

# A transzeurópai közlekedési folyosók kialakulásának folyamata, és ezeken belül kiemelten, a IV. vasúti folyosó magyarországi szakaszai. 1. rész

*A '90-es évek elején kezdődött meg a tagállami nemzeti vasúthálózatok kompatibilitásának javítása azzal a végső céllal, hogy létrejöjjön egy hatékony és versenyképes, az Unió egészére kiterjedő vasúthálózat: az **egységes európai vasúti térség**. A vasútpolitika az uniós közlekedéspolitika része, amely összekapcsolt, fenntartható, befogadó, biztonságos és védett mobilitás megvalósítására irányul az Unión belül.*

DOI:<https://doi.org/10.24228/KTSZ.2025.2.2>

**Balogh Imre**

ny. MÁV mérnök főtanácsos  
e-mail: [balogh.imre39@gmail.com](mailto:balogh.imre39@gmail.com)

## 1. BEVEZETŐ

Az Európai Unió vasúti alágazatának bővülése, harmonizációja és megvalósítása kapcsán, számos olyan kihívás merült fel az évek során, amely lelassította, a beilleszkedés folyamatát, ebben az ágazatban.

Ez a következőknek tulajdonítható:

- az európai vasút hagyományos szétdarabolttsága, amely a komplex, különálló nemzeti hálózatokban gyökerezik,
- a szolgáltatások, ezen belül is főként az áru fuvarozás alacsony hatékonysága, rugalmassága és megbízhatósága.

A kihívások miatt, a vasúti alágazat nem nyert nagyobb teret az európai mobilitás tekintetében, sem a fogyasztói kereslet, sem pedig azon potenciál ellenére, amelyet a vasúti közlekedés éghajlatbarát megoldásként magában rejt.

Az uniós vasútpolitika megerősítése érdekében, az EU az elmúlt években négy vasúti csomagot fogadott el, amelyek célja:

- a vasúti szállítási piac megnyitása, a verseny előtt,
- a nemzeti vasúthálózatok átjárhatóságának fokozása,
- az egységes európai vasúti térség keretének meghatározása.

A négy jogalkotási csomagot a Tanács és az Európai Parlament 2001 és 2016 között fogadta el. Ezek közös rendelkezéseket tartalmaznak az alábbiakra vonatkozóan:

- a vasúti piac liberalizációja,
- a vasúttársaságok engedélyezése és a mozdonyvezetők tanúsítása,
- biztonsági követelmények,
- az Európai Vasúti Ügynökség létrehozása és vasúti szabályozó szervek felállítása minden egyes tagállamban,
- a vasúton utazók jogai.

Az egységes európai vasúti térség, egy olyan, az Unióra kiterjedő vasúthálózat-rendszer, amely versenyen, műszaki harmonizáción és a határon átnyúló összeköttetések közös fejlesztésén alapulva lehetővé teszi a vasúti ágazat bővítését a következők révén:

- a vasúti piac megnyitása és átszervezése,
- a versenyképesség fokozása és egyenlő versenyfeltételek teremtése a vasúttársaságok számára,
- az infrastruktúra fejlesztése az átjárhatóság biztosítása érdekében,
- az infrastruktúra használatának hatékonyabbá és a biztonságosabbá tétele, méltányos árak biztosítása az utazók és a fuvarozatók fogyasztók számára.

A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) EU vasutakra vonatkozó közlekedési politikája tágabb összefüggésében, a kilenc törzshálózati folyosóból álló hálózat kiépítésére irányul, amely egészében összeköti, a vasútvonalakat a közútvonalakkal, a belvízi és a tengeri utakkal, a kikötőkkel és a repülőterekkel.

A TEN-T céljai:

- összekötni, az uniós országokat és megkönnyíteni, a határokon átnyúló személyszállítást és áru fuvarozást,
- hozzájárulni, a területi kohézióhoz,
- biztosítani, a közlekedési módok összekapcsolását,
- támogatni a fenntartható közlekedésre való átállást.

A TEN-T-re vonatkozó szabályok jelenleg felülvizsgálat tárgyát képezik. A Tanács és a Parlament 2023 decemberében ideiglenes megállapodásra jutott a felülvizsgált TEN-T rendeletről.

Az Európai Unió vasúthálózatának kiterjesztése, egyes vasútvonalak meghosszabbítását, új közlekedési csomópontok kialakulását is maga után vonta. A változások új kapcsolati lehetőségeket teremtettek, az EU tag- és nem tagországi számára, valamint az északi és déli tengeri kikötők szárazföldön keresztüli elérhetőségére, vasúton és közúton egyaránt. A változások bemutatása és a mobilizálásra gyakorolt hatása nélkül, az érintett országok – ezen belül kiemelten Magyarország – vasúthálózatának illeszkedése a vasúti rendszerhez nehezen követhető. A cikk ezért, az EU vasúti hálózati rendszerének alakulását és a magyar páneurópai vonalszakaszokból, a IV. számú folyosó és szárnyvonalának átépítésével kapcsolatos cselekvéseket foglalja össze, a teljességre törekvően két részben.

A magyarországi személy- és áruszállítás közútról vasútra terelésének lehetőségeit Budapest, valamint az agglomerációja térségében az országos vasúthálózat szállítási tengelyei, a páneurópai vasúti közlekedési folyosók figyelembevételével célszerű, új komplex szemlélet módra alapozva, ismételten megvizsgálni.

A közlekedés a társadalom és a gazdaság folyamatos működésének egyik alapvető feltétele, amelynek minőségi színvonala egyben, a gazdasági fejlettségnek is fokmérője.

A társadalmi-gazdasági rendszerváltást követően a nehézipar, a vegyipar, a könnyűipar jelentős része, a hagyományos nemzetközi és belföldi kereskedelem többségében összeomlott Közép- és Kelet-Európában, valamint Oroszországban. A kialakult helyzet átmenetileg jelentősen csökkentette a nagy mennyiségű ömlesztett tömeg- és konténeres áruszállítás iránti igényt.

Magyarországon a vasúti és a közúti szállítási alágazatok adják mintegy az áru fuvarozási összteljesítmény mintegy 85%-át. Ez egyben azt is jelenti, hogy az áru fuvarozási területen, a vasúti és közúti szállítás közötti verseny a meghatározó. Az utóbbi időben erősödött a légi és vezetékessé szállítás.

Az elmúlt évtizedekben a közúti alágazat részesedésének folyamatos növekedése volt a jellemző.

Ennek fő oka, hogy:

- az állam jelentősen fejlesztette a közúti infrastruktúrát, miközben a vasúti infrastruktúrát hagyta leromlani,
- nagymértékű, főleg közvetett támogatást nyújtott a közúti áru fuvarozásnak, miközben a vasúti áru fuvarozástól komoly összeget vont el.

A rendszerváltás utáni, mindenkori kormányzati politika, a vasúti pályák, mérnöki műtárgyak, és a gördülőállomány elhanyagolásához, majd leromlásához vezetett. A MÁV Zrt. hálózata, a leggyengébbek közé tartozik – a 210 kN engedélyezett tengelyterhelésével – Közép-Európában, míg Nyugat-Európában, valamint a szomszédos országokban a fő vasúti szállítási útvonalakon, az alkalmazott tengelyterhelés, már 225 kN. A magyar vasút versenyképességének

értékeléséhez mindenekelőtt szükséges a törzshálózat és az egyes vasútvonal-kategóriák fogalmának tisztázása, ezek alapján pedig a hálózatban betöltött szerepének, arányának meghatározása, mert közelebbről vizsgálva és értékelve nem beszélhetünk általában a vasút versenyképességéről, hatékonyságáról, mivel a közúthálózathoz hasonlóan, a vasúthálózat is egymásra épülő szintekből áll, amelyeknek eltérő sajátosságai vannak. Ezeket a szinteket fejezi ki a vonalkategorizálás.

Magyarországon a vonalkategóriákat – az EU vonalkategóriák alkalmazásával – az Országos Vasúti Szabályzat (OVSZ) határozza meg. A hatékonyság és versenyképesség szempontjából a vonalkategorizálásnak kiemelt jelentősége van, mert a fejlesztés paraméterei, vonalkategóriákra vonatkozóan kerültek meghatározásra.

## **Az OVSZ, vasútvonal kategória szerint meghatározott, tervezési paraméterei:**

- A.1.** Nemzetközi törzshálózati fővonal, 160-200 km/h,
- A.2.** A magyar törzshálózati fővonal, 120-160 km/h,
- B.1.** Egyéb fővonal, 100-120 km/h,
- B.2.** Egyéb vonal, mellékvonalak 60-80 km/h engedélyezett sebességig.

Az előzőeknek megfelelően a vasútvonalak kategóriába sorolásának fejlesztési és üzemeltetési szempontból egyaránt fontos szerepe van az érintett vasútvonal hatékony működtetésében. Ugyanakkor versenyképességét, többek között, éppen az elvárt kiépítési paraméterek teljesülése határozza meg.

A tíz páneurópai közlekedési folyosóból Magyarországot négy érinti különböző szakaszon. A négy folyosóból három vasút és közút, egy vízi út. A közös bennük az, hogy három átvezet Budapesten, egy pedig mint szárnyvonal, innen indul.

A három, országhatáron belüli vasúti közlekedési folyosó, a meglévő magyar fővonalak nyomvonalán halad. Villamosított, új nyomvonalon, 19 km hosszú vasúti pálya a MÁV Zrt., 25. számú vasútvonalán, a Zalalövő-Bajánsenye szakaszon épült, a magyar-szlovén országhatárig.

Mind a három páneurópai vasúti közlekedési folyosószakasz átépítése elkezdődött. A befejezéshez, a IV. alapfolyosó és szárnyvonala áll a legközelebb.

A folyosók közötti elemei lefedik a hazai autópálya hálózat jelentősebb részét. Ezek az építési munkák, már elkészültek.

## **2. VISSZATEKINTÉS**

Magyarország vasúthálózatának kialakítása, a terveknek megfelelően, már a vasútépités megkezdésekor Budapest központú elrendezéssel indult. A centrálisan meghatározó helyzetű főváros, az innen, mint kezdőpontból induló vasútvonalak sugaras kiépítését tette csak lehetővé.

A páneurópai vasúti közlekedési folyosók elhelyezkedése, egymáshoz való közelsége ellenére csak Budapesten keresztül teszi lehetővé az átjárhatóságot, a tagországok és Európa más országai között. A személy- és áruszállítás többségében ma is Budapesten keresztül történik. Ez a kialakult kötöttség, elsősorban vasútüzemi, tágabb értelemben a nemzetgazdasági, a területfejlesztési, a területhasznosítási szempontokat tekintve, rendkívül kedvezőtlen helyzetet jelent.

A Duna magyarországi szakasza természetes határként osztja meg az országot. Az országon belül, csak Budapesten és Baja–Bátaszék között van dunai vasúti átkelési lehetőség. Egyértelmű volt és ma is az, hogy a Duna magyar szakasza vasúthíd-hiányos. A folyam román–bolgár szakaszát leszámítva, a vasúti és közúti átkelés Magyarországon van legkevésbé biztosítva. A természetes kötöttség feloldására több tanulmány és kiviteli terv mélységű megoldás készült, döntő változás azonban nem történt.

Magyarországon jelenleg az áruszállítás 66,7%-a, a települések közötti közösségi személyszállítás közel 50%-a közötti történik. Emellett a településen belüli közösségi és a helyközi magánközlekedés legfontosabb módozatát is jelenti. Az M8 autópálya, kormány által elhatározott megépítése, a már elkészült dunaújvárosi közúti híd, a meglévő és a tervbe vett logisztikai központok, a velük együtt jelentkező áruáramlat, nem hagyva el, a személyszállítás bővíthető kínálatát sem, együttesen sürgetik, a vasúti közlekedési kapcsolatok megismételt újragondolását,

amely képes feloldani a centrális, sugaras jellegű, egy déli, Budapestet Dunaújvárosra át elkerülő vasúti, egyben nemzetközi szállítási folyosó üzembe állításával, a már meglévő vasútvonalakból, azok villamosításával és egy vasúti híd megépítésével. Ez nem csak a közlekedési folyosók fizikai összekötését jelenti, hanem lehetőséget teremt, a teljes nyomvonal mentén a régiók, a kistérségek és a települések fejlődésére. Ezenkívül a már működő vagy tervezett logisztikai központok elérhetőségét is szolgálja.

A transzeurópai közlekedési hálózat olyan vasúti, közúti, vízi úti, légi és csővezetéki szállítási hálózat, amelynek célja, hogy biztosítsa, az egész európai kontinens közlekedését. A TEN-T hálózat része Európa tágabb rendszerének, a transzeurópai hálózatoknak, amely tartalmazza a közlekedésen kívül még a távközlési hálózatot, (röviden TEN-C) és az energetikai hálózatot (röviden TEN-E).

Az Európai Bizottság 1990-ben fogadta el az első cselekvési tervet, a transzeurópai közlekedés, energia és távközlés hálózatokról. Az Európai Parlament és az Európa Tanács 1996 júliusában elfogadta el, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozatot, amelyben az európai közlekedési infrastruktúra legjelentősebb elemeit transzeurópai közlekedési hálózatként határozta meg. Ezt 2010 nyarán a 661/2010/EU határozat váltotta fel.

### 3. EURÓPA VASÚTI KÖZLEKEDÉSE

Európa vasúthálózata a legelső építésű és a leg­sűrűbb a világon. A forgalom legnagyobb részét az állami vasúttársaságok bonyolítják le, de a magántársaságok előretörése is egyre gyorsabb. A legnagyobb hálózattal Németország rendelkezik.

A kontinens vasútja napjainkban is, folyamatos átalakuláson megy át. Főleg mellékvonalakat zárnak be Kelet-Európában, de új vasútvonalak is folyamatosan épülnek. A személyszállításban, a legnagyobb forgalom a nagyvárosok vonzáskörzetének elővárosi vonalain és a nagytávolságú, nagysebességű vonalakon TGV, TAV, ICE, AVE van. A regionális forgalom elenyésző.

Európa közlekedési hálózatai rendkívül fejlettek és kiterjedtek: a közút- és a vasúthálózat ezen a kontinensen a legsűrűbb. A kontinens élen jár a közlekedési fejlesztésekben, itt indult meg először a vasúti közlekedés, itt közlekedett először metró és itt nyílt meg az első autópálya is a világon. A sok eltérő fejlettségű és gazdasági helyzetű ország miatt a közlekedés minőségében és fejlettségében jelentős különbségek lehetnek. Európa nagyvárosaiban fejlett és kiterjedt közösségi közlekedési hálózatok üzemelnek. A fejlett közlekedési hálózatokhoz fejlett járműgyártás is párosul. Európában vasúti és közúti járműveket, hajókat, valamint repülőgépeket is gyártanak. Határai nyugaton, az Atlanti-óceán, északon a Jeges-tenger, keleten az Urál hegység, az Urál folyó és a Kaszpi-tenger, délkeleten a Kaukázus vidéke és a Fekete-tenger, délen pedig a Földközi-tenger. Európa Ázsiával határosan, együtt alkotja Euráziát, amelynek Európa megközelítően, a 20%-át teszi ki.

Európának 45 független országa és 7 egyéb területe van.

Területe: 10 180 000 km<sup>2</sup>. Népe ssége: 748 000 000 fő  
Népsűrűsége: 75 fő/km<sup>2</sup>

A vasútvonal teljes hossz: 370 700 km

Nagysebességű vonalak: 17 085 km

Fő nyomtáv: 1435 mm

Nagysebességű nyomtáv: 1435 mm

Vasúti pálya: szabványos, UIC 60, UIC 54 és különféle változatok.

Fő áramrendszer: 25 kV 50 Hz AC, 15 kV, 16,7 Hz, AC váltakozó feszültség, ill. 3000 V DC, vagy 1500 V DC egyenáram.

Vasúti biztosítóberendezés: a pályasebesség-kategóriának megfelelően, hagyományos állomási biztosítóberendezések, ERTEMES, valamint elektronikus.

#### 3. 1. Európa közlekedéspolitikája

A közlekedéspolitika Európában válaszúthoz érkezett. A közlekedési rendszerek célszerű kialakítása a kontinens országaitól egységesen összehangolt, új megoldásokat vár el.

A közös fő célkitűzések:

- az üvegházhatású gázok kibocsátási mértékének, valamint a helyi környezeti szennyezés csökkentése,

- az energiabiztonság növelése, a szénhidrogén alapú üzemanyagok fokozatos kivételével, a megújuló és a zöld energia-termeléssel és felhasználásával, a jelenlegi függőség mérséklésével,
- versenyképes régióvá tenni Európát,
- az európai polgárok életminőségének javítása,
- az új megoldások szükségessége Európa régióiban és nagyvárosaiban, megkülönböztetetten szükséges a szociális ellátás korrekelt komplett biztosítása,
- a nagyvárosok és agglomerációik számára kulcsfontosságú a jó belső mobilitás. Ennek példa értékű megoldása lehet, a Catch-MR Projekt, amely hét nagyváros régiójának különleges szövetsége, ami erős közös érdekén alapul. Ez a közlekedési folyosó Oslo, Göteborg, Berlin, Bécs, Budapest, Ljubljana és Róma Európa északi partvidékétől egészen az Adriai--tengerig húzódik. Ezek a városok, egy kialakuló folyosó növekedési magjai. Az általuk alkotott folyosó, összeköti Észak-, Közép- és Dél-Európát, Kelet- és Nyugat-Európát, az egykor elválasztó terület mentén.

Európa vasúthálózatát az 1. számú térkép mutatja.

## 3. 2. Az Európai Unió

A közlekedéspolitika több mint 30 éve az Unió közös politikáinak egyike, amelyet az Európai Unió Bíróságának 1985.05.22-i, az Európai Parlament ítélete indított útjára.

Az Európai Unió közlekedéspolitikájának alappillére – az időközbeni változásokkal együtt – egy, a társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható közlekedési rendszer kialakítása. Ennek eléréséhez az alábbi tényezők között kellett megteremteni az egyensúlyt:

- a gazdasági és társadalmi igények,
- a közlekedés összehangolt fejlesztése,
- a fenntartási és üzemeltetési tevékenység, az átjárhatóság harmonizálása a tagországok és az európai országok között,
- a rendelkezésre álló források fejlesztésére nyos megosztása.

1. sz. térkép: Európa vasúthálózata



A TEN-hálózat kialakításával, az EU célja, a kohézió erősítése, mert az összekapcsolt hálózatok egész Európában hatékonyabb közlekedést és szállítást tesznek lehetővé, ami által a peremterületek elérése is javul. Segítségével lehetővé válik az Európai Közösség, mint integrációs egység, harmonikus területi-gazdasági együttműködése.

A 45 független ország közül 27 a kontinens gazdasági és politikai egyesülésének, az Európai Uniónak tagállama. A biztonságos, fenntartható és összekapcsolt közlekedéshálózati rendszer megvalósítása azt is jelenti, hogy az EU közlekedéspolitikája segít mozgásban tartani az európai gazdaságot. Korszerű infrastruktúra-hálózat kiépítéséről gondoskodik, amely gyorsabbá és biztonságosabbá teszi, a személy- és áruszállítást, valamint előmozdítja a fenntartható és digitális megoldások alkalmazásának térnyerését.

A transzeurópai közlekedési hálózatot az 2. számú térkép mutatja.

A közlekedés az európai integráció egyik sarokköve. Elengedhetetlen ahhoz, hogy a személyek, a szolgáltatások és az áruk szabad

mozgásának alapelve maradéktalanul érvényre jusson. Mindezek mellett a közlekedés a gazdaság egyik legfontosabb ágazata, mert az EU bruttó hozzáadott értékének több mint 9%-át teszi ki, azaz ilyen arányban járul hozzá a gazdasági eredményhez. A személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások, bruttó hozzáadott értéke meghaladja az 1000 Mrd EUR nagyságrendet. Ez a két közlekedési forma összesen mintegy 11 millió embert foglalkoztat.

Korunk társadalmában, egyre nagyobb szerephez jut a mobilitás és ezáltal a közlekedés. A fenntartható és innovatív közlekedési eszközök, fontos szerepet játszanak, az EU energia- és éghajlatpolitikai célkitűzéseinek megvalósításában. Az Unió közlekedéspolitikája azt hivatott elősegíteni, hogy az európai közlekedési rendszerek meg tudjanak felelni, a fő kihívásoknak. Kezeln tudják a forgalom torlódásait, amelyek a közúti és a légi közlekedésben egyaránt problémát jelentenek. Fenntarthatóság tekintetében a közlekedés energiaszükségletét villamosenergia-felhasználásra, ezen belül a megújuló villamos energia termelésére szükséges átállítani, mert a kőolaj alkalmazás környezeti és

2. sz. térkép: Az Európai Unió vasúthálózata





A vasútvonal teljes hossz: 32 322 km  
Nagysebességű vonalak: 13 676,6 km  
Fő nyomtáv: 1435 mm  
Szélesvonal nyomtáv: 1520 mm, ír 1600 mm, spanyol 1668 mm  
Nagysebességű nyomtáv: 1435 mm  
Vasúti pálya: szabványos, UIC 60, UIC 54,  
Fő áramrendszer: 25 kV 50 Hz AC, 15 kV, 16,7 Hz AC, váltakozó feszültség, 3000 V DC, 1500 V DC egyenáram.  
Vasúti biztosítóberendezés: a pályasebesség-kategóriának megfelelően hagyományos állomási biztosítóberendezések, a páneurópai vasúti közlekedési folyosókhoz és a nagysebességű vonalakhoz ERTEMER, elektronikus távkezelésű és távvezérlésű.

### 3. 3. Magyar közlekedéspolitika

Az országgyűlés által 1996-ban elfogadott közlekedéspolitika stratégiai iránya az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítése volt. A közlekedéspolitika ennek érdekében súlyponti feladatként jelölte meg a hazai közlekedési joganyag harmonizációját az Európai Közösség jogszabályaival. A dokumentum ugyanakkor leszögezi, hogy a magyar közlekedési piac szereplőinek korlátozott versenyképessége miatt, a versenyesség javítása érdekében, a jogharmonizáció során szükség van a fokozatosság, az átmenet biztosítására.

A magyar közlekedéspolitika szükségesnek tartotta és tartja, hogy az Európai Unióhoz való csatlakozásunk feltételeinek javítása érdekében, majd EU tagként, a közlekedés vasúti pálya hálózatának fenntartása és járműállományának korszerűsítése terén mutatkozó lemaradás folyamatosan és lényegesen csökkenjen.

A magyar közlekedéspolitika a közösségi elvekkel összhangban célul tűzte ki:

- A közlekedés állami szerepvállalásának csökkentését ott, ahol ez a széles értelemben vett gazdasági és társadalmi érdek figyelembevétele mellett lehetséges.
- A többségi állami tulajdonú társaságoknál a tőkebevonásos, részleges privatizációt.
- Az országos közforgalmú hálózatok fejlesztésénél a költségvetési ráfordítások mérséklése érdekében a vegyes finanszírozási konstrukció alkalmazását.

- Az infrastruktúra használatával kapcsolatos költségek fokozatos megfizettetését a szolgáltatást igénybe vevőkkel.
- A magántőke az építésre fordított költségekkel arányosan bizonyos ideig részesül a beruházás bevételeiből, majd a létesítményt átadja az államnak.
- Magyarországon koncesszió keretében, a kizárólagos állami tulajdonban lévő közúthálózat egy részét, azaz egyes autópályaszakaszokat, magántársaságok építettek meg, és ezért ellentételezéseként 25 évre megkapták az üzemeltetés és ezen keresztül, az autópálya használati díj szedésének jogát.

A magyar közlekedéspolitika, tanulva a fejlett európai országokban, a motorizációs robbanás idején érvényesített, a közúti közlekedést előtérbe helyező politika kudarcából, azt tartja követendőnek, hogy a vasúti, a vízi és légi szállítás részaránya legalább megerősítésre kerüljön, és amennyiben lehetséges növekedjen.

A közösségi közlekedés részarányának csökkenési üteme mérsékeltebb legyen, és növekedjen a kombinált áru fuvarozások részaránya.

### 3. 4. Miért van szükség kibővített európai infrastruktúrapolitikára?

A közlekedés alapvető jelentőségű az európai gazdaság hatékonysága szempontjából. Ehhez kereskedelemre van szükség, a kereskedelemhez pedig szervezett és eszközeiben magas szintet teljesíteni tudó közlekedésre. Európa azon területei, amelyek nem rendelkeznek jó közlekedési összeköttetésekkel gazdaságnövekedési hátrányba fognak kerülni.

A gyakorlatban öt olyan fő problémakör van, amely megoldása egységes szintű fellépést igényel:

1. A vasúti és közúti összeköttetések hiánya, átmeneti szüneteltetése, csak teherszállításra megnyitott határátkelők különösen a határokon átnyúló szakaszokon jelentősen hátráltatják a szomszédos államok felé irányuló személyek és áruk szabad mozgását.
2. Jelentős eltérés van, az infrastruktúrák minőségében, rendelkezésre állásában. Különösen a kelet–nyugati kapcsolatok

szorulnak javítása. Ehhez, a meglévő közlekedési infrastruktúra felújítása és/vagy új infrastruktúra létrehozása szükséges.

3. A közlekedési módok közötti közlekedési infrastruktúra széttagolt. Sok európai áru-terminál, személyforgalmi állomás, belvízi kikötő, tengeri kikötő, repülőtér és városi csomópont nem tudja ellátni a feladatát a multimodális kapcsolatok létrehozásával. Mivel ezekben a csomópontokban hiányzik a multimodális kapacitás, így nem lehet megfelelően kihasználni a multimodális közlekedésben rejlő lehetőségeket. Többek között azt, hogy képes legyen megszüntetni az infrastruktúrális kapacitáshiányt és áthidalni a hiányzó összeköttetéseket.
4. A közlekedési infrastruktúrába való beruházásoknak hozzá kell járulniuk ahhoz a célhoz, hogy a közlekedésből származó üvegházhatású gáz kibocsátás szintje 2050-ig, 60%-kal csökkenjen.
5. A még mindig meglévő és érvényben lévő, eltérő működési szabályok és előírások, különösen az átjárhatóság területén, tovább fokozzák a közlekedési infrastruktúra korlátait és kapacitáshiányát.

A problémák feloldására, tagországok közötti egyeztetés alapján az EU Parlamenti Bizottság döntést hozott az új infrastruktúra-politika bevezetésére és megvalósítására.

### 3. 5. A transzeurópai hálózatok kialakulása

Az 1980-as évek közepétől, a transzeurópai közlekedési, röviden TEN-T hálózattal kapcsolatos politikai intézkedések határozták meg a belső piac zökkenőmentes működéséhez, az Unión belüli gazdasági, társadalmi és területi kohézió biztosításához és a jobb hozzáférhetőséghez szükséges infrastruktúra-fejlesztés politikai kereteit. Az Európai Unió, az 1980-as években kialakított fejlesztési programjait 1989-ben a Strasbourgban ülésező csúcsértekezleten vitatta meg. Az Európai Bizottság 1990-ben fogadta el az első cselekvési tervet a transzeurópai hálózatok megvalósításáról. Az elképzelés 1989-re többé-kevésbé kialakult. A vasfüggöny összeomlása a hálózati terveket alig befolyásolta. Az Európa keleti felével való kapcsolatok

közlekedési hátterének alakítására két másik folyamat: a páneurópai folyosók rendszere és a TINA-folyamat szolgál.

A TEN-T hálózat része egy tág közlekedési rendszernek, a transzeurópai hálózatoknak (röviden TEN), amely magába foglalja a közlekedés mellett a távközlési hálózatot (röviden e-TEN) és az energetikai hálózatot (TEN-E). Az Európai Bizottság 1990-ben fogadta el az első cselekvési tervet, a transzeurópai hálózatok megvalósításáról. Ennek eredményeképpen, az 1992.12.07-én aláírt és 1993.11.01-én hatályba lépett Maastrichti Szerződés tartalmazott egy transzeurópai hálózatokra vonatkozó egyedi jogalapot. Ehhez igazodóan, az Európai Tanács Essenben 1994-ben, elfogadott egy 14 nagyprojektből álló koncepciót. A transzeurópai közlekedési hálózat, összességében vasúti, közúti, légi és vízi közlekedési hálózat, amelynek célja, hogy szolgálja az egész európai kontinens közlekedését.

Az Európai Parlament és az Európa Tanács 1996.07.23-án elfogadta, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló 1692/96/EK határozatot, amelyben az európai közlekedési infrastruktúra legjelentősebb elemeit transzeurópai közlekedési hálózatként határozta meg. Az iránymutatások jelentős felülvizsgálata 2004-ben történt meg, figyelembe véve az EU bővítését és a forgalomáramlás várható változásait. Ezenkívül bővítették a 14 kiemelt projektet. Ezt 2010 nyarán a 661/2010/EU határozat váltotta fel. A gyakorlatban a TEN hálózati rendszerben döntő szerepet kaptak a hálózat kialakításához szükséges beruházások, ezekből is az Európa Tanács által 1994 decemberében kiemelt 14 nagy projekt. Ezeknek a beruházásoknak a megvalósítását eredetileg 2005 végére irányozták elő. A terv első súlyponti jellegzettsége, hogy az EU magterületén, elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva, csaknem 5000 km új, nagysebességű vasúti pálya megépülésére került sor. A másik súlypont, a görög, portugál, ír, skandináv peremvidékek meglévő hálózatainak hagyományos, de korszerű, 200 km/h sebesség körüli közlekedésre alkalmas vasutakká, valamint autótutakká történő fejlesztése.

## 3. 6. Az Európai Unió közlekedési folyosói:

- transzeurópai közlekedéshálózat, röviden TEN-T,
- a páneurópai folyosók, röviden PEN, a TEN keleti kiterjesztése,
- a páneurópai folyosók kiegészítése, röviden TINA,
- a TINA hálózat kiterjesztése, röviden TIRS,
- a TIRS hálózat kiegészítése, röviden REBIS.

A TEN hálózat bővítésére készült ajánlásokot követve 2003-tól további kiemelt fontosságú projektek is elindításra kerültek 2010-ig. Új 30 kiemelt fontosságú projektet magába foglaló összeállítást dolgoztak ki, amelyet a 661/2010/EU határozat tartalmaz.

Ezek:

1. Berlin–Verona/Milánó–Bologna–Nápoly–Messina–Palermo vasúti tengely,
2. Párizs–Brüsszel–Köln–Amszterdam–London nagysebességű vasúti folyosó,
3. délnyugat-európai nagysebességű vasúti folyosó,
4. keleti nagysebességű vasúti folyosó,
5. Rotterdam–Zevenaar vasútvonal,
6. Lyon–Trieszt–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–ukrán országhatár vasúti folyosó,
7. Igumenica/Patras–Athén–Szófia–Budapest autópálya,
8. Portugália/Spanyolország–Európa többi része között multimodális folyosó,
9. Cork–Dublin–Belfast–Stranraer vasúti folyosó,
10. Milánó–Malpensai repülőtér,
11. Øresund híd,
12. északi vasúti/közúti háromszög folyosó,
13. Egyesült Királyság/Írország/Benelux közötti folyosó,
14. nyugati parti vasúti fővonal,
15. Galileo műholdas rendszer,
16. Sines/Algeciras–Madrid–Párizs teherszállító vasúti folyosó,
17. Párizs–Strasbourg–Stuttgart–Bécs–Pozsony vasúti folyosó,

18. Rajna/Mosel–Majna–Duna belvízi folyosó,
19. nagysebességű vasúti vonalak, kölcsönös átjárhatósága, az Ibériai–félszigeten,
20. Femer-Bælt vasúti folyosó,
21. tengeri gyorsforgalmi utak,
22. Athén–Szófia–Budapest–Bécs–Prága–Nürnberg/Drezda vasúti folyosó,
23. Gdansk–Varsó–Brno/Pozsony–Bécs vasúti folyosó,
24. Lyon/Genova–Basle–Duisburg–Rotterdam/Antwerpen vasúti folyosó,
25. Gdansk–Brno/Pozsony–Bécs közút,
26. Írország/Egyesült Királyság/kontinentális Európa vasúti/közúti folyosó,
27. Rail Baltica, a Varsó–Kaunas–Riga–Tallinn–Helsinki folyosó.
28. Eurocaprail, a Brüsszel–Luxembourg–Strasbourg vasúti folyosó,
29. Jón/Adria intermodális folyosó vasúti folyosó,
30. Szajna–Schelde belvízi út.

### 3. 6. 1. A transzeurópai közlekedési hálózat elemei:

1. vasúthálózat, amely magába foglalja a hagyományos normál, széles, keskeny nyomtávolságú, valamint a nagysebességű vasútvonalakat,
2. közúthálózat,
3. belvízi hajóúthálózat és belvízi kikötők,
4. tengeri kikötők, amelyek tartalmazzák a tengeri autópályákat is,
5. repülőterek,
6. kombinált áru fuvarozási hálózat,
7. hajózásirányítási és információs hálózat,
8. légi forgalomirányítási szolgálat, amely magában foglalja az egységes európai égboltot és a SESAR programot,
9. helymeghatározási és navigációs hálózat, amely magában foglalja a Galileo programot,
10. a délkelet-európai központi regionális szállítási hálózat, amelyet közös, összehangolt eljárásban kell megvalósítani. Az érintett tagállamok egyetértési megállapodást készítettek elő.

A folyosókkal kapcsolatos tevékenységek folytatása és fejlesztése mellett 2003–2004-ben fontos új döntések is voltak az Európai Bizottság részéről a transeurópai közlekedési hálózatok, TEN-T fejlesztésére vonatkozóan. Ezek a 10 páneurópai folyosó kiépítésével kapcsolatos munkákat is érintették. Az Európai Unió 2004. májusi bővítése, valamint a délkelet-európai államok csatlakozása az Unióhoz, némileg módosították a közös infrastruktúra-politika és a folyosók területén kialakult együttműködés keretfeltételeit. Ebben nagyobb hozzájárulást kértek egy olyan integrált közlekedési hálózat megvalósításához, amely az új tagállamokat hatékonyan bekapcsolja, ugyanakkor túlmutat ezen. Előtérbe kellett kerülnie az intermodalitásnak és a fenntarthatóságnak, egyidejűleg növelni volt szükséges a finanszírozási keretet és adott esetben támogatni egy transeurópai közlekedési hálózatot a közösségi alap segítségével.

Az Európai Unió a prioritások között előre sorolta a dél-európai régió békés újjáépítését, és határozottan támogatta a működőképes közlekedési infrastruktúra felépítését. A régió szempontjából érintett, már létező folyosók – a X., V., VII., IV. és VIII. – kiegészítésével, valamint az 1997. évi Helsinki Nyilatkozat és a TINA hálózattal szerzett tapasztalatok alapján dolgozta ki a dél-európai közlekedési elképzelést. Ez egy intermodális infrastruktúra-hálózatot ölel fel, az úgy nevezett délkelet-európai központi regionális szállítási hálózatot, amelyet közös, összehangolt eljárásban kell megvalósítani. Az érintett államok egyetértési megállapodást készítettek elő, amely többek között kifejezetten hivatkozik a régióon belüli társadalmi-gazdasági érdekeket képviselő szövetségekkel és a tíz helsinki, majd páneurópai folyosón, valamint a négy közlekedési régió, röviden PETRA területekkel való együttműködésre. A PETRA: az 1997. évi Helsinki Nyilatkozatnak megfelelő négy közlekedési régió: Barents–Euro–Sarkkör, a Fekete-tenger medencéje, a Földközi-tenger medencéje és az Adriai/Jón-tenger.

Az EU bővítése és az új szomszédsági politikája előre vetítette a jövőbeli európai közlekedéspolitikára vonatkozó elképzeléseket és azon túl, az Európa és Ázsia kapcsolatokat is. Az Európai Bizottság és az Európai Parlament közös stratégiai találkozózt tartott, amelyre meghívták az európai közlekedési ágazat számos

képviselőjét. Egy magas szintű munkacsoport létrehozását határozták el, amelynek az lett a feladata, hogy megállapodás-tervezeteket dolgozzon ki a transeurópai fő közlekedési tengelyek kiépítésére, mindenekelőtt a keleti szomszéd államok, az Orosz Föderáció, a fekete-tengeri régió és a Balkán irányában. A földközi-tengeri térségre vonatkozóan, egy Európa–Földközi-tenger közlekedési hálózat létrehozását célzó projektet indítottak el. Törökország esetében jelenleg a közlekedési infrastruktúra igényt vizsgálják.

A transeurópai vasúthálózatot ma a transeurópai nagysebességű vasúthálózat, valamint a transeurópai hagyományos vasúthálózat alkotja. A vasúthálózat része az Európai Unió transeurópai közlekedési hálózatának. A vasúthálózat jellemzőit, a 661/2010/EK európai parlamenti és tanácsi határozat 10. cikke tartalmazza. Az (5) bekezdés szerint, a hálózatnak legalább a következő funkciók egyikét teljesítenie kell:

- fontos szerepet játszik, a távolsági személyforgalomban,
- lehetővé teszi adott esetben a repülőterekkel való összekapcsolást,
- a regionális és helyi vasúthálózatok elérését biztosítja,
- elősegíti az áru fuvarozást, az áru fuvarozás számára fenntartott távolsági vonalszakaszok, valamint olyan útvonalak kijelölésével és kiépítésével, amelyek a tehervonatok elsőbbséget élveznek,
- fontos szerepet játszik a kombinált szállításban,
- a közös érdekű kikötőkön keresztül lehetővé teszi, a rövid távú tengeri szállítással és a belföldi szállítással való összekapcsolást.

### 3. 6. 2. *A gazdasági térségek jobb összekapcsolása*

- A tagországok által elfogadható kritériumok alapján, szükséges volt növelni az intermodalitást, azaz a többféle eszközt és szállítási módot kombináló szállítást,
- A belső vízi utakhoz javítani kell a csatlakozást.
- Integrálni kellene a rövid szakaszokon való tengeri közlekedést.
- A vasúti közlekedés területén való együttműködés részleges sikereket mutat, és ezt jobban kellene terjeszteni.

- A regionális és helyi közlekedési hálózatok közötti kapcsolatnak és a fő közlekedési tengelyeknek nagyobb figyelmet kellene szentelni.
- A minőségi, üzemeltetési vonatkozású fejlesztési céloknak szisztematikusan be kellene kerülniük, a folyosókkal kapcsolatos munkába, mint biztonság, fogyasztói érdekek, szociális feltételek, különösen a közúti távolsági közlekedésben, szolgáltatási minőség, környezeti mérleg,
- A folyosókat kialakító elképzeléseket, messzemenően meg kell tartani és nagyobb területre kiterjeszteni.

Az Európai Bizottság röviddel ezelőtt javasolta a területhez közeli folyosó kiterjesztését Jekatyerinburgig. Különleges érdek fűződik ahhoz, hogy jobban oldják meg a közúti közlekedés problémáit és a vasúti országhatárátkelő helyeken folyó gyakorlati ügyintézését.

Az Európai Bizottság körülbelül évente egyszer meghívja a folyosók elnökeit és titkárságvezetőit, valamint az európai és az EU-intézmények számos képviselőjét, hogy eszmét cseréljenek a fejlesztési ügyek állásáról és a további munkákról. Az együttműködést tovább szükséges erősíteni a folyosók irányító bizottságaival és az Európai Bizottsággal. Különösen arra van szükség, hogy a délkelet-európai központi regionális szállítási hálózat kialakuljon. Jelenleg ez folyamatban van az új közlekedési tengelyek tervezése az európai szomszédsági politika, röviden ENP keretében. Az Európai Bizottság nyitottan mutatkozott e kérdésben, és az állandó kutatócsoportnak hozzá kellene járulnia a megfelelő megoldások kialakításához.

Szorosabban össze kellene hangolni az Európai Bizottság és a folyosók, a közlekedési régiók irányító bizottságainak munkáját. Az Európai Bizottság itt fontos koordináló szereppel bír, amelynek ki kellene terjednie a technikai-szervezési segítségnyújtásra. Kívánatos volna több teret biztosítani, a különböző tevékenységek minden érdekeltet bevonó, közösen kialakított iránymutatására összeurópai szinten.

## 3. 7. Páneurópai közlekedési folyosók

A páneurópai közlekedési folyosókat, más elnevezésben Helsinki-folyosókat, az 1994-es és 1997-es európai közlekedési miniszteri konferenciákon jelölték ki.

A páneurópai közlekedési folyosókat a 4. számú térkép mutatja.



A tíz kijelölt folyosó, a transzeurópai közlekedési hálózat, a TEN-T kiterjesztése az Európai Unió szomszédos országai irányába. A folyosók kijelölésének célja jó közlekedési kapcsolatok kiépítése volt az EU és szomszédos országai között, a hatékony, biztonságos közlekedési rendszer által, segítve ezzel az utasok, áruk minőségi szállítását, a versenyképességet és a gazdasági növekedést. Az EU bővítése következtében a folyosók ma már nagyrészt az Unió területén haladnak, ezért a transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik. Az első, 1991-ben Prágában megrendezett konferencia eredményeként, egy közlekedési folyosókon alapuló megközelítésben állapodtak meg. A második konferencián 1994-ben, Krétán kilenc páneurópai közlekedési folyosó került kijelölésre. Ezek Kelet-Európa fő közlekedési tengelyei, és ezekre összpontosították a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére rendelkezésre álló forrásokat. A harmadik konferencián 1997-ben, Helsinkiben a balkáni államoknak köszönhetően egy tizedik folyosó is kijelölésre került. Ugyanezen a konferencián, négy páneurópai közlekedési területet is kijelöltek, amelyek tengeri medencéket foglalnak magukba.

Szembetűnő az észak–déli kapcsolatok ritkása, a közép-európai térségben. Az egyetlen összefüggő észak–déli összeköttetést, a finn és a görög hálózat kapcsolatát, a térség keleti részén, a IX. vasúti közlekedési folyosó jelenti. Korridoron kívül egyetlen további észak–déli összeköttetés van, mely az I., a VI., az V., a IV., és a X. vasúti közlekedési folyosók szakaszai-ból áll össze, és lényegében Bécs megközelítésével teremti meg, a csatlakozó országok egymás közötti kapcsolatát. Ez jól mutatja, hogy a hálózat kialakításakor alárendelt szerepe volt minden olyan térségi szempontnak, amely nem a már korábban kialakított TEN hálózat folyosóinak meghosszabbítását segítette elő. A TEN kelet–nyugati elemeihez kötődő kialakítása odavezetett, hogy kiderült, a páneurópai folyosók korántsem képesek lefedni, azokat a régióközi, nemzetek feletti közlekedési kapcsolati igényeket, amelyek a bővítésre jelölt térségekben felmerülnek. Nevezetesen, a Szlovákia és Magyarország közötti, mint egy 660 km hosszú kelet–nyugati határvonalat Pozsonytól keletre, két helyen, csak Rajkánál és Szobnál metszi páneurópai folyosó.

### 3. 7. 1. TINA-hálózat

A problémák miatt még a páneurópai konferencia sorozat időszakában, 1995-től elindult a szállítási infrastruktúra-igények felmérése, röviden a TINA folyamat. Az 1999-es zárójelentés elsődleges prioritású, valamint másodlagos prioritású hálózatelemeket határozott meg. Az elsődleges prioritású folyosókat, az átadott módszertani ismeretek alapján, ellenvetés nélkül elfogadták úgy, hogy ezek a folyosók legyenek azonosak az addigra kialakított Helsinki-folyosókkal. A másodlagos prioritásúak lettek azok a folyosók, amelyeket az új tagországok javaslatára, az Európai Bizottság elfogadott. Magyarország az 1999-es zárótanulmány elkészültéig két, az észak–déli hiányzó kapcsolatok sűrítését és a déli határátmenetek növelését javasolta.

A páneurópai folyosók kiterjesztése, azaz a TINA folyamat, az igények felméréseivel indult el. Ennek keretében a 15 tagország közlekedési szakértői szakmai tanácsokat adtak a 11 csatlakozásra váró ország magas szintű közlekedési vezetői számára, a közlekedési infrastrukturális szükségleteik felbecsüléséhez.

Másodlagos prioritásúak lettek azok a folyosók, amelyeket az új tagországok javaslatára az Európai Bizottság elfogadott. Magyarország, az 1999-es zárójelentés elkészültéig két javaslatot tett és fogadtatott el Tina-elemként. Az egyik a Budapestre érkező és az észak–déli hiányzó kapcsolatok sűrítését szolgáló vasúti folyosószakasz. A másik a Kassa–Nagyvárad közötti kapcsolat hazai szakasza. Az utóbbi egyben balkáni kapcsolatot is jelent. Hazai tervek készültek a Varsó–Bukarest vasúti kapcsolat magyar nyomvonal vezetésére, az I., a VI., az Va és a IV., vasúti közlekedési folyosószakaszok figyelembevételével, a IX. vasúti közlekedési folyosó-alternatívájaként való elfogadtatásra.

A páneurópai hálózat 1995-től, az Európai Unión kívüli, a TEN kiterjesztésének számító részére külön programot kezdeményeztek az EU és a csatlakozó országok közlekedési miniszterei. Ez a TINA program, amelynek eredeti célja a közlekedési infrastruktúra-igények felmérése, a hálózat és a fejlesztési elképzelések értékelési módszerének kifejlesztése és a hálózathoz kapcsolódó információs rendszer kialakítása volt. Ahogy azt a TINA 1998-ben elkészített jelentése bemutatta, a csatlakozó országok valóban lehetőséget kaptak arra, hogy saját elképzeléseik alapján kiegészítő elemeket javasoljanak a hálózatba. Ezeket az elemeket azonban eleve másodlagos fontossággal vették figyelembe. A gerincelemeket kizárólag a Helsinki, majd a páneurópai folyosók, vagyis a TEN hálózat nyugat-európai szemszögből megtervezett elemei adják.

Az Európai Unió országainak vasúti szállítási részarányát az 1. számú ábra mutatja.

A prioritások eldöntésére az Európa Bizottság ajánlást dolgozott ki, amelyben azt javasolta, hogy a páneurópai konferencia eredményei, azaz a 10 multimodális páneurópai közlekedési folyosó szolgáljon alapul a gerinchálózat meghatározása során. Minden érdekelt egyetértett a folyosók iránti igénnyel, ezért nem volt szükség további gazdasági és pénzügyi indokolásra.

A TINA-folyamat formális célkitűzése egy értékelési eljárás elvégzése volt. A gyakorlatban azonban úgy funkcionál, mintha egy hálózatra vonatkozó politikai testületi határozat lenne. Erre a hálózatra azonban nem készült stratégiai környezeti értékelés. Maga a TINA eljárás a

1. sz. ábra

## AZ EURÓPAI UNIÓ ORSZÁGAINAK VASÚTI SZÁLLÍTÁSI RÉSZARÁNYA

ORSZÁG	100 %	RÉSZARÁNY
1.  Észtország		74,3
2.  Szlovénia		58,6
3.  Szlovákia		56,7
4.  Litvánia		54,2
5.  Lettország		44,7
6.  Svédország		39,5
7.  Lengyelország		36,6
8.  Ausztria		30,8
9.  Svájc*		30,2
10.  Csehország		29,7
11.  Magyarország		26,8
12.  Finnország		25,9
13.  Luxemburg		17,1
14.  Németország		14,7
15.  Franciaország		14,3
16.  Norvégia*		14,3
17.  Portugália		12,8
18.  Belgium		12,6
19.  Bulgária		9,1
20.  Dánia		8,6
21.  Olaszország		8,1
22.  Spanyolország		7,5
23.  Írország		6,7
24.  Hollandia		4,0
25.  Görögország		2,0

\* A jelölt államok, melyek nem az EU tagországai, de az EFTA tagjai, amelyek szabadkereskedelmi szerződésben állnak az EU országaival is. EFTA országok Svájc, Norvégia, Izland, Liechtenstein.

forgalmi–műszaki és pénzügyi kérdésekre koncentrált, azaz nem csupán a szociális és a környezeti, de a hálózati szempontokat sem vette körültekintően figyelembe. Az utóbbi években a közép- és kelet-európai országok sorra tudatára ébredtek, ébrednek annak, hogy a gyorsított ütemben elfogadott gerincvonalak megvalósítás tekintetében egyáltalán nem úgy haladnak, ahogy arra a térség belső összefüggései alapján szükség lenne. Ma még egy-egy további útvonalnak, új folyosónak a pótlólagos felvetésére irányulnak az erőfeszítések. Amennyiben ezek kiépítésére, az egyébként is szerény, uniós támogatásokból nem jutna sok és a pressziók továbbra is kizárólag, a TEN–T hálózatot kiterjesztő gerincvonalak kiépítésére

összpontosulnak, akkor a csatlakozó országok térségi érdekei és a TINA folyamat egymással élesen szembe kerülne.

Az Európai Bizottság 134 közlekedési projektet választott ki, amelyek több mint 7 milliárd euró összegű uniós támogatásban részesülnek az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (röviden CEF), amely az EU stratégiai infrastrukturális beruházási eszköze. Ez a CEF jelenlegi közlekedési programjának legnagyobb léptékű pályázati felhívása. A finanszírozás mintegy 83%-a olyan projekteket támogat, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat TEN–T részét képező vasútvonalak, a belvízi és tengeri útvonalak hálózatának javítása és korszerűsítése által

hozzájárulnak az EU éghajlatpolitikai célkitűzéseinek megvalósításához. A 7 milliárd euró 80%-át vasúti projektek számára különítették el, a felülvizsgált TEN-T rendelet alapján.

Magyarország 306 millió euró összegű finanszírozásra számított összesen, amely 9 projekt cél megvalósítására került elosztásra. Ezek közül 4 nemzeti projekt, 5 nemzeti szervezet részvételével megvalósuló, több országra kiterjedő uniós projekt. A nemzeti projektek közé tartozik a budapesti Déli Körvasút kiépítésére, 35 MÁV-START mozdony egységes európai vonatbefolyásoló rendszerrel – ETCS – való felszerelésére és a tatai biztonságos és védett tehergépjármű parkoló korszerűsítésére irányuló projektek, valamint az EU–Ukrajna szolidaritási folyosók részét képező magyar–ukrán vasúti határátelőhelyek kapacitásának növelésére irányuló projekt II. üteme.

#### 4. AZ EURÓPAI UNIÓ KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSE

A transzeurópai vasúthálózatot a transzeurópai nagysebességű vasúthálózat, valamint a transzeurópai hagyományos vasúthálózat alkotja. A vasúthálózat része az Európai Unió transzeurópai közlekedési hálózatának TEN-T. A vasúthálózat jellemzőit a 661/2010/EK európai parlamenti és tanácsi határozat 10. cikke tartalmazza. Az (5) bekezdés szerint a vasúthálózatnak legalább a következő funkciók egyikét teljesítenie kell:

- fontos szerepet játszik a távolsági személyforgalomban,
- lehetővé teszi adott esetben, a repülőterekkel való összekapcsolást,
- lehetővé teszi a regionális és helyi vasúthálózatok elérését,
- elősegíti az áru fuvarozást az áru fuvarozás számára fenntartott távolsági szakaszok, illetve olyan útvonalak kijelölésével és kiépítésével, amelyeken a tehervonatok elsőbbséget élveznek,
- fontos szerepet játszik a kombinált szállításban,
- a közös érdekű kikötőkön keresztül lehetővé teszi a rövid távú tengeri szállítással és a belföldi szállítással való összekapcsolást.

A közlekedés az Unió egyik stratégiai ágazata, amely közvetlenül érinti az uniós polgárok mindennapi életét. Szolgáltatásai hozzávetőlegesen 11 millió munkahelyet biztosítanak, egyben az európai integráció sarokköve. Az egységes európai piac megfelelő működése és kiteljesedése nem képzelhető el a teljes mértékben összekapcsolt és fenntartható közlekedési hálózatok nélkül. Az utóbbi évtizedekben nőtt az Unióban a személy- és áruszállítás volumene. Ez a növekedés valószínűleg folytatódni fog, jóllehet lassabb ütemben. A személy- és áruszállítás a volumen tekintetében, többségében még mindig a közutakon valósul meg, és a piac jelenleg nem ösztönzi kellőképpen a felhasználókat a más közlekedési módokra való áttérésre, így ezek gazdasági szempontból továbbra is kevésbé versenyképesek. A helyzetfelmérések egy-egy szakpolitikai területről adnak széles körű ismertetést és elemzést, főként nyilvánosan is hozzáférhető információk alapján. Ez a felmérés az Unió által a közlekedés területén végzett munkát ismerteti és elemzi. Ennek középpontjában az Unió költségvetéséből finanszírozott infrastrukturális beruházások állnak.

Sikerült előrelépést elérni az infrastruktúra-fejlesztés és a belső közlekedési piac megnyitása terén, és intézkedések történtek a közlekedés CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésének felgyorsítására.

A következő területeken azonban továbbra is kihívásokkal néz szembe az Unió:

1. a megvalósítható közlekedési célkitűzések és prioritások összeegyeztetése, a rendelkezésre álló forrásokkal,
2. eredményes megvalósítási eszközök meghonosítása az Unió szintjén, annak biztosítására, hogy az infrastruktúrával kapcsolatos tagállami döntések szorosabban igazodjanak az uniós prioritásokhoz, figyelmet fordítva a határokon átnyúló szakaszokra,
3. az Unió finanszírozásának a legnagyobb uniós hozzáadott értéket hordozó prioritásokra való összpontosítása,
4. az Unió által társfinanszírozott projektek tervezésének, végrehajtásának és nyomon követésének javítása,
5. az infrastruktúra megfelelő karbantartásának és fenntarthatóságának biztosítása,
6. az áruszállítás közutakról való áttérését célzó erőfeszítések fokozása.

Az országok közötti kapcsolatok javításának fő eszközei az EU koncepciójában a transzeurópai hálózatok.

A TEN, a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak gerincelemeit foglalja magában. A nyolcvanas években kialakított fejlesztési programokat 1989-ben a strasbourgi csúcsertekezleten vitatták meg, majd az elképzelés az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződés részévé vált, ami a közös közlekedéspolitikának is az egyik pillére volt.

A gyakorlatban a TEN kérdéskörében döntő szerepet a hálózat kialakításához szükséges beruházások kapták, ezekből is az Európa Tanács által 1994 decemberében kiemelt 14 nagy projekt. Ezeknek a beruházásoknak a megvalósítását eredetileg 2005 végére irányozták elő. A tervzet jellegzetessége, hogy az EU magterületén, elsősorban a francia hálózathoz kapcsolódva számít, csaknem 5000 km új, nagysebességű vasúti pálya megépülésére. Innen távolodva, a másik súlypont, a görög, portugál, ír, skandináv peremvidékek meglévő hálózatainak hagyományos, de korszerű, 200 km/h sebesség körüli közlekedésre alkalmas vasutakká, valamint autótutakká történő fejlesztése.

Európa keleti része szempontjából a törzshálózatok kiterjesztésével kapcsolatban két kérdéskört szükséges kihangsúlyozni. Az első a hálózat többrétegűségének figyelembevételére hívja fel a figyelmet, amiből az EU közös közlekedéspolitikája csak a hálózatok átlapoló szintjére koncentrál. Ezt a programot azonban nem lehet mintaként tekinteni olyan térségekben, ahol még most kell megteremteni a helyi hálózatok megfelelő rendszerét, és ahol a belső hálózatok minden szintjére egyformán nagy figyelmet kell fordítani. A másik kérdés a törzshálózat struktúráját érinti.

## 4. 1. Az európai unió törzshálózata

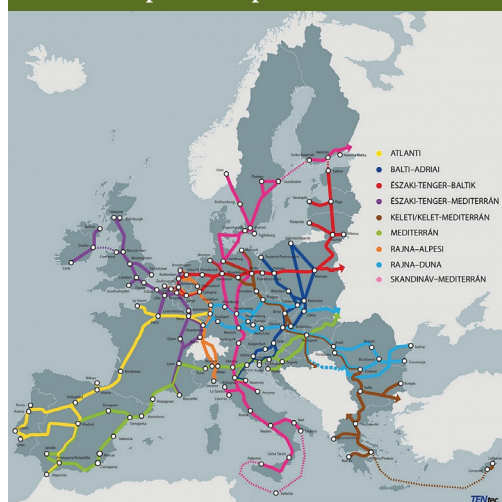
Az alapelv az, hogy minden tagországnak előnye származzék az erős európai közlekedési törzshálózathoz való hozzáférésekből, mert az teszi lehetővé a személyek és áruk szabad mozgását. Ez a hálózat valamennyi európai ország közlekedési hálózatát érinteni fog.

A törzshálózat vasúti áruszállítási folyosóira vonatkozó követelményeket a 1315/2013/EU rendelet foglalja magába. A rendelet értelmében a TEN-T iránymutatások a vasúti közlekedési folyosók kialakításához:

- az állomási, pályaudvari vágányok képesek legyenek, a 74a m hosszú vonatok fogadására,
- a vasúti pálya tengelyterhelés: 225 kN,
- vonali sebesség: 100 km/h,
- ERTMS,
- villamosított vonal.

A transzeurópai törzshálózati folyosókat az 5. számú térkép mutatja.

5. sz. térkép: Az Európai Unió törzshálózata



## 4. 2. A TEN törzshálózatok továbbfejlesztése

Az Európai Unióban a TEN-T ad keretet a vasútvonalak, a közúthálózat, a belvízi és tengeri hajózási útvonalak, a kikötők, a repülőterek és a vasúti terminálok tervezéséhez. **Fő cél az összetett közlekedési infrastruktúra kialakítása a tagországok és a szomszéd országok között.**

### 4. 2. 1. A TEN elemei

A TEN-ek feladata az európai régiók és nemzeti hálózatok összekapcsolására szolgáló korszerű és hatékony infrastruktúra létrehozása. A TEN-ek az EU egységes piacának és foglalkoztatásának megfelelő működéséhez elengedhetetlenek, mivel ezek felelnek az áruk, személyek és szolgáltatások szabad mozgásáért.

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés 170., 171. és 172. cikke, valamint 194. cikke rendelkezik, a TEN-ek következő három tevékenységi ágazatban fennálló jogalapjáról.

1. A transzeurópai közlekedési hálózatok, TEN-T, olyan közös érdekű projekteket ölelnek fel, amelyek új közlekedési infrastruktúra létrehozását vagy a már létező infrastruktúrák fejlesztését, a hiányosságok pótlását, a szűk keresztmetszetek felszámolását és az EU tagállamok közötti közlekedés folytonosságát érintő műszaki akadályok megszüntetését célozzák meg.
2. A transzeurópai energiahálózat, TEN-E, a villamosenergia- és földgázhálózatokat öleli fel. Célja, hogy az EU tagállamok energetikai infrastruktúráját összekapcsolva, egységes energiapiacot hozzon létre és hozzájáruljon az ellátás biztonságához.
3. A transzeurópai távközlési hálózatok, e-TEN, célja a digitális egységes piac megteremtésének útjában álló, digitális akadályok megszüntetése, valamint valamennyi európai háztartás internetes hozzáféréseinek biztosítására irányuló EU célkitűzés elérése.
4. A multimodális törzshálózati folyosók és a vasúti áru fuvarozási folyosók integrációja következtében, az európai közlekedési folyosók rendszerének létrehozása, egységes infrastruktúra-szabványok megalkotása az átjárhatóság és a hálózat működési zavara-inak elkerülése érdekében.
5. A befejezett és hatékonyan működő TEN-T hálózat elengedhetetlen feltétele az uniós Zöld Megállapodásban foglalt sávos számok teljesüléséhez.

## 4. 2. 2. Megvalósíthatóság

A TEN-T projekt, az érintettek által szakmailag megalapozott tervek alapján, – amelynek a vasút áll a középpontjában – a következők figyelembevételével valósítható meg:

- A modális váltás alapján 2050-ig a közlekedésből származó üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklése 90%-kal,
- Az európai nagysebességű vasúthálózat hosszának megkétszerezése 2030-ig, megháromszorozása 2050-ig,

- A 300 km-nél nagyobb távolságra történő árutovábbítás esetén, a vasúti fuvarozás részaránya 2030-ig érje el a 30, 2050-ig pedig az 50%-ot.

## 4. 2. 3. A megvalósítás ütemezése:

- a törzshálózat kiépítése 2030-ig,
- a kiterjesztett törzshálózat megvalósítása 2040-ig,
- az átfogó hálózat kialakítása 2050-ig.

## 4. 3. A TEN-T hálózat befejezése

A törzshálózati közlekedési folyosók a végrehajtás eszközeként hozzájárulnak az ütemezett befejezéshez, előmozdítják a befektetési projekteket, valamint serkentik az Unió tagországainak és a belépésre váró országoknak az együttműködését.

Hatalmas beruházások szükségesek a TEN-T hálózat kiépítéséhez.

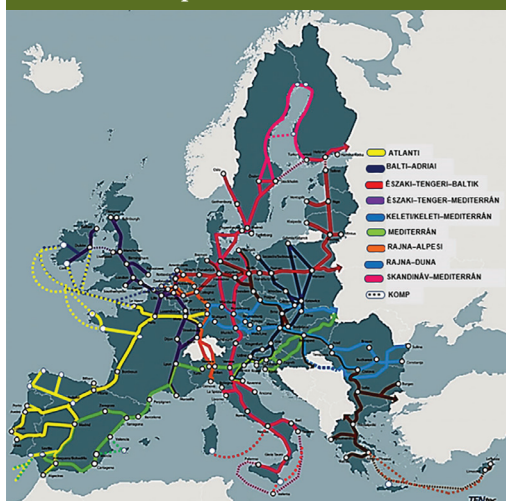
Becslések szerint 2030-ig 500 milliárd euró előirányzatra van szükség, a törzshálózat megvalósításához, és 1500 milliárd euróra 2050-ig az átfogó hálózat kialakításához. A finanszírozási összeg túlnyomó része a vasúti folyosókra kerül felhasználásra.

Az (EU) 2021/1187 irányelv az engedélyezési eljárások harmonizálásával egyszerűsíti a transzeurópai közlekedési hálózat megvalósításának előmozdítását célzó intézkedéseket. Az új „intelligens TEN-ek” szabályai tisztázzák azokat az eljárásokat, amelyeket a projektgazdáknak követniük kell a határokon átnyúló projektek engedélyezése és közbeszerzése tekintetében. Az irányelv olyan projektekre vonatkozik, amelyek a TEN-T törzshálózat előre meghatározott szakaszainak részét képezik.

A törzshálózati folyosókon az egyéb kapcsolódó projektekre is kiterjedő fejlesztések összköltsége meghaladja a 300 millió eurót. A kizárólag a telematikához és más új technológiákhoz kapcsolódó projektekre nem terjed ki az irányelv, mivel ezek kiépítése nem korlátozódik a TEN-T törzshálózatra. A tagállamok azonban, alkalmazhatják az irányelvet a központi és átfogó TEN-T hálózat egyéb projektjeire, a közlekedési infrastrukturális projektek szélesebb körű megvalósításának részeként.

A törzshálózatok kibővítését, a 6. számú térkép mutatja.

6. sz. térkép: A törzshálózat bővítése



Míg a TEN hálózat alakítását Nyugat-Európában belső szempont, a nemzeti hálózatok összekötésének szándéka vezérelte, addig Európa keleti felében, a TEN kiterjesztése a hálózatképzés kiinduló szempontja. A TINA hálózat prioritást élvező gerincelemei ma is tükrözik ennek az eljárásnak a nyomait, és fennáll a veszély, hogy a csatlakozó országok kapcsolati igényeit kifejező kiegészítések elsikkadnak a folyamatban.

Az európai hálózatfinanszírozási eszköz (röviden CEF program) az európai közlekedési, energetikai és digitális infrastruktúra hálózatok beruházásainak támogatására jött létre. Támogatja a zöld és digitális kettős átállást azzal, hogy hozzájárul az európai zöld megállapodás és a digitális évtized tudatos célkitűzéseihöz. A CEF-alapok kulcsfontosságúak a nagy projektek befejezése, a vasúti műveletek digitális átalakításának támogatása szempontjából.

## 4. 4. A TEN-T hatékony működése

A TEN-T rendelet felülvizsgálata lehetőséget ad arra, hogy:

- Tovább integrálódjanak a városi csomópontok és létrejöjjenek a jelenleg hiányzó utolsó létesítmények is a vasúti infrastruktúrában.
- Az együttműködőképesség jegyében kialakított, európai nagysebességű vasúti hálózat teremtsen összeköttetést Európa fővárosai és nagyvárosai, az egyes csomópontok

és a repülőterek között a nemzetközi személyszállításban.

- Szolgálja az EU éghajlatvédelmi célkitűzéseit.

Célkitűzés a nagysebességű vasúti forgalom megkétszerezése 2030-ra (a jelenlegi hálózat hossza 11 526 km).

## 4. 5. Az ERTMS kiterjesztése

A vasúti személy- és áruforgalom növekedésének felgyorsítása a törzshálózaton, a 2030. évi határidőnek történő megfelelés jegyében. 2050-re az Európai Vasúti Közlekedésirányítási Rendszer átfogó megvalósítása, és ezzel párhuzamosan azoknak az országoknak a támogatása, amelyek mindezt 2040-re szeretnék megvalósítani.

## 4. 6. Azonos műszaki követelmények

A műszaki követelmények állandósítása, a vasúti közlekedés folyamatossága és megbízhatósága, a zavartalan árutovábbítás érdekében.

### 4. 6. 1. A személyvonatok

Az eljutási idő csökkentésére, az engedélyezett sebesség minimum 160 km/h nagyságrendű meghatározása. A piaci utas- és felhasználói igények felmérése alapján a csomópontok összehangolt menetrendjének kialakítása.

### 4. 6. 2. Tehervonatok

Az átrakás és fuvarozás egyszerűsítése érdekében a rakományegységeket egységesítették.

A kezelés meggyorsításához az alábbi fogalmakat vezették be:

- kódolt infrastruktúra,
- kódolt vonat a terminálok között,
- kódolt rakományegység,
- kódolt hordozókocsi.

A kombinált fuvarozás rakományegységeinek továbbításához kidolgozott, 2016.09.26. közreadott MÁV: P/C 70–P/C 400. nemzetközi rakszelvény, valamint az UIC által kiadott, 2018.04.01-től érvényes Rakodási szabályok követelményeinek elterjesztése, a nemzetközi vasúti áru fuvarozási útvonalakon, a pályahálózat-működtetőkkel szoros együttműködésben.

A kormányok közötti együttműködés javítása vasúti árufuvarozási folyosók és a törzshálózati folyosók esetében, méghozzá a beruházási prioritások és a piaci igények figyelembevételével, különös tekintettel a vasúti infrastruktúra hiányosságaira és szűk keresztmetszeteire. A digitális átalakulás integrációjához és a vasúti teherforgalom megkétszerezéséhez elengedhetetlenek az infrastrukturális és innovációs beruházások. A digitális kapacitásmenedzsment és a DAK bevezetése növeli a teljes rendszer kapacitását.

Hatékony TEN-T: az EU éghajlatvédelmi célkitűzéseit szolgálja, és az erős vasúti hálózatra kell támaszkodnia.

A TEN-T politikának támogatnia kell az egyes közlekedési módok közötti váltást, a közúti összeköttetések kialakítását az európai nagysebességű, illetve hagyományos vasúthálózattal, továbbá a vasúti teherszállítást.

A TEN-T befejezéséhez szükséges beruházási prioritásoknak összhangban kell lenniük a fenntarthatósági törekvésekkel.



## The process of development of the trans-European transport corridors, and particularly, the Hungarian section of the rail corridor IV. Part I

*Keywords: transport corridor, European Union, Trans-European Transport Network, transport policy, transport by rail, railways, rail transport, TINA, infrastructure, TEN, pan-European transport corridor*

The process of improving the compatibility of the national rail networks of the Member States began in the early 1990s, with the ultimate aim of creating an efficient and competitive rail network covering the whole of the Union: the single European railway area. Rail policy is part of the EU's transport policy, which aims to achieve interconnected, sustainable, inclusive, safe and secure mobility within the Union.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] 19/2004 (III.26.) OGY határozat a Magyar Közlekedéspolitikáról (2003-2015).
- [2] 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitika stratégiai kérdéseiről.
- [3] Zöld Könyv (2009) TEN-T: Szakpolitikai felülvizsgálat. Egy megfelelőbb módon integrált és a közös közlekedéspolitikát szolgáló transzeurópai közlekedési hálózat felé. COM (2009) 44 végleges. Brüsszel, 2009. 02. 04.
- [4] Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata, a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, átdolgozás 2010. 07. 07.
- [5] JAVASLAT: Az Európai Parlament és a Tanács rendelete, Az európai összekapcsolódási eszköz, létrehozásáról, 2011/0302 (COD, COM (2011) 665 végleges,
- [6] FEHÉRKÖNYV, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforráshatékony közlekedési rendszer felé Brüsszel, 2011. 03. 28. COM (2011) 144 végleges,
- [7] Európai közlekedési hálózatfejlesztés: egy lépéssel közelebb a megállapodáshoz 2012. 03. 23. <https://goo.gl/w64dKw>, 2012. Szolnoki Tudományos Közlemények XVI.418
- [8] Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve, Jogkódex [https://jogkodex.hu/doc/az\\_egyseges\\_europai\\_vasuti\\_terség\\_létrehozásáról](https://jogkodex.hu/doc/az_egyseges_europai_vasuti_terség_létrehozásáról),
- [9] Besenyei József-Léko Ferenc: Vasúti biztosítóberendezések felsőfokú műszaki ismeretei. Budapest: BGOK 2016.
- [10] A 2022. 05. 30-i (EU) 2022/869 rendelet, a transzeurópai energiaipari infrastruktúrára vonatkozó iránymutatásokról.
- [11] Transzeurópai hálózatok–iránymutatások 2024. 04. 30.
- [12] Az Európai Unió Tanácsa Sajtóközlemény 13 június 2024. 06. 13. 12:45 Transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T): a Tanács zöld utat adott az Európa jobb és fenntartható összekapcsoltságát biztosító új rendeletnek.
- [13] Dr. Zsákai Tibor okl. építőmérnök, c. főiskolai tanár, ny. MÁV főigazgató, A vasúti pályákra vonatkozó műszaki szabályozási rendszer megújítása – Az EU 4. vasúti csomag bevezetése, 2021/3. szám | Műszaki szabályozás.
- [14] Bucsky Péter 2024. október 15. 04:44, Közélet, Már nem is cél, hogy európai színvonalat érjen el a magyar vasút.