

Beszámoló a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti vizsgálatáról¹

Kivonat

A stratégiai környezeti tanulmány – érvényes területfejlesztési, környezeti és közlekedési dokumentumok áttekintésével, az egymással összhangban lévőknek talált *általános célok*, valamint az érvényes európai célkitűzések figyelembevételével – először azt az *értékrendszert* rögzíti, amelyik keretül kell szolgáljon a hálózat egésze kialakításának közlekedési-szakmai megalapozásához. Ezt követően a *hálózat kialakítására vonatkozó szakmai kritériumokat* fogalmaz meg, és ezzel szembesíti a 2030-ra előirányzott hivatalos távlati közúti gyorsforgalmi hálózat tervezetét. A tapasztalt ellentmondásokra irányítva a figyelmet, a tanulmány kísérletet tesz egy, az ellentmondásokat kiküszöbölni, vagy legalábbis csökkenteni képes hálózat struktúrájának, jellegének felvázolására. Ezt a hálózatot a szerzők szembesítették a Széchenyi Tervben rövid távra kijelölt autópálya-építési programmal, és felhívták a figyelmet azokra a folyosókra, ahol a célrendszerből levezetett értékrend és az ennek megfelelő hálózati struktúra alapján nem tűnik indokoltnak az adott nyomvonalon autópálya vagy gyorsforgalmi út építése.

Bevezetés

A szerzők 2001 folyamán tanulmányt készítettek, amelyben a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési terveit *stratégiai környezeti hatásvizsgálati* eljárásnak vetették alá. A munkában alapvetően három szinten készültek vizsgálatok:

- *a kiinduló értékrendszer áttekintése*: ennek során a szerzők összevetették mindazon fontosabb dokumentumok általános célkitűzéseit és céljait, amelyek háttérként kellett, hogy szolgáljanak a közlekedési tervezetek és a gyorsforgalmi hálózatfejlesztések kialakításakor (Országos Területfejlesztési Konceptió, Országos Területrendezési Terv, Magyar Közlekedéspolitikai, Nemzeti Környezetvédelmi Program, Széchenyi Terv; illetve az európai közlekedési hálózatokra vonatkozó főbb dokumentumok²).

- *a hálózati szint áttekintése:* ennek keretében a készítőik megvizsgálták a fő értékelvekkérvényesülését a 2030-ra tervezett gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó tervezet egészén.
- *a Széchenyi Tervben szereplő egyes nyomvonalafolyosók vizsgálata:* ennek során a szerzők a hálózati áttekintés eredményei alapján értékelték azt, hogy a közvetlen megvalósításra tervezett gyorsforgalmi fejlesztések közül melyek ille- nek bele a távlati elképzelésekbe, és melyek azok a nyomvonalak, ahol indokolatlan a ma szükséges forgalmi beavatkozásokat egyben jövőbeli gyorsfor- galmi hálózat kiindulásaként tekinteni.

Az elemzés egésze jól beilleszkedik az Európai Unió által javasolt tervezési fo- lyamatba, nevezetesen,

- egyfelől, a munka tartalmát illetően említést érdemel, hogy az EU közleke- désügyi és környezetvédelmi főigazgatósága már a kilencvenes évek közepén megfogalmazta a transzeurópai hálózatok (Trans European Networks = TEN) kialakításához kapcsolódóan a környezet terhelhetőségére vonatkozó vizsgálatok szükségességét (TEN Guidelines 1996). A hazai elképzelések- ben szereplő autópálya fejlesztési tervek jórészt, – közvetlenül vagy közvet- ve – kapcsolódnak a TEN hálózatához, illetve a bővítésben érdekelt orszá- gok térségére vonatkozóan kialakított u.n. TINA hálózathoz;
- másfelől, módszereit illetően a tanulmány alapul veszi azt a fejlődési folya- matot, amely az Európai Unióban a környezeti vizsgálatok területén napja- inkban megy végbe. Míg az 1996-ban kiadott „Irányelvek a transzeurópai közlekedési hálózat kiépítéséhez” (TEN Guidelines 1996) még csak a 85/337 EKG irányelvet nevesíthette, és a létesítmény környezeti hatásait számbavevő, *beruházásokra vonatkozó környezeti hatástanulmány* elkészítését írhatta elő, addig a Tanács újabb, a stratégiai környezeti hatásvizsgálatokról intézkedő irányelve (SEA Directive 2001) kiterjeszti a hatásvizsgálati gya- korlatot egyes *tervek és programok* környezeti következményeinek a vizsgálá- tára is. Az új irányelv általános életbeléptetésére kísérleti tanulmányok ered- ményeinek elemzése után, 2004-től fog sor kerülni.

Tanulmányunk mindenekelőtt értelmezte magát a *stratégiai környezeti vizsgálat* (SKV) eljárást. Ez, *ellentétben az egyes tevékenységek, egyes létesítmények hatásait vizsgáló környezeti hatástanulmánnyal*, inkább a *stratégiai döntések célrendszeré- nek és a megvalósításuk érdekében tett javaslatoknak a természeti, a társadalmi és a gazdasági környezetre gyakorolt következményeit becsüli fel*. Nemzetközi példák nyomán megkülönböztettük a vizsgálat tárgyát képező stratégiai döntéshozatal különböző szintjeit, így a *politikai célok meghatározásának, a politikai célok telje-*

sítésére irányuló stratégiai döntések, továbbá a fejlesztési programok szintjét. A közlekedési infrastruktúrára vonatkozó stratégiai döntések és fejlesztési elképzelések esetében speciális szakmai megkülönböztetést érdemel a *hálózati szintre* vonatkozó elképzelések vizsgálata, illetve a *korridor (folyosó) szinten* kialakított fejlesztési programok elemzése. A módszertanra vonatkozó megállapításaink részleteit illetően ezzel kapcsolatos külön összefoglalónkra utalunk.³

Az értékrend meghatározása

A módszertani kérdések tisztázása után áttekintettük a hazai közlekedéshálózati fejlesztések jelentősebb európai és hazai előzményeit jelentő szakmapolitikai, stratégiai munkák célrendszerét, célkitűzéseit.

A közútfejlesztésre vonatkozó vagy ahhoz kapcsolódó hazai dokumentumok közül az ágazatpolitikák, koncepciók *átfogó célkitűzéseit* kifejezetten politikai célok alkotják, amelyek tartósan, stabilan – lényegében nem vitatott – fontos törekvéseket fogalmaznak meg. Örvendetes, hogy a kilencvenes évek Magyarországon a társadalmi és térségi méltányossági célkitűzések mellett a környezeti vonatkozású normák is részét képezik ennek az általánosan elfogadott célrendszernek. Ide soroltunk olyan célokat, mint *a jólét, a fejlődés elősegítése, kiegyensúlyozott térségi és szociális viszonyok kialakítása, az ehhez kapcsolódó különbségek csökkentése, integráció a különböző ágazatok között, harmónia a természettel és együttműködés a térbeli szomszédsággal.*

Elemzésünkben áttekintettük az úthálózat-fejlesztést megalapozó közlekedéspolitikát (Közlekedéspolitiká 1996, Közlekedéspolitiká felülv. 1999), a közúthálózat-fejlesztési programokat (Országos közúthálózat-fejlesztés 1991, Tízéves 1997a, 1997b, 1999, 2000), a területfejlesztési koncepciókat (OTK 1997, OTrT 1999m, 1999n) és a nemzeti környezeti program közlekedési szektortervét (NKP közl. 1998), mint olyan dokumentumokat, amelyek a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának előzményeit, forrásait képezik. E dokumentumokban jól megkülönböztethetők voltak a *politikai és szakmai* célok, célkitűzések. *Megállapíthattuk, hogy a megvizsgált területi, környezeti és közlekedési dokumentumok a politikai célkitűzések átfogó szintjén összhangban vannak egymással, pontosabban a felfedezhető kisebb hangsúlykülönbségeknek kitűzött témánk szempontjából csekély a jelentőségük.*

Ugyanezek az ágazatpolitikai dokumentumok a politikai célok után *szakmai célokat* is megfogalmaztak az átfogó célok elérésének eszközeként. Ezen a szinten már nagyobb eltéréseket tapasztaltunk. Itt nem egyszerűen az volt a probléma, hogy a különböző ágazatok céljai egymástól eltérnek, ennél nagyobb problémát jelentett számunkra az, hogy:

- A szakmai célkitűzések *gyakran ellentmondtak a dokumentum saját célrendszerének.*
- Közvetlenül témánkra, *a hálózatokra koncentrálva, rendszeresnek volt mondható, hogy a területi kiegyenlítés, vagy az ország egyközpontúságának csökkentését deklaráló általános célok után vagy szakmailag semmitmondó általános szövegek fogalmazódtak meg térszerkezeti változtatás szükségességére, vagy kifejezetten központosítást fokozó hálózatelemek kaptak támogatási prioritást.*
- Úgy látjuk, hogy *a korábbi szakmai célkitűzéseknek igen nagy a tehetetlenségük, lassan változnak, és tulajdonképpen önálló életet élnek, függetlenednek az átfogó kormányzati és ágazati célkitűzésektől.*

Másképpen fogalmazva, míg *az átfogó ágazatpolitikai célok fejlesztése, korszerű megfogalmazása nem ütközik ellenállásba, addig ugyanezen célok szakmai érvényre juttatása sokkal nehezebb és lassúbb folyamat.*

A közúti közlekedési hálózatot illetően a lényegében nem módosuló, évtizede változatlan elemek közül kiemelhető a tranzitot hordozó *gerinchálózatok fejlesztésének jelentős prioritása* a helyi hálózatokkal szemben, ami maga is koncentráló és nem kiegyenlítő hatású, továbbá az elképzelt *gerinchálózatok szerkezetének* további centralizációt előidéző hatása, ezen keresztül a főváros-vidék lejtő további megerősítése.

A gerinchálózatok hazai kiemelése részben visszavezethető az EU 1992-es Közös Közlekedéspolitikájának (CTP 1992) egyfajta mintaként való követésére. Az EU Közös Közlekedéspolitikájának azonban *a nemzeti hálózatok összekötésének a megteremtése volt a feladata*, ezért nem szolgálhat mintául egy átfogó nemzeti közlekedéspolitika valamennyi célkitűzését illetően, ahol a belső hálózatok *minden szintjére* figyelmet kell fordítani. A gerinchálózatok szerkezetét illetően viszont az jelent problémát, hogy az EU által a kontinens keleti fele számára ajánlott folyosók a *transzeurópai hálózatok kiterjesztéseként fogalmazódtak meg*; a csatlakozó országok árnyalt kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések csak újabban merülnek fel, és másodlagos elemekként egyelőre elsikkadnak a tervezési folyamatban.

A hálózatok fejlesztésének harmadik, gyakorlati szintje az eszközrendszer szakmai megfogalmazásához képest is változatlanságot és tehetetlenséget mutat. Miközben a szakmai ágazati tervezetekben a fenti sommás kritika érvényesége mellett is megfigyelhetők lassú elmozdulások (harántoló elemek, hidak, fővárost elkerülő kapcsolatok megfogalmazása), addig *a szakmai építési gyakorlat következetesen a deklarált szakmai tervektől is konzervatív irányban tér el.* A ténylegesen elkészülő útszakaszok kényszerűen visszahatnak a tervekre, azokat állandóan hozzá kell igazítani a tervek ellenében megépült valósághoz.

A célok elemzése és azok következetes figyelembevételének kritikája után meg kellett határozzuk azt az *értékrendet* (az előzőekben felsorolt dokumentumok általános céljainak elfogadásával és a célok teljesülésére irányuló szakmai stratégiai döntések tartalmának esetenkénti felülbírálatával), mely a továbbiakban az értékelés alapját képezhette. Megjegyezzük, hogy a kialakított értékrend nagy összhangot mutat az Európai Unió azóta, 2001 szeptemberében nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikájának (Time to decide 2001) fő megállapításáival és célkitűzéseivel is.

Az értékrendet egy feltételezett *fenntartható közlekedési modell* alapján határoztuk meg. A fenntartható közlekedés modellje magát a közlekedési tevékenységet két irányból kívánja befolyásolni. Egyrészt ésszerűsíteni kívánja a közlekedési, szállítási igényeket, tehát befolyásolni a tevékenység mértékét; másrészt minimalizálni kívánja a nem kívánatos környezeti hatásokat. Az igények befolyásolása nemcsak gazdasági alapon, hatékonyságnövelési céllal történik, hanem a kezelhetetlen környezeti problémák megelőzése, csökkentése és a kemény természeti erőforráskorlátok érvényesítése miatt is. A modellnek fontos eleme tehát, hogy nem kíván minden felmerülő igényt kielégíteni, illetve nem az egyes problémák megjelenésének helyén kívánja a torlódásokat kínálatbővítéssel megoldani. A modell megpróbálja valós választások irányába terelni a jelenleg kényszerpályára sodródottnak tűnő rendszert. A modell elvei alapján lehetett a gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó értékrendet kialakítani.

Az értékrendnek a *gyorsforgalmi hálózatra vonatkozó* fontos következtetései a következők voltak. (Az alábbiak tehát olyan értékítéletek, amelyek mintegy megelőzik, keretezik a hálózat kialakításával kapcsolatban kialakítandó *közlekedési-szakmai* szempontrendszert.)

- a) *A meglévő centralizált, sugaras rendszer oldása szükséges.*
- b) *A tranzitforgalom lebonyolítására a lehetséges minimális hálózatot kell kiépíteni.*
Olyan állapot teremtése a cél, amely nem gátolja a tranzitot, de nem is csábítja.
- c) *Az eddigi hazai autópálya-szakaszok a főhálózat kimerülő kapacitásának a pótlására épültek, és csak megerősítették a szerkezeti centralizációt. Ennek következményeként a tranzitforgalom eleve magas forgalommal terhelt területeken, kiemelten a fővárosi agglomeráción keresztül került átvezetésre. A tranzitforgalom lebonyolítására kiépítendő folyosók el kell kerüljék a forgalmilag magától is leginkább terhelt területeket.*
- d) *A minimálisan szükséges autópálya-hálózaton túl, ahol fennáll a valódi helyettesíthetőség lehetősége – ideértve az autópályáknál kisebb környezeti terheléssel járó közúti változatokat is –, ott a helyettesítő megoldásoknak kell prioritást kapniuk.*

- e) *Vannak olyan érzékeny területek, amelyeket a gyorsforgalmi hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük.* Az okok a legtöbb esetben természetvédelmi vagy környezethasználati (rekreáció). Térségi szinten ezeken a területeken is gondoskodni kell a megfelelő közlekedési színvonalról, de a környezeti hatások adta kemény korlátok között.
- f) A kereslet, az igények értelmezésénél, értékelésénél, figyelembe kell venni a közlekedési rendszer egészéből adódó kényszereket. A környezeti problémák súlyozása nem függhet azok gazdasági megjeleníthetőségétől.
- g) Tudomásul kell venni, hogy egy új nyomvonal mellett élő lakosságot az őket érő környezeti hátrányokért nem kompenzálja az a tudat, hogy más területeken környezeti előnyök jelennek meg.
- h) Az új nyomvonalnak ajánlatos a településektől bizonyos távolságot tartani, hogy a legerőteljesebb légszennyező- és zajhatások emberlakta területet ne érjenek.

A hálózat egészének értékelése

Ezen megalapozó áttekintés után térhettünk rá a konkrét vizsgálatokra, melyek első szintje *a hálózat egészének elemzése* volt.

Amint arra utaltunk, úgy találtuk, hogy az általunk megvizsgált fő hazai dokumentumok átfogó céljai és a Széchenyi Terv fő célkitűzései egymással összhangban vannak. Ezen túlmenően, *az átfogó célokkal harmonizálva, a Széchenyi Terv gazdasági és területi vonatkozású programjainak szakmai célkitűzései is a nagytérségi egyenlőtlenségek csökkentését, a duális gazdaságszerkezet feloldását, a sokpólusú fejlődést, a helyi hálózatok erősödését célozzák és a hazai szereplők stabil bekapcsolását a nemzetközi folyamatokba.*

Ugyanezeket a célokat megismétlik az autópálya-építési programot bevezető célkitűzések is. Ezzel a célrendszerrel viszont az autópálya-fejlesztési program tartalma, vagyis az *autópálya-fejlesztésnek a közlekedési kontextusból való kiemelése* egyáltalán nem alkot összhangot, holott a programnak a célok teljesülését kellene szolgálnia.

A célok egyik csoportja, nevezetesen a gazdaságfejlesztésre, a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésre, a belső kapcsolatok javítására vonatkozó célok – de hozzávehető a környezetvédelem és a biztonság kérdése is – igen erősen kapcsolódnak a Széchenyi Tervnek a hálózatba szerveződésre, a felszívóképesség javítására, a helyi pólusképzésre, a nemzetközi és a hazai gazdasági tevékenység összhangjának megteremtésére irányuló programjaihoz. E programok közös kulcseleme az országon, sőt régióon belüli helyi kapcsolatok gazdagításának, mélyítésének a szándéka. *A közlekedés részéről ezeket az erőfeszítéseket elsősorban a*

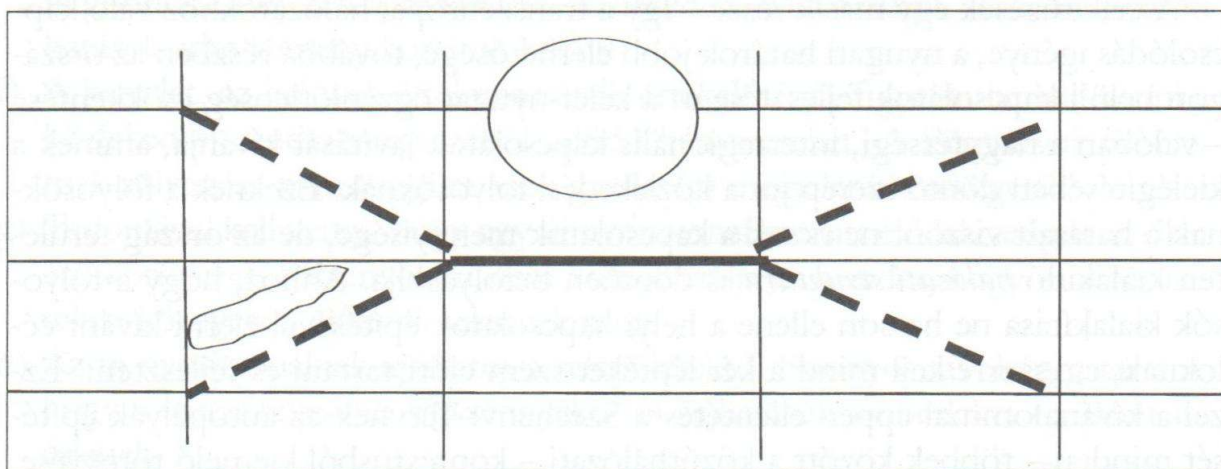
hasonló léptékű helyi közlekedési kapcsolatok megfelelő sűrűségével, nagy választékával és jó minőségével lehet támogatni – ezek a célok tehát nem indokolják a gyorsforgalmi hálózat kiemelt támogatását.

A célkitűzések egy másik része – így a transzeurópai hálózatokhoz való kapcsolódás igénye, a nyugati határok jobb elérhetősége, továbbá részben az országon belüli kapcsolatok fejlesztése és a kelet-nyugat egyenlőtlenség csökkentése – valóban a nagytérségi, interregionális kapcsolatok javítását kívánja, aminek a kielégítésében döntő szerep jut a közlekedési folyosóknak. Ezeknek a folyosóknak a hatásait viszont nemcsak a kapcsolatok mennyisége, de az ország területén kialakuló *hálózati struktúra* is döntően befolyásolja. Ahhoz, hogy a folyosók kialakítása ne hasson ellene a helyi kapcsolatok építésével elérni kívánt céloknak, egyszerre kell mind a két léptéket szem előtt tartani és fejleszteni. Ezzel a kívánalommal éppen ellentétes a Széchenyi Tervnek az autópályák építését minden – többek között a közúthálózati – kontextusból kiemelő törekvése.

Az elfogadott célokat megfelelően szolgáló hálózat egészének kialakítására vonatkozó *legfontosabb szakmai kívánalmak* a véleményünk szerint a következők lehetnek:

- *A régióközi hálózat, funkciójának megfelelően, alkosson az alsóbbrendű és a főhálózattól elkülönült struktúrát. Az említett rétegek külön-külön le kell fedjék az országot, azaz nem egyetlen feladatuk, hogy kiszolgálják a magasabb szintet. A régióközi hálózat egy többretegű közlekedési szerkezet egyik rétege.*
- *A korábban a szakmában elterjedt „sugaras-gyűrűs” hálózat kialakítása nem lehet cél. A sugaras-gyűrűs rendszer is egyközpontú szerkezet, egy zárt ország igyekezetét tükrözi a sugaras rendszer meghaladására. Ma, egy nyitott országban egy nyitott rácsszerkezet kialakítását kell célul kitűzni, ezzel lehet a szomszédos régiókkal kapcsolatba lépni.*
- *Az elsődleges cél a hazai régiók bekötése a régióközi hálózatba, nem pedig a folyosóknak az országon való áthaladásának a biztosítása. Ennek ellenére – fekvésünkből adódóan, és csak részben előnyként, részben ugyanis hátrányként – számolnunk kell a legforgalmasabb páneurópai folyosók tranzitforgalmával is. Itt az a cél, hogy az átbocsátott forgalom minimális mértékű zavarást okozzon az ország életében. Ennek érdekében a tranzitfolyosó*
 - *kösse össze a páneurópai folyosókon kijelölt határpontokat,*
 - *minimális összhosszban haladjon át az országon,*
 - *kerülje el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terhelt térségeket,*
 - *orientáljon a környezetileg kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára,*
 - *tegye lehetővé az áthaladás költségeinek a megfizettetését az áthaladókkal.*

A minimális hosszúságú áthaladás geometriai követelményét korábban (Tombácz et al. 1993, Fleischer 1994) dolgoztuk ki, most az 1. ábrán csupán az ennek felhasználásával kialakított hálózati sémát mutatjuk be.



1. ábra. A régióközi hálózat nyitott rács sémája kelet-nyugati és észak-déli folyosókból, rajta a minimális hosszúságú IV-es és V-ös páneurópai korridor átlós elemek felhasználásával

Összefoglalóan megállapítható, hogy mind a megalapozó dokumentumokban, mind pedig a Széchenyi Tervben *szakadást tapasztaltunk az átfogó gazdasági, térségi, környezeti, társadalmi célok, valamint a közlekedési hálózati elképzelések között*. Sajnálatos módon a közlekedési hálózat távlati terve nem az általános célok figyelembevételével és hálózati kapcsolatok ennek megfelelő korrekcióival alakult ki, hanem egyedi, helyi problémák helyi megoldását célzó javaslatok laza szövevényeként. *A Széchenyi Terv elmulasztotta azt a lépést, hogy ezen a szinten konzisztenciát teremtsen a célok és a szakmai megoldások között*, ehelyett átvette a számos dokumentumon átörökített hibás szakmai megoldásokat, és prioritást adott az erre alapozott autópálya-szakaszok kiépítésének.

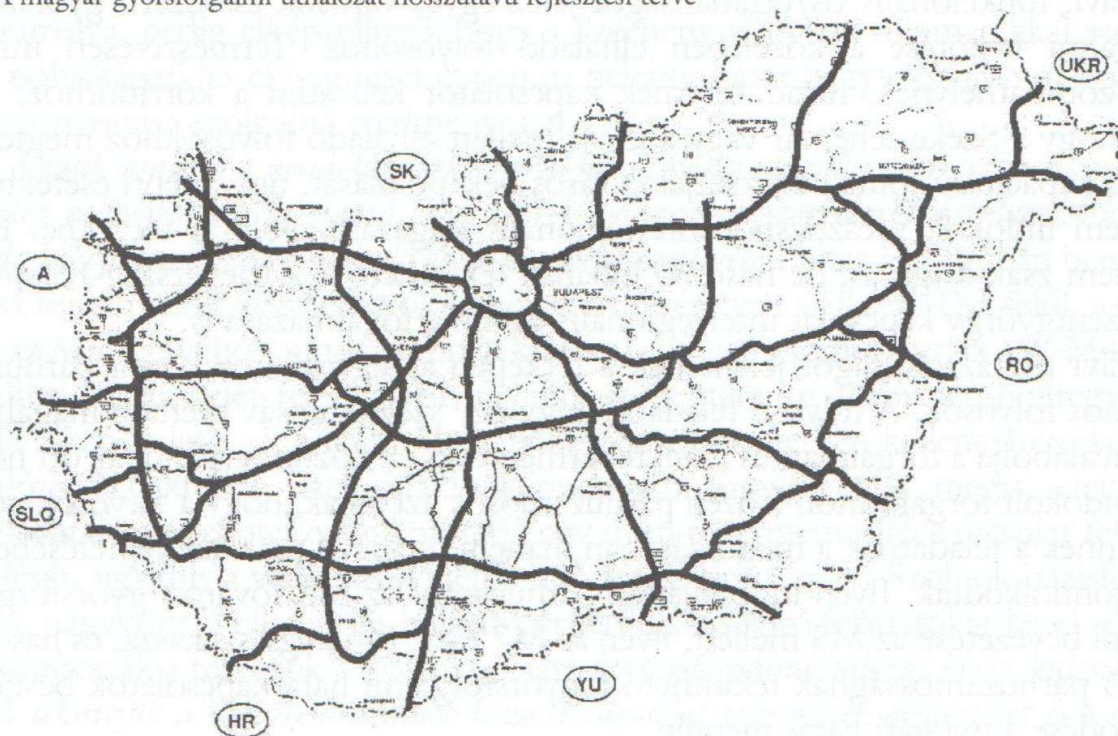
Értékelés a hálózatképzés logikája szempontjából

A 2. ábrán bemutatott távlati (2030-ra előirányzott) gyorsforgalmi hálózatot a *hálózatképzés logikája* szempontjából is értékelés tárgyává tettük. Ez a megközelítés tükröztetni képes a környezeti, a gazdasági és a térségi szempontok egy jelentős részét is.

Főbb megállapításaink a következők voltak:

- a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat még őrzi egy sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, ugyanakkor, különösen a dunántúli oldalon e gyűrűk folytonossága már megszakad és megjelennek az országot harántoló folyosók is. E ket-

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



Forrás: Szabó László (1999) Fejezetek és dokumentumok... Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt.
2. ábra. A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 1999

tősség természetesen felfogható a fejlődés jelének is, itt kissé szigorúbban következetlenségnek és *szerkezeti hibának*, a *gyűrűs és a tengely menti logika keveredésének tekintjük*. Ilyen hiba a 8-as út átfordulása „középső gyűrűbe”, ami Egernél ér véget.

- b) Az egész hálózat magán őrzi a *főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredését*, tisztázatlanságát. Ma már a „városokat összekötő” főútvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a hálózat alapvető struktúrája és az elkerülő főút nem válik alkalmassá országos tranzitforgalom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag magukból a főutakból áll.
- c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy a gyorsforgalmi hálózat *közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalmilag érzékeny területeket, amelyeket éppen mentesítenie kellene*. Ilyen hibának tekintjük a Balaton szoros körülépítését régióközi forgalmat hordozó folyosókkal, illetve azt, hogy a hálózat nem bízik saját nyugat-keleti tehermentesítő elemeinek (8-as, 9-es) működésében, és további sugaras gyorsforgalmi utakkal közelíti meg a fővárost. (Ma hét egyszámjegyű főútvonal indul Budapestről, a távlati tervben további nyolc gyorsforgalmi út egészíti ezt ki!)

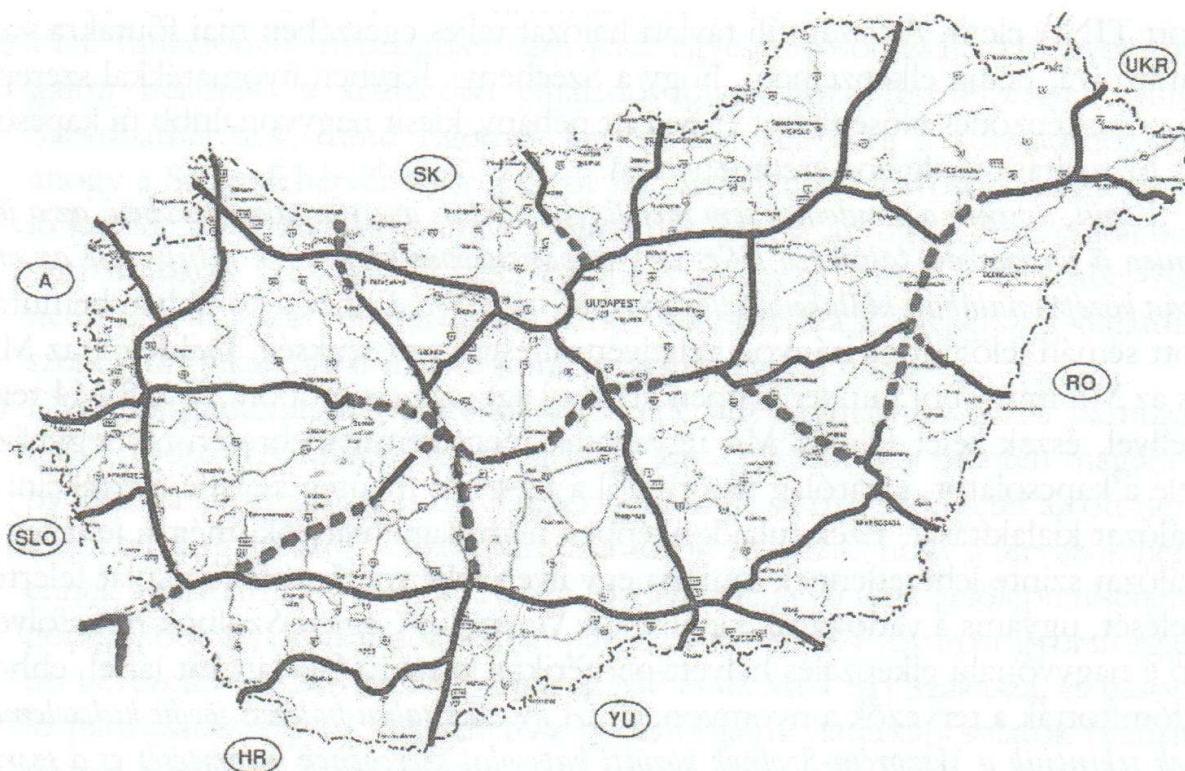
- d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákszerű gyorsforgalmi bekötése a közelében elhaladó folyosóhoz. Természetesen mind Szombathelynek, mind Egernek kapcsolatot kell adni a korridorhoz: de ahogy a Székesfehérvár vagy a Győr mellett elhaladó folyosókhoz megfelelő kapacitású főutak biztosítják a város bekapcsolását, úgy a fenti esetekben sem indokolt presztízsből interregionális leágazást jelölni a tervekbe. Bár nem zsák-leágazás, de hasonló hibának tekinthető a Zalaegerszeg-Balaton-szentgyörgy kapcsolat interregionális elemmé fogalmazása is.
- e) Elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók. A folyosó feladata, hogy egy szélesebb sáv mentén magához nyalábolja a forgalmat, és ezzel tehermentesítse a köztes területet az ott nem indokolt forgalomtól. Közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldásában, hanem meglévő utak „előléptetésében” gondolkodtak. Ilyen indokolatlan párhuzamos az M4 fővárosi gyorsforgalmi bevezetése az M5 mellett, ilyen az M7 és az M61 egy szakasza, és hasonló párhuzamosságnak tekinthető a gyorsforgalmi határkapcsolatok besűrűsödése a nyugati határ mentén.
- f) Bár ez nem mindig kiküszöbölhető, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kisméretű háromszögek is. Az M3-M0 kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, a további vonalak a gyorsforgalmi hálózat logikájában akkor is hibásak, ha egyikük már elkészült autópálya-szakaszt jelöl. A Polgár-Nyíregyháza-Debrecen háromszögben azt is érdemes figyelembe venni, vajon a nyomvonal jelenlegi módosításával kiiktathatóvá válik-e a „közvetlen” Nyíregyháza-Debrecen kapcsolat külön megépítése. A Veszprém-Székesfehérvár-Aliga háromszög esetében a fentebb már jelzett tévedés, a parti út M8 által való hibás tehermentesítési szándéka hozta létre a további problémát. Ha belátjuk, hogy Fűzfő-Aliga viszonylatban nem egy tranzitfolyosó odahúzásával, hanem a településeket elkerülő főút megépítésével kell a helyi problémát megoldani, természetesen fel sem fog merülni, hogy Veszprémtől két külön folyosót kellene vezetni Székesfehérvár, illetve a Balaton irányába.

Mindezekben túlmenően megállapítható, hogy *a távlati gyorsforgalmi hálózat terve viszont alkalmas arra, hogy egy nyitott rácsszerkezet három markáns kelet-nyugati tengelyének a kialakításához kiindulásul szolgáljon, ezen túlmenően a nyugati országrészben már létrejött két észak-déli folyosó is, a Pozsony-Zágráb kapcsolatot is szolgáló 86-os tengely, illetve a Komárom-Székesfehérvár-Dombóvár vonal. A keleti országrész hálózata még nem jutott el ezeknek az alapvonalaknak az elvi megformálásáig sem. Itt esetleg egy Zagyva-völgy – M5 összekötés kínálkozik az egyik észak-déli folyosó kialakítására, a Kassa-Nagyvárad kapcsolat pedig már elfoga-*

dott TINA elem. A tiszántúli távlati hálózat teljes egészében mai főutakra van rárajzolva, pedig elképzelhető, hogy a Széchenyi Tervben nyomatékkkal szereplő pólusképződés elősegítését éppen itt néhány, kicsit nagyvonalúbb új kapcsolat biztosítása szolgálná eredményesen.

Végül, aminek a gondolata sem merül fel a távlati gyorsforgalmi tervben, az a jelenleg a fővárosban található IV-es és V-ös páneurópai korridorok áthelyezése az ország középvonalában kialakuló kelet-nyugati tengelyre. Ehhez a korábban bemutatott sémán jelölt átlós irányok behelyettesítésére van szükség. Dél felől, az M7 és az M5 irányából mindenképpen kialakul egy-egy csomópont az M8-M4 tengellyel, észak-kelet felé az M4 ugyancsak megteremti Debrecen-Nyíregyháza felé a kapcsolatot, kizárólag Győr felől a 81-es út mentén kellene átértékelni a hálózat kialakítását. Ezek tulajdonképpen nem nagy hiányok, mégis, jelenleg a hálózat szinte lehetetlennek mutatja egy ilyen tehermentesítő kapcsolat felértékelését, ugyanis a vadonatúj, kiépítendő Veszprém-Cegléd-Szolnok bázisfolyosó e nagyvonalú elképzelés helyett periférikus kiegészítő feladatokat lát el, ehhez idomították a tervezők a nyomvonalát. A gyorsforgalmi hálózat jövője kulcselemének tekintjük a Veszprém-Szolnok közötti kapcsolat szerepének megértését és a szerepének megfelelő jellemzőkkel történő mielőbbi kialakítását.

A felsorolt problémák korrigálásának szándékával a tanulmányban kísérletet tettünk a hiányosságok kiküszöbölésére, deklarálva azokat az alapelveket, melyeket a távlati gyorsforgalmi hálózatnak teljesíteni kell, ha meg akar felelni az átfogó céloknak. Az eredményt (3. ábra) óvatosan mutatjuk be, mert a korrekciók elvégzése esetenként újabb problémákat vetett fel, köztük olyanokat is, amelyeket saját deklarált elveink alapján is javítandónak tartunk. Nem tekintettük azonban feladatunknak, hogy jelen munka keretében ezeknek részleteiben utánajárjunk, illetve, hogy további iterációkban hálózattervezést végezzünk. Az ábra bemutatásának a célja nem több mint, hogy jelezze az értékelési kritériumainknak nagyjából elegendő alternatív gyorsforgalmi hálózat sűrűségét és struktúráját. Az alternatív hálózatot a folyosó mélységű értékelés során abból az egyetlen szempontból kívánjuk figyelembe venni, hogy megállapítsuk, vajon a hivatalosan közzétett és a Széchenyi Tervben alapul vett távlati hálózatnak melyek azok az elemei, amelyek az általunk felsorakoztatott szigorú követelmények alapján is kiépítendőnek minősülnek, és melyek azok, amelyek gyorsforgalmi kiépítése legalábbis megkérdőjeleződik.



3. ábra. Alternatív javaslat vázlatja távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

Az egyes folyosók értékelése

A Széchenyi Tervben felvázolt folyosófejlesztési elképzelésekről a következőket állapítottuk meg (figyelembe véve, hogy a Széchenyi Terv az autópálya-építési programjában szereplő elemeket nem a saját célkitűzéseiből vezette le, hanem lényegében átvette a közlekedési tárca többször módosított tízéves fejlesztési programjának éppen esedékes változatát):

- A IV-es korridor a fenti anyagokban és a Széchenyi Tervben is az M1-M0-M5 utakból áll. Ezzel szemben az M1-M81-M8-M5 kapcsolat IV-es korridorra való minősítését javasoljuk. A fővárosi úticélú forgalom a már kiépült autópálya-szakaszokon továbbra is el tudja érni Budapestet, ugyanakkor a legterheltebb bevezető szakaszok folyamatos bővítése és az M0 déli szakaszának későbbi folyamatos bővítése megtakarítható lesz, továbbá éppen a legnagyobb forgalmú szakaszokon a különböző jellegű és különböző fizetőképességű forgalom nagymértékű keveredése csökkenthető. Megjegyzendő, hogy az M0 déli szakaszának egyszeri sürgős bővítése semmiképpen nem kerülhető el, az autópályáknak éppen a legsúfoltabb szakaszon autóúttal való összekapcsolása elméletileg sem indokolható, az útszakasz balesetveszé-

lyessége pedig közismert. A javasolt rendszerben viszont megszűnik az az állapot, amelyben az M0 déli szakaszát adó autóút a főváros és az országos hálózat kiemelt terhelésén túlmenően, egyben a IV-es és az V-ös páneurópai korridornak is közös szakasza.

- Az általunk javasolt rendszerben az M5-ös autópálya Budapest-Lajosmizse szakasza megszűnik tranzitfolyosó lenni, viszont távlatban is ellátja az M5 mellett az M4 fővárosi gyorsforgalmi bevezetését. Magán a 4-es úton, mint a főhálózat fontos elemén a korszerűsítést és a települések elkerülő szakaszainak kiépítését végre kell hajtani (ezt a Széchenyi Terv tartalmazza is), de az M5-tel párhuzamos gyorsforgalmi út bevezetési kiépítése elkerülhető (ezt a Széchenyi Terv sem tartalmazza).
- Az V-ös páneurópai folyosót jelenleg az M7-M0-M3 utak jelentik. Javaslatunk szerint a folyosó az M7-M8-M4 (41) nyomvonalra kerülne (a záró szakasz elnevezése természetesen akár maradhatna M4). Az M0, illetve a fővárosi bevezető szakaszok kiváltásának előnyeire mindazok a megjegyzések vonatkoztathatók, amelyek a 4-es folyosó kapcsán fentebb említésre kerültek. Az M7-es Székesfehérvár-Budapest szakaszával kapcsolatban meg kell jegyezni, hogy (a Széchenyi Terv első ütemében szereplő) kétszer három sávra történő kiépítését pontosan az a többletforgalom teszi szükségessé, ami a 8-as út és az M7 együttes tranzitforgalmának a Székesfehérvár-Dunaújváros irányba való csatornázásával nem a fővárosi bevezető szakaszon jelentkezne (és utána nem az M0-t terhelné). Ugyanezt az építési kapacitást tehát indokolt lenne az M8-as Székesfehérvár-Dunaújváros szakaszára fordítva a problémát távlatosan, korszerű szerkezetben rendezni.
- Az V-ös tranzitfolyosónak a balatoni üdülőkörzeten történő átvezetése súlyos hiba. (A Széchenyi Terv tartalmazza.) A déli tópart üdülőtelepüléseinek gyakorlatilag végigvezető főutat természetesen indokolt a települések elkerülésével vezetni, ettől azonban az még országos főút kell maradjon. Ideiglenesen ez a főút hordozhatja a tranzitforgalmat is (ma ugyanezt az üdülőtelepülések belső útjai hordozzák), de az elkerülő főutat ennek ellenére nem indokolt autópályává bővíthető útként tervezni, maradjon jellemzőiben korszerű főút. A páneurópai korridort az üdülőkörzeten kívül javasoljuk elhelyezni, azzal, hogy az M9 kelet-nyugati tengely valamint az M81-M63 észak-déli tengely végleges szerepének és helyének eldöntésével együtt kell a nyomvonal és a kapcsolatrendszer kialakítására visszatérni.
- Mivel a fentiek szerint a folyosó forgalmát egyelőre és ideiglenesen az üdülőtelepüléseket elkerülő főút veszi át, az Aliga-Zamárdi szakaszon sem a páneurópai korridor, hanem a 71-es korszerű főút kialakításának a szempontjait kell figyelembe venni. A majdani korridor számára a Székesfehérvár térségétől az M63 tengellyel közös szakaszt lehet kialakítani. Ugyanebben a

térségben az M8-as jelenlegi elképzelései szintén a Balaton partját akarják tehermentesíteni, emiatt Székesfehérvár és Veszprém között külön gyorsforgalmi utat kellett a tervbe foglalni. A gyorsforgalmi utakat a fő folyosók kiszolgálásához rendeltük, míg a Fűzfő–Aliga 71-es úti forgalom tehermentesítésére a településeket elkerülő főút kiépítését feltételeztük.

- A Széchenyi Tervvel összhangban az M0 térségében a legfontosabb két feladatnak a már kiépített déli szakasz autópályává való kiépítését és az M5-től az M3-as gödöllői kapcsolatáig, a keleti szakasz kiépítését tekintjük. Ezzel a fővárosi bevezető M1, M7, M5, M3 autópályák hálózatba kapcsolása megtörténik. A további feladat a korábban írottak szerint az M8-as vonal kiépítésével annak megelőzése, hogy a forgalom növekedése állandóan a fővárosi bevezető és M0-ás szakaszok kényszeres bővítéséhez vezessen. A fővárostól északra a gyorsforgalmi tranzitkapcsolat megépítése nem indokolt. (A Széchenyi Tervben viszont szerepel.) A 2-es úti elkerülő szakasz (2/A) a főút tehermentesítését szolgálja, ha az M2-es gyorsforgalmi bevezetés kialakítása szükségessé válik, annak Gödöllő térségében célszerű az M0-hoz csatlakoznia.
- A két dunántúli észak-déli folyosó elképzelését lényegében átveszi a távlati tervből, azzal az eltéréssel, hogy a komáromi tengely déli zárásaként a Székesfehérvár–Sárbogárd–Szekszárd–Mohács alternatívát tekintjük jobbnak, ebben az esetben Pécsnek a távlati tervben szereplő kelet felől történő bekötésével. Az érintett térség ebben az esetben is kellően megközelíthető az M7 és M9 tengelyek megfelelő kialakításával.
- Az alföldi oldalon, mint említettük, a távlati terv nem alakította ki a tengelyek konzisztens rendszerét. Óvatos felvetésként bemutatunk egy Salgótarján–Cegléd–Kecskemét–Szeged észak-déli tengelyt, mintegy a komáromi folyosó pandantjaként. A Debrecen környéki hálózat jelentős egyszerűsítése mellett felvethető a (Kassa-) Miskolc–Debrecen (-Ártánd) elfogadott TINA kapcsolat déli kiegészítése Békéscsaba–Gyula irányában. Hangsúlyozni kell, hogy ezek a tengelyek a távlati terv egyes javasolt elemeinek a geometriai tisztogatásai és eddig nem volt módunk e felvetéseknek a térségi, regionális összefüggések alaposabb vizsgálatával történő megalapozására. Arra azonban ezzel is fel kívántuk hívni a figyelmet, hogy az ország keleti részén a potenciális fejlődési pólusok jobb kapcsolatainak kialakításában még jelentős tartalékok rejlenek. Mindenképpen hozzá kell mindehhez tenni, hogy ebben a térségben a forgalmak egyelőre semmiképpen nem indokolják gyorsforgalmi kapcsolatok azonnali megépítését.

A Széchenyi Terv autópálya-építési programjában tervbe vett útszakaszok közül sok nem felel meg a terv általános célkitűzéseinek figyelembevételével kiala-

kított gazdasági, környezeti, területi és társadalmi célokat figyelembe vevő gyorsforgalmi hálózatnak. A Széchenyi Tervben megjelenő folyosók szükségességéről a hálózati összefüggések elemzése alapján összefoglalóan a következők mondhatók el:

1. táblázat. A 2002-ig megvalósulásra tervezett szakaszokra vonatkozóan

Az M3 autópálya Füzesabony–Polgár közötti szakaszának és a 36. sz. főút Polgárt elkerülő szakaszának a megépítése	Indokolt. (épül)
Az M7 autópálya rekonstrukciója Budapest–Zamárdi között, a jobb pálya megépítése Balatonaliga–Zamárdi között, a bal pályán harmadik sáv építése Budapest–Székesfehérvár között	Pályarekonstrukció és kapaszkodósáv építése indokolt, jobb pálya építése, ill. a harmadik sáv építése nem. (időközben megépült)
A szekszárdi Duna-híd és a kapcsolódó autóútszakasz megépítése a 6. sz. főút és az 51. sz. főút között	Távlatban indokolt, bár a dunaújvárosi Duna-híd sürgősebb lenne. (jelenleg épül)

2. táblázat. A 2002-ig beindítandóként tervezett beruházásokra vonatkozóan

Az M30 Emőd–Miskolc közötti szakaszán autópályává fejleszthető autóút megépítése	A Hidasnémeti–Miskolc–Debrecen–Ártánd (v. Gyula) folyosó része, távlatban is autóút.
Az M0 útgűrű K-i szektor (M3 és 51. sz. főút között) autópályává fejleszthető autóút és a 4. sz. főút Üllő–Vecsés elkerülő út építésének megkezdése	Indokolt.
M7 Zamárdi–Balatonszentgyörgy között autópályává fejleszthető autóút	Elkerülő főút, nem gyorsforgalmi út. Az M7 délebbre kell, hogy épüljön.
M7 Nagykanizsa–Letenye–országhatár között autópályává fejleszthető autóút	A kapcsolat indokolt, de a pontos csatlakozása az M7 végleges helyével, továbbá a 9-es és a 86-os folyosók kialakításával is egyeztetendő.
M70 Letenye–Tornyiszentmiklós (országhatár) között autópályává fejleszthető autóút	Autópályaként nem indokolt, egyébként ld. előző pont.
M3 Polgár–Nyíregyháza között autópályává fejleszthető autóút	Indokolt, de a Polgár–Nyíregyháza–Debrecen háromszög áttervezése után.

M35 Polgár–Debrecen között autót	Indokolt, de a Polgár–Nyíregyháza–Debrecen háromszög áttervezése után. Ez kb. Hajdúdorog–Hajdúszoboszló gyorsforgalmi vonalvezetést jelent. Debrecen közvetlen kiszolgálása a főúthálózat korszerűsítését igényli.
M5 Kiskunfélegyháza–Röszke között autópálya	Indokolt.
M0 Északi szektor (Duna-híd) (2. sz. főút–11. sz. főút között) autót	Nem indokolt M0 gyorsforgalmi kapcsolatként.
M0 útgyűrű D szektor (M1 és M5 között) 2x3 sávós autóp. fejlesztése	Indokolt és sürgős.

3. táblázat. A 2002-ig beindítandó és 2007-en túl befejeződiként tervezett beruházásokra vonatkozóan

M43 autópályává fejleszthető autót az M5 autópálya–országhatár között	Indokolt, de nem biztos, hogy autópályaként.
M7 autópályává fejleszthető autót Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa között	Főút-korszerűsítés. Az autópálya ettől délre halad.
M8 autót a 6. sz. főút–51. sz. főutak között és a dunaújvárosi Duna-híd	Indokolt. Egyidejűleg gondoskodni kell Székesfehérvár, ill. Cegléd felé a kapcsolatokról.
M6 autópályává fejleszthető autót Budapest–Dunaújváros között	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. A főút elkerülő szakaszait már korábban meg kell építeni.
M6 autópályává fejleszthető autót Dunaújváros–Szekszárd között	Nem gyorsforgalmi kapcsolat. Főút korszerűsítése.
M6 autópályává fejleszthető autót Szekszárd–országhatár között és Pécsig bekötés	Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár–Szekszárd vonalán épül ki az észak-déli folyosó (és nem Szfv–Dombóvár irányban).
M3 autót Nyíregyháza–országhatár között	Indokolt.

2001 végén a kormány további programot fogadott el a fentiek bővítéseként (Széchenyi-Plusz 2001).

4. táblázat. A Széchenyi Plusz program keretében elhatározott kiegészítő beruházásokra vonatkozóan

<p>M7 autópálya felújítása és továbbépítése keretében Budapest és Székesfehérvár között a bal pálya 3. sávja, továbbá</p> <p>Zamárdi és az országhatár között a teljes 2x2 sávós autópálya egy ütemben</p>	<p>Nem indokolt, a Székesfehérvár–Dunaújváros irány fejlesztése kiváltja, főútként két sáv indokolt, nem autópálya!</p>
<p>M0 útgyűrű északi szektora és új Duna-hídja a 2. sz. főút és a 11. sz. főút között, valamint M5–M3 közötti szakasszal együtt az M3 autópálya felé a gödöllői átkötés is</p>	<p>M0-nak nem indokolt északi szakasz. Gyorsforgalmi út az M5–M3 között indokolt.</p>
<p>a dunaújvárosi Duna-hídhhoz csatlakozva autópályává fejleszthető autóút épüljön Veszprém és Szolnok között</p> <p>M6-M56 autópályává fejleszthető autóúttal egyidejűleg épüljön meg annak Bóly–Pécs bekötése is</p>	<p>Indokolt, de a jelenlegi, Fűzfőt felfűző, Székesfehérvárt elkerülő nyomvonal hibás, ugyancsak átgondolatlan az alföldi oldal nyomvonala. Indokolt akkor, ha az M63-as Székesfehérvár–Szekszárd vonalán épül ki az észak-déli folyosó (és nem Székesf.vár–Dombóvár irányban).</p>
<p>M30 Miskolc–országhatár autópályává fejleszthető autóút Kassa irányában</p>	<p>Indokolt.</p>

5. táblázat. A Széchenyi Plusz program keretében elfogadott új beruházásokra vonatkozóan

<p>M0 autóút gyűrű 11. sz. főút és 10. sz. főút közötti szakaszának megépítése – a térség forgalmi feszültségeinek feloldása céljából</p>	<p>Nem indokolt. Az adott térségben az átmenő forgalom odavitele nem oldja, hanem fokozza a feszültségeket.</p>
<p>M2 autópálya teljes kiépítése Budapest és Vác, valamint az M2 autópályává fejleszthető autóút kiépítése Vác és az országhatár között – az V/C Helsinki-folyosó összekötése valamint a központi régió közlekedésének fejlesztése céljából</p>	<p>Nem indokolt. A fővárosba új autópályát bevezetni nem kell – különösen a célból nem, hogy a városon át csatlakozzon egy helsinki folyosóra. Az M2 autóúttal Gödöllőnél lehet dél felé csatlakozni. Az V/c folyosóra való hivatkozás hibás, ezt az V-ös folyosótól délre jelölték ki (lehet, hogy Székesfehérvár–Bátaszék irányban fog vezetni).</p>

M65 autópályává fejleszthető autóút megvalósítása Kaposvár érintésével az M7 autópálya, Balatonlelle és Pécs között – a Közép- és Dél-Dunántúl elérhetőségének javítása céljából	Nem indokolt. Az M7 helye, ill. a Komárom–Székesf.vár–Dombóvár/ vagy Bátaszék tengelyek kijelölése előtt nem hozható a térségben külön döntés.
M8 autópályává fejleszthető autóút további szakaszainak kiépítése a Rábafüzes–Veszprém, illetve a Szolnok–(Debrecen)–országhatár között – a nyugati és keleti régiók, valamint DNy-Európa és K-Európa közötti kapcsolat fejlesztése céljából	A kapcsolat indokolt, megtervezése a teljes hálózat átértékelését igényli.
M9 autóút Szekszárd–Kaposvár közötti és az 51. és 54. sz. út közötti szakaszok kiépítése – a szekszárdi Duna-híd térszerkezeti funkciójának kiteljesítése, a Dunántúl és az Alföld közötti kapcsolatok fejlesztése céljából	A kapcsolat indokolt, megtervezése bővebb hálózat figyelembevételét igényli.

Az autópálya-program finanszírozásához olyan konstrukcióra lenne szükség, amely elősegítené a sajátos funkciójú, magas minőségi követelményeket teljesítő és drága hálózat létrejöttét ott, ahol arra valódi igény van, és megakadályozná, hogy ugyanezekkel a jellemzőkkel ott épüljön gyorsforgalmi út, ahol valójában más funkcióknak kell megfelelni. A koncessziós rendszer tapasztalatát, a fizetőképes kereslet hiányát a Széchenyi Terv egyoldalúan a túlzott monopolár kialakulásának tulajdonítja, és elmulasztja annak az elemzését, hogy fizetőképes kereslet hiányában *indokolt-e ma a közlekedési fejlesztések súlypontját az autópálya-építésekre helyezni*. Ehelyett a terv a korábban, más előfeltevések alapján kialakított programhoz keresett új finanszírozási módot. A kialakított stratégia a megépülő autópályák nyomán keletkező *veszteséget kívánja minimalizálni*, miközben ésszerű közútgazdálkodás esetén ezeknek a veszteségeknek a keletkezése lenne megakadályozható.

Az autópálya-építési program deklarált céljaival kapcsolatban már bemutattuk, hogy ezek egy része nem autópályák, hanem inkább a helyi hálózatok és az országos főhálózat fejlesztését igényelné. Más célok elérése valóban gyorsforgalmi hálózatot kíván, de nem a jelenleg elképzelt szerkezetben. E célokon túlmenően a Széchenyi Terv még *maguknak az autópálya-beruházásoknak a pozitív gazdasági hatásait említi meg várható előnyként*. Ezzel kapcsolatban *alá kell húzni, hogy a beruházás keresletélénkítő hatása körülbelül hasonló lenne akkor is, ha bármiféle más célt szolgáló építkezésekbe áramolna ugyanennyi állami pénz*. Önmagában ez tehát az autópálya-építés célját nem minősíti, és nem igazolja.

A gyorsforgalmi út építésének mint beruházásnak nem vitathatóan vannak gazdaságserkentő hatásai, és magától az elkészülő hálózattól is várható az érin-

tett térségek gazdaságának serkentése, de nem nagyobb ütemben, mint ahogy a helyi kapcsolatok fejlődése a térség felszívóképességét növelni képes. Azoknak a céloknak az elérését, amelyeket a Széchenyi Terv egésze, és az autópálya-építési program maga is maga elé tűzött, sokkal nagyobb mértékben a tervből hiányzó *helyi kapcsolatokat fejlesztő infrastruktúra* lenne képes elősegíteni, és ugyanez az infrastruktúra nélkülözhetetlen ahhoz is, hogy a gyorsforgalmi *hálózat*tól elvárt előnyöknek *legalább egy kis része valóban képes legyen megjelenni az adott térségben.*

Konkrét folyosóvizsgálatok további eredményei

Az előzőekben a hálózat egészére vonatkozó megállapításaink alapján mondtunk véleményt az egyes folyosók szükségességéről. Az erre vonatkozó állításaink fenntartása mellett is figyelembe kellett vennünk, hogy az általunk felvetett hálózatalakotási elvek és az ennek nyomán kialakított hálózat is olyan szakmai javaslat, aminek egyelőre nincs dokumentumokban lefektetett legitimitása. Erre való figyelemmel – egyébként továbbra is elsődleges fontosságúnak tartva a hálózati szintű megállapítások megvitatását és az abból történő kiindulást – a munka keretén belül nem mellőzhettük, hogy a jelenleg folyosóként deklarált útszakaszokra is megállapításokat tegyünk, ezúttal függetlenül attól, hogy az adott folyosó kialakítását a távlati hálózati szerepkör indokolja-e.

A *konkrét folyosóvizsgálatoknál* a forgalmi igényeket (a jelenlegi adatokat és a várható forgalomfejlődést) vizsgáltuk, és ennek alapján a következőket állapíthattuk meg:

- Az M5-ös befejezését a határig indokolja a természetes forgalomfejlődésből, és az észak-nyugat–dél-kelet tranzit átló működéséből származó forgalom.
- Az autópályává fejleszthető autóút végeredményben fél autópályát takar, ahol a keresztezések, csomópontok kiépítésénél már az autópályák igényeit veszik figyelembe. Azaz ezeket úgy kell kezelni, hogy a fejlesztés végső célja autópálya.
 - Az M70-es Letenye-Tornyiszentmiklós közötti útszakasz értelmetlennek tűnik autópályaként. Egyrészt ezt a forgalom a jövőben sem igen fogja igényelni, másrészt Tornyiszentmiklóstól Rédics nincs 20 km-re. Itt az autóút egyértelműen elégséges.
 - A Balatonszentgyörgy és Letenye közötti szakasz autópályává fejlesztését szintén nem indokolja a forgalom, de a várakozások sem. A probléma az, hogy az autóutak esetében különböző megoldások is felmerülhetnének az igényeknek megfelelően, de ezzel valószínűleg nem számoltak.

- Hasonló a helyzet az M43-sal, itt is elegendőnek tűnik egy autóút. Annál is inkább, mert a jugoszláv helyzet előbb-utóbbi konszolidációjával megint a röszkei irány lesz a fontosabb.
- A többi fejlesztési cél a forgalom és várakozások szempontjából megfelelőnek tűnik.

Ennek alapján a Széchenyi Tervben szereplő, a következő 5-7 évben fejlesztésre kerülő hálózatra vonatkozó megállapításainkat táblázatos formában foglaltuk össze.

6. táblázat

Értékelt szakasz	Tervezett kiépítettség elfogadhatósága	Nyomvonal-problémák	Kedvező hatások	Kedvezőtlen hatások
1. M3-as Polgár–Nyíregyháza között (57 km)	autópályává fejleszthető autóút elfogadható	Jelenleg természetvédelmi problémák miatt több változat vizsgálata folyik, a „D” megoldás elfogadása módot ad bizonyos fejlesztési igények kiváltására.	A kedvezően érintett lakosság száma 30 000 körüli. Ennek túlnyomó többsége (25 000 körül) Nyíregyházán lakik. A Nyíregyházára vonatkozó előnyök azonban csak akkor lehetnek igazán megfelelőek, ha az autópálya bekötésre kerül a 4-es útig. Természetvédelmi (tv.) szempontból kedvező hatású lehet tiszavasvári Fehér-szikre és a kastélyparkra.	Nyíregyháza előtt az ún. bokros településcsoportra nézve a hatás még akkor is kedvezőtlen, ha hé. túllépés nincs. Lásd pl. a település közti kapcsolatok. Tv. szempontból ezen a területen érdeksérelem nélkül nyomvonalat létesíteni nem lehet. A kedvezőtlen hatások csökkentése érdekében kerültek előtérbe az új nyomvonalváltozatok.
2. M3-as Nyíregyháza–ország-határ között (72,5 km)	autóút elfogadható (A jelenlegi alacsony forgalom egyelőre nem igényli az új nyomvonal építését, az átmenetileg korszerűsítéssel)	A végpont mindig vitatott volt, még most sem dőlt el a kérdés. (A háttér – politikai, természetvédelmi stb. – nem ismert,	A kedvező hatások mintegy 6000 embert érinthetnek. Ennek harmada Vásárosnaményban lakik. A kedvező hatások várhatóan csak V.naményig érzékelhetők igazán (forgalom később már eleve nagyon alacsony). Tv. szempontból kedvezően érintett a Szatmár-Bereg	A Szatmár-Bereg Tájvédelmi Körzet egyes területeit érintheti. A legértékesebb élőhelyek: Nyíregyháza/Baktalórántháza/Ófehértó/Újfehértó /Tornyospálca/ Begiszeg/Rivaly/Déda erdők, Kálósemjén Mohos-tó, Nyírmada Nádas tó, Csaroda nyírjas tó, Kászony

Értékelt szakasz	Tervezett kiépítettség elfogadhatósága	Nyomvonal-problémák	Kedvező hatások	Kedvezőtlen hatások
	megoldható. Ennek lehetnek tv.-i akadályai (Szatmár-Bereg TK-n halad át a 41-es út.) .	így igazán nem lehet véleményt mondani.)	Tájvédelmi Körzet 41-es út menti területei, több értékes erdőfolt, kastélyparkok, a vajai víz-tároló, a Nyíregyházi Igrice mocsár.	hegy. Tájpotenciál szempontjából is kedvezőtlen az új nyomvonal (érintetlen térség zavarása, bolygatása).
3. M30-as Emőd–Miskolc között (24 km)	autópályává fejleszthető autóút elfogadható	Nem látunk különösebb problémát.	A kedvezően érintettek száma Miskolcig 2000–3000 fő, ott további 20 000–26 000 fő életminősége javulhat. Igazán indokoltnak látszik kv-i szempontból.	Nincs tudomásunk.
4. M35-ös Polgár–Debrecen	autóút elfogadható	Ha az 1.-nél a „D” változat kerül elfogadásra, mód nyílna a jelenleginél kedvezőbb megoldásra. (Kelebb bekötés és így a Nyíregyháza–Debrecen összekötés korszerűsítésének kiváltása.)	A kedvező hatások mintegy 36-50 ezer embert érinthetnek, de ebből 29-41 ezer debreceni lakos. Ez utóbbi csak akkor valósulhat meg, ha a nyomvonal építésével egy időben a Debrecen elkerülés is megvalósul, azaz ha bekötik a 4-es főútig. Tv-i szempontból kedvező lehet, hogy a főváros–Debrecen közti forgalom elkerülheti a Hortobágyi Nemzeti Parkot.	Az új nyomvonallal kapcsolatban jelentősebb környezet-, természet- és tájvédelmi konfliktushelyzetről nincs tudomásunk.
5. M7-es Zamárdi–Balatonszentgyörgy	autópályává fejleszthető autóút – Az adott nyomvonalon nem elfogadható.	Túl közel a megye véleményünk szerint a Balatonhoz. Transzitforgalmat ilyen közel lakó- és	Előny a közelség, de a túlzott közelségnek éppen az a hátulütője, hogy teljes összeépülés várható a településekkel, ami új érintettek megjelenésével jár együtt. A kedvező hatásokkal mint-	A települések déli szélére tevődik át alapvetően a terhelés. Tv-i szempontból a következő területeken kell számolni kedvezőtlen hatásokkal: Lellei Nagybozót és

Értékelt szakasz	Tervezett kiépítettség elfogadhatósága	Nyomvonal-problémák	Kedvező hatások	Kedvezőtlen hatások
		üdülőtérületekhez nem kellene vinni.	egy 17 000-19 000 itt élő és nyáron kb. ugyanennyi üdülő érintett. Tv-i szempontból kismértékű kedvező hatásokkal esetlegesen a 8-as és a 71-es mentén számolhatunk. Ez tájvédelmi szempontból is előnyös lehet (pl. Balatonfelvidéki szőlők).	halastó, Látrányi pusztá, Ordacsehi berek, Csiszta-pusztai rét, Nagy-berek. Jelentős hatásokkal, változásokkal kell számolni, mert ezek vízközeli élőhelyek és a hagyományos szennyezés mellett ezeknél a vízviszonyok további változása is gondot okozhat.
6. M7-es Nagykanizsa–Letenye országhatár között	autópályává fejleszthető autóút az elemzések alapján autóút elegendő lenne	Nem látunk különösebb problémát.	Kedvező hatás mintegy 4500–7500 lakost érinthet. (Komolyabb hatása akkor lehetne, ha a nagykanizsai elkerülő út még nem lenne kiépítve. Tv-i hatásról nincs tudomásunk.	Nincs tudomásunk jelentősebb kedvezőtlen hatásokról.
7. M7-es Balatonszentgyörgy–Nagykanizsa között	autópályává fejleszthető autóút, az elemzések alapján autóút elegendő lenne.	Nem látunk különösebb problémát. Természetvédelmi konfliktusok azonban lehetnek.	A 7-es út mellett ezen a szakaszon főként kisebb települések találhatók. Tehát ugyan a terheléscsökkenés jelentős lehet, az érintettek száma viszonylag alacsony 2000-2500 körüli. Tv-i szempontból jelentősebb kedvező hatás nem várható. Kisebb mértékben nagyrécei fás legelő élvezheti az előnyöket.	Helyenként várhatók kedvezőtlen hatások: pl. Szőkedencs-Főnyed térségében. Az út helyenként határos vagy belemetsz a Kis-Balaton Tájvédelmi körzet területébe. Ez tv-i szempontból kedvezőtlen. E mellett több kisebb élőhely sérülésével is számolni kell.
8. M70-es Letenye–Tornyszentmiklós (országhatár) között	autópályává fejleszthető autóút, az elemzések alapján autóút elegendő lenne.	Felesleges új nyomvonal létesítése a határ mellett.	Számottevő változás nem várható. Az érintettek száma is igen alacsony lenne mintegy 800-1000 fő. Tv-i szempontból előnyök nem ismerhetők fel.	Települések szempontjából kedvezőtlen változás sehol nem várható. Tv-i szempontból a Murarátkaí ártér sérülése a legkedvezőtlenebb hatás, de az ártéri, ill. a galéria erdőket több más

Értékelt szakasz	Tervezett kiépítettség elfogadhatósága	Nyomvonal-problémák	Kedvező hatások	Kedvezőtlen hatások
				helyen is érintik a nyomvonal kedvezőtlen hatásai.
9. M5-ös Kiskunfélegyháza–Röszke között	autópálya – elfogadható	Nem látunk különösebb problémát.	Itt az M5-ös forgalom csökkenésének kedvező hatásai mintegy 34-45 ezer embert érinthetnek. Ebből 31-40 ezer lakos szegedi. A forgalomcsökkenés tv-i szempontból kedvezően a Fehér-tavat, a Müller-széket és a Bibic-tavat érheti.	Települések szempontjából kedvezőtlen változások nem várhatók. A tanyás területen azonban lehetnek érintettek a Szeged előtti területen. A nyomvonal tv-i szempontból is számos szikes gyepterületet érint kedvezőtlenül.
10. M43-as az M5 autópálya–országhatár között	autópályává fejleszthető autóút, az elemzések alapján autóút elegendő lenne.	Nem látunk különösebb problémát.	Mintegy 10-12 ezer lakos életminősége változhat kedvezően az új nyomvonal kiépülésével. Kedvező tv-i hatások nem várhatók.	Esetleg egy-két tanyát érinthet kedvezőtlenül. Kedvezőtlenül érheti a Körös-Maros Nemzeti Park Maros völgye Makó-Landori erdők területét.

Összefoglalás

A tanulmány azt a munkát foglalja össze, melyet a szerzők 2001 folyamán készítettek, a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési terveinek *stratégiai környezeti hatásvizsgálata* céljából.

A vizsgálat metodikai megalapozása során kialakított eljárásnak megfelelően, nemzetközi példák nyomán a szerzők megkülönböztetik a vizsgálat tárgyát képező stratégiai döntéshozatal különböző szintjeit, így

- a politikai célok meghatározásának szintjét,*
- a politikai célok teljesítésére irányuló stratégiai döntések szintjét,* továbbá
- a fejlesztési programok szintjét.*

Megállapítható volt, hogy a politikai célok meghatározásának a szintjén a területfejlesztési, a közlekedésfejlesztési és a környezetvédelmi megalapozó doku-

mentumok átfogó céljai egymással kielégítően harmonizálnak, és ezekkel a célokkal összhangban van a Széchenyi Terv általános célrendszere is.

A politikai célok teljesítésére irányuló *stratégiai döntések* szintje esetében a közlekedési infrastruktúrára vonatkozóan speciális szakmai figyelmet érdemel a közlekedési *hálózatokra vonatkozó* elképzelések vizsgálata – míg a nevesített harmadik szint, a fejlesztési programok szintje a közlekedéshálózatokon főként korridor (folyosó) szinten kialakított tervezeteket jelent. A tanulmány készítői úgy találták, hogy Magyarországon nemcsak a hálózati struktúra *kiépülésében*, de a kívánatos közlekedési hálózatra vonatkozó *elképzelések kialakításában* is lemaradás tapasztalható: az átvizsgált dokumentumok és tervezetek a hálózati struktúrát illetően nagy tehetetlenséget mutatnak, és egyáltalán nem igazodnak a deklarált politikai célokhoz.

A Széchenyi Terv is *politikai célkitűzésekből* indult ki, majd ezek elérésére irányuló *stratégiai döntéseket* fogalmazott meg, ahonnan különböző *fejlesztési programok* kialakításáig jutott el. Az autópálya-építési program esetében azonban e folyamatban szakadás volt tapasztalható, amennyiben a célok megfogalmazását közvetlenül a fejlesztési program kitűzése követte. Szakmai oldalról tekintve a probléma úgy fogalmazható meg, hogy az elvi céloknak – az e céloknak megfelelő hálózat szerepének mérlegelése nélkül – közvetlenül az egyes folyosók fejlesztésére irányuló programok révén kívánt a terv megfelelni. A célok módszeres lebontását a hálózat esetében *korábbi kormányzati döntésekre való hivatkozás* helyettesítette, miközben valójában a hivatkozott korábbi döntések is elmulasztották a fő célok és a hálózatfejlesztéssel kialakított stratégia összeegyeztethetőségének a vizsgálatát.

A stratégiai környezeti tanulmány az egymással összhangban lévőknek talált általános célok, valamint az érvényes európai célkitűzések figyelembevételével először azt az *értékrendszert* kívánta rögzíteni, amelyik mintegy keretül kell szolgáljon a hálózat kialakításának közlekedési-szakmai megalapozásához. Ezt követően a *hálózat kialakítására vonatkozó szakmai kritériumokat* fogalmazott meg, és ezzel szembesítette a 2030-ra előirányzott hivatalos távlati közúti gyorsforgalmi hálózat tervezetét. A tapasztalt ellentmondásokra irányítva a figyelmet, a tanulmány kísérletet tett egy, az ellentmondásokat kiküszöbölő, vagy legalábbis csökkentő hálózat struktúrájának, sűrűségének érzékeltetésére. Ezt a hálózatot a szerzők szembesítették a Széchenyi Tervben rövid távra kijelölt autópálya-építési programmal, és felhívták a figyelmet azokra a folyosókra, ahol a célrendszerből levezetett értékrend és az ennek megfelelő hálózati struktúra alapján nem tűnik indokoltnak az adott nyomvonalon autópálya vagy gyorsforgalmi út építése.

Az értékelést kiegészítette egy olyan folyosóelemzés, amelyben a szerzők eltekintettek a saját maguk által kialakított hálózathoz való viszonyítástól, és a

meghirdetett folyosókat kizárólag forgalmi és szűkebb értelemben vett környezeti kritériumok alapján minősítették.

Forrásmunkák:

- CTP (1992) A közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődése – a fenntartható közlekedés közösségi kereteinek globális megközelítése [COM(92)494] ill. Közös közlekedési akcióprogram 1995–2000. [COM(95)302]
- Fleischer Tamás (1994): A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle*, XLIV. (1994) 1. szám (január) pp. 7–24.
- Fleischer T.–Magyar E.–Tombácz E.–Zsikla Gy. (2001): A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. december.
- Főhálózat UKIG–UVATERV Rt. (2000) Az Országos Főúthálózat Távlati Fejlesztési Terve. Összefoglaló. (UKIG–UVATERV Rt., 2000.)
- Gyorsforgalmi UKIG–UVATERV Rt. (2000) Összefoglaló a Magyar Gyorsforgalmi Úthálózat Távlati Fejlesztési Tervéről. (UKIG–UVATERV Rt., 2000.)
- Közlekedéspolitika (1996) A Magyar Közlekedéspolitika. A Magyar Köztársaság Országgyűlés 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata (és melléklete).
- Közlekedéspolitika felülv. (1999) A magyar közlekedéspolitika felülvizsgálata és az EU integrációs igények szerinti továbbfejlesztése. Témafelelős dr. Ruppert László. Közlekedéstudományi Intézet (KTI) Budapest, 1999. december.
- NKP közl. (1998) Környezetvédelmi Intézkedési Terv Kidolgozása. Közlekedési ágazati tanulmány. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium PHARE program, Budapest, 1998. december.
- NKP (1997) Nemzeti Környezetvédelmi Program 1997–2002. Környezetvédelmi és Területfejlesztési Minisztérium, Budapest, 1997. (1998)
- Országos közúthálózat-fejlesztés (1991) [Az] Országos Közúthálózat 19912000 évekre szóló Fejlesztési Programja. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Budapest, 1991. február.
- OTK (1997) Országos Területfejlesztési Konceptió. A Magyar Országgyűlés 35/1998 (III.20.) sz. határozata az Országos Területfejlesztési Tervről és ennek háttéranyaga. A Magyar Köztársaság Kormánya, 1997. március p. 193
- OTrT (1999 már) Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. március.
- OTrT (1999 nov) Országos területrendezési terv. Előkészítő munkafázis, egyeztetési anyag. Váti, Budapest, 1999. november. (CD változatban)
- SEA Directive (2001) Directive of the European Parliament and of the Council on the assessment of the effects of certain plans and programs on the environment)

- http://europa.eu.int/comm/environment/cia/full-legal-text/0142_en.pdf
- Szabó László (1999): Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest, 1999.
- Széchenyi Terv (2000) Nemzeti Fejlesztési Program. Gazdasági Minisztérium, Budapest.
- Széchenyi-Plusz (2001) A gazdaságélénkítés programja 2001–2002. Gazdasági Minisztérium, Budapest, 2001. november <http://www.gm.hu/szechenyi/szt-plusz.htm>
- TEN Guidelines (1996) Decision of the European Parliament and the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (1692/96/EC)
- Time to decide (2001) European transport policy for 2010: Time to Decide. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport, September 2001.
- TINA (1998) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Central and Eastern Europe. Progress Report. Vienna Phare EC DG IA - EC DG VII - TINA Secretariat Vienna August 1998.
- Tízéves (1997a) Összefoglaló információk a Magyarországon 1998–2007 között kiépíteni tervezett gyorsforgalmi hálózatról rendelkező 2119/1997 (V. 14.) Kormányhatározatban foglaltakról. KHVM Közúti Főosztály, Budapest, 1997. december.
- Tízéves (1997b) Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság, Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium é.n. (1998)
- Tízéves (1999) A magyar autópálya és gyorsforgalmi úthálózat 10 éves fejlesztési terve, 2117/1999. (V. 26.) számú kormányrendelet.
- Tízéves (2000) 2037/2000. (II. 29.) számú kormányhatározat (a gyorsforgalmi úthálózatfejlesztési program gyorsításáról).
- Tombácz et al. (1993): Gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés koncepciójának környezeti hatásvizsgálata, ÖKO Rt., 1993. (megbízó KTM).

Jegyzetek

¹ A cikk a szerzőknek a Magyar Tudományos Akadémia Magyarország az ezredfordulón c. stratégiai kutatásai keretében, a Környezetvédelmi Minisztérium támogatásával, a Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének megbízása alapján „A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata” címmel az ÖKO Rt.-ben készített hosszabb tanulmánya alapján készült. A teljes tanulmány hozzáférhető a BKÁE Környezettudományi Intézet könyvtárában, érdemi részei pedig megjelentek az BKÁE Környezettudományi Intézet tanulmányai sorozatban (Fleischer T.–Magyar E.–Tombácz E.–Zsikla Gy. 2001).

² Id. (OTK 1997), (OTrT 1999 m, n), (Közlekedéspolitika 1996), (NKP 1997), (NKP közl. 1998), (Széchenyi Terv 2000), ill. (CTP 1992), (TEN Guidelines 1996), (Time to decide 2001).

³ Fleischer Tamás–Magyar Emőke–Tombácz Endre–Zsikla György: Gondolatok közlekedés-fejlesztési programok stratégiai környezeti vizsgálatának készítése kapcsán. Megjelenés alatt.

Gazdaság Vállalkozás Vezetés

A szerkesztőbizottság elnöke:

Dr. Mészáros Tamás

Felelős szerkesztő:

Dr. Lévai János

Szerkesztő:

Korányi Margit

Szerkesztőbizottság:

Dr. Angyal Ádám

Dr. Antal-Mokos Zoltán

Dr. Barta Tamás

Dr. Farkas Ferenc

Dr. Gaál Zoltán

Dr. Jelen Tibor

Dr. Kerekes Sándor

Dr. Trethon Ferenc

Szerkesztőség:

Budapest II., Fő u. 68. III. em. 331.

Postacím: 1371 Budapest, Pf. 433

Telefon: 202-1456, 202-0856

Fax: 202-0856

Lapterv:

KG Grafikai Stúdió

Telefon: 206-0424

Nyomdai előkészítés:

Farkas Zsuzsa

Nyomdai kivitelezés:

Open Art Kft.

Felelős vezető: Barcza András

Telefon: 285-6437

Kiadja

a Szervezési és Vezetési

Tudományos Társaság

Terjeszti

a Fény-Betű 94 Bt.

Budapest, IX. ker. Balázs B. u. 40.

Levélcím: 1476 Budapest, Pf. 267

Telefon: 215-2304 Fax: 215-2797

Bankszámlaszám:

OTP 11709002-20562546

Előfizethető a terjesztőnél

vagy átutalással

a terjesztő számlaszámára.

ISSN 1417-5576

Gazdaság Vállalkozás 02/1 Vezetés

Műhelytanulmányok

**A SZERVEZÉSI ÉS VEZETÉSI
TUDOMÁNYOS TÁRSASÁG
NEGYEDÉVI FOLYÓIRATA**