

## GYORSHAJTÁS<sup>1</sup>

Fleischer Tamás

Tavaly márciusban Kismartonban konferenciát rendeztek az *ökológiailag érzékeny területek* közlekedési problémáiról. A tanácskozáson az akkori magyar környezetvédelmi miniszter is előadást tartott, és a közlekedési tárca is képviseltette magát. A résztvevők megtekintették és dicsérték azokat a megoldásokat, amelyeket az osztrák tervezők a Fertő-tó körül alakítottak ki az átmenő forgalom távoltartására. A magyarok számára ez különösen tanulságos, hiszen a Balaton térségében hasonló problémákkal küzdünk, és végzetes lenne, ha a part közelébe épített autópályákkal a szó szoros értelmében belebetonoznánk az üdülőterületbe a tranzitforgalom folyosóit.

Márpedig most éppen ezt tesszük. Az M7-es autópályát, egyben az un. IV-es páneurópai korridort pontosan úgy akarjuk megépíteni, hogy az hosszában végigszántsa a Balatoni üdülőkörzetet, közvetlenül az üdülőtelepülések mögött vezetve át egy olyan forgalmat, amely egyáltalán nem való a térségbe. Érdekes lesz, amikor majd kamionparkolók és autós pihenők épülnek három kilométerre a parttól, meg kisebb raktárak, amelyek máshol esetleg hozzájárulnának ahhoz, hogy a terület értékesebb legyen és kapósabb. Itt azonban éppen hogy csökkenteni fogják a környezetük vonzerejét. Mint maga az autópálya is.

Út persze régóta kellene itt: botrányos, hogy a 7-es főút forgalma még ma is végigdöcög Zamárditól az üdülőtelepülések kellős közepén. Ahelyett, hogy rég megépült volna a településeket elkerülő főút, e belső út bővült fokozatosan kétszer két sávossá. Elkerülő út viszont azért nem épült eddig, mert a tervekben autópálya szerepelt, arra pedig nem volt pénz. Így a rossz helyre tervezett M7-es autópálya már

---

<sup>1</sup> Megjelent a Népszabadság 2002 augusztus 13-i számában p.10.

megépülte előtt két évtizeden át rengeteg kárt okozott mindazoknak a településeknek, amelyeket a főút forgalma kettévágott.

Egyetlen haszna mégis lehetne ennek a késlekedésnek: nevezetesen időközben sok vonatkozásban tisztázódtak a közlekedésben a funkciók és a szerepek, és más kárán megtanulhattuk, hogy a távoli régiókat összekötő európai tranzitfolyosókat, amelyek magukra húzzák a forgalmat és a hozzá kapcsolódó tevékenységeket, nem az amúgy is zsúfolt, éppen hogy mentesítendő, környezetileg érzékeny térségeken kell keresztülvezetni, hanem ellenkezőleg, ezeket elkerülve.

Most rettentően sietünk, hogy teljesítsük a idei évre meghirdetett építési tervet. A tervek azonban fölöttébb mozgékonyak mostanában: az elmúlt években csak úgy kergették egymást a tízéves, ötéves, hétéves, tizenöt-éves gyorsforgalmi hálózatfejlesztési programok, újabb és újabb kormányhatározatokkal néha félévenként módosítva elődeiket. Ha valami biztosan látszik ebből, az az, hogy *nincsenek* tisztázott elvek se tizenöt évre, se tízre, se ötre. Helyi elképzelések alapján pillanatok alatt átrajzolhatók országos tervek; ami tegnap Székesfehérvár felé ment, az ma Fűzfőnek tart, vagy Nyíregyháza helyett Debrecennek. Még az is nehezen mondható meg, hogy a változtatással javul-e a helyzet, vagy romlik, mert éppen azok a szilárd támpontok hiányoznak, amelyekhez képest ezt érvényesen meg lehetne ítélni.

Most itt lenne a lehetőség, hogy felülvizsgáljuk a mára túlhaladott elképzeléseket, amelyek éppen ott növelik meg a forgalmi terhelést, ahol csökkenteni kellene.

A felülvizsgálatnak a közlekedés összességéből kell kiindulnia; úgy tűnik ennek a fontosságát a kormány már felismerte. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium augusztus 5-én szűkebb szakmai körözésre bocsátott egy – egy éve pihentetett – közlekedéspolitika tervezetet, ami várhatóan szeptemberben lesz széleskörű társadalmi vitára alkalmas állapotban. Az ígéretek szerint ugyancsak készül a közlekedés 2003-2006 évekre szóló négyéves stratégiai terve.

A kérdés csak az, vajon kinek fontos, hogy az összefüggésekből kiragadva, a fenti koncepció készítőit kész helyzet elé állítva már előbb döntés szülessen olyan beruházásokról, amelyek nyilvánvalóan nem illenek bele egy korszerű európai elvek szerint készülő közlekedéspolitikába. Az autópályákról ugyanis megint külön terv készült, átfogó felülvizsgálat helyett újabb apró módosításokkal próbálva „új” 15 éves gyorsforgalmi programot alkotni a tavalyiból. Az eredmény az, hogy éppen a térségi struktúrákat a legnagyobb távlatra meghatározó és legdrágább beruházásokra már nem lesz képes hatni a később elkészülő közlekedési koncepció.

Az M7-es autópálya part menti szakasza is rajta maradt a sürgősen indítandó beruházások listáján. Azt az időt, amit a kivitelezés gyors indításával nyer az ország, két évtizednyi szemléletbeli lemaradással, és annak hosszú távra szóló káros következményeivel fogjuk megfizetni.

Mindenképp dicséretes, ha versenyeztetéssel 130 milliárd forintról sikerül a beruházások költségét 110 milliárdra csökkenteni. Még jobb, ha közbeszerzési pályázaton további tízmilliárdokat lehet lefaragni. Nem ezen intézkedések helyett, hanem ezek *mellett* azt kellene most még elérni, hogy abból a még mindig sok pénzből, amit végül a gyorsforgalmi pályákra fogunk költeni, a mai elveknek megfelelő, és az ország javát szolgáló hálózat épüljön. Ha nem így történik, az lesz a legnagyobb, pénzben ki sem fejezhető mértékű veszteség.

*2002. augusztus 8.*

