

A közlekedés fenntartható fejlesztésének koncepciója

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (European Environment Agency) 2002-ben kidolgozta a közlekedés környezeti hatásaival kapcsolatos mutatóit. Ezek a mutatók a következő területeket érintik: a közlekedés környezeti hatásai, a közlekedés mértéke, a területi tervezés és megközelíthetőség, a közlekedési infrastruktúra fejlettsége, a közlekedés költségei, a közlekedés hatékonysága, és a környezeti és közlekedési irányítás összehangoltságának mértéke.

A közlekedés környezeti hatásai

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Energia-felhasználás	A fosszilis energia felhasználásának csökkentése a közlekedésben	60%-os csökkentés	Ahhoz, hogy a globális felmelegedés ne haladja meg a 2 Celsius fokot (az EU célkitűzése), a világon legalább 60%-kal kell csökkenteni a CO ₂ -kibocsátást. Ez Magyarországra vonatkozóan 80%-ot jelent.
Fragmentáció	A biodiverzitás védelme és összeköttetés biztosítása a természeti területek között	Teljesen megszűnik a további fragmentáció	A zöldterületek pusztítása olyan mértéket öltött, ami már súlyosan veszélyezteti a biodiverzitást és a fenntarthatóságot. Ez a folyamat jelenleg is tart, és előreláthatóan csak fokozatosan lehet lelassítani. Így 2020-ra olyan mértéket ér el, ami elkerülhetetlenné teszi ennek teljes leállítását.
Területfoglalás	A területfoglalás csökkentése	Nem növekszik tovább a területfoglalás	
A természeti területek és a közlekedési útvonalak közelsége	A biodiverzitás és a természeti területek védelme	Nem csökken tovább a távolság a közlekedési utakhoz	
Zaj	Azon emberek számának csökkentése, akiknek az egészségét veszélyezteti és életminőségét csökkenti a közlekedés okozta zaj	50%-kal csökken a határérték feletti zajnak rendszeresen kitett emberek száma. A zajszint semmilyen lakott területen nem növekszik.	Még a határérték alatti zaj is zavarhatja a nyugalmat, károsíthatja az egészséget. Ezért minimális követelmény, hogy ahol lehet, csökkentsük határérték alá a zajszintet, és sehol ne engedjük meg a helyzet romlását.
Légszennyezés	Az EU-s légszennyezettségi határértékek és emissziós célok teljesítése 2010-re az egészségvédelem érdekében	További 30%-os csökkentés	Számos légszennyező anyag esetében a határérték nem az az érték, amely kizárja az egészségkárosítást és az ökológiai értékek károsodását. Ezért tovább kell csökkenteni a kibocsátást.
Üvegházhatású gázok kibocsátása	A kiotói vállalások teljesítése	60%-os csökkentés	Ld. az energia-felhasználás indoklását!
Hulladékképződés	A hulladék képződésének megelőzése, újrahasonosítás a lehető legnagyobb mértékben	A hulladékképződés 20%-os csökkentése, az újrahasonosítás és újrahasonosítás eléri a 95%-ot	E téren a legfontosabb teendő a hulladékképződés csökkentése, így a 20%-os csökkentés 2020-ig szerény célkitűzésnek tekintendő. A második legfontosabb teendő az újrahasonosítás, aminél viszont reálisan ki lehet tűzni a 95%-os mértéket.

A közlekedés mértéke

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Teherszállítás	A kapcsolat megszüntetése a gazdasági növekedés és az áruszállítás növekedése között	A GDP jóval magasabb a mai szintnél, miközben az áruszállítás (tonnakm) 30%-kal kisebb	Az EU célul tűzte ki, hogy a közlekedés ne növekedjen a GDP növekedésével. Ez egyúttal elősegíti egy hatékonyabban, korszerűbben, innovatívabban működő gazdaság kialakítását is. A személy- és áruszállítás megfelelő szervezésével, ösztönzésével a kitűzött célok elérhetőek.
Személyszállítás	A kapcsolat megszüntetése a gazdasági növekedés és a személyszállítás növekedése között	A GDP jóval magasabb a mai szintnél, miközben az személyszállítás (utaskm) 50%-kal kisebb	
Közlekedési balesetek száma	A közlekedésbiztonság növelése	A közlekedési balesetben meghaltak száma nulla, a sérültek száma a mainak 30%-a	

A területi tervezés és a megközelíthetőség

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Hozzáférés a közlekedéshez	A közlekedés lehetőségeinek biztosítása minden lakos számára	Kellemes és biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés minden településen; a tömegközlekedés megfelelő kínálata minden településen	A kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek javítására fordított támogatás többszörösen megtérül a pozitív externáliák révén. A tömegközlekedés legalább egy nagyságrenddel kedvezőbb a légszennyezés, zaj, területfoglalás, balesetek, anyagfelhasználás tekintetében, mint a személygépkocsi. A kompakt települések gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt előnyösebbek, mint a nagy területen szétszórt településszerkezet.
Az alapvető szolgáltatások elérésének lehetősége az egyes közlekedési módokkal	Az egyes régiók, piacok különböző közlekedési módokkal történő elérhetőségének biztosítása	Olyan településszerkezet, amely lehetővé teszi az elérhetőséget elsősorban a gyalogosok és kerékpárosok számára, valamint szükség szerint a tömegközlekedést használók részére	
Városi területhasználat és a közlekedés	Az alapvető szolgáltatások környezetbarát módon való elérhetőségének biztosítása	Ua.	

A közlekedési infrastruktúra fejlettsége

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
A közlekedési hálózat kapacitása	A meglévő infrastruktúra optimális használata és a megszüntetett vasút- és vízi útvonalak újraélesztése	A közúthálózat bővítésének megszüntetése, helyenként csökkentése, a megszüntetett vasútvonalak nagy részének helyreállítása	A jelenlegi közúthálózat Magyarországon elegendő, hogy megfeleljen a gazdaság és a társadalom fejlődésének hosszú távon is. Nem a mennyiséggel, hanem a minőséggel vannak gondok. A környezetkímélő közlekedési infrastruktúra viszont nemcsak felújításra, de számottevő fejlesztésre is szorul.
Beruházás a közlekedési infrastruktúrába	A beruházásoknál elsőbbség adása a környezetbarát közlekedési módok fejlesztésére	Abszolút elsőbbségben részesül a meglévő infrastruktúra működtetése, fenntartása, felújítása. Ennek betartásával, kizárólag a környezetkímélő infrastruktúra fejlesztése valósulhat meg	A meglévő infrastruktúra fenntartása és hatékony működtetése általában sokkal gazdaságosabb és környezetkímélőbb, mint az új beruházások.

A közlekedés költségei

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Külső költségek a közlekedésben	A közlekedés külső költségeinek becslése és csökkentése	A külső költségek minél pontosabb meghatározása és teljes beépítése az árakba	A közlekedés terén a jelenlegi támogatások rendkívüli mértékben torzítják a gazdasági-társadalmi folyamatokat és nagy mértékben súlyosbítják a környezet állapotát. A torz árak hibás döntésekhez vezetnek minden szinten. Ezért mielőbb és minél pontosabb ki kell mutatni a valódi költségeket, ezeket tudatosítani kell a társadalomban és a döntéshozókban, majd haldéktalanul be kell építeni az árakba.
Üzemanyag-árak és -adók	Tisztességes és hatékony árpolitika az egyes közlekedési módok esetén	Ua.	
A fajlagos közvetlen költségek alakulása	A közlekedés teljes költségének visszaszerzése a használatól	Ua.	
A közlekedési költség összetétele és az internalizálási politika fejlődése	A közlekedés teljes költségének visszaszerzése a használatól	Ua.	
Az árak közlekedési módok szerinti változása	Tisztességes és hatékony árpolitika a közlekedési módok között	Ua.	

A közlekedés hatékonysága

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
Az áruszállítás hatékonysága	Az áruszállítás hatékonyságának növelése	70%-os növekedés	Jelenleg rendkívül sok az össze-vissza szállítgatás a rossz szervezés és ösztönzés miatt. Csak Budapesten megfelelő szervezéssel akár 50%-kal lehetne csökkenteni az áruszállítást (tonnákmben mérve) anélkül, hogy a gazdasági emiatt visszaesne.
A közlekedési eszközök kihasználtsága	A kihasználtság növelése	200%-os növekedés	A rossz szervezés, alacsony hatékonyság és a járművek rossz állapota miatt a kihasználtság sokszor rendkívül alacsony.
Energiahatékonyság és CO ₂ kibocsátás	A fajlagos energiafelhasználás csökkentése	60%-os csökkentés	Indoklását ld. az első résznél.
A károsanyag-kibocsátási előírásoknak megfelelő járműállomány aránya	A legszigorúbb követelményeknek is megfelelő gépjárművek arányának növelése	50%-uk megfelel a legszigorúbb követelményeknek	A lakosság egészsége megköveteli a szigorú követelményeknek megfelelő járművek arányának jelentős növelését.
A gépjárműállomány mérete és szerkezete	A egyéni közlekedésre használt gépjárműállomány nagysága igen fontos tényező a közlekedési igényekben és az ezáltal okozott környezet-károsításban	A személygépkocsik számának 60%-os csökkenése	A jelenlegi személygépkocsi-állomány sem környezeti, sem gazdasági, sem társadalmi tekintetben nem fenntartható.
Légszennyező anyagok kibocsátása	A fajlagos emisszió csökkentése	Legalább 95%-os csökkenés (a CO ₂ -t kivéve)	A csökkentésre már jelenleg is megvannak a műszaki megoldások, tehát a feladat „csupán” ezek elterjesztése.
Tisztább, alternatív üzemanyagok	Áttérés a tisztább, megújuló üzemanyagokra	100% a jelenleginél jóval tisztább üzemanyagot használók aránya	A tisztább üzemanyagok előállítására részben már jelenleg is megvannak a műszaki megoldások, és további fejlődés várható, tehát a célkitűzés megvalósítható.

A környezeti és közlekedési irányítás összehangoltságának mértéke

Mutatók	Teendők	Célállapot 2020-ban	Indoklás
A környezetvédelmi értékelés megvalósítása a közlekedésben	Környezetvédelmi hatástanulmányok alkalmazása a közlekedéspolitikai döntések, tervek és programok alátámasztására	Minden programot, fejlesztést, intézkedést környezetvédelmi elemzés előz meg, és csak akkor engedélyezhető, ha eredményeként javul a környezet állapota	A hatásvizsgálatokat ma már jogszabályok is előírják. Az is nyilvánvaló, hogy a környezet állapotának további romlása nem engedhető meg.
Intézményi együttműködés a közlekedés és a környezetvédelem területén	Minisztériumi szinten az együttműködés erősítése a közlekedési, a környezetvédelmi és a területfejlesztési területeken	Minden döntés csak akkor valósítható meg, ha a környezetvédelmi minisztérium egyetért	Mivel az egészséges környezethez való jog alapjog, a környezetvédelmi minisztériumnak vétőjoga kell hogy legyen.
A környezetvédelmi és a közlekedési stratégia összehangolása	Integrált közlekedési stratégiák kialakítása és megvalósítása	A közlekedési stratégia a környezetvédelmi stratégia része	A környezet az egész, a közlekedés csak rész, így az utóbbit kell alárendelni az előbbinek.
Nemzeti közlekedési és környezetvédelmi monitoring rendszer	A nemzeti közlekedési stratégia fejlődésének és hatékonyságának nyomon követése	Naprakész, részletes és megbízható adatok előállítása és általános hozzáférhetőségének biztosítása	A megfelelő adatok nélkülözhetetlenek a helyes döntések meghozatalához.
A lakosság környezet-tudatossága és viselkedése	A lakosság környezet-tudatosságának növelése	A lakosság elfogadja, hogy a környezetbarát közlekedési módokat kell használni és eszerint is cselekszik	A lakosság felvilágosítása a leghatékonyabb (és leginkább költségkímélő) módszer a kedvező változások elérésére.

Az első két oszlop forrása az: Európai Környezetvédelmi Ügynökség (European Environment Agency): Transport – Indicator groups (http://themes.eea.eu.int/Sectors_and_activities/transport/indicators), a harmadik és negyedik oszlopot a Levegő Munkacsoport állította össze.

Budapest, 2005. május

Lukács András – Pál János