasági fellendülést, ehhez sok tényező együttes jelenléte szükséges. Ezek között szerepel a műszaki fejlesztési potenciál, a szakképzett munkaerő, a megfelelő oktatási intézmények, az innováció orientált vállalkozók és vállalkozások, a hagyományos és kockázati tőkét kínáló pénzügyi infrastruktúra, a telekommunikációs infrastruktúra, valamint a vállalkozásbarát politikai és gazdasági környezet, közgazdaság.”* Továbbá: *„Megalapozottnak tűnik az a feltételezés, amely szerint jelenleg nem nehéz olyan befektetési lehetőségeket találni, ahol az autópályánál nagyobb jövedelmezőséget lehet elérni (pl. szállodarekonstrukciós program).”* Valamint: *„Az általa indukált kereslet révén az autópálya-építés kedvezően érinti a kapcsolódó szolgáltatások (az út mentén létesítendő vendéglők, szállodák, benzinkutak, javítóműhelyek, bankfiókok, üzletek, esetleg raktárak stb.) fejlődését. Ez helyi, illetve településfejlesztő hatás, amely az út menti 2-10 km széles sávra terjed ki. Területfejlesztő hatása viszont csekély.”*

Az autópályának köszönhetően Heves megye értékesítésének immár egyötödét, exportjának egyharmadát Hatvan adja. (Ez valóban nagyrészt az autópályának köszönhető, hiszen a nemzetközi tapaszt-

talatok szerint az autópályák hozzájárulnak a munkahelyek átcsoportosításához.) Jelen esetben tehát arról van szó, hogy a megye számos részén visszaesés következik be, vagy legalábbis lelassul a fejlődés, mert Hatvan elszívja onnan az erőforrásokat. Tehát nemzetgazdasági szinten az autópálya nem a gazdasági fejlődést mozdítja elő, hanem csupán annak területi eloszlását módosítja, ráadásul azt is kedvezőtlenül. Ez pedig össztársadalmi szempontból rendkívül káros, és gyökeresen ellentmond az Európai Unió elvárásainak is, amelyek szerint csökkenti kell az egyes térségek közötti társadalmi-gazdasági különbségeket.

A közúthálózat bővítése rendkívül eszközigenyes beruházási tevékenység. Egy autópálya minden méterének megépítése 1,3–2 millió forintba kerül, és rendkívül hosszú a megtérülési ideje. Sok esetben nagy valószínűséggel soha nem térül meg az ilyen befektetés. Sőt, ezek a beruházások eszközöket vonnak el a gazdaság egyéb területeiről, vagyis fékezik a gazdasági fejlődést.

Az autópálya építése és használata jelentős környezetszennyezéssel jár. Egy kilométernyi autópálya megépítéséhez hatalmas mennyiségű építőanyagot használnak fel, továbbá annyi energiát, amennyit egy személyautó 20 millió km megtétele során fogyasztana el. Az autópálya két oldalán 6-6 km széles szennyezett levegőből álló „alagút” alakul ki. Leginkább azonban a gépkocsikban utazók egészsége károsodik ettől a légszennyező hataástól, mivel ők szinte közvetlenül szívják be az előttük haladó gépkocsik kipufogógázát. Az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetesen a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. A Levegő Munkacsoport kimutatta, hogy az Európai Unióban minél hosszabbak egy országban az autópályák, annál többen halnak meg a közutakon.

### **Javaslatok:**

1. Magyarországnak nincs szüksége a tervezett 800 km hosszú gyorsforgalmi úthálózat megépítésére (különösen annak autópálya-szakaszaira).
2. A területfejlesztés és regionális kiegyenlítés érdekében javítani kell a helyi munkaerő képzettségét, az infrastruktúrát szélesebb értelemben véve kell fejleszteni (beleértve az informatikát és az ellátó hálózatokat), és meg kell őrizni a természeti értékeket.

## **8. Minden érv a hazai vasutak fejlesztése mellett szól**

A MÁV Rt erőfeszítéseket tett – az EU követelményeit is szem előtt tartva – a pálya és a vállalkozó (kereskedő) vasút számviteli szétválasztására, az ügyfélkapcsolatok fejlesztésére, továbbá a szakigazgatóságok kialakítására és a regionális vasutak szervezésének elindítására. Mindezek azonban nem voltak elegendőek a felgyülemlett fejlesztési elmaradások jelentős mérséklésére sem a pálya, sem pedig a járműállomány tekintetében.

A vasútfejlesztés célkitűzéseinek megvalósítása néhány kiemelt jelentőségű „fejlesztési akciót” feltételez:

- a hálózatkorszerűsítés és a nagysebességű közlekedés megvalósítása az EU-konceptióknak megfelelően, az európai közlekedési folyosók kialakításával összefüggésben;
- az elővárosi közlekedés fejlesztése; a közlekedési szövetségek kialakítása révén bizonyos személyszállítási logisztikai koncepció érvényrejuttatása;
- az áruszállításban a kombinált fuvarozások fejlesztése és a logisztikai központok kiépítésében való fokozott részvétel;
- a mellékvonalak regionalizálásának megoldása; helyzetük átfogó rendezése.

A fejlesztési célok hatékony megvalósítása konszolidálhatja a vasút helyzetét a hazai és az európai közlekedési rendszerben. Ennek eredményeként a vasút részaránya a szállítási teljesítményekből az Európai Unióra jellemző átlagos értékek felett stabilizálódhat, a személyszállításban 7-9, az áruszállításban pedig 20-22% között, a 2015-ig terjedő időszakot tekintve.

A magyar vasút abszolút értelemben és a közúti közlekedéssel való környezeti hatások szerinti összevetésben egyaránt igen kedvező eredményeket mutat fel. 1993-98 között a vasút légszennyezése minden összetevőben jelentősen csökkent, mind abszolút, mind fajlagos (g/ukm + átkm) mértékben és a fajlagos emissziós értékek nagyságrendekkel kedvezőbbek a vasútnál. A korom (részcseke) emisszió tekintetében a vasútnál 1993-98 között 43,3%-os csökkenés következett be fajlagos (g/kWh) értékben a dízelmotorok fejlesztésének hatására.

A CO<sub>2</sub>, a CO és NO<sub>x</sub> összetevők kibocsátása 1995 után már kevésbé csökken, ami arra utal, hogy a meglévő járműállományban már nincsenek jelentős tartalékok az emisszió csökkentésére nézve. A vontatással összefüggő légszennyezést tovább csökkentő intézkedések igen jelentős beruházásokat tesz-

nek szükségessé. A zajterhelés tekintetében az elavult járműállomány mind az utastéri, mind pedig az elhaladási zaj tekintetében igen kedvezőtlen.

Miközben környezetvédők állandóan visszatérő javaslata, hogy a túlzott közúti forgalmat a vasútra kell átirányítani, ritkán fordul elő, hogy konkrétan megvizsgálják e helyettesítés lehetőségét. „A Széchenyi terv autópálya fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata” c. műben<sup>2</sup> egy ilyen kísérlet tanúi lehetünk. Az elemzés arra következtet, hogy a vasúti személyforgalom jelentős nagyságú közúti forgalmat helyettesíthet. (A Budapest – Debrecen – Nyíregyháza relációban naponta közlekedő 8 IC vonatpár naponta legalább 1000 személygépkocsit vált fel, ami évente 1,5 millió utast jelent.) Hasonló az IC-szolgáltatás néhány más InterCity vonalon, de egyes relációkban az ilyen gyakoriságú szolgáltatásnak kétvágányú sínek kiépítésére lenne szükség.

A Ro-La kombinált fuvarozás még nem működik teljes kapacitással, de a hátráltató körülmények felszámolása sem eredményezne egy jelentősebb méretű helyettesítést. Az igazi lehetőségek a konténeres kombinált szállításban rejlenek.

### **Javaslatok:**

1. A vasút fejlesztése és szanálása másra át nem hárítható állami feladat, melyet elméletileg az externáliák megléte miatti piaci torzulások korrekciójának igénye alapoz meg.
2. Az állam fizesse meg az általa a vasúttól megrendelt közszolgáltatásoknak a bevételek által nem fedezett részét.
3. Az állami támogatást azonban indokolt feltételekhez kötni. Ilyenek lehetnek a hatékonyabb működés elérése, az elővárosi közlekedési szövetség megteremtése és a kombinált szállítás fejlesztése.
4. A fővonalakon a hiányzó kétvágányú vasúti pályaszakaszok kiépítésével lehetővé kell tenni a hagyományos gyorsvonatok és az InterCity hálózat egyidejű sűrítéséhez szükséges pályakapacitás kialakítását.

## **9. A vasúti teljesítmény növeléséhez jelentős állami erőforrásokra van szükség**

A vasúti környezetvédelem területére hazai, európai uniós, UIC és multilaterális nemzetközi jogszabályok vonatkoznak. Elmondható, hogy az európai uniós

jogszabályok átvételével, a vállalkozói és pályavasúti társaságok elkülönítésével és egy sor további intézkedéssel a magyar vasútpolitika – jogszabályi szinten – többnyire felkészült az európai uniós tagságra.

Számos területen, ahol jelentős környezeti szennyezés történt a múltban, környezetvédelmi beruházásokra került sor, illetve megszüntették magát a tevékenységet. A múltban felhalmozódott szennyeződések megszüntetésére államilag finanszírozott kármentesítési folyamat zajlik. Felszámolják az illegális hulladék lerakókat, a vegyi átfajtók és üzemanyag tároló-, ill. töltő állomások talajszennyezését, megújul a szolgálati helyek fűtése. Sok esetben azonban hiányoznak a további károk megelőzésére szolgáló intézkedések, különösen ott, ahol ennek beruházási vonzata van.

Nincs *levegőszennyezési* szabályozás a már üzemben lévő járművekre. Néhány dízelüzemű járműtípus esetében jelentős a levegőszennyezés, többek között nemzeti parkok területén. Az elöregedő járműállományát megújítani törekvő, de az elöregedési folyamatot lassítani mégsem tudó MÁV egyes mozdonytípusait remotorizálja. A korszerű gépészeti berendezésekkel ellátott járművekből azonban csak néhány tucat készül. A vasúti közlekedés minőségi paramétereinek az európai átlaghoz igazítása más területeken is még rengeteg munkát igényel.

Jelenleg folyik – lényeges EU támogatással – a vasúti infrastruktúra néhány kulcsfontosságú elemének modernizálása (pályafelújítások és kapcsolódó beruházások, pl. állomások, biztosítóberendezések korszerűsítése) mely mind a nagytávolságú szállítás, mind az elővárosi közlekedés területén előrelépést fog jelenteni. A korszerű paraméterek kialakítására a teljes törzshálózaton azonban még 15–20 évet is várni kell, és a vasúthálózat nagy részén sokszor még az állagmegóvásra sincsen lehetőség. Ez mindenképp gátolja a vasút versenyképességét a közútéhoz képest, csakúgy, mint az egyelőre még igen merev, még a tervgazdasági rendszert tükröző szervezet.

Ugyancsak fontos lenne a vágányhálózat racionalizálása. Bár a sínanyag-újrahasznosítási program keretén belül 10 év távlatában 300 km mellékvonalat építenek át a fővonalakból kinyert, használt, de még jó állapotban lévő sínanyagból, ennél több tartalékkal rendelkezik a független pályavasúti társaság. Hamarosan folytatódik a villamosítás, ugyanakkor nincsen tervbe véve az egyvágányú vonalakon központilag vezérelt forgalmi kitérők telepítése. Ez bizonyos vonalakon (pl. Budapest – Pécs) jelentősen javítani tudná az áteresztő képességet.

A *személyszállításban* további gondot okoz a kosk állapot. A Budapest környéki elővárosi forga-

<sup>2</sup> Fleischer Tamás és mások, a BKÁE Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám, 2001, 7074. old.

lomban várható fokozatos kényelmi javulás a felújított személykocsik üzembeállításával, de ez a kapacitásbéli gondokat nem oldja meg. A távolsági forgalomban (az InterCity szolgáltatások kivételével) hasonló a helyzet: sürgős feladat lenne a teljes kocsipark megújítása, illetve bővítése (egyes viszonylatokon, pl. Budapest–Miskolc, akár emeletes kocsikból álló szerelvények beszerzésével). Ugyancsak szükséges a menetrendi szerkezetet jobban átgondolni és több közvetlen eljutási vagy kényelmesebb átszállási lehetőséget kínálni az utasoknak. 2002. január 1-től adott a lehetősége a mellékvonalak magánkézben történő üzemeltetésének, de a megfelelő publicitás hiánya és egyéb tényezők miatt még nincs rá példa.

A vasút számára az *elővárosi közlekedés* területén is sok lehetőség adódna, amelynek a megvalósításához a legtöbb esetben beruházásigényes megoldások szükségesek. Vidéki nagyvárosok vonzaskörzetében kevesebb ilyen helyzet van, de vannak olyan körzetek, ahol már jelenleg is tipikusan elővárosi jellegű forgalom zajlik. Ennek kiszolgálására hasonló fejlesztésekre van szükség, mint Budapest vonzaskörzetében: ki kell alakítani a városi tömegközlekedési hálózatra kedvező átszállási lehetőséget nyújtó új megállóhelyeket, fel kell újítani a vágányokat, új járműveket kell beszerezni, és ki kell alakítani tarifaközségeket, közlekedési szövetségeket.

Az *áru fuvarozás* területén a versenyhelyzet kialakulása várhatóan már 2006, azaz a szabad pályahasználat teljes körű bevezetése előtt megtörténik, hiszen a fővonalai kapacitás 20%-ának megnyitását csatlakozásunk időpontjától vállaltuk. Tovább könnyíti majd a pályák átjárhatóságát az ETCS (egységes európai biztosítórendszer) kiépítése. A versenytárs vasutak saját többáramnemű mozdonyaikkal szabadon közlekedhetnek majd a magyar pályákon, pályahasználati díj fizetése ellenében. Ez ugyan ronthatja a magyar vasúttársaságok jövedelmezőségét, azonban mindenképpen előnyös a közúti fuvarozás környezeti terhelésének csökkentése szempontjából.

A *fokozódó verseny* a MÁV-ra is kényszerítő erővel fog hatni. A szállítások volumene – mind csatlakozásunknak, mind a magyar és az európai gazdasági növekedésnek köszönhetően – valószínűleg a vasúton is stabilan növekedésben marad. Ugyanakkor szinte biztos, hogy a vasút nem tudja tartani a lépést a közúti szállítás volumenének gyors növekedési ütemével és tovább csökken a vasúti áruszállítás részesedése. A nagy kérdés az, hogy a közlekedési teljesítmények növekményéből való részesedésért mennyire hatékonyan küzd majd a vasút – azaz, az új közlekedési igények mennyire jelennek meg inkább a vasúton, mint a közúton?

A növekvő közlekedési igény várhatóan a kis területű árukat rugalmas szolgáltatásokkal szállító cégek malmára hajtja majd a vizet. Minden bizonnyal ezeknek a szolgáltatásoknak a közúti szállítás és rászállítás szerves része lesz. Ugyanakkor a globalizációs folyamatok eredményeként a terelés egyre polarizáltabbá válik és a szállítási távolságok folyamatosan növekednek. A teljes közlekedési szektor szempontjából a környezeti hatások akkor lesznek a legkevésbé kedvezőtlenek, ha ezek a rászállítások a teljes szállítási útvonalnak minél kisebb hányadát teszik majd ki. Ennek megvalósítása szempontjából kulcskérdés a kombinált szállítás feltételeinek megteremtése a magyar vasúthálózaton is.

*Kombinált közlekedés* alatt ma még legtöbbször a jelenleg nyögvenyelősen működő Ro-La vonatokat értik. Ez azonban egy kevésbé hatékony módszer, mint a kíséret nélküli forgalom, hiszen feleslegesen utaznak a kamionok és sofőrjeik. Lényeges, hogy a jövőben a konténeres és csereszekrényes szállítás feltételeit javítsák, úgy a terminálok kiépítésével és bővítésével, mind a teljes vasúti hálózatot átölelő, gyors eljutást nyújtó vonatközlekedéssel. Ennek azonban feltétele a teljes áruszállítási rendszer átdolgozása (tehervonatok és kiszolgáló menetek közlekedési rendje, kocsirendelési rendszer, mozdonyirányítás stb.). Megjegyzendő azonban, hogy Magyarországon a szállítási távolságok olyan kicsik, hogy a kétszeres átrakódás a versenyképességet gátló tényező lehet, ha a rendszer nem működik svájci pontossággal!

A hatékony és specializált tehervonati közlekedés kialakításának feltétele a *szabad pályahasználat* mihamarabbi megvalósítása. A profitorientált, nem állami vasúttársaságok képesek sokkal jobban időmulni szolgáltatásaikkal a megrendelők igényeihez, a rendelkezésükre álló munkaerőt pedig sokrétűbben és hatékonyabban hasznosítani. Kisebb méretükből adódóan irányítási rendszerük is egyszerűbb és gyorsabban tudnak reagálni a változásokra. A magánvasúti társaságok nem feltétlenül jelentenének konkurenciát a nagyobb, állami vasúttársaság számára, hiszen olyan üzleti szegmensekre koncentrálnának, amelyekből jelenleg a kevésbé rugalmas MÁV nem profitálhat, hiszen nem is tud foglalkozni azokkal.

A csatlakozásnak minden bizonnyal lesz olyan kedvezőtlen hatása a vasúti közlekedésben, ami a *forgalom növekedéséből* adódik. Különösen a forgalom nagyságával párhuzamosan erősödő zaj- és rezgésterhelés érintheti a lakosságot, leginkább a sűrűn lakott területen. A forgalom növekedéséhez hozzájárul mind a csatlakozásunkat követően fokozódó áruszállítás, mind a minőségi szolgáltatások terje-

désével népszerűbbé váló személyszállítás. Az elővárosi forgalomban a helyi környezetvédelmi szempontok (versenyképes alternatívák nyújtása az egyéni közlekedéssel szemben) érvényesítése következtében is várható a forgalom növekedése. A zajterhelés csökkentése érdekében sajnos sokkal elterjedtebb a passzív zajvédelem (zajvédelmi falak telepítése), mint a gördülési és fékezési zajkibocsátás csökkentése (tárcsafékekkel, ill. műanyag féktuskókkal).

Összességében azonban a vasúti közlekedés területén a hatások előnyösek lesznek, az ezt biztosító folyamatok nagy része ráadásul már megindult. A forgalom biztosításához végzett tevékenységekből származó helyi környezeti szennyezések (szennyvíz-termelés, széntüzelésből származó levegőszennyezés, földalatti tartályok talajszennyezése, stb.) csökkentéséhez és megszüntetéséhez szükséges jogszabályok és intézkedések az Európai Unió jogszabályi követelményeinek megfelelnek.

A versenyképes szolgáltatások kialakítására az állami vasúttársaságnál csak egy jól képzett, agilis és ütőképes *vezetői csapat* alkalmas. Az érdekérvényesítés nem csak a közlekedési szektoron belül, de a szektorok között is meg kell valósuljon, azaz szükség van olyan felfogású és képességű minisztériumi és MÁV vezetőkre, akik megszüntetik a vasúti közlekedés kiszolgáltatottságát a hullámozó politikai kedélyeknek. A vasúttársaság szétválasztása pályavasútra és vállalkozói vasútra, azon belül pedig személyszállítási és áru fuvarozási részlegekre már adotttság. Kíváncsús még a könnyebb átláthatóságot biztosító pénzügyi elszámolási rendszer bevezetése, amely tisztába teszi a MÁV és a MÁV tulajdonú kft-k közötti bonyolult pénzügyi kapcsolatokat. Meg kell továbbá teremteni az érdekeltségi rendszert minden munkavállalói szinten, mert jelenleg a vasúti munkakörök nagy részében a dolgozóknak nem érdeke munkájuk színvonalának javítása. El kell továbbá érni, hogy a szakszervezetek valóban a kedvezőbb munkakörülmények érdekében, és ne a munkavégzést gátolva végezzék tevékenységüket.

Európában és a világon is sok módszer ismert a vasúti közlekedés megreformálására, de igazán hatékonyak azok mutatkoztak, amelyek az előre menekülést választották kiútnak. A mellékvonalak megszüntetésével, a vonatszám és állomási személyzet csökkentésével, rakodóhelyek bezárásával érhetők ugyan el jó statisztikai eredmények, de az utasszám növekedése vagy többlet árufeladás aligha. A szolgáltatások folyamatos bővítése és színvonaluk javítása nagyobb valószínűséggel eredményezhet sikereket

mind a vasúti szállítás, mind a közlekedés környezeti vonatkozásai területén. Nem szabad ugyanakkor elfelejteni, hogy mindent meg lehet tenni a vasút fejlesztése érdekében, de nem fogunk megfelelő eredményt elérni, ha a közúti közlekedés továbbra is élvezi a jelenlegi előnyeit, melyek a nem megfelelő szabályozottságból és igazságtalan árképzésből adódnak (olcsó vagy ingyenes infrastruktúra használat, környezeti adóztatás hiánya, stb.).

Egy olyan közlekedéspolitika alkalmazásával, ami a vasúti felújításokat és fejlesztéseket tovább viszi, továbbá a jelenleg még a szabad fejlődést gátló emberi és nem emberi tényezőket felszámolja, mind a magyar közlekedés és környezetvédelem ügyének, az állampolgárok elvárásainak, mind pedig az Európai Unió kritériumainak eleget lehet a közeljövőben tenni. Ehhez azonban olyan politikai akarat szükséges, ami a soron lévő kormányzási ciklusnak már az első évében markánsan megfogalmazódik és konkrét lépéseket is tesznek annak megvalósítására.

### **Javaslatok:**

1. Defenzív politikával, leépítésekkel, a szolgáltatások szűkítésével a vasút helyzete csak statisztikailag javítható; versenyképessé tételéhez masszív fejlesztésre és a szolgáltatások javítására és bővítésére van szükség.
2. A MÁV-on belül minden munkakörben meg kell teremteni az érdekeltséget a színvonalas munkához.
3. Javítani kell a vasút arculatát kedvezően bemutató tájékoztatást és a vasút kapcsolatát az utazóközönséggel és a fuvarozatókkal.

## **10. A kombinált szállítás még jelentősen kiterjeszthető**

A kombinált, különösen a környezeti szempontból is legkedvezőbbnek tekinthető, nem-kísért áruszállítás fejlesztésének fontosságát a hazai közlekedéspolitika is elismeri, ezt hangsúlyozza az EU-val kötött tranzit megállapodás is. Az általános kijelentéseken túl azonban nem történnek hathatós intézkedések a kombinált szállítás fejlesztése érdekében.

A jelenlegi gazdasági-társadalmi környezetben a kombi-szállítás nem versenyképes. Ugyan számos elismert előnye van e szállítási módnak, azonban a szállítási vállalkozások számára a döntő paraméter a kombinált szállítás konkrét gazdasági előnye, hasz-

na. A kombinált szállítás révén potenciálisan csökkenhetnek az üzemanyag, a karbantartás és javítás költségei, növekszik a gépjármű élettartama, kíséretlen esetben pedig a sofőr elmaradt bérköltsége jelent megtakarítást. (Ez utóbbi az alacsony magyar bér-színvonal miatt korántsem olyan jelentős tényező, mint a nyugat-európai vállalkozásoknál.) A potenciális költségmegtakarítást a fuvaroztató azonban nem érzékeli, mert mind a Ro-La, mind a kíséretlen szállítás nagy szervezésigényű, kevésbé rugalmas és gyors tevékenység, ahol igazodni kell a vasúti menetrendekhez, és többszereplős, mert kapcsolatba kerül a szállító az operátorokkal, illetve vasúttársaságokkal.

A versenyhátrányt nem csak e szállítási mód drága volta okozza, bár ez is tagadhatatlan (a magyar kombinált piac jelentős részét kitevő Ro-La jóval drágább, mint ugyanezen szakaszon a közúti szállítás), hanem az e szállítási ághoz kapcsolódó bizonytalanságok, kockázatok, nehézségek. A kombi-szállítás adminisztratív akadályainak lebontásával, logisztikai-átrakó központok fejlesztésével, kombi-terminálok építésével, pályakorszerűsítéssel és a járműpark fejlesztésének támogatásával (a vasúti operátoroknál és a közúti teherszállítóknál egyaránt) jelentős mértékben növelhető az áruszállítás ezen megoldásának rugalmassága. Sajnos hazánkban a vasúti infrastruktúra nincs felkészülve arra, hogy a tranzitot és az innen induló nemzetközi áruszállítást képes legyen jóval nagyobb mértékben a vasúton megvalósítani, mint jelenleg. Ellentétes fejlődés tapasztalható, mint a tőlünk nyugatra fekvő európai országokban, nálunk ugyanis a Ro-La vonatok használata a kedvezőbb megoldás, ezen vonatok kihasználtsága nagy, ugyanakkor a környezeti szempontból előnyösebb nem-kísért szállítás kevésbé preferált. A jövőben különösen nagy hangsúlyt kell helyezni a konténeres és egyéb nem kísért szállítási módok fejlesztésre.

A hazai fuvarozók számára komoly nehézséget jelent a nemzetközi közúti áruszállítás műszaki feltételeinek megteremtése. A járműpark korszerűsítése során nem fordítanak figyelmet arra, hogy a kíséretlen kombi-szállítás számára megfelelő pótkocsikkal szereljék fel járműállományukat. A kombinált szállítást jelenleg nem a szűken értelmezett gazdasági előnyök miatt választják a szállítványozók, fuvaroztatók. A fuvarozók korlátozott mennyiségben juthatnak nemzetközi közúti áruszállítási engedélyekhez, Ausztria szűk keresztmetszet a közúti teherfuvarozók számára. Jelenleg az tekinthető a fő ösztönző erőnek a kombi-szállítási mód használatára, kiváltképp a Ro-La vonatok igénybevételére,

hogy annak fejében osztrák jutalomengedélyeket osztanak ki közúti áruszállításra.

A Magyarországon átvetető nemzetközi közúti tranzit csak kevésbé találkozik korlátokkal hazánk területén. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint a nemzetközi megállapodások hazánk számára előnytelen volta. A külföldi fuvarozókat hazánkban gyakorlatilag két eszköz ösztönözheti a kombi-szállítás igénybevételére: az éjszakai és hétvégi forgalomkorlátozás, illetve a tranzitdíj. Az utóbbi feltételezhetően semmilyen hatást nem gyakorol a keresletre alacsony mértéke miatt és főleg a nagyszámú kedvezményes engedély következtében. A kétoldalú megállapodások, illetve a tranzit-megállapodás plusz engedélyei gyakorlatilag megnyitották az utakat a közúti fuvarozók számára, Magyarország nem jelent akadályt. A tranzitdíj (azaz a külföldiekre vonatkozó gépjárműadó) alacsony mértéke miatt ez a közlekedéspolitikai eszköz nem valósítja meg a feladatát, nevezetesen a hazánkat ért károk megfizettetését, tehát ezen nagyszámú jármű esetében az externáliák internalizálása nem történik meg. Az úthasználati díjak rendszere pedig még nem eléggé kiterjedt, ahhoz, hogy képes legyen helyettesíteni ezt az eszközt.

A kombiszállítás fejlesztése szoros kapcsolatban van a vasúti piac változásával. Valószínű, hogy a közeljövőben megvalósul a vasút „piacosítása”, és a szabad hozzáféréssű egységes európai hálózat létrehozása kedvezőbb feltételeket teremthet a kombinált teherszállítás számára, mivel ezáltal lebontásra kerülnek azok az adminisztratív és műszaki akadályok, amelyek eddig megnehezítették a vasúti áruszállítást. A liberalizáció megvalósítását sürgeti az a tény is, hogy a közúti áruszállításban már korábban megindult ez a folyamat. A liberalizáció sikerét azonban befolyásolja, milyen piacstruktúra alakul ki, valóban létrejön-e egy sokszereplős piac, ahol verseny van. Kérdéses, hogy a hazai operátor-vállalatok mennyiben lesznek képesek megfelelni azoknak a műszaki, biztonsági előírásoknak, amelyek most formálódnak az EU-ban, illetve képesek lesznek-e a piacnyitás előtt felkészülni a versenyre.

### **Javaslatok:**

1. A vasútnál meg kell teremteni a kombinált szállítás (elsősorban a konténeres) további lényeges bővítésének feltételeit.
2. Az áruszállítási keresletet ennek irányába kell terelni, elsősorban az úthasználati díj bevezetésével és a túlsúlyos járművek fokozott megadóztatásával és további forgalmi korlátozásokkal.

## 11. Az európai pénzüintézeteknek nem az autópályaépítést kellene támogatniuk

A XI. fejezetben tárgyalt közlekedési beruházások finanszírozásában az alábbi európai-uniós és nemzetközi pénzüintézetek vettek részt:

**M0-s autótút:** Phare és Európai Beruházási Bank (EIB), korábban a Világbank

**M1-es autópálya:** EBRD

**M5-ös autópálya:** EBRD, Commerzbank AG

**M3-as autópálya:** EIB, Kreditanstalt für Wiederaufbau

**MÁV:** EIB, EBRD.

Az európai pénzüintézetek részvételét a hazai autópályahálózat kiépítésében – ezen projektumok sajátosságai miatt – elhibázottnak tartjuk. Az M0-s esetben a külföldi támogatás az M3-as és a 2-es főút közötti szakasz megépítését segíti. Ez a rendkívül költséges beruházás pótolhatatlan természeti értékeket tett tönkre, miközben egyáltalán nem javított Budapest közlekedésén. Mi több – részben a mellé települő forgalomvonzó létesítmények miatt – újabb, korábban nem létező gépjárműforgalmat gerjesztett. Hibásnak bizonyult az M1-es Győr–Hegyeshalom szakaszának megépítése is: a magas autópálya-díjak miatt a járművek nagy része a régi utat használta továbbra is. Az üzemeltető társaság tönkrement, a hitelek és a kamatok nagy részét az állam volt kénytelen magára vállalni. Hasonló a kifogásunk az M5-össel szemben is: a fizetővé tett autópálya rázúdította a forgalmat a környező településekre, miközben az állam fizeti az üzemeltető magántársaság jelentős veszteségeit.

Hazánk kis területű és lakosságú, közepesen fejlett ország, a lakosság vásárlóereje az EU-belihez képest alacsony. Mindezek miatt az autópályák már eleve csak jóval alacsonyabb forgalommal számolhatnak mint Nyugat-Európában, a pályadíjak nem lehetnek tetszés szerint magasak, ennél fogva nem lehetnek jövedelmezőek. Az M1-es és az M5-ös esete azt példázza, hogy Magyarországon az autópályaépítést nem lehet üzleti alapokra helyezni. E tanulságot levonva az állam maga kezdett el autópályákat építeni költségvetési pénzből, és olyan használati díjakat állapít meg, amelyek még az üzemeltetési költségeket sem fedezik. Az autópályaépítést a kormányzat azzal próbálja elfogadtatni, hogy a programok pozitív társadalmi hasznokat generál-

nak: a vidékfejlesztés motorjai. (Ez az érv különösen vonatkozik az M3-asra.)

A nemzetközi pénzüintézetek közül a *Világbank* volt az, amely *legelőször felismerte*, hogy a hazai autópályaépítés nem lehet gazdaságos. Kimutatta, hogy sokkal előnyösebb, ha Magyarország a rendelkezésre álló forrásokat a meglévő utak fenntartására és korszerűsítésére fordítja. Az EIB az EBRD, a KfW és a Phare azonban aláássa azt a helyes gyakorlatot, mely a Világbank álláspontját követhetné.

*Az autópálya-építés által elérni vágyott vidéki fejlődés és regionális kiegyenlítés inkább a mítoszok és a csúsztatások, mint a való tények világába tartozik.* Korábban már hivatkoztunk ilyen irányú vizsgálatokra. Most felsorolunk néhány további érvet:

- Az autópályaépítések legalább annyira elősegítik az emberi és anyagi erőforrásoknak a perifériából a központ felé áramlását (és ezáltal a további polarizációt), mint a kiegyenlítődést.

- A beruházási döntések során az alacsony közlekedési költség és jó fizikai elérhetőség csupán egyike a több tucat sokféle mérlegelési szempontnak.

- Maga az építés ugyan kétségtelenül munkahelyet teremt, de az elkészült autópálya – relatíve olcsóbbá téve a közlekedési költségeket – viszonylagosan megdrágítja a többi termelési tényezőt (köztiük a munkaerőt is), s így inkább a foglalkoztatás ellen hat.

Valójában *egyetlen* olyan érv van, amely az autópályák építése mellett szól: ez pedig az, hogy szeretünk autózni, száguldani a gyorsforgalmi utakon, az autózás élvezet, kikapcsolódás, öröm számunkra. Ez egyáltalán nem elhanyagolható érv, de ez esetben nem ildomos a pozitív társadalmi externáliákra hivatkozni; személyesen meg kell fizetnünk az autózás költségeit.

Tulajdonképpen még a MÁV-nak az EIB és az EBRD által az adott módon történt támogatását sem kezelhetjük fenntartás nélkül. Ha ugyanis ez a támogatás a költségvetés által elmaradt szanálást helyettesíti, akkor feleslegesen fizettük ki a kamatokat, s a MÁV valójában ezáltal nem fejlődött. Az említett bankok nem törődnek az általuk finanszírozott beruházások gazdaságosságával: az állam a visszafizetést minden körülmények között garantálja.

### Javaslat:

1. A nemzetközi pénzüintézetek támogatását csak a környezetkímélő közlekedési módok (vasút, tömegközlekedés) fejlesztésére szabad igénybe venni.



## 12. Felemások az ISPA-támogatások

*Az ISPA Magyarországon eddig csak a vasúti beruházásokhoz nyújtott támogatást.* Mégsem ért el ezzel környezeti szempontból kedvező hatást, mert ezt kihasználva a magyar állam az így „megtakarított” összeget arra fordítja, hogy felgyorsítsa az autópályák építését.

Az EU Bizottsága által *elfogadott hat közlekedési program* közül három a vasútvonalak rehabilitációját célozza, kettő technikai segítséget nyújt az előbbi projektek elkészítéséhez, és egy technikai segítséget nyújt az útburkolatok megerősítésére vonatkozó program kidolgozásához.

2000 második felében a közúti közlekedés területén három projektre adott be hazánk ISPA támogatási kérelmet:

1. Jelentős fő- és tranzit-utak és kapcsolódó műtárgyak megerősítése, a 96/53/EC számú, a 11,5 tonnás legnagyobb tengelyterhelésről szóló tanácsi határozat teljesítése érdekében.

2. Az M0-s autót (budapesti körgyűrű) keleti szektorában az M3 és M5 autópályák közötti 46 km hosszú 2x2 sávú új út építése, beleértve 9 csomópontot és 15 jelentős műtárgyat.

3. Az M43-as autót megépítése az M5-ös autópálya és Csanádpalota (magyar-román határ) között (az I. fázis 57,4 km hosszú két sávú, a jövőben autópályává fejleszthető autót megépítését tartalmazza, csomópontokkal, 12 jelentős műtárggyal, beleértve egy új Tisza-hidat).

*Az országos burkolat-megerősítési programot (melyre Magyarország az egyik fenti kérelmet beadta) a jelenleg túlsúlyosnak számító nehéz tehergépjárművek miatt kellene elvégezni.* Messzemenően ellenezzük azonban, hogy ezt a feladatot közpénzekből (beleértve az ISPA-támogatásokat) finanszírozzák. *A jelenleg 10 tonna tengelyterhelésre méretezett utak 11,5 tonnára történő megerősítésének költségét egyértelműen a nehéz tehergépjárművek üzemeltetőire kell terhelni.* Az Európai Unió 2001-ben megjelentetett Közös Közlekedéspolitikájában felhívja a figyelmet arra, hogy a főutak fenntartási és felújítási költségeinek mindössze 16 százalékaért felelősek a személyautók, 84 százalékaért pedig a személygépkocsiknál nehezebb járművek.

A Levegő Munkacsoport levelet írt a közlekedési tárcának, az EU-támogatásokért felelős korábbi miniszternek, valamint az Európai Bizottság illetékes főbiztosának, Michel Barnier-nek, rámutatva, hogy ez a támogatás gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt káros, és hogy az adófizetők

pénzét inkább a társadalom részére hasznos beruházásokra kellene fordítani.

Az ISPA-t létrehozó rendelet megállapítja, hogy a támogatásoknak a fenntartható fejlődést, a fenntartható mobilitást kell elősegíteniük. A közúti teherfuvarozás lehetőségének további szélesítése azonban a fenntartható mobilitás elvével és gyakorlatával egyaránt ellentétes. Semmi nem indokolja – egy szűk gazdasági érdekcsoport érdekein kívül –, hogy egy súlyosan környezetszennyező tevékenységet közpénzből támogassanak.

### Javaslatok:

1. Az ISPA-támogatásokból továbbra is kizárólag vasúti fejlesztéseket finanszírozzunk.
2. Az útburkolat-megerősítési program költségeit a tíz tonna tengelyterhelésnél nehezebb járművek üzemeltetőinek kell viselni.

## 13. A budapesti agglomeráció fejlesztési tervei nem szolgálják a környezet védelmét

Az agglomeráció környezeti állapotának kedvezőtlen alakulásában a közlekedés döntő szerepet játszik. Szennyezett minőségű település a régióban Budapest, Budaörs, Szentendre, Vác, Cegléd. Mérsékelt szennyezett minőségű Százhalombatta. A levegő szennyezettségéért túlnyomó részben a közlekedés a felelős. Százhalombatta és Vác szennyezettségét az ipar és a közlekedés együttesen határozza meg.

Budapesten 51 olyan főút van, amely az EU besorolások szerint különösen nagy zajterhelésűnek minősül, ahol a zajszint nappal 71–77 dB, éjjel 66–72 dB közötti. A közúti gépjárművekre vonatkozó zajhatárértékek megfelelően összehangoltak az EU előírásokkal. Az új járművek első üzembe helyezési engedélyének (típusengedély) kiállításához szükséges zajhatárértékeket az újonnan üzembe helyezett járművek teljesítik. A már üzemelő járművek jelentős hányadának zajszintje azonban ennél magasabb.

Az agglomeráció fejlesztésére az alábbi tervek vonatkoznak:

- Országos Területfejlesztési Konceptió (1997).
- A környezetkímélő közlekedés és közlekedési infrastruktúrafejlesztés hosszú távú stratégiája és cselekvési programja. (KöViM, tervezet, 2001 október.)

- A Közép-Magyarországi Régió Stratégiai Terve. (Tera Kft., 2001.)
- Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve. (Generáltervező: Pestterv, 2000.)
- A Budapesti Agglomeráció Fejlesztési Tanácsa Stratégiai Programja (1999).
- Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve. (Generáltervező: FŐMTERV Rt., 2001.)
- A Budapest körüli M0 gyűrű (1999).
- Pest megye Területrendezési Terve, előkészítő fázis (2000).
- A Közép-Magyarországi Régió Közlekedésének Integrált Stratégiai Terve. (Generáltervező: Közlekedés Kft., 2001–2002.)
- A Széchenyi Terv gyorsforgalmi úthálózatának fejlesztési programja. (GM, 2000.)

Ezen dokumentumok mindegyikében jelen van a felismerés, hogy az agglomerációs terjeszkedés és az általa kiváltott növekvő közlekedési igények a természeti környezet degradálódását, s így a környezetminőség romlását okozzák. Hangzatos megfogalmazásokat és javaslatokat olvashatunk arra vonatkozóan, hogy a kedvezőtlen fejleményeket mérsékelni kell. Az egyik tervezet pl. megállapítja, hogy a tömegközlekedési fejlesztések – ha megvalósulnak és megfelelő színvonallal párosulnak – valószínűleg képesek lesznek a jelenlegi tömegközlekedési arány tartására. Az ezek mögött álló őszinte szándékban nem kételkedünk. A *szemléleti korlátok* azonban eleve sikertelenné teszik e törekvéseket.

*E programok készítői optimalizálni akarják a közlekedési igényeket, meg akarják találni azt a megoldást, mely egyformán kielégíti a gazdaság, a területfejlesztés és a környezet kívánalmait.* Ez a szemlélet kétségtelenül kedvező elmozdulást jelent ahhoz a felfogáshoz képest, amely a közlekedési igények maradéktalan kielégítésére épít, és amellet törekszik annak „környezetkímélő” megvalósítására. A környezeti ártalmaknak, a kedvezőtlen folyamatoknak egy korábbi fázisában ez talán még kielégítő is lett volna. *Ma már azonban radikálisabb megoldásra van szükség: a közlekedési igények jelentős mérséklésére.* Továbbá: mivel az effajta „optimalizálásnak” szükségszerűen hiányzanak a számszerűsítésen alapuló feltételei (tehát objektivitása), az alkuból nyilvánvalóan a természeti környezet kerül ki vesztesen, mivel az ellenérdekeltektől szereplők gazdasági-társadalmi súlya jóval nagyobb.

A tervezetek másik alapvető hiányossága annak fel nem ismerése, hogy a minden határon átlépő, burjánzó agglomerációs terjeszkedés megállításához meg kellene változtatni az önkormányzatoknak e téren szinte szabad kezét adó önkormányzati törvényt.

A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervéhez készített környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálat több variánst is megvizsgál. Az egyik változat a közlekedéspolitikában foglaltak megvalósulása esetén elérhető állapotot jellemzi. E célkitűzések teljesülése, nevezetesen a vasút és a vízi közlekedés fejlesztése, szállítási teljesítményeinek megőrzése és a tömegközlekedés javítása érdekében tett erőfeszítések révén *gyakorlatilag elérhető a jelenlegi állapot fenntartása. A környezeti állapot javulása viszont még ez esetben sem várható.*

Egy további változat a javuló életszínvonallal a gépkocsialomány gyorsabb cserélődését, valamint a jelenleg érvényes előírások maradéktalan betartását tételezi fel, és ezzel szerény mértékű kibocsátáscsökkenést eredményez.

Egy újabb változat abból a feltételezésből indult ki, hogy mind a városi területeken, mind az ún. környezeti szempontból érzékeny területeken maradéktalanul betartják az egészségügyi, illetve környezeti szempontból előírt immissziós határértékeket. Ennek eléréséhez viszont már elégtelennek tűnnek a tervezet közlekedéspolitikai célkitűzései.

### **Javaslatok:**

1. A gazdasági, területfejlesztési, környezetvédelmi és közlekedési érdekek optimalizálása helyett egyértelműen a közlekedési igények jelentős mérséklését kell célnak kitűzni.
2. Minden áron meg kell tartani a tömegközlekedés jelenlegi arányát, azonban inkább törekedni kell annak növelésére.
3. A BKV Rt., a MÁV Rt. és a VOLÁNBUSZ Rt. támogatásának egy részét a közlekedési szövetség létrehozásához kell kötni.
4. Az immissziós határértékeket szigorúan be kell tartatni.

## **14. Az agglomerációs burjánzásnak semmi sem szab gátat**

A térség- és településfejlesztés hazai gyakorlata, intézményi háttere nem mond kifejezetten ellent az Európai Unió jogszabályi előírásainak. Vannak ugyan eltérések, például az, hogy az EU-ban – véleményünk szerint helyesen – nem választják szét a településrendezést és településfejlesztést, vagy az, hogy a helyi önkormányzatoknak nálunk igen na-

gyok a területhasználat szabályozásával kapcsolatos jogosultságai (beépítésre szánt területek kijelölése, szintterületi mutatók, zöldterületi arányok), mindezek azonban nem jelentenek jogi akadályt a csatlakozásnál. (A területhasználat kérdésköre szétszórtnan található meg az EU különféle igazgatóságainak anyagaiban. Egyedül a csatlakozó országok külföldi állampolgárokra vonatkozó földvásárlási feltételeinek szenteltek nagyobb figyelmet.) Nem az előző rendszer öröksége vagy az átmeneti időszak „terméke” a települések aránytalanul gyors terjeszkedése, hiszen ezzel a problémával birkóznak a fejlett ipari országok is.

Miért érezzük mégis szükségét annak, hogy az EU-csatlakozás közlekedéssel és környezettel kapcsolatos feltételeit vizsgálva külön is foglalkozzunk a területfejlesztési összefüggésekkel? Ha folytatódna a jelenlegi tendenciák településeinken, és különösen a Budapesti Agglomerációban, akkor nemcsak a levegőtisztaságra, a hulladékgazdálkodásra és a szennyvízkezelésre előírtakat lesz nehéz teljesítenünk a kialakított felkészülési idő letelte után is, de a társadalmi kohézióra és a területi kiegyenlítésre vonatkozó, igaz, kevésbé konkrét, nehezebben számonkérhető elveknek sem fogunk tudni hosszú ideig megfelelni. A biodiverzitásunkat pedig, ami a „hozományunk” egyik legértékesebb darabja lehetne, néhány éven belül elkótyavetyéljük, és ez viszont visszafordíthatatlan.

Az EU egyik területfejlesztési prioritása a területi egyenlőtlenségek csökkentése. Magyarország egyes régiói között nagy a különbség, és az eltérések nem csökkentek az elmúlt 5-6 évben. Pest megyén belül, és még erősebben a Közép-Magyarországi régióban, jelentősek a különbségek.

A fenntartható fejlődés ugyancsak a kulcsszavak között szerepel, és ennek alapján az EU több kutatási programja („*City of Tomorrow*”) foglalkozik azzal, milyenek legyenek a jövő európai települései. A zöldfelületek megőrzése, összefüggő zöld hálózat kialakítása a települések körül, egyelőre csak az ajánlások között szerepel.

Egy másik, a fenntarthatóságot szolgáló eszköz a *városok rehabilitációja, a városi rozsdáövezetek újjáélesztése*, egyebek mellett annak érdekében, hogy az infrastruktúrát hatékonyabban lehessen kihasználni. Ezzel kapcsolatban is csak ajánlásokat fogalmaznak meg különféle OECD és EU-beli tanulmányok. A rozsdáövezetekről a Levegő Munkacsoport 2001. október 25-én nemzetközi konferenciát szervezett.

*Nincs tehát az Európai Uniónak általános receptje a fenntartható településfejlesztésre. A hetvenes évek elejétől*

*kezdve azonban* – szinte mindenütt jelentős állami vagy EU-támogatással – *15–20 éves városrehabilitációs programokat hajtottak végre*. Nem követték el azt a hibát, amelyet az amerikai városokban lehetett tapasztalni, ahol a szabályozatlan piac városrészek szlömösödéséhez, a gazdasági potenciáljuk elvesztéséhez vezetett. *Az elmúlt néhány évben újabb városrehabilitációs programokat indítottak, most már a közös EU-s alapok felhasználásával*. A Gazdasági Minisztérium államtitkára 2001-ben kijelentette, hogy nem tervezik a jelenlegi, döntően csak az új építkezéseket támogató építéspolitikát megváltoztatását. Nagyobb arányú rehabilitációt csak az Európai Unióba való belépésünk után, az említett alapok segítségével kívánnak indítani. Ezt a koncepciót legalább is újragondolásra érdemesnek találjuk.

A 2001. évi lisszaboni konferencián, ahol 30 európai ország, valamint Kanada és az Egyesült Államok közlekedési miniszterei vettek részt, nem sikerült feloldani az áru- és személyszállítás iránti növekvő igények és a környezeti, területhasználati szempontok közötti ellentmondást. Sokan úgy gondolták, hogy az új típusú foglalkoztatási módok, az otthondolgozás meg fogja változtatni a közlekedési igényeket. A gyakorlat ezt nem igazolta. Közvéleménykutatások szerint az amerikaiak már nem a bűnözéstől és a munkanélküliségtől félnek elsősorban, hanem a félmegyényi területekre szétterjedt megalopoliszok okozta közlekedési problémáktól, az állandó utazási kényszertől.

A települések harmonikus fejlődésének legnagyobb gátjai a motorizáció nyílt és rejtett támogatása mellett az *alacsony földhasználati adók*. Németországban differenciált adók bevezetését javasolják az önkormányzatoknak aszerint, hogy az adott területen a beépítés intenzitásának növelése vagy inkább a fellazítás lenne kívánatos. Angliában a társadalom felháborodása nyomán néhány éve hadat üzentek a terjeszkedésnek. Ma már az új építkezések 60%-a régi épületek helyén vagy roncsolt területek rehabilitációjával valósul meg. Az adókból és illetékekből jelentős forrásokat különítenek el arra, hogy csökkentsék a városi rozsdaterületeken történő fejlesztések kockázatát. Adókedvezményekkel is ösztönzik a vállalkozókat, hogy zöld mezős beruházások helyett barna mezősöket valósítsanak meg, és ugyanakkor a művelés alól kivont területek fokozott adóztatásával vetnek gátat a terjeszkedésnek. A mi régióinkban mindezek az eszközök még nem használatosak. Nincsenek számítások arról, hogy mekkora megtakarításokat jelent a kompaktabb települések kialakítása. Számos nyugati példa bizo-

nyítja, hogy *a hatalmas ápoltságban, rendbe hozott épületekben és közterekben bővelkedő, az egész régióra kiterjedő magas színvonalú tömegközlekedési hálózattal ellátott nagyvárosok ma is életképesek.* München egy ilyen sikeres város: tömör, városias és ugyanakkor zöld.

Mintaserűen fejlődött Koppenhága is az elmúlt fél évszázadban. Hollandia a nemzeti fejlesztési politikájában elvként fogalmazta meg a terület-használat és a közlekedés együttes kezelését. Az 1990-es nemzeti közlekedésszerkezeti tervben *akompakt települések prioritását rögzítette a terjeszkedő városokkal szemben.* Az ún. „ABC” területfejlesztési politika szerint a közszolgáltatások, nagyobb létszámú munkahelyek csak az „A” (jó tömegközlekedéssel és kerékpárút hálózattal ellátott) területekre helyezhetők.

Az 1990-ben elfogadott hazai önkormányzati törvény *a világon eléggé egyedülálló módon úgy adja a laikus képviselőtestület kezébe mind a szabályozás, mind az építési engedélyezés jogát, hogy a településeknek nem kell az országos érdekeket, de még a szomszédos települések érdekeit sem figyelembe venni.* Ez oda vezet, hogy az önkormányzatok, gyakran még a saját választóik akaratát is figyelmen kívül hagyva, választási ciklusokban gondolkodva, a beruházók javára módosítgatják szabályzataikat. Az építési és egyéb szakterületek véleményének nincsen súlya, mivel a döntéshozóknak csak a törvényeket kell betartaniuk, és sok lényeges törvény, előírás egyáltalán nem, vagy csak kívánság jelleggel tartalmaz környezetvédelmi (egészségügyi) szempontokat. Nemcsak az ÁNTSZ véleménye súlytalan, hanem a közlekedési szakterületé is. A leglátványosabban ezt a bevásárlóközpontok építési engedélyezése mutatja, amelyeknél az utak áteresztőképességének elégtelensége egyetlen esetben sem hiúsította meg az engedély megadását. Hasonló módon a regionális, illetve országos szinteknek sincs érdemi beleszólási joga a döntéshozatalba. (Budapest esetében sok szempontból ugyanez jellemzi a Fővárosi Önkormányzat és a kerületi önkormányzatok viszonyát, bár a fővárosi keretszabályozás kialakításával, valamint a terület-átminősítési jogával a Fővárosi Önkormányzatnak van bizonyos mozgástere. A keretszabályzat azonban a sok éves előkészítés során olyannyira felpuhult, hogy a belső kerületekben lényegében hatástalan.)

Hogy mennyire formális esetenként az európai uniós gyakorlat átvétele, azt jól példázza az önkormányzatok környezetvédelmi programjának késlekedése. Az 1995-ös környezetvédelmi törvény előírja, hogy minden önkormányzatnak a településrendezési tervek előtt kell elkészítenie a környezetvé-

delmi programját. A törvényből azonban kimaradt a határidő és a mulasztás szankcionálása, és ezt a mai napig nem pótolták. Miközben nyugaton a települések, versenyképességük javítása érdekében, a lakossággal és a vállalkozókkal együttműködve igyekeznek minél hatékonyabb környezetvédelmi programokat kidolgozni, addig nálunk még Budapestnek sincs ilyen programja. Közös program helyett a legtöbb településen elkecseregett harcot folytatnak a polgárok az önkormányzati képviselőtestületek környezetromboló határozataival szemben.

Az új építkezések területfejlesztési szempontból kedvezőtlenek. Az újonnan épült családi házak, lakóparkok ugyanis olyan zöldterületekre épültek jelentős számban, ahonnan csak gépkocsival lehet bejutni a munkahelyre, iskolába stb. Ha ezek helyett *a városi lakások felújítását, átalakítását, vásárlását támogatják erőteljesebben, akkor is megmarad a gazdaságélénkítő hatás. A felújítások ráadásul energiamegtakarítással és nagyobb fajlagos élőmunka igényrel, valamint GDP-növekedéssel járnak, mint az új lakások építése. További előny, hogy ugyanakkor nem nő a közlekedési hálózatok terhelése.*

Komoly feszültségforrás a zártkertek spontán fejlődése. Korábban szerzett jogokra, szociális indokokra hivatkozva, vagy egyszerűen csak kihasználva az ellenőrzés gyengeségeit, végleges otthonok épülnek az ideiglenes szerszámoskamrák helyén. Egyes településeken utólag ki tudják az ott élők kényszeríteni az önkormányzattól az infrastruktúrahálózatot, beleértve a tömegközlekedési megálló biztosítását is.

A rendszerváltás óta a leglátványosabb ingatlanfejlesztések a *bevásárlóközpontok* voltak. Néhány év alatt Magyarországon 52 bevásárlóközpont és 40 hipermarket épült. Mivel 100-150 ezer lakos tud egy bevásárlóközpontot eltartani – elvben Magyarországon 65-100 ilyen létesítmény lenne a maximum. Ugyanakkor a vásárlóerő Magyarországon egyharmada a nyugat-európaiénak. Mivel a vásárlóerő növekedése nem tart lépést a kereskedelmi létesítmények fejlődésével, az új bevásárlóközpontok a lakásokhoz közeli, gyalogosan is elérhető boltoktól szívják el a vásárlóerőt. Emiatt visszaszorul a kiskereskedelem és az egyéb helyi vállalkozások jelentős része, lepusztulnak a város belső területei. Megváltozik a város szerkezete, romlanak az emberi kapcsolatok. Mindez a társadalom hátrányos helyzetben levő részét, az időseket, mozgáskorlátozottakat és az autóval nem rendelkező szegényebb háztartásokat érinti legsúlyosabban. Még jobban sújtja a kistelepüléseket a bevásárlóközpontok építése; kereskedelmük szinte teljesen elszoríthat. Önmagá-

ban az a tény, hogy Magyarországon jóval kevesebb vidéki, mint nagyvárosi háztartás rendelkezik gépkocsival, körütekintőbb szabályozásra kellene, hogy készítse a döntéshozókat.

Enyhítené a problémákat a nyugat-európai országok szabályozási gyakorlatának bevezetése. A holland gyakorlat az egyes létesítmények telepítéséhez megkívánt tömegközlekedés meglétét vagy kiépítését áruféleségenként írja elő. Részletes gazdasági, kereskedelmi, közlekedési és környezeti hatásvizsgálatot írnak elő az 1000 m<sup>2</sup>-nél nagyobb vásárlóterületű létesítményekre. Nálunk a törvény csak a 10 ezer m<sup>2</sup>-nél nagyobb alapterületű létesítményeknél írja elő kötelezően az előzetes környezeti hatásvizsgálatot, és a környezetvédelmi felügyelőség mérlegelési jogát biztosítja a részletes hatásvizsgálat elrendeléséhez.

A nagy bevásárlóközpontok számának gyors növekedését ösztönzi, hogy számos költséget nem kell az építetőiknek, illetve üzemeltetőiknek megfizetniük. *A bevásárlóközpontok csak hatalmas közvetlen és közvetett állami, illetve önkormányzati támogatással tudnak megépülni és fennmaradni. Miközben az állam és a helyi önkormányzatok egyre alacsonyabb színvonalon tartják karban a közterületeket és középületeket, a „jó adós” tökeverős óriáscegek túlnyomóan (esetenként akár 80%-ban) bankkölcsönökből építik meg a bevásárlóközpontokat. Vagyis a lakosság forintjai a hatalmas légtérű, klimatizált üzletek megépítésére és fenntartására mennek el.*

Egyes magyarországi közlekedési beruházások (például az M0-s autótút északi részének keleti szakasza, valamint az északi szakasz tervezett továbbépítése nyugati irányban a Dunán keresztül) ésszerűtlennek tűnnek, és alaposabb elemzés fényében kiderül, hogy ezek a beruházások az ide települt, illetve tervezett bevásárlóközpontok érdekeit szolgálják és összefüggésben vannak a budai oldal nagyobb vásárló erőt képviselő lakosságával. Ezzel szemben késik az M0-s meglevő szakaszának összekötése az M3-as autópályával, mivel e szakasz az alacsonyabb jövedelmű pesti peremkerületeken vezetne át, ahol jelenleg kevésbé kifizetődő a bevásárlóközpontok építése.

A *belvárosi irodaépítés* láza nagyrészt lecsengett. Növekszik a hosszabb ideig kiadatlan irodafelületek nagysága. 2000 végén Budapesten a több mint 1 millió négyzetméter irodaterület 25 százaléka üresen állt. Ugyanakkor folytatódik az irodaépítés a külső területeken a jobb parkolási lehetőségek, olcsóbb zöldterületi telkek miatt.

2001. év végén az országgyűlés módosította a termőföldről szóló törvényt. Sajnos az év végi tör-

vénnyhozási hajzában a legtöbb bizottság nem támogatta vagy nem is tárgyalta a Környezetvédelmi Bizottság több módosító javaslatát, melyek – a Levegő Munkacsoport kezdeményezésére – a termőföld, a zöldterületek fokozottabb megóvását szolgálták volna. Ezzel lényegében az Európai Unió és az OECD földvédelemre vonatkozó ajánlásait is figyelmen kívül hagyták.

Hiányoznak a fenntartható fejlődést szolgáló politika kialakításához a gazdasági, műszaki, társadalmi vizsgálatok, a szabályozáshoz, a hatékony programok kidolgozásához szükséges adatok, melyek a hibás, sokszor korrupciógyanús önkormányzati döntések megtámadásához törvényes alapokat szolgáltatnának.

Európa mindkét felén gyakori, hogy a közlekedésfejlesztés ellentétben áll a környezeti szempontokkal. Ilyenkor általában a jobb pozícióban levő közlekedési tárca győz. Ezt a helyzetet csak az olyan nemzeti fejlesztési ügynökségek létrehozásával lehet kikerülni, ahol a közlekedési, környezeti és térszerkezeti feladatok egy kézbe kerülnek. Dániában és Hollandiában régóta működnek ilyen ügynökségek, és most Nagy-Britannia is tervezi egy integrált nemzeti fejlesztési ügynökség létrehozását.

*A koordináció mellett azonban elengedhetetlen, hogy jelentős pénzügyi források is rendelkezésre álljanak a célok megvalósításához.* Jelenleg az önkormányzatok a feladataikkal összhangban nem álló finanszírozás miatt, vagy arra hivatkozva minősítik át a területeiket. Szükség van az önkormányzati gazdálkodás reformjára, amely egy fenntartható területgazdálkodásban teszi érdekeltté az önkormányzatokat. Szükség van továbbá olyan pénzügyi eszközre, amelyekkel átmenetileg kompenzálni lehet azokat az önkormányzatokat, amelyek megvédik, ápolják és nem építik be a zöldterületeiket. (Hosszabb távon ezek az önkormányzatok valószínűleg jobban járnak, mert idegenforgalmi bevételeik – szabadidő, gyógyturizmus, sport – nagyobbak lesznek.)

### **Javaslatok:**

1. Felül kell vizsgálni az önkormányzati törvényt, szűkíteni kell az önkormányzatok oktanul kiterjedt terület-felhasználási jogait.
2. A településrendezési terveket összhangba kell hozni a különböző szintű (kistérségi, regionális és országos) tervekkel (érdekekkel), a környezetvédelem céljaival és a közlekedés-fejlesztéssel.

3. Át kell alakítani az önkormányzatok gazdálkodását, hogy érdekeltté váljanak a fenntartható területfejlesztésben, a települések (kerületek) környezeti állapotának javításában.

## **15. A zöldövezetek károsodnak és rossz a közúti vonalvezetés az agglomerációban**

Az egyik kulcskérdés *a beépített területek kiterjedésének, a zöldterületek felélésének megakadályozása*. Ebben a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATT 2000) is határozottan állást foglal. Az általa kialakított ZÖLDÖVEZET program egy olyan térhasználati koncepciót jár körül, amelyben (a lehetőségek határain belül) *a tér szerkezetét lehetőleg nem az ipari- lakó- és kereskedelmi területeknek az utak mentén történő csápos terjedése és a zöldterületek csökkenése és elszigetelődése határozná meg, hanem, éppen ellenkezőleg, a zöld csatornák folyamatossága (adott esetben a közlekedési csatornák mentén is) és éppen az urbanizált területek maradásának szigetszerűek*. Ez a célkitűzés mindenképpen fordulat a hagyományos és spontán agglomerálódási tendenciákhoz képest, célkitűzés-ként üdvözlendő, ugyanakkor a gyakorlati intézkedések során igen határozott elképzeléseket kíván, hiszen szembeszáll egy spontán, de megszokott fejlődési iránnyal.

A cél elfogadott, viszont rövid távú érdekek ellene hatnak, ezért a fő kérdés annak az eszközrendszernek a kialakítása, amellyel a hosszú távon elismert célok nem az érintettek ellenében, hanem azokkal egyetértésben elérhetőkké válnak. A már átminősített területre vonatkozóan a visszaminősítés, mivel az *ingatlanérték csökkenésével* jár, amit kompenzálni kellene, nem járható, illetve csak kivételes esetekben követhető.

A térségi rendezési program éppen abból a felismerésből indul ki, hogy *a zöldterületek felélése, a beépített területek összenövése távlatban az egész térség számára egyre alacsonyabb szintű hasznosulást jelent. A jelenség egy tipikus társadalmi csapda: nem elég a folyamatot felismerni, hiszen egyetlen település önmagában még akkor sem képes kilépni a folyamatból, ha világosan felismeri, hogy az hová vezet*.

Olyan településrészek, amelyek eddig csak elérték telenedtek, megújulhatnak, a központi részek besűrűsödhetnek, a település magja városi külsőt kaphat. A település tehát valójában nem eszik ebben az esetben a területfelértékelődéstől, hanem a

területfelértékelődés áthelyeződik és a meglévő településrészek kezdenek felértékelődni. Kiderül, hogy eddig éppen az újabb és újabb extenzív területbevonás akadályozta meg azt, hogy a település meglévő részei megújuljanak, és értékesebbé váljanak. A rendezési terv célja tehát egy ilyen, intenzívebb típusú településgazdálkodás megindítása, a jelenleg ezzel ellentétes folyamatok visszafordítása.

### **Javaslatok:**

1. Ki kell dolgozni azt az érdekeltségi rendszert, amely az önkormányzatokat nem a zöldterületek felhasználásában, hanem megőrzésében teszi érdekeltté.
2. Az M0-snak csak a keleti szektorát szabad megépíteni, a gödöllői átkötés nyomvonalán.

### **Általános javaslat:**

Biztosítani kell a szakhatóságok, a civil szervezetek és a lakosság érdemi beleszólását a döntések előkészítésébe, végrehajtásába és ellenőrzésébe. Érvényesíteni kell az Aarhusi Egyezmény előírásait, az állampolgárok környezetvédelmi információhoz, érdemi beleszóláshoz és jogorvoslathoz való jogát a kormányzati és önkormányzati munkában.



# Unió csatlakozás – közlekedés – környezet

Ennek a tanulmánynak az elkészítésére a Külügyminisztérium és a Környezetvédelmi Minisztérium adott megbízást. Célja az, hogy a környezetvédő szervezetek szempontjából vizsgálja: milyen környezeti követelményei, feltételei és hatásai vannak az Európai Unióhoz történő csatlakozásnak a közlekedés területén, továbbá mennyire felel meg az uniós normáknak és elvárásoknak a magyar közlekedéspolitika és gyakorlat a környezetvédelem szempontjából.

A kötet a közlekedéspolitika és a közlekedési eredetű környezeti problémák szinte minden fontos és kritikus területét áttekinti. A szerkesztők arra törekedtek, hogy kimutassák: milyen szabályozást valósít meg, vagy gyakorlatot képvisel az EU a tárgyalt kérdésekben, és milyen Magyarország, mennyiben egyezik azzal a hazai szabályozás és gyakorlat. Ha pedig ez nem lehetséges, úgy a hazai helyzetet hasonlítják össze az EU-ban tapasztalhatóval.

Az I. fejezet bemutatja az EU környezetvédelmi politikáját: hogyan kapott egyre nagyobb hangsúlyt a környezetvédelem a közlekedési dokumentumokban és melyek annak elvei, elemezi a közös közlekedéspolitika és a fenntarthatóság dilemmáját. A II. fejezet a hazai közlekedéspolitika néhány fontosabb elemét vizsgálja: kimutatja, hogy az új autópályák építése mellett elmarad a meglévő úthálózat karbantartása, a vasút és a tömegközlekedés nem kap elegendő állami támogatást, miközben az autógyártást hatalmas közpénzekben részesítik, és a közúton közlekedők egyre kevésbé fizetik meg az általuk okozott károkat.

A III. fejezet úttörő munkát ad közre: a csatlakozás külkereskedelmi következményeiből az áruforgalom volumenére következtető számításokat. Ez az első lépés ahhoz, hogy megbecsüljük a forgalom okozta környezeti károkat. Ezeket veszi számba a IV. fejezet: az infrastruktúrahasználából, a közúti forgalomból és az ahhoz kapcsolódó üzemanyag-csempészetből és egyéb bűncselekményekből származókat. Az V. fejezet azt vizsgálja, hogy Magyarország mennyire felel meg az EU levegőtisztasági és egyéb környezetvédelmi normáinak a közlekedésben.

Ezután a szerzők a közlekedési infrastruktúra hálózatait vizsgálják: milyen követelményeket támaszt az EU az újonnan belépő országokkal szemben a hálózatok összekapcsolása tekintetében (TEN és TINA, VI. fejezet); milyen érvek szólnak amellett, hogy Magyarországon nem célszerű tovább építeni az autópálya-hálózatot (VII. fejezet); melyek a hazai vasútfejlesztés és vasútpolitika jellemzői (VIII. fejezet); mik a teendőink a vasúti közlekedésben az uniós előírások és elvárások fényében (IX. fejezet); és melyek a hazai vasúti-közúti kombinált fuvarozás elterjedését akadályozó tényezők (X. fejezet).

A következő rész a hazai közlekedés-fejlesztésre rendelkezésre álló EU pénzügyi forrásokat tekinti át. A XI. fejezet a támogatási gyakorlatot, míg a XII. az ISPA-támogatások eddigi eredményeit elemzi.

A XIII. fejezet a Budapesti Agglomerációra vonatkozó hivatalos tervezetek és programok közlekedési és környezeti céljait ismerteti. A XIV. mindennek erőteljes bírálatát adja a környezetvédelem szemszögéből, a XV. fejezet pedig kiegészítő értékelést ad a közlekedési hálózatról és a zöldövezetéről.

Az *összefoglalás* a rész tanulmányok legfontosabb megállapításait összegzi és ajánlásokat fogalmaz meg.