

MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSE NAPJAINKBAN

(Közút vagy vasút?)

Szászi Gábor¹

1. A kérdés feltevéséhez vezető okok

Magyarországnak a rendszerváltás óta zajló modernizációs folyamat során elért eredményei alapján lehetősége nyílt arra, hogy az Észak-atlanti Szövetséghez (NATO) történő csatlakozás után az Európai Uniónak (EU) is teljes jogú tagja legyen.

Ennek a folyamatnak szerves részeként a közlekedési infrastruktúra kellő ütemű és minőségű fejlesztése, üzemeltetése, fenntartása az európai integráció és a NATO csatlakozás szempontjából is kiemelt fontossággal bíró nemzetgazdasági és védelmi érdek. Az integrációs folyamat végigvitele mellett vállalt nemzetközi elkötelezettség a közlekedési infrastruktúra kérdéskörének kiemelt kezelését, a fejlesztésekhez nélkülözhetetlen források biztosítását is szükségessé teszik.

Hazánk **Európai UNIO**-hoz történő – mind a társadalom, mind a gazdaság részére előnyökkel járó – csatlakozásának az egyik kulcskérdése a termelői infrastruktúra, ezen belül a közlekedési infrastruktúra állapotának javítása.

Ezt alátámasztja az „Európai Bizottság Véleménye Magyarország Európai Unióba Történő Jelentkezéséről”² című anyag néhány megállapítása is:

„Ahhoz, hogy Magyarország a belső piacon uralkodó versenyhelyzetből profitáljon, az kell, hogy a gazdasági háttér kedvező legyen, to-

¹ Szászi Gábor mk. alezredes, HM FLÜ ATKI Közlekedési osztály kiemelt fő-tiszt.

² Agenda 2000 (1997): Az Európai Bizottság véleménye Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről. Külügyminisztérium, Budapest, 1997.

vábbá a magyar gazdaság rendelkezzen megfelelő szintű és rugalmas emberi és fizikai tőkével, kivált infrastruktúrával.”

„A legtöbb közlekedési hálózat jelentős beruházási hiányban szenved a költségvetés nehéz helyzete miatt.”

”A közlekedési és a kommunikációs infrastruktúra javulása segíteni fogja Magyarország EU integrációját, csakúgy, mint a vállalatok hatékonyabb tevékenységét az országon belül. A legnagyobb problémát ezen a területen, amivel a hatóságoknak szembe kell nézniük, a szükséges költségek jelentik.”

Az idézet utolsó mondata sajnos még napjainkban is aktuális. A csatlakozás azonban az **EU** részéről már az előcsatlakozás időszakában is jelentős támogatási forrásokat jelentett a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére. Magyarország több támogatási csatornán keresztül jutott fejlesztési forrásokhoz, többek között az **ISPA**³, valamint a megújuló **Phare-program**⁴ révén. Nagy szüksége volt és van ma is ezekre a támogatásokra a nemzetgazdaságnak, hiszen a nem megfelelő szintű ráfordítások következtében a közlekedés minden területén – így például a pályák, a járművek és a technológiák vonatkozásában – az európai átlaghoz képest jelentős elmaradás tapasztalható még ma is.

Nem mindegy azonban hogy ezeket, a forrásokat milyen konkrét fejlesztésekre fordítja az ország. A fejlesztési prioritások meghatározását sok tényező befolyásolhatja. Többek között az európai uniós elvárások, a gazdasági célkitűzések, a területfejlesztési politika és nem utolsósorban a védelmi érdekeknek érvényesülésének szükségessége. Az eddigi fejlesztések során azonban nem sikerült ezeknek az átfogó követelményeknek érvényt szerezni, így a rendszerváltozás óta megvalósult fejlesztések megítélése sem egységes. Egyik legjellemzőbb probléma, hogy a közlekedési hálózat fejlesztési prioritásának meghatározása szinte kormányza-

³ ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession - A tagjelöltek számára az előcsatlakozási stratégia keretében nyújtandó strukturális támogatás). Az ISPA program keretében valósul meg például a Budapest - Hegyeshalom, Budapest - Cegléd - Szolnok vasútvonalak rekonstrukciója.

⁴ Az 1989-ben létrehozott Phare program (Poland Hungary Assistance for the Reconstruction of the Economy - Lengyelország és Magyarország gazdaságátalakításának támogatása), mint a neve is mutatja, először csak a két szóban forgó ország megsegítésére jött létre, majd fokozatosan bővítették a támogatottak körét.

tonként változik, így a hosszú távú fejlesztési célkitűzések megvalósítása alárendelődik az adott ciklusban megjelenő rövidtávú érdekeknek.

A közlekedési munkamegosztásban egyes alágazatok szerepének túlértékelése, azok aránytalan fejlesztését, míg mások elhanyagolását, illetve esetenként visszafejlesztését vonhatja maga után. Ilyen aránytalanság tapasztalható megítélésem szerint jelenleg a közúti és a vasúti hálózati infrastruktúra fejlesztése terén – aminek okait e rövid tanulmányban kívánom elemezni –, de ez az aránytalanság nyomon követhető a gyorsforgalmi úthálózat és az alacsonyabb rendű utak vonatkozásában is.

2. A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének közlekedéspolitikai alapjai

Az előző gondolatot folytatva talán egyetlen közös pont van az elmúlt évek fejlesztéspolitikájában, hogy mindegyik kormányprogram kiemelt eleme volt a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése. Ez a folyamat az 1991-től meginduló „pán-európai közlekedési konferenciának” nevezett tárgyalási folyamat eredményeként erősödött fel, amelynek során 1991-ben Prágában, 1994-ben Krétán, 1997-ben pedig Helsinkiben az érintett országok képviselői elfogadták a „Helsinki folyosók” más néven „Páneurópai folyosók” terveit, azaz – a TEN-T⁵ keleti kiterjesztését (1. számú ábra). A tíz folyosóból négy halad Magyarországon keresztül, ezek egyben fő tranzitútvonalaink is:

- A IV. számú, amely a Drezda/Nürnberg - Prága - Pozsony - Budapest - Arad- Bukarest - Szófia - Szaloniki - Isztambul közúti-vasúti közlekedési tengelyt jelenti;

⁵ A TEN (Trans-European Networks - Transzeurópai Hálózatok) az Európai Unió kezdeményezése, melynek alapjait a Bizottság 1993-as „Fehér Könyve” teremtette meg és amelynek jogi alapja az 1992-es Maastrichti Szerződés. A TEN célja, hogy a közlekedési, energiaszállítási és telekommunikációs hálózatok koordinációja révén segítse a gazdaság működését. A Maastrichti Szerződésben tehát a közlekedéspolitikát, mint a közös piac megvalósításának eszköze jelenik meg. A Nizzai Szerződés már külön, nevesítve is kitér a Transzeurópai Hálózatokra (154-156. cikk). *A TEN három részből áll: TEN-T: közlekedési folyosók hálózata; TEN-E: energiaszállítási hálózat; eTEN: telekommunikációs hálózat.*

- Az V. számú, amely a Trieszt/Koper - Fiume - Budapest - Kijev közúti-vasúti közlekedési tengelyt foglalja magában, leágazással Budapest - Mohács - Eszék - Belgrád irányába;
- A X. számú, amely Budapest - Rösztke - Belgrád - Skopje - Tirana közúti és részben vasúti irányt jelenti;
- A VII. számú, amely a Dunát, mint az európai vízi szállítás meghatározó jelentőségű közlekedési folyosóját alkotja.

*A térkép (1. sz. ábra) jól szemlélteti, hogy a tíz folyosó kijelölésekor az unióból induló kelet–nyugati kapcsolatok megteremtése domináns szerepet kapott, szolgálva elsősorban az EU 15-ök azon érdekét, hogy a közép-kelet-európai országok piacait jó minőségű hálózaton, minél rövidebb idő alatt elérhessék.*⁶

*A Helsinki folyosók kialakításával párhuzamosan Európa keleti felével kialakítandó közlekedési kapcsolatok részletes kidolgozása érdekében 1995-től kezdetét vette a Közlekedési Infrastruktúra Igények Felmérése (Transport Infrastructure Needs Assessment), az úgynevezett TINA-folyamat. Ennek keretében az érintett országok saját érdekeiknek megfelelően határozhatták meg az általuk szükségesnek ítélt folyosók rendszerét. Több más szakértő mellett **Fleischer T.** megítélése szerint Magyarország vonatkozásában a TINA keretében végrehajtott hálózatki-jelölés több hiányossággal is bír.⁷ **Hiányolta a kijelölést megelőző környezeti, társadalmi, gazdasági hatásvizsgálat végrehajtását.** Továbbá a hálózat gerinchálózati és kiegészítő hálózati elemei közül az adott országok csak a kiegészítő hálózat szakaszaira tehettek javaslatokat.*

Ezek azonban csak másodlagos prioritást élveznek a TINA hálózaton belül, így az országok által kijelölt TINA elemek fejlesztése alapvetően **nemzeti felelőség** maradt, hiszen uniós támogatásokra szinte kizárólag a TEN-T hálózathoz tartozó folyosók számíthatnak. Az így kialakított hálózat magyarországi közúti elemeit a **2. számú ábra** szemlélteti.

⁶ Fleischer Tamás: A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. Falu Város Régió 2003/3. szám pp.16-25.

⁷ Fleischer Tamás: Ui.

A 2004. május 01-i EU-s csatlakozást követően ez a hálózati struktúra már csak két részre tagozódik, mivel a TINA hálózati elemek – EU tagország lévén – már a TEN-T hálózat részét képezik. (3. és 4. számú ábrák).

Az előzőekben vázolt nemzetközi folyamatok már az 1996-os Közlekedéspolitikai koncepció kidolgozására is hatást gyakoroltak. ***Az akkori magyar közlekedéspolitika az alábbi öt egyenrangú stratégiai fejlesztési irányt jelölte ki***⁸:

- Az Európai Unióba integrálódás elősegítése;
- A szomszédos országokkal az együttműködés feltételeinek javítása;
- Az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődésének elősegítése;
- Az emberi élet és környezet védelme;
- Hatékony, piacconform közlekedésszabályozás.

Az alágazati fejlesztési főirányok kijelölésénél az úthálózat fejlesztése terén az autópályák országhatárig történő mielőbbi megépítését tekintették fő célnak, illetve annak csatlakozását az EU kiemelt közlekedési folyosóihoz és a környező országok nemzetközi főhálózataihoz. Prioritást kapott még az úthálózat sugaras szerkezetének kiegészítése gyűrű és átszelő irányú kapcsolatokkal, valamint Budapest térségében a körgyűrű megépítése.

A vasúthálózat „***fejlesztése***” terén azonban fő feladatként jelent meg a tartósan kihasználatlan kapacitások leépítése, ami lényegében megerősíti az 1968-as közlekedéspolitikai célkitűzések vasúthálózatra vonatkozó elemeit. Pozitív célkitűzés volt a vasúti szállítás részarányának a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten történő megtartása, illetve az ezredfordulóig terjedő időszak alatt a tranzit-versenyképesség megőrzéséhez és az európai törzshálózati szerep növeléséhez, az EU által kiemelt közlekedési folyosók hazánkat érintő elemeinek legalább ***160 km/ó sebességet*** biztosító korszerűsítése.

⁸ A Parlament „A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló”, 68/1996. (VII.9.) OGY számú határozatában fogadta el a közlekedéspolitikai koncepciót.

*A 96-os koncepció viszonylag rövid fennállása alatt annak fő célkitűzéseit csak részben sikerült teljesíteni. Bár 2003-ig, az új koncepció megszületéséig mintegy 300 km gyorsforgalmi út épült, a nemzetközi hálózathoz csak az M1-es és az abból leágazó M15-ös utak kiépítésével sikerült kapcsolódnia.*⁹ Az úthálózat sugaras szerkezetének oldásában szinte egyáltalán nem volt előrelépés, sőt a megvalósított gyorsforgalmi elemek – mivel azok döntően a már korábban is a fővárosból kiinduló főúthálózati elemekkel párhuzamosan, elsősorban azok kapacitásproblémáinak enyhítésére épültek ki – tovább erősítették a hálózat főváros centrikus szerkezetét. A vasúti közlekedés terén az időszak végére a vasút részarányának további csökkenését lehetett megállapítani, így a kitűzött cél elérése csak elképzelés maradt.

Az európai uniós csatlakozási folyamat felgyorsulása, illetve az időközben elfogadott és kihirdetett új európai uniós¹⁰ közlekedéspolitikai irányelvek okán a kormányzat szükségesnek tartotta, hogy egy új közlekedéspolitikai koncepció kerüljön kidolgozásra. Az új tézis szakmai és társadalmi bizottságok több éves munkája eredményeként született meg. Végül a **2003-2015-ig** szóló magyar közlekedéspolitikát a **19/2004 (III.26.) OGY** határozattal fogadta el a Parlament. A koncepció célkitűzései és stratégiai fejlesztési irányelvei megfogalmazásánál továbbra is figyelembe vették az Európai Unió közlekedéspolitikai elveit, az európai tendenciákat, valamint a **TEN-T** hálózat kialakításának fejlesztési irányait, technikai követelményeit.

Mindezek alapján a magyar közlekedéspolitika stratégiai célkitűzései – melyek lényegében megegyeznek az 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika irányelvekkel – az alábbiak:

- Az életminőség javítása, az egészség megőrzése, a területi különbségek csökkentése, a közlekedésbiztonság növelése, az épített és természeti környezet védelme;
- Az Európai Unióba való sikeres integrálódásunk elősegítése;
- A környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása, és ezen kapcsolatok bővítése;

⁹ <http://www.nart.hu/projektek.php> (2005.10.21).

¹⁰ Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitika 2010-ig: Itt az idő dönteni! Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.

- A területfejlesztési célok megvalósításának előmozdítása;
- A hatékony üzemeltetés és fenntartás feltételeinek megteremtése a szabályozott verseny segítségével.

A fő fejlesztési irányok mellett a szakmai szervezetek által kidolgozott 45 oldalas koncepcióból az országgyűlési határozatban mindössze két oldalban összegezték a legfontosabb fejlesztési célkitűzéseket, melyek **2006-ig**, illetve **2015-ig** jelölték ki fejlesztési főirányokat. Ezek a teljesség igénye nélkül – kifejezetten a közútra és vasútra vonatkozóan – **az alábbiak:**

Kiemelt fejlesztések a 2006-ig terjedő szakaszban:

- *A páneurópai hálózat részeként országhatártól országhatárig tartó, valamint az országot É-D-i és K-Ny-i irányban átszelő, a főváros központúságot oldó gyorsforgalmi úthálózat időarányos kiépítése oly módon, hogy a hálózat biztosítsa az adott térségnek a vele kapcsolatban lévő más térségek felőli kedvező elérhetőségét;*
- *A fővárost elkerülő gyorsforgalmi körgyűrű időarányos kiépítése, valamint a főváros északi oldalán épülő egy, és az M0 déli hídjától az országhatárig terjedő Duna-szakaszon (Szekszárdon kívül) a dunaujvárosi híd megépítése, a fővárosra nehezedő forgalmi nyomás csökkentése és a regionális kapcsolatok javítása céljából;*
- *Az európai normáknak megfelelő vasúti törzshálózat fejlesztése (hazai és nemzetközi fővonalak) az egységes európai vasúti hálózat részeként, amely biztosítja Magyarország tranzit szerepének visszaszerzését, valamint lehetővé teszi az uniós tagországok irányában a nagy sebességű vasúti összeköttetést.*

A 2015-ig prioritást élvező további fejlesztések:

A Nyugat-Dunántúlon útvezető, É-D-i közlekedési folyosó kialakítása, különös tekintettel az M9 és az M86-os gyorsforgalmi utak és a Sopron-Szombathelyen keresztül vezető, Bécs-Graz vasútvonal fejlesztésére.

A 2006-ig megfogalmazott célkitűzések értékelésére már van lehetőségünk, és azonnal megállapíthatjuk, hogy azokat csak részben sikerült teljesíteni. A Duna hidak fejlesztése megvalósult ugyan, de elmaradt a

kapcsolódó gyorsforgalmi hálózat kiépítése, így a beruházás jelentősen nem tud hozzájárulni a főváros-centrikus közlekedés oldásához.

A gyorsforgalmi úthálózati elemek „*időarányos*” fejlesztésének megvalósulását még el lehet fogadni, de a főváros központúság oldása ezen a téren sem teljesült.

A vasúthálózat fejlesztése terén is csak részeredményeket ért el az ország, a nagy sebességű vasúti összeköttetés terén pedig szinte teljesen leállt a fejlesztés.

A fejezet lezárásaként a közlekedéspolitika szerepének elemzéséből néhány, meglátásom szerint igen fontos megállapítás szűrhető le:

- A Közlekedéspolitikai koncepciónak széles társadalmi, gazdasági és politikai egyeztetés eredményeként kell megszületnie annak érdekében, hogy 5-10 évente ne kelljen újakat kidolgozni, hiszen maga a hálózatfejlesztés is minimum 10-20-éves időtávlatú feladatot jelent;
- A koncepciók Országgyűlési határozattal történő bevezetése súlytalaná teszi azokat, így az abban leírtak nem rendelkeznek megfelelő jogi erővel (Magyarországon a magasabb szintű jogszabályokban rögzített fejlesztési célok sem jelentenek garanciát a megvalósításra, de erről a későbbiekben részletesen is írok).
- Csak általános elveket, prioritásokat rögzítenek, így a tényleges megvalósítás csak a koncepció alapelveit lebontó, a végrehajtást konkrét szervezethez, időponthoz kötő jogszabály kidolgozásával valósítható meg, szintén jogszabályban meghatározva a fejlesztéshez szükséges források biztosításának módját is.

3. A közút- és vasúthálózat fejlesztésének jogi alapjai

A továbbiakban azon jogszabályok rövid ismertetésével kívánok foglalkozni, melyek alapvetően hatást gyakorolnak a konkrét fejlesztési folyamatokra, a tényleges hálózati elemek megépítésére. Fontosnak tartom megjegyezni, – ellentétben a még ma is gyakran téves nézettel –, hogy a Páneurópai folyosók kijelölésénél nem határozták meg, hogy azokat közútként, vagy vasútként kell kiépíteni, és azt sem, hogy négy-sávós autópályaként vagy kétsávós útként, egyvágányú vagy kétvágányú, esetleg villamosított vasútvonalként.

Az egyes országok saját közlekedéspolitikájukhoz és anyagi lehetőségeikhez igazodva értékelik és döntenek el, hogy mikor melyik folyosót építik ki és milyen módon. *Az Európai Uniónak vannak azonban kiemelt fejlesztési projektjei, melyek prioritást kapnak a tényleges fejlesztések terén.* 1996-tól elsősorban az akkor kiválasztott **14 kiemelt projekt** került előtérbe, melyek számát 2004. ápr. 29-én (egy nappal a 10 új csatlakozó ország felvétele előtt) **30-ra** emelték.¹¹

Ezek közül Magyarországot az alábbi kiemelt fejlesztések érintik:

- *Lyon-Trieszt-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-ukrán határ gyorsvasút (A Ljubljana-Budapest vonal 2015-ig).*
- *Igumenitsza/Patrasz-Athén-Szófia-Budapest autópálya (Nagylak-Nagyszeben (Sibiu) szakasz 2007-ig).*
- *Rajna/Majna-Duna folyami hajózási útvonal (Palkovicovo-Mohács szakasz 2014-ig).*
- *Athén-Szófia-Budapest-Bécs-Prága-Nürnberg/Drezda vasútvonal (Budapest-Bécs útvonal határátlépő szakasz 2010-ig).*

Az európai fejlesztési célokkal párhuzamosan minden egyes tagország törekszik arra, hogy fejlesztési elképzeléseit, az azok megvalósításához szükséges források biztosítását jogi eszközökkel is alátámassza. Ez egyébként az **EU** részéről is elvárás a tagországokkal szemben.

Az ország közlekedési hálózatának fejlesztési célkitűzéseivel, a megvalósítás ütemezésével és módjával a joghierarchia különböző szintjein találunk előírásokat.

Minden egyes közlekedési alágazat általános működési rendjét törvényi szinten szabályozzák.¹² Ezek a törvények a hálózat kategorizálásával, fenntartásának, kezelésének alapjaival foglalkoznak, illetve meghatározzák az állam feladatait a hálózatfejlesztés végrehajtása terén, de a fejlesztések irányaira és konkrét megvalósítására nem adnak iránymuta-

¹¹ Fleischer Tamás: Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? A délkelet-európai térség és Magyarország Európa közlekedésében: Előadások a balkánról 6. Balkán-tanulmányok Központ, Európa Intézet MTA társadalomkutató Központ Budapest, 2006. Május 16.

¹² 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről; 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.

tást. Ez nem is elvárás velük szemben, mivel alapvető feladatuk az alágazat átfogó szabályozása.

A közlekedési hálózatfejlesztés terén kiemelendő a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény, amely alágazati szinten egyedülállóan foglalja törvényi keretbe a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését. A törvény már részletesen felsorolja a fejlesztendő úthálózati elemeket, az azokhoz szükséges források biztosításának módját. A hálózatfejlesztési célok törvényi szintre emelése elvileg garanciát kellene, hogy adjon annak stabilitására és szakszerűségére. Az **Állami Számvevőszék(ÁSZ)** 2006-ban e témakörben elvégzett ellenőrzéséről készített beszámolójában azonban jelentős hiányosságokat jelöl meg.¹³ A jelentés megállapítja, hogy a gyorsforgalmi közúthálózat közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló törvény hatályba lépése előtt az egyes autópályák nyomvonalaira nemzetgazdasági vizsgálat nem készült, a fejlesztésre kijelölt hálózati elemek csak a különböző szakhatóságok egyeztetésének eredményeként jött létre.

További lényeges probléma a törvény alkalmazásában, hogy időtárlósága megkérdőjeleződik, amit az **ÁSZ** jelentés is alátámaszt. Kifogásolja a jelentés, hogy a törvény az eltelt időszak alatt 8-szor módosult, amelyek egyaránt érintették a finanszírozást és az autópálya építésben résztvevő szervezetek feladatait is. A törvény módosítások ilyen gyakorisága nem segíti a törvényi szabályozás kiszámíthatóságát és növeli a feladatok végrehajtásának kockázatát. Újabb hiányosságok, hogy a törvény megjelenése után a végrehajtásra vonatkozó rendeletek megalkotása nem történt meg. Mindezek együttesen gyengítik a törvény megalkotásának pozitív hatásait.

Az ország közlekedési hálózatának fejlesztése vonatkozásában kiemelt jelentőségű szabályozási szint az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény. Jelentősége abban áll az alágazati törvényekhez képest, hogy minden alágazatra kiterjedően határozza meg a fejlesztési célokat, szoros összhangban az ország egyes térségei területfelhasználásának feltételeivel, az infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjével. A törvény mellékleteiben minden alágazatra kiterjedően tételesen felsorolják az országos közlekedési hálózat elemeit. A törvény

¹³ Jelentés az Állami Számvevőszék 2006. évi tevékenységéről. pp.154-156.
[http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/E1FEDC4B41DD304EC12572B900424BFA/\\$FILE/0705J000.PDF](http://www.asz.hu/ASZ/jeltar.nsf/0/E1FEDC4B41DD304EC12572B900424BFA/$FILE/0705J000.PDF) /2007.05.21./

fejlesztési prioritásokat ugyan nem tartalmaz, de rögzíti azokat az alapelveket, melyeket a hálózatok nyomvonalainak tényleges meghatározásánál figyelembe kell venni. Emellett az *1/1. számú melléklet* tételesen is felsorolja a gyorsforgalmi utak „*Helsinki közlekedési folyosók*”-ba tartozó hazai szakaszait. Az *1/5. számú melléklet* hasonló logikával a vasúthálózat elemeit konkretizálja. Itt utalnék vissza a fejezet elején tett megjegyzésemre, miszerint a Páneurópai hálózatok konkrét elemeinek kijelölése az egyes országok hatáskörébe tartozik.

Az ismertetett **Országos Területrendezési Tervben** ölt testet ugyanis a tényleges nyomvonalak Helsinki folyosókhoz történő hozzárendelése. Bár a törvény jelentősége elvitathatatlan, időtállósága már megkérdőjelezhető. Időközben ugyanis elkészült a törvény felülvizsgálata, melynek eredményeként mintegy 90 oldal módosító javaslatot dolgozott ki a **VÁTI kht.**¹⁴. A közlekedési hálózatfejlesztéssel összefüggésben tett módosító javaslatok között kiemelendő, hogy a tervezet már nem sorolja a gyorsforgalmi utakat konkrét helsinki folyosókhoz, hanem azokat csak a **TENT** hálózat részeként nevesíti. A módosítás elfogadása esetén így a Páneurópai folyosók konkrét magyarországi szakaszainak törvényi szintű kijelölése megszűnik.

Az ismertetett törvényekben megfogalmazott fejlesztési elképzeléseket a mindenkori kormányprogram és az azzal összefüggésben kiadott Kormányhatározatok bontják le ténylegesen megvalósítható fejlesztési elképzelésekre. A négy éves kormányzati ciklust figyelembe véve ezek a tervek csak olyan programokat tartalmaznak, melyek a kormányzás ideje alatt megvalósíthatók.

A jelenleg hatályos, a közlekedési hálózat fejlesztését meghatározó legfontosabb kormányhatározatok a következők:

- *A 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról.*

¹⁴ Az Országos Területrendezési Terv felülvizsgálata, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosító javaslata (Egyeztetési anyag), Az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területrendezési és Tervezési Főosztálya megbízásából készítette a VÁTI Kht. Budapest, 2006. december.

A határozat rögzítette az európai uniós csatlakozás után vérehajtandó fő fejlesztési feladatokat, a végrehajtásért felelős szervezeteket és az ahhoz szükséges források – elsősorban az EU által biztosított **ISPA** és **Kohéziós Alapból** elnyert források – felhasználásának prioritását.

- *A 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitikai stratégiai kérdéseiről.*

Ez a határozat valójában a 2004-ben elfogadott közlekedéspolitikai koncepció vasúti alágazatra vonatkozó részletes feladatait határozza meg. Alapja volt az azóta végrehajtott jelentős szervezeti változásoknak és az azokkal összefüggésben végrehajtott jogi szabályozások végrehajtásának.

- *A 2044/2003. (III. 14.) Korm. határozat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről.*

A határozat címét tekintve elvileg a **30 639 km¹⁵** állami tulajdonú országos közút fejlesztésének kormányprogramját kellene tartalmaznia, azonban a feladatok között szinte csak a gyorsforgalmi hálózati elemek fejlesztése jelenik meg, ismételten bizonyítva az egyéb úthálózati elemek fejlesztésének háttérbe szorulását.

E rövid áttekintés alapján levonható az a következtetés, hogy a közlekedési hálózat fejlesztését meghatározó jogszabályok és állami irányítás egyéb jogi eszközei az átlag polgár számára szinte követhetetlen rendszert alkotnak. Ennél nagyobb probléma az, hogy ez a rendszer nem lehetőséget arra sem, hogy a fejlesztési célok egyértelműen követhetők legyenek, és ne lehessen azokat szinte évente módosítani a mindenkori érdekeknek megfelelően. További problémaként jelentkezik, hogy a jogszabályokban jelenleg a közúti fejlesztés terén megjelenő prioritások alapvetően a nemzetközi kohéziót erősíti, a belső régiók szempontjából legalább olyan fontos a régiókat összekötő keresztirányú fejlesztésekre a jövőben megfelelő lehetőséget biztosíthatnak a **II. Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT)** részeként kidolgozott alapvetően a régiók fejlesztését támogató hálózati elemek kiépítését is magába foglaló **Regionális Operatív Programok (ROP)**.

¹⁵ www.ksh.hu /2006.06.20./

A **NFT** részeként kidolgozott **Közlekedési Operatív Program (KözOP)** 2007-2013 közötti időszakra határoz meg prioritásokat az országos közlekedési hálózat fejlesztésére. A program továbbra is az EU fejlesztési prioritásait és a hatályos Közlekedéspolitikai Koncepció célkitűzéseit kívánja megvalósítani.

A közlekedés-fejlesztés területén négy prioritási tengelyt határoz meg¹⁶:

1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítása.
2. A térségi elérhetőség javítása.
3. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése.
4. A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése.

A kitűzött célok érdemi megvalósulásáról néhány év múlva újabb elemzés készíthető. Annak ismerete azonban akkor is fontos lesz, hogy milyen alapokról is indult el ez az új program. Ennek megfelelően a továbbiakban röviden be szeretném mutatni a közlekedési hálózat jelenlegi állapotát. Az elkövetkező hét év során ugyanis a jelenlegi hálózatot kellene a felhasználható **EU-s** támogatások és egyéb – **saját** és **PPP** (Public Private Partnership) – források felhasználásával európai színvonalúra fejleszteni.

4. A közlekedési infrastruktúra jelenlegi helyzete

Ma a hazai közlekedési infrastruktúra műszaki színvonala egyrészt új hálózati elemekkel bővül, terjed a modern telematikai technológia, ugyanakkor szinte mindegyik szférában – a címnek megfelelően most csak a vasúti és a vízi közlekedés elemzésére térek ki – jelentős lemaradások tapasztalhatók a hálózati infrastruktúra és az eszközállomány fejlettségében. Ennek megfelelően alacsony színvonalúak az itt nyújtott

¹⁶ Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2006. november 22. (2007 HU161PO007) A KözOP az elkövetkező 7 év európai uniós támogatással megvalósuló közlekedés-fejlesztéseit megalapozó operatív program. Átfogó stratégiai céljai – a Fehér Könyv célkitűzéseit is szem előtt tartva – elsősorban a versenyképesség támogatását és a környezeti fenntarthatóság javítását szolgálják.

szolgáltatások is. Ez egyrészt akadályozza a nemzetközi integrációt, másrészt az országon belül is a regionális feszültségek kiéleződéséhez vezethet.

A vasúti ágazat vonatkozásában az infrastruktúra jelenlegi helyzete az alábbiakkal jellemezhető¹⁷:

- Magyarország vasúthálózattal való ellátottsága európai szinten is kedvező. Az építési hossz alapján számított hálózatsűrűség 85,4 km/1000 km², ami a fejlett európai vasutak hálózatsűrűsége átlagának felel meg, és mutatja a magyar vasútnak a kiépítés időszakában elért fejlettségét.
- A 7727 vonalkm normál nyomtávú hálózatból a TEN-T hálózat 2727 km-t tesz ki, melyből a IV., V., V.B. V.C. és X.B. korridorok hazai szakaszból álló alaphálózat vonalhossza 1619 km.
- Az összvonal-hossznak mindössze 15,5 %-a kétvágányú a 41,2 %-os EU átlaggal szemben. Az európai törzshálózati vonalak fejlesztésére elfogadott AGC¹⁸ előírások teljesítése esetén is, ez az arány még mindig csak 21,4 %-ra növekedne.
- A villamosított vonalak aránya is elmarad a 46,4 %-os EU átlagtól. Jelenleg a villamos vontatás aránya 34 %. Az utóbbi évtizedben az EU országokban a villamosított vonalhossz 11.000 km-rel (18%) növekedett, míg nálunk ez az adat mindössze 4,3%. A felsővezetéki hálózat közel 2/3-a felújításra szorul, több fővonalon a forgalmi igények villamosítást indokolnak.
- A vasúthálózaton engedélyezett sebesség szempontjából messze elmaradunk az EU vasútjaitól. Az utóbbi évek fejlesztési eredményei ellenére csak a hegyeshalmi és a most felújítás alatti ceglédi vasútvonal egyes szakaszain van 140-160 km/h-s emeltsebesség, a fővonalon vonalszakaszaink többségén 100-120 km/h a megengedett sebesség. Ezen túl a pályaállapot miatt a fővonalon a sebességkorlátozásokkal terhelt. A kényszerűen bevezetett sebességkorlátozások következtében a vasúti pályák kevesebb, mint 62%-ban alkalmasak arra, hogy a vonatok a kiépítési sebességgel közlekedhessenek.

¹⁷ Forrás: MÁV ZRt. infrastruktúra fejlesztési koncepciója.

¹⁸ AGC Egyezmény (European Agreement on Main International Railway Lines - Európai Megállapodás Nemzetközi Vasúti Fővonalakról).

- A 160 km/h és annál nagyobb személyvonati sebesség, illetve az AGC Egyezményben rögzített vállalások is megkövetelik a 225 kN tengelyterhelés biztosítását, ami felépítmény vonatkozásában 60 kg/m tömegű sínek beépítését teszi szükségessé az emelt sebességű vonalakon. A fejlett nyugati vasutaknál ez 40 – 60 %-os arányt jelent, míg nálunk döntően csak a hegyeshalmi vasútvonal emelt sebességű szakaszain, és a most folyamatban lévő **ISPA** munkák eredményeként van összefüggő hosszban beépítve.
- Hazánkban a mintegy 6000 szintbeli átjáró a hálózathoz viszonyítva – Portugáliát leszámítva – a legmagasabb arányt képviseli az európai vasutaknál, ami baleseti források fokozott meglétét jelenti. A szintbeni kereszteződések megszüntetése azonban jelentős anyagi forrásokat igényel, ami a jelenlegi gazdasági helyzetben lényegesen nem javítható.
- A nagy folyamokat (Duna, Tisza) átszelő vasúti hidak száma alacsony, állapotuk nem kielégítő. Hídállagunk előregedett, a hidak zöme 40–50 éves.

Még számos paramétert lehetne elemezni, de az eddigiek alapján is megállapítható, hogy a MÁV ZRt. vonalhálózata jórészt előregedett, heterogén szerkezeti elemekből áll. Az eszközök jelentős része cserére, felújításra szorul. A pályába beépített 12 000 műtárgy átlagos életkora megközelíti a 60 évet, több helyen 100 éven túli szerkezetek is fellelhetők. Az elmúlt időszakban a korridorfejlesztési projekteken kívül a szűkös források miatt a szükséghelyzetek megoldására volt csak mód.

A közúti ágazat vonatkozásában az infrastruktúra jelenlegi helyzete az alábbiakkal jellemezhető¹⁹.

A mintegy 170 ezer km közúthálózatból 30 639 km állami tulajdonú országos közút, a fennmaradó rész önkormányzati tulajdonú helyi közút²⁰. Az országos közutakból 7390 km főút, amelyből 2101 km „E” út, vagyis az európai úthálózat része. 2006-ban 177 kilométernyi új au-

¹⁹ Holnapy László: A hazai úthálózat teljes tönkremenetele? A IX. Nemzetközi Útügyi Konferencián elhangzott előadás anyaga alapján. Budapesten, 2006. április 25.

²⁰ A jelenlegi nyilvántartási rendszer nem teszi lehetővé az önkormányzati és helyi közutak pontos nyilvántartását.

tópálya szakaszt adtak át a forgalomnak, és ezzel csaknem 1000 kilométeresre nőtt a hazai gyorsforgalmi úthálózat.²¹ Az országos közutakon **6667 db híd, 1761 db közúti-vasúti keresztezés** (amelyből 1442 db szintbeli és 47 db biztosítás nélküli) van, ezen kívül **5447 db közúti csomópont** található. 2006-ban az országos közúthálózat sűrűsége az **EU átlag 88%-a** volt, az autópálya ellátottság (9,6 km/1000km²) viszont mindössze **40%-a** az **EU 15** átlagának. **A TEN-T hálózat Magyarországon mintegy 2100 km hosszú gyorsforgalmi úthálózatot feltételez, amelynek a jelenlegi kiépítettsége kb. 47%-os.** A közúti elérhetőség területén meglévő lemaradás jelentős negatív hatást gyakorol az ország gazdasági versenyképességére is.

A hálózatra vonatkozó naturális mutatók önmagukban is jelzik az alágazat infrastruktúrájának elmaradottságát. Tovább rontja azonban ezt a képet, ha az úthálózat állapotát is görcsö alá vesszük. Az elmúlt időszakban a gyorsforgalmi hálózat fejlesztése mellett szinte eltört a meglévő úthálózat fenntartására fordítható összeg. A meglévő források felhasználása is arra irányult, hogy az **EU** források lehetséges maximális felhasználását el lehessen érni, így elsősorban olyan fejlesztések – például a **11,5 tonnás** tengelyterhelés elérését célzó burkolat-megerősítési program – valósultak meg, melyek ezeket a célokat támogatták.

Konkrét értékekkel is kifejezve az országos közúthálózat állapotát az alábbiak jellemzik:

- Teherbírás szempontjából (csak 10 t tengelyterhelésre) 23% rossz, további 10% nem megfelelő;
- Egyenetlenség szempontjából az aszfaltburkolatok 25%-a, az után-tömörödő burkolatok 75 %-a nem megfelelő;
- Felületi hibák miatt a burkolatok 33%-a nem megfelelő;
- 12 mm-nél nagyobb nyomváunyú3605 km hosszon taélálható;
- A burkolat szélessége szempontjából 8000 km (27%) elégtelen minősítésű.

²¹ Autópálya 2006., Közút XVI. Évf./1. szám pp.5.

• A nem gyorsforgalmi hálózaton lévő **hidak állapota (2005. decemberi záróállomány alapján):**

- átlagéletkor: 48 év (80 éves vagy idősebb darabszám szerint 6,4%, felület szerint 2,7%),
- félszerkezet, pályaburkolat, hídtartozék szempontjából jelenleg 24% nem megfelelő, és ez az arány növekvő tendenciát mutat,
- teherbírás és/vagy szélesség szempontjából 2586 db, felület szerint 43,5% nem megfelelő,
- 103 db hídon 32 t, 167 hídon 20 (22) t, 81 hídon ennél kisebb össztömeg korlátozás van bevezetve;
- műszaki állapota miatt a legsürgősebb felújítási igény csaknem ezer hídon jelentkezik;
- magassági korlátozás 44 db hídon van, amelyből 16 főúton található.

A fenti hiányosságokat súlyosbítja, hogy az elmúlt években átlagos **évi 1,5-2%-os forgalomnövekedés** tapasztalható, ami az állagromlás felgyorsulását eredményezi, illetve az sem javítja a helyzetet, hogy 2003 óta nincs hídfelújítási- és csomópont átépítési program.

Összességében megállapítható, hogy a közúthálózat gyorsforgalmi elemeinek fejlesztésére fordított kiemelt figyelem mellett, az egyéb úthálózati elemek jelentős alulfinanszírozottsága tapasztalható. Ennek a szemléletnek a fennmaradása oda vezethet, hogy a gyorsforgalmi hálózat igénybevételét lassan az erre a hálózatra ráhordó egyéb utak állapota fogja megnehezíteni. Nélkülözhetetlen tehát, hogy az új **Nemzeti Fejlesztési Terv** alapján kidolgozott **ROP**-ok keretében prioritást kapjon a mintegy **29.000 kilométer** hosszú országos közúthálózat és a közel **140.000 km-t** kitevő egyéb hálózati elemek fejlesztése is.

Nem vitatott részemről sem a hazai autópálya-ellátottság alacsony szintje és emelésének szükségessége. Azt is elfogadom, hogy az országot területileg lefedő autópálya-hálózat kialakítása, az érintett transz- és páneurópai autópálya-hálózathoz történő csatlakozása alapvető érdeke az országnak, azonban az is nyilvánvaló, hogy a hazai közlekedési infrastruktúra ellátottságot sokkal átfogóbb tervezéssel és az érdekek minél szélesebb körű figyelembevételével lehet és kell kialakítani.

Az eddig leírtak alapján összegzésként kijelenthető, hogy a jelenleg elfogadott fejlesztések mindenképpen szükségesek, azonban nem lehet megoldás az az egyre erősödő nézet, miszerint az infrastruktúra fejlesztés egyedüli üdvözítő iránya az autópálya építés.

5. Szakmai nézetkülönbségek

A közlekedéspolitikai alapvetések, a finanszírozás lehetséges forrásainak és a hálózatok jelenlegi helyzetének az áttekintése után még mindig nyitva áll a kérdés, „Vasút, vagy közút”? A szakemberek között a mai napig vitatott, hogy a jövő szempontjából melyik kiemelt alágazat fejlesztése lehet üdvözítő. A kormányzati politikát kidolgozók természetes módon elsősorban az EU-s források maximális felhasználását tekintik fontosnak, így döntéseiket ezek a motívumok vezérlik.

A szakterület kutatói²² elsősorban a hálózatfejlesztés és a területfejlesztés közötti harmonikus kapcsolatot, valamint a fejlesztési döntéseket megelőző hatástanulmányok nélkülözhetetlenségét tartják fontosnak. Fleischer (1994) arra is felhívja a figyelmet, hogy az autópályák európai uniós forrásból történő fejlesztésének megkezdése előtt a régi főúthálózati struktúra konzerválása helyett, új alapokra kellett volna helyezni a gyorsforgalmi hálózat struktúráját. Az azóta végrehajtott fejlesztések azonban azt igazolják, hogy a mindenkori kormányzat kevésbé támaszkodott a kutatók széles taborának véleményére, így a több százmilliárdos fejlesztések ellenére a Budapest-centrikusságot sem a közút, sem a vasút terén nem sikerült oldani.

A hivatalos álláspontok mellett többféle szakmai nézet jelenik meg a sajtó hasábjain, melyek nem minden területen értenek egyet a kormányzat infrastruktúra fejlesztési politikájával.

A környezet- és természetvédők számára az egyik legkritikusabb és legtöbbször panaszolt témakör az új infrastruktúra építése. Ez azért jelent problémát számukra, mert az infrastruktúrát létesítő beruházások ál-

²² Vö.: Erdősi Ferenc: A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei, Földrajzi Konferencia, Szeged 2001.
<http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf> /2007.04.21./

Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV. évf./1.szám pp.7-24.

talában értékes termőterületeket, sok esetben védett természeti értékeket tesznek tönkre, gerjesztik a forgalmat, gazdaságosságuk azonban megkérdőjelezhető, és elvonják a forrásokat a meglévő közlekedési hálózatok fenntartása elől.

Azzal a kormányzati állásponttal sem ért egyet minden szakember, hogy az autópályák megépítése gazdasági fellendülést hoz az adott térségekben. A **Fleischer T.**²³ vezette kutatócsoport is azon az állásponton volt, hogy nem lehet egyértelmű pozitív kapcsolatot kimutatni az autópálya építés és az érintett térség gazdasági fejlettsége között.

Az EU a közlekedéspolitikai koncepciójában szintén nagy hangsúlyt fektet a vasúti közlekedés fejlesztésére. Addig, amíg a hazai közlekedéspolitika irányítói az unióban tapasztalható közúti közlekedés szintjének (modal split) elérését tűzik ki célként, addig az EU illetékesei (nem utolsósorban lakossági nyomásra) már belátták, hogy a túlzott motorizáció nem folytatható. Az EU útjait túlságosan ellepték az autók, a városok levegője túl szennyezett. Éppen ezért nagyobb arányban fejlesztik a vasutat, és különböző szabályokat, ajánlásokat alkottak a vasút versenyképességének növelése érdekében. Hasonlóan szeretnék a **kombinált szállítás és a belvízi hajózás** részarányának növelését is elérni.

Magyarországon annak ellenére, hogy a vasút fajlagos energiafelhasználása még ötöde sincs a közúténak, több mint felére esett vissza a vasúti áruszállítás az elmúlt 15-20 évben. **A drasztikus teljesítménycsökkenés ellenére a vasúti áruszállítás részaránya még jelenleg is kétszer akkora, mint az EU-ban.**²⁴ Ennek az aránynak a megtartására ösztönözte az újonnan csatlakozott országokat az EU is, kinyilvánítva azt, hogy a

²³ Fleischer Tamás: A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi szakirodalom alapján, Kutatási jelentés http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf03/haver-OSSZEFOG_031130.pdf /2007.03.24./

²⁴ Az EU-ban az áruszállítás 44%-a közúti fuvarozással valósul meg, szemben a rövid távolságú tengeri szállítás 41%-os, a vasút 8%-os és a belvízi szállítás 4%-os részarányával.

(Forrás: http://europa.eu/pol/trans/overview_hu.htm /2007.04.12./). Magyarországon 2004. és 2005. között a vasúti szállítás aránya a teljes szállításon belül 23,8%-ról 21,6%-ra csökkent, azonban 2006-ban ugyanez csak 21%-ra csökkent. (Forrás: A Magyar Vasúti Hivatal 2006. évi negyedik negyedéves piaci jelentése: http://vasutihivatal.gov.hu/vasutipiac/negyedeves_jelentes/2006n4 /2007.05.20./)

vasúti infrastruktúra fejlesztése a kelet- és közép-európai országok EU-s csatlakozásának egyik kulcskérdése lehet.

Az EU álláspontja szerint – amit a hatályos közlekedéspolitika (Fehér Könyv) is tükröz – a vasúti személyszállítás és áru fuvarozás színvonalának emelése egyaránt nélkülözhetetlen a kelet- és közép-európai országokban, ha azok gazdasági téren fel kívánnak zárkózni az Európai Unióhoz. Ezt azért is tartja fontosnak az EU, mert a közúti teherfuvarozás már ma is jelentős zsúfoltságot okoz és a későbbiekben ez egyre súlyosbodó problémát jelent. Ezek az „*intelmek*” csak részben találtak meghallgatásra Magyarországon. A vasúti vállalati rendszer átalakítása ugyan megtörtént, de a hálózatfejlesztés terén nem sikerült jelentős eredményeket elérni.

Emellett a Fehér Könyv félidei felülvizsgálata apropóján a magyar Európa Parlamenti (EP) képviselők kezdeményezték az európai közlekedési koncepció felülvizsgálatát²⁵, mivel hat évvel ezelőtt készült, 2010-ig szóló európai közlekedési koncepció egyes részei elavultak. Azon a véleményen vannak, hogy a bővítésekkel jelentős különbségek keletkeztek Európa úthálózatában, így az új tagállamoknak a vasút fejlesztésével egyenrangú céljuk az elmaradott közúti hálózat fejlesztése is. Megítélések szerint nem csupán a vasutat kellene kiemelten kezelni azzal az indokkal, hogy az az egyik legkörnyezetbarátabb közlekedési ágazat, hanem az új tagországok számára az úthálózat fejlesztését is kiemelten kellene támogatni. A közlekedéspolitikai célok teljesítésének félidei jelentése arra is rámutat, hogy a vasútfejlesztési célkitűzéseket az újonnan csatlakozott országok azért sem tudták teljesíteni, mert az EU nem biztosított megfelelő forrásokat annak végrehajtásához. *Így hiába fogalmazták meg a vasút fejlesztésének fontosságát, a beruházások megvalósítása elmaradt a tervezettől.*

Az utolsó mondat lényegét a jövőben is fontos lesz szemelőt tartani. Indokolja ezt az a tény is, hogy az EU csökkentette kiemelt fejlesztési projektjei számát, mert a rendelkezésre álló fejlesztési források nem teszik lehetővé az eredetileg kitűzött célok elérését. A hazai fejlesztésekre nézve ez azt jelenti, hogy Magyarországnak sokkal nagyobb mértékben kell saját forrásokra, illetve az EU által biztosított kedvezményes hitelek-re támaszkodnia a közlekedésfejlesztési célok teljesítése érdekében.

²⁵ <http://www.euvideohu.info/script.php?id=130> /2007.05.20./

A fejezet lezárásaként egyetlen mondattal megadható a válasz a fel-tett „**Közút vagy vasút?**” kérdésre. Az igazi problémát nem a két alágazat közötti fejlesztési prioritás meghatározása adja – **jelenleg mindkét alágazat hiányosságaira megoldást adó fejlesztésekre egyaránt szükség van** –, hanem annak felismerése, hogy a **TEN-T** hálózathoz tar-tozó elemek kizárólagos fejlesztése olyan torzulásokat okozhat az ország közlekedési rendszerében, melyet a későbbiekben csak jelentős áldozatok árán lehet korrigálni.

6. Védelmi követelmények érvényesülése a közlekedési infrastruktúra fejlesztése során

Mind az infrastruktúra fejlesztésének közlekedéspolitikai alapjait, mind azok jelenlegi helyzetét megismerve szükséges annak vizsgálata is, hogy ezek a folyamatok milyen hatással vannak a védelmi szempontból fontos kapacitások biztosítására.

A közúti- és vasúti hálózattal szemben támasztott legfontosabb kö-vetelményeket *Dr. Tóth Bálint és Helmeczi Gusztáv*²⁶ közös tanulmá-nyukban már 2005-ben megfogalmazták. Az általuk felsorolt követelmé-nyeket elemezve levonható az a következtetés, hogy a kifejezetten **TEN-T** folyosókra koncentráló hálózatfejlesztés védelmi szempontból sem fogadható el. Bár napjaink biztonságpolitikai kihívásai a fegyveres erők hazai területen történő alkalmazásának szükségességét nem vetítik előre a NATO jelenleg érvényben lévő, 1999-ben kiadott stratégiai kon-cepciója által meghatározott feladatok – *a stabilitás alapjainak biztosítá-sa az euro-atlanti térségben; a biztonsággal kapcsolatos konzultációs fórumként működni; bármely NATO-tagországot érintő fenyegető ag-resszió elleni elrettentés, illetve védelem; hozzájárulni a hatékony konf-likthus-megelőzéshez, aktív részvétel a válságkezelésben, valamint a mi-nél szélesebb körű partnerség, együttműködés és párbeszéd előmozdítá-sa az euro-atlanti térség többi országával* – sokrétűsége igényli az azok maradéktalan végrehajtását lehetővé tevő közlekedési infrastruktúra mindenkori rendelkezésre állását.

²⁶ Dr. Tóth Bálint – Helmeczi Gusztáv: Védelmi követelmények a Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium Közlekedési szakterületén. www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi_kovetelmenyek_a_gkm_kozlekedesi_szakterületen_-toth_b_iii._rsz..pdf /2006.11.15./

A védelmi követelményeket figyelembe véve az Európai Unió vasútfejlesztési törekvései pozitív hatásúak, hiszen a kontinentális szállítások alapvető közlekedési eszköze továbbra is a vasút lesz. Jelentős előrelépést ez a folyamat azonban nem fog eredményezni, mivel problémát hazai viszonylatban eddig sem a hálózati lefedettség okozott. Pozitív hatást válthat ki vasúti szállítás szervezése, valamint az eljutási idő csökkentése terén az egységes **ERTMS/ETCS**²⁷ vonatirányítási rendszer kiépítése.

A hálózatfejlesztés terén kiemelt problémaként jelentkezik a nagyfolyami hidak nem megfelelő száma²⁸. Ez a hiányosság a vasúti közlekedés terén jelent komoly hiányosságot, hiszen az uniós tervek közeljövőre vonatkozó elemei nem tartalmaznak ilyen irányú fejlesztési célt. *A korábbi távlati -2030-ig- szóló tervek tartalmazták a Budapestet délről elkerülő, úgynevezett „V0” vasúti körgyűrűt, azonban a legújabb vasúthálózati térkép (4. számú ábra) már nem jeleníti azt meg. Ennek ellenére a MÁV Zrt. hálózatfejlesztési elképzelései között most is szerepel ez a változat. A kérdés csak az, hogy melyik elképzelés valósul majd meg.*

A közúti hidak esetében már nem ilyen rossz a helyzet, hiszen az elmúlt évek hálózatfejlesztései eredményeként a **Dunán például két új híd (Szekszárd, Dunaujváros) is épült** Budapesttől délre. Védelmi szempontból tehát a közúti átkelési lehetőségek több alternatív útvonalon

²⁷ Az ERTMS rendszer a kölcsönösen átjárható vonatbefolyásoló rendszert (ETCS), valamint a vasúti rádió-kommunikációs rendszert (GSM-R) foglalja magában. A rendszert Európa számos országában sikerrel, de még jellemzően kísérleti üzemben alkalmazzák. A nemzetközileg elfogadott műszaki előírásoknak köszönhetően néhány Európán kívüli vasúttársaság is megkezdte az ERTMS telepítési program kidolgozását. Az Európai Unió az elmúlt tíz évben közel 300 millió eurót fordított az ERTMS rendszerek bevezetésére.

²⁸ A Dunán Budapesttől északra és délre 3 db, a fővárosban pedig 7 db közúti forgalomra alkalmas híd van. A Tisza 600 km-es magyarországi szakaszán 14 db állandó jellegű közúti híd található, ebből kettő a vasúttal közös, egy pedig határhíd. A Dunán, a folyó fő ágán összesen 4 vasúti híd található. A hidak eloszlása igen kedvezőtlen. A 4-ből egy (Komárom) határhíd és egyben egyetlen vasúti átkelőhely a Dunán Szlovákia irányába. Budapesten 10 km-en belül két vasúti hidat találunk. Budapesttől (a dunaföldvári hídon 2001-ben megszüntetett vasúti kapcsolat óta) 145 km-re Baján található csak vasúti híd. A hidak közül csak a Budapest déli összekötő vasúti híd 2 vágányú.

A Tiszán összesen 9 vasúti híd van, amelyből 3 közös (vasúti-közúti) híd, kettő pedig (Eperjeske, Záhony) határhíd. A hidak közül csak a szolnoki vasúti híd 2 vágányú.

is megvalósíthatók és a polgári forgalom részére nélkülözhetetlen gyorsforgalmi úthálózat hiánya sem gyakorol jelentős negatív hatást a védelmi igények kielégítésére. A nagyfolyami hidakkal összefüggő védelmi igények elemzése egy külön publikáció témája lehet, így ebben a tanulmányban további részletezésétől eltekintek.

Eddig alapvetően a hálózati problémákkal foglalkoztam, azonban a vasút területén a járműállomány fejlesztését is érintenem kell, ugyanis a vasúti infrastruktúra fejlesztése terén jelenleg kiemelt problémaként jelentkezik a vasúti gördülőállomány helyzete. Köztudott, hogy a MÁV járműparkja jelenleg csak a legszükségesebb mértékben felel meg a katonai követelményeknek. Ezen a területen az EU-s csatlakozás kettős képet mutat. Egyrészt az árufuvarozás terén az EU megköveteli a piacliberalizációt, melynek eredményeként Magyarországon is kivált a **MÁV Zrt**-ből az árufuvarozó üzletág. A ma már az európai liberalizált vasúti árufuvarozó piacon önálló piaci szereplőként tevékenykedő **MÁV CARGO** csak olyan járműpark fenntartására fog törekedni, melyek üzleti szempontból is fontosak.

Másrészt az EU az új tagországok részére fejlesztési forrásokat biztosít a járműállomány korszerűsítésére is azzal a céllal, hogy a pályakorszerűsítés mellett az azon közlekedő járművek is elérjék a szükséges műszaki színvonalat. Az elmúlt években többször is sikerült európai uniós támogatás igénybevételével a járműparkot korszerűsíteni, de azt elsősorban a gazdaság igényeinek megfelelő irányba. *Nem javult azonban a katonai felhasználásra alkalmas pórekocsi állomány helyzete, mivel ezeket a kocsitípusokat a gazdaság szereplői nem, vagy csak igen kis volumenben veszik igénybe.*

A közúti közlekedés *fejlesztési irányai* a védelmi igényeket figyelembe véve szintén csak *korlátozottan felelnek meg* a követelményeknek. Ezen véleményemet alátámasztja az a tény, hogy a hálózati fejlesztések terén a jelenlegi tervek kiemelt figyelmet csak a gyorsforgalmi úthálózatnak szentelnek. *Védelmi szempontból azonban nem hanyagolhatók el a helyőrségeket, gyakorló tereket és egyéb kiemelt jelentőségű védelmi objektumokat, az országos közúthálózatba bekapcsoló alsóbbrendű úthálózati elemek sem.* Véleményem szerint ezek fejlesztését célszerű lenne a regionális fejlesztési tervek (**ROP**) részeként megjeleníteni. Ennek érdekében elengedhetetlen a regionális fejlesztési központokkal az együttműködést kialakítani, és az érdekérvényesítés feltételrendszerét kidolgozni.

Annak érdekében, hogy az ország jelenlegi közlekedési infrastruktúrája, az e téren várható jövőbeni fejlesztések kellően szolgálják az országot

védelmi-, illetve a szövetség érdekeit is, szükségessé válik az **Európai Unió** elvárásainak figyelembevétele mellett, azoknak a hálózati elemeknek a kiemelt fejlesztése is, melyek elsősorban **hazai forrásokból** valósíthatók meg, és ebből adódóan a kormányzati fejlesztési célkitűzések során eddig háttérbe szorultak.

Összességében megállapítható, hogy az országnak az európai integrációs folyamatban – elsősorban gazdasági, társadalmi és területfejlesztési megfontolásból – kiemelten kell kezelnie a közúti és vasúti infrastruktúra arányos, a különböző szakmai követelményeknek leginkább megfelelő fejlesztését, amelynek során azonban – ellentétben a közelmúlt gyakorlatával – az ezért felelős szakembereknek következetesen érvényre kell juttatni a védelmi érdekeket is.

Felhasznált irodalom:

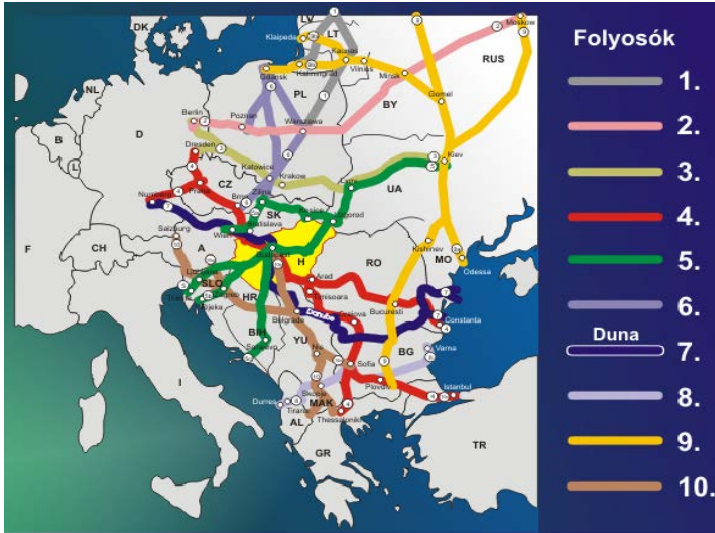
1. *Agenda 2000 (1997):* Az Európai Bizottság véleménye Magyarország Európai Unióba történő jelentkezéséről. Külügyminisztérium, Budapest, 1997.
2. A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló", 68/1996. (VII.9.) OGY számú határozatában.
3. Az Országos Területrendezési Terv felülvizsgálata, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosító javaslata (Egyeztetési anyag), Az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területrendezési és Tervezési Főosztálya megbízásából készítette a VÁTI Kht. Budapest, 2006.
4. *Erdősi Ferenc:* A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei, Földrajzi Konferencia, Szeged 2001. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf> /2007.04.21./
5. *Fleischer Tamás:* A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV. évf./1.szám pp.7-24.
6. *Fleischer Tamás:* A hazai közlekedési hálózatok hatékonysága, versenyképessége növelésének lehetőségei a nemzetközi szakirodalom alapján, Kutatási jelentés. http://vki3.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf03/haver-OSSZEFOG_031130.pdf /2007.03.24./

7. **Fleischer Tamás:** A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. Falu Város Régió 2003/3. szám pp.16-25.
8. **Fleischer Tamás:** Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? A délkelet-európai térség és Magyarország Európa közlekedésében: Előadások a balkánról 6. Balkán-tanulmányok Központ, Európa Intézet MTA társadalomkutató Központ Budapest, 2006. május 16.
9. **Fehér Könyv:** Európai közlekedéspolitika 2010-ig: Itt az idő dönteni! Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.
10. **Helmecki Gusztáv–Tóth Bálint:** Védelmi követelmények a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közlekedési területén. Katonai Logisztika a Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. Budapest, 2006. 4.szám pp. 37–55.
11. **Helmecki Gusztáv–Tóth Bálint:** A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium védelmi (honvédelmi) felkészítésének rendje. Katonai Logisztika a Magyar Honvédség Logisztikai Folyóirata. Budapest, 2005. pp. 123–141.
12. **Holnapy László:** A hazai úthálózat teljes tönkremenetele? A IX. Nemzetközi Útügyi Konferencián elhangzott előadás anyaga alapján. Budapest, 2006. április 25.
13. **Horváth Attila:** A térszemlélet változása a magyar katonai stratégiában. Tér és Társadalom, a Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja Folyóirata. Pécs-Győr, XVIII. évfolyam 2004. 1. szám pp. 127–143.
14. **Horváth Attila:** A közlekedési hálózat és a védelmi érdek kapcsolata. Lektorált tanulmány. A Zrínyi Miklós Nemzetvédelmi Egyetem Egyetemi könyvtárában elhelyezve. pp. 31.
15. Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2006. november 22. (2007HU161PO007).
16. **Szűcs László:** A haderő felülvizsgálat utáni honvédség közlekedési támogató képessége. Katonai Logisztika. Az Integrált Logisztikai Tudományos Tanács Folyóirata. Budapest, 2003. Különszám. 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről.

17. 2005. évi CLXXXIII. Törvény a vasúti közlekedésről.
18. 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.
19. 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról.
20. 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről.
21. 2044/2003. (III. 14.) Korm. határozat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről.

A Pán-európai közlekedési folyosók

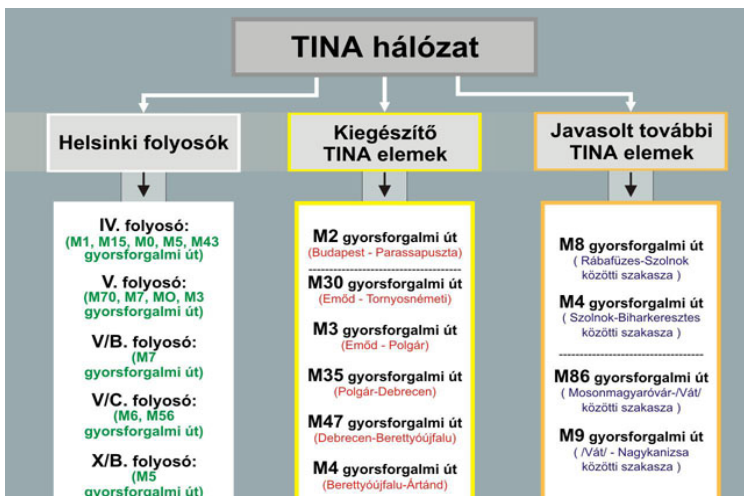
1. számú ábra.



Forrás: www.kti.hu /2007.05.20/

Közúti TINA hálózati elemek Magyarországon

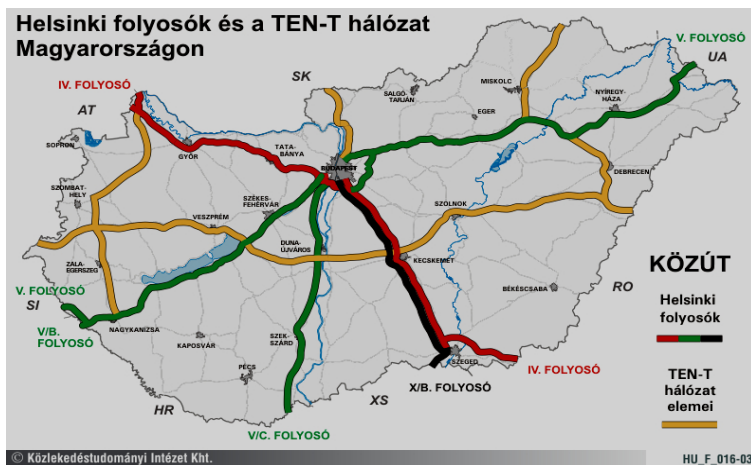
2. számú ábra.



Forrás: www.kti.hu/2007.05.20/

Helsinki folyosók és TEN-T közúthálózat Magyarországon

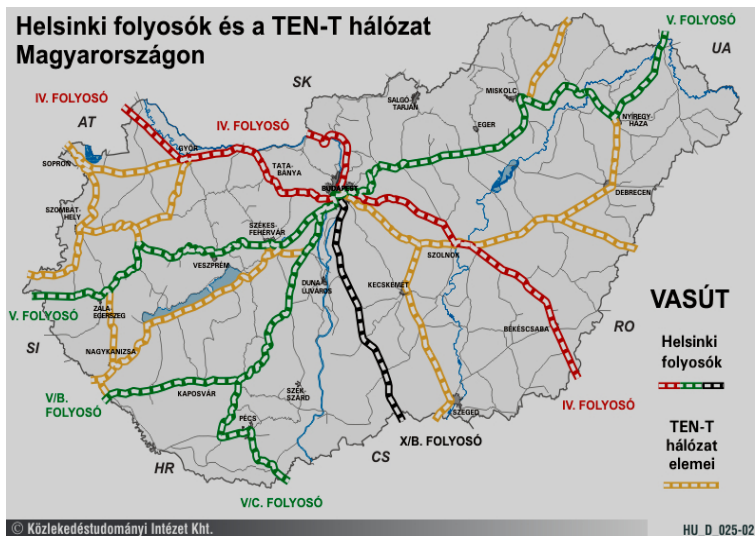
3. számú ábra.



Forrás: www.kti.hu /2007.05.20/

Helsinki folyosók és TEN-T vasúthálózat Magyarországon

4. számú ábra.



Forrás: www.kti.hu /2007.05.20/