

## **RÖVID MEGJEGYZÉS AZ EGYSÉGES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA ANYAGAIVAL KAPCSOLATBAN<sup>1</sup>**

Fleischer Tamás

2007. szeptember 10.-én tette közzé a honlapján a GKM az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia Zöld könyvét, amely helyzetelemzéssel, kulcsterületek megjelölésével és koncepcionális célterületek meghatározásával foglalkozott. A szeptember 30-ig terjedő társadalmi vita erre vonatkozott. A Zöld Könyv Vezetői összefoglalója a célrendszer kibontását, továbbá pénzügyi terv és intézkedési terv hozzárendelését egy külön dokumentum, a II. Fehér Könyv feladataként jelölte meg.

Ehhez képest a GKM év végén Fehér Könyv néven közzétette Zöld Könyv javított változatát.

A GKM honlap ( <http://www.gkm.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html> ) bevezetője erről azt mondja, hogy „A szakmai, társadalmi észrevételek figyelembe vételével szintén kidolgozásra került a stratégia Fehér Könyve, amely akciók, intézkedések formájában részletesen lebontja a célrendszert, és azok eléréséhez pénzügyi és intézkedési tervet rendel.”

Ezzel szemben a Fehér Könyv Vezetői összefoglalója szerint a Fehér Könyv nem más, mint a helyzetelemzésből kiinduló, beavatkozási területeket megjelölő dokumentum, amely átfogó célkitűzéseket határoz meg. Ennek alapján a Fehér Könyv nem „szintén kidolgozásra került”, hanem azonos a Zöld Könyv javított formájával, ellentmondásban mind a honlap állításával, mind a Zöld Könyvben megjelölt munka-

---

<sup>1</sup> A Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia Alágazati fejlesztések. Tervezet. Magyar Köztársaság Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 2008. társadalmi vitára szánt hozzászólás.

renddel. Ha a második dokumentum a Zöld Könyv korrigált formája, nem világos, mitől lett Fehér; ha viszont kibővített dokumentum, akkor nem volt megvitatva.

Most a célok lebontása jelszavával alágazatokra vonatkozóan olyan kötet jelent meg, amelyik korábban készült alágazati koncepciókat rak össze, abban a mélységben, ahogy különböző anyagok elérhetőek voltak. Éppen nem a Zöld / Fehér EKFS elvei vannak lebontva ágazati tennivalókra, ilyen elvekre általában hivatkozás sem történik. A részletezettség attól függ, hogy az adott alágazat éppen miről mit írt, mivel rendelkezik.

Pl. A városi közlekedés kizárólag Budapesttel foglalkozik, annak viszont túl részletezett, hosszú, tessék megnézni arányaiban. Közé nincs az időközben kiadott EU általános városi közlekedési anyaghoz, ugyanakkor a most elkezdett fővárosi BKSZ megbízás értelmetlenné válik, ha a helyzetértékelés időszakában a részletezett majdani végeredményt előre belefoglalják az ágazati EKFS-be. Az összes többi magyar település számára joggal sértő, ha az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia kizárólag a főváros stratégiájával foglalkozik.

Az EKFS súlyozása az alágazatokra: vasút 34 oldal, közút 35 oldal, Budapest 25 oldal, vízi közlekedés 2 oldal, légi közlekedés 1 oldal. Nem világos, hogy mit keresnek az alágazati helyzet bemutató dokumentumok ebben a kötetben, (vasút 7 oldal, Budapest 7 oldal, közút 4 oldal) ha egyszer a helyzetelemzés alapján a korábbi kötet készült. És mi a helyzet a vízi és a légi közlekedésben?

Célszerű lenne ha az Egységes közlekedésfejlesztési koncepció fölhasználná és tovább vinné az Egységes közlekedésre vonatkozó 4-4 pontba foglalt szempontjait, azt a korábbi ígéretnek megfelelően kifejtené, majd ezek felhasználásával készülnének el az alágazati stratégiák, mátrix-szerűen csatlakozva az egységes szempontrendszer adott alágazatban releváns mondanivalójához.

*Budapest, 2008. május 12.*