

Vélemény
az
Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)
3.0 (2013. szept. 30.) verziójáról

dr. Rigó Mihály
okl. erdőmérnök
okl. építőmérnök

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium anyaga a NFÜ honlapján található: http://www.nfu.hu/forum_pate/29. Az ezzel kapcsolatos véleményemet az alábbiakban írom le, még azt is kockáztatva, hogy esetleg nem minden leírt része az IKOP-nak. Remélem azért, hogy valamely más ...OP-nak része lehet.

1.

Készülhessenek valódi tanulmánytervek!

A tanulmányterv értelmét, tartalmát itt írtam le.

http://www.mernokkapu.hu/index.php?n=5&tartalom_id=339&area=3&kulcsszo=rigo

Nincs olyan mérnöki feladat, amelyet csak egyetlen módon lehetne megoldani, azaz mindig több a lehetséges megoldások száma! Ezt kezeli le a mérnöki tanulmányterv. Most az új hétéves ciklus elején a tanulmánytervek szezonjának kellene lenni. Mégsem! Hiszen mindennek az elején, minden lépés előtt, bármilyen feladat megoldásának azzal kellene kezdődni, hogy feltárjuk a lehetséges megoldási változatokat, azokat teljesen azonos szempontrendszer szerint minősítsük, végül válasszuk ki a kompromisszumos megoldást. **Ez a legolcsóbb mérnöki tervfajta, de erre épül az összes következő tervfajta.** Ki lehet hagyni, melyre számos példa van, volt, de ez a rossz döntés megrágítja, és időben kitolja a feladat megoldását. Az IKOP több helyen beszél az 5-8 éves előkészítési folyamatról. Nos, ennek első elemének kellene lenni a tanulmánytervnek! Az IKOP még csak meg sem említi a tanulmányterv kategóriáját, amikor tervekről szól. Fel kellene már hagyni a rossz hazai gyakorlattal, hiszen a tanulmányterv a hosszú előkészítési folyamat legfontosabb eleme, alapja!

Javaslom:

Legyen forrás az IKOP-ban is tanulmánytervek tömegének készítésére.

Sajnos már eddig is sok időt veszítettünk, hiszen ezeknek a terveknek már készen kellene lenni! Különben ismét bent ragadnak majd források a ciklus végén. Nemcsak a közúti és a vasúti létesítményeknél kellene sok tanulmányterv, hanem az IKOP-ban kissé mostohán kezelt dunai hajózásban is, a Duna Eurorégiós Stratégiában is.

2.

A Köztes-Európa megváltozott!

Megszűnt a Szovjetunió, a Varsói Szerződés, a KGST, Jugoszlávia, Csehszlovákia. Országok sora tért át a szocialista tervgazdaságból a piacra alapozott kapitalista

módba, lett az Európai Unió, a NATO tagja. Kicsi ez a változás vagy lényeges? Szerintem alapvető változásról van szó az Oroszország és a Németország közötti, többnyire kis országok sávjában, mégis mintha tudomásul sem akarnánk az irányultsági, politikai változásokat venni. Nem kellene összhangban lenni a gazdaságpolitikának az azt alátámasztó, kiszolgáló elemi közúti-vasúti infrastruktúrával? Nincs itt nagy ellentmondás a gazdaság és az alpinfrastruktúra között, hiszen az egyik változása nem vonta eddig magával a másik megváltozását.

A gazdaságpolitika hatalmas változásainak tükröződnie kellene az úthálózatokban is és a vasúthálózatokban is. **Képtelenség ugyanis, hogy ugyanaz a hálózat szolgálja ki az új világot, amely megpróbálta a régit!**

Az utak és a vasutak alaphálózatának fejlesztése 1990-től jórészt Nyugat-Európa érdekét szolgálta, hiszen az ő érdekeiket kiszolgáló fejlesztések valósulhattak meg. Ezt jól érzékeltetik a véleményezett anyag 32. és 35. oldalán leírtak:

„A Kohéziós Alap által finanszírozott IKOP-1. prioritástengely kialakítását az EU transzeurópai közúti közlekedési hálózati irányelvben szereplő kiépítési kötelezettségek indokolják, melyre a Bizottság a 2012. október 30-i pozíciós papírban is felhívta hazánk figyelmét.”

„A Bizottság pozíciós papírjában hangsúlyozta, hogy Magyarországnak a beruházásokat az országon áthaladó TEN-T törzshálózati szakaszok befejezésére kell fókuszálnia.”

De az EU-ban nem csak német és francia érdekek léteznek, még akkor is, ha a pénz jórészt tőlük származik! A pénzt szolgáltatóknak figyelembe kellene venni azt, hogy a Visegrádi 4-ek is részei az EU-nak! Bár a V4-eknek vannak speciális érdekeik, de a V4-ek érdeke egyúttal az EU érdeke is! A V4-ek érdekében azonban kissé más jellegű hálózati fejlesztésekre is szükség van, mint az eddigi német/francia érdekűek! **Rendkívül fontos ezért az anyagban arra figyelni, hogy mi legyen a TEN-T alaphálózatokban!**

Részletesen erről itt írtam:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/V4_E-D_m.pdf

Javaslom:

Rendkívül fontos ezért az, hogy a Köztes-Európa, a V4-ek gazdasági érdekeit szolgáló észak-déli hálózati elemek részei legyenek a TEN-T hálózatoknak!

Biztosan lesznek erők, akik az IKOP 58. oldalán lévő néhány észak-déli irányú fejlesztést is ki akarják majd húzni. Hatalmas vívmány az, hogy ezek részei lettek az IKOP-nak! Ezt meg kell akadályozni!

Valamennyi vonalra tanulmányterveket kellene szinte azonnal készíteni. Legalább ennyit már most meg kellene tenni.

3.

Vidék és Budapest viszonya rendkívül torz

Erről itt írtam részletesebben:

http://www.mernokkapu.hu/fileok/2/Videk_es_Budapest-2m-2.pdf

Szó nincs harmonikus területfejlesztésről! Szó nincs esélyegyenlőségről! Szó sincs ebben a kis országban a területi különbségek kiegyenlítéséről, csökkenéséről, főleg nem csökkentéséről! **Európa közepén – már pedig Magyarország Európa szívében van - nincs egy cm²-nyi értéktelen terület sem, nemhogy a teljes magyar vidék!**

Tipikusnak mondható közelítésmód az, hogy a készülő fejlesztési anyagok mindjárt az elején leírják: torz a magyar térszerkezet, úgymond duális a magyar térszerkezet, Budapest Magyarország vízfeje, melyen változtatni kell. Néhány oldallal később azonban minden marad a régiben, SŐT a pénzek a főváros érdekei szerint kerülnek felhasználásra! Ezek az anyagok nem mérséklék a tragikus területi különbségeket, hanem növelik! Ne lehessen Budapestet pénzelné a Közép-magyarországi régióra hivatkozva sem, miközben a háttérben a főváros 4-5 milliós lélekszámú metropolisszá fejlesztési elképzelései lapulnak egy 10 milliós országban. Az is átlátszó trükk, ha fővárosi érdek országosként jelenik meg. A legutóbbi nagy tétel a fővárosnak a 4-es metró 450 milliárd Ft-ja, de már megjelent a Bécs-budapesti nagysebességű vasút 705-870 milliárd Ft-ja, melynek zsákutcás állomása az IKOP-ban Budapest. Nagysebességű vasutat zsákutcaként építeni elképzelni – ahogy az IKOP-ban megjelent - amúgy is maga a képtelenség! Néha előjön a budapesti olimpia ötlete, de ilyen-olyan nagyrendezvényekhez (vízi sportok, stadionok) szükséges sportlétesítmények konkrétan is.

Az előbbieken írtam a főleg német és francia érdekű út-, és vasúthálózat fejlesztéséről. A következő pontban a V4 országok érdekei szerinti hálózatfejlesztésről. Végül ebben a pontban a magyarországi érdekű, a harmonikus területfejlődésnek alapot szolgáltató hálózatfejlesztésről. Ez három különböző szint!

Javaslom:

raszteres, azaz négyzetrácsoshoz hasonló úthálózattal lefedni Magyarországot, mert ez a lehető legdemokratikusabb térhálózat, szemben a túlhaladott sugaras-gyűrűs hálózattal. Az ország autópálya hálózata azért rendkívül fontos, mert ez az ország legfontosabb térszerkezeti eleme, melyhez igazodik a gazdaság szerkezete is.

Másrészt meg kellene már szüntetni a burkolt, a trükkös főváros támogatást. A pénzosztás logikája kövesse a meghatározott célt.

Az IKOP az 57. és a 60. oldalon foglalkozik – sajnos csak úgy mellékesen említve - a területfejlesztéssel és a szegénységgel. **Miért nem fő szempontok ezek az úthálózat és a vasúthálózat fejlesztések?** Hiszen ez lenne a harmonikus területfejlesztés és az esélyegyenlőség alapja!

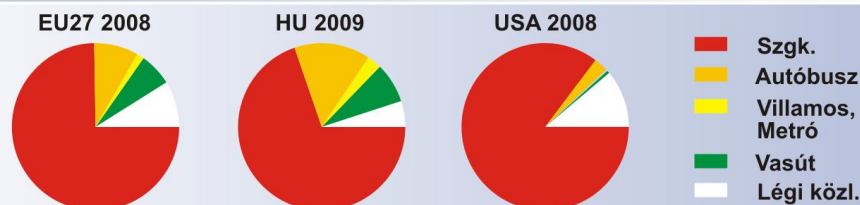
4.

A közút-vasút arány torz

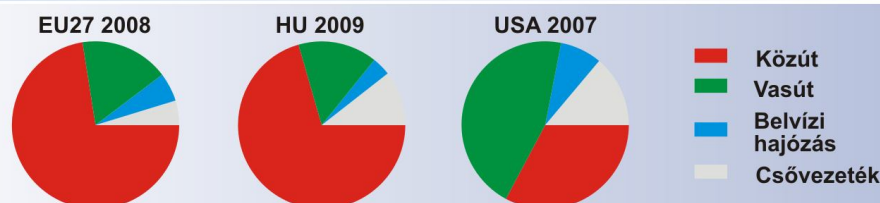
Ebben a témában is mindig leíródik, hogy ezer okból megint „arccal a vasút felé”! Mostanság éppen a klímaváltozás okán. Mégis utána az történik, mint jelenleg az IKOP-ban is, **a pénz a vasút helyett a közútra megy.** Nyilvánvaló, nem véletlenül. Nincs azonban mindenütt így! Kár beállítani a dolgot úgy, mintha ez lenne a világ természetes rendje, mintha ez egy megváltoztathatatlan természeti jelenség lenne.

Közlekedési munkamegosztás az EU27-ben, Magyarországon és az USA-ban

Személyszállítás (ukm alapján)



Áruszállítás (tkm alapján)



KTI KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI INTÉZET NONPROFIT KFT.

Forrás: Eurostat, KSH, KTI 2010

1-HU_A_110-05

<http://www.kti.hu/index.php?mact=Album,m5,default,1&m5albumid=123&m5returnid=503&page=503>

Látható a grafikonon az, hogy az USA-ban, a teherszállításban milyen hatalmas szerepe van a vasútnak (az alsó, az utolsó diagramban a **zöld** színű mező)! Nálunk miért nincs így? Milyen érdek az aránytalanság valódi oka?

Javaslom:

A cél és a pénzosztás összhangját megteremteni. **A vasúti teherszállítás díja legyen olcsóbb az úthasználati díjnál! Ez a kiváló eszköz a mai torz arány megváltoztatására. Van tehát már kitalált és megfelelő eszköz, csak szándék kellene.** Mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy a tehervonatok éjjel nagy sebességgel át tudjanak haladni az országon. Igaz, a vasút helyzetbe hozása pénzbe kerül, de a közúthálózat pályaszerkezetének és az azon lévő hidaknak 115, majd 130 kN tengelyterhelésre való megerősítése sem ingyenes mutatvány! A tisztességes költségszámításba végre be kellene tenni az eddig mellőzött ún. externáliákat is, mely segítene a vasút javára billenteni a mérleget.

5.

Legyen az útgazdálkodás amortizáció alapú!

Mostanság is az út- és vasúthálózat fenntartására az megy, ami megmarad, minden után. Összege évenkénti változó, bizonytalan, alku tárgya. A mai rettenetes út-, és vasútállapot a maradékelvű pénzelés következménye.

A meglévő utak és vasutak vagyontárgyak, így amortizálódnak, azaz értékük csökken. Az értékcsökkenés mértéke meghatározható. Az értékcsökkenés nagyságát ezen vagyonelemekre KELL fordítani, különben feléljük a nemzeti vagyont.

Az új építések a szalagvágás után bekerülnek az elfekvők közé, ahol megkezdődik lassú tönkremenetelük, megszűnésük, mert ma szinte nincs az országban fenntartás,

felújítás. Így nem sok értelme van az új építéseknek sem, mert azok megépültük után ugyanolyan gazdátlanok válnak, a sorsukra maradnak, mint a régebbiek. **Ez az infrastruktúra sugallja az elhagyatottságot, a gazdátlanságot, a pusztulást, az elmúlást az országról alkotott kép legnagyobb kárára, az itt élők lelkét nyomva.** A mai gyakorlat szerint a maradék pénzek év végén válnak láthatóvá; beindul egyhatalmas kapkodás közbeszerzés címén. Az építési időszakban zajlik a közbeszerzési eljárás, majd építésre teljesen alkalmatlan időben (pl. decemberben) kapnak a kivitelezők munkaterületet, kezdődhet az építés. Ebbe a folyamatba így eleve kódolva van a selejt építése, mert esős, fagyos időben nem lehet földmunkát végezni, de erről a jogászok nem kapnak oktatást. Az adófizetői pénzek elkótyavetyélése zajlik. Felelőse természetesen ennek sincs.

Javasalom:

Legyen meghatározva az amortizáció nagysága, és az alku nélkül mintegy automatikusan menjen külön alapba, pl. az útalapba. **Megjegyzem: az útalap nem szocialista találmány! Ez a folyamat legyen alkuktól mentes, teljesen automatikus.** Legyen a fenntartás, felújítás évekre előre tervezhető, ütemezhető. Lehessenek a kapcsolódó közbeszerzéseket építési időn kívül lebonyolítani! **Az IKOP meg sem említi a NÚP, a Nemzeti Útfelújítási Programot, mely létezik, csak aktualizálni kellene a mai utállapotok figyelembe vételével.** Legyen aktualizálva!

6.

Leghatékonyabb közlekedési eszköz és mód a településeken belül a kerékpár és a kerékpározás!

Van egy eladósított, kivéreztetett ország, pénztelenül. Ez az ország ma a világ legdrágább útjait építi. Nincs itt ellentmondás?

Nem az autópályák helyettesítésre, de a településeinken belőli helyváltoztatásaink céljára nincs, nem lehet hatékonyabb a kerékpározásnál!

<http://epiteszforum.hu/kozlekedes-olcsobban-es-tisztaban-kerekpar-magicpie-segway-es-tarsaik>

Röviden kifejtve:

a kerékpározáshoz kell a legolcsóbb pálya.

Hiszen legjobb, ha a már meglévő útfelületen megy a bringás! Ha esetleg mégis építeni kell, akkor nekik kell a legkeskenyebb, a legvékonyabb, azaz a legolcsóbb pálya! Tessék összevetni egy metróval vagy egy villamossal!

Nem fogyasztanak sem benzint, sem gázolajat! Az igényelt energia a lehető legkevesebb!

„... egy kilométer kerékpározás: 92,09 kJ, gyaloglás: 261,63 kJ, autózás: 4,83 MJ energiát igényel átlagosan ...”

<http://hu.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A9kp%C3%A1roz%C3%A1s>

A levegőt sem tesszük alkalmatlanná saját magunk számára!

A kerékpár a lehető legolcsóbb jármű, használojának már a vétel miatt sem kell eladósodni.

A parkoláshoz nincs szükség méregdrága mélygarázsra, parkolóházra.

Nem kell miatta nagyon költséges közlekedési cégeket fenntartani.

A kerékpárok nem foglalják el az összes közterületünket, melyek nem erre lettek kitalálva, kialakítva.



<http://hu.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A9kp%C3%A1roz%C3%A1s>

Használata az egészségünk védelmét szolgálja, a kerékpározás természetes, a kerékpározás élmény!



<http://hu.wikipedia.org/wiki/Ker%C3%A9kp%C3%A1roz%C3%A1s>

Az éves balesetszám és ennek összes következménye, költsége a mainak töredéke lenne.

Mind nyugaton, mind keleten kerekedik a társadalom valamennyi rétege, tehát a használat demokratikus.

A kerékpározás nem úri passzió, hanem az egészségét és a környezetét tudatosan védő modern ember helyváltoztatási módja.

Manapság ugyanakkor sajnos a közösségi közlekedés kezd a lehető legdrágább helyváltoztatási móddá válni. A villamosjegyek, a vasútjegyek, a buszjegyek, bérletek ára egyre csak emelkedik! A közösségi közlekedési cégek fenntartása egyre hatalmasabb terhe egy-egy településnek. Ezzel együtt sajnos a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala egyre romlik, egyre ritkábbak a járatok. Ezek elleni minden lépés rettenetes költségű!

Javaslom:

Mindennél több forrást tegyen ide az állam, mert ennél hatékonyabb közlekedési beruházás elképzelhetetlen!

Miért beszélnek a döntéshozók foghegyről a kerékpározásról és miért csak félvállal támogatják? Ennél hatékonyabban nagy embertömeg mozgásigényét kielégíteni nem lehet! A kerékpározás megítélése legyen már a szabadidős játékszer helyett elsősorban gazdasági, hatékonysági. A kerékpárnál az 1-5 km közötti helyváltoztatások, helyváltozások ideális közlekedési módja és eszköze! Ehhez kell igazítani a kezelését, megítélését és anyagi támogatását!

Ha a településen belül rendcsinálás mellett jöhetnek az egymáshoz közeli, a szomszédos települések közötti kerékpárutak. Elő kell segíteni a kerékpár szállítását a közösségi közlekedési eszközökön. Legyen magyar és olcsó kerékpárgyártás az általános igények kielégítésére. Az általános iskolák legjobb tanulói kapjanak az államtól egy kerékpárt. 4-5 km-es helyváltoztatási igény esetén nincs ennél költséghatékonyabb, energiahatékonyabb közlekedési mód!

7.

A magyar járműgyártás beindítása, újraindítása

Szegeden Törökországban készült Mercedesz és Lengyelországban készült Volvo buszok járnak. **Ha a lengyelek és a törökök ezt is tudják, a magyarok miért nem? Valamikor pedig tudtuk, mert a magyar járműgyártásnak hatalmas és szép a múltja!** Kis stílus érdekek miatt felszámolták, elsovasztották a hazai járműgyártást. A Mercedesz személyautók némelyikébe Renault motort fognak beépíteni. Néhány éve ez még teljesen elképzelhetetlen volt. A nagy cégek is LEGO-znak! **A járműgyártás ma már inkább egy LEGO-játékhoz hasonló összeszerelés, sok beszállítóval.** A IKOP 22. és 26. oldalán láthatók a lerobbant, a használhatósági határig lestrapált közösségi közlekedési járművek nagy számai. Mind Budapesten, mind vidéken igen nagyszámú buszt, villamost, trolit kell rövid időn belül lecserélni. De nem jobb a helyzet a MÁV személyszállító vagonjai esetén sem, melyek fölött minden szempontból eljárt az idő. Miért nem gyárthatja ezeket a magyar ipar? Ki a kerékkötők? A LEGO-záshoz szükséges elemeket természetesen egyre nagyobb mértékben a hazai KKV-k gyártanák! Jó terep lenne az ún. klaszterek létrejöttére, azaz az együttműködő KKV-kra.

Az alábbi friss példa mutatja, hogy lehet ezt a témát rendesen is művelni. Egy jó minta arra, hogy az új járművek is és új munkahelyek is lehetnek egyszerre és ugyanott!

http://hvg.hu/kkv/20131022_Ezermilliardos_uzletben_vehet_reszt_egy_m

„A pályázatot 4 milliárd eurós (hosszvetőleg **1200 milliárd forintos**) ajánlatával, egy nagy kínai gyártót megelőzve nyerte el az Alstom vezette Gibela konzorcium. Az Alstom sikerének hátterében az áll, hogy a cég vállalta azt, hogy a projekt teljesítése érdekében **Dél-Afrikába telepíti a szükséges gyártókapacitást, létrehoz egy műszaki tervezőközpontot, valamint egy képzési centrumot is.** A létesítmények építését 2014-ben kezdi el az Alstom. **A helyi gyártás, az 1500 új munkahely és a 10 év futamidejű projektbe bevonni tervezett alvállalkozók munkája és a másodlagos foglalkoztatás révén, a megrendelés értékének 65 százaléka Dél-Afrikában realizálódik majd.**”

Javaslom:

A magyar járműgyártás=magyar munkahely! Ma nincs semmi, amire társadalmunknak ennél nagyobb szüksége lenne.

Buszokat, villamosokat, trolikat nagyon kis ráállási idő után tudna a magyar ipar termelni. Szegeden jár a helyben összerakott troli. Szegeden támogatandó lenne a villamos-gyártás, a troli-gyártás. Autóbuszt az országban akár több helyen is tudnának, sőt tudnak még készíteni. Szolnokon vannak sikeres kezdeményei a vasúti személyvagonok gyártásának. Valami miatt mégsem akar a normál keréknyomba zökkenni az ügy. Kezdődjön már végre el! **Nehogy az a döntés szülessen, hogy ezeket is külföldről kell behozni!** Miközben tömegesen készülnek különböző nevű stratégiák, hogyan lehet az, hogy a kormány nem készít KKV-stratégiát? Ennek járműgyártáson is túlmutató haszna lenne.

A legfontosabb hazai stratégia, a KKV-k stratégiája kidolgozását a magyar járműgyártás, a mezőgazdaság és az élelmiszeripar érdekei miatt minél előbb el kell kezdeni!

8.

Írjunk magyarul!

Sajnos az IKOP nyelvezete is hottentotta, azaz ostoba pályázatiírói nyelv, tele angolból félrefordított, rosszul fordított szavakkal. **A projekt, pillér, projektcsatorna, horizontális elv, horizontális szempont, prioritás, prioritástengely, integrált szavak pillanatok alatt helyettesíthetők lennének sokkal jobb magyar szavakkal.** A prioritástengelynél százszor jobb pl. a cél! Egy magyar szakos tanárral néhány óra alatt értékesebbé lehetne tenni az IKOP-ot is, megkönnyítve a különféle egyeztetéseket és fokozva az egyértelműséget.

9.

Egyebek

- a) Ki kellene szűrni és javítani a helyesírási hibákat.
- b) Nincs 5 Ft-nál kisebb címletű pénzünk a táblázatok mégis tele vannak 1-re, 2-re, 3-ra és 4-re végződő értékekkel.
- c) Nincs olyan jármű, amely szálló port bocsátana ki.

- d) Már nem létezik az ÁAK.
- e) **Kik a felelősei** annak, hogy korábban alkalmazásra került a PPP, amely 2030-ig évi 100-120 milliárd Ft-tal terheli meg a magyar költségvetést? Bevezetése előtt ugyanis többen rámutattak a PPP miatti súlyos anyagi következményekre, akiket akkor lemostak, akiknek a jóslata bevált. (27. old.)
- f) Vonalas létesítményeknél, mint az út és vasút, minden esetben jelenjen meg a különféle táblázatokban a **fajlagos költség**, azaz az egy km-re jutó költség.
- g) Több helyen olvasható az IKOP-ban a különböző fokozatú társadalmi hasznosság fogalma, mint nagy hasznosságú, közepes hasznosságú. Pontosabban az, hogy ahol ez magas szintű, ott kivételezni lehessen, ki lehessen kerülni olyan eljárásokat, amelyeket a törvények előírnak. Javaslom ennek elkerülését! Vagy minden létesítményre igaz legyen valami, vagy egyikre sem! Érdemes lenne inkább e helyett felülvizsgálni a sok előírás szükségességét, de mindig az összes létesítményre, **kivételezés nélkül**. Ha éppen a legdrágább létesítményeknél nem kell az előírásokat betartani, akkor miért küldjük tortúrának alávetni?

Szeged, 2013. október 25.