

FLEISCHER TAMÁS*

Közlekedés és fenntarthatóság – különös tekintettel az EU 2011-es közlekedési fehér könyvére

A tanulmány a közlekedés és a fenntarthatóság kapcsolatáról szól, ezen belül kiemelt figyelmet szentel az új, 2011. március 28-án megjelent 2011–2020-as uniós közlekedéspolitikai fehér könyv¹ ilyen irányú elkötelezettségének. A friss dokumentum különböző uniós munkabizottságokban történő megtárgyalásának irányítása jelenleg a soros magyar elnökség fontos szakpolitikai feladata. A szerző az első pontban röviden utal a fenntarthatóság értelmezésére, majd arra, hogy a közlekedést ez a kérdéskör hogyan érinti. Bemutatja a környezeti, fenntarthatósági szemléletnek a korábbi uniós közlekedéspolitikákban való megjelenését. A második pontban rátér az új fehér könyv tartalmának a fenntarthatósági szempontból történő értékelésére. Sorra veszi a helyzetértékelés és a célrendszer elemeit, a jövőkép címén kiemelt környezeti célokat és a stratégiának nevezett blokkban megjelenő célkitűzéseket. Rámutat a dokumentum belső következetlenségeire és – egyes vélemények szerint – a fenntarthatósággal nem harmonizáló megállapításaira.

1. Előzmények és keretek: fenntarthatóság, közlekedés, uniós szakpolitika

1.1. Környezeti szempontok és fenntarthatóság

Az elmúlt három évtizedben a környezet szó jelentése gyökeresen átértékelődött: a mellékestől, az elhanyagolható mellékkörülménytől jutott el a kifejezés tartalma először a figyelembeveendőig, majd a meghatározó peremfeltétel státusig.

Az út két utóbbi állomása jól érzékelhető a fenntarthatóság magyarázataként gyakran ábrázolt három pillér segítségével. Az egymásba harapó, egyformának rajzolt gazdaság, társadalom és kör-

nyezet modell fontos küldetése volt, hogy a gazdaság mellett megjelenítette a másik két összetevőt is – ám a gyakori magyarázat, miszerint e pillérek egyforma fontosságúak volnának, és hogy az lenne a cél, hogy a háromféle tőke összege ne csökkenjen, mára elavult, túlhaladottá vált. Be kellett látni, hogy egymásba rétegződő, eltérő időhorizontokkal bíró rendszerekről van szó, és bármilyen fontosnak tekintjük is a gazdaságot, meg kellett érteni, hogy ennek rendszere bele van ágyazódva a társadalom, illetve a még tágabb környezet folyamataiba, következőképpen kénytelen igazodni az azok által meghatározott peremfeltételekhez.²

A fenntartható fejlesztés³ definíciójaként a pillérek felsorolásánál is gyakrab-

* A szerző az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének tudományos főmunkatársa.

1 COM(2011) 144 Fehér könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.

2 Bővebben kifejti az összefüggést ábrákkal Fleischer (2005).

3 Bardóczi Sándor hívta fel a figyelmemet arra, hogy a „sustainable development” helyes magyar fordítása fenntartható fejlesztés – szemben az elterjedt „fenntartható fejlődés”-sel.

ban szokták idézni az ENSZ 1987-es Közös jövőnk (más néven *Bruntland 1987*) jelentését: „A fenntartható fejlesztés olyan fejlesztés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket”. A Bruntland-definíció valójában a fenntarthatóság *időbeli* dimenzióját, az *intergenerációs szolidaritás* szükségességét húzza alá. Amikor közlekedésről, hálózatokról, térségek ellátásáról beszélünk, akkor azonban elengedhetetlen, hogy az *időbeli* kapcsolat mellett a fenntarthatóság *térbeli* összefüggését is megfogalmazzuk, vagyis az *intra-generációs* viszonyt, az egyidejűleg élők közötti kötelezettségeket. Eszerint a fenntarthatósághoz anélkül kell kielégíteni a *helyben lévők* szükségleteit, hogy ez veszélyeztetné a *máshol élők* lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket. Ez a megóvandó „*máshol*” tág léptékek között változhat: jelentheti a távoli óceániai szigeteket (ha pl. klímaváltozásról van szó) vagy a szomszéd régiót, de esetenként a szomszéd utcát is, ahova átnyomnánk a forgalmat, sőt az úttest melletti járdát/boltot is, ahol az áthaladó forgalom ellehetetlenítheti a viszonyokat.

1.2. Közlekedés és fenntarthatóság

A fenntarthatóság értelmezéséből fentebb kiragadott két gondolat már elegendő ahhoz, hogy segítségükkel felhívjuk a figyelmet a legfontosabb szemléletbeli változásokra, amelyekkel a közlekedési ágazatnak az elmúlt néhány évtizedben szembesülnie kellett.

A közlekedés nem tekinthető többé egyoldalúan a *gazdaság* igényeit kiszolgálni tartozó ágazatnak, hanem azzal

együtt be kell ágyazódnia a társadalom és a *környezeti feltételek által megszabott keretekbe*. Öntörvényű, saját közlekedési szakértőire támaszkodó jövőképet át kellett formálnia – a társadalom céljait és lehetőségeit a maga közlekedési eszközeivel segítő, e *tágabb célokba belesimuló* célrendszerre. A saját hatékonysági szempontjait kizárólagosnak tekintő nézőpont helyett el kell fogadni a *társadalom egészének hatékony fejlődését* szolgáló programokba való beilleszkedést (természetesen azon belül hatékony közlekedési megoldást keresve). A mindenkori igényeknek a közlekedési kínálattal történő kiszolgálását (amiben jól lehetett támaszkodni a sajátos közlekedési szakértelemre) föl kell váltania egy olyan együttes gondolkodásnak, ahol az igények kialakulását meghatározó ágazatok tevékenységébe integrálódva *keresleti oldalról válnak befolyásolhatók* a közlekedés iránti igények. Míg a közlekedési kínálat javításánál döntő szerepet kaphattak a járművet, a pályát, az üzemanyagot (a közlekedés *hardver* tényezőit) javító innovációk, fejlesztések, addig a keresleti oldal befolyásolásánál elengedhetetlen ennek a kibővülése, sőt esetenként a súlypont áthelyezése a közlekedés szabályozását és szervezését, ágazatközi kapcsolatrendszerét (a közlekedés *szoftver* tényezőit) megújítani képes innovációk irányában.

A szemléletbeli változásokat jól modellezi például a városi közlekedéssel kapcsolatos társadalmi elvárások módosulása. Míg a múlt század középső harmadában teljesen elfogadott cél volt a város fizikai hozzáidomítása az egyre növekvő személygépkocsi-közlekedéshez, és minden közterületnek e cél érdekében történő föláldozása, addig mára nyilvánvalóvá vált, hogy a keret csak az *élhető város*

összessége lehet (ráadásul a város térségével együtt); csak ennek jegyében jelölhetők ki a prioritások. A rendelkezésre álló hely adott, és ezen belül kell megtalálni a pihenés, a zöldfelület, a gyalogosforgalom, a közforgalmú közlekedés, az egyéni közlekedés, a kereskedelem stb. számára a többi funkció működését is lehetővé tevő arányokat. A közlekedési célkitűzéseket csak e helyzet tudomásulvételével lehet meghatározni, az adott kereteket túllépő közlekedés *területszenyezést* követ el, ami a társadalom számára éppen úgy káros, mint a levegőszennyezés vagy a zajszennyezés.

Hasonlóképpen jól szemléltethető a megközelítés változása globális léptékben a klímaváltozás jelensége segítségével. A hagyományos közlekedési stratégiák közlekedési célokat jelöltek meg, bontottak feladatokra, és jó esetben projekt szinten jelent meg a törekvés, hogy a létrehozott káros környezeti hatások egy részét enyhíteni, semlegesíteni kellene. A beruházások környezeti hatásvizsgálata e szembesítést intézményesítette, de még mindig projekt szinten hagyta; csak a *stratégiai környezeti vizsgálat* intézménye tette lehetővé, hogy a környezeti gondolkodás már a szakpolitikák, tervek, programok kialakítása időszakában megjelenjen a szakmai tervezésben.⁴

Az unió *környezeti* akcióprogramjai növekvő hangsúllyal jelenítették meg, majd az Ötödik Környezeti Akcióprogram (1993) tette explicit törekvéssé, hogy *a környezetvédelmi politikának integrálnia kell a legfontosabb* (értsd: a környezetet leginkább károsító) *ágazati politikákba*. A kijelölt szektorok a feldolgozóipar, az energetika, a közlekedés, a me-

zőgazdaság, a turizmus voltak. A cél az volt, hogy úgy készüljön el a jelzett ágazatokra vonatkozó ágazati stratégia, hogy a környezeti szempontok kezdettől fogva annak előterében álljanak. A hazai tapasztalatok szerint a törekvés teljes kudarcot vallott, a vitaalapul szolgáló dokumentumok 1998-ban elkészültek, de a megcélzott ágazatok nem azonosultak vele, azokat tartalmuktól függetlenül a környezeti tárca túlterjeszkedésének, figyelmen kívül hagyandó törekvésnek tekintették. A próbálkozás az államigazgatás keretei között maradt, így értelemszerűen nem mozgatótt meg társadalmi támogatókat.

Ezzel szemben a klímaváltozás kérdése olyan ügynek bizonyult, amelyik egyszerűbben megérthetőnek látszik, jobban kommunikálható, ezért alkalmasabb társadalmi támogatás elérésére, majd ezen keresztül a szakpolitikák keretrendszerét adó peremfeltételként való megjelenítésre. A sokdimenziós környezeti célrendszert (látszólag legalábbis) egydimenziósra szűkíti le, az üvegházgázok, ezen belül is elsősorban a szén-dioxid kibocsátásának korlátozására, adott szinten történő befagyasztására.

Ugyanakkor az a klímamodellek szerint is világos, hogy a szén-dioxid-kibocsátás korlátozása legfeljebb hosszú készletteléssel csökkentheti a hatásokat, nem képzelhető el a klímaváltozás *megelőzése*, hanem mindenképpen számítani kell bizonyos mértékű éghajlatváltozás bekövetkezésére, amihez ezért *alkalmazkodni* kell. Az alkalmazkodás kérdésköre viszont újra kiterjedtebb aktív szerepet oszt az érintett ágazatokra, hiszen többé megint nem egyetlen technológiai háttérérték betartatásáról, hanem átfogó

4 A 2004-ben elfogadott hazai közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálatáról ld. bővebben Fleischer et al. 2005.

ágazati stratégiakészítésről van szó, ahol ismét nélkülözhetetlenné válik az adott ágazat széles körű ismerete. Egy viszonylag vesztes pozícióhoz képest az ágazatok számára ez lényeges előrelépés – miközben a gondolkodásba már belekerült az is, hogy a klímaváltozás miatt igazodni kell egy fontos külső feltételrendszerhez, az ágazat csak ezen keretek között tervezhet.

Körülbelül ez az az erőter, amely napjainkban jellemzi a környezetpolitika és a környezeti hatásaiban jelentős ágazatok, köztük a közlekedés egymáshoz képesti viszonyát. Ebben a viszonyrendszerben jelent meg az unió új közlekedéspolitikája. Annak ismertetése előtt azonban még egy dimenziót érdemes felvillantani, ez pedig az unió korábbi közlekedési fehér könyveinek a viszonya a mindenkori környezetpolitikához.

1.3. Uniós közlekedéspolitikák környezeti szemlélete 2010 előtt

Bár már a kezdetektől felmerült az igény közös közlekedéspolitika kialakítására, az Európai Közösség első harminc évében erre nem került sor. Ugyanakkor számos közlekedést érintő kérdésben születtek intézkedések, ennek mozgatói azonban általában ekkor még nem közlekedési megfontolások voltak, hanem inkább *versenypolitikai szempontból* agályos torzulások kiiktatása (versenyelőnyök megszüntetése).

Az Európai Unió 1992-ben fogalmazta meg az első közös közlekedéspolitikáját (CTP 1992). E politika fő jellemzője az *egységesség megteremtésére* való törekvés volt: egyfelől az átjárhatóságot akadályozó tagországi szabályozások harmonizálásával és a nemzeti monopóliumviszonyok kiiktatásával, másfelől a közös

infrastruktúra-hálózat (TEN-T) megteremtésével.

A dokumentumot 2001-ben váltotta fel a második fehér könyv (White Paper 2001). Helyzetértékelésében számbavette az előző időszak eredményeit, és azt állapította meg, hogy miközben a kitűzött versenyügyi célok jórészt teljesültek – a fogyasztói árak mérséklődtek, a szolgáltatási minőség javult, a technológia használata terjedt, a zárt közlekedési piacok (a vasút kivételével) kinyíltak –, addig összességében a közlekedés diszharmonikus jelenségei mégsem csökkentek: egyenlőtlen volt a fejlődés a közlekedési módok között, folytatódott a közút térhódítása. Egyenlőtlen maradt a fejlődés térben is: a központban torlódások, a távoli területeken ellátottsági hiányosságok jellemezték az ezredfordulón az (akkori) unió egészét. Ezen túl növekvő egészségi ártalmakról, romló környezeti, és sokkoló baleseti mutatókról adott számot az áttekintés.

A saját helyzetértékelésére és a korabeli uniós környezeti célkitűzésekre egyaránt komolyan támaszkodó 2001-es fehér könyv meghirdetett elvei jelentős előrelépést képviseltek. Új felismerés volt, hogy nem elég a közlekedésben az országok közötti kapcsolatokra koncentrálni, hanem mélységében és szemléletében is harmonizálni kell a közlekedéspolitikai törekvéseket. A korábbi megközelítést meghaladva, a dokumentum határozottan állást foglalt egy *környezeti és szociális kérdésekre érzékeny váltás* szükségessége mellett. Ennek fontos részét képezte a határozott kiállítás a *közlekedési teljesítmények növekedésének megtörése*, valamint a *közúti forgalom növekedésének fékezése* mellett.

Ehhez képest a fehér könyv 2006. évi felülvizsgálata (Tartsuk mozgásban Euró-

pát 2006) – nyilván erős közúti fuvarozói ellentámadás eredményeként – jelentős eltávolodást hozott az eredeti dokumentum összközlekedési teljesítmények növekedését visszafogni szándékozó, ezen belül a közúti szállítások káros következményeire rámutató irányától, kifejezetten örvendetesnek értékelve a nemzetközi közúti áru fuvarozás fejlődését, vagy olyan, a környezeti törekvéseket burkoltan kárhóztató utalásokat téve, mint hogy „Egyre inkább mutatkoznak a súrlódás jelei a növekvő mobilitási igények kielégítését célzó erőfeszítések és a szigorú környezetvédelmi előírások között”.⁵

Ebben az összefüggésben különösen üdvözlendő, hogy a 2011-es fehér könyv ismét, sőt a korábbiaknál pontosabb cílmegjelöléssel határozott elkötelezettséget mutat a környezeti peremfeltételek komolyanvételében, lényegében a szakpolitika fókuszába helyezve a szén-dioxid-kibocsátás negyven év alatt hatvan százalékos visszafogását. Az új fehér könyv úgy is tekinthető, mint ennek a célnak az elérésére kidolgozandó stratégia keretdokumentuma.

2. Az uniós közlekedéspolitika 2011. évi fehér könyve

2.1. A 2011-es fehér könyv és kísérő dokumentumai

Az új közlekedéspolitika fő dokumentuma a Bizottság 30 (magyarul 34) oldalas fehér könyve (COM(2011) 144 végleges), 68 bekezdésben rögzített megállapításokkal, ezt egy 40 kezdeményezést ismertető melléklet egészíti ki. E bizottsági közleményhez három kísérő dokumentum tartozik: egy 170 oldalas hatástanulmány

(SEC(2011) 358 final); ennek 9 oldalas összefoglalója (SEC(2011) 359 végleges); valamint a fehér könyv 127 oldalas háttér tanulmánya (SEC(2011) 391 végleges). Jelen cikk főként a szorosán vett fehér könyvvel foglalkozik, de néhány esetben kitér abból hiányzó, és a háttéranyagokban megtalálható megállapításokra is.

A fehér könyv tervezett felépítését talán a részletes háttéranyag (SEC(2011) 391) három főcíme tükrözi jobban vissza, de nem érdektelen az sem (ld. zárójelben), hogy mire változtak e címek az elfogadott közleményben (COM(2011) 144): I. Jelenlegi trendek és jövőbeli kihívások: kifogyóban a kőolaj (Az európai közlekedési térség felkészítése a jövőre) II. Jövőkép 2050-re: egy integrált, fenntartható és hatékony mobilitás-hálózat (Egy versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképe); III. Stratégia: szakpolitikák a változás kormányzására (A stratégia – mit kell tenni).

2.2. A helyzetértékelés tanulságaival a dokumentum csak részben számol

A fehér könyv egyetlen bekezdést (12.) szentel az előző fehér könyv értékelésének. Sikerekről számol be az eltervezett akciók közül a piacnyitás, az áruvédelem, az utasjogok, a közlekedésbiztonság, a TEN hálózati elemek kiépítése, a közlekedés környezeti mutatóit javítani hivatott lépések megtétele terén. Ugyanakkor kimarad az elemzésből, hogy az elhatározott akciókkal mennyiben érték el azokat a közlekedésen túlmutató hatásokat, amelyek érdekében az akciókat elindították. A jelenre vonatkozóan nem, de *a jelenlegi trendeket a jövőre előrevetítő* 13. pontból kiolvasható, hogy az ener-

5 Az uniós közlekedéspolitikák 2006-ig tartó időszakának áttekintéséről ld. részletesebben Fleischer 2008.

giafelhasználás, a kibocsátások, de a kohézió terén is, nemhogy a változások mértéke nem éri el a kívánatos szintet, de esetenként a bekövetkezett változások előjele sem a kívánt irányba mutat. *A korábbi célok teljesülésére vonatkozó elemzésből a dokumentum készítőinek módjuk lett volna mélyreható következtetéseket levonni, megkérdőjelezve egyes, a cél elérése érdekében kijelölt közlekedési teendőket is.*

A szén-dioxid-kibocsátás, az energiafüggőség és a torlódások vonatkozásában valóban vállalkozik a fehér könyv arra, hogy a korábbi szakpolitikához képest radikálisan új megoldásokat szorgalmazzon. Az ugyancsak szerény kohéziós eredményeket viszont figyelmen kívül hagyja, és a korábbi célokat lényegében továbbra is az eddig alkalmazott eszközökkel próbálja elérni. Itt fennáll a veszély, hogy az új fehér könyv hibásan kijelölt, költséges megoldások végrehajtását erőlteti, amelyek továbbra sem fogják elősegíteni a kívánatosnak tartott társadalmi-gazdasági célok elérését.

2.3. A célrendszer fókuszában: kibocsátáscsökkentés és egységes európai hálózat

A fehér könyv legfőbb célkitűzéseit jelentős uniós dokumentumokból származtatja. Az egyik kiinduló dokumentum az EU 2020 stratégia (COM(2010) 2020), ahonnan a *fenntarthatósági célokat* vezeti le (átfogó és specifikus célok). A másik alapidokumentum a Maastrichti Szerződés (1992), amelyre explicit módon inkább csak a hatástanulmány utal (pl. SEC(2011) 358, 90–93. bekezdés), és ahonnan az *egységes Európára*, a belső piac kiteljesítésére, a személyek és az áruk szabad áramlását akadályozó hatá-

rok megszüntetésére *vonatkozó célok* származnak.

A dokumentum *átfogó szakpolitikai céljának* hivatkozási alapja, hogy az EU 2020 stratégia – okos, befogadó és erőforrás-hatékony Európa – elérésének kulcseleme egy fenntartható közlekedési rendszer léte. A maihoz képest ez radikális változtatást igényel. A kiküszöbölendő, nemkívánatos gazdasági, társadalmi és környezeti hatások között a fehér könyv a torlódásokat, az olajfüggőséget, a baleseteket, az üvegházgáz-kibocsátást és egyéb szennyezőket, a zajt és a területi fragmentációt sorolja fel. Az átfogó cél eléréséhez *három specifikus szakpolitikai célt* nevesítettek: 2050-re 60 százalékkal csökkenteni kell a közlekedési eredetű szén-dioxid kibocsátását, jelentősen mérsékelni kell az olajfüggőséget, és gátat kell vetni a torlódások növekedésének. E specifikus célokat a hatástanulmány úgy is összefoglalja, mint *kevesebb energia* fogyasztása, *tisztább energia* használata és *jobb infrastruktúra-hasznosítás* szükségessége.

A részletes hatástanulmány fontosnak tartja ezt kiegészíteni azzal, hogy a közlekedési rendszernek a valódi fenntarthatósági célok elérését kell elősegítenie; tehát a jobb elérhetőséget, a méltányosságot, a jó szolgáltatásminőséget, a hatékony ellátást, a megfizetett társadalmi költségeket (SEC(2011) 358 105. bek.). A hatástanulmány ezzel finoman arra hívja fel a figyelmet, hogy a dokumentumokból levezetett, kissé technokrata megfogalmazású szakpolitikai célkitűzések a közlekedés jónak ésszel végiggondolandó összetársadalmi feladatai elé tolakodtak, arról árulkodva, hogy a kidolgozott közlekedési jövőkép még nem eléggé törekszik arra, hogy beleintegrálódjon a társadalom jövőről alkotott el-

képzéseibe. Arra is utal a hatástanulmány, hogy a kiemelt célok valójában akkor működnek jól, ha szinergiákat jelentő megoldásokat hívnak elő: azaz a válaszlépések a klímakövetelmények teljesítése mellett csökkentik a helyi szennyezéseket, a zajt, az energiafogyasztást, a térfoglalást is.

E cikk szerzője nagyobb problémákat lát a másik, implicit hivatkozással és az abból levezetett célokkal kapcsolatban. Az a kérdés, vajon 2011-ben a huszoneg évtized Európájában gondolkodás nélkül követendő-e az az 1992-es kiinduló paradigma, miszerint a közlekedési fehér könyvnek egyértelműen egy *egységes és homogén Európát* kell megcéloznia és közlekedéssel kiszolgálnia; miközben egyre nyilvánvalóbb, hogy valójában többféle mintázatról, jelentősen eltérő fejlettségű térségekről van szó, amelyeknek nem egyformák a megoldandó problémái. Míg kis fejlettségi eltérésekre igaz az, hogy a térségek összekapcsolásával kiegyenlítést lehet elérni, addig nagy lépcsők esetén ez legalábbis vitatható, sőt, önmagában a kapcsolat erősödésétől a különbségek éppen hogy nőhetnek, vagy legalábbis bebetonozódhatnak. (Az, hogy az erős összeláncoltság önmagában nem enyhíti, sőt kiélezi a fejlettségi eltéréseket, hasonlóképpen megmutatkozik a közös valuta szerepénél is; a paradox az, hogy éppen a hátrányban lévők, vagyis azok küzdenek legjobban az egységesség eléréséért, akik számára a formális egység valójában hátrányos.)

Ha eltérő fejlettségű térségek szoros összekapcsolása megelőzi azt az ütemet, ahogy a hátrányosabb helyzetű régió (gazdasága, társadalma, belső együttműködése, intézményrendszere, helyi kapcsolatrendszere stb.) egyébként fel tud zárkózni a fejlettebbekhez, akkor a javu-

ló külső összeköttetések éppen úgy nem biztosítják a tőlük várt javító hatást, ahogy például az említett közös pénzügyi rendszer sem csodaszere fejlettségi különbségek áthidalására.

Nem a felzárkóztatási céllal van a baj, hanem annak két-három-négyszeres fejlettségi különbséget mutató régiókra történő alkalmazásával. Feltehetően egy közbelső lépcsőre, *hasonló gazdasági és társadalmi fejlettségű országcsoportok egymás közötti kapcsolatának elmélyítésére* lenne először szükség, és az ennek megfelelően kialakítható makrorégiók belső közlekedési kapcsolatának az előnyben részesítésére egy elvont, elméleti egységes rendszer helyett. Sajnos ez ellen dolgozik a makrorégió mostani értelmezése, amelyik egy Baden-Württembergtől Ukrajnáig definiált inhomogén térséget (EU Duna-régió stratégia) próbál makrorégióknak nevezni, tulajdonképpen lejáratva a fogalomnak az unió számára hasznosítható tartalmát.

Hasonló veszélyt hordoz egy formális egységre hivatkozó, egy nem létező egységesség víziójára közlekedési stratégiát deklaráló közlekedési fehér könyv is. Éppen nekünk kellene a kohéziós stratégia átértelmezéséért és a formális egységesség ellen fellépni, ehelyett vélt euro-támogatásokra sandítva kerékkötői vagyunk (a szomszédságunkkal, vagy a Visegrádi csoporttal együtt) a dolgok realitáshoz igazodó újragondolásának. Pedig erre lenne szükség, majd ehhez kellene igazítani a felülvizsgált közlekedéspolitikára vonatkozó alapelveit is.

2.4. A hatásvizsgálat három forgatókönyve a kibocsátás-csökkentési cél elérésére

A fehér könyv egyetlen forgatókönyvet tartalmaz, a változatlan körülmények

előrevetítését (ebből vonta le a radikális kibocsátáscsökkentés szükségességét), a hatásvizsgálat azonban szükségesnek tartotta, hogy a kitűzött cél, a 60 százalékos csökkentés elérésének a lehetőségeit is forgatókönyvekben elemezze. Az egyik esetben a szakpolitika a járművek kibocsátási jellemzőinek technológiai megoldására koncentrálna (az illet fentebb kínálati oldali és hardverre irányuló beavatkozásnak neveztük). A másik esetben a mobilitásmenedzsment és a széndioxid-kibocsátás árképzési eszközrendszere kerülne a szakpolitika fókuszába (azaz a keresleti oldali és a közlekedési szoftverre ható beavatkozás). A harmadik változat egy kombinált megoldás az előző kettő felhasználásával.

Az elemzés nagyon fontos megállapítása, hogy a tisztán technológiai fókuszú beavatkozással nem érhető el a kívánt eredmény. (A kérdésnek komoly irodalma van, lényeges elem, hogy a technológiai javításokat jelentős ún. visszapattanó hatás kíséri: az olcsóbbá, kényelmesebbé, szabadabbá tett közlekedés forgalomnövekedésből származó többlete semlegesíti a javulással elért fajlagos előnyöket, vagy azok jelentős részét.) A háttérstudomány ezért ezt a forgatókönyvet elveti, a másik kettő közül környezeti hatások szempontjából a tiszta keresleti oldali megoldást pártolja, társadalmi és gazdasági szempontból viszont a vegyes megoldást tekinti kedvezőbbnek.

2.5. A fehér könyv összközlekedési modellje hatótávolság szerint csoportosít

Nagy jelentősége van, hogy a fehér könyv összközlekedési modellben, azaz nem alágazatonként, nem is személy/teher/infrastruktúra szegmensek szerint, ha-

nem *nagy távolságú, közepes távolságú*, illetve *városi közlekedési* hatókörökben gondolkodik. Hazai vonatkozásként érdemes megemlíteni, hogy a 2007-ben elfogadott Közlekedési Operatív Program és keretdokumentuma (ÚMFT 2007, illetve KözOP 2007) hasonló típusú kategóriákat használt, amennyiben *az ország és régiói nemzetközi elérhetősége, a hazai térségek (egymás közötti és belső) elérhetősége*, illetve *a városi és elővárosi forgalom/áruforgalmi csomópontok* prioritásokat különböztette meg. Ez a megközelítés jó kiindulópont, aminek következményeit érdemes gondosan végigvethetni a dokumentum egészén. (A fehér könyv 2.2, 2.3, 2.4 alpontjai ennek alapján tagolódnak, de következetlenül; a tárgyalt hatókör nem mindig igazodik a pont címéhez.) Az uniós fehér könyv felosztását az is gyengíti, hogy nem világosan definiálja a kategóriákat. A közepes távolság hol 300 km, hol 600–800 km; város címszó alatt is helyesebb lenne következetesen városi és *városkörnyéki* érteni.

A következetlenségeket kiigazítva az alábbiakban utazási távolságok helyett inkább azt a *térkategóriát* próbáljuk megnevezni, amelybe a fehér könyv az egyes távolsági szegmenseit sorolta: kis távolságoknál ez a *város-várostérség*; nagy távolságoknál az unión kívüli, *interkontinentális és globális szegmensről* van szó. A közepes távolságúnak nevezett példákban szereplő 300–800 km közötti utak megítélésünk szerint besorolhatók lennének egy uniós *makroregionális térség* szegmensbe.

Az összközlekedési szegmensek felállítására rögtön alkalmat ad arra, hogy bemutassuk a csak a háttérstudományban megjelenő becslést az üvegházgázok kibocsátására vonatkozóan (2008. évi

1. táblázat. Üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó adatok (százalékban)

Üvegházgáz-kibocsátás SEC(2011) 391 final p. 18.	Városi, várostérségi	Makroregionális (közepes itt <500 km)	Globális és interkontinentális
Személy	17	33	10
ebben közút	16	29	0
Teher	6	23	11
ebben közút	6	19	0

helyzet; SEC(2011) 391 18. old.). Ebben az esetben 500 km-ben jelölték meg a közepes és a nagy távolság közötti határt, de nagy távolságon a dokumentum itt is a külső (tengeri áruszállítási és légi) kapcsolatokat érti.

Az összes uniós kibocsátás a 100 százalék; az 1. táblázat valamennyi százaléértéke ebben a viszonyításban értendő. Fontos részösszegek: az összes kibocsátás 23 százalékát városi-városkörnyéki, 56 százalékát makroregionális és 21 százalékát interkontinentális fogalom adja. A személyközlekedés felelős 60, a teherforgalom 40 százaléknyi kibocsátásért. A közút adja az összes kibocsátás 70 százalékát. (Az arányokban némi torzítást jelent, hogy az uniós statisztika a villamos energia előállításakor keletkező kibocsátásokat nem a közlekedéshez, hanem az energiaiparhoz könyveli.)

Érdemes áttekinteni, hogy az egyes kategóriákban mekkora kibocsátások jelentkeznek, hiszen a fehér könyv a 60 százalékos összes csökkentésre vonatkozó intézkedéseit végeredményben ezekben a szegmensekben kellene, hogy érvényesítse. A későbbiekben (a 2. táblázat után) majd elgondolkozhatunk, hogy az ott deklarált intézkedések vajon mennyire vették tekintetbe az itt érzékelhető arányokat.

A közepes távolságot a fehér könyv a 24. pontban adja meg: „az áruszállítmányok a rövid és közepes (kb. 300 km-ig terjedő) távolságokat ezután is jelentős

részben tehergépkocsin teszik meg”; sőt eszerint a 300 km a közepes kategória felső határa lenne. A 26. pont szerint viszont „a vasút [...] részesevé a közepes és nagy távolságú áru fuvarozásban [...] lényegesen megnő.” A 28. pont a légi közlekedésről beszélve (ráadásul rossz helyen, a nagy távolságú blokkban) ezt mondja: „a (nagy sebességű) vasúthálózat átvállalhatja a közepes távolságú forgalom jelentős részét.” Itt nyilvánvalóan 600–800 km-es utazásokról van szó. A közepes kategória tartalmát és az itteni teendőket mindenképpen pontosítani kell ahhoz, hogy eredményes intézkedéseket lehessen hozni az ebben a tartományban keletkező 56 százaléknyi kibocsátás nagyfokú csökkentésére.

2.6. A fehér könyv három fejlesztési vezérfonala

A 19. pont második része a fejlesztés három vezérfonalát jelöli ki, amit az tesz különösen fontossá, hogy a továbbiakban a 2.5 alcím eszerint csoportosítja blokkokba a kibocsátáscsökkentés elérésére szolgáló tíz, ott felsorolt fejlesztési célt. A *jármű- és üzemanyag-technológiai beavatkozás az első, a multimodális láncok és a módváltás* könnyítését célzó innovációk a második, az infrastruktúra hatékonyabb használatát segítő *információs rendszerek, a forgalomirányítás és a piackonform közgazdasági eszközök* a harmadik vezérfonal.

A felsoroltak közül az első a közlekedési hardver fejlesztésére irányuló technológia, a második is kínálati oldali, de szervezésre irányuló technológia, a harmadik részben kínálati, részben keresleti oldalon alkalmazható technológia, hozzácsapva itt jelenik meg a keresleti oldali árképzési beavatkozás. Úgy tűnik, mintha a fehér könyv nem lenne teljes mértékben összhangban a hatásvizsgálat által elemzett beavatkozási forgatókönyvekkel. Az az elemzés ugyan szintén vegyes rendszer mellett voksolt, de mindenképpen a kínálati oldali technológiák visszafogottabb alkalmazásával, és a keresleti oldali beavatkozás fontosságának hangsúlyozásával. A fehér könyv ezt nemcsak itt mellőzi, de például a 18. pontban explicit kijelentést tesz, miszerint „A mobilitás viszszaosztása nem tekinthető megoldásnak”. E kijelentésnek a fehér könyv 31. pontja is ellentmond, amelyik a városi forgalom keresleti oldali gazdálkodással és területfelhasználás-tervezéssel történő csökkentéséről beszél. A 19. pontban is van egy mondat, amelyik a közlekedés teljes költségének a megfizetését deklarálja – ez pedig szintén a mobilitást (a nélkülözhető mobilitást, a túlzott mobilitást, az indokolatlan mobilitást, a gazdaságtalan mobilitást) visszafogó eszköz.

2.7. Tíz cél a versenyképes és erőforrás-hatékony rendszer érdekében: inognak az alapok

Korábban ismertettük a 19. pontban nevesített három fő vezérfonalat (*üzemanyag és motor fejlesztése; multimodális láncok és módváltás; és információs rendszerek, forgalomirányítás és piac-konform eszközök*). Ezek, még továbbiakkal kiegészülve visszaköszönek a „tíz cél” blokkjaiban. Logikus ugyancsak viszszaidezni a 21. pont szerint alkalmazott csoportosítást a *kis, közepes* és *nagy* hatótávolságú közlekedésről (vagy még inkább a *várostérségi, a makroregionális, illetve a globális és interkontinentális* területi léptékekről). Ennek alapján javasoljuk a mindkét felosztást figyelembe vevő táblázat kialakítását, és a tennivalók ezek szerinti számbavételét.

A 2. táblázatban elhelyeztük a fehér könyv 2.5 alpontjában leírt tíz célját. Az alábbiakban az egyes célokhoz hozzáfűzzük saját kommentárjainkat.

Üzemanyag és motor

(1) A hagyományos üzemanyagokkal működő járművek kiszorítása valójában nem technológiai fejlesztés, hanem annak a következményeképpen bevezethető szabályozás, inkább a táblázat utolsó sorába illeszkedne. Így vé-

2. táblázat.

Tíz cél a 60%-os kibocsátás-csökkentés elérésére	Városi, várostérségi	Makroregionális (közepes 300–800 km)	Globális és interkontinentális
Üzemanyag és motor	(1)		(2)
Multimodális láncok és módváltás		(3) (4)	(5 ? TEN-T) (6)
Információs rendszerek forgalomirányítás, biztonság	(9 baleset)	(8)	(7)
piackonform eszközök	(10)	(9 baleset) (10)	(10)

- gül is sem városi, sem közepes hatótávolságra nincs a tíz cél között technológiai javaslat. Ez nem feltétlenül baj, csak megkérdőjelezi, indokolt volt-e az *üzemanyag és motor* szempontot célként ilyen mértékben kiemelni. (A hatástanulmány megállapításai szerint is fontos ez a szempont, de másodlagos szerepet kell kapnia.)
- (2) E cél tengeri hajózásra a kibocsátást (output) korlátozza, légi közlekedésre viszont egy definiálatlan „jó” technológia részarányát adja meg (egy kétszeresére bővülni várt piacon, ld. 28. pont). A várható kibocsátás már a megmaradó hagyományos szegmensben (a kétszeres tevékenység 60 százaléka) meghaladhatja a mai értéket.

Multimodális láncok és módváltás

Városra nincs javaslat! (A (6) célon kívül – repülőterek bekapcsolása a vasúti hálózatba –, amelynek a színtere a városi térség, de a célközönsége a nagytávolsági utazó.)

- (3) A kritérium („2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át [...] más közlekedési módoknak [...] kell átvállalni.”) értelmezhetetlen és betartathatatlan látványt intézkedés. Nem lehet a jövőbeli adott távolságú (ma még ismeretlen mértékű) közúti fuvarozás x százalékát más módokkal bonyolítani, mert akkor az már nem része a jövőbeli közúti fuvarozásnak. Az összes ilyen távolságú jövőbeli fuvarozásból lehet megadni, hogy milyen (vagy a mai arányhoz képest mennyivel kevesebb) részarány szállítható a közúton.
- (4) A jövőben „a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.” Célszerű lenne a

közepes távolságot egyértelműsíteni: vajon itt a 600–800 km-es utakról, a repüléshez és a személygépkocsihoz, buszokhoz képest is összesített forgalomról van szó, vagy a máshol 300 km-ben definiált távolságról?

- (5) A táblázatunk érdekes tanulsága, hogy a *TEN-T hálózat Európában egységesítő törekvése egyszerűen nem illik bele a fehér könyv által felállított logikába!* Ez a hálózat nem makroregionális (közepes hatótávolságú) egységesítést akar elérni, de nem is interkontinentális, globális léptékűt, hanem összunióst. A jelszavak szintjén igen, de az *operatív megoldások szintjén éppen ezzel a léptékkal nem foglalkozik a fehér könyv* itt kialakított célrendszere. Kérdés, hogy a fehér könyv logikájával van-e a baj, vagy pedig az összeurópai egységesítésre törekvő TEN-T alap gondolatát kellene felülvizsgálni és makroregionalizálni, közép-hatótávolságú együttműködések elősegítő rendszerekké transzformálni.
- (6) A repülőterek és a tengeri kikötők vasúti felfűzése elsősorban a külső kapcsolatok fogadásának háttérét biztosítja, de védhető az a megfontolás is, hogy ez a közepes távolságokhoz (a vasút szerepének a növeléséhez) kapcsolódik.

Információs rendszerek, forgalomirányítás és piaci ösztönzők

- (7) A repülésirányítás fejlesztését a globális kapcsolatokhoz utaltuk, összhangban azzal a törekvéssel, hogy a közepes (itt 600–800 km-es) utakat egyre inkább a vasútnak kell kiváltania.
- (8) Az európai multimodális közlekedés információs kerete a TEN-T-hez hasonlóan a nem definiált összeurópai

léptékhez sorolható. A különbség mégis az, hogy itt a makroregionálisan reálisan kialakítható fizikai rendszerek *harmonizálásának* a kereteiről van szó, azaz nem összeurópai egységes közlekedési *hardverről*, hanem összeurópai egységes közlekedési *szoftverről*.

- (9) A *közlekedésbiztonság* mind települési, mind makroregionális léptékben fontos, kezelendő kérdés, ezzel kapcsolatban csak az merült fel, hogy vajon nem igényel-e külön sort (célcsoportot) hiszen nem „hatékonyságot javító információs vagy piaci eszközről” van szó.
- (10) A használó fizet, illetve a szennyező fizet elvét minden területi léptékben érvényesíteni kell: egyelőre azonban a megfogalmazás túl általános, ha a fehér könyv csak ugyanazt tudja mondani minden léptékre. Végig kellene gondolni, hogy mik a speciális célok az egyes szinteken. (Egyébként a piaci ösztönzők és szabályozási előírások is külön célcsoportként jelenhetnének meg, nem indokolt az összemosásuk az információs és forgalomirányítási rendszerekkel.)

Az előbbieket alapján mindenképpen célszerű lenne felülvizsgálni 1. valóban a három deklarált vezérfonal alapján kell-e csoportosítani a kibocsátás-csökkentési célokat; 2. hogyan lehetne e célokat összhangba hozni a hatástanulmány forgatókönyveivel; 3. hol kell kezelni a közlekedésbiztonságra vonatkozó célokat; 4. ha a kibocsátáscsökkentésre vonatkozó célok a „Jövőkép” fejezetben ekkora teret kaptak, hol kellene a fehér könyvön belül helyet biztosítani a kohéziós/európai egységre vonatkozó (megítélésünk szerint egyébként jelenlegi tartalmához ké-

pest felülvizsgálandó) céloknak. A célok felülvizsgálata után a táblázat segítségével a valóban releváns célokkal kapcsolatban meg kellene tudni mondani, hogy a várostérségi/makroregionális/interkontinentális lépték szerint az egyes célokhoz milyen speciális célkitűzések tartoznak.

2.8. A fehér könyv 3. Stratégia blokkja

A fehér könyv 3. Stratégia blokkja nem a 2. Jövőkép blokkhoz társít szakpolitikai teendőket, hanem az ott nem, vagy alig érintett egységes európai hálózati célhoz dolgoz ki hagyományos (a fenntarthatósági követelményeknek jórészt ellentmondó) javaslatokat.

A 34. pont az egységes uniót, az országok közötti piaci akadályok leépítését, ezen belül az *egységes európai közlekedési térség létrehozását* tekinti keretnek, és ennek a stratégiájába építené be a szociális, biztonsági, védelmi, környezeti stb. követelményeket. Ezt *fordított* kiindulásnak tartjuk, a célok és az eszközök felcserélésének. *Éppen a szociális, biztonsági, védelmi, környezeti megfontolásokban kell a közös uniós célokat megfogalmazni, az egységesség normáit és annak határait kijelölni, és ezen a stratégián belül lehet értelmezni és eszközként beépíteni a konkrét teendőket, a célok elérését gátló piaci akadályok leépítését, a szükséges mértékű kapcsolatok elősegítését.* Bár kialakulása szerint az európai folyamat gazdasági célkitűzések alapján zajlott, a mai unióban nem az egységes piac a keret, amelynek alrendszere lenne a környezet, a társadalom, a biztonság, a védelem; hanem éppen fordítva, a környezeti, társadalmi, biztonsági keretbe kell beágyazódnia a gazdaság rendszerének. Ennek megfelelően az egységesség

mértékét is a *keretek* egységesíthetősége kell, hogy meghatározza, nem szaladhat előre a versenyszabályozás (vagy a közös valuta).

A közlekedésben sem lehet a tennivalókat a szlogenekre alapozott *egységes huszonhetek* Európájára, azaz vágyképekre építeni. Márpedig a TEN-T hálózat minden eddigi elképzelése valami ilyesmire alapozott: egy (a tizenkettek idejében még reálisnak tűnő) elképzelt, egységes, kiegyenlítő Európai Unióra, ahol a közlekedésnek csak meg kell teremtenie az országok közötti átjárhatóságot, és máris eltűnnek a problémák, felzárkóznak a gyengébbek, elterjednek a fejlett tapasztalatok. Míg kiegyensúlyozott és közel egyformán fejlett térségek, országok között ez a kohéziós recept működhet, a kapcsolatok gazdagodása erősítheti a szoros és kölcsönös előnyökkel járó együttműködést, addig *nagy fejlettségi különbségeket nem lehet ugyanezen recept szerint kezelni.*

A továbbiak (3.1 Az egységes európai közlekedési térség) konzekvensen követik a felállított (szerintünk kifordított, ld. előző bekezdések) logikát, és az egységesség axiómájára építve fejtik ki a tennivalókat. A továbbiakban néhány, a környezeti nézőpontból szembetűnő problémára hívjuk fel a figyelmet.

„Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené... ..az európai közlekedés fenntarthatóságának a növelését.” (36.pont.) Egy valós fenntarthatósági logikában teljesen *abszurd elgondolás, hogy a kontinensen átívelő szállítások megkönnyítésével az európai társadalom a fenntarthatóság irányába mozdulna el ahhoz képest, mintha az együttműködési mező a kisebb távolságban lévő termelőket és fogyasztókat kapcsolná szorosan és sok szállal össze.* (Per-

sze, ha az európai közlekedés fenntarthatóságán a fuvarozók és a közlekedés-építő vállalatok fenntartását értjük, akkor az idézett állítás igaz lehet.) Távolsági kapcsolatokra nagy szükség van, de nem a mindennapi cikkek beszerzési távolságát kell egyre nagyobbra növelni, hanem éppen *azt a kiegészítő képességet kell tudni akár távolról is pótolni, biztosítani, amivel a helyi, kis távolságú együttműködések felvirágoztathatókká, stabilabbakká tehetők.* Ebben az értelemben a sokrétű, akár távoli kapcsolat képes elősegíteni a fenntarthatóbb életkörülményeket, de a tapasztalatok megszerzése nem tévesztendő össze a kontinentális szintű anyagáramok növelésének elősegítésével.

„A közúti áru fuvarozás piacainak további integrálásával hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés.” (uo.) Vajon *minél* akarja a fehér könyv versenyképesebbé tenni a közúti közlekedést? *A másik közúti fuvarozónál?* Ez nem fog sikerülni, hiszen, ha a recept működik, akkor az integrálás a másik fuvarozót is ugyanannyival versenyképesebbé teszi. *A vasútnál?* Ez lenne a fenntarthatósági cél, hogy uniós pénzekből integrált hálózatokkal a többi ágazatnál versenyképesebbé tegyük azt a közúti áru fuvarozást, amelyet deklaráltnan vissza akarunk szorítani 300 km alatti távolságokra? Ehhez kellene előbb kontinensnyi léptékben integrálni a közúti fuvarozási piacot?

„...olyan, közlekedési folyosókból álló »törzshálózatra« van szükség, amely [...] hatékonyan és kevés kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű összevont áru- és személyforgalmat.” (50. pont) Ez elvi fenntarthatósági kérdés, hogy *mi is az európai törzshálózat feladata.* Valóban az-e, hogy biztosítsa a tömeges,

nagy távolságú szállításokat és utazásokat – és ezáltal sok ember és sok áru számára nyújtja a rendszeres nagy távolságú kapcsolatot –, vagy fordítva: éppen azt kellene általa elérni, hogy ne kelljen sok embernek és sok árunak rendszeresen nagy távolságot megtennie, mert a körülményeket sikerül minél több helyen olyanná tenni, hogy a szükségletek zöme helyi munkával, helyi anyagokkal biztosíthatóvá váljék. Azt kell csak távolabbról hozni, *ami hiányzik ahhoz, hogy a meglévő helyi források hasznosuljanak*. Ezt éppen az képes biztosítani, ha a távolról történő szállítás költséges, azaz olyan jószág, amivel takarékoskodni kell, ezért amit lehet, közeli forrásból próbálunk inkább beszerezni.

„Európának infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia.” (51. pont) Vajon miben mérve kellene a keleti, (egyelőre még) kisebb forgalmú és a nyugati, (egyelőre még) nagyobb forgalmú hálózatoknak egységeseeknek lenniük? Kapacitásban? Megengedett sebességben? Burkolat-teherbírásban? Kapacitás-kihasználtságban? Tarifában? Baleseti mutatókban? 1 km-re jutó szén-dioxid-kibocsátásban? Másban?

2021-ben nyilván új fehér könyv készül. A Stratégia éppen arról mond keveset, hogy a jövőkép alapján addig mit is kell tenni.

3. Összefoglalás

A cikk a fenntarthatósággal kapcsolatban a gazdasági rendszer társadalmi és környezeti beágyazottságát hangsúlyozza, továbbá azt, hogy a fenntarthatóságnak nemcsak időbeli, hanem térbeli szolidaritási összefüggései is vannak. A közleke-

désre vonatkozóan fontos következmény, hogy annak a társadalmi, a biztonsági, a védelmi, a környezeti célokat kell a maga eszközeivel elősegítenie, nem építhető föl fordítva egy közlekedési stratégia.

A legutóbbi, 2001. évi uniós közlekedéspolitika komolyan vette a környezeti követelményeket, és fókuszba állította a közúti forgalom visszafogását. Ez heves ellenreakciót váltott ki, és a 2006. évi felülvizsgálatban teret nyert e célkitűzés elsorvasztása. Ehhez képest az új fehér könyv ismét jelentős környezeti offenzívának tűnik, hiszen 2050-re kitűzi *a szén-dioxid-kibocsátás 60 százalékos csökkentését, illetve a hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik kiszorítását a városi területekről*. A kibocsátás-csökkentési célhoz a fehér könyv tíz fejlesztési célt társít, e célok összessége azonban kevéssé tükrözi a hatástanulmány erre vonatkozó forgatókönyvelemzését, egyáltalán nem jelent biztosítékot a célok ütemezett eléréséhez, és többször átgondolatlan, ellenőrizhetetlen kritériumokat ad meg célértékként. A dokumentum értékes része az összközlekedési szemléletet tükröző, térségi szintek szerint megkülönböztetett közlekedési szegmensek alkalmazása, amely alaposabb kidolgozás után a jövőbeli stratégiákban fontos szerepet kaphat.

A kibocsátáscsökkentésre vonatkozó jövőkép és célrendszer a fehér könyv kidolgozottabb része. A közleményben megjelenő másik kiemelt célt, *az egységes európai közlekedési térség elérését* nem sikerült sem alátámasztani, sem összhangba hozni a fenntarthatósági feltételekkel, sem beleilleszteni a fehér könyv kialakított célrendszerébe. Ennek részben az is az oka lehet, hogy az

1992-es szerződés óta uniós politikai oldalról sincs ez a kérdéskör karbantartva, felülvizsgálva és a helyzethez igazítva, így a célkitűzés közlekedési kiszolgálását is csak hasonló szinten sikerülhet teljesíteni.

Köszönetnyilvánítás

A szerző ezúton köszöni meg a kézirat elolvasása után adott hasznos tanácsokat és megjegyzéseket Gecse Gergelynek, Molnár László Aurélnak, Princz-Jakovits Tibornak és Rigó Mihálynak.

Irodalom

- Bruntland-jelentés (1987): Our Common Future UN World Commission on Environment and Development. Oxford / New York
- COM(2010) 2020 végleges A Bizottság Közleménye: Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. Európai Bizottság, Brüsszel, 2010.3.3.
- COM(2011) 144 végleges. Fehér könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>
- CTP (1992): The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, COM (92) 494
- Fleischer Tamás–Szlávik János–Baranyi Rita–Branner Ferenc–Füle Miklós–Kósi Kálmán–Nagypál Noémi–Pálvölgyi Tamás–Princz-Jakovits Tibor–Szlávik Péter (2005): A magyar közlekedéspolitikai stratégiai környezeti vizsgálata. *Közlekedéstudományi Szemle* 55. évf. 2. szám. pp. 47–54.
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer-et-al_kozpol-skv_kotsze05-2.pdf
- Fleischer Tamás (2005): Fenntartható fejlődés – fenntartható közlekedés. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 55. évf. 12. szám. pp. 2–9.
http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer_fe-fejl-fe-kozl_kmszle05-12.pdf
- Fleischer Tamás (2008): Közlekedéspolitikai az Európai Unióban: az unió alkalmazkodása a globális folyamatokhoz. *Köz-Gazdaság* 3. évf. 4. szám. pp. 95–106
<http://www.koz-gazdasag.hu/images/stories/3per4/07-fleischer.pdf>
- KözOP 2007 Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) 2007 július Magyar Köztársaság Kormánya http://www.kszk.gov.hu/data/cms27473/KOZOP_070712_hu.pdf
- Maastrichti Szerződés (1992): Treaty on European Union. Official Journal C 191, 29 July 92 <http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html#0001000001>

- Ötödik Környezeti Akcióprogram (1992) „A fenntarthatóság felé” Towards Sustainability: A European Community programme of policy and action in relation to the environment and sustainable development. (better known as The Fifth EC Environmental Action Programme) 17. 5. 93. Official Journal of the European Communities No. C 138/5
- SEC(2011) 358 final Commission Staff Working Paper: Impact Assessment European Commission, Brussels, 28.3.2011.
http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_2011_ia_full_en.pdf
- SEC(2011) 359 végleges bizottsági szolgálati munkadokumentum: A hatásvizsgálat összefoglalása. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0359/COM_SEC\(2011\)0359_HU.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0359/COM_SEC(2011)0359_HU.pdf)
- SEC(2011) 391 final Commission Staff Working Document: Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011
http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_working_document_en.pdf
- Tartsuk mozgásban Európát (2006) Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félidei felülvizsgálata A Bizottság Közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 22.6.2006 COM(2006) 314 végleges {SEC(2006) 768 }
http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf
- UMFT 2007 Új Magyarország Fejlesztési Terv. Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013. Foglalkoztatás és növekedés. Magyar Köztársaság Kormánya http://www.nfu.hu/download/479/UMFT_HU_NSRK-hun_Accepted.pdf
- White Paper (2001) European transport policy for 2010: time to decide. Office for Official Publications of the European Communities, CEC, COM (2001.) 370.

EURÓPAI TÜKÖR

A KÜLÜGYMINISZTERIUM FOLYÓIRATA



A TARTALOMBÓL: ■ „A vasút várhatóan jelentősen megnöveli részarányát mind az áru-, mind a személyszállításban” – Interjú Kazatsay Zoltánnal ■ Tánczos Lászlóné: A közös közlekedéspolitika értékelése ■ Morvay György: Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben? ■ Óberling József: A közúti közlekedés biztonsága ■ Vitézy Dávid: Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája

XVI. ÉVFOLYAM 5. SZÁM | 2011. MÁJUS

EURÓPAI TÜKÖR

Kiadja a Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma.

Felelős kiadó:	Urkuti György
A szerkesztőbizottság elnöke:	Martonyi János
A szerkesztőbizottság tagjai:	Baranyai Gábor, Becsey Zsolt, Dienes-Oehm Egon, Fóris György, Gordos Árpád, Győri Enikő, Iván Gábor, Köblös Adél, Marján Attila, Ódor Bálint
Főszerkesztő:	Trócsányi László
Főszerkesztő-helyettes:	Szekeres Ildikó
Szerkesztők:	Fejes Zsuzsanna, Martin József Péter, Szalayné Sándor Erzsébet
Olvasószerkesztő:	Bulyovszky Csilla
A szerkesztőség címe:	Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma 1027 Budapest, Nagy Imre tér 4. Telefon: 458-1475, 458-1361
Terjesztés:	Horváthné Stramszky Márta, stramszkymarta@kum.hu

Az Európai Integrációs Iroda kiadványai hozzáférhetők az Országgyűlési Könyvtárban, valamint a Kormányportálon (www.kormany.hu; Dokumentumok menüpont).

A kiadványcsalád borítón látható emblémája Szutor Zsolt alkotása.

Nyomdai előkészítés: Gyalog János

Nyomdai kivitelezés: Pharma Press Kft.

ISSN 1416-6151