

# Gyorshajtás

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 távol-tartására. A magyarok számára ez különösen tanul-ságos, hiszen a Balaton térségében hasonló problé-mákkal küzdünk, és végzetes lenne, ha a part közelé-be épített autópályákkal a szó szoros értelmében be-lebetonoznánk az üdülőterületbe a tranzitforgalom folyosóit.

Márpedig most éppen ezt tesszük. Az M7-es au-tópályát, egyben az ún. IV-es páneurópai korridort pontosan úgy akarjuk megépíteni, hogy az hosszá-ban végigszántsza a balatoni üdülőkörzetet, közvet-lenül 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 part-tól, meg kisebb raktárak, amelyek máshol esetleg hozzájárulnának ahhoz, hogy a terület értékesebb legyen és kapósabb. Itt azonban éppen hogy csök-keníteni fogják környezetük vonzerejét. Mint maga az autópálya is.

Út persze régóta kellene itt: botrányos, hogy a 7-es főút forgalma Zamárditól még ma is végigdöcög

az üdülőtelepülések kellős közepén. Ahelyett, hogy rég megépült volna a településeket elkerülő főút, e belső út bővült fokozatosan kétszer kétsávossá. Az elkerülő út viszont azért nem épült eddig, mert a ter-vekben autópálya szerepelt, arra pedig nem volt pénz. Így a rossz helyre tervezett M7-es autópálya már megépülte előtt két évtizeden át rengeteg kárt okozott mindazoknak a településeknek, amelyeket a főút forgalma kettévágott.

Egyetlen haszna mégis lehetne ennek a késleke-désnek: nevezetesen időközben sok vonatkozásban tisztázódtak a közlekedésben a funkciók és a szere-pék, és más kárán megtanulhattuk, hogy a távoli ré-giókat összekötő európai tranzitfolyosókat, amelyek magukra húzzák a forgalmat és a hozzá kapcsolódó tevékenységeket, nem az amúgy is zsúfolt, éppen hogy mentesítendő, környezetileg érzékeny térsége-ken kell keresztülvizetni, hanem ellenkezőleg, ezeket elkerülve.

Most rettentően sietünk, hogy teljesítsük az idei évre meghirdetett építési tervet. A tervek azonban fölöttébb mozgékonyak mostanában: az elmúlt években csak úgy kergették egymást a tízéves, öt-éves, hétéves, tizenöt éves gyorsforgalmi hálózatfej-lesztési programok, újabb és újabb kormányhatáro-zatokkal 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 Füzfőnek 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, amelyek-hez képest ezt érvényesen meg lehet-ne ítélni.

Most itt lenne a lehetőség, hogy fe-lülvizsgáljuk a mára túlhaladott el-képzeléseket, amelyek éppen ott nö-velik meg a forgalmi terhelést, ahol csökkenteni kellene azokat.

A felülvizsgálatnak a közlekedés összességéből kell kiindulnia; úgy tű-nik ennek a fontosságát a kormány már felismerte. A Gazdasági és Köz-lekedési Minisztérium augusztus 5-én szűkebb szakmai körözésre bocsátott egy – egy éve pihentetett – közleke-déspolitika tervezetet, ami várhatóan szeptemberben lesz széles körű társa-dalmi vitára alkalmas állapotban. Az ígéreték szerint ugyancsak készül a közlekedés 2003–2006 évekre szóló négyéves stratégiai terve.

A gond az, hogy a koncepció készítőit kész hely-zet elé állítva már előbb döntés születik beruházá-sokról, amelyek nyilvánvalóan nem illenek bele a mai elvek szerint készülő közlekedéspolitikába. Az

autópályákról ugyanis megint külön terv készült, ap-ró módosításokkal próbálva új 15 éves gyorsforgal-mi programot alkotni a tavalyiból. A térségi struktú-rákat leginkább meghatározó és leg-drágább beruházásokra tehát nem lesz képes hatni a később elkészülő közlekedési koncepció.

Az M7-es autópálya part menti szakasza is a sürgősen indítandó be-ruházások között maradt. Azt az időt, amit a kivitelezés gyors indításával nyer az ország, két évtizednyi szem-léletbeli lemaradással és annak hosz-szú távra szóló káros következmé-nyeivel fogjuk megfizetni.

Dicséretes, ha versenyzetetéssel 130 milliárd forintról sikerül a beru-házások költségét 110 milliárdra csökkenteni. Még jobb, ha közbeszer-zési pályázaton további tízmilliárd-ot lehet lefaragni. Nem ezen intézke-dések helyett, hanem ezek mellett most az kellene még elérni, hogy ab-ból a még mindig sok pénzből, amit végül a gyorsfor-galmi pályákra fogunk költeni, a mai elveknek meg-felelő és az ország javát szolgáló hálózat épüljön. Ha nem így történik, az lesz a legnagyobb, pénzben ki sem fejezhető mértékű veszteség.

Fleischer Tamás

*A rossz helyre tervezett M7-es autópálya már megépülte előtt két évtizeden át rengeteg kárt okozott azoknak a településeknek, amelyeket a főút forgalma kettévágott.*