

## A Levegő Munkacsoport észrevételei az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) 3.0 verziójához<sup>1</sup>

**2013. december 15.**

**Írta: Vargha Márton közlekedési témafelelős**

Az IKOP 3.0 jól szerkesztett, érthető, áttekinthető anyag. De mint minden tervezetben, ebben is vannak javítható elemek. Az IKOP 35. lapján, 2.a.2.1. az IKOP 2. prioritástengely kialakításának indoklásában olvasható, hogy:

*„A Kohéziós Alap által finanszírozott TEN-T vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritástengely kialakítását az EU transzeurópai közlekedési hálózat korszerűsítési kötelezettségei indokolják. A Bizottság pozíciós papírjában hangsúlyozta, hogy Magyarországnak a beruházásokat az országon áthaladó TEN-T törzshálózati szakaszok befejezésére kell fókuszálnia.”*

Ennek megfelelően túlzottnak tartjuk a közútra, és kicsinek a vasútra fordítandó hányadot a javaslatban. Javasoljuk az arányok megváltoztatását, nevezetesen legyen az 1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítására fordított keret 28 helyett **18** százaléka és a 2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása 30 helyett **40** százaléka a rendelkezésre álló keretnek. Tekintve továbbá, hogy Magyarország 2013. július elseje óta kilométerarányos útdíjat szed a TEN-T hálózathoz tartozó autópályákon is, javasoljuk, hogy az útfejlesztések ne vissza nem térítendő, hanem **visszatérítendő** támogatást kapjanak.

Hiányoltuk az anyagból a tervezett központi programok bemutatását annál is inkább, mert egy letölthető népszerűsítő anyagban ott van az M0 nyugati bezárása, ami a Levegő Munkacsoport és más környezetvédő szervezetek szerint merénylet lenne Budapest levegője és az ott lakók ellen. Alagútban vezetéssel is, hiszen az alagútból kiengetett mérgező gázok ugyanúgy tönkre tudják tenni az erdőségeket. Ezt a kört nem érdemes teljessé tenni, ha a gépkocsik minden autópályáról már minden másik autópályát el tudnak érni.

*Fleischer Tamás* megjegyzéseivel egyetértve néhányat kiemelünk közülük abban a reményben, hogy ezek hasznosításával még lehet javítani az IKOP-on. Szükséges volna a KÖZOP értékelése, annak bemutatása, hogy az abban megfogalmazott célokat mennyire tudták teljesíteni a megvalósított projektek, illetve milyen nehézségek adódtak a pályázatok lebonyolításakor. A tanulságok beépítése az IKOP-ba minden bizonyosan gördülékenyebbé tehetné annak majdani végrehajtását.

Kiemelendőnek véljük azt a megjegyzést is, miszerint üdvös volna az elővárosi és a városi személyszállítás, forgalom közös tárgyalása.

Szerintünk sem jó az a kiindulás, hogy a következő hét évben a közúti tengelyeknél kizárólag fejlesztésekre, a vasúti tengelyeknél kizárólag korszerűsítésekre volna szükség.

Különösen fontosak azok a gondolatok, melyek az IKOP-ban a leszakadó térségek felzárkóztatásának kezelésére vonatkoznak. Támogatni kellene a térségi elérhetőség javítása prioritásban a belső kapcsolatrendszer fejlesztését szolgáló korszerűsítéseket is, nemcsak azokat, amelyek a külső elérhetőséget („európai piacok”) szolgálják.

További megjegyzések

– A 14. lapon szó van a MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. pályaműködési ráfordításáról, és arról, hogy annak 46%-a származik az állami tulajdonú személyfuvarozóktól. Bár később szó van a személyszállítás állami támogatásáról, talán itt is illendő volna megemlíteni, hogy ennek a 46 százaléknak egy jelentős része is állami támogatásból származik. Annál is inkább, mert a bevétel alacsony volta és összetétel egyaránt a pályadíjszámítás anomáliáira világít rá. Arra, hogy a fuvarozást a közút felé tereli, és az utazók jövedelméhez képest is túlzó, hiszen a jegyárakat nem lehet állami támogatás nélkül a pályadíjakhoz igazítani. Vagyis valószínűleg több bevétel származna abból, ha nem százalékosan, hanem nominálisan, közvetlenül a pályafenntartás kapná a személyszállítás állami támogatásának megfelelő részét, és ennek megfelelően csökkenne a pályadíj. Ettől a vasúti teherszállítás versenyképesebbé válhatna, és a megnövekvő forgalom eredményeképpen a mainál jóval nagyobb bevételt is hozhatna a teherszállítás a MÁV Zrt.-nek és a GYSEV Zrt.-nek. Különösen, ha helyreáll a szórt fuvarok megfelelő támogatása, és a szállítatók heti néhány vagonos szállítást is meg tudnak rendelni.

– A 24. lapon az olvasható, hogy *„Az NKS szerint a városi közlekedésfejlesztések közül a legkisebb hasznossággal a kötöttpályás rendszerek fejlesztése, illetve az intermodális személyszállítási csomópontok nagy volumenű fejlesztése rendelkezik.”* A mondatnak magyartalanságán kívül (rendelkezik használata egyszerű birtokos szerkezet helyett) legitimitási problémái is vannak. Az NKS ugyanis egyelőre csak egy készülő munkaanyag, aminek az elfogadása még hónapokba telhet. Ráadásul a „hasznosság” mérése egyelőre elég vitatható módszertannal történik, tudomásunk szerint nem számolják bele például a tömegközlekedés vonzerejét, azt, hogy mennyire képes magához vonzani más közlekedési módoktól az embereket, és így hozzájárulni a városi környezetszennyezésnek és az üvegházhatású gáz kibocsátásnak a csökkentéséhez. Kétségtelen, hogy van olyan kötöttpályás fejlesztés, amire az idézett állítás igaz, ilyen a budapesti 4-es metró, de egy elhibázott beruházásból nem volna szabad általánosítani. Javasoljuk ennek a mondatnak a törlését a szövegből.

– Mint már korábban írtuk, az elérhető források prioritástengelyek közötti eloszlásának megváltoztatását javasoljuk (például a 28. lapon):

1. prioritástengely: Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása a források 28,0%-a, Kohéziós Alap

**helyett: források 18,0%-a, Kohéziós Alap**

2. prioritástengely: Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítására a források 30%-a, Kohéziós Alap

**helyett: források 40%-a, Kohéziós Alap**

3. prioritástengely: A regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság fejlesztésére a források 8,7%-a, Európai Regionális Fejlesztési Alap

4. prioritástengely: Az elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság javítására a források 20%-a, Kohéziós Alap

5. prioritástengely: A fenntartható városi közlekedésfejlesztésre a források 11,8%-a, Kohéziós Alap

6. prioritástengely: A technikai segítségnyújtás a források 1,5%-a, Kohéziós Alap, a maradék 1,5%-ot a Koordinációs és Végrehajtási Operatív Program biztosítja.

– A 40. lapon a 2. táblázat az eredményindikátorokat mutatja be.

2. táblázat: A program beruházási stratégiájának áttekintése

Prioritástengely	Tematikus célkitűzés	Beruházási prioritás	A beruházási prioritásokhoz kapcsolódó specifikus célok	A programspecifikus célkitűzéseknek megfelelő eredményindikátorok	Alap (pénzügyi alap meghatározása: ERFA, ESZA, KA)	Uniói támogatás – EUR (7%-os teljesítménytartalékkal együtt <sup>14</sup> )	Az operatív program teljes költségének arányában (%) (alaponkénti bontásban)
1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	7. Fenntartható közlekedés és a fő infrastruktúra hálózatokon a szállítás- és közlekedési módok elválasztása	KA rendelettervezet 3. cikk d) i) pont „Multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a transzeurópai közlekedési hálózatba való beruházás révén”	1.1. TEN-T törzshálózat fejlesztése	Személyértékelés közlekedési balesetek számának változása az érintett szakaszokon (3 év átlagában) (balesetszám)	KA	986 411 386	28%
			1.2. TEN-T átfogó hálózati fejlesztések	A TEN-T hálózat összegzett utazási idejének csökkenése (személygépkocsi és tehergépkocsi) (perc)			
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása		és 3. cikk iii) pont „Átfogó, színvonalas és interoperabilis vasúti rendszerek kifejlesztése és helyreállítása”	2.1. TEN-T törzshálózat korszerűsítése	A korszerűsített szakaszokon szállított áruk volumene (ezer tonna)	KA	1 054 794 985	30%
			2.2. TEN-T átfogó hálózat korszerűsítése	Az érintett szakaszokon szállított személyek száma (ezer fő)			
3. A regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság fejlesztése		ERFA rendelettervezet 5. cikk 7.b.) pont „A regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához történő kapcsolásával”	3.1. Közlekedés-biztonság javítása	A közúti közlekedési balesetek halálos áldozatainak számának változása az érintett szakaszokon (3 év átlagában)	ERFA	304 947 475	8,7%
			3.2. Regionális közúti elérhetőség és közösségi közlekedési kapcsolatok javítása	A megyei jogú városokat 30 percen belül elérő (autóbusz + személygépkocsi) munkaképes korú lakosság számának növekedése a bázis évi népesség-			

				adatokra vetítve (ezer fő)			
4. Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiatartósság javítása	4. Alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság felé történő átlomoztatás minden ágazatban	KA rendelettervezet 3. cikk d) ii) pont „Környezetbarát és karbonsemleges közlekedési rendszerek kifejlesztése...” és 3. cikk d) iii) pont „Átfogó, színvonalas és interoperabilis vasúti rendszerek kifejlesztése és helyreállítása”	4.1. Elővárosi vasúti közlekedés korszerűsítése	A prioritástengely keretében létrehozott infrastruktúrát használó és így jobb közlekedési lehetőségekkel kiszolgált utasok száma	KA	703 219 248	20%
			4.2. Vasúti szűk keresztmetszetek felszámolása	Megtakarított utazási idő és menetrendszerűség javítása a helyreállított vasútvonalakon			
			4.3. Vasútvonalak villamosítása	A prioritástengely keretében létrehozott felsővezeteket használó járművek által használt villamos energia és a fel nem használt gázolaj energia különbsége			
5. Fenntartható városi közlekedésfejlesztés		KA rendelettervezet 3. cikk a) v) pont „alacsony szén-dioxid-kibocsátással járó stratégiák támogatása a városi területeken”	5.1. Kötőpályás városi közlekedésfejlesztések	A fejlesztett városi kötőpályás szakaszokat használó utasok száma	KA	413 283 633	11,8%
			5.2. Intermodalitás és társadalmi tudatosság javítása	Megtakarított utazási idő a városi kötőpályás közlekedés fejlesztett szakaszaihoz kapcsolódóan			
6. Technikai segítségnyújtás					KA	52 998 983	1,5%

Nem gondoljuk, hogy „A TEN-T hálózat összegzett utazási idejének csökkenése (személygépkocsi és tehergépkocsi) (perc)” alkalmas indikátora volna a pénzek helyes elköltésének. Helyette javasoljuk például a CO<sub>2</sub> kibocsátás és a levegőszennyezés csökkenését, mint eredményindikátort. Az összegzett utazási idő függ például attól is, hogy hány gépkocsi és mely szakaszokat vesz igénybe. Például, ha a rossz útdíjtarifa miatt az autópályákról leterelődött tehergépkocsik egy alkalmas tarifaváltoztatás eredményeképpen visszazokognak az autópályákra, ott hirtelen jócskán meg fog emelkedni az összegzett utazási idő. Ha pedig átlagos utazási időről van szó, az az átfogó TEN-T hálózathoz tartozó utakon javulhat a leterelődés megszűnésének eredményeképpen. A vasúti beruházások eredményindikátorait pedig kiegészíteni javasoljuk az energiamegtakarítással ami mind a biztosítóberendezések korszerűsítésének, mind a lassújelek felszámolásának komoly eredménye lehet.

– A 42. lapon:

A „2.A.3.4. IKOP-3. beavatkozási kategóriák” között a „018. Helyreállított vagy megújított út (autópálya, országos, regionális)”

kategória véleményünk szerint nem ide való, hiszen az

„IKOP-3 A közlekedésbiztonság javítása” célja

„1. Magyarország közúti közlekedésbiztonságának javítása, melynek egyik legfőbb elvárt eredménye az EU-2020-ban is szereplő halálos balesetek áldozatainak számának csökkenése.

2. Regionális közúti elérhetőség és közösségi közlekedési kapcsolatok javítása célja a TENT hálózaton kívüli térszerkezeti szempontból jelentős városok közúti kapcsolatainak fejlesztése, regionális autóbusszjáratok üzemeltetéséhez szükséges infrastruktúrális feltételek biztosítása és kapcsolódó ITS fejlesztések (pl. utastájékoztató). Ez a speciális cél támogatná az üzemanyag-takarékos vezetés (eco-driving) elterjesztését is.”

Nem is biztos, hogy az az út, amelyen száguldani lehet tengelytörés veszélye nélkül, biztonságosabb, mint az, amelyen inkább csak lépésben, a kátyúkat kerülgetve lehet hajtani. De akkor, amikor közvetlenül a közlekedésbiztonság a cél, akkor arra – sebességmérésekre, az utazók XXI. századi szintű tájékoztatására az útviszonyokról, az eCall bevezetésére stb. – kell költeni a pénzt, nem pedig útépitésre.

Ugyanez igaz a

„020. Multimodális közlekedés”

beavatkozásra is. Az sem ide való, ezért mindkettőt törölni javasoljuk.

– A 43. lapon:

A 12. táblázatból – *IKOP-4. eredményindikátorok* – hiányzik

az energiamegtakarítás és az ebből számítható ühg-kibocsátáscsökkentés, tekintettel a lassújelek megszüntetése célra.

– A 45. lapon:

A 13. táblázatból – *IKOP-4. output indikátorok* – hiányoznak az utastájékoztatóhoz, mint támogatandó célhoz rendelt indikátorok. Például utaselégedettség növekedése, a várakozásra fordított idő csökkenése, mert jobban számítható, mikor kell otthonról, iskolából, munkahelyről elindulni stb.