

SZÁLLÍTÁSI ÁGAZAT KÖZÚT ÉS VASÚT A SZEMÉLY- ÉS ÁRUSZÁLLÍTÁSBAN

# „Kamionstop” a Levegő Munkacsoporttól

LEHETSÉGES VÁLASZOK A LEVEGŐ MUNKACSOPORT KAMPÁNYÁRA

A Levegő Munkacsoport 2006 januárjában sajtótájékoztató keretében hirdetett meg egy kétéves kampányt az OAK Foundation amerikai alapítvány 46 millió forint támogatásával a kamionforgalom ellen – hivatkozva annak útrongáló, balesetveszélyes, környezetszennyező voltára –, és a vasút érdekei védelmében. A [www.levegő.hu/kamionstop](http://www.levegő.hu/kamionstop) – beszédes nevű – internetes oldalon is megtalálható rövidebb anyaguk az állampolgárok széles rétegeit, míg a hosszabb, több mint 30 oldalas összeállításuk a döntési helyzetben levő politikusokat, a közlekedési és gazdasági szakembereket szólítja meg.



**L**ehengerlő az a „piáros” szakértelem, amellyel szembeállítják a fehér, vonuló felhőkkel tarkázott kék ég alatt, csillogó-villogó vasúti pályán haladó tiszta, elektromos mozdonyt és a másik – foltos, karcos, a 19. századi dagerrotípiákat idéző – képen a kamiont, baljós, fekete fellegekkel a háttérben (külön gratulálok annak, aki Photoshoppal vagy más képfeldolgozó programmal létrehozta).

Van másik két fotó is. Az egyikről Géza, a 42 éves mozdonyvezető néz le ránk, aki 1600 tonnát képes elszállítani, míg a másik fotón ábrázolt Lajos, a 37 éves kamionsofőr mindössze 16-ot!

Komolyan mondom, nem lehet megérteni a szállítató társaság vezetőjét (nevezzük Károlynak, aki 39 éves); ha ennyire napnál világosabbak az egyik szállítási mód előnyei, akkor miért választja a nyilvánvalóan minden szempontból előnytelen másikat?! (Károly döntéséből egyébként az is következik, hogy nem Lajos, a kamionsofőr határozza meg, mivel szállítsák el az árut, sőt még a főnöke sem.)

Mi lehet akkor a magyarázat? Talán az, hogy a dolgok nem ilyen egyszerűen fehérek vagy feketék, nem egyértelműen rosszak vagy nyilvánvalóan jók, hanem vannak kedvező és kedvezőtlen oldalai egyaránt, következésképp a szürke valamilyen árnyalatában látszanak. Döntéshozatal

előtt ezeket az oldalakat kell tüzetesebben megvizsgálni. Örülök, hogy ebben a tevékenységben egy kis részt vállalhatok. Figyelemfelkeltőnek szánt írásomban igyekszem a közlekedési szakszergont lehetőleg kerülni, igazodva ahhoz, hogy a munkacsoport által megcélzott rétegek közül is csak egy a közlekedési szakembereké.

## Amit Géza nem tesz

A munkacsoport is leírja az anyagában, hogy a vasúti szállítás nagy tömegű áruk nagy távolságokra történő szállítására való. Következésképp amelyik szállítás nem felel meg ezeknek a kritériumoknak, az gazdaságosan vasúton nem bonyolítható le. Ha tehát bizonyos szállítási feladatoknál van létjogosultsága a csak közúton történő szállításnak, akkor nincs értelme sommásan és globálisan hangulatot kelteni a közúti szállítás ellen – és megkülönböztetés nélkül követelni a terheik növelését –, és egy másik közlekedési ág feltétlen előtérbe helyezését óhajítani a támogatóinak növelésével.

Egyébként elgondolkodtat, hogy a magyar vasúttársaságnak és/vagy a döntéshozóknak nem ennyire egyértelmű a nagy tömeg és a nagy távolság kettős kritériuma, hiszen olyan vonalakon is ragaszkodnak a vasúti forgalom – tetemes veszteséget termelő – fenntartásához, ahol az áruk volumene, az utasok száma azt már régen nem indokolja.

## Ami egyedül nem megy Gézának

Nincsen olyan szállítás, amikor a termék a gyártósról egyből a vasúti vagonba ke-

rül, majd az út végén onnan egyenesen a fogyasztó asztalára. Kire van szüksége Gézának? Ha 16 tonnás kamionokkal számolunk, akkor 100 Lajosra (az egyszerűség kedvéért a jövőben tekintünk el az életkoroktól) az induló vasútállomásra történő felfuvarozáshoz, majd az érkezési vasútállomástól a rendelési helyre történő közúti elfuvarozáshoz megint csak a Lajosokra. Ezenkívül mindkét helyen vagy 30 Lászlóra, aki rakodógépével, targoncájával átrakja az árut a vasúti kocsira, illetve onnan a tehergépkocsira, esetleg a raktár közbeiktatásával (régén ezt 100 László végezte kézi erővel). Később, egy logisztikai folyamat keretében, újabb Lajosok – ezúttal többen és kisebb tehergépkocsival – viszik az árut a mindenható Fogyasztó közvetlen közelébe.

Milyen dolgok következnek ebből? A Géza által megtestesített „fehér” vasúti szállításnak – eltekintve a forgalom 1-2 százalékát kitevő iparvágányos forgalomtól – múlhatatlan szüksége van tevékenysége ellátásához a Lajos által megszemélyesített „fekete” közúti áruszállításra! Akkor is szükség van rá, ha rongálja az utat? Igen! És ha jobban szennyezi a környezetet, mint a vasút, zajosabb, növeli a zsúfoltságot? Igen. Persze ez az igen nem jelenti azt, hogy ezeket a negatívumokat ne kellene minden lehetséges eszközzel: műszaki fejlesztéssel, forgalomszervezéssel, jogalkotással, hatékony ellenőrzéssel a lehető leghatásosabban visszaszorítani!

Tegyük egy kis kitérőt a személyszállítás területére. Utasunk, mondjuk Juliska néni, módfelett szereti a vasutat; de annyira azért nem, hogy reggel és délután negyed-negyed óránál többet gyalogoljon. Ez megfelel 1-1 kilométer útnak. Egy vasútállomásnak tehát 1 kilométeres sugarú kör a gyalogos-vonzáskörzete, ennek területe ( $r^2 \times \pi$ ) 3,14 négyzetkilométer. Hazánkban mintegy 1100 vasútállomás van, összes gyalogos-vonzáskörzetük tehát kerekítve 3450 négyzetkilométer; az ország 96 000 négyzetkilométeréből, ami 3,6 százalékának felel meg. Ez egy egyszerűsítés, de ebből is látható, hogy a vasúti személyforgalom túlnyomó részének lebonyolításához más, többnyire közúti közlekedési eszközzel való rá- és elhordás (kerékpár, személygépkocsi, autóbusz, de városokban villamos, metró, trolis is) szükséges.

Milyen tapasztalat szűrhető le még? Az, hogy bármilyen összehasonlítás úgy korrekt, ha a csak közúton végzett szállítást nem a csak vasúton bonyolódó szállítással (hiszen ez önmagában nem képes elvégezni a feladatot) vetjük össze, hanem a fentebb vázolt, közúti fel- és elfuvarozásos, átrakásos változattal. Akár költségeik-

„KAMIONSTOP” MINDENKI FIGYELMÉBE! – OLVASD, TUDD, TERJESZD!

ről, energiateljesítményéről, környezet-szennyezéséről, zsúfoltságról, időről stb. legyen is szó.

Mivel újra olyan közúti szállítással találkozunk, amely nem kerülhető meg, természetesen ismét feltehető az előző fejezetben feszegetett kérdések is.

## Ahogy Géza (általában) nem szállít

Géza vonatára egy helyen felrakják az 1600 tonnát, késedelem nélkül elindul, villamos mozdonyával felgyorsít úgy 90 kilométer/óra, akadályok nélkül végigdönget több száz kilométert, megáll a célállomáson, ahol kirakják a vagonokból mind az 1600 tonnát.

Csak hogy ez általában nem így történik. Elindul X tonnával. Megáll egy állomáson, ahol lecsatolnak néhány vagon, amely más irányban megy tovább. A szárnyvonalról Géza II. bevontat néhány vagon, messze nem 1600 tonnával. A pálya vagy a kocsi állapota miatt esetleg fél terheléssel és az ántivilágból megmaradt dízelmozdonyral, mert a vonal nem villamosított. Tehát hoz a vagonokban Y tonnát, amelyeket a megfelelő helyeken besorolnak a szerelvénybe. E feladatokat újabb munkás, mondjuk Péter végzi. Ez így megy további állomásokon is.

Közben vesztegel, mert el kell engedni az expresszt és a személyvonatot is. A legtöbbször szemből is, mert egyvágányú a vonal.

Az is előfordul, hogy ki kell egy vagonot sorolni, mert rossz a fékje. Vagy befagy a váltó, eltörik a sín, kisiklik néhány vagon stb.

Ezek mindegyike költséggel, energia-, munkaerő-felhasználással, időráfordítással, környezetszennyezéssel, árusérülés-veszéllyel, szolgáltatásbizonytalansággal jár. Itt jön be a képbe újra Károly, a szállítató cég vezetője, akinek értékelemzési módszerekkel el kell döntenie, hogy a költségek, az egyszerűség, a megbízhatóság, a gyorsaság, a rendelkezésre állás (például akkor nincs vagon, amikor kéne, vagy nem olyan, mint amelyre szükség van), az áru épsége, a környezetvédelmi szempontok stb. alapján melyik szállítási módszert választja. Az ő érdeke az alapfolyamat zavartalanága, a termelési folyamat ütemessége, nem keresi külön önmagában a szállítást vagy tegyük fel a környezetvédelem optimumát.

A maga sajátos szempontjai – indulási, érkezési időpontok, csatlakozás minősége, járatsűrűség, kényelem, tisztaság, biztonság, rágyalogási távolság – alapján



A Levegő Munkacsoport kiadványában szembeállítják a fehér, vonuló felhőkkel tarkázott kék ég alatt, csillogó-villogó vasúti pályán haladó tiszta, elektromos mozdonyt és a másik – foltos, karcos, a 19. századi dagerrotípiákat idéző – képen a kamiont, baljós, fekete fellegekkel a háttérben

Juliska néni is kiválasztja azt a közlekedési eszközt, amelyre felszáll. Már amennyiben van választási lehetősége (azonban a 3100 honi település közül csak minden harmadiknak van vasútállomása).

Visszatérve az áruszállításra: a hagyományos átrakásos szállítással igen alacsony eljutási sebességet lehet elérni, ráadásul a hosszadalmas be- és kirakási műveletek alatt mindkét közlekedési ág járművei állnak, bevétel nem termelnek. A szállítatónak pedig – vagy ha van, akkor a szállítómányozójának – küldeménye célba juttatását legalább három szereplő érdekeinek és munkájának összehangolásával kell megszerveznie.

Ennek fényében érthető, hogy Károlyok sokasága döntött a csak közúti szállítás

mellett, olyan esetekben is, amikor ezt például környezetvédelmi szempontok nem indokolják. Magyarországon egyelőre még magasabb a vasút részesedése a közlekedési munkamegosztásból, mint az EU régebbi tagországaiban, dacára annak, hogy nálunk mostohábbak a körülmények: rosszabb állapotúak a pályák, elavult és nem megfelelő összetételű a vasúti kocsiállomány, kevés a modern mozdony, fejletlenebb a korszerű átrakópontok, az intermodális logisztikai központok hálózata. Úgy vélem, a magasabb vasúti részarány megtartásában eredményesebb lenne a megfelelő fejlesztések végrehajtása, mint az erőszakos vagy gazdasági kényszerítő eszközök alkalmazása – de erről majd később.

## Lajos munkaeszköze, avagy mi számít kamionnak?

Megvan az a rossz szokásom, hogy az apró betűs részeket is elolvasom. A Levegő Munkacsoport hosszabb kampányanyagának végén találtam meg 7. lábjegyzeti cím alatt az alábbi meghatározást:

„7. Bár a kamion zárt rakterű nagy tehergépkocsit jelent, engedtessek meg, hogy az egyszerűség kedvéért itt és a továbbiakban a »kamion« szót használjuk a 10 tonnánál nagyobb megengedett összsúlyú mindenfajta tehergépkocsira.”

Nocsak! E meghatározás alapján a vádlatok padjára kerül az az 5 tonna önsúlyú, 5 tonna körüli hasznos terhelésű tehergépjármű is, amelyet bizonyos szívesen alkalmaznak a városi áruterítés és begyűjtés szervezése (úgynevezett citylogisztika) során is, természetesen a szűkebb értelemben vett belvárost, a városok belső magját kivéve. Sőt azonos, vagy csúcsgalamban nagyobb összsúlyú lehet egy Márton vezette autóbusz is, mely hasonló paraméterekkel rendelkező dízelmotorjával szintén szennyezi a környezetét. Sőt: az utat ért terhelés tekintetében ennek alapján a tehergépkocsi, autóbusz mellett elmarasztható a mondjuk Pál által irányított, egyébként környezetkímélő trolibusz is.

Az eddigiekből kiderült, hogy van olyan feladat, amelyet csak Lajos, a kamionsofőr képes a szó fizikai értelmében ellátni, avagy csak Lajos képes azt gazdaságosan elvégezni. A feladatok másik részét pedig Géza, a mozdonyvezető nem képes egyedül ellátni, csak Lajossal együtt. Ugyanakkor nem lehet és nem is érdemes letagadni, hogy számottevő árumennyiség kerül csak közúton szállításra, olyan árumennyiség, amelynek több közlekedési ág együttműködésével történő elszállítása gazdasági, szociális és környezetvédelmi szempontból egyaránt kedvezőbb lenne. A koncentrált közúti forgalom okozta teherterhelés pedig bizonyos területeken és időben szinte az elviselhetetlenségig fokozódik.

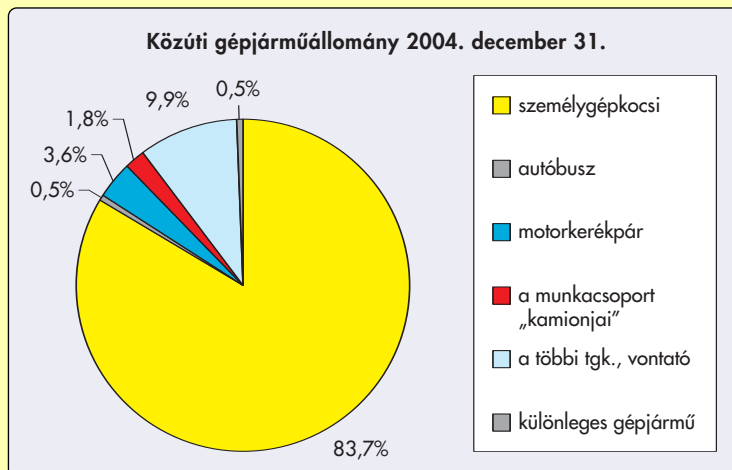
Most az is kiderült, hogy csak a 10 tonna alatti összsúlyú járművet vezető Lajos lehet „jó” Lajos. Meg az is, hogy a pellengérré nem helyezte Márton és Pál is okozhat a kamionokhoz hasonló gondokat bizonyos területeken.

Sőt Géza tevékenysége sem kifogástalan abból a szempontból, hogy annak gazdasági, szociális és környezetvédelmi aspektusból egyaránt fenntarthatónak kell lennie (az EU Fehér Könyve elvárása).

Egyfajta tisztázó „mitoszrombolást” kell végezni, bemutatván, hogy a „fehér” va-

lójában nem teljesen fehér, miközben kiderül, hogy a „fekete” sem teljesen fekete. Menjünk végig a közlekedés által okozott negatív hatásokon ennek szellemében (sajnos a korlátozott terjedelemben gátat szab a teljesség követelményének). A közlekedés, azon belül a közúti közlekedés által okozott problémák előidézésében a munkacsoport kampányában szereplő kamionok csak kisebb-nagyobb részben „ludasak”.

A számukat csak közelítőleg lehet megállapítani. 10 tonna feletti összsúlyúak lehetnek a vontatók (32 398 db) 90 százaléka becslhető számú nyerges vontatók, az összes 10 tonna feletti teherbírású tehergépkocsi (9839 db) és az 5–10 tonna közötti teherbírású tehergépkocsik (25 494 db) 90%-a: összesen 61 942 db, kerekítve 62 ezer teherszállító jármű. A magyar közúti gépjárműállomány járműtípusonkénti megoszlását az **alábbi grafikon** mutatja:



A grafikonról leolvasható, hogy a munkacsoport által kamionnak tartott járművek az országos közúti járműállománynak csupán az 1,8 százalékát alkotják.

## Hatásfok

Azt mondják, a vasúti vontatásnak sokkal jobb az energiahasznosítása, azaz a hatásfoka, mint a közúti szállításnak. Egy jó villanymozdony például az elektromos áram 93 százalékát alakítja át haladó mozgássá. De tekintünk csak messzebbre: az áramot olyan erőműben termelik, amely az áramtermelés szempontjából csak körülbelül 40 százalékos hatásfokú. Az áramot szállítani is kell, a vezetékhalózatban elvesz mondjuk a 9 százaléka, a vételezés helyén tehát csak a 91 százalék hasznosítható. Az együttes hatásfokhoz a három egyedi hatásfokot egyíthatós for-

mában össze kell szorozni:  $0,40 \times 0,91 \times 0,93 = 0,339$ , azaz 33,9 százalék, amely mögött már nem marad el jelentősen egy korszerű dízelmotor hatásfoka.

A hatásfoknak az is összetevője, hogy például egy tonna hasznos terhet mekkora holtteher (önsúly) mozgatásával képes megoldani egy adott szállítási módozat. A negatív pálmát valószínűleg a személygépkocsi viszi el, amely hasznos teherként legtöbbször egy vagy két embert és a diplomatafőnökjüket vagy éppenséggel a szatyrukat szállítja, egy tonnát meghaladó önsúlyával. Természetesen a környezet-szennyezés és az útfelület-foglalás, zsúfoltság terén is hasonló a helyzet.

Az áruszállításnál a hasznos terhelés/önsúly arány a jármű méreteivel együtt javul, következésképp e szempontból a kamion méret kedvezőbb, mint a kisáruszállító. Amióta drága az üzemanyag, a gyártók erőteljesen törekszenek a önsúly csökkentésére. A vasút ezt kevésbé képes kihasz-

nálni, ha nincs folyamatosan lehetősége kocsi-parkjának korszerűbbre cserélésére. Amennyiben mindenféle elvonásokkal a közúti szállítási szektort erején felül megterhelik, itt sem lesz erre lehetőség.

A korszerűnek tartott kombinált szállítási mód – amikor egyik közlekedési ág eszközt felteszik a másik közlekedési ág eszközére (például komplett közúti áruszállító szerelvény, illetve gólyalábas csereszekerény pótkocsi vasúti pórekocsira vagy hajóra) – nem kedvező a hasznos súly/holt-súly arányt tekintve. Könnyű belátni, hogy a rakomány súlyával szemben álló holt-súlyt – a vasúti pórekocsi önsúlya és a mozdony önsúlyának a vagonra eső része – növeli a gólyalábas csereszekerény pótkocsi, illetve a teljes közúti szerelvény önsúlya. Mindezek a fejtegetések az idő előrehaladtával, a fosszilis tüzelőanyagok kifogyásának közeledtével egyre nagyobb jelentőséget nyernek.

(Folytatás a 26. oldalon)

(Folytatás a 24. oldalról)

## Környezetszennyezés

Egy villanymozdony valóban nem bocsát ki kipufogógázt. De álságos dolog lenne nem meglátni mögötte az előbb említett hőerőmű kéményeinek füstjét. Egy energiaszennyező akkor igazán tiszta, ha a primer energiatermelés is környezetkímélő. A csernobili katasztrófa pedig megmutatta, hogy bármiféle szennyező anyag a Föld távoli vidékeire, még más földrészekre is eljut a légköri áramlatok révén, nemhogy az erőműtől néhány tíz kilométerre levő településre.

Ráadásul nem minden mozdony elektromos meghajtású: a MÁV évente több milliárd forintért vásárol gázolajat a dízelmozdonyaiába (és nem fizet utána jövedéki adót). Tévedés ne essék, az elavult „Szergej” kipufogógáza sokkal mérgezőbb, mint a valamelyik Euro-szabvány-nak megfelelő közúti dízelmotoré, hogy a csakhamar életbe lépő Euro 4-es szabványúakról ne is beszéljünk.

Környezetet úgy is lehet szennyezni, hogy a talajba jut a még meglévő hagyományos vasúti talpfákból a kátrány, ugyanide kerül a kenőanyag, az elhanyagolt vasúti területeken pedig tenyésznek az agresszív, allergiát okozó gyomnövények stb. Miközben talajterhelési díjat fizet a közcsatornára rá nem csatlakozó lakosság, a vasúti személyvagonok illemhelyei nyitva tartják a közműöllöt.

## Externális költségek

A vasútpártiak előszeretettel hivatkoznak arra, hogy a közút használói nem fizetnek meg minden általuk okozott külső, azaz externális költséget. Arról azonban nem esik szó, hogy a vasút esetében is található ilyen, meg nem fizetett külső költségek. A vasútnak a forgalomban élvezett abszolút előnye teljesen természetesnek tűnik: közeledik a vonat, pirosra vált a jelző, leeresztik a félsorompót, sorompót, a keresztező közúti forgalom megáll. Ez is okoz zsúfoltságot, környezetszennyezést, balesetveszélyt, kieső időt. Megfizeti a vasút? Egy településen keresztülhaladó vonal pedig valósággal kettévágja a várost vagy községet. Közúti alul- vagy felüljáró ritkán akad, a közforgalmú közlekedésnek pedig biztonsági vagy egyszerűen menetrend-betartási okokból sok esetben kerülőt kell tennie. Budapesten például a BKV 32-es járatnak a Rákosrendező pályaudvar sorompóinak elkerülése miatt minden

egy fordulóban vagy 6 kilométert kell kerülnie a Hungária körüti felüljáró érintésével. Megfizeti ezt a vasút?

Mi lenne, ha valaki elrendelné, hogy a szintbeli kereszteződéseket meg kell szüntetni, és a közúti felül- és aluljárók létesítését valamilyen arányban a vasútnak kellene állnia? A lehetőségek:

- 1. az egészet, mert a közút volt előbb, a vasút csak később fejlődött ki;
- 2. a forgalommal arányos részét;
- 3. fifti-fifti.

Vagy a „használó fizet” elvet ebben az esetben nem kell érvényesíteni?

Más. Veszteségessége miatt nem a vasút áll helyt az általa okozott károkért, hanem helyette az állam. Könnyű belátni, hogy ez nem maradhat így akkor, amikor az áru fuvarozásban sorra jelentkeznek a magánvasutak, és várható a megjelenésük 2012 körül a hazai személyszállításban is. A vasúti vállalkozások sem kerülhetik tehát el, hogy fizetői legyenek egy kötelező felelősségbiztosítási rendszernek.

## Zajterhelés

A vasútüzem egyáltalán nem nevezhető zajtalanoknak. Fém érintkezik fémmel: a sínillesztéseknél csattognak, a kanyarban pedig sikoltanak a kerekek, csikorog a fém, nem is beszélve a vonatrendezésnél egymásnak lökődő ütközők zajáról. A mozdonnyal szinte eltörpül ezek mellett. A zajhatás a sebesség függvényében erőteljesen nő.

A közúti zajterhelésben inkább a motorzaj dominál, mintsem a gumikerekek és az aszfalt érintkezésének zaja. A motor és karosszéria zaj csökkentéséért sokat tesznek a gyártók, és a közúti eszközök nemzedékváltási ideje is rövidebb mint a vasútiaké, így esetükben magasabb a csendesebb, korszerűbb eszközök aránya is. Nem is az egyes szállítóeszközök kellett a zaj mértékével, hanem a zajkeltő eszközök sokasága által összeadódó, úgynevezett integrált zajjal van a baj. Ez a forgalom és a napszak függvényében városban belül és kívül egyaránt erőteljesen koncentrálódik meghatározott útsza-

kaszokon. Egy nehéztehergépjármű-forgalommal terhelt Hungária körúton általában nyitva erősebb ugyan a zaj, mint a tehergépjárművek forgalmától megkímélt Rákóczi úton, de mindkettő szinte elviselhetetlen.

## Balesetveszély

A kötött pálya valóban biztonságosabb, a sínek miatt nem kell többek között ügyelni az úttartásra sem. A keresztezéseknél biztosítva van a vasút abszolút elsőbbsége, annak az árán, hogy a keresztező közúti forgalmat teljes mértékben alávetik ennek a célnak. Az alárendeltség elkerülhető (volna) külön szintű keresztezések kiépítésével, azonban ennek részbeni finanszírozása sem szerepel a vasút által megfizetendő externális költségek között.

Az IRU védnöksége alatt 2005 őszén ICET néven szerveztek nemzetközi konferenciát a közúti közlekedésbiztonságról. Ezen fuvarozók, minisztériumok, hatóságok, magyar EU-képviselők egyaránt hitet tettek amellett, hogy egyetlen áldozat is sok, és támogatásukról biztosították az Európai Unió kezdeményezését a közúti balesetek számának radikális csökkentésében.

Nem találtam adatokat külön a nehéztehergépjárművek balesetokozására vonatkozóan, de az elgondolkodtató, hogy nincs különbség a járműállományból személysérüléssel okozott balesetek arányában a személygépkocsik és a tehergépkocsik között (**Lásd táblázatot**). [Ott lehetett arányszámot megállapítani, ahol ismert az állomány szám: ennek alapján ki kellett hagyni a vizsgálódásból a gyalogosokat (1820 baleset), a kerékpárosokat (1886), a segédmotoros kerékpárosokat (770), valamint egyéb okozókat (352); az összes személysérüléssel okozott balesetek száma ezekkel együtt 20 957 darab volt.]

A KSH statisztikák tanúsága szerint a háztartás veszélyesebb üzem, mint a közúti közlekedés: míg a közúton 1296 személy halt meg 2004-ben, addig otthoni balesetekben 2845 ember.

A gyártók felismerték, hogy a nehézjárművek nagyobb tömege magasabb bal-

### A személyi sérüléssel okozott balesetek aránya, 2004.

Járműcsoport	Állomány 2004. dec. 31. (darab)	Személyi sérüléssel okozott balesetek száma (darab)	Baleset okozó járművek aránya
Személygépkocsi	2 828 433	13 197	0,47%
Motorkerékpár	114 038	747	0,66%
Tehergépkocsi*	410 486	1 980	0,48%
Autóbusz	17 428	205	1,18%

\*nyerges vontatóval, vontatóval, dömperrel, különleges célú gépjárművel együtt

eseti kockázatot is magában rejt, ezért sorra szerelik fel azokat egyre több biztonsági eszközzel. Ezek: hatásos tárcsafékek, blokkolás- és kipörgésgátló, tartós lassítófék, fékasszisztens, speciális karosszériaszervezet, kanyarban is biztonságos vezetést lehetővé tevő fényszórók, holttértükörök, illetve -kamerák, követésszábályzó, vészfékrendszer, sávfigyelő rendszer, parkolási-tolatási asszisztens, éjszakai látás-asszisztens, gyalogosfelismerő rendszer stb. Természetesen minden ilyen biztonsági komponens drágítja a járművet. Egy elvonásokkal agyonterhelt közúti szállítónak, fuvarozónak további terheket jelent ilyen korszerű járművet megvásárolni és üzemeltetni.

Az útépités módszerei is fejlődnek, de a biztonsági követelmények talán még nem épülnek be az úttervezésbe és kivitelezésbe, karbantartásba olyan mértékben, amilyenben kellene. A nagy ütemben épülő gyorsforgalmi utakon, autópályákon biztonságosabban bonyolódik a forgalom. (Az útépitésről többet az útrongálás fejezetben.)

A biztonságnak másik fontos összetevője az ember. A szakmává nyilvánított tehergépjármű-, illetve autóbusz-vezetés oktatását is magasabb szintre emeli az EU, több érdekképviselőt gyakorlati balesetvédelmi oktatást is szervez a járművezetők részére. Szigorú szabályok vonatkoznak a munkaidőre, vezetési és pihenőidőkre, a veszélyes anyagok szállítására, és az ellenőrzések gyakorisága és hatékonysága egyaránt növekszik. A bevezetésre kerülő digitális tachográf (menetíró műszer) tovább növeli a kontrollálhatóságot.

## Útrongálás

E pontnál található a legszélsőségesebb eltérések. A munkacsoport anyagában azt állítja, egyetlen kamion annyi kárt tesz az útban, mint 100 ezer személygépkocsi! A kerek számokkal egyébként is az a baj, hogy nem igazak. Hihetőbbnek tűnik az a szám, amely a honi televíziók híradásaiban szerepelt 2006. január 31-én abból az apropóból, hogy 2007-től Magyarországon is bevezetik a használatarányos úthasználati díjakat a gyorsforgalmi úthálózatban a teherkocsik számára. A nehéz-tehergépkocsik útrongálását már „csak” 2000-2500-szorosnak ismertették. Ebből is látható, becslésről van szó. Szükség volna rá, de nehezen képzelhető el a közúti károkozás mérésénél olyan egzakt módszer, mint például az IKEA-nál, amikor a fiók- vagy szekrényajtókat strapabírását a vásárlók szeme előtt tesztelik, és egy



*A Levegő Munkacsoport kiadványának képéről Géza, a 42 éves mozdonyvezető néz le ránk, aki 1600 tonnát képes elszállítani, míg a másik fotón ábrázolt Lajos, a 37 éves kamionsofőr mindössze 16-ot!*

számlálószerkezet mutatja, hány százalékos nyitották és csukták be azt.

Nem a jármű vagy szerelvény összsúlya számít az útrongálás szempontjából, hanem a tengelyterhelés (az út mekkora felületén oszlik el a súly). Nyilván ez sem egyforma: sokkal magasabb azoknál a pótos vagy nyerges szerelvényeknél, ahol a tengelyterhelés 10 tonna feletti, mint a munkacsoport által már kamionnak tartott 10 tonna összsúlyú tehergépkocsinál, ahol a tengelyterhelés csak 5 tonna körül lehet. Az utakat 10 tonna, a tranzitforgalomban jelentős szerepet játszó főközlekedési utakat pedig EU-szabvány szerint 11,5 tonna tengelyterhelésre méretezik.

A munkacsoport fogalom meghatározása szerint „kamionnak” minősülő, mintegy 62 ezerre becsülhető számú tehergépjárműből 30-35 ezernél fordulhat elő, hogy a tényleges tengelyterhelés e határokat súrolja. Azt sem mindenkor. A szóródó tömegárúknál az egyik irány üresjárat, a kereskedelmi árúknál pedig ugyan magasabb, 70-75

százalékos lehet a rakott futás, azonban legtöbbször előbb telik meg áruval a jármű, mint ahogy elérné a teljes terhelést.

Meggyőződésem, hogy nem a folyamatos haladás teszi tönkre az utakat, hanem amikor valami miatt többterhelés következik be. Ez lehet például egy úthiba, ahol a meggyengült aszfaltrétegre rázökken a kerék, ütést mér rá, amely attól tovább süpped, a következő zökkenések ettől még erőteljesebbek lesznek. Az sem elképzelhetetlen, hogy a tengelyterhelés sem egyenletesen megoszló a kétoldali kerekek között különböző forgalmi helyzetekben; például kanyarokban, körforgalmi szituációkban nagyobb lehet a külső íven.

A munkacsoport drámai színekkel ecseteli a magyar utak állapotát. Miért nem tragikus ugyanez tőlünk nyugatra, holott a tehergépkocsi-forgalom a mienknél jóval erősebb (részben a gazdasági fejlettség, másrészt a mienknél magasabb közúti, kisebb vasúti részarány miatt)?! Nyilván azért, mert sok más tényező is befolyá- A

szolhatja az útalapotot. Néhány ezek közül:

rossz minőségű anyagok használata, elavult vagy be nem tartott útépitési technológia, a forgalom nagyságának nem megfelelő burkolati anyag, útfelújítás elmulasztása stb.

A felújításról még annyit, hogy az úttest nemcsak a kopórétegből, hanem például az útalapból is áll. Ha az nem megfelelő, hiába terítik rá az új aszfaltréteget. Apró-pó Útalap. Régen létezett egy, az utak építésére és karbantartására szolgáló elkülönített pénzalap, melynek egyik automatikus forrását az üzemanyagok fogyasztási adójának (a jövedéki adó elődje) egy kisebb hányada képezte. Azóta is jellemző, hogy az autósoktól beszedett állami bevételnek csak kisebb hányadát fordítják motorizációs célokra. Az is fontos fejlemény, hogy az említett forrásképző automatizmust sok éve megszüntették. Meg is látszik közútjaink állapotán.

Természetesen nem hallgatható el, hogy a helytelen rakományelhelyezés, illetve a túlterhelés is rendkívül káros. Két szereplő is okolható ezért: maga a szállító, illetve fuvarozó, de a jármű megrakását végző is. Bármennyire sajnálatos, de könnyen belátható tény, hogy e területen partizánakciókkal nem lehet eredményt elérni: aki saját maga „bevállalja”, hogy betartja a szabályokat, míg másokra az nem kötelező, többnyire a saját gazdasági sirját ássa meg. A munkacsoport figyelmébe ajánlom a kormány és a közútfuvarozó-érdekképviseletek között 2005 augusztusában kötött megállapodás 2. pontját, mely túlrakás esetén megteremtette a felrakóhelyek felelőssé tételeit és büntetethezességét a legtöbb problémát okozó szóródó tömegáruknál. Ehhez szorosan kapcsolódik a megállapodás 1. pontja is, amely a közúti közlekedési szolgáltatók járműveinek közúti forgalomban történő ellenőrzésére és szankcionálására vonatkozik, és nemcsak a túlsúlyt illetően, hanem átfogóan (azóta a szükséges jogszabályok megszülettek). Úgy gondolom, felelősségteljes hozzáállást tükröz, ha a fuvarozó-érdekképviseletek maguk kezdeményezik a tisztességes piaci versenyt, ezáltal a tisztességtelen versenyelőny megelőzését, megakadályozását, bekövetkezése esetén pedig a szankcionálását. Az érdekvégyesítésről szólok még a demonstráció című fejezetben.

## Forgalmi torlódás

Az externális költségeknél már említettem, hogy a vasút is okoz a vasúti átjárók lezá-

rásával, kerülőutakra kényszerítéssel forgalmi torlódást.

A közutakon jelentkező forgalmi torlódásban elsősorban a tehergépkocsikhoz képest majd fizszeres számbeli fölényben lévő és erőteljesen növekvő személygépkocsi-állomány játssza a vezető szerepet.

## Demonstráció

A demonstráció az az eszköz, amellyel akkor él egy felelősen gondolkodó érdekcsoport, ha a céljai elérésében a véleménycsere, a meggyőzés eszközei elfogytak, illetve hatástalanok voltak.

A munkacsoport kampánykiadványában nagy győzelemként könyveli el, hogy a helyi lakosok demonstrációját, tüntetését követően 2005 őszén tiltották Dabaszról a nagy sóderszállító szerelvényeket. Az írásmű egy másik helyén pedig elmarasztalja a közúti fuvarozókat, hogy egy szűk csoport érdekeit próbálták ráerőltetni a társadalomra 2000 őszén, amikor tiltakoztak az üzemanyagok jövedéki adójának emelése ellen. A kormányt az MKFE elnöksége ekkor arról tájékoztatta: „a tagság eltökélt arra, hogy elfogadható megoldások hiányában radikális eszközökkel is kifejezze tiltakozását” – ez idézet volt a munkacsoport anyagából. A munkacsoport azonban úgy feltételezi, hogy a közúti fuvarozók blokáddal, útlezárásokkal kívánták kényszeríteni követeléseik teljesítését. Ezzel a következő gondjaim vannak:

1. Tűrhetetlen zaj, rezgésártalom ellen szabad, tegyük fel, nagymértékű kenyéráremelés ellen is lehet demonstrálni, azonban drasztikus üzemanyag-áremelés ellen, amely fuvarozók megélhetését, kenyerét veszélyezteti, az ellen viszont nem lehet tiltakozni? Nem ismerem ilyen törvényt.
2. Az érdekképviseletek megtanulták, nem lehet törvényellenes eszközöket alkalmazni, a tárgyalásos megoldást helyezik előtérbe, bár a törvényes keretek között nekik is joguk van demonstrálni.
3. A gazdatüntetés résztvevői, illetve később a dabasiak is csak a számukra engedélyezett fél útpályát zárták le, tehát a törvényes kereteken belül maradtak. Ettől függetlenül biztosra veszem, hogy voltak mindkét helyen a tagság, illetve a lakosság körében olyanok, akik ennél messzebbre mentek volna. De a józan ész győzött, törvénysértés nem történt, következőképp elmarasztalásnak sincs helye.
4. Az említett dabasi esetben a helyi lakosok fellélegzése áll a mérleg egyik serpenyőjében. Vajon mi van a másikkban? Az autópálya építetöje kiírta a pályázatot, azt valaki annak rendje-módja szerint

megnyerte. Az is, aki az alapanyagok szállítására kiírt tenderen lett győztes. Mindkettő fix árért vállalkozik. A sikeres demonstráció után megszületik a korlátozó döntés. Kerülőút, többletköltség. Valakinek le kell nyelnie azt a nyeresége terhére. Ugyan kérem, kit érdekel ez?

## Az állam elvonja Géza ágazatának nyereségét, miközben bőkezűen támogatja Lajos ágazatát?

Azt remélem, ezen az is mosolyog, aki állítja. Géza ágazatától, a vasúttól évtizedes távlatokban nincs mit elvonni, mert a vasút veszteséges. Támogatni kellett és kell, termelési támogatással, meg nem fizetett gázolaj-jövedékiadóval, kezesként a vasúttársaság helyett a felvett hitelek és kamatai állam általi visszafizetésével. Talán a 2006. esztendőől kezdve mondható el, hogy a szervezeti szétválasztás után támogatás már csak a pályavasútnak és a személyszállításnak jár. Az a feltételezés is bizonyításra vár, hogy 2006-ig a nyereséges vasúti áru fuvarozás keresztfinaaszírozta a vasúti személyközlekedést.

Évente 180 milliárd forintot költünk a MÁV-ra címmel az egyik internetes portál közli januári gazdasági cikkében az alábbiakat: „Mivel a MÁV a személyszállítás valós költségeit nem képes a viteldíjából fedezni, a cég a Magyar Vasúti Hivatal vezetője szerint minden évben hozzávetőlegesen 180 milliárd forint állami támogatást él föl.”

A Lajosok pedig nem érzékelik, hogy számolatlanul tömné az állam a zsebeiket pénzzel. Ezt nem is teheti, mégpedig már azóta, hogy Magyarország az EU társult tagjává vált, az pedig már a csatlakozás előtt hét évvel megtörtént. Az EU alapszerződése ugyanis tiltja a piaci alapon végzett tevékenységek – s ilyen az áruszállítás is, végezze azt bármely közlekedési ág – esetében támogatások nyújtásával a piaci verseny torzítását (kivételt a logisztikai központok és a kombinált fuvarozási módok képeznek).

A rendszerváltás körüli években minden állami cég igyekezett minél hamarabb megszabadulni a korszerűtlen, benzin-, illetve gázolajfálgó volt szocialista tehergépkocsiktól, úgyhogy kis cégek és magánfuvarozók kezébe került szinte a teljes teherfuvarozás. Hivatalosan az a váltás, amikor az áru fuvarozó tevékenységet leválasztot-

ták a Volán tiszta profilúvá átszervezett társaságairól, több mint 10 évvel megelőzve a vasúti tevékenység hasonló szétválasztását. A reál folyamatam ténylegesen azonban már ezt megelőzően végbement, így alig maradt mit leválasztani.

A fuvarozók még a kis összegű, úgynevezett „de minimis” támogatásoktól is elvannak zárva, ezzel szemben adminisztratív, munkaügyi, forgalmi korlátozások és pénzügyi elvonások (adók, illetékek) garmadája sújtja őket. Fajtáját tekintve nem több mint az unióban, hiszen Magyarország e gazdasági tömörülés tagja, azonban több elvonás mértékében magasabb sok EU-tagországnál, annál pedig mindenképp, amelyet a magyar gazdaság – azon belül a közlekedési szektor – viszonylagos fejletlensége megengedne. Hogy mit lehet még támogatásnak tartani, arra érdemes szó szerint idézni a munkacsoport kampányanyagának „Jogaink bánják” című fejezete szövegéből:

„A közúti áru fuvarozásnak jelentős szerepe van a feketegazdaságban. Ez is egy jelentős támogatásnak tekinthető, annál is inkább, mert a legfontosabb versenytárs alágazatnál (a vasútnál) a feketegazdaság szerepe elenyésző. (Legalábbis az a része

elenyésző, ami előnyösebb helyzetbe hozná a vasutat. A közúti áru fuvarozással ellentétben a vasútnál a törvényellenes cselekedetek túlnyomó részben magának a vasútnak okoznak jelentős gazdasági károkat.) A közúti fuvarozásban egyebek mellett óriási mértéket öltött a »jól jövedelmező« árúk (cigaretta, kábítószer stb.) csempészete, sőt az embercsempészet is. A belföldi áru fuvarozásnál sem jobb a helyzet. A Központi Statisztikai Hivatal felmérései szerint a háztartások által igénybe vett közúti építőanyag-szállítás értékének 53 százaléka számla nélkül történik.”

Remélem, hogy a becsületes közúti fuvarozói, szállítói többség a leghatározottabban visszautasítja összefüggésbe hozatalát a feketegazdasággal. Az áfakérdéshez csak annyit tennék hozzá, hogy a közvetlen lakosságnak teljesített szállítást, fuvarozás részaránya meglehetősen alacsony, másrészt pedig – persze ez nem érdem, csak tény – nem lehet jobb a helyzet a közvetlenül a lakosságnak értékesített más szolgáltatásoknál sem.

Az valóban tény, hogy a nemzetközi közúti áru fuvarozás és személyszállítás forgalmi utazói (pontosabban a munkáltatójuk) egy kedvezményes külföldi napidíjat is vá-

laszthatnak, ennek ára azonban az, hogy e mellett csak a gépjárművel kapcsolatos költségek számolhatók el. A döntő többséget alkotó belföldi fuvarozók, szállítók pedig csak az egységes belföldi adómentes napidíjat számolhatják el. A másik adómentesen adható jövedelem a normákhoz képest mért üzemanyag-megtakarításért járó prémium, az azonban minden gépjármű-üzemeltetőt megillet, és ahhoz – tekintve, hogy drága importot takarít meg – nemzetgazdasági érdek is fűződik. Mindkettő legális juttatás, még a szürkegazdasághoz sincs köze, nemhogy a feketéhez. A szürkegazdaságról: ha letelik az utolsó nap 2006. június 30-i határidő, a fuvarozásban, szállításban éppúgy felelni kell a színlelt szerződésekhez, mint a nemzetgazdaság bármely más ágazatában. Az unióban a piaci tevékenységek támogatásának tilalmát tehát maga az alapszerződés mondja ki, a korlátozások, elvonások sokaságáról pedig uniós rendeletekben, illetve az uniós irányelvekkel összhangban a nemzeti szabályozás keretében döntenek. Az EU pedig tudja a dolgot: vagy új elvonási csatornákat talál ki a közúti szállítás részére, vagy a meglévőket szélesíti, illetve mélyíti.

## HOMÁLYOS TONNÁK

Nagyon nehéz valós képet kapni arról, mekkora az egyes közlekedési ágak részesedése a hazai és nemzetközi áruszállításból.

Az egyik szokványos mutatót, az áru-tonna-kilométert rögtön elfelejtethetjük az egyes közlekedési ágak teljesítményeinek eltérő számbavétele miatt. A vasúti áruszállításnál csak a belföldi szakasz teljesítménye jelenik meg a statisztikában, az viszont teljeskörűen. A határtól magyar mozdony vontatja a bármilyen nemzetiségű vagon, az mind magyar teljesítmény. A nemzetközi közúti áruszállításban viszont a teljes útszakasz – nem csak a magyarországi – teljesítményét jelentik a statisztikának, de mindenki a saját nemzeti statisztikai hivatalának.

Tehát maradunk csak a súlynál. Az előbb elmondottakból következik, hogy annak a fuvarnak a súlya is megjelenik a magyar statisztikában, amelynek nincs is magyarországi szakasza (például Hamburg–Pozsony fuvar). Az is tény, hogy a magyar statisztikában nincs adat a külföldi kamionok teljesítményére. Sőt, amióta EU-tagok vagyunk, arra sincs számadat, mekkora az átlépő teherforgalom az uniós belső határainkon (szlo-

vén, osztrák, szlovák). Az uniós külső határaink darabban kifejezett teherforgalmára is csak a VPOP honlapján lehet rátalálni. Kérdés, a múltból kiindulva ma is megállja-e a helyét az a becslés, hogy a nemzetközi közúti áru forgalomban 40% a magyar, 60% pedig a külföldi kamionok részesedése?

Fentiek alapján az alábbi becslés adható a 2004. éves számok alapján a közúti-vasúti munkamegosztásra a nemzetközi forgalomban:

- 1 magyar közúti nemzetközi 8676 ezer tonna (feltételezve, hogy ez a közúti 40%-a),
- 1 külföldi kamionok: 13 014 ezer tonna (becsült: a közúti 60%-a),
- 1 vasúti nemzetközi: 36 839 ezer tonna,
- 1 vízi nemzetközi 1491 ezer tonna,
- 1 csővezetékes 17 042 ezer tonna.

Összesen (hozzáadva a külföldi kamionok teljesítményét is) 77 081 ezer tonna. Ebből a vasúti részarány 47,8%, a közúti pedig 28,1%.

A belföldi szállításban sok a halmozódás, de lehet modellezni azt az árumennyiséget, amely kizárólag közúton kerül továbbításra. Belföldi teljesítményként jelentkezik – egyszeresen – a nemzetközi vasúti és hajóforgalom súlyteljesítménye, hiszen tovább kell vinni az árut a magyarországi vasútállomástól a

rendeltetési helyig, illetve fordított irányban az indulás helyétől a honi vasútállomásig. A belföldi vasúti és hajóforgalom súlyát kétszer kell számításba venni, hiszen mindkét végpont belföldön van. Tovább bonyolódik majd a helyzet, amikor a kabotázsforgalmat is engedélyezik.

A fennmaradó árumennyiségről feltételezhető, hogy belföldön kizárólag közúton mozog. 2004. évi adatok alapján:

- 1 összes súly 204 663 ezer tonna,
- 1 vasúti + hajó nemzetközihez egyszeresen kapcsolódó közúti súly: 36 839 + 1491 ezer tonna,
- 1 belföldi vasúti és hajóhoz kapcsolódó közúti szállítás (kétszeresen) 2 x (16 034 + 907) ezer tonna,
- 1 ezeket levonva marad tisztán közúti: 131 867 ezer tonna.

A szállítási folyamat során más közlekedési ág igénybevétele nélkül, csak közúton kerül elszállításra a belföldön mozgott árumennyiség 64,4%-a.

Megjegyzendő, hogy a nemzetközi kombinált áru forgalomban is van halmozódás, hiszen az e forgalomban szállított áru súlyát kimutatja a nemzetközi közúti szállítás, míg a gólyalásbas pót, illetve a teljes szerelvény önsúlyával megnövelten kimutatja azt a vasút is.

## Egyéb megállapítások

Számtalan más helyen kellene ellentmondani a munkacsoport kampányanyaga állításainak, vagy legalább erősen árnyalni a kialakított, meglehetősen egyoldalú képet. A terjedelem ezt azonban nem teszi lehetővé. Utalok itt például arra a megállapításra, hogy a közúti fuvarozók szervezetlenül, összevissza szállítgatnak, vagy arra, miért is „sújtják” a vasutat közbeszerzésre kötelezéssel.

## Mi lehet a megoldás?

Mint láttuk, a közúti szállításra a gazdaságnak éppúgy szüksége van, mint magának a vasútnak, hiszen a termelés és a fogyasztás helye a legkritikább esetben esik egybe a vasútállomással (kikötővel éppúgy nem). Talán az sem szorul megerősítésre, hogy az összes, közlekedés által okozott problémahalmaz nem varrható egyedül a közúti szállítás, még kevésbé kizárólag a kamionok nyakába.

A szabályozás változatos eszköztárának kialakítása, működtetése, szükség esetén finomítása a gazdaságpolitika részeként a közlekedéspolitika feladata, mégpedig részben uniós, részben nemzeti eszközökkel. Ehhez csak néhány gondolatot lehet felvázolni, azt is jobbára csak a legtöbb problémával terhelt területeken.

A kamionforgalmat közelebről megvizsgálva érezhető, hogy a legtöbb gondot a nagy távolságú, legtöbbször nemzetközi közúti szállítás okozza, illetve a rövid távú, többnyire útépitésekkel kapcsolatos szóródó tömegáru-szállítás; utóbbi olyan intenzitással, melyről ezen utak tervezői annak idején nem is álmodhattak.

A közlekedéspolitika tudományának az alábbi fő dilemmával kell megküzdenie. Hogyan tartsa kordában a nagy távolságú, főként nemzetközi szállításra szakosodott Lajos I-et, és céllal vagy tranzitban nálunk közlekedő külföldi kollégáit – nevezzük őket Ludwignak, illetve Louisnak – úgy, hogy közben ne lehetetlenítse el:

Lajos II. munkáját, aki a vasút számára gazdaságtalan rövid távú szállításokat intézi,

Lajos III. tevékenységét, aki a terítő-begyűjtő feladatokkal birkózik,

Lajos IV. feladatvégzését, aki a vasúti fel- és elfuvarozás felelőse, így Géza szövetségese,

vagy például Lajos V. szolgálatát – ismét csak Géza partnereként – a kombinált áruszállítás közúti szakaszain.

Éppen folyamatban van az uniós döntés a

használatlalt arányos úthasználati díjak ügyében.

Az uniós irányelvek által megszabott, de nemzeti hatáskörben meghozandó döntéseknél nem biztos, hogy éppen osztrák vagy svájci példát kellene alapul venni. Magyarország a tranzitszállítás volumene tekintetében éppúgy nem hasonlítható e centrális helyzetű országokhoz, mint ahogy a közösség perifériáján elterülő, átmenőforgalommal jóval kevésbé terhelt Görögországhoz sem. Ausztria és Svájc helyzete azért is speciális, mert az észak-déli irányú forgalom az Alpok magas hegylánca miatt néhány alacsony hágóval rendelkező vagy alagúttal átfúrt szűk völgyön zúdulhat csak át, a végtelék fokozva ott a helyi lakosság gondjait. Egy minden útfajtára kiterjedő, a munkacsoport által javasolt úthasználati díj különösebben nem zavarja Lajos I., Louis, illetve Ludwig tevékenységét, mert a magyar útszakasz csak kis része a teljes szállítási távolságnak. Viszont 100 százalékban sújtaná a csak belföldi forgalomban tevékenykedő, a vasút számára gazdaságtalan feladatokat végző, vagy éppen a vasúttal kooperáló Lajosokat, ellehetetlenítve a tevékenységüket.

Az autópálya a közlekedés „emelt díjas szolgáltatása”, lényeges előnyt nyújt a rajta haladóknak gyorsaság, biztonság szempontjából. A nagy távolságú, illetve nemzetközi szállítást végzőket nem is kell különösebben ösztökélni a használatukra, hiszen e nélkül végletesen lemaradnának a gazdasági versenyben. A díjakat – akár matricás, akár teljesítményarányos – úgy kell kialakítani, hogy ez a gazdasági előny megmaradjon, illetve az autópálya-használat a közlekedés többi szereplője számára is vonzó legyen.

Az autópályák építéséhez kapcsolódó szóródó tömegáru-fuvarozásnál pedig az üzleti hatóság szerepét emelném ki. E szervezetnek az eddigi autópálya-építések alapján kellő tapasztalatai halmozódtak fel, és nyilván ismer külföldről hatásos és alkalmazható megoldásokat is. Ellenben a helyi lakosságot (hiszen mindig más települések az érintettek) minden esetben felkészületlenül éri a sokszor drámai hatások. Az építető, építő, szállító számára sokkal elviselhetőbbek az előre ismert korlátozások, mint a munka közben jelentkező, terveiket borító tilalomfák. Ha a hatóság a megelőzésre helyezi a hangsúlyt, sokkal kevésbé kellene indokolatlan ellenségképpel szembesülniük a szállítóknak, fuvarozóknak. Ehhez persze a zöldszervezeteknek is az ellentétek szítása helyett

azok oldására kellene helyezniük a hangsúlyt. A közlekedés a piaci alapon szerveződő gazdaságot szolgálja ki, célszerű a szabályozásukra zömében piacokonform eszközöket használni; a tiltás eszközeit csak akkor, ha előbbieket nem vezetnek eredményre.

A különféle zöldszervezeteknek be kellene látniuk, hogy a közlekedés kérdésében akármelyik ujjunkat harapjuk, mindegyik fáj. De nem egyforma mértékben. Így azt a megoldást kell választani, amelyik összességében a legkevesebb kedvezőtlen hatással jár. Kétségtelen, hogy az elkerülő utak vagy például a Budapest körüli autópálya-gyűrű más célra is használható területeket foglal el, de még mindig kevésbé káros, mint a lakosság számára az évtizedes fuldoklás az átmenőforgalom szorításában.

Ahogy az egyik közlekedési ág túlzó nyomás alá helyezése sem megoldás, úgy a másik feltétel nélküli támogatása sem az. Előbb rendbe kellene tenni, melyik feladat tartozik tömegszerűsége és szállítási távolsága folytán a vasúti közlekedéshez, és csak az indokolatlan és tartós veszteségforrások kiküszöbölése után kerüljön sor a megfelelő összegű támogatás megadására, figyelemmel arra is, milyen területeken és milyen jellegű támogatások nyújtását engedli meg az Európai Unió. Nemzetközi példák alapján ajánlja a munkacsoport a közúti fuvarozók megismertetését a különböző „best practice” módszerekkel. A „best practice”, azaz legjobb módszerekkel a vasúti szállításnál is foglalkozni kellene, de az ott nem létezik, ahol a tömegszerűség hiányzik.



**A munkacsoport a levegőről kapta a nevét. Ez jó jelkép. A levegő is sok összetevőből áll (akárcsak a szállítás). Tulajdonképpen egyik sem nélkülözhető: az oxigén kell az embernek és az állatoknak, a szén-dioxid pedig a növényeknek. Ha pedig nem volna a közömbös nitrogén, és helyette az előbb említett gázok aránya nőne, vagy elégnének, vagy mérgezését szenvednénk. Alapos és körültekintő szabályozással kapjon jobb levegőt a lakosság, de jusson lélegzethez a gazdaság és kiszolgálója, a közlekedés is.**

Krivánszky Árpád

A témáról még olvashatják dr. Vereczkey Zoltán MKFE elnökségi tag nyilatkozatát, MKFE Hírek rovat, 106. oldal.