

# **AZ EURÓPAI UNIÓBA TÖRTÉNŐ INTEGRÁLÓDÁS VÁRHATÓ HELYI ÉS REGIONÁLIS HATÁSAI: KÖZLEKEDÉS**

Fleischer Tamás

## **BEVEZETÉS**

Ennek a fejezetnek a célja, hogy a csatlakozás kapcsán ma elképzelt infrastruktúra hálózatokat, kiemelten a közlekedési kapcsolatokat értékelje és rávilágítson a kialakuló hálózatok várható hazai hatásaira.

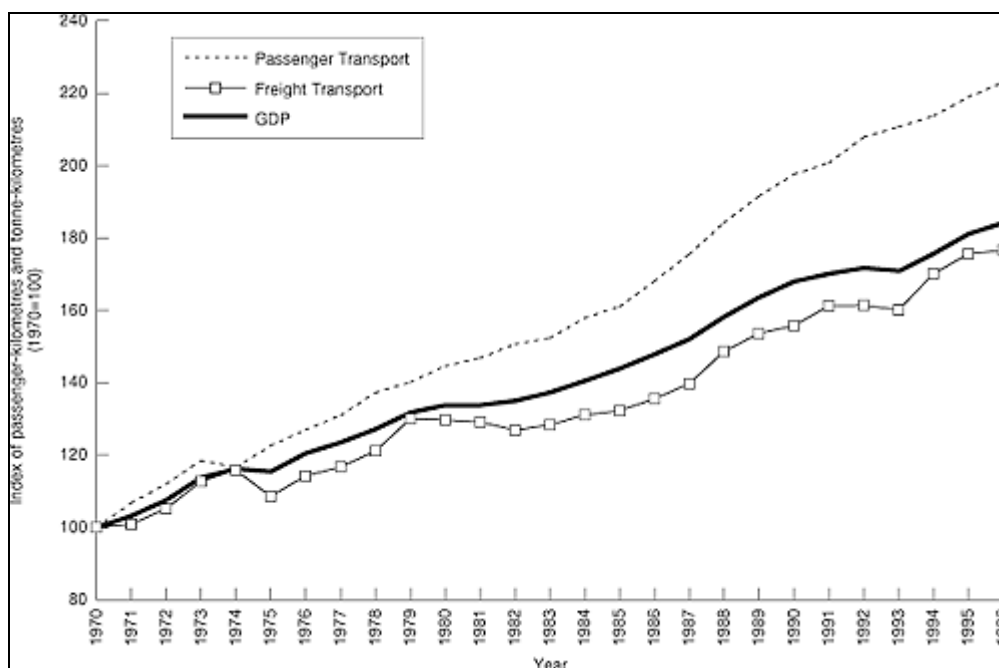
## **AZ EURÓPAI UNIÓ TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATAI ÖNMAGUKBAN FEJLETT TÉRSÉGEK EGYMÁSSAL VALÓ ÖSSZEKÖTTETÉSÉT SZOLGÁLJÁK**

### **„Itt az idő” avagy válaszüton az európai közlekedéspolitika**

2001 év szeptemberében jelent meg az Európai Unió új közlekedéspolitikája 'Ideje határozni' címmel <sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> European transport policy for 2010: Time to Decide. White Paper. European Commission, DG Energy and Transport, September 2001



Forrás: EU Transport in Figures - Statistical pocketbook 1998 DG VII Eurostat

**1. ábra. A személyforgalom (- - -), a GDP (—) és a teherforgalom (-□-) relatív növekedése az 1970 évi értékekhez képest az EU tagállamaiban.**

A dokumentum fő mondanivalója, hogy nem tartható fenn az a gyakorlat, amikor a kívánatosnak tekintett gazdasági növekedéssel továbbra is együtt emelkedik a forgalom nagysága. Ez nem egy vadonatúj gondolat, környezetvédelmi programok, így az EU 5. Környezetvédelmi Akcióprogramja is felvetette már korábban, de fontos lépést jelent, hogy most maga a *közlekedési fejlesztések alapjául szolgáló* dokumentum épül arra a megállapításra, hogy esetenként nem lesznek elkerülhetők bizonyos, a *forgalom csökkentésére irányuló* beavatkozások.

Az új közlekedéspolitika másik fontos sarokköve, hogy kiindulásként elszámol 1992-es elődjének felemás eredményeivel. Eszerint a korábban elkülönült nemzeti közlekedési piacok összenyitása (a vasút kivételével) sikeresen megtörtént: azonban ennek hatása a verseny növekedése mellett megmutatkozik egyfelől a tarifák olyan alacsony szintre kerülésében, ami már veszélyeztetheti az adott ágazat jövőjét; másfelől a közlekedési ágakon belül a közút részarányának fokozódó előretérésében.

Mind a magyar közlekedéspolitika, mind pedig a csatlakozó országok térségében tervezett folyosórendszerek elképzelései jelentős mértékben merítettek azokból az irányelvekből, amelyeket a most meghaladott Közös Közlekedéspolitika bevezetett. Ezért mindenképpen indokolt, hogy a nemzetközi folyosók áttekintése előtt visszaidézzük az 1992-es dokumentum néhány fontos alapelvét.

## Az EU Közös Közlekedéspolitikája (1992) és a TEN hálózatok kialakulása

### *Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitika*

Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitikájának alapmotívuma: *egységes hálózat az egységes piachoz*. E közös közlekedéspolitika hét pilléren nyugodott, ezek a következők:

1. hatékonyan működő és az emberek és áruk mozgását megkönnyítő *belső piac*;
2. a legmegfelelőbb technológiát alkalmazó *koherens és integrált közlekedési rendszer*;
3. egy *Transz-Európai közlekedési hálózat*, amely összeköti a nemzeti hálózatokat, lehetővé teszi azok együttműködését és az Unió perifériális régióit összekapcsolja a központtal;
4. a közlekedési rendszerbe beleépülő *környezet iránti elkötelezettség*, ami elősegíti a nagyobb környezeti problémák megoldását;
5. a lehetséges legszigorúbb *biztonsági előírások* előmozdítása;
6. a közlekedésben dolgozók és a felhasználók védelmét és érdekeit szolgáló *szociálpolitika*;
7. *a kapcsolatok fejlesztése harmadik országok felé*.

A pillérek többsége tehát a piaccal, a környezettel, a biztonsággal és a társadalommal foglalkozott, a hétből csak három irányult közvetlenül a kapcsolatok alakítására: nevezetesen a kapcsolatok egységes rendszerének megteremtésére, a meglévő hálózatok összekötésére és a távolabbi térségek bekapcsolására. *Azokkal a közlekedési feladatokkal, amelyek az egyes országok vagy régiók belső kapcsolatait érintik, – a szubszidiaritási elv értelmében – nem foglalkozott a dokumentum.* (A közös közlekedéspolitika szóhasználatában a "belső" kifejezés a tagországok egymás közötti kapcsolatait jelentette!)

### *Transzeurópai hálózatok (TEN)*

A Transzeurópai Hálózatok koncepciója az infrastruktúra három nagy területét: a közlekedés, a távközlés és az energia európai hálózatainak fejlesztési programját öleli fel. Az első tervek a nyolcvanas években születtek és 1989-ben a strassbourgi EK csúcshozjárati viták során vitatták meg először, majd külön fejezetként bekerült az 1991 decemberében aláírt Maastrichti Szerződésbe. Azóta a transzeurópai hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is egyik fő pillérét képezi.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Dr. Molnár Éva – Zsolnai Tamás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. Európa Füzetek, ITD Hungary 1995

Az Európai Unió 1996-os irányelveiben az alábbiak szerint rögzítette újra a transzeurópai közlekedési hálózat célkitűzéseit:

- személyek és áruk mobilitásának biztosítása,
- magas minőségi szintű infrastruktúra kínálata a felhasználóknak,
- a közlekedés valamennyi módjának kombinálása,
- a meglévő kapacitások optimális kihasználása,
- együttműködésre való alkalmasság (térségek, közlekedési módok stb. között),
- a Közösség teljes területének lefedése,
- a kibővítés lehetővé tétele (korábban az EFTA-országok,) Közép- és Kelet-Európa valamint a Mediterránium felé

A transzeurópai közlekedési hálózat részeit különböző infrastruktúrák képezik (utak, vasutak, víziutak, kikötők, repülőterek, navigációs berendezések, intermodális árukezelő terminálok és csővezetékek); továbbá ezen infrastruktúra működtetéséhez szükséges szolgáltatások. Valamennyi összetevőt az jellemzi, hogy részben meglévő, kijelölt elemekből áll össze, részben pedig a célkitűzések teljesítésére alkalmas új, általában kiemelt szintű szolgáltatást nyújtó fejlesztések szükségesek a hálózat összefüggéseinek a megteremtéséhez.

A Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament 1994 áprilisában nyilvánosságra hozott irányelvei értelmében a tervezett transzeurópai hálózatok részét képezi 56 000 km-nyi korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott autópálya és jóminőségű közúti főúthálózat; 70 000 km-nyi vasúthálózat, (beleértve a nagysebességű vasúthálózatot és a kombinált szállításra létrehozott folyosókat); vasúti, közúti, belvízi és tengeri hajózási folyosókon alapuló kombinált szállítási hálózat; 12 000 km-nyi hajózható belvízi közlekedési hálózat; 267 kijelölt transz-európai repülőtér; tengeri kikötők; tengerhajózási forgalomirányító rendszer; légi forgalomirányító rendszer; korszerű információs és irányítórendszer.

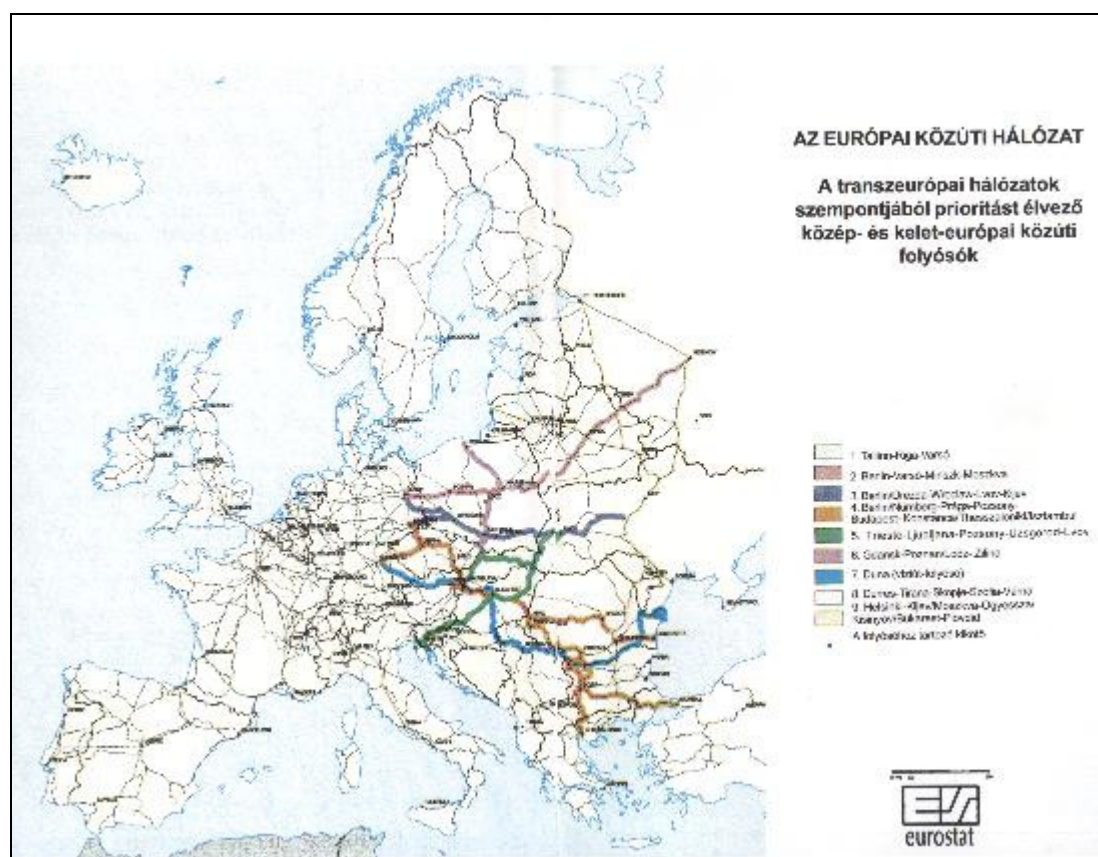
Az elképzelések tehát az uniós országok területére vonatkoznak, és alá kell húzni, hogy *a tervek feltételezik, hogy ezek az átlapoló hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötik össze*. Ezt azért kell hangsúlyozni, mert, mint majd látni fogjuk, ugyanez a feltétel nem érvényesül a közép- és keleteurópai csatlakozó országok belső hálózataira vonatkozóan.

*A TEN kiterjesztése: a pán-európai közlekedési hálózatok és a TINA*

Miközben az Unió következetesen haladt előre a nyolcvanas években megfogalmazott terveinek kialakításában, Európán belül alapvető politikai és gazdasági változások mentek végbe: leomlott az előző évtizedekben stabilnak látszó vasfüggöny. Ezek a változások nem tükröződtek vissza a TEN végleges megfogalmazásában,

viszont 1991-től létrejött egy kiegészítő intézmény, a Páneurópai Közlekedési Konferencia, abból a célból, hogy foglalkozzon az EU határain kívüli közlekedési kapcsolatokkal. Az 1991-ben Prágában, 1994-ben Krétán, majd 1997-ben Helsinkiben ülésező konferencia kiterjesztette a multimodális folyosók elvét, és végül is tíz olyan folyosót határozott meg, amelyek a TEN közlekedési hálózatát folytatva kapcsolatot létesítenek Európa többi részével.

A pán-európai folyosók kialakításának fentebb ismertetett módja rányomta a bélyegét magára a hálózatra: a folyosók valóban a *TEN meghosszabbításai* és ennek megfelelően Közép- és Kelet-Európában elsősorban kelet-nyugati irányúak. Képesek arra, hogy biztosítsák a térség megközelítését az Európai Unió felől (és viszont) de semmiképpen nem alkalmasak arra, hogy a keleti térség országai között is a szükséges kapcsolatok vázát alkossák. A 2. ábrán bemutatott közúti folyosók például Pozsonytól keletre a magyar-szlovák határ további teljes 600 km-es szakaszát észak-déli gerinc kapcsolat nélkül hagynák. Általánosítva elmondható, hogy az észak-déli kapcsolatok e hálózaton esetlegesek és nem folyosószerűek.



Forrás: Az Európai Unió közlekedési rendszere. ITD Hungary, 1995

**2. ábra. A TEN meghosszabbításaként kialakított, prioritást élvező folyosók Közép- és Kelet-Európában (közút-hálózat).**

Mivel a térségen kívüli logika alapján kialakított hálózat alkalmatlan arra, hogy magának a térségnek a TEN típusú gerinchálózatává váljon, 1995-től elindult egy további folyamat, amely a társult országok Közlekedési Tanácsa keretében arra vállalkozott, hogy a csatlakozásra jelölt országokban meghatározza a leendő Transzeurópai Közlekedési Hálózat térségen belüli folyosóit. A folyamat a Közlekedési Infrastruktúra Igényeinek Értékelése elnevezést kapta, és leginkább az angol megnevezés (Transport Infrastructure Needs Assessment) rövidítése, a TINA betűszó fémjelzi. A hálózat kialakítását az EU 15 tagállama és 11 csatlakozásra váró ország közlekedési minisztériumainak tisztségviselőiből alakított csoport intézi, rögzített módszertan alapján. Eszerint a 11 TINA-ország területén kialakítandó folyosórendszer gerincét az a tíz multimodális folyosó képezi, amelyet a Páneurópai Közlekedési Konferencia (mint a TEN kiterjesztését) elfogadott. Ezen túlmenően az érintett országok regionális al csoportonként további hálózatelemeket javasolhatnak, amelyek kiegészítő elemként, másodlagos prioritással válnak a hálózat részévé, ha további feltételként teljesül az a kritérium, hogy létesítésük költsége (a gerincelemekkel együtt) belül marad az érintett országok 15 évre megbecsült GDP-jének 1,5 %-án.

*Röviden összefoglalva tehát az Európai Unió a nyolcvanas évektől alakította ki a vasfüggönytől nyugatra fekvő Európa számára transzeurópai közlekedési hálózatát. A politikai változások nyomán a tervezet – annak bármiféle megváltoztatása nélkül – kiegészült egy olyan hálózattal, amely a TEN logikájához igazodva felfűzi Európa további térségeit. A TINA folyamat keretében az érintett országoknak – továbbra is változatlanul és prioritásnak tekintve mind a TEN-nek mind pedig kiterjesztésének nem csupán a már létező elemeit, de korábbi tervezeteit is – módjuk van saját igényeik és elképzeléseik szerint további hálózati elemeket javasolniuk a transzeurópai hálózatok őket érintő részére, eleve elfogadva, hogy ezek másodlagos elemekként, alárendelt prioritással kerülnek figyembevetelre.*

#### **AZ EGYES RÉGIÓK KÜLSŐ KAPCSOLATÁNAK, ÖSSZEKÖTTETÉSÉNEK MEGTEREMTÉSE NEM AZONOS A RÉGIÓ BELSŐ FELTÁRTSÁGÁNAK BIZTOSÍTÁSÁVAL**

Az eddigiekben azt a folyamatot vizsgáltuk, ahogy, előbb Európa fejlett országai között, majd a kontinens többi részére is kiterjesztve kialakult a transzeurópai hálózatok tervezete. Kétségünket jeleztük, vajon Európa keleti felében ezen a módon az a gerinchálózat került-e lerögzítésre, amely a térség számára valóban a legfontosabb interregionális összeköttetéseket teremti meg.

Tegyük fel most egy pillanatra, hogy a fenti aggodalom alaptalan, az eljárás megváltozik és Közép- és Kelet-Európában is sikerül azt a folyosó-rendszert kialakítani, amely éppen úgy megfelel térség országai és régiói összekötésének, mint a TEN Nyugat-Európában. Vajon ebben az esetben már indokoltá válik-e, hogy a TINA térség országai ugyanolyan prioritásként kezeljék ennek a hálózatnak a kiépítését, ahogy azt ma az Európai Unióban látják?

Az Európai Unióban akkor alakult ki az igény az elkülönült nemzeti piacok (és közlekedési hálózatok) összekötésére, amikor azok már magas fejlettségi fokot értek el. Részben emiatt, részben a szubszidiaritási elv érvényesüléseként, az EU közös közlekedéspolitikája (mint a neve is mutatja) azokra a problémákra kívánt választ adni, amelyek az egyes országok piacainak (hálózatainak) *összekötésével* kapcsolatban merültek fel. Ezért állnak a közös közlekedéspolitika fókuszában az átlapoló gerinchálózatok, és ezért nem foglalkozik a közös közlekedéspolitika az alsóbbrendű vagy a nemzeti hálózatok fejlesztésével, fenntartásával stb.

Azok az alapelvek, amelyeket a közös közlekedéspolitika kialakítása kapcsán az EU kialakított, természetesen bázisul szolgálhatnak akkor, amikor a TINA országok ki akarják alakítani a saját *közös* hálózatukat. A magyar (a szlovák, az észt stb.) közlekedéspolitika egésze azonban nem támaszkodhat kizárólag az EU közös dokumentumára, hiszen olyan kérdéseket is meg kell oldania, amelyek a nemzeti hálózat problémái. Az EU-ból származó egyik tapasztalat éppen az, hogy ott önmagukban már igen fejlett, jól működő nemzeti hálózatok *főlé* tervezték az átlapoló hálózatot.

Mi történik akkor, ha a sorrend felcserélődik, és a nagy európai gerinckapcsolatok előbb érnek el egy országot, mintsem annak kialakult volna a fejlett belső hálózata? Mindazok a várakozások, amelyek az autópályák, és egyéb átlapoló kapcsolati elemek fejlesztő hatásához fűződnek, azzal számolnak, hogy a kapcsolat kölcsönös előnyöket hordoz annak mindegyik csatlakozási pontján. Megerősítő példák idézhetők az Európai Unióból olyan, magas szintű összeköttetések megteremtése kapcsán, mint a Csatorna-alagút, vagy a Dánia és Svédország közötti híd. Ezekben az esetekben az összekötött térségek fejlettsége hasonló, és a kialakuló előnyök is kölcsönösök.

Azokban az esetekben, amikor az összekötött térségek gazdasági fejlettsége különböző, egyáltalán nem egyértelmű, hogy a köztük létrejövő kapcsolat hatására ugyancsak szimmetrikus lesz a kialakuló előnyök megoszlása. Az a mérték, ahogy egy térség részesülni képes az előnyökből, nyilvánvalóan összefüggést mutat a térség gazdaságának felszívóképességével, belső kapcsolatrendszerével, gazdaságának állapotával. A belső kapcsolatrendszer egyik kifejezője az adott térség belső közlekedési rendszerének fejlettsége, működőképessége. (Nem azt állítjuk, hogy a hálózat kiépítése teszi a térséget fejletté, csak azt, hogy a kiépített hálózat tükrözi a valódi kapcsolatrendszerek gazdagságát)

Magyarországon is (és a többi csatlakozni kívánó országban is) a belső hálózatok, a vasutak, a közutak mai állapota, struktúrája, sűrűsége, minősége visszatükrözi a gazdaság közepes fejlettségét. Annak a folyamatnak a keretében, amikor gazdasági és társadalmi változásokat várunk (hiszen azért akarunk csatlakozni az Európai Unióhoz) számítanunk kell arra is, hogy ennek a fejlődésnek meg kell mutatkoznia a kapcsolatrendszerek fizikai formáiban is: azaz a belső hálózatok minőségének is fel kell zárkóznia a fejlettebb országok szintjéhez. A korábbiak értelmében ez nem va-

lamiféle áldozat, vagy kényelmi szempont; ellenkezőleg, ahhoz, hogy a kiépülő gerinchálózatok számunkra előnyöket legyenek képesek hozni, előfeltétel, hogy a belső hálózatok, a belső kapcsolatrendszerek fejlettebbé váljanak. Ez akkor is így van, ha, mint láttuk, ennek fontosságáról a közös európai közlekedéspolitika nem beszél, és a tőlünk prioritásként elvárt feladatok listáján sem szerepel.

*Összefoglalva: Közép- és Kelet-Európában nem elegendő a nagy európai hálózatokhoz való kapcsolódást tekinteni a jövő feladatának, de ezzel párhuzamosan azt is biztosítani kell, hogy a belső hálózatok olyan működő rendszereket alkossanak, amelyek képesek a régión és az egyes országokon belüli kapcsolatokat ellátni. A régióközi hálózatelemek nem helyettesíthetik ezt a belső kapcsolatrendszert, sőt, hatékony működésük feltétele az alattuk feltételezett szint megléte és jó működése.*

#### **A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ELFOGADÁSA ÓTA A GYAKORLAT ELTÁVOLODOTT AZ OTT LEFEKTETETT ELVEKTŐL ÉS EGY HIBÁS STRUKTÚRA ÉPÜL**

A magyar kormány által 1995-ben, a parlament által 1996-ban elfogadott magyar közlekedéspolitika az alábbi fő stratégiai irányokat fogalmazta meg célként:

- az Európai Unióba történő integrálódás elősegítése;
- a szomszédos országokkal való kapcsolatok javítása;
- az ország kiegyensúlyozottabb térségi és települési fejlődésének elősegítése;
- az emberi élet és a környezet védelme
- hatékony és piackonform közlekedésszabályozás

A közlekedéspolitika a stratégiai irányokhoz megvalósítandó feladatokat rendelt, amelyeket alágazati főirányok szerint tárgyalt, majd a megvalósítás eszközrendszerével, közgazdasági és jogi környezetével foglalkozott.

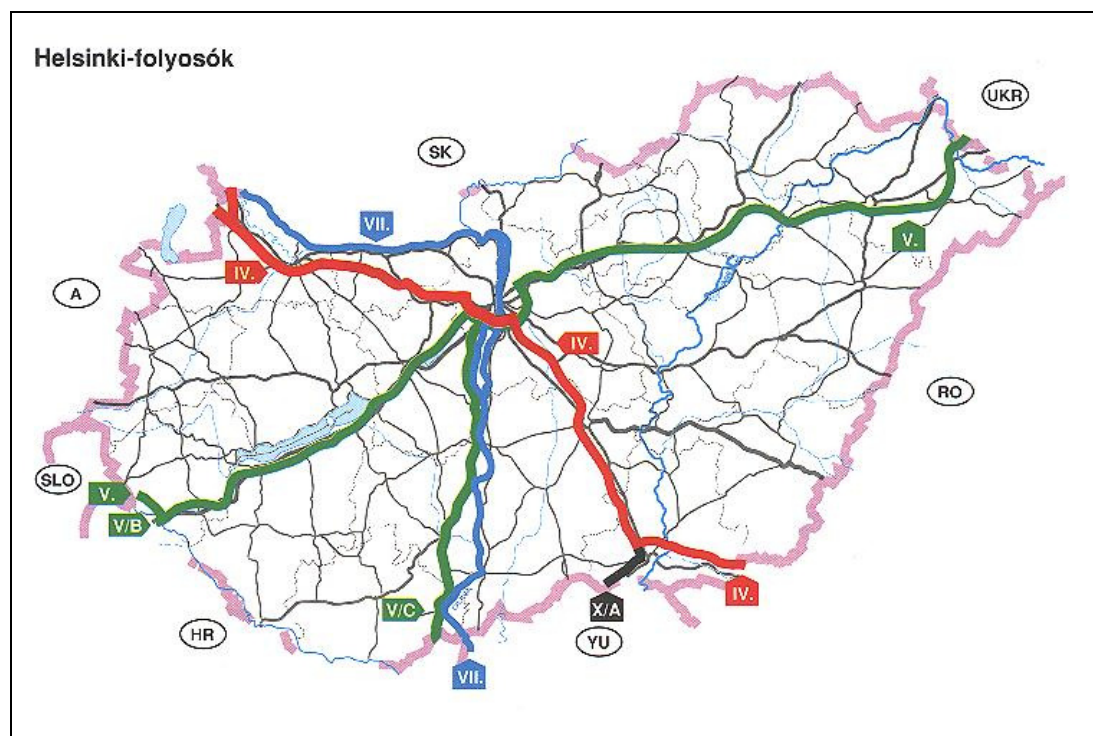
A közlekedéspolitika saját kijelentése szerint a fő stratégiai irányok egyenrangúak, együttes kielégítésükre kell törekedni. A gyakorlatban ezzel szemben egyértelművé vált a törekvés az első főirány olyan mértékű kiemelésére, ami a többi főirány ellenében is érvényesítendő. Ráadásul az Európai Unióhoz való csatlakozás elősegítését egy íratlan szakmai közmegegyezés teljesen egyértelműen *a gerinchálózatok kiépítésével* próbálja azonosítani. A fentebb tárgyalt fogalomrendszerben ez úgy interpretálható, hogy a hazai gyakorlat a közös európai közlekedéspolitika prioritásait kívánja átvenni és érvényesíteni a hazai országos közlekedéspolitika végrehajtásakor.

A megközelítés alapvetően hibás volta oda vezet, hogy világos értékrendszer hiányában jelenleg még a prioritásként kiemelt elemek kiépítése is egy hibás struktúrában folyik.



A Magyarországon áthaladó pán-európai folyosók közül viszonylag egyértelmű a VII-es folyosó (a Duna) vonalvezetése. (Kevésbé egyértelmű, hogy, ha ez egy *multimodális* folyosó, akkor a vele párhuzamos vasúti-közúti korridorok miatt kell külön számot kapnia – de ez a kérdés nem Magyarországon dől el.)

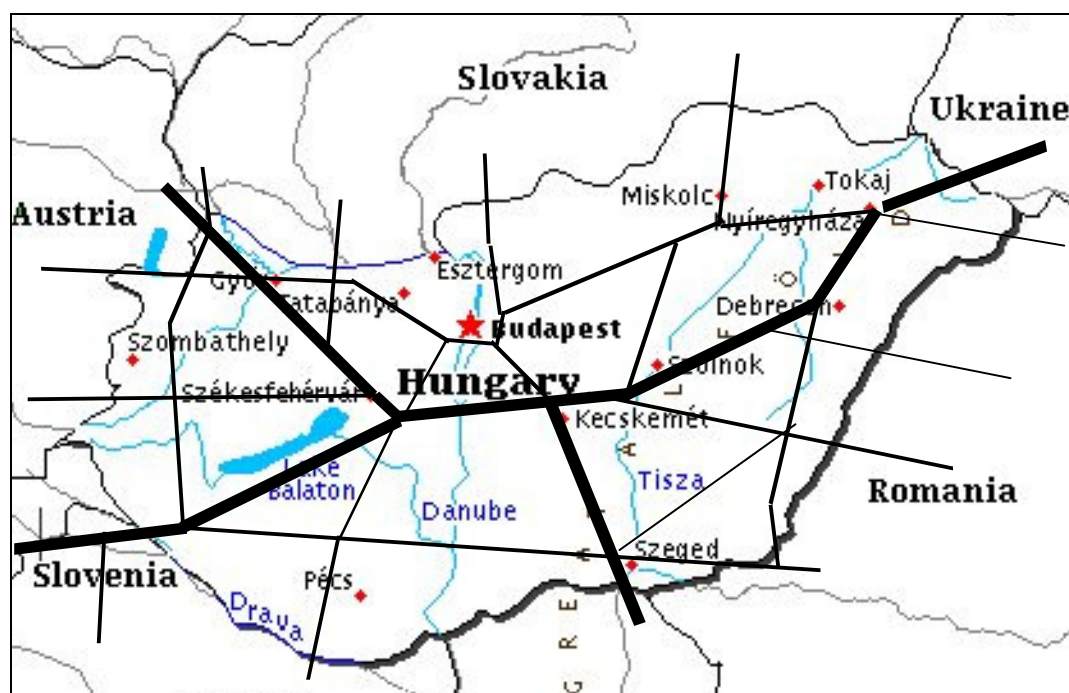
További két fontos folyosót képez az országot északnyugat–délkeleti irányban átmetsző IV-es és a másik átlós irányt képviselő V-ös folyosó. A 3. ábrán látható, hogy ezt a két folyosót a hazai közlekedéstervezés – és ennek nyomán a nemzetközi intézmények is – úgy értelmezték, hogy közúton a megjelölt irányok nem mások, mint a magyar fővárosból négy irányban elindított autópálya-kezdemenyek határig történő meghosszabbításai. Más megfogalmazásban ez azt jelenti, hogy az a térbeli szerkezet, ami ma Budapest-központú sugársorként fűzi föl az elsőrendű főutakra az országot, a továbbiakban a nemzetközi tranzitforgalom struktúrájaként is megtartandó. Ez a megoldás az országon áthaladó forgalom számára gyakorlatilag elkerülhetlenné tenné, hogy az átpréselődjön a fővárosi agglomeráció amúgy is legjobban terhelt úthálózatán, az országos térszerkezet szempontjából pedig tartósítana, megerősítene egy olyan állapotot, amelyet mind a deklarált területfejlesztési és -rendezési dokumentumok, mind maga a közlekedéspolitika megváltoztatandónak ítél.



Forrás: Útgazdálkodás 1994-1998 KHVM Közúti Főosztály, UKIG Budapest, 1998

**3. ábra. A Magyarországot érintő pán-európai (vagy "helsinki") közúti folyosók hivatalos interpretációja**

A hazai gyorsforgalmi hálózat kialakítására vonatkozóan évek óta érlelődnek azok a megoldások, amelyek változtatni kívánnak a főhálózat korábbi szerkezetén, és egy nyitott hálós szerkezetű korridor rendszerben gondolkodnak. Lényegében kialakult három kelet-nyugati irányú folyosó, (azaz a fővároson átvezető meglévő mellett egy középső /"nyolcas"/ és egy déli /"kilences"/ vonal). Kevésbé egyértelmű még az észak-déli irányú folyosók helye, (de nyilvánvaló egy nyugati /"nyolcvanhatos"/ és egyre inkább kialakul egy Komárom–Pécs /"hatvanötös"/ tengely, miközben keletre két további vonal helye ennél is bizonytalanabb). Azonban ezek az irányok jelenleg egy nagytávlati koncepció ígéreteiként térségi nyugtatószer gyanánt funkcionálnak, és maga a közlekedési szakma nem veszi komolyan belőle azokat a lehetőségeket sem, amelyek már a közeli jövőben alkalmasak lennének egy, az ország számára fontos fordulat elindítására. Nevezetesen, a koncepció alkalmas kínál arra, hogy a nemzetközi korridorok fokozatosan áttelepíthetők legyenek az ország közép-vonalában vezető kelet-nyugati tengelyre, és ennek megfelelően szétválasztásra kerüljön a régióközi, nagytávolságú, *megfizethető* forgalom a helyi kistávolságú terheléstől.



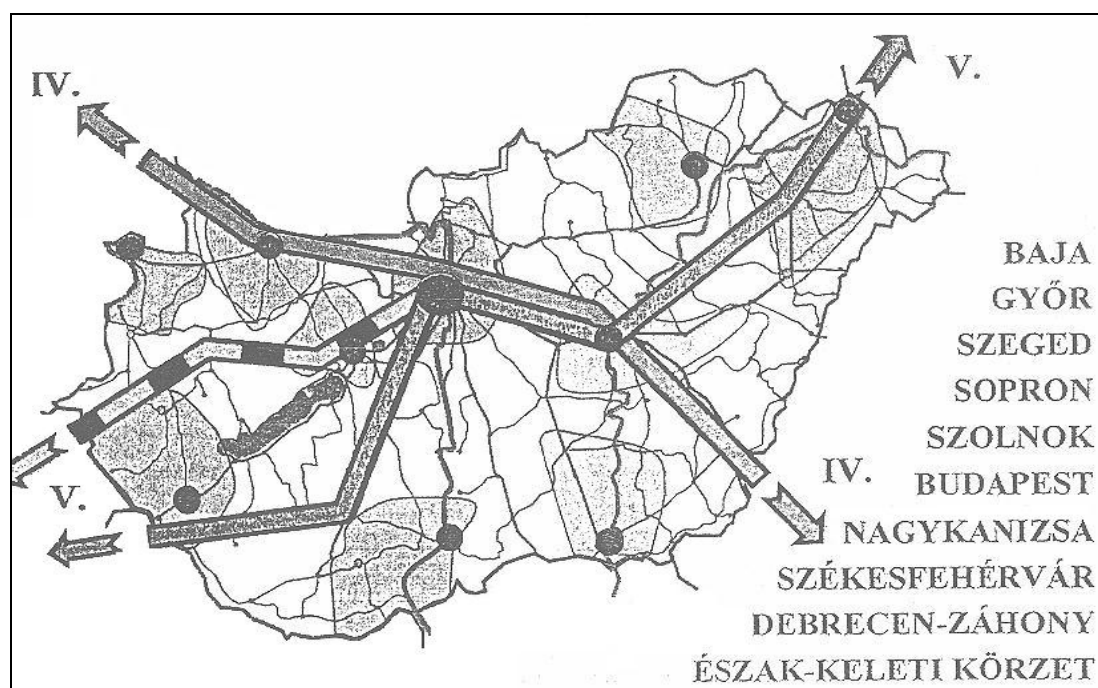
Forrás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat...Közlekedéstudományi Szemle 1994 január <sup>3</sup> (nyomán)

#### 4. ábra. Az országot érintő pán-európai folyosók egy lehetséges sémája

<sup>3</sup> Fleischer Tamás: A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV.(1994) 1.szám (január) pp.7-24

A 4. ábra sematikusan kívánja érzékeltetni a tengelyeket, egyben vastag vonallal feltüntetve a pán-európai folyosóknak az országon való olyan átvezetését, ahol a régióközi forgalom nem kényszerül rá arra, hogy akár a fővárosi agglomeráció térségét, akár a Balaton szűkebb térségét akarata ellenére átmetsze.

Az ábra egyben arra is rávilágít, hogy a pán-európai folyosók ilyen vezetésével nem erősítenék tovább a Budapest-centrikus közlekedéshálózatot, éppen ellenkezőleg, elősegítjük annak oldását; hiszen Székesfehérvár illetve Szolnok térségében egyaránt kulcspozícióba kerül egy-egy olyan csomópont, amelyik a nyugati, illetve a keleti országrész logisztikai funkcióit képes magához vonzani, egyúttal tehermentesítve a főváros térségét.



Forrás: A No.V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosó... 1998 október <sup>4</sup>

**5. ábra. A fő teherforgalmi folyosók a magyar vasúthálózaton (a tervezett logisztikai központok feltüntetésével)**

Érdeemes még rávilágítani arra, hogy a közúthálózatnál is erősebben centralizált vasúti pályák esetében jelenleg egyáltalán nincs lehetőség a főváros elkerülésére. Ugyanakkor a vasúthálózaton már most is kijelölhetők úgy a pán-európai folyosók, hogy mintegy előkészítsék a teherforgalom tengelyének az ország középvonala felé

<sup>4</sup> A No. V. (Velence–Trieszt–Budapest–Lvov) vasúti közlekedési folyosón ajánlások az UZ és a MÁV Rt. Csap–Záhony határátmenet fejlesztésére. MÁV Rt. Vezérigazgatóság, (Balogh Imre vez. ig. biztos) Budapest, 1998 október 26 (p.129)

történő elmozdítását. Az 5. ábra emellett arra is felhívja a figyelmet, hogy a vasúthálózaton már jelenleg is megvalósítható a Balaton térségének a mentesítése az átmenő teherforgalomtól.

Az itt feltüntetett sémák *példák* arra vonatkozóan, hogy mind a közút-, mind a vasúthálózat esetén *léteznek* olyan kezdeményezések, amelyek megpróbálják a nemzetközi folyosók kialakítását úgy beilleszteni a hazai szempontok közé, hogy ott ne az egyébként kívánatos szerkezetmódosítással és térségi kiegyenlítő szereppel ellentétes, hanem éppen azoknak megfelelő hatásokat segítsenek elő. Mindezen tervi szintű és távlatinak tekintett kezdeményezésekkel szemben a számottevő beruházások egészen más irányt követnek. *Jelenleg az autópályák építése a közlekedés valamenyny fenntartási és fejlesztési feladata elé lett sorolva – mégpedig az autópályák építésének az a (pán-európai korridorokra hivatkozó) módoszata, amely a nemzetközi tranzitforgalmat az ország forgalmilag leginkább terhelt térségein, a fővárosi agglomeráció területén és a Balaton üdülőterületén kívánja átküldeni.*

#### KÖVETKEZTETÉSEK

A fentebb ismertetett hazai fejlesztési politika a következő lényeges hibákat követi el egyidejűleg:

- (a) a *belső kapcsolatok* alakítását alárendeli a külső kapcsolatok fejlesztésének
- (b) a meglévő hálózatok *fenntartását* alárendeli a fejlesztési elképzeléseknek
- (c) az összközlekedési szempontokat, benne a *vasút szerepét* és a *településen belüli közlekedés* javítását alárendeli a közút (az autópálya) fejlesztésének
- (d) az autópálya-hálózatot egy *hibás struktúrában* fejleszti, tovább erősítve a fővároscentrikus hálózatot

Hangsúlyozni kell, hogy mindezek a hibák nem azonosíthatók automatikusan az európai csatlakozás következményeivel, hiszen a fejlesztések a csatlakozási követelmények *hibás hazai interpretációjára* támaszkodnak. Nevezetesen, amint arra rámutattunk, *lad (a)* az Európai Unió nem írta elő a *belső kapcsolatok háttérbe szorítását*, az 1992-es közös európai közlekedéspolitikának egyszerűen *nem volt tárgya* az országon és régióon belüli közlekedés fejlesztése. Ugyanakkor elmondható, hogy miközben a csatlakozó országok hajlamosak úgy értelmezni a *közös közlekedéspolitikát*, hogy egyrészt ez az elsődleges elvárás az EU részéről irányukba, másrészt, hogy itt képzeltető el leginkább a finanszírozás támogatása, a TINA iroda, vagy az EU illetékes igazgatósága *nem siet* annak deklarálásával, hogy félreértésről van szó, és hogy az elsődleges cél a külső és belső kapcsolatrendszer párhuzamos fejlesztése kellen, hogy legyen.

Hasonlóképpen elmondható, hogy *lad (b)* az EU nem bízott senkit arra, hogy a meglévő *alaphálózatok elhanyagolásával* is törekedjenek a nemzetközi korridorok

kialakítására, – csak éppen szemet huny a felett a tény felett, hogy míg az EU jelenlegi 15 tagállamának összes közlekedési ráfordítása évtizedes távlatban nem haladta meg a mindenkori GDP 1,1%-át, addig a csatlakozó országoktól egyedül a közös európai hálózatba tartozó elemek kialakításához elvárná a GDP 1,5%-ig terjedő ráfordítások vállalását.

Az EU *lad (c)*/ saját TEN hálózatának kialakítása érdekében kiemelt 14 beruházásának többsége, és a költségek mintegy 70%-a *vasúti beruházás*, ugyanakkor a TINA gerinchálózatába javasolt beruházások esetében a vasút 35%-ot képvisel (a közút a ráfordítások közel felét).

Végül, *lad (d)*/ az EU nem írta elő, hogy az egyes országokon belül *hibás struktúrában* kellene átvezetni a pán-európai folyosókat: így arra vonatkozóan, hogy Budapesten átvezetjük-e gerincvonalakat, bennünket terhel a felelősség. Ugyanakkor rámutattunk arra, hogy a TINA országok térségében kialakított transzeurópai folyosók között mai napig prioritással rendelkeznek a TEN kiterjesztését szolgáló kelet-nyugati irányok, és az EU semmiféle hajlandóságot nem mutatott sem a saját TEN hálózata el nem készült elemeinek, sem a TEN kiterjesztését szolgáló elemek kialakításának a teljes európai térség összefüggésében történő felülvizsgálatára. Az tehát ugyancsak nem állítható, hogy az EU elősegítené azt, hogy a bővítési térség folyosói a csatlakozó országok érdekeinek megfelelő struktúrában legyenek kialakítva.

#### ZÁRADÉK

Az Európai Unió, amint arra indításképpen rámutattunk, nemrégén kiadta az új közlekedéspolitikáját, amelyben átértékelte saját korábbi politikáját is. Ez mindenképpen lehetőséget adhatna a Magyarországnak is arra, hogy maga is kövesse a példával, és újraértékelje mindazokat az alapelveket, amelyek alapján ma egy meglehetősen vitatható struktúra épül.

*Budapest, 2000. november 26.*

*Javítva 2002. július 20.*

AZ EURÓPAI UNIÓBA TÖRTÉNŐ INTEGRÁLÓDÁS  
VÁRHATÓ HELYI ÉS REGIONÁLIS HATÁSAI:  
**KÖZLEKEDÉS**

Fleischer Tamás

BEVEZETÉS .....	1
AZ EURÓPAI UNIÓ TRANSZEURÓPAI HÁLÓZATAI ÖNMAGUKBAN FEJLETT TÉRSÉGEK EGYMÁSSAL VALÓ ÖSSZEKÖTTETÉSÉT SZOLGÁLJÁK .....	1
„Itt az idő” avagy válaszüton az európai közlekedéspolitiká	1
Az EU Közös Közlekedéspolitikája (1992) és a TEN hálózatok kialakulása	3
<i>Az Európai Unió Közös Közlekedéspolitiká</i>	3
<i>Transzeurópai hálózatok (TEN)</i>	3
<i>A TEN kiterjesztése: a pán-európai közlekedési hálózatok és a TINA</i>	4
AZ EGYES RÉGIÓK KÜLSŐ KAPCSOLATÁNAK, ÖSSZEKÖTTETÉSÉNEK MEGTEREMTÉSE NEM AZONOS A RÉGIÓ BELSŐ FELTÁRTSÁGÁNAK BIZTOSÍTÁSÁVAL .....	6
A MAGYAR KÖZLEKEDÉSPOLITIKA ELFOGADÁSA ÓTA A GYAKORLAT ELTÁVOLODOTT AZ OTT LEFEKTETETT ELVEKTŐL ÉS EGY HIBÁS STRUKTÚRA ÉPÜL .....	8
KÖVETKEZTETÉSEK .....	12

*Budapest, 2000. november 26.*

*Javítva 2002. július 20.*