

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI IRÁNYOK ÉRTÉKELÉSE, HATÁSA AZ ORSZÁG GAZDASÁGI FEJLŐDÉSÉRE

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~fleich/>
<fleich@vki.hu>

A KÖZLEKEDÉS HELYZETE, JÖVŐJE
MA MAGYARORSZÁGON
KKK – KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2008 május 13-15.

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése

- ▣ ÉRTÉKELÉS – elvi szempontok, keretek
- ▣ NÉHÁNY JELENSÉG, KONKRÉT
FEJLESZTÉSI IRÁNY ÉRTÉKELÉSE

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése

- ▣ Nemzetgazdasági / társadalmi / területi / környezeti célok figyelembevétele
- ▣ Össz-közlekedési döntéshozatal
- ▣ Intézményrendszer fejlődése (minisztérium, KKK, közlekedéspolitika, EKFS, UMFT, KözOP stb.)
- ▣ A fejlesztéseket megvalósító / végrehajtó apparátus működése (+ a közlekedés működése)

3

A nemzetgazdasági célok figyelembevétele

- ▣ *Értékelés: a különböző szintű céloknak a teljesülése*
- ▣ Nemzetgazdasági, társadalompolitikai célok (versenyképesség, fenntarthatóság, esélyegyenlőség, térségi kiegyenlítés stb.)
- ▣ A fenti célokat elősegítő közlekedési stratégiai irányok
- ▣ A közlekedési stratégiát megvalósító programok
- ▣ A programokba illeszkedő projektek
- ▣ *Két értékelési kérdés:*
- ▣ Az adott szint célkitűzése teljesült-e
- ▣ **Az adott szint célkitűzése illeszkedik-e a magasabb szintű célok teljesüléséhez.**

4

A nemzetgazdasági célok figyelembevétele

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
PROJEKT	adott létesítmény megépítése	input, output	elkölthött pénz, elkészült út [km]

5

A nemzetgazdasági célok figyelembevétele

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
PROGRAM	bizonyos típusú fejlesztések kijelölése	eredmény	utazási idő-változás, balesetszám-csökkenés
PROJEKT	adott létesítmény megépítése	input, output	elkölthött pénz, elkészült út [km]

6

A nemzetgazdasági célok figyelembevétele

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
SZAKPOLITIKA	a gazd-társadalom-politikai céloknak megfelelő közlekedési cél	hatás	modal split változása, kibocsátás csökkentése
PROGRAM	bizonyos típusú fejlesztések kijelölése	eredmény	utazási idő-változás, balesetszám-csökkenés
PROJEKT	adott létesítmény megépítése	input, output	elkölthött pénz, elkészült út [km]

7

A nemzetgazdasági célok figyelembevétele

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOM-POLITIKA	a gazd-társadalom-politikai célok	hatás	térségi kiegyenlítődés, a térségi versenyképesség növekedése
SZAKPOLITIKA	a gazd-társadalom-politikai céloknak megfelelő közlekedési cél	hatás	modal split változása, kibocsátás csökkentése
PROGRAM	bizonyos típusú fejlesztések kijelölése	eredmény	utazási idő-változás, balesetszám-csökkenés
PROJEKT	adott létesítmény megépítése	input, output	elkölthött pénz, elkészült út [km]

8

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése

SZINT	CÉL	INDIKÁTOR	PÉLDA
GAZDASÁG- ÉS TÁRSADALOM-POLITIKA	a gazd-társadalom-politikai célok	hatás	térségi kiegyenlítődés, a térségi versenyképesség növekedése
SZAKPOLITIKA	a gazd-társadalom-politikai céloknak megfelelő közlekedési cél	hatás	modal split változása, kibocsátás csökkentése
PROGRAM	bizonyos típusú fejlesztések kijelölése	eredmény	utazási idő-változás, balesetszám-csökkenés
PROJEKT	adott létesítmény megépítése	input, output	elkölthött pénz, elkészült út [km]

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése

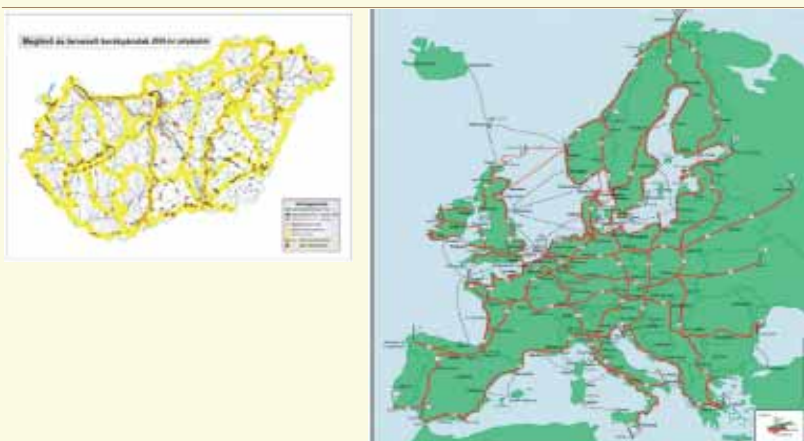
- ☞ Negatív példa: amikor a projekt eleve adott, és változatlan marad, teljesen függetlenül attól, hogy az átfogó célok mire irányulnak
- ☞ 2003 december: az autópálya törvény település-szinten rögzíti a jövőbeli autópályák helyét
- ☞ A Magyar Közlekedéspolitika 2004 márciusában ahelyett, hogy a tennivalókat levezetné a stratégiai célokból, erre kész tényként visszahivatkozik
- ☞ Mérlegelésre maradnak a kerékpárutak és a biztosítóberendezések...

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése



Forrás: Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013. GKM 2007. augusztus 29.
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1392756/kerekparosprogram.pdf>

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése



Forrás: Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013. GKM 2007. augusztus 29.
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1392756/kerekparosprogram.pdf>

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		

13

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		
↓ Belső hálózatok megerősítése		

14

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		
↓ Belső hálózatok megerősítése		
↓ TEN-T prioritása		

15

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése		
↓ TEN-T prioritása		

16

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése		↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása		

17

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége		Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése		↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása		↓ → TEN-T prioritása

18

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége	→ Magyarország versenyképessége	Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése		↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása		↓ → TEN-T prioritása

19

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége	→ Magyarország versenyképessége	Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése	↓ → Belső hálózatok megerősítése	↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása		↓ → TEN-T prioritása

20

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége	→ Magyarország versenyképessége	Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése	↓ → Belső hálózatok megerősítése	↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása	↓ többrétegű közlekedési hálózat	↓ → TEN-T prioritása

21

A nemzetgazdasági cél és a közlekedés kölcsönhatása

CTP (1992) az unió versenyképessége	→ Magyarország versenyképessége	Közpol (1996, 2004) → A közlekedés versenyképessége
↓ Belső hálózatok megerősítése	↓ → Belső hálózatok megerősítése	↓ „nem hatékony” közlekedési szegmensek leépítése
↓ TEN-T prioritása	↓ többrétegű közlekedési hálózat	↓ → TEN-T prioritása

Megjegyzés: a KözOP a globális és regionális versenyképesség elérését tekinti átfogó céljának (a társadalmi és területi kohézió mellett)

22

Gyorsforgalmi út: területi lefedettség

A hazai gyorsforgalmi közúti hálózat menti folyosók 15-15 ill. 30-30 perces eléréssel lefedett sávja 2015-ben (terv)

A visszacsatolás hiánya !

Mi változott a következtetések hatására?



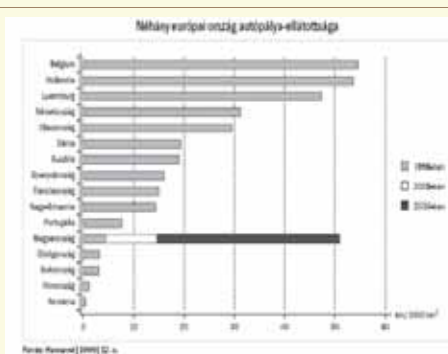
Forrás: Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY

23

Gyorsforgalmi út: területi lefedettség



Vajon valóban úgy kell-e biztosítani a térségi kiegyenlítést, 15-30 perces gyorsforgalmi út elérést nyújtunk?



Forrás: Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY és Hamarné Szabó Mária (1999) A kormány 2117/1999. (V.26.) Korm. határozata a gyorsforgalmi úthálózat tízéves fejlesztési programjának megvalósításáról. *Falu-Város-Régió*, 7. sz. 11-17. o.

24

Gyorsforgalmi út: területi lefedettség



▣ EKFS Fehér Könyv: A térségi elérhetőség javítása különböző szinteken „• az újonnan kiépülő gyorsforgalmi utak hatékonyságát is csökkentti, ha elérhetőségük nem biztosított megfelelően. Ebbe a körbe tehát azok a fejlesztések tartoznak, amelyek a hozzájuk kapcsolódó úthálózat fejlesztése nélkül nem képesek tervezett pozitív hatásukat kifejteni [A Zöld Könyvben nem szerepelt]

Forrás: Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY és EKFS Fehér Könyv <http://www.gkm.hu/data/cms1461000/EKFS.pdf> 25

Gyorsforgalmi út: területi lefedettség



▣ EKFS Fehér Könyv: A térségi elérhetőség javítása különböző szinteken „• az újonnan kiépülő gyorsforgalmi utak hatékonyságát is csökkentti, ha elérhetőségük nem biztosított megfelelően. Ebbe a körbe tehát azok a fejlesztések tartoznak, amelyek a hozzájuk kapcsolódó úthálózat fejlesztése nélkül nem képesek tervezett pozitív hatásukat kifejteni (mint például a székszárdi Duna-híd).” [A Zöld Könyvben nem szerepelt]

Forrás: Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY és EKFS Fehér Könyv <http://www.gkm.hu/data/cms1461000/EKFS.pdf> 26

Új Magyarország Fejlesztési Terv Közlekedési Operatív Program

☞ ÚMFT KözOP p.10/98: „A KÖZOP súlypontjai (Összefoglaló)”

„A közlekedési fejlesztések legfontosabb célja az elérhetőség javítása a **globális és regionális versenyképesség növelése** valamint a **társadalmi-gazdasági és területi kohézió erősítése érdekében**”. *Megi. Itt van hivatkozás az átfogó célokra.*

☞ Az ÚMFT Közlekedési Operatív Program prioritási tengelyei közül az alábbi kettőre jut az OP támogatási előirányzatainak kétharmada:

„Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása” és a

„Térségi elérhetőség javítása”.

27

Új Magyarország Fejlesztési Terv, Közlekedési Operatív Program és Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia céljainak összehasonlítása

UMFT KÖZLEKEDÉSI CÉLRENDSZER	KÖZOP PRIORITÁSI TENGELEK	EKFS INFRASTRUKTÚRA CÉLRENDSZER	EKFS ÁRUSZÁLLÍTÁS CÉLRENDSZERE
1. Az ország (és a régiók) nemzetközi elérhetőségének javítása	1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	1. A gazdasági versenyképességet javító főhálózati szerkezet kialakítása	
	2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi elérhetőségének javítása		
2. A térségi elérhetőség javítása	3. A térségi elérhetőség javítása	2. A térségi elérhetőség javítása különböző szinteken	
3. A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	4. A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	4. A növekvő tengelynyomású közúti járművek közlekedéséből eredő fokozott út elhasználódás megelőzése	4. Az intermodális logisztikai szolgáltató központok hatékonyságának javítása
4. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	3. A városi és elővárosi közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése	

28

Térségi elérhetőség: mit jelent a különböző dokumentumokban?

- ☞ ÚMFT: „A térségi elérhetőség javítása: Célunk, hogy a régióközpontok jobban bekapcsolódhassanak a transzeurópai folyosók forgalmába”
- ☞ „a térségi elérhetőség javítása, amelynek tervezett eszközei:
 - a közúthálózat fejlesztése, a főutak teherbíró képességének növelése,
 - regionális közlekedési szövetségek felállítása.”
- ☞ EKFS: • *az újonnan kiépülő gyorsforgalmi utak hatékonyságát is csökkenti, ha elérhetőségük nem biztosított megfelelően. Ebbe a körbe tehát azok a fejlesztések tartoznak, amelyek a hozzájuk kapcsolódó úthálózat fejlesztése nélkül nem képesek tervezett pozitív hatásukat kifejteni (mint például a szekszárdi Duna-híd). [A Zöld Könyvben nem szerepelt]*
- ☞ • a nagyvárosok elérhetősége számos településről nagyon rossz;
- ☞ • a fő- és mellékúthálózat, valamint a vasúti hálózat minősége nagyon leromlott, jelentős hányadában kiépítése és teherbírása nem megfelelő, feljavításuk kedvező hatású;
- ☞ • a megvalósult szigetszerű fejlesztések alacsony hatékonysága javítandó;
- ☞ • az alacsony kapacitású vasúti biztosító berendezések és állomási infrastruktúra elégtelen a korszerűbb áru- és személyszállítási szolgáltatások számára.”

29

Térségi elérhetőség: mit jelent a különböző dokumentumokban?

- ☞ ÚMFT: „A térségi elérhetőség javítása: Célunk, hogy a régióközpontok jobban bekapcsolódhassanak a transzeurópai folyosók forgalmába”
- ☞ „a térségi elérhetőség javítása, amelynek tervezett eszközei:
 - a közúthálózat fejlesztése, a főutak teherbíró képességének növelése,
 - **regionális közlekedési szövetségek felállítása.**”
- ☞ EKFS: • *az újonnan kiépülő gyorsforgalmi utak hatékonyságát is csökkenti, ha elérhetőségük nem biztosított megfelelően. Ebbe a körbe tehát azok a fejlesztések tartoznak, amelyek a hozzájuk kapcsolódó úthálózat fejlesztése nélkül nem képesek tervezett pozitív hatásukat kifejteni (mint például a szekszárdi Duna-híd). [A Zöld Könyvben nem szerepelt]*
- ☞ • a nagyvárosok elérhetősége számos településről nagyon rossz;
- ☞ • a fő- és **mellékúthálózat**, valamint a **vasúti hálózat** minősége nagyon leromlott, jelentős hányadában kiépítése és teherbírása nem megfelelő, feljavításuk kedvező hatású;
- ☞ • a megvalósult szigetszerű fejlesztések alacsony hatékonysága javítandó;
- ☞ • az alacsony kapacitású **vasúti biztosító berendezések és állomási infrastruktúra** elégtelen a korszerűbb áru- és személyszállítási szolgáltatások számára.”

30

A közlekedésfejlesztési irányok értékelése, és hatása az ország gazdasági fejlődésére

- ☐ A közlekedésfejlesztés irányait a nemzetgazdasági célokkal való harmónia szempontjából vizsgáltuk. A Közlekedés-politika nem, az EKFS és a KözOP kimondja, hogy az átfogó cél *a versenyképesség növelése valamint a társadalmi-gazdasági és területi kohézió erősítése*
- ☐ Bár az elérhetőség fókuszba állítása ezt lehetővé tenné, egyetlen dokumentumban sincs levezetve, hogy a közlekedési fejlesztések hogyan segítik e célok elérését.
- ☐ A KözOP akcióprogram elemei *térségi elérhetőség* címen is a külső kapcsolatokat fejlesztik, és továbbra is elhanyagolják a belső kapcsolatokat, a vasutat, a kistérségi hálózatokat.
- ☐ A projektek és programok értékelése, bár használja a *hatás-indikátor* kifejezést, nem vizsgálja az átfogó célkitűzések teljesülését
- ☐ Összességében a dokumentumok nyelvezete fejlődött, a megvalósuló közlekedési fejlesztések iránya nem.

33

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI IRÁNYOK ÉRTÉKELÉSE, HATÁSA AZ ORSZÁG GAZDASÁGI FEJLŐDÉSÉRE

Fleischer Tamás
MTA Világgazdasági Kutatóintézet
<http://www.vki.hu/~tfleisch/>
<tfleisch@vki.hu>

KÖSZÖNÖM A FIGYELMET !

A KÖZLEKEDÉS HELYZETE, JÖVŐJE
MA MAGYARORSZÁGON
KKK – KTE – MMK – MAÚT konferencia
Balatonföldvár, 2008 május 13-15.

A közlekedés-fejlesztés hatása a társadalom és a gazdaság fejlődésére

- ☞ A közlekedés fejlesztése az emberek számára nagyobb egyéni és gazdasági mobilitást biztosít, lehetővé teszi, hogy fejlődő szolgáltatási színvonal mellett tudják igénybe venni a közösségi közlekedési szolgáltatásokat, ezzel csökkentve az egyéni közlekedéssel járó és környezeti terhelést.
- ☞ A magas színvonalú közlekedési szolgáltatások nyújtásával és az ezt támogató magas színvonalú infrastruktúra biztosításával csökkenthetők a területi, regionális különbségek, növelhető a rendszeresen utazó munkavállalók és tanulók regenerálódásra fordított ideje.
- ☞ A fenntartható gazdasági fejlődésnek meghatározó eleme a környezetkímélő és költséghatékony személy- és áruszállítás környezettudatos szervezése, az általános környezetterhelés, az externáliák növekedési mértékének csökkentése.

35