

Az IFFK-2009. Konferencia ajánlásai

Áttekintve az „*Innováció és fenntartható felszíni közlekedés*” - 2009. szeptember 3–5 budapesti konferencián elhangzottakat, a konferencia résztvevői a következőket ajánlják az érintett minisztériumok és országos hatáskörű szervek figyelmébe:

Összefoglalás

Fontos a közlekedéspolitika területén a hálózat-integrálás, a piacnyitás támogatása, a globális innovációs lehetőségek kihasználása és a biztonság szigorú követelményének betartása minden közlekedési szakterületen.

Fontos a hálózati fejlesztések stratégiai kezelése. Szükséges a teljes, hálózatszintű modern irányítás megvalósítása! A közlekedési kommunikációs-információs technikák, technológiák jelentős fejlesztése.

A közlekedés kutatások területén, a komplex megközelítéseket kell támogatni.

A közlekedés **teljes energia felhasználásának** és a környezeti károk csökkentésének területén fokozni kell az állami szerepvállalást.

A közlekedés közigazgatási területén: jelentős innovációra van szükség a közigazgatás szervezeti felépítésében és működésében.

I. A közlekedéspolitika területén:

A magyar közlekedéspolitikát az Európai Unió következő évtizedre kialakított fenntartható közlekedéspolitikájával összhangban, az alábbi alapelvek mentén célszerű meghatározni:

1. Infrastruktúrahálózatok integrálása,
2. Piacnyitás további támogatása és a verseny erősítése,
3. Az alacsony karbontartalmú társadalom felé vezető átmenetben a globális innovációs lehetőségek kihasználása, ésszerűbb mobilitási szokások kialakítása neveléssel, informálással és az érdekeltek bevonásával. A káros hatások megfizetését szorgalmazó díjpolitika kidolgozása.
4. A biztonsági szemlélet megjelenítése minden közlekedési szakterületen.

II. A hálózati fejlesztések területén:

Az egységes közúti és városi úthálózat-fejlesztés érdekében szükség van a nagyméretű hálózatszintű irányítás előtérbe hozatalára, szoros egységben a környezetvédelemmel és az ITS-rendszerek megvalósításával. Szükséges a hálózatot és a forgalmat automatikusan mérő rendszerek létrehozására. Ehhez rendelkezésre áll a magyar tudásbázis. A kérdés kormányzat szintű döntést igényel.

Hatékony hálózat-központú és hálózat-szintű kutatások kellenek az alábbi területeken:

1. Hálózat-szintű optimális forgalomirányítás szükséges. A magyar közúthálózaton jelenleg nagyon korlátozott mértékben használnak komplex algoritmusú forgalomszabályozást, pedig a motorizáció növekedési tendenciája és a torlódások rendszeres megjelenése előre vetíti ennek szükségességét. Bevezetésére az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások részeként kerülhetne sor.
2. Úthálózati adatokhoz kötött, komplex baleseti ok-kutatás szükséges.
3. Egységes úthálózati nyilvántartás szükséges.
4. A kerékpáros forgalom hálózatát - a kerékpározás kiemelt biztonságának kezelésével - integrálni kell a közlekedési rendszerekbe. A kerékpáros közlekedés lehetőségét minden ésszerű viszonylatban meg kell teremteni és kínálati jellegűvé kell tenni.
5. Kiemelt figyelmet kell fordítani a közúti tervezésben a kistérségi és a falvak közötti közlekedési kapcsolatok javítására.
6. Szükséges a stratégiai kezelése annak a problémának, hogy jelentős régiók fejlődését nem segíti elő a jelenlegi úthálózat.
7. Szükséges az országos közutak állapotromlásának megállítása. A fenntartás hangsúlyozása, ilyen irányú fejlesztésekkel.

III. A kommunikációs-információs technikák, technológiák fejlesztése

A közlekedés biztonságát és lebonyolítását jelentős mértékben fejlesztheti a járművek egymás közötti és az út mentén elhelyezett kommunikációs csomópontok közötti információcsere. Az EU 2008 nyarán lefoglalt egy frekvenciasávot erre a célra.

Annak érdekében, hogy Magyarország a jármű-kommunikációs technológiák területén ne szakadjon le Európa többi részétől, lényeges, hogy ezen a területen is legyen aktív kutatás-fejlesztés.

Ezért célszerű egy próba szakasz kiépítése, ahol az jármű-kommunikációs alkalmazások fejleszthetők és tesztelhetők.

Ezen túl minden jelentősebb útvonalon, továbbá minden nagyobb városban a bevezető, illetve kivezető utakon ad-hoc jellegű kommunikációra alkalmas infrastruktúra épüljön ki. A kiépítés vegye figyelembe a későbbi bővíthetőséget és rendszerbe illeszthetőséget is.

Fontos megjegyezni, hogy az ad-hoc kommunikációs infrastruktúra alig észrevehetően növeli egy új út megépítésének illetve felújításának költségeit.

IV. A kutatások módszertana területén:

1. A közlekedéstervezésben szükség van a hagyományos - forgalmi felméréseken alapuló - modellezési módszerek mellett a közgazdasági alapú, de a közlekedésre alkalmazott általános egyensúlyi modellek intenzívebb felhasználására. Ezzel a honnan-hová forgalmi mátrixok előállítására új, komplexebb megközelítésben is megoldhatóvá és továbbvizsgálhatóvá válik, ami a hagyományos eljárásokat kiegészítve jobban megalapozhatja a közlekedésszervezési intézkedéseket. E modellezési technika jelenleg hazánkban még a kezdeti fázisban van, de már rövidtávon várható az első gyakorlati alkalmazások megjelenése a vonatkozó kutatások eredményeként.

2. A kutatások során felmerült megoldási változatok gazdasági összehasonlítása és megtérülési idő számítása során célszerű meghatározni a figyelembe vett költségek körét, esetenként kitérve az össztársadalmi költségek alakulására is. A többletfeladat a műszaki, a gazdasági és a humán kutatók szorosabb együttműködését igényli.

4. Az ellátási lánc szimulációs modelljeihez hasonlóan a közlekedési és logisztikai rendszerek esetén is fontos lenne egy city logisztikai rendszer modellezése és vizsgálata. Az emberi, járművezetői viselkedés vizsgálata szimulációs technológiával, az eredmények felhasználása az oktatás, képzés rendszerében.

V. A közlekedés teljes energia felhasználásának és a környezeti károk csökkentésének területén

1. Az április 27-én kelt 2009/28/EU Direktíva a tagállamokra nézve kötelező és rövid határidejű tennivalót fogalmaz meg; 2010 közepéig meg kell határozni és be kell nyújtani, milyen utat választ az ország a közlekedés teljes energia felhasználásának legalább 10 százaléknyi megújuló forrásból való fedezésére. A vállalást időarányosan kell teljesíteni és monitorozni elvárt sűrűségben.

2. A hazai üvegházhatású gázkibocsátás csökkentésének érdekében fokozni kell az állami szerepvállalást az;

- alacsonyabb emissziójú közlekedés módok kialakításában, amilyen a Duna-Expressz projekt is
- alacsonyabb emissziós szintű közlekedési szolgáltatások kialakításában, amelyet korszerű járműparkkal lehet bővíteni
- megújuló energiaforrások kihasználására irányuló beruházások támogatásában
- depóniagázok biogázzá konvertálására irányuló beruházásokkal
- szennyvíztisztítók biomassza gázosítására irányuló beruházásokkal
- állati eredetű biomassza gázosítására irányuló beruházásokkal.

3. A kémiaiilag stabilizált gumibitumen útépitési alkalmazása lényegesen jobb minőségű, minimum kétszeres élettartamú és kisebb fenntartási költségű aszfalt utak építését teszi lehetővé, mint a jelenleg alkalmazott hagyományos útépitési bitumenek.

Ezen utak társadalmi előnye mellett, a veszélyes gumiabroncs hulladék ily módon történő felhasználása kiemelten hozzájárul a fenntartható fejlődéshez, a környezeti károk csökkentéséhez és a fenntartható felszíni közlekedés fejlesztéséhez (MOL & Pannon Egyetem által kifejlesztett és szabadalmaztatott eljárás).

VI. A közigazgatás fejlesztése területén:

Szükség van az innovációra a közigazgatás szervezeti felépítésében és működésében!

A hazai közlekedés területén érvényes az a megállapítás, hogy hazánkban a közlekedési ágazat működése nem rendszerelvű. Ennek megváltoztatásához az első és legfontosabb teendő egy átfogó ágazati reform levezénylése.

A fejlesztési program megvalósításához gazdasági erőforrásokra van szükség. Ezért kell a programnak hitelesnek és olyan korszerűséget garantáló eredményűnek lenni, amely a támogathatóságot biztosítja. A program kidolgozásánál fel kell használni mindazon ajánlásokat, tanulmányokat, amelyek az e téren sikeres országok tapasztalatai alapján készültek.

1. A komplex közlekedési rendszer kiépítéséhez szükséges szervezeti hierarchia kialakításánál a feladatok és tevékenységek vizsgálata és ennek eredménye birtokában kell eljárni, úgy, hogy az összefüggő feladatokra létrehozott szervezetek kapcsolatrendszere és folyamatos koordinációja a valóságban is biztosított legyen.

2. A területfejlesztési feladatokra sürgősen létre kell hozni egy független műszaki operatív szervezeti rendszert. Vissza kell állítani a mérnöki munka presztízsét, nem szabad, hogy a műszaki-mérnöki tevékenységek körébe tartozó ügyekben a laikus, politikai vélemények helyettesítsék, vagy semlegesítsék a mérnöki, tervezői szakértelmet és felelősséget.

3. Támogatni kell a szakmai civil szervezetek döntés-előkészítési tevékenységét, a fontos területfejlesztési és szervezet-átalakítási ügyekben megkerülhetlenségükre garanciákat kell beépíteni az államigazgatás minden szintjén.

4. A baleset-megelőzés rendszerének felépítése eredményesen csak közlekedési reform keretében, annak szerves részeként hajtható végre. Létre kell hozni egy egységes, térinformatikai alapú közlekedési nyilvántartást a felelőségek és jogosultságok rendezésével.

5. Sürgősen felül kell vizsgálni a baleset-megelőzés területén jelentkező szakember-képzési hiányosságokat.

6. Meg kell szüntetni az ellenőrzési rendszer hiányosságait. Vissza kell állítani az útkezelői kötelezettségek teljesítését és végrehajtását ellenőrző, 1990-ben megszüntetett útfelügyeletet a megfelelő illetékességi és hatásköri felhatalmazásokkal.

7. Sürgősen aktualizálni és korszerűsíteni kell a közlekedési alágazatok működésének alapfeltételeit jelentő jogszabályokat, és műszaki szabályozásokat.

Egyúttal, fel kívánjuk ajánlani személyes és szakmai, közéleti együttműködésünket, támogatásunkat; igényelve álláspontunk figyelembevételét, szakmai szervezetünknek az eddigieknél is kreatívabb bevonását az adott tevékenységi körbe.

Budapest, 2009-09-18

A konferencia résztvevői