

A KÖZLEKEDÉSI OPERATÍV PROGRAM VÉGREHAJTÁSÁNAK TAPASZTALATAI KÖRNYEZETVÉDELMI SZEMPONTBÓL

Fleischer Tamás
Magyar Közlekedési Klub
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
tfleisch@vki.hu

Zöld és civil fejlesztések Közép-Magyarországon
Regionális környezetvédelmi konferencia
Budapest, 2009 június 22.

A KözOP végrehajtásának tapasztalatai környezetvédelmi szempontból

- ☞ Irányító Hatóság: adott a program, végre kell hajtani
- ☞ Monitoring Bizottság: + visszacsatolások az eredeti célokhoz, szándékokhoz
- ☞ Közlekedési előzmény programok
- ☞ Az UMFT készítése
- ☞ A KözOP kialakítása
- ☞ Végrehajtási tapasztalatok?

A jelenleg érvényes hazai közlekedéspolitikák

- ▣ Pillanatnyilag egyaránt érvényben van a Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015, az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében készült, annak operatív programját képező Közlekedési Operatív Program és ennek kétéves Akcióprogramjai, továbbá az ennek alátámasztására előállított Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (Zöld Könyv, Fehér Könyv, Alágazati Stratégiák).
- ▣ Bár ez nincs deklarálva, a felsorolt dokumentumok egymásnak (helyenként önmaguknak is) számos helyen ellentmondanak, gyakorlatilag semmire nem használhatóak érdemben.
- ▣ Ugyanakkor a KözOP alapján folyik 2007-2013 között mintegy kétezer milliárd+ forint közlekedésfejlesztésre rendelkezésre bocsátott uniós és ezt kiegészítő hazai forrás allokálása.


A Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015



http://www.gkm.hu/data/cms18631/k_zlpol_nyomt.pdf



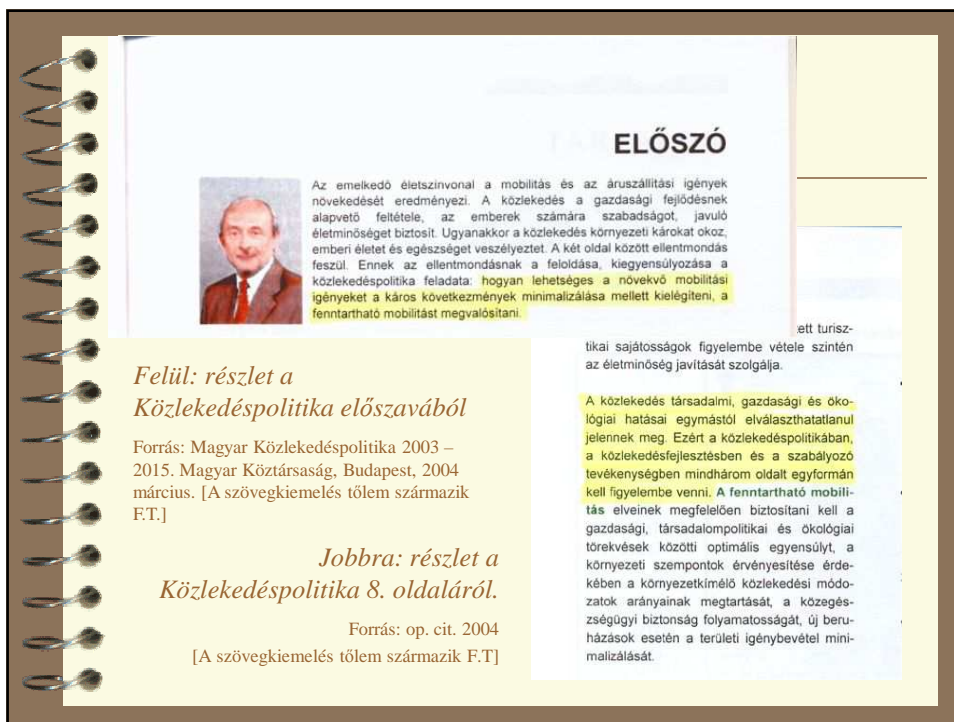
ELŐSZÓ




Az emelkedő életszínvonal a mobilitás és az áruszállítási igények növekedését eredményezi. A közlekedés a gazdasági fejlődésnek alapvető feltétele, az emberek számára szabadságot, javuló életminőséget biztosít. Ugyanakkor a közlekedés környezeti károkat okoz, emberi életet és egészséget veszélyeztet. A két oldal között ellentmondás feszül. Ennek az ellentmondásnak a feloldása, kiegyensúlyozása a közlekedéspolitika feladata: **hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani.**

*Felül: részlet a
Közlekedéspolitika előszavából*

Forrás: Magyar Közlekedéspolitika 2003 – 2015. Magyar Köztársaság, Budapest, 2004 március. [A szövegkiemelés tőlem származik F.T.]



ELŐSZÓ



Az emelkedő életszínvonal a mobilitás és az áruszállítási igények növekedését eredményezi. A közlekedés a gazdasági fejlődésnek alapvető feltétele, az emberek számára szabadságot, javuló életminőséget biztosít. Ugyanakkor a közlekedés környezeti károkat okoz, emberi életet és egészséget veszélyeztet. A két oldal között ellentmondás feszül. Ennek az ellentmondásnak a feloldása, kiegyensúlyozása a közlekedéspolitika feladata: **hogyan lehetséges a növekvő mobilitási igényeket a káros következmények minimalizálása mellett kielégíteni, a fenntartható mobilitást megvalósítani.**

*Felül: részlet a
Közlekedéspolitika előszavából*

Forrás: Magyar Közlekedéspolitika 2003 – 2015. Magyar Köztársaság, Budapest, 2004 március. [A szövegkiemelés tőlem származik F.T.]

*Jobbra: részlet a
Közlekedéspolitika 8. oldaláról.*

Forrás: op. cit. 2004
[A szövegkiemelés tőlem származik F.T.]

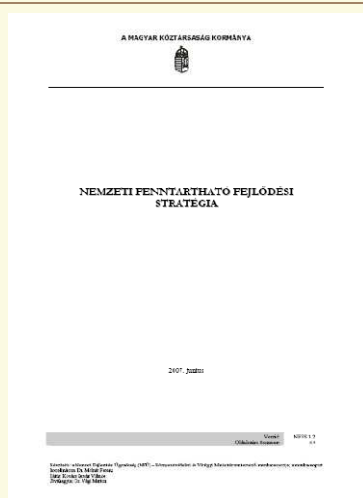
ett turisztikai sajátosságok figyelembe vétele szintén az életminőség javítását szolgálja.

A közlekedés társadalmi, gazdasági és ökológiai hatásai egymástól elválaszthatatlanul jelennek meg. Ezért a közlekedéspolitikában, a közlekedésfejlesztésben és a szabályozó tevékenységben mindhárom oldalt egyformán kell figyelembe venni. A fenntartható mobilitás elveinek megfelelően biztosítani kell a gazdasági, társadalompolitikai és ökológiai törekvések közötti optimális egyensúlyt, a környezeti szempontok érvényesítése érdekében a környezetkímélő közlekedési módokat arányainak megtartását, a közegészségügyi biztonság folyamatosságát, új beruházások esetén a területi igénybevétel minimalizálását.

A Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015

- ▣ A vizsgálat tanulságai:
- ▣ A közlekedéspolitika **céljai nem olvashatók ki világosan a dokumentumból**, megszővegezésük nem következetes, és különböző szintű célok keverednek a dokumentum különböző helyein.
- ▣ A közlekedéspolitika **dokumentum hierarchiája eltér** az egyes dokumentumrészekben közölt **célok hierarchájától**.
- ▣ A közlekedéspolitika és az abból következő dokumentumok elfogadási időrendje felborította a hierarchiának megfelelő sorrendet, az ágazat a **legjelentősebb alágazati programok külön kormányzati szintű elfogadtatásával kész helyzetet** produkált a közlekedéspolitika érdemi döntései számára.
- ▣ A közlekedéspolitika érdemi átdolgozását azonnal meg kellene indítani.

NEMZETI FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉS STRATÉGIA



„A Magyar Köztársaság Kormánya 2007. június 29-én elfogadta a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégiát és a hozzá kapcsolódó Tagállami jelentést az Európai Unió megújított fenntartható fejlődési stratégiájának végrehajtásáról.”

http://www.nfu.hu/download/1028/nemzeti_fenntarthato_fejlodesi_strategia.pdf

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV



Elérhetősége:

http://www.nfu.hu/download/1770/K%C3%96ZOP_070712_hu.pdf

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013

Foglalkoztatás és növekedés

http://www.nfu.hu/download/1770/K%C3%96ZOP_070712_hu.pdf

- ☐ „Magyarország történelmi esély előtt áll. 2007 és 2013 között **22,4 milliárd eurós uniós támogatásban részesül**, hogy felzárkózhasson a fejlett országokhoz.”
- ☐ ...kezdetben négy pillér... növekedés, foglalkoztatás, kohézió, fenntarthatóság

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

☞ Az átfogó célok

☞ 1. A foglalkoztatás bővítéséért teendő lépések:

- • a munkaerő-kínálat növelése: az egyén foglalkoztathatóságának javítása;
- • a munkaerő-kereslet bővítése: munkahelyteremtés;
- • a kereslet és a kínálat összhangját biztosító foglalkoztatási környezet kialakítása.

☞ 2. A tartós növekedés elősegítéséért teendő lépések:

- • a versenyképesség növelése;
- • a gazdaság bázisának a szélesítése;
- • az üzleti környezet fejlesztése, azon belül
 - o az elérhetőség javítása,
 - o a szabályozási környezet javítása, az állami szolgáltatások hatékonyságának növelése.

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

☞ A horizontális politikák

☞ A fejlesztési célok megvalósítása során kiemelt figyelmet kell fordítani **két általános szempont** érvényesülésére. Az ágazati és regionális programokat át kell hatnia:

- ☞ • a környezeti, a makrogazdasági és a társadalmi **fenntarthatóság elvének**, valamint
- ☞ • a **területi és társadalmi kohézió erősítésének** - beleértve a nők és férfiak egyenlőségének és a hátrányos helyzetűek esélyegyenlőségének és a megkülönböztetés tilalmának biztosítását.

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

☞ **Prioritások**

☞ A fenti célok eléréséhez hat területre összpontosítjuk a fejlesztési erőfeszítéseket. Ennek alapján prioritásaink a következők:

- ☞ 1. gazdaságfejlesztés,
- ☞ **2. közlekedésfejlesztés,**
- ☞ 3. társadalom megújulása,
- ☞ 4. környezeti és energetikai fejlesztés,
- ☞ 5. területfejlesztés,
- ☞ 6. államreform.

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

☞ **2. prioritás: A közlekedés fejlesztése**

- ☞ • **Az ország nemzetközi elérhetőségének javítása,** amelynek tervezett eszközei: (KözOP „az ország és a régióközpontok”)
- ☞ a TEN-T hálózat Magyarországon áthaladó elemeinek gyorsforgalmi úthálózati fejlesztése;
- ☞ a fő nemzetközi vasútvonalak korszerűsítése; a folyami infrastruktúra bővítése.
- ☞ • **A térségi elérhetőség javítása,** amelynek tervezett eszközei:
- ☞ A TEN gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésén túl szükséges a főúthálózat egyéb elemeinek fejlesztése; vasútfejlesztéssel harmonizáltan a közösségi közlekedés és az alternatív megoldások fejlesztése, regionális közlekedési szövetségek felállítása.

ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERV

- **Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése**, amelynek tervezett eszközei: a különböző közlekedési módok összekapcsolása, együttműködésének javítása (komodalitás) céljaival összhangban a vasúthálózat, kikötők, intermodális központok megközelíthetőségének javítása az odavezető vasúti, vízi és közúti kapcsolat fejlesztésével.
- **A városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése**, amelynek tervezett eszközei: az elővárosi vasútvonalak fejlesztése és összekapcsolása a helyi tömegközlekedéssel; kerékpárutak építése; forgalomcsillapítás a belvárosokban.
- Ezek a beavatkozások a Közlekedés operatív program, valamint a regionális operatív programok keretei között valósulhatnak meg.

KÖZOP – ÁGAZATI OPERATÍV PROGRAM



Elérhetősége:
http://www.nfu.hu/download/1770/K%C3%96ZOP_070712_hu.pdf

KÖZOP – ÁGAZATI OPERATÍV PROGRAM

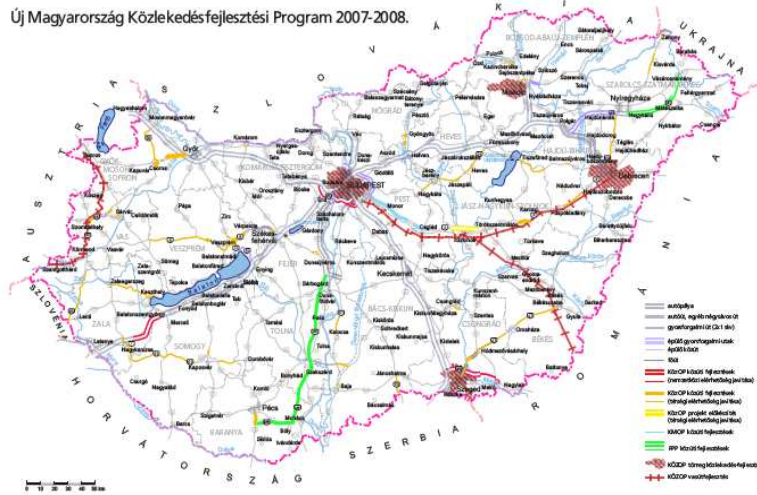
- ☞ (1) „A közlekedési fejlesztések átfogó célja az **elérhetőség javítása a globális és regionális versenyképesség növelése valamint a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítése érdekében.**”
- ☞ (2) „**A közösségi személyközlekedés fejlesztése**”
- ☞ Ad (1) átfogó célhoz az alábbi specifikus célokat határoztuk meg:
 - o Az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe, és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével
 - o A régiók belső és egymás közötti elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében
 - o A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
- ☞ Ad (2) o A közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztése

KÖZOP – ÁGAZATI OPERATÍV PROGRAM

- ☞ „...javítani kívánjuk a régiók alternatív megközelíthetőségét, a gazdasági, vállalkozói központok elérhetőségét azáltal, hogy lehetővé tesszük a különböző közlekedési módok összekapcsolódását.” (KÖZOP p. 12/112 in: Elérhetőség, mint átfogó cél.)
- ☞ „**A térségi elérhetőség javítása**, amelynek tervezett eszközei: A TEN gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésén túl szükséges a főúthálózat egyéb elemeinek fejlesztése; vasútfejlesztéssel harmonizáltan a közösségi közlekedés és az alternatív megoldások fejlesztése, regionális közlekedési szövetségek felállítása.” (ÚMFT p.6.)
- ☞ „A közforgalmú közlekedés térvesztésének megállításához, a közösségi közlekedéssel történő utazási idők csökkentéséhez és a jobb szolgáltatási színvonal eléréséhez elengedhetetlen a közlekedési ágazatok (közút, vasút, egyéb) kínálatának összehangolása regionális/térségi szinten, ami a gazdaságos üzemeltetést és fenntarthatóságot is elősegíti.” (KÖZOP p. 66/112 in Térségi elérhetőség javítása)

KÖZOP Akcióterv 2007-08

Új Magyarország Közlekedésfejlesztési Program 2007-2008.



Forrás GKM http://www.gkm.hu/data/cms1383104/kozop_minden.pdf

EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA



Elérhetősége (2007 július):
http://195.228.157.155/data/cms1393023/ekfs_0907.pdf – de csak regisztrálás után

EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA



Miért kellett elkészíteni?

Mert az EB kérte a KözOP projektjei mögött lévő átfogó stratégiát.

KHEM honlap: „Az elmúlt időszakban erőteljes igény és érdeklődés mutatkozott egy elemeiben összefüggő, tartalmában átfogóan kidolgozott, hosszabb időtávra készülő és minden lényeges közlekedési feladathoz iránymutatással szolgáló közlekedésfejlesztési stratégia iránt.” (2007. szept. 10.)

Elérhetősége (2007 július):

http://195.228.157.155/data/cms1393023/ekfs_0907.pdf – de csak regisztrálás után

EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

- EKFS Zöld (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. I. Zöld Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 83 p. [dátum, verziószám, kolofon nélkül]
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html>
(2007. szeptember 10-én honlapra téve, azóta időnként módosítva)
http://www.khem.gov.hu/data/cms1460999/ekfs_0907.pdf
- EKFS Fehér (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. Fehér Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 100 p. [dátum, verziószám, kolofon nélkül]
http://www.khem.gov.hu/data/cms1461000/EKFS_feh_r_k_nyv_1217_vegleges_0901.pdf
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1461000/EKFS.pdf> (Letöltve 2008. január 28. Honlapra kerülésének időpontja bizonytalan)
- Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia célkitűzéseit megvalósító alágazati fejlesztések 119 p. (2008. július 2.)
http://www.khem.gov.hu/data/cms1791750/EKFS_alagazatok.pdf
- Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia célkitűzéseit megvalósító alágazati stratégiák 127 p. (2008. július 2.)
http://www.khem.gov.hu/data/cms1919520/EKFS_Al_gazati_HU_0911.pdf

EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

0. Horizontálisan ható tényezők a közlekedésben

- 0.1. Közlekedésbiztonsági helyzet.
- 0.2. A környezet terhelhetősége
- 0.3. A közlekedés energiafelhasználásának alakulása
- 0.4. Intelligens technológiák, a telematika alkalmazása
- 0.5. Hazai intézményi környezet

1. A személyközlekedés fejlesztésének stratégiája

2. Az áruszállítás fejlesztésének stratégiája

3. A közlekedési infrastruktúrafejlesztés stratégiája

- 3.1. Helyzetelemzés
- 3.2. SWOT elemzés
- 3.3. A SWOT elemzésből levezethető kulcsterületek
- 3.4. A fejlesztés kihívásai és a megvalósítás eszközei.

EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA

- ▣ A GKM által meglehetősen kapkodva megjelentetett, tartalmában óvatoskodó, (az ÚMFT-hez, KözOP-hoz igazodni próbáló), egyelőre társadalmi szinten kitárgyalatlan, hatályában és státuszában tisztázatlan Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia már jelen formájában is több helyen felülírja a KözOP friss hétéves fejlesztési programjának egyes szervező elveit, és ebből következően esetenként megkérdőjelezi annak tartalmát is.

A jelenleg érvényes hazai közlekedéspolitikák

- ▣ Pillanatnyilag egyaránt érvényben van a Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015, az Új Magyarország Fejlesztési Terv keretében készült, annak operatív programját képező Közlekedési Operatív Program és ennek kétéves Akcióprogramjai, továbbá az ennek alátámasztására előállított Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (Zöld Könyv, Fehér Könyv, Alágazati Stratégiák).
- ▣ Bár ez nincs deklarálva, a felsorolt dokumentumok egymásnak (helyenként önmaguknak is) számos helyen ellentmondanak, gyakorlatilag semmire nem használhatóak érdemben.
- ▣ Ugyanakkor a KözOP alapján folyik 2007-2013 között mintegy kétezer milliárd forint közlekedésfejlesztésre rendelkezésre bocsátott uniós és ezt kiegészítő hazai forrás allokálása.
- ▣ Kétségtelen, hogy például a helyzetelemzéseket illetően ezekre a viszonylag friss dokumentumokra jól lehet támaszkodni.

A KÖZLEKEDÉSI OPERATÍV PROGRAM VÉGREHAJTÁSÁNAK TAPASZTALATAI KÖRNYEZETVÉDELMI SZEMPONTBÓL

Fleischer Tamás
Magyar Közlekedési Klub
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
tfleisch@vki.hu

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !

Zöld és civil fejlesztések Közép-Magyarországon
Regionális környezetvédelmi konferencia
Budapest, 2009 június 22.