

A LEVEGŐ MUNKACSOPORT VÉLEMÉNYE

a „Tájékoztató a gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról” és (2005. december)
„A gyorsforgalmi úthálózat és főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programjának környezeti vizsgálata” (2005. november)
című anyagokról

A fenti anyagokhoz (a továbbiakban: az Anyagok) a következő észrevételeket tesszük:

1. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium „Tájékoztató a Kormány részére a közlekedéspolitika megvalósulását szolgáló 2005. évi közlekedési infrastruktúra-fejlesztési tervről” című anyaga (Budapest, 2005. március) megállapítja, hogy gyorsforgalmú úthálózat fejlesztése környezeti szempontból fenntarthatatlan. Amennyiben viszont környezetileg fenntarthatatlan folyamatokat erősítünk, akkor a társadalmi és gazdasági fenntarthatóság sem valósítható meg, hiszen ez utóbbiak a környezetnek a részét képezik. Ha pedig az egész összeomlik, akkor a rész sem maradhat fenn. A világ környezeti állapotáról érkező egyre rémisztőbb hírek arra (is) intenek, hogy ne valósítsunk meg olyan beruházásokat, amelyeknek néhány év múlva nem sok hasznát vesszük majd.
2. A közlekedés (és ezen belül is különösen a közúti és a légi közlekedés) az az ágazat, amelynek világszerte – és Magyarországon is – a leggyorsabban növekszenek a káros környezeti hatásai. Amennyiben nem történik alapvető változás, az Európai Unió éppen a közlekedési kibocsátások növekedése miatt nem tudja majd teljesíteni a Kiotói Jegyzőkönyvben rögzített vállalásait. A fenntarthatóság érdekében ezen kibocsátások növekedésének mielőbbi megállítására, majd csökkentésére van szükség. Az Anyagok alapján megállapítható, hogy Magyarország közúthálózat-fejlesztési terveinek megvalósítása éppen ezzel ellentétes irányba hat.
3. Az Anyagok megállapítják: „Az útépitési területhasználata aránya emelkedik, emellett a gazdasági jóléttel arányban növekvő járműteljesítmény és szennyező anyag kibocsátás – a javuló technikai, minőségi fejlemények ellenére – előreláthatólag növekszik.” Ebből az következik, hogy a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési program ütközik az Országgyűlés által elfogadott II. Nemzeti Környezetvédelmi Program előírásaival, amelyek szerint az üvegházhatású gázok kibocsátását csökkenteni kell, az összefüggő természetes/természetközeli területeknek pedig nem szabad csökkenniük.
4. Az Anyagok nem foglalkoznak azzal, hogy a tervezett fejlesztések mennyire felelnek meg az Európai Közösségek Alapszerződésében is rögzített, „a szennyező fizet” elvnek, illetve a piacgazdaság elveinek. Az Európai Unió 2005. évi brüsszeli csúcstalálkozója zárónyilatkozatában külön hangsúlyozta, hogy sürgető ezeknek az elveknek a gyakorlati megvalósítása. („*MAKE POLLUTERS PAY – Ensure that prices reflect the real costs to society of production and consumption activities and that polluters pay for the damage they cause to human health and the environment.*” *Presidency conclusions of the Brussels European Council, 16 and 17 June 2005, 31. oldal*). A közúti gépjármű-közlekedés jelenleg csak egy részét fizeti meg mindazoknak a költségeknek, amelyeket okoz. (Az Európai Unió 2001-ben elfogadott új közlekedéspolitikája rögzíti: „... az aránytalanságok és hiányosságok egyik legfontosabb oka, hogy a közlekedőket nem sikerült megfelelően

szembesíteni tevékenységük költségével. Mivel az árak nem fejezik ki a közlekedés teljes társadalmi költségét, a kereslet rendellenesen nagyra növekedett.” – Kiemelés tőlünk.) Ez gyökeresen ellentétes az említett elvekkel. Tehát az Anyagokban leírt infrastruktúra-fejlesztések meghatározásakor torz árakat vettek alapul. A torz árak pedig nyilvánvalóan hibás döntésekhez vezetnek, hiszen jóval nagyobb keresletet jeleznek előre, mint amekkorára a helyes árak alkalmazásával sor kerülne. Szükségesnek tartjuk a közlekedés valódi költségeinek mielőbbi és minél pontosabb kimutatását, és ezen költségek fokozatos beépítését az árakba. Azonban már addig is, amíg ez utóbbi megtörténik, ezeket a költségeket kell figyelembe venni a fejlesztések meghatározásakor. A témával kapcsolatban már jelentős kutatási anyag áll rendelkezésre. (Ld. például: **Közlekedési támogatások –A közlekedéssel kapcsolatos állami bevételek és kiadások.** Levegő Munkacsoport – Lélegzet Alapítvány, 2005. http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/kozl_tam.pdf)

5. Az Anyagok szerint a „program által megvalósított úthálózaton a fő forgalmi áramlatok a településeket, valamint a természeti területek jelentős részét elkerülik, így a települések környezeti állapota, lakhatósága – a gépjármű-forgalom általános fokozódása ellenére – nagymértékben javul.” Ez a megállapítás téves az alábbi okok miatt:
- (1) Ezek az utak hosszuk 80–90 százalékán semmiféle települést nem kerülnek el.
 - (2) Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Emiatt pedig jelentősen növekszik a településeken belül a környezetszennyezés. Budapesten például nap mint nap jól láthatók ennek katasztrofális hatásai.
 - (3) A települést elkerülő úton általában nagyobb forgalom alakul ki, mint ami korábban a településen belül előfordult.
 - (4) Sok esetben a településen belüli forgalom bizonyos idő elteltével visszaáll a korábbi – vagy azt megközelítő – szintre.
 - (5) Az elkerülő út mellé jelentős forgalmat vonzó létesítmények települnek, amelyek mind a településen belül, mind a településen kívül számottevően gerjesztik a gépjármű-forgalmat. Ezért szükségesnek tartjuk, hogy az elkerülő utak megépítésével egyidejűleg megfelelő forgalomcsillapítási intézkedéseket vezessenek be a településen belül, valamint szigorú területrendezési előírásokkal korlátozzák a nagy forgalmat vonzó létesítmények megépítését az elkerülő út mentén.
 - (6) Amennyiben a településen belül csökken a forgalom, megnövekszik a gépjárművek sebessége, csökken a járművezetők figyelme, ami több balesethez vezet. Ezt az Anyagok készítőinek is tudniuk kell, hiszen épp a Közlekedéstudományi Intézet mutatta ki ezt egyik tanulmányában (dr. Vörös Attila és Albert Gábor: Az elkerülő utak közlekedésbiztonsági hatásai. Városi közlekedés, 2003/3.). A balesetek számát természetesen lehet csökkenteni forgalomcsillapítással, fokozott ellenőrzéssel és egyéb intézkedésekkel, azonban mindez az elkerülő út megépítése nélkül is megvalósítható.
 - (7) Amint az 1. pontban említettük, a szóban forgó utak hosszúknak csupán 10–20 százalékán kerülnek el településeket, ugyanakkor megépítésük mindenütt élőhelyek, természeti vagy természetközeli értékek pusztulásával jár, üzemeltetésük pedig komoly levegőszennyezést és zajt, valamint közvetlen életveszélyt is jelent az élővilág részére.

Mindezzel nem azt kívánjuk állítani, hogy sehol nincs szükség elkerülő utak megépítésére. A településeket elkerülő útszakaszokat sok esetben célszerű megépíteni, megfelelő kiegészítő intézkedések alkalmazásával. Ebből a szempontból azonban semmi szükség nincs az országot vagy térséget átszelő gyorsforgalmi utak építésére.

6. Az Anyagok szerint „a nagy közlekedési folyósókban jellemző magas színvonalú kiépítettség miatt a közlekedés biztonsága ugyancsak javul, a közúti balesetekben meghalt személyek száma csökken.” Idézzük Hermann Knoflacher professzor, a Bécsi Műszaki Egyetem Útépítési és Közlekedéstudományi Intézetének igazgatója nyilatkozatát az ilyen megállapításokkal kapcsolatban: *„Ez az álláspont több ok miatt is téves. Ugyanis ebben az esetben is az egy jármű-kilométerre jutó baleseteket számolják, és ez a mutató valóban kedvezőbb az autópályákon, mint általában az egyéb utakon. Ugyanakkor figyelmen kívül hagyják, hogy az autópályákon sokkal több jármű és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint az egyéb utakon, és emiatt természetesen a balesetek száma és súlyossága is nagyobb, mint a kisebb forgalmú utakon. Továbbá a közlekedési szakmában lassan már elfogadott tényként kezelik, hogy az új utak általában újabb forgalmat gerjesztenek. Tehát amikor az új autópályákon megjelenik az addig ott nem létező forgalom, akkor ez legtöbbször csak átmenetileg csökkenti a gépjármű-forgalmat a tehermentesíteni kívánt párhuzamos utakon. Egy rövid idő elteltével a régi utakon ugyanolyan forgalom és ugyanannyi baleset lesz, mint korábban, és mindehhez hozzáadódik most már az új autópályán lévő forgalom miatti balesetek. Ráadásul az új autópályák a csatlakozó utakon és a közeli településeken is növelik a forgalmat. Összességében tehát romlik a helyzet. Azonban még ha feltételezzük is, hogy a párhuzamos utakon forgalomcsillapítást vezetnek be, országosan akkor sem jelenthet megoldást az autópálya, hiszen az a településeknek csupán igen kis része mellett haladhat el, így az egyéb utak túlnyomó többségének forgalmára semmilyen hatása nincs. Fontos megvizsgálni a költséghatékonyságot is. Egy rövid autópálya-szakasz megépítésére, amely néhány települést érint, sok milliárd forintot költenek el, miközben sok magyar önkormányzatnak arra sincs pénze, hogy súlyosan balesetveszélyes csomópontokon vagy egyéb helyeken esetleg néhány millió vagy néhány tíz millió forintba kerülő átalakításokat hajtsanak végre, ami ott jelentősen javítaná a közlekedés biztonságát. Számos alkalommal jártam már Magyarországon, így személyes tapasztalataim is vannak a témáról.”* (Lélegzet, 1999/1.)
7. Az Anyagok több helyen az elérhetőség javításával indokolják a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési programot. Ez az érvelés azonban szintén téves az alábbi okok miatt:
- Mivel a rendelkezésre álló források igen korlátozottak, az autópályák építésére fordított összeget a közlekedés egyéb területeiről kell elvonni, így például a meglévő közutak karbantartásától, a tömegközlekedés működtetésétől, a vasúthálózat fenntartásától, a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javításától. Ennek következtében társadalmi szinten jóval nagyobb mértékben romlik az elérhetőség, mint amennyire esetleg javul az autópályák létesítésével.
 - Az autópályákon zajló forgalom túlnyomó része lakott településrészekről indul, illetve oda érkezik, így ezek útjaira számottevő többletforgalom zúdul. Tehát az autópályák a települések közötti szakaszokon csökkentik az eljutási időt, azonban a településeken belül sok esetben növelik azt. Budapesten például jól láthatók ennek katasztrofális hatásai. A fővárosban és környéken több százezer ember tölt naponta 20–30 percet vagy ennél is hosszabb többlet időt közlekedési dugókban az autópályák bevezető szakaszain és az azokhoz csatlakozó utakon, ugyanakkor a több száz milliárd forintba kerülő autópálya-építéseknek állítólag az a fő célja, hogy jóval kevesebb ember eljutási ideje csökkenjen legfeljebb ennyi idővel!
 - Számos egyéb jelenség is azt bizonyítja, hogy az elérhetőséget – bár jelentősége sok esetben tagadhatatlan – nem szabad fetisizálni. Az elmúlt években például több százezer ember költözött ki Budapestről a környéki településekre, vállalva, hogy a

- korábbinál akár egy-két órával is több időt tölt közlekedéssel csak azért, hogy ő és családja kellemesebb körülmények között lakjon. Tehát ebben az esetben (is) tömegesen részesítették előnyben az egészséges lakókörnyezetet a jobb elérhetőséggel szemben.
- d) Magyarország egyes térségeiben a vállalkozások exportképességét aligha növeli, ha az utolsó 100–150 kilométeren 10–20 perccel hamarabb lehet oda eljutni, miközben exportunk legnagyobb része 1000 kilométer felüli távolságra megy (legnagyobb felvevőpiacunk Németország). Ráadásul a kamionok a határokon ennél jóval több időt töltenek el várakozással.
 - e) Naponta olvashatjuk, hogy milyen gondokat okoz a hazai termelőknek a távol-keleti olcsó termékek behozatala. Azaz a több ezer kilométer távolságban lévő országokból származó import hatékonyan versenyez a nagyságrendileg (esetenként több nagyságrendileg) közelebb előállított magyar termékekkel – itthon és külföldön egyaránt. Mindez szintén azt támasztja alá, hogy a tervezett új autópályák révén esetenként megtakarítható 10–20 perc szállítási idő gyakorlatilag semmivel nem járul hozzá az ország versenyképességének növeléséhez.
 - f) Nehezen magyarázható az is, hogy ha a kormányzat valóban fontosnak tartja az elérhetőség javítását (és a települések tehermentesítését), és úgy véli, hogy ehhez sok százmilliárd forintot kell autópálya-építésre költenie, akkor miért riasztja el azok lehetséges használóit az autópálya-díjakkal. A másik oldalról pedig az a kérdés vehető fel, hogy amennyiben az autópályák rendkívül fontosak a közlekedők, a fuvarozók részére, akkor miért kerüli el a személy- és tehergépkocsik jelentős része – különösen a magyaroknál jóval magasabb jövedelemmel rendelkező külföldi kamionosok – a fizető autópályákat, és használja a településeket is kettészelő, párhuzamos régi utakat.
 - g) Az elérhetőség az elmúlt években folyamatosan romlott azok számára, akik tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog kívánták, illetve tudták megközelíteniük úticéljaikat. (Egyéb kedvezőtlen hatásai mellett ez a társadalmi feszültségeket is kielejezi.) A közúthoz viszonyítva nagyságrendileg környezetkímélőbb vasúti áruszállítás is egyre hátrányosabb helyzetbe került. Ugyanakkor az autópálya-építések jelentős forrásokat vonnak el, amelyeket a közforgalmú személyszállítás, a vasúti áru fuvarozás, a kerékpározás és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására lehetne fordítani. Pedig ez utóbbiakkal sokkal költséghatékonyabban jóval több személy és vállalkozás számára lehetne javítani az elérhetőséget.
8. Az Anyagokban olvasható a következő állítás is: „A hosszú távú közúthálózat fejlesztésnek nincsenek kedvezőtlen hatásai a klímára, a nehezen bizonyítható forgalom-indukálást figyelmen kívül hagyva...” Ez az állítás szintén téves. A gyorsforgalmú úthálózat építése önmagában jelentős széndioxid-kibocsátással jár. (Egy kilométer autópálya megépítéséhez annyi energia szükséges, mint amennyit 20 millió személyautó bocsát ki ezen egy kilométer megtétele alatt.) Továbbá az aszfalttal leburkolt felület a klíma alakulása szempontjából sokkal kedvezőtlenebb, mint a természetes talajjal, illetve növényzettel fedett felszín. A forgalomgerjesztő hatásra vonatkozóan pedig most már szinte egyöntetű a nemzetközi szakmai egyetértés abban, hogy az új utak új, korábban nem létező forgalmat gerjesztenek. Ennek okára vonatkozóan a leggyakrabban az amerikai Robert Morris *A közlekedés, mint a kereslet és kínálat függvénye* című tanulmányát szokták idézni, amelyben a szerző elmagyarázta, amit tulajdonképpen mindannyian tudunk – hogy a keresletet az ár szabályozza. Ha az ár alacsony, azaz kevés költséggel és viszonylag rövid idő alatt (az idő pénz!) tudunk végighaladni egy úton, akkor azt használni is fogjuk.

9. Környezetvédő civil szervezetként elsősorban környezetvédelmi szempontból értékeltük az Anyagokat, azonban szükségesnek tartjuk, hogy röviden kitérjünk a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési programjának állítólagos legfőbb indokára, vagyis arra, hogy ez elengedhetetlen a gyorsabb gazdasági fejlődéshez. Úgy véljük, hogy ez álláspont is alapvetően téves. A gyorsforgalmi utak építése óriási összegeket von el olyan területektől, ágazatoktól, ahol ugyanezen összegek felhasználásával jóval gyorsabb gazdasági fejlődést lehetne elérni. Ily módon a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program lassítja a gazdasági növekedést, vagyis nemzetgazdasági szempontból is hátrányos Magyarországnak. Ennek részletesebb kifejtése megtalálható a **Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?** című tanulmányunkban: <http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf> .
10. Elengedhetetlennek tartjuk, hogy a GKM széles körben ismertesse a hivatalostól eltérő véleményeket is. Ez egyrészt jogszabályi kötelessége, másrészt csak ez ad lehetőséget arra, hogy a közvélemény és a döntéshozók az érvek és ellenérvek mérlegelése alapján helyesen dönthessenek.

Budapest, 2006. január 19.

Lukács András
elnök
Levegő Munkacsoport

Levegő Munkacsoport
Országos Környezetvédő Szövetség
1465 Budapest, Pf. 1676 • Telefon: (1) 411-0509, 411-0510
Fax: (1) 266-0150 • E-posta: levego@levego.hu
Honlap: www.levego.hu

A gyorsforgalmi úthálózat és a főúthálózat kiemelt beruházásainak hosszú távú fejlesztési programja megalapozó vizsgálatáról szóló tájékoztató véleményezése

A fejlesztési program nem megalapozott, mert egy sor, számára egyoldalúan kedvező feltételezést eleve vitathatatlan tényként kezel.

A tájékoztató adós maradt **egy alapvető koncepcionális összehasonlítás kimutatásával** és ennek elemzésével: mégpedig az úthálózati fejlesztési program most javasolt **extenzív bővítést** és **a meglévő úthálózat korszerűsítését**, valamint fenntartását bemutató másik program összehasonlítását a költségek, hatékonyság és más mutatók alapján.

A meglévő úthálózat elhanyagolása viszont jóval nagyobb környezeti és anyagi kárt okoz, mint amit az új utak létesítése által erőltetett módon kimutatnak.

További probléma a nemzetgazdasági szintű hatékonyság kérdése.

A extenzív fejlesztés programjának költsége hatalmas. Tovább növeli ezt a költségét, hogy a fejlesztési program eddig az eladósodás növelésével történt, és a jövőben a fajlagosan még ennél is költségesebb PPP-ben javasolják megvalósítani. Ezen belül további többletköltséget jelent az államadósság ugrásszerű emelkedése és az ebből származó hitelezési többletköltség. Ennek a hatalmas többletkiadásnak a tényét Gyurcsány Ferenc miniszterelnök úr is elismerte, és ebben úgy foglalt állást, hogy ezt teljes egészében vállalják. A PPP finanszírozás lehetősége sem teljesen egyértelmű, mert a 30 ezer km hosszú állami úthálózat használatából szedett díjakat néhány száz km PPP út finanszírozására akarják fordítani. Itt az arányosságról elfeledkeznek, ezért ez állami támogatásnak minősül.

A további gazdaságossági számítási problémák több síkúak:

- ✓ A vasút elhanyagolása. „Először utak, majd vasút” elgondolást hirdettek meg, és emiatt a vasúti áruszállítás csökken a közút javára. Ez nemcsak környezeti többletterhet jelent, hanem többletköltségek miatt a versenyképesség **valódi romlását is** jelenti.
- ✓ A közúti közlekedés energiaköltségei többszöröse a vasúthoz viszonyítva, és ez a világpiaci energiaárak megugrása következtében a útprogramot eleve gazdaságtalanná teszi. Az autópálya program indulásakor, 2001-ben a világpiaci energia árak a mainál 2,5-szer alacsonyabbak voltak. **Már ezen tény miatt is felül kell vizsgálni az útprogramot!**

A GKM által közölt átlagos import árak alakulása		
Időszak	Kőolaj	
	Brent	Ural
	(DTD)	(Med)
	\$ / Bbl	\$ / Bbl
2001. év	24,97	23,24
2002. év	26,26	24,75
2003. év	28,79	27,12
2004. év	38,19	34,50
2005. év	54,78	51,09
2006.01.05 hét	62,63	58,29
Naptári átlag árak, éves, illetve heti		

- ✓ A tájékoztató 38. oldalán a következő „dogma” szerepel: „A forrásérték - akár csak a munkaérték szintű – tervezése kapcsán fontos hangsúlyozni, hogy az **autópálya**

fejlesztési program – átfogó fejlesztési politikával párosulva – elsősorban **nem életszínvonal-javító programnak, hanem versenyképesség-javító, tőkevonzó, munkahelyteremtő befektetésnek minősül.**” Ezt a dogmát több szakértői anyag egyértelműen cáfolta. De maga az állítás sem igaz, mert átfogó fejlesztési politikát tétel fel akkor, amikor a magyar gazdaság az egyensúly hiánya miatt eszközzelvonásra kényszerül.

A kiegyenlítlenség kérdésköre: a tájékoztató (31. o.) helyesen állapítja meg, hogy az útprogram megvalósítása a központi régióban feszültségeket okoz (pl. torlódások, környezeti terhelés), ennek ellenére mégis kedvező környezeti hatásról számol be a környezetre vonatkozó anyagban. Továbbá elfelejti megemlíteni a Kiegyenlítlenség másik problémáját: ez a gazdaságilag jóval fejlettebb és gazdaságilag elmaradottabb területek közötti közúti összekötésből következik, vagyis a jövedelmek központba áramlásáról, ami a vidéki jövedelmek lecsapolását jelenti. Ez a gazdasági fejlődés szempontjából visszahúzó tényező.

Egyéb, főleg környezeti jellegű problémák:

- 1.) Az autópályák és utak területének növekedése nemcsak a területfoglalás miatt jelent problémát, hanem többek között a szállítás és egyéb szennyezés intenzitását és mennyiségét is növeli.
- 2.) Az autópályák elérhetősége az útvonal **meghosszabbítását** is jelenti, melynek óriási negatív hatásairól nem szólnak. **Az ütemváltás** pedig (városi, országúti, autópálya) tovább növeli a baleseti kockázatot.
- 3.) Az anyag helyesen ír arról, hogy a sebesség növekedése növeli a balesetek bekövetkezésének valószínűségét. Az autópályán viszont jóval nagyobb az átlagsebesség.
- 4.) Az autópálya-hálózat létrehozása is növeli a közlekedésigényességet.
- 5.) Az autópályák hasznát egyértelműen a külföldi kamionosok és kb. 10 ezer magyar kamionos fölözi le, miközben a 10 millió állampolgár ennek kamatokkal, profittal és környezetterheléssel növelt terhet kénytelen lesz évtizedekig viselni.

Összefoglalva: Az autópálya program a magyar történelemben már megismert zsákutcák (pl. a nehézipar elsődleges fejlesztése) újabb epizódját fogja jelenteni. Ennek káros következményeit csak úgy tudjuk a lehető legkisebbre csökkenteni, ha azonnal abbahagyjuk.

Budapest, 2006-01-16.

*Pavics Lázár
közgazdász
ny. pénzügyminisztériumi szakfőtanácsadó
a Levegő Munkacsoport szakértője*