EMLA Alapítvány a Környezeti Oktatás Támogatására

# A gyorsforgalmi úthálózat tervezési és megvalósítási kérdései a környezetvédelem és a közösségi részvétel szempontjából

Magyarországi helyzetkép, kitekintéssel Ausztria és Lengyelország esetére

## - kutatási jelentés –

Budapest, 2006

2006 június

Köszönjük a Nemzeti Civil Alapprogram támogatását!

Szerkesztő: Berki András, Milutinovits László

Szerzők:

Bíró Miklós

Fülöp Natasa

Kerekes Ágnes

Milutinovits László

További szakértők:

Thomas Alge (Ausztria)

Magdalena Bar (Lengyelország)

dr. Kiss Csaba

Sándor Csaba

ISBN 963 06 0411 6

Kiadja az EMLA Alapítvány a Környezeti Oktatás Támogatására

1076 Budapest, Garay u. 29-31.

Tel/fax: 322-8462, 352-9925

Web: www.emla.hu/alapitvany

# 1. Tartalomjegyzék

1. Tartalomjegyzék 3

2. Bevezetés 7

2.1. A kutatás indokai és céljai 7

2.2. A kutatás módszerei 9

2.3. Fenntarthatóság 10

3. Történeti áttekintés 11

3.1. Az autópályák történetének főbb külföldi vonatkozásai 11

3.1.1. Az első autópályák születése 11

3.1.2. Németország gyorsforgalmi úthálózatának története 12

3.1.3. Ausztria gyorsforgalmi úthálózatának története 13

3.1.4. Az Amerikai Egyesült Államok gyorsforgalmi úthálózatának története 14

3.1.5. Lengyelország gyorsforgalmi úthálózatának története 15

3.2. Az autópályák múltja Magyarországon 18

3.2.1. A modern kori útépítések kezdetei Magyarországon 18

3.2.2. Az automobil megjelenése 19

3.2.3. A hazai autópályák fejlesztése napjainkig 20

3.2.4. Jelenlegi helyzet 24

4. Hivatalos álláspontok a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése terén 26

4.1. Gazdasági indokok 26

4.1.1. A hivatalos közlekedéspolitikai álláspont (GKM 2006) 26

4.2. Az Európai Unió által támasztott elvárások 28

4.3. A gyorsforgalmi utak építése és fejlesztése, mint közérdekű tevékenység – Alanyi jogok, jogok és érdekek ütközése 30

5. Autópályatörvény 34

5.1. Versenyfutás az idővel? Eljárások 34

5.2. Az autópálya építésével, fejlesztésével kapcsolatos fogalmak 39

6. Gazdasági hatások 43

6.1. Externáliák 43

6.2. Gazdaságélénkítés? 45

6.3. Méretgazdaságosság 46

6.4. Ausztria esete 48

6.5. Átjáróház vagy logisztikai nagyhatalom? 49

6.5.1. Javuló elérhetőség? 51

6.6. Használó fizet elv? 53

6.7. Pályakényszer 55

6.8. Karbantartani vagy építeni? 56

6.9. Szennyező fizet elv (negatív externáliák) 58

6.9.1. Kár a környezetvédelmi jogban 58

6.9.2. A kár mértékének megállapítása 61

6.9.3. Az okozati összefüggés szükségessége, és jelentősége 63

6.9.4. Szennyező fizet 68

6.10. A turizmusra gyakorolt hatás 69

7. Társadalmi hatások 71

7.1. A civil szervezetek szerepvállalása 71

7.2. A nyilvánosság bevonásának problematikája 73

7.2.1. Közösségi részvétel 73

7.2.2. Információhoz jutás joga 76

7.2.3. Esélyegyenlőség: 78

7.2.4. Az információszolgáltatással kapcsolatos fogalmak 81

8. Környezeti hatások 82

8.1. Levegőszennyezés 85

8.2. Zaj- és rezgésterhelés 90

8.2.1. A közlekedés keltette zaj és rezgés épített környezetre gyakorolt hatása 94

6. 3. Talaj- és vízszennyezés 96

6. 5. Mikroklimatikus hatás 98

8.6. Ökológiai hatások 99

6. 7. Balesetek 102

8.7. A tájba illeszkedés problémája 102

8.8. Ökológiai hátizsák 105

8.9. Terület, mint erőforrás 106

9. Közlekedési alternatívák 107

9.1. Gazdasági, fenntarthatósági szempontok 107

9.1.1. Vasúti teherszállítás 109

9.1.2. A vasúti szállítás és forgalom visszaesése Magyarországon 109

9.2. Környezeti szempontok 111

9.2.1. Vasút 112

9.2.2. Repülés 113

9.2.3. Hajózás 114

9.2.4. Kombinált szállítás 114

10. Zárszó 115

11. Felhasznált és ajánlott irodalom 118

11.1. Nyomtatott kiadványok 118

11.2. Források és szakirodalom az interneten 121

11.3. Ajánlott jogszabályok listája 123

# 2. Bevezetés

## 2.1. A kutatás indokai és céljai

Jelen kutatás a hazai gyorsforgalmi úthálózat káros hatásaira kívánja felhívni a figyelmet az autópályák fejlesztésével és létével kapcsolatos problémák vizsgálatával. Célunk, hogy interdiszciplináris módszerekkel, valamint más, a térségben található államokból szerzett információkat is felhasználva minél több szempont alapján alakítsunk ki egy, a fenntartható fejlődés elvét szem előtt tartó képet a kérdéskörről. Értjük ez alatt, hogy szükségesnek tartjuk esetenként mind a szélsőséges, az autópályákat csupán gazdasági alapon nézve egyértelmű áldásnak tekintő szemlélet, mind a fejlődés érdekeit figyelmen kívül hagyó, túlságosan elfogul „zöld" nézőpont felülbírálatát. Az egyértelműen ki nem kerülhető témák sokasága mellett szeretnénk esetlegesen újnak, innovatívnak számító ötletekkel is hozzájárulni a téma irodalmához.

A téma aktualitását nehéz vitatni, az utóbbi években rengeteg fejlesztési terv és ezekkel párhuzamosan számos tanulmány látott napvilágot a hazai gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének szükségességéről. Magyarország a határok megnyílásával és a külkereskedelmi kapcsolatai élénkülésével elkerülhetetlenül tranzit-országgá válik.[1] Ennek hatásait az autópályáit már korábban magasabb szintre fejlesztő Ausztriában már megfigyelhettük, míg Lengyelország példája azért érdekes a számunkra, mert, mint szintén poszt-kommunista ország, sok tekintetben hasonló helyzetben van, mint Magyarország.

[1] Kiszely 1991

Mindazonáltal kutatásunk elsődleges indokaként az szolgál, hogy Magyarországon a kétségtelenül szükséges infrastrukturális fejlesztések növelésével és felgyorsulásával, a meggondolatlan és hibás közlekedés-szabályozás következtében az autópálya építés káros társadalmi, gazdasági és környezeti hatásai máris kiütköztek, a károk túlhaladták a vállalt kockázati határokat, és új, előre nem látott problémák sürgetik a gyorsforgalmi közlekedés politikájának változását. Tanulmányunk részletesen foglalkozik ezekkel a problémákkal, azonban az alábbi néhány sorban kiemelnénk néhány, iránymutatóul szolgáló kérdéskört.

A XXI. századtól a világ fejlett részein kockázati társadalmakról beszélünk, azaz olyan államokról, amelyek alapvető, létfenntartó tevékenységeikkel kockáztatják önmaguk és környezetük sérülését. Ez új feladatot állít elénk: hogyan tudunk egyensúlyt tartani – jelen esetben – a gyorsforgalmi közlekedés üdvös fejlesztése és az általa okozott károk között.

Kezdetektől tudomásul vett, és alig-alig korlátozott a levegő-, zaj- és talajszennyezés. Ezek bizonyított egészségromboló hatásaival (mérgező anyagok a levegőben, szennyezett földben termesztett mezőgazdasági termékek, balestek, stb.) azonban úgy tűnik a szabályozás nem számol megfelelően.

Viszonylag fiatal a lakott területek közelében haladó autópályák esetében az épületkárok problémája.

A gyorsforgalmi utakkal a távolságok csökkennek, Magyarország szépségei és látványosságai elérhető közelségbe kerülnek. A turizmushoz a megfelelő infrastruktúra nélkülözhetetlen, ám a túlzásba vitt autópálya építéssel pont a jellegzetes magyar tájat tesszük élvezhetetlenné.

Az autópályák *„biológiai vasfüggönyként”*[2]darabolják szét az emberi, állati és növényi élőhelyeket, közösségeket, olyan kulturális és ökológiai következményekhez vezetve, miket még jelenleg sem láthatunk pontosan.

Az autópályák építéséhez, fejlesztéséhez és fenntartásához szükséges költségeket (közlekedés rendészet fenntartása, egészségkárosultak kezelése, mezőgazdasági károk, erdő- és épületkárok, útkarbantartás, stb.) nem az igazi haszonélvezők fizetik meg.

E hibás közlekedési politika úgy emészti a pénzt, hogy a közlekedési alternatívákra való áttérés (vasút) még a gazdagabb országoknak is (Ausztria) szinte a lehetetlenséggel határos.

A további építések és fejlesztések csekély társadalmi támogatottságot élveznek, jelentős civil ellenállás tapasztalható, jogérvényesítési lehetőségeik korlátozottak, nem hatékonyak. Az információhoz jutásban és jogérvényesítésben hátrányosan érintettek kiszolgáltatottak.

## 2.2. A kutatás módszerei

A kutatás során elsődleges szempontunk volt a multidiszciplinaritás elve. Annak ellenére, hogy ezt az elvet néha túlhangsúlyozó korunkban ez közhelynek tűnhet, nyilvánvaló, hogy a téma valóban alapos áttekintéséhez elengedhetetlen volt, hogy több tudományterület eredményeit igyekezzünk felhasználni és ezzel együtt bemutatni. Ugyanis a gyorsforgalmi utak fejlesztésének kérdései egyaránt érintik a kül-, és belpolitika, a gazdaság, a regionális politika, a társadalom, a környezetvédelem szerveződését, azaz mindennapjaink szinte valamennyi területére kiterjednek. Ennek megfelelően az alábbiakban részletesen

vizsgáljuk majd az autópálya-fejlesztések jogi és környezetvédelmi aspektusait, valamint gazdasági és történeti hátterét.

## 2.3. Fenntarthatóság

Erőforrásaink végesek, hiszen Földünk egy zárt ökoszisztéma. Mi emberek jelenleg a pillanat hevében élünk és nem vesszük észre a jelenlegi fogyasztási szintünk hosszútávon nem tartható. Lassan szélesebb körben elfogadott a nézet, miszerint vissza kell fognunk erőforrásaink nagymértékű pazarlását. Az EU politikájában is megjelennek a törekvések a környezetbarát életmód irányában, bár itt fogyasztás visszafogása helyett a környezetkímélőbb erőforrásokra való átállást szorgalmazzák. Nem nehéz belátni, hogy ez, bár javuló látásmódot mutat, még mindig csak egyfajta „tűzoltás”. Egy gazdaság felhasználása nem lehet folyamatosan növekvő, véges erőforrások mellett. Lehet, hogy az újabb technológiák segítenek megoldani egy esetlegesen felmerülő problémát, azonban egy exponenciálisan növekvő rendszerben újabb és újabb gátakat fognak szabni a véges erőforrások.

„Ha mindenhol az OECD átlagos szintjén birtokolnának gépkocsit, 540 millió helyett 3 milliárd autó lenne a földön. Az összes (lokális és globális) levegőszennyezés felét a közlekedésnek tulajdoníthatjuk. Az autópálya létesítéséhez 130-szor annyi anyagot mozgatnak meg, mint ugyanolyan hosszú hagyományos út kialakításához. Fejlett országokban a 6000 fő/km2-t meghaladó laksűrűségű városközpontokban az utazások fele motorizált, 3000 fő/km2 körüli elővárosokban a háromnegyede, és 2000 fő/km2 érték körül 90%-a. A helyi és globális szennyezés, beleértve a területhasználatot is, a balesetek, a nem megújuló források használata,

és más ráfordítások alapján az áttekintés tényszerűen bemutatja, hogy a jelenlegi helyzet nem fenntartható.”[3]

Egy autópálya szinte kötelezi a jövőbeni felhasználókat a gyakori közlekedésre, ami egy folyamatos, hatalmas energiaigénnyel jár. Ha már felismertük, hogy hosszútávon a lakosságot mérsékeltebb fogyasztására, azaz visszafogott üzemanyag felhasználásra is, kell ösztönöznünk, miért rendezzük mesterségesen úgy, hogy autót kelljen használni a mindennapokhoz.

# 3. Történeti áttekintés

## 3.1. Az autópályák történetének főbb külföldi vonatkozásai

### 3.1.1. Az első autópályák születése

Az első modern európai autóút Olaszországban épült, Milánó és Varse között 1924-ben.[4] A fasiszta olasz vezetés a későbbiekben is folytatta a fejlesztéseket, mely egyrészt munkalehetőségeket teremtett, élénkítette a gazdaságot, másfelől pedig egy modernizálódó nagyhatalom képzetét is keltette a lakosságban. A II. világháború előtt összesen körülbelül 4500 km autópálya volt használatban Nyugat-Európában, nagyobb részt Németországban. A komolyabb fejlesztések az 1950-es évek második felétől kezdődtek meg. Így 1960-ban 6000 km; 1970-ben 16 200 km; 1980-ban 32 900 km míg 1995-ben pedig 35 200 km ilyen út hálózta be Európát.[5]

---

[3] Fleischer, 2005
[4] Tóth 2005, 35.
[5] Tóth 2005, 35–36.

### 3.1.2. Németország gyorsforgalmi úthálózatának története

Az autópályák európai történetének kihagyhatatlan fejezete a két világháború közötti Németország, különösképpen a Harmadik Birodalom igen sikeres törekvése a gyorsforgalmi autóutak nagyarányú fejlesztésére.

A Reinhart Terv keretében került sor a német autópályák (*Autobahnen*, *Reichsautobahnen*) rendszerének kialakítására. Annak ellenére, hogy ezeket a terveket már a Weimari Köztársaság idején lefektették, igazából csak Hitler hatalomra kerülése után kezdték meg a gyors ütemű építkezéseket. Természetesen a gazdasági világválság recessziója után a sok munkalehetőséget garantáló munkálatok, és a látványos eredmények remek propaganda-eszközt is jelentettek a rezsim számára. Fritz Todt közútfejlesztésekért felelős miniszter (*Generalinspektor für das deutsche Straßenwesen)* irányításával 1933 és 1938 között hozzávetőlegesen 3000 kilométernyi autópályát építettek ki. Ez a munkalehetőség biztosítása mellett az autóipar fellendülésére gyakorolt hatásával is hozzájárult a gazdaság fejlődéséhez, illetve a háborús előkészültek terveibe is illeszkedett Egyfelől gyorsabb haderő-mozgósítást tettek lehetővé, másfelől szükség-reptérként is alkalmazhatóak voltak. (Nem csak kifutópályaként, hiszen az alagutak jók voltak repülőgépek elrejtésére is.)[6]Az utak nehéz járművek számára is járhatóan szilárdak voltak, és rendszeresen enyhébb kanyarokat is illesztettek beléjük, elkerülendő a fárasztó, monoton hatást a vezetőkre. A tájba való beillesztésükre kevés figyelmet fordítottak, de azért ültetek az elválasztó csíkra (5 m széles) és az út mentén is cserjéket, fákat.[7]

---

[6] Fischer 1995, 375.
[7] Snow 1959, 22.

2003-as adatok szerint: Németország a világ harmadik legsűrűbb autópálya hálózatával rendelkezik, ami jelenleg 11,980 km hosszú.

### 3.1.3. Ausztria gyorsforgalmi úthálózatának története

Az első osztrák autópályák tervei természetesen szintén a Harmadik Birodalom fejlesztésének keretében születtek meg, és egyes szakaszok kiépítése már a II. világháború első éveiben meg is kezdődtek. Azonban a komolyabb munkálatok befejezésére csak az 1950-es évek demokratikus Ausztriájában került sor.

Hitler német autópálya-hálózatra vonatkozó tervei tehát már Ausztriát is magukba foglalták, melyek megvalósítását az Anschluss után rövidesen meg is kezdték. Ebben az 1942-ig terjedő időszakban azonban csak néhány kilométernyi autópálya került tényleges megnyitásra Salzburg térségében, és 1954-ig nem is folytatódtak a munkálatok.

Végül a “Westautobahn” Salzburg – Bécs közötti pályájának első három szakaszát 1958-ban adták át a forgalomnak, és 1967-re a teljes autópálya készen állt. A “Südautobahn” Bécset Klagenfurttal és az olasz határral összekötő útvonalát 1959-ben kezdték kiépíteni, és ennek teljes kivitelezése végül csak 1999-ben zárult le a klagenfurti elkerülőút megépítésével.

A Innsbruck – Brenner autópálya kivitelezésére és működtetésére 1964-ben alapították meg az állami tulajdonú “Brenner Autobahn AG”-t, ami az első útdíjas autópálya kiépítéséhez vezetett Ausztriában.

A többi nagy, az Alpok vonulatát keresztező autópálya közül meg kell említeni még a Tauern Autópályát (A 10) és a Phyrn Autópályát (A 9, befejezve 2004-ben)

### 3.1.4. Az Amerikai Egyesült Államok gyorsforgalmi úthálózatának története

A motorizáció a kezdetektől igen gyors ütemben való fellendülése miatt az Egyesült Államok Európától eltérő utat járt be úthálózatának fejlesztésében, és végül a világ egyik legösszetettebb és legnagyobb forgalmat bonyolító hálózatát építette ki. Rövid kitekintésünk azt a célt szolgálja, hogy némi rálátást biztosítsunk erre e folyamatra. A USA-ban használatban lévő gépjárművek száma nagyot növekedett már a század első évtizedeiben is. 1917-ben 4, 7 millió személyautó és 400 ezer teherautó, míg 1927-ben már 20 millió személy, és 3 millió teherautó járta az Egyesült Államok útjait. Ennek megfelelően egyre több aszfaltburkolatú út épült, mint pl. a híres Lincoln Highway is.[8]

A német autópálya-rendszer nagy befolyást gyakorolt az amerikai tervezőkre is, így nem véletlen, hogy az Interstate Highway System kiépítésének kezdeményezése éppen Eisenhower elnök nevéhez kötődik. Törvényi alapot az ’50-es években kapott (*National Interstate and Defense Highways Act of 1956*.) Nemcsak amerikai autógyárak lobbija, de az elnök európai tapasztalatai (német autópályák) is motiválták a döntéshozókat. A további fejlesztések ellenére hivatalosan 1991-ben teljesítettnek tekintették a terveket. 2004-es adatok szerint jelenleg 68,704 km legalább 4 sávos autópálya van használatban.[9]

---

[8] Snow 1959, 9.
[9] Interstate Highway

### 3.1.5. Lengyelország gyorsforgalmi úthálózatának története

Lengyelországban az első aszfaltborítású autópályák az 1930-as évek második felében épültek, az akkoriban a Harmadik Birodalomhoz tartozó területeken. Ezek a mai A4-es és A18-as jelű autópályák (A Krzywa mellett található csomóponttól Wrocławig vezető szakaszok.) Az A4 1936-ban, míg az A18 1937-ben került átadásra. A Szczecin közelében futó A6-ost szakaszonként nyitották meg a forgalom előtt ugyanezekben az években. Egysávos gyorsforgalmi szakaszok is épültek, mint például az Elbląg – Królewiec vagy az Olszyna – Golnice nyomvonalakon.

Jelenleg Lengyelországban összesen 570 km autópálya található, ebből 61,6 km újjáépítés alatt áll. Ezen felül 247 km gyorsforgalmi főútvonal van még üzemben. Ezeknek a kétszer kétsávos, osztottpályás utaknak esetében a személygépkocsik maximális sebessége 110 km/h. Ilyen utak szolgálnak elkerülő gyűrűként több város esetében is, mint például az S3 Zielona Góra körül, illetve az Oleśnica mellett jelenleg épülő S8. Lengyelország lakosságát illetve területét figyelembe véve a következőket állapíthatjuk meg. A lakosság létszáma jelenleg hozzávetőlegesen 38 644 000 fő, míg az ország területe 322 577 km$^2$, azaz 1000 lakosra 15 méter, míg egy négyzetkilométerre 1,8 méter autópálya jut ma.

Mindazonáltal a nagysebességű, hosszú távú autóutak kialakítására vonatkozó tervek a hasonló német törekvésektől függetlenül is felmerültek már a két háború közötti időszakban. A következő kiemelt jelentőségű útvonalakat jelölték ki. A jelenleg tervezett S8 úttal azonos Varsó – Łódź utat, a jelenleg részben építés ill. előkészítés alatt álló A2 (Varsó – Poznań – államhatár) és A1 (Gdynia – Bydgoszcz – Łódź – Katowice) autópályákat. A mára részben elkészült A4 (Katowice – Cracow – Lviv) és a jelenleg tervezés alatt álló S17 (Varsó – Lublin –

Lviv) is ide tartozott, csakúgy, mint három elkerülő gyűrű is. Ez utóbbiak a Varsót körülvevő, jelenleg tervezés alatt álló S2/S7/S8/S17 útrendszer, a Poznań körüli gyűrű, és a megvalósítás alatt álló, Łódź-ot körbeölelő A1/A2/S14/S8 rendszer.

Hosszú távon továbbá már ekkor tervbe vették a mai DK61-es út (Varsó– Ostroleka – Bialystok – Grodno), a jelenleg is tervezés alatt álló S7 (Varsó – Kielce – Krakkó), a napjainkban kiépítés alatt álló S1 (Katowice – Cieszyn) és a jelenleg is tervezés alatt álló A2-es (Varsó – Brzez)

A II. világháborút követően Lengyelország határait a háború előttiektől jelentősen eltérően húzták meg. A Harmadik Birodalomtól visszanyert nyugati és északi területeken *(Recovered Territories/ Ziemie Odzyskane)* három, jórészt befejezetlen és részben megsemmisült autópályát örökölt a lengyel állam. Ezek a következők voltak: a Pomerániai (~60 km) Kolbaskowo – Chociwel közötti szakasza (a mai A6 és DW142); a Mazúriai (~50 km) Elblag – Grzechotki közötti szakasza (az volt az ún. Berlinka, a mai S22); és a Sziléziai (~270 km) Olszyna – Brzeg (~220 km) és Ujazd – Gliwice – Zabrze közötti szakasza (~40 km), amelyek a mai A18/A4-nak, míg a Gliwice melletti szakasz a DK88-nak felelnek meg.

Nagy probléma volt, hogy az autópályák hídjainak többsége is megsemmisült a hadműveletek során, és ezeknek csak egy része épült újjá közvetlenül a háborút követően. Például az Ina folyó hídja csak 1972-ben, míg három további híd, melyek a Pasleka, Mlynowek és Omaza folyókon íveltek át az Elblag és Grzechotki közötti útvonalon csak 1996-2003 között lett újra felépítve.

A már említett, korábban épült autópályákon kívül újak kivitelezését is megkezdték a Chociwel – Chojnice, Zgorzelec – Boleslawiec, Brzeg – Ujazd és a Swiecko – Nowy Tomysl útvonalakon. Azonban a

hídépítésektől eltekintve mindegyik, fentebb említett útépítés (ideértve a befejezett és befejezetlen pályákat egyaránt) lényegében változatlan stádiumba maradt egészen az 1990-es évek közepéig.

A komolyabb munkálatok újrakezdésének jelei az 1970-es években mutatkoztak meg először. Az 1972-es terveknek magukba foglalták a mai A4-es autópálya két szakaszának fejlesztését: a Gliwice – Krakkó közötti út kiépítését és a Breslau – Gliwice szakasz befejezését (azaz a második útpálya megépítését), valamint a Varsó – Katowice út megépítését (az ún. Gierkowka, ma S8/A1). 1976-ban a tervek a következőkkel egészültek ki: az A4 Tarnow – Krakkó szakaszával, a jelenleg is kiépítés alatt álló S1 Bielsko – Cieszyn szakaszával, valamint az Olimpijka néven is ismert, kivitelezés alatt álló A2 Varsó – Poznan közötti részével és az A1 részben már elkészült Lodz – Piotrkow Trybunalski között húzódó szakaszával.

A fentieket követően egy 1885-ös tervezet két magasabb rendű út-fajtát jelöl meg: autópályákat (Motorways) és gyorsforgalmi főútvonalakat (Express roads). Az autópálya minősítést a jelenlegi A1, A2, A4 utak kapták meg. Mindazonáltal a vázolt tervek csak kevésbé gyors ütemben kezdtek megvalósulni. 1983-1991 között csak a Byczyna – Balice (A4), Wrzesnia – Konin (A2), és Piotrkow Trybunalski – Tuszyn (A1) szakaszok befejezésére került sor. Az ezt követő években csak kevés, rövidebb útszakasz épült meg a már létező utak kiegészítéseképpen, vagy a továbbfejlesztett, esetleg megnyitásra került határátkelők közelében.

A kilencvenes években természetesen számos új javaslat és terv is született az autópálya-hálózat fejlesztésével kapcsolatban. 1993 során négy korábbi útvonalat építettek ki autópályává. A Szczecin – Gorzow Wlkp. – Zielona Gora – Legnica – Bolkow – Lubawka (azelőtt A3, jelenleg a tervbe vett S3), a korábban A12-es jelű, ma A18-asként ismert Olszyna – Krzywa, a majdani S8 Lodz – Breslau – Bolkow, és az A6-os

Kolbaskowo – Szczecin közötti szakaszait. Fontos még, hogy 2001 során az A3 autópálya tervét a kormány elvetette, míg az A8 nyomvonalát a Breslau-t elkerülő körgyűrűnél lerövidítették.

## 3.2. Az autópályák múltja Magyarországon

### 3.2.1. A modern kori útépítések kezdetei Magyarországon

A kora-újkori és újkori burkolt utak története – eltekintve tehát itt a római kori előzményektől – nem tekint vissza túl nagy múltra. A különböző úti beszámolók és más korabeli leírások alapján nyilvánvaló, hogy az utak állapota hegyvidékeken és az alföldeken, városban és falun, főúton és dűlőúton egyaránt elkeserítő volt még a tizenkilencedik században is. Ennek egyik lényeges oka volt, hogy az utak és hidak karbantartásának feladatát és költségeit a falvak jobbágyságra hárították, akik általában csak a legszükségesebb javításokat voltak képesek ellátni.[10]

Ahol persze komoly, stratégiai-kereskedelmi érdekek követelték meg, azért állami fejlesztésekre is sor került. 1771-ben nyílt meg első, az Adriához vezető kőutunk, a Károly-út, mely 126 km hosszú volt. Ennek jelentősége az volt, hogy Fiume kikötőjéhez, azaz a tengerhez biztosított kapcsolatot. Ugyancsak a térségben épült később, szintén a tengerrel való összeköttetést biztosítandó, a 134 km hosszú Lujza-út. Azonban ezek az utak kívül estek a mai Magyarország területén.[11]

A hivatalos postautak és főutak nyomvonalának kijelölésére, mely aztán későbbi főúthálózatunk alapja is lett, jobbára II. József idején került sor. Ennek megfelelően az 1800-as évek elejére kialakult egy egyenetlen

---

[10] Antalffy
[11] Prinz 1936. 63.

sűrűségű úthálózat, amelynek esetében a legfeltűnőbb a keleti, tiszántúli részek viszonylagos útszegénysége volt. Pesten kívül Pozsony, Győr, Temesvár, Kassa, Debrecen voltak az országúti forgalom fő gócpontjai, és a kereskedelmi szükségletek befolyása nyilvánvalóan rányomta bélyegét a fejlődésre. Míg Ausztria felé 14 országút lépte át a határt és Lengyelországba is 15 hágón át lehetett eljutni, addig Moldvába és Havasalföldre csak egy-egy országút vezetett. Egyes földrajzi tényezők akadályozó jellege akkoriban még több nehézséget jelentett. A Dunán Pesttől délre 200 km át, Bezdánig nem keresztezte országút a folyót, és komoly akadályt jelentett a Dráva, a Száva, a Maros és a Balaton is. A Tisza esetében széles árterületei is sokáig gondot jelentettek. Az állandó hidak megjelenéséig sokszor a téli időszak sem garantálta az átkelés lehetőségét, még ha be is fagyott a víz. A feltorlódott jégtáblák miatt, illetve az itt-ott feltörő meleg források olvasztó hatása miatt a Lánchíd megépülése előtt Pest és Buda sokszor teljesen elszakadt egymástól egyes téli időszakokban. Ezzel szemben a többi évszakban a hajóhidak állandó átkelési lehetőséget biztosítottak.

### 3.2.2. Az automobil megjelenése

A század második felétől kezdve aztán sokáig a vasút fejlődése a legszembetűnőbb a közlekedés területén. Az Osztrák-Magyar Monarchia vasútja Európa egyik legdinamikusabban fejlődő ilyen intézménye lesz. Természetesen, ha ezen kisebb is a hangsúly, az utak állapotában is javulás mutatkozik, amihez a század elejétől hozzájárul az automobil megjelenése is. Magyarországra az első automobil, egy négykerekű, tömörgumi abroncsos Benz jármű Hatsek Béla műszerész megrendelésére érkezett 1895-ben. 1899-ben már félszáz jármű közlekedett - legfeljebb 20 km sebességgel - igencsak zajosan és nemtetszés közepette - az országban. Az autósok első szervezete, a mai Magyar Autóklub elődje, a

Magyar Automobil Klub is hamarosan létrejött. 1900. november 30-án - Budapesten 45 tag képviseletében a Royal szállodában tartotta alakuló gyűlését: elnöke gróf Szapáry Pál, a választmány tagjai - többek között Bánki Donát, Csonka János és Törley József lettek. Mint ebből is láthatjuk, itt nem annyira valamiféle korai, mai értelemben vett civil szerveződésről, inkább az előkelő gépkocsi-tulajdonosok klubjáról volt szó, ami persze azért foglalkozott versenyek és kiállítások szervezésével is.

A trianoni békeszerződés a közlekedés terén leginkább vasutat sújtotta, nemcsak anyagi veszteségei miatt, hanem inkább egyes vonalainak elvesztése okán. Ugyanis a Budapest központú sugaras hálózatot kiegészítő, gyűrűszerűen körbefutó vonalak fontosabbjai mind az új határokon kívülre kerültek, rendkívül körülményessé téve így egyes belföldi utakat. Az autóutak fejlődése is messze maradt a nyugat-európai színvonaltól. Még a turizmus fejlesztésének szempontjából nagyon fontosnak tartott, Bécset Budapesttel összekötő autóutat is csak 1931-ben nyitották meg. Az autópályák német vagy olasz minta után való építésének gondolata nem merült még fel a II. világháború előtt.

### 3.2.3. A hazai autópályák fejlesztése napjainkig

A magyar “automobil utak” hálózatának ötletét aztán először Dr. Vásárhelyi Boldizsár vetette fel 1942-ben. Az öt autópályára épülő hálózat elképzelése szerint 1770 km hosszú lett volna, radiális irányú, a nemzetközi összeköttetéseket is biztosító útvonalakkal. Ezeket a fővárost körülölelő gyűrű, és a határok mentén körbefutó egyszerűbb autóutak egészítették volna ki. Természetesen a háború és az azt követő nehéz évek ezt a törekvést egyelőre meghiúsították.

Annak ellenére, hogy az ország motorizációs szintje ez még nem igazán követelte meg, Magyarország mégis már 1961-ben az autópálya-építő országok sorába lépett. Ekkor készült el ugyanis az 1965-től M1-es jelzéssel ellátott út 49 km-es szakasza (Budapest–Törökbálint–Tatabánya). Az építés oka elsősorban a lakosság arányát jóval meghaladó budapesti gépjármű-összpontosulás volt.[12]

Az Országgyűlés már 1968-ban irányelvként belefoglalta közlekedésfejlesztési koncepciójába az autópályák építését. Ennek folytatásaképpen 1970-es, a Közlekedés hosszú távú fejlesztése című program már konkrét, számszerű célokat is kitűzött: 1985-re 620 kilométer autópálya kiépítését irányozták elő.

Az 1971-ben és később formát öltött elképzelések 1974-ben gazdasági problémák miatt kezdtek meghiúsulni. Elvetették az útdíj ötletét, és bár 1985-ig folytatódtak az építkezések a Minisztertanácsi nyomvonalakon, de csak csökkentett ütemben.

A kormányzati szféra az 1970-es évek végétől kezdve kezdett kiemelten foglalkozni a fejlesztés témájával, és ekkortól datálható a *sugaras szerkezetű közúthálózat* kiépítésének igénye is. Az 1970-es programot kiegészítve egy 1971-es Minisztertanácsi rendelet a hálózat törzseként az M1, M3, M5 és M7 irányokban határozta meg az építendő pályák nyomvonalát, 1985-ig hozzávetőlegesen 450-500 km útdíjas út üzembe helyezését irányozva elő.

Az M1-es autópálya nagyarányú továbbépítésére 1975-től került sor. Először csak a mai balpálya épült ki, 1977-re elérve Győrt is. A jobbpálya kiépítésére csak 1990-re, a Győrt elkerülő szakaszra 1994-re, Hegyeshalom elérésére csak 1996-ra került sor. Ez utóbbi, a határig

---

[12] Tóth 2005. 36.

kiépített szakasz – melynek eredetileg 1985-re kellett volna elkészülnie – már koncessziós, útdíjas pálya lett.[13]

Az M3-as fejlesztését 1983-ban forráshiány miatt leállították a gyöngyösi elkerülő szakasznál. Az M5 autópálya félautópályaként (balpálya) Kecskemét északi csomópontig épült meg 1989-re. A jobbpálya Újhartyánig 1990-re készült el. Az M7-en a bevezető szakasz szélesítésén kívül fejlesztés nem folyt 1975 után jó ideig.[14]

Az OMFB 1976-os koncepciója 1990-ig továbbra is igen komoly, 850 km-es fejlesztéssel számol, és megjelenik benne a gyűrűs-sugaras hálózat gondolata is. Viszont ez, mivel a közútfejlesztésre fordítható összeg a 80-as évek végére a 60-as évek elejének szintjére esett vissza, nem valósult meg. Mindeközben ráadásul nemcsak a forgalom összetétele kezdett komoly mértékben változni, hanem az utak terhelése is, hiszen a közutak forgalma négyszeresére, a főutaké ötszörösére növekedett.

Az 1991-évi Országos Közúthálózat Távlati Fejlesztési Programja már egyértelműen igyekszik a főváros-centrikus hálózatot gyűrűirányi útvonalakkal kiegészíteni. Irányelve, hogy a jövőben a megyeszékhelyek legalább fele rendelkezzen autópálya-kapcsolattal. Ezen kívül a folyami átkelések sűrűségének növelését is tervbe veszik a Tiszán és a Dunán egyaránt. Ezután korábbi tervek folytatásaképpen 1996-ban született meg "*A magyar gyorsforgalmi úthálózat távlati fejlesztési terve*" című dokumentum. Ez többek között sok, az autópályák előnyeként hangoztatott érvet sorakoztat fel a fejlesztések mellett, mint például a forgalmi sávok kétszeres kapacitását más utakhoz képest (kedvezőbb terület-felhasználás) és azt, hogy a balesetveszély 80%-kal alacsonyabb

[13] Tóth 2005. 36–37.
[14] Tóth 2005. 37.

ezeken az utakon. Itt azonban érdemes kitérni arra, hogy ezeket a meggyőzően hangzó érveket viszonylag egyszerűen meg is cáfolhatjuk. Az első esetben ugyanis, még ha igaz is, hogy a terület-felhasználás más út-típusukhoz képest előnyösebb, viszont messze pazarlóbb, mint a vasút esetében. A balesetek területén pedig igazából romlik a helyzet, mivel az autópályákon sokkal több jármű, és sokkal nagyobb sebességgel közlekedik, mint más utakon, és emiatt a balesetek száma és súlyossága is nagyobb lesz.[15]

Visszatérve a magyar fejlesztések kérdésére, az 1996-os tervben megjelenik a távoli területek hatékony fejlődésének elősegítése is, mint cél, az eljutási idő csökkentése révén. (Jelezzük, hogy ez szintén megkérdőjelezhető: ugyanis sok esetben inkább a munkaerős szippantják el az elmaradottabb térségekből az új utak, növelve az ingázók számát.) A valóban bekövetkezett fejlesztések az 1990-es évek első felében elsősorban a dunántúli területeket érintették mind a főutak, mind az autópályák esetében. Ekkor épültek ki a Győr–Hegyeshalom autópálya, a Levél–Rajka autóút és egyes elkerülő főútszakaszok és határátkelőkhöz vezető utak. Az évtized végén kezdték meg az M7-es szélesítését és Zamárdiig történő meghosszabbítását, ami végül 2002-ben fejeződött be. Ugyanekkor az M3 először 1998-ig Füzesabony magasságáig, majd 2002-re Polgárig készült el. Az M5-ös közben Kiskunfélegyházáig került meghosszabbításra. Mindezek ellenére a gyorsforgalmi utak aránya alacsony maradt: 2002-ben az autópályák és az autóutak összesen a hazai közúthálózat 25%-át tették ki. Ráadásul állandó problémává vált, hogy az új építkezések elsősorban a párhuzamosan haladó, korábbi főutak tehermentesítésére épültek ki csupán, azaz a fejlesztések nemhogy

[15] Lukács 2002, 239.

enyhítették volna, hanem fokozták a hazai úthálózat centralizálást. A mai napig nem épült ki egyetlen transzverzális irányú autópálya sem, és ez a közeljövő terveiben is háttérbe szorult, bár a Veszprém-Szolnok között tervezett M8 kiépítésének gondolata már felmerült. Lényegében a tervek egyelőre a meglévő utak határokig való meghosszabbítását tekintik központi céljuknak, ami egyértelműen arra utal, hogy az ország tranzitszerepe előbbrevaló, mint például a hazai régiók között kapcsolat fejlesztése. Pedig a transzverzálisok fejlesztése jó lehetőséget biztosítana a magyarországi interregionális kapcsolatok – a fővárostól független – fellendüléséhez. Ráadásul például az M8 kiépítése némiképp – átvéve az egyelőre szintén csak hosszú távon tervezett M9 (részben a korábban elképzelt Déli Autópálya vonala) szerepét – tehermentesíthetné a főváros környékének a tranzitforgalom által való terhelését is, valamint olyan nagy fejlődési potenciállal rendelkező nagyvárosokat kötne össze, mint Veszprém, Székesfehérvár, Dunaújváros, Kecskemét és Debrecen.

### 3.2.4. Jelenlegi helyzet

A magyarországi közúti közlekedési hálózat alapszerkezete évszázadok alatt létrejött átöröklött forma. A fővárosból sugárirányban induló utakat összekötni hivatott transzverzálisok sok helyen hiányoznak. Ezt a hiányt többek között a 2015-ig megépülő M4-es M8-as, valamint az M9-es autóutakkal szándékoznak pótolni!

A magyarországi közúti közlekedési hálózat alapszerkezete évszázadok alatt létrejött átöröklött forma. A fővárosból sugárirányban induló utakat összekötni hivatott transzverzálisok sok helyen hiányoznak. Ezt a hiányt

többek között a 2015-ig megépülő M4-es M8-as, valamint az M9-es autóutakkal szándékoznak pótolni![16]

Az országos közutak hossza 30. 000 km, a helyi közutaké 105. 000 km. Az országos közutakból 7.009 km főút, melyből mintegy 2.000 km ún. E-út, vagyis az európai úthálózat része. A főutakból 485 km autópálya, 75 km pedig autóút és 222 km csomóponti ág.[17]

Az Európai Unió országaiban a személyszállítás mintegy 90%-a, az áruszállítás 70 %-a közúton zajlik, Magyarországon ezek az értékek 82% illetve 50%. Mivel a mobilitási igény folyamatosan növekszik, és a közúthálózat biztosítja a legrugalmasabb közlekedési módot, várhatóan tovább nő a közúti forgalom hazánkban és a világ többi részén egyaránt.[18]

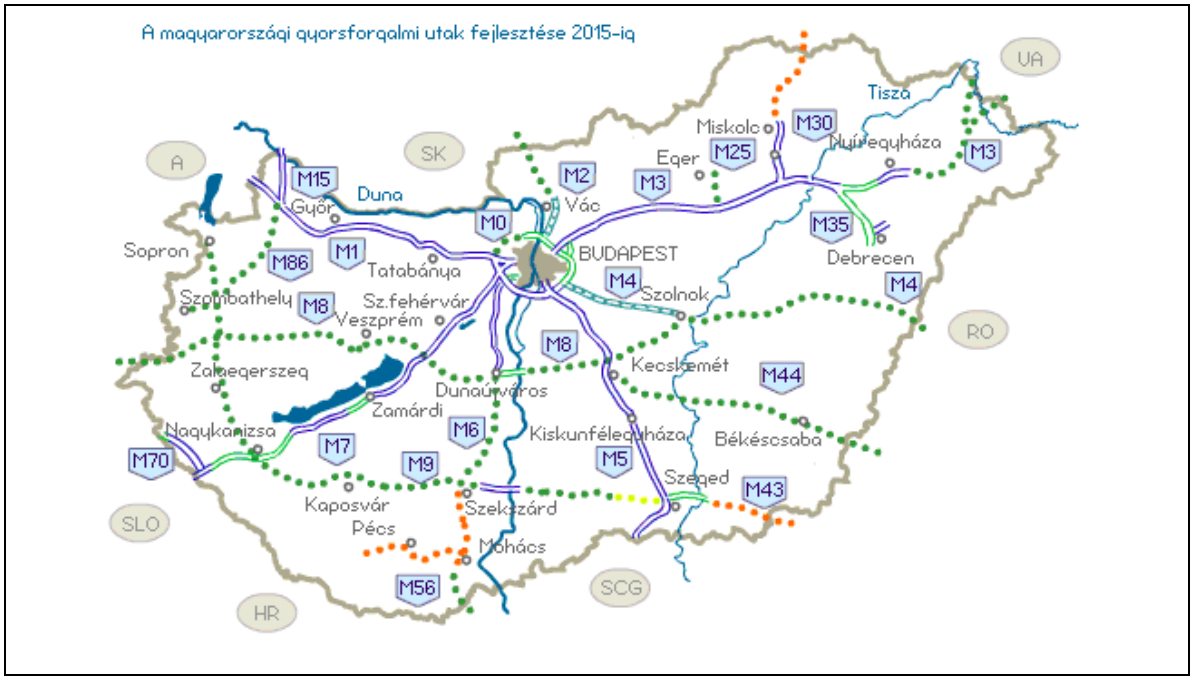
Ezzel ellentétes célokat fogalmaztak meg ugyanakkor az Európai Bizottság 2001-ben kidolgozott közlekedési Fehér Könyvében a 2010-ig terjedő időszakra, amikor a közúti közlekedés arányának csökkentését szorgalmazták más közlekedéstípusok arányához képest. [19]

Magyarországon az Európa Terv részeként kormányhatározat rendelkezik a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztéséről. Az e program megerősítését szolgáló törvény 2007-ig határozza meg a fejlesztési célokat. Ennek alapján 2006 végéig további 400 km, 2007 végéig újabb 205 km

---

[16] Erdősi
[17] Hernádi
[18] UTIG
[19] Euro hírek

autópálya, illetve autóút épül meg. A tervezett és a már végrehajtott útépítéseket az *1. ábra* szemlélteti.




Forrás: Nemzeti Autópálya Zrt.

**1. ábra: A már megépült, az építés alatt álló, valamint a tervezett gyorsforgalmi utak** *Jelmagyarázat: a vonalak a már elkészül, illetve 2007-ig és 2015-ig elkészülő autópályákat, míg a pöttyözött vonalak a 2007-ig, ill. 2015-ig elkészülő autóutakat jelzik*

# 4. Hivatalos álláspontok a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése terén

## 4.1. Gazdasági indokok

A politika leginkább a gazdaságélénkítő hatással, illetve az elmaradottabb régiók felzárkóztatásával, gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolásával magyarázza a gyorsított autópálya építést.

### 4.1.1. A hivatalos közlekedéspolitikai álláspont (GKM 2006)

A Magyar Közlekedéspolitika főbb stratégiai céljai:

- az Európai Unióba való integrálódás elősegítése

- a környező országokkal való kapcsolatrendszer feltételeinek javítása
- a regionális közlekedési egyenlőtlenségek csökkentése
- a forgalmi torlódások mérséklése
- a közlekedési módok közötti egyensúlyra törekvés
- a hálózatok szűk keresztmetszeteinek megszüntetése
- területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása
- életminőség javítása, közlekedésbiztonság növelése, környezet védelme
- a szabályozott verseny és a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése
- a közlekedés globalizálódásának kezelése
- intenzívebb autópálya-építéssel a tőkebeáramlás volumenének és így a versenyképességnek növelése
- munkahelyteremtés (a vonzóbb befektetési lehetőségek által)
- turizmus elősegítése

„A magas színvonalú közlekedési pályákat, csomópontokat, korszerű logisztikai rendszereket integráló közlekedési hálózat maga válik gazdasági, térségfejlesztési tényezővé.[…]Az integrált összeurópai közlekedési rendszerben végső cél a versenyképesség megőrzése és fokozása, a gazdaság fejlődésének biztosítása az élhetőbb környezet kialakulása valamint a társadalom közérzetének javulása mellett.”[20]

[20] GKM 2006

A hivatalos indokok közé tartoznak azok a magyarázatok is, amelyek a gyorsforgalmi utak építését „környezetvédelmi célok“-kal magyarázzák, pl. a településeket elkerülő utaktól a levegő-, a zaj- és a rezgésterhelés csökkentését várják.

## 4.2. Az Európai Unió által támasztott elvárások

A 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló törvény preambulumának első mondatában hivatkozik a Transz-európai Közlekedési Hálózat megvalósítására, mint az Európai Unióhoz való csatlakozás követelményére.

A Transz-európai Közlekedési hálózatról az Európai Parlament és Tanács 1996. július 23-ai 1692/96/EK határozata szól. A magyar autópálya törvény indokolása, illetve a törvényalkotás céljainak bemutatása, közérdekűségének alátámasztása ezen határozat célkitűzéseinek egyes pontjait használja fel. Külön is említi, mint a szabályozás szükségességének fő indokát, a határozat azon célkitűzését, hogy a Közlekedési Hálózat „valamennyi tagállam területére kiterjedjen, valamint, hogy megkönnyítse általában a hozzáférést, a szigeteket, a körülzárt és perifériku régiókat összekapcsolja a központi régiókkal, és torlódások nélküli összeköttetést teremtsen a Közösség nagyobb agglomerációi és régiói között.”[21]

Érdemesnek tartanám a határozatban foglalt egyes további célkitűzések ismertetését is, melyek természetesen figyelembeveendőek a magyar gyorsforgalmi úthálózat kiépítésénél is.

[21] 2. cikk, 2. pont g) alpontja

A hálózatnak: „a lehető legjobb társadalmi és biztonsági feltételek között biztosítania kell a személyek és áruk fenntartható mobilitását, miközben elő kell segítenie a közösségi célkitűzések elérését, különösen a környezet és a verseny tekintetében, és hozzá kell járulnia a gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez”, valamint: „elfogadható gazdasági feltételek mellett kiváló minőségű infrastruktúrát kell kínálnia a felhasználók számára”. Elvárt továbbá „a már meglévő kapacitások optimális kihasználása” (ami alátámasztja a fejlesztéseket, a bővítéseket).[22]

A Közlekedési Hálózathoz való csatlakozás, illetve annak kiépítése nem csak megfelelő közlekedési infrastruktúra, és azon belül a gyorsforgalmi autóutak építését (fejlesztését) kívánja meg. Értelemszerűen ide tartozik a forgalomirányítási rendszerek, illetve a helymeghatározási és navigációs rendszerek kiépítésének követelménye. Az infrastruktúra pedig magában foglalja a vasúti, és belvízi hálózatokat, tengeri kikötőket és belvízi hajóutak mellett fekvő kikötőket, illetve más összekapcsolási pontokat is. Tehát ezekre nézve is uniós kötelezettségek terhelnek minket.

De lássuk, mit ért a határozat a közúthálózat fejlesztésén, illetve átalakításán!

„A transzeurópai közúthálózat magában foglalja azokat az akár meglévő, akár új, vagy átalakítandó olyan autópályákat és jó minőségű közutakat, amelyek:

- fontos szerepet játszanak a távolsági forgalomban, *vagy*
- a hálózat által megjelölt útvonalakon elkerülik a fontosabb városközpontokat, *vagy*
- összeköttetést biztosítanak más közlekedési módokkal, *vagy*

[22] U. ott. a), b), d) alpontok

- a körülzárt és perifférikus régiókat összekapcsolják a Közösség központi régióival."[23]

A határozat nem határozza meg pontosan a kiépítendő útvonalakat. Az egyes tagállamoknak maguknak kell úgy alakítaniuk a tervezést, és persze a belső szabályozást, hogy az itt foglaltaknak eleget tehessenek.

Ez azt jelenti, hogy a Bizottságot egyáltalán nem érdekli, hogy milyen szabályozással tudjuk teljesítni az itt vállaltakat, az sem, hogy hetekig, hónapokig akadozik az eljárás pl. egy régészeti feltárás, vagy valamely engedélyezési akadály miatt? A lényeg, hogy a határozatban kitűzött időre (2010) megvalósuljanak a célkitűzések? Nos, nem egészen. A tagállamoknak rendszeres tájékoztatási kötelezettsége van a Bizottság felé azokról a nemzeti tervekről, és programokról, amiket a hálózat fejlesztésére állítottak össze. A Bizottság bármely pontot, intézkedést megvizsgáltathat, és kétévente jelentést tesz az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak, és a Régiók Bizottságának a határozatban ismertetett irányelvek megvalósításáról.[24]

## 4.3. A gyorsforgalmi utak építése és fejlesztése, mint közérdekű tevékenység – Alanyi jogok, jogok és érdekek ütközése

A 2003. évi CXXVIII. törvény a gyorsforgalmi autóutak építését és fejlesztését közérdekű tevékenységként jelöli meg. (Maga a Transz-európai Közlekedési Hálózatról rendelkező Európai Parlament és Tanács 1996. július 23-ai 1692/96/EK határozata is „közös érdeknek" minősíti a

[23] 9. cikk, 1. pont
[24] 18. cikk, 1., 2. pontok

Hálózat kiépítését.)[25]Ezzel kapcsolatban az Alkotmánybíróséghoz 2004. május 10-én a Levegő Munkacsoport Országos Környezetvédő Szövetség által beadott utólagos alkotmányellenesség- megállapítási kérelem utolsó pontja így érvel: „… Az útépítéshez való jog azonban nem alanyi jog! Az Alkotmány egyetlen rendelkezése sem értelmezhető úgy, hogy az ilyen jogot keletkeztetne, így tehát még jogok ütközéséről sem beszélhetünk: a környezetvédelemhez való alanyi jog áll itt szemben egy gazdasági érdekkel. Nem vitásan az alapjognak kell érvényesülni, a törvény tehát, amely egy gazdasági érdek miatt feláldozta az alanyi jogot, nyilvánvalóan alkotmányellenes. …" Egy szakcikk pedig így érvel: „… A közérdek fennállását mindig a konkrét eset körülményeinek vizsgálatával, esetleg a bírósági gyakorlat iránymutatásának felhasználásával lehet megállapítani. Az autópálya-törvény azonban jogszabályban nyilvánítja közérdekűnek a gyorsforgalmi utak építését, miközben más fontos tevékenységekre vonatkozóan (például egészségügy, oktatás, vasútfejlesztés) erre nem találunk törvényi rendelkezést. …"[26]

A fenti idézetek néhány nyilvánvalóan hibás jogi megközelítését, illetve megállapítását (környezetvédelemhez való alanyi jog nincs, egészséges környezethez való jog van, ami közvetlenül az élethez való jogra vezethető vissza – Alk. 70/D.§, 54. §; a legújabb törvényhozás gyakran alkalmazza fordulatként a törvényszövegben is a fontos közérdekűség deklarálását – a vasútról szóló 1993. évi XCV. tv., a 2004. évi LXVII. törvény a Tisza-völgy árvízi biztonságának növelését, valamint az érintett térség terület- és vidékfejlesztését szolgáló programról, stb.) leszámítva érdekes jogelméleti kérdést vet fel.

---

[25] 7. cikk, 1. pont
[26] Bendik (Dr. Bendik Gábor jogász, a beadványok készítője)

Mit tegyen tudniillik a jogalkalmazó, ha jogok és érdekek ütköznek össze? Az olvasó által természetesen ismert, hogy bizonyos jogosultságok gyakorlása néha bizony óhatatlanul sérti mások érdekeit, sőt jogait, illetve azt is, hogy a legtöbb alanyi jog éppen ezért korlátozható. Gondoljunk csak arra a mostanában igen aktuális kérdés, hogy a szólás- és véleménynyilvánítási szabadság sértheti-e az emberek méltósághoz való jogát. És annak ellenére, hogy a méltósághoz való jog az élethez való jog (Alk. 54.§) mellett az egyik korlátozhatatlan alapjog, a jelenlegi szabályozás és gyakorlat alfogadja annak szükséges és arányos csorbulását.

Az AB beadvány úgy érvel, hogy ugyan ismeri a gyakorlat a jogok ütközésének esetét, ám a közérdek intézménye nem alanyi jog, így mindenképpen „alulmarad“ egy alkotmányban rögzített joggal való kollíziója esetén.

Ez a felfogás alapvetően téves. A XX. században megjelentek az ún. „kockázati társadalmak”, melyek alapvető, létfenntartó tevékenységeik során óhatatlanul egyben kockáztatják környezetük, és bizonyos esetben tagjai károsodását. A emberiség általános hasznosságuk miatt azonban mégsem mondhat le ezekről a tevékenységekről. Ilyen pl. a gépjárműforgalom, az ipari fejlődéshez elengedhetetlen gyárak, stb., egyszóval a veszélyes üzemek. Ez persze nem azt jelenti, hogy a társadalom belenyugszik tagjainak elvesztésébe, szigorú és mindenre kiterjedő foglalkozási szabályokat vezet be, és szűkíti a kimentési lehetőségeket kár esetén.

Könnyen belátható például, hogy kevesebb ember veszítené életét az utakon, ha a járműforgalom átlagsebességét 30 km/h-ban határoznák meg, vagy kevesebb lenne a megbetegedés, ha nem lehetne gyárakat felállítani sehova, ám ezek mind ellentmondanának valamely fontosnak

ítélt társadalmi érdekkel (jelesül: a közlekedés hatékony működése, ipari, gazdasági fejlődés). A „közérdek” tehát kerülhet kollízióba akár alanyi jogokkal.

A másodiknak idézett cikk a „fontos közérdekű tevékenység” kitétel preambulumon kívül – a joganyagban – való szerepeltetése ellen emel szót. A szerző szerint ezzel a fordulattal azt kívánja hangsúlyozni a jogalkotó, hogy a gyorsforgalmi autóutak tervezése, építése és fejlesztése előbbre való, mint a környezet védelme, illetve, hogy az azzal ütköző jogok csorbulása megengedett.

Valóban szokatlan megoldás (ám nem példa nélküli) a jogalkotás indokainak említése, illetve a törvény fontosságának hangsúlyozását magába a törvényszövegbe beépíteni. Ezt a funkciót általában a preambulum látja el, amelynek közvetlen hivatkozása a gyakorlat szerint nem lehetséges.[27]

A közérdekűség semmivel sem lesz nyomatékosabb, vagy jobban hivatkozhatóbb a törvényszövegbe építésétől. Azon törvények mögött is ott értjük ugyanis implicite a közérdekből való szabályozást, ahol az nincs deklarálva.

Így ezen kitétel alkotmányosságának megkérdőjelezése - a törvény valódi hiátusai mellett - jogilag nem helytálló.

---

[27] Bár az USA-ban már megtörtént az e tekintetben azonos gyakorlat ellenére az államok kiválásának tilalmát illetően

# 5. Autópályatörvény

A gyorsforgalmi autóutak építését, fejlesztését a 2003. évi CXXVIII. törvény szabályozza. Bírálói szerint a gazdasági lobbi-érdekeknek behódoló, itt is-ott is sántító normáról van szó. Csupán néhányat – általunk a legproblematikusabbnak, illetve legérdekesebbnek ítélteket – vizsgálunk meg a következőkben.

## 5.1. Versenyfutás az idővel? Eljárások

A gyorsforgalmi autóutak építését és fejlesztését közérdekű tevékenységnek nyilvánította a jogalkotó. S bár fentebb arra az álláspontra helyezkedtünk, hogy a „közérdekű" kitétel pusztán „stilisztikai fordulat", s gyakorlati hatása a törvényben nem érzékelhető, tagadhatatlan, hogy a törvényhozók az általuk fontosnak tartott ügyekben (és egyértelműen ilyen a gyorsforgalmi utak kérdése) hajlamosak engedni a gazdasági lobbyérdekeknek, és a szabályozás egyszerűsítéséhez nyúlnak.[28]

Rövidíteni akarják az engedélyezési eljárásokat, megnyirbálják a közösségi részvétel garanciáit, lerövidítik a határidőket.

Ez a törvényhozói eljárás azt a hozzáállást tükrözi, hogy a beruházók (de még a jogalkotó is) a különböző (jelen esetben főként környezetvédelmi) hatósági engedélyek kiadását egyértelműen járó szolgáltatásnak tekintik.

Így igyekeznek minél rövidebbre fogni a „felesleges formalitások" ezen sorozatát.

Az engedély azonban a közjó, a közérdek, és a környezet védelmének, és a közösségi részvételnek az egyik legfontosabb eszköze.

---

[28] Fodor

Az idő valóban sürgeti a beruházókat. A 2003-as autópálya törvény 2007 végéig mintegy 687 km autópályát kíván átadni, és további 15 autópálya szakaszt előkészíteni, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatás pedig 2010-ig kívánja meg a tagoktól a célkitűzés teljesítéseit.

Kétségtelen, hogy a szakhatóságok részéről az engedély megtagadása, vagy a hatósági döntés (akár annak indokoló része ellen is) elleni fellebbezés, a nyilvánosság ellenállása, vagy akár egy régészeti lelőhely feltárásának biztosítása akár hónapokkal is meghosszabbítja, vagy megakaszthatja az eljárást, milliárdos kárt okozva ezzel a beruházónak. (A beruházók sok esetben azzal fenyegetik meg a fellebbezőket, hogy a csúszás okozta kárt megfizettetik velük. Természetesen mivel a jogszerűtlenség hiányzik a károkozásból, a fenyegetésnek nincs alapja, mégis sokszor el tudják ijeszteni vele a jogi tanácsadó vagy képviselő híján lévő polgárokat.)

Így a jogalkotók az autópálya építést, fejlesztést illetően is igyekeznek „eljárásgyorsító” intézkedéseket csempészni a törvénybe, amelyek nemcsak hogy többnyire csorbítják az ügyféli jogosítványokat, környezeti érdekeket, valamint európai jogi, és alkotmányos aggályokat is felvetnek (a Levegő Munkacsoport által a 2003. évi CXXVIII. törvénnyel kapcsolatban intézett AB beadvány, és az Országos Környezetvédelmi Tanács állásfoglalása is rámutat ezekre), de számos esetben eredeti céljukat (az eljárás gyorsítását) sem tudják maradéktalanul betölteni.

Így például, bár a legegyszerűbb eljárásgyorsító módszernek az tűnhet, ha a *szűkítik az engedélyköteles beruházások* körét, ez a megoldás sok esetben bonyolítja a beruházó helyzetét. Németországban az új jogrend előzetes bejelentési kötelezettséget ír elő engedélyezési eljárás helyett számos beruházás esetében. Ilyenkor az engedélyezési kötelezettség

megállapítását eseti döntésre bízza, ami viszont a duplájára nyúltja az eljárás ezen szakaszát, hiszen a bejelentés maga után von egy vizsgálatot, és adott esetben még egy engedélyezési eljárást is. Az engedélyezési eljárás elmaradásával, ami eljárási integráció, a beruházónak külön-külön kell gondoskodnia az engedélyek beszerzéséről, jelen esetben még a környezetvédelmi követelményekre is tekintettel.

A 2001/42. sz. EK irányelv pontosan meghatározza azon tevékenységek körét, amelyek mindenképpen környezeti hatásvizsgálat alá esnek, az autópálya építés, fejlesztés is ilyen.

A magyar jogalkotók ennek ellenére a törvény 9. § (4) bekezdésében eltekintenének az előzetes környezeti hatásvizsgálattól a már létező utak továbbfejlesztése esetében. A legújabb szabályozásban már nem létezik külön előzetes hatásvizsgálat, ám a megoldás hűen példázza azt a törekvést, hogy a rendelkezésre álló időt akár jogilag helytelen megoldásokkal is lerövidítsék. A fejlesztés ugyanis (és erre majd a fogalmak tisztázásánál részletesebben ki fogunk térni) hasonló megítélés alá esik az „építéssel”, különösen utak gyorsforgalmi úttá bővítése, hatása ugyanis azonos.

Az időnyerés eszköze lehet, hogy még az *eljárás befejezése előtt megadják* az engedélyt a beruházás megkezdésére. Persze garanciális feltételek fennállása mellett, ilyen lehet az engedély várható megadása, a beruházás mielőbbi megkezdése mellett szóló fontos közérdek, jogos magánérdek, vagy a beruházó kötelezettségvállalása, miszerint kedvezőtlen elbírálás esetén kártalanítja az érintetteket, és helyreállítja az eredeti állapotot. (Megjegyezném, hogy a jelentős környezeti hatást kiváltó beruházásoknál – és egy autópálya építés jellemzően ilyen[29]- az

[29] A 20/2001 (II. 14.) Kormány rendelet 1. Melléklete tartalmazza

eredeti állapot helyreállítása nem minden esetben megoldható, s pusztán az anyagi kompenzációk nem orvosolják a környezeti kárt.). Az 1997/11. sz. EK irányelv már egyértelműen meghatározza azokat a beruházási típusokat, amelyeknél a környezeti hatásvizsgálatnak a tevékenység megkezdése (az engedélyezés) előtt kell lefolynia, ennek ellenére érdemesnek tartottam ezen módszer ismertetését is.

Ennek finomabb változata, amikor a jogalkotó lehetővé teszi a beruházónak, hogy egyes *dokumentumokat csak később*, az engedély megadása szempontjából közvetlen jelentőséggel nem bíró információkat a beruházás megkezdésének időpontjáig elegendő a hatóságnak benyújtani. Véleményem szerint, ha jogszabályban pontosan meghatározottak a később is benyújtható dokumentumok, és ezek ilyetén való meghatározása helyes (ha nem értékelik lényegében formálisnak a nyilvánosság véleményének bemutatását), valamint ha gondoskodnak megfelelő szankcióról a dokumentumok elmaradásának esetén, úgy ez a módszer aggálymentesen alkalmazható.

Egyszerűsítheti az eljárást, ha a hatóság *elfogad olyan megbízható dokumentumokat, amelyek már a beruházó előállított*. Létre lehet hívni olyan intézkedéseket, amik megkönnyítenék az engedély megszerzését olyan vállalkozásoknak, akik tanúsítvánnyal rendelkeznének jó környezeti paramétereikről. Ezekben az esetekben a hatóság köteles lenne ugyanúgy elfogadni a szakértői véleményeket, mintha azokat ő állította volna ki. Ehhez persze az kell, hogy ellenőrzött hatósági forrásból származzon az előző dokumentum. Véleményem szerint jelentős időbeli lerövidülést nem eredményezne ez a módszer, hiszen a szakmai vélemények, hatástanulmányok nem származhatnak sokkal az eljárás megindulta előttről. Problematikus, és előfordul, hogy olyan sok idő (3-4 év) telik el a helybenhagyó környezeti hatástanulmány, és a

megvalósulás, vagy a tevékenység megkezdése között, hogy a körülmények megváltoznak, és újabb engedélyezés lenne szükséges.

Mivel a követelmény a gyorsaság, a jogalkotók igyekeznek lerövidíteni a határidőket, illetve azok meghosszabbítását megakadályozni. Kérdés, hogy mi legyen a teendő ezekben az esetekben a szakhatóság késedelmes nyilatkozatával? Megengedhető, vagy elképzelhető-e olyan szabályozás, vagy gyakorlat kialakítása, amelyben a határidők elmúltával a hatóság *nem tagadhatja meg az engedélyt*, vagy amely a hozzájárulás a hallgatás esetén megadottnak tekintené?[30]

A 2003. évi CXXVIII. törvény 14. §-ában kizárja az ügyintézési határidő kitolását.

Természetesen időt spórolnak a törvényhozók a *részvételi jogok és a jogorvoslati lehetőségek megnyirbálásával* is. A részvételi pozíciók gyengítése alkotmányos szempontból egészen addig nem kifogásolható, amíg megmarad a jogérvényesítésnek egy olyan szintje, ami megfelel az érintettség fokának.

A gyakorlati tapasztalatok egyébként azt mutatják, hogy az eljárások elhúzódását nem az állampolgári részvétel okozza, így valószínűleg a részvételi jogosítványok csökkentése nem alkalmas az eljárások gyorsítására (bár kétségtelenül kényelmesebb a beruházóknak).

Meg kell azonban jegyezni, hogy az érintetteknek, illetve általában a lakosságnak biztosított jogokkal (mint minden joggal) vissza is lehet élni. Maroknyi elszánt csoport – jogilag, vagy társadalmilag megalapozott nyomós érdek nélkül is – képes hosszú hónapokkal megnyújtani az eljárást.

---

[30] A német jogban a szakhatóság hallgatása nem jelenti azt, hogy az általa felállított követelményeket ne kelljen értékesíteni.

Az eljárás gyors lefolyása mindegyik félnek egyaránt érdeke.[31] Ám a közösségi és jogorvoslati jogok érvényesítési lehetőségének megnyirbálása, és az egyéb (fent említett) meggondolatlan eljárás gyorsító jogalkotói módszerek ennek nem elfogadható eszközei.

Ki kell alakítani egy olyan eljárási rendszert, amely magában foglal egy kielégítő, megnyugtató engedélyezési eljárást, aggálymentesen garantálja az emberi, és állampolgári jogokat, és mindezt a lehető legrövidebb reális idő alatt teszi.

## 5.2. Az autópálya építésével, fejlesztésével kapcsolatos fogalmak

Helytelennek tartom, hogy a 2003. évi CXXVIII. törvény nem ad teljes körű fogalom meghatározást. A fogalmak indokolatlan tágan, illetve szűken értelmezése, vagy helytelen analógiák alkalmazása ugyanis a törvény eredeti céljával, és a környezetvédelem elveivel ellentétes eredményre vezet. Egyes fogalmakat kielégítően meghatároznak egyéb jogszabályok, és finom tartalmi árnyalataikat kialakítja majd a jogalkalmazás, a gyakorlat, az ezek ellenére fennálló esetleges hiátust az egyes nemzetközi szerződések, illetve uniós irányelvek, rendeletek alkalmazásával lehet kitölteni.

*Építés*: az érvényes műszaki előírások, illetve szabványok szerint meghatározott műszaki jellemzőkkel (…) út létrehozása.[32]

---

[31] A 2001. évi lengyel Roads Act is elsődleges célként jelöli meg a egyszerű és gyors kivitelezés és tervezés elősegítését.
[32] 15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet

*Építtető*: A koncessziós szerződéssel érintett utak kivételével a Magyar Állam kizárólagos tulajdonában lévő, a gyorsforgalmi úthálózat építéséért felelős, részvénytársasági formában működő gazdasági társaság.[33]

*Fejlesztés*: A 314/2005. (XII. 25.) Korm. rendelet kimondja, hogy a környezeti hatástanulmány szempontjából a jelentős módosítások, már a hatásvizsgálati kötelezettség alá eső tevékenység megkezdésének felelnek meg.

Külön is kiemeli, hogy *„a meglévő utak négy- vagy több forgalmi sávosra bővítése a meglévő vagy módosított nyomvonalon, legalább 10 km hosszan egybefüggő új pályától, illetve forgalmi sávtól”*[34]egy tekintet alá esik a gyorsforgalmi utak építésével.[35]

Az Európai Parlament és Tanács 1996. július 23-ai 1692/96/EK határozata fejlesztésen különösen az autópálya-szélesítést, a közút korszerűsítést, elkerülő útvonalak, körgyűrűk építését, korszerűsítését, valamint az országos hálózatok interoperabilitását érti.[36]

Az Európai Közösségek Bizottságához panasz érkezett, miszerint Spanyolország helytelenül alkalmazza a 85/337/EGK irányelvet. A panasz egy vasútépítési projektre vonatkozott, amely egy 8 km hosszú, új, elkerülő nyomvonal kiépítését, valamint egy 13 km-es szakaszon a vasúti pálya megkettőzését, valamint annak gyorsforgalmi közlekedésre alkalmassá tételét foglalta magában, mely esetben nem kézült sem közvélemény kutatás, sem környezeti hatástanulmány. A – nálunk is kihirdetett – irányelv két projektet különböztet meg a környezeti hatásvizsgálat szempontjából: az irányelv I. melléklete tartalmazza

---

[33] 2003. évi CXXVIII. tv. 4. § (1) bek.
[34] „A” melléklet 34. pont
[35] „A” melléklet 32. pont
[36] II. Melléklet, 2. szakasz, A) pont

azokat, amelyek várhatóan jelentős hatást gyakorolnak majd a környezetre, ezekben az esetekben az állam köteles az engedélyezés előtt vizsgálatot végezni a lehetséges környezeti hatásokról. A II. mellékletbe sorolt projektek esetén az államok mérlegelési lehetőséget kapnak annak eldöntésére, hogy kötelezővé teszik az adott tevékenység előtt a környezeti hatásvizsgálatot. A távolsági vasúti pályák építése így az irányelv I. mellékletében foglalt, míg a II. mellékletbe tartoznak az I. mellékletben szereplő fejlesztési projektek módosításai. A Bizottság a vasúti pálya megkettőzését az I. mellékletbe sorolandónak tartotta, míg a Spanyol Királyság így érvelt, hogy ez csak egy már létező projekt módosítása. A Bizottság két érvre alapozta fenti álláspontját: 1. a vasúti pálya megkettőzése mindenképpen útvonalépítéssel jár, még akkor is, ha az párhuzamos lesz a már meglévővel, és 2. mivel az irányelv célja a káros környezeti következmények megelőzése, a jelentős környezeti hatást gyakorló módosítások, fejlesztések kivonása a hatástanulmányi kötelezettség alól megengedhetetlen, és helytelen értelmezés. Indokolásában a gyorsforgalmi autóutak analógiájára is hivatkozott, jelesül rámutatott: a már meglévő út autópályává alakítása éppúgy az I. mellékletbe tartozik, mint az előzmény nélküli, teljesen új autópálya építése. A Bizottság végül megállapította, hogy a Spanyol Királyság nem teljesítette az irányelvből fakadó kötelezettségeit.[37]

A gyorsforgalmi autóutak olyan jellegű és szintű fejlesztése tehát (vagy nem autópályának vagy autóútnak minősülő utak ilyenné alakítása) essen egy tekintet alá az építéssel, különösen az engedélyezési eljárás, mind a közösségi részvétel, hiszen az élő, épített környezetre, és az érintett lakosságra gyakorolt környezeti hatása azzal gyakorlatilag azonos.

---

[37] C-227/01. sz. ügy

Így az építtető fogalmának meghatározása mellett, indokolt a fejlesztőt is definiálni.

*Fejlesztő*: A tervezett tevékenység megvalósításához a hatóság hozzájárulását kérő személy vagy a tevékenységet kezdeményező közhivatal.[38]

*Tervező*: Közbeszerzési eljárás keretében az építtető választja ki, elkészíti az útvonal lehetséges nyomvonal változatait magában foglaló műszaki tanulmányt, továbbá összeállítja a környezeti tanulmány és a területrendezési terv-tanulmány dokumentációját[39]

*Gyorsforgalmi út*: csak gépjárműforgalomra szolgáló, távolsági (autópálya esetében: jelentős nemzetközi) forgalmat bonyolító, irányonként legalább két forgalmi sávval (autópálya esetében leállósávval, fizikai elválasztással is rendelkező) osztott pályás út.[40]

*KHT*: a KHV folyamán készülő szakmai dokumentum, amely a döntéshez szükséges információkat tartalmazza.

*KHV*: egyrészt folyamat, amelynek során a fejlesztő megbízza a hatásvizsgáló csoportot a környezeti rendszer sajátosságainak, a fejlesztés során lehetséges hatótényezőknek, jelentős hatásainak feltárásával, másrészt jogi engedélyezési eljárás.

*Szűrés*: Az a folyamat, amelynek eredményeképpen döntés születik arról, szükséges-e KHV készítése, vagy sem az adott tevékenység esetében.

---

[38] Gyulai 2005, 4.
[39] Autópálya tv. 5. § (2) bek.
[40] 19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet

*Tartalom meghatározás*: A KHV keretében az illetékes hatóság részére benyújtott környezeti információk tartalmi és mennyiségi meghatározása.[41]

# 6. Gazdasági hatások

## 6.1. Externáliák

Egy piaci adásvétel esetében az adott ügyleten kívülálló szereplő(k) környezetét befolyásoló, nem szándékolt hatásokat külső gazdasági hatásnak, externáliának nevezzük. Egy externália lehet pozitív, vagy negatív, attól függően, hogyan befolyásolja a külső érintetteket. A gépkocsihasználat számos negatív externália okozója, mint pl. a zaj- és légszennyezés, amelynek során az utak mentén élő lakosság és környezet szenved olyan – pénzben is mérhető – károkat, amelyeket az autózók nem kompenzálnak. Egy másik példa az üvegházgázok kibocsátása, amit az alábbiakban bővebben kifejtünk.

Autóink fosszilis eredetű üzemanyaggal működnek, amely elégetése során olyan, üvegházhatást okozó, gázokat szabadítunk fel, amelyek több millió év során kötődtek le és raktározódtak el a biomasszában. A levegő széndioxid-koncentrációja majdnem 1/3-dal növekedett az iparosodás kezdetei óta, az 1950-es évek óta pedig jóval 50% fölötti a növekedés. Ilyen gyors ütemű növekedésre nem volt természetes precedens. A széndioxid koncentráció növekedése bizonyítottan szerepet játszik a globális klímaváltozásban. A világ számos országa – az EU kezdeményezésére – már lépéseket tett a CO2 kibocsátás csökkentésére, amelynek első jelentős megnyilvánulása az 1997-es Kiotói Egyezmény volt.

---

[41] Utóbbi négy fogalom a KHV jegyzetből

Az Európai Unióban fokozatosan kiépülő kvótarendszer nagyságokkal fogja csökkenteni az EU CO2 emisszióját azáltal, hogy a tonnánkénti kibocsátás, mint költségtényező épül be a felelős iparágak költségvetésébe. Ez nem más, mint egy externália internalizálása: A CO2-ot emittáló gazdasági szereplők bevonnak olyan költségeket büdzséjükbe, amit eddig az egész társadalom viselt. Az Európai Unió energiaigényes ágazatai euró-milliókban mérhető kompenzációt fognak fizetni üvegházgáz kibocsátásaikért.

A közúti közlekedés, annak ellenére, hogy az egyik legfontosabb CO2 kibocsátó az EU-ban, nem vesz részt a fentebb vázolt kvótarendszerben. Miért? A válasz: a politika. Az üzemanyag felhasználó lakosság ugyanis rengeteg olyan szereplőt jelent, amelyek politikai befolyással bírnak. Jól látható napjaink benzinár-ingadozásaiból fakadó elégedetlenségekből is, hogy a már eleve magas jövedéki adót tartalmazó üzemanyagárakat „veszélyes” piszkálni, újabb tételekkel már nem lehet terhelni.

Az tehát valamelyest érthető, hogy a politika nem meri újabb, CO2-kibocsátási adókkal terhelni az üzemanyagot. Az viszont kevésbé, hogy miért építtet a kormányunk az adóból befolyt összegekből újabb autópályákat, amikor csökkenteni akarjuk a fosszilis energiahordozók felhasználását és ezzel együtt az üvegházgázok kibocsátását. Ha ugyanis növeljük az utak mennyiségét, azzal autóhasználatot generálunk, hiszen több teret adunk az autózásnak. Több gépkocsihasználat, pedig magasabb emisszióval jár. A helyzetet tovább rontja, hogy az autók több üzemanyagot fogyasztanak autópályán, mint közúton, mivel átlagosan nagyobb fordulaton, nagyobb sebességgel haladnak. Ez tehát egy újabb szomorú példa arra, hogy politikusaink mennyire nem gondolkodnak hosszútávon, amikor hosszútávra szóló döntéseket hoznak.

## 6.2. Gazdaságélénkítés?

A politika leginkább a gazdaságélénkítő hatással, illetve elmaradott régiók felzárkóztatásával, gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolásával magyarázzák a gyorsított autópálya-építés indokait. Bár kimutatható, hogy egyes autópályák mentén magasabb jövedelemmel rendelkeznek a háztartások az átlagnál (M1-M7), illetve, hogy a beruházók figyelmet szentelnek a közlekedési infrastruktúra adottságainak egy új telephely kiválasztásánál, igazolható az is azonban, hogy más útvonalak mentén nem hozta az autópálya a hozzá fűzött reményeket. Az M3 mentén például nem „özönlötték” el a régiót az új beruházások, amíg az M5 mentén élők jövedelme az országos átlag alatt van. Nyilvánvaló, hogy az autópálya nem valami univerzális orvosság egy gazdaság fellendítésére, más faktorok, mint például a munkaerő képzettsége háromszor nagyobb szerepet játszik egy régió jövedelmének meghatározásában. Ne feledjük el, hogy minden forintot, amiből autópályát építünk, más, a társadalmunk számára sokszor fontosabb, befektetésektől vonunk el. Megfontolandó, hogy autópálya árából komoly fejlesztéseket lehetne véghezvinni olyan területeken, mint például az oktatás, a vasút, vagy az egészségügy, ami talán fontosabb társadalmunk egésze számára, mint egy újabb multinacionális cég az országba csábítása, amely bizonytalan ideig munkát ad bizonyos számú embernek. Technikailag persze kivitelezhetetlen költség-haszon elemzést végezni a fentebb felvetett kérdésről, de annyi bizonyos, hogy olyan mértékű beruházásokról van szó, amiket nem kizárólagosan a politika játszóterére bízni.

Amíg manapság a tudásalapú társadalomról, a posztmodernitásról, a globális felmelegedésről és fenntarthatóságról beszélünk, politikusaink megrekedtek a hatvanas-hetvenes évek modernizációs eszméiben.

## 6.3. Méretgazdaságosság

A trend afelé mutat, hogy az egyes infrastrukturális intézményeket a lehető legoptimálisabb üzemmérettel alakítsuk ki, ami legtöbbször a „gigantikust” jelenti. A létrejött egységhez persze szükséges a megfelelő közlekedési hálózat kialakítása is, aminek a költségét sokszor nem kalkulálják hozzá a befektetés bekerülési értékéhez. Sok esetben az egy gigaméretű intézmény a hozzátartozó hatalmas közlekedési hálózattal többe kerül a társadalom számára, mint több kisebb intézmény, ami kisebb hálózatot és kevesebb közlekedést von maga után. Erre lehet példa a most épülő csepeli szennyvíztisztító, ami valószínűleg nagyon magas hatékonysággal fog működni, de ahhoz, hogy a megfelelő mennyiségű szennyvíz rendelkezésre álljon egy hatalmas szennyvízelvezető hálózatot kell kiépíteni, ami behálózza majd fél Budapestet. Egy ilyen hálózat kiépítésének környezeti terhét sokszor elfelejtik hozzászámolni az alapberuházás terhéhez.

Az autópályák esete annyiban tér el a fenti példától, hogy ott a hatalmas terhet jelentő hálózatot építjük ki először, aminek segítségével jövedelmezővé válik a magánszektornak létrehozni olyan nagyüzemeket, amelyek a gyorsforgalmi hálózat hiányában nem tudták volna szétpumpálni az általuk termelt irdatlan mennyiségű árut és úgy nem lett volna jövedelmező kialakítani őket.

Olyan alapvető mezőgazdasági termékek, mint például a tojás vagy baromfi, több száz, sőt sokszor több ezer kilométert utaznak a fogyasztókig, miközben a megtermelésükhöz szükséges ráfordítás a világ minden részén szinte azonos. Itt a *ráfordítás* fogalmat nem pénzben, hanem erőforrásban kell érteni. Az állattartás esetében pl. az állatok gondozását, illetve etetését a hagyományos jelenti (gépesítési, hormon-, illetve génkezelési technológiák nélkül). A tojás esetében nem érte meg

monumentális „tojásgyárakba” beruházni, amíg nem állt rendelkezésre az a szállítási infrastruktúra, amely lehetővé tette, hogy az üzem megtermelt óriási tojásmennyiséget szétszórhassa megfelelő gyorsasággal. Azért esszük a több száz kilométerről érkező tojást, mert az olcsó utaztatás mellett már egy néhány forintos árkülönbözet, amit a nagyobb üzemméret, olcsóbb munkaerő, vagy „hatékonyabb technológia” eredményez, is elég indok az importra, ha nagy tételről van szó. Nem vesszük észre, hogy a fél kontinenst átutazott tojásnak, mennyivel nőtt meg a környezetre rótt terhe. A tojás megtermelésével járó teher mellett, (ami nagyobb üzemméret esetében valószínűleg már magasabb is, de ettől most tekintsünk el) még hozzájárul a felhasznált üzemanyag előállításából és elégetéséből eredő teher, sőt bele kell kalkulálnunk a számításba minden tényezőnek környezeti hatását, amely a tojás szállításában részt vesz, mégpedig a mi tojásunkra jutó arányos mértékben. Ilyen tényező például a szállító kamion, de az autópálya előállításával és használatával járó teher is, de még számos apró tényező van (*ökológiai hátizsák*). A fentebb leírt kis példa jól mutatja, mennyire eltérő lehet két egyforma tojás környezetre gyakorolt nyomása, amiatt hogy néhány száz kilométert utazott. Nem beszélve arról, hogy autópályákat építünk és elégetünk temérdek mennyiségű üzemanyagot, hogy olyan cikkekhez jussunk, ami a házunk táján is megterem. Ez egyértelmű társadalmi veszteség hosszútávon. Miért? Mert az utaztatott tojás megvételekor nem fizetjük meg a szállítással járó szennyezést.

A paradoxon ott jelenik meg, hogy nem azoknak a termékeknek történik autópályán a szállítása, amelyek valóban megkívánják az óriási üzemméretet. A hazánkban működő autógyárak (!) például kivétel nélkül a vasúti szállítást részesítik előnyben.

A brit autópálya-rendszer kialakulásánál megfigyelhető volt, hogy a nagyvállalatok csökkentették telephelyeik számát, de növelték azok forgalmát. Ez mutatja, hogy a vállalatok kihasználják az olcsóbb és gyorsabb szállításban rejlő lehetőséget, amihez nagyobb üzemméret társul, vagyis a rendszer központosítódik. Ez a fentebb felvázolt problémák mellett még a munkaerőpiacon is torzuláshoz vezet, hiszen az elmaradottabb régiók telephelyei szűnnek meg először a már amúgy is fejlett infrastruktúrával rendelkezőkkel szemben.[42]

## 6.4. Ausztria esete

Ausztriában már korán kiépült a gyorsforgalmi hálózat, aminek negatív hatásai erőteljes hozzáállásbeli változást eredményeztek a lakosság és a közlekedéspolitika oldaláról egyaránt. Az osztrák autópálya-építő és -kezelő vállalat, az Asfinag állami tulajdonú részvénytársaság, jelenleg egyáltalán nem vesz igénybe adófizetői hozzájárulást, kizárólag a teher- és személygépjárműveket terhelő útadóból finanszírozza működését. Az Asfinag 2070 kilométernyi autósztrádát és gyorsforgalmi utat kezel, az utóbbi tíz évben mindössze 161 kilométer új szakaszt épített meg. Ausztriában már gyakorlatilag nem terveznek nagyobb léptékű autópálya beruházásokat. Az Asfinag költségvetésének nagy részét csak karbantartásra fordítja és egy idén befejeződő szervezeti átalakítás nyomán a tartományoktól maradéktalanul átveszi az autópálya-beruházás és -kezelés feladatát. A jövőbeli osztrák autópálya-beruházások már ppp-konstrukciós finanszírozással valósulnak meg.

Fontos, hogy egy ország autópályái mennyire az ország belső úticéljait szolgálják és mennyire működnek átjáróként a külföldről külföldre

[42] Lukács 2003.

irányuló keresztforgalomhoz. Az átmenő forgalomnak többnyire csak hátrányai vannak, mivel javarészük teherszállító kamion, amelyek jóval nagyobb kárt okoznak, mint a személyforgalom. Ausztria egy jó példa arra, hogyan válhat egy ország gyorsforgalmi folyosóvá a jól kiépített autópálya-rendszere által. Az osztrák „autobahn” nagy múlttal bír, és valószínűleg sokban segítette az alpesi országot ahhoz, hogy turisztikai „nagyhatalommá” váljék. A Szovjetunió összeomlásával azonban, Ausztria egyfajta csatornává vált a keletet nyugattal összekötő tranzitforgalom számára. Ezt tovább tetézte az ország Európai Uniós csatlakozása, de a végső csapást a 2004-es EU bővítés mérte. Az Uniós közlekedéspolitika arra ösztönözte Ausztriát, hogy nyissa meg útjait a kelet-nyugati teherforgalomnak. Az osztrák kormány és az EU között folyamatos konfliktusforrássá vált az egyre erősödő kamiondömping. A 2004-es csatlakozás utáni egy év során 9%-kal bővült a tíz újonnan belépő ország Ausztria felé irányuló teherforgalma. Ez a Csehországból érkező forgalom esetében 16%-os, Szlovákia és Magyarország esetében, pedig 6-6%-os forgalomnövekedést jelentett.

Az európai viszonylatban igen zöldnek számító osztrák kormány lakossági nyomásra próbált intézkedéseket tenni, hogy megfékezze az, azóta is egyre erősödő, „kamion inváziót”.

## 6.5. Átjáróház vagy logisztikai nagyhatalom?

Ausztria esete egy intő példa lehet Magyarország számára, hogy felismerjük, mibe kerül az, ha a szomszédos országok kamionfolyosójává válunk. A nehézgépjárművek azok, amelyek a legtöbb kárt okozzák mind az élő- és élettelen környezetben, mind a lakosságra nézve. Egy 30-40 tonnás kamion egyenértékű kárt tud okozni az utakban és azok közvetlen környezetében, mint több száz személyautó. Az autópályák esetében ez

leginkább a zajterhelésben nyilvánul meg. A 2004-es csatlakozás már csaknem 30%-kal dobta meg a nemzetközi közúti forgalmat országunkban. Geográfiai helyzetünkből adódóan mi leszünk a szűk keresztmetszet Nyugat-Európa és a várhatóan 2007-ben csatlakozó Bulgária és Románia között. Országunkon keresztül kell majd átömlenie az északot és nyugatot kelettel és déllel összekötő kamionáradatnak. A jelenlegi helyzetet szemlélve törvényszerű, hogy hazánk Ausztriához hasonló „átjáróként" fog üzemelni. Azonban még megvan az esélyünk, hogy megfelelő közlekedéspolitikával csillapítsunk a hatáson. A vasúti teherszállítás, a kombinált transzport megoldás lehet ahhoz, hogy ne járjunk úgy, mint nyugati szomszédunk.

Ha a terveknek megfelelően kiépítjük a keletre tartó autópályáinkat, lehetőséget adunk a multinacionális beruházóknak, hogy tőlünk még keletebbre helyezzék gyáraikat, az olcsó munkaerő előnyeit kihasználva. Azaz, a több százmilliárdos, adófizetőink pénzéből épült infrastruktúra a szomszéd országokat fogja fejleszteni, és a mi útjainkat koptatja a hatalmas teherforgalom, okozva ezzel hatalmas környezeti károkat társadalmunknak.[43]

Az áruszállítás nemzetközi és hazai szinten is jelentős ágazat. A logisztika, amely egy-egy áru, termék útját végigkíséri a nyersanyagtól az újrahasznosításig, ma már a GDP mintegy 5 százalékát állítja elő Magyarországon. Geográfiai helyzetünk lehetőséget adhat, hogy még nagyobb szerepet kapjon a logisztika iparág, azonban ehhez logisztikai központokra van szükség.

„*Intermodiális csomópontok hiányában, ahol a vasúti és az autópályák, a vízi továbbszállítást biztosító, és a légikikötők összefutnak, csupán*

[43] Kamionstop

*tranzitszerepet képes betölteni az ország*" – Doór Zoltán, a Magyar Logisztikai Egyesület elnöke.[44]

Ezek a hatékony elosztó központok arra is lehetőséget adnának, hogy a lehető legkevesebbet haladjon az áru nehézgépjárműveken és helyette a környezetbarátabb vízi- és vasúti szállítás kerüljön előtérbe. A gyenge technológiai háttér ugyanis komoly szerepet játszik abban, hogy a kombinált szállítás még ennyire kis súllyal bír. Az intermodális logisztikai központok csak akkor fogják tudni a tőluk elvárt gazdasági fejlesztőszerepet biztosítani, ha a vasúti és vízi infrastruktúra versenyképes szintre kerül.

### 6.5.1. Javuló elérhetőség?

Az autópálya-rendszer nem létszükségleti eszköz. A legkézenfekvőbbnek az tűnik, hogy azoknak a „fogyasztóknak" épülnek a gyorsforgalmi utak, akik napi rendszerességgel fogják használni azokat. Ilyenek az autóval munkába járók, akik igénylik azt, hogy naponta időt spóroljanak azon, hogy gyorsabban jutnak munkahelyükre, azaz annak *elérhetősége* javuljon. Az már szubjektív megítélés kérdése, mennyivel nő az emberek életszínvonala attól, hogy 10-20 perccel gyorsabban juthatnak el valahova. Azonban a magyar tapasztalatok, a nemzetközihez hasonlóan, azt mutatják, hogy a bővülő autópálya-hálózat nem jár jobb elérhetőséggel, sőt az autósok egyre több és több időt kényszerülnek dugóban tölteni. A mindennapi autós ingázók nem nyertek extra időt a gyorsforgalmi utak révén, sőt veszítettek, nem beszélve a mérhetetlen mennyiségű üzemanyagról, amit a dugóban álldogálva pazaroltak el.

---

[44] hvg.hu

*„Több út, több dugóval jár”* – A látszólagos ellentmondás magyarázata igen egyszerű és a közgazdaságtan alapjainál használt kereslet-kínálat elmélet mutat rá legszebben. A dugóban kényszerűen töltött idő aránya. Ezt az időt tekinthetjük, mint az autóval közlekedés árát. Több vesztegelés tehát csökkenti a kocsival járás iránti keresletet.

*"A forgalom nagyságát a torlódások elfogadható mértéke befolyásolja. Ha növeljük az úthálózat kapacitását, nőni fog a megtett kilométerek száma egészen addig, ameddig ki nem alakul újból a változtatások előtti forgalmi állapot. Ha nem változatunk semmit, a megtett utak száma állandósulni fog, ha pedig csökkentjük a közlekedési lehetőségeket, a megtett utak száma csökkenni fog."* – Stephen Plowden.[45]

Sajnos ezt még tetézi egy másik mechanizmus is, ami bár triviálisabb az előzőnél, mégis hajlamosak megfeledkezni róla az autóutak tervezői, ez pedig a legszűkebb keresztmetszetek elve: Ha egy torlódásokkal küszködő bekötőutat egy új úttal próbálunk tehermentesíteni, gyakorlatilag csak áthárítjuk a torlódást a következő olyan útszakaszra, amely a leglassabban engedi át a forgalmat.

Erre a legszebb példa fővárosunk, illetve a jelenleg épülő M6-os autópálya esete. Bizonyára sokan lesznek, akik majd szeretnék kihasználni az új út adta „előnyöket”, hogy például Dunaújvárosból gyorsabban érjenek Budapestre gépkocsijukkal. Az új M6-osunk egy már most is káosz-mértékű dugókkal rendelkező fővárosra fog újabb autóáradatot ereszteni. A 130 km/h-s tempó során megnyert időt tehát városba torkolláskor „tölthetik el” az autósok. A problémára gyógyírként majd évek múlva meg fog jelenni a „forradalmi” ötlet, hogy építsünk

[45] Plowden (www.lelegzet.hu)

P+R parkolókat a probléma megoldására. Nem nehéz belátni, mennyivel okosabb lett volna az autópálya helyett egy Bp.-Dunaújváros gyorsvasútra költeni a pénzt, ha már egyszer úgyis tömegközlekedéssel fognak érkezni az ingázók a belvárosba.

Az ingázók nagy része tehát nem nyerhet sokat az autópályákból, bár az jórészt az ő pénzükből épül.

## 6.6. Használó fizet elv?

Felmerülhet bennünk, hogy ha nem az ingázók, akkor talán a teherszállítás részesül majd az autópálya áldásos hasznaiból. Ők részesülnek is. De mibe kerül ez a társadalomnak?

Miután beláttuk, hogy városaink nem lesznek képesek olyan mennyiségű autót befogadni, amilyen kapacitással autópályáink rendelkeznek, joggal gondolhatjuk, hogy majd a teherfuvarozó kamionok használják ki az előnyöket, hogy a városokat elkerülve (feltéve, hogy megépülnek a körgyűrűk) több száz, több ezer kilométeren át szállíthassák az árukat és nyersanyagokat gyorsabban, mint eddig. Az ellentmondás ott lakozik, hogy a vasút sokkal alkalmasabb nagy terhek, nagy távolságra való szárazföldi szállítására. A fuvarozóknak az sem jelent nagy előnyt, ha egy-két órával előbb érkeznek célba egy sok száz kilométeres út során, hiszen az utazás teljes időtartamának ez csupán töredéke. Ennek az időnek sokszorosát vesztik el be-, illetve kirakodáskor, vagy határátkelőknél.

Az autópályát az adófizetők pénzéből építettük, viszont olyan cégek használják igazán és jutnak profithoz belőle, amelyek nagyon keveset adtak hozzá. A közúti szállítók igazságtalan előnyhöz jutottak a vasúttal szemben azáltal, hogy megkaptak egy kész autóútrendszert, amit nem ők,

hanem a teljes lakosság finanszírozott. Ezzel szemben a vasúti szállítás kénytelen saját maga megfizetni pályái karbantartását.

Több közlekedési miniszter indokolta az autópálya-építések fontosságát az áthaladó tranzitforgalom elviselhetetlenségével. Ebből logikusan következne, hogy a tranzitforgalomnak extra részt kellene vállalnia az autópályák költségeiből, mind az építést, mind a fenntartást illetően. A hazai autópályadíjak nem ezt tükrözik.[46] Ha a keresztülmenő súly alapján vizsgáljuk az árazási rendszert, akkor is nagyobb pénzügyi teher jut egy személyautóra, mint egy tehergépjárműre, pedig a teherforgalom profithoz is jut az áthaladásból eredően. A teherszállítás nem kerülne olyan hátrányos helyzetbe a magasabb autópályadíjak miatt, mint azt a lobbi állítja. A fuvarozók egyszerűen beépítenék díjaikba az áremelkedést, amit pedig cégek a fogyasztókra hárítanak majd. Az eredmény: azon termékeknek nő az ára, amelyek motorizált szállítással érkeztek autópályán. Amiért jó ez: ezen termékek ára jobban fogja tükrözni a valós költségeiket (lásd tojásos példa), illetve nagyobb rész hárul az autópályák finanszírozásából az adófizetőkről a haszonélvezőkre. Léteznek olyan (egyébként zöld) nézetek, mely szerint nem szabadna „elijeszteni” a magas autópályadíjakkal a kamionosokat az autópályáktól, ha már egyszer megépítettük azokat, hiszen emiatt a teherforgalom a párhuzamos közutakat kezdi használni, ami sokkal több kárral jár. Véleményem szerint a probléma nem így orvosolható. Egyszerűen meg kell tiltanunk a tranzitforgalmat a párhuzamos közutakon. Ez technikailag kivitelezhető, sőt már hazánkban is elkezdték kitenni a problémában illetékes önkormányzatok a tiltótáblákat (pl. a 6-os, 7-es út mentén).

[46] Autópályadíj (www.autopalya.hu)

## 6.7. Pályakényszer

Az infrastrukturális hálózatokat igen hosszú időre tervezik. Ezeknek jellegzetessége a *strukturális meghatározottság*, ami jóval meghaladja a létesítmények saját élettartamát is. Ahogy valaha a szekérutak befolyásolták, hogyan érdemes kiépíteni a vasúthálózatot, úgy később a vasút- és közúthálózat befolyásolta és befolyásolja, milyen vonalon húzzuk autópályáinkat. Ezek a rendszerek nagy tehetetlenséggel bírnak, hiszen maguk után vonnak egyéb infrastrukturális intézményeket, rendszereket, amikkel összefonódva már egy igen statikus rendszert alkotnak. Tehát egy kialakult rendszert, már csak foltozgathatunk, javítgathatunk, de nem építhetjük alapjaiban újjá, ha esetleg felmerül egy jobb elgondolás.[47]

Az autópálya-hálózat is egy olyan infrastrukturális rendszer, amihez később hozzáilleszkednek újabb infrastrukturális egységek, pl. logisztikai, központok, ipartelepek, vagy városrészek, amik ellehetetlenítik azt, hogy kiszakadjunk az általa meghatározott struktúrából. Ha mesterségesen létrehozunk egy gyorsforgalmi rendszert, ahhoz idővel a lakosság nagy részének életmódja, illetve az újonnan épített intézmények is illeszkedni fognak. Eljöhet az idő, hogy a motorizált közlekedés nehézségekbe ütközik, de akkor rövidtávon már csak a meglévő infrastrukturális rendszeren javítgathatunk, hogy orvosoljuk a megjelenő problémákat. A lakosság belekényszerítése az autós életmódba tehát magas kockázattal jár a társadalom számára.

[47] Fleischer, 2005

## 6.8. Karbantartani vagy építeni?

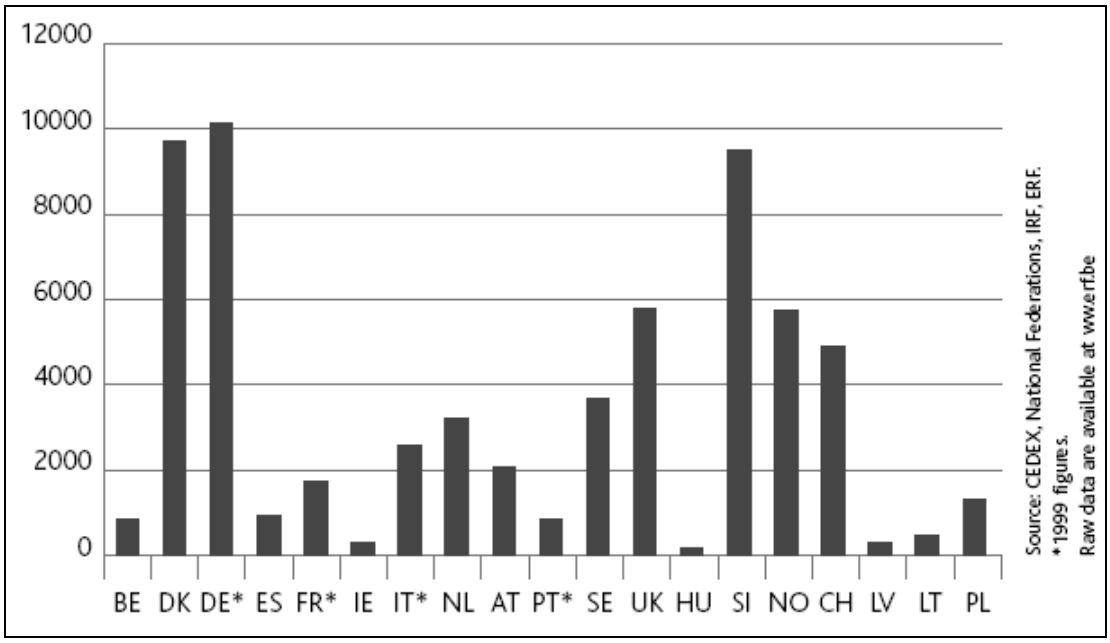
Az elmúlt időszakok kormányai úgy fogtak bele hatalmas volumenű autópálya-építési projektekbe, hogy megfeledkeztek a már meglévő útjaink tarthatatlan állapotáról. Márpedig a közúthálózat sűrűsége Magyarországon az egyik legmagasabb a keleti blokkban. Az a kár, amit a rossz utak okoznak járművekben sokszorosa annak, mint amennyibe a karbantartás kerülne. A politika persze nem kedveli az olyan beruházásokat, amelyeknek nincs látványos eredménye. Könnyebb azzal kampányolni, hogy hány száz kilométer autópályát építettünk, mint azzal, hogy az útjaink még mindig rendben vannak. Közútjaink állapota a kirakatpolitika áldozatául esett.

A Világbank már egy 1997-es tanulmányban figyelmeztette a Magyarország döntéshozóit, hogy újabb utak építése helyett a meglévőket kellene inkább karbantartani.[48] A tanulmány kitér a fenntarthatóság kérdésére is, amiben az energiaigényes közúti közlekedésről, vasútra való minél nagyobb arányú áttérést javasolja. Vasúthálózatunk, amely az európai átlagnál sűrűbb, szintén el van hanyagolva, lehetetlenné téve a gyorsabb, hatékonyabb vasúti technológiák bevezetését.

Az Európai Unióban az úthálózat egy kilométerére lebontva hazánk költi a legkevesebbet az utak karbantartására.

---

[48] (EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT: Issues in Sustainable Transport: The Case of Hungary 1997 http://www.cemt.org/topics/env/csint972e.pdf )




Forrás: Investment in road maintenance/km of road network - 2003 (EUR)[49]

**2. ábra: Útkarbantartásra fordított beruházás a közúthálózat egy kilométerére lebontva – 2003 (Euro)**

Az ERF *(European Union Road Federation – www.erf.be)* a következő pontokban foglalta össze, miért fontos az utak megfelelő karbantartása:

- Az utak kiépítéséhez nagy mennyiségű erőforrást használtunk fel. Ha hagyjuk, hogy tönkremenjenek, azzal az adóból beszedett pénzt herdáljuk el.
- A karbantartással pénzt takarítunk meg. A Világbank becslése szerint a 85 országban, amelyek támogatást kapnak, háromszor-négyszer annyiba kerül az utak alkalmankénti felújítása, mint amennyibe a folyamatos karbantartás kerülne.
- A felhasználók igénylik a jó utakat. Az utak az adófizetők pénzéből épülnek, akik elvárják a javuló minőséget.

[49] Útfenntartási költségek (www.erf.be)

- A karbantartással a felhasználóknak is pénzt takarítunk meg. Az utak kondíciója erősen korrelál az utakat használó járművek járulékos költségeivel.
- Csökkennek a közlekedés költségei. A karbantartott utak jelentősen csökkentik az áru- és személyszállítás költségeit.

## 6.9. Szennyező fizet elv (negatív externáliák)

Az autópálya közérdekűnek tekintett volta miatt igen nehéz az externális hatásokat vizsgálni. Egy új autópálya tervezésénél a költség-haszon elemzésbe bele kellene vonni azokat a káros hatásokat is, amelyek olyan külső szereplőket érintenek, akik nem tudják érvényesíteni a kárigényüket. Ilyen például az élő környezetben ejtett seb, a szmog, a por, vagy éppen a megnövekedett széndioxid kibocsátás. Ezeket a káros hatásokat nagyon nehéz mérni, de még nehezebb pénzre átszámolni. Mindazonáltal érdemes a kérdéskör jogi aspektusait megvizsgálni, mint kiindulópontot.

### 6.9.1. Kár a környezetvédelmi jogban

Az autópályák építése és fejlesztése, valamint természetesen használata gazdasági hasznai mellett vitathatatlanul nem csekély kárt is okoz. Azon a – már tárgyalt – kérdésen túl, hogy az autópályák haszna arányban áll-e az általuk okozott vagyoni, és nem vagyoni károkkal, felmerül, hogy

a) mit kell a környezetvédelmi jogban kárnak tekinteni,
b) mi számít még az okozónak beszámítható kárnak, és végül
c) kinek kell ezt a kárt megtéríteni?

A jogrendszer különböző ágai más és más kár-fogalommal dolgoznak, sőt még az egyes jogágakon belül is élénk vita folyik olykor e tárgyban. Ez azonban korántsem jelenti jogrendszerünk fogyatékosságát, egyszerűen csak arról van szó, hogy az egyes jogágak hátrány elszenvedése esetén

más módon, és a kár folyamat más pontján tudnak és kívánnak hatékonyan közbenjárni. (Ezen kívül vannak olyan esetek is, amikor a jog nem is akar beavatkozni károsodás esetén. Gondoljunk csak a tiltott szerencsejátékokból, vagy fogadásokból eredő igények érvényesítésére!)

A büntetőjog például, mivel elsődleges célja nem a vagyoni kompenzáció, megelégszik azzal, hogy kárként csupán a vagyonban bekövetkezett értékcsökkenést *(damnum emergens)* tekintse, és csak kivételes esetekben[50]terjeszti ki rosszallását a magatartás miatt elmaradt előnyökre *(lucrum cessans)* is, ekkor azonban már nem kárról, hanem „vagyoni hátrányról" beszél.

A környezetártalommal okozott kár tekintetében a polgári jog szabályai az irányadóak,[51]amelyekben az állami beavatkozással a károsult teljes érdeksérelmét kívánják jóvátenni. Így itt *„kártérítés címén a károkozó körülmény folytán a károsult vagyonában beállott értékcsökkenést, és az elmaradt vagyoni előnyt, továbbá azt a kárpótlást vagy költséget kell megtéríteni, amely a károsultat ért vagyoni és nem vagyoni hátrány csökkentéséhez vagy kiküszöböléséhez szükséges."*[52]

A *vagyon értékcsökkenése* olyan értévesztés, amely megnyilvánulhat egy dolog értékcsökkenésében (esetünkben ilyen lehet a kamion forgalom által a lakóházakban okozott kár pl. vakolat lehullása), vagy a vagyon értékteremtő képességének csökkenésében (a fenti példánál maradva: egy ilyen házat kevesebbért lehet majd eladni).

---

[50] Pl.: Btk. 320. § Hanyag kezelés

[51] Ez azonban korántsem jelenti azt, hogy a környezetkárosító magatartás csak a polgári jog szabályai szerint szankcionálhatóak, ld. Ktv. 101. § (1).

[52] Ptk. 355. § (4)

Az *elmaradt vagyoni előny* a károsultnál kimutatható jövedelem kiesés (a leendő vevő visszalép, ha egy gyorsforgalmi autóutat kívánnak a ház mellé építeni), továbbá a vagyon hozadékának elmaradása, a vagyon értéknövelő képességének elvesztése (pl. almafák elpusztulása).

De kár az a költség vagy kiadás is, amely a károsultat ért hátrány csökkentéséhez, vagy kiküszöböléséhez szükséges.[53]

*Nem vagyoni kár* esetében azt a jogsértés nyomán beállott emberi helyzetet, állapotot kell érteni, amire a kár fogalma már nem használható. Feltételezi valamely személyiségi jog megsértését, amelynek következménye a személyiség testi vagy lelki életminőségének a változása.[54] Ilyenek lehetnek az individuumban bekövetkezett elváltozások, a személyt körülvevő társadalmi-természeti környezet megváltozása, vagy az „élet-lehetőségek" változása.

A környezeti károk azonban nem minden esetben individuális károk. Felmerül a kérdés: lehet-e az állam, mint jogi személy nem vagyoni kártérítésre jogosult? Az Alkotmánybíróság már deklarálta, hogy kártalanítás és kártérítés tekintetében (is) alkotmányellenes különbséget tenni természetes és jogi személyek között, bár természetesen vannak olyan személyiségi jogok, amelyek egész egyszerűen nem kötődhetnek jogi személyekhez. Elméletben tehát jogosult lehet az állam is, illetve annak megfelelő szerve autópálya építéssel okozott nem vagyoni kártérítésre is (például a világörökség részeként számon tartott valamely élőlény, vagy táj károsodásával), bár erre még nem volt precedens. Ezt mindenekelőtt az is magyarázza, hogy az autópálya törvény értelmében az autópálya útvonalát a közlekedésért felelős miniszter a

[53] A fenti fogalom meghatározások: Petrik, 71-72.
[54] Petrik, 74.

területfejlesztésért, és a környezetvédelemért felelős miniszterrel egyetértésben, rendelettel állapítja meg.

Az államnak, mit jogi személynek természetesen megállapíthatnak vagyoni kártérítést. Törvény megadja a lehetőséget civil szervezeteknek is, hogy a Környezetvédelmi- és Vízügyi Minisztérium javára pereljék a károsító magatartást tulajdonítókat.

Mit kezdhetünk például a gyorsforgalmi autóút felépítéséből következő „esztétikai károkkal”? Egyfelől az ilyen jellegű kárt „át lehet váltani” pl. ingatlan értékcsökkenésre, vagy egészségi kárra.

### 6.9.2. A kár mértékének megállapítása

A környezetártalommal okozott kár összegének meghatározása, a környezetártalmak sajátosságaiból eredően, jelentős nehézségekbe ütközik. A környezetkárosító magatartással elindított okozati lánc ugyanis olyannyira szerteágazó, nem is beszélve a károsító hatások kumulálódásáról, hogy nemegyszer kilépnek a bizonyíthatóság és a konkretizálhatóság keretei közül.[55]

Az emberi környezetet veszélyeztető, vagy károsító magatartásra a Ptk. veszélyes üzem működéséből eredő károkra vonatkozó rendelkezéseit kell alkalmazni.

A polgári jogi gyakorlatban a per eldöntéséhez szükséges tényeket általában annak kell bizonyítania, akinek érdekében áll, hogy azt a bíróság bizonyítékként elfogadja. A veszélyes üzemmel okozott károk esetében azonban a bizonyítási teher megfordul. A károkozóként megjelölt személynek kell kimentenie magát, azaz bizonyítania, hogy a

---

[55] Zoltán, 199.

kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

Például, ha az autópálya építése érdekében kipusztítanak egy erdőt (vagy az autópálya légszennyezése, vagy a talajba juttatott mérgező anyagok miatt pusztul el), nemcsak az a következménye, hogy kár keletkezik a faállományban, meg kell téríteni azt a költséget is, ami az újratelepítéssel jár. És ha tovább gondolkodunk: károsodhat az altalaj, pusztul az állatvilág élőhelye, s ezzel maga az állatvilág is, romlik a levegő, elvész, vagy csökken a táj erdős jellege, csökken a turizmus, és így tovább.

A környezetkárosítás jellemzője tehát, hogy rendszerint a kárfolyamat csak egy kis része bizonyítható (rendszerint közvetlenül az elindított okfolyamat elején), de emellett mindig vannak továbbgyűrűző, és nem, vagy csak nagy nehézségek árán bizonyítható károk is. Mi lehet a megfelelő jogi megoldás e tekintetben? És az okfolyamat mely szakaszáig állapítható meg a károkozó felelőssége?

A fent említett nehézségek az ilyen jellegű jogesetekben igen körültekintő vizsgálódást tesz szükségessé. A Legfelsőbb Bíróság hangsúlyozta, hogy az ilyen tárgyú perekben éppen ezért „típus károsszegekkel” dolgozni nem célravezető, az egyes ügyekben külön kell vizsgálni az adott körülményekre tekintettel a károsodás fennálltát, és összegét.

Vannak a károkozásnak olyan csoportjai, ahol a kár megállapításának nehézségét kiküszöböli a kár összegének jogszabályi meghatározása. Így rendelkezik például az 1999-es Vörös Könyv egyes védettnek nyilvánított növényfajok pénzben kifejezett értékéről.

A védett jogtárgyra figyelemmel ezek a megállapított értékek általában magasak, s széles körben számításba vesznek immateriális érdekeket is.

Az anyagi kártól független fizetési kötelezettség megállapítása már kilép a kártérítés keretei közül, és büntető jelleget ölt.[56]

Mind a károsodás mértékének bizonytalansága, mind a bizonyítási eljárás rendkívüli nehézsége esetén jó megoldás az általános kártérítés jogintézményének igénybevétele.

A törvény rendelkezése szerint: „Ha a kár mértéke – akár csak részben – pontosan nem számolható ki, a bíróság a károkozásért felelős személyt olyan összegű kártérítés megfizetésére kötelezheti, amely a károsult teljes anyagi kárpótlására alkalmas."[57]

Általában a kártérítési felelősség megállapításának csak bizonyított kár esetén van helye. Ezen szabályhoz való hajlíthatatlan ragaszkodás azonban nem egyszer sértené a károsult teljes kártérítéshez való jogát, s jog- és igazságérzetünket is. Így ezekben az esetekben indokolt a bírói mérlegelésre hagyni a kár megállapítását.[58]

### 6.9.3. Az okozati összefüggés szükségessége, és jelentősége

Fentebb már szóltunk arról, hogy nem minden károkozás esetén van szükség és lehetőség a károsultakat ért vagyoni, és nem vagyoni hátrányok reparációjára. A károkozó kártérítésre vagy kártalanításra kötelezése csak bizonyos feltételek fennállta mellett várható el. Ilyen feltétel az okozati összefüggés bizonyítása. Az okozatosság nem csupán a kártérítés megállapításához elengedhetetlen, meghatározza a kártérítés terjedelmét is.

A környezetkárosító személy viseli tehát magatartásának azon következményeit, amelyek azzal okozati összefüggésben vannak. De,

---

[56] Zoltán, 200.
[57] Ptk. 359. § (1)
[58] Erre lehetőséget ad a Pp. 206. § is

mint említettük a környezeti károk sajátossága, hogy az okfolyamat rendkívül szerteágazó, s nem ritkán követhetetlen. Vajon a kauzális lánc mely eleméig számíthatjuk be a károkat a szennyezőnek? Csak a közvetlen, vagy a közvetett károkat is a terhére rójuk-e? Hol vannak egyáltalán a bizonyíthatóság határai?

Jelenleg egyetlen jogág írott normái sem tartalmaznak közvetlen szabályozást az okozatosságot illetően. Így a mindenkori bírói gyakorlat feladata, hogy kielégítően, és hatékonyan (igazságosan?) húzza meg a felelősség határait. Ez azt eredményezi (bár csak árnyalatnyival hangsúlyosabban mutatkozik itt, mint az írott norma alkotás esetében) hogy a felelősség, jelen esetben a környezetkárosítással kapcsolatos okozatossági kérdések vizsgálatánál elsősorban az aktuális jogpolitika elvei érvényesülnek. Ne gondoljuk azonban, hogy ez a gazdasági lobbi-érdekeknek alávetett jogalkalmazást jelent. Korántsem. A határ megvonása az összes körülmény mérlegelésével, az egyes esetekben akár kisebb eltérésekkel történik.

A környezet megóvásához fűződő rendkívül erős társadalmi érdek továbbá *„az okozati összefüggésnek viszonylag tág határok között történő megvonását teszik indokolttá”*.[59]

A felelősség ilyetén való szélesebb körben való kijelölése különösen a nevelés, a jövőbeni károkozásoktól való tartózkodásra ösztönzés tekintetében hatékony.

Mivel az eddigiekben a polgári jogi, és általában magánjogi kártérítésről, és az individuális károk teljes körű kompenzációjáról volt szó, egy kiegészítést kell tennünk. A környezetvédelmi szabályozás elsősorban a közigazgatási jog hatálya alá tartozik, sűrűn átszőve magánjogi

[59] Zoltán, 114.

elemekkel. Ez a kettősség természetesen megmutatkozik a szankciórendszer felépítésében is. Tehát a szennyező nem csak az eredeti állapot helyreállítására, és – mivel ez a védett jogtárgy differencia specifika-ja miatt általában lehetetlen – kompenzációra, de általában a megszegett környezetvédelmi szabályok, és a kár súlyára tekintettel bírság[60]fizetésére is köteles. A tapasztalat azt mutatja (nem feltétlenül üdvös), hogy a prevenció, és a védett jogtárgy hangsúlyozott jelentősége miatt, a bírság megállapítása mellett, a jogalkalmazó ceruzája a felelősség megállapításának határait, és így a kártérítés összegét illetően is vastagon fog. A kártérítés azonban álláspontom szerint nem ölthet büntető jelleget. Ezt a funkciót – szükségessége esetén – más jogintézménynek, például bírságnak kell ellátnia.

A fenti gyakorlatot a környezetvédelem fontosságának jogalkalmazói tudatossága mellett az a tapasztalat is generálhatja, hogy egyes gazdasági tevékenységet folytató, és ezzel összefüggésben szennyező magatartást tanúsító vállalkozásoknak a remélt haszon mellett még „megéri" a kártérítéseket, és a bírságot kifizetni. A környezetkárosító, vagy - veszélyeztető magatartás abbahagyására való kötelezés, mint szankció[61]pedig vagy nem, vagy már késve kerül alkalmazásra.

Azon kérdés, hogy az okozati lánc mely elemét, illetve meddig terjedő elemeit nyilvánítjuk jogilag relevánsnak az adott esetben, szorosan összefügg a közvetlen, illetve közvetett okok dilemmájával. Mivel a kártérítés célja, hogy a károsult teljes kárát illetően kielégítést nyerjen, a

[60] Ktv. 106. § (1)
[61] Ktv. 101. § (2) bek. b) pont

törvényi előírás szerint sokáig[62]mind a közvetlen, mind a közvetett károkért felelősséggel tartozott az okozó.

Témánk szempontjából az okozatosságra vonatkozó történeti fejlődés vizsgálata irreleváns, hiszen a környezetvédelmi jog, és ezzel összefüggésben a környezetártalmak szankcionálása olyannyira új, hogy jelen ügyek esedékessé válásakor a felelősségi elméletek nagyjából már kikristályosodtak.

Vannak azonban olyan – akár kétség kívül a szennyező terhére bizonyítható – károk, amelyek túl távoliak ahhoz, hogy a „szennyező fizessen" értük. Bár nem bomlik fel az okfolyamat, és az eredmény akár előre is látható, mert nem inadekvát, a jog már mégsem érzi szükségesnek és igazságosnak a beavatkozást.

Képzeljük el, hogy egy közlekedési baleset következtében, aminek az okozója egy szabálytalanul közlekedő kamion volt, megrongálódik egy híd, ezért le kellett zárni majdnem egy hétre. Az arra járó személyek mind kerülőútra kényszerülnek, ez persze többletköltséget jelent nekik. A híd másik oldalán vendéglő üzemel, ami jobbára a híd forgalmából tartja fenn magát, neki a javítás idejére jövedelem kieséssel kell számolnia. Nos, a gyakorlat jelenlegi állása szerint, a jog nem „cserdítheti a nyakába" a károkozónak a kártérítést, ezek a károk már túl távoliak. Abban az esetben azonban, ahol a férj munkahelyi balesete miatt a feleség idegösszeroppanást kapott, a munkáltatónak meg kellett fizetnie a nő ezzel járó keresetkiesését, és kezelésének költségeit is.

Ha a kauzális lánc ezen - viszonylag közeli és könnyen bizonyítható – kárait is *too remote*-nak ítéljük, mi a helyzet a környezetártalom rendkívül szerteágazó okságban álló káraival? A védett jogtárgy

[62] Mind a 1913-as, '15-ös, és '27-es Ptk. javaslat így tartalmazza a kártérítést.

fontossága miatt indokolt a felelősség határát egy kicsit távolabb megvonni. De mégis hol? Kauser Lipót szerint a kártérítési felelősség határa ott van, ahol az emberi cselekvés, mint oktényező hatása már annyira felhígítódik az események progressziójával folyton növekvő számú egyéb oktényezők tömegében, hogy e hatás gyakorlatilag elhanyagolhatóvá válik.[63]Ez a vélemény arra helyezi a hangsúlyt, hogy a kauzális lánc előrehaladásával, egy idő után az okozó magatartás generáló szerepe már nem egyértelműen megállapítható, addig azonban mind a közvetlen, és bizony mind a közvetett károkat is a szennyező terhére róná. A közvetett kár megtérítésének igénye mind kevésbé van jelen a gyakorlatban. Véleményem szerint a környezeti károk tekintetében sem célszerű a felelősség körébe vonni a közvetett károkat. Mivel a közvetett és közvetlen okok elválasztásra nem született még kielégítő, és egzakt megoldás (a jogelméletben ez csak a legritkább esetben fordul elő), arra van lehetőség, hogy ezekben az esetekben máshol, egy kicsit távolabb bonjuk meg a közvetlen és közvetett károk közötti határvonalat.

Az okozati láncot az inadekvát kauzális összefüggések megszakítják. Adekvát a következmény, ha a tudomány mindenkori állása, illetve az általános tapasztalatok szerint a társadalom egy átlagos tagja előre láthatta volna. Ez a környezetártalmak, és különösen az autópálya építéssel, fejlesztéssel összefüggő magatartások esetében némi korrekcióra, illetve kiegészítésre szorul. A magatartást jellemzően (már csak az engedélyezési eljárások miatt is) hosszas előkészítő szakasz előzi meg, így gondos eljárás esetén az előrelátás feltételezhető. Másrészt nem a társadalom egy átlagos tagjának, az egyszeri embernek kell előre látni

[63] A kártevés okozatosságáról

itt az okfolyamat egyes elemeit: szakértői gárda vizsgálja (KHV) az egyes kockázatokat, és a várható következményeket.

Ezekben az – általában a felelősség kérdéskörében vizsgált – esetekben tehát kimentési lehetősége az autópálya építőjének meglehetősen csekély. Ám még a szakértői vizsgálatok esetén is kardinális kérdés, hogy meddig kell előre látni az okfolyamat egyes elemeit. Szakembertől messzebbre nyúló, és pontosabb előrelátás várható el, mint az átlagos embertől, ám ebben az esetben sem róhatjuk fel a végsőkig való előrelátás hiányát. Ám az, hogy ennek az előrelátásnak meddig kell terjednie, nagyon nehéz kérdés, és erre az értő bírói gyakorlat fog választ adni. Véleményem szerint az így kijelölt (az egyes esetekben akár eltérő) határt indokolt még közvetlenül okozott kárnak tekinteni, és a kártérítési, és büntetőjogi felelősséget megállapítani.

A már említett okfolyamati jellegzetességek miatt rendkívüli nehézségekbe ütközik sokszor a kauzalitás létének feltárása is. A bizonyíthatóságot nagymértékben akadályozza az is, hogy a magatartással elindított okfolyamat káros, és jogilag releváns következményei esetleg csak évekkel, évtizedekkel később jelentkeznek. Egyes vegyszerek, illetve szennyező anyagok lebomlási ideje viszont kifejezetten rövid, és csak haladéktalan vizsgálattal lehet megállapítani jelenlétét, esetleg alkalmazóját.

### 6.9.4. Szennyező fizet

És végül: ki fogja megfizetni ezeket a károkat? Ki a „szennyező”, akinek magatartása elindítja az okfolyamatot? A használók, akiknek érdekében a károsító tevékenység történt (megépült egy autópálya), a szennyező intézmény létrehozói és működtetői? Vagy maga az állam, aki közérdekűnek nyilvánította, és engedélyezte az adott magatartást? Nos, a

környezetvédelmi jogban a „szennyező fizet” elve érvényesül, tehát fizessen, illetve tartozzon felelősséggel az, aki esetünkben felépítette az autópályát, vagy aki az ebből származó hulladékot, és törmeléket lerakatta egy védett területen. Ám egyre inkább kezd meghonosodni az a nézet is, miszerint ne csak a létrehozó kompenzálja a károkat, hanem a szennyező opus használói is.[64]Ezért indokolt lehetne például az autópálya díjak egy részét kötelezően a kijavításra, helyreállításra, felújításra fordítani (erdők ültetésére, vadátjárók építésére, stb.), vagy akár tartalékot képezni belőle a károsultak kielégítésére.

Ezen felül újabban lehetőség van az autópályák üzemeltetési jogának bérbeadására is. Ebben az esetben az üzemeltetőre átszállnak a kárviselés egyes aspektusai is.

## 6.10. A turizmusra gyakorolt hatás

Turizmus szempontjából az autópályák többnyire pozitív szerepet játszanak gazdaságilag. Legalábbis a statisztikák ezt tükrözik. Egyre gyorsuló életmódunkban egy nagyobb szerepet kap a jobb elérhetőség, egyre gyakoribbak a rövidebb utazások. Kézenfekvő, hogy gyorsabban megközelíthető úti célok előnyt élveznek a fogyasztók szemszögéből. Nem véletlen, hogy azok az országok, amelyeknél az idegenforgalom nagy hányadát adja a GDP-nek, rohamosan igyekeztek és igyekeznek kiépíteni autópálya-hálózatukat. Horvátország például néhány év alatt építette ki az egész országot keresztülszelő sztrádáját, ami lehetővé teszi, hogy az északról és nyugatról érkező turistahad néhány óra alatt „lecsoroghasson” az ország keleti részébe is. Horvátország egy jó példa arra is, hogy egy autópálya mennyire elszívja a tőkét más infrastrukturális

[64] Az 1117/2001. Korm. határozat már így tartalmazza

beruházások elől. A horvát vasúthálózat a legkevésbé sem nevezhető kiépítettnek, – még a hajdani nagyjugoszláv elképzelésekhez igazodik – tehát az ország egyértelműen a közúthálózatára támaszkodik, ami kockázatos lehet egy újabb energiasokk szempontjából. A horvát autópályák azonban a horvát tengerparton végződnek. Ezáltal főként azok a turisták fogják majd használni őket, akik a Horvátországban készülnek szabadidőt és pénzt költeni, tehát nem a keresztülmenő turizmust szolgálja. Magyarország helyzete azonban gyökeresen eltérő. Országunk már így is sokkal inkább szolgál az idegenforgalom átvezetésére, mint megfogására. Ha az idegenforgalmat és vendéglátóipart akarjuk, mint jövedelemteremtő ágazatot akarjuk fejleszteni, akkor a szolgáltatások minőségének javításába kell beruháznunk, ahelyett, hogy tovább „javítsuk” turisztikai átbocsátóképességünket az adófizetők pénzén.

Ahogy a turizmus, mint jövedelemteremtő ágazat, egyre erősödik, úgy fokozódik az igény az érintetlen természeti környezet iránt. Furcsa ellentmondás, hogy azért betonozunk le sok száz négyzetkilométert, okozva ezzel hatalmas környezeti kárt, hogy a turistáknak jobb elérhetőséget biztosítsunk. A turizmus szempontjából ugyanis pont azok a régiók számítanak értéknek, amiket még nem deformált a modern világ. Ellentmondásos az is, hogy pont a turistáknak kell a gyors közlekedést biztosítani, hiszen pont ők azok, akik nem sietnek, mert szabadságon vannak. Az autópályák csak arra adnak lehetőséget, hogy az útikönyvekben megjelölt „kötelező” helyszíneket, a motorizált turista képes legyen tömegesen nagy sebességgel megközelíteni, illetve elhagyni. Általában pont ez a „hatékonyan” közlekedő turistahad az, ami nagyban csökkenti az egyes látnivalók értékét.

# 7. Társadalmi hatások

## 7.1. A civil szervezetek szerepvállalása

Bár a társadalom többsége egyelőre a fogyasztást és a gazdasági növekedést tartja elsődlegesnek a környezettudatos szemlélet is megjelent már Magyarországon. A szélesebb körű elfogadottságra még valószínűleg éveket kell várni.[65]

Ugyanakkor az autópályák által jelentett veszély ill. tényleges környezetkárosítás, valamint az egyéb jogsértések mozgósították a civil szférát, többek között a környezetvédelmi civil szervezeteket is. A „zöldek" mindenhol ott vannak, és elszántan küzdenek az igazukért, annak árán is, hogy győzelmeinek nem csak a befektetőkre, de magukra a zöld szervezetekre is súlyos hatásai lehetnek! A közvélemény gyakran nem tesz különbséget köztük és a „nagyon zöldek", a „sötétzöldek" alapján ítéli meg őket! Túl radikálisnak és haladás-ellenesnek tartják őket, mert olyan beruházásokat is megakadályoznak, amit a lakosság (nagy része) gazdasági okokból vagy elegendő információ hiányában támogat. Ilyenek az autópályák és a bevásárlóközpontok. A valóságban azonban, néhány beruházás nem a környezetvédők, hanem a pénzhiány miatt késlekedik. (Pl. 4. metró ).[66]

Míg az érintett önkormányzatok és a lakosság egyre gyakrabban tiltakozik az autópályákkal kapcsolatos kötvetlen és közvetett káros hatások ellen, a lakosság közvetlenül nem érintett része csak a gyorsabb célbaérést és az autópályáknak tulajdonított gazdasági előnyöket veszi

---

[65] Mészárosné-Lukács P.
[66] Szabó 2005

figyelembe az autópályák megítélésénél Ausztriában, Lengyelországban és Magyarországon egyaránt.

A civil szervezeteknek és a lakosságnak törvényes joga van részt venni és véleményt nyilvánítani az olyan nagy volumenű beruházások, mint az autópályák előkészítő munkálataiban mindhárom az előbb említett országban. Ausztriában többek között az ún. ÖKOBURO-k, Lengyelországban a Gaja Zöld Szövetség vagy a Zöld Mazovia vesz részt tevékenyen az autópálya-építésekkel kapcsolatos társadalmi vitákban. Magyarországon a Levegő Munkacsoport és a hozzájuk csatlakozott számos kisebb helyi szervezet harcol az autópályák okozta környezeti károk megelőzéséért, de legalább mérsékléséért.

Itt érdemes kitérni arra, hogy természetesen a civil társadalom egészének gondolkodását nagyon sokféle tényező befolyásolja. Például a lengyel közvélemény alakuláshoz az útépítések kérdésében sokféle tényező játszott közre a rendszerváltást követő években, amikor 1989-től kezdve az autópályák kiépítésének szükségessége fokozatosan közvita tárgya lett. Egyfelől sok helyi közösség szervezetten nyilvánított közösen véleményt egyes utak építése ellen, mint például a Gdańskból délre vezető út, illetve a Wrocław – Varsó útvonal esetében. Másfelől helyi politikusok és hatóságok sokszor kampányoltak különböző módokon az új utak építése mellett. Erre jó példa Łódz és Wrocław polgármestereinek hőlégballonos útja, mely az S8-ért folytatott figyelemfelkeltő akció része volt. A sajtó és a média világa szintén hozzájárult a kampányokhoz: a „Dziennik Bałtycki” című lap például naponta készített interjúkat politikusokkal és

helyi elöljárókkal, arról faggatva őket, hogy ők vajon eddig mennyit tettek az A1-es megépítésének előremozdításáért. A „Gazety Wyborczej” regionális kiadványa közölte Wrocław parlamenti képviselőinek nyilatkozatát, melyben kinyilvánították: harcolni fognak az S8 és a körgyűrű megvalósulásáért. Mindezekkel szemben, számos különböző egyesület és társadalmi szervezet tiltakozott az autópályák kiépítése mellett, különösképpen néhány tervezett nyomvonal esetében. Ökológusok pedig sorozatosan hívták fel a figyelmet arra, hogy egyensúlyt kell teremteni a szállítmányozás megoszlása terén, elsősorban az út és vasútfejlesztések egyenlő pénzügyi támogatásával az állami forrásokból

## 7.2. A nyilvánosság bevonásának problematikája

### 7.2.1. Közösségi részvétel

A miniszteri indokolás a közérdeket a kisebbségi ellenvéleménnyel szemben érvényesülő többségi akaratként definiálta. (Ami abszurd, hiszen csak kisebbséget érintő intézkedések is lehetnek közérdekűek, pl. az intézmények rámpával való ellátása mozgáskorlátozott társainknak). A demokrácia alapja valóban ez, így ha népszavazást tartanánk azon kérdésről, miszerint fejlessze-e a magyar állam a gyorsforgalmi úthálózatát, vagy sem, és 51 % -a a választópolgároknak nemmel voksolna, nem épülhetne egyetlen km autópálya sem a továbbiakban. (Ez persze nem ilyen egyszerű, már csak a nemzetközi kötelezettségvállalások miatt sem.)

A közvetett demokrácia intézménye kissé még jobban sarkítja a helyzetet: a parlamentben ülő képviselőknek mi szavazunk ugyan bizalmat a képviseltre, ám mandátumuk szabad, így az a maroknyi ember fogja eldönteni, mi üdvös az országnak. (Ez persze így a leghatékonyabb, hiszen nem csak lényegesen gyorsabb döntést tesz lehetővé, mint a közvetlen demokrácia, hanem szakemberek határozhatnak az egyes szakkérdésekben.)

Akkor a polgárok négy évig tehetetlenül kötelesek tűrni? Természetesen nem. Joguk van ellenőrizni választottjaikat, és bizonyos mértékig befolyásolhatják a döntéseket, vagy azok végrehajtását. Az Alkotmány is garantálja a közérdekű információk megismerésének, és a szabad véleménynyilvánításnak a jogát.[67]

Államelméleti és társadalom filozófiai kérdés, hogy a közösségi részvétel mennyiben járul hozzá a döntések legitimációjához, így ezzel nem kívánok bővebben foglalkozni.[68]

Az viszont tény, hogy a jogalkotók fontosnak tartják (persze korlátozott mértékben) a közösségi részvételt, mint a társadalmi támogatottság elsődleges biztosítékát.[69]Az 1998-ban elfogadott Aarhusi Egyezmény[70]kifejezetten a környezetvédelem terén kívánja garantálni a lakosság információhoz való hozzáférését, a döntésben való részvételét, és a megfelelő jogorvoslatot. Hatodik cikkének (A nyilvánosság

---

[67] Alk. 61.§ (1) bek.
[68] Fodor László szerint a legszélesebb körű részvételi jogosítványokat kell biztosítani a legitimáció érdekében.
[69] Az absztrakció magas fokán megfogalmazott ezirányú szabályok, vagy a közösségi részvétel elvként való lefektetése (ld. pl. az 1992-es Riói Világ Környezetvédelmi Csúcstalálkozón elfogadott Riói Alapelvek közül a 10. számút, a közösségi részvétel alapelvét) mellett azonban már kérdéses, hogy ennek gyakorlati feltételeit mennyire biztosítja az adott jogrendszer.
[70] Nálunk a 2001. évi LXXXI. tv. hirdette ki

részvétele egyes tevékenységekkel kapcsolatos döntéshozatala) 7. bekezdése deklarálja, hogy „a nyilvánosság részvételére vonatkozó eljárások lehetővé kell, hogy tegyék a nyilvánosság számára, hogy írásban, vagy amikor szükségesnek látszik, közmeghallgatás formájában előterjesszék megjegyzéseiket, információikat, elemzéseiket, vagy véleményüket, melyeket a javasolt tevékenységgel kapcsolatban fontosnak tartanak”.

A Ktv. 97.§ (1) bekezdése is kimondja: „A természetes személyek, jogi személyek és jogi személyiség nélküli társaság (…) jogosultak részt venni a környezettel kapcsolatos eljárásban.”

Az *aarhusi egyezmény* fent említett, és ugyanezen cikk 4. pontjával („Valamennyi Fél biztosítja a nyilvánosság *korai* fázisban való részvételét, amikor az összes választási lehetőség még nyitott és hatékony társadalmi részvétel valósulhat meg.”) összhangban, és ennek megfelelően tartalmazza szintén az erre vonatkozó szakaszt a tárgyalt 2003. évi CXXVIII. törvény is: *„A ... környezetvédelmi hatóság az előzetes vizsgálati eljárásban a nyilvánosság véleményének megismerése érdekében közmeghallgatást tart.”,*[71]hiszen az előzetes vizsgálati eljárás a hatásvizsgálati folyamat legkorábbi szakasza, amikor a környezetvédelmi hatóság a szakhatóságok bevonásával még csak a hatásvizsgálat szükségességét, szükségessége esetén tartalmát vizsgálja.

Fel kell hívnunk a figyelmet azon tényre, miszerint a 314/2005 (XII. 25.) Kormányrendelet óta nincs külön előzetes környezeti tanulmány. Mindazonáltal az egybevont környezeti hatástanulmányra is az eljárás elején kerül sor, így a nyilvánosság bevonásának időpontja a folyamatban jelentősen nem változik.

---

[71] 5. § (4) bekezdés

Viszonylag szokatlan az eljárás e szakaszában a közösségi részvétel legintenzívebb formájának előírása. A közmeghallgatás közvetlen interaktivitást biztosít a beruházó, a környezeti hatóságok és a nyilvánosság között, s hatékonyságát mi sem bizonyítja jobban, minthogy a beruházók minden körülmények között igyekeznek messzire elkerülni ezt a formát. Természetesen üdvös, hogy a jogalkalmazók ilyen nagyvonalúan szabták meg a közösségi részvétel körülményeit. Nagyobb eséllyel veszik figyelembe a nyilvánosság véleményét az eljárás kezdeti szakaszában, amikor a döntési alternatívák – ha a beruházó részéről nem is, a hatóságéról mindenképp – még nyitottabbak.

A törvény nem tartalmaz minden esetben száz százalékos garanciát arra nézve, hogy a nyilvánosság esetleges elutasító hozzáállását figyelembe is vegye a beruházó a döntések meghozatalában, vagy az eljárás további szakaszában. Ugyanakkor az észrevételek érdemi figyelembevételének kötelezettsége (a vélemények szakmai, ténybeli és jogi elemzése, egyes esetekben =bár nem önmagában) az engedély elutasításához vezethet. Az csak a kisebb helyi környezetvédelmi jelentőséggel bíró telepengedélyezési eljárásokban lehet önálló elutasítási tényező, hogy a beruházás a környéken élők számára zavaró, vagy egyenesen elfogadhatatlan.

Figyelemre méltó, és mindenképpen követendő példa a lengyel Környezetvédelmi törvény szabályozása, amely előírja a nyilvánosság részvételét a környezeti hatásvizsgálati döntés meghozatalában.

### 7.2.2. Információhoz jutás joga

Az információszabadság másik oldala az információk megszerzéséhez, terjesztéséhez való jog. A gyorsforgalmi autóutak építésével és fejlesztésével kapcsolatos információk (bizonyos kivételekkel, amelyekre

a későbbiekben ki fogok térni) közérdekű adatok, s így a hatóságnak biztosítani kell az eljárás bármely szakaszában, és a már elkészült létesítményeket illetően az információkhoz való hozzáférést.

A modern állam által kitűzött cél a proaktív információszolgáltatás megvalósítása, amikor a hatóság konkrét kérelmezők nélkül biztosítja a birtokában lévő, kiadható információkhoz való hozzáférést. Ennek legegyszerűbb, és talán legolcsóbb módja az elektronikus adatszolgáltatás, például egy internetes portál létrehozásával, de eszköze ehet a proaktív információszolgáltatásnak a szórólapozás, a regionális sajtóban való adatközlés, és így tovább. Nyilván olyan formát kell választania a hatóságnak, amelyet az érintettek és az esetleges adatkérelmezők nehézségek nélkül el tudnak érni. Így az ingyenes médián keresztül megvalósuló közzététel bár költséges, de hatékony módja az aktív adatszolgáltatásnak, míg a – kétségkívül olcsóbb – elektronikus információközlés térségektől eltérően lehet alkalmas vagy alkalmatlan. Például egy alig néhány száz lélekszámú kis falu lakóinak is joga van adatokat kérni a hatóságtól az ügyben, hogy a mellettük elhaladó autópálya milyen zaj és rezgés szintet fog produkálni, stb. Ha csak a szomszéd településen van internet lehetőség, a hatóságnak különös adatszolgáltatásról (pl. közmeghallgatás, szórólapozás) is kell gondoskodnia a falu esetében. Erről, és az információszabadság három ágát érintően az esélyegyenlőségről a későbbiekben lesz szó.

Ettől eltérő adatszolgáltatási forma, és ez jellemzőbb pillanatnyilag Magyarországon, a „passzív” adatszolgáltatás. Ez esetben a hatóság a kérelmező kérelmére válaszolva szolgáltat információt. (Meg kell jegyezni, hogy az aktív információszolgáltatás mellett is elképzelhető a kérelemre történő adatkiadás, ha pl. a kérelem nem közzétett, vagy egészen friss adatokra vonatkozik.)

A hatóság nem minden esetben köteles kiszolgáltatni a kért adatot. Megtagadhatja (megfelelő írásbeli indokolás mellett), ha a kért információ túl általánosan van megtagadva, ha a kérdés nyilvánvalóan ésszerűtlen, ha nincs az adott információ a birtokában, ha az adat kiadása személyiségi-, szerzői jogokat, vagy nemzetbiztonsági-, igazságszolgáltatói-, nemzetközi érdekeket sértene, illetve ha üzleti titoknak, vagy belső kommunikációs-, vagy befejezetlen (feldolgozatlan) adatnak minősül.

A felsorolt kivételeket megszorítóan kell értelmezni, hiszen a polgárok jogainak mind teljesebb érvényesülését kell, hogy szolgálja (ne felejtsük el, hogy a hatóságnak, a beruházónak, az autópálya építtetőnek is vannak jogaik, amiket védeni kell), nem pedig azok korlátozását.[72]

Ha a kérelmezett információ nem esik a fenti kivételek alá, akkor meg kell felelnie bizonyos kritériumoknak, jelesül: időszerű kell, hogy legyen,[73]megfelelő (a kérelmező által könnyen felhasználható) formában (ld. a kis falu esetét), az érdekeltség megkövetelése nélkül kell kiadni az adatot.

### 7.2.3. Esélyegyenlőség:

Az állam köteles egyenlő esélyeket biztosítani polgárainak bármely megkülönböztetés nélkül, ezt az Alkotmányon kívül számos más törvény is garantálja, és nem is lehet kérdéses egy modern polgári demokráciában.

Azt mondanunk sem kell, hogy a gyakorlatban ezen elv megvalósulása a legritkább esetben maradéktalan. Az információs szabadságjogok

---

[72] Majtényi

[73] A lengyel környezetvédelmi törvény rendelkezése szerint már az autópálya építésre/fejlesztésre vonatkozó pályázat beadásának napjától rendelkezésre kell állnia az illetékes szerveknél.

esetében beszélhetünk esélyegyenlőségről, ha arra gondolunk, hogy az Atv. 19. § (3) bekezdés „bárki” számára lehetővé teszi a passzív adatszolgáltatás igénybevételét.

Bár az információs jogok garantálása nem kíván olyan mértékű állami erőfeszítéseket, mint például az egyenlő egészségügyi ellátás, vagy az egységesen színvonalas oktatás biztosítása, természetesen fel kell állítani bizonyos intézményi és eljárási költségvetési feltételeket, amelyek nem csekélyek. Ahhoz, hogy az esélyegyenlőség biztosítva legyen, szükséges:

1. *a mindenki számára való elérhetőség*: Tisztázzuk, hogy az esélyegyenlőség egyáltalán nem azt jelenti, hogy minden kérelmezőnek azonos szinten legyen nehezen, vagy könnyen elérhető az adott hatóság. Az, hogy az egyik kérelmező postán, vagy telefonon tudja adatszolgáltatási kérelmét intézni, esetleg az, hogy ezért kisebb távot utaznia is kell, míg a másik kérelmező azonos hatósághoz besétálva szóban tárgyalhat, korántsem jelent égbekiáltó igazságtalanságot. Irreális lenne elvárni, hogy az állam egytől-egyig a legkisebb településekre is biztosítson megfelelő személyzetet és felszerelést az esetleges kérelmekre számítva. A lengyel gyakorlat sem jogi problémaként, csupán megkerülhetetlen kellemetlenségként említi meg, hogy egyes kérelmezett adatok nincsenek helyben a hatóságnál, és azok beszerzése nemegyszer késedelmes. Egy régió, legyen az akármilyen kicsit, teljes megfosztása a kérelmezés lehetőségétől azonban már az esélyegyenlőség követelményét sérti. Ha pl. a hatóság csak az elektronikus úton való kérelmezéseket elégítené ki, egy internettel még a helyi könyvtárban sem rendelkező kis település lakosai csak aránytalan nehézségek árán juthatnának információhoz.
2. *a forma*: ugyanez vonatkozik a kiadott adatok formájára. Ezt a követelményt elősegíti azon főszabály, miszerint az információt a kérelmező által preferált formában kel kiadni lehetőség szerint.
3. *a költségek*: az egyenlő bánásmódot sértheti, ha bizonyos hatóságok, bizonyos adatokat csak olyan költségek mellett ad ki, amely ezek elérését a lakosság egy részének elérhetetlenné teszi. Azt ugyanis sietünk leszögezni, hogy a hatóságok nem kötelesek ingyen adatot szolgáltatni, indokolt esetben az adatszolgáltatás

költségét (fénymásolás, nyomtatás, stb.) megfizettethetik a kérelmezővel.[74]

Kérdéses persze, hogy melyik megoldás visz előbbre minket a környezeti demokrácia érvényesítésében: a mindenki előtt nyitva álló, ám viszonylag semmitmondó jogosultságok, vagy a szűkebb kört érintő (érintettek) hozzáférési jogosultság, ami mélyebb tájékoztatottságot is jelenthet egyebek között. Véleményem szerint e kettő egymás melletti létezése a legcélravezetőbb, bár felvet bizonyos problémákat (pl. az érdekeltség megkövetelésének tilalma, stb.)

Ám nem csak az információ igénylése setén beszélhetünk esélyegyenlőségről, hanem a közösségi részvétel, illetve a jogérvényesítés esetében is. Ez összefügg a megfelelő tájékoztatás hiányával is. Egyes elmaradottabb területeken, vagy településeken nem megfelelő a lakosság informáltsága jogaikat illetően. Az építtető pedig meghagyja őket édes nem-tudásukban (nem tájékoztatja őket a közmeghallgatáson való részvétel, a jogérvényesítés lehetőségeiről), esetleg még félre is vezeti a csoportot, vagy az egyes személyeket. Jellemzően ilyen, amikor „akadékoskodás” esetére jelentős kártérítési összeg követelését helyezik kilátásba, és sajnos nem egy esetben sikerül a kevésbé tájékozott panaszosokat megfélemlíteni.

Szemét-lerakóhelyek létesítésekor merült már fel ez a probléma, és sajnos elképzelhető az autópálya építés esetében is analóg: adott egy néhány száz lélekszámú kis falu, nagy a munkanélküliség, kicsi az iskolázottság, vezessük arra az autópályát, mert nem fogják tudni, hogy ez ellen egyáltalán tiltakozhatnak, illetve nem tudják, hogy ezt hogyan tehetik meg! (Adott esetben elképzelhető, hogy egy ilyen település gazdaságát fellendítené egy épülő autópálya, a munkahelyek száma nőne, ám ez

[74] A lengyel szabályozás kifejezetten tiltja díj kiszabását.

témánk szempontjából most nem releváns, ezzel a közgazdasági rész foglalkozik.)

### 7.2.4. Az információszolgáltatással kapcsolatos fogalmak

Hasznosnak tartanám néhány fogalom tisztázását, illetve bevezetését jelen fejezetben is.

*Környezeti információ*: Minden írásos, képi, hang, elektronikus vagy egyéb formában megjelenő információ, mely a következőkre vonatkozik: a környezeti elemek, és a köztük lévő kölcsönhatások, környezeti tényezők (anyagok, energia, zaj, rezgések, hulladékok, kibocsátások) amelyek környezeti elemekre hatnak, vagy valószínű, hogy hatnak. Az ezeket érintő intézkedések, végrehajtásról szóló jelentések tartalma, ezeket megalapozó költség-haszon elemzések, valamint az emberi egészség, biztonság, az építmények állapota. A lengyel környezetvédelmi törvény[75]külön is említi, hogy mi számít az autópálya építés és fejlesztés vonatkozásában környezeti információnak (és így a kérelmezőknek elérhetőként biztosítottnak). Így különösen ilyenek a tervek, programok, a környezeti hatásvizsgálatot[76]végző hatóság döntései, az általuk kiadott engedélyek, az építési engedély, az autópályára vonatkozó egyéb dokumentumok, valamint természetesen a környezetvédelmi jelentések.

*Nyilvánosság*: egy vagy több természetes vagy jogi személy, továbbá a nemzeti joggal vagy gyakorlattal összhangban azok szövetségesei, szervezeti és csoportjai.[77]

*Érintett nyilvánosság*: Az érintett nyilvánosság jelenti a nyilvánosság azon részét, amelyet a környezeti döntéshozatal befolyásol, vagy

---

75 2001. évi ápr. 17. 19-24. fejezete
76 Azaz EIA-t
[77] Aarhusi Egyezmény 2. §

valószínűleg befolyásol, vagy ahhoz érdeke fűződik,[78]illetve érintett az a személy vagy szervezet, aki, vagy amely a hatásterületen él, vagy tevékenykedik.[79]

Jelen esetben véleményem szerint érdemes mindkét fogalommal dolgozni (bár az autópályáról szóló törvény nem tesz különbséget közöttük). Autópályák építésének és fejlesztésének az esetek túlnyomó többségében az országhatáron is túlnyúló hatásai vannak. Mindazonáltal meg kell különböztetnünk egy szűkebb társadalmi kört, akik közvetlenül is érintve vannak az adott változásokkal, és ennek a csoportnak hangsúlyozottabban kell biztosítani a részvételt, az információhoz jutás jogát, és a jogorvoslatot. Ezzel a felesleges (de szinte elkerülhetetlenül lefolytatandó) és hosszadalmas polgári perek megelőzhetőek lennének. S az eljárás gyorsítása mindkét félnek érdeke.

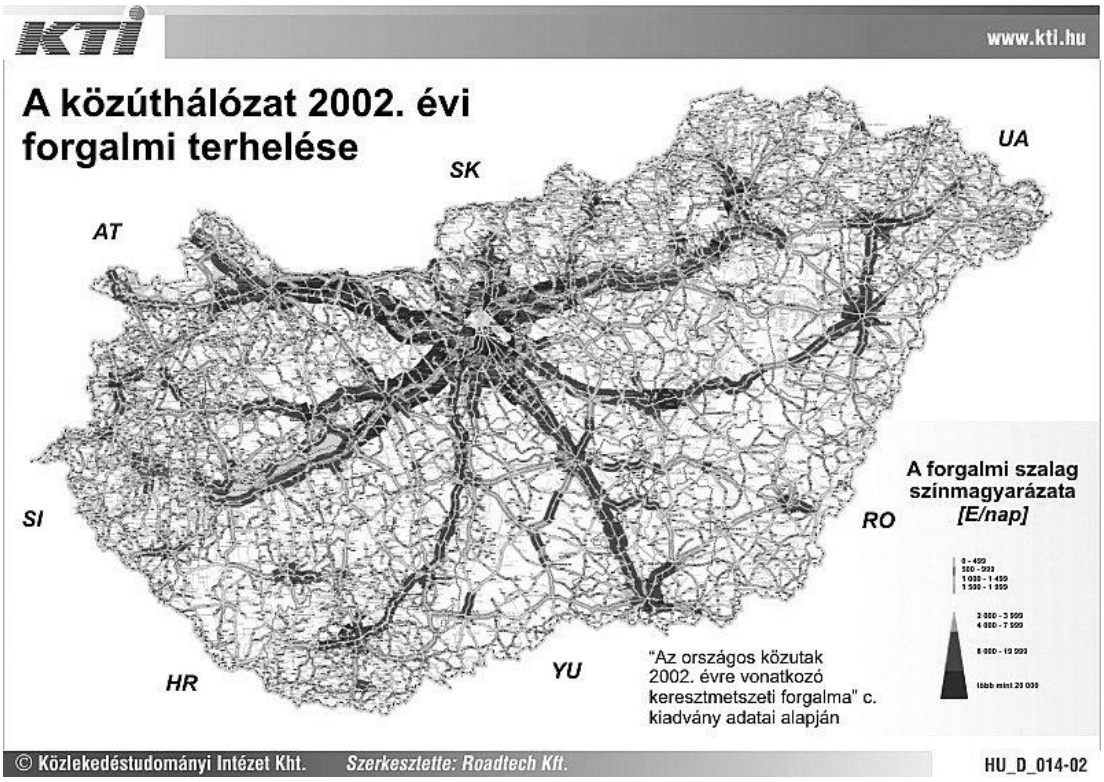
*Hatóság*: a bármilyen szintű (országos, regionális, stb.) kormányzatot, környezethez kapcsolódó közigazgatási feladatokat ellátó természetes vagy jogi személyek, illetve ezek ellenőrzése alatt álló hasonló funkciójú természetes és jogi személyek.

## 8. Környezeti hatások

A közlekedés, mint társadalmi tevékenység a hálózati infrastruktúra kiépítésekor egyszeri, a működés során pedig folyamatos hatást gyakorol a környezetre. A közlekedés, ezen belül a közúti közlekedés jelentős környezetszennyező és környezetkárosító hatással rendelkezik, amelyek az élő és az épített környezetet egyaránt érintik pl.: levegőszennyezés, zaj és rezgésterhelés. A közúti közlekedés káros hatásai az autópályák

[78] U. ott
[79] 1995. LIII. 4. §

mentén fokozottan érvényesülnek részben a nagy forgalomnak, részben a területi igényeiknek köszönhetően.




Forrás: KTI

**3. ábra: A közúthálózat 2002. évi forgalmi terhelése**

A közúthálózat 2002. évi terhelését bemutató *3. ábrán* jól látszik, hogy a főútvonalak és az autópályák mentén jóval nagyobb gépjárműforgalom zajlik, mint az egyéb utakon. Számokban kifejezve ez több ezer, a legforgalmasabb szakaszokon több tízezer gépjármű áthaladását jelenti naponta.

A gyorsforgalmi utak környezetet érintő hatásaira mind a tervezés mind a kivitelezés és a működtetés során egyaránt figyelemmel kell lenni. Az infrastruktúra-fejlesztéseknek (autópályák, autóutak, elkerülő utak, vasútvonalak, repülőterek építése és bővítése) az **élővilágra** (flóra, fauna) gyakorolt káros hatása az érzékeny területek elkerülésével, amit a környezet védelméről szóló 1995. évi LIII., a természet védelméről szóló

1996. évi LIII. törvények, valamint a 152/1995. (XII. 12.) Korm. rendelet is szigorúan előír, jelentősen lecsökkenthető. [80]

A szárazföldi közlekedési rendszereken belül hazánkban jelenleg az autópálya-építések zajlanak a legnagyobb ütemben és a leglátványosabban. Az autópálya-építés az egész országra kiterjedő óriási beruházás, és mint ilyen környezeti hatásvizsgálat köteles tevékenység. Ez azt feltételezi, hogy az autópályák kialakításánál messzemenően figyelembe veszik az élő és élettelen környezet igényeit, ennek ellenére szinte csak a környezetre mért terheikről lehet hallani.

[80]Mészárosné-Lukács P.

## 8.1. Levegőszennyezés

A közlekedés, azon belül a közúti közlekedés által okozott levegőszennyezés az egész világon óriási probléma. A gazdasági fejlődéssel együtt növekvő motorizáció emelkedő levegő és zajterhelést okoz. A közlekedési eredetű légszennyezők között vannak az egészségre közvetlen veszélyt jelentő káros, toxikus és rákkeltő szennyező anyagok (pl.: ólom, benzol) illetve üvegházhatást okozó gázok ($CO_2$) egyaránt. Az 1990-es évek végén Ausztria, Franciaország és Svájc részvételével végzett felmérés szerint ezen országok területén évente 290 ezer bronchitiszes (hörghurut) és 162 500 asztmás megbetegedés vezethető vissza a közlekedés okozta légszennyeződésre. Egy másik felmérés szerint 1970 és 1990 között az európai gyermekek körében 200 százalékkal emelkedett a közlekedési levegőszennyezés miatt kialakuló az asztmás megbetegedések száma.[81]

A légszennyezés az épített környezetben is károkat okozhat. A kén-dioxid és a nitrogén oxidok (amelyek részben a fűtés, részben a közlekedés során elégetett nem megújuló energiahordozókból szabadulnak fel) a levegő nedvességtartalmával savakat képezve megtámadják az épületek, illetve szobrok kő és fémanyagát. A légszennyezés okozta korrózió főként a zsúfolt városokban okoz nagy gondot.[82]

---

[81].MAGYARORSZAG.HU

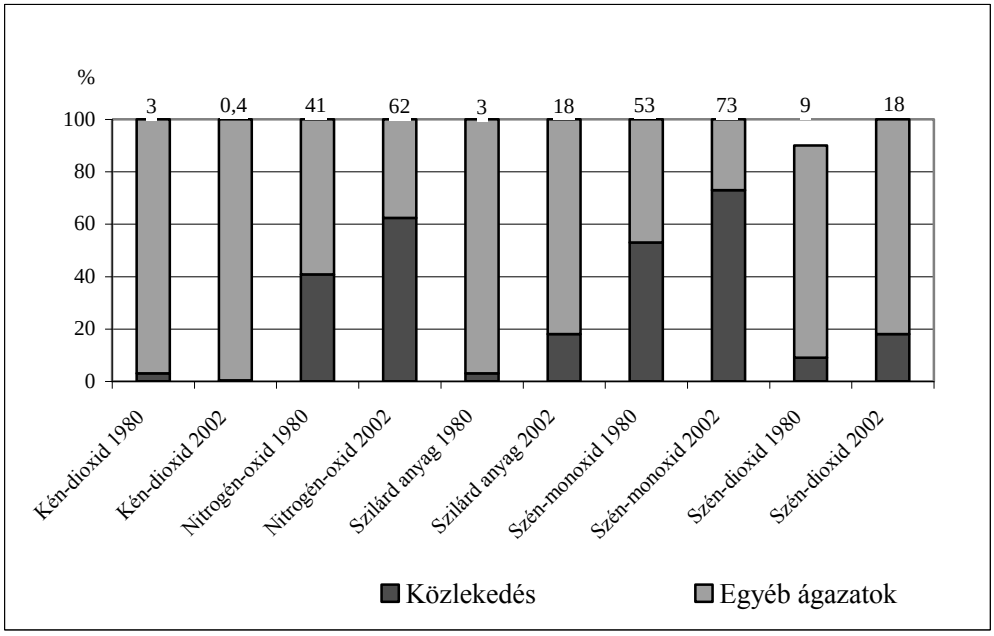
[82] Kerényi 2003

Magyarországon az utóbbi évtizedekben jelentős mértékben csökkent a légszennyező anyagok összkibocsátása, a közlekedési eredetű kibocsátások terén azonban nem mondható el ugyanez (*4. ábra)*.

| **A kén-dioxid kibocsátás trendje Magyarországon [kt/év]** | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Ágazat** | **1980** | **1985** | **1990** | **1995** | **1996** | **1997** | **1998** | **1999** | **2000** | **2001** | **2002** |
| Közlekedés | 49 | 21,1 | 16 | 7,5 | 10,1 | 11,3 | 3,54 | 2,85 | 1,59 | 1,59 | 1,61 |
| **Összesen** | 1632,8 | 1403,6 | 1010 | 704,9 | 673,2 | 658,5 | 591,83 | 590,15 | 486,15 | 399,78 | 365,36 |
| **A nitrogén-oxidok kibocsátás trendje Magyarországon [kt/év]** | | | | | | | | | | | |
| Közlekedés | 111,3 | 110,5 | 116 | 101,4 | 106,1 | 110,1 | 114,01 | 112,54 | 109,85 | 112,94 | 115,65 |
| **Összesen** | 272,9 | 262,5 | 238 | 190 | 195,8 | 199,5 | 202,63 | 200,66 | 185,45 | 185,47 | 185,54 |
| **A szilárd anyag kibocsátás trendje Magyarországon [kt/év]** | | | | | | | | | | | |
| Közlekedés | 19,4 | 10,8 | 6 | 17,5 | 17,7 | 18,7 | 19,59 | 19,91 | 20,02 | 20,62 | 21,18 |
| **Összesen** | 576,6 | 491,6 | 205 | 154,5 | 140,7 | 136,5 | 127,4 | 127,68 | 128,5 | 121,91 | 118,59 |
| **A szén-monoxid kibocsátás trendje Magyarországon [kt /év]** | | | | | | | | | | | |
| Közlekedés | 546 | 514,6 | 568,04 | 448,9 | 441,75 | 451,74 | 465,33 | 450,39 | 435,92 | 423,7 | 413,85 |
| **Összesen** | 1019 | 931,1 | 996,98 | 761,3 | 726,86 | 733,37 | 736,93 | 721,62 | 633,04 | 575,53 | 563,14 |
| **A szén-dioxid kibocsátás trendje Magyarországon [kt /év]** | | | | | | | | | | | |
| Közlekedés | 8667 | 7980 | 8779 | 7470 | 9569 | 10543 | 10850 | 10831 | 10441 | 10912,9 | 11214,9 |
| **Összesen** | 92035 | 88819 | 76043 | 63452 | 67055 | 64782 | 62357 | 62231 | 59411 | 61920,7 | 60777,9 |

**4. ábra: A különböző légszennyező anyagok kibocsátásának változása 1980-2002 között.** (Forrás: KvVM)

Az abszolút mennyiségeket tekintve a járművek által kibocsátott kén-dioxid és szén-monoxid mennyisége csökkent, a nitrogén-oxidok, a szilárd részecskék és a szén-dioxid kibocsátása nőtt, ami a gépjárművek számának növekedésére valamint a közúti forgalom fokozódására vezethető vissza. A közlekedési emissziók összkibocsátásból való részesedését és a százalékos értékek megváltozását az *5. ábra* mutatja. Láthatjuk, hogy 1980 és 2002 között a közlekedési eredetű emissziók összkibocsátáson belüli részesedése a kén-dioxidon kívül valamennyi, az ábrán feltüntetett anyag esetében nőtt. A közlekedés legnagyobb arányban a nitrogén-oxidok ill. a szén-monoxidok kibocsátásáért felelős. Meg kell még említeni, hogy az 1990-s évek eleje óta a közlekedési járművek által kibocsátott illékony szerves vegyületek mennyisége körülbelül 20%-kal, míg az ólomkibocsátás (az ólmozott benzin forgalmon kívül helyezésével) zuhanásszerűen szinte nullára csökkent.[83]




**5. ábra: A közlekedésből származó légszennyező anyagok összkibocsátásból való részesedése 1980-ban és 2002-ben** (Forrás: KvVM)

[83] Kerényi 2003, Kiss-Lukács A.

A közlekedési eredetű emissziókon belül az egyes alágazatok kibocsátását a *6. ábra* szemlélteti.

| **A közlekedési kibocsátások 2002-ben** | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **szén-monoxid** | **szén-hidrogének** | **nitrogén-dioxid** | **kén-dioxid** | **ólom** | **részecske** | **szén-dioxid** |
| | [kt/év] | [kt/év] | [kt/év] | [kt/év] | [t/év] | [kt/év] | [kt/év] |
| Közúti közlekedés | 409,63 | 56,15 | 102,08 | 1,08 | 0 | 20,44 | 10420 |
| Ferihegy, repülőtér | 0,13 | 0,09 | 0,26 | 0,02 | 0 | 0,01 | 72 |
| Vízi közlekedés | 3,24 | 2,28 | 9,42 | 0,26 | 0 | 0,7 | 542 |
| Vasút | 0,85 | 0,28 | 3,89 | 0,25 | 0 | 0,3 | 180 |
| **Összesen** | **413,85** | **58,8** | **115,65** | **1,61** | **0** | **21,18** | **11214** |
| Közúti közlekedés százalékos értéke | 99% | 95,50% | 88% | 67% | 0 | 96,50% | 93% |

Forrás: KvVM

**6. ábra: Az egyes közlekedési ágazatok szennyezőanyag kibocsátásai 2002-ben.**

Láthatjuk, hogy a különböző közlekedési ágazatokon belül a közúti közlekedés okozza a kibocsátások zömét (67-99%), annak ellenére, hogy a gépjárművek üzemelése során kibocsátott anyagok nagy része nitrogén ($N_2$) és víz, csak kb. 10 %-a $CO_2$ és 1-2 %-a szénmonoxid (CO),

nitrogénoxidok (NOx), szénhidrogén (CH), kéndioxid és szilárd részecske (korom). [84]

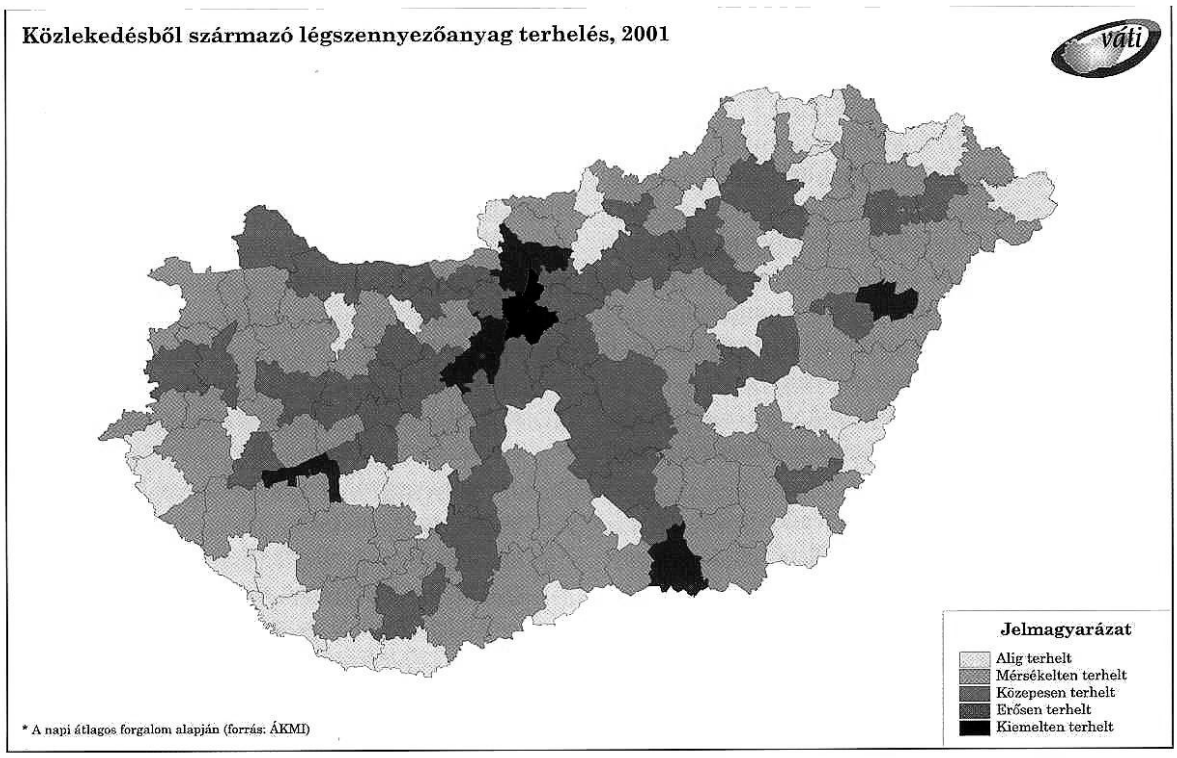
Az előző évtizedekben a légszennyezés terén bekövetkezett csökkenésben az újabb környezetvédelmi intézkedések bevezetésén, a gazdasági szerkezet átalakulásán, a tüzelőberendezések korszerűsítésén illetve a széntüzelésről a gáztüzelésre való áttérésen túl az ólmozatlan benzin elterjedése, a gépkocsik szigorú környezetvédelmi ellenőrzése és a gépjárműpark korszerűbbé válása is jelentős szerepet játszott.

Azonban annak ellenére, hogy az 1980. évi értékekhez képest a legtöbb közlekedési eredetű légszennyező kibocsátása a 2000-es évek elejére csökkent, a közúti közlekedés továbbra is jelentős légszennyező hatással bír. A települések és a nagy forgalmú közutakhoz közeli területek levegőminőségét napjainkban is alapvetően a közlekedés, azon belül is, elsősorban a közúti közlekedés határozza meg. [85]

A *7. ábra* a közlekedésből származó levegőterhelés mértékét kistérségi szinten mutatja be, ezzel együtt jól látható, hogy az autópályák, autóutak és főutak mentén ill. a nagyobb városok környékén a legsúlyosabb a terhelés. A legrosszabb helyzetben a főváros van, mivel a jelentős helyi közlekedés mellett az átmenő forgalom is terheli. Az M0 körgyűrű építésének a célja az átmenő forgalom elvezetése, ezáltal a forgalomból adódó szennyeződések és egyéb károsodások mérséklése volt. Sajnálatos tény, hogy a tehermentesíteni szándékozott szakaszokon továbbra sem csökkent a forgalom.[86]

---

[84] Mészárosné-Lukács P.
[85] MAGYARORSZÁG 2005
[86] Kiss-Lukács A.




(Forrás: Czifra Tamás)

**7. ábra: A közúti közlekedésből származó légszennyezőanyag terhelés mértéke kistérségenként**

A gyorsforgalmi utak mellett felhozott egyik érv, hogy az egyenletesen haladó közlekedés emissziója csak töredéke a városok csúcsforgalmi közlekedési helyzeteiben a megtett km-re jutó felhasznált tüzelőanyag és szennyezőanyag-kibocsátásnak.[87]Ezt a kedvező hatást azonban az autópályákon és főutakon zajló nagy forgalom mérsékeli.

## 8.2. Zaj- és rezgésterhelés

A környezeti zajforrások közül a közlekedés és ezen belül a közúti közlekedés egyre több embernek okoz kellemetlenséget az egész világon. Magyarországon a lakosság 50-55%-át, a nagyvárosokban 60-65%-át érinti a közúti és 8-10%-át a vasúti zaj, amely nem csak zavart, de

[87] Mészárosné-Lukács P.

álmatlanságot, sőt súlyosabb esetekben különböző betegségeket (főként idegrendszeri megbetegedéseket) is eredményezhet.[88]Különösen az éjszakai (teher) forgalom által okozott zaj- és rezgéshatás keseríti meg az érintett lakosság életét. Egy felmérés szerint az éjszakai zaj miatt rosszul alvók 45%-kal nagyobb valószínűséggel szenvednek balesetet, mint a nyugodtan alvók.[89] A probléma súlyosságát jelzi, hogy mára a környezeti zaj- és rezgésvédelem lett a környezetvédelem egyik, a lakosság által leginkább figyelemmel kísért területe.

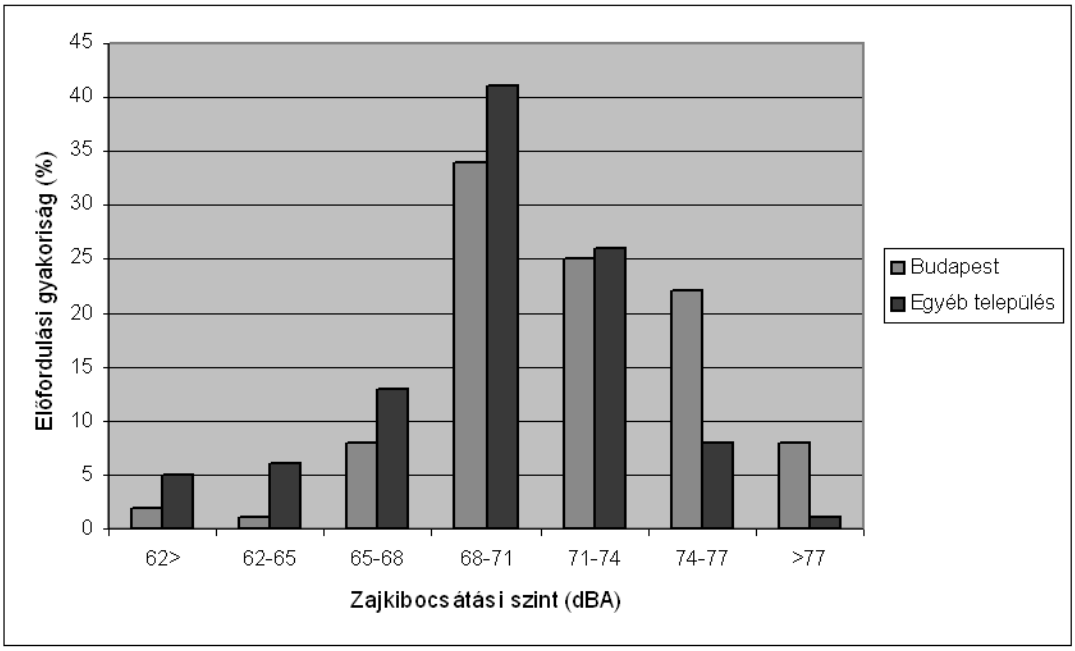
A zajterhelés függ a forgalomtól, a nehézgépjárművek számától és arányától, a járművek zajkibocsátásától, a beépítettségtől és az útpálya minőségétől is.

A főforgalmi utak városokon átvezető szakaszai mellett élőket különösen nagy zajterhelés éri. Egy PHARE program keretében a korábbi években 200 nagy forgalmú út közelében végzett mérések eredménye: csúcsidőben a mérések 93%-ában (*8. ábra*), nappali időszakban (06-22 óra között) 64%-ában mértek határértéket (65 dBA) meghaladó terhelést. Éjszaka a mérési pontok 92%-nál észleltek határérték (55 dBA-nél) feletti zajterhelést *(9. ábra),* amelynek az egyik oka a vizsgált útvonalakon lebonyolódó nagy teherforgalom volt. A főforgalmú utak legjellemzőbb kibocsátása a vidéki településeken (40%-os gyakorisággal) a 68-71dBA sávban, Budapesten (30%-os gyakorisággal) a 71-74 dBA sávban, tehát mindkét esetben határérték felett van.

---

[88] MAGYARORSZÁG 2005
[89] MAGYARORSZAG.HU

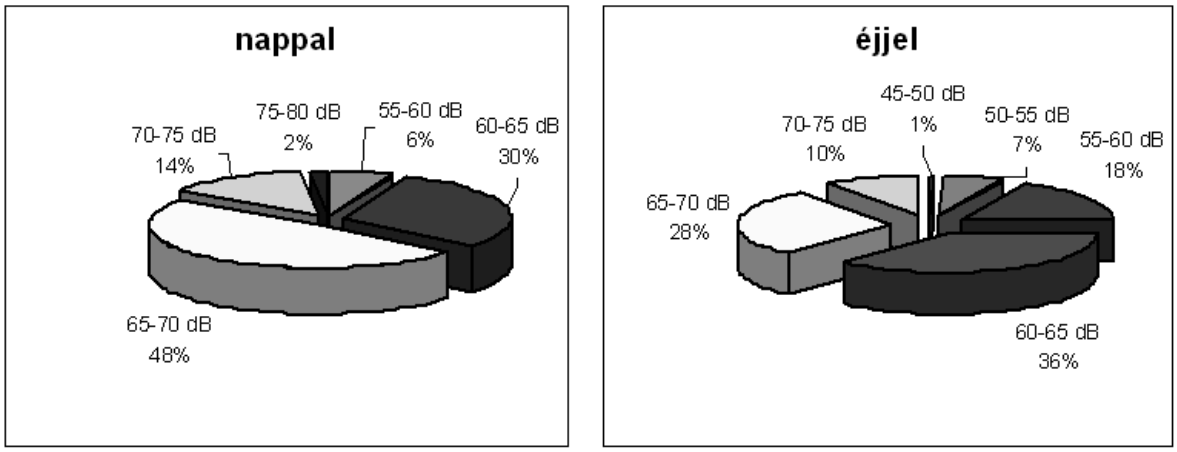
A zaj és rezgésterhelést a forgalom mellett a nehézgépjárművek aránya is befolyásolja. A vidéki városokban vizsgált útvonalak 29%-ánál, míg a budapesti utak 6%-ánál a nehézjármű-arány meghaladja a 20%-ot. [90]




Forrás: KvVM

**8. ábra: A főforgalmi utak zajkibocsátási szintjei csúcsforgalmi időszakban**

[90] MAGYARORSZÁG 2005




Forrás: KvVM

**9. ábra: A vizsgált útvonalak mellett kialakuló zajterhelési szintek (folyamatos mérések eredményei 5dBA-s osztályokba sorolva)**

A zaj és rezgésterhelés a járműállomány korszerűsödése ellenére sem csökkent az utóbbi években. Ennek oka a járművek számának és forgalmának növekedése. A terhelés csökkentésére ma már számos forgalomszervezési és akusztikai módszer létezik, pl.: elkerülő utak építése, sebességkorlátozás illetve a teherforgalom kitiltása a főforgalmú utak régi városi szakaszairól, valamint nyílászáró-csere és zajvédő falak építése az érintett útvonalakon. 2002 végéig kb. 280.000 $m^2$ zajárnyékoló falat és létesítményt hoztak létre hazánkban, beleértve az új köz- és vasútvonalak mentén építetteket is. Vizsgálati eredmények azt mutatják, hogy a forgalom áttevődése az új útszakaszokra általában kedvező hatású, mivel a sűrűn beépített lakóterületekről a környezeti zaj szempontjából kevésbé érzékeny területekre, illetve a zajvédelmi eszközökkel megvédett térségekbe terelődik át a forgalom. Gondot okoz ugyanakkor, hogy az autópálya-díjak bevezetése miatt (különösen a korábban ingyenes

szakaszokon) a forgalom a kisebb átbocsátási kapacitású belterületi utakra terelődik, mint történt az pl. az M1-es vagy az M5-ös esetén.[91]

### 8.2.1. A közlekedés keltette zaj és rezgés épített környezetre gyakorolt hatása

Bár a közutakon zajló forgalom nagy részét a személygépkocsik teszik ki, az úttestben és a környező infrastruktúrában bekövetkező súlyos károkért főként a nehézgépjárművek (teherautók, kamionok) felelősek. Egy 30-40 tonnás kamion hatása több száz személygépkocsiéval egyenértékű. A járművek által keltett rezgés az útburkolaton kívül az utak alatt húzódó közművekben, az utak mentén található épületekben illetve egyéb létesítményekben töréseket, repedéseket okozhat, ami komoly pénzügyi és egészségügyi problémákhoz vezethet. Sőt a károk tovább gyűrűznek, a sérült útburkolat a rajta áthaladó járműveket is károsítja. A Világbank számításai szerint minden az utakban keletkezett 1dolláros kár az azt használó gépjárművekben 3-6dollárnyi kárt okoz.

Egy évtizede kb. 1300 km, 2005-ben már 3600 km hosszan húzódtak a teherautók és kamionok által „kitaposott” nyomvályúk a magyar utakon.

A nehézgépjármű-forgalom alakulását jól tükrözi, hogy míg 1990-ben csak 2900 tíz tonnánál nagyobb teherbírású hazai teherautó 2003-ban már 9600 haladt a magyar utakon. A határon belépő külföldi teherautók száma ezen időszak alatt 3-szorosára növekedett és elérte az 1,4 milliót. Az Európai unióhoz való csatlakozásunk óta a nemzetközi teherforgalom további 30%-kal nőtt meg. [92] Lengyelországban 2000-2005 között 20%-kal növekedett a gépjárműforgalom. Az unió 2004-es bővítése nem csak újonnan csatlakozó országokban okozott forgalomnövekedést, de a régi

---

[91] MAGYARORSZÁG 2005, Mészárosné-Lukács P., Kiss-Lukács A.
[92] Lukács-Pavics

tagállamokban, így pl. Ausztriában is. A 2003-as forgalomhoz képest 2004-ben átlagosan 9%-kal több teherautó lépett be az országba az újonnan csatlakozó országok felöl.

Mivel a közúti forgalom az előrejelzések szerint a jövőben tovább növekszik, valószínűsíthető, hogy a zaj és rezgésterhelés sem fog csökkeni.

## 6. 3. Talaj- és vízszennyezés

Az utak mentén mindenhol, de különösen a közlekedési csomópontok, valamint a forgalmi-javító bázisok területén jelentkező problémáról van szó.[93] Az utakról lecsorgó víz sókkal, nehézfémekkel, szerves anyagokkal (benzin, olajok) és egyéb vegyszerekkel (pl. gyomirtóval) szennyezett.[94] Az új infrastrukturális (közúti és vasúti) beruházásoknál a felszíni és felszín alatti vizek védelme érdekében érzékeny területeken vízvédelmi létesítmények pl.: ülepítő medencék, vésztározási lehetőségek, víztisztító berendezések segítségével igyekeznek csökkenteni a vízszennyezés mértékét (*10. ábra*).

Forrás: Nemzeti Autópálya Zrt

**10. ábra: Perlites olajfogó a Mocsárréti-híd alatt**

Az autópályák mentén a pályatestről lefolyó vizeket a töltés mellett húzódó csatornák betonteknőkbe vezetik, onnan azonban a szennyezett

[93] Környezetünk magazin (www.kornyezetunk.hu)
[94] Sallai-Iványi

víz sokszor tisztítás nélkül a talajba, majd a természetes vizekbe szivárog![95] A szennyezést tovább súlyosbíthatja, ha az építkezés földmunkái közben átszakad a vízzáró réteg is. A talajok és rajtuk keresztül a felszíni és felszín alatti vizek elszennyeződéséhez közvetett módon a levegőszennyezés is hozzájárul, hiszen a levegőbe került szennyezőanyagok egy része nedves vagy száraz ülepedéssel (csapadékkal vagy a nélkül) a felszínt borító növényzetre vagy közvetlenül a talajba juthat. [96]

Az utak közvetlen környezetében a talaj és a növényzet olyan erősen szennyezett, hogy a pálya mentén 200m-es sávban meg kellene tiltani az emberi fogyasztásra szánt növények termesztését, ennek ellenére az új autópályákra előírt védőzóna szélessége csak 50m. [97]

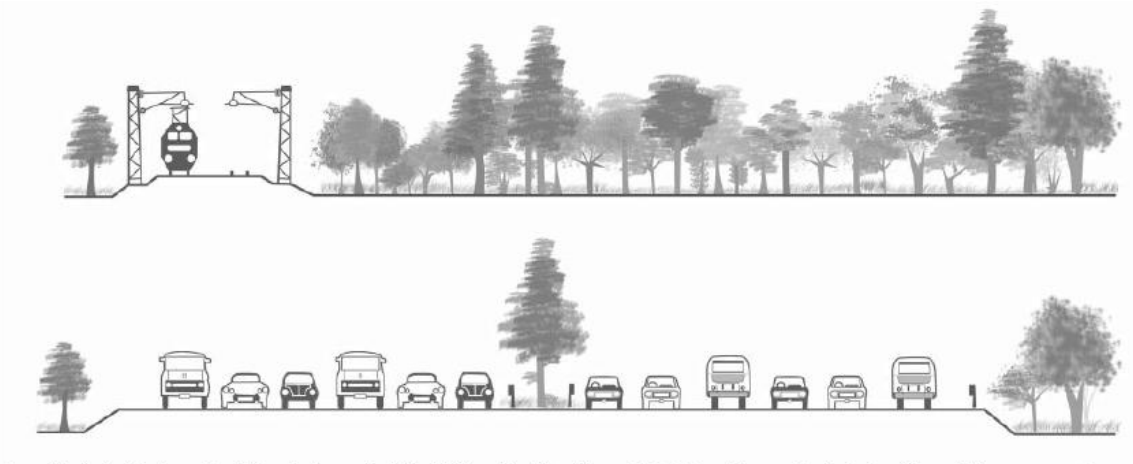
## 6. 4. Az autópályák területi igénye

A közlekedési hálózat és a hozzá kapcsolódó egyéb létesítmények egyre nagyobb teret foglalnak el, gyakran más, pl. mezőgazdasági célokra is hasznosítható területeken.

Egy, az Európai Unióban készült felmérés szerint 1km autópálya-szakasz által közvetlenül és közvetett módon igénybe vett terület: 10ha (2,5 + 7,5). Ugyanez főutak esetében: 8ha (2+6), másodrendű utaknál: 6ha (1,5+4,5), a városi főutaknál pedig: 2,7ha (0,7+2). Összehasonlításképpen a 1km hagyományos és nagysebességű vasútvonal által érintett terület: 4ha (1+3).[98] Az autópályák és a vasútvonalak területi igényit a *11. ábra* hasonlítja össze.

---

[95] Monoki, Szabó Gy. 2000, 2002, Kerényi-Szabó Gy.
[96] Szabó Gy. 2005
[97] Kiss-Lukács A.
[98] Kiss-Lukács A.



Az autópályánál még számításba kell venni a két oldalán elterülő mintegy 200–200 méteres sávot, ahol a fokozott légszennyezés miatt nem ajánlott sem tartós emberi tartózkodás, sem élelmiszer-növények termesztése. A termőföld az egyik legértékesebb, gyakorlatilag pótolhatatlan vagyonunk. A vasút esetében Magyarországon általában nincs szükség jelentős újabb földterületek igénybevételére, mivel elsősorban a már meglévő pályákat kell felújítani. A vasúti pályáink kihasználtsága ugyanis rendkívül alacsony.

Forrás: Levegő Munkacsoport

**11. ábra: A vasút és az autópályák területfoglalása azonos szállítási teljesítménnyel számolva**

A tényleges nyomvonalon kívül egyéb építő és kezelő utak, lerakatok, bevágások, töltések, hidak, csatakozások valamint homok és kavicskitermelő gödrök is létesülnek. Az építkezés után felhagyott utakat és anyagnyerő gödröket a környékbeli lakosság veszi igénybe, gyakran illegális szemétlerakás céljára. [99]

## 6. 5. Mikroklimatikus hatás

A közlekedési felszínek közelében sajátos mikroklíma alakul ki.[100]

Az útpálya felszíni hőmérséklete jóval nagyobb, mint a környezetében lévő növényzettel borított talajé. A hőmérsékletkülönbség, valamint a gépjárművek által keltett légáramlás miatt fokozódik az út menti talajból a víz párolgása, ami a talajok kiszáradásához vezet. Az aszfalt és beton

[99] Monoki
[100] SH Atlasz

burkolatú utak környezete tehát melegebb és szárazabb, mint a környező terület, amely önmagában is befolyással lehet az élővilágra.[101]

1km autópálya mikroklimatikus hatása (ill. az azon haladó gépjárművek légszennyező hatása) 67 hektárnyi területet érint.

A nyomvonal kialakítása és az egyéb kiegészítő tevékenységek (pl. építőanyag kitermelés) jelentős domborzatalakítással járnak. A lejtési viszonyok megváltozása a mikroklimatikus hatásokon kívül talajeróziót is okozhat, ami a pályatesten kívül a természet- és környezetvédelmi létesítményekben is kárt tehet.

## 8.6. Ökológiai hatások

A közlekedési infrastruktúra és a természet gyakran konfliktusba kerül egymással (helyfoglalás, forgalmi zavarás), amelyből gyakran az utóbbi került ki vesztesen.[102]

Az ökológiai hatások már a nyomvonal kijelöléssel megkezdődnek. A hatályos jogszabályok szerint az autópályák nyomvonalát úgy kell vezetni, hogy azok elkerüljék a védett és érzékeny területeket. Ennek ellenére többször több helyen előfordul(t), hogy az autópálya nyomvonalak védett természeti, természetközeli területeket (pl.M3 a szatmári védett harispopulációkat, az M4-M8 tervezett útvonala a bihari túzok élőhelyeket veszélyezteti).[103]

Európában a közlekedés a természetvédelmi területek már mintegy felét érinti.[104]

---

[101] ELTE nyúz
[102] Mészárosné-Lukács P.
[103] Motkó, SULINET
[104] EEA

Az autópályák építése és működése közvetlenül és közvetve is igen jelentős hatást gyakorol az élő környezetre. A közvetlen hatások közé sorolhatjuk, hogy az építkezésesek során sok növény és állat pusztul el. Az útfelület és a kiegészítő elemek (padka, árok, stb.) kialakítása számos növény és állatfaj egyedei számára közvetlen **élőhely-vesztést,** illetve az élőhelyek zsugorodását eredményezi. Az élőhelyek számának és kiterjedésének csökkenése a fajgazdagság csökkenését eredményezi az érintett területeken.

Emellett igen jelentős az autópályák elválasztó (**fragmentációs**) hatása is. A gyorsforgalmi utak igen erős szűrő és/vagy gáthatással rendelkeznek, a kistermetű állatok pl.: rovarok, kétéltűek, sünök, nyulak számára szinte átjárhatatlan akadályokat képeznek, ami a populációk felszabdalódását, elszegényedését, de akár kipusztulását is eredményezheti. A fajösszetétel megváltozása az ökológiai stabilitás elvesztését eredményezheti. [105]

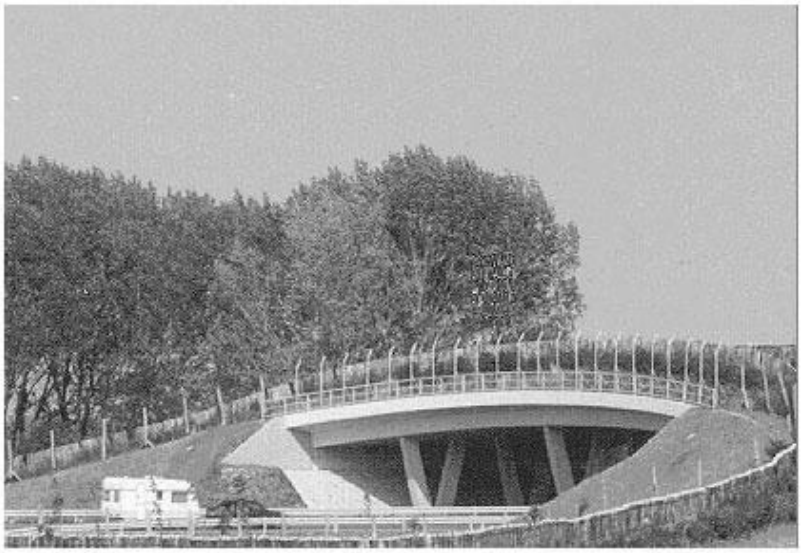
A nagy forgalmú utak mentén az **elütések** is komoly károkat okozhatnak. J. Gepp osztrák zoológus szerint évente 14 billiárd rovar pusztul el az osztrák utakon. Egy felmérés szerint kb. 60.000 őz, legalább kétszer ennyi mezei nyúl és több mint 100. 000 házimacska és 100.000-250.000 sün pusztul el évente a németországi utakon. Az elütések a petézőhelyeik felé vagy onnan visszafelé tartó kétéltű állományokban jelentős veszteségeket okoznak. Az előbb említetteken kívül számos más állat, madarak, kutyák és rókák is áldozatul eshetnek az autófolyamnak. Sőt a tetemek más állatokat is az útpálya közelébe vonzanak tovább növelve ezzel az elütések okozta károkat.[106]

---

[105] Sallai-Iványi
[106] Reichholf

Az utak mellett sajátos élővilág alakul ki, a zavaró hatást elviselni nem tudó növények és állatok eltűnnek, a helyüket pedig tájidegen és **invazív fajok** foglalják el, amelyek kártevőikkel és fogyasztóikkal együtt az utak mentén terjednek. [107]

Az élővilágot érő káros hatások kivédésére és mérséklésére számos módszer létezik. Az újonnan épült gyorsforgalmi utak mellett Magyarországon is találkozhatunk kétéltűek és más kisállatok számára kialakított ún. béka-alagutakkal, kisemlős-átjárókkal és a nagyvadak számára épített az utak felett vagy alatt vezető vadátjárókkal, amelyekkel az elütések számát illetve az utak elválasztó hatását igyekeznek csökkenteni (*12. ábra*).



Forrás: Nemzeti Autópálya Zrt.

**12. ábra: Nagyvadak számára épített felső vadátjáró**

Az M3-as autópálya 2004-ben átadott 12,7 km hosszú Polgár – Görbeháza közötti szakaszán 4 ezer fát, 240 ezer cserjét és 1,1 hektárnyi

[107] ELTE nyúz

véderdőt telepítettek, ezen kívül 26 ezer folyóméter vadvédő kerítést és 5 hüllő átjárót építettek.

A forgalom okozta zavaró hatás csökkentésére ültetett fasorok fészkelési lehetőséget biztosítanak nem őshonos madárfajoknak is, ezen kívül az úttesthez vonzzák az állatokat, ami megint csak az elütések kockázatát növeli.[108]

Az élővilágra gyakorolt káros hatások csökkentését célzó intézkedések és létesítmények azonban akkor fejthetik ki kedvező hatásukat, ha kellőképpen megalapozottak. Ehhez részletes és előzetes ökológiai felmérésekre és megfelelő monitoring-hálózatra lenne szükség, ami egyelőre még nem valósult meg.

## 6. 7. Balesetek

A közúti forgalom légszennyező ill. zaj és rezgéskeltő hatása mellett közvetlenül is hat az emberi egészségre. Európa országaiban évente 9000 gyermek hal meg és még 355 ezer sérül meg a közutakon.[109] Ha 1 járműkm-re vizsgáljuk az elütések számát, azt az eredményt kapjuk, az autópályák mentén kevesebb balest történik, mint az egyéb közutakon.[110] A nagy forgalom, főként a nehézgépjármű forgalom és a nagy sebesség azonban súlyosabb károsodásokat okozhat.

## 8.7. A tájba illeszkedés problémája

Az a probléma, miszerint az autópálya még a hagyományos utaknál is sokkal idegenebb elem a tájban, nem újdonság. Természetesen már csak szélességnél és az egyenletes emelkedést-esést biztosító földmunkák

---

[108] Monoki
[109] MAGYARORSZAG.HU
[110] Kiss-Lukács A.

miatt is mélyebb sebet vág a környezetébe, mint más utak. A technikai fejlődésnek köszönhetően a korábbiaknál sokkal könnyebben hidalnak át egész völgyeket, ahelyett, hogy szelíden a hegyoldalakba simulva kerülnék ki azokat. Ez egyfelől persze komoly levágásokat, és ezzel együtt időmegtakarítást jelent az autósok számára, másfelől azonban teljesen új, és álcázhatatlan tájelemeket hoz létre.

Magyar vonatkozásban a két háború között megjelent Magyar föld c. munkában (1936) a szerző kiemeli, hogy a sík területeken persze sokhelyütt a régi és a mai úthálózatok között kevés a különbség. Viszont a dombokkal tarkított vagy hegyvidéki tájakon a legújabb időkben már komolyabb eltérések vannak a régi, a térszínhez jobban simuló, és az új autóutak között.[111] Ez talán akkoriban hazánkban még nem volt jellemző, de a kor Németországában már voltak jelei. Napjaink Európájában pedig mi sem jellemzőbb, mint a magukat akár az Alpok hegyvidékén is keresztülrágó, az egész térséget behálózó autópályák alagútjaikkal és viaduktjaikkal együtt. Azt, hogy milyen különböző is az utazás élménye a régi utak és a modern autópályák esetében, legtalálóbban talán a kiváló francia történész, Fernand Braudel fogalmazza meg, egyben felhívva a figyelmet erre az érdekes problémára is. Művében a francia táj, és az azt lakó népesség kapcsolatát azok egységében igyekszik megfogni, és így jut el oda, hogy is érdemes ismerkedni a tájjal és az emberekkel: *„... (a tájat) saját szemünkkel kell látnunk, gyönyörködnünk színeiben, szagaiban... Manapság az autó kedvez e szenvedély kiélésének... feltéve, ha nem hagyatkozunk túlzottan a vak autópályákra, még akkor sem, ha vannak köztük nagyszerűek is, mint az, amelyik Genfből Annemasse-ba vezet, aztán Faucignyn át Bonneville-be, hogy végül a semmi fölött*

[111] Prinz 1936. 52.

*kanyarogjon tovább hatalmas pilléreken Chaminox-ig és a Mont Blanc alagútig. Általános szabály: használjuk inkább a másodrendű kis utakat, úgyis ezek a legszebbek a világon; nagyszerű a vonalvezetésük, követik a táj kanyarulatait, és a felszín pontos nyelvét beszélik. Gyakran álljunk meg.”*[112]Igazán így tartja a szerző lehetségesnek, hogy a vidéket járó utas felfigyeljen az apró változásokra, melyek az egyes tájegységeket, vidékeket megkülönböztetik egymástól, legyen az a háztetőket fedő tetőcserép színe vagy a növényzet változása – olyan apró eltérések, jellegzetességek ezek, amelyek azonban összességükben Európa sokszínűségét adják.

Érdekes, hogy az Egyesült Államokban már a nagymértékű fejlesztések kezdetén is sok figyelmet fordítottak a tájban okozott sebek enyhítésére, illetve az egész problémakörre. Felismerték, hogy az autópálya-építés elkerülhetetlenül sérüléseket okoz a táj felszínén, amit az építtetők különböző növényi telepítésekkel igyekeztek gyógyítani. Massachusetts, Pennsylvania és Michigan már 1921-re határozott programmal rendelkezett az autópályák „szépítésére” (beautification) vonatkozóan.[113] Egy 1931-es publikáció (*Not an Ugly Highway in California* by Frank A. Tetley, a kaliforniai Autópálya Bizottság tagja) kiemeli, hogy helyben honos növényekkel az utak mentén újratelepíteni a növényzetet. Szintén megjegyzi, hogy az ültetések funkciója különböző lehet: árnyékosítás, ronda, sérült tájelem eltakarása vagy éppen ellenkezőleg, hogy alacsonyabb növényekkel szép rálátást biztosítsanak egy szép hegycsúcsra vagy az óceánra.[114] Nem sokkal az Interstate Highway System megalapozása előtt, a negyvenes években pedig már az

[112] Braudel, 34–35.
[113] Snow 1959, 6.
[114] Snow 1959, 7-8.

autópálya-építés fő amerikai elvei között találhatjuk a szépséget. Az 1943-ban megfogalmazott elvek között szerepel még a hasznosság (szolgáltatás), a biztonság és a gazdaságosság elve: mind igen kiemelkedő közvetlen gyakorlati jelentőséggel bíró tárgykörök.[115] Ezek mellett érdekes, hogy az esztétika kérdésének is jutott hely. Mindazonáltal ez igen csalóka, hiszen úgy tűnik, az esztétika mellett valójában nem is jutott hely más, az ökológia problémáit érintő elveknek. Valójában ténylegesen csak a szépérzék motivációja érződik itt, még a növénytelepítések látszólag "zöld" kezdeményezésének esetében is.

## 8.8. Ökológiai hátizsák

A környezeti hatások tekintetében, nem csak az autópálya nyomvonala mentén ejtett károkat kell a költségszámításba belevennünk, hanem visszamenőleg az építkezés inputjai által gerjesztett összes erőforrás veszteséget. Egy példa: Az autópályához használt cement, felelős a cementgyár által kibocsátott por-, zaj-, CO2 és egyéb szennyezések bizonyos hányadáért is, nem beszélve a mészkőbánya által ejtett sebekről vagy a szállításhoz felhasznált üzemanyagról. Hasonló módszerrel a vizsgálatba kellene vennünk a többi inputot is, mint a bitumen, kőzúzalék, töltések, stb.

„Az M6-os autópálya idén átadott 58,6 kilométer hosszú szakaszához a munka során 13,2 millió köbméter földet mozgattak meg, és mintegy 750 ezer tonna aszfaltot építettek be. A töltésépítéshez hétszázezer köbméter kohósalakot is felhasználtak."[116]A fenti számok elég elrettentők ahhoz, hogy megmutassák, milyen hatalmas sebet ejt az útépítés a környezetben. De ezekhez járul még például a rengeteg üzemanyag is, amit mindennek a

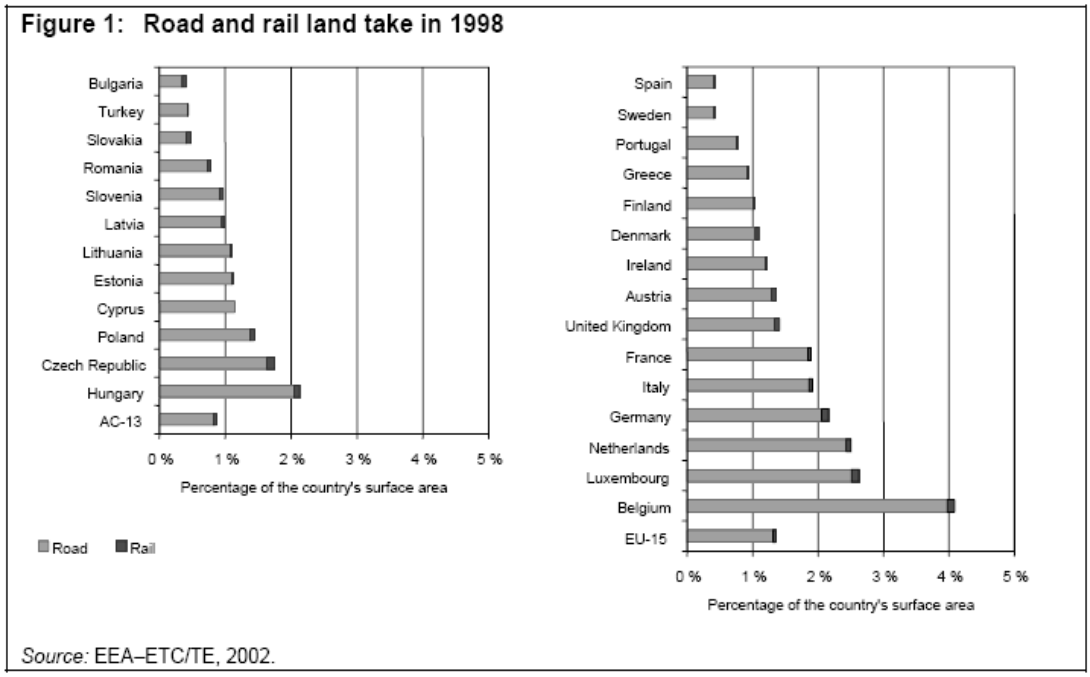
---

[115] Snow 1959, 26
[116] Ökológiai hátizsák (www.hvg.hu)

hatalmas anyagtömegnek a mozgatásához kellett elégetni, vagy a munkagépek előállításához szükséges erőforrások megfelelő hányada.

## 8.9. Terület, mint erőforrás

A háborítatlan földterület igen szűkös erőforrás Európában és hazánkban is. A közúti forgalom felelős messze leginkább a szállításra használt földterületek felhasználásáért. A 13. ábra jól szemlélteti, hogy Európa más országaihoz mérten hazánkban igen jelentős az utak által elfoglalt terület, az újonnan csatlakozó országok között a legmagasabb. Ez azt jelenti, hogy az ország teljes felszínének több, mint 2%-át kizárólag utak borítják és ez az arány folyamatosan növekszik.




Forrás: European Environmental Agency [117]

**13. ábra: Az utak és vasutak által elfoglalt területek aránya Európa országaiban (1998)**

[117] EEA 2002 (http://.themes.eea.europa.eu)

A fenti arányt még tetézik az elmúlt időszak nagyütemű autópálya-építései, amelyek még nem jelentek meg a diagramon. Ez újabb hatalmas területet jelent, amit szinte kizárólag az élő környezettől raboltunk el. Az új utak nyomvonalai ugyanis nem a már meglévőkre épültek rá. Az utóbbi 1990-től számítva naponta kb. 10 hektár földet emészt fel az útépítés (EEA 2002). Ha egyre nagyobb területet engedünk át az utaknak, nem csak az élővilágot romboljuk, hanem forgalmat is generálunk, hiszen az új utak felé egy elvárás az is, hogy kihasználtak legyenek. A motorizált közlekedés az egyik legfőbb felhasználója a nem megújuló energiaforrásoknak, ahogyan az üvegházgázok egyik legfőbb kibocsátója is. Az EU és a Világbank is arra szólítja fel a politikusokat, hogy tegyenek lépéseket az erőforrások ésszerűbb kihasználása, a fenntarthatóság felé. Országunk döntéshozói ezzel szemben folyamatosan olyan irányba terelik az országot, ami egy kockázatos jövő felé mutat.

# 9. Közlekedési alternatívák

## 9.1. Gazdasági, fenntarthatósági szempontok

A vasút megoldásokkal szolgál az autópályákkal felmerülő problémák legtöbbjeihez, mind a személy, mind a teherszállítás terén. A mindennapi ingázóknak a vonattal járás optimális lehetne, hiszen az, közvetlenül a belvárosba viszi őket, ahol nem kell pl. parkolóhelyet keresniük, megspórolhatják a dugóban rostokolás idejét. A vonaton ráadásul végezhetnek olyan tevékenységeket, amit a vezetésre koncentrálva nem tehetnek meg (újságolvasás, tanulás, stb.). Sajnos kormányaink úgy tűntették és tűntetik fel a vasutat, mint egy rozsdás, régi pénznyelő gépezetet és nem, mint lehetőséget. Egy jobb, hatékonyabb szolgáltatással nagyobb tömegeket lehetne a mindennapi vonatozásra szoktatni. A vasúttal nem, mint konstrukcióval van baj, hanem csak a

szolgáltatás milyenségével. Sajnos napjainkig minden kormánynak beletört a foga a MÁV megreformálásába. A gyorsforgalmi utakra pazarolt pénzekből lehetőség lett volna Budapest agglomerációit behálózó gyorsvasutak kiépítésére és még a BKV feljavítására is.

Budapest belvárosában dugóiért jórészt az agglomerációból bejáró dolgozók felelősek. Egyre növekszik az autósok dugóban elvesztegetett ideje, ami komoly veszteség környezetvédelmi és gazdasági szinten egyaránt. Nem kell bizonygatni, hogy tömeges autóval való munkába járásnak nincs jövője, hiszen a belváros útjain már most káosz uralkodik. Ha fenntartható közlekedésről beszélünk, legfeljebb a legközelebbi vasútállomásig hagyhatjuk autózni a jövő ingázóját, de még jobb, ha pl. tömegközlekedéssel, vagy kerékpárral közelíti meg azt.

| | Road | Rail | Inland waterways |
|---|---|---|---|
| 1970 | 0.56 | 0.32 | 0.12 |
| 1980 | 0.65 | 0.26 | 0.09 |
| 1990 | 0.73 | 0.19 | 0.08 |
| 1991 | 0.75 | 0.17 | 0.08 |
| 1995 | 0.77 | 0.15 | 0.08 |
| 2000 | 0.78 | 0.15 | 0.08 |
| 2001 | 0.79 | 0.14 | 0.07 |
| 2002 | 0.79 | 0.14 | 0.07 |

Source: European Commission, ERF.

Forrás: European Commission, ERF[118]

**14. ábra: Közúti, vasúti és belvizi közlekedés igénybevételi aránya az EU 15 országaiban, 1970-2002 (tkm, %)**

[118] ERF (www.erf.be)

A hosszú távú tendencia sajnos azt mutatja, hogy a Nyugat-Európai államokban folyamatosan csökken a vasutak szerepe annak ellenére, hogy az, az EU direktíváiban, mint a fenntartható közlekedés egyik kulcseleme jelenik meg.

### 9.1.1. Vasúti teherszállítás

A vasúti teherszállítás alkalmas nagy tömegű áruk, olcsón történő szállítására nagy távolságokra, viszonylag kis erőforrásigénnyel, azaz pontosan arra, amire közúti fuvarozás nem. A vasút hivatott átvenni a tranzitforgalom szerepét, hiszen nem csak környezetbarátabb, de költségtakarékosabb is. Sajnos a meggondolatlan közlekedéspolitika, illetve a vasút sajátos tulajdoni és torz piaci helyzete mindeddig nem tette lehetővé ennek a társadalmilag sokkal optimálisabb fuvarozási forma kibontakozását.

### 9.1.2. A vasúti szállítás és forgalom visszaesése Magyarországon

Elöljáróban ki kell emelni, hogy az árúszállítások volumene az utóbbi évtizedekben egész Európában óriási mértékben növekszik. Az Európai Közösség területén 1970 és 2000 között ez háromszoros növekedést jelent. Ennek oka természetesen elsősorban az egyébként gazdaságélénkítő, és a gazdasági versenyt ösztönző hatásáért sokat dicsért egységes európai piac generálta áruforgalom-növekedés. Azonban ezért az átmenő forgalmat elviselni kénytelen települések és lakóik komoly anyagi és életminőségbeli károkkal fizetnek meg.

Hazánk esetében mindez az 1985 és 1993 között megháromszorozódott, főként az E5-ös útvonalra koncentrálódó tranzitforgalomban mutatkozik meg. Ami pedig a legfőbb probléma, az hogy mindeközben a szállítások egyre nagyobb része zajlik közúton, annak ellenére, hogy a vasút hosszú

távon fenntarthatóbb lehetőséget biztosítana erre. A szárazföldi áruszállítás terén az elmúlt húsz évben a fejlett országokban a vasúti szállítás visszaszorult a közútihoz képest. A kilencvenes évektől Magyarországon a vasúti szállítások kilométertonnában mért igénybevétele néhány év alatt a felére esett vissza, míg a közúté ezzel párhuzamban emelkedett.[119]

A következő táblázat *(15. ábra)* jól mutatja, milyen eltolódás mutatkozott ezen a téren:

| **Közlekedési ágazat** | **1990** | **1995** | **1998** | **2000** | **2005** |
|---|---|---|---|---|---|
| Vasúti személyforgalom | 11.402 | 8.441 | 8.671 | 8.800 | 9.400 |
| Távolsági busz | 10.808 | 10.775 | 10.920 | 11.240 | 11.320 |
| Helyi tömegközlekedés | 12.392 | 10.679 | 9.358 | 9.300 | 9.270 |
| Vízi közlekedés | 55 | 49 | 38 | 40 | 42 |
| Légi közlekedés | 1.344 | 2.383. | 3.049 | 3.200 | 3.500 |
| Összesen | 36.002 | 32.327. | 32.037 | 32.580 | 33.532 |

**15. ábra: A közforgalmú személyszállítási vállalatok teljesítménye Mo-on 1990-2005. (millió utaskm)[120]**

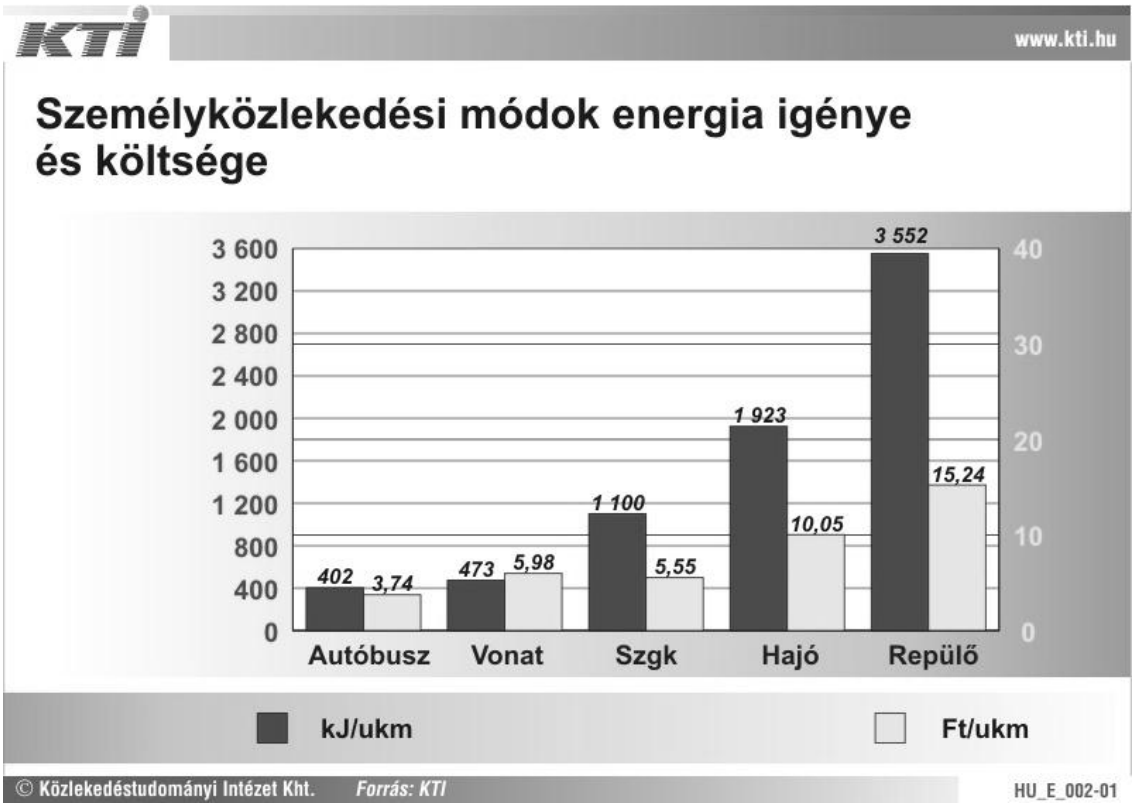
[119] BODA 2006, 179.
[120] Kiss–Lukács 2003, 27.

## 9.2. Környezeti szempontok

A teherautó és kamion forgalom által okozott károk ellen egyre több önkormányzat és civil szervezet tiltakozik. Bár rövidtávon és bizonyos helyeken javítja az utazási feltételeket (így gondolják ezt nemcsak a magyar, de a lengyel és az osztrák sofőrök is), a megnövekedett gépjármű, azon belül is elsősorban a nehézgépjármű-forgalom okozta problémákat az autópályák nem képesek megoldani. Az autópálya-díjak ugyanis a szomszédos, gyakran párhuzamosan futó utakra terelik a járműveket, amelyek gyakran településeken át vezetnek. A kisebb forgalomra tervezett utak nem bírják a megnövekedett terhelést és összetöredeznek, kátyúsodnak. A nehézgépjárművek keltette rezgés az épületekben repedéseket eredményezhet. A településeket elkerülő autópálya szakaszok csökkenthetik a lakókörnyezetre nehezedő terheket, ugyanakkor súlyos károkat okozhatnak a védett és nem védett környeztükben.

A közúti közlekedés társadalmi, gazdasági és nem utolsósorban környezeti gondjait nem lehet varázsütésre megoldani. Nincsenek instant megoldások. Nem kezdhetünk mindent tiszta lappal, hogy aztán a semmiből teremtsük újjá a közlekedési hálózatot. Erre nincs se elegendő idő, se pénz, se energia. A legjobb, amit tehetünk, hogy a meglévő rendszerből kiindulva, annak hibáit kiiktatva olyan közlekedési struktúrát alakítunk ki, amely a társadalom és a környezet érdekeit egyaránt szolgálja. A fenntartható fejlődés azonban csak tudatos közlekedésirányítással, közlekedéstervezéssel valamint a járművek fajlagos károsanyag- kibocsátásának csökkentésével érhető el. Az energiatakarékos járművek, a megújuló energiahordozók alkalmazása és a különböző közlekedési módok összehangolása egyaránt ebbe az irányba hatna.

A jelenleg is működő közlekedési módok közül elsősorban a vasúti közlekedés jelenthet igazi alternatívát a közúti közlekedés visszaszorítására, mert meglévő úthálózatával és a közúti közlekedéshez képest kisebb környezeti terhelésével a fenntartható fejlődés és közlekedés kulcsává válhat.




Forrás: KTI

**16. ábra: Az egyes személyszállítási módok energiaigénye és költsége**

### 9.2.1. Vasút

Fajlagos energia igénye kb. 1/10-e a közúti közlekedésének. [121]Még a nagysebességű villanyvonatok fajlagos (MJ/ utas km) energia fogyasztása is alacsonyabb, mint egy középkategóriájú autóé.[122]

---

[121] Kiss-Lukács A.
[122] Kerényi 2003

A légszennyezők közül a nitrogén-oxid kibocsátása a legnagyobb, de ez is csak kb. 6%-át adja az összes közlekedési eredetű $NO_2$ szennyezésnek. Levegőszennyező hatását tekintve utaskm-re és tonnakm-re eső fajlagos szennyezése minden komponens esetében alacsonyabb, mint a közúti közlekedés esetében.[123]

A vasút környezetkárosító hatása főként az általa keltett zaj és rezgésterhelésből adódik, ami elsősorban a nagy teherforgalmú vasúti fővonalak mentén jelentkezik. A vasúti forgalom zaja azonban lakosság alig 10%-át, ezzel szemben a közúti közlekedésből származó zaj a lakosság legalább 50%-át érinti hazánkban.[124]

A vasút a közútnál sokkal kisebb mértékben okoz infrastrukturális károkat.

A balesetek valószínűsége is csak kb. 1/30-ad része a közúténak.[125]

Területi igényeik között is nagy különbség van. A közúthálózat kb. 3-szor akkora területet foglal el, mint a vasút, és ha a szennyezőanyag kibocsátás által közvetlenül érintett területeket is figyelembe vesszük az arány még inkább eltolódik a vasút javára.[126]

Mindezekből is jól látszik, hogy környezeti szempontból a vasút sokkal kedvezőbb adottságokkal rendelkezik, mint a közút.

### 9.2.2. Repülés

A repülés nagyobb távolságok esetén jelenthet alternatívát a közúti közlekedéssel szemben. Környezeti hatásait tekintve elmondható, hogy a különböző közlekedési módok közül a több száz utas szállítására is

---

[123] Mészárosné-Lukács P.
[124] MAGYARORSZÁG 2005
[125] Lukács-Pavics
[126] Lukács-Pavics

alkalmas nagy repülőgépek fogyasztják a legtöbb energiát. Fajlagos levegőszennyezése magasabb, mint a közúti közlekedésé, a teljes közlekedési levegőszennyezésnek azonban csak töredéke. A levegőszennyező káros anyagok (szénhidrogének, nitrogénoxidok, szénmonoxid, korom) nagy részét 8-10 km magasságban bocsátja ki. A repülés nagy zajterheléssel jár, ami azonban csak a repülőterek környékén jelent tényleges problémát.[127]

### 9.2.3. Hajózás

Magyarország nem rendelkezik sem tengerrel, sem összefüggő csatornahálózattal, ebből kifolyólag a vízi közlekedés és szállítás aránya a többi szállítási módhoz képest jóval alacsonyabb. A hajózás által okozott fajlagos károsanyag-kibocsátás ugyan nagyobb, mint a vasúti és légi közlekedésé együttvéve, ugyanakkor a hajózás szerepének háttérbe szorulásával összességében nincs jelentős környezeti levegőt szennyező hatása.[128]

### 9.2.4. Kombinált szállítás

A kombinált szállítás, mint nevéből is adódik két vagy több szállítási mód alkalmazásával biztosítja az áru célba juttatását. Környezeti szempontból előnyös módszernek minősül, hiszen a különböző közlekedési módozatok összehangolásával kiküszöbölhetők, de legalábbis csökkenthetők a környezetet érő káros hatások. A kombinált fuvarozáson belül a távolsági szállítás főként vízen ill. vasúton, míg a helyi elszállítás közúton zajlik.[129] Részaránya jelenleg csekély, az európai fejlett országok áruforgalmában

---

[127] Kerényi 1995
[128] Kerényi 2003
[129] Lukács-Pavics

4 %, Magyarországon pedig csak 0.5 % (tranzit forgalomban 6,2 %), de remélhetőleg a jövőben növekedni fog.[130]

# 10. Zárszó

Összefoglalásképpen elmondhatjuk, hogy dolgozatunk a bevezetésben meghatározott céljainknak megfelelően a lehető legtöbb szempontból áttekintette a gyorsforgalmi utak fejlesztésének problémáit hazánkban és összehasonlításul párhuzamosan bemutatta az építés hatásait és jellemzőit a régió két másik országában is. A kutatás indokainak részletezése után nagy vonalakban áttekintettük az autópálya-építés történetét egyes külföldi országokban (Ausztria és Lengyelország), valamint Magyarországon. Ezek alapján jól látható, hogy a 20. század nagyobb részében inkább a túlerőltetett fejlesztések voltak jellemezőek, tekintet nélkül a káros hatásokra. Dolgozatunk további fejezetei is egyértelműen az építések negatív hatásait hangsúlyozzák, szakmai érvekkel is alátámasztva. Fontosnak tartottuk, hogy a részletes problémaelemzés előtt a döntéshozók mozgásterét, a valós helyzetet is bemutassuk, erre szolgálnak az EU-s elvárásokat, a gazdasági indokokat és a hazai szinten meghatározott célokat leíró részek. Szintén ide tartoznak még az autópályatörvényt elemző, valamint az alanyi jogok és érdekek ütközését bemutató szakaszok. A jogi kérdésekkel foglalkozó részeket ezen felül hasznosnak találtuk fogalommagyarázó felsorolásokkal is kiegészíteni.

Mivel az autópályák építését a köztudat a fejlődés elengedhetetlen és mindenható előfeltételeként tartja számon, nagy hangsúlyt fektettünk a valós gazdasági hatások elemzésére, bemutatva, hogy valójában az externáliák miatt korántsem teljesen igaz, hogy akár a helyi lakosság, akár az egyes országok olyan nagymértékben profitálnának a

[130] Kerényi 2003,Kiss-Lukács A.

„fejlesztésekből," mint azt hisszük. Erre jó példa Ausztria esete, mely Európa átjáróházává változtatta természeti értékekben egyedülállóan gazdag országát a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésével. Fontos ezt azért is kiemelni, mert egyértelmű, hogy hazánkra is hasonló sors fog várni, különösen akkor, ha a Balkán országai is csatlakoznak majd az EU belső piaci körforgásához. Külön részek foglalkoznak azzal a kérdéssel, hogy az utak költségeit vajon a használók és a szennyezők fizetik-e meg, illetve azzal is, hogy vajon egyértelműen gazdaságélénkítő hatással bírnak-e az új utak.

Másik nagy fejezetünk a konkrét környezeti hatásokkal foglalkozik igen részletesen. Szerzőnk igen meggyőzően, érveit szinte riasztó adatokkal alátámasztva bizonyítja az autópályákon közlekedő járművek okozta rendkívül súlyos környezeti károkat. Mind a levegőszennyezés, mind a talaj, a felszíni- és talajvizek szennyezése (talán sokak számára észrevétlenül) nagyon komoly. Ehhez járul még a zajszennyezés, a rezgéskárok, a mikroklimatikus hatások és a balesetek valós számának és súlyosságának növekedése. Jogi kiegészítés ehhez a fejezethez is található, mely ez esetben a kár a környezetvédelmi jogban meghatározott fogalmát járja körül.

Nagy vonalakban tehát ezekre a témakörökre találhat rá dolgozatunkban a kedves olvasó. Ezen felül a témában való eligazodást segíti a három részből álló irodalomjegyzék, melyben azokat a könyveket, internetes oldalakat és jogszabályokat találhatjuk meg, melyek segítségével az érdeklődők tovább mélyíthetik tudásukat.

Természetesen a fenti munka korántsem kimerítő jellegű. Egyfelől az irodalomjegyzékben található egyes művek részletesebben is foglalkoznak az egyes részterületekkel, így érdemes ezeket is kézbe venni. Másfelől vannak egyes problémakörök, melyeket továbbkutatva

kiegészíthetnénk a jövőben a fenti összefoglalót, újabb, előremutató megállapításokra jutva. Ide tartozhatnának az utak társadalomra gyakorolt további hatásai (globalizáció, térségek szétszakadása/összekötése), illetve érdemes lenne többet foglalkozni a civil társadalom szerepvállalásának taglalásával. A lakossági tájékoztatáson illetve a tiltakozásokon túl bizonyára sokféle módszert találhatnánk még a társadalom valós érdekeinek érvényesítésre. Másfelől azonban ki kell emelni, hogy az épülő utak esetében azért sokan sokat tesznek például a környezet védelméért – erre jó példát jelentenek a vadátjárók, illetve például a lengyel autópálya-ügynökség weboldalán képeken is megtekinthető kétéltű-átjárók. Mindazonáltal feltehetőleg rengeteg olyan tennivaló, módszer akad még, melyek összefoglalása hasznos lehetne.

Reméljük, jelen dolgozat azért ebben a formájában is sokak tájékoztatására és tudásukban való gazdagodására szolgál majd, és hogy egyeseket talán kicsit „zöldebben” gondolkodó emberré is varázsol majd.

*A szerzők*

# 11. Felhasznált és ajánlott irodalom

## 11.1. Nyomtatott kiadványok


**Antalffy** = **Antalffy** Gyula: *Így utaztunk hajdanában.* Bp., 1975. Panoráma

**Bendik** = Dr. **Bendik** Gábor: *Az autópálya-törvény visszásságai.* In: Lélegzet, 1991. November.

**Boda 2006** = **Boda** Zsolt: *A gazdasági globalizáció környezeti hatásai.* In: Eszmélet, 2006. 69. szám. 169–185.

**Braudel** = **Braudel,** Fernand: *Franciaország identitása. I. kötet. A tér és a történelem.* Bp., 2003. Helikon

**Czifra** = **Czifra** Tamás: *A környezeti állapot és a természeti környezet területi folyamatainak alakulása*. Falu Város Régió 2004/10

**Erdősi** = **Erdősi** Ferenc: *Közlekedés.* In: *Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza*. Szerk.: **Perczel** György. Bp., 1996., ELTE Eötvös Kiadó. 383-406.

**Fischer 1995** = **Fischer,** Klaus P.: *Nazi Germany. A New History.* London, 1995, Constable

**Fodor** = **Fodor** László: *A német engedélyezési rendszer egyszerűsítése a környezetvédelmi követelmények tükrében. Debreceni Egyetem*

**Gellérthegyi** = Dr. **Gellérthegyi** István: *Környezetvédelem 1995-2001. Környezetvédelmi döntvénytár*. HVG-ORAC Lap-, és Könyvkiadó Kft., 2002.

**Gyulai 2005** = **Gyulai** Iván: *Környezeti hatásvizsgálat, 2005.* (A „Kapacitásfejlesztés a környezeti jogszabályok végrehajtásának javítása érdekében a helyi és regionális hatósági szinteken” c. projekt keretében készült.)

**Hernádi** = **Hernádi** Péter: *A közlekedési infrastruktúra-fejlesztések és az autópályák környezeti hatásai Magyarországon.* 2006.

**Kerényi 1995** = **Kerényi** Attila: *Általános környezetvédelem*. Szeged, 1995. Mozaik Oktatási Stúdió

**Kerényi 2003** = **Kerényi** Attila: *Környezettan – természet és társadalom globális nézőpontból.* Bp., 2003. Mezőgazda Kiadó

**Kerényi - Szabó Gy** = **Kerényi** A. – **Szabó** Gy.: *Main Environmental Problems in East Central Europe with Special Reflect to Hungary –* Papers of the 3rd Moravian Geographical Conference CONGEO'99, Slavkov u Brna, Czech Republic 1999.Sept. 6-10. 111–118. In: **Szabó** Sz. - **Kerényi** A. (2001) *Loadability of landscapes and its role in landscape protection.* – Papers of the 4th Moravian Geographical Conference CONGEO'01,Tisnov. 83–88.

**KHVM 1991** = *Országos közúthálózat 1991–2000. évekre szóló fejlesztési programja.* Budapest, 1991.

**Kiss–Lukács 2003** = **Kiss** Károly–**Lukács** András (szerk.): *Uniós csatlakozás — közlekedés – környezet.* Bp., 2003, Levegő Munkacsoport

**Kiszely 1991** **Kiszely** Károly:*Vasút vagy autópálya?* In: Lélegzet 1991. November

**Közigazgatási bírósági döntések 2003** = *Közigazgatási bírósági döntések gyűjteménye*. Bp., 2003. KJK- KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft.,

**Lukács 2002** = **Lukács** András: *Tévhitek a közlekedésről.* In: *Vissza vagy hova. Útkeresés a fenntarthatóság felé Magyarországon.* Bp., 2002, Tertia. 237–242.

**Lukács A.-Pavics** = **Lukács**-András–**Pavics** Lázár: *A sínek tovább bírják.* Budapest, 2006. Levegő Munkacsoport

**Lukács 2003** **Lukács** András: *Segítik-e a gazdasági fejlődést az autópályák?* 2003. Levegő Munkacsoport

**MAGYARORSZÁG 2005** = *Magyarország környezeti állapota 2005*. Bp., 2005. Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium

**Majtényi** = **Majtényi** László: *Az elektronikus információszabadság törvénybe iktatása – Az elektronikus információszabadság.* 2005.

**Mészárosné–Lukács P.** = **Mészárosné** Kis Ágnes – **Lukács** P.: *A közlekedési környezetvédelem helyzete és jövőbeli alakulása 1999-től 2020-ig* Bp., 1999. Készült az OMFB Technológiai Előretekintési Program Keretében.

**Monoki** = **Monoki** Ákos: *Problémafelvetés a meglévő és üzemelő autópályák környezet- és természetvédelmi*

*vonatkozásaival kapcsolatban.* 2006.

**Motkó** = **Motkó** Béla: *Fejlődünk... de mivé?* 2006.

**Nemesdy 1986** = **Nemesdy** Ervin: *A magyar autópályák története. Az első 35 év.* Bp., 1986.

**Petrik** = Dr. **Petrik** Ferenc: *Kártérítési jog* . Bp., 2002. HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó Kft.

**Prinz 1936** = **Prinz** Gyula–**Cholnoky** Jenő–**Teleki** Pál–**Bartucz** Lajos: *Magyar föld, magyar faj.* III. kötet. *Magyar földrajz. Az államföldrajzi kép.* Bp., 1936, Kir. Magy. Egyetemi Nyomda

**Reichholf** = **Reichholf**, Josef 1999. *A települések ökológiája Falvak, városok, utak.* Magyar Könyvklub. Budapest

**Sallai–Iványi** **Sallai** Benedek–**Iványi** Anna: *Miért nem szeretjük az autópályákat?* 2006.

**SH Atlasz** = *SH Atlasz Ökológia.* Bp., 1994. Springer Hungarica Kiadó

**Snow 1959** = **Snow** , W. Brewster: *The Highway and the Landscape.* New Jersey, New Brunswick, 1959, Rutgers Univ. Press

**Szabó 2005** = **Szabó** Gábor: *Belezöldülnek.* In: HVG 2005. 9.szám

**Szabó 2006** = **Szabó** Gábor: *Útban állók*. In: HVG 2006. 05.13.

**Szabó Gy. 1996** = **Szabó** György: *Nehézfémek a talajban*. In: Földrajzi Közlemények. 1996. CXX. (XLIV.) 4. szám. 253-266.

**Szabó Gy. 2000** = **Szabó** György: *Talajok és növények nehézfémtartalmának földrajzi vizsgálata egy bükkaljai mintaterületen*. Studia Geographica - Debrecen, 2000. Egyetemi Kiadó. 144.

**Szabó Gy. 2005** = **Szabó** György: *Regional Aspects of the Environmental Protection in Hungary* − Papers of the 6th Moravian Geographical Conference CONGEO'05. 2005.

**Szabó Gy.2002** = **Szabó** György. 2002. *Anthropogen Effects on Soils in Hungary* – Oldenburger Geoökologische Studien - Band 5., Ed: Gernot Jung (Hrsg.). 188-200.

**Tóth 2005** = **Tóth** Géza: *Az autópályák szerepe a regionális folyamatokban.* Bp., 2005. KSH

**Zoltán** = **Zoltán** Ödön: *Kártérítési felelősség a környezet védelmében.* Bp., 1985. Akadémiai Kiadó,

## 11.2. Források és szakirodalom az interneten


**Autópályadíj** = http://www.autopalya.hu/engine.aspx?page=dijtablazat 2006.

**EEA** = **Európai Környezeti Ügynökség:**
http://reports.eea.europa.eu/briefing_2004_3/hu/HU_Briefing_No_03_web.pdf

**EEA 2002** = **European Environmental Agency adatai az utak területfogalalási arányairól Európában:**
http://themes.eea.europa.eu/Sectors_and_activities/transport/indicators/consequences/TERM08,2002/TERM_2002_08_EUAC_Land_take.pdf

**ELTE nyúz** = **Tétékás nyúz, az ELTE TTK HÖK hetilapja:**
http://nyuz.elte.hu/archiv13/szam13/zoldlev.htm

**ERF** = **Az European Road Foundation honlapja:**
www.erf.be/section/statistics

**Euro hírek** = **Euro Hírek:**
http://www.euport.hu/modul.asp?name=cikk&file=article&sid=4303

**GDDKiA** = **A lengyel Generale Directorate for National Roads and Motorways honlapja:**
http://www.gddkia.gov.pl/index.php

**GKM 2006** = **A Gazdasági és Közlekedési minisztérium honlapja:**
http://www.gkm.gov.hu

**hvg.hu** = **Intermodiális csomópontok hiánya és a tranzitszerep:**
http://hvg.hu/kkv/20060519logisztikaiegyesulet.aspx
**Az útépítéshez megmozgatott anyagmennyiségről:**
http://hvg.hu/itthon/20060611m6.aspx

**Interstate Highway** = http://en.wikipedia.org/wiki/Interstate_Highway#History

**Kamionstop** = www.levego.hu/kamionstop/kamionkiadvany1.pdf

**Környezetünk magazin** = **Környezetünk magazin:**
http://www.kornyezetunk.hu/belso/s31.html

**MAGYARORS** = **Kormányzati portál:**

**ZAG.HU** http://www.magyarorszag.hu/hirek/egeszseg/kornyezetegeszse0040325.html

**NART** = **Nemzeti Autópálya zrt:**
http://www.nart.hu

**Nimfea** = **A Nimfea szeminárium előadásai** (2006.01.13.):
http://www.nimfea.hu/letoltesek

**Plowden** = **Stephen Plowden –„Több út, több dugó”**
http://www.lelegzet.hu/archivum/1996/10/1106.hpp

**Sulinet** = www.sulinet.hu

**Útfenntartási költségek** = **Investment in road maintenance per km of road network** (2003, EUR)
www.erf.be/images/stat/ERF_stats.pdf

**UTIG** = **Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság:**
http://ukig.kozut.hu/progress.php?menu_id=25

## 11.3. Ajánlott jogszabályok listája

1949. évi XX. tv. A Magyar Köztársaság Alkotmánya

19/1994. (V. 31.) KHVM rendelet A közutak igazgatásáról

1995. LIII. tv. A környezet védelmének általános szabályairól

15/2000. (XI. 16.) KöViM rendelet Az utak építésének, forgalomba helyezésének, és megszüntetésének engedélyezéséről

2001. évi LXXXI. tv. A környezeti ügyekben az információhoz való hozzáférésről, a nyilvánosságnak a döntéshozatalban történő részvételéről és az igazságszolgáltatáshoz való jog biztosításáról szóló, Aarhusban, 1998. június 25-én elfogadott Egyezmény kihirdetéséről

A 20/2001 (II. 14.) Kormány rendelet A környezeti hatásvizsgálatról

1117/2001. Korm. határozat A Nemzeti Környezetvédelmi Program második tervezési időszakára (2003-2008.) vonatkozó koncepció

2003. évi CXXVIII. tv. A Magyar Köztársaság gyorsforgalmú közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről

Az Európai Parlament és Tanács 1996. július 23-i 1692/96/EK határozata a Transz-európai Közlekedési Hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról