



***Az Országos Környezetvédelmi Tanács véleménye  
a NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA (Stratégia) Stratégiai dokumentum -  
Társadalmi egyeztetési változatról***

**Általános vélemény**

A Tanács elismerését fejezi ki a stratégia készítőinek, amelyet előremutatónak tart, és összességében támogathatónak ítél.

A Tanács hangsúlyozza, hogy a stratégiai környezeti vizsgálatot független szervezetnek kell készítenie, ami az adott esetben nem áll fenn, miután a konzorcium egyik tagja állítja össze az SKV-t. A testület megállapítja, hogy az SKV megállapításai, amiként a Natura 2000 vizsgálat is túlságosan általános, utóbbi emellett tankönyvszerű is.

**Koncepcionális észrevételek**

**1. Szenáriók hiánya**

A Tanács megítélése szerint komoly hiányosságnak tekinthető, hogy a stratégia nem vizsgál különböző forgatókönyveket (szcenáriókat), hanem feltételezi, hogy a jövő a múltbélivel azonos pályán változik – nem tételez fel szerkezetváltást, noha ez feltétlenül valószínűsíthető.

A stratégia kimondott elve a kereslet vezérelt tervezés. Ugyanakkor a kereslet változását nem kellő mélységben modellezi, nem fűzi fel scenáriókra.

A stratégia alapvetően a gazdasági adatok, a demográfia és motorizáció változásaival számol, ezeket elemzi, ugyanakkor nem foglalkozik a közlekedési igényeket (kereslet) alapvetően befolyásoló infrastruktúrával, mint amilyen például az internet-ellátottság. Hasonló potenciális befolyásoló tényezőket szükséges lenne megemlíteni a közlekedési igények előrejelzésénél.

**2. Túlságosan infrastruktúra szemléletű megközelítés**

A Tanács szerint nagyon fontos tényező az ösztönzési rendszer (díjak, támogatások, szemléletformáló eszközök) jól megtervezett módosulása, megváltoztatása. Jóllehet az ösztönzési rendszer kellő prioritást kap a stratégiában, ugyanakkor a jelenlegi helyzetből indul ki, és pl. az adóztatásban rejlő lehetőségeket nem fejti ki kellően. Az energiaadó kérdését és a káros támogatások felszámolását nem is említi.

A beavatkozási lehetőségek (1. táblázat, 55. old.) között nem jelennek meg a közgazdasági eszközök (adózás, díjak, árképzés). Ez infrastruktúra szemléletű megközelítést tükröz. A közgazdasági ösztönzőkben rejlő potenciálok csak célként jelennek meg, a fejlesztési eszközökhöz érve „elsikkadnak”.

A stratégia fogalomrendszerében menedzsment eszközökként meghatározott eszközök közé tartoznak az ösztönzési rendszerek, azonban az árak itt sem jelennek meg, holott a közlekedési rendszerekre, a struktúrára, a különböző közlekedési/szállítási módok versenyképességére a legnagyobb hatást az árak gyakorolják. Ennek figyelembe vétele, alakítása nélkül nehezen képzelhető el, hogy a közlekedési rendszerek fejlődése komolyan befolyásolható lenne.



## Országos Környezetvédelmi Tanács

Az infrastrukturális szemlélettel összefüggésben a Tanács fontosnak tartja, hogy még kellő időben, lehetőleg a tervezési folyamat elején kerüljenek napvilágra a természetvédelmi szempontból problematikus projekt-tervek. A stratégia ezeket nem kezeli, ugyanakkor közismert, hogy projekt szinten már igen korlátozott a mozgástér, a természeti hatások konkrét projektek estében a gyakorlati tapasztalatok alapján alig befolyásolhatóak. A Tanács hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a potenciális környezeti és természetvédelmi problémákat lehetőleg az engedélyezési folyamatot megelőzően, de legkésőbb annak során orvosolják.

### **Konkrét észrevételek:**

- A közlekedési igények alakításának célja hiányos. Ehhez eszközöket is kell rendelni. A közösségi közlekedést a stratégia ugyan prioritásként kezeli, de a Tanács hiányolja a mobilitási igények befolyásolásának fontosságát (lásd szemléletformálás). A stratégia legyen (kereslet-kielégítő) orientáló szemléletű, tekintettel a közösségi közlekedés részarányának, valamint a közúti áruforgalomnak (nemzetközi, az országon áthaladó) vasútra, viziútra való átterelésének bővülése vonatkozásában.
- A stratégia alig foglalkozik az alternatív üzemanyagokkal, így az agroüzemanyagokkal sem, ugyanakkor kiemeli a hibrid hajtást. Az alternatív hajtóanyagok elterjedésének növelését célul tűzi ki, ugyanakkor ehhez támogatást tart szükségesnek. Megfontolandó ugyanakkor, hogy a hagyományos üzemanyagok árának megfelelő befolyásolásával is megközelíthetők, akár el is érhetők lehetnek a kitűzött célok, bár e tekintetben figyelemmel kell lenni a környező országok gyakorlatára, ill. terveire.
- Az externális költségek különbözőségeiből nem von le következtetést, azokat nem minősíti, csak ismerteti. (p.29)
- „Gazdasági növekedés” helyett a „gazdasági fejlődés” (41. old.) a „tudatformálás” helyett „szemléletformálás” fogalom használatát javasolja a Tanács (48. old.).
- A Stratégiában bemutatott célokat szemléletesen összesítő, az 55. oldalon lévő táblázattal kapcsolatban a Tanács fontosnak tartja, hogy annak tartalma az azt követő szöveges értékeléssel összhangban legyen, így például kérdésesnek tartja azt, hogy a „Hajózható napok számának, megbízhatóságának növelése” kiemelt hasznosságú lenne.

Budapest, 2013. december 18.