

A Közlekedési minimum ajánlás modellezés, CBA, hatásvizsgálat, változatelemzés, rangsorolás témájú tartalmainak kivonata

Versenyképesség

9. Hatékonyság

- 9.2. Kerülni kell azokat a leegyszerűsítő, de esetenként népszerűnek látszó szakpolitikai narratívákat, melyek érdemi bizonyíték nélkül átütő gazdasági hasznokat garantálnak a közlekedésfejlesztések nyomán.
- 9.3. (...)
- 9.4. Egységesíteni kell az infrastruktúrafejlesztések esetében a döntéselőkészítő vizsgálatok elvárt módszertanát és a vizsgálatot lezáró jóváhagyási követelményeket, valamint biztosítani kell ezek teljeskörű transzparenciáját.
- 9.5. (...)
- 9.6. (...)
- 9.7. A közép- és hosszútávú vasútfelújítási programról a stratégiai opciók modellszerű változatelemzésével és transzparens szakmai, társadalmi vita útján szükséges döntést hozni, különös tekintettel a kis kihasználtságú szárnyvonalak jövőjét illetően.

(...)

Gazdasági fenntarthatóság

9. Tervszerűség és egyensúly

- 9.1. A gazdasági folyamatok keretfeltételeinek tervezhetősége érdekében a nagy előkészítési időigényű központi infrastruktúra-fejlesztéseket 15 évre előretekintő gördülőtervben kell ütemezni.
- 9.2. A fejlesztési program tervezetét elfogadás előtt transzparens projekt-rangsorolásra épülő javaslat formájában szakmai és társadalmi megvitatásra kell bocsátani.

(...)

Innováció és tudás

(...)

- 10.4. Az intézkedések forgalmi, gazdasági és környezeti hatásainak előrebecslése érdekében létre kell hozni és fenn kell tartani a transzparens, karbantartott, manipulációmentes központi közlekedési forgalmi modellt.

(...)

A "Közlekedési minimum" ajánlás melléklete (célok értelmezéséhez orientáló értékkel)

A méltányosság szempontja (arányos díjak és közterhek, egyenlő hozzáférés, kiegyenlítő elosztás)

(...)

A gazdaságilag elmaradottabb térségek, illetve a támogatásokból éveken át kimaradók számára prioritásos forrásallokációt és differenciált támogatási intenzitást kell biztosítani, ezért azok a fejlesztési források területi elosztása során – például pályázat, vagy projekt-rangsorolás során – előre rögzített mértékű **előnyt élvezzenek**. Az ilyen előny azonban nem eredményezhet kihasználatlan, célszerűtlen létesítményeket. A pályázatírás és projekt-előkészítés folyamatát a helyi abszorpció kapacitás alapján segíteni szükséges.

(...)

Tervszerűségi célok (reális, kiegyensúlyozott előkészítési és fejlesztési dinamika, távlatosság)

(...)

A gazdasági folyamatok keretfeltételeinek tervezhetősége érdekében a nagy előkészítési időigényű központi infrastruktúra-fejlesztéseket **transzparens rangsorolás** figyelembevételével 15 évre előrettekintő gördülőtervben kell ütemezni. Az így meghatározott fejlesztési programot szakmai és társadalmi megvitatásra kell bocsátani.

Mind a rangsorolás (projektértékelés) módszere, mind annak menete legyen részletesen, ellenőrizhetően dokumentálva és teljeskörűen közreadva (a módszer a rangsorolási folyamatot megelőzően, a projektértékelések, illetve azok részeredményei pedig az eredmény megszületésekor). A folyamat során biztosított széles hozzáférésű szakmai vita ugyancsak legyen transzparens, beleértve a módszertani kérdésekben álláspontot adó kompetens (az eltérő szakmai nézetrendszereket arányosan lefedő, független összetételű) szakbizottság munkáját is. Az indokoltság fokát a gazdasági, társadalmi és környezeti szempontok összességének vizsgálatával (legalább az 1988. évi I. törvény 11. § /2/ felsorolás szerinti teljeskörűséggel) kell értékelni, a jól modellezhető fizikális hatásokat egységes analitikus hatásértékeléssel, a modellszerűen nem becsülhető hatásokat többkritériumú értékeléssel közelítve (de előre rögzített értékelési karakterisztikákkal, súlyértékekkel). A fejlesztési program integráns része és fejlesztések előfeltétele kell legyen a már meglévő és a tervezett műszaki-technikai bázis hosszú távú üzemeltethetőségét biztosító, reális pénzügyi tervezés.

Az egyensúlyi szempontok (finanszírozási fenntarthatóság, piacvezéreltség, konszolidáció, stabilizáció)

(...)

Gazdaságilag eredményes, **pénzügyileg fenntartható** rendszert, részrendszereket, projekteket, műszaki megoldásokat és szolgáltatásokat kell tervezni, kialakítani, fenntartani és támogatni. Az alapellátáson felül fizetőképes kereslettel (közzolgáltatás esetén társadalmi megtérüléssel) alá nem támasztható beruházásokat, szolgáltatásokat az előkészítés szakaszában hatékonyra kell alakítani, vagy megvalósításuktól el kell állni.

Az ország motorizációs szintjétől és gazdasági teljesítőképességétől elrugaszkodó, túlméretezett, **megalapozatlan beruházásokat** felül kell vizsgálni.

Hiányos megalapozottságú beruházásoknak tekintendők azok a projektdöntések, amelyeknél az alapos változatelemzést, szakmai kontrollfolyamatokat a kényszerű döntési sietség vagy a tervezési fázisok lerövidítése – esetenként a tényszerű gazdasági eredményekkel, illetve a lakossági érdekekkel ellentétesen – háttérbe szorították, különös tekintettel a megtérülőre „kihozott” indokolatlan beruházásokra, a vitatható nyomvonalai és keresztmetszeti megoldásokra. Az indokolatlan funkciók kiszűrését és a takarékos, minden szempontból optimális

megoldások kiválasztását (mind országosam, mind a nagyobb önkormányzatok esetében) költség-haszon vizsgálat alapú változatelemzéssel, tervtanácsi megvitatás megreformált intézményesítésével, és szükség szerint értékelemzéssel kell elérni.

Az intézkedések, projektek és megoldási változatok **hasznossági becslése** (különösen költség-haszon vizsgálata) során a klasszikus kritériumok mellett a kiadások és hasznok között figyelembe kell venni a teljes életciklus-költséget és az ökológiai-lábnym kihatásokat, valamint a hasznok között az egészségügyi, hozzáférési, utazási élmény és életminőségi típusú előnyöket.

(...)

A hatékonyság szempontja (kihasználtság, változatelemzés, rangsorolás, megtérülés)

A közlekedés javításával csökkenteni kell a gazdasági szereplők közötti érzékelt távolságot, ami **gazdasági sűrűséget** teremt.

A gazdasági sűrűség és a vállalati produktivitás közötti okozati összefüggés kimutatott. A forgalom, közlekedési kereslet csillapítása érdekében tett beavatkozások így a vállalatok termelékenységét is visszafoghatják. Az elérhetőség csökkentéséhez vezető intézkedéseket csak a járulékos gazdasági veszteségek ismeretében szabad meghozni.

Kerülni kell azokat a leegyszerűsítő, de esetenként **népszerűnek látszó szakpolitikai narratívákat**, amik érdemi bizonyíték nélkül átütő gazdasági hasznokat garantálnak a közlekedésfejlesztések nyomán.

A közlekedési infrastruktúra megteremtése szükséges, de nem elégséges feltétele a gazdasági teljesítmény fokozásának.

Az áruszállítási szolgáltatások esetében az állami beavatkozás a tisztességes, **közjót szolgáló verseny-** és az infrastrukturális feltételek kialakítására, valamint a közfeladatok meghatározására szorítkozzon, hogy a folyamatokat e kereteken belül a piac vezérelje.

Egységesíteni kell és nyilvánossá kell tenni a projektötletek tervezési előkészítésének első szakaszában szükséges **döntéselőkészítő vizsgálat** (megvalósíthatósági vizsgálat, tanulmányterv, koncepcióterv – triviálisnak látszó esetben az engedélyezési tervezés első mozzanataként elvégzett egyszerűsített változatelemzés) elvárt módszertanát és a vizsgálatot lezáró jóváhagyási követelményeket.

Az analitikus vizsgálatokat (forgalomelőrebecslés, CBA, változatelemzés) és egyéb hatásértékeléseket (pl. intézkedés, illetve projekt cél- és hatásindikátorok) tartalmazó **vizsgálati eredmények pontosságát**, valamint a projektek tényleges hatását (ex-post értékelés) az ezzel megbízott munkaszervezet utólag értékelje, és az eredmények, valamint az ezekre épített módszertani korrekciók legyenek nyilvánosak.

A változatelemzésnek része a célt legmegfelelőbben kiszolgáló, **versengő megoldási változatok** gondos – nem triviális esetben növekményes haszonköltség-arányt vizsgáló – kiválasztása, a szállítási mód különböző lehetőségeire is figyelemmel. Minden esetben kötelező a "null-változat" alapos meghatározása és összevető elemzése, melynél a megcélzott beruházás helyett csak a forgalomszervezési, karbantartási hiányosságok kezelésére és a meglévő adottságok javítására kerül sor.

(...)

A szabályozottság igénye (specializáció, funkcionális szétválasztás, átláthatóság, függetlenség)

(...)

Nyomon kell követni központi finanszírozású vagy támogatású beruházások előkészítésének előrehaladását, folyamatos értékelés biztosításával. Ki kell jelölni a stratégiai döntéseket megalapozó hatásvizsgálatok, **megvalósíthatósági tanulmányok számításainak szakszerű ellenőrzéséért** felelős független szervezeteket.

Az innovációval kapcsolatos intézkedések (képzés, adatalapúság, monitoring)

(...)

A beruházások és kezelői intézkedések várható forgalmi, gazdasági és környezeti hatásainak megfelelő megbízhatóságú előrebecslése érdekében létre kell hozni és jogszabályi garanciákkal megerősítve folyamatosan fenn kell tartani a közérdekű tervezési feladatok számára önköltséggel szolgáltatást nyújtó központi – transzparens, egyenszilárdságú – **közlekedési forgalmi modellt** és annak munkaszervezetét.

*Az analitikus modell legyen nyílt forráskódú, dinamikus (azaz kiegészítő fejlesztéssel a helyi elemzésekhez is alkalmazható), multimodális (azaz a módváltást és a megosztott mobilitást is kezelni képes). A rendszer keretében egyre részletesebb **nagyhálózati egyensúlyi, valamint fokozatosan bővülő mikroszimulációs modellt** szükséges fenntartani. A fővároson belüli hatásértékelésekre szolgáló speciális modell gazdája továbbra is a Fővárosi Önkormányzat, illetve az általa létrehozott közlekedésszervező (BKK) legyen.*

Az előírányzott **kerékpárforgalmi létesítmények minél jobb kihasználtságát** és valódi rangsorolását célozva, azok várható forgalmának előrebecslésére egyszerű – akár csak általános adatkezelő program használatára épülő – számítási módszert kell készíteni és térítésmentesen közreadni.

*A forgalombecslési modellt a már üzemelő kerékpáros útvonalak forgalmi és gazdaságföldrajzi adataira épülő kapcsolatanalízissel (regresszióvizsgálattal) kell elkészíteni. Jelenleg a tervezett kerékpárutak kihasználtságának becslésére nem áll rendelkezésre módszertani iránymutatás és így gyakori a **kevésbé indokolt létesítmények finanszírozása**, a projektötletek (igények) nincsenek kellő alapossággal „megversenyeztetve”. Emiatt lehetséges, hogy amíg például a 2500 fős Madarason az 1000 jármű/nap forgalmú 55111 j. bekötőút mentén már épült kerékpárút, addig a 16.000 fős Budakesztől Budaörs (Budapest) felé a 22.700 jármű/nap forgalmú 8102 j. összekötő út mentén még mindig nincs folyamatos kerékpárút.*