

KÖZLEKEDÉS ÉS FENNTARTHATÓSÁG – KÜLÖNÖS TEKINTETTEL AZ UNIÓ 2011-ES KÖZLEKEDÉSI FEHÉR KÖNYVÉRE¹

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS

A cikk a közlekedés és a fenntarthatóság kapcsolatáról szól, ezen belül kiemelt figyelmet szentel az új, 2011 március 28-án megjelent 2011–2020-as uniós közlekedéspolitikai Fehér könyv² ilyen irányú elkötelezettségére. A friss dokumentum különböző uniós munkabizottságokban történő megtárgyalásának az irányítása jelenleg a soros magyar elnökség fontos szakpolitikai feladata.

A cikk felépítése a következő: az első blokk (Előzmények és keretek) röviden utal a fenntarthatóság értelmezésére, majd arra, hogy a közlekedést ez a kérdéskör hogyan érinti. Bemutatja a környezeti, fenntarthatósági szemléletnek a korábbi uniós közlekedéspolitikákban való megjelenését. (Valamennyi fentebbi munkarész kapcsán hivatkozunk egy-egy korábbi összefoglalónkra, ahol az adott témát részletesebben kifejtettük.) A második blokk rátér az új Fehér könyv tartalmának a fenntarthatósági szempontból történő értékelésére; sorra veszi a helyzetértékelés és a célrendszer elemeit, a jövőkép címén kiemelt környezeti célokat és a stratégiának nevezett blokkban megjelenő célkitűzéseket. Rámutat a dokumentum belső következetlenségeire és egyes, a szerző véleménye szerint a fenntarthatósággal nem harmonizáló megállapításaira.

¹ A cikk javasolt hivatkozása: Fleischer Tamás (2011) Közlekedés és fenntarthatóság – különös tekintettel az EU 2011-es közlekedési Fehér könyvére. Európai Tükör Vol. 16. No. 5. pp. 23-38.

² COM(2011) 144 Fehér könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

**ELŐZMÉNYEK ÉS KERETEK:
FENNTARTHATÓSÁG, KÖZLEKEDÉS, UNIÓS SZAKPOLITIKA**

Környezeti szempontok és fenntarthatóság

Az elmúlt három évtizedben a *környezet* szó jelentése gyökeresen átértékelődött: nevezetesen a mellékestől, az elhanyagolható mellékkörülménytől jutott el kifejezés tartalma először a figyelembeveendőig, majd a *meghatározó peremfeltétel* státuszig.

Az út két utóbbi állomása jól érzékeltethető a fenntarthatóság magyarázataként gyakran ábrázolt három pillér segítségével. Az egymásba harapó, egyformának rajzolt *gazdaság, társadalom, és környezet* modell fontos küldetése volt, hogy a gazdaság mellett megjelenítette a másik két összetevőt is, – ám a gyakori magyarázat, miszerint e pillérek egyforma fontosságúak volnának, és hogy az lenne a cél, hogy a háromféle tőke *összege* ne csökkenjen, mára elavult, túlhaladottá vált. Be kellett látni, hogy egymásba rétegződő, eltérő időhorizontokkal bíró rendszerekről van szó, és bármilyen fontosnak tekintjük is a gazdaságot, meg kellett érteni, hogy ennek rendszere bele van ágyazódva a társadalom, illetve a még tágabb környezet folyamataiba, következésképpen kénytelen igazodni az azok által meghatározott peremfeltételekhez.³

A fenntartható fejlesztés⁴ definíciójaként a pillérek felsorolásánál is gyakrabban szokták idézni az ENSZ 1987-es Közös jövőnk (más néven *Bruntland 1987*) jelentését: „A fenntartható fejlesztés olyan fejlesztés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket”. A Bruntland definíció valójában a fenntarthatóság *időbeli* dimenzióját, az *intergenerációs szolidaritás* szükségességét húzza alá. Amikor közlekedésről, hálózatokról, térségek ellátásáról beszélünk, akkor azonban elengedhetetlen, hogy az *időbeli* kapcsolat mellett a fenntarthatóság *térbeli* összefüggését is megfogalmazzuk, vagyis az *intra-generációs* viszonyt, az egyidejűleg élők közötti kötelezettségeket. Eszerint a fenntarthatósághoz anélkül kell kielégíteni a *helyben lévők* szükségleteit, hogy ez veszélyeztetné a *máshol élők* lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket. Ez a megóvandó *'máshol'* tág léptékek között változhat: jelentheti a távoli óceániai szigeteket (ha pl. klímaváltozásról van szó) vagy a szomszéd régiót – de esetenként a szomszéd utcát is, ahova átnyomnánk a forgalmat, sőt az úttest melletti járdát/boltot is, ahol az áthaladó forgalom ellehetetlenítheti a viszonyokat.

³ Bővebben kifejti az összefüggést ábrákkal Fleischer (2005)

⁴ Bardóczi Sándor hívta fel a figyelmemet arra, hogy a 'sustainable development' helyes magyar fordítása *fenntartható fejlesztés* – szemben az elterjedt 'fenntartható fejlődés'-sel.

Közlekedés és fenntarthatóság

A fenntarthatóság értelmezéséből fentebb kiragadott két gondolat már elegendő ahhoz, hogy segítségükkel felhívjuk a figyelmet a legfontosabb szemléletbeli változásokra, amelyekkel a közlekedési ágazatnak az elmúlt néhány évtizedben szembe-sülnie kellett.

A közlekedés nem tekinthető többé egyoldalúan a *gazdaság* igényeit kiszolgáló tartozó ágazatnak, hanem azzal együtt be kell ágyazódjon a társadalom által, továbbá a *környezeti feltételek által megszabott keretekbe*. Öntörvényű, saját közlekedési szakértőire támaszkodó jövőképét át kellett formálnia – a társadalom céljait és lehetőségeit a maga közlekedési eszközeivel segítők, e *tágabb célokba belesimuló* célrendszeré. A saját hatékonysági szempontjait kizárólagosnak tekintő nézőpont helyett el kell fogadni a *társadalom egészének hatékony fejlődését* szolgáló programokba való beilleszkedést (természetesen azon belül hatékony közlekedési megoldást keresve). A mindenkori igényeknek a közlekedési kínálattal történő kiszolgálását (amiben jól lehetett támaszkodni a sajátos közlekedési szakértelemre) föl kell váltsa egy olyan együttes gondolkodás, ahol az igények kialakulását meghatározó ágazatok tevékenységébe integrálódva *keresleti oldalról válnak befolyásolhatókká* a közlekedés iránti igények. Míg a közlekedési kínálat javításánál döntő szerepet kaphattak a járművet, a pályát, az üzemanyagot (a közlekedés *hardver* tényezőit) javító innovációk, fejlesztések, addig a keresleti oldal befolyásolásánál elengedhetetlen ennek a kibővülése, sőt esetenként a súlypont áthelyezése a közlekedés szabályozását és szervezését, ágazatközi kapcsolatrendszerét (a közlekedés *szoftver* tényezőit) megújítani képes innovációk irányában.

A szemléletbeli változásokat jól modellezi például a városi közlekedéssel kapcsolatos társadalmi elvárások módosulása. Míg a múlt század közepső harmadában teljesen elfogadott cél volt a város fizikai hozzáidomítása az egyre növekvő személygépkocsi-közlekedéshez, és minden közterületnek e cél érdekében történő föláldozása, – addig mára nyilvánvalóvá vált, hogy a keret csak az *élhető város* összessége lehet, (ráadásul a város térségével együtt); csak ennek jegyében jelölhetők ki a prioritások. A rendelkezésre álló hely adott, és ezen belül kell megtalálni a pihenés, a zöldfelület, a gyalogosforgalom, a közforgalmú közlekedés, az egyéni közlekedés, a kereskedelem stb. számára a többi funkció működését is lehetővé tevő arányokat. A közlekedési célkitűzéseket csak e helyzet tudomásulvételével lehet meghatározni, az adott kereteket túllépő közlekedés *területszennyezést* követ el, ami a társadalom számára éppen úgy káros, mint a levegőszennyezés vagy a zajszennyezés.

Hasonlóképpen jól szemléltethető a megközelítés változása globális léptékben a klímaváltozás jelensége segítségével. A hagyományos közlekedési stratégiák közlekedési célokat jelöltek meg, bontottak feladatokra, és jó esetben projekt szinten jelent meg a törekvés, hogy a létrehozott káros környezeti hatások egy részét enyhíteni, semlegesíteni kellene. A beruházások környezeti hatásvizsgálata e szembesítést in-

tézményesítette, de még mindig projekt szinten hagyta; csak a *stratégiai környezeti vizsgálat* intézménye tette lehetővé, hogy a környezeti gondolkodás már a szakpolitikák, tervek, programok kialakítása időszakában megjelenjen a szakmai tervezésben.⁵

Az unió *környezeti* akcióprogramjai növekvő hangsúllyal jelenítették meg, majd az Ötödik Környezeti Akcióprogram (1993) tette explicit törekvéssé, hogy a *környezetvédelmi politikának integrálódnia kell a legfontosabb* (értsd: a környezetet leginkább károsító) *ágazati politikákba*. A kijelölt szektorok a feldolgozóipar, az energetika, a közlekedés, a mezőgazdaság, a turizmus voltak. A cél az volt, hogy úgy készüljön el a jelzett ágazatokra vonatkozó ágazati stratégia, hogy a környezeti szempontok kezdettől fogva annak előterében álljanak. A hazai tapasztalatok szerint a törekvés teljes kudarcot vallott, a vitaalapul szolgáló dokumentumok 1998-ban elkészültek, de a megcélzott ágazatok nem azonosultak vele, azokat tartalmuktól függetlenül a környezeti tárca túlterjeszkedésének, figyelmen kívül hagyandó törekvésnek tekintették. A próbálkozás az államigazgatás keretei között maradt, így értelemszerűen nem mozgatótt meg társadalmi támogatókat.

Ezzel szemben a klímaváltozás kérdése olyan ügynek bizonyult, amelyik egyszerűbben megérthetőnek látszik, jobban kommunikálható, ezért alkalmasabb társadalmi támogatás elérésére, majd ezen keresztül a szakpolitikák keretrendszerét adó peremfeltételként való megjelenítésre. A sokdimenziós környezeti célrendszert (látszólag legalább is) egydimenziósra szűkíti le, az üvegházgázok, ezen belül is elsősorban a széndioxid kibocsátásának korlátozására, adott szinten történő befagyasztására.

Ugyanakkor az a klíma-modellek szerint is világos, hogy a széndioxid kibocsátás korlátozása legfeljebb hosszú késleltetéssel csökkentheti a hatásokat, nem képzelhető el a klímaváltozás *megelőzése*, hanem mindenképpen számítani kell bizonyos mértékű éghajlatváltozás bekövetkezésére, amihez ezért *alkalmazkodni* kell. Az alkalmazkodás kérdésköre viszont újra kiterjedtebb aktív szerepet juttat az érintett ágazatoknak, hiszen többé megint nem egyetlen technológiai határérték betartatásáról, hanem átfogó ágazati stratégiakészítésről van szó, ahol ismét nélkülözhetetlenné válik az adott ágazat széleskörű ismerete. Egy viszonylag vesztes pozícióhoz képest az ágazatok számára ez lényeges előrelépés – miközben a gondolkodásba már belekerült az is, hogy a klímaváltozás miatt igazodni kell egy fontos külső feltételrendszerhez, az ágazat csak ezen keretek között tervezhet.

Körülbelül ez az az erőter, amely napjainkban jellemzi a környezetpolitika és a környezeti hatásaiban jelentős ágazatok, köztük a közlekedés egymáshoz képesti viszonyát. Ebben a viszonyrendszerben jelent meg az unió új közlekedéspolitikája. Annak ismertetése előtt azonban még egy dimenziót érdemes felvillantani, ez pedig

⁵ A 2004-ben elfogadott hazai közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálatáról ld. bővebben Fleischer *et al* 2005.

az unió korábbi közlekedési Fehér könyveinek a viszonya a mindenkori környezetpolitikához.

Uniós közlekedéspolitikák környezeti szemlélete 2010 előtt

Bár már a kezdetektől felmerült az igény közös közlekedéspolitika kialakítására, az Európai Közösség első harminc évében erre nem került sor. Ugyanakkor számos közlekedést érintő kérdésben születtek intézkedések, ennek mozgatói azonban általában ekkor még nem közlekedési megfontolások voltak, hanem inkább *versenypolitikai szempontból* felmerült torzulások kiiktatása (versenyelőnyök megszüntetése).

Az Európai Unió 1992-ben fogalmazta meg az első közös közlekedéspolitikáját (CTP 1992). E politika fő jellemzője az *egységesség megteremtésére* való törekvés volt: egyfelől az átjárhatóságot akadályozó tagországi szabályozások harmonizálásával és a nemzeti monopolviszonyok kiiktatásával, másfelől a közös infrastruktúra-hálózat (TEN-T) megteremtésével.

A dokumentumot 2001-ben váltotta fel a második Fehér könyv (White Paper 2001). Helyzetértékelésében számbavette az előző időszak eredményeit, és azt állapította meg, hogy miközben a kitűzött versenypiaci célok jórészt teljesültek – a fogyasztói árak mérséklődtek, a szolgáltatási minőség javult, a technológia használata terjedt, a zárt közlekedési piacok (a vasút kivételével) kinyíltak – addig összességében a közlekedés diszharmonikus jelenségei mégsem csökkentek: egyenlőtlen volt a fejlődés a közlekedési módok között, folytatódott a közút térhódítása. Egyenlőtlen maradt a fejlődés térben is: a központban torlódások, a távoli területeken ellátottsági hiányosságok jellemezték az ezredfordulón az (akkori) unió egészét. Ezen túlmenően növekvő egészségi ártalmakról, romló környezeti-, és sokkoló baleseti mutatókról adott számot az áttekintés.

A saját helyzetértékelésére és a korabeli uniós környezeti célkitűzésekre egyaránt komolyan támaszkodó 2001-es Fehér Könyv meghirdetett elvei jelentős előrelépést képviseltek. Új felismerés volt, hogy nem elég a közlekedésben az országok közötti kapcsolatokra koncentrálni, hanem mélységében és szemléletében is harmonizálni kell a közlekedéspolitikai törekvéseket. A korábbi megközelítést meghaladva, a dokumentum határozottan állást foglalt egy *környezeti és szociális kérdésekre érzékeny váltás* szükségessége mellett. Ennek fontos részét képezte a határozott kiállás a *közlekedési teljesítmények növekedésének megtörése*, valamint a *közúti forgalom növekedésének fékezése* mellett.

Ehhez képest a Fehér Könyv a 2006. évi felülvizsgálata (Tartsuk mozgásban Európát 2006) – nyilván erős közúti fuvarozói ellentámadás eredményeként – jelentős eltávolodást jelentett az eredeti dokumentum összközlekedési teljesítmények növekedését visszafogni szándékozó, ezen belül a közúti szállítások káros következmé-

nyekre rámutató irányától, – kifejezetten örvendetesnek értékelve a nemzetközi közúti áru fuvarozás fejlődését, vagy olyan, a környezeti törekvéseket burkoltan kárhozható utalásokat téve, mint, hogy „Egyre inkább mutatkoznak a súrlódás jelei a növekvő mobilitási igények kielégítését célzó erőfeszítések és a szigorú környezetvédelmi előírások között”.⁶

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

AZ UNIÓS KÖZLEKEDÉSPOLITIKA 2011. ÉVI FEHÉR KÖNYVE

A 2011-es Fehér könyv és kísérő dokumentumai

Az új közlekedéspolitika fő dokumentuma a Bizottság 30 (magyarul 34) oldalas Fehér könyve (COM(2011) 144 végleges), 68 bekezdésben rögzített megállapításokkal, amit egy 40 kezdeményezést ismertető melléklet egészít ki. E bizottsági közleményhez három kísérő dokumentum tartozik: egy 170 oldalas hatástanulmány (SEC(2011) 358 final); ennek 9 oldalas összefoglalója (SEC(2011) 359 végleges); valamint a Fehér könyv 127 oldalas háttér tanulmánya (SEC(2011) 391 végleges). Jelen cikk főként a szorosán vett Fehér könyvvel foglalkozik, de néhány esetben kitér abból hiányzó, és a háttéranyagokban megtalálható megállapításokra is.

A Fehér könyv tervezett felépítését talán a részletes háttéranyag (SEC(2011) 391) három főcíme tükrözi jobban vissza, de nem érdektelen az sem, (ld. zárójelben) hogy mire változtak e címek az elfogadott közleményben (COM(2011) 144): I. Jelenlegi trendek és jövőbeli kihívások: kifogyóban a kőolaj (=’Az európai közlekedési térség felkészítése a jövőre’) II. Jövőkép 2050-re: egy integrált, fenntartható és hatékony mobilitás-hálózat (=’Egy versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképe’); III. Stratégia: szakpolitikák a változás kormányzására (=’A stratégia – mit kell tenni’).

⁶ Az uniós közlekedéspolitikák 2006-ig tartó időszakának áttekintéséről ld. részletesebben Fleischer 2008.

A helyzetértékelés tanulságaival a dokumentum csak részben számol

A Fehér könyv egyetlen bekezdést (12.) szentel az előző Fehér könyv értékelésének. Sikerekről számol be az eltervezett akciók közül a piacnyitás, az áruvédelem, az utasjogok, a közlekedésbiztonság, a TEN hálózati elemek kiépítése, a közlekedés környezeti mutatóit javítani hivatott lépések megtétele terén. Ugyanakkor kimarad az elemzésből, hogy az elhatározott akciókkal mennyiben érték el azokat a közlekedésen túlmutató hatásokat, amelyek érdekében az akciókat elindították. A jelenre vonatkozóan nem, de *a jelenlegi trendeket a jövőre előrejelző* 13. pontból kiolvasható, hogy az energiafelhasználás, a kibocsátások, de a kohézió terén is, nem, hogy a változások mértéke nem éri el a kívánatos, de esetenként a bekövetkezett változások előjele sem a kívánt irányba mutat. *A korábbi célok teljesülésére vonatkozó elemzésből a dokumentum készítőinek módjuk lett volna mélyreható következtetéseket levonni, megkérdőjelezve egyes, a cél elérése érdekében kijelölt közlekedési teendőket.*

A széndioxid-kibocsátás, az energia-függőség és a torlódások vonatkozásában valóban vállalkozik a Fehér könyv arra, hogy a korábbi szakpolitikához képest radikálisan új megoldásokat szorgalmazzon. Az ugyancsak szerény kohéziós eredményeket viszont figyelmen kívül hagyja, és a korábbi célokat lényegében továbbra is a korábban alkalmazott eszközökkel próbálja elérni. Itt fennáll a veszély, hogy az új Fehér Könyv hibásan kijelölt költséges megoldások végrehajtását erölteti, amelyek továbbra sem fogják elősegíteni a kívánatosnak tartott társadalmi-gazdasági célok elérését.

A célrendszer fókuszában: kibocsátás-csökkentés és egységes európai hálózat

A Fehér könyv legfőbb célkitűzéseit jelentős uniós dokumentumokból származtatja. Az egyik kiinduló dokumentum az EU 2020 stratégia (COM(2010) 2020) – ahonnan a *fenntarthatósági célokat* vezeti le a Fehér könyv (átfogó és specifikus célok). A másik alapidokumentum a Maastrichti Szerződés (1992), amelyre explicit módon inkább csak a hatástanulmány utal, (pl. SEC(2011) 358, 90-93 bekezdések) és ahonnan az *egységes Európára*, a belső piac kiteljesítésére, a személyek és áruk szabad áramlását akadályozó határok megszüntetésére *vonatkozó célok* származnak.

A dokumentum *átfogó szakpolitikai céljának* hivatkozási alapja, hogy az EU 2020 stratégia – okos, befogadó és erőforrás-hatékony Európa – elérésének kulcs-eleme egy fenntartható közlekedési rendszer léte. A maihoz képest ez radikális változtatást igényel. A kiküszöbölendő, nemkívánatos gazdasági, társadalmi és környezeti hatások között a Fehér könyv a torlódásokat, az olajfüggőséget, a baleseteket, az üvegházgáz-kibocsátást és egyéb szennyezőket, a zajt és a terület fragmentációt sorolja fel. Az átfogó cél eléréséhez *három specifikus szakpolitikai cél* van nevesítve: 2050-re 60 %-kal csökkenteni kell a közlekedési eredetű széndioxid kibocsátását, jelentősen mérsékelni kell az olajfüggőséget, és gátat kell vetni a torlódások növeke-

désének. E specifikus célokat a hatástanulmány úgy is összefoglalja, mint *kevesebb energia* fogyasztása, *tisztább energia* használata és *jobb infrastruktúra-hasznosítás* szükségessége.

A részletes hatástanulmány fontosnak tartja ezt kiegészíteni azzal, hogy a közlekedési rendszernek a valódi fenntarthatósági célok elérését kell elősegítenie; tehát a jobb elérhetőséget, a méltányosságot, a jó szolgáltatás-minőséget, a hatékony ellátást, a megfizetett társadalmi költségeket. (SEC(2011) 358 105. bek.) A hatástanulmány ezzel finoman arra hívja fel a figyelmet, hogy a dokumentumokból levezetett, kissé technokrata megfogalmazású szakpolitikai célkitűzések a közlekedés józan ésszel végiggondolandó össztársadalmi feladatai elé tolakodtak, arról árulkodva, hogy a kidolgozott közlekedési jövőkép még nem eléggé törekszik arra, hogy beleintegrálódjon a társadalomnak a jövőről alkotott elképzeléseibe. Arra is utal a hatástanulmány, hogy a kiemelt célok valójában akkor működnek jól, ha szinergiákat jelentő megoldásokat hívnak elő: azaz a válaszlépések a klíma-követelmények teljesítése mellett csökkentik a helyi szennyezéseket, a zajt, az energiafogyasztást, a térfoglalást is.

E cikk szerzője nagyobb problémákat lát a másik, implicit hivatkozással és az abból levezetett célokkal kapcsolatban. Az a kérdés, vajon 2011-ben a huszonhetek Európájában gondolkodás nélkül követendő-e az az 1992-es kiinduló paradigma, miszerint a közlekedési Fehér Könyvnek egyértelműen egy *egységes és homogén Európát* kell megcéloznia és közlekedéssel kiszolgálnia, – miközben egyre nyilvánvalóbb, hogy valójában többféle mintázatról, jelentősen eltérő fejlettségű térségekről van szó, amelyeknek különbözőek a megoldandó problémái. Míg kis fejlettségi eltérésekre igaz az, hogy a térségek összekapcsolásával kiegyenlítést lehet elérni, addig nagy lépcsők esetén ez legalább is vitatható, sőt, önmagában a kapcsolat erősödésétől a különbségek éppen, hogy nőhetnek, vagy legalább is bebetonozódhatnak. (Az, hogy az erős összeláncoltság önmagában nem enyhíti, sőt kiélezi a fejlettségi eltéréseket, hasonlóképpen megmutatkozik a közös valuta szerepénél is; – a paradox az, hogy éppen a hátrányban lévők, vagyis azok küzdenek legjobban az egységesség elérésért, akik számára a formális egység valójában hátrányos.)

Ha eltérő fejlettségű térségek szoros összekapcsolása megelőzi azt az ütemet, ahogy a hátrányosabb helyzetű régió (gazdasága, társadalma, belső együttműködése, intézményrendszere, helyi kapcsolatrendszere stb.) egyébként fel tud zárkózni a fejlettebbekhez, akkor a javuló külső összeköttetések éppen úgy nem biztosítják a tőlük várt javító hatást, ahogy például az említett közös pénzügyi rendszer sem csodaszer fejlettségi különbségek áthidalására.

Nem a felzárkóztatási céllal van a baj, hanem annak két-három-négyszeres fejlettségi különbséget mutató régiókra történő alkalmazásával. Feltehetően egy köz-belső lépcsőre, *hasonló gazdasági és társadalmi fejlettségű országcsoportok egymás közötti kapcsolatának elmélyítésére* lenne először szükség, és az ennek megfelelően kialakítható makro-régiók belső közlekedési kapcsolatának az előnyben részesítésére

egy elvont, elméleti egységes rendszer helyett. Sajnos ez ellen dolgozik a makro-régió mostani értelmezése, amelyik egy Baden-Württembergtől Ukrajnáig definiált inhomogén térséget (EU Duna Régió Stratégia) próbál makro-régióknak nevezni, tulajdonképpen lejárta a fogalomnak az unió számára hasznosítható tartalmát.

Hasonló veszélyt hordoz egy formális egységre hivatkozó, egy nem létező egységesség víziójára közlekedési stratégiát deklaráló közlekedési Fehér Könyv is. Éppen nekünk kellene a kohéziós stratégia átértelmezéséért és a formális egységesség ellen fellépni, ehelyett vélt euro-támogatásokra sandítva kerékkötői vagyunk (a szomszédságunkkal, vagy a Visegrádi csoporttal együtt) a dolgok realitásokhoz igazodó újragondolásának. Pedig erre lenne szükség, majd ehhez kellene igazítani a felülvizsgált közlekedéspolitikára vonatkozó alapelveit is.

A hatásvizsgálat három forgatókönyvet vizsgált a kibocsátás-csökkentési cél elérésére

A Fehér könyv egyetlen forgatókönyvet tartalmaz, a változatlan körülmények előrevetítését (ebből vonta le a radikális kibocsátás-csökkentés szükségességét) a hatásvizsgálat azonban szükségesnek tartotta, hogy a kitűzött cél, a 60 %-os csökkentés elérésének a lehetőségeit is forgatókönyvekben elemezze. Az egyik esetben a szakpolitika a járművek kibocsátási jellemzőinek a technológiai megoldására koncentrálna, (az illet fentebb kínálat-oldali és hardverre irányuló beavatkozásnak neveztük). A másik esetben a mobilitás-menedzsment és a széndioxid-kibocsátás árképzési eszköztársa kerülne a szakpolitika fókuszába (azaz a keresletoldali, és a közlekedési szoftverre ható beavatkozás). A harmadik változat egy kombinált megoldás az előző kettő felhasználásával.

Az elemzés nagyon fontos megállapítása, hogy a tisztán technológiai fókuszú beavatkozással nem érhető el a kívánt eredmény. (A kérdésnek komoly irodalma van, lényeges elem, hogy a technológiai javításokat jelentős ún. visszapattanó hatás kíséri: az olcsóbbá, kényelmesebbé, szabadabbá tett közlekedés forgalomművekedésből származó többlet semlegesíti a javulással elért fajlagos előnyöket, vagy azok jelentős részét.) A hatástanulmány ezért ezt a forgatókönyvet elveti, a másik kettő közül környezeti hatások szempontjából a tiszta keresletoldali megoldást pártolja, társadalmi és gazdasági szempontból viszont a vegyes megoldást tekinti kedvezőbbnek.

A Fehér Könyv összközlekedési modellje hatótávolság szerint alkot csoportokat

Nagy jelentősége van, hogy a Fehér Könyv összközlekedési modellben, azaz nem alágazatonként, nem is személy / teher / infrastruktúra szegmensek szerint, hanem *nagy távolságú, közepes távolságú* illetve *városi közlekedési* hatókörökben gondolkodik. Hazai vonatkozásként érdemes megemlíteni, hogy a 2007-ben elfogadott Közlekedési Operatív Program és keretdokumentuma (ÚMFT 2007 illetve KözOP

2007) hasonló típusú kategóriákat használt, amennyiben az ország és régiói nemzetközi elérhetősége, a hazai térségek (egymás közötti és belső) elérhetősége, illetve a városi és elővárosi forgalom / áruforgalmi csomópontok prioritásokat különböztette meg. Ez a megközelítés jó kiindulópont, aminek következményeit érdemes gondosan végigvezetni a dokumentum egészén. (A Fehér könyv 2.2, 2.3, 2.4 alpontjai ennek alapján lettek tagolva, de következetlenül; a tárgyalt hatókör nem mindig igazodik a pont címéhez.) Az uniós Fehér Könyv felosztását az is gyengíti, hogy nem világosan definiálja a kategóriákat. A közepes távolság hol 300 km, hol 600-800 km; város címszó alatt is helyesebb lenne következetesen városi és városkörnyéket érteni.

A következetlenségeket kiigazítva az alábbiakban utazási távolságok helyett inkább azt a *térkategóriát* próbáljuk megnevezni, amelybe a Fehér könyv az egyes távolsági szegmenseit sorolta: kis távolságoknál ez a város-várostérség; nagy távolságoknál az unión kívüli, *interkontinentális és globális szegmensről* van szó. A közepes távolságúnak nevezett példákban szereplő 300-800 km közötti utak megítélésünk szerint besorolhatók lennének egy uniós *makroregionális térség* szegmensbe.

Az összközlekedési szegmensek felállítása rögtön alkalmat ad arra, hogy bemutassuk a csak a háttér tanulmányban megjelenő becslést az üvegház-gázok kibocsátására vonatkozóan (2008 évi helyzet; SEC(2011) 391 18. old.). Ebben az esetben 500 km-ben jelölték meg a közepes és a nagy távolság közötti határt, de nagy távolságon a dokumentum itt is a külső (tengeri áruszállítási és légi) kapcsolatokat érti.

Üvegház-gáz kibocsátás SEC(2011) 391 final p. 18.	Városi, várostérségi	Makro-regionális (közepes itt <500 km)	Globális és interkontinentális
személy	17 %	33 %	10 %
Ebben közút	16 %	29 %	0 %
teher	6 %	23 %	11 %
Ebben közút	6 %	19 %	0 %

Az összes uniós kibocsátás a 100 %; – a táblázat valamennyi százalék értéke ebben a viszonyításában értendő. Fontos részösszegek: az összes kibocsátás 23 %-át városi-városkörnyéki, 56 %-át makroregionális és 21 %-át interkontinentális fogalom adja. A személyközlekedés felelős 60 %-nyi, a teherforgalom 40 %-nyi kibocsátásért. Közút adja az összes kibocsátás 70 %-át. (Az arányokban némi torzítást jelent, hogy az uniós statisztika a villamosenergia előállításakor keletkező kibocsátásokat nem a közlekedéshez, hanem az energiaiparhoz könyveli.)

Érdemes áttekinteni, hogy az egyes kategóriákban mekkora kibocsátások jelentkeznek, hiszen a Fehér könyv a 60 %-os összes csökkentésre vonatkozó intézkedéseit végeredményben ezekben a szegmensekben kellene érvényesíteni. Alábbiakban majd

elgondolkozhatunk, (a következő táblázat után) – hogy az ott deklarált intézkedések vajon mennyire vették tekintetbe az itt érzékelhető arányokat.

A közepes távolságot a Fehér könyv a 24. pontban adja meg: „az áruszállítmányok a rövid és közepes (kb. 300 km-ig terjedő) távolságokat ezután is jelentős részben tehergépkocsin teszik meg”; sőt eszerint a 300 km a közepes kategória felső határa lenne. A 26. pont szerint viszont „a vasút [...] részesedése a közepes és nagy távolságú áru fuvarozásban [...] lényegesen megnő.” A 28. pont a légi közlekedésről beszélve (ráadásul rossz helyen, a nagy távolságú blokkban) ezt mondja: „a (nagy sebességű) vasúthálózat átvállalhatja a közepes távolságú forgalom jelentős részét.” Itt nyilvánvalóan 600-800 km-es utazásokról van szó. A közepes kategória tartalmát és az itteni teendőket mindenképpen pontosítani kell ahhoz, hogy eredményes intézkedéseket lehessen hozni az ebben a tartományban keletkező 56 %-nyi kibocsátás nagyfokú csökkentésére.

A Fehér könyv három fejlesztési vezérfonalat jelöl ki: jármű- és üzemanyag-technológiai, szállítási lánc menti, és információs rendszer fejlesztéseket

A 19. pont második része a fejlesztés három vezérfonalát jelöli ki, amit az tesz különösen fontossá, hogy a továbbiakban a 2.5 alcím eszerint csoportosítja blokkokba a kibocsátás-csökkentés elérésére szolgáló tíz, ott felsorolt fejlesztési célt. A *jármű és üzemanyag-technológiai* beavatkozás az első, a *multimodális láncok és a módváltás* könnyítését célzó innovációk a második, az infrastruktúra hatékonyabb használatát segítő *információs rendszerek, a forgalomirányítás és a piackonform* közgazdasági eszközök a harmadik vezérfonal.

A felsoroltak közül az első a közlekedési hardver fejlesztésére irányuló technológia, a második is kínálati oldali, de szervezésre irányuló technológia, a harmadik részben kínálati, részben keresleti oldalon alkalmazható technológia, hozzá csapva itt jelenik meg a keresleti oldali árképzési beavatkozás. Úgy tűnik, mintha a Fehér könyv nem lenne teljes mértékben összhangban a hatásvizsgálat által elemzett beavatkozási forgatókönyvekkel. Az az elemzés ugyan szintén vegyes rendszer mellett voksolt, de mindenképpen a kínálat-oldali technológiák visszafogottabb alkalmazásával, és a keresletoldali beavatkozás fontosságának a hangsúlyozásával. A Fehér könyv ezt nem csak itt mellőzi, de például a 18. pontban explicit kijelentést tesz, miszerint „A mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak” E kijelentésnek a Fehér könyv 31. pontja is ellentmond, amelyik a városi forgalom keresletoldali gazdálkodással és területfelhasználás-tervezéssel történő csökkentéséről beszél. A 19. pontban is van egy mondat, amelyik a közlekedés teljes költségének a megfizettetését deklarálja – ez pedig szintén a mobilitást (a nélkülözhető mobilitást, a túlzott mobilitást, az indokolatlan mobilitást, a gazdaságtalan mobilitást) visszafogó eszköz.

Tíz cél a versenyképes és erőforrás-hatékony rendszer érdekében: inognak az alapok

Korábban ismertettük a 19. pontban nevesített három fő vezérfonalat (*üzemanyag és motor fejlesztése; / multimodális láncok és módváltás; és / információs rendszerek, forgalomirányítás és piackonform eszközök*). Ezek, még továbbiakkal kiegészülve visszaköszönek a „tíz cél” blokkjaiban. Logikus ugyancsak visszaidézni a 21. pont szerint alkalmazott csoportosítást a „kis- közepes- és nagy hatótávolságú közlekedésről (vagy még inkább a *várostérségi, / a makroregionális* illetve / a *globális és interkontinentális* területi léptékekről). Ennek alapján javasoljuk a mindkét felosztást figyelembe vevő táblázat kialakítását, és a tennivalók ezek szerinti számbavételét.

Tíz cél a 60 %-os kibocsátás-csökkentés elérésére	Városi, várostérségi	Makro-regionális (közepes 300-800 km)	Globális és interkontinentális
Üzemanyag és motor	(1)		(2)
Multimodális láncok és módváltás		(3) (4)	(5 ? TEN-T) (6)
Információs rendszerek forgalomirányítás, biztonság piackonform eszközök	(9 baleset) (10)	(8) (9 baleset) (10)	(7) (10)

A táblázatban elhelyeztük a Fehér könyv 2.5 alpontjában leírt tíz célját. Az alábbiakban az egyes célokhoz hozzáfűzzük saját kommentárjainkat.

Üzemanyag és motor

- (1) A hagyományos üzemanyagokkal működő járművek kiszorítása valójában nem technológiai fejlesztés, hanem annak a következményeképpen bevezethető szabályozás, inkább a táblázat utolsó sorába illeszkedne. Így végül is sem városi, sem közepes hatótávolságra nincs a tíz cél között technológiai javaslat. Ez nem feltétlenül baj, csak megkérdőjelezi, indokolt volt-e az *üzemanyag és motor* szempontot célként ilyen mértékben kiemelni. (A hatástanulmány megállapításai szerint is ez a szempont fontos, de másodlagos szerepet kell kapjon.)
- (2) E cél tengeri hajózásra a kibocsátást (output) korlátozza, légi közlekedésre viszont egy definiálatlan „jó” technológia részarányát adja meg (egy kétszeresére bővülni várt piacon ld. 28. pont). A várható kibocsátás már a megmaradó hagyományos szegmensben (a kétszeres tevékenység 60 %-a) meghaladhatja a mai értéket.

Multimodális láncok és módváltás

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

- (3) A kritérium („2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30 %-át [...] más közlekedési módoknak [...] kell átvállalni.”) értelmezhetetlen és betartathatatlan látszatintézkedés. Nem lehet a jövőbeli adott távolságú (ma még ismeretlen mértékű) közúti fuvarozás x %-át más módokkal bonyolítani, mert akkor az már nem része a jövőbeli közúti fuvarozásnak. Az összes ilyen távolságú jövőbeli fuvarozásból lehet megadni, hogy milyen (vagy a mai arányhoz képest mennyivel kevesebb) részarány szállítható közúton.
- (4) A jövőben „a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.” Célszerű lenne a közepes távolságot egyértelműsíteni: vajon itt a 600-800 km-es utakról, a repüléshez és a személygépkocsikhoz, buszokhoz képest is összesített forgalomról van szó, – vagy a máshol 300 km-ben definiált távolságról?
- (5) A táblázatunk érdekes tanulsága, hogy *a TEN-T hálózat Európában egységesítő törekvése egyszerűen nem illik bele a Fehér Könyv által felállított logikába!* Ez a hálózat nem makroregionális (közepes hatótávolságú) egységesítést akar elérni, de nem is interkontinentális, globális léptékűt, hanem összunióst. A jelszavak szintjén igen, de *az operatív megoldások szintjén éppen ezzel a léptékkal nem foglalkozik a Fehér könyv* itt kialakított célrendszere. – Kérdés, hogy a Fehér Könyv logikájával van-e a baj, vagy pedig az összeurópai egységesítésre törekvő TEN-T alap gondolatát kellene felülvizsgálni és makroregionalizálni, közép-hatótávolságú együttműködések elősegítő rendszerekké transzformálni.
- (6) A repülőterek és a tengeri kikötők vasúti felfűzése elsősorban a külső kapcsolatok fogadásának a háttérét biztosítja, de védhető az a megfontolás is, hogy ez a közepes távolságokhoz (a vasút szerepének a növeléséhez) kapcsolódik.

Információs rendszerek, forgalomirányítás és piaci ösztönzők

- (7) A repülésirányítás fejlesztését a globális kapcsolatokhoz utaltuk, összhangban azzal a törekvéssel, hogy a közepes (itt 600-800 km-es) utakat egyre inkább a vasútnak kell kiváltania.
- (8) Az európai multimodális közlekedés információs kerete a TEN-T-hez hasonlóan a nem definiált összeurópai léptékhez sorolható. A különbség mégis az, hogy itt a makroregionálisan reálisan kialakítható fizikai rendszerek *harmonizálásának* a kereteiről van szó, azaz nem összeurópai egységes közlekedési *hardverről*, hanem összeurópai egységes közlekedési *szoftverről*.
- (9) A *közlekedésbiztonság* kérdése mind települési, mind makroregionális léptékben fontos, kezelendő kérdés, – ezzel kapcsolatban csak az merült fel, hogy

vajon nem igényel-e külön sort (célcsoportot) hiszen nem 'hatékonyságot javító információs vagy piaci eszközről' van szó.

- (10) A használó fizet illetve a szennyező fizet elvét minden területi léptékben érvényesíteni kell: egyelőre azonban a megfogalmazás túl általános, ha a Fehér Könyv csak ugyanazt tudja mondani minden léptékre. Végig kellene gondolni, hogy mik a speciális célok az egyes szinteken. (Egyébként a piaci ösztönzők és szabályozási előírások is külön célcsoportként jelenhetnének meg, nem indokolt az összemosásuk az információs és forgalomirányítási rendszerekkel.)

Fentiek alapján mindenképpen célszerű lenne felülvizsgálni (a) valóban a három deklarált vezérfonal alapján kell-e csoportosítani a kibocsátás-csökkentési célokat, (b) hogyan lehetne e célokat összhangba hozni a hatástanulmány forgatókönyveivel, (c) hol kell kezelni a közlekedésbiztonságra vonatkozó célokat. (d) ha a kibocsátás-csökkentésre vonatkozó célok a „jövőkép” fejezetben ekkora teret kaptak, hol kellene a Fehér könyvön belül helyet biztosítani a kohéziós / európai egységre vonatkozó (megítélésünk szerint egyébként jelenlegi tartalmához képest felülvizsgálandó) céloknak. – A célok felülvizsgálata után a táblázat segítségével a valóban releváns célokkal kapcsolatban meg kellene tudni mondani, hogy a várostérségi / makroregionális / interkontinentális lépték szerint az egyes célokhoz milyen speciális célkitűzések tartoznak.

A Fehér könyv Stratégia blokkja nem a Jövőkép blokkhoz társít szakpolitikai teendőket, hanem az ott nem, vagy alig érintett egységes európai hálózati célhoz dolgoz ki hagyományos (a fenntarthatósági követelményeknek jórészt ellentmondó) javaslatokat.

A 34. pont (első bajusz) az egységes uniót, az országok közötti piaci akadályok leépítését, ezen belül az *egységes európai közlekedési térség létrehozását* tekinti keretnek, és ennek a stratégiájába építené be a szociális, biztonsági, védelmi, környezeti, stb. követelményeket. Ezt *fordított* kiindulásnak tartjuk, a célok és az eszközök felcserélésének. *Éppen a szociális, biztonsági, védelmi, környezeti megfontolásokban kell a közös uniós célokat megfogalmazni, az egységesség normáit és annak határait kijelölni, és ezen a stratégián belül lehet értelmezni és eszközként beépíteni a konkrét teendőket, a célok elérését gátló piaci akadályok leépítését, a szükséges mértékű kapcsolatok elősegítését.* Bár kialakulása szerint az európai folyamat gazdasági célkitűzések alapján zajlott, a mai unióban nem az egységes piac a keret, aminek alrendszerre lenne a környezet, a társadalom, a biztonság, a védelem; hanem éppen fordítva, a környezeti, társadalmi, biztonsági keretbe kell beágyazódnia a gazdaság rendszerének. Ennek megfelelően az egységesség mértékét is a *keretek* egységesíthetősége kell, hogy meghatározza, – nem szaladhat előre a versenyszabályozás (vagy a közös valuta).

A közlekedésben sem lehet a tennivalókat a szlogenekre alapozott *egységes huzsonhetek* Európájára, azaz vágyképekre építeni. Márpedig a TEN-T hálózat minden eddigi elképzelése valami ilyesmire alapozott: egy, (a tizenkettek-ek idejében még reálisnak tűnő) elképzelt egységes, kiegyenlítő Európai Unióra, ahol a közlekedésnek csak meg kell teremtenie az országok közötti átjárhatóságot, és máris eltűnnek a problémák, felzárkóznak a gyengébbek, elterjednek a fejlett tapasztalatok. Míg ki egyensúlyozott és közel egyformán fejlett térségek, országok között ez a kohéziós recept működhet, a kapcsolatok gazdagodása felerősítheti a szoros és kölcsönös előnyökkel járó együttműködést, addig *nagy fejlettségi különbségeket nem lehet ugyan ezen recept szerint kezelni.*

A továbbiak (3.1 Az egységes európai közlekedési térség) konzekvensen követik a felállított (szerintünk kifordított, ld. előző bekezdések) logikát, és az egységesség axiómájára építve fejtik ki a tennivalókat. A továbbiakban néhány, a környezeti nézőpontból szembevetendő problémára hívjuk fel a figyelmet.

„Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené... ..az európai közlekedés fenntarthatóságának a növelését.” (36.pont.) – Egy valós fenntarthatósági logikában teljesen *abszurd elgondolás, hogy a kontinensen átívelő szállítások megkönnyítésével az európai társadalom a fenntarthatóság irányába mozdulna el ahhoz képest, mintha az együttműködési mező a kisebb távolságban lévő termelőket és fogyasztókat kapcsolná szorosán és sok szállal össze.* (Persze, ha az európai közlekedés fenntarthatóságán a fuvarozók és a közlekedés-építő vállalatok fenntartását értjük, akkor az idézett állítás igaz lehet.) Távolsági kapcsolatokra nagy szükség van, de nem a mindennapi cikkek beszerzési távolságát kell egyre nagyobbra növelni, hanem éppen *azt a kiegészítő képességet kell tudni akár távolról is pótolni, biztosítani, amivel a helyi, kis távolságú együttműködések felvirágoztathatókká, stabilabbakká tehetőek.* Ebben az értelemben a sokrétű, akár távoli kapcsolat képes elősegíteni a fenntarthatóbb életkörülményeket, – de a tapasztalatok megszerzése nem tévesztendő össze a kontinentális szintű anyagáramok növelésének az elősegítésével.

„A közúti áru fuvarozás piacainak további integrálásával hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés.” (u.o.) Vajon *minél* akarja a Fehér könyv versenyképesebbé tenni a közúti közlekedést? *A másik közúti fuvarozónál?* Ez nem fog sikerülni, hiszen, ha a recept működik, akkor az integrálás a másik fuvarozót is ugyanannyival versenyképesebbé teszi. *A vasútnál?* Ez lenne a fenntarthatósági cél, hogy uniós pénzekből integrált hálózatokkal a többi ágazatnál versenyképesebbé tegyünk azt a közúti áru fuvarozást, amelyet deklaráltan vissza akarunk szorítani 300 km alatti távolságokra? Ehhez kellene előbb kontinensnyi léptékben integrálni a közúti fuvarozási piacot?

„...olyan, közlekedési folyosókból álló „törzshálózatra” van szükség, amely [...] hatékonyan és kevés kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű összevont áru- és személyforgalmat.” (50. pont). Ez elvi fenntarthatósági kérdés, hogy t.i. *mi is az*

európai törzshálózat feladata. Valóban az-e, hogy biztosítsa a tömeges nagy távolságú szállításokat és utazásokat – és ezáltal sok ember és sok áru számára nyújtsa a rendszeres nagytávolságú kapcsolatot – vagy fordítva, éppen azt kellene általa elérni, hogy ne kelljen sok embernek és sok árunak rendszeresen nagy távolságot megtennie, mert a körülményeket sikerül minél több helyen olyanná tenni, hogy a szükségletek zöme helyi munkával, helyi anyagokkal biztosíthatóvá váljék. Azt kell csak távolabbról hozni, *ami hiányzik ahhoz, hogy a meglévő helyi források hasznosuljanak.* Ezt éppen az képes biztosítani, ha a távolról történő szállítás költséges, azaz olyan jószág, amivel takarékoskodni kell, – ezért amit lehet, közeli forrásból próbálunk inkább beszerezni.

„Európának infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia” (51. pont) Vajon miben mérve kellene a keleti, (egyelőre még) kisebb forgalmú és a nyugati (egyelőre még) nagyobb forgalmú hálózatoknak egységeseknek lenniük? Kapacitásban? Megengedett sebességben? Burkolat teherbírásban? Kapacitáskihasználtságban? Tarifában? Baleseti mutatókban? 1 km-re jutó széndioxid-kibocsátásban? Másban?

2021-ben nyilván új Fehér könyv készül. A Stratégia éppen arról mond keveset, hogy a jövőkép alapján addig mit is kell tenni.

ÖSSZEFOGLALÁS

A cikk a fenntarthatósággal kapcsolatban a gazdasági rendszer társadalmi és környezeti beágyazottságát hangsúlyozza, továbbá azt, hogy a fenntarthatóságnak nem csak időbeli, hanem térbeli szolidaritási összefüggései is vannak. A közlekedésre vonatkozóan fontos következmény, hogy annak a társadalmi, a biztonsági, a védelmi, a környezeti célokat kell a maga eszközeivel elősegítenie, nem építhető föl fordítva egy közlekedési stratégia.

A legutóbbi, 2001. évi uniós közlekedéspolitika komolyan vette a környezeti követelményeket és fókuszba állította a közúti forgalom visszafogását. Ez heves ellenreakciót váltott ki, és a 2006. évi felülvizsgálatban teret nyert e célkitűzés elsorvasztása. Ehhez képest az új Fehér könyv ismét jelentős környezeti offenzívának tűnik, hiszen 2050-re kitűzi *a széndioxid-kibocsátás 60 %-os csökkentését, illetve a hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik kiszorítását a városi területekről.* A kibocsátás-csökkentési célhoz a Fehér könyv tíz fejlesztési célt társít, e célok összessége azonban kevéssé tükrözi a hatástanulmány erre vonatkozó forgatókönyv-elemzését, egyáltalán nem jelent biztosítékot a célok ütemezett eléréséhez, és többször átgondolatlan, ellenőrizhetetlen kritériumokat ad meg célértékként. A dokumentum értékes része az összközlekedési szemléletet tükröző, térségi szintek szerint megkülönböztetett közlekedési szegmensek alkalmazása, amely alaposabb kidolgozás után a jövőbeli stratégiákban fontos szerepet kaphat.

A kibocsátás-csökkentésre vonatkozó jövőkép és célrendszer a Fehér könyv kidolgozottabb része. A közleményben megjelenő másik kiemelt cél, az *egységes európai közlekedési térség elérését* nem sikerült sem alátámasztani, sem összhangba hozni a fenntarthatósági feltételekkel, sem beleilleszteni a Fehér könyv kialakított célrendszerébe. Ennek részben az is az oka lehet, hogy az 1992-es szerződés óta uniós politikai oldalról sincs ez a kérdéskör karbantartva, felülvizsgálva és a helyzethez igazítva, így a célkitűzés közlekedési kiszolgálását is csak hasonló szinten sikerülhet teljesíteni.

KÖSZÖNETNYILVÁNÍTÁS

A szerző ezúton köszöni meg a kézirat elolvasása után adott hasznos tanácsokat és megjegyzéseket Gecse Gergelynek, Molnár László Aurélnak, Princz-Jakovits Tibornak és Rigó Mihálynak.

HIVATKOZÁSOK

Bruntland jelentés (1987) Our Common Future UN World Commission on Environment and Development. Oxford / New York:

COM(2010) 2020 végleges A Bizottság Közleménye: Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. Európai Bizottság, Brüsszel, 2010.3.3.

COM(2011) 144 végleges. Fehér Könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

CTP (1992) The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, COM (92) 494

Fleischer Tamás – Szlávik János – Baranyi Rita – Branner Ferenc – Füle Miklós – Kósi Kálmán – Nagypál Noémi – Pálvölgyi Tamás – Princz-Jakovits Tibor – Szlávik Péter (2005) A magyar közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálata. Közlekedéstudományi Szemle 55. évf. 2. szám. pp. 47-54.

http://www.vki.hu/~tflfleisch/PDF/pdf05/fleischer-et-al_kozpol-skv_kotsze05-2.pdf

Fleischer Tamás (2005) Fenntartható fejlődés – fenntartható közlekedés. Közúti és Mélyépítési Szemle 55. évf. 12. szám. pp. 2-9.

http://www.vki.hu/~tflfleisch/PDF/pdf05/fleischer_fe-fejl-fe-kozl_kmszle05-12.pdf

- Fleischer Tamás (2008) Közlekedéspolitikai az Európai Unióban: az unió alkalmazkodása a globális folyamatokhoz. Köz-Gazdaság 3. évf. 4. szám. pp. 95-106.
<http://www.koz-gazdasag.hu/images/stories/3per4/07-fleischer.pdf>
- KözOP 2007 Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) 2007 július Magyar Köztársaság Kormánya http://www.kszk.gov.hu/data/cms27473/KOZOP_070712_hu.pdf
- Maastrichti Szerződés (1992) Treaty on European Union. Official Journal C 191, 29 July 92 <http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html#0001000001>
- Ötödik Környezeti Akcióprogram (1992) "A fenntarthatóság felé" Towards Sustainability: A European Community programme of policy and action in relation to the environment and sustainable development. (better known as The Fifth EC Environmental Action Programme) 17. 5. 93. Official Journal of the European Communities No. C 138/5
- SEC(2011) 358 final Commission Staff Working Paper: Impact Assessment European Commission, Brussels, 28.3.2011.
http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_2011_ia_full_en.pdf
- SEC(2011) 359 végleges Bizottsági Szolgálati Munkadokumentum: A hatásvizsgálat összefoglalása. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0359/COM_SEC\(2011\)0359_HU.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0359/COM_SEC(2011)0359_HU.pdf)
- SEC(2011) 391 final Commission Staff Working Document: Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011
http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_working_document_en.pdf
- Tartsuk mozgásban Európát (2006) Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai Fehér Könyvének félidei felülvizsgálata A Bizottság Közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 22.6.2006 COM(2006) 314 végleges {SEC(2006) 768 }
http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf
- ÚMFT 2007 Új Magyarország Fejlesztési Terv. Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007-2013. Foglalkoztatás és növekedés. Magyar Köztársaság Kormánya http://www.nfu.hu/download/479/UMFT_HU_NSRK-hun_Accepted.pdf
- White Paper (2001) European transport policy for 2010: time to decide. Office for Official Publications of the European Communities, CEC, COM (2001.) 370.

2011. április 24.