

# MEGJEGYZÉSEK AZ INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM (IKOP 3.0 VERZIÓ) VITAANYAGÁHOZ

Fleischer Tamás<sup>1</sup>

## BEVEZETÉS

Az IKOP elkészült dokumentuma<sup>2</sup> 82 oldalon 12 fejezetben tárgyalja a közlekedés tervezett fejlesztésének a programját. A teljes program lényegét a dokumentum több mint a felét kitevő első és a második fejezet tartalmazza, ebben az értelemben a jelenlegi tagolás nyilván további átgondolást igényel<sup>3</sup>.

Ugyanakkor az IKOP világosan fogalmazott, kulturált, áttekinthető, szakszerű; – kézben tartott munkafolyamatról tanúskodó – összefoglaló dokumentum. E tulajdonságai azt is megkönnyítik, hogy a dokumentum tanulmányozása során adódó következtetések, megjegyzések is markánsan megfogalmazhatóak legyenek. Külön is kiemelhető fontos, korszerű szempont a dokumentum címében is felvállalt **integrált megközelítés**.

---

<sup>1</sup> kutató, MTA KRTK Világgazdasági Intézet

<sup>2</sup> Integrált közlekedésfejlesztési operatív program (IKOP) 2014-2020 (3.0 verzió, Tervezet, 2013.09.30) 82 p. „A dokumentum nem tekinthető a Kormány álláspontjának”.

<sup>3</sup> Sőt a társadalmi véleménykérésben csak a 2. fejezet alpontjai, a prioritástengelyek vannak elkülönítve, mint amire az előterjesztők érdemi hozzászólást várnak, és minden más kérdés „egyéb kérdések” néven egybe van söpörve. Jelen vélemény háromnegyed részben ilyen „egyéb kérdésekkel” foglalkozik, amelyek természetesen jelentős hatással vannak a prioritási tengelyek tartalmára is.

## IKOP 1. FEJEZET „STRATÉGIA” (?)

Az első fejezet (9-31 oldalak) címe „Stratégia – az operatív program hozzájárulása az EU 2020-hoz és a kohézióhoz”. Nem egészen világos, mire utal a címben lévő a stratégia szó, emellett a fejezet, – a címétől eltérően – kiterjedt hazai helyzet-elemzést is tartalmaz. Az 1.2 alpont címe szerint itt jelenik meg *az IKOP által nem lefedett* fejlesztési igények ismertetése is. Valójában ez utóbbi inkább annak az elemzése, hogy miért nem jut államháztartási pénz a kimaradó fontos feladatokra; – ebben az értelemben tehát ez is a helyzetelemzéshez sorolható munkarész.

Opponens szerint az első fejezet arra kell szolgáljon, hogy ismertesse az IKOP szerepkörét, uniós feladatát (ezt gyakorlatilag a 9. oldal első bekezdése és alpontjai megteszik) majd eljusson odáig, hogy megindokolja, hogy a hazai tennivalók közül milyen feladatok lettek uniós finanszírozásra kiválasztva, és ezeket milyen prioritástengelyek szerint csoportosítva jeleníti meg a továbbiakban a dokumentum (utóbbi pedig formálisan a 29. oldal utolsó bekezdése megteszi). Az a kérdés, hogy a kettő között milyen tartalommal lehet alátámasztani az érvelést, hogy a kifejtés, a prioritástengelyek kiválasztási folyamata meggyőző legyen.

A dokumentum ezt az érvelést döntően egy alapos, és **tartalmában jó minőségű helyzetértékeléssel** próbálja megoldani. Erénye e munkarésznek az összközlekedési kiindulású (9-11. old) felvezetés, jelezve ezzel az *integrált* közlekedésfejlesztés komolyan vételét. Mégis felvethető az a **kérdés, mennyiben indokolt az IKOP-on belül a helyzetértékelés adott mértéke és felépítése.**

Ha a közlekedési kormányzat az IKOP készítésekor rendelkezett volna elfogadott Nemzeti Közlekedési Stratégiával (NKS), akkor az IKOP kidolgozói egy helyzetértékeléssel megalapozott átgondolt hazai feladatsor és prioritásrendszer birtokában választhatták volna ki a stratégiai fontosságú tennivalók közül azokat, amelyek finanszírozása uniós forrásokból biztosítható, mivel megfelelnek a közösségi érdekeknek és prioritásoknak. Sajnos, ahogy 2004-ben és 2007-ben, úgy 2013-ban sem készült el *érdemben és időben* ilyen, hazai szempontokat és szükségleteket áttekintő és hazai jövőképre alapozott közlekedési stratégia. Ezzel együtt a párhuzamosan készülő NKS munkaközi dokumentumokat az IKOP készítői láthatóan figyelemmel kísérték, és elemeit lehetőség szerint beépítették a munkájukba. Mindenesetre, elfogadott NKS esetén átfogó közlekedési helyzetértékelésre az IKOP-ban nem lett volna szükség, ezzel szemben fontos lenne, és most is **hiányzik a KözOP tanulságainak az elemzése.** Milyen volt a korábbi operatív program megközelítése, a felépítése, ez hogyan alapozta meg a projektek kiválasztását, mindezt igazolta-e az elmúlt hét éves tapasztalat; – **mit kell megőrizni és mit kell változtatni az elmúlt időszakhoz képest.** Ez az áttekintés teljesen kimaradt, mintha az IKOP csak az új uniós irányelvek (és a hazai közlekedési helyzet) szerint kellene, hogy alakuljon, és mellőzhetőek lennének a hazai uniós együttműködési és projektkoordinációs tapasztalatok.

Implicit módon mégis szerepel az IKOP-ban a KözOP-ról alkotott vélemény: nevezetesen **az IKOP lényegében és jelentős mértékben átveszi a KözOP készítése során kialakított fő prioritástengely kategóriákat**, célcsoportokat: *nemzetközi elérhetőség* biztosítása, *térségi elérhetőség* biztosítása, *személyszállítási gócpontok* (városi ill. elővárosi közlekedés) – és egyedül a negyedik gondolati elem, a KözOP-ban is viszonylag kisebb részaránnyal szereplő *áruszállítási gócpontok* fejlesztése marad ezúttal ki. Mindenesetre hasznos lenne, ha ezt a választást (mind az átvételt, mind a módosítást) érvekkel is megalapozná, tapasztalatok elemzésével is alátámasztaná a mostani dokumentum. (Pl. fontos és előremutató erénye volt a korábbi négyes tagolásnak, hogy teljesen integrált módon egységben és térségi összefüggésben kezelte a közlekedés funkcióit, és nem alágazatokra bontva; – az más kérdés, hogy 2007-ben éppen az unió kérte, hogy az egységes funkcionális első prioritás (nemzetközi elérhetőség) legyen kettéosztva egyfelől közúti, másfelől vasúti és vízi fejlesztésekre, hogy szembetűnő legyen a projektek és költségek alágazati megoszlása).

A KözOP tanulságok elemzésén keresztül lehetne magyarázatot adni arra a szempontra is, hogy vajon most **az IKOP helyzetelemzése miatt épül fel már a prioritástengelyek kiválasztása előtt éppen a prioritástengelyek logikája és címe szerint**; (és aztán másodlagosan azzal lehet folytatni, hogy ha már így van, akkor ezen belül miért nem teljesen követi a helyzetelemzés /1.1.1.-1.1.5./ a prioritások /2.A.1.–2.A.5./ felosztását?).

Véleményező álláspontja szerint ennek a felvezető IKOP fejezetnek kellene elmagyaráznia, hogy milyen megfontolások alakították ki a kiválasztott prioritásrendszert. A megfontolások fő szükséges pillérei:

**(1) uniós célkitűzések**, (EU 2020, Fehér Könyv, stb.) kiemelten is az integráltság (alágazatok közötti integrált szemlélet és a közlekedés céljainak beágyazása a gazdaságpolitikai, környezeti, területi, fenntarthatósági stb. célkitűzésekbe). Emiatt e felvezető fejezetnek lennének részei a most 4., 5., 6., 11. fejezetekbe szétszórta szempontok, azaz a *területfejlesztés* integrált megközelítése, a *társadalmi kizáródás* csökkentése és a felzárkóztatás, a *leszakadó térségek* kezelése, ill. az u.n. horizontális elvek. Az integrált megközelítés azt is jelenti, hogy ezek az európai és osztálytársadalmi célkitűzések keretbe foglalják, ha úgy tetszik megelőzik a közlekedés sajátos szempontjait, pontosabban *ezen célok szolgálatában szükséges a közlekedési célokat kialakítani* és elhelyezni;

**(2) a Nemzeti Közlekedési Stratégia céljai**, amelyek feladatuk szerint már közvetítik a *nemzetközi trendekből* adódó következtetéseket, a *hazai gazdaság- és társadalompolitikai célokat* és elvárásokat, továbbá a *közlekedés helyzetének elemzése alapján* kialakított következtetéseket, sőt, a mindezek alapján legfontosabbnak tartott feladatokat és tennivalókat is;

**(3) a KözOP lebonyolításának és értékelésének** eddigi tanulságai, és ezek érvényre juttatásának lehetőségei a prioritások kialakításához.

### Részletes szövegközi megjegyzések az első fejezethez

p. 10-11 [A széndioxid-kibocsátás] „...1,4 %-ban a vasúthoz, 0,0 %-ban a hajózáshoz volt köthető” Nyilvánvaló, hogy a hajózás széndioxid-kibocsátása nem elhanyagolható, ami, ha máshonnan nem, az üzemanyag-felhasználás arányaiból kikövetkeztethető. Ez akkor is így van, ha a hazai részarány valóban meg sem közelíti a tengeri hajózással együtt számolt uniós 15 %-os értéket.

p. 12 „1.1.1. A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) magyarországi szakaszai” A cím egyfelől jól kifejezi az *alágazatok közötti integrált* megközelítést – másfelől a nemzetközi közlekedési funkciónak csak egy technikai, adminisztratív és pénzügyi szempontokból behatárolt szeletét (kohéziós alapból támogatható törzshálózati TEN-T elemek) jeleníti meg. Ilyen szempontból magyarázatot igényelne, miért válhatott e cím a hazai helyzetelemzés egyik egységévé.

p. 15 Fontos megállapítás, hogy „A hazai gyorsforgalmi és főutak napi forgalma alapján a szűk keresztmetszetek leginkább nagyvárosi belső úthálózaton és a Közép-Magyarországi Régióban lévő gyorsforgalmi és főutak Budapest közeli szakaszain vannak” – de téves következtetésre vezethet, ha elmarad ennek a ténynek az elemzése: mennyiben előidézöje ennek a helyzetnek a sugaras, fővároscentrikus utak korábbi fejlesztése (amitől elemzés nélkül esetleg most is éppen a javulást várnánk), illetve mennyiben oka az összközlekedési megközelítés hiánya (most is /IKOP/ utakat fejlesztünk, vasutakat legfeljebb korszerűsítünk).

p. 17. „1.1.2. Regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság”

(a) Nem világos, hogy ha a *nemzetközi elérhetőség* (igaz, a TEN-T-re leszűkített) szempontja összegazati megközelítésben került vizsgálatra, a *regionális elérhetőség* esetében miért kellene alágazatonként vizsgálandó. (Eleve az elérhetőség kategóriája egy felhasználó-központú, integrált közlekedési megközelítésben nyer értelmet, így kifejezetten aggályos külön közúti /vagy vasúti/ elérhetőségről beszélni.)

(b) A *közlekedésbiztonság* kiemelt („horizontális”) szempont – semmiképpen nem indokolható egyetlen területi-alágazati ponthoz történő hozzácsapása. Vizsgálati szempontként mindenképpen általános, minden területre kiterjedő megközelítést igényel, prioritásként pedig el kell dönteni, hogy **a horizontális szempontok közösen egy prioritást képezzenek-e** [ez lenne javasolható], vagy éppen a horizontális szempontok akár egyenként képezzenek-e prioritásokat, és ez váljék rendező elvvé – de mindenképpen indokolatlan a közlekedésbiztonságot (és majd később az energiahatékonyságot) egy más szempontból kialakított prioritásrendszer mellé benyomni, (a többi horizontális és integrációs szempontot pedig ezzel mellőzni).

p. 18. „A fejlesztések és a másodlagos hálózat egy részének 11,5 tonnás tengelyterhelésre történő átépítése ellenére az országos közúthálózat állapota tovább romlik.” A megállapítás felveti azt a kérdést, hogy elemezni kellene a KözOP által e téren követett stratégia kudarcát: a KözOP következetesen leszűkítette a térségi elérhetőséget

prioritási tengelyt közútfejlesztésre, és ezen belül is nemzetközi kapcsolatokat kiszolgáló főutak megerősítése kapott prioritást, azaz a tényleges térségi és térségen belüli kapcsolatok rovására is a nemzetközi megközelítést szolgáló hálózat fejlesztése került előtérbe. Ez kedvező a térségen csak áthaladni kívánó forgalomnak, de „*rontja a vidéki területek népességmegtartó erejét és tőkevonzó képességét, illetve nem segíti kellően a helyi gazdaságok bekapcsolódását az EU piacaira*” (IKOP p. 18.) – hozzátehetjük még: bármiféle piacokba és termelési együttműködésbe. **Hiányzik a tanulság levonása, hogy mindenképpen nagyobb súlyt kell kapjon a térségi fejlesztés [és fenntartás] – mert enélkül az unió által elvárt felzárkóztatási célok sem teljesülnek.**

p. 19. „*1.1.3. Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság*” Megismételhetők a p. 17. megjegyzésnél elmondott pontok: (a) [a regionális elérhetőséget egyben kellene vizsgálni] és (b) [a horizontális szempontokat ne egy más szempontú prioritásba suvasszuk bele]; de itt kiegészíthető egy újabb ponttal: (c) az elővárosi és a regionális vasúti elérhetőség egybesöprése alágazati megközelítést tükröz, nyilvánvaló, hogy **integrált megközelítésben az elővárosi (agglomerációs) forgalmat a városi forgalommal kellene együtt tárgyalni**, és ettől némiképpen eltérő szempontrendszer jelent a regionális közlekedés. Ebben az esetben az integrált funkcionális megközelítés logikáját akadályozza a hazai jogi kategorizálás is, amelyik *helyi és helyközi* közlekedést különböztet meg.

p. 20. „*(2010-ben a villamosított vonalak aránya az EU átlag 69 %-át érte el).*” A 12. oldalon láthattuk, hogy „*Magyarország vasúthálózatának sűrűsége az EU átlag 169%-a.*” Ez együtt azt jelenti, hogy **a magyar vasúthálózat villamosítottága területre vetítve az EU átlag 117 %-a!** Teljesen értelmetlen a hálózatra vetített villamosítottággal dobálózni, ez a mutató nagyon „olcsón” javítható, mondjuk 3000 km vasútvonal felszámolásával. Ezt akarjuk megkapni uniós tanácsként? – Ha gazdaságossági megfontolásokból egy vonalat érdemes villamosítani, akkor meg kell tenni, – de ehhez nem kellene ostoba érvekre, EU átlagra hivatkozni.

p. 24. „*Az Eurobarometer adatai szerint 2010-ban hazánkban az utazások 19,1%-a esetében a kerékpár volt a fő közlekedési eszköz.*” Valószínűleg ez egy hibásan értelmezett/feldolgozott felmérés eredménye – ha nincs megerősítő adat rá, akkor nem kellene komoly munkában használni. Az lesz a hatása, hogy miközben a kerékpározás ténylegesen terjed, minden erre vonatkozó indikátor romlani fog.

## **Európai peremfeltételek, elvárások**

Ugyanennek a fejezetnek alpontja a „*1.1.6. Az IKOP kapcsolódása az Európa 2020-hoz*”. Stratégiai fontossága miatt célszerű e témáról kiemelt figyelemben részletesíteni.

Az uniós előírásokat, elvárásokat természetesen komolyan kell venni, jelen vélemény is fentebb több esetben hivatkozott az európai szabályozásra. Ugyanakkor a hazai IKOP (és minden egyéb OP) előkészítésekor arra is figyelni kell, hogy az elvárások között lehetnek olyanok, amelyek nem kerültek még kipróbálásra az unió kevésbé fejlett tagországaiban, vagy ellenkezőleg, már kipróbálásra kerültek, és problémát okoztak. Az előkészítő anyagnak fel kell vértéznie a majdani elfogadtatást lefolytató hazai tárgyalókat ezeknek a megfontolásoknak a felvetésére, védelmére. Erre akkor is szükség van, ha nem lehet minden vitapontot most érvényre juttatni: minél korábban kezdődik az álláspontok ütköztetése, annál több esély van arra, hogy a hasonló sérelmeket elszenvedő országok közös platformot formáljanak bizonyos elvárások megváltoztatására.

Lássuk, milyen konkrét, problémás uniós elvárásokról van szó!

Az IKOP 25. oldalán táblázatban szerepelnek az egyes tematikus célkitűzések az alátámasztásukat szolgáló uniós rendelkezésekkel együtt<sup>4</sup>. Ezek között az első a „KA rendeletervezet 3. cikk d) i) pont „Multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása...” Az **egységes európai közlekedési térség** célkitűzése a Maastrichti szerződés fontos eleme volt, – az akkor 12 tagú, (rövidesen a gazdag EFTA országokkal 15-re bővülő) unióban. Arra az elképzelésre támaszkodott, hogy az unió néhány lemaradó (főleg dél-európai) régióját a jobb összekapcsolódás révén fel lehet zárkóztatni a domináns gazdagabb szintre, és ezáltal mindenki a közös európai piac haszonélvezőjévé válhat. Azóta az Európai Unió 28 tagra bővült, lényegében az összes új tagállam a felzárkóztatandó kategóriába tartozik, ráadásul az országok közötti fejlettségi különbségek is sokkal nagyobbak. Eleve megkérdőjelezhető, hogy ebben az esetben **létezik-e egyáltalán az az összekapcsolásból eredő felzárkóztató hatás, ami 25 évvel korábban az elképzelés alapja volt.** (Egy mai körkép inkább a különbségek növekedésére enged következtetni.) Ha viszont a felzárkózáshoz az összekapcsolás mellett más is kell, nevezetesen **a helyi felszívóképesség megerősítése, fejlesztése,** – akkor nagyon is megkérdőjelezhető annak az indokoltsága, hogy a Kohéziós Alap, sőt most már az Összekapcsolási Alap is a felzárkóztatásra hivatkozva kizárólag a külső megközelíthetőséget javító pályák fejlesztését támogatja.

Természetesen szó sincs arról, hogy valamiféle ránk erőszakolt, általunk nem kívánt fejlesztésekről lett volna szó. A hazai közlekedési adminisztráció és tervezőgárda mindenkor partner volt a koncentrált fejlesztések szükségességének alátámasztásában, sőt, speciel Magyarország uniós támogatás nélkül is nagy tempóban összpontosította a pénzt és hitelképességét az (egyébként uniós forrásból támogatható kategóriába eső) autópálya-szakaszok építésébe (amit jelenleg fizetünk vissza évi 100 milliárdos nagyságrendben). A felzárkózás, a gazdasági fellendülés mindig fő indoka, alátámasztása e fejlesztéseknek, – ugyanakkor az indikátorok kiválasztásában, az

---

<sup>4</sup> A szempont ismét szerepel a 30. old 2. táblázatban

utólagos értékelésekben rendre elkerüljük annak az ellenőrzését, hogy mennyiben teljesülnek az előzetes elvárások, országon belül és nemzetközi téren mennyiben segítik a megépített tengelyek a gazdaság fellendülését.

Ugyancsak a 25. oldalon lévő táblázat hivatkozik az ERFA rendelettervezetre<sup>5</sup> 5. cikk 7.b.) pont „*A regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához történő kapcsolásával*”<sup>6</sup>. Itt az a **torz elképzelés** érhető tetten, amikor a **regionális fellendülés érdekében a térségi kapcsolatrendszerből egyetlen elemet tartunk fontosnak, sőt kiragadhatónak, nevezetesen a térségnek a TEN-T hálózatba történő bekapcsolását**. Valójában így kizárólag a térség külső megközelíthetőségéről van szó, (ha úgy tetszik, az ország nemzetközi megközelíthetőségéről), vagyis az ERFA térségfejlesztés ürügyén ugyanarra a *másik* prioritásra koncentrál, amit a kohéziós alapok is támogatnak, és megint elsikkad, hogy a térségi felszívóképesség, a helyi termelés, szolgáltatás fellendítéséhez a külső kapcsolat nem elegendő, sőt, önmagában akár fordított (helyi fejlődést visszafogó) hatást érhet el.

A 28. oldalon látható az eredmény: [a források] „*kevesebb, mint 1/3-a jut csak a közutak fejlesztésére, a TEN-T hálózaton kívüli elemekre pedig legfeljebb 7%-a*”. Létező fontos uniós irányelv, hogy környezetvédelmi megfontolások miatt a nagy tengelyek esetében elsősorban a kötöttpályás lehetőségeket bővítsük. Ezt persze ahol arra lehetőség van, hasznos a regionális közlekedésre is érvényesíteni, azt azonban látni kell, hogy a települések zömének a megközelítése a vasút fénykorában is ráhordást igényelt, és ma pedig valamennyi település jó közúti megközelíthetősége elengedhetetlen feltétel. Nem lehet a térségi belső kapcsolatrendszer javításáról, felzárkózásról úgy beszélni, hogy erre a területre közben **ugyanazt a mesterséges korlátozást akarjuk érvényesíteni, amit az egymást helyettesíteni képes közúti és vasúti kapcsolatok esetére előírtak**. Megint olyan kérdésről van szó, amelyik feltehetőleg valamennyi felzárkózásban érdekelt tagállam számára sérelmes, és uniós szinten orvosolandó.

A 27. oldalon, a pénzügyi források felosztásának indokolása keretében nagyon feltűnő, hogy míg a figyelembe vett uniós elvek alapján számok és arányok dőlnek el, addig a **Nemzeti Közlekedési Stratégia itt felsorolt, figyelembe vett túl általános elveiből** ( –erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése, –társadalmi szinten előnyösebb személy- és áruszállítás erősítése, –szállítási szolgáltatások javítása, – fizikai rendszerelemek /infrastruktúra/ javítása) – **szinte semmi nem következik**.

---

<sup>5</sup> Csak feltételezem, nem ellenőriztem, hogy mind a KA rendelettervezetből, mind az ERFA rendelettervezetből már régen rendeletek léptek hatályba, csak az interneten ezek jöttek elő az anyag szerkesztőinek. Mert ha valóban el nem fogadott tervezetekről van szó, akkor különösen aggályos ezek ész nélküli követése.

<sup>6</sup> A szempont megismétlődik a 29. oldalon, ld. középső bajusz, ill. 2. táblázat 30. old.

## IKOP 2. FEJEZET „PRIORITÁSI TENGELEK LEÍRÁSA”

Abból a fentebb említett tényből adódóan, hogy az IKOP helyzetelemzése lényegében a prioritási tengelyek struktúrájában került leírásra, a prioritások felépítésére vonatkozó mondanivaló jelentős része már az eddigiekben észrevételezésre került, itt sok esetben csak visszautalásokra van szükség.

Nem biztos, hogy nagyon élesen el kell egyáltalán határolni a tartalmi célokat előíró prioritástengelyeket a technikai prioritástól – de ha kell is, mindenképpen zavaró és értelmetlen 2.A.1. stb. típusú bonyolult, redundáns és áttekinthetetlen neveket adni az öt tartalmi prioritásnak is, csak azért, hogy a technikai (B) elkülönüljön. Javaslat: legyen 2.1. és 2.2. ...stb. 2.5. – és egyedül a technikai legyen 2.T. ha a 2.6. nem jó.

### 2.1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása

Ebben az esetben a *vizsgálat* nem terjedt ki a *nemzetközi elérhetőségre*, csak a TEN-T szakaszokra („*A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) magyarországi szakaszai*”) – viszont az multimodális, azaz összközlekedési felfogásban íródott.

Az IKOP prioritási tengely *indokolása* (p. 32.) megint csak a *TEN-T kiépítésére vonatkozó uniós kötelezettséget* említi, ennek alapján nem indokolt a prioritástengelyt nemzetközi közúti elérhetőség javítása névvel illetni. Sőt, ehhez a kiépítési célhoz nem lett volna szükség vizsgálatokra sem, hiszen a kötelezettség, mint indokolás láthatóan független bármiféle hazai helyzetképtől. A specifikus célok között megjelenő második cél („*2. TEN-T átfogó hálózati fejlesztések a transzeurópai közlekedési hálózatok Magyarországot érintő átfogó hálózatainak elsősorban (állam)határközeli szakaszainak fejlesztését célozza.*”) ráadásul várhatóan a legtöbb potenciális projekt esetében (a józan megfontolások szerint mindenképpen) ellentmond a 33. oldalon szereplő projekt kiválasztási kritériumok egyikének (b) is, miszerint a projekt a Nemzeti Közlekedési Stratégia legalább *nagy társadalmi hasznosságú* projektjei közé tartozzon.

Ha viszont a prioritástengely célja valóban [*az ország*] *nemzetközi közúti elérhetőségének a javítása*, akkor ehhez a prioritáshoz kellene tartozzanak az országon áthaladó TEN-T folyosókról való leágazások és ezzel a különböző **térségek nemzetközi megközelíthetősége** is, sőt a határátkelőhelyek sűrítése, hiányzó határmenti kapcsolatok felszámolása is.

A 33. oldalon szereplő első indikátor (*A TEN-T hálózat összegzett utazási idejének csökkenése*) félreértést tükröz. A TEN-T hálózaton hosszában javuló utazási idő elsősorban az országon áthaladó tranzit számára fontos szempont. A hazai utazót (termelőt, szolgáltatót, munkába járó, turistát stb.) a szolgáltatási célpontjainak az elérési ideje érdeklí (aminek persze része a gyorsforgalmi útszakasz is, ha ilyen sza-



kasz is útba esett). Az ország számára a gyorsforgalmi utak olyan mértékben jelentenek hasznot, amennyiben ezt a célpont-elérhetőséget szolgálják. Hiába javul azonban a TEN-T mentén az utazási idő, ha közben leromlanak a településekből a másik település vagy a gyorsforgalmi út elérhetőségét biztosító kapcsolatok. **A TEN-T hálózat fejlesztésének a hasznosságát a teljes országos úthálózaton kialakuló elérhetőségi viszonyok javulásának mérésével, – továbbá a mindig beígért gazdasági fellendítő hatás ellenőrzésével lehetne kimutatni.**

## 2.2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása

A vizsgálati-, a megnevezési-, ill. a kifejtésben valójában követett szempontok egymástól való eltérésére ugyanaz vonatkozik, ami a 2.1 prioritástengely kapcsán fentebb leírásra került: azaz a vizsgálat csak a TEN-T tengelyekre vonatkozott, a prioritás címe a nemzetközi elérhetőséget, mint funkciót emeli ki, a kifejtés megint a tengelyekre vonatkozik, annak elemzése nélkül, hogy a címben megjelölt funkciót mennyire szolgálja éppen ez a kiválasztás.

A specifikus prioritásokat illetően nem látszik megalapozottnak vagy logikusnak az a megkülönböztetés, miszerint a TEN-T vasúti törzshálózat áruszállítási orientációjú kellene legyen, ahol a cél a szállított áruk mennyiségének a növekedése, míg az átfogó hálózat személyforgalmi orientációjú, és itt az utasszámnak kellene növekednie. Mivel az ország legfontosabb és legnagyobb sebességre kiépített vasútvonalai a törzshálózat részét képezik, kifejezett tévút lenne ezek esetében a személyforgalom hátrányára a (jórészt tranzit) teherszállítást előnyben részesíteni. Éppen egy fordított út lenne célszerű: egyes kevésbé igénybevett vasúti összekötő vonalak teherszállítási folyosó céljára történő felfejlesztése, és ezzel a párhuzamos funkciójú vasútvonal részleges tehermentesítése. Ha a prioritástengely leírását komolyan vesszük, ahhoz a följavítandó összekötő vonalakat kellene törzshálózattá nyilvánítani a vele párhuzamos irányú fővonal helyett.

Ha a 2. prioritás (36. old.) járműbeszerzéseket is finanszíroz, akkor célszerű lenne az indikátorok – ezen belül kiemelten az output indikátorok – esetében is erre tekintettel lenni, de az eredmény indikátornál is figyelembe veendő, hogy a járműpark javulása a nem korszerűsített vonalszakaszon is fejlődést (viszonylagos járműkorszerűsödést) jelent, így utasszám-emelkedés itt is elvárható.

\*

Az 1. és 2. prioritás specifikus céljainak megfogalmazásában feltűnő eltérés, hogy az első a (törzs illetve átfogó hálózat) *fejlesztéséről* beszél (és korszerűsítésről nem) – míg a második *kizárólag korszerűsítésről*. **Nem tűnik megvédhetőnek, hogy hétéves távlatban előre eldönthetően a közúti tengelyeknél kizárólag fejlesztésekre, a vasúti tengelyeknél kizárólag korszerűsítésekre kellene sor kerülni:** illetve, ha ez így van, az mennyiben feleltethető meg az integrált megközelítésre, fenn-

tarthatóságra vonatkozó uniós elveknek, és a hazai fejlesztések eddigi alakulására vonatkozó helyzetértékelésből levonható tanulságoknak.

### 2.3 Regionális közúti elérhetőség és közlekedésbiztonság (?)

A prioritástengely megnevezésével kapcsolatban visszautalunk a korábbi megjegyzésekre: az *intermodális megközelítés* (a vizsgálatban mindenképpen) a regionális közúti és vasúti közlekedés együtt kezelését indokolja, valamint a *közlekedésbiztonságot* a vizsgálatban is és a prioritástengely kialakításánál is a teljes közlekedést átfogó érvennyel, külön, vagy még inkább egy közös, minden közlekedési fejlesztésre vonatkozó („horizontális”?) prioritásként kellene kezelni.

A 39. oldalon megjelenő mindkét indokolás *„helyi gazdaság EU piacokra való jobb bekötése indokolja”* ill. az ERFA-ból idézve a *„másod- és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához történő kapcsolásának fejlesztése”* egyaránt a térségek nemzetközi hálózatról történő elérhetőségének a javítását szorgalmazza, és mint ilyen a nemzetközi elérhetőség javítását célul kitűző 1. (vasútnál 2.) prioritásba tartozna. A prioritás értelmetlen, ha regionális elérhetőségen ugyanazt értjük, mint nemzetközi elérhetőségen, – de ennél nagyobb probléma, hogy a korábban kifejtettek alapján ezzel itt elszalasztjuk, hogy a térség felzárkózásához elengedhetetlen térségek és térségen belüli kapcsolatokkal foglalkozzunk, ennek hiányában viszont **a térség külső kapcsolatának az egyoldalú fejlesztése nem a térség felzárkóztatásához, hanem a térség kiszolgáltatottságának a növekedéséhez vezet.**

Ugyancsak a 39. oldalon szerepel egy fontos, és valóban integráltságot (intermobilitást) tükröző szempont: *„A fejlesztések közvetett célja a vasúti hálózatra történő rá- és elhordást biztosító regionális autóbusszjáratok üzemeltetéséhez szükséges infrastrukturális feltételek biztosítása”* A helyes célnak azonban ellentmondó indikátor került megfogalmazásra (9. tábl. 40. old.), hiszen *„A megyei jogú városokat 30 percen belül elérő (autóbussz + személygépkocsi) munkaképes korú lakosság számának növekedése”* helyett a javuló vasúti kapcsolattal éppen az indikátorban jelzett igény csökkentése érhető el. Ezen túlmenően is, a jó térségi kapcsolatrendszernek a térség települései közötti kapcsolatok javulásáról kellene szólnia, és éppen nem csak a megyei jogú várossal kialakítandó centrális kapcsolatról. Vagyis (a) nem indokolt külön közúti regionális elérhetőségi indikátor képzése, (b) nem a centrális kapcsolat, hanem az aggregált településközi kapcsolatok (pl. adott idő alatt elérhető célpontok, népesség, szolgáltatások) jelenthetne jó eredményindikációt. De újra ki kell emelni, hogy a támogatandó intézkedések leírása (40. old.) *„A regionális közúti elérhetőség és közösségi közlekedési kapcsolatok javítása keretében másod- és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához történő kapcsolatainak fejlesztése, felújítása történik”* alapján kiválasztott fejlesztések ezt a megtárgyalt térségi fejlődést nem szolgálják, sőt, az intermodális regionális fejlesztési iránynak a megjelölt tevékenység kifejezetten ellentmond.

## 2.4 Elővárosi, regionális vasúti elérhetőség és energiahatékonyság (?)

A prioritás kapcsán korábban három problémára utaltunk: (a) nincs külön regionális *vasúti* elérhetőség, regionális elérhetőség van, (b) az energiahatékonyság legyen minden közlekedési területre vonatkozó („horizontális”?) prioritás része, (c) csak elkülönült alágazati (és jogi) érvekkel indokolható az elővárosi és a regionális vasúti közlekedés összevonása, az integrált közlekedési szemlélettel ez nem harmonizál.

A korszerű járművek beszerzését is tartalmazó specifikus prioritásnak ellentmondva mind az output-, mind az eredmény-indikátorok kizárólag pályaszakaszokban, vonalakban gondolkodnak. A 43. old táblázatának utolsó indikátora, az újonnan villamosított pályaszakaszokon a „*járművek által használt villamos energia és a fel nem használt gázolaj energia különbsége*” pedig problémás mutató, hiszen a villamosítás célja a szolgáltatás javítása is, aminek révén többlet áruforgalmat lehet egy adott pályaszakaszra vonzani. Az adott szakaszon létrejövő teljesítmény egy része tehát egyáltalán nem jelent volna meg, vagy nem vasúton került volna elszállításra – a becslést tehát mindenképpen számos hiba terheli, nem tájékoztat semmiről. Ha a villamosításnak nincs gazdaságossági alátámasztása, kizárólag környezeti becslések (és EU-s átlagok...) alapján általában nem érdemes nekifogni.

## 2.5 Fenntartható városi közlekedésfejlesztések (?)

(a) A *fenntarthatóság* is olyan átfogó irányelv, ami minden prioritástengelyre vonatkoztatandó, és ha az 5. prioritásban explicit módon megjelenik, akkor felveti a kérdést, vajon máshol miért nem a *fenntartható* nemzetközi elérhetőség javításáról, vagy *fenntartható* regionális elérhetőségről szólnak a prioritástengelyek.

(b) a korábbi megjegyzésekből már következik, hogy az integráltság területi szempontját érvényesítve **városi és városkörnyéki közlekedés**-fejlesztésekről (és korszerűsítésekről) lenne célszerű ebben a prioritásban intézkedni.

E prioritás keretében összefoglalásra kerülnek a 4-es metró fejlesztésének egyes problémái, – ez például olyan, hasznos munkarész, amit a helyzetelemzés mellől, mint a KözOP tanulságainak elemzése korábban hiányoltunk.

Az indikátorok e prioritásnál is kizárólag infrastruktúra beavatkozásokat mérnek, a járműbeszerzés hatásai nem mutatkoznak meg. Ugyancsak **kimaradnak az indikálásból az élhetőbb városi környezetre, a helyi kibocsátások csökkenésére, a balesetekre, az energiamérlegre vonatkozó eredmények**, alátámasztva azt a felvetésünket, hogy a horizontális szempontoknak egy-egy prioritáshoz sorolása vakká teszi a többi prioritást az adott témában történő értékelésre, összegezésre.

### IKOP 3. AZ OPERATÍV PROGRAM PÉNZÜGYI TERVE

A *horizontális* (energiahatékonyság, közlekedésbiztonság, ill. a prioritáscímbe nem említett további szempontok ld. 4., 5., 6., 11. fejezetek), a *térségi* (nemzetközi, regionális, városi) és az *alágazati* (közúti, vasúti, vízi) szempontoknak a nem igazán rendszerezett és átgondolt megjelenése az egyes prioritástengelyekben lényegében átláthatatlanná teszi, hogy a prioritások szerint megadott pénzügyi előirányzatok valójában milyen arányokban támogatják az egyes fentiekben kiemelt célkitűzéseket.

Másfelől az 53-54. old. táblázata kapcsán érdemes lenne a KözOP tapasztalatokra építve a mindenütt 85%-ra beállított társfinanszírozás mellett azt is megemlíteni, hogy a 2007-ben megjelölt 15%-okhoz képest hogyan alakultak a hazai felhasznált hozzájárulások az eredeti költségelőirányzat százalékában. Ennek alapján akár egy input indikátor mutatót is lehetne talán fabrikálni.

### IKOP 4. A TERÜLETFEJLESZTÉS INTEGRÁLT MEGKÖZELÍTÉSE

Miközben az IKOP számos területi elvet átvesz a KözOP prioritásokból, tehát törekszik a nemzetközi, a regionális és a város(térség)i területi szempontokba integrálva kialakítani a prioritástengelyeit (a vonatkozó kritikai megjegyzéseket korábban megtettük) – a területfejlesztés integrált megközelítése fejezet erről említést sem tesz, és helyette mintegy erőlködve próbálja kipipálni a formális uniós előírásokat, illetve a mindenre alkalmatlan EUSDR akció elképzelésekkel igazolja a szakmai elhatárolásait.

Helyette (jó esetben a NKS-ből átvehetően) azt kellene bemutatni, hogy a közlekedési stratégia az országos területi vonatkozású tervezetekkel összhangban, azok céljainak elfogadásával készült. Persze, ha tényleg így készült, akkor nem biztos, hogy meg lehet védeni a határokig kiépítendő autópálya szakaszokat, a regionális közlekedésnek az egyoldalúan a TEN-T csomópontokra és a nemzetközi elérhetőségre kihegyezett értelmezését, a külön regionális vasúti elérhetőség és közúti elérhetőség fogalomhasználatát stb.

A fő mondanivalónak a helye a felvezető részben lenne, olyan kontextusban, ahol az integrált megközelítésről kellene kifejteni, hogy az (alágazati integráció, illetve szakmaközi integráció mellett) a térségi integrációt is jelenti, és azt az IKOP a fentiek szerint a területi (és a társadalmi gazdasági) tervekkel összhangban szolgálja.

### IKOP 5. ...A TÁRSADALMI KIREKESZTÉS KOCKÁZATÁNAK LEGINKÁBB KITETT CÉLCSOPORTOKKAL RENDELKEZŐ FÖLDRAJZI TERÜLETEK SAJÁTOS IGÉNYEI...

Itt az IKOP dicséretesen őszinte: „Az IKOP küldetéséből, céljaiból eredően és az elvárt eredményeivel összhangban nem fókuszál a szegénységgel leginkább érintett

*földrajzi területekre vagy a diszkriminációval leghátrányosabban érintett célcsoportokra.”*

Ugyanakkor opponens szerint az IKOP feladata a kohéziós alapok, a felzárkóztatást szolgáló célokra létrehozott uniós alap eredeti céljának megfelelő felhasználása. Ha ez előírásai miatt nem alkalmas a leginkább leszakadt térségek felzárkóztatására (sem), akkor mindenképpen az unió felé kellene ezt jelezni. Ha az az elképzelés, hogy a legelmaradottabb területeket nem közvetlenül kell támogatni, hanem az ország fejlettebb térségeinek az uniós felzárkóztatására kell koncentrálni, és majd ez húzza magával a fejletlenebb térségeket, akkor ezt az (opponens szerint hibás) elképzelést explicitté és megvitathatóvá kell tenni.

Érdekes csavart ad a témának, hogy miközben az IKOP nem tekinti feladatának az elmaradott térségek felzárkóztatását, részben éppen ilyen térségeken keresztül tervezi kiépíteni a gyorsforgalmi utak határokig vezető szakaszait. A fenti idézetből kitetszik, hogy az ott átvezető gyorsforgalmi utat az IKOP (helyesen) nem tekinti a térség felzárkóztatásához segítséget nyújtó beruházásnak; még az a kérdés merül fel, vajon akkor olyan beruházásról van-e szó, ami az ország más részei számára viszont elősegíti a felzárkózást.

A témakör az integrált és területi megközelítést tárgyaló felvezető fejezetben kellene helyet kapjon.

## **IKOP 6. ...TARTÓS TERMÉSZETI VAGY DEMOGRÁFIAI HÁTRÁNYOKKAL KÜZDŐ FÖLDRAJZI TERÜLETEK SAJÁTOS IGÉNYEI**

A fejezet a hátrányos helyzetű (távoli, elzárt ill. fogyó népességű) térségekkel foglalkozik, amelyek regionálisan egyébként jelentős átfedést mutatnak az 5. fejezet (szegénység és diszkrimináció által sújtott) térségeivel.

Meglepő módon itt az IKOP válasza gyökeresen eltér a korábban adott választól. Szó sincs arról, hogy ez nem lenne az IKOP feladata, sőt: *„A perifériák felzárkóztatásának legbiztosabb módja, ha helyi adottságaik figyelembevételével, helyi erőforrásaik felhasználásával, idővel önállóan is fejlődőképes, és tovagyrűző gazdasági fejlődés indítható el a periféria legversenyképesebb körzeteiben, településein. A fejlődés motorjaiként szolgáló térségi központok megerősítése a leghatékonyabb és leggyorsabb lehetőség ennek eléréséhez, továbbá a foglalkoztatási problémák kezelése a legfontosabb kulcstényezők egyike.”* ... *„Az ezen térségekre jellemző kedvezőtlen folyamatok visszafordítását minden operatív program támogatja saját beavatkozási logikájához illeszkedően”*

Opponens teljesen egyetért az itt írottakkal, a perifériák felzárkóztatásának a helyi erőforrások felhasználásán, helyi kapcsolatok kialakításán is alapuló megtámogatása szükségességével. A probléma az, hogy a térségi elérhetőség javítása prioritás-

ból viszont minden olyan fejlesztés vagy korszerűsítés kimaradt, ami ezt a célt, a belső kapcsolatrendszer fejlesztését szolgálná, és ott kizárólag külső elérhetőségről („európai piacok”) esik szó (ahogy a KözOP is erre használta e prioritást).

Opponens másik problémája, hogy az IKOP ezek szerint érthetetlen és megengedhetetlen módon szándékaiban is különbséget tesz a szegénység és etnikai kizáródás, illetve a távolság és népességfogyás alapján jellemzett periférikus térségek között. (Bár a dokumentumban térkép csak az egyiket mutatja be, a térségek jórészt azonosak, így közlekedési szempontból szerencsére ezt a különbségtevést nem is lehet végrehajtani.)

A témakör az integrált és területi megközelítést tárgyaló felvezető fejezetben kellene helyet kapjon, az előző fejezetekkel együtt.

### **IKOP 11. HORIZONTÁLIS ELVEK**

Az ide sorolt három téma a **fenntarthatóság**, az **esélyegyenlőség** és diszkrimináció elleni fellépés, illetve a **férfiak és nők közötti egyenlőség** kérdésköre opponens megítélése szerint ugyanúgy kezelendő, mint az ugyancsak társadalmi elvárásokat közvetítő **területi integráció**, **közlekedésbiztonság** és **energiahatékonyság**.

Ez nem azt jelenti, hogy az IKOP-nak illetve a közlekedési szakmának pontosan ugyanannyi a teendője és a lehetősége mindegyik témában, de a témák közősek abban, hogy mindegyiket a társadalmi érzékenység (és az európai uniós normák) helyezték a célkitűzések fókuszába. Társadalmi elvárásnak, peremfeltételnek kell tekinteni az előrehaladás szükségességét valamennyi megnevezett területen, azaz a közlekedési ágazatnak a maga szakmai megoldásaival elő kell segítenie ezeknek a céloknak az irányába történő elmozdulást, és nem oldhatók meg ezek rovására a közlekedési szakmai feladatok.

A társadalmi elvárásoknak a komolyanvételét az IKOP azzal tudja kifejezni, hogy e témakörökhöz való viszonyát a felvezető fejezetben az **integrált megközelítés** összefüggésében leszögezi, az ebből adódó tanulságokat pedig a célok és a prioritástengelyek kialakításakor súlyának megfelelően figyelembe veszi, sőt, kiválasztott szempontú (például térségi alapú) prioritástengelyei mindegyikében elemzi, hogy a többi horizontális téma érdekében milyen ottani teendői vannak, majd az eredményindikátorok kialakításánál ellenőrzési lehetőséget is ad a releváns horizontális szempontok adott prioritási területen való érvényesülésének az ellenőrzésére.

**IKOP 7., 8., 9., 10 FEJEZETEI + MELLÉKLETEK**

A tartalmi áttekintés során átugrottuk az IKOP négy rövid fejezetét. Opponens megítélése szerint ezek a tárgyalt tartalmi fejezetektől némileg elkülöníthetően az operatív program *lebonyolítás* kérdésköréhez kapcsolódnak.

Nyilván ezek tárgyalásakor is komoly szerepet kaphatna a KözOP tapasztalatainak a kiértékelése, és az ennek alapján szükségesnek ítélt változtatások és célkitűzések alapul vétele.

IKOP 7. Az irányításért, ellenőrzésért és a releváns partnerek szerepéért felelős hatóságok és szervezetek

IKOP 8. Koordináció az alapok, az EMVA, az ETHA és egyéb uniós és nemzeti támogatási eszközök, valamint az EBB között

IKOP 9. Ex-ante feltételek

IKOP 10. A kedvezményezettek adminisztrációs terheinek csökkentése

(IKOP 12. A dokumentum melléletei)

Kizárólag az **ex-ante feltételek**hez fűzünk megjegyzést. Az NKS elkészítése valóban fontos előfeltétel, (fentebb e véleményben is ez szerepel), ebben egyet lehet érteni az IKOP-ban szereplő elemzéssel. Arra is rámutattunk, hogy a kész NKS nyomán meg is változnának egyes IKOP munkarészekkel szembeni elvárások, például elegendő lenne a helyzetértékelésnek az NKS-ben már kiértékelt tanulságaira támaszkodni, és inkább az onnan hiányzó részekre (pl. KözOP értékelése) koncentrálni.

Ugyanakkor az IKOP mégis egy külön dokumentum, és ezért a rá vonatkozó ex-ante értékelésnek **nem csak azt kell vizsgálnia, hogy a NKS elkészült-e**, de azt is, hogy az IKOP összhangban van-e a meghatározó előzményekkel (az NKS mellett az NKS által esetleg nem közvetített fontos hazai és uniós dokumentumokkal). Ez jelenti az IKOP **külső konzisztencia** feltételei betartásának az ellenőrzését.

Ezen túlmenően az IKOP-nak, mint önálló dokumentumnak természetesen ön-maga állításaival is összhangban kell lennie, ez jelenti a dokumentum **belső konzisztenciáját**. Jelen opponensi vélemény számos megjegyzést tartalmaz az IKOP belső konzisztenciájának javítására vonatkozóan (pl. prioritások megnevezése, horizontális szempontok kezelése, célok és indikátorok összhangja stb.)

## ÖSSZEFOGLALÓ

Az IKOP-ról kialakított jelen vélemény a 82 oldalas dokumentum szövege mentén fejtette ki a különböző megjegyzéseket, javaslatokat. Itt az összefoglalóban célszerűbb inkább néhány kulcsfogalom szerint strukturálni a főbb megállapításokat.

A dokumentum fontos erénye az **integrált megközelítés**, ugyanakkor több helyen is javasoltuk ennek következetesebbé tételét. Ide tartozik a prioritástengelyek tisztítása: ha a fő szempont az integrált területi megközelítés (nemzetközi elérhetőség, regionális elérhetőség, városi közlekedés) akkor e prioritásokra ne esetlegesen legyenek felaggatva egyes, mindenütt érvényesítendő szempontok (energiahatékonyság, közlekedésbiztonság, fenntarthatóság) illetve ne maradjanak ki más szempontok függeléként (területi felzárkóztatás, esélyegyenlőség). Az integrált megközelítés sérül akkor is, amikor a nemzetközi elérhetőség leszűkül a TEN-T hálózatokra, vagy amikor egy-egy prioritás elkülönülten „közúti elérhetőséggel” és „vasúti elérhetőséggel” foglalkozik.

Jó minőségű, átgondolt **helyzetelemzés** vezeti be a dokumentumot, amire ebben a formában nem is lett volna szükség, ha támaszkodni lehetett volna a NKS helyzetértékelésére és az abból levezetett következtetésekre. Hiányzik viszont a KözOP tapasztalatainak az áttekintése és elemzése – és a tanulságok érvényre juttatása.

Miután uniós forrásokból támogatható fejlesztések kiválasztásának megalapozásáról van szó, természetes követelmény, hogy az IKOP jelentős mértékben kiindulásnak tekintse az **uniós előírásokat és rendelkezéseket**. Ugyanakkor éppen az eddigi együttműködés hazai elemzése alapján azokat a tapasztalatokat is figyelembe kellene venni, ahol a hazai eredmények nem igazolják a felhasznált támogatások hasznosságát. A vélemény rámutat arra, hogy az *egységes európai közlekedési térség* eszméje egy kevesebb tagországból, és kisebb fejlődési különbségekkel küzdő közösség keretében alakult ki negyedszázaddal ezelőtt. Mindenképpen felülvizsgálatot igényelne, mennyire érvényes az átlapoló kapcsolat felzárkóztató hatása a 28 tagú unió keretei között, és ennek nyomán, hogy időszerű-e, hogy a felzárkóztást szolgáló alapok csak a külső csatlakozások kiépítését tekintsék a kohézió európai érdekből támogatható elemének. Ugyanehhez a kérdéskörhöz kapcsolódik, hogy térségi elérhetőség címen is az uniós előírások a térségek külső kapcsolatrendszerének javítását szorgalmazzák (TEN-T elérése, európai piacok elérése), miközben a *térségi felzárkózáshoz* legalább ugyanilyen mértékben nélkülözhetetlen a belső kapcsolatrendszer gazdagítása, a térségi felszívóképesség növelése.

Ahhoz, hogy az unióval is megértethető legyen a fenti problémakör, egyfelől a KözOP tapasztalatainak az igen alapos és őszinte értékelésére lenne szükség, másrészt arra, az **IKOP indikátorainak kiválasztásánál** ne zárkózzunk el a komplex eredményindikátorok használatától. Ha az integrált fejlesztés keretében a fenntarthatóság, a felzárkózás, a biztonság, az energiahatékonyság, az esélyegyenlőség javítását támogató közlekedésfejlesztést ígérünk, akkor **az eredményindikátorokkal ezeknek az ígéreteknek a megvalósulását kell mérni**, és nem elégedhetünk meg pár egyszerűen előállítható, bár csak marginális eredményekre mutató mérőszámmal.

*Budapest, 2013. november 25.*