

EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

2019/02.

2019. JANUÁR 21.

TÚRY GÁBOR

A HAZAI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT FEJLESZTÉSE UNIÓS FORRÁSOK SEGÍTSÉGÉVEL

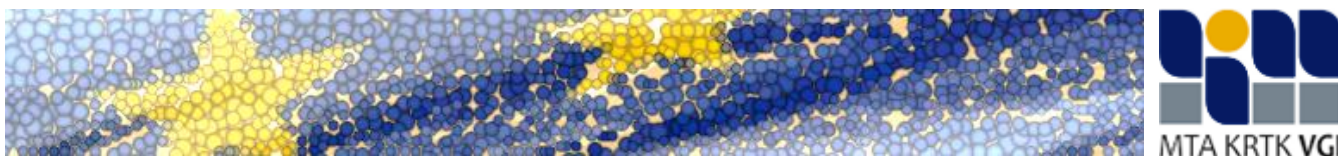
Vactare necesse est, azaz közlekedni kell. Napjainkban leginkább így fogalmazhatjuk át Cnaeus Pompeius Magnus római hadvezér és politikus híres mondásának első felét, amikor a közlekedés jelentőségét hangsúlyozzuk. A motorizáció fejlődése és a gazdasági növekedés Magyarországon már hatvanas években szükségessé tette a települési és az országos közúthálózat fejlesztését. Ez a munka azonban részben anyagi, részben politikai okok miatt nem tartott lépést a növekvő igényekkel, így az ország a rendszerváltás utáni időszakot egy igen rossz állapotban lévő közúti és egy méreteit tekintve csak jelképesnek mondható gyorsforgalmi úthálózat örökségével kezdte meg.

Az azóta eltelt időszakban a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése rohamtempóban pótolta be a 90-es évek előtti lemaradást. A tranzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) részét képező magyar gyorsforgalmi és autópálya hálózat legfontosabb irányait szinte teljes egészében sikerült kiépíteni, eltérítve az ezzel a korábban az országos főútvonalakra nehezedő nemzetközi forgalmat. A beruházásoknak köszönhetően [gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége \(km/km²\) meghaladva az uniós átlagot](#), felzárkózott az európai fejlett országokhoz Ausztriához, Franciaországhoz és Olaszországhoz. Ugyanakkor, ha az összképet tekintjük, a teljes állami fenntartású közúthálózat sűrűsége az uniós átlag alatt található, egy négyzetkilométerre mindössze 0,3 km út jut.

A közlekedéspolitikára – mind fenntartás, mind pedig fejlesztés tekintetében – háruló feladatok sokasága azonban a részletes adatok ismerete után válik nyilvánvalóvá. A statisztika szerint magyar közúthálózat [52 százaléka ugyanis teljes körű felújításra szorul](#), és csupán 10-15 százalék az, ami jó vagy megfelelő állapotúnak nevezhető. Ez utóbbi túlnyomó részét a nemzetközi közlekedésbe bekapcsolt sugaras szerkezetű (azaz Budapest központú) infrastruktúra-hálózat képezi¹, amely a transzverzális irányokkal szemben nem képes feltárni illetve integrálni az ország elmaradott térségeit. A transzverzális hálózat rossz állapota miatt a forgalom átterelődik a sugaras szerkezetű hálózatra, amely a „feleslegesen megtett” kilométerek miatt fokozott környezetterheléssel jár.

A közútfejlesztés – amellett hogy az ésszerű hálózat kialakítását célozza meg – több szempontból indokolt. Egyfelől a csökkenő áruszállítási tömeg mellett az áruszállítási

¹ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia,
<http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

teljesítmény mutatószáma az árutonna kilométer² az elmúlt másfél évtizedben növekedést mutat, vagyis az áruk egyre nagyobb távolságot tesznek meg hazánk közútjain. Másfelől az európai uniós szerződés értelmében 2008-tól a korábbi hazai szabályozás szerinti a fő hálózat pályaszerkezetének átadáskori teherbírását a tengelyenkénti 10 tonnáról 11,5 tonnára kell növelni. Ez a meglévő utak fokozott fizikai igénybevétele és elhasználódása mellett a fejlesztések felgyorsítását is szükségessé teszi.

A nemzeti adottságok, az európai uniós csatlakozás valamint a változó nemzetközi környezet azaz a növekvő nemzetközi (áthaladó) forgalom alapján a közútfejlesztési politika számára a megfelelő fenntartási feladatok elvégzése mellett **öt fontos célkitűzés nevezhető meg**. Legelőször elengedhetetlen a már említett az uniós tengelyterhelési szabványoknak megfelelő pályaszerkezeti megerősítés. Másodsorban a településeken áthaladó forgalom csillapítása érdekében szükség van az elkerülő utak kiépítésére. Harmadszor a régiók jobb elérhetőségének biztosítása érdekében ki kell építeni a hiányzó infrastruktúra kapcsolatokat, amelyek rácsatlakoznak a nemzetközi hálózatra. Negyedszer szükség van a páneurópai közlekedési folyosók országhatárig történő kiépítésére. Ötödször, de nem utolsósorban a fejlesztéseknél létfontosságú, hogy a transzverzális hálózat fejlesztésével megváltoztassuk a magyar közúthálózat sugaras szerkezetét, amellyel az egyes térségek elérhetőségének javításán keresztül elősegítjük a területi fejlődést.

A fenntartás és a fejlesztés finanszírozását tekintve a közlekedési beruházások több forrásból táplálkoznak. Ez a rövid áttekintés az Európai Unióból érkező pénzügyi eszközök alakulását veszi számba, részletesen ismertetve a forrásokat és a fontosabb projekteket.

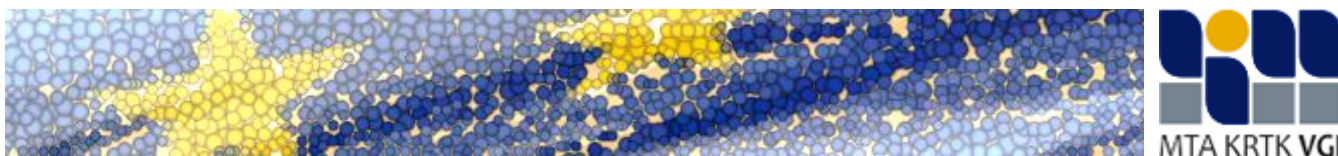
Magyarország az előcsatlakozási alapok révén már az uniós csatlakozást megelőzően részesedett a felzárkóztatást célzó közösségi (Európai Gazdasági Közösség) támogatásából. A PHARE (Poland and Hungary Assistance for the Restructuring of the Economy) programoknak köszönhetően jelentős közútfejlesztés történt,³ többek között számos települést elkerülő út, határátkelő-állomások közötti kapacitásbővítése vagy éppen a Magyarország és Szlovákia közti közötti kapcsolatot helyreállító Esztergom és Párkány (Štúrovo) híd.⁴ 2000-től a PHARE támogatásokat kiegészítette az ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) program, amely az infrastruktúrafejlesztés és környezetvédelem területén végrehajtott fejlesztésekhez nyújtott pénzügyi segítséget. Az ISPA és felkészítette az csatlakozó országok intézményrendszerét a Kohéziós Alap későbbi fogadására is. Az uniós csatlakozást megelőzően

² Egy árutonna-kilométer egy tonna tömegű áru egy kilométer távolságra való elszállítását jelenti

³ https://www.asz.hu/storage/files/files/%C3%96sszes%20jelent%C3%A9s/1996/402_A_PHARE_program_helyzete_Magyarorsz_gon.pdf?ctid=746

⁴ Phare-korszak Magyarországon, Falu Város Régió 2007/1

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjzxdOM_YrfAhVKDiwKHX3CD1EQFjAAegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.palyazat.gov.hu%2Fdownload.php%3FobjectId%3D5710&u sg=AOvVaw2ocDOd3XK_b13mzUh0iI7G



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

a 2000 és 2003 között elfogadott magyarországi **ISPA** projektekből a közlekedési fejlesztések több mint 322 millió eurós támogatás kaptak, amely 2000-es árfolyamon (2000. január 3-i 254-es euró/forint) mintegy 81,8 milliárd forintnak felel meg.⁵ A projektek keretében mintegy 430 kilométer közút épült illetve újult meg.⁶

A 2004-et követő időszakban Magyarország, mint EU tagország számára már hozzáférhetővé váltak a közösségi támogatási-fejlesztési formák. A 2004-2006-os „csonka” költségvetési időszakban Magyarország az országos közúthálózat fejlesztésére a **Kohéziós Alap**, a **Környezetvédelmi és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP)** valamint a **Regionális Operatív Programok (ROP)** által biztosított pénzügyi finanszírozásra támaszkodhatott. Az Európai Bizottság a **Kohéziós Alap** terhére összesen [9 közlekedési \(út és vasút\) projektet hagyott jóvá](#), amelynek során 39 kilométernyi autópálya épült, így az M0-ás körgyűrű 26,5 kilométeres keleti szektora és az autóúthoz kapcsolódó 12,2 kilométeres gödöllői átkötés, továbbá a pénzeszközök lehetőséget teremtettek 430 kilométer közút felújítására. A kapcsolódó fejlesztésekkel együtt mintegy 107,8 milliárd forintos uniós társfinanszírozást hívott le Magyarország.⁷ A **KIOP** forrásainak túlnyomó többségét, 67 százalékát a közlekedési infrastruktúra beruházásokra fordították, ebből mintegy 53 milliárd forint főútvonalak fejlesztésére (útfelújítás és elkerülő utak építése) jutott.⁸ A 2004-2006-ra szóló Új Magyarország Fejlesztési tervben a mind 7 régióra külön kidolgozott **ROP**-ok a régiók feltártságának javítást célzó („Hátrányos helyzetű régiók és kistérségek elérhetőségeinek javítása” intézkedés) az összekötő és bekötő utak, a települési elkerülő utak, valamint a rossz minőségű három és négy számjegyű utak felújítását és kiépítését célozta meg. 2004 és 2006 között 84 közlekedésfejlesztési projekt indult, átlagosan 88 százalékos uniós támogatás mellett összesen 30,7 milliárd forint értékben.⁹ Az 55 összekötő- és bekötőutak fejlesztése során 527 kilométer hosszan történt meg beruházás.

A 2007-2013 közötti uniós költségvetési időszakban Magyarország a **Kohéziós Alapból [8,6 milliárd eurós támogatásban részesült](#)**, ebből 39 kilométer autópályát építettek és 452 km közutat újítottak fel. A Kohéziós Alap mellett Magyarország a **Közlekedés Operatív Programon (KÖZOP)** keresztül további közútprogramokat valósított meg. A **KÖZOP** forrásainak 44

⁵ Hegyi, Á. (2009), A PHARE és az ISPA környezetvédelmi alapok szerepe Magyarországi környezetvédelmi ráfordításaiban, EU Working Papers 2009/3, pp. 70-86

⁶ Mogyorósy, E. R. (2006), A Kohéziós Alap felhasználása Magyarországon hazai és nemzetközi tapasztalatokra épített intézményrendszeri megközelítésben, Doktori értekezés, Gödöllő: Szent István Egyetem, Gazdálkodás és Szervezéstudományi Doktori Iskola

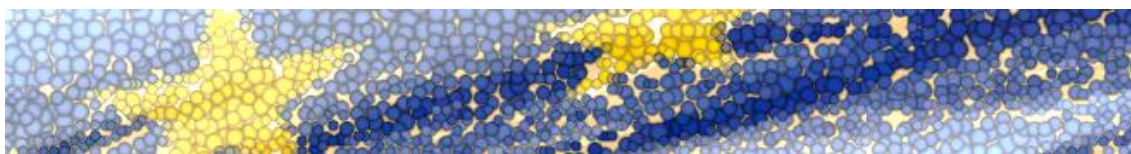
⁷ <https://www.palyazat.gov.hu/doc/243> (KA_össz_pénzügyi_adatok_TA__vel_2000-20090331_V.xls)

⁸ NFÜ (2010), Hat eredményes év a fejlesztéspolitikában, Budapest: Nemzeti Fejlesztési Ügynökség

⁹ Nemzeti Fejlesztési Terv, Regionális Operatív Program, Hátrányos helyzetű régiók és kistérségek

elérhetőségének javítása intézkedés, Ex-post értékelés, Kutatási zárójelentés

https://www.palyazat.gov.hu/rop_ertekelesek



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

százalékát, azaz 1206 milliárd forintot fordítottak közútfejlesztésre.¹⁰ A komplex programoknak köszönhetően más – nem közvetlenül a közúthoz kapcsolódó – beruházásoknál is történtek közút fejlesztések mintegy 57,2 milliárd forint értékben. A fejlesztések nagyobbik részét (58 százalékát) a gyorsforgalmi úthálózat bővítésére fordították és források 39 százaléka jutott főútvonal hálózat fejlesztésére. A gyorsforgalmi úthálózat bővítése érintette a M0-ás körgyűrű déli szakaszát az M5-ös és az M1-es autópályák között, az M3-as és az M43 továbbépítését valamint az M85-86-os utak építését. A főutak fejlesztésére jutó források 38,7 százalékát elkerülő utak építésére, 28,8 százalékát burkolat megerősítésére, 11 százalékát pedig a meglévő főúthálózat bővítésére és négysávosítására fordították.

Hasonlóan a korábbi gyakorlathoz a konvergencia régiókban a **Regionális Operatív Programok** (ROP) a 4 és 5 számjegyű utak, illetve a belterületi utak építését, fejlesztését tűzték ki célul. A több mint 500 projektet megvalósító beruházások során a programok 188,7 milliárd forintos uniós forrást használtak fel.¹¹ A 2013-as év végéig a **ROP** projektek során összesen 316 kilométer új út létesült és 2020 kilométer újult meg.¹²

A jelenleg is tartó 2014-2020-as uniós költségvetési időszakban Magyarország a közútfejlesztési beruházásaihoz négy nagyobb forrásból hívhat le közösségi finanszírozást. Az első a KÖZOP-ot felváltó, a **Kohéziós Alap**¹³ és Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) által finanszírozott **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program** (IKOP),¹⁴ amely [1215 milliárd forint uniós forrást biztosít](#). Ennek többsége (38%-a) vasútfejlesztésre, 35%-a közútfejlesztésre, 27%-a pedig a városi és elővárosi közlekedési beruházások támogatására fordítható. Az **IKOP** a TEN-T nemzetközi hálózat magyarországi szakaszát valamint ehhez kapcsolódó hazai közúti hálózat javítását finanszírozza. Ebből a végső célok alapján 237 kilométer gyorsforgalmi út, valamint 144 kilométer főútvonal épül, illetve újul meg.

A második közlekedésfejlesztési programot az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz** (CEF) finanszírozza, amelyre a hétéves költségvetési időszakban az Európai Bizottság összesen 373 milliárd forintot biztosít.¹⁵ Az összeget – amelyhez Magyarország +15 százalékos önrésszel járul

¹⁰ A Közlekedés Operatív Program átfogó ex-post értékelése, ex-post értékelési jelentés a 2007-2013-as időszakról <https://www.palyazat.gov.hu/kzlekedesi-expost-rtkelsek>

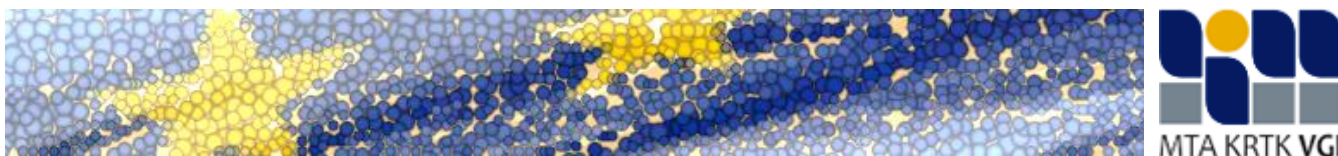
¹¹ Regionális operatív programok 2007–2013-as forrásfelhasználásának területi elemzése <https://www.palyazat.gov.hu/regionlis-fejlesztsek-expost-rtkelsek>

¹² Tanulmány a 2007-2013. évi EU költségvetési időszakban Magyarország részére juttatott közösségi támogatások összefoglaló bemutatásáról, értékeléséről https://www.asz.hu/storage/files/files/Publikaciok/Elemzesek_tanulmanyok/2015/2007_2013_eu_koltsegyvetesi_idoszakban_magyarorszag_reszere_juttatott_kozossegi_tamogatások_osszefoglalo_bemutatasa_ertekelese.pdf?ctid=855.

¹³ Kohéziós Alapból a korábbinál kevesebb 6 milliárd euró áll rendelkezésre.

¹⁴ Széchenyi 2020, Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program <https://www.palyazat.gov.hu/node/56581>

¹⁵ Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program, konferencia előadás, Közlekedésfejlesztés Magyarországon, 2014. május 14. Balatonföldvár www.fomterv.hu/mmk/sites/default/files/balatonfoldvar.../21_Dr_Gecse_Gergely.pdf



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

hozzá – a közutak esetében a TEN-T törzshálózat részét képező M15 és az M70 autópályák 2x2 sávossá bővítését valósítja meg, összesen 36 kilométer hosszan.

A harmadik forrás a nagyjából az ERFA-ból finanszírozott **Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP)** amelyben a TEN-T hálózaton kívüli utak burkolatának és alépítményeinek felújítását, fejlesztését célozza meg. Ezek elsősorban az országos közúthálózat alacsonyabb rendű (4-5 számjegyű utak) és belterületi önkormányzati utjait (kivéve mezőgazdasági és erdészeti utak) jelentik. A „Térségi gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésén belül” közvetlenül 51,13 milliárd forintot, a „Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban” program alatt pedig két másik programmal együtt 115,42 milliárd forintot hívhatnak le.¹⁶

Az közúti infrastruktúrahálózat bővítésére és felújítására fordítható uniós források hatására, a kilencvenes évektől a fejlesztési és fenntartási kiadások szerkezete jelentős változást mutat.¹⁷ Amíg a kilencvenes évek elején a hitelből és a magántőkéből finanszírozott fejlesztések (koncesszió) voltak meghatározóak, addig a kétezres évektől az EU források szerepe jelentős (30-40 százalékos) mértékűvé vált.

¹⁶ <https://regionalispolitika.kormany.hu/download/0/59/71000/TOP.pdf>

¹⁷ Kovács, Á (2017): Az államháztartás forrásai és az úthálózatfejlesztés 1990-2017, a XV. Európai közlekedési Kongresszus, X. Budapest Nemzetközi Útügyi konferencián 2017. júniusában elhangzott előadás