



## Közlekedéspolitikai alternatívák

# UTAK és tévutak

A mobilitás növelését szolgáló megoldások kidolgozásától biztosan nem válik fenntarthatóvá a közlekedés. Ellenkező utat kell járni: a társadalmi-gazdasági berendezkedést úgy kell alakítani, hogy minél kisebb legyen az egyéni autóhasználat iránti igény – írja szerzőnk, az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének főmunkatársa

Az 1990. évi 20,6 százalékkal szemben 2008-ban az összes kibocsátott üveg-házhatású gáz (ühg) 24,2 százaléka a közlekedésből származott az EU-ban, a kipufogók-ból a légkörbe került mennyiség 33,7 százalékkal nőtt. (Eközben az összes emisszió 4 százalékkal csökkent, azaz az egyéb ágazatokban sikerült számottevő javulást elérni.) Hála a technikai újításoknak, az egy járműkilométerre vetített kibocsátás lényegesen kisebb lett, de a forgalom növekedése eltün-

tette a szép eredményeket. Egyre több jármű, egyre nagyobb távolságokat megtéve összességében egyharmadával megnövelte a közlekedés széndioxid-kibocsátását.

### Közlekedni vagy célba érni?

A mai növekedési tendenciák mellett biztosan nem lehet fenntartható a közlekedés. Ellenkezőleg, a mobilitás csökkentésére lenne szükség. Ez eretnek gondolatnak tűnik, számos szakmai értekezés a töretlen növekedés biztosítását tartja a fenntartható-

ság céljának. Ilyen szemléletű a tavaly megjelent Európa 2020 stratégia is, amely, a „fenntartható növekedést” tekinti egyik fő célkitűzésének.

Valóban társadalmi szükséglet a mobilitás növekedése? Ha mód lenne kevesebb helyváltoztatással elérni a kívánt szolgáltatásokat – például ha a célpontok közel vannak –, senki sem érezné úgy, hogy meg rövidítették. Ez a gondolat kivezet a közlekedési ágazatból, jelezve, hogy a problémák nem oldhatók meg a városfejlesztési, telephely-

választási, területrendezési szempontok bekapcsolása nélkül. Elavultnak tekinthető tehát az a konvencionális megközelítés, amely szerint az igények adottak, a közlekedési ágazat feladata mindössze az, hogy ezekhez igazodó közlekedési kínálatot – pályákat, járműveket, személyzetet – nyújtson. E folyamatban úgy tűnik, mintha a közlekedés mindig csak az igények után menne, holott a kínálat fejlesztése gyökeresen átrendezi a keresletet.

### Felfalja önmagát

A hatvanas-hetvenes évek közlekedésfejlesztése az autókhoz igazította a városokat, fokozatosan kiiktatva mindent, ami akadályozta a zavartalan haladást. Az új forgalmi sávok elfoglalták a zöldterületet, kiszorították a fákat, lecsíptek a járdából, igénybe vették vagy fel is számolták a villamos pályáját. Az autóforgalom igényei szabták meg a buszmeg-

## A HÉT FŐCSAPÁS

A Fenntartható Fejlődés Üzleti Világtanácsa (WBCSD) Fenntartható mobilitás címmel még 2004-ben javaslatot készített a közlekedés okozta környezetterhelés megoldására. A dokumentum hét fő célkitűzést tartalmaz:

- gondoskodni kell arról, hogy a közlekedési kibocsátások ne okozzanak jelentős közegészségügyi problémát;
- fenntartható szintre kell csökkenteni a közlekedési eredetű üvegházhatású gázok kibocsátását;
- jelentősen csökkenteni kell a közlekedés okozta halálos és súlyos sérüléssel járó balesetek számát;
- csökkenteni kell a közlekedési eredetű zajt;
- mérsékelni kell a torlódásokat;
- csökkenteni kell azt a lemaradást, ami a szegény országok lakói számára nehezíti a hozzájutást a mobilitási lehetőségekhez;
- mind a fejlett, mind a fejlődő országokban meg kell őrizni és növelni a lakosság mobilitási lehetőségeit.

álló, gyalogátkelők helyét, néha lépcsőzésre, alul- vagy felüljárásra kényszerítve a gyalogosokat.

Majd az autóforgalom önmagát akadályozta, úgyhogy a parkolási lehetőséget is ki kellett iktatni, hogy zavartalanabban hömpölyöghessen a forgalom. (A budapesti Kossuth Lajos utca sajnálatos példa erre.) Az OECD 1996-os vancouveri konferenciája nyomán elfogadott fenntartható közlekedési elvek kilenc követelményt nevesítettek: megközelíthetőség, méltányosság, egyéni és közösségi felelősség, egészség és biztonság, nevelés és közösségi részvétel, integrált tervezés, terület- és erőforrás-használat, káros kibocsátások megelőzése, gazdasági jólét. A korszerű elvek szerint komplex intézkedésekre van szükség, mert egy olyan kiragadott cél, mint a légszennyezés visszafogása, teljesíthetetlen a forgalom növekedéséből adódó ellentétes hatások miatt.

### Új megközelítés az Unióban

A legújabb, 2011 márciusában elfogadott, 2050-re kitekintő uniós közlekedéspolitikai dokumentum is rögzítette a célállapotot – a közlekedési eredetű üvegházhatású gázok kibocsátásának negyven év alatt 60 százalékos csökkentését (szemben az elmúlt negyven év nagyságrendben hasonló növekedésével),



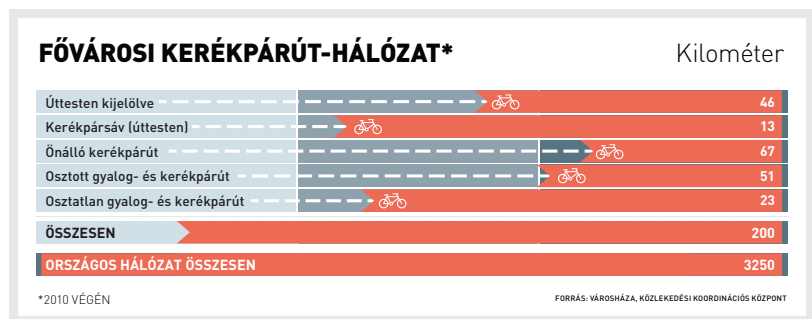
az olajtól való függőség mérséklését és a forgalmi torlódások megszűntetését. A háttér tanulmány kitért arra is, hogy az üzemanyagot, a motort és az infrastruktúrát (a közlekedés kínálati oldalát) javító technológiai megoldások önmagukban nem elegendők, súlyt kell helyezni a szabályozási rendszerek fejlesztésére, a keresletet befolyásolni képes módszerekre is. A közlekedéspolitikai dokumentumban azonban ennek ellentmondó megállapítások is szerepelnek („a mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak”), jelezve, hogy az új megközelítés még nem áll stabil alapokon. Arról azonban alig esik szó az uniós közlekedéspolitikai dokumentumban, hogy a célok eléréséhez mit kell tenni 2020-ig.

Fenntartható közlekedésről akkor beszélhetünk, ha a választott közlekedési megoldások tartósan képesek alkalmazkodni a külső feltételekhez, azaz nem terhelik túl az őket körülvevő rendszereket. Tehát nem az a kérdés, hogy mekkora kapacitásúra kell fejleszteni az A-ból B-be vezető útvonalat, hanem az, hogy az aktuális társadalmpolitikai célokhoz (a szegénység felszámolásához, a vidéki térségek felzárkóztatásához, a foglalkoztatás javításához, a helyi munkalehetőségek bővítéséhez, a fenntartható életviszonyok elősegítéséhez stb.)

## KÉT KERÉKEN

Meghétszereződött a kerékpáros-forgalom 1997 óta Budapesten az Astoriánál. A hivatalos mérések szerint országosan a megtett utak 3,9 százalékát kerékpárral teljesítik – ez az arány télen sem esik 3,2 százalék alá –, az átlagos táv 3 kilométer.

A budapesti kerékpárutak hálózata a rendszerváltás óta évente átlagosan 8-9 kilométerrel, 188 kilométeresre bővült. Bernben kiszámolták: 3 millió svájci frank befektetés a kerékpáros-infrastruktúra fejlesztésébe évente 34 milliós megtakarítást hoz a városi tömegközlekedés beruházási és működtetési költségeiben. Egy norvég elemzés szerint ha egy mozgásszegény életmódot folytató személy lemond az autózásról és a tömegközlekedésről, és helyette gyalog vagy kerékpárral jár munkába, a társadalom számára több mint húszszer norvég koronát takarít meg évente.



milyen közlekedési szerkezet, milyen városközpont, milyen típusú szabályozás tartozik.

A már meglévő hálózatok hosszú élettartamúak, így nagyban determinálják a később lehetséges fejlesztési lehetőségeket is. E köztetés

– az úgynevezett pályafüggés – miatt gondosan mérlegelni kell, hogy meddig érdemes a rövid távon olcsóbb, a meglévő struktúrába illeszkedő megoldást választani, és mikor célszerű szakítani azzal egy új hálózat kiépítése céljából. Ma úgy kell megtervezni a közlekedési rendszereket, hogy a jövőbeli használatuk során minél jobban képesek legyenek alkalmazkodni a változásokhoz. A hatékony, de merev rendszer helyett rugalmas, tartalékokkal rendelkező struktúrákat kell előtérbe helyezni. Míg a hatékonyság a párhuzamosságok kiiktatását indokolná, a sebezhetőség csökkentése és a rugalmasság elősegítése éppen hogy felértékeli a párhuzamosságot. Hiszen egy országos rendszernek vagy egy nagyvárosnak a normál állapotához tartozik, hogy a hálózat számottevő része átmenetileg kiesik az építkezések, elterelések miatt. Hierarchikus hálózati felépítés helyett fölös kapacitásokra is szükség van.





### Magyarország félúton

Magyarországon az elmúlt években fél tucat, a közlekedés egészére vonatkozó, egymásnak esetenként elmentmondó átfogó stratégia készült. A magyar közlekedéspolitikát 2004-ben fogadta el az Országgyűlés. Gondolatvilágát jellemzi az először egy félmondata: „.....hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani”. Pontosan ezt hívják modernizációs illúzióknak: mintha a cél a növekvő mobilitás szolgálata lenne, holott a fenntarthatóság – mint említettük – ennek épp az ellenkezője: a hasznos következményeket kellene maximalizálni, és ehhez igazítani a mobilitás mértékét.

A rá következő Új Magyarország fejlesztési tervet és ennek Közlekedési operatív programját 2007 nyarán hagyta jóvá az Európai Bizottság. A közlekedési programokat

a terv négy fő csoportba sorolta: az ország és a régiók nemzetközi elérhetőségét biztosító folyosók; a hazai térségek egymás közötti és belső elérhetőségét javító tengelyek; az áruszállítási gócpontok; a személyszállítási csomópontok. Külön figyelemben részesültek a fenntarthatósági elvek szerint kiemelten kezelendő elemek: a területi feltárást elősegítő kapcsolatok, a vasúti pályák, a közforgalmú városi közlekedés létesítményei. A tényleges prioritások azonban alig módosultak, és a projektek kö-

zött túlsúlyban maradt a nemzetközi kapcsolatokat szolgáló tranzitútvonalak építése. (Az EU hiányolt egy olyan átfogó stratégiai elképzelést, ami igazolta volna az operatív programokban szereplő projektek kiválasztásának szempontjait. Erre készült 2007–2008 folyamán az egységes közlekedésfejlesztési stratégia.)

A következő stáció a 2011 januárjában megjelent Új Széchenyi-terv volt. E fejlesztéspolitikai program a pénzügyi stabilitást, a versenyképességet és a gazdasági növekedést

### LÉGSZENNYEZÉSI ADATOK

Magyarország jelenleg megközelítőleg 60 millió tonna szén-dioxidot bocsát ki évente, aminek 23 százaléka (13 millió tonna) köthető a közlekedéshez. Ezen belül több mint 90 százalék a közúthoz, mintegy 5 százalék a polgári légi közlekedéshez, 1-2 százalék a vasúthoz kapcsolódik. A magyarországi légtérbe jutó további levegőszennyező anyagok közül a szén-monoxid és a nitrogén-oxidok mintegy 60 százaléka a közlekedésből származik.

helyezte előtérbe, és hét „kitörési pontot” jelölt ki, köztük a közlekedésfejlesztési programot. A hazai vállalkozások közötti együttműködés fejlesztését, a foglalkoztatás bővítését szorgalmazó fő célokhoz szervesen illeszkedne egy, a hazai belső kapcsolatok erősítését, a helyi elérhetőség javítását a fókuszába helyező közlekedési stratégia. Ehhez képest a terv elsősorban az ország logisztikai pozíciójából szeretne előnyöket kovácsolni. Vagyis a kitörés reményeit a tranzittevékenységre alapozza. Annyiban ugyanakkor elkötelezte magát egy fenntarthatóbb közlekedési struktúra mellett, hogy az autópálya-fejlesztésről a meglévő közutak fenntartására, az elkerülő utak és a vasutak fejlesztésére helyezte át a hangsúlyt.

### Stratégiadömping

Az eddig közreadott tervek sorát a 2011 márciusában megjelent Széll Kálmán-terv zárja, amelynek célja az államadósság csökkentése. Ennek érdekében olyan területekre koncentrál, ahol az állam pótlólagos bevételekre tud szert tenni, vagy képes a kiadásait lefaragni. A közlekedési fejezetben mindkét lehetőség szerepel. Az útdíjrendszer bevezetése mint bevételi forrás egybevág a fenntarthatósági követelményekkel, hiszen ez az intézkedés az áruszállítás valós társadalmi



költségeinek az eddiginél nagyobb részét fizeteti meg a környezetet erősen szennyező közúti ágazattal. A fejezet másik célkitűzése, a közösségi közlekedési vállalatok gazdálkodásának racionálisabb alapok-

ra helyezése ugyancsak helyénvaló, az azonban félreértés, hogy ezáltal ebből az alszektorból pénzt lehetne kivonni. A racionális gazdálkodás részét kell hogy képezze a működőképes szolgáltatás fenntartása, ennek hiányában ugyanis az intézkedés éppen ellentmond a közlekedés fenntarthatóbbá tétele követelményeinek, hiszen az egyéni közlekedés felé terelné az utasokat. Öt-hat stratégia kevesebb, mint egyetlen komolyan vett dokumentum. Ezt belátva napjainkban, Nemzeti közlekedési stratégia néven, újabb tervezet készül. Csak remélni lehet, hogy ebben végre levonják a tanulságot az eddigi tervek hibáiból, ellentmondásaiból – és a felvázolt szemléleti változásokat tükröző, a társadalompolitikai célokból levezetett, integrált, fenntartható közlekedési stratégiai dokumentum válik belőle.

## HÚZÓS ÁGAZAT

**Az EU energiefelhasználásának harmada az autógyártással és -javítással együtt 16,6 millió főt foglalkoztató közlekedési szektorra jut. A 27 tagországban a háztartások kiadásai 13,2 százalékát, 890 milliárd eurót fordítottak 2009-ben közlekedésre. Ennek a felét saját járművük üzemanyagára, fenntartására költötték, 30,5 százalékát pedig járművásárlásra. Közlekedési szolgáltatások igénybevételére 18,5 százalék ment el. Vagyis a háztartások közlekedési ráfordításainak 81,5 százaléka az egyéni közlekedéshez kapcsolódott. A személyszállítási teljesítmény háromnegyedét nyújtotta a motorizált egyéni közlekedés (az autózás, motorozás). Hasonlók az arányok az áruszállításban is: az EU szárazföldi teherszállítási teljesítményének 73,8 százalékát a közúti fuvarozás adta.**