

A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS A FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS DILEMMÁI, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A KÖZÚTHÁLÓZATOKRA

BEVEZETÉS¹

A címben jelzett igen széles merítésű témakör egyes kiemelt csomópontjait a cikk három blokkban tárgyalja. Az első kérdéskört a *fenntarthatóság elveinek* a közlekedéssel kapcsolatos általános megfontolásai képezik, a második blokk néhány, a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével kapcsolatos *kritikai megjegyzést* foglal össze, a harmadik rész pedig *javaslatokat* mutat be a felismert hiányosságok kiküszöbölésének szándékával.

A témakörök közül a hazai gyorsforgalmi hálózat fejlesztésére vonatkozó megfontolásokat kollegáimmal bővebben kifejtettük egy 2001-ben készített tanulmányban, amelynek címe *A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata*. (Fleischer et al. 2001). A tanulmány összefoglalója megjelent a Közlekedéstudományi Szemle 2002. októberi számában (Fleischer et al. 2002), ezért itt igyekeztem az ismétléseket minimális szintre csökkenteni. Azok, akik esetleg további részletek iránt is érdeklődnek, a több mint százoldalas tanulmányt teljes egészében letölthetik a BKÁE Környezetgazdálkodási Intézet kiadványai közül (6. szám) a következő címen: <http://korny10.bke.hu/kti/kiadvanyok.html>

A FENNTARTHATÓSÁG ÉS A KÖZLEKEDÉS EGYES ÖSSZEFÜGGÉSEI

A fenntarthatóság ismert időbeli vonatkozásai mellett a közlekedés kapcsán a fenntarthatóság térbeli összefüggéseire is rá kell irányítani a figyelmet.

A fenntarthatósággal a legtöbbször *időbeli* kérdésként foglalkozunk. A fenntarthatóság lényeges eleme, hogy *ne éljük föl a rendelkezésre álló javakat a jövő nemzedékek előtt*. Ezt a megközelítést tulajdonképpen a Bruntland-bizottság „Közös jövőnk” jelentése terjesztette el 1987 óta, és még tömörebben úgy is összefoglalható, mint az *intergenerációs szolidaritás* követelménye.

Ritkábban esik szó arról, hogy a fenntarthatóság szempontjából hasonlóan fontos szerepe van az *intra-generációs viszonyoknak* is, vagyis az egyidőben élők között kialakuló kapcsolatoknak; jöllehet e kérdéskör egyes metszeteivel, a szociális, kulturális, regionális stb. összefüggésekkel különböző nézőpontból számos tudományág foglalkozik. Azt mindenképpen érdemes külön hangsúlyozni, hogy az intra-generációs viszony *kétirányú*, szemben az intergenerációs szolidaritás egyirányúságával, aszimmetriájával. Kései utódaink ugyanis, akiknek a sorsáért aggódunk, semmit sem tehetnek a mi érdekünkben, (ahogy persze mi sem tehetünk semmit a korábban élt generációkért). Ezzel szemben intra-generációs összefüggésben egyrészt megfogalmazható a *térbeli szolidaritás* követelménye az időbeli mintájára (azaz ne éljük fel a javakat mások előtt, úgy éljünk, hogy ezáltal ne lehetetlenítsük el mások életkörülményeit); de a viszony ezzel nem zárul le, hiszen a kapcsolat fordítottja is előfordulhat, nevezetesen, hogy *mások* életmódja kezdi el korlátozni a *mi* lehetőségeinket. Ezért az *intra-generációs szolidaritás* mellett a fordított irányú elővigyázatosságra is fel kell készülni, amit itt *intra-generációs önvédelemnek* vagy *térbeli önvédelemnek* nevezünk el.

A fenntarthatóság előfeltételeinek e két térbeli iránya közül, úgy tűnik – talán az intergenerációs szolidaritással való párhuzamossága miatt –, még mindig több szó esik a térbeli szolidaritás szükségességéről és sokkal kevesebb a térbeli önvédelem lehetőségéről, az ezzel kapcsolatos tennivalókról.

Manuel Castells (Castells 2000) vezetett be egy minden bizonnyal megalapozó jelentőségű fogalompárt, ami jól elősegíti a térbeli fenntarthatóság e tartományának a megértését. Castells értelmezi a *helyek terét*, ami éppen fenntarthatósága érdekében szorult védelemre az *áramlások teréhez* képest. ‘Helyek terén’ a bennünket fizikailag körülvevő teret, vagyis azt a mindennapi környezetünket kell érteni, aminek számunkra jelentése és jelentősége van. Az ‘áramlások tere’ az erre a környezetre gyakorolt külső hatásokat hordozó erőter. Félreértések elkerülése végett rá kell mutatni arra, hogy Castells védelem címén nem elzárkózást ajánl, vagyis nem azt, hogy kizárjuk a külső hatásokat vagy hogy akadályozzuk meg minden belső változás létrejöttét; hanem az összhang és a mérték szükségességére figyelmeztet. A külső hatások csak olyan mértékig fogadhatóak, amennyire a belső struktúrák ehhez alkal-

mazkodni képesek; vagy megfordítva, egy adott külső hatás fogadására a belső struktúrákkal fel kell készülni. A túl erős és túl hirtelen érkező külső hatások nem szolgálják, hanem felbomlasztják a belső struktúrákat, éppen ennek ellenében van szükség a védelemre.

Ez a teljesen elvontnak tűnő megközelítés nagyon is fontos gyakorlati tennivalókra figyelmeztet bennünket akkor, amikor közlekedési hálózatokról kezdünk gondolkozni. A *helyek tere* és az *áramlások tere* egyaránt lefordítható ugyanis egy régió közlekedési és gazdasági kapcsolataira: nevezetesen a helyek terét a *térségen belüli kapcsolatrendszerek* képesek megfelelően feltárni, ellátni, megerősíteni; míg az áramlások tere számára a *térséget megközelítő, az azon áthaladó, továbbá a térséget elkerülő* pályák nyújtják a mozgás fizikai lehetőségét. Mind a 'terek' mind a 'pályák' kategorizálása azonban relatív: ami a *régió egésze* számára belső kapcsolat, az *egy település* szempontjából külső megközelítés vagy akár tranzitforgalom is lehet: ennek megfelelően sem a 'helyek tere' sem az 'áramlások tere' nem abszolút kategóriák. Éppen ezért még elvileg sem lenne lehetséges teljes és egyoldalú prioritást megfogalmazni közöttük valamelyik javára.

A helyek terének az áramlások terével szembeni védelme a kapcsolatrendszerek szempontjából azt jelenti, hogy a *külső kapcsolatok kiszolgálása, kiépítésének mértéke e szint fontosságának maximális elismerése mellett sem szakadhat el attól a mértéktől, ahogy a belső kapcsolatrendszerek az adott térséget belülről ellátni képesek*. Az ezzel kapcsolatos feltételek elméleti követelményként is megfogalmazhatók (Fleischer 2001), itt a továbbiakban a gyorsforgalmi hálózatokkal kapcsolatos megfontolásokra térünk ki. Előtte azonban alább a fenn-

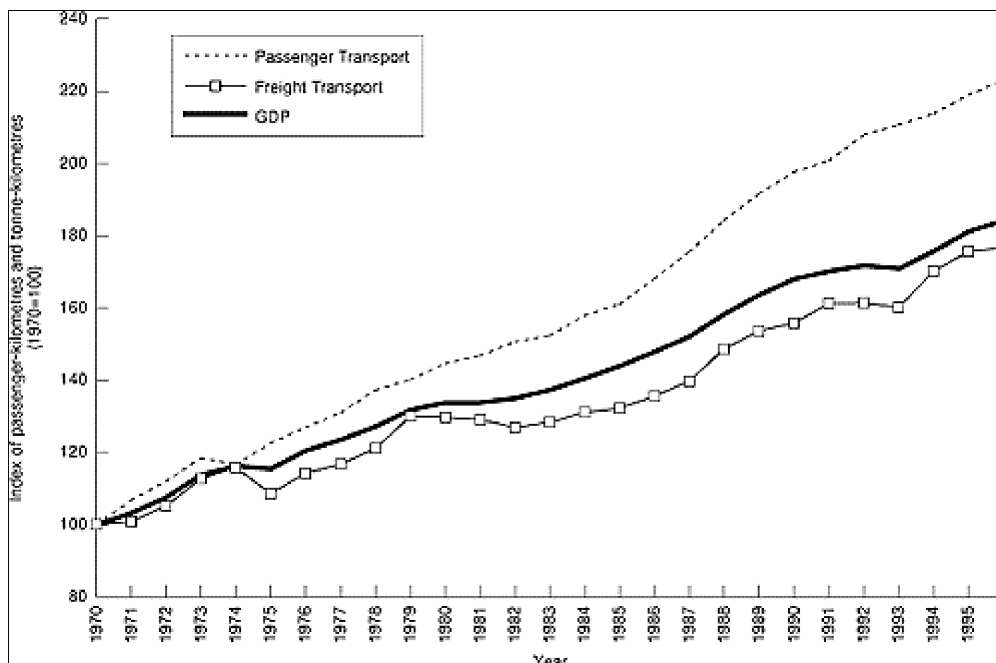
tarthatóság és a közlekedés két másik aktuális összefüggésére hívjuk még fel a figyelmet.

A fenntarthatóság a közlekedésben nem azonosítható a mobilitás mértékének a fenntartásával, a forgalom mennyiségi növekedésének a megőrzésével

2001 szeptemberében jelent meg az Európai Unió új közlekedéspolitikája „Ideje határozni” címmel (Time to Decide 2001).

Ez a dokumentum áttekinti az Európai Unió közlekedésének helyzetét, problémáit, és azokat a végső soron sikertelen erőfeszítéseket is, amelyek az elmúlt évtizedekben arra irányultak, hogy az infrastruktúra folytonos bővítése lépést próbáljon tartani a forgalom mindenkori növekedésével. Ennek alapján megfogalmazza azt a fontos megállapítást, miszerint a jövőben nem tartható fenn az a gyakorlat, hogy a továbbra is kívánatosnak tekintett gazdasági növekedéssel együtt, hozzá hasonló ütemben emelkedjen a forgalom nagysága. Ez nem tekinthető vadonatúj felismerésnek, hiszen környezetvédelmi programok, így az EU 5. Környezetvédelmi Akcióprogramja is már korábban felvetette ezt a problémát. Az azonban fontos előrelépést jelent, hogy ezúttal maga a *közlekedési fejlesztések alapjául szolgáló* dokumentum épül arra a megállapításra, hogy esetenként nem lesznek elkerülhetők bizonyos, a *forgalom csökkentésére irányuló* beavatkozások.

Ebben a kérdéskörben sajnos két teljesen eltérő értelmezésben terjedt el a „fenntartható mobilitás” fogalom használata. A fentiekkel összeegyeztethető értelmezésben a fenntarthatóság követelménye a mobilitás lehetőségeinek a szűkítését



Forrás: EU Transport in Figures – Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

1. ábra. A személyforgalom (- - -), a GDP (-) és a teherforgalom (-o-) relatív növekedése az 1970 évi értékekhez képest az EU tagállamaiban.

jelenti, vagyis olyan megoldások keresését, ahol a közlekedés iránti *minőségi igények kielégítése* kerül előtérbe, és elkerülhetővé válik a forgalom állandó növekedése. Ezzel szemben terjedőben van a fogalomnak egy ezzel homlokegyenest ellenkező használata, amikor is *a mai értelemben vett mobilitás fenntarthatóságát* szeretnék a megfogalmazók a fenntartható mobilitás fogalmába beleértetni.

Ez az utóbbi értelmezés jelenik meg a magyar közlekedéspolitikai felülvizsgálatának legújabbban vitára bocsátott verziójában is, amely 2002 augusztus 5-i dátummal jelent meg a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapján. (A szöveg egyébként a hazai felülvizsgálati folyamat 2001 augusztusában, tehát az EU közlekedéspolitikája közzététele előtt készített vitaanyagának csekély mértékben módosított formája.) Rögtön a dokumentum első bekezdéséből idézhető a kérdéskörrel kapcsolatos felfogás: „A mobilitás növekedése ma már világjelenség. [...] Ugyanakkor a közlekedés környezeti károkat okoz, emberi életet és egészséget veszélyeztet. A két oldal között ellentmondás feszül. Ennek az ellentmondásnak a feloldása, kiegyensúlyozása a közlekedéspolitikai feladata: hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani.” Látni kell, hogy a „növekvő mobilitási igények kielégítése” mint cél, akkor is gyökeresen ellentmond a forgalom csökkentését célzó uniós megfogalmazásnak, ha mind a kettőt megpróbáljuk „fenntartható mobilitás” címmel illelni.

Miközben a hazai közlekedéspolitikai tervezet is széleskörűen kitér a környezet figyelembevételére, a közlekedésből származó káros kibocsátások csökkentésére, az anyag szerzői láthatóan vonakodnak elfogadni azt a tanulságot, miszerint e lépések szükségesek, de nem elégségesek, és *fenntartható életkörülmények* csak akkor biztosíthatók, ha a forgalom állandó növekedésének is sikerül gátat vetni. A forgalom csökkenésére irányuló célkitűzés kényszeres háritása nyilván összefügg azzal a felfogással, miszerint a forgalomból származik a közlekedésben dolgozók jövedelme, és ezért a forgalom csökkenése a feladatok csökkenésével és a jövedelem csökkenésével fenyegeti az ágazatot. Ez a következtetés azonban téves: érdemes az élelmiszer-termelésre utalni példaként. Az élelmiszer fogyasztása a fejlettség egy bizonyos fokán mennyiségileg nem nő tovább, sőt csökkenni kezd. Ez a tény azonban egyáltalán nem jelenti azt, hogy az élelmiszer-előállítás jövedelmezősége csökken le: éppen ellenkezőleg, a feldolgozottság, a minőség, a változatosság biztosításán, az egészséges körülmények ellenőrzésén keresztül számos új szolgáltatás épül be a korábbi termelésbe, ami mind eladhatóvá válik és éppen, hogy növeli a bevételeket.

Közlekedési vonatkozásban is a minőségi igények szervezett kiszolgáltatásának egy egyáltalán nem olcsóságával kitérő szolgáltatás biztosításának kell a jövőt képviselnie. Kétségtelen, hogy az erre való felkészülés szemléleti váltást is megkíván: többek között annak a belátását, hogy e szolgáltatások kielégítése nem kezelhető elkülöníthető műszaki vagy műszaki-gazdasági feladatként, hanem a közlekedésfejlesztés céljainak integrálódniuk kell a települési, regionális, környezeti, szociális, kulturális és gazdasági célkitűzések egy szélesebb körébe.

A fenntarthatóság a közlekedésben semmiképpen nem vonatkoztatható a korábbi szemléletmód, elképzelések és koncepciók felülvizsgálat nélküli fenntartására

Az Európai Unió új közlekedéspolitikájának egy másik fontos sarokköve, hogy az kiindulásképpen elszámol az 1992-ben kiadott elődjének felemás eredményeivel. Eszerint a korábban elkülönült nemzeti közlekedési piacok összenyitása (a vasút kivételével) sikeresen megtörtént: azonban ennek hatása a verseny növekedése mellett megmutatkozik egyfelől a tarifák olyan alacsony szintre kerülésében, ami már veszélyeztetheti egyes alágazatok jövőjét; másfelől pedig következménynek tekinthető a közlekedési ágakon belül a közút részarányának fokozódó előretörése (amit az EU közlekedéspolitikája egyértelműen problémaként értékel).

Mindenképpen érdemes tanulságképpen rámutatni arra, hogy az „ideje dönteni” új jelszava (ti. az uniós közlekedéspolitikai címe) a szemléleti felülvizsgálat követelményét is magában hordozza. A fentebb már idézett, 2002 augusztus 5-én szakmai vitára bocsátott hazai közlekedéspolitikai felülvizsgálat ebben a kérdésben is, mintha eleve óvna attól, hogy a felülvizsgálatot bárki az alapelvekre is kiterjessze. „A magyar közlekedéspolitikai stratégiai főirányai, figyelemmel az ország sajátosságaira, szellemiségükben megfelelnek az uniós közlekedéspolitikai prioritásainak. Ezt erősíti meg, hogy az Európai Unió Gazdasági és Szociális Bizottsága az 1996-ban OGY határozattal kiadott magyar közlekedéspolitikai hosszú távra megfogalmazott stratégiai főirányaival egyetértett.”

Mindenképpen hangsúlyozni kell, – nem csökkentve a hat évvel ezelőtti dicséret jelentőségét –, hogy az a közlekedéspolitikai természetesen az 1992-es európai prioritásoknak felelt meg és az uniós delegáció is ennek alapján dicsérte meg. Önmagában az a tény, hogy az Európai Unió ma kiigazítandónak tekinti a tíz évvel korábbi törekvéseit, el kellene hogy gondolkodtassa azokat a hazai döntéshozókat, akik a korábbi prioritásoknak való megfelelésre hivatkozva szeretnék a hazai felülvizsgálatot másodlagos szintekre korlátozni. Ezen túlmenően azonban azt is érdemes megvizsgálni az alábbiakban a gyorsforgalmi úthálózatok kapcsán, hogy vajon a magyar közlekedéspolitikai valóban saját érdekeink maximális végiggondolásával vette-e át és alkalmazta az EU idevágó korábbi prioritásait.

KRITIKAI MEGJEGYZÉSEK AZ INTERREGIONÁLIS KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT JELENLEGI FEJLESZTÉSI IRÁNYAIRÓL

A hazai interregionális közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó jelenlegi hivatalos elképzeléseket az alábbiakban három főbb megfontolásból bíráljuk. Az első kritikai megjegyzés az *interregionális szint túlzott előtérbe helyezésére* vonatkozik, a második megállapítás a *tagjelölt országok egymásközötti kapcsolatainak az elhanyagolását* nehezíti, a harmadik észrevétel pedig a Magyarországon belüli *egyik központú közlekedési struktúra további megerősítését* kárhozza. Az elvi problémákhoz további hálózatalkotási tisztázatlanságok adódnak hozzá

a távlati közúti gyorsforgalmi hálózat tervezeténél, amellyel kapcsolatban tételesen felsoroljuk legfőbb kifogásainkat.

Az érvényben lévő hazai közlekedéspolitika értelmezésekor túlzott hangsúlyt kapott az interregionális kapcsolatok fejlesztésének a szintje a helyi és régió belüli kapcsolatok szerepének a rovására

Mind a magyar közlekedéspolitika, mind pedig a tagjelölt országok térségében tervezett folyosórendszerek elképzelései jelentős mértékben merítettek azokból az irányelvekből, amelyeket a most meghaladott Közös Közlekedéspolitika bevezetett. Ezért mindenképpen indokolt, hogy a nemzetközi folyosók áttekintése előtt röviden visszaidézzük az 1992-es dokumentum központi gondolatát.

Az EU 1992-es közlekedéspolitikai dokumentumának fő célja a 'közös hálózatot a közös piachoz' jelszóban foglalható össze. A törekvés tehát a tagországok nemzeti hálózatainak az összekapcsolására irányult, és a Közös Közlekedéspolitika (névének megfelelően) nem foglalkozott egyes országok belső közlekedésének a kérdéseivel, csak a „közös” ügyekkel. A megcélzott szint tehát kizárólag a közlekedés *inter-regionális szintje* volt.

A nemzeti szintű hálózatok összekötésének a legfőbb eszközüül a transzeurópai hálózatok (TEN) kialakítása szolgál. Ennek eszmei alapja, a Nyugat-Európát átszelő folyosókban való gondolkodás a nyolcvanas évekre alakult ki, és a hálózat fő elképzelései 1989-re (strassbourgi csúcs) készen álltak. 1992-ben a TEN célkitűzése bekerült a Maastrichti szerződésbe, 1996-ban pedig irányelvekben erősítette meg az unió az akkorra 14 kiemelt projektként is testet öltő TEN fejlesztésének a szándékát (TEN Guidelines 1996). Struktúráját tekintve azonban a nyolcvanas években kialakult elképzelés nem változott, függetlenül attól, hogy közben leomlott a vasfüggöny és újraéledtek a kapcsolatok a kontinens keleti és nyugati fele között.

Az Európa keleti felével alakuló kapcsolatok közlekedési hátterének megteremtése két másik folyamatba csatornázódott bele: az egyik volt a *páneurópai folyosók rendszere*, a másik pedig az un. *TINA-folyamat*. Ezek tárgyalására röviden majd a következő pontban térünk vissza.

A jelenleg érvényben lévő *magyar közlekedéspolitikát* Magyarországon az országgyűlés 1996-ban fogadta el (Közlekedéspolitika 1996). E dokumentum gondosan megfogalmazott, és a térségi egyensúlyra, uniós és szomszédkapcsolatokra, gazdaságra, környezetre és biztonságra egyaránt figyelmet fordító öt stratégiai főirányra közül a gyakorlatban dominánssá vált az uniós csatlakozás elősegítésének a kiemelése, mégpedig egy olyan *egyoldalú értelmezésben, amelyik az uniós csatlakozás elősegítését azonosítja az interregionális szintű kapcsolatok mielőbbi megépítésének a követelményével*.

Nehéz lenne ma már megállapítani, hogy milyen mértékben játszott közre ennek az egyoldalúságnak a kialakulásában az a körülmény, hogy a csatlakozó országok, így Magyarország is igyekezett a közlekedéspolitikájában *mintaként* követni az EU Közös Közlekedéspolitikájának a prioritásait, ami, mint látuk lényegében kizárólag az ott egyenként fejlett nemzeti hálózatok *interregionális szintű összekötését* tekintette a céljá-

nak. Ha így van, a minta követése mindenképpen súlyos félreértésnek tekinthető, de hozzá kell tenni, hogy az EU részéről sem volt tapasztalható, hogy képviselői igyekeztek volna elozlatni a kialakult félreértést.

Az eredmény mindenesetre az, hogy a fejlesztési elképzelésekben a többrétegű közlekedési rendszerből indokolatlan mértékben kiemelésre került a *régióközi kapcsolatok szintje* (az „áramlások tere” hordozója) mégpedig a *városközi* és a *faluközi* kapcsolatok rovására (ami viszont a „helyek tere” kapcsolati hátterét biztosítja). Funkcionális szempontból ez pedig azt jelenti, hogy az ország *átszelésének* és *megközelítésének* a fejlesztésével nem tart lépést az ország *belső feltárását* biztosító kapcsolatrendszer alakulása. Ezáltal viszont éppen azoknak a feltételeknek a biztosítását hanyagoljuk el, amelyek segítségével az interregionális hálózatok kiépítésétől várt előnyöket a hazai gazdaság képes lenne *felszívni és a maga számára hasznosítani*.

A páneurópai folyosók kialakításakor az Európai Unió a transzeurópai hálózat meghosszabbítására, a kelet-nyugati összeköttetésekre helyezte a hangsúlyt és elsikkadt a csatlakozó országok egymás közötti kapcsolatai javításának a fontossága.

A *páneurópai hálózat* kifejezetten a TEN kiterjesztésére jött létre, az 1991-es prágai, az 1994-es krétai, majd az 1997-es helsinki összeurópai konferenciák keretében. Ennek során 1997-re összesen tíz közlekedési folyosót jelöltek ki a bővítési térségben, kiegészítve az adottnak tekintett TEN hálózatát. Ez a nézőpont és a kilencvenes évek elején uralkodó bővítési eufória egyaránt hozzájárult ahhoz, hogy a tíz folyosó kijelölésekor az unióból induló sugaras irányok és a *kelet-nyugati kapcsolatok megteremtése domináns szerepet kapott*. Tulajdonképpen egyetlen összefüggő észak-déli folyosó van a tíz között: a térség keleti szélén húzódó IX-es korridor, amelyik a finn és a görög hálózat között teremt kapcsolatot. A másik, egyáltalán végigkísérhető észak-déli kapcsolat már négy-öt különböző számmal jelölt folyosó elég esetlegesen kialakuló darabjaiból áll össze, mind észak, mind dél felől kissé nyugatra, Pozsony és Bécs felé kanyarodva. Közép-Európán belül Pozsonytól keletre már nincs több észak-déli páneurópai kapcsolat, így nincs a szlovák-magyar határ további 650 kilométerén sem.

A másik kezdeményezés, a *közlekedési infrastruktúra igények felmérése*² (TINA) 1995-ben vette a kezdetét. A 15 uniós tagország, a TEN letéteményesei elvileg szakmai tapasztalataikat adják át a folyamat keretében a 12 bővítésben érdekelt ország közlekedési szakemberei számára. Ennek elvben lehetőséget kellene adnia arra, hogy az érintett országok, most már saját szemszögükből maguknak határozzák meg közösen az általuk szükségesnek ítélt folyosók rendszerét. A gyakorlatban ehhez képest két apróbb eltérés volt megfigyelhető az 1999-ben záródokumentummal befejezett folyamatban. Egyrészt az igényfelmérés és módszertani együttműködés úgy zárult, mintha egy politikai testületi döntéshozói folyamat lett volna, és nemzetközi egyezményként próbálja elfogadtatni a szakértői csoport által javasolt, egyébként környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálatnak nem alávetett hálózatot. Másrészt ez a hálózat kétféle prioritású ele-

met különböztet meg: a *gerinchálózatot* és a *kiegészítő hálózatot*. A *kiegészítő hálózat* szakaszaira az érintett országok tehettek javaslatokat, de ezek az elemek mindenképpen *másodlagos prioritást* élveznek csupán a TINA folyamaton belül. Az *elsődleges prioritást* élvező *gerinchálózat* meghatározásáról – az egységes módszertan nagyobb dicsőségére – rövid néhány sor tudósít a hálózatfejlesztési elképzeléseket értékelő egységes módszertan megalkotását szolgáló folyamat záródokumentumában: „...a Bizottság azt javasolta, hogy a pán-európai konferencia eredményei, azaz a tíz multimodális páneurópai közlekedési folyosó szolgáljon alapul a gerinchálózat meghatározása során. Láthatóan minden érdekelt egyetértett a folyosók iránti igénnyel, tehát nem volt szükség további gazdasági és pénzügyi indoklásra.”³ (TINA 1999).

Egyelőre tehát úgy tűnik, hogy a TINA-folyamat lehetőséget adott ugyan a bővítésben érdekelt országoknak arra, hogy végig gondolják azt, hogy a saját szempontjukból milyen hálózati kapcsolatokra lenne szükségük, a kialakított elemekhez azonban *prioritás* (=uniós támogatás?) nem tartozik, *prioritás* ugyanis továbbra is kizárólag a korábban a TEN-kiterjesztése szemszögéből kialakított folyosókat illeti meg.

Ráadásul Magyarországon belül az interregionális folyosók egy hibás struktúrában, a korábbi egyközpontú hierarchiát megerősítve épülnek és kifejezetten akadályozzák egy térszerkezeti struktúraváltás létrejöttét

Eddig két problémát emeltünk ki. Egyfelől az EU eltérő megfontolásokat alkalmazott a TEN hálózat *kibővítésekor*, mint az eredeti hálózat kijelölésekor: ennek következtében míg a TEN-

hálózat az EU-n belül *homogén módon* kezeli az észak–déli és a kelet–nyugati folyosókat, addig nem mondható el ugyanez a bővítési térségre vonatkozóan, ahol *kiemelték az EU irányába mutató kapcsolati irányokat*. Másfelől, az EU Közös Közlekedéspolitika törekvéseinek másolása folytán a hazai (és a többi tagjelölt országbeli) célkitűzésekben *túlzott prioritást kapott az interregionális kapcsolatok fejlesztése* a belső (fő- és alsóbbrendű) kapcsolatokhoz képest.

Nem csupán *túlzott prioritást* kaptak azonban Magyarországon a fejlesztési tervekben az interregionális folyosók, de *ráadásul még az, ami a tervekben szerepel, vagy akár már épül, az egy hibás struktúrában fogalmazódik meg*. Miközben a területi, gazdasági, közlekedési, környezeti dokumentumok fő céljaik között kivétel nélkül kiemelik az egyközpontú, sugaras rendszer oldásának a szükségességét, addig a közlekedéshálózat fejlesztési projektjei beleragadtak a meglévő struktúrába, és tovább erősítik a Budapest-centrikus kapcsolatokat.

Magyarország Budapest-centrikus közlekedési hálózata közel 170 éves hagyományra tekinthet vissza. Széchenyi terve a reformkor idején nagyon is tudatosan tette az út- majd a vasúthálózat központjává Budapestet. Ezzel sikeresen alapozta meg, hogy egy Béccsel szemben is ellensúlyt képező, ahhoz fogható város fejlődjön ki Magyarország közepén. Akkor, amikor Széchenyi a főhálózatokat megtervezte, a korábbi szekérutak rendszeréhez képest nemcsak egy új funkciót, de egy új struktúrát is létrehozott.

Az interregionális folyosók megjelenése a nemzeti főúthálózatokhoz képest ugyanolyan léptékváltást jelent, mint korábban a (birodalmi) főutak a helyi szekérutakhoz képest. Ennek ellenére ma késik az új léptéknek megfelelő struktúra kialakítása, a hazai folyosók tervei egyáltalán nem lettek átfogó

Helsinki-folyosók



Forrás: Útgyáldkodás 1994–1998. KHVM, Közúti Főosztály

2. ábra. A helsinki-folyosók hazai közúti értelmezése 1998 (és azóta is)

hálózati struktúráként végiggondolva, hanem elsősorban a főhálózat helyi kapacitásbővítési igényei vezérlik azt a folyamatot, amiben eldől, hogy hol épül autópálya.

Erre az improvizáló fejlesztéspolitikára épült rá az a program, amelyik a sugaras főúthálózat mellé tervezett autópályákat fogadtatta el az országon átvezető páneurópai folyosók közötti nyomvonalaként. (2. ábra). Elég ránézni az ábrára, hogy belássuk, ezek a tervezett folyosók egyáltalán nem képesek csökkenteni a főváros-vidék lejtőt; ellenkezőleg, megerősítik és fokozzák az ország régiói között a térbeli egyenlőtleniséget.

A jövőre vonatkozó tervek sem ösztönöznek markánsan egy struktúraváltás végrehajtására, bár fokozatosan megjelennek azok az elemek, amelyek ezt a fordulatot előmozdíthatnák.

Mint láttuk, a páneurópai folyosók automatikusan a TINA-hálózat gerincelemeivé is váltak, és Magyarországnak annyi lehetősége volt, hogy kiegészítő (másodlagos prioritású) elemekkel bővítse a TINA-hálózatot a maga területén. A 3. ábra piros színnel megismétli a 2. ábrán bemutatott gerinchálózatot, folyamatos zöld színnel jelzi azokat a folyosókat, amelyeket a TINA-folyamat keretében sikerült elfogadtatni kiegészítő elemként és zöld szaggatott vonallal érzékelteti azokat a folyosókat, amelyeket 2000 óta a magyar kormány ugyancsak szeretne még TINA-folyosóként elfogadtatni.

Ugyanakkor a 3. ábrán egy gondolkodásbeli fejlődési folyamat is megfigyelhető, mintegy elkülönítve egymástól az 1997-ig kialakított és az azóta született törekvéseket: Hiszen az ábra úgy is interpretálható, hogy piros színnel láthatók a főváros-centrikus, sugaras hálózat elképzelései, (amelyek a korábbi főhálózat mentén alakítanak ki a gyorsforgalmi pályákat), míg zöld színnel lényegében egy rácsos, észak–déli és kelet–nyugati folyosókon alapuló struktúra néhány fontos eleme jelenik meg.

A magyar gyorsforgalmi hálózat hosszú távú fejlesztési tervezete arról árulkodik, hogy egyelőre egyáltalán nem tisztázódott a régióközi hálózat funkciója.

Mindezek a folyosók és még sok más javaslat együtt látható azon a tervezeten, amely egy távlati időpontra vetítve kívánja bemutatni a „kész”, teljes kiépítettségű közúti gyorsforgalmi hálózat tervét. Az ilyen tervezetnek az lenne a fő feladata, hogy 2030-ra vonatkoztatva értelmezze a végleges hálózat szerkezetét (hogy a sürgősen megoldandó feladatok beleilleszthetők legyenek a távlati rendszerbe). Ehelyett a 4. ábrán bemutatott terv inkább egy 'mindent bele' dokumentumnak tekinthető, amelyik éppen arról árulkodik, hogy a szerkezeti kérdések *nincsenek* végiggondolva, a hálózat nem áll össze egységes és logikus szerkezetté és ennek megfelelően a jelenlegi elképzeléseket sem képes rendszerbe fogni; ellenkezőleg, azokat válogatás nélkül összevegyíti.

Az alábbiakban (a)-(f) pontig rendezve összesítjük a tervezet hibáira vonatkozó főbb megállapításainkat.

a) A távlati gyorsforgalmi úthálózat egyrészt magán őrzi egy korábbi sugaras-gyűrűs elképzelés nyomait, másrészt, különösen a dunántúli oldalon e gyűrűk folytonossága már megszakad és megjelennek az országot harántoló rácsszerkezetű folyosók is. E kettősség természetesen felfogható a fejlődés jelének is, de ennél kissé szigorúbban következtetésnek és szerkezeti hibának, a gyűrűs és a tengely-menti logika keveredésének tekintjük. Ilyen hiba a 8-as út átfordulása „középső gyűrűbe”, ami Egernél ér véget.

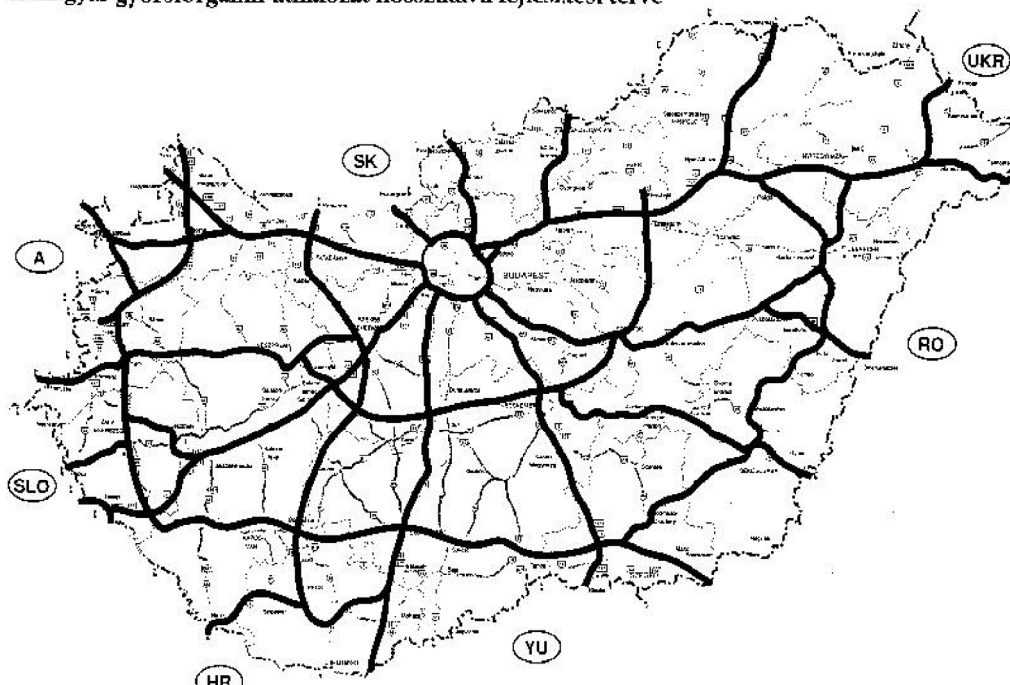
b) Az egész hálózat másfelől a főútvonal-hálózat funkcióinak és a régióközi folyosók funkcióinak keveredéséről, tisztázatlanságáról árulkodik. Ma már a „városokat összekötő” fő-



Forrás: A 8. sz. főút fejlesztési feladatai... UKIG Hálózatfejlesztési Főosztálya 2000. szept. 13–15

3. ábra. A helsinkifolyosók és a hálózat kiegészítő elemei 2000

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



Forrás: Szabó László (1999) *Fejezetek és dokumentumok...Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt.*

4. ábra. A magyar közúti gyorsforgalmi hálózat távlati fejlesztési terve, 1999

útvonalnak is el kell kerülnie a belterületeket, ettől azonban még nem változik meg a hálózat alapvető struktúrája és az elkerülő főút nem válik alkalmassá országos tranzit forgalom lebonyolítására. Különösen az alföldi oldalon, a távlati gyorsforgalmi hálózat szinte kizárólag magukból a főutakból áll.

c) Ugyancsak a funkciók tisztázatlanságára vezethető vissza, hogy a gyorsforgalmi hálózat *közvetlenül ki akarja szolgálni mindazokat a forgalomra érzékeny területeket, amelyeket éppen mentesíteni kellene.* Ilyen hibának tekintjük a Balaton szoros körülépítését régióközi forgalmat hordozó folyosókkal, illetve azt, hogy a hálózat nem bízik saját nyugat-keleti tehermentesítő elemeinek (8-as, 9-es) működésében, és további sugaras gyorsforgalmi utakkal közelíti meg a fővárost. (Összesen hét egymáshoz tartó főútvonal indul Budapestről, a távlati tervben ezt nyolc gyorsforgalmi út egészíti ki: a már meglévő M1-es, M3-as, M5-ös, M7-es mellett további négy!)

d) Elvi, funkcionális tisztázatlanságot jelez egyes városok zsákutcás gyorsforgalmi bekötése a közelében elhaladó folyosóhoz. Természetesen mind Szombathelynek, mind Egernek kapcsolatot kell adni a korridorhoz: de ahogy a Székesfehérvár vagy a Győr mellett elhaladó folyosóhoz megfelelő kapacitású főutak biztosítják a városok bekapcsolását, úgy a fenti esetekben sem indokolt presztízsből interregionális leágazást jelölni a tervekbe. Bár nem zsák-leágazás, de hasonló hibának tekinthető a Zalaegerszeg–Balatonszentgyörgy kapcsolat interregionális elemként való megjelenítése is.

e) Elvi tisztázatlanságot jelentenek a térképen az egymáshoz közeli párhuzamos folyosók. A folyosó feladata, hogy egy szélesebb sáv mentén magához nyálabolja a forgalmat, és ezzel tehermentesítse a köztes területet az ott nem indokolt forgalomtól. Közeli párhuzamosok azt jelzik, hogy a tervezők nem ennek a feladatnak a megoldásában, hanem meglévő utak „előléptetésében” gondolkodtak. Ilyen indokolatlan párhuzamos

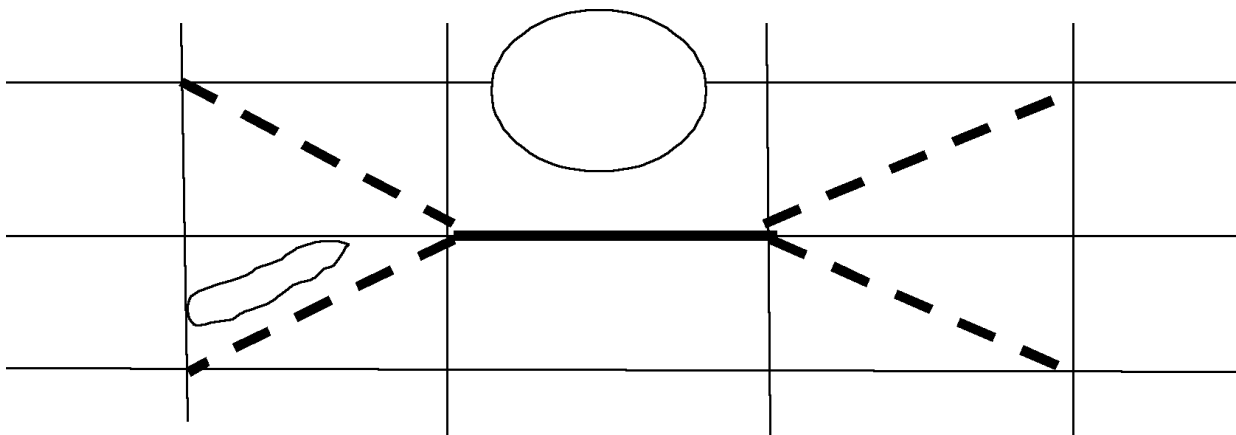
az M4-es fővárosi gyorsforgalmi bevezetése az M5-ös mellett, ilyen az M7-es és az M61-es egy szakasza, és hasonló párhuzamosságnak tekinthető a gyorsforgalmi határkapcsolatok besűrűsödése a nyugati határ mentén.

f) Bár ez nem mindig kiküszöbölhető, többnyire megoldandó tisztázatlanságot jeleznek a térképen megjelenő kis-méretű háromszögek is. Az M3-as–M0-s kapcsolatnál a Gödöllő felől történő bekötés indokolt, a további vonalak a gyorsforgalmi hálózat logikájában akkor is hibásak, ha egyikük már elkészült autópálya-szakaszt jelöl. A Polgár–Nyíregyháza–Debrecen háromszögben azt is érdemes figyelembe venni, vajon a nyomvonal módosításával kiiktathatóvá válik-e a „közvetlen” Nyíregyháza–Debrecen kapcsolat külön megépítése. A Veszprém–Székesfehérvár–Aliga háromszög esetében a fentebb már jelzett tévedés, a parti út M8-as által való tehermentesítési szándéka hozta létre a további problémát. Ha belátjuk, hogy Fűzfő–Aliga viszonylatban nem egy tranzitfolyosó odahúzásával, hanem a településeket elkerülő főút megépítésével kell a helyi problémát megoldani, természetesen fel sem fog merülni, hogy Veszprémtől két külön folyosót kellene vezetni Székesfehérvár, illetve a Balaton irányába.

EGY CÉLSZERŰ HAZAI RÉGIÓKÖZI HÁLÓZAT FELADATA, MODELLJE, STRUKTÚRÁJA

Az éles kritika mellett az is indokolt, hogy lépéseket tegyünk egy olyan hálózat kialakítása irányában, amelyik viszont megfelel a célkitűzések alapján megfogalmazott követelményeknek.

A régiókat összekötő gyorsforgalmi hálózati szint különüljön el a korábbi hálózati rétegektől, alkosson



Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat... (Fleischer 1994) nyomán.

5. ábra. A közlekedési korridorok és ezen belül a Helsinki-folyosót képező kiemelt hálózat nyitott hálós sémájára

nyitott rácsstruktúrát és minimális zavarással keresztezze az országot.

A címben tulajdonképpen felsoroltuk a legfontosabb elveket, amelyeket betartandónak tekintünk. Eszerint a gyorsforgalmi hálózat a többrétegű közúthálózat egyik, *funkciójában elkülönítható rétege*. Feladata régiók egymással való összekötése, az ilyen célú forgalom összenyalabolása. Ehhez egy *nyitott hálós rácsszerkezet* kialakítására van szükség, amelyik markánsan különbözik a meglévő főhálózat „sugaras-gyűrűs” elrendezésétől, és attól függetlenül képes összekapcsolni a országon belüli régiókat egymással és a szomszédos országbeli régiókkal. Eközben fontos kritérium, hogy ez a forgalom *minimális mértékű zavarást okozzon* az ország életében azokon a területeken, amelyeken áthalad. A környezeti terhelés csökkentését szolgálják olyan további feltételek, mint, hogy a folyosók minimális összhosszban haladjanak át az országon, kerüljék el az ökológiailag érzékeny, sűrűn lakott, forgalmilag terheltségek, ösztönözzenek a környezetet kevésbé szennyező eszközök és közlekedési módok használatára, és tegyék lehetővé az áthaladás költségeinek a megfizetetését az áthaladókkal.

Először egy séma segítségével mutatjuk be a kívánatos új struktúra megteremtésére alkalmas hálózat vázát (5. ábra). Az ábra bemutatja rácsszerkezet kialakítását, továbbá az ország szempontjából átlós elrendezésű *páneurópai folyosók* átvezetésének a lehetőségét. Feltüntetettünk továbbá két forgalomra érzékeny térséget (a balatoni üdülőkörzetet és a fővárosi agglomerációt), amelyeket el kell kerülni, mentesíteni szükséges a nem odatartozó forgalomtól, nem pedig rájuk halmozni más térségek forgalmát.

A 6. ábrán ezt a sematikus hálózatot ráhelyeztük az ország térképére, és a 4. ábrán elemzett ’2030-as’ tervezetből igyekeztünk kiválasztani azokat az elemeket, amelyek megfeleltethetők a célul kitűzött funkcióknak.

Az ábrán folyamatos fekete vonal jelzi azokat a szakaszokat, amelyek megtarthatóknak tűnnek a hivatalos elképzelésből, míg szaggatott vonal jelzi, ahol a hálózati összefüggés megteremtésére új nyomvonalakat kellett beiktatni.

Külön érdekesség, hogy a topológiából adódóan a gyakorlatban az észak–déli és a kelet–nyugati hálós rács elemek vonalve-

zetése számos esetben nem is teszi szükségessé a séma szerinti külön átlós elemek szerepeltetését. Így a Győr (Gönyű)–Székesfehérvár kapcsolat megfelelő kialakítás mellett egyszerre átlós elem és az észak–déli folyosónak is a része. Hasonlóképpen az M5-ös autópálya Kecskemét–Szeged szakasza is egyszerre átlós elem, és lehetséges része egy még nem kialakult észak–déli folyosónak. Bár az ábrán ezt nem vontuk össze, a Szolnok–Nyíregyháza átlóra is igaz, hogy ha (egyébként nem túl kedvező módon) az M4-es közel marad a 4-es út nyomvonalához (a hivatalos távlati terv nem különbözteti meg a kettőt), akkor ez a szakasz egyszerre átlós elem, miközben egyik része (Szolnok–Püspökkladány) a kelet–nyugati, másik része (Debrecen–Püspökkladány) az észak–déli folyosó eleme egyben. Így a sémán jelzett átlós elemek közül egyedül az M7-es kíván külön vonalvezetést.

A hálózati szintű megfontolásokat még mindig stratégiai léptékű, folyosószintű vizsgálatoknak kell kiegészíteniük

A 6. ábrán feltüntetett rendszer *hálózati megfontolások* figyelembevételével alakult ki, és semmiképpen nem tekinthető kimunkált tervnek. Bemutatásának az a célja, hogy érzékeltesse a fentebb kifejtett célokkal összhangot alkotó gyorsforgalmi hálózat struktúráját és sűrűségét. Először azokat az elveket kell vitára bocsátani és elfogadni, amelyek megalapozták a séma kialakítását, majd ezt követően lehet a hálózatról és az egyes folyosókról terveket készíteni és döntéseket hozni.

Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy az egyes folyosók átfogó elemzése még mindig a stratégiai szintű megközelítésnek képezi a részét, tehát nem mosható össze a projekt szintű tervezetek elkészítésével.

A hivatalos tervekben lényegében átvehető volt az M1-es–M3-as, illetve az M9-es kelet–nyugati folyosó elképzelése. Az M8-as–M4-es középső folyosóval kapcsolatban mindenképpen fel kell hívni a figyelmet arra, hogy az interregionális folyosó funkciójával nem fér össze, hogy mellékesen a 71-es főút elkerülő szakasza legyen, illetve egyáltalán, hogy belemertsszen a balatoni üdülőkörzetbe. Kecskeméttől északra olyan kialakítást szorgalmaztunk, hogy ne legyen szükség az M5-ös mellett

A magyar gyorsforgalmi úthálózat hosszútávú fejlesztési terve



6. ábra. Alternatív javaslat vázlatja távlati gyorsforgalmi hálózat kialakítására

külön M4-es fővárosi bevezetés megépítésére. Szolnoktól keletre mindenképpen meggondolandó, hogy a 4-es úttól kissé délebbre haladva, az M4-es egyben Békéscsaba térségének kiszolgálását is képes megoldani (azaz fölöslegessé teszi az ábrán jelzett külön gyorsforgalmi leágazást Békéscsaba felé).

Az észak–déli folyosók közül az M86-os szerepe a leginkább tisztázott. Az ábrán a Győr–Mosonmagyaróvár–Sopron–Szombathely négyszögben egyértelműen a Győr–Mosonmagyaróvár és a Mosonmagyaróvár–Szombathely gyorsforgalmi irányok kaptak prioritást. Ugyanakkor megfontolandó, hogy az említett négyszögben az M86-os kissé eltérő kialakításával és a soproni elágazás északabbra tolásával M1-es M86-84-es irányokon át a Győr–Sopron kapcsolat is gyorsforgalmi szintet kaphatna.

A következő, '81-es' észak–déli folyosó kialakításában a Duna-átkelés javasolt helyét Komáromtól Gönyű felé toltuk (aminek természetesen tudjuk, hogy nemzetközi konzekvenciái vannak). Székesfehérvártól délre ezt a folyosót nem Dombóvár, hanem az 56-os út déli határátkelése felé irányítottuk. Ennek egyik fontos oka, hogy az adott rendszerben ez a kapcsolat képezi hasonlóan a Pusztaaszabolcsnál kiágazó vasúti folyosóhoz).

Az M5-ös képezi a következő észak–déli folyosó déli szakaszát, nem egyértelmű azonban (és ugyancsak nemzetközi konzekvenciákkal jár), hogy vajon ennek az északi folytatását egy Gödöllőtől északra vezető M2-es, vagy inkább egy Zagyva-völgyi M21-es képezi-e. Elfogadott TINA-kapcsolatként adottunk vettük a következő, Kassa–Nagyvárad észak–déli folyosó hazai szakaszát, megjegyezve, hogy egyelőre ez a folyosó főutakra van rárajzolva, és egyáltalán nem szükségszerű, hogy projekt szinten is ennyire kellene ragaszkodni a korábbi főutak irányához.

Az egyetlen önálló átlós elem, az M7-es vonalvezetése esetében arra fontos felhívni a figyelmet, hogy semmiképpen sem indokolt, hogy a gyorsforgalmi folyosó azonos maradjon a Balatoni üdürlőközvetet fölfűző, jelenlegi part közeli tervezésű nyomvonalal.

A Széchenyi Terv autópályafejlesztési programjának stratégiai környezeti vizsgálatára készített, fentebb már idézett munka (Fleischer et al. 2001) a fenti általános elveket követve kénytelen volt a folyosókra vonatkozó megállapítások alapján az ennél részletesebben, már projekt szinten kitűzött gyorsforgalmi szakaszokról véleményt mondani. A Széchenyi Terv és a Széchenyi Terv Plusz dokumentumok összesen harminc olyan projektet jelöltek ki, amelyek gyorsforgalmi út egy-egy szakaszának, esetleg hídjának a megépítésére irányultak. Ezeknek a tervezett beruházásoknak alig több, mint az egyharmada volt olyan, amelyik maradéktalanul beleillik az itt bemutatott elvek – de ezen túlmenően az elfogadott hazai területfejlesztési, környezetvédelmi célok, vagy akár a Széchenyi Terv általános célkitűzései – figyelembevételével kialakított távlati gyorsforgalmi hálózat folyosói közé. További hét beruházás a folyosókba beleillik, de a hálózati összefüggések miatt mégis bizonyos korrekciókra szorul, és 11 tervezett beruházást találtunk olyannak, amelyek végrehajtása kifejezetten ellentmond az általános céloknak.

Egy kellő időben végrehajtott stratégiai – hálózati és folyosószintű – vizsgálattal elejét lehetett volna venni már annak is, hogy folyosószinten is vitatható vagy az általános célkitűzéseknek ellentmondó elképzelések projekt szintű kidolgozásra kerüljenek.

A távlati gyorsforgalmi hálózat funkcionális alapon történő kijelölésére akkor is szükség van, ha a legtöbb folyosó iránt ma még nincs valódi régióközi forgalmi kereslet.

A gyakorlati vonalvezetési kérdésekhez közelítve, különösen a helyi viszonyokat jobban ismerők részéről nyilván egyre több megvitandó kérdés merül fel. Ennek ellenére ezen a ponton a problémák felvetését abba kell hagyni, sőt, célszerű egy lépést visszakozva mindenekelőtt az alább összefoglalt általános elveket bocsátani szakmai vitára.

Hangsúlyozni kell, hogy a cél a hosszú távú interregionális hálózat kialakításának az elvi megalapozása volt. Egy ilyen hálózat felvázolására akkor is szükség van, ha legtöbb elemre ma még nincsen fizetőképés kereslet megfelelő méretű régióközi forgalom hiányában. Addig, amíg egy útszakaszt nem lehet megépíteni, természetesen az irányába eső forgalom lebonyolítását el fogja látni a hagyományos főhálózati út. A teljes hálózat összefüggéseinek áttekintésére azért van mégis szükség, hogy ahol viszont felmerül az építés igénye, ott a tervek beleilleszkedjenek a távlati hálózat logikájába. Megközelítésünk lényegéhez tartozik, hogy a gyorsforgalmi hálózatot mindig *funkcionális egységként* kezeli, tehát nem a pillanatnyi műszaki kialakítási paraméterei szerint különbözteti meg.

AZ ÁLTALÁNOS ELVEK ÖSSZEFOGLALÁSA

(1) Az EU új közlekedéspolitikájának egyik fő üzenete, hogy nem elegendő a közlekedés kínálati oldaláról javítani a helyzeten, a keresleti oldal alakulásába is be kell avatkozni. Ez konkrétan a *forgalom csökkentését* célozza, ami nem érhető el kizárólagosan közlekedési műszaki eszközök alkalmazásával.

(2) Ebből is következik, hogy a korszerű közlekedéspolitika *térségi, gazdasági, műszaki, környezeti, szociális célok integrált kezelésével* alakítható csak ki. Kiemelhető a környezetpolitikába integrálódó környezeti megközelítés átfogó szerepe. Az integrált kezelésmód eszköze is kialakulóban van, nevezetesen a *stratégiai környezeti vizsgálat* intézménye.

(3) A közlekedésen belül is integrált megközelítésre van szükség: ez egyfelől a *multi-modalitás* követelményét jelenti, de idetartozik a *többrétegűség* követelménye is, így a *belső feltárás*, (a helyek tere), illetve a *külső megközelítés*, a *transzit* és az *elkerülés* (az áramlások tere) funkcióinak párhuzamos figyelembevétele és arányos kezelése.

(4) Mind a multimodális, mind pedig a többrétegű megközelítésen belül egyetlen réteget alkot az itt tárgyalt interregionális közúti hálózat. Felhívtuk a figyelmet arra, hogy a jelenlegi programok mind prioritásában, mind struktúrájában kiegyensúlyozatlan módon, ráadásul a *deklarált célokkal elmentmondásban* kívánják fejleszteni ezt a hálózatot, majd a jelenlegi hivatalos elképzelések alternatívájaként bemutatott egy, az általános célkitűzésekkel jobban harmonizáló hálózati struktúra modelljét, hálózatát és folyosóit.

(5) Az *elvek megvitatására* van szükség, majd az elfogadott szempontok alapján *felül kell vizsgálni a régi elképzeléseket* abból a szempontból, hogy azok mennyiben adnak választ ma már túlhaladott múltbeli problémafelvetésekre, illetve mennyiben szolgálják a ma kitűzhető célokat.

HIVATKOZÁSOK

Castells, Manuel (2000) Urban sustainability in the information age. City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action Vol. 4. No. 1. pp.118–122

EU Transport in Figures (1998) Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

CTP (1992) A közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlődése – a fenntartható közlekedés közösségi kereteinek globális

megközelítése [COM(92)494] ill. Közös közlekedési akció-program 1995–2000 [COM(95)302]

Fleischer Tamás (1994): A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. *Közlekedéstudományi Szemle*, XLIV. 1. szám (január) pp.7–24.

Fleischer Tamás (2001) Régiók, határok és hálózatok. *Tér és Társadalom*, Vol.15. No. 3–4.. pp.55–67

Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György (2001): A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001. december

Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombácz Endre – Zsikla György (2002): Beszámoló a Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatásvizsgálatáról. *Közlekedéstudományi Szemle*, LII. 10. sz. (október)

Közlekedéspolitika (1996): A Magyar Közlekedéspolitika. A Magyar Köztársaság Országgyűlése 68/1996 (VII.9) OGY számú határozata. (és melléklete)

Közös jövőnk (1987) Az ENSZ Környezeti és Fejlesztési Bizottsága (World Commission on Environment and Development) Közös Jövőnk című jelentése (vagy Bruntland-jelentés)

Szabó László (1999): Fejezetek és dokumentumok a magyar autópályák üzemeltetésének és fejlesztésének történetéből. Állami Autópálya-fejlesztő és -kezelő Rt. Budapest 1999.

TEN Guidelines (1996) Decision of the European Parliament and the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (1692/96/EC)

Time to decide (2001) European transport policy for 2010: Time to Decide. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport, September 2001.

TINA (1999) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat Vienna, October, 1999.

Útgazdálkodás 1994–1998. Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium, Közúti Főosztály

JEGYZETEK

1. A Pest Megyei Közútkezelő Kht, az Úvaterv és a Közlekedéstudományi Egyesület támogatásával 2002. szeptember 11–13 között „Környezettudatos gazdálkodás a közutakon” címmel Budapesten rendezett 30. Ütügyi Napokon elhangzott előadás.

2. Transport Infrastructure Needs Assessment; ennek a betűszava a TINA.

3. 3.1.1. Backbone Network ...the Commission proposed to use the results of the Conference as basis for the backbone network definition: the ten multi-modal Pan-European Transport Corridors. It was understood that all parties concerned agreed on the need for the Corridors so that further economic or financial justifications were not required.(TINA 1999, p.25)