**VITÉZY Dávid**

**vezérigazgató**

**Budapesti Közlekedési Központ**

**Tisztelt Vezérigazgató Úr!**

Megtisztelő meghívásának eleget téve, az Országos Környezetvédelmi Tanács nevében részt vettem a Budapesti Közlekedési Központ szakmai fórumán, a Makadám Mérnök Klubban, amelynek célja volt Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFT) fölülvizsgálata, valamint az ehhez készülő Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) ismertetése és konzultációja.

Előre bocsátom – amint azt a szakmai fórumon is megtettem -, hogy a Környezet védelmének általános szabályairól szóló, 1995. évi LIII. törvény 43.§ (4) bekezdés és ennek, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2001/42 EK Direktíva végrehajtási szabálya, a 2/2005 (I.11.) Korm. rendelet szerint az OKT számára, véleményezésre elő kell terjeszteni egyes regionális, országos, nemzetközi, valamint ágazati fejlesztési tervek és programok SKV-ját, ill. ennek összefoglalását, az un. Környezeti Jelentést, de a Tanácsnak nem feladata települési – ezen belül - közlekedési fejlesztési tervek és programok Stratégiai Környezeti Vizsgálata értékelése sem.

Ám, ha a fővárost és agglomerációját együttesen próbáljuk áttekinteni – amint azt, éppen az Ön erőfeszítésével, az azóta eltűnt Budapesti Közlekedési Szövetség tenni próbálta - a közlekedési rendszerek összehangolása érdekében, ami az ésszerű fejlesztési tervezést jelentené és valósítaná meg, akkor ez az ország legjelentősebb régiója a transzportok tekintetében is.

A BKRFT lényeges elemei – amint azt a „Tájékoztató összefoglaló” is írja – 2008 (2009)-ben készültek, közlekedési alágazatonként : busz, villamos, hév, vasút; ráadásul kerületenként, terület-részenként, tehát projekt- rész darabonként, egymástól gyakorlatilag függetlenül, ezáltal egyáltalán meg nem felelve az előbbiekben kifejtett harmonizált fejlesztési elvnek, amelynek megfelelően a közlekedésfejlesztés egy átfogó keret- koncepció egymást támogató, egymáshoz illesztett részeiként valósulna meg.

Annak idején, 2008/9.-ben nem készült SKV a BKRFT–hez, amelyből egyébként az összehangolatlanság (is) kiderülhetett volna, hiszen ennek a tervezést támogató kontroll intézménynek és metodikának éppen az a lényege, hogy a hosszú távon, várhatóan jelentkező környezeti erőforrás-és területhasználati következményeket, későbbi kényszerhelyzeteket időben, előre föltárja és elkerülésükre alternatívákat javasoljon.

Különösen fontos ez a mechanizmus az infrastrukturális, így a közlekedési rendszereknél, amelyek esetében a rosszul kidolgozott tervek és megvalósított fejlesztések generációkra determinálják a területfejlesztési lehetőségeket.

A – többféle szempontból – elavulttá vált korábbi BKRFT fölülvizsgálat szerves részeként most már készült SKV is, amely az EU Direktíva és a magyar jogszabály ésszerű folyamata szerkezetéhez képest fordítva kellett készüljön. Nem az átfogó koncepció környezet- és területhasználati, gazdasági,- társadalmi összefüggéseit vizsgálta – röviden, az erre vonatkozó definíció terminológiája szerint – az „ex ante” környezetelemzését végez(het)te el, hanem nagyszámú projekt javaslatnak – ugyancsak definíció szerinti – Környezeti Hatás Vizsgálatát (KHV) volt kénytelen végezni és ezek várható következményeit mintegy akkumulálni, környezeti elemenként: talaj, víz, levegő, valamint területegységenként és típusonként. Majd ezekből megpróbálta deriválni – valahol az általánosan és a konkrétan érvényes között meghatározni - a hatótényezőket, továbbá ezek értékelési szempontjait és az ezekből ily módon és megbízhatósággal következő javaslatokat megfogalmazni.

Ez a környezetelemzés alkalmazását tekintve elismerésre méltó multidiszciplináris szakmai, környezetmérnöki teljesítmény, ám épp a vizsgálat stratégiai jellegét nem teljesíthette, azt tehát, hogy egy nagy rendszer megvalósításának ütemezéséhez az erőforrások allokációját úgy illessze, hogy annak során a környezeti- és természeti értékek készletváltozását is tekintetbe vegye, kifejezze és megjelenítse.

A „Tájékoztató összefoglaló” az OKT Tagok rendelkezésére állt; a részletek iránt is érdeklődő, a Tanács Közlekedéspolitikai Bizottsága Tagjainak a részletes anyagok is tanulmányozását is biztosítottuk a szakmai fórum szervezői által adott hozzáférési kóddal. Az OKT következő plenáris ülésén a BKRFT fölülvizsgálatáról és a hozzá tartozó SKV – ról tartott szakmai fórum tartalmáról, valamint az általam javasolt következtetésekről a Testületet tájékoztattam és azokat a Tanács az alapvető kérdéseket és összefüggéseket tisztázó vita után elfogadta.

Az OKT véleménye és javaslata abban foglalható össze, hogy összehangolt, átfogó, a térségben egymáshoz illeszkedő közösségi közlekedési rendszerek megvalósítását tervező és valóban stratégiai, tehát az erőforrások allokációját is tartalmazó, továbbá a rendszer-változatokhoz a környezeti értékkészletek alakulását is újra kalkuláló, iteratívan működő tervező mechanizmus jöjjön létre, valamint az ennek megvalósítása érdekében a koordinációhoz szükséges fölhatalmazással rendelkező intézmény.

A Testület nevében és megbízásából

2013. Június 26.-án

Dr. Bulla Miklós