

## EXKLUZÍV FEJLŐDÉS ÉS KÖRNYEZETVÉDELEM

## Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia

### TÁRSADALMI VITA A KÖZLEKEDÉS JÖVŐJÉRŐL

Befejeződött a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium által kidolgozott Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia „Zöld könyvének” társadalmi vitája. A 2020-ig terjedő – a vita eredményeként kérielt és ezután már „Fehér könyvnek” nevezendő dokumentumban összefoglalt stratégia küldetése választ adni arra, hogyan lehetséges a gazdasági fejlődést kísérő növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni. Az alapkonceptiót tartalmazó „Fehér könyv” kiegészül majd egy, a megfogalmazott célrendszert alcélokra és intézkedésekre lebontó, és azokhoz pénzügyi tervet is rendelő fejezettel, valamint a stratégia megvalósításának nyomon követését megtervező „monitoring rendszer”-rel is.

**A** mintegy 300 ezer embert foglalkoztató közlekedési ágazat az egy év alatt hazánkban előállított termékek és szolgáltatások értékének 6-8 százalékat képviseli, emellett hozzájárul más ágazatok jövedelemtermelő képességének alakulásához is. Ahhoz, hogy Magyarország képes legyen lépést tartani versenytársaival, és kiaknázhassa a kedvező földrajzi fekvéséből adódó előnyöket, elengedhetetlen, hogy a közlekedési ágazatot a stratégiai fejlesztés középpontjába állítsuk.

Az EKFS a személyközlekedés, az áruszállítás, ezen belül az egyes alágazatok, illetve az ezekhez alapot szolgáltató köz-

lekedési infrastruktúra fejlesztésére jelöli ki a megvalósítandó célokat. Mindezt úgy, hogy figyelmet fordít a hatékonyság és gazdaságosság mellett a közlekedésbiztonság javítására, a forgalom növekedésével járó környezetszennyezés csökkentésére, a közlekedésben részt vevő járművek energiaszükségletének mérséklésére, valamint az intelligens technológiák (például az elektronikus útdíjfizetés) bevezetésére és elterjesztésére is. A stratégia ugyanakkor célul tűzte ki a közlekedés hatékony működését támogató intézményrendszer megteremtését is.

A szakértő által kidolgozott stratégiai dokumentum már túl

van a társadalmi egyeztetésen, kormány elé terjesztése és elfogadása is hamarosan megtörténik.

#### Személyszállítás

A gazdasági és társadalmi szempontból is fontos személyszállítás esetében a legnagyobb problémát az emberek mobilitási igényeinek folyamatos növekedése (munkába, iskolába járás, ingázás, szabadidős programok), a jelenlegi közösségi közlekedési rendszerek összehangolatlansága, a gyenge szervezethez és viszonylagos pénzhiány jelenti. A jelenlegi személyközlekedési helyzetet felmérve az EKFS-ben megjelölt egyik legfontosabb stratégiai cél a közlekedési munkamegosztás tudatos alakítása, azaz a közösségi közlekedés igénybevételének támogatása az egyéni közlekedéssel szemben. Mindehhez sok feladatot kell megoldani. A többi között utasbarát és összehangolt menetrendeket kell kidolgozni, korszerűsíteni a közutakat és a vasúti pályákat, modernizálni a járműparkot, a mainál korszerűbb csatlakozási csomópontokat létesíteni és például elektronikus kártya alapú jegy- és bérletrendszert bevezetni. A közösségi közlekedés részarányának fokozásával mérsékelhető a forgalomban részt vevő gépkocsik számának növekedése, ami a környezetszennyezés csökkenéséhez és a közlekedésbiztonság javulásához is hoz-

zájárul. A stratégia figyelmet fordít a társadalmi mobilitás esélyegyenlőségének biztosítására, a közlekedési eszközök akadálymentesítésére és a hátrányos helyzetűekre is.

#### Árufuvarozás

A színvonalas, összetett áruszállítási és logisztikai szolgáltatások iránti kereslet fontos kitörési pont Magyarország számára. Ezen a területen a közúti áruszállítás részarányának gyors növekedése gondot okoz, például veszélyt jelent a közlekedésbiztonságra és a környezetre egyaránt. Ezért az EKFS legfontosabb célkitűzése a környezetkímélő szállítási módok (vasút, kombinált árufuvarozás, vízi szállítás) fejlesztése és ösztönzése. Ennek érdekében újra kell szabályozni a vasúti és vízi pályákhoz való hozzáférést, a pályahasználati és útdíjakat, valamint korlátozni a közúti áruforgalmat. A stratégia a „használó/szennyező fizet” elv kiterjesztését szorgalmazza, hiszen az így befolyó környezetvédelmi és használati díjak visszaforgatásával a fejlesztések költsége csak kisebb mértékben terheli meg a központi költségvetést.

A környezetkímélő szállítási módok térhódítása érdekében az EKFS a vasúti áruszállítás versenyképességének fokozását és a kombinált áruszállítás részarányának növelését célozza meg. Ehhez azonban elengedhetetlen a közlekedési

#### Az MKFE véleménye

Az MKFE alapvetően támogatja az európai közlekedéspolitikai célkitűzéseket, és üdvözlí az egységes közlekedéspolitikai gondolkodást. Hiányosságaival együtt is fontos lépésnek tartjuk az EKFS létrejöttét, ugyanakkor még nagyobb érdeklődéssel várjuk a megvalósítási részletekre, illetve a monitoring rendszerre vonatkozó fejezeteinek megjelenését, hogy a célrendszer mellett az eszközrendszer is világosan láthassuk. A dokumentumban a stratégiai célok megvalósítását veszélyeztető tényezők

között számos helyen említett „állami forrás szükségessége” óvatosságra int. A közlekedésfejlesztési célok hatékony megvalósításához elengedhetetlennek tartanánk a közlekedés ügyének a jelenleginél magasabb szintű intézményi képviselését az államigazgatás szervezetében. Megítélésünk szerint a stratégia a piaci kontra környezeti érdekek mérlegelésében egyoldalúan utóbbira helyezte a hangsúlyt, lényegében nem foglalkozik a magyar közúti fuvarozási szektor nemzetközi versenyképességének kihívásaival, így többek között

az adóterhek tagállami eltéréseivel, illetve a gépkocsi-vezetői utánpótlás problémáival. Elismeri ugyan a háztól házig szállítás igényét, a környezetvédelmi szempontokra hivatkozva azonban érvként csak a kombinált fuvarozás előmozdítására használja. Az infrastruktúra tárgyalásánál nem esik szó kamionparkolókról, és a „közúti járművek cseréje magánforrásból történik” megállapítás mellől hiányoznak az egyúttal környezeti célokat szolgáló állami ösztönzési lehetőségek. Egyetértünk azzal, ha a közlekedési kor-

mányzat önmagában kívánja versenyképesebbé tenni a vasúti alternatívát, de elfogadhatatlannak tartjuk, ha ehhez a célhoz a közút mesterséges drágítása árán akar eljutni. A megfelelően megválasztott útdíjpolitika mellett a torlódások csökkentésére, minél szabadabb közúti forgalomáramlás biztosítására összpontosító intézkedések úgy szolgálhatnak a környezeti érdekeket, hogy közben ténylegesen hűségesek maradnak a ko-modalitás szelleméhez: minden alágazatot ott használjunk, ahol az valóban hatékony!

módok összekapcsolását biztosító feltételek és létesítmények megteremtése. A ko-modalitás elvei alapján továbbfejlesztendő kombinált áruszállítás elterjedésében jelentős szerepe van az intermodális logisztikai szolgáltató központoknak. Ezek kihasználtsága az elérhetőségük fejlesztésével (útsatlakozás, iparvágány, kikötőfejlesztés) és szolgáltatásaik bővítésével és korszerűsítésével növelhető.

Az áruszállítás által okozott negatív környezeti és közlekedésbiztonsági hatások ellensúlyozására korszerű eszközök, módszerek és technológiák elterjesztése szükséges. Ugyanakkor nagyon fontos szerepe van a környezetvédelemre, az

energihatékonyra és a közlekedésbiztonságra vonatkozó előírásoknak és azok betartatásának. A környezet védelméért erősíti többek között az elektronikus útdíjfizetésre és a különböző forgalomkorlátozásra vonatkozó szabályozás.

### Infrastruktúra

A személyszállításra és áruszállításra vonatkozó célok csak abban az esetben valósulhatnak meg, ha megfelelő minőségű közút- és vasúthálózat, korszerű irányítási rendszerek, azaz színvonalas közlekedési infrastruktúra áll rendelkezésre. Ezért az EKFS kiemelten támogatja a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését, a nagyvárosi elkerülő utak építését, a

régiók és a régióközpontok közötti összeköttetés megteremtését. Fontos feladatként jelöli meg a fő- és mellékúthálózat, valamint a vasúti hálózat színvonalának és teherbírásának javítását, valamint a megfelelő és rugalmas városi és elővárosi közösségi közlekedés feltételeinek megteremtését.

Közúti vonatkozásban a legsürgetőbb feladat a közúti pályaszervezet 11,5 tonna tengelyterhelésre történő megerősítése, hiszen hazánk csupán 2008. december 31-ig korlátozhatja a 10 tonna tengelyterhelésnél nehezebb gépkocsik közlekedését. Ez a pályaszervezet megerősítése nélkül az utak burkolatának gyors leromlását, ezzel együtt a felújítási költségek

aránytalan növekedését eredményezheti. A kívánt nagy léptékű útkorszerűsítési munkákat – elsősorban az úthasználati díjat érintő – szabályozásokkal és az intézményrendszer korszerűsítésével kell kiegészíteni.

A különböző közlekedési hálózatok kiépítési és minőségi hiányosságai veszélyt jelentenek a közlekedésbiztonságra, a környezetre, valamint gátolják a gazdaság és a társadalom hatékony működését. Ezért az infrastruktúra tervezése és kivitelezése során a közlekedésbiztonság és a környezetkímélő közlekedési módok alkalmazásának szempontjait is figyelembe kell venni.

B. Zsuzsa

## MAGYARORSZÁGI HASZONGÉPJÁRMŰ-ELADÁSI ADATOK, 2007. ÉV I. FÉLÉV ■ MAGYAR GÉPJÁRMŰIMPORTŐRÖK EGYESÜLETE

MÁRKA	2007. I-III. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2007. I-III. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban	MÁRKA	2007. I-III. negyedév (db)	Piaci részesedés %-ban
<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT</b>			<b>3,51-5,00 TONNÁIG</b>			MAN 753 24,5		
CITROËN	1 231	7,3	IVECO	10	7,7	MAZ BALTIJA	5	0,2
FIAT	1 925	11,4	MERCEDES	120	92,3	MERCEDES	411	13,4
FORD	3 130	18,6	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>130</b>	<b>100,0</b>	RENAULT	319	10,4
KIA	183	1,1	<b>5,01-10,00 TONNÁIG</b>			SCANIA	464	15,1
LAND-ROVER	47	0,3	DAEWOO AVIA	19	4,9	TATRA	18	0,6
MAZDA	363	2,2	DAF	11	2,8	VOLVO	314	10,2
MERCEDES	860	5,1	IVECO	241	61,8	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>3 075</b>	<b>100,0</b>
MITSUBISHI	675	4,0	MAN	78	20,0	<b>BUSZ</b>		
NISSAN	903	5,4	MERCEDES	32	8,2	MAN	2	1,3
OPEL	1 242	7,4	RENAULT	9	2,3	MERCEDES	6	3,8
PEUGEOT	1 232	7,3	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>390</b>	<b>100,0</b>	SCANIA	5	3,1
RENAULT	1 483	8,8	<b>10,01-15,00 TONNÁIG</b>			VOLVO	146	91,8
SKODA	183	1,1	DAF	10	2,6	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>159</b>	<b>100,0</b>
SSANGYONG	84	0,5	DAEWOO AVIA	19	3,9	<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA ALATT</b>		
TOYOTA	1 307	7,8	IVECO	129	33,9	2,5 TONNÁIG	4 336	25,7
VOLKSWAGEN	2 014	11,9	MAN	108	28,3	2,5-3,5 T KÖZÖTT	12 526	74,3
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>16 862</b>	<b>100,0</b>	MERCEDES	69	18,1	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>16 862</b>	<b>100,0</b>
<b>3,5 TONNA</b>			RENAULT	42	11,0	<b>HASZONJÁRMŰVEK 3,5 TONNA FELETT</b>		
ANDORIA LUBLIN	2	0,2	VOLVO	8	2,1	3,5 TONNA	1 128	21,4
IVECO	596	52,8	<b>ÖSSZESEN</b>	<b>381</b>	<b>100,0</b>	3,51-5,0 TONNA	130	2,5
MERCEDES	521	46,2	<b>15,01 TONNA FELETT</b>			5,01-10,0 TONNA	390	7,4
RENAULT	9	0,8	DAF	493	16,0	10,01-15,0 TONNA	381	7,2
<b>ÖSSZESEN</b>	<b>1 128</b>	<b>100,0</b>	IVECO	297	9,7	15,01 TONNA FELETT	3 075	58,4
Készítette: Magyar Gépjárműimportőrök Egyesülete. Minden jog fenntartva!			KAMAZ	1	0,0	BUSZ	159	3,0
						<b>ÖSSZESEN</b>	<b>5 263</b>	<b>100,0</b>



## NEMZETKÖZI GÉPKOCSIVEZETŐK!

Érdekképviselőt akartok?

Keressétek a NeHGOSZ-t, az U.I.C.R. magyar képviselőjét!

Címünk: 2220 Vecsés, Új Ecséri út 2.

Tel./fax: (06-29) 357-985 • e-mail: elnok@nehgosz.hu

Nemzetközi útjaitokon az U.I.C.R.-t,

a Hivatásos Gépkocsivezetők Nemzetközi Szövetségét hívjátok!

