

# KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLV. évfolyam

10. szám

1995. október

## Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben<sup>1</sup> (I. rész)

FLEISCHER TAMÁS

### Bevezetés

Az elmúlt év jelentős közlekedés-elméleti vállalkozása volt munkacsoportunk részéről<sup>2</sup> egy olyan, hosszabb távú közlekedéspolitika kialakításának a megalapozása, amelyik azt hivatott megkísérelni, hogy harmóniát teremtsen a környezetre vonatkozó és a közlekedésre vonatkozó elvárások és elképzelések között. A téma kidolgozásával a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium és a Közlekedéstudományi Intézet bizta meg a Magyar Közlekedési Klubot, szándékoltan és tudatosan párhuzamosan a Közlekedéspolitikai Koncepció "hivatalos" anyagának a kidolgozási és előterjesztési fázisával.

A készítők közül szám szerint hatan résztvettek a "hivatalos" koncepció szakmai anyagának a kidolgozásában is, tehát semmiképpen nem egy "ellen-konceptiót" akartunk kidolgozni. Ugyanakkor igyekeztünk élni azzal a lehetőséggel, hogy szabadabb teret kaptunk, mint egy államigazgatási folyamatba betagolt és a napi pressziók nyomásának kitett hivatal. Feladatunknak azt éreztük, hogy igazoljuk, *egy környezetorientált, posztindusztriális értékrend talaján is lehetőség van arra, hogy a mai realitásokból kiindulva, szakszerű közlekedési elképzelést alakítsunk ki és bocsássunk vitára.*

Azzal, hogy az elkészült anyagot "Első nekifutásnak" neveztük, jelezni kívánjuk, hogy a szerzők is sok

kidolgozni valót látnak még maguk előtt. Ugyanakkor az anyagot jelen formájában is érdemesnek gondoljuk arra, hogy különböző szakmai viták alapjául szolgáljon, összhangban azzal az elképzelésünkkel is, miszerint nemcsak az elkészülő *termék*, azaz a végül kinyomtatott elvek a fontosak, de legalább ilyen fontos az a *folyamat*, ahogy egy közlekedéspolitika készül: a szakmának, és nem csak a szűken vett közlekedéstervező szakmának mind szélesebb köreit vonva be egy közös gondolkodási folyamatba.

### 1. A környezetorientált közlekedési koncepció megalkotásának szükségessége

Napjainkban világszerte, éppen a legfejlettebb államokban egyre többen tekintenek indokoltnak egy szembenézést a közlekedéspolitikában a múlt elképzeléseivel. Ennek az az oka, hogy a közlekedés célkitűzései rendre felemás módon teljesülnek: nevezetesen visszatérő tapasztalat, hogy *a tervezett létesítmények elkészülnek, viszont a közlekedés egésze nem javul, a problémák egyre nagyobbak.* A kelet-európai átalakuló társadalmakban ezzel párhuzamosan jelentkezik egy másik kihívás: annak a feltérképezése, hogy a korábbi döntések és irányváltások közül *mi az, ami a piacgazdaság irányába történő átalakulással korrigálható, és melyek azok*

<sup>1</sup> Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben. "Első nekifutás" Témafelelős a Magyar Közlekedési Klub részéről Lukács András, szakmai koordinátor Fleischer Tamás. Magyar Közlekedési Klub, Budapest, 1994 november 15. 142 oldal. (250 oldalas alátámasztó tanulmány-kötettel).

<sup>2</sup> A munkacsoport tagjai a következők voltak; Ámon Adrienn közgazdász, Környezetgazdász Kör; Boda Zsolt, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Csárádi János dr. közlekedési és gazdasági memók, a MÁV volt vezérigazgatója; Ertl István dr., memók, a VATUKI ny. igazgatóhelyettese. Fleischer Tamás, építő- és gazdasági memók, MTA Világ gazdasági Kutató Intézet, a közlekedéspolitikát készítő munkacsoport vezetője, a tanulmány szerkesztője; Gáldi György dr., tanácsos, Kereskedelmi Bank Rt.; Lukács András, geofizikus, a Magyar Közlekedési Klub országos titkára, az MKK részéről a tanulmány témafelelőse; Krémer András, szociológus, Kréta Bt; Matolay Réka, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Mészáros Péter dr., gépészmémók, BME KSZI Közlekedésüzemi tanszék; Orosz Csaba dr., építőmémók, BME Útépítési Intézet; Pavics Lázár, közgazdász, Pénzügyminisztérium; Pataki György, közgazdász, Környezetgazdász Kör; Radó Dezső dr., kertészmémók, közgazdász, c. egyetemi docens; Tombácz Endre dr., közgazdász, az ÖKO Rt. igazgatója; Vargha Márton, matematikus, ISTER Alapítvány, az alátámasztó kötet szerkesztője; Winkler Péter dr., a műszaki tudományok kandidátusa, MÁV Vezérigazgatóság.



az általánosabb problémák, amelyek az ipari társadalom sajátosságai, azaz egyáltalán nem kelet-európai specialitások, hanem visszavezetnek az elsőként említett problémahalmazhoz.

Itthon az 1992-ben elkészült közlekedéspolitikai tézisek után 1993 második felétől ígéretes lépések történtek egy, a korábbiaknál szélesebb alapokon nyugvó, a szakmát interdiszciplinárisan értelmező és a vitakérdéseknek nyíltan elébe menő közlekedéspolitika megalapozására. A közel száz közreműködő hozzájárulása nyomán készült el egy iterációs folyamat eredményeképpen a közlekedéspolitikai koncepció tervezete. (Hivatalos Koncepció tervezet.)<sup>3</sup>

A Hivatalos Koncepció tervezet felvázol különböző lehetséges – kívánatos, vagy kevésbé kívánatos – társadalom- és gazdaságpolitikai scenáriókat (forgatókönyveket), melyek közül csak az egyik a magyar gazdaság sikeresnek remélt európai integrációja. Szerepel ennek egy kevésbé sikeres, a lemaradást tartósító változata is, vagy egy másik alternatívaként egy környezettudatos gazdaság szerkezet hangsúlyozott tényezője is. *Míg a Hivatalos Koncepció tervezet, összhangban a jelenlegi politikai prioritásokkal, a sikeres európai integráció elérését tekinti kiemelt stratégiai célnak, ennek rendeli alá a többi stratégiai főirányt – azaz az országon belüli térségi és településfejlődést, a környezeti és humán szempontokat továbbá a gazdasági célokat is, addig jelen közlekedéspolitika meg kívánja fordítani ezt a hierarchiát. Belülről és alulról építkezve, az emberi környezet javítási lehetőségeiből kívánunk kiindulni. Olyan közlekedési rendszer lehetőségeit kívánjuk megteremteni, amely elsősorban az egyes ember által belátható térben igyekszik javítani a körülményeket, ezt tekinti kiemelt prioritásnak. Úgy gondoljuk, hogy egy ilyen közlekedésfejlesztés számos területen jól látható javulást képes elérni, amihez meg lehet nyerni a társadalom támogatását, aktivizálni lehet a helyi erőfeszítéseket és ez fontosabb feltétel, mint az általában túlhangsúlyozott pótlólagos pénzigény. (Fontosabb, mert a társadalmi támogatás jobban elősegíti a pénzalapok növelését az adott célra, mint fordítva. Számos példa mutatja, hogy a pénzzel való rendelkezés önmagában nem elegendő a társadalmi támogatás megszerzéséhez.)*

Ez a közlekedéspolitika az említettekkel összhangban környezeti prioritások címén nem egy steril, az embert alárendelni kívánó természeti környezet ideáját kívánja érvényre juttatni, hanem a *környezet fogalmába az embert és az emberi társadalmat is beleérti*. Összhangban a környezeti lehetőségekkel ez tehát azt is jelenti, hogy a környezetorientált közlekedéspolitika nemcsak a természeti korlátok miatt megvalósíthatatlant tekinti elkerülendőnek, de a társadalmi korlátok miatt megvalósíthatatlan elképzeléseket sem támogatja, alapelvnek tekintve, hogy *a közlekedés*

*litika egy társadalmi térben működtetett szabályozórendszer, amelynek a kialakításakor a társadalmi környezet korlátait is figyelembe kell venni.*

## 2. Miben más a környezetorientált közlekedéspolitika, mint a hivatalos koncepció tervezet?

Természetesen abban az esetben, ha a korábbitól eltérő *prioritásokat* határozunk meg, más lesz a közlekedéspolitika által kiemelt legfontosabb cél- és feladatrendszer is. Ennek kifejtése nem a bevezető feladata. Magyarozatot igényel azonban az, hogy egyes pontokon a kiindulásunk is eltér a Hivatalos Koncepció tervezettől. Három szempontot kívánunk itt megemlíteni:

- nagyobb történelmi nekifutást tartunk indokoltnak a hosszú távú előrelátás érdekében;
- a döntéshozói/közlekedéstervezői *gondolkodás* mai helyzetének értékelését is a helyzetértékelés részének tekintjük;
- a közlekedéspolitika, mint *termék* helyett a közlekedéspolitika megalkotásának *társadalmi folyamatát* kívánjuk a középpontba állítani.

A közlekedés fejlesztése keretében megépülő létesítmények, különösen a hálózati elemek több évtizedes távlatra meghatározzák a gazdaság területi struktúráit, azaz sokkal tovább hatnak, mint amire akár egy hosszú távú gazdaságpolitika is előrelátni képes. Ezért akár rendelkezik a gazdaságpolitika hosszú távú elképzelésekkel, akár nem, a közlekedéspolitika mindenképpen kénytelen a saját léptékében, a saját tendenciáiból és *strukturális összefüggések* elemzéséből levonni a távlati irányokra vonatkozó következtetéseket. Ezért, miközben a Hivatalos Koncepció tervezet vizsgálati tényeit és megállapításait ebben a környezetorientált közlekedéspolitikai alternatívában is elfogadjuk és kiindulásnak tekintjük, esetenként szükségét éreztük, hogy nagyobb történelmi nekifutással, hosszabb múltbeli időszakot átívelve vonjunk le következtetéseket a jövőre vonatkozóan.

A másik kérdés, amiben a vizsgálatok szintjén eltértünk a Hivatalos Koncepció tervezettől, a döntéshozói előfeltevések itt megjelenő sokkal kritikusabb szemlélete. Úgy gondoljuk, hogy a közlekedéspolitika jelentős mértékben szakmai döntések sorában *valósul meg* vagy *torzul el*, és ezért a szakmai döntéshozói attitűd kulcskérdéssé válik. Az, hogy a döntéshozóknak milyen előfeltevéseik vannak, döntően befolyásolja azt a kérdést, hogy vajon fogékonnyá válhatnak-e egyáltalán az itt felvázolt koncepció elfogadására. Nagyon fontosnak tartottuk, hogy amennyire csak tudjuk, explicitté tegyük az ellentmondásokat a különböző felfogások között. Ezért a

<sup>3</sup> A magyar közlekedéspolitikai koncepció. Szakmai kötet, 6. Munkaváltozat 1994



jelenlegi helyzet leírása fontos kiegészítőjének tartjuk azt az összefoglalást, amelyben *“a hagyományos közlekedéstervezés mítoszai”* címmel próbáltuk összegyűjteni azokat az előfeltevéseket, amelyeket az utóbbi időben a közlekedési problémákat környezeti szempontból megközelítő szerzők – külföldön vagy idehaza – megkérdőjeleznek.

A helyzetleírásnak ez a kiegészítése minden bizonnyal éles vitákat fog kiváltani, *e viták lefolytatása azonban tökéletesen beleillik* abba a mentrendbe, ahogy egy közlekedéspolitikai koncepció életrekelését elképzeljük. A közlekedéspolitikai koncepció csak másodsorban egy *termék*, egy deklarált kötet, amiben leüledtek a szakma, a politikai döntéshozók és a társadalom szélesebb köreinek a közlekedési körülményekre vonatkozó elképzelései. Ennél is fontosabb az a *folyamat*, melynek során a különböző nézetek alakulnak, változnak, összezsúszolódnak. Tehát nem az *egyetlen, kizárólagos* és feltétlenül elfogadtatásra szánt megoldást kell kitárlnunk, hanem azokat a kulcsproblémákat megtalálni, amelyek megvitatása közelebb viszi a különböző nézeteket valló feleket ahhoz, hogy megértsék és maguk megfogalmazzák mindazt, amit a közlekedéstől, mint szolgáltatástól ahhoz elvárnak, hogy ez a közlekedés a mainál jobban belesimuljon egy Élhető Élet (a természet részéről) és egy élhető élet (a polgárok részéről) feltételeibe.

### 3. Négy dilemma

Ebben az előrebocsátott összeállításban négy olyan problémát járunk körül, amelyek megítélése *a környezetbarát koncepciót készítő csoporton belül is sok vitára adott okot*. Úgy gondoljuk, hogy ezekben a kérdésekben a munka közben kialakult eltérő álláspontok ismertetése a további, szélesebb körben lefolytatható viták serkentése szempontjából is hasznos lehet függetlenül attól, hogy e kiragadott kérdések korántsem egyenlő súlyúak, és nem tekinthetők a teljes kérdéskör legfőbb tartópillérének sem. A négy kérdés a következő:

- A környezeti határfeltételek elsődlegességének értelmezése.
- A közlekedés költségeinek a megfizettetése.
- Szabad-e megszüntetni vasúti mellékvonalakat?
- Elfogadható alapelv-e a logisztika, valamint a logisztikai központ?

#### 3.1. A környezeti határfeltételek elsődlegességének értelmezése

Az egyik megközelítés szerint globális környezeti megfontolások és egészségügyi ismeretek segítségével *tudományos alapokon nyugvó, nagyon szigorú és merev környezeti limiteket kell meghatározni*,

majd ebből hasonló következetességgel le kell vezetni a limitekhez tartozó megengedhető maximális közlekedési kibocsátásokat. Az így meghatározott megengedhető környezetterhelés képezi a közlekedés lehetséges keretét, a közlekedéspolitika feladata pedig az, hogy a közlekedés szervezésében használja mindazokat az eszközöket, amelyekkel a határértékek betartathatók.

Az ezzel vitatkozó álláspont szerint a közlekedés meghatározó környezetét nem csak a természeti, de a társadalmi környezet is képezi, következésképp a mai *társadalmi realitásokat is figyelembe kell venni* a lehetséges és eredménnyel kecsegtető intézkedések kialakításakor. Csak olyan környezeti korlátok figyelembevételére képezheti egy átfogó szabályozás kereteit, amelyekre nézve az áthágás veszélyessége társadalmi szinten is elfogadott. A környezetorientált értékrend érvényre juttatása egy időigényes társadalmi tanulási folyamat, amelynek során természetesen mindent el kell követni azért, hogy e tanulás társadalmi költsége (azon zsákutcáké, amelyek nem kerülhetők el) minél kisebb legyen. Miközben fontos kötelességünk, hogy minden általunk ismert korlátra és a fenyegetettség méreteire felhívjuk a szakma, a politikai döntéshozók és a társadalom figyelmét, hiba lenne, ha a magunk figyelmét viszont közben elkerülnék azok a korlátok, amelyek a vonatkozó tények és következtetések gyors társadalmi elterjedése és mozgósító hatásuk azonnali érvényre juttatása előtt állnak.

A környezeti limitek megállapítására és bemutatására tehát szükség van, az ebből adódó következtetések levonására is. Csak azt az *automatizmust kérdőjelezi* meg ez a nézet, amellyel a másik vélemény szerint mindebből a közlekedéspolitika terén a *“tudományosan megalapozott”* és egyértelmű teendők következnenek.

A társadalmi korlátok maguk nem változatlan és statikus, és nem is befolyásolhatatlan tényezők. Éppen ebből következik, hogy a kialakítandó közlekedéspolitika részét kell képeznie annak a *megtervezett eljárási folyamatnak* is, amely egyrészt a társadalmi attitűdök megismerésével hozzájárul a kitzűzhető célok pontosításához, másrészt a tanulási folyamat serkentésével elősegíti a kialakuló nézetek terjedését.

#### 3.2. A közlekedés költségeinek a megfizettetése

Az első álláspont közvetlenül kíván egy konkrét, vitathatatlanak tekintett prioritást megelőzni és a *tömegközlekedést olcsóbbá, az egyéni közlekedést drágábbá kívánja tenni*. A javaslat mögött egy olyan előfeltevés van, hogy az olcsóbb tarifán keresztül a gépkocsival rendelkezők rávehetőek arra, hogy utazásaikhoz inkább a tömegközlekedést használják.

Ezzel szemben áll az az érvelés, hogy az olcsó tömegközlekedés félreinformál és kielégíthetetlen közle-



kedési igényeket generál, szükségképpen alacsony színvonalúvá válik, és nem vonzza, hanem éppen, hogy taszítja mindazokat a közlépretegeket, akiknek módjuk van más megoldást választani. Márpedig *az egyéni közlekedés csökkentéséhez éppen az autós társadalom számára kellene elfogadható alternatívát kínálni*, ami csak egy kulturált és magas színvonalú, de ennek megfelelően nem olcsó tömegközlekedés lehet.

A másik álláspont szerint *általában a közlekedésnek kell piaci árszintre kerülnie*, hogy a nemzetgazdaság szembesüljön a távolság leküzdésének tényleges társadalmi ráfordításaival. Ez társadalmi szinten egyrészt arra kell vezessen, hogy megszűnjék az a közlekedéssel szemben támasztott túlkereslet, amelyik abból adódott, hogy más tevékenységek ellátása kiváltható volt az olcsó közlekedéssel, (pl. iskola-, vagy tanács körzetesítések), másrészt arra, hogy a területi szerveződésekben újra érvényre jusson a közelség (visszafordítva a városi funkciók széttagozásának vagy a helyi bolthálózatok megszűnésének tendenciáit). Ebben az esetben tehát az *elsődleges intézkedési cél a közlekedéssel szemben támasztott többleti igények leválasztása* (a túlkereslet megszüntetése). Természetesen ezzel nem oldódik meg minden probléma, újak is keletkeznek, de egy irracionális és követhetetlen helyzettel szemben létrejön egy olyan keret, amiben a problémák kezelhetővé válnak, és a szociális vagy üzleti megfontolásból adott dotációk mértéke és címzettje világossá tehető.

Az ellenérvek elsősorban arra vonatkoznak, hogy a rendszer a túlkereslet leválasztásakor *szociális feszültséget generál*: elsődlegesen azokat szelektálja ki, akik nem képesek megfizetni a valós közlekedési ráfordításokat.

### 3.3. Szabad-e megszüntetni vasúti mellékvonalakat?

*Az egyik álláspont* azzal érvel, hogy a vasúti szállítás tonnakilométerre vetített fajlagos szállítási költség- és környezeti kibocsátási mutatói sokkal jobbak, mint a közúti közlekedésé. A mellékvonalak valaha gazdaságosak voltak, csak a (drága és szennyező) közút versenye tette őket gazdaságtalanná. Ezt a versenyt a közúti fuvarozást támogató rejtett dotációk és a közúti pályaköltségek figyelembevételének a hiánya ma is egyenlőtlené teszi, továbbá a környezeti externális költségek mindkét esetben figyelmen kívül hagyása is a közútnak kedvez. Emellett egy szárnyvonalat nem lehet önmagában megítélni: az az áru, amit ott nem raktak vagonba, sokszor a fővonalat is el fogja kerülni. Ezen kívül, a térség szempontjából a vasútvonallal, illetve vasútállomással való rendelkezés nem csak rangot, de potenciális fejlesztési lehetőséget is jelent, így a vasút megszűnése éppen a felzárkózás lehetőségétől fosztja meg a hanyatló vidéket. Végül az érvek harmadik csoportja arra vonatkozik, hogy fáziskésésben vagyunk, és

miközben nálunk gazdaságtalannak mutatkoznak vasútvonalak, addig a fejlett országokban a vasút a reneszánszát éli, új vasútvonalak épülnek.

*A másik álláspont* arra utal, hogy a vasúthálózat a szekerforgalom korában épült ki, és ennek megfelelő vonal- és állomás sűrűséggel fedte le az országot. A mai eltorzított kalkulációk és versenyfeltételek korrigálása nagyon fontos területeken, a város-környéki, az országos és a nemzetközi forgalom esetében vissza kell, hogy adja a vasút versenyképességét. Ugyanakkor nem képzelhető el, hogy a gépkocsi-fuvarozás hatékonysági tartománya bármiféle korrekció és a legigénytelenebb tömegáru esetén is annyira szűk területre (max. 15-20 km-es szállítások) korlátozódjon, mint valaha a lovas kocsié. Tehát miközben mindent el kell követni, hogy a magisztrális és a fővonalai szállításokban érvényesüljön a vasút előnye, ennek hátterében egy sokszínű, sokféle tulajdonban lévő, korrekt versenyfeltételekkel működő kistérségi gyűjtő-elosztó rendszerre van szükség, aminek a konkrét kérdéseiben piaci impulzusok és a helyi társadalom egyéb preferenciái alapján helyi szinten kell tudni mérlegelni a hálózatok megtartására vagy fejlesztésére vonatkozó prioritásokat. Ebben esetenként személy és áru fuvarozásban egyaránt kihasználatlan és perspektívájában reménytelen vasúti szakaszok felszámolása is beletartozhat.

### 3.4. Elfogadható alapelv-e a logisztika, valamint a logisztikai központ?

*Mellette szóló érvek.* A környezetvédelem prioritásainak megfelel és ezért egy környezetorientált közlekedéspolitikára számára pártolható elv az intermodalitás elősegítése akkor, ha ennek révén biztosíthatóvá válik, hogy a módválasztásnál érvényre jussanak a környezeti szempontok. Tehát támogatjuk azokat a szervezési módszereket, amelyek segítségével *a tranzitforgalom áramlási csatornába koncentrálható, ahol a módválasztással és más eszközökkel a környezeti káros hatások minimalizálása rentábilissá és ezért reálissá válik.*

Másrészt a logisztikai szervezési elvek átfogó alkalmazása lehetőséget biztosít arra, hogy ennek keretében a szállítási lánc és az általa támogatott tevékenység minél nagyobb része legyen egységes rendszerben kezelhető. Ezzel a szorosán vett szállítási teljesítménynél átfogóbb, a keresleti igények szempontjából relevánsabb minőségi szempontok kerülnek előtérbe, és ezen keresztül a szolgáltatók és a szolgáltatást igénybevevők szempontjai és érdekeltége is közelebb kerülhet egymáshoz. A szállítás részévé válhat egy átfogó szolgáltatásnak, ahol a szervezést végző *fuvarozási fővállalkozónak a szállítással való takarékoság is beépülhet az érdekviszonyába.* Ezt elősegítendő, nagyon fontos a szabályozásbeli, a tulajdonviszonyokat érintő és az intézményi



feltételeket elemezni, az ellenérdekeltségeket pedig feltárni és kiküszöbölni.

Más, a hálózati kiépülésben előbbre járó infrastruktúra-hálózatok is példázják hasonló típusú fejlődés megindulását. A hagyományos távközlési rendszerek is elkülönült hálózatokként épültek ki, tehát egy adott technológiai megoldáshoz döntően speciális jel, jelhordozó hálózat, hálózati központi, adó-, illetve vevőkészülék tartozott.<sup>4</sup> Az elmúlt évtizedekben a speciális szolgáltatások különösen gazdag választéka alakult ki, vezetékes, vagy vezeték nélküli, ezen belül különböző technológiai megoldásokat (frekvencia, műhold, üvegszál, stb) alkalmazó, jel-, hang-, adat-, kép-, képsor továbbításra alkalmas eljárások tömege. Lassan viszont kezd kikristályosodni egy kompatibilitási szint. Nevezetesen a digitalizálódás képezi a közös nevezőt, és *kulcsszerepet kezd kapni a nagy tömegű digitális jel nagy sebességű átvitelére alkalmas széles sávú információs super-satorna, az ún. "overlay" vagyis lefedő hálózat.*

A távközlésben "globalizálódásnak" nevezik ezt a technológiai kompatibilissé válást, ami tehát nem azonos a környezeti vonatkozásban használt, földrajzi értelemben vett globalizálódással.

*Ellene szóló érvek.* A logisztikai elvek megvalósítására irányuló konkrét törekvések a szervezési elvekhez és a kialakítandó intézményi, tulajdonviszonyokbeli, szakmai feladatokhoz képest túlzott súlyt fektetnek a logisztikai *központok* kijelölésére, kiépítésére. Ezek nagy volumenű, építésre és berendezésekre irányuló beruházási projectek, leginkább a kikötők, repülőterek, autópályák vagy a földalatti megépítéséhez hasonló volumenekkel, költségekkel és azokhoz hasonlító beruházási presszióval. Abban is közösek, hogy a Nagy Korszerűsítéshez, az Európai Felzárkózáshoz szükséges Közérdekű Feladatként sikerült őket megjeleníteni, ami állami garanciát fog biztosítani a beruházásokhoz, ezzel az építők számára stabil üzletet ígérve. Nem lenne csoda, ha ebben a helyzetben az építésben és a pénzek elköltésében érdekelt körök kissé túlterveznék a térséget logisztikai központokkal. *Ebből a szempontból a környezetorientált közlekedéspolitikai rendkívül tartózkodó a logisztikai központok kiépítésére vonatkozó biztatásban.*

A környezetorientált gondolkodásmód másik agyálya, hogy a logisztikai központok kialakítása koncentrált technikai bázisokat jelent és a szállítási-közlekedési kérdéseket technikai oldalról akarja megoldani. A kialakuló szállításoknak a növekedésében válik érdekeltté, kifejezetten ellenérdekelt a szállítási igények csökkentésében, a komplex szolgáltatási igények más módon, tehát *nem szállítások* való kielégítésében.

A *négy dilemma* természetesen a környezetorientált közlekedéspolitikai előkészítésén dolgozó csoport

számára nem csupán vitaalkalmat jelentett, de e vita inspirálólag hatott a javaslatok megtételéhez, a feladatokkal kapcsolatos állásfoglalás kialakításához is. Így végül is mindegyik dilemmát megkíséreltük feloldani és a továbbiak – más kérdések mellett – ezen kérdésekben is állást foglalnak. Ez azonban nyilvánvalóan nem fog megkímélni sem bennünket, sem a döntéshozókat attól, hogy e dilemmák még többször újra felszínre kerüljenek.

#### 4. Közlekedés, környezet, gazdaság, társadalom-helyzetkép és a folyamatok elemzése

A környezettel kapcsolatos gondolkodásban magában is végbement az elmúlt évtizedekben egy jelentékeny eltolódás, mégpedig két dimenzió mentén is. Az egyik az *igénybevétel* → *terhelés* tengely, a másik a *védekezés* → *megelőzés* irány.

Míg a hetvenes években a Római Jelentés fogadtatásában és az olajválság elemzésében az első helyen az *erőforrások kimerülése miatti aggodalom* öltött testet, lassan kiderült, hogy nem annyira az *igénybevételi* oldalon (tehát amit elveszünk a természettől) hanem éppen a *terhelési* oldalon (tehát amit mi teszünk hozzá szennyeződés formájában) jelentkeznek a leghamarabb a korlátok. Az erőforrások kimerülése miatti aggodalmat felváltotta a természet elszennyezési és a *globális teherbíró-képesség kimerülése miatti korlátok* tudatosulása. (Megjegyzendő, hogy ez "demokratikusabb" veszély, mert míg a globálisan kimerülőben lévő nyersanyagokból egy magasabb ár segítségével a gazdagabb országok, úgy tűnhet, hosszabb időre biztosíthatják a *maguk számára* a meglévő készleteket, addig a globális szennyezés hatásai más törvények szerint oszlanak el, így kisebb az esélye a pénzzel való megváltásnak is.)

Úgy a környezet-igénybevételi, mint a környezet-terhelési korlátok figyelembevétele esetében a *környezethasználatra*, azaz a társadalmi tevékenységek és a természeti környezet határfelületén kialakuló jelenségekre koncentrálnak. Az elmúlt évek második jelentős szemléleti eltolódása arra irányult, hogy a környezethasználat mozzanata és a határfelületen való védekezés kizárólagossága helyett a társadalmi tevékenységek teljes folyamatát vizsgáljuk: a *tevékenységi ciklus egészét* próbáljuk környezeti szempontból végiggondolni.

#### 5. A környezetpolitika prioritásai

A tevékenységi ciklusok egészét átfogni kívánó szemléletnek a következménye az is, hogy előtérbe kerülhetett egy *környezetorientált közlekedéspolitikai*

<sup>4</sup> Itt felhasználtam néhány, Dr.Heller Krisztinával való konzultáció során megismert információt és nézetet.



ka megalkotásának az igénye. Magának az erre vonatkozó hazai megbízásnak a létrejötte azt a kedvező változást tükrözi, miszerint a közlekedési tárcánál felismerték, hogy a közlekedési problémák megoldásához nem csak, hogy általában nem mellőzhető a környezeti kérdések tárgyalása, de önmagában nem elegendő egy, a környezeti kibocsátások csökkentésére vonatkozó fejezet beiktatása sem. Azt a tartalmi változást, amit ehhez képest a környezeti orientáció középpontba állítása jelent, jelen környezetorientált közlekedéspolitikai koncepció egésze kívánja demonstrálni.

A korszerű környezetpolitikai prioritások közül, amelyek mind az Európai Unió környezeti dokumentumaiban, mind az ezt vezérfonalként átvevő 1994-ben elkészült hazai *Nemzeti Környezet- és Természetpolitikai Koncepcióban*<sup>5</sup> (Koncepció) megjelennek, egyik alapelv „a környezeti szempontok beépítése a gazdaság folyamataiba” aminek a környezetorientált közlekedéspolitikai kialakítása az egyik úttörő megvalósulásaként is felfogható. A közlekedéspolitikai tartalmi prioritásainak megállapítása előtt célszerű áttekinteni a környezetpolitika további alapelveit is, amelyek bázisul kell szolgáljanak a környezetorientált közlekedéspolitikai fő irányainak a kijelölésekor.

Szorosan kapcsolódik a környezeti gondolkodás elmúlt évtizedeit jellemző és az előzőekben elemzett szemléleti eltolódáshoz, és a Koncepciónak is az első helyen kiemelt alapelveként jelenik meg „a fenntartható fejlődés elve, mint a környezetpolitika központi gondolata”. A fenntartható fejlődés lényege, „hogy a fejlődés folyamatában következetesen egyensúlyra kell törekedni a társadalmi, gazdasági, műszaki és környezeti feltételek között.” Itt említenő az az „etikai felelősség is, hogy olyan fejlődésre van szükség, amely úgy elégíti ki a jelen nemzedék igényeit, hogy az ne veszélyeztesse a jövő generáció életfeltételeit.” Tekintettel arra, hogy a „fenntartható fejlődés” gondolatát (illetve az „egyensúlyra törekvés” értelmezését) igen sokféle indítékból és célból igyekeztek már kisajátítani, aminek következtében a fogalom használata állandóan elhatárolódásokat és magyarázatokat igényelne, a magunk részéről igyekszünk elkerülni a „fenntartható fejlődés” fogalom használatát és nem e bizonytalan tartalmú jelszón keresztül kívánunk üzenni, különösen olyan esetekben, amikor közvetlenül és világosan is megfogalmazható a mondanivalónk. Ehhez segítségünkre vannak a Koncepció további alapelvei.

A környezet védelmére és a kárelhárításra koncentrált korábbi környezetfelfogás megváltozásának egyértelmű kifejeződése és megfogalmazása „a káros környezeti hatások megelőzésének elve”, ami kifejezi, hogy a döntéshozatali folyamatok lehető leg-

korábbi szakaszában kell érvényre juttatni a környezeti szempontokat. Ennek a célkitűzésnek fontos *közbenső lépése a környezeti hatásvizsgálatok* bevezetése, ami a szennyezés, a termék, a technológia sorban visszafelé haladva most már a *beruházási döntések* időszakában juttatja érvényre a környezeti megfontolásokat. Ugyanakkor aláhúzzuk, hogy ennél is jelentősebb lépésnek, és a megelőzés elve fokozott érvényre juttatásának tekintjük az *ágazatpolitikák kialakítási stádiumában*, így a *közlekedéspolitikai* szintjén is megjelenő és nem hatásvizsgálati (tehát nem ellenérdekeltségként, ellenőrzésként érvényesített), hanem közös alapelvek kialakításán nyugvó együttműködést a környezetpolitika és – adott esetben – a közlekedéspolitikai között.

Nagyon fontos, és éppen a közlekedés hosszú távlatra meghatározó hálózati beruházásai esetén fontos alapelv „az elővigyázatosság elve”. A közlekedési hálózatok a ma belátható gazdasági perspektívákon messze túlnyúló távlatra rögzítenek egy térbeli struktúrát, és az elővigyázatosság elve ebben az esetben akkor teljesül, ha a kialakítandó struktúrában el tudjuk kerülni a merev, kényszerű meghatározottságokat, sőt, a jövőbeli döntések számára minél nagyobb szabad teret sikerül nyitva hagyni. A hálózatoknak a jövőbeli igények változása iránt fenntartott *nyitottságaként* fogalmazhatjuk meg a közlekedéspolitikai számára az elővigyázatosság elvének az egyik legfontosabb megjelenését.

Az elkülönült ágazatpolitikák kialakításával és a környezeti elemek elkülönült limitálási igyekezetével járó veszélyek feloldásának szükségességét fogalmazza meg „a környezeti szempontok külső és belső integrálásának az elve”. A környezetorientált közlekedéspolitikai gondolatának egésze, mint egy ágazatpolitikának a környezeti kritériumokkal való integrálása teljes mértékben megfelel ennek az alapelvnek. Ugyanakkor ezen elv gondolkodási rendszerét tovább is kell vinni a *közlekedésen belüli alágazati politikák* belső integrálásának a megvalósítása felé. A környezetorientált közlekedéspolitikai mind a településen belüli, mind pedig a településközi forgalomban kiemelt súlyt helyez a belső integráció, a *intermodalitás* lehetőségeinek a kihasználására. Ugyanakkor a közlekedés egészét a *külső társadalmi folyamatok integráns részeként* tekintve, és nem kizárólagosan közlekedési műszaki eszközökkel kielégíthető elkülönült szolgáltatásként értelmezve, magára a közlekedésre is érvényesnek tekintjük a külső integráció követelményeit is.

Amint arra már utaltunk, a közlekedés- (és egyéb ágazat-) politikákba integrálódó környezetpolitika szükségességét fejezi ki „a környezeti szempontok beépítése a gazdaság folyamataiba”. Ugyanakkor ezen elv kifejtése egy mélyebb szintre lépve, egyben visszautalva a *megelőzés elvére* fellép az esetenként-

<sup>5</sup> Nemzeti Környezet- és Természetpolitikai Koncepció. KTM 1994



ti, utólagos és tűzoltásszerű beavatkozások gyakorlata ellen. Ezt a káros gyakorlatot éppen a termelési tényezők és fogyasztási javak valódi *társadalmi költségeinek* a közgazdasági folyamatokba történő beépítésén keresztül, kiszámítható mechanizmusok kialakítása segítségével kívánja megszüntetni. A környezeti externáliák piaci mechanizmusokon keresztül történő érvényesítését segíti elő a *„szennyező fizet”* és a *„használó fizet”* elve, ami kifejezi a környezeti forrásokat igénybevevő illetve terhelő tevékenységet folytatók felelősségét, beleértve az anyagi felelősséget is. Mindezeket az elveket a környezetorientált közlekedéspolitika átveszi és alkalmazza a közlekedés szabályozásában.

A környezetpolitika alapelveinek ismertetését két, a közlekedés vonatkozásában is alapvető fontosságú *területi viszonyt kifejező* alapelv zárja. A *„szubszidiaritás elve”* azt fejezi ki, hogy az elsődleges felelőséget és a döntéshozatali kompetenciát együttesen a politikai és igazgatási hierarchia lehető legalacsonyabb szintjén kell tartani – mondhatjuk úgy is, hogy *emberközelpben*. A környezetorientált közlekedéspolitika ezen elvet a közlekedési hierarchia *helyi, országos és nemzetközi* szintjeinek tárgyalásakor kiemelt módon figyelembe veszi és az egyik legfontosabb szemléleti megújulást éppen ebben az irányban kívánja érvényre juttatni.

A másik területi alapelv, *„a környezetpolitika regionalizálásának elve”* esetében a Koncepció a *régió* fogalmát az európai folyamat *„határokon túlnyúló”* értelmében fejt ki. Megjegyezzük, hogy a közlekedéspolitika szempontjából nagyon fontosnak tartunk egy általánosabb értelmezést is, miszerint magának a *„területiségnek”* az érvényre juttatását hangsúlyozzuk a közlekedési hálózatok (és általában az infrastruktúra hálózatok) *mennyiségi és közgazdasági* szempontjait kizárólagosnak tekintő szemlélettel szemben. A környezetorientált közlekedéspolitika a területiséget a *környezet* egy fontos dimenziójának tekinti, és ezért is külön gondot fordít rá.

Ezen túlmenően, most már a környezetpolitikai Koncepcióban kifejtett értelmezéssel is összhangban a közlekedési lehetőségek természetes területi egységét a régiók képezik, azaz egyes, a közlekedésföldrajz által értelmezett térségek (hasonlóan például a vízgyűjtő területekhez, ami egy másik fajta környezeti szempontot kínál a regionalizációhoz). A közlekedési struktúrák megértése, és a jövőbeli lehetőségek áttekintése érdekében is fontos visszanyúlni a közlekedésföldrajz *tér- és időléptékéhez*. Másfelől, a közlekedés újabb, nagy magisztrális hálózatait kifejezetten a *régióközi forgalom* léptékét szolgálják, és nem is kezelhetők másképpen, mint *regionális léptékű korridorok* kialakítása segítségével, amelyeknek a helyi élet szintjéhez nincs közvetlen közük, csak *egy közvetítő nemzeti közlekedés-hálózaton keresztül* lehet velük kapcsolatba kerülni.

## 6. A környezeti peremfeltételek és a társadalmi megközelítés viszonya

Míg a küszöbértékekkel való beavatkozás szükségképpen utólagos kontrollként és ezért a környezet és a szolgáltató közötti ellenérdekeltség látszatát keltve jelenik meg, addig a szolgáltatási (közlekedési) folyamat egészébe a folyamatszabályozás elvei szerint beépülő környezeti érdekeltség segítségével felszínre hozhatók a szolgáltatás és a környezetvédelem *közös* érdekei. Az összefonódás olyan erős, hogy a környezet fogalma is módosulni látszik és ma már egyként vonatkozik egy adott tevékenységet övező *természeti* valamint *társadalmi* környezetre. Ennek következtében a környezetorientált szemléletmód egyszerre kíván harmonizálni a természeti illetve a társadalmi környezet által adottságként nyújtott lehetőségekkel, nem elfeledve, hogy a természeti feltételeket nem tudjuk változtatni, míg a társadalmi feltételek hosszabb távon maguk is változnak, idomulnak.

Míg a legtöbb gazdasági tevékenység számára a társadalmi prioritások is adottságnak tekinthetők, a közlekedés, ezen belül a *közlekedési hálózatok kialakítása* esetében a technikai és strukturális feltételeket olyan hosszú időre rögzítjük, hogy nem hagyható figyelmen kívül a társadalmi környezet időközben bekövetkező módosulása. Ezért a *társadalmi környezet* a közlekedéspolitika számára *két különböző környezetet* jelent, attól függően, hogy a következők közül melyik kérdést vizsgáljuk:

- mi az, amit *ma* a társadalom képes elfogadni, illetve
- milyen az a társadalmi környezet, amivel az infrastruktúra, *élettartama során* szembesülni fog.

Még inkább nyilvánvaló a rövid és a hosszú távú kérdésfeltevés megkülönböztetésének a fontossága a *közlekedés és a gazdaság viszonya* esetében. A jelenlegi gazdaság igen határozott igényekkel jelentkezik, miközben semmiféle elképzelésünk nincs arról, hogy az infrastruktúra élettartama során *milyen gazdaságokat* fog kiszolgálni. Egy túlzottan a mai igényekre épülő, nem elég nyitott módon továbbfejleszhető hálózat maga válhat a jövőbeni gazdaság korlátjává. Fentebb láttuk, hogy van egy hasonló döntési helyzetet feltételező környezeti alapelv, az *elővigyázatosság* elve. Ezt célszerű tekintetbe venni ebben az esetben, azaz számítani arra, hogy sok mindent nem tudunk, erre tervezni sem tudunk: de legalább vegyük mindent figyelembe olyan formában, hogy ne zárjuk le a további módosítások és javítások lehetőségeit egy túl merev kialakítással. Ezt az alapelvet és a *nyitottság követelményét nem csak az infrastruktúrafejlesztés tartalma szempontjából, de a közlekedéspolitikai koncepció készítését illetően is célszerűnek tartottuk munkánk során szem előtt tartani.*

Meg kell említeni egy *hosszabb távú érték-eltolódási folyamatot* is, ami korántsem zárult még le. Ennek keretében a közlekedésre vonatkozó elvárások eltolódása is le kell, hogy képezzen egy paradig-



maváltásként jelzett változást. Ennek jellemzői közé tartozik a megrendült bizalom a tudományosan kitűzhető célokban, a bizonytalanság tudomásulvétele. Ennek következtében az adott célra (forgalomra, gazdasági elhatározásra stb.) optimalizált közlekedés kialakítása helyet a korábnál nagyobb szerep jut a *nyitott, flexibilis, többféleképpen folytatható szerkezetek kialakításának*, a döntési tér szabadon hagyásának. Következésképpen az előrebecsült forgalmi igények alapján történő tervezés mellett növekvő szerepet kell kapjon a *hálózatok önfejlődésének és más törvényszerűségeinek a tanulmányozása, a hálózatok, a környezet és a feltárt térség hosszú távú kölcsönhatásainak* a megismerésén alapuló döntéshozatal.

A hagyományos és *szűk értelemben vett közlekedéstervezői szemlélet a közlekedés technikai megoldását tekinti céljának*, illetve az ezt akadályozó körülmények közvetlen elhárítására és kiiktatására törekszik. Ennek keretében a környezetet – tehát a város szerkezetét, a folyó medrét, a tájat – átalakítja és a létrehozott újabb és újabb problémákat mintegy odébb gördíti, maga előtt tolja. Egy másik, poszt-indusztriális, vagy *humán- és környezetorientált szemléletmód a közlekedés egészét általánosabb társadalmi, területi, gazdasági és természeti összefüggésekbe kívánja beágyazni*, és a város életét, a gazdaság működőképességét, a környezettel való harmóniát kívánja biztosítani, esetenként ennek alárendeli a közlekedés szerepét. Ehhez az értékrendszerhez is ki lehet alakítani szakszerű és műszakilag korrekt közlekedési megoldásokat. Fontos feladat, hogy ezek a megoldások a szakmán belül is kapjanak teret, ne pedig, mint kívülről jövő szakszerűtlen beavatkozásokkal álljon vele szemben defenzívában a közlekedési szakma.

A közlekedéssel kapcsolatos szemléletre is kiterjesztve a *helyzetértékelés* igényét, és mintegy kiegészítve a Hivatalos Koncepció tervezet műszaki-gazdasági helyzetfeltárását, rövid leltárat készítettünk olyan, sokszor ki sem mondott közlekedésfejlesztési alaptételekből, amelyeket a környezetorientált gondolkodásmód megkérdőjelez, nem fogad el. Az ezzel foglalkozó, "A hagyományos közlekedéstervezés mítoszai" című fejezetet a Közlekedéstudományi Szemle következő számában ismertetjük. Előtte bemutatunk olyan fejezetrészeket, amelyek jól érzékeltetik, hogy a környezeti kérdéskört a tanulmány igen szélesen értelmezi és a *makrogazdaság* vagy a *foglalkoztatás* szempontjait sem kívánja megkerülni, csakúgy, mint a *társadalmi elfogadás* problémáját.

## 7. A nemzetgazdaság szerkezetének változásai

A nemzetközi irodalomban célszerűnek tartják az infrastruktúra hatásait *területi/nem-területi* alapon kettéosztani. Ha tovább akarjuk részletezni a hatások

kat, akkor a területi hatások közé kell számítanunk a *környezeti, a regionális gazdasági és lokális társadalmi* hatások többségét, míg a *nem-területi* csoportba főleg gazdasági, makrogazdasági elemek kerülnek (regionálisan aggregált gazdasági mutatók, versenyképesség, termelékenység, foglalkoztatottság stb. ld. 8. pont). Itt először a közlekedéshálózatnak a gazdaság területi szerkezetét érintő hatásait tárgyaljuk.

### 7.1. A gazdaság területi szerkezetének változásai: helyi érdekek, nagy léptékű korridorok

A közlekedési infrastruktúra területi hatásaival foglalkozva először a *közlekedési pályákat* oszthatjuk két részre: a *nyílt pályaszakaszok* a közvetlenül érintett térség számára inkább negatív hatásokat közvetítenek, míg a pozitív regionális hatások a hozzáférési pontokon alakulhatnak ki. Történetileg nyomon követhető egy eltolódás, amely fokozatosan játszódott le a *mindenütt hozzáférhető* közlekedési pályáktól az egyre ritkábban elhelyezkedő, de ott *koncentrált hatást kiváltó csomópontokkal* rendelkező pályák kialakulása irányában.

A *csomópontokat* a közlekedésföldrajz *primer, szekunder és terciér* csoportokba sorolja. Primernek nevezzük azokat a pontokat, amelyek jelentőségét közvetlenül a *közlekedés-földrajzi helyzet* (kapu, fok, hágó) alapozta meg. A közlekedési *áramlatok találkozásaként* kialakult csomópontok *szekunder* jellegűek, míg azok a forgalmi csomópontok, amelyeket a közlekedés *üzemi funkciói* hívnak életre a terciér csoportba tartoznak. Napjainkban mind a közlekedés magisztrális pályái, mind pedig az általuk létrehozott csomópontok egyre inkább *nagyipari-nagyüzemi jellegű* öltönek, és ennek megfelelően elkülönülnek a mindennapi élet (lakás, üdülés, bevásárlás, oktatás, szabadidő stb.) tereitől.

A hagyományos közlekedés *funkcionális szempontból* egy adott térséghez képest három fontos formában viszonyul: belülről *feltárja* a szóban forgó térséget (ellátottság), kívülről *ráhordja* a forgalmat (*megközelíthetőség*), illetve *áthalad* a térségen (*transzit*). Újabban a nagy forgalmú pályák és a lokalitás viszonyában fontossá válik egy negyedik szempont: nevezetesen, hogy a tranzit áramlatok *ne* is kerüljenek közvetlen kapcsolatba a térséggel (*elkerülés*). Ahogy a térségek fejlettségének megítélésében egyre nagyobb szerepet kapnak a környezeti tényezők, ebből a szempontból nem a *nagyobb*, hanem éppen a *kisebb* helyi forgalom számít előnyösnek.

Ezekre az általános elvekre alapozva a környezetorientált közlekedéspolitikai pontosan azokat a pozitív nemzetgazdasági hatásokat kívánja elősegíteni, amelyek a helyi életkörülmények javításában, a különböző településeken lakó ember mikrovilágában válnak láthatóvá. Ez egyrészt *helyi szinten jobb szolgáltatások* nyújtását feltételezi (általá-



ban, de a közlekedés részéről is), másrészt pedig *védelmet* a helyi szintet csak kényszerből használó, de nem oda kívánczó ipari méretű forgalom világával szemben. Amíg nem csökkenthetők a forgalom ártalmai addig legalább csatornázni kell ("iparterületre szorítani"), azaz minél inkább mentesíteni tőle az életteret) de tudjuk, épp az ipar példáján, hogy az elkülönítés csak ideig-óráig nyújt megoldást, és az összes kibocsátást nem csökkenti.

A nagytérségi kapcsolatok infrastruktúrája határozza meg talán a leghosszabb időre a térszerkezetet. A ma kiépülő közlekedési csatornák a jövő század gazdaságnak az igényeit szolgálják ki – vagy a lehetőségeit szűkítik be. A közlekedéspolitikai a helyi kapcsolatok és hálózatok fejlesztését elsődleges fontosságúnak tekinti, ami nem rendelhető alá semmiféle nagy léptékű és régióközi kapcsolati igénynek, sem a pénzek prioritását illetően, sem a forgalmi viszonyok prioritását nézve. Ez azt jelenti, hogy a régióközi kapcsolatokat fejleszteni kívánó (és annak finanszírozását is biztosító) tervezeteket is a helyi érdekviszonyok kontextusában is mérlegelni kell, akkor is, ha a helyi fejlesztések ma még lassabbak, késnek.

### 7.2. A gazdaságszerkezet változása: szolgáltatás és informatika

A már érintett szolgáltatások témája átvezet a nemzetgazdaság *nem-térbeli* értelemben vett szerkezetének a megváltozásához. A környezetorientált közlekedéspolitikai egyrészt feltételez egy szerkezeti eltolódást, másrészt maga is hozzájárul a gazdaság ágazati szerkezetének az ipartól a szolgáltatások irányába történő elmozdulásához (1. ábra).

A közlekedéspolitikában a logisztikai megközelítésnek mindig a szoftver, szellemi, szervezési oldalát hangsúlyoztuk: előbb gondolkodni, csak azu-

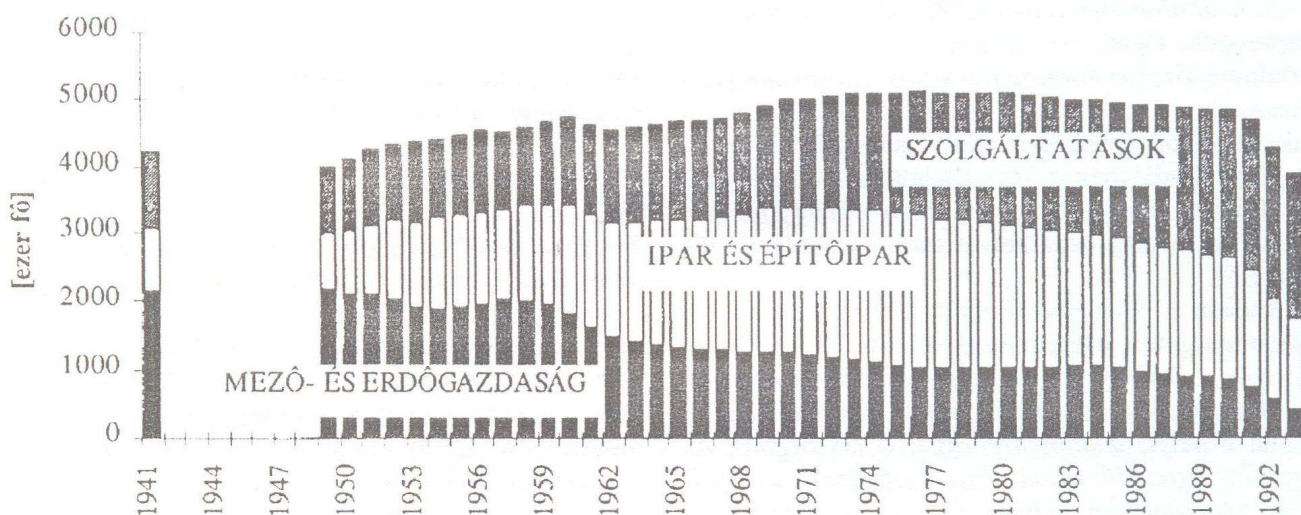
tán szállítani. A nagy anyag- és energiamozgással és felhasználással járó tevékenységek szállítással történő feltétlen elősegítése helyett inkább a mozgáshoz társuló reális (gazdasági és externális) költségek érvényre juttatását és ezen keresztül a helyi, kis távolságokon belül kielégíthető célok felértékelését szorgalmazzuk. Az információáramlás elősegítése egyfelől bizonyos közlekedési igények kiváltását hozhatja, de ennél is nagyobb jelentőséget tulajdonítunk az *informatikával áthatott közlekedésnek*, ahol az információtömeg kezelésének egységességén keresztül jutunk el az *intermodalitás* természetes alkalmazásához.

Másrészt az információáramlás kiteljesedésétől várjuk a szállításhoz fűződő tényleges indokok jobb áttekinthetőségét és ezáltal a lehetőséget a mérlegelésre egy adott szolgáltatási tartalomnak szállítással, vagy *nem-szállítással* történő kielégíthetősége között. Az információ ebben az esetben is egységesítő kapocs, de nem különböző közlekedésen *belüli* alternatívák között (útvonalválasztás, intermodalitás), hanem közlekedési és közlekedésen kívüli lehetőségek között ("*interdiszciplinaritás*").

### 8. A foglalkoztatottság alakulása

Nagyon gyakori, hogy nagy volumenű konkrét közlekedésfejlesztési beruházások *mellett* is a beruházásban érdekelték elsősorban makrogazdasági érveket mondanak, mintegy demonstrálandó, mennyire a köz javát szolgálja a fejlesztés. Erre a célra közkézen forognak kész minták. A leggyakoribb *nem-térbeli* jellegű érvek a következőkben foglalhatók össze:

- "A hiányos infrastruktúra a termelés-szolgáltatás akadályát képezi, ezért a hiányok kiküszöbölése a gazdaság fellendítésének elkerülhetetlen kiindulása kell legyen."



Forrás: KSH adatok

1. ábra A szolgáltatásban foglalkoztatottak aránya Magyarországon is 54 %-ot ért el



- “Az infrastruktúra fejlesztése mérsékelten importigényes, ez a hazai gazdaság illetve a kereskedelmi mérleg szempontjából előnyös.”
- “Az infrastruktúra fejlesztése és működtetése munkaerő-igényes, ezért hatása a foglalkoztatás szempontjából előnyös.”
- “Az infrastruktúra fejlesztése a termelő szférán belül jelentős keresletet vált ki, beszállítókat hoz kedvező helyzetbe, ezen keresztül beindítja a gazdaság fellendülését.”

Ezekre az érvekre általában nem lehet sem azt mondani, hogy helytállóak, sem azt, hogy tévesek lennének. Az igaz, hogy bármilyen állami beruházás, tehát a fegyverkezés, kormányzati negyed, vagy börtönök építése is hasonló pozitív tovagyrúzó gazdasági hatással járhat, ez azonban nyilvánvalóan még nem teszi vonzóvá az utóbb említett célokat. Nem kerülhető meg, hogy az infrastruktúrán belül is megkülönböztetést tegyünk, és a tartalma alapján mérlegeljük, vajon egy-egy konkrét létesítménynek mik a hatásai.

Ráadásul számos nagy közlekedési létesítmény esetében a felsorolt gazdaságpolitikai megállapítások tételesen nem is érvényesek. Éppen a legnagyobb beruházások magas technológiai szintjük miatt kevés munkaerőt alkalmaznak, létesítésük tőke- és importigényes, tovagyrúzó gazdasági hatásuk külföldön érvényesül (metróépítés, TGV, autópálya létesítése). Lehet, hogy van, amire ennek ellenére szükségünk van, de nem célszerű alátámasztásukat összemოსni rájuk nem érvényes általános érvekkel.

Természetesen minden beruházás esetében, de különösen az említett legnagyobb és tőkeigényes infrastrukturális beruházások esetében van olyan érdekes csoport, esetleg egész aláágzat, amelyik gazdaságilag is érdekelt a létesítmények megvalósításban. Ezek a csoportok igyekeznek az állami forrásokat, az állami garanciákat az adott beruházásba bevonni. Ezt természetesen megkönnyítené egy olyan általános elv kimondása, hogy az infrastrukturális beruházások általában preferálandók, támogatandók, elősegítendőek. Ilyen általános elv nincs, sőt, vannak tartalmuk alapján kifejezetten káros infrastrukturális létesítmények is, amelyek létesítését a kormánynak, az önkormányzatnak adott esetben kifejezetten meg kell akadályoznia, vagy késleltetnie kell. A konkrét elbírálás és eseti döntés éppen a legnagyobb beruházások esetén nem helyettesíthető általános elvekkel.

Amikor a környezetorientált közlekedéspolitika által támogatott elképzelésekről azt állítjuk, hogy előnyös a foglalkoztatási hatásuk, akkor nem az említett érvelést ismétljük meg. Ellenkezőleg, – éppen a helyi, a munkaigényes, a kiszolgáló, az egyénhez-igazodó – ezek azok a vonások, amelyek miatt munkaerő felvevőnek, és nem munkaalkalom csökkentőnek tartjuk a fejlesztéseket. A nagyipari fejlődésben, az “optimális üzemméret” és más ter-

meléshatékonyasági szempontok segítettek elhithetni, hogy a munkaerőnek a technológiával való helyettesítése vezeti az emberiséget boldoguláshoz. Nem tagadva meg az ipari társadalom és a modernizáció vívmányait, és nem próbálva visszafelé fordítani a fejlődést sem, látni kell, hogy nagyon sok területen, többek között a közlekedésben is tere van az emberibb, személyre szabott szolgáltatásnak, ami munkaigényes is lehet.

### 9. A környezetorientált közlekedéspolitika kialakításával kapcsolatos társadalmi feladatok

E fejezetben azt a kérdést tettük fel, hogy hogyan lehet a közlekedési koncepciót úgy alakítani, hogy az a társadalom tagjai között minél nagyobb támogatottságra találjon.

Már a bevezetőben megfogalmaztuk azt az alapelvet, hogy a közlekedéssel szembeni igényeket egyre kevésbé tekintjük egy “termékre” (szállítási teljesítmény) vonatkoztathatónak, inkább egy szélesebb értelemben vett szolgáltatás iránt megmutatózó keresletnek, amit nemcsak és nem feltétlenül közlekedési eszközökkel kell kielégíteni.

Ezzel a felfogással teljesen összhangban van az az elképzelésünk, mely szerint a közlekedéspolitikai koncepció lényegét is kevésbé az elkészülő “termékben” a bekötött könyvben látjuk megtestesülni, sokkal nagyobb mértékben a közlekedéspolitika alakításának folyamata válik fontossá. Ennek megfelelően a környezetorientált közlekedéspolitika formálásának (és továbbformálásának) lényegi részét képezi a benne foglalt gondolatok terjesztésének és alakításának a módja.

Ennek megfelelően markáns véleményeket és megragadható, emiatt vitatható (arra alkalmas) megfogalmazásokat kívántunk közreadni. Míg az eddigi munka egy szűkebb, mintegy húsz tagot számláló műhely vitáinak eredményeit tükrözi, a továbbiakban folyamatosan bővülő körökben kívánjuk a szakmát, a minisztériumi és önkormányzati döntéshozókat, a politikusokat és a legszélesebb értelemben vett társadalmat, a lakosságot bevonni ezekbe a vitákba.

Az a véleményünk, hogy a környezetorientált közlekedéspolitikai koncepciót most a közlekedéssel foglalkozó szakmának kell tovább formálnia. Ebben az esetben a környezet kérdései iránt érzékeny, a környezeti (-társadalmi) kihívásokat megértő, másfelől a közlekedés, az egyes ágazatok problémáit ismerő, ugyanakkor a megoldás módjait illetően nyitott, széles látókörű emberekre gondolunk, akik készek arra, hogy a kérdések interdiszciplináris oldalról való interpretálását elfogadják, legalább is vitaalpnak tekintsék.

Ugyanezt a nyitottságot kell keresni a többi körben is: a döntéshozók illetve a társadalmi szervezetek oldaláról. Természetesen ennek azzal kívánunk



elébe menni, hogy a magunk részéről sem tekintjük az eddig összefoglaltakat kinyilatkoztatásnak vagy változtathatatlan alapnak. Készek vagyunk a véleményünket védeni, ugyanakkor tudjuk, hogy a viták számunkra is tanulási folyamatot fognak jelenteni, és a tanulságok nyomán jobban kikristályosodó szempontok mentén változni fognak egyes nézeteink.

Nyilvánvaló, hogy minél szélesebb körben, helyi társadalmi csoportokban zajlik majd egy megbeszélés, annál kevésbé marad elvont és elvi és annál inkább konkrét helyi problémák szintjére kerül a vita súlypontja. A konkrét kérdések kapcsán vizsgálják az elvek, és ebben az esetben már a közlekedéspoli-

tika bele fog folyni a közlekedési tárgyú döntéshozás, a közlekedésfejlesztés aktuális kérdéseibe. Ez azonban nem baj, és ezen a szinten ugyanannyit lehet tanulni, mint az elvi vitákban.

A környezetorientált közlekedés esélyei akkor nőnek, ha mindazon érdekelték bevonhatók a döntési folyamatokba, akiknek érdekük fűződik a jobb környezethez. Ez elősegíthető, létrehozva azokat az egyeztetési metódusokat, eljárásokat, melyekben a különböző csoportok érdekei megjelennek.

A környezetorientált közlekedéspolitika tartalmának ismeretására a Közlekedéstudományi Szemle következő számában visszatérünk.



## Résumé

- Tamás Fleischer: La conception de la politique des transports Hongroise dans un ordre de valeurs orientée pour l'environnement Partie I.** ..... 345  
L'auteur présente un programme de la politique des transports élaborée par un groupe de travail, qui est prédestinée à entreprendre de produire une harmonie entre les exigences et les conceptions relatives à l'environnement et aux transports.
- Dr. Pál Vaszary: Le principe physique de la ligne ferroviaire dans l'enseignement supérieur** ..... 356  
L'auteur constate, s'il était fait prendre conscience la nature absolue de l'accélération, la théorie de la ligne pourrait reposer sur une base uniforme et nous ne devrions parler de la bipartition de sa discipline.
- Dr. Enikő Legeza: La qualité de la logistique** ..... 361  
L'auteur explique l'importance de la qualité de la logistique et recommande des indices pour la mesure de la qualité.
- Károly Varga: L'industrie nationale de fabrication de véhicules sur le salon technique Industria '95-Tansexpo'** ..... 365  
L'auteur présente les véhicules et les groupes fabriques dans notre pays présentés sur le salon organisé dans la ville-marché de Kőbánya à Budapest.
- Károly Orosz: De la locomotive à vapeur à l'électrotechnique. La formation d'ouvrier qualifiés est vieux de 100 ans** ..... 372  
L'article présente la modernisation de l'opération de la firme MÁV à l'occasion de la 100<sup>ème</sup> anniversaire du commencement de la formation d'ouvrier qualifiés de la MÁV et le développement de la formation professionnelle étant en connexion étroite avec celle.
- MÁV-INFO: Les objectifs stratégiques de la MÁV** ..... 378

## Summary

- Tamás Fleischer: The Hungarian transport policy in an environmentally oriented scale of values Part I.** ..... 345  
The author presents a program of the transport policy elaborated by a working group, which is intended to create harmony between the requirements and ideas related to the environment and the transport.
- Dr. Pál Vaszary: The basic physical principle of the railway tracing in the higher education** ..... 356  
The author states that if the nature absolute of the acceleration would have been realized in ourselves, then the theory of tracing could rest upon a uniform basis and we should not speak about the splitting in two of the discipline of it.
- Dr. Enikő Legeza: The quality of the logistics** ..... 361  
The author explains the importance of the logistics' quality and recommends indices for measuring it.
- Károly Varga: The domestic vehicle manufacturing industry in the Exhibition Industria '95-Transexpo** ..... 365  
The author presents the vehicles and main components produced in our country shown in the exhibition organized in the market town of Kőbánya in Budapest.
- Károly Orosz: From the steam locomotive up to the electrotechnique. The training of industrial and trade apprentices in 100 years old** ..... 372  
The article presents the modernization of the operation for the MÁV on the occasion of the 100 years anniversary of the beginning of the training of industrial and trade apprentices of the firm MÁV and the development of the professional training connected closely with it.
- MÁV-INFO: The strategic objectives of the MÁV** ..... 378

## Zusammenfassung

- Fleischer, Tamás: Die ungarische verkehrspolitische Konzeption in umweltorientierter Wertordnung, Teil I.** ..... 345  
Der Autor stellt eine durch eine Arbeitsgruppe erarbeitete verkehrspolitische Konzeption vor, welche berufen ist anzustreben, daß diese unter den auf die Umwelt und den Verkehr beziehenden Erwartungen, Vorstellungen Harmonie herstellt.
- Dr. Vaszary, Pál: Der physische Grundsatz der Trassenführung der Eisenbahnen in dem Unterricht auf Hochschulen** ..... 356  
Der Autor stellt fest, daß wenn man sich die absolute Natur der Beschleunigung bewußt sein wäre, könnte sich die Theorie der Trassenführung auf einer einheitlichen Basis beruhen und sollte es vom Entzweireißen deren Disziplin nicht gesprochen werden.
- Dr. Legeza, Enikő: Die Qualität der Logistik** ..... 361  
Die Autorin gibt in diesem Artikel die Bedeutung der Qualität der Logistik bekannt und schlägt Kennzahlen zu deren Bewertungen vor.
- Varga, Károly: Die heimische Industrie auf der FACHausstellung "Industria '95 Transexpo** ..... 365  
Der Autor gibt die auf der in der Budapester Messestadt in Kőbánya veranstalteten Ausstellung vorgestellten Fahrzeuge und Aggregate der einheimischen Produktion bekannt.
- Orosz, Károly: Von der Dampflokomotive bis zur Elektrotechnik. Die Lehrausbildung auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ist 100 Jahre alt** ..... 372  
Der Autor stellt aus Anlaß der 100-jährigen Jahreswende des Beginns der Facharbeiterausbildung der Ungarischen Eisenbahnen die Modernisierung des Betriebes der Ungarischen Eisenbahnen und die Entwicklung der damit in enger Beziehung bestehenden Facharbeiterausbildung vor.
- MÁV-Info: Die strategischen Ziele der Ungarischen Eisenbahnen** ..... 378



**KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE**  
a Közlekedéstudományi Egyesület lapja

A lap megjelenését támogatják:  
KÖZLEKEDÉSI MÚZEUM, KÖZLEKEDÉSI  
FŐFELÜGYELET  
KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET,  
MAHART, MALÉV, MÁV, PRO RENOVANDA  
CULTURA HUNGARIAE ALAPÍTVÁNY,  
UVATERV, ÉPÍTÉSI FEJLŐDÉSÉRT ALAPÍTVÁNY  
VOLÁN vállalatok közül: AGRIA, ALBA, BORSOD,  
DUNATRANS KFT., HAJDU, KAPOS, KISALFÖLD,  
KÖRÖS, NÓGRÁD, TISZA, VOLÁBUSZ,  
VOLÁNCAMION, VOLÁN-TEFU RT.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE  
RUNDSCHAU  
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES  
COMMUNICATIONS  
Orange de la Société Scientifique  
des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS  
Monthly of the Scientific Association  
for Communication

Megjelenik havonta

Szerkesztőbizottság:

RIGÓ ZOLTÁN  
elnök

DR. IVÁNY ÁRPÁD  
főszerkesztő

HÜTTL PÁL  
szerkesztő

Bretz Gyula, Dr. Czére Béla, Dr. Csizmadia Éva,  
Domokos Lajos, Ecsedy Gábor, Dr. Fekete György,  
Dr. Kerkápoly Endre, Dr. Kiss László, Kovács Péter,  
Dr. Rixer Attila, Dr. de Sorgó Tibor, Tánzos Lászlóné dr.,  
Tari László, Dr. Tóth László

A szerkesztőség címe:  
1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Tel.: 343-0565

Kiadja a Közlekedési Dokumentációs Kft.  
1074 Budapest, Csengery u. 15.  
Igazgató: Nagy Zoltán

Terjeszti a Magyar Posta Rt. Előfizethető a hírlapkéz-  
besítőknél és a Hírlapelőfizetési Irodában (Budapest,  
XIII. Lehel u. 10/a. levélcím: HELIR, Budapest 1900),  
ezen kívül Budapesten a Magyar Posta Rt. Hírlapüz-  
letági Igazgatósága kerületi ügyfélszolgálati irodáin,  
vidéken a postahivatalokban.

Egy szám ára 50,- Ft, egy évre 600,- Ft.

Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi  
Vállalat 1389 Bp., Pf. 149.

Szedés és nyomás KÖZDOK Kft.  
Tördelés: Ifj. Nagy Zoltán  
Rotaüzemvezető: Pesti Jenőné

Publishing House of International Organisation of  
Journalist INTERPRESS,  
H-1075 Budapest, Károly krt. 11.  
Phone: (36-1) 122-1271 Tx: IPKII. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency,  
H-1441 Budapest, P.O.Box 44.  
Phone: (36-1) 122-5008, Tx: 22-4525 bexpo

MH-Advertising,  
H-1818 Budapest  
Phone: (36-1) 118-3640, Tx: mahir 22-5341

ISSN 0023 4362

**Tartalom**

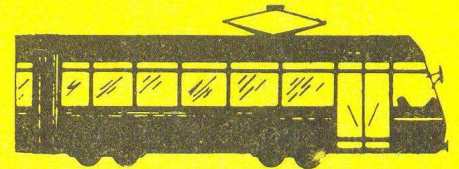
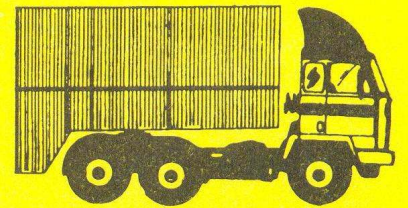
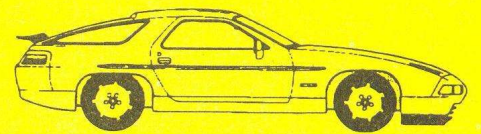
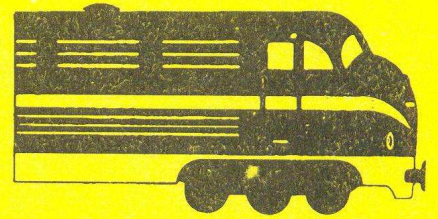
<b>Fleischer Tamás: Magyar közlekedéspolitikai koncepció környezetorientált értékrendben (I. rész)</b> .....	345
A szerző egy munkacsoport által kidolgozott olyan közlekedéspolitikai programot mutat be, amelyik azt hivatott megkísérelni, hogy harmóniát teremtsen a környezetre és a közlekedésre vonatkozó elvárások, elképzelések között.	
<b>Dr. Vaszary Pál: A vasúti vonalvezetés fizikai alaptétele a felsőoktatásban</b> .....	356
A szerző megállapítja, hogy ha tudatosodott volna bennünk a gyorsulás abszolút természete, a vonalvezetés elmélete egységes alapon nyugodhatna és a diszciplínájának kettészakadásáról nem kellene beszélnünk.	
<b>Dr. Legeza Enikő: A logisztika minősége</b> .....	361
A szerző a cikkben a logisztika minőségének fontosságát ismerteti és annak mérésére mutatószámokat javasol.	
<b>Varga Károly: A hazai járműipar az Industria'95-Transexpo szakkonferencián</b> .....	365
A szerző a budapesti kőbányai vásárvárosban rendezett kiállításon bemutatott hazai gyártmányú járműveket és fődarabokat ismerteti.	
<b>Orosz Károly: A gőzmozdonytól az elektrotechnikáig. 100 éves a vasúti iparitanuló képzés</b> .....	372
A cikk a MÁV szakmunkásképzés kezdetének 100 éves évfordulója alkalmából mutatja be a MÁV üzem korszerűsítését és ezzel szorosan összefüggő szakképzés fejlődését.	
<b>MÁV-INFO: A MÁV stratégiai céljai</b> .....	378

**Szerzőink:**

*Fleischer Tamás* okl. építőmérnök, gazdasági mérnök, MTA Világgazdasági Kutató Intézet, főmunkatárs; *Dr. Vaszary Pál* ny. egyetemi tanár, Széchenyi István Műszaki Főiskola; *Dr. Legeza Enikő* okl. közl. mérnök, egyetemi docens, a közlekedéstudomány kandidátusa, BME Közlekedésgazdasági Tanszék; *Varga Károly* okl. közlekedésmérnök, gazdasági mérnök, nyugdíjas MÁV mérnök-főtanácsos; *Orosz Károly* szakképzési főelőadó, MÁV Rt. Vezérgazgatóság Személyzeti főosztály.



# KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE



10

1995. október  
XLV. ÉVFOLYAM