

# **A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái**

**Fleischer Tamás**

**MTA Világgazdasági Kutatóintézet**

**<tfleisch@vki.hu>**

**ELSŐ NYUGAT-DUNÁNTÚLI NAPOK**

**Regionális gazdasági és közlekedési kapcsolatok**

**Nyugat-Dunántúlon**

**Csepreg / Bükfürdő 2002 július 15**

# A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái

- - A fenntarthatóság térbeli vonatkozásairól
- - “Itt az idő” avagy válaszüton az európai közlekedéspolitika
- - Az EU Közös Közlekedéspolitika (1992) hatásai térségünkre: az “áramlások tere” dominanciája
- - Ráadásul mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat
- - Egy kívánatos hazai régióközi hálózat modellje
- - Következmények és összefüggések a Nyugat-Dunántúli Régió szempontjából

# A fenntarthatóság térbeli vonatkozásairól (1)

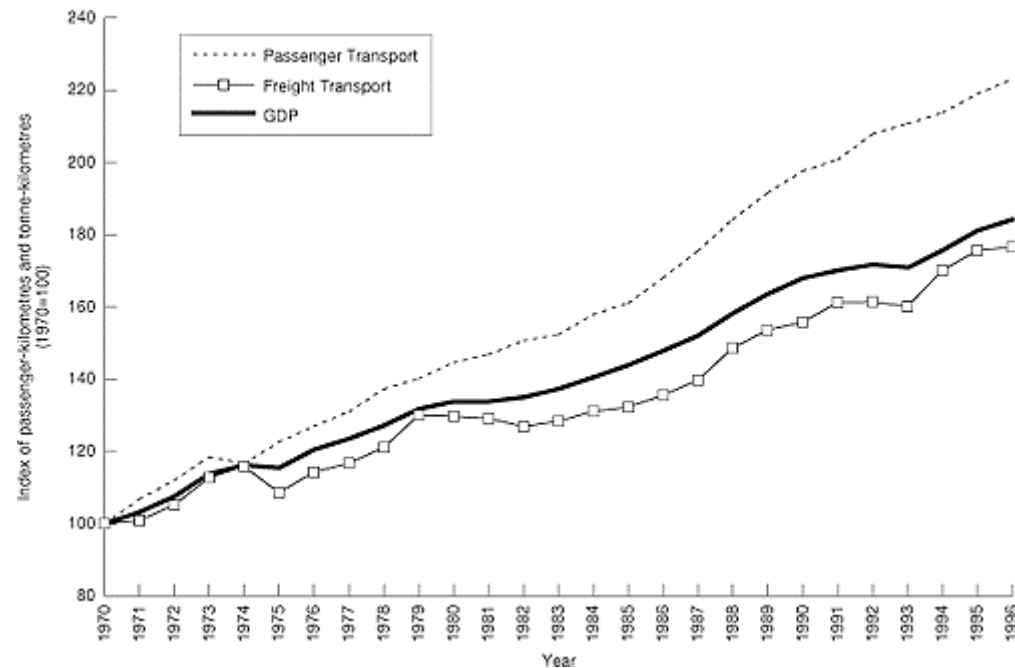
- Általában a fenntarthatóságot *időben* értelmezik, mint gondoskodás a jövő generációk környezeti feltételeiről (*intergenerációs szolidaritás*)
- Ritkábban kerül szóba az *intragenerációs szolidaritás* általános követelménye, bár ennek pl. szociális, biztonsági, politikai, kulturális, globalizációs szeletei gyakran tematizálódnak. Itt már felmerül a *térbeli* szolidaritás és egymásrautaltság szempontja.
- Fentiek mind *aktív lépések*, amiben a saját tevékenységünkhöz (annak fenntartásához) kapcsolódó felelősségünk fogalmazódik meg *mások* iránt
- Az intragenerációs viszony kétirányú, ezért itt érdemes megkülönböztetni a fenntarthatóság *passzív lépéseit*, amikor a saját felelősségünk közvetlenül a *saját* tevékenységünk folytathatósága irányában merül fel. Mit kell tennünk azért, hogy a tevékenységünk fenntartható maradjon, adott, *változó* környezetben? Itt tehát nem szolidaritási, hanem önvédelmi kérdésről van szó.

## A fenntarthatóság térbeli vonatkozásairól (2)

- Manuel Castells a *fenntarthatóság térbeli aspektusaként* a védelmi funkciót emeli ki: nevezetesen a “helyek terének” a védelme az “áramlások terével” szemben. *Helyek terén* a számunkra jelentéssel és jelentőséggel bíró környezetünket kell érteni, rendjével, kultúrájával, szabályaival és belső struktúrájával – míg az *áramlások tere* a kívülről érkező hatások erőterét jelenti.  
Mindez *nem* akarja kizárni a külső hatásokat, és nem tagadja a belső struktúra változásának a lehetőségét, csak azt jelzi, hogy a túl gyors és túl hirtelen külső áramlatok nem szolgálják, hanem felbomlasztják a belső viszonyokat, ez ellen védelemre van szükség.
- Fentiek lefordíthatók *regionális gazdasági és közlekedési kapcsolatokra* - olyan funkciókon keresztül, mint a *feltárás*, ill. a *megközelítés, átszelés és elkerülés*. (ld. Tér és Társadalom 2001/2-3).

# “Itt az idő” avagy válaszúton az európai közlekedéspolitika (1)

- 2001 szeptember: megjelent az EU új közlekedéspolitikája “Time to Decide” címmel.



- Fő mondanivalója: nem tartható tovább, hogy a kívánatosnak tekintett gazdasági növekedéssel továbbra is lépést tartson a forgalom növekedése.

# “Itt az idő” avagy válaszúton az európai közlekedéspolitika (2)

- 2001 szeptember: megjelent az EU új közlekedéspolitikája “Time to Decide” címmel.
- Fő mondanivalója: nem tartható tovább, hogy a kívánatosnak tekintett gazdasági növekedéssel továbbra is lépést tartson a forgalom növekedése.
- Környezetvédelmi dokumentumok korábban is utaltak a keresleti oldalon történő beavatkozás szükségességére, de most maga a *közlekedésfejlesztés alapjául szolgáló dokumentum* épül erre.
- Elszámolás az 1992-es közlekedéspolitika felemás eredményeivel: az elkülönült nemzeti piacok összenyitása (a vasút kivételével) megtörtént. Hatása az erősödő verseny, a nyomott tarifák és a közút részarányának megnövekedése.

# Az EU Közös Közlekedéspolitika (1992) hatásai térségünkre: az “áramlások tere” dominanciája (1)

- “Közös hálózatot a közös piachoz”– Az Unióban a fő cél a nemzeti hálózatok *összekötése* volt, nem foglalkoztak az egyes nemzeti hálózatok belső problémáival (csak a “közös” szintjével).
- Transz-európai hálózatok (TEN) – az elképzelés 1989-re többé-kevésbé kialakult, a vasfüggöny összeomlása a hálózati terveket alig befolyásolta! (1992, 1996)
- Pán-európai folyosók: a TEN meghosszabbítása, *dominál a kelet-nyugat kapcsolat*: tízből egyetlen folyosó (a IX-es) átfogó észak-déli kapcsolat (=finn-görög); a többi esetleges és hiányos. (1991, 1994, 1997)
- TINA (Közlekedési Infrastruktúra Igények Felmérése) A *gerinchálózat* azonos a páneurópai folyosókkal, az érintett országok *kiegészítő elemeket* javasolhattak. (1995-1999)

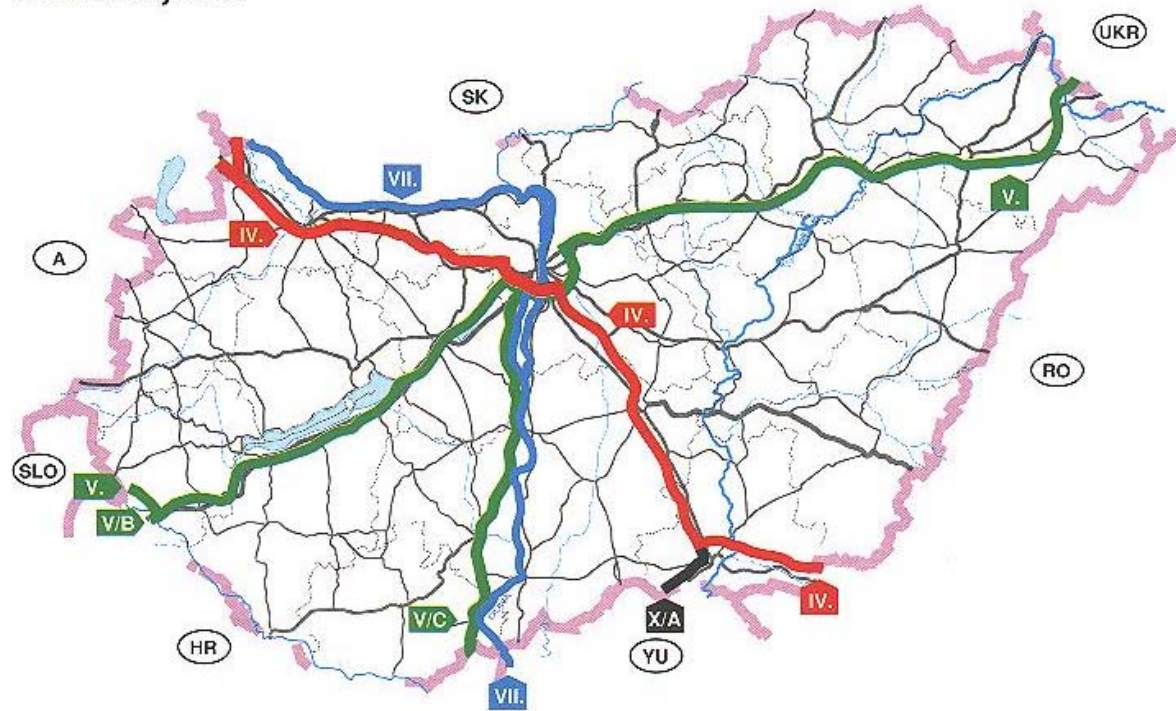
# Az EU Közös Közlekedéspolitika (1992) hatásai térségünkre: az “áramlások tere” dominanciája (2)

- Magyar Közlekedéspolitika: a kiegyensúlyozott öt stratégiai főirány ellenére az “Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése” domináns szerepet kap, mégpedig olyan az értelmezésben, mintha ennek fő letéteményese *a folyosók mielőbbi kiépítése* lenne. Ezzel a többrétegű hazai közlekedési rendszerből indokolatlan mértékben kiemelődik a *régióközi kapcsolatok szintje* (az “áramlások tere” hordozója) a *városközi és faluközi* kapcsolatok rovására (ami viszont a „helyek tere” kapcsolati háttere).
- A kiegyensúlyozandó funkciók a közlekedés szemszögéből: *faluközi kapcsolatok, városközi kapcsolatok, régióközi kapcsolatok.*
- A kiegyensúlyozandó funkciók a térség szemszögéből: *feltárás, megközelítés, átszelés (és elkerülés).*



# Ráadásul mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat (1)

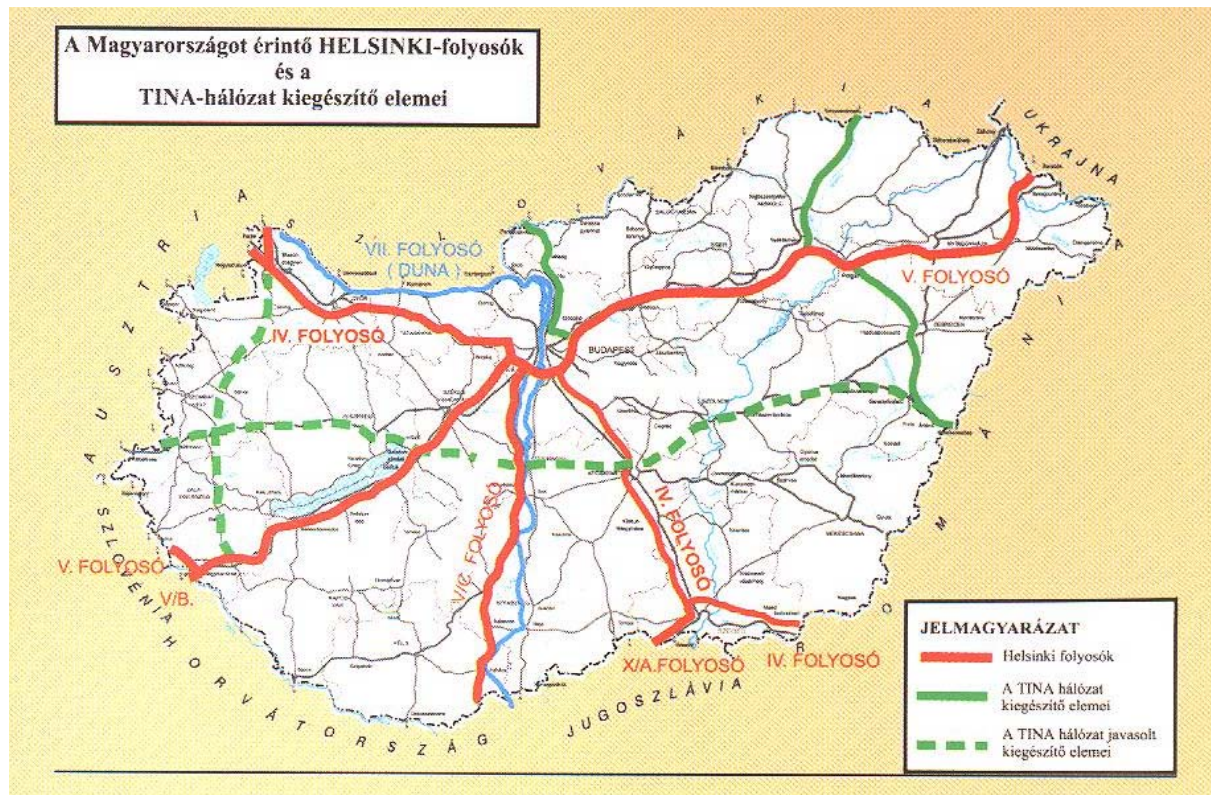
Helsinki-folyosók



Forrás: Utgazdálkodás 1994-1998. KHVM, Közúti Főosztály

**A helsinki folyosók hazai közúti értelmezése 1998 (és azóta)**

# Ráadásul mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat (2)

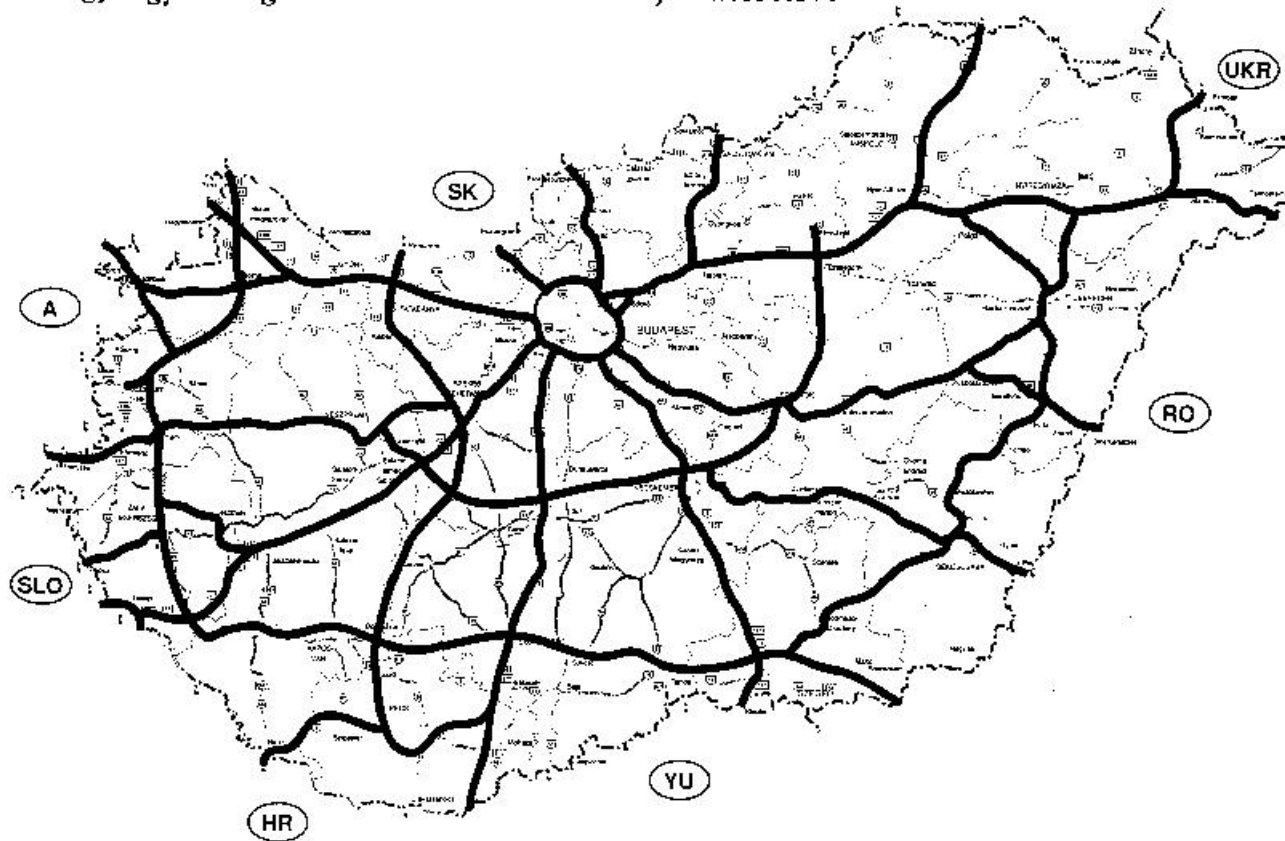


Forrás: A 8. sz. főút fejlesztési feladatai... UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya 2000. szept. 13

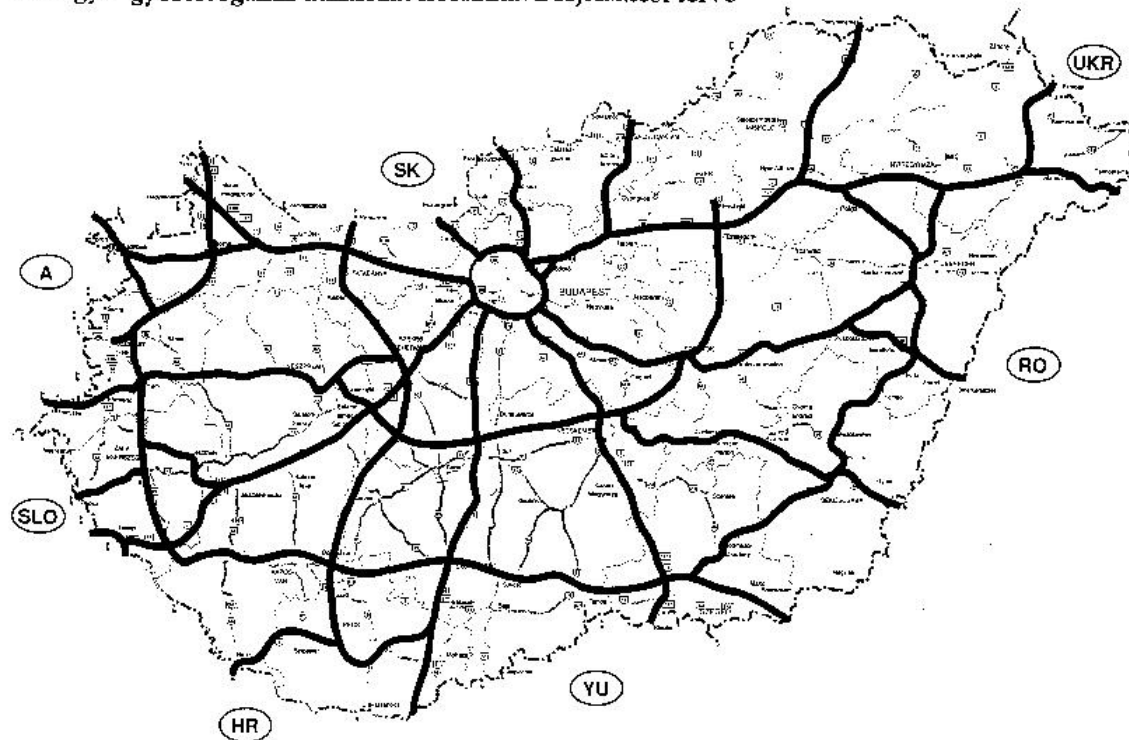
A helsinki folyosók és a TINA-hálózat kiegészítő elemei

# Ráadásul mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat (3)

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



Ráadásul mi hibás struktúrában tervezzük a tranzitfolyosókat (4)

(a) keveredik egy sugaras-gyűrűs elképzelés a nyitott hálós rendszerrel.

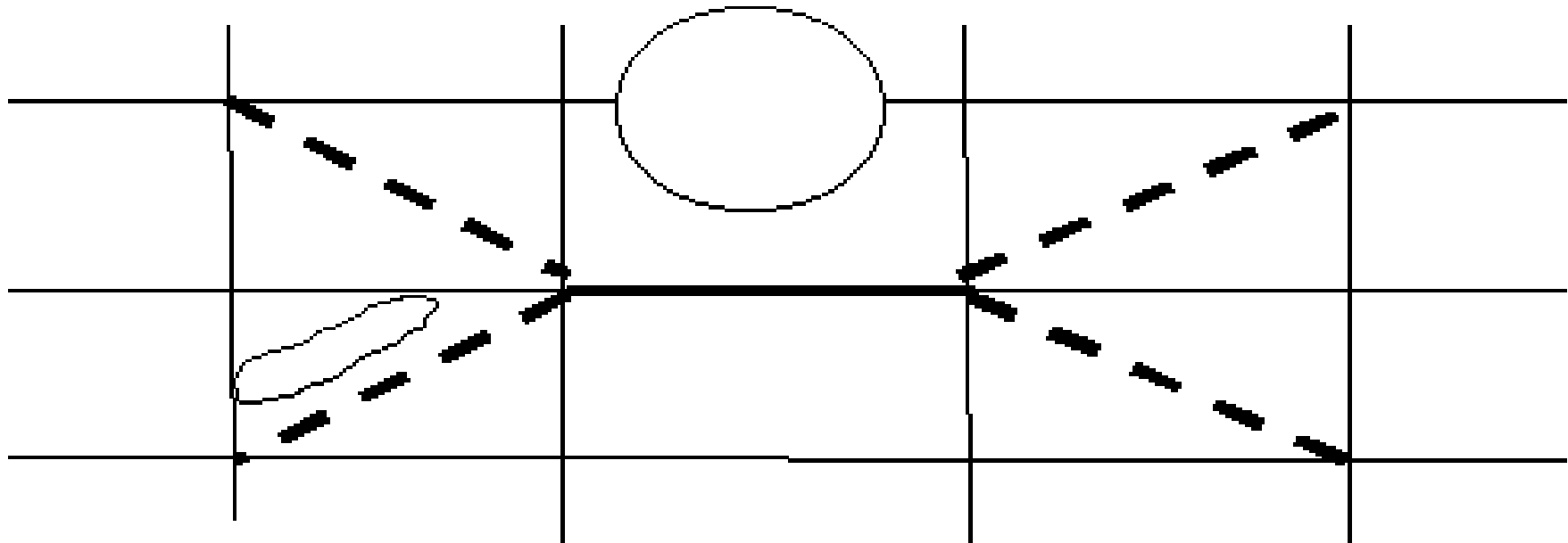
(b) keverednek a főútvonal-hálózati funkciók és a régióközi folyosók funkciói

(c) a gyorsforgalmi hálózat közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket, amelyeket éppen mentesítenie kellene.

(d) elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekötése a közelében elhaladó folyosóhoz.

(e) elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók.

(f) megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek.



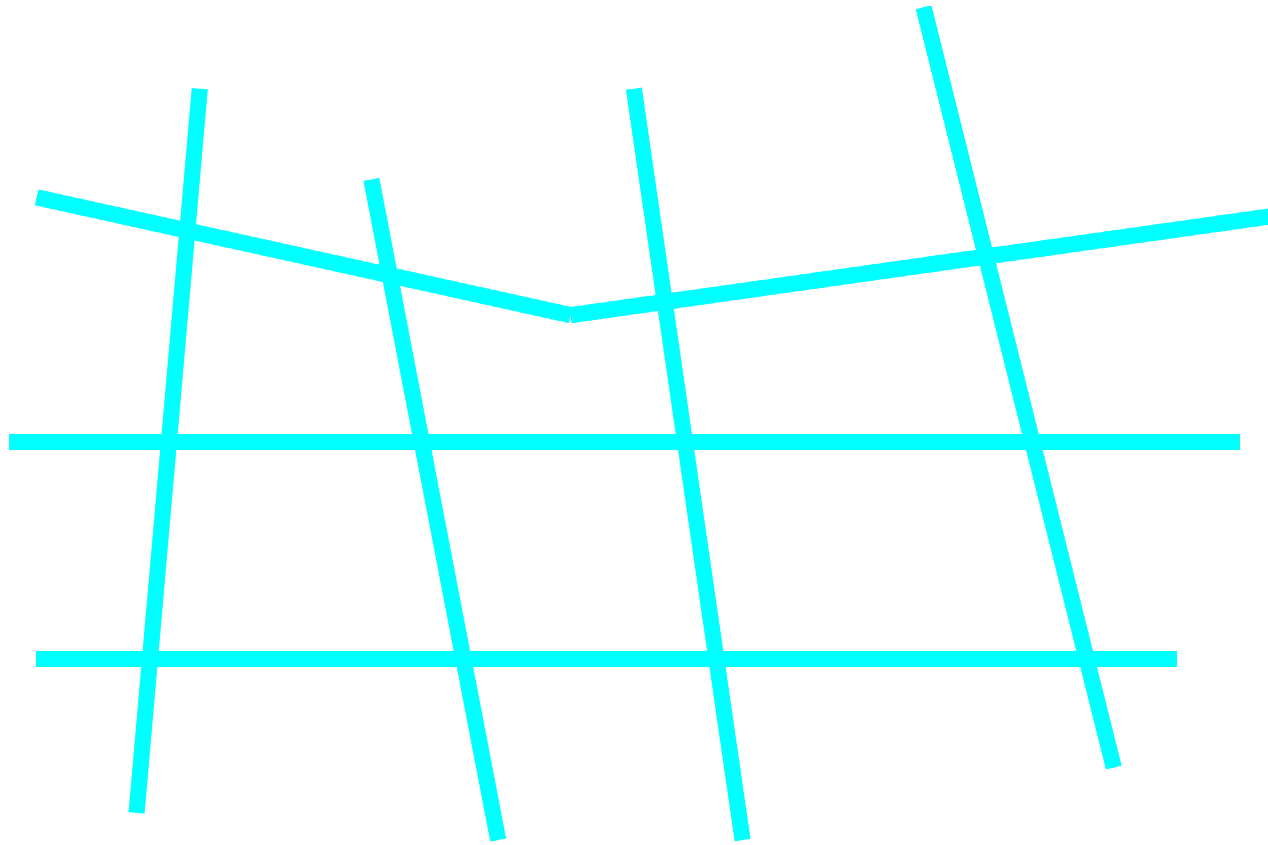
## Egy célszerű magyarországi régióközi folyosó-hálózat struktúrájának a modellje

Fő elemei: három kelet-nyugati folyosó, négy észak-déli folyosó, továbbá átlós kiegészítő elemek.

A modell érzékeltet két, a tranzit utak szempontjából *elkerülendő érzékeny térséget*: a fővárosi agglomerációt és a balatoni üdülőkörzetet.

Az országot átszelő két legfontosabb *páneurópai folyosó* (IV-es és V-ös) javasolt átvezetését vastag vonal jelöli.

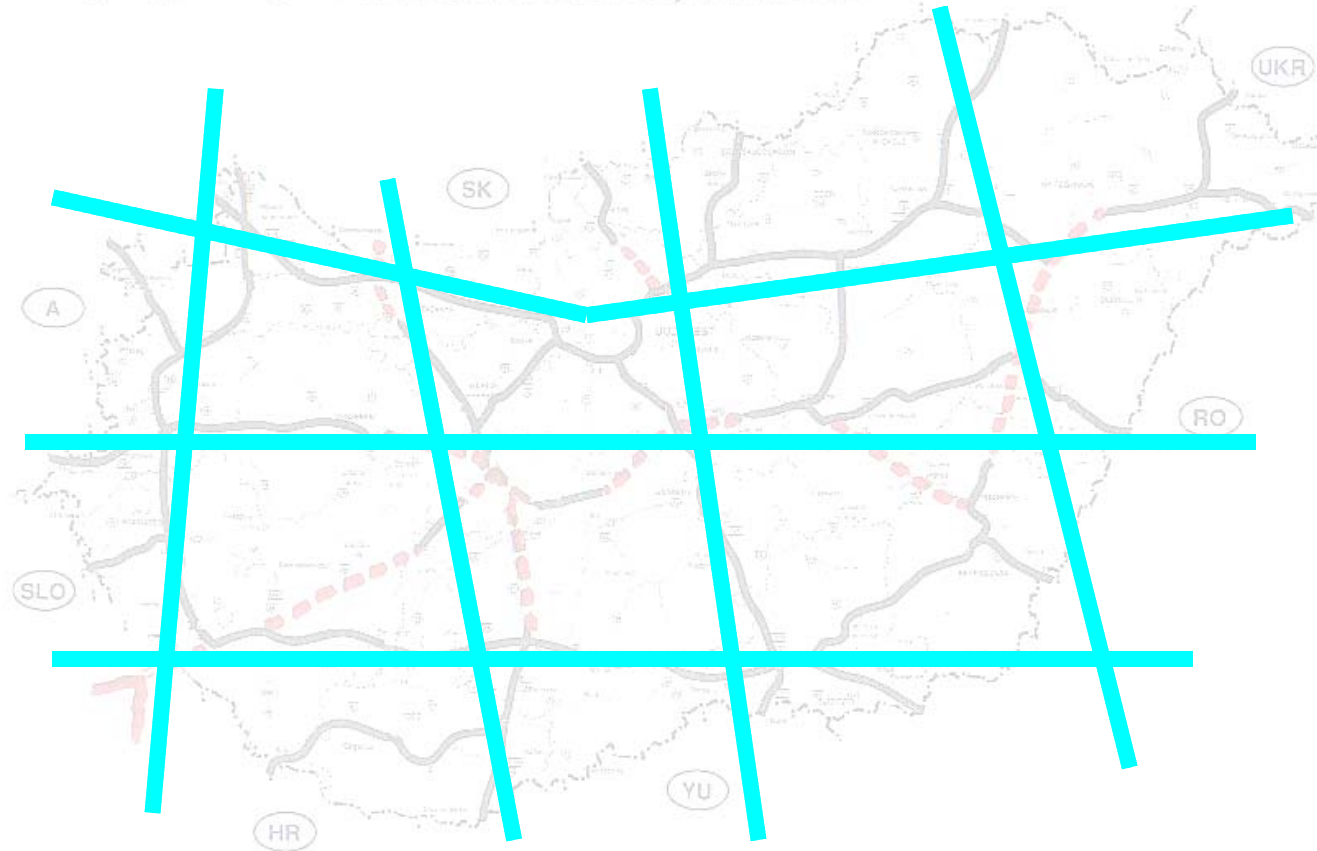
# A modell alapján egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra





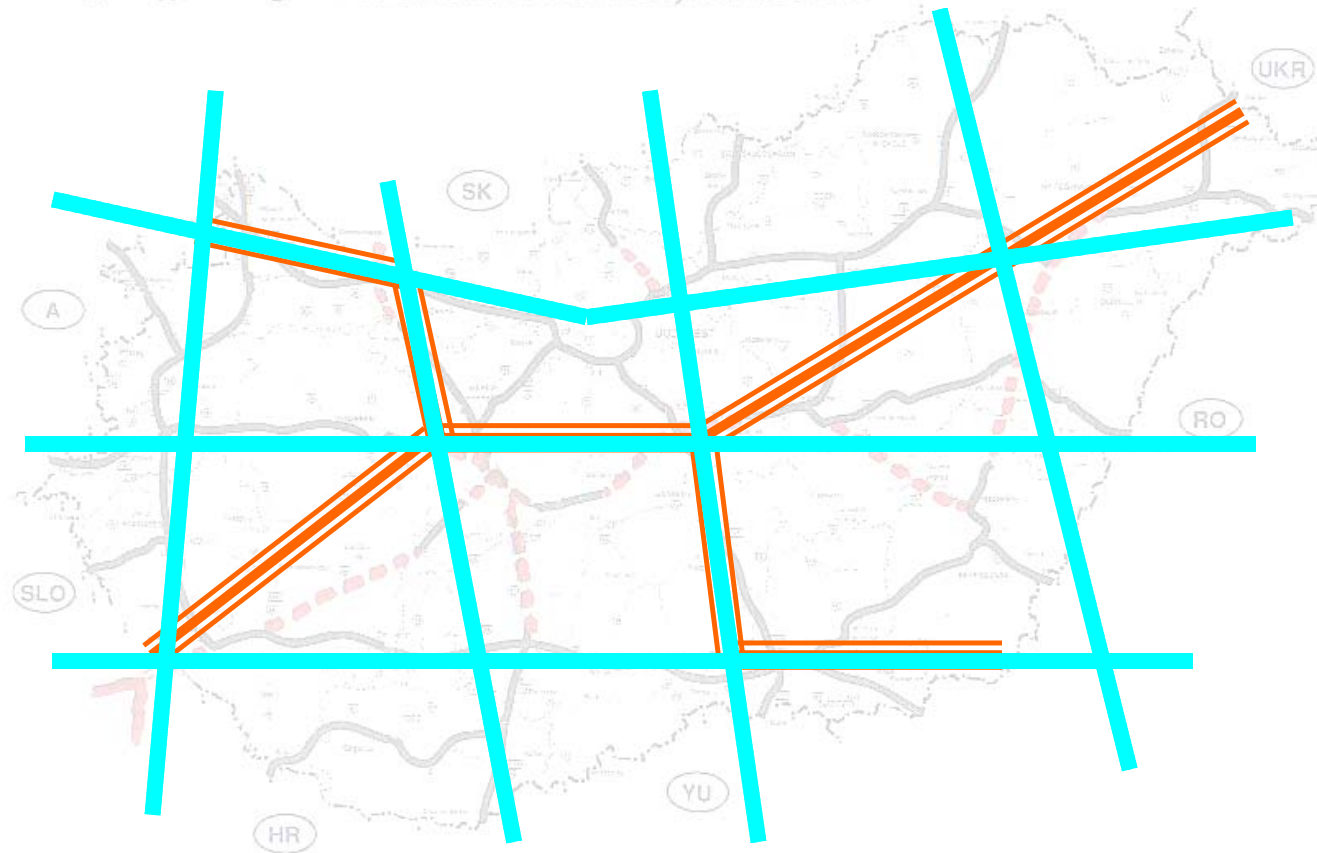
# A modell alapján egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



# A modell alapján egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra

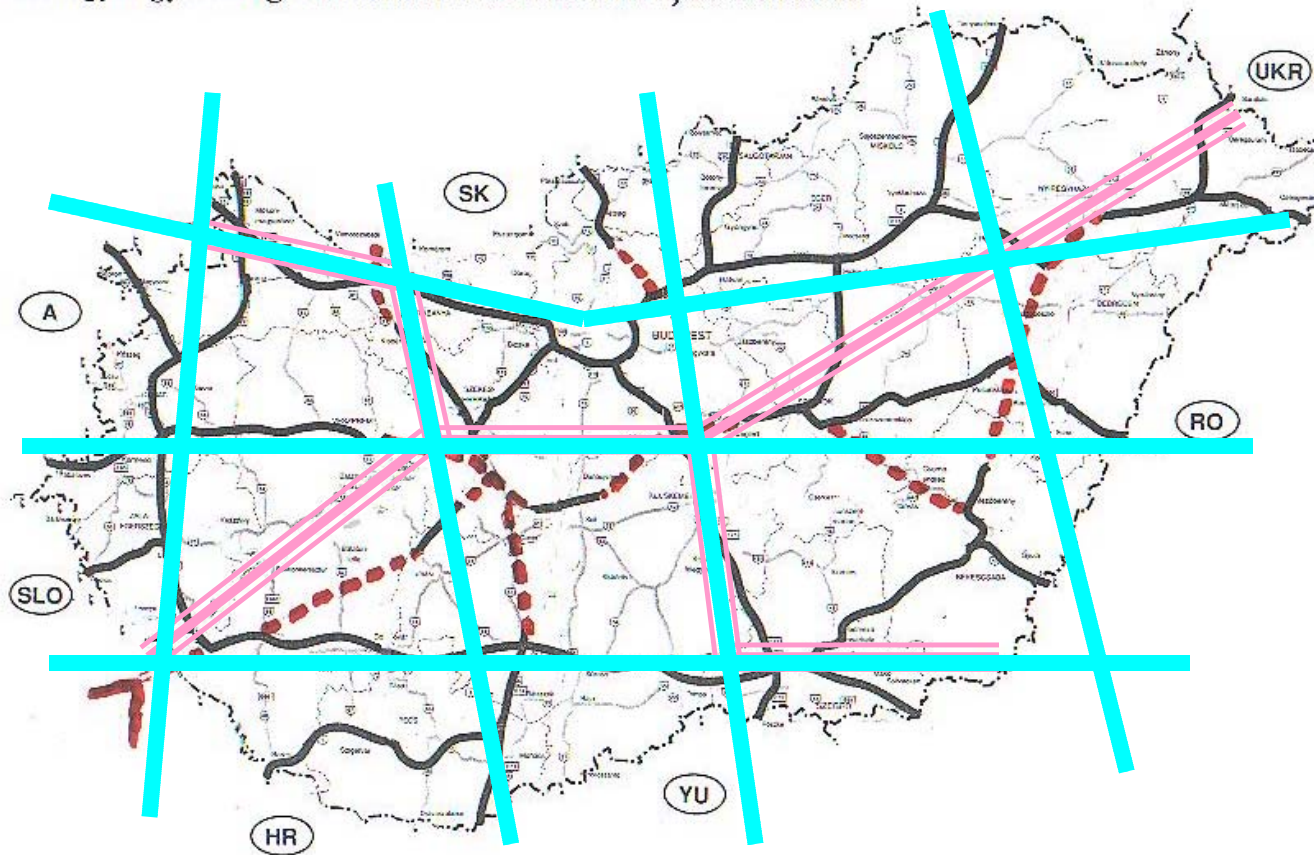
A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



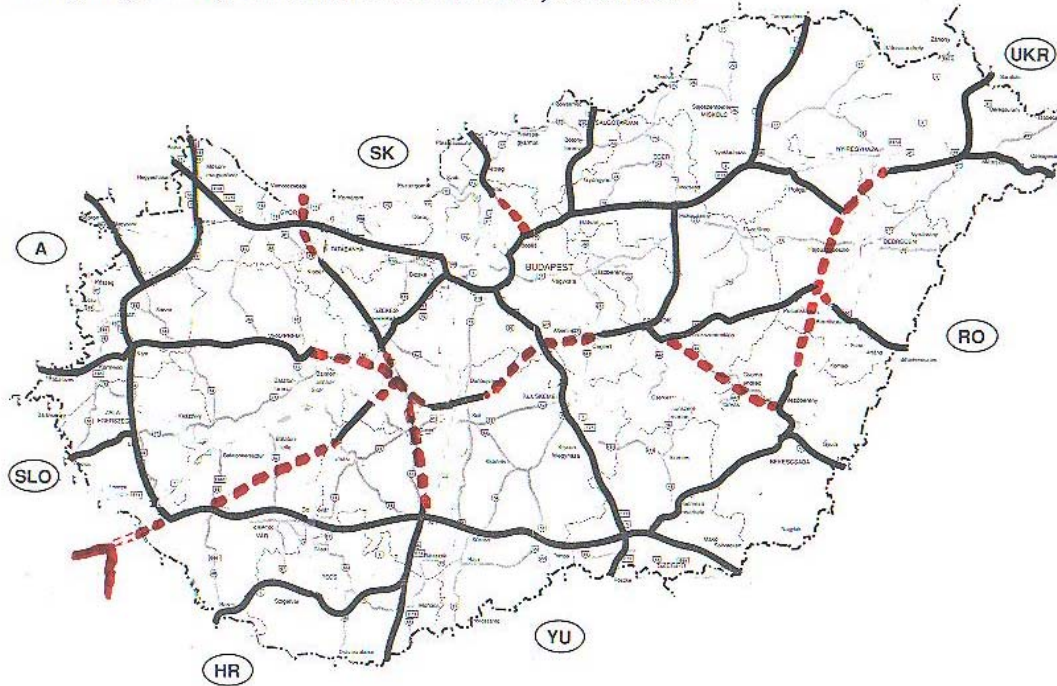


# A modell alapján egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



## Probléma-leltár a Nyugat-Dunántúli Régió gyorsforgalmi hálózatának a tervezete mentén

(a) Győr-Gönyű--Székesfehérvár: átlós elem, egyben észak-déli folyosó része.

(b) Győr-Sopron-Mosonmagyaróvár háromszög: megtervezendő a teljes hierarchia és ennek a gyorsforgalmi igényű rétege.

(c) Sopron szerepköre: nem indokolt, hogy Gönyű helyett továbbra is Sopron fogadja az egész Dunántúl kamionjait.

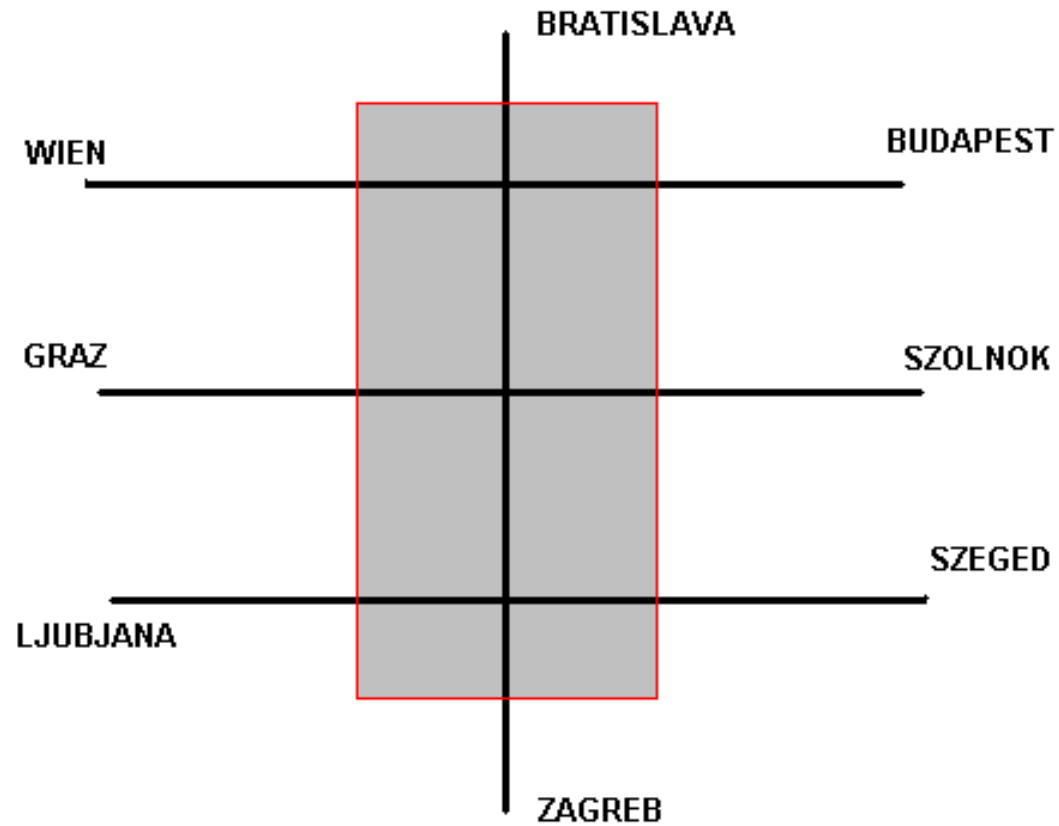
(d) Szombathely: kell kapcsolat a folyosóhoz, de ez nem gyorsforgalmi folyosó.

(e) Zalaegerszeg-Balaton: fontos kapcsolat, de nem interregionális folyosó.

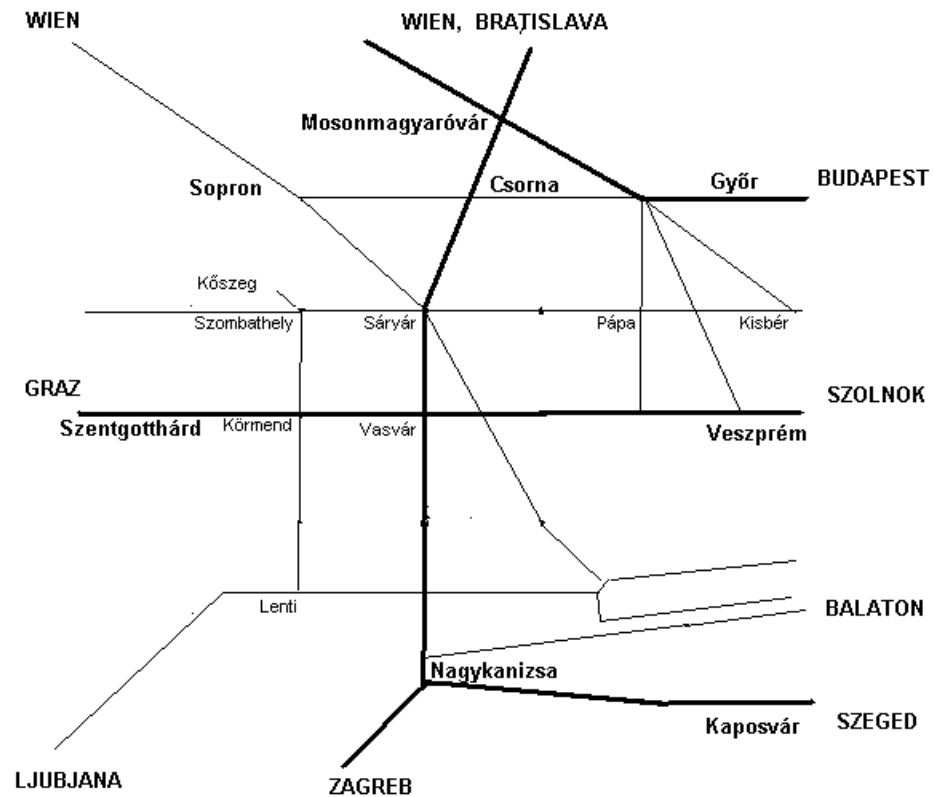
(f) M (S)8: egyelőre a főútra rajzolva

(g) Szlovén határ: hálózati logika szempontjából indokolatlan gyorsforgalmi kapcsolat

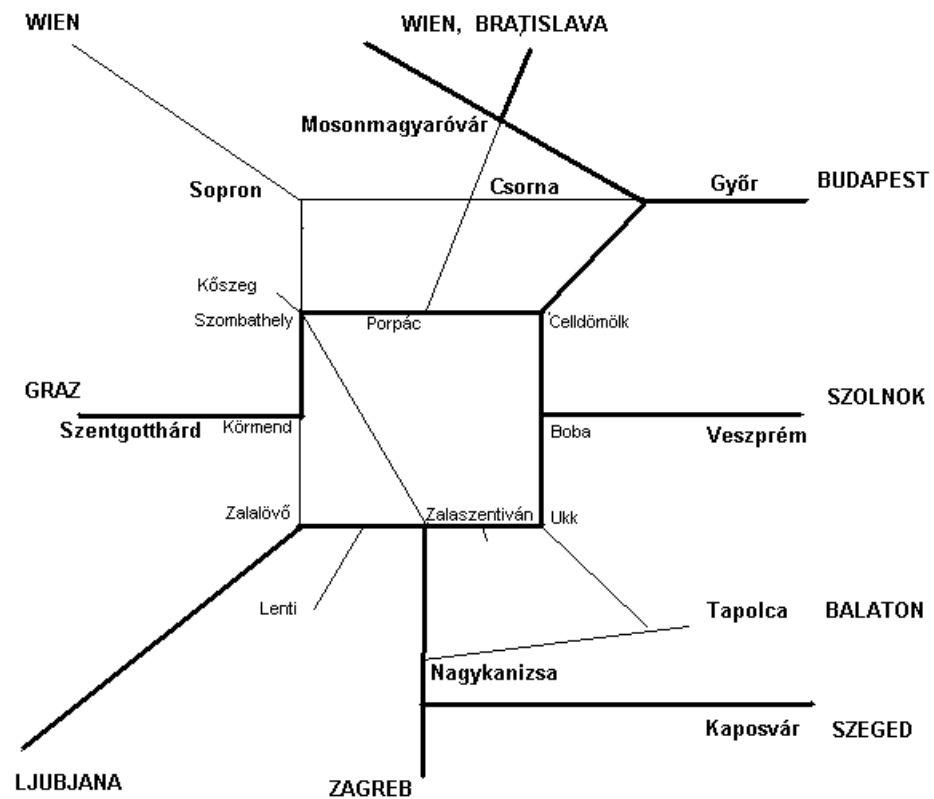
(h) M7-Nagykanizsa-határ: nem azonos a Balaton-parti települések mögött kialakítandó főúttal, hanem a parttól távolabb halad.



A Nyugat-Dunántúli Régió fő régióközi kapcsolatainak a sémája



A Nyugat-Dunántúli Régió fontosabb közúti kapcsolatainak a sémája



A Nyugat-Dunántúli Régió vasúti kapcsolatainak a sémája

# Az általános elvek összefoglalása

- (1) Az EU új közlekedéspolitikája egyik fő üzenete, hogy nem elegendő a közlekedés kínálati oldaláról javítani a helyzetet, *a keresleti oldal alakulásába is be kell avatkozni*. Ez konkrétan a *forgalom csökkentését* célozza, ami nem érhető el kizárólagosan közlekedési műszaki eszközök alkalmazásával.
- (2) Ebből is következik, hogy a korszerű közlekedéspolitika *térségi, gazdasági, műszaki, környezeti, szociális célok integrált kezelésével* alakulhat csak ki. Kiemelhető a környezetpolitikába integrálódó környezetvédelem, aminek az eszköze is kialakulóban van, a *stratégiai környezeti vizsgálat* intézménye.
- (3) A közlekedésen belül is integrált megközelítésre van szükség: ez egyfelől a *multi-modalitást* jelenti, de ide tartozónak tekintendő a *többrétegűség* követelménye is (a *belső feltárás*, a *külső megközelítés*, a *tranzit* és az *elkerülés* funkcióinak figyelembevétele és arányos kezelése.)
- (4) Az *elvek megvitatására* van szükség, majd az elfogadott szempontok alapján *felül kell vizsgálni a régi vágyakat*, vajon mennyiben szolgálják-e a ma kitűzhető célokat.

# A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái

Fleischer Tamás  
MTA Világgazdasági Kutatóintézet  
<tfleisch@vki.hu>

**KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !**

ELSŐ NYUGAT-DUNÁNTÚLI NAPOK  
Regionális gazdasági és közlekedési kapcsolatok  
Nyugat-Dunántúlon  
Csepreg / Bükfürdő 2002 július 15