

(A színes bekezdések belekerültek a cikkbe, elég ott nézni

[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf11/fleischer\\_kozlekedes-fenntarthatosag-eu-feherkonyv\\_europai-tukor11-5.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf11/fleischer_kozlekedes-fenntarthatosag-eu-feherkonyv_europai-tukor11-5.pdf) )

## **SZAKMAI VÉLEMÉNY AZ EURÓPAI UNIÓ 2011-ES KÖZLEKEDÉSI FEHÉR KÖNYVÉRŐL <sup>1</sup>**

Fleischer Tamás

### **BEVEZETÉS**

A vélemény a korábbi közös közlekedéspolitikák irányát interpretáló első blokkot (Előzmények) követően a Fehér Könyv felépítését követve fűz megjegyzéseket az egyes számozott bekezdésekhez, ill. ahol szükségesnek látszik, külön alpontban bővebben kifejti vagy indokolja a megjegyzést. A Fehér Könyvön túlmenően a vélemény megjegyzéseket fűz a Hatásvizsgálati dokumentumhoz is.

### **ELŐZMÉNYEK**

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 szabályozási és monopolviszonyok kiiktatásával, másfelől a közös infrastruktúra (TEN-T) megteremtésével.

A dokumentumot 2001-ben váltotta fel a második Fehér könyv (White Paper 2001). Számbavette az előző időszak eredményeit, és azt állapította meg, hogy miközben a kitűzött versenypiaci célkitűzések jórészt teljesültek – a fogyasztói árak csökkentek, a szolgáltatási minőség javult, a technológia használata terjedt, a zárt

---

<sup>1</sup> 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.

közlekedési piacok (a vasút kivételével) kinyíltak – addig összességében a közlekedés diszharmonikus jelenségei mégsem csökkentek: egyenlőtlen volt a fejlődés a közlekedési módok között, – a közút erős dominanciájával. Egyenlőtlen maradt a fejlődés térben is: a központban torlódások, a távoli területeken ellátottsági hiányosságok jellemezték az ezredfordulón az unió egészét. Ezen túlmenően növekvő egészségi ártalmakról, romló környezeti-, és sokkoló baleseti mutatókról adott számot az áttekintés. Ennek nyomán a 2001-es Fehér Könyv jelentős előrelépést képviselt az elveiben. Felismerte, hogy az unió fejlődéséhez a közlekedésben nem elég az országok közötti kapcsolatokra koncentrálni, hanem mélységében és szemléletében is harmonizálni kell a közlekedéspolitikai törekvéseket. Tartalmában tovább tudta fejleszteni a kilenc évvel korábbi megközelítést, és határozottan állást foglalt egy környezeti és szociális kérdésekre érzékeny váltás szükségessége mellett. Ennek fontos részét képezte a határozott kiállás a közlekedési teljesítmények növekedésének megtörése, valamint a közúti forgalom növekedésének fékezése mellett.

Ehhez képest a Fehér Könyv a 2006. évi felülvizsgálata – nyilván erős közúti fuvarozói ellentámadás eredményeként – jelentős eltávolodást jelentett az eredeti dokumentum összközlekedési teljesítményeket visszafogni szándékozó, ezen belül a közúti szállítások káros következményeire rámutató irányától, miközben a szöveg nem vállalta nyíltan, hogy mennyire szembefordult a 2001-es dokumentumban meghirdetett elvekkel.

Ebben az összefüggésben különösen üdvözlendő, hogy a 2011-es Fehér Könyv ismét, sőt a korábbiaknál pontosabb célmegjelöléssel határozott elkötelezettséget mutat a környezeti peremfeltételek komolyanvételében, lényegében a szakpolitika fókuszába helyezve a széndioxid kibocsátások negyven év alatt hatvan százalékos visszafogását. A Fehér Könyv úgy tekinthető, mint ennek a célnak az elérésére kidolgozandó stratégia keretdokumentuma.

Jelen vélemény alapvetően elfogadja a kitűzött szakpolitikai célt, ugyanakkor rá kíván mutatni olyan következtetésekre, amelyek egyes részterületeken esetenként nincsenek összhangban ezzel az iránnyal, hanem helyette továbbra is régi, megszokott sablonokra támaszkodva határoznak meg elvégzendő feladatokat, támogatnak túlhaladott, vagy bizonytalan érvényességű projekteket.

## 1. AZ EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRSÉG FELKÉSZÍTÉSE A JÖVŐRE

§ 1. „A közlekedés elősegíti a gazdasági növekedést és a munkahelyteremtést.” Ilyen általános formában ez nem igaz: a térség *belső kapcsolatait* javító közlekedés általában a térség számára valóban elősegít ilyen hatást, de a térség *külső* kapcsolatainak a javulása esetenként és egyes térségek számára éppen ellentétes eredménnyel is járhat. Csak **az egyes térségek fenntartható fejlesztésével összhangban lévő közlekedésről** jelenthető ki határozottan e pozitív hatás: éppen az a

szakpolitika egyik feladata, hogy ilyen, előnyös hatású közlekedés létrejöttét segítse elő.

§ 2. A „világgazdaságba való teljes mértékű és versenyképes integrálódás” fontos, de félreértés azt gondolni, hogy ez elsősorban a fizikai kapcsolatokon múlna. Ha a térség belső struktúrája, gazdasági és társadalmi jellemzői nem felkészültek az integrálódásra, akkor a külső kapcsolat megerősödése a térség számára hátrányos is lehet. A feladat éppen az, hogy a szakpolitika megtalálja a térséghez adott időszakban adekvát beilleszkedési formákat; és az ezt elősegítő közlekedési tennivalókat.

§ 4. „A közlekedés belső piacának teljessé tétele” azok közé az eszközök közé tartozik, amit a korábbi CTP-k soha nem vitattak vagy igazoltak. Szűk keresztmetszetnek, megszüntetendő akadálnak számít-e, ha olyan területeken, ahol a forgalom egyébként nem indokolja autópálya kiépítését (nagysebességű vasút megépítését stb.) ezért nem is lehet 120 km/ó tempóban átszáguldani? Formai jegyekben, abszolút szolgáltatásokban kell-e egységes hálózatot teremteni, vagy azt kell biztosítani, hogy az adott helyen indokolt kapacitás legyen euro-konform? (azaz pl. a hagyományos kétsávos út olyan, amilyennek a kétsávos útnak lennie kell.)

„...gazdaságunk áru fuvarozási szükségleteinek hogyan tehetünk fokozottan eleget” Ez a kívánalom nincs összhangban a forgalom menedzselésére vonatkozó korszerű elvekkel. Nem kell minden, megfogalmazódó áru fuvarozási igényt kielégíteni. [Ld. még § 18. is]

„Európa keleti és nyugati részeinek közlekedési rendszereit olyan egységbe kell forrasztani...” A közlekedéspolitika csak a gazdaságpolitika, a társadalompolitika stb. összefüggésében értelmezhető, nem lehet ebből az összefüggésből kiragadni (a közös valuta vagy) az egységes közlekedés kívánalmait.

§ 8. „A mobilitás fenntarthatósága” nagyon félreérthető fordítás. Legyen fenntartható mobilitás (ha már az eredetiben ez szerepel. Remélem, világos, hogy nem a mobilitást kell fenntartani, hanem a ’fenntartható’ a mobilitásnak egy korlátozó jelzője)

§ 10. „A közlekedési infrastruktúra-beruházások általában kedvezően hatnak a gazdaság növekedésére, jólétet és munkahelyeket teremtenek...” Ez nem elég indok semmire, az a kérdés, honnan hová, milyen infrastruktúra megépítése hordoz ilyen hatásokat, és miért. Az az infrastruktúra, amit csak az építésével járó gazdasági hatásokkal tudunk megindokolni, egyáltalán nem biztos, hogy élettartama alatt is pozitív hatásokkal jár.

§ 11. Az angol szövegben szerintem a nyugati és a keleti infrastruktúra különböző fejlettségű, és ezt kell közelíteni kell egymáshoz; – a fordításban össze kell kötni. Ebben a formában mindkét állítás vitatható: valójában az kell a cél legyen, hogy

a társadalmi-gazdasági fejlettségnek megfelelő infrastruktúra álljon rendelkezésre, nem pedig az, hogy egy fejlettebb térség szintjének külön a fejletlenebb térség infrastruktúrája (és más nem) megfeleljen. Összekötni pedig legalább olyan fontos a hasonló fejlettségű keleti területek infrastruktúráját (és gazdaságát) *egymással*, mint a nyugati térségekkel.

§ 12-13. A 2001-es politika sikereit felsoroló § 12. összemossa a teljesült output indikátorokat (piacnyitás, megépült hálózatok, nagysebességű vasútvonalak) és az elérni kívánt hatásokat. A közlekedés biztonsága, védelme esetén valóban a hatások is a tervezett irányba mutatnak. A § 13. viszont arra mutat rá, hogy az energiafelhasználás, a kibocsátások, sőt a kohézió terén is, nem, hogy a változások mértéke nem éri el a kívánatos, de *még az előjele sem stimmel. A korábbi célok teljesülésére vonatkozó elemzésből sokkal mélyrehatóbb következtetéseket kellett volna levonni, esetenként megkérdőjelezve a cél érdekében korábban kijelölt közlekedési teendőket is.* Ha ez nem történik meg, az új Fehér Könyv tovább erőltetheti hibásan kijelölt feladatok végrehajtását, amelyek továbbra sem fogják elősegíteni a kívánatosnak tartott társadalmi-gazdasági célok elérését. (Ráadásul a társadalmi-gazdasági sarokpontok (pl. egységessé váló unió) maguk is megkérdőjelezhetők a jelenlegi helyzetben a 27 (+X) tagú Európai Unióban.

## 2. VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ ... ..KÖZLEKEDÉSI RENDSZER JÖVŐKÉPE

Helyesebb lenne 'Versenyképes és fenntartható EURÓPAI UNIÓT TÁMOGATÓ közlekedési rendszer' jövőképéről beszélni.

§ 15. 10 millió munkavállaló és 5 % GDP előállítás tekintélyes szám, de a társadalomnak és a gazdaságnak egy fázisvékenységéről van szó. **A teljes unió szintjén kell a foglalkoztatást és a versenyképességet nézni, és ehhez kell optimális közlekedési rendszerrel hozzájárulni,** ami nem feltétlenül azonos azzal, hogy maga a közlekedési rendszer foglalkoztassa és termelje meg a maximumot.

§ 16. A példa értelmetlen, az interoperabilitás megszűnése nem akadályozza az Európán belüli *utazás szabadságát*, legfeljebb az egyik rendszert a másik országban is elterjeszteni akaró *gyártó* lehetőségét. Azonos járművek mindenütt lehetővé tett forgalma a gyártók és a fuvarozók álma, a valóságban egyáltalán nem sérti az utazás és a szállítás szabadságát, hogy pl. a hegyeken nem járhatunk hajókkal.

§ 17. Ebben a bekezdésben a Fehér Könyv egyik cél-megfogalmazása van elrejtve. Elemei megegyeznek az általános célokkal, de – éppen ellentmondva a 2.1 alfejezet céljának, a 60 %-os kibocsátás-csökkentés peremfeltétellé választásának, fordítva priorizál: „az európai közlekedéspolitika elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgálta-

tásokat nyújt, és **emellett** az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel.” **Ennél határozottabban kellene kijelenteni, hogy az erőforrás takarékoság a peremfeltétel, és ezen belül kell a jelzett célokat elérni.**

§ 18. „A mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak.” Ez a kijelentés el-  
lentmond a Fehér Könyv fő céljainak és a Hatástanulmány következtetései-  
nek. Az intézkedési palettának ugyanis igenis részét képezi a keresletoldali beavatko-  
zás, azaz az igény-oldali menedzsment is. Nem a mobilitás minden áron való  
fenntartásáról van szó, az elérni kívánt szolgáltatások egy részét mobilitás (moto-  
rizált mobilitás) nélkül is el lehet érni. Maga a valós költségek megfizettetése is,  
ha úgy tetszik a mobilitást (a nélkülözhető mobilitást, a túlzott mobilitást, az in-  
dokolatlan mobilitást, a gazdaságtalan mobilitást) visszaszorító eszköz.

§ 19. A pont a technokrata közlekedésfejlesztési irány mellett áll ki (nagyobb áru-  
mennyiség és több utas célbajuttatása). Téves általános elvvé tenni azt is, hogy az  
egyéni közlekedés az utazás utolsó kilométerének megtételére szolgáljon, – mert  
ez csak ritkán lakott térségben érvényes. Megfelelő sűrűségű városi szövetben  
célszerű, ha a közforgalmú közlekedés illetve a szervezett áruszállítás gondosko-  
dik az ’utolsó kilométerről’ is. [ld. még § 33. is]

„A közlekedést igénybe vevők a teljes költséget állják” Ebben az általános for-  
mában kérdéses; és nagy mértékben függ attól, hogy mennyire sikerül az  
externális költségeket forintosítani és visszaosztani a használókra. Ennek hiányá-  
ban például a közforgalmú eszközökre terelés nem oldható meg tisztán piaci esz-  
közökkel. (Ld. még ezzel szemben § 58 állítását)

§ 21. Nagy jelentősége van, hogy a Fehér Könyv az összközlekedési modellben nem  
alágazatonként, nem is személy / teher / infrastruktúra szegmensek szerint, ha-  
nem **nagy távolságú, közepes távolságú ill. városi közlekedési hatókörökben**  
gondolkodik. Hazai vonatkozásban érdemes megemlíteni, hogy a ÚMFT illetve a  
KözOP 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 kü-  
lönböltette meg. Ugyanakkor az uniós Fehér Könyv felosztását gyengíti, hogy  
nem világosan definiálja a kategóriákat. A közepes távolság hol 300 km, hol 6-  
800 km; város alatt is helyesebb városi és városkörnyéki, kistérségi/járásit érte-  
ni. Ezzel együtt a megközelítés jó kiindulópont, aminek következményeit érde-  
mes végigvezetni a további pontokon. (A 2.2, 2.3, 2.4 alpontok elvben ennek  
alapján lettek tagolva, de következtetlenség; a tartalom nem mindig igazodik a pont  
címéhez. (ld. alább, részletezve)

**2.2 (alcím) Multimodális intercity utazások és fuvarozás hatékony törzshálózata.**

Ez lenne a Fehér könyvben a közepes távolságú kapcsolat. Célszerű lenne a  
„multimodális intercity utazás és szállítás” – vagyis az eszköz – helyett a térséget  
megnevezni: javaslatunk **európai makroregionális közlekedés**; ami 5-6 definiá-

landó európai makrorégió belső, azaz közepes hatótávolságú kapcsolatrendszerének a megoldását célozná. Az egyenként 5-6 országra kiterjedő makroregionális egységek közül a magunk térségében pl. egy V4+Szlovénia + Horvátország kiterjedésű makrorégióra gondolhatunk, lényegében hasonló fejlettségű és hasonló problémákkal küzdő országok szorosabb együttműködése formájában.

§ 22. A pont egyfelől azt mondja, hogy a közepes távolságra vonatkozó megoldások a legkevésbé kiforrottak, majd a bekezdés váratlanul átfordul néhány nagy távolságú szállításra vonatkozó tanácsba (=vízi, vasúti szállítás, ill busz, vasút és repülő utazás) Mivel eredetileg közepes távolságokról volt szó, a repülő ajánlása itt különösen szemet szúr, és ütközik a Fehér Könyv fő céljaival.

§ 24. *Az áruszállításra vonatkozóan itt a közepes távolságot 300 km-ben definiálja a szöveg, – egyben arra utalva, hogy ez még nagy mértékben a közúti szállítás tartománya.*

§ 25. A pontban a hosszabb távolságú multimodális szállításokról van szó, logikailag nem illik a közepes távolságú mobilitásra vonatkozó fejezetbe. Tartalmilag egyébként a máshol (EU teherforgalmi stratégia) *zöld áru fuvarozási folyosóknak* nevezett tengelyek létesítésével egyet lehet érteni.

§ 27. Fontos elvet rögzít a pont, mely szerint a tengeri kikötők hinterlandjaként jöhetnek létre a közepes távolságú szállításokkal jól elérhető térségek, a kontinens felesleges átszelése helyett. Ennek némileg ellentmond az európai tengereket egymással összekötő belvízi szállítási útvonalak említése.

**2.3** (alcím) Nagy távolságú személyszállítás és interkontinentális áru fuvarozás. Itt a Fehér könyv nagy távolságú közlekedésen inkább az unió külső kapcsolatait érti, így a 300-1000 km közötti tartomány valahol elsikkadni látszik.

§ 28. A pont egyrészt a tengeri és légi közlekedés versenyelőnyeit kívánja biztosítani unió kívüli országokkal szemben. Másfelől ennek mentén síkraszáll a légi közlekedési kapacitás növelése mellett, előrevetítve az uniós légi közlekedés megkétszereződését 2050-re. (Itt már egyszerre az európai belső forgalomról is szó van, erre mutat a közepes távolságú légi utazások nagysebességű vasutakkal való kiváltása is. Az elv világos, de a közepes távolság kifejezés használata zavaró, – hiszen a Fehér Könyv ezzel foglalkozó alpontja azt 300 km-ben definiálta, míg az itt km nélkül említett helyettesíthetőségen a 600-800 km-es légi utak kiiktatását szoktuk érteni.)

**2.4** (alcím) Városi közlekedés és ingázó forgalom.

Itt helyesen a városkörnyéki forgalom is (legalább is annak a sugár irányú része) említést nyert.

§ 30. Bár az első mondat egy technológiai szempontot (kevésbé eltérő jármű-jellemzők) emel ki, ami miatt könnyebb lenne a városban elkezdni átállni a környezetbarát közlekedésre (kisebbség a követelmények a járműfajták kiterjedésében – szerintem a „hatótávolságával szembeni elvárások” hibás fordítása a *vehicle range*-nak) az ok inkább abban van, hogy a zavaró hatás sokkal nagyobb, és több embert érint egyszerre, továbbá nagyobb az értéke a másra is jól használható, tönkretett területeknek.

§ 31. Itt, helyesen, arról is szó van, hogyan csökkenthető a forgalom volumene keresletgazdálkodással és területfelhasználás tervezésével. Ezért is értelmetlen a § 18. 'A mobilitás csökkentése nem elfogadható'. (Természetesen a kereslet oldali gazdálkodás és a területfelhasználás tervezés távolsági forgalomban is valós opció lenne.)

§ 32. Az alternatív hajtóanyagok valóban csökkentik a kibocsátásokat, ez rendben van, – de a városban a térfelhasználás, a „terület-szennyezés” is valós probléma, amit mindenképpen kezelni kell. Egyébként a jelzett eszközök, a közforgalmú közlekedés előnyben részesítése és a behajtási díj ezen a problémán is segít.

§ 33. A 'last mile' probléma itt világosabban van kifejtve, és a célja is tisztább (hatékonyan kell megszervezni) azaz nincs nagyvonalúan az egyéni közlekedésre hárítva, mint a § 19. pontban láttuk.

## 2-5 (alpont) A tíz cél

Korábban a § 19. három fő csapásvonalat nevesített a fejlesztésekben (*üzemanyag és motor fejlesztése; / multimodális láncok és módváltás; és / információs rendszerek, forgalomirányítás és piaci ösztönzők*). Ezek, még továbbiakkal kiegészülve visszaköszönnék a „tíz cél” blokkjaiban. Logikus lenne ugyancsak visszaidézni a § 21. és utána alkalmazott felosztást a „kis- közepes- és nagy hatótávolságú közlekedésről (vagy még inkább a várostérségi, / a makroregionális ill. / a globális és EU-külső területi léptékekről). Ennek alapján javasoljuk az alábbi táblázat kialakítását, és a tennivalók ezek szerinti számbavételét.

	Városi, várostérségi	Makro-regionális (közepes 200-900 km)	Globális és interkontinentális
Üzemanyag és motor	(1)		(2)
Multimodális láncok és módváltás		(3) (4)	(5 ? TEN-T) (6)
Információs rendszerek, forgalomirányítás és piaci ösztönzők	(9 baleset) (10)	(8 ?) (9 baleset) (10)	(7) (10)

A táblázatban elhelyeztük a 2.5 alpont tíz célját. Nyilván lehet vitatni egyes esetekben a választásunkat, most mindenesetre a saját mérlegeléseink nyomán kialakult kommentárjainkat közöljük. (a táblázat sorai illetve a célok számozása szerint haladva)

### Üzemanyag és motor

(1) A hagyományos üzemanyagokkal működő járművek kiszorítása valójában nem technológiai fejlesztés, hanem annak a következményeképpen bevezethető szabályozás, inkább az utolsó sorba illeszkedne.

Tulajdonképpen sem városi sem közepes hatótávolságra nincs a Fehér Könyvnek technológiai javaslata. Ez nem feltétlenül baj, csak megkérdőjelezi, indokolt volt-e az *üzemanyag és motor* szempontot célként ilyen mértékben kiemelni. (A hatástanulmány megállapításai szerint is ez a szempont fontos, de másodlagos szerepet kell kapjon.)

(2) Tengeri hajózásra a kibocsátást (output) korlátozza, légi közlekedésre viszont egy definiálatlan „jó” technológia részarányát (egy kétszeresére bővülni várt piacon ld. § 28.). A várható kibocsátás már a megmaradó hagyományos szegmensben (a kétszeres tevékenység 60 %-a) meghaladhatja a mai értéket.

### Multimodális láncok és módváltás

Városra nincs javaslat! [a (6) célon kívül (repülőterek bekapcsolása a vasúti hálózatba) aminek a színtere a városi térség, de a célközönsége a nagytávolsági utazó.]

(3) A kritérium értelmezhetetlen és betartathatalan. Nem lehet a jövőbeli adott távolságú (ma még ismeretlen mértékű) közúti fuvarozás x %-át más módokkal bonyolítani, mert akkor az már nem része a jövőbeli közúti fuvarozásnak. Az összes ilyen távolságú jövőbeli fuvarozásból kell megadni, hogy milyen (vagy a mai arányhoz képest mennyivel kevesebb) részarányt szállíthat a közút.

(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, és a repüléshez és a személygépkocsikhoz, buszokhoz képest is összesített forgalomról van szó, – vagy a máshol 300 km-ben definiált távolságról?

(5) A táblázat 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 léptékű, hanem össz-unió. A jelszavak szintjén igen, de **az operatív megoldások szintjén éppen ezzel a léptékkal nem foglalkozik a Fehér könyv**, – kérdés, hogy a Fehér Könyv logikájával van-e a baj, vagy pedig az össz-európai egységesítésre törekvő TEN-T alap gondolatát kellene-e felülvizsgálni és



makroregionalizálni, középhatótávolságú együttműködéseket elősegítő rendszerekké transzformálni.

(6) A repülőterek és a tengeri kikötők vasúti felfűzése elsősorban a külső kapcsolatok fogadásának a háttérét biztosítja. Védhető az a megfontolás is, hogy ez a közepes távolságokhoz (a vasút szerepének a növeléséhez) legalább ugyanennyire 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 azért kapott kérdőjelet, mert 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* kérdése 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 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 léptékekben. (Egyébként a piaci ösztönzők is külön célcsoportként jelenhetnének meg, nem indokolt az összemérésük az információs és forgalomirányítási rendszerekkel.)

#### **A STRATÉGIA – MI A TEENDŐ?**

§ 34. „A fent körvonalazott jövőkép megvalósításához...” Már az eddigiekben is keveredtek a jövőkép, a cél, és a stratégia elemek; továbbá szó volt keretszabályokról, technológiákról és infrastruktúráról.

Az első bajusz az egységes uniót, az országok közötti piaci akadályok leépítését 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 célokat megfogalmazni, az egységeség 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 történelmi kialakulása szerint a folyamat így zajlott, a mai unióban nem az egységes piac a keret, aminek alrendszeré 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 egységes mértékét is a *keretek* egységesíthetősége kell meghatározza, nem szaladhat előre a versenyszabályozás (vagy a közös valuta).

Ennek megfelelően a közlekedésben sem lehet a tennivalókat a szlogenekre alapozott *egységes 27-ek* Európájára azaz vágyképekre építeni. Márpedig a TEN-T hálózat minden eddigi elképzelése valami ilyesmire alapozott: egy elképzelt egységes, kiegyenlítő Európai Unióra, ahol a közlekedésnek csak éppen 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 sokszínűvé válása felerősítheti a szoros és kölcsönös előnyökkel járó együttműködést, addig **nagy fejlettségi különbségeket nem lehet ugyanezen recept szerint kezelni.**

### 3.1 (alcím) Az egységes európai közlekedési térség

A továbbiak konzekvensen követik a felállított (szerintünk kifordított, ld. előző bekezdés) logikát, és az egységesség axiómájára építenek fel minden további kifejtést.

§ 36. „Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené... ..az európai közlekedés fenntarthatóságának a növelését.” – Egy valós fenntarthatósági logikában teljesen **abszurd elgondolás, hogy kontinensnyi 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.** (Persze, ha az európai közlekedés fenntarthatóságán a fuvarozók és a közlekedés-építő és közlekedési 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 tehetőek. Ebben az értelemben a sokrétű, akár távoli kapcsolat elő képes segíteni a fenntarthatóbb életkörülményeket, – de a tapasztalatok megszerzése nem tévesztendő össze az kontinentális szintű anyagáramok növelésének az elősegítésével.

„A közúti áru fuvarozás piacainak további integrálással hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés.” Valaki ezt a mondatot beleírta a Fehér Könyvbe, és most ott virít. De tulajdonképpen *minél* akarjuk versenyképesebbé tenni a közúti közlekedést? A másik közúti fuvarozónál? Ez nem fog sikerülni, hiszen az integrálás őt 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, amit deklaráltan vissza akarunk szorítani 300 km alatti távolságokra? De ehhez miért kellene előbb kontinensnyi léptékben integrálni a közúti fuvarozási piacot?

- § 50. „...olyan, közlekedési folyosókból álló „törzshálózatra” van szükség, amely [...] hatékonyan és kevés kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű összevont áru- és személyforgalmat.” Ez elvi fenntarthatósági kérdés, hogy t.i. **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 nyújtsa a rendszeres nagytávolságú kapcsolatot – vagy fordítva, éppen azt kellene általa elérni, hogy ne kelljen sokaknak 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 kielégíteni.
- § 51. „Európának infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia” 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? Kapacitáskihasználtságban? Tarifában? Baleseti mutatókban? 1 km-re jutó CO<sub>2</sub> kibocsátásban? Másban?
- § 53. A törzshálózatnak hatékony multimodális összeköttetést kell biztosítania az Európai unió fővárosa és egyéb jelentős városai, kikötői, repülőterei stb stb. Itt vajon mit jelent a multimodális? Vasúti és közúti és vízi és légi kapcsolatot? Vagy hosszában értelmezzük a multimodálist, lehessen busszal eljutni a vasúthoz, ami közel visz a célhoz? Ugyanez érvényes a teherforgalomra? (nyilván busz helyett teherautót értve)
- § 58. A szélesebb értelemben vett társadalmi és gazdasági előnyök, valamint a pozitív externáliák indokolnak bizonyos mértékű keresztfinanszírozást, a jövőben azonban a közlekedés igénybevevőinek valószínűleg a költségeknek a jelenleginél nagyobb hányadát kell állni. ↔ V.ö. teljes költséget a használó fizet § 19?

**HIVATKOZÁSOK**

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.

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

White Paper [2001]: European transport policy for 2010: time to decide. Office for Official Publications of the European Communities, CEC, COM (2001.) 370.

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](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf)

*2011. április 4.*