

Gondolatok a tranzitforgalomról

Az Európai Unióhoz való *csatlakozási folyamat* felkészülési prioritásai között feltűnő – néha kizárólagosnak látszó – hangsúlyt kap a külső kapcsolatok fontossága és az ország „átjárhatóságának” biztosítása. A jelenlegi *közlekedéspolitiká* pedig szinte a jövő zálogát látja a az ország *átjáróház* szerepkörében és törekvései kifejezetten az ilyen feladatok fokozására irányulnak. Megítélésem szerint mindkét esetben nagyobb figyelmet kellene fordítani a *belső struktúrák* fenntartására, ápolására, a *belső kapcsolatrendszerek* megőrzésére és javítására, annak megakadályozására, hogy a belső kohéziót biztosító struktúrák szétrombolásával a változások teljesen alárendelődjenek a külső szempontoknak.

A közúthálózatok esetében például a 30 000 km-es országos közúthálózat *összessége* testesíti meg a *belső* struktúrát. Ez a hálózat zömében a hatvanas-hetvenes évek folyamán kapott korszerű, a gépjárműközlekedés kívánalmainak megfelelő burkolatot. Ma a magyar úthálózat attól „európai”, hogy ez a rendszer működik. Ha e rendszert hagyjuk leépülni, ha az úthálózat fenntartását elhanyagoljuk, a hálózat *nem lesz többé európai*, – függetlenül attól, ha akár 1000 km-nyi autópályát építünk is ki időközben az ország átszelésére.

A belső kapcsolatok szerepének hangsúlyozása sem jelentheti természetesen azt, hogy a külső kapcsolatok, vagy akár a tranzitforgalom is kizárható vagy mellőzhető lenne, azzal ne kellene foglalkozni. Sőt, kifejezetten alá kell húzni, hogy az ország központi fekvése, kedvező elhelyezkedése egy *pozitív* adottság: olyanfajta előny, mint például egy térségnek a nyersanyagokban való gazdagsága. Az analógia azonban tovább is folytatható: az ugyanis a tapasztalat, hogy hosszabb távon a gazdasági versengésben lemaradtak azok az országok, amelyek gazdaságukat kizárólag nyersanyagkészleteik közvetlen eladására próbálták alapozni. A nyersanyagkészletek felhasználásával létrejövő előnyök ott realizálódnak, ahol a nyersanyagok feldolgozásra kerülnek és ahol a gyártott termékek bekerülnek egy sok-kapcsolatú és sokszínű tevékenységi mezőbe. A *tranzit* szerep pozitívumai sem a „nyersanyag” – a tranzitsátorna – közvetlen áruba bocsátásával realizálhatók, hanem azáltal, ha az érintett gazdaság *maga képes* élni azok-

kal a lehetőségekkel, amit a tranzitsátorna hordoz: ha *létezik* egy olyan helyi gazdaság, amelyik magába tudja építeni, ki tudja aknázni az előnyös adottságokat. Ehhez nélkülözhetetlen, hogy az érintett régió rendelkezzen egy belső struktúrával, belső kapcsolatrendszerrel, hajszalér-hálózzal.

A belső struktúra védelmét, fennmaradását, fejlődését szolgálja az az alapelv, amely szerint viszont a *tranzitot* – azt az áramlatot, amely *nem* kerül szerves kapcsolatba e struktúrával – *minimális károkozással, a belső viszonyok minimális megzavarásával kell át bocsátani* a térségen. Ebből az alapelvből a tranzitforgalomra vonatkozóan több megfontolás következik: nevezetesen (1) egy *mennyiségi*, (2) egy *közlekedési munkamegosztási* és (3) egy *hálózatkialakítási* megfontolás.

(1) Mindenekelőtt le kell számolni a *mennyiség mítoszával*, azzal a tévhitel, miszerint egy térség fontos érdeke lenne a rajta átfolyó tranzit növelése, minél nagyobb forgalom odavonzása. Példának érdemes a magyar idegenforgalom helyzetét idézni. A vonatkozó statisztikák szerint a világ nemzetközi idegenforgalmának a turisták számát tekintve mintegy három-négy százaléká érinti Magyarországot, ugyanakkor a világ nemzetközi idegenforgalmi bevételeiből egy nagyságrenddel kisebb arány, néhány ezrelék jut az országra. Világos, hogy a bevételek nem azáltal fokozhatóak, ha tovább próbáljuk növelni a hazánkba érkezők számát: ma sem az átfolyó mennyiséggel, hanem a hazai idegenforgalom felszívóképességével van a probléma, ennek kellene javulnia: összhangba kell kerülnie a külső igényeknek és a belső struktúráknak. Hasonló mondható el általában is a forgalom és a gazdaság viszonyáról: a belső felszívóképességet meghaladó áru-folyam fogadásához nem fűzodnek tényleges hazai érdekek. A tranzit nem küszöbölhető ki, de semmiképpen nem kell azon igyekezni, hogy minél több tranzitot vonzunk magunkhoz.

(2) A tranzit zavaró hatásait csökkenteni hivatott közlekedési munkamegosztási megfontolás értelmében arra kell törekedni, hogy a távolsági és tranzit szállításokból minél nagyobb hányad jusson az ennek lebonyolítására kiválóan alkalmas vasútnak. A vasút elhanyagolt fővo-

nali pályáinak felújításának meg kellene előznie az adott szállítási csatornát képező autópályák kiépítését: ma ez éppen fordítva történik.

(3) A helyi struktúráknak a tranzit hatásaitól való védelmét szolgálja az a hálózatkialakítási megfontolás, melynek értelmében rendszerében el kell különíteni egymástól a tranzit- és a helyi érdekeltségű forgalmat. Közút esetében ez pályák elkülönítését jelenti, ami első pillanatra pazarlónak tűnhet, pedig e lépés nem csupán célszerű, de a korábbi gyakorlatnak is megfelel. A mai alsóbbrendű közúthálózat alapját a falvakat falvakkal összekötő szekérúthálózat képezi. Az elmúlt százötven évben kiépített főutak vonalvezetése fokozatosan elszakadt ettől a terephez, talajviszonyokhoz és telekhatárokhoz kötődő hálózattól, és létrejött egy új struktúra, a városokat egymással összekötő főúthálózat. Egy hasonló folyamatnak kell lejátszódnia akkor, amikor a közlekedési pályák immár nem városokat, hanem régiókat összekötő hálózattá szerveződnek.

Azok az autópálya-szakaszok, amelyek eddig Magyarországon épültek, egészen más logika alapján keletkeztek: a legforgalmasabb főútvonalak budapesti bevezető szakaszai mentén vezetnek, ott, ahol a nagy forgalom miatt a főutak kapacitása kimerült. Egyáltalán nem alkotnak új struktúrát, ellenkezőleg, éppen megerősítik és tartósítják az országos főúthálózat sugaras, Budapest-centrikus szerkezetét. Ha ezeknek az autópálya-szakaszoknak az összekötésével és az országhatárig történő meghosszabbításával jönne létre a magyar autópálya-hálózat (ahogy azt a jelenlegi tervek tartalmazzák), akkor a régióközi forgalmat is átpréselnénk, ha nem is Budapesten, de a budapesti agglomeráció térségén. Ez mind a forgalom szempontjából, mind pedig a térség szempontjából kifejezetten káros lenne.

Ezzel szemben a régióközi közlekedési hálózatot úgy kellene az országon átvezetni, hogy az elkerülje Budapesten és általában a lakott helyeket, a Balaton térségét és általában az üdülőkörzeteket, a védendő értékeket. Emellett környezeti és gazdasági megfontolások egyaránt abban teszik érdekeltté Magyarországot, hogy e tranzitpályákat a lehető legkisebb hosszban kelljen kiépíteni. Geometriai-

lag igazolható, hogy egy leragasztott borítékra emlékeztető >< forma képes a legrövidebb összhosszúságban összekötni a tervezett határpontokat (azaz Mosonmagyaróvár, Nyíregyháza, Szeged és Nagykanizsa térségét): a nyugati ország-részben Székesfehérvár, keleten Szolnok körzetében egy-egy csomópontot alkotva és csatlakozva a két térséget összekötő, a Dunát valahol Dunaújváros magasságában metsző kelet-nyugati tengelyhez.

Egy ilyen, a fővárost és közvetlen térségét elkerülő artéria nem csak Budapestet tehermentesíti, de azzal, hogy az onnan kivont logisztikai funkciókat két másik ponton koncentrálja, egyben hozzájárul az ország más térségei belső struktúrája fejlesztéséhez. Ez segíti a régió egészének a fejlődését, és ezen keresztül, sajátos módon elősegíti Budapest régióközponti szerepkörének az erősödését is. Ez utóbbinak ugyanis kifejezetten

hasznára van, sőt feltétele, hogy a központot létező, fejlődő és versenyképes régió vegye körül. Megjegyzendő, hogy ebben a vonatkozásban a régió valamennyi térségi léptékére gondolhatunk: tehát az összefüggés igaz az ország központi régiójára, az ország egészére, a Kárpát-medencére, a Visegrádi országokra, vagy az ennél is szélesebben értelmezett kelet-közép-európai régióra is.

Fleischer Tamás

Botrány az EU-ban az M0-s kapcsán

Amint már korábban hírt adtunk róla, több magyar civil szervezet kérésére az Európai Környezetvédő Iroda (EEB) azzal a panasszal fordult az Európai Unió Ombudsmanához hogy az M0-s autópálya északi szakaszának építése során megsértették az EU jogszabályait. Az EEB az Ombudsmantól az ügy kivizsgálását kérte, tekintettel arra, hogy a beruházást részben az EU két intézménye finanszírozta: a PHARE vissza nem térítendő támogatással, az Európai Befektetési Bank (EIB) pedig hitellel.

Az Ombudsman, Jacob Söderman levélben kért tájékoztatást az ügyről az EIB elnökétől, Sir Brian Unwintól. Az EIB 1999 februárjában kelt válaszlevelében nem foglalkozott érdemben a kérdéssel, hanem arra hivatkozott, hogy a magyar hatóságok minden engedélyt megadtak a beruházáshoz. Miután az Ombudsman ismét tájékozódott a környezetvédő szervezeteknél, júliusban újabb levelet írt a bank elnökének, konkrétabb információkat kérve. Sir Brian Unwin szeptemberi válaszlevelében nem adta meg a kért tájékoztatást, mivel szerinte a hitelnyújtásról szóló döntés a bank igazgatótanácsának kizárólagos hatáskörébe tartozik. Egyúttal azt is közölte, hogy a bank a továbbiakban nem kíván foglalkozni a kérdéssel.

Az Ombudsman novemberben ismét levelet küldött a banknak, amelyben egyebek mellett a következőket írja: „Az EIB válaszáat úgy értelmezem, hogy megtagadta a további együttműködést az Ombudsmanal a kérdéses panasszal kapcsolatban. Kérem, hogy vizsgálja felül ezt az álláspontját. ... Az Európai Közösség Szerződésének 195. szakasza szerint az Ombudsman saját kezdeményezésére vagy a hozzá benyújtott panaszok alapján vizsgálatokat végez olyan hivatali visszaélésekkel kapcsolatban, amelyeket a Közösség intézményei vagy testületei követnek el...”

A levél a továbbiakban kifejti, hogy az EIB-nek a környezeti hatásvizsgálatról szóló EU-jogszabályok szerint kell eljárnia, a panaszt tevő szerint viszont az M0-s esetében nem ez történt. Ezért szükségesnek tartja, hogy az EIB bocsássa rendelkezésére a kért információkat és dokumentumokat.

A környezetvédő szervezetek eddig is bírálták az EIB-t amiatt, hogy tevékenysége átláthatatlan és a bank kizárja a nyilvánosságot nemcsak a döntések előkészítéséből, hanem még azok meghozatala után is. Ezt annál is inkább megengedhetetlennek vélik, mivel az EIB az EU hivatalos bankja és közpénzekből gazdálkodik. Azt pedig különösen botrányosnak tartják, hogy a bank még az Európai Unió Ombudsmanával is megtagadta az együttműködést.

L.A.



Példaértékű győzelem benzinkút-ügyben

A Fővárosi Bíróság 1999. december 8-i tárgyalásán meghozott 43 Pf. 23,614/1998/8. számú végzésével jóváhagyta a Daragits Sándor és társa felperesek által a Totál Kereskedelmi Bt. ellen birtokháborítás és kártérítés tárgyában indított perben a felek által kötött egyezséget.

Az egyezség értelmében a Totál Bt. vállalta, hogy a perre okot adó állapotot önként megszünteti, vagyis a felperesek zavarását okozó benzinkutat (mind a föld feletti, mind a föld alatti létesítményeket) megszünteti és eltávolítja, lezárja a közparkból kivezető visszafordító utat (amelyre a benzinkút megszüntetése után már nincs szükség), és az egész közparkot megfelelő állapotba állítja vissza. A benzinkútról történő kiszolgálás utolsó napja 1999. december 31. A benzinkút megszüntetésének és a park eredeti állapotba való visszaállításának, valamint a visszafordító út lezárásának legkésőbbi időpontja pedig 2000. március 31. A felek egyéb igényeikről kölcsönösen lemondanak és viselik a perben felmerült költségeiket. A vállalt kötelezettségek teljesítését kötbérral biztosították.

A fentiek szerint a Budapest XV. kerületi Géza fejedelem téri benzinkút problémája – amelynek megoldásához a Levegő Munkacsoport jelentős segítséget nyújtott – véglegesen és békésen rendeződött.

J. Halász Judit



A Levegő Munkacsoport környezetvédelmi havilapja

Lélegzet

X. évf. 1-2. szám

2000. január-február



A városi közlekedés költségei
Előrelépés a levegőtisztaság-védelem területén
Miért nem szeretik a zöldek a WTO-t?

448 Ft