

(a korábbi 1 és 2 jelzetű anyagok összevonása)

## A STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA CÉLRENDSZERÉNEK ELEMZÉSE <sup>1</sup>

Fleischer Tamás

### BEVEZETÉS

Ideális körülményeket feltételezve, a stratégiai környezeti vizsgálatnak (SKV) időben párhuzamosan kellene készülnie a közlekedéspolitika szakmai háttéranyagával, és így visszahatnia az ott megfogalmazódó megállapításokra, azok strukturálására. Jelen esetben ugyanezt az elemzést utólag végezzük el.

Áttekintjük a közlekedéspolitika tervezési környezeteként kezelhető, az utóbbi évek során készített, a közlekedés rendszerét érintő jelentősebb dokumentumok célrendszerét, és megállapításokat teszünk a közlekedéspolitika fő céljainak ezekhez a célokhoz képesti, vagyis a közlekedéspolitika szempontjából külső konzisztenciájára. Ezután elemezzük a szakmai háttérdokumentumként megjelent közlekedéspolitika célrendszerét annak belső konzisztenciája szempontjából. A közlekedéspolitikával együtt készülő SKV esetében ezekre a célokra készült volna az elemzés (vagy az SKV javaslatai alapján esetleg időközben módosított célokra.) Tekintettel azonban arra, hogy időközben nem csak a szakmai dokumentum készült el, de azt az országgyűlés

---

<sup>1</sup> Munkarész a BMGE Környezetgazdaságtani Tanszéke által koordinált „A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció stratégiai környezeti vizsgálata” című GKM megrendelésére készített tanulmányhoz (témafelelős dr. Kósi Kálmán). Az elemzés alapjául a 2004. márciusában az országgyűlés által elfogadott közlekedéspolitika háttéranyaga, majd annak a Határozatban módosított szövege szolgált.

határozattal el is fogadta, a célrendszer elemzését kiterjesztettük a Határozat szerint módosított célokra is.

Az elemzést követően a célokat strukturáltuk, és külön-külön az általános térsadalompolitikai célokra, illetve a közlekedési vonatkozású célokra vonatkozóan alkalmaztuk a módszertani fejezetben bemutatott eljárást.

## **A KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁVAL PÁRHUZAMOSAN KÉSZÍTETT DOKUMENTUMOK CÉLRENDSZERE**

### **A Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT) és a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) célrendszere**

Az NFT felsőbb szinteken egyértelműen és követhetően hierarchiába rendezett célokat határoz meg. A legmagasabb szinten lévő cél

*a hosszú távú cél, az életminőség javítása.*

Ez alá sorolt

*általános cél (nevezhetnénk aktuális célnak, a hosszú távú cél fő aktuális eszközeként) az EU átlagához viszonyított jövedelmi különbségek mérséklése.*

Az általános célokat *három specifikus cél* közvetíti tovább: ezek

**a versenyképesebb gazdaság;**

**a humán erőforrások jobb kihasználása;** és a

**jobb minőségű környezet, kiegyensúlyozottabb regionális fejlődés.**

Az is mondhatjuk, hogy a három specifikus cél a fenntartható fejlődés fő tartópilléreit, a gazdaságot, a társadalmat és a környezetet nevesíti, utóbbin belül (nem teljesen logikusan) jelölve meg külön a kiegyensúlyozottabb regionális fejlődést, ami valójában gazdasági és társadalmi dimenziókat lop vissza a környezeti és térbeli szempontok mellé. Hogy a térségi dimenzió külön is állhatott volna, azt mi sem bizonyítja jobban, mint hogy a következő szinten éppen ez történik: a környezeti és a regionális dimenzió elválik egymástól.

A specifikus célok szintjét ugyanis *négy beavatkozási prioritás* követi<sup>2</sup>. Ezek

**a termelőszektorok versenyképességének javítása,**

---

<sup>2</sup> Senkit ne tévesszen meg, ha az NFT 137. oldali diagramján öt prioritást lát, az elemzéskor a 146. oldal Prioritások fejezetére támaszkodtunk.

**a foglalkoztatás növelése és az emberi erőforrások fejlesztése,  
a jobb infrastruktúra, tisztább környezet biztosítása, és  
a regionális és helyi potenciál erősítése**

(Eszköz, és nem cél szinten kellene említeni a nagyon erőltetetten ide kapcsolt, az NFT-n belül is elkülönítve bemutatott *technikai segélynyújtás* program-pontot, amit formailag ugyancsak prioritásként kellett megjeleníteni.)

A prioritások tehát alig kibővítve megismétlik a specifikus célokat, ezzel tulajdonképpen fölöslegessé teszik a két külön cél-szint fenntartását, de ennél nagyobb zavart nem okoznak.

A világos célrendszert a következő szint bontja meg, amikor is az NFT a kialakított operatív programjait erőltetett módon egy-egy prioritás alá akarja rendelni. A továbbiakban ugyanis ezáltal egy torz célrendszerre épülnének az Operatív Programok, amennyiben a GVOP-t és az AVOP-t a versenyképesség javítása, a HOP-ot a humán erőforrások fejlesztése, a ROP-ot a regionális és helyi potenciál erősítése prioritás mentén kellene felépíteni, a KIOP-ot pedig a jobb infrastruktúra, tisztább környezet biztosítását előíró cél mentén. A egyes OP-ok tárgyalása során viszont teljesen világosan látszik, hogy az OP-ok a saját tematikájuk szerint, de minden esetben a négy prioritás együttesére kell, hogy épüljenek, vagyis a KIOP esetében is egyaránt elősegítve a termelő szektorok versenyképességének a javítását, a foglalkoztatás növelését és az emberi erőforrások fejlesztését, a regionális és helyi potenciál fejlesztését is, a jobb infrastruktúra, tisztább környezet biztosítása mellett. Éppen az a fenntarthatóságot deklaráló program lényege, hogy valamennyi fejlesztési célkitűzés esetén figyelemmel kell lenni a gazdasági, társadalmi, környezeti és térségi pillérek mindegyikére!

Maga a KIOP már általános bevezetésében áthágja a számára előírt kötöttséget, amikor kijelenti (6. old): „A KIOP-hoz legszorosabban kapcsolódó NFT specifikus célok: a gazdasági versenyképesség növelése (1.cél) [és] a környezetvédelem javulása és egy kiegyensúlyozottabb regionális fejlődés (3.cél)”. Ezzel a KIOP máris három prioritáshoz (gazdasági, környezeti és térségi) visszakötötte magát; de a társadalmi cél sem marad ki, mert ugyanezen az oldalon visszautalás történik az emberi életminőség javítására is. Ugyancsak tartalmazza a KIOP a Nemzeti Közlekedéspolitika ismertetését és annak stratégiai főirányait, ahol ugyancsak megjelennek a környezet mellett az életminőség, egészség, területfejlesztés, hatékonyság, szerves integrálódás hívószavak is, utalva egy átfogó, integrált közlekedési szemlélet igényére.

A KIOP saját közlekedési stratégiája két „KIOP közlekedési infrastruktúra fejlesztés prioritás specifikus célkitűzést” határoz meg, ezek a következők:

- (1) **a fenntartható fejlődés elveinek alkalmazása** és a környezetvédelmi szempontok szem előtt tartása a közlekedési infrastruktúra fejlesztése során, és
- (2) **az infrastrukturális feltételek regionális egyenlőtlenségeinek csökkentése** a régiók és a települések könnyebb elérhetőségének érdekében.

Az első célkitűzés a fenntartható fejlődés hangsúlyozásával tulajdonképpen a gazdaság-társadalom-környezet együttesére utal, (valójában itt főleg is volt a környezet külön említése); a második célkitűzés pedig a térségi egyenlőtlenség csökkentését emeli ki.

A célkitűzések alapján a KIOP három *beavatkozási területet* jelöl meg:

- „(1) Elkerülő és tehermentesítő utak építése a környezet terhelésének csökkentésére, valamint annak az érdekében, hogy a tranzitforgalom ne terhelje a település belső forgalmát,
- (2) A sugaras hálózati rendszer oldása érdekében gyorsforgalmi és összekötő utak fejlesztése,
- (3) regionális szerepkört betöltő, az interregionális kapcsolatok bővítésére lehetőséget adó repülőterek igény szerinti bővítése.”

A KIOP végül utal arra, hogy az operatív program érvényességi területén túlmenően, külön veszi számításba a Kohéziós Alap forrásait, ami a jelentősebb tengelyek, a helsinki folyosók megvalósulásában nyújthat segítséget (közúti, vasúti és víziút fejlesztések). Más szóval azt mondhatjuk, hogy a KIOP nem a közlekedés kapcsán kitűzendő célok teljességére, hanem egy ezen belül elhatárolt tartományra tekint kompetensnek saját feladatmegfogalmazásait – nem történik azonban említés arról, hogy milyen stratégiai szinten kerül összehangolásra és arányosításra a KIOP-ban és például a Kohéziós Alap Keretstratégiában eltervezett közlekedési feladatok összessége.

### **A Kohéziós Alap Keretstratégia (KAK) célrendszere<sup>3</sup>**

A KAK közlekedési ágazatot érintő stratégiai keretdokumentum azzal a céllal készült, hogy ismertesse a Kohéziós Alapból származó támogatások magyarországi felhasználásának stratégiáját és a projektek kiválasztásának kritériumait.

---

<sup>3</sup> Kohéziós Alap Keretstratégia Közlekedés 2004. és 2006. közötti tervezési időszakra, Magyarország. Budapest 2003. április.

A KAK utal az Európai Unió „Ideje határozni” címet viselő közlekedéspolitikájára (COM (2001) 0370, 2001 szept. 12.) kiemelve, hogy a dokumentum olyan politikát céloz meg, „mely garantálja a szabad és tisztességes versenyt, valamint a fenntartható fejlődést azáltal, hogy az egész kontinensen a környezetbarát közlekedési módokat helyezi előtérbe.” A KAK a kontinens számára Magyarországot elsősorban, mint fekvésénél fogva tranzit-vonulási területet, átjáróházat jeleníti meg, és jellemzésünkre első helyen az országot keresztező pán-európai folyosókat sorolja fel. A további súlypontokat a derogációs időszak kihasználása, a hazai közlekedéspolitika összességével való összhang, és a fenntartható fejlődés elveinek hazai interpretálása képezi. Mindezzel kapcsolatban a dokumentum lényegében ismerteti az (akkor még elfogadás előtt álló) közlekedéspolitika érvelését, rámutatva, hogy a forgalom csökkentésének, illetve a közút előretörése fékezésének programját Magyarországra vonatkozóan a dokumentum nem tekinti reálisnak.

Stratégiai célok címen a KAK idézi a közlekedéspolitika stratégiai célkitűzéseit, abban a formában, ahol a stratégiai főirányokhoz közvetlenül egyes közlekedési intézkedéseket, akciókat társít a közlekedéspolitika. Ezután idézi a Nemzeti Fejlesztési Terv célkitűzéseit, némileg egyoldalú értelmezéssel, amennyiben a közlekedés tenni-valóit egyoldalúan a nemzetgazdaság versenyképességének fokozása, illetve a közlekedési infrastruktúra fejlesztése célokból vezeti le. (Itt csak visszautalunk arra, hogy a NFT saját séma-rajza az infrastruktúrafejlesztést szintén egyoldalúan, de a 'Jobb infrastruktúra, tisztább környezet biztosítása' célkitűzéshez kapcsolja; az egyoldalúságot ott is bíráltuk). Ugyanakkor a KIOP és a ROP szintjére utalva a KAK négy célkitűzést idéz: *a régiókhöz való hozzáférés javítását* [itt nyilván az elérhetőségről van szó FT], *a közlekedésből eredő szennyeződés csökkentését, a környezetbarát közlekedési módok elősegítését és a régiók közötti együttműködés fokozását*. A célkitűzések tartalmával nem vitatva, érdekes, hogy ugyanabból az NFT KIOP dokumentumban mennyire más célkitűzés-megfogalmazásokat talált saját fentebbi ismertetőnk, illetve a célkitűzéseket ismertető KAK.

A közlekedéspolitika és a Nemzeti Fejlesztési Terv célkitűzéseit mérlegre téve végül is a Kohéziós Alap Keretstratégia saját 2004-2006 időszakára vonatkozóan négy prioritást fogalmaz meg. Ezek:

- (1) **a TEN/TINA hálózat befejezése Magyarországon** [ha ez kiépítést akar jelenteni, akkor a 2006-os határidő nem csak irreális, de ellentétben van minden tervezettel és ütemezéssel is];
- (2) **az elmaradott térségek elérhetőségének javítása;**
- (3) **a lakosság közlekedéshez kapcsolódó egészségügyi és biztonsági kockázatainak felszámolásához hozzájáruló intézkedések;**
- (4) **az intermodális közlekedés fejlesztési feltételeinek javítása.**

Ezután a KAK ágazonként ismerteti a célkitűzéseket. A felsorolt intézkedések a vasút esetében az (1) prioritáshoz kapcsolódnak, (ha idetartozónak tekintjük a Schengeni határok kialakítását is) illetve másról, szervezeti átalakításról beszélnek. Közút esetében is dominál az (1)-es cél (különösen, ha ide számítjuk a teherbírásnövelést is) és megjelenik a (3)-as (elkerülő utak a biztonság és a környezet érdekében). A repülés célkitűzései szinte kizárólag az (1) célra irányulnak (bár a repülésirányítás természetesen biztonsági (3)-as célnak is könyvelhető), és utalás történik a (4)-es intermodális célra is. A vízi közlekedés részben környezeti szempontokkal érvel és szennyezéscsökkentő célokra irányul (ami nem szerepel a KAK kiemelt céljai között) de döntően az (1)-es prioritású víziút kialakítását célozza. Ha a Balaton kiemelésétől eltekintünk, akkor egy bekezdés erejéig egyedül itt megjelenik az elmaradott térségek felzárkóztatása, mint célkitűzés (vízi utak a Balatonon és az ország keleti felének regionális fejlesztésére). Végül a kombinált szállítás fejezet értelemszerűen elsősorban a (4)-es célhoz, közvetve még a (2)-höz kapcsolódna, ha megint eltekintünk a fővárosba koncentrálódó logisztikai kapacitásoktól, és ezt elősegítő ütemezéstől.

Összességében tehát a Kohéziós Alap Keretstratégia célrendszerének levezetése a Közlekedéspolitikára és a Nemzeti Fejlesztési Tervre támaszkodik; majd ezzel nem ellentétben kijelöl négy prioritást a maga számára. Ezt követően a lebontott ágazati prioritások aránytalan mértékben a kiválasztott első célkitűzésre irányulnak, kisebb arányban a negyedikre, és csak esetlegesen érintik a második és a harmadik célkitűzést, annyira, amennyire egyébként más, a prioritások között nem szereplő további célokat is érintenek. Az aránytalanság még szembeűnőbb, ha a közlekedési ágazat számára kiválasztott projekteket és azok költségeit is szemügyre vesszük. Itt tehát a fő inkonzisztencia nem a KAK és a Közlekedéspolitika célrendszere között merül fel, hanem a KAK saját célrendszere és az attól nagy mértékben függetlenül kijelölt projektek között.

### **Az Európai Unió Közlekedéspolitikájának célkitűzései**

Az EU 2010-ig terjedő időre szóló közlekedéspolitikája Ideje határozni (Time to Decide) címmel 2001 szeptemberében jelent meg. A White Papernek is nevezett dokumentum hatvan bevezetendő intézkedést fogalmaz meg, ezeket strukturálják a megelőző szakpolitikai irányelvek (policy guidelines).

A dokumentum helyzetértékelése szerint a torlódások és a környezeti kibocsátások növekedése, a biztonsági szempontok figyelembevétele és a korábbi intézkedések kudarcai alapján elkerülhetetlen az irányváltás („ideje határozni”) a fenntartható fejlődés elveinek a közlekedésbe történő integrációja irányában.

*A fő cél a továbbra is kívánatosnak tekintett gazdasági növekedés üteméről leválasztani a közlekedés növekedését. Ehhez*

- (1) mobilitást visszafogó és*
- (2) az alágazatok közötti arányokat átrendező beavatkozásokra van szükség, ami ugyanakkor*
- (3) nem jelenti a fejlesztések leállítását.*

A kitűzött célok szolgálatába állítandó hatvan intézkedés ennek megfelelően kombinálja a (1) piaci/tarifális (gazdasági) ösztönzőket, a (2) nem-közúti alágazatok revitalizációját és a (3) célzott fejlesztési beavatkozásokat.

A hatvan intézkedés az alábbi súlypontok köré épül:

- (1) változtatni kell a közlekedési ágazatok között kialakult arányokon,*
- (2) meg kell szüntetni a torlódásokat, szűk keresztmetszeteket,*
- (3) a felhasználót kell a közlekedéspolitika középpontjába állítani, és*
- (4) kezelni kell a közlekedés globalizálódását.*

Anélkül, hogy közvetlen mintának tekintenénk a White Paper célrendszerét a hazai viszonyokra (hiszen fegyelembé kell venni, hogy az európai dokumentum döntően az országok fölötti szintre koncentrál, nem helyettesíti az egyes országok saját közlekedéspolitikáját) rá kell mutatni néhány tanulságra. Az egyik ezek közül a szembenézés az előzményekkel. A dokumentum áttekinti az 1992-es korábbi Közös Közlekedéspolitika céljait és elszámol a felemás következményekkel. (A kitűzött fő célt, a közlekedési piacok összenyitását (a vasút kivételével) általában elérték, ugyanakkor a következmények közé tartozik a nyomott árstruktúra és a közút irányába tolódó igények.)

A másik fontos tanulság, hogy a kitűzött célokat a dokumentum következetesen végigviszi a White Paper egészén. A közlekedéspolitika komplex közlekedési koncepciót alkot, nem szakad szét alágazati érdekekre akkor sem, amikor az egyes célok nyomán a feladatok között természetesen zömében alágazati tennivalók jelennek meg.

## **A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA (2003–2015) CÉLRENDSZERE**

A 2003-ban elfogadott Magyar Közlekedéspolitika, mint szakmai dokumentum három nagyobb egységre tagolódik: *A közlekedéspolitikára, a közlekedésfejlesztés programjára és a függelékben szereplő 2006-ig szóló alágazati prioritásokra és stratégiára.*

Ebből a tagolásból logikusan következne, hogy a *közlekedéspolitika* foglalkozik az átfogó célkitűzésekkel, amelyek a közlekedési ágazatot integrálják a gazdaság és a társadalom egészébe, és kijelöli a stratégiai főirányokat; a *közlekedésfejlesztés programja* a főirányokat tovább bontva közlekedési intézkedéseket kapcsol a célkitűzésekhez, és a *2006-ig szóló alágazati prioritások és stratégia* a program intézkedéseiből jelöli ki a megjelölt időszak tennivalóit.

Ha a felépítés ennek megfelelne, akkor a célok konzisztenciájának a vizsgálata arra szorítkozna, hogy ellenőrzi, hogy a kijelölt főirányoknak megfelelnek-e a program intézkedései.

Első feladatunknak azt tekintettük, hogy azonosítsuk a dokumentumban megjelenő célokat.

### **Az Előszóban megjelenő célok: a közlekedéspolitika feladata**

..., „A közlekedés a gazdasági fejlődésnek alapvető feltétele [... ...] Ugyanakkor a közlekedés közlekedési károkat okoz [... ...] 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.**”

Ez a mondat negyedik éve szerepel a közlekedéspolitika felülvizsgálatának különböző változatai bevezetéseként és minden alkalommal széleskörű szakmai kritikát kapott. A megfogalmazás teljesen ellentmond a fenntartható fejlődés alapelveinek, amennyiben nem a fenntarthatóság három pillérének (a gazdaság, a társadalom és a környezet) egységben történő figyelembevételéből indul ki, hanem önkényes prioritást határoz meg közöttük: a növekvő mobilitási igényeket kielégítendőnek tekinti, ezen belül minimalizálva a káros következményeket. (Egyben ezzel hibásan úgy definiál egy „fenntartható mobilitás” fogalmat, mintha a fogalomban a *fenntartható* a változatlan mobilitás fogalomnak a jelzője lenne.)

A hazai konzultációkon túlmenően időközben megjelent az Európai Unió 2001-es közlekedéspolitikája, amely egyértelműen fő célkitűzésének tekinti mobilitás csökkentésének az elérését, amivel az idézett mondat teljes ellentmondásban van, – anélkül, hogy ennek okaira a legcsekélyebb mértékben felhívna a figyelmet. (Sőt, a *Közlekedéspolitika 1. oldala* majd aláhúzza: „...a közlekedéssel foglalkozó átfogó stratégiák, politikák kidolgozásának [... ...] illeszkedniük kell mind a hazai mind a nemzetközi fejlődés általános trendjéhez.”)

De még továbbmenőleg, maga a vizsgált dokumentum, a Magyar Közlekedéspolitika is tartalmazza a mondatnak egy helyesen megfogalmazott változatát, *A közlekedésfejlesztés programja* részben (15.old.): „**A közlekedéspolitika a mindenkori kormány kezében az összhang megteremtésének eszköze a társadalom és gazda-**



**ság alapvető mobilitási igényei és az ökológiai követelmények között, a két fontos érték bármelyikének sérelme nélkül.”** Teljesen érthetetlen, hogy, ha az egész bekezdést értő kezek átírták, akkor a szakmailag hibás (és politikailag ostoba) korábbi változatot miért kellett benneahagyni az anyagban, ráadásul még kiemelni és a miniszter szájába adni.<sup>4</sup>

Némileg előrebocsátva a konklúziókat, *A közlekedésfejlesztés programja* cím alatt tulajdonképpen újrakezdődik a közlekedéspolitika megalapozása, és a SKV számára egy vitaképes anyag (policy és program) bontakozik ki. Ennek alapulvételével a korábban született, sok tekintetben elavult *Közlekedéspolitika* fejezetet célszerű lett volna alaposan átdolgozni, mert jelenleg elhelyezkedése, súlya miatt hitelteleníti a dokumentum jó megfogalmazásait is.

Az előrebocsátott megállapítás ellenére természetesen nem ugorhatjuk át a dokumentum I. részét, hanem a célkitűzésekre vonatkozó megállapításokat A Magyar Közlekedéspolitika valamennyi fejezetben elemezzük.

### **A Közlekedéspolitika fejezet célrendszere**

A Közlekedéspolitika 1. oldala leszögezi: a fő prioritások, amelyet a dokumentum alágazonként tárgyal:

- **a hiányzó infrastruktúra kiépítése,**
- **az EU közlekedésben alkalmazott szabályozásának követése** (sarokpontjai a vasúti reform, a személyszállítási közszolgáltatás és a szabályozott verseny),
- **környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése.**

E prioritásokhoz a közlekedéspolitika „üzemi-forgalmi prioritásokat rendel”:

- **személyforgalomban a tömegközlekedés preferálása az egyéni közlekedéssel szemben, a kerékpárforgalom ösztönzése és a gyalogos közlekedés biztonságának és kényelmének növelése,**
- **teherforgalomban a vasúti és vízi szállítás, valamint a kombinált fuvarozás ösztönzése.**

Nem teljesen világos, hogy a jogi szabályozás miért tekinthető inkább általános érvényű közlekedéspolitikai prioritásnak, mint a tömegközlekedés preferálása vagy a vasúti és vízi szállítás és a kombinált fuvarozás ösztönzése; utóbbi miatt lenne „üze-

---

<sup>4</sup> Ezen túlmenően, a 8. oldalon a Közlekedéspolitika fejezet is tartalmaz egy árnyaltabb megfogalmazást: „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.

meltetési forgalmi” prioritás. Az EU közlekedéspolitikájának például kiemelt szakpolitikai irányelvét képezi a közút alternatíváját képező alágazatok revitalizációja, és szó sincs arról, hogy ez üzemeltetési-forgalmi kérdés lenne; de a tömegközlekedés preferálása is jogi, politikai, gazdasági, szociális, térségi, hálózati kérdés is, amellett, hogy forgalmi-üzemeltetési kérdés is.

A *Makrogazdasági környezet* alpontban újabb, célkitűzéseket érintő megfogalmazást olvashatunk: „A közlekedéspolitika feladata a tartós gazdasági növekedés elősegítése, az életminőség javítása a környezet szempontjából fenntartható mobilitás biztosításával.”

Bár nem célmeghatározás, de egyoldalú megközelítésről árulkodik ugyanitt az alábbi bekezdés: „A gazdasági környezetben végbemenő mindennemű változás következményekkel jár a közlekedésben. Ezen kapcsolat határozza meg a gazdasági- és közlekedéspolitika összehangolásának lehetőségeit. A gazdasági előrejelzések és a társadalomban várható változások figyelembevételével lehet előre jelezni a szükséges fejlesztéseket, a végrehajtandó szervezeti és egyéb átalakításokat, intézkedéseket a közlekedés területén.” Ahogy az Előszóban szereplő „növekvő mobilitási igények kielégítése” megfogalmazást fentebb elemezve egyoldalúnak és szakmailag hibásnak találtuk, ugyanúgy ’a gazdaság és a társadalom egyoldalúan hat a közlekedési igényekre’ felfogás is túlhaladott. Az elérendő társadalmi-gazdasági [és környezeti, térségi] célokkal összhangban lehet meghatározni a közlekedéspolitikai célokat – ez igaz, de ez nem azonos azzal, amiről az idézett mondat szól. Amikor Londonban proaktív módon zsúfoltsági adót vezet be a polgármester, akkor éppen a gazdasági és társadalmi előrejelzések ellenében cselekszik, de társadalmi és a gazdasági célok érdekében.

#### *Célok, stratégiai főirányok*

„I.2.1. A közlekedéspolitika kiemelt céljai” Ebben az alpontban – még mielőtt a közlekedéspolitika stratégiai főirányaira a következő alpont áttérne – váratlanul és meglepetésszerűen különböző elvontságú és megfogalmazású célok bukkannak fel.

(p.6) „A magyar közlekedéspolitika célja gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet kevésbé terhelő közlekedés megteremtése.”

(p.8) „A közlekedéspolitika fokozatos végrehajtásával 2015-ig megvalósul Magyarország geopolitikai helyzetének kihasználásához és az ország versenyképességének megőrzéséhez szükséges közlekedési rendszer, amelynek a célok megvalósulását szolgáló következő elemei kiemelt jelentőségűek:” [alább kissé rövidítve]

Általános közlekedéspolitikai elemek, melyek megvalósítása elsődleges és összhangban áll az EU közlekedéspolitika prioritásával:

- a közlekedésbiztonság javítása,
- a környezetszennyezés csökkentése,
- a közlekedési tarifák, díjak EU-konform rendszere,
- a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülményeik korszerűsítése.

Kiemelten kezelt fejlesztések a 2006-ig terjedő szakaszban:

- az országot É-D-i és K-Ny-i irányban átszelő, a fővárosközpontúságot oldó gyorsforgalmi hálózat időarányos kiépítése,
- M0 időarányos kiépítése és Bp-észak, Szekszárd, Dunaújváros Duna-hidak megépítése a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás csökkentésére,
- az európai normáknak megfelelő vasúti törzshálózat fejlesztése,
- Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér bővítése és fővárosi gyorsvasúti kapcsolata
- korszerű helyi és helyközi közforgalmú személyközlekedés

2015-ig prioritást élvező további fejlesztések

- logisztikai szolgáltató központok hálózata és kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése,
- megfelelő víziút és közforgalmú kikötők fejlesztése,
- regionális repülőterek fejlesztése,
- légtérbiztonság és forgalomirányítás javítása,
- korszerű járműpark megteremtése [légi? nem derül ki]
- intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása.

Lehetne azon morfondírozni, honnan csöppenhetek pont ide és pont ezek az intézkedések. Mindenesetre megállapítható, hogy a közlekedéspolitika *stratégiai főirányait megelőző* megjelenésük a dokumentumban tökéletesen indokolhatatlan, és csak arról árulkodik, hogy fel sem merült a szerkesztésnél, hogy *legalább úgy kellene tenni egy közlekedéspolitikában, mintha az intézkedések az alapelvekből és a célokból következnének*.

„1.2.2. A közlekedéspolitika stratégiai főirányai” E következő alpont tartalmazza a közlekedéspolitika stratégiai főirányait. Megítélésünk szerint a főirányokat kellene a dokumentum célrendszere gerincének tekinteni. A Magyar Közlekedéspolitika nem tartja szükségesnek a főirányok különösebb felvezetését, mindössze annyit jegyez meg, hogy a főirányok lényegében megegyeznek az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika főirányaival. Mi érdemesnek tartjuk a célok konzisztenciavizsgálata keretében elemezni azt is, hogy mit takar ez a „lényegében”.

Az 1996-os stratégiai főirányok	A 2003-as stratégiai főirányok
az Európai Unióba integrálódás elősegítése,	az Európai Unióba való szerves integrálódásunk elősegítése,
a szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása,	a környező országokkal a regionális kapcsolatok feltételeinek javítása,
az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése,	a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
az emberi élet és a környezet védelme,	az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme,
a közlekedés hatékony, piackonform működtetése.	a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével.

Minden pontnál találunk változtatást.

Az első főirány esetében a *szerves* szó betoldása utal arra, hogy a felvétel elérése után is maradnak integrációs tennivalók, ezek elősegítése továbbra is kiemelt cél.

A második főirány a *szomszédos* jelzőt *környezőre* cserélve jelzi a térségi orientáció változását: a környező országok közé Csehországot, Lengyelországot vagy Bulgáriát és Bosznia-Hercegovinát is beleértjük. Nehezebben érthető, hogy a *regionális* kapcsolat hangsúlyozásának van-e jelentősége: vajon csak a „középkelet-európai, térségi” elgondolást magyarázza, vagy a kapcsolatoknak ez valamilyen leszűkítést jelenti-e; vannak határmenti, kistérségi kapcsolatok, *regionális kapcsolatok*, fővárosközi kapcsolatok, állami szintű kapcsolatok és a közlekedéspolitika ezek egyik szintjére utal-e.

Jelentős és kedvezőtlen irányú változás következett be a harmadik főirány esetében. Korábban a közlekedéspolitika deklarálta, hogy a kiegyensúlyozottabb térségi fejlődést kívánja szolgálni. Az ezt felváltó „területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása” semmitmondó: ezzel az erővel a többi főirány helyett is utalhatnánk külpolitikai irányelvek, környezetpolitikai koncepciók, gazdaságpolitikai dokumentumok követésére. A közlekedéspolitikai főirányok deklarálásának egyik fontos feladata, hogy kiemelje és összerendezze a nemzetgazdasági feladatok közül azokat a vezérelveket, amelyekre *az adott időszakban a közlekedési ágazat megoldásaival koncentrálni és reagálni kíván*. Éppen a kiemelés és a súlyozás az, ami a főirányokat megvitathatóvá teszi; majd pedig az elfogadott főirányok alapján válik az ágazat elszámoltathatóvá a tevékenységével. Ehelyett ma azt láthatjuk, hogy a közlekedési ágazat *nem vállalja*, hogy elszámoljon a térségi kiegyenlítés érdekében teendő lépéseivel, de azt sem vállalja, hogy más megfogalmazásban összefoglalja a területfejlesztési teendőit. Sőt, arról is árulkodik a változtatás, (és, hogy benne maradhatott a dokumentumban ilyen formában), hogy nem is hiányzik a közlekedésnek az, hogy megfogalmazza a területfejlesztési tennivalókat és ennek közlekedésfejlesztési kon-

zekvenciáit – hiszen *az egész közlekedéspolitikából kimaradt az a munkafázis, amely a stratégiai célokat konzekvensen közlekedési koncepcióvá érlelte volna*. Nincsenek hálózati szintű és összközlekedési koncepcionális elemek, csak alágazati projektek, amiket egy-egy főirány címsora alá (néha, mint láttuk elé) próbál egy szerkesztő betuszkolni.

A negyedik főirány esetében „az élet és a környezet védelme” korábbi tömör megfogalmazása kibővült, és *az életminőség javításának és az egészség megőrzésének* mégoly általános deklarációjával is a közlekedéspolitika jelzi a társadalmi összefüggések iránti elkötelezettségét. Ez mindenképpen indokolt, ha figyelembe vesszük, hogy a dokumentumban sokszor emlegetett *fenntarthatóság* többi – gazdasági, környezeti, térségi – pillérei korábban is szerepeltek a főirányok megfogalmazásában, a társadalom viszont kimaradt. Arra érdemes még felfigyelni, hogy a stratégiai főirányok megszövegezésébe – ami nem közlekedési tennivalókat, hanem társadalmi célokat fogalmaz meg – a közlekedésbiztonság megteremtése közvetlen célként került be, ezzel a közlekedési ügyből általános társadalmi problémává emelve a közlekedési balesetek problémáját.

Az ötödik főirány megjelölésénél tartósan hiányzik az az ösztársadalmi és nemzetgazdasági nézőpont, ami egyébként a stratégiai főirányokat jellemzi. Egyértelmű, hogy a gazdaság szempontja nem maradhat ki a főirányok közül. A 90-es évek elejétől az egész nemzetgazdaságnak, és a közlekedési ágazatnak is a tevékenysége fókuszába került a piacgazdaságra történő átállás, a tulajdonviszonyok megváltozása, a gazdasági intézményrendszer mozgása. Ezt a feladatkört próbálta megragadni a *közlekedés hatékony, piackonform működtetése*, mint stratégiai főirány, ami egyébként formailag hasonlított is az Európai Unió korábbi Közös Közlekedéspolitikájának az egyik célkitűzésére, *az unió nemzetközi szintű versenyképességének az elősegítésére*. Az eltérés mégis jelentős, hiszen az utóbbi esetben nem a közlekedésnek, hanem az unió egészének a versenyképességéről van szó – és nálunk is a makrogazdasági szintnek, vagyis *a nemzetgazdaságnak* a hatékony, piackonform működését kellene deklarálni a stratégiai célok között, – ahogy ilyen szintű célok jelennek meg a többi főirányban is. A megváltozott megfogalmazás, „a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével” kétségkívül a közlekedési ágazat egyik fontos tennivalóját írja le, aminek helye van a közlekedéspolitikában – de nem a stratégiai főirányok között, ahol a kormány vagy a parlament átfogó célokat kíván elfogadni, és nem módszereket előírni. Ide tehát olyan cél kapcsolódott volna szervesen, mint pl. a *Közlekedésfejlesztés programja 24. oldalán* felvetett összefüggés: *az ország gazdasági növekedésének, hatékonyságának, versenyképességének és foglalkoztatási viszonyainak javítása*. (Utána az idézett hely sem erről beszél, hanem rögtön a *közlekedés hatékonyságáról*, és a különbséget a közlekedéspolitika sehol nem tisztázza)

A főirányok felsorolása után *A közlekedéspolitika stratégiai főirányai* alpont sorra veszi a főirányokat, és feladatokat, intézkedéseket – részben projekt szintűeket –

társít hozzájuk. Az egész közlekedéspolitikának az lenne a fő szellemi kihívása, hogy jól meghatározott stratégiai célokhoz konzisztens módon szakmai megoldásokat tárítson. Ebben a munkaszakaszban kellene levezetni, és kívülállók számára is igazolni, hogy az egyetértéssel elfogadott stratégiai célokból milyen közlekedési tennivalók következnek. A közlekedéspolitikából hiányzik ez a lépés, és általában hiányzik a közlekedési koncepciónak az a szintje, amely még nem alágazati projekteken, hanem koncepcionális szakmai megoldásokban fejtené ki az érveit.

*Az Európai unióba való szerves integrálódás elősegítésére* a következő közlekedési teendőket sorolja a dokumentum: páneurópai gyorsforgalmi utak, vasúti törzsvonalak, dunai hajóútvonal, kikötők, repülőterek, logisztikai központok; útburkolati és vasúti teherbírás növelése. Az egész felsorolás mögül az a feltevés világlik ki, mintha az ország szerves európai integrálódása kizárólag a külső kapcsolatokon, és az ország átjárhatóságán múlna. Ennek a szintnek a megközelítéséből is hiányzik viszont a hálózati struktúra tárgyalása, és ezt nem helyettesíti a páneurópai folyosókra történő hivatkozás, mert azok hazai hálózata sem volt a hálózati struktúra szempontból végiggondolva és kielemezve. Ezen túlmenően nyilvánvaló, hogy az ország európai integrációja döntő mértékben adaptációs, belső viszonyokat érintő, kapcsolati és intézményrendszeri kérdés, és a közlekedéspolitika fel sem teszi azt a kérdést, hogy a stratégiai főirány elérése érdekében ezzel kapcsolatban milyen közlekedési tennivalók merülnek fel, holott az összefüggések a helyi közforgalmú közlekedés útbaigazító rendszeréig bezárólag a közlekedés teljes vertikumát érintik (amiből természetesen nem következik, hogy minden teendőt a közlekedéspolitika szintjén nevesíteni kell).

*A regionális kapcsolatok javítása a környező országokkal* főirány alá sorolt feladatok egy szégyenletes, eredetileg alighanem viccnek szánt tétellel indulnak, ami valahogy benne maradt a dokumentumban. A schengeni követelményeknek megfelelő határátkelőhelyek kiépítését, ha valahová, akkor az unióba történő integrálódásunk főirányához besorolhattuk volna, de mindenképpen cinikus lépés volt a regionális kapcsolatok feltételeinek javításához sorolni. Ezen túlmenően határállomásokhoz vezető pályákról és határkapcsolatok sűrítéséről van szó, továbbá az észak-déli és kelet-nyugati gyorsforgalmi utak megépítéséről, mely utóbbi a nyitott határu ország regionális felkészülésének valóban koncepcionális eleme, de helyesebb lett volna összközlekedési hálózatszerkezetként levezetni, és nem külön kiragadni a hálózathoz a közutat, és abból is a gyorsforgalmi utakat. Nem esik szó a határokon átnyúló regionális együttműködések közlekedési elemeiről, vagy a regionális légiforgalmi és vasúti stratégiai szövetségekről, sem unión belüli regionális egyeztetésekről.

*A területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása* főirány kapcsán kellett volna elmondani a hazai közlekedés koncepcionális térbeli teendőit: a főváros és az ország többi része közötti fejlettségbeli különbség csökkentésének a szükségességét, a nyugat-keleti irányú régiók közötti megosztottság oldását, és a kistérségi és települési szinten jelentkező különbségek enyhítését. Előbbiekhez kapcsolódik az országot kelet-nyugati és észak-déli irányban átszelő, a főváros központúságot oldó hálózatok

kiépítése, illetve hidak megépítése a fővárosra nehezedő nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok fejlesztése céljából. (a 8. oldalon mindkettő szerepel, 2006-ig kiemelten kezelt fejlesztésként). Az utóbbiakhoz kapcsolódna az ország keleti felében kialakult magányos fejlődési pólusok csomóponti szerepének fokozása, a rács-elemek fejlesztése. Ezzel szemben a főirány alatt közölt tennivalók egy része térben ugyanolyan definiálatlan, mint maga a főirány megnevezése, amiről fentebb volt szó (pl. korszerűsíteni kell az országos főúthálózatot, a regionális és települési, valamint a hálózati jelentőségű egyes önkormányzati külterületi utakat) A 'kistérségi központok elérhetőségének biztosítása' meglehetősen korszerűtlen térbeli követelmény: ma már a kistérségen belüli sokoldalú kapcsolatrendszer kialakítása a cél (ami egyrészt nem csak a központ jó elérhetőségét igényli; másrészt csak részben pályakapcsolati, részben közlekedésszervezési és intézményi /közlekedési szövetségek/ kérdés). A közlekedéspolitika e főirány kapcsán a fenntartható városi mobilitás megteremtésének szükségességéről beszél még, amit részletesebben nem fejt ki. (Máshol utalás történik arra, hogy a települési, helyi közlekedésre vonatkozóan külön közlekedéspolitika készül.)

*Az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése, a környezet védelme* főirány kapcsán sorolt feladatok: biztonság előtérbe helyezése fejlesztéseknél és tervezési fázisban, településeket elkerülő utak építése, balesetveszélyes gócok átépítése, lakó- és kerékpárutak fejlesztése; korszerű és környezetbarát járművek, technológiák, módok terjesztése (áru, személy, közlekedési szövetség) nem-közúti és tömegközlekedési módok kiemelése, informatika, hátrányos helyzetűek. A címszavakban való utalás is érzékelteti, hogy a felsorolás említi a *fenntartható közlekedés* szinte minden elemét, anélkül, hogy magát a fogalmat itt bevezetné. (a *Program 15-17 oldalán* kiterjedt ismertetés van a fenntartható közlekedésről, célszerű lett volna a tanulságokat összehangolni. Ugyancsak a fenntartható közlekedésfejlesztés vált rendező céllá, mint láttuk, a KIOP-ban.)

*A hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése szabályozott verseny segítségével* főirány általában említi az EU-konform piacsabályozás jogi, intézményi, finanszírozási követelményeit, viszont nem tér ki azokra a súlypontokra, amelyeket a dokumentum más helyen kiemel (pl. *Közlekedéspolitika 1. old.*: vasúti reform, személyszállítási közszolgáltatás és szabályozott verseny). A Közlekedéspolitikában a 11-13 oldalakon szereplő *Intézményrendszer és szabályozás* fejezetet is az jellemzi, hogy inkább tankönyvszerűen a *mindenkori* szabályozási feladatokat sorolja fel, és kevésbé emeli ki az aktuális tennivalókat.

## **A közlekedésfejlesztés programja célrendszere**

Amint arra eddig is utaltunk, a *Közlekedéspolitika* fejezet viszonylag szűkölködik a policy elemekben, számos program, sőt projekt szintű célkitűzést próbál ehelyett egymás mellé sorakoztatni. Ezzel szemben a *Program* számos alpontja kulturál-

tan kifejtett és ágazatpolitikai megalapozottságú áttekintésre támaszkodik, ráadásul egyes helyeken kijavítva ismétli meg a *Közlekedéspolitika* elnagyolt vagy hibás érvelését.

### *Korszerűbb közlekedés, jobb szolgáltatás*

Ezzel a címmel a Program a 15-26 oldalak között kilenc követelmény köré csoportosítva ismerteti a közlekedési rendszerrel szembeni elvárásokat. A kilenc követelmény a következő:

- a fenntartható fejlődés biztosítása,
- a közlekedésbiztonság növelése,
- az ország védelmi képességének erősítése,
- magas színvonalú közlekedési szolgáltatások biztosítása,
- a meglévő közlekedési elemek hatékony kihasználása,
- a hiányzó infrastrukturális elemek kiépítése,
- kiszámítható finanszírozási rendszer,
- nemzeti és nemzetközi szintű versenyképesség és hatékonyság,
- korszerű szaktudás és technológia alkalmazása.

Ahogy arra már utaltunk, *a fenntartható fejlődés biztosítása* alfejezet első bekezdése korrigálja a mobilitással kapcsolatos Előszó-beli hibás megközelítést. Egy tömör és informatív környezetszennyezési helyzetkép után az alfejezet nyolc pontban foglalja össze a közlekedéspolitika fenntarthatóságát elősegítő eszközeit: (1) a GDP és a közlekedési teljesítmények szétválasztása (eszközei: területfejlesztés, településfejlesztés, telematika, logisztika, ipar- és kereskedelempolitika, gazdasági szabályozók.). (2) az ágazatok közötti egyensúly befolyásolása, a közúti áruszállítás és a személygépkocsi-forgalom növekedésének lassításával; (3) kombinált szállítás fejlesztése logisztikai központokon keresztül; (4) a tömegközlekedés részarányának megőrzése, a fejlesztés elősegítésével; (5) szennyezőanyag kibocsátás csökkentése technológiai fejlesztés és gazdasági ösztönzés révén; (6) a meglévő rendszer kapacitásainak jobb kihasználása informatikai és logisztikai eszközökkel; (7) infrastruktúra fejlesztések környezetbarát végrehajtása; (8) társadalom rendszeres tájékoztatása.

A többi cél kifejtését itt nem ismertetjük, csak felhívjuk a figyelmet a fenti szerkezetre: helyzet – cél –befolyásoló eszközök – az elérés módja. Jóllehet a gondolatmenettel több ponton is lenne tartalmi vitánk, itt nem feladatunk erre kitérni, csak azt húzzuk alá, hogy a kifejtés erénye, hogy az lehetővé teszi, hogy adott összefüggésben érvek csapjanak össze tartalmi kérdésekben.

### *Fejlődés közlekedési módonként*



Az alpont először, ha nem is korrekt elszámolás módjára, de visszautal arra, hogy a korábbi közlekedéspolitika céljai részben megváltoztak, majd 11 pontban ismerteti a főbb megváltozott fejlesztési terveket. Ezek után infrastruktúra módoként illetve intézményi vonatkozásokban részletesen ismertetésre kerülnek az alágazati fejlesztési elképzelések. Az alágazati programoknak ez a részletezettsége és tartalma általában megegyezik a párhuzamosan készített stratégiai dokumentumok (KIOP, KAK) részére készített közlekedési programokkal.

## ÖSSZEFOGLALÁS

A Magyar Közlekedéspolitika kis korrekciókkal átveszi a korábbi közlekedéspolitika stratégiai főirányainak a felépítését. A célok rendszerét helyzetértékeléssel nem alapozza meg, a kiválasztást nem támasztja alá. A főirányokból semmiféle elemzéssel nem következtet konzisztens és integrált módon tennivalókra, hanem a stratégiától függetlenül korábban kialakított alágazati projekteket próbálja az egyes főirányok alatt felsorolni. Maga a közlekedéspolitika fejezet ezen túlmenően helyenként egymásnak ellentmondó megállapításokat tartalmaz. A célok – nyilván nem függetlenül az elmondottaktól – nem alkotnak konzisztens vagy akár rendszerezett egységeket. A dokumentum *három fő- és két további prioritást* sorol fel, ezek viszonya nem tisztázott az *öt stratégiai főiránnyal*. A továbbiakban a közlekedésfejlesztés programja viszont *kilenc követelményt* sorol fel, amit a magyar közlekedési rendszernek biztosítania kell. Természetesen megkísérelhető lenne, hogy a konzisztenciavizsgálat keretében hierarchiába rendezzük a különböző célokat, de ezzel már megváltoztatnánk az eredeti dokumentumot és a saját cél-rendszerezésünket elemeznénk tovább.

### A közlekedéspolitika célrendszerének áttekintése

A közlekedéspolitika feladata:

a tartós gazdasági növekedés elősegítése, az életminőség javítása a környezet szempontjából fenntartható mobilitás biztosításával

A közlekedéspolitika három fő prioritása:

a hiányzó infrastruktúra kiépítése,  
az EU közlekedésben alkalmazott szabályozásának követése,  
környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése

A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya:

az Európai Unióba való szerves integrálódásunk elősegítése,  
a környező országokkal a regionális kapcsolatok feltételeinek javítása,  
a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,

- az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme,
- a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével

A közlekedési rendszerrel szemben támasztott kilenc követelmény:

- a fenntartható fejlődés biztosítása,
- a közlekedésbiztonság növelése,
- az ország védelmi képességének erősítése,
- magas színvonalú közlekedési szolgáltatások biztosítása,
- a meglévő közlekedési elemek hatékony kihasználása,
- a hiányzó infrastrukturális elemek kiépítése,
- kiszámítható finanszírozási rendszer,
- nemzeti és nemzetközi szintű versenyképesség és hatékonyság,
- korszerű szaktudás és technológia alkalmazása.

(Budapest, 2004. április 27.)

#### **A CÉLRENDSZER ELEMZÉSÉNEK KITERJESZTÉSE A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ORSZÁGGYŰLÉSI HATÁROZATA SZÖVEGÉRE**

A stratégiai környezeti vizsgálatot (SKV) szabályszerűen a közlekedéspolitika szakmai háttéranyaga (Dokumentum) készítésével *párhuzamosan* kellett volna végrehajtani, hogy a megállapítások képesek legyenek visszahatni a dokumentumra. Ebben az esetben nem így történt, az SKV a közlekedéspolitika elfogadása után készül. Ettől még természetesen a megállapítások megtehetők, és a Dokumentum mellé tűzhetők.

Külön kérdés, hogy mit kezdjen az SKV vizsgálat azokkal a változtatásokkal, amelyek a közlekedéspolitikai célrendszert a parlamenti egyeztetés során érték. Normális esetben a SKV vizsgálat a szakmai dokumentum elkészültével ugyancsak lezárásra kerül, és a politikai erőterben való további mozgást már nem követi. Esetünkben a határozati javaslaton több kiigazítást is végrehajtott a parlament, és ezek közül vannak olyanok, amelyek iránya egybeesett az SKV logikája alapján felvetett változtatási igényekkel. Ugyanakkor a célrendszer alapvető konzisztencia-hiányát nem sikerülhetett az egyeztetési folyamatban kijavítani.

Mivel már az SKV lezárása előtt sor került a közlekedéspolitikáról szóló parlamenti határozat (Határozat) elfogadására és nyilvánosságra hozatalára, a szakmai dokumentum célrendszerének konzisztenciájára vonatkozó megállapításokat változatlanul megőrizve, kiegészítő anyagot készítettünk a Határozat célrendszerének elemzésére.

## A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÖT STRATÉGIAI FŐIRÁNYA

A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya a Határozat szerinti korrigált formában:

- (1) az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedés-biztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme,
- (2) az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése,
- (3) a környező országokkal a kapcsolatok feltételeinek javítása, és ezen kapcsolatok bővítése,
- (4) a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
- (5) a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével

## A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya – kommentárok

A Dokumentumban még negyedik helyen lévő, *életminőség javítására* vonatkozó főirány az első helyre került. Ez a változtatás formálisan is javítja a közlekedéspolitika főirányainak összhangját a NFT-vel, amely fő célként az *életminőség javítását* jelöli meg. Valamelyest javult a célok konzisztenciája a közlekedéspolitikán belül is, hiszen a közlekedéspolitika 6. oldalán deklarált egymondatos cél (gazdasági szempontból hatékony, a társadalmi igényeknek megfelelő, korszerű, biztonságos és a környezetet kevésbé terhelő közlekedés megteremtése) több eleme is felbukkan az élre helyezett stratégiai főirányban. Ráadásul az élte került főirány korábbi négy összetevője (életminőség, egészség, közlekedésbiztonság, környezet) kiegészült a *területi különbségek csökkentésének* előírásával, s így a főirány tulajdonképpen majdnem magába ötvözi a fenntarthatóság valamennyi fontos összetevőjét.

A változtatás viszont felvet két új problémát. Tartalmi kérdés, hogy a fenntarthatóság elemei közül még mindig hiányzik a *gazdaság jó működésére* vonatkozó követelmény (mint azt láttuk, a stratégiai főirányok összességéből is hiányzik, a közlekedéspolitika szűklátókörűen csak a *hatékony közlekedés üzemelést* tekinti stratégiai főiránynak). A másik probléma konzisztencia jellegű; a főirányok eddig külön-külön tartalmazták a fenntarthatóság egyes elemeit: az elemzett hiányosságokkal, de még-

iscsak megjelent a gazdaságra, a környezetre és a társadalomra, a térségre, – továbbá külön a külkapcsolatokra – vonatkozó főirány. Most egyrészt megmaradt külön főiránynak a 'területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása' keveset mondó, túl általános, de a műfajt mégiscsak kijelölő szempontja, – viszont a célokat pontosító, a *területi különbségek csökkentését* előíró (1996 még deklarált, és a Dokumentumból általunk is hiányolt) megfogalmazás nem ide, hanem a környezeti-társadalmi főirányhoz került, ezáltal végképp zavarossá téve a stratégiai főirányok elkülönítésének a logikáját. A további kisebb korrekciókkal együtt ('szerves' helyett 'sikerese' integráció, a környező országokkal való kapcsolat 'bővítése' (a feltételek javítása mellett) tartalmilag a változásokat az SKV szempontjából üdvözölhetjük, az irány kedvező, de a konzisztenciát mindenképpen meg kellett volna teremteni a változtatások lezárása előtt. Jelenleg a konzisztencia érdekében megteendő javítási igény olyan mértékű, ami a tartalmat is tovább érintené.

#### A MEGVALÓSÍTÁS ÉRDEKÉBEN FEJLESZTÉSRE KIEMELT TERÜLETEK

(vastagítva az alpont ideillő lényege, [szögletes zárójelben az SKV készítők kommentárjai, kiegészítései, amit alább szövegesen is kifejtünk])

##### *Általános megjegyzés*

A Határozatban formálisan egyetlen felvezetéssel indított 'fejlesztésre kijelölt területek' három blokkot képez: (a) általános közlekedéspolitikai elemek, (b) 2006-ig kiemelten kezelt fejlesztések, illetve (c) 2015-ig prioritást élvező további fejlesztések.

Valójában a három blokkban kétféle *típusú* intézkedésről van szó. Műfaja szempontjából közösen kezelhető (b) és (c), ezekben az esetekben valóban *kiemelt projektekről*, illetve projektcsoportokról van szó, 2006 előtti, illetve azt követő megvalósulással. Ettől eltérnek az (a) blokk *általános közlekedéspolitikai elemei*. Bár erre semmi nem hívja fel a figyelmet, tulajdonképpen ezek az általános elemek lennének hivatottak a még nem közlekedési, hanem társadalompolitikai, gazdaságpolitikai jellegű *stratégiai főirányokat* lefordítani közlekedési szempontú célokra.

Magában a közlekedéspolitika szakmai háttéranyagában az intézkedések hasonlóképpen három csoportban, de teljesen indokolatlan helyen, a stratégiai főirányok *előtt* jelentek meg; – az elemzésben utaltunk ennek problematikus voltára. Változást jelent viszont, hogy a Dokumentumhoz képest a Határozatban további öt új alpont (intézkedés) jelenik meg, illetve egy intézkedés (Budapest Ferihegy bővítése) időben hátrébb sorolódott.

**(a) ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI ELEMELK**

**a páneurópai hálózat magyarországi bővítése [rácsszerkezetben]**, hogy az országhatártól országhatárig tartó, a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével a folyamatosan növekvő, transz-európai forgalmi terhelésnek is megfeleljen, egyúttal lehetőséget teremtve az uniós támogatások hazai felhasználásának növelésére, [ad (1), (2), (3), (4)]

**a közlekedési alágazatok** (vasúti, közúti, vízi és légi) összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával, **[munkamegosztásának a környezetkímélő ágazatok javára történő befolyásolása]** [ad (1), (5)]

**a közlekedésbiztonság javítása**, [(1) explicite tartalmazza]

a környezetszennyezés (üvegház hatást okozó légnemű anyagok, és szilárd összetevők, valamint a zaj- és rezgésterhelés) csökkentése, a természeti és táji értékek védelme a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és fenntartása során, **[nem bővíti (1)-et érdemben]**

**a közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevétel-kiegészítések korszerűsített, egységes alapokra helyezett EU-konform rendszere; a díjszedés valamint az integrált menetjegysrendszer korszerű telematikai megoldásainak bevezetése**, [ad (5)]

a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülményeik korszerűsítése, a kor követelményeinek megfelelő ismeretek megszerzése. **[nem kapcsolható főirányhoz, ill. máshogy kellett volna valamelyik főirányt fogalmazni ahhoz, hogy ez is levezethető legyen belőle]**

*Általános közlekedéspolitikai elemek – kommentárok*

Az általános közlekedéspolitikai elemek esetében élre került két új alpont, nevezetesen a stratégiai főirányok közül az (1 /területi különbségek kiegyenlítése) (2) (3) és (4) érvényrejutását is elősegítő 'főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése', illetve az (1) és (5) főirányt elősegítő 'közlekedési alágazatok összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával'. Utóbbi esetben a (2) főirányt is érintő uniós harmonizációra utalhatott volna egy világosabb megfogalmazás, pl. a 'közlekedési alágazatok munkamegosztásának a környezetkímélő ágazatok javára történő befolyásolása' említésével.

Az általános közlekedéspolitikai elemeknek a Határozatban a fenti két ponttal történő kibővülése egyértelműen pozitív változásként értékelhető, ezzel szemben elmaradt a korábbiak közül felesleges elemek kiszűrése, elhagyása, ezzel a főirányokkal való konzisztencia megteremtése.

A *közlekedésbiztonság javítása* elem teljes egészében szerepel ugyan a főirányok között is, de ebben az esetben azt mondhatjuk, hogy ez egy olyan közlekedési ágazati

kérdés, ami közvetlenül társadalmi kérdéssé is vált, és ezért kapott helyet a főirányok között; ettől azonban még nem hagyható el a közlekedés saját tennivalói közül. Más a helyzet a *környezetszennyezés csökkentését* tárgyaló ponttal, amely megítélésünk szerint nem bővíti érdemben, és nem transzformálja közlekedési tennivalóvá a környezet védelmének a főirányok szintjén előírt általános követelményét. Két ide tartozó, tehát környezeti terhelést is csökkentő kiemelt közlekedési tennivalót a fentebb tárgyalt két új elem tartalmaz, (a főváros-központúság oldása, illetve az alágazatok közötti munkamegosztás befolyásolása); ezeket vagy egy harmadik, hasonlóan egyértelmű közlekedési programponthoz kell ezt kiegészíteni, (pl. csillapított forgalmú zónák kialakítása érzékeny területeken stb.), vagy pedig el kell hagyni innen a környezetre vonatkozó általános említést.

Az (5) főirány területéről emel ki közlekedési feladatot a *közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevétel-kiegészítések rendszerére* vonatkozó alpont, amivel kapcsolatban nem merül fel konzisztencia probléma. A főirányok jelenlegi megfogalmazása viszont nincs összhangban a következő, a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelésére vonatkozó alponttal. Nem arról van szó, hogy ezt a tennivalót indokolatlannak, vagy hibásnak találjuk, hanem a főirányokkal való konzisztencia hiányát rójuk föl. Egyfelől hibás értelmezés lenne az 'életminőség javítása' általános főiránynak a közlekedéssel kapcsolatos kiemelt feladatoként tekinteni a közlekedési dolgozók életminőségének javítására; másfelől az (5) főirány megfogalmazása pedig nem elég körültekintő ahhoz, hogy abból éppen ez a kiemelendő tennivaló levezethető legyen.

Az elemzés alapján az egyes alpontok következő részei lennének konzisztens módon fejlesztésre kiemelhetőek általános közlekedési szempontból,

(a) *általános közlekedéspolitikai elemek*

- a páneurópai hálózat magyarországi bővítése rácsszerkezetben,
- a közlekedési alágazatok munkamegosztásának a környezetkímélő ágazatok javára történő befolyásolása,
- a közlekedésbiztonság javítása,
- a közlekedési tarifák, díjak, kedvezmények és bevétel-kiegészítések korszerűsített, egységes alapokra helyezett EU-konform rendszere; a díjszedés valamint az integrált menetjegyrendszer korszerű telematikai megoldásainak bevezetése

Ez a kiemelés a stratégiai főirányokkal alkotott összhang mellett nem lenne elmentmondásban a közlekedéspolitikai három fő prioritásával, sőt azt pontosítaná: (Emlékeztetőül: 'hiányzó infrastruktúra kiépítése', 'az unió közlekedési szabályozásának követése', 'környezetkímélő közlekedés megteremtése').

**(b) KIEMELTEN KEZELT FEJLESZTÉSEK 2006-IG**

a páneurópai hálózat részeként országhatártól országhatárig tartó, valamint az országot É-D-i és K-Ny-i irányban átszelő, a főváros központúságot oldó **gyorsforgalmi úthálózat időarányos kiépítése** oly módon, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségnek a vele kapcsolatban lévő más térségek felőli kedvező elérhetőségét,

a gyorsforgalmú úthálózat kiépítése célszerűen kapcsolódjék össze az adatátviteli informatikai hálózat kiépítésével; az állami tulajdonú autópályák üzemi és hírközlési, valamint jövőbeni elektronikus díjszedési, felügyeleti és ellenőrzési rendszerének működtetéséhez szükséges nagy kapacitású adatátviteli rendszer legyen alkalmas – üzleti alapon – egyéb célú szolgáltatások lehetőségének biztosítására,

**a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos kiépítése, valamint a főváros északi oldalán épülő egy, és az M0 déli hídjától az országhatárig terjedő Duna-szakaszon (Szekszárdon kívül) a dunaújvárosi híd megépítése**, a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok javítása céljából,

az európai normáknak megfelelő **vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak)** az egységes európai vasúti hálózat részeként, amely biztosítja Magyarország tranzit szerepének visszaszerzését, valamint lehetővé teszi az uniós tagországok irányában a nagy sebességű vasúti összeköttetést;

**az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, járműbeszerzési- és járműcsere program beindítása** (melynek eredményeképpen jelentősen csökkenthetővé válik a belvárosok személygépkocsi forgalma, ezáltal pedig lényegesen csökken a káros anyag kibocsátás),

a korszerű és jó minőségű helyi és helyközi közforgalmú személyközlekedés biztosítása, ennek keretében első lépésként a szolgáltató társaságok közötti átjárhatóságot biztosító **új bérletrendszer megvalósítása a fővárosban és vonzáskörzetében** (Budapesti Közlekedési Szövetség).

*Kiemelten kezelt fejlesztések 2006-ig – kommentárok*

A Határozat a kiemelendő intézkedések felsorolását összeköti olyan magyarázó körülmények taglalásával, amelyek ahhoz esetenként kevesek, hogy pótolják azt, ha a közlekedéspolitika máshol nem vezette le a célokból az adott intézkedés származtatását, ezzel szemben a tulajdonképpeni közlekedési intézkedés kihámozását megnehezítik.

A Dokumentum felsorolt intézkedései kettővel bővültek, az egyik az *elővárosi vasúti közlekedésre* vonatkozik, a másik viszont a gyorsforgalmi hálózat mentén üzleti alapú szolgáltatások lehetőségét biztosító adatátviteli informatikai hálózat érde-

kében történő lobbizás, aminek a közlekedéspolitikai kiemelt intézkedései között nem lenne helye. Próbáltuk azokat a megállapításokat is rendezni, amelyek még magukon viselték, hogy a mondat eredeti megfogalmazása idején a szekszárdi híd csak terv volt. Elemzésünk alapján a 2006-ig terjedő időre vonatkozó érdemi közlekedési intézkedésekre utaló mondatrészek a Határozatban a következők:

*(b) kiemelten kezelt fejlesztések 2006-ig*

- gyorsforgalmi úthálózat időarányos kiépítése,
- a fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos kiépítése, valamint a főváros északi oldalán egy, és a dunaújvárosi híd megépítése,
- vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak);
- az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése, járműbeszerzési- és járműcsere program beindítása,
- új bérletrendszer megvalósítása a fővárosban és vonzáskörzetében.

Az intézkedéseknek mérsékeltnek mondható az összhangja az NFT KIOP és a Kohéziós Alap Keretstratégia (KAK) prioritásaival. Mindegyikben szerepel a gyorsforgalmi hálózat építése, illetve a TEN/TINA hálózat építése, ebben tehát formálisan megvan az összhang. Ezen túlmenően a KIOP két kiemelt beavatkozási területe az 'elkerülő és tehermentesítő utak építése', és a 'regionális repülőterek bővítése', a KAK prioritásai pedig 'az elmaradott térségek elérhetőségének javítása' 'az egészségügyi és biztonsági kockázatok felszámolása' és 'az intermodális közlekedés fejlesztési feltételeinek javítása'. Ezzel szemben a Határozat három további kiemelt fejlesztése, mint látjuk, döntően a főváros térségére irányul (sőt azt is tudjuk, hogy a gyorsforgalmi utak erre az időszakra jutó fejlesztései is szinte kivétel nélkül a sugár irányú kapcsolatok meghosszabbítására vonatkoznak).

*Összességében tehát azt rögzíthetjük, hogy a 2006-ig terjedő intézkedések meghatározásában a páneurópai folyosók kiépítésének említését leszámítva meglehetősen nagy az inkonzisztencia a KIOP, a KAK és a Határozat által megjelölt tennivalók között. (A KIOP-nak és a KAK-nak egymást nem kell fedniük, mivel más alapok felhasználására vonatkoznak – a közlekedéspolitikai intézkedéseinek azonban mindkettővel harmonizálnia kellene, ami nem áll fenn)*

**(c) TOVÁBBI PRIORITÁST ÉLVEZŐ FEJLESZTÉSEK 2015-IG**

- a Nyugat-Dunántúlon átvezető É-D-i közlekedési folyosó kialakítása**, különös tekintettel az M9 és az M86-os gyorsforgalmi utak, és a Sopron-Szombathelyen keresztül vezető, Bécs-Graz vasútvonal fejlesztése,



- a logisztikai szolgáltató központok hálózata és a korszerű kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése**, amelyek lehetővé teszik a környezetkímélő áruszállítások részarányának növelését, [hol?]
- a magyar Duna-szakaszon – nemzetközi összefogással – a megfelelő vízi út és az Országos Közforgalmú Kikötők infrastruktúrájának fejlesztése**,
- a regionális jelentőségű nemzetközi repülőterek fejlesztése**, [hol?]
- a légiforgalmi szolgálat továbbfejlesztése**, a légtér biztonságának növelése, **a légiforgalmi irányítási rendszerek és eljárások európai harmonizálása** és integrálása,
- az igényeknek és követelményeknek megfelelő, **korszerű járműpark megteremtése** (beleértve az akadálymentesség igényét is), [hol?]
- a közlekedési pályák és szolgáltatások hatékonyabb kihasználását biztosító **intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása**,
- Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér (BFNR) kapacitásának és szolgáltatásainak bővítése és a fővárosi gyorsvasúti kapcsolata.**

*További prioritást élvező fejlesztések 2015-ig kommentárok*

A közlekedéspolitika Dokumentumához képest a 2006-os csoportból ide áttolódott Ferihegy bővítése, és új elemként megjelent a Nyugat-Dunántúlon átvezető észak-déli közlekedési folyosó kiépítése. E két tételtől eltekintve általában az ide sorolt feladatok nincsenek térben behatárolható intézkedésként megfogalmazva, inkább alágazati feladatköröket nevesítenek.

*(c) további prioritást élvező fejlesztések 2015-ig*

- a Nyugat-Dunántúlon átvezető É-D-i közlekedési folyosó kialakítása, különös tekintettel az M9 és az M86-os gyorsforgalmi utak, és a Sopron-Szombathelyen keresztül vezető, Bécs-Graz vasútvonal fejlesztése,
- a logisztikai szolgáltató központok hálózata és a korszerű kombinált fuvarozási terminálok fejlesztése,
- a magyar Duna-szakaszon – nemzetközi összefogással – a megfelelő vízi út és az Országos Közforgalmú Kikötők infrastruktúrájának fejlesztése,
- a regionális jelentőségű nemzetközi repülőterek fejlesztése,
- a légiforgalmi szolgálat továbbfejlesztése, a légtér biztonságának növelése, a légiforgalmi irányítási rendszerek és eljárások európai harmonizálása és integrálása,
- korszerű járműpark megteremtése [azt nem lehet tudni, melyik alágazatra vonatkozik]

intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása,

Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér kapacitásának és szolgáltatásainak bővítése és a fővárosi gyorsvasúti kapcsolata.

A felsorolt intézkedések közül a regionális repülőterek fejlesztésének idesorolása ellentmondásban van az NFT KIOP beavatkozási prioritásával, mert ott ez a feladat 2006 előtt jelenik meg.

*Az idesorolt intézkedések többségének általános megfogalmazása kétséget ébreszt abban, vajon megtörtént-e egyáltalán annak az elemzése, hogy az alágazati feladatok összességén belül milyen intézkedések képeznek összhangot a közlekedés-politika stratégiai főirányaival.*

*(Budapest, 2004. május 1.)*

#### A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS A HATÁROZAT CÉLRENDSZERE STRUKTURÁLÁSA

Az eddigi áttekintés alapján az alábbiakban összefoglaljuk és strukturáljuk a Közlekedéspolitika valamint a Határozat cél-megfogalmazásait. Először felsoroljuk a célokat, majd megkülönböztetjük az általános társadalompolitikai jellegű, valamint a közlekedésre vonatkozó célokat. Végül az e két kategória szerint felsorolt célokat ütköztetjük a fenntarthatóság értékrendje alapján megállapított követelményekkel.

##### **A közlekedéspolitika feladata:**

(A Közlekedéspolitikában szerepel, a Határozatban nem)

1(-3). feladat:	(1) a tartós gazdasági növekedés elősegítése, (2) az életminőség javítása (3) a környezet szempontjából fenntartható mobilitás biztosításával
-----------------	---

##### **A közlekedéspolitika három prioritása:**

(A Közlekedéspolitikában szerepel, a Határozatban nem)

1. prioritás:	(4) a hiányzó infrastruktúra kiépítése,
2. prioritás:	(5) az EU közlekedésben alkalmazott szabályozásának követése,
3. prioritás	(6) környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése

##### **A közlekedéspolitika öt főiránya:**

(A Határozatban szereplő formában)

1. főirány:	(7) az életminőség javítása, (8) az egészség megőrzése, (9) a területi különbségek csökkentése (10) a közlekedés-biztonság növelése, (11) az épített és természeti környezet védelme,
2. főirány:	(12) az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése,
3. főirány:	(13) a környező országokkal a kapcsolatok bővítése és feltételeinek javítása,
4. főirány:	(14) a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása,
5. főirány:	(15) a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével

### A közlekedésfejlesztési program kilenc követelménye:

(A közlekedésfejlesztés programjából)

1. követelmény:	(16) a fenntartható fejlődés biztosítása,
2. követelmény:	(17) a közlekedésbiztonság növelése,
3. követelmény:	(18) az ország védelmi képességének erősítése,
4. követelmény:	(19) magas színvonalú közlekedési szolgáltatások biztosítása,
5. követelmény:	(20) a meglévő közlekedési elemek hatékony kihasználása,
6. követelmény:	(21) a hiányzó infrastrukturális elemek kiépítése,
7. követelmény:	(22) kiszámítható finanszírozási rendszer,
8. követelmény:	(23) nemzeti és nemzetközi szintű versenyképesség és hatékonyság,
9. követelmény:	(24) korszerű szaktudás és technológia alkalmazása.

Fenti célok közül a Feladatok [(1)–(3)] és a Főirányok [(7)–(15)] tekinthetők *általános társadalompolitikai* céloknak, (az 5. főirány (15) ebből kilóg, mivel a közlekedésre vonatkozóan fogalmazza meg a hatékonyság követelményét, és nem a gazdaság egészére!). A Prioritások [(4)–(6)] és a Követelmények [(16)–(24)] viszont a társadalompolitikai célokból levezethető *közlekedési szakmai* fő célok. (A levezetés a Közlekedéspolitikából hiányzik) Itt viszont a 3. követelmény (18) lóg ki a sorból, nem-közlekedési jellege miatt; továbbá az 1. követelményt (16) fenntartható *közlekedésfejlesztésként* kell értelmeznünk, hiszen az általános fenntarthatósági követelmények már a társadalompolitikai célok között megjelentek.

Levezetett, átfogó közlekedési célnak kell tekinteni még a *célokat megvalósító intézkedések* első blokkját, az *Általános közlekedéspolitikai elemeket*, ahol hat cél jelenik meg, amelyeket tételesen felsorol az OGY Határozat.

### A közlekedéspolitikai célok megvalósítását szolgáló hat általános közlekedési elem:

(A Határozatban szereplő formában)

1. általános elem:	(25) a páneurópai hálózat magyarországi bővítése a főváros-központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével,
2. általános elem:	(26) a közlekedési alágazatok összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával,
3. általános elem:	(27) a közlekedésbiztonság javítása,
4. általános elem:	(28) a környezetszennyezés csökkentése,
5. általános elem:	(29) EU konform közlekedési díjak, támogatások rendszere,
6. általános elem:	(30) a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése.

### A táblázatok kitöltése

A fenti kategorizálás alapján külön választottuk az általános jellegű (társadalompolitikai) célokat és a közlekedési tevékenységet meghatározó fő célokat. A kitöltött táblázatokhoz tartozó jelkulcsot és megjegyzéseket itt közöljük:

*Jelkulcs a táblázatokhoz:*

- erős negatív kapcsolat a fenntarthatóság szempontjából
- negatív kapcsolat a fenntarthatóság szempontjából
- 0** semleges kapcsolat
- + kedvező kapcsolat a fenntarthatóság szempontjából
- ++ erős kedvező kapcsolat a fenntarthatóság szempontjából
- + - vagy - + az adott cél hatása lehet pozitív vagy negatív is. Pl. ha környezeti szempontból a cél nincs eléggé körülhatárolva (ld „hiányzó infra struktúra kiépítése”)
- ++ - erős pozitív hatás várható, de lehet más kimenetel is.
- R rövid távon
- H hosszú távon

*Megjegyzések a táblázatok csillaggal jelölt oszlopaihoz:*

- (3) a cél értelmezhetetlen, attól függ, mit értünk fenntartható mobilitáson: legjobb nem kitölteni.

- (4) a cél („hiányzó infra kiépítése”) nem értékelhető, attól függ, *kinek* hiányzó *milyen* infrát akarunk kiépíteni. [Megismétlődik a (21)-es rovatnál]
- (12) a (–) negatív jelek arra az esetre vonatkoznak, ha az autópálya-hálózat kiépítésének a preferálását értjük az EU integráció elősegítésén, olyan egyoldalúsággal, ahogy azt egyébként a közlekedéspolitika teszi.
- (14) nem egyértelmű, milyen területfejlesztési célok elősegítéséről van szó
- (18) gondolni kellett a „Zengő” szindrómára is,
- (19) a „magas közlekedési színvonal” alatt érthetünk jó minőségű tömegközlekedési járműparkot is, és sok autópálya megépítését is – az értékelés élesen különbözik a két esetben.
- (25) a korábbi (4) ill. (21)-hez („hiányzó infrastruktúra kiépítése”) képest a megfogalmazás kibővült („fővárosközpontúságot oldó”) ami a fenntarthatósági értékelés szempontjából pozitívum; ugyanakkor leszűkült („gyorsforgalmi úthálózat”) ami viszont negatívum.
- (26) A „közlekedési hálózatok összehangolása” megfogalmazás nehezen értékelhető, mert nem mondja ki az értékprioritást (pl. „a munkamegosztás befolyásolása a környezetkímélő alágazatok javára”)
- (28) Ez a pont semmit nem tesz hozzá az általános társadalompolitikai célhoz, nem mondja meg, hogy milyen speciális közlekedési cél kapcsolódik hozzá. (Nem tett hozzá (27) sem a stratégiai főirányként megfogalmazott (13) célhoz (közlekedésbiztonság javítása) de abban az esetben egy *közlekedési cél* emelkedett fel társadalompolitikai céllá, ettől még természetesen indokolt továbbra is szerepeltetni a közlekedési célok között is! Igaz, elég lenne egyszer, ld. (17)
- (30) nem csak konzisztencia-probléma van e céllal (nem kapcsolódik felsőbb célokhoz) de emellett vizsgálatunk szempontjából erős indifferenciát is mutat.

Összességében a (25) – (30) Határozatban is szereplő célokról azt lehet megállapítani, hogy részben megismételnek Prioritásban szereplő célokat, részben azt kiegészítik (esetenként vitatható irányban) de egyébként hiányzó új elemet is érvényre juttatnak, (alágazati összehangolás). Végeredményben helyesebb lenne e célokat összevonni a Prioritásokkal és egy közös közlekedési prioritásrendszert felépíteni.

[A 32-33 ill. 34-35 oldalakon a fentiekben strukturált összesen harminc célt soroljuk fel és vetjük össze a fenntarthatósági értékrendnek a csoport által május elején kiválasztott készletével. Végül az egységes cél-értékelés egy szűkebb cél-készletre

(az OGY Határozatban szereplő célokra) és egy másik fenntarthatóság értékrend-készletre vonatkozik, ezt a 36. oldali táblázat mutatja be.]

(2004. május 14.)

#### KIINDULÓ JAVASLAT A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA STRUKTURÁLT CÉLRENDSZERÉRE

Ebben a pontban a célokra vonatkozó konzisztencia vizsgálat eredményeire alapozva, kissé túllépjük a vizsgálat kereteit és a célok *tartalmi vonatkozásaiba* is belemélyülve javaslatot teszünk egy jól strukturált közlekedéspolitikai célrendszer kialakítására.

Az eddig kialakított struktúra-képző megfontolások még nem jelentenek közvetlenül olyan változtatásokat, amelyek érintenék a célok tartalmi vonatkozásait. A célok konzisztenciáját és a különböző típusú célok világos megkülönböztetését nem a közlekedéspolitika tartalmi kérdésének tekintjük, hanem *szakmai minimumnak*, ami a mindenkor közlekedés-, (vagy bármely más ágazat-) politikától formailag is elvárható. Mégis, amikor a célokat elhelyezzük a megfelelő struktúrákba, láthatóvá válnak az ismétlések, az indokolatlan eltérések, a hiányok, a következetlenségek.

Szigorúan véve a konzisztencia vizsgálat ezeknek az ellentmondásoknak a megvilágításával befejeződik, az elemzőknek természetesen nem feladata, hogy előálljanak egy kijavított alternatív célrendszerrel. Itt azért vállalkozunk mégis erre a többletfeladatra, mert úgy gondoljuk, egy mégoly vitatható javasolt célrendszer is jól rá képes rávilágítani a struktúrából következő javítási lehetőségekre és logikai összefüggésekre, továbbá arra, hogy a célok tartalmi vitáját is egy jól meghatározott mértékben lehet tartani a struktúra világossá tételével.

#### Az általános társadalompolitikai célok

Az eddigi javaslatnak megfelelően ide tartozik a fenntartható fejlődés általános szempontjainak deklarálása, valamint a közlekedéspolitika stratégiai főirányai.

Az első célt fejezi ki az életminőség javítása a hatékony gazdaság-fejlődés, a társadalmi méltányosság és a környezeti fenntarthatóság egyidejű szem előtt tartásával.

Ennek az összefüggő általános követelmény-rendszernek a szálait nevesítik a közlekedéspolitika stratégiai főirányai. Itt tehát még nem közlekedés fejlesztésről van szó, hanem azoknak a fő céloknak a deklarálásáról, amelynek szolgálatában kell tevékenykednie a közlekedéspolitikának. Ha valahová, akkor ide sorolható be olyan cél, mint az ország védelmi képességének erősítése – vagy ezt mellőzni kell a kiemelten deklarált célok közül, ahogy a közlekedéspolitika nem nyilatkozik a korrup-

ció meggátolásának, a pénzügyek átláthatóságának, vagy az idegenforgalomnak az egyébként időszerű politikai kérdéseiben sem.

*A közlekedéspolitika öt lehetséges főiránya:*

1. főirány:	az egészség és az emberi élet minőségének javítása,
2. főirány:	a területi és társadalmi különbségek csökkentése,
3. főirány:	az épített és természeti környezet védelme,
4. főirány:	a kapcsolatok bővítése és feltételeinek javítása a környező országokkal és az az Európai Unióval
5. főirány:	a hatékony, versenyképes gazdaság biztosítása.

### A közlekedés átfogó céljai

Egyelőre főleg egy válogatás és összefésülés a Dokumentum különböző helyein megfogalmazott célokból

Fő. prioritás	fenntartható, környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése
2. követelmény:	a közlekedésbiztonság növelése,
3./b prioritás:	a közforgalmú közlekedés preferálása az egyéni közlekedéssel szemben
2. általános elem:	a vasúti és vízi áruszállítás, valamint a kombinált fuvarozás elősegítése
5. követelmény:	a meglévő közlekedési elemek hatékony kihasználása,
1. prioritás:	a hiányzó infrastruktúra kiépítése, a főváros-központúságot oldó hálózat fejlesztésével,
4. követelmény:	magas színvonalú közlekedési szolgáltatások biztosítása,
9. követelmény:	korszerű szaktudás és info-technológia széleskörű alkalmazása.
2. prioritás:	az EU közlekedésben alkalmazott szabályozások, díjak, támogatások követése,
7. követelmény:	kiszámítható finanszírozási rendszer,
8. követelmény:	a célul kitűzött közlekedési feladatok nemzetközi szinten versenyképes és hatékony lebonyolítása,

<p style="text-align: center;">Általános társadalompolitikai célok</p> <p>A fenntarthatósági értékrend elemei</p>	<p>1 a tartós gazdasági növekedés elősegítése</p>	<p>2 az életminőség javítása</p>	<p>3* a környezet szempontjából fenntartható mobilitás biztosításával</p>	<p>7 [L.d. 2] az életminőség javítása</p>	<p>8 az egészség megőrzése</p>	<p>9 a területi különbségek csökkentése</p>	<p>10 a közlekedésbiztonság növelése</p>	<p>11 az épített és természeti környezet védelme</p>	<p>12* az Európai Unióba való sikeres integrációnk elősegítése</p>
1. Az értékes ökoszisztémák érintettségét minimalizálni kell	R – H +	+	+ ?		+	++	0	++	R – + H +
2. Vannak olyan területek, amelyeket a közút hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük	– +	++	+ ?		+	– +	0	++	– +
3. Minimális hosszúságú tranzitpályákat és autópályákat kell kialakítani, a belföldi forgalom zavarása, nélkül.	+ +	+	+ ?		+	+	+	++	– +
4. A lakott területek belső, műemléki övezeteiben, az üdülő-területeken a forgalmat korlátozni kell	– +	++	+ ?		+	0 +	++	++	– +
5. A közlekedés kibocsátásai keresztül nem károsíthatja az emberi egészséget	0	++	+ ?		++	– +	+	++	+ +
6. A balesetek, gázolások csökkentése nemcsak az emberre, de az állatvilágra nézve is.	+ +	+	+ ?		++	+ –	++	+	– +
7. Az élőállatok szállítási körülményeinek javítása is szükséges	+ +	+	+ ?		0	0	0	++	+
8. Minden település tömegközlekedési elérhetőségét biztosítani kell	– +	++	+ ?		0 +	++	+	+ –	– +
9. A távolsági tömegközlekedés elérési ideje nem haladhatja meg jelentősen a gépkocsival való elérést.	– –	– + !	+ ?		+	+	+	+	– +
10. Az utas számára a tömegközlekedés nem válhat a stressz-helyzetek sorozatává	– +	+	+ ?		++	+	+ 0	+	– + +
11. Energiatakarékos és szigorú környezetvédelmi normáknak megfelelő járműparkot kell kialakítani	– +	+	+ ?		+	+ 0	+ 0	++	+ +
12. Az áruszállításban a közutak tehermentesítését szolgáló kínálat-bővítést kell megteremteni	– +	+	+ ?		+	+ –	+	++ –	+ –
13. A környezetkímélőbb, kisebb területfelhasználással járó energiatakarékosabb áruszállítást preferálni kell	– +	+	+ ?		+	0	+ –	+	+ –
14. Az áruszállítási költségeknek tükrözniük kell a közlekedés externális hatásait	– +	+	+ ?		+	– +	+	+	+ –
15. A fejlesztéseknél preferálni kell a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítását	– +	– ++	+ ?		+	0	++	++ –	+ –



<p style="text-align: center;">Általános társadalompolitikai célok</p> <p>A fenntarthatósági értékrend elemei</p>	<p>13 a környező országokkal a kapcsolatok bővítése és feltételeinek javítása</p>	<p>14* a területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása</p>	<p>15 a hatékony üzemeletés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével</p>	
1. Az értékes ökoszisztémák érintettségét minimalizálni kell	- +	+ -	R -	H 0
2. Vannak olyan területek, amelyeket a közút hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük	- +	+ -	-	+
3. Minimális hosszúságú tranzitpályákat és autópályákat kell kialakítani, a belföldi forgalom zavarása, nélkül.	- +	+ -	- +	+
4. A lakott területek belső, műemléki övezeteiben, az üdülő-területeken a forgalmat korlátozni kell	0	+ -	- +	+ -
5. A közlekedés kibocsátásai keresztül nem károsíthatja az emberi egészséget	- +	+ -	- +	+
6. A balesetek, gázolások csökkentése nemcsak az emberre, de az állatvilágra nézve is.	-	+ -	- +	+
7. Az élőállatok szállítási körülményeinek javítása is szükséges	0 (+)	0	- +	+
8. Minden település tömegközlekedési elérhetőségét biztosítani kell	0 (+)	+ -	-	-
9. A távolsági tömegközlekedés elérési ideje nem haladhatja meg jelentősen a gépkocsival való elérést.	- +	+ -	-	+
10. Az utas számára a tömegközlekedés nem válhat a stressz-helyzetek sorozatává	- +	0	- +	- +
11. Energiatakarékos és szigorú környezetvédelmi normáknak megfelelő járműparkot kell kialakítani	0 (+)	0	-	+
12. Az áruszállításban a közutak tehermentesítését szolgáló kínálat-bővítést kell megteremteni	- +	+ -	-	- +
13. A környezetkímélőbb, kisebb területfelhasználással járó energiatakarékosabb áruszállítást preferálni kell	- +	+ -	- +	- +
14. Az áruszállítási költségeknek tükrözniük kell a közlekedés externális hatásait	0	0	- +	+
15. A fejlesztéseknél preferálni kell a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítását	0	+ -	-	+

Átfogó közlekedési célok A fenntarthatósági értékrend elemei	4* a hiányzó infrastruktúra kiépítése	5 az EU közlekedésben alkalmazott szabályozásának követése	6 környezetkímélő közlekedési rendszer megteremtése	16 a fenntartható fejlődés biztosítása	18* az ország védelmi képességének erősítése	19* magas színvonalú közlekedési szolgáltatások biztosítása	20 a meglévő közlekedési elemek hatékony kihasználása	22 kiszámítható finanszírozási rendszer	24 korszerű szaktudás és technológia alkalmazása
1. Az értékes ökoszisztémák érintettségét minimalizálni kell	-	+-	++	++	-	0-	-+	+-	0+
2. Vannak olyan területek, amelyeket a közút hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük	-+	+-	++	++	-	0-	-+	+-	+
3. Minimális hosszúságú tranzitpályákat és autópályákat kell kialakítani, a belföldi forgalom zavarása, nélkül.	-+	-0	++	+	+	+-	+-	+-	+
4. A lakott területek belső, műemléki övezeteiben, az üdülő-területeken a forgalmat korlátozni kell	-+	+	++	++	0	+-	-	+-	++
5. A közlekedés kibocsátásai keresztül nem károsíthatja az emberi egészséget	-+	+-	++	++	0	+-	+-	0	++
6. A balesetek, gázolások csökkentése nemcsak az emberre, de az állatvilágra nézve is.	-+	+	+	++	0+	+-	+-	0+	+
7. Az élőállatok szállítási körülményeinek javítása is szükséges	+0	+	+	++	0	+	-+	0	+
8. Minden település tömegközlekedési elérhetőségét biztosítani kell	+-	+-	++	+	0	++	+-	+-	++
9. A távolsági tömegközlekedés elérési ideje nem haladhatja meg jelentősen a gépkocsival való elérést.	+-	-+	++	+	0	+-	-+	+-	++ -
10. Az utas számára a tömegközlekedés nem válhat a stressz-helyzetek sorozatává	-+	+-	+	++	0+	++	-+	+	++
11. Energiatakarékos és szigorú környezetvédelmi normáknak megfelelő járműparkot kell kialakítani	0+	+	++	++	+	++ -	-	+	++
12. Az áruszállításban a közutak tehermentesítését szolgáló kínálat-bővítést kell megteremteni	-+	+-	+	++	+-	-+	-+	+-	++ -
13. A környezetkímélőbb, kisebb terület-felhasználással járó energiatakarékosabb áruszállítást preferálni kell	-+	+-	++	++	0	+-	-+	+	++
14. Az áruszállítási költségeknek tükrözniük kell a közlekedés externális hatásait	0-	+	++	++	0	+-	-+	+	0+
15. A fejlesztéseknél preferálni kell a gyalogos és kérempáros közlekedés feltételeinek a javítását	-+	+-	+	++	0	+-	-	+-	+-

<p style="text-align: center;">Átfogó közlekedési célok</p> <p>A fenntarthatósági értékrend elemei</p>	17 [Ld. 13] a közlekedésbiztonság növelése	21 [Ld. 4] a hiányzó infrastruktúrális elemek kiépítése	23 [Ld. 1] nemzeti és nemzetközi szintű versenyképesség és hatékonyság	25* a páneurópai hálózat magyarországi bővítése fővárosközpontságot oldó gyf. utak építésével	26* a közlekedési ágazatok összehangolása	27 [Ld.13] a közlekedésbiztonság javítása	28 [Ld.14]* a környezetszennyezés csökkentése	29 [Ld.5]* EU konform tarifai és támogatási rendszer	30* a közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése
1. Az értékes ökoszisztémák érintettségét minimalizálni kell				-	+ -				0
2. Vannak olyan területek, amelyeket a közút hálózati elemeknek kötelezően el kell kerülniük				+	+				0
3. Minimális hosszúságú tranzitpályákat és autópályákat kell kialakítani, a belföldi forgalom zavarása, nélkül.				+	+				0
4. A lakott területek belső, műemléki övezeteiben, az üdülő-területeken a forgalmat korlátozni kell				+	+				0
5. A közlekedés kibocsátásain keresztül nem károsíthatja az emberi egészséget				+ -	+ -				0
6. A balesetek, gázolások csökkentése nemcsak az emberre, de az állatvilágra nézve is.				- +	+				0
7. Az élőállatok szállítási körülményeinek javítása is szükséges				0	0 +				0
8. Minden település tömegközlekedési elérhetőségét biztosítani kell				0	+				0
9. A távolsági tömegközlekedés elérési ideje nem haladhatja meg jelentősen a gépkocsival való elérést.				- +	+				0
10. Az utas számára a tömegközlekedés nem válhat a stressz-helyzetek sorozatává				0	+ -				0
11. Energiatakarékos és szigorú környezetvédelmi normáknak megfelelő járműparkot kell kialakítani				0 +	0 +				0
12. Az áruszállításban a közutak tehermentesítését szolgáló kínálat-bővítést kell megteremteni				-	+ -				0
13. A környezetkímélőbb, kisebb terület-felhasználással járó energiatakarékosabb áruszállítást preferálni kell				-	+				0
14. Az áruszállítási költségeknek tükrözniük kell a közlekedés externális hatásait				0 -	+				0
15. A fejlesztéseknél preferálni kell a gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítását				+ -	+				0

Kiegészítés: Az OGY Határozatban szereplő célok összevetése a fenntartható közlekedés értékrendjével

<p>A közlekedéspolitika céljai</p> <p>Mobilitási fenntarthatósági értékrend</p>	1. Az életminőség javítása	2. Az egészség megőrzése	3. A területi különbségek csökkentése	4. A közlekedés-biztonság növelése	5. Az épített és természeti környezet védelme	6. Az Európai Unióba való sikeres integrációknak elősegítése	7. A környező országokkal a kapcsolatok bővítése és feltételeinek javítása	8. A területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása	9. A hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével	10. A páneurópai hálózat magyarországi bővítése, hogy az országhatártól ország-határig tartó, a főváros központúságot ol-dó gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésével a folyamatosan növekvő, transz-európai forgalmi terhelésnek is megfeleljen, egyúttal lehetőséget teremtv az uniós támogatások hazai felhasználásának növelésére	11. A közlekedési alágazatok (vasúti, közúti, vízi és légi) összehangolása a fenntartható fejlődés szem előtt tartásával	12. A közlekedésbiztonság javítása	13. A környezetszennyezés (üvegházha-zást okozó légnemű anyagok, és szilárd összetevők, valamint a zaj- és rezgés-terhelés) csökkentése, a természeti és táji értékek védelme a közlekedési infrastruktúra fejlesztése és fenntartása során	14. A közlekedési tarifák, díjak, kedvez-mények és bevétel-kiegészítések korsze-rűsített, egységes alapokra helyezett EU-konform rendszere; a díjbeszedés vala-mint az integrált menetjegyrendszer kor-szerű telematikai megoldásaimak beveze-tése	15. A közlekedésben foglalkoztatottak jövedelmének növelése, munkakörülmé-nyek korszerűsítése, a kor követelménye-inek megfelelő ismeretek megszerzése
Az egyének és a közösségek alapvető mobilitási igényeinek kielégítése (generációkon belüli és generációk közötti esélyegyenlőség figyelembevételével)	+	±	+	0	-	+	+	±	±	±	+	0	0	0	0
A közlekedési igények biztonságos módon történő kielégítése	+	+	0+	++	0	±	±	0	-	±	±	++	0	0	0
Összhang az emberi egészség védelmével, valamint a természetes ökoszisztémák állapotának megőrzésével	+	+	+	+	++	±	±	±	-	-	+	+	±	0	0
A közlekedési területhasználat minimalizálása	±	±	±	0	+	±	±	±	-	-	+	0	±	0	0
A környezeti elemek terhelése (emissziók és hulladék) nem haladhatja az érintett lokális környezeti rendszerek, illetve Föld egészének terhelhetőségét, elnyelő képességét	±	+	±	0	++	±	±	±	-	-	+	0	±	0+	0
A felhasznált alapanyagok, alkatrészek visszaforgatása, újra hasznosítása	0+	0+	+	0	+	±	±	±	-	-	±	0	+	0	0
A nem megújuló természeti erőforrások felhasználásának minimalizálása, a megújuló alkalmazásának korlátozása az újratermelés fenntarthatósági szintjének figyelembevételével	0+	0+	±	0	+	±	±	±	-	--	+	0	±	0	0
Zajterhelés minimalizálása	±	+	±	0	+	±	±	0±	--	-	+	0	±	0	0
Több közlekedési módozat (és a különböző módozatok közötti szabad választás) biztosítása	+	±	±	0	-	±	±	±	-	-	+	0	±	+	0
Megfizethető, hatékony működés biztosítása a gazdaság fejlesztésének keretében	+	±	+	+	-	±	±	±	++	-	±	+	±	±	±

# A STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA CÉLRENDSZERÉNEK ELEMZÉSE<sup>5</sup>

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS .....	1
A KÖZLEKEDÉSPOLITIKÁVAL PÁRHUZAMOSAN KÉSZÍTETT DOKUMENTUMOK CÉLRENDSZERE .....	2
A Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT) és a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) célrendszere .....	2
A Kohéziós Alap Keretstratégia (KAK) célrendszere .....	4
Az Európai Unió Közlekedéspolitikájának célkitűzései .....	6
A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA (2003–2015) CÉLRENDSZERE .....	7
Az Előszóban megjelenő célok: a közlekedéspolitika feladata .....	8
A Közlekedéspolitika fejezet célrendszere .....	9
<i>Célok, stratégiai főirányok</i> .....	10
A közlekedésfejlesztés programja célrendszere .....	15
<i>Korszerűbb közlekedés, jobb szolgáltatás</i> .....	16
<i>Fejlődés közlekedési módonként</i> .....	16
ÖSSZEFOGLALÁS .....	17
A közlekedéspolitika célrendszerének áttekintése .....	17
A CÉLRENDSZER ELEMZÉSÉNEK KITERJESZTÉSE A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ORSZÁGGYŰLÉSI HATÁROZATA SZÖVEGÉRE .....	18
A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÖT STRATÉGIAI FŐIRÁNYA .....	19
A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya a Határozat szerinti korrigált formában: .....	19
A közlekedéspolitika öt stratégiai főiránya – kommentárok .....	19
A MEGVALÓSÍTÁS ÉRDEKÉBEN FEJLESZTÉSRE KIEMELT TERÜLETEK .....	20

---

<sup>5</sup> Munkarész a BMGE Környezetgazdaságtani Tanszéke által koordinált „A Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció stratégiai környezeti vizsgálata” című GKM megrendelésére készített tanulmányhoz (témafelelős dr. Kósi Kálmán). Az elemzés alapjául a 2004. március 23-án az országgyűlés által elfogadott közlekedéspolitika háttéranyaga, majd annak a Határozatban módosított szövege szolgált.

<i>Általános megjegyzés</i>	20
(A) ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSPOLITIKAI ELEMÉK .....	21
<i>Általános közlekedéspolitikai elemek – kommentárok</i>	21
(B) KIEMELTEN KEZELT FEJLESZTÉSEK 2006-IG.....	23
<i>Kiemelten kezelt fejlesztések 2006-ig – kommentárok</i>	23
(C) TOVÁBBI PRIORITÁST ÉLVEZŐ FEJLESZTÉSEK 2015-IG .....	24
<i>További prioritást élvező fejlesztések 2015-ig kommentárok</i>	25
A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ÉS A HATÁROZAT CÉLRENDSZERE STRUKTURÁLÁSA .....	26
A táblázatok kitöltése	28
JAVASLAT A KÖZLEKEDÉSPOLITIKA JÓL STRUKTURÁLT CÉLRENDSZERÉRE.	30
Az általános társadalompolitikai célok	30
<i>A közlekedéspolitika öt lehetséges főiránya:</i>	31
A közlekedés átfogó céljai	31