

Az európai közlekedési útvonalak fejlesztése

Dr. Lakatosné dr. Novák Éva

Széchenyi István Egyetem
(e-mail: drnovake@gmail.com)}

Absztrakt: Az egységes európai belső piac létrejöttéhez, a gazdaság működésének biztosításához elengedhetetlen a megfelelő infrastrukturális háttér. Egy egységes közlekedési hálózat lehetővé teszi a határokon történő átkelést, hozzájárul a mobilitáshoz, s hatékony környezetet biztosít a gazdasági szereplők számára. Jelen tanulmány a közlekedésben rejlő lehetőségeket és az egyes felmerült problémákat kívánja felvillantani a teljesség igénye nélkül.

1. KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALAK AZ EURÓPAI UNIÓBAN

A közlekedés az Európai Unió GDP-jének kb. 4%-át adja, s hozzávetőleg 12 millió embert foglalkoztat a közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódó területekkel együtt. A közlekedési szektor növekedése évente 2-3% körül van.¹

Az Európai Gazdasági Közösséget alapító szerződések közül már a **Római Szerződés** is foglalkozott az európai közlekedéspolitikával, igaz, annak infrastrukturális háttérét nem érintette. 1962-ben dolgozták ki az első közös európai autópálya programot, de ennek finanszírozása nem közösségi, hanem nemzeti szinten maradt.

Az 1989-es strasbourgi csúcson az állam- és kormányfők elfogadták a **transzeurópai hálózatok** (TEN = Trans-European Networks) alapelveit. Az 1991-ben aláírt **Maastrichti Szerződés** már foglalkozik az egységes közlekedési infrastruktúra kérdésével, s megteremti a transzeurópai hálózatok jogi alapjait. A Nizzai Szerződés pedig már nevesítve tárgyalja a transzeurópai hálózatokat.

Az egységes európai belső piac létrejöttéhez, a gazdaság működésének biztosításához nélkülözhetetlen a megfelelő infrastrukturális háttér. A transzeurópai hálózatok az infrastruktúra három nagy területét fogják át:

- **TEN-T:** transzeurópai közlekedési hálózat
- **TEN-E:** energiaszállítási hálózat
- **eTEN:** telekommunikációs (távközlési) hálózat.

Az Európai Unió területén kijelölt transzeurópai közlekedési hálózat egységes rendszert alkot, összekapcsolja a nagy közlekedési csomópontokat, s törekszik a különböző közlekedési ágazatok közti optimális munkamegosztásra, s a regionális egyenlőtlenségek csökkentése érdekében bekapcsolja a "vérkeringésbe" a korábban elzárt vagy nehezen elérhető területeket is. Létrehozása a közlekedés

terén elengedhetetlen együttműködésen túl komoly politikai, jogi, pénzügyi és műszaki együttműködést is igényel. A transzeurópai közlekedési hálózat kiterjed a tagállamok úthálózatának kb. negyedére (74.500 km), a vasúti hálózat kb. felére (78.600 km), s tartalmazza a nagyobb repülőtereket, a hajózható belvízi útvonalakat, valamint a folyami és tengeri kikötőket. A TEN-T keretén belül meghatározták azt a 30 kiemelt beruházást, amit az Európai Unió kiemelten támogat. Ezek közül négy hazánkat is érinti.²

Az Európai Unió 1993-ban kiadott, "Növekedés, versenyképesség és foglalkoztatás" című **Fehér Könyvében** meghatározta a közlekedés fejlesztésének, szabályozásának irányvonalait 2010-ig. A fejlődő gazdaság, az emberek és a termékek/szolgáltatások áramlása, az egész társadalom egyre nagyobb mobilitást igényel, ugyanakkor a meglévő kapacitás és a környezetszennyezés problémája nem teszi lehetővé a közlekedési teljesítmények vég nélküli növelését változatlan körülmények között. Problémát jelent a nagyméretű motorizációs robbanás, a közúti közlekedés növekvő igénybevétele az egyéb közlekedési ágazatok terhére, a mindennapos torlódás okozta veszteségek, a közúti balesetek okozta veszteségek, valamint az a tény, hogy a közúti közlekedés ára nem tartalmazza a miatta fellépő egyéb költségeket. A vasúti árufuvarozás részaránya az Európai Unióban 8% körül áll, miközben a közúti áruszállítás aránya 11%. (Az USA-ban az áruk 40%-át szállítják vasúton.)³

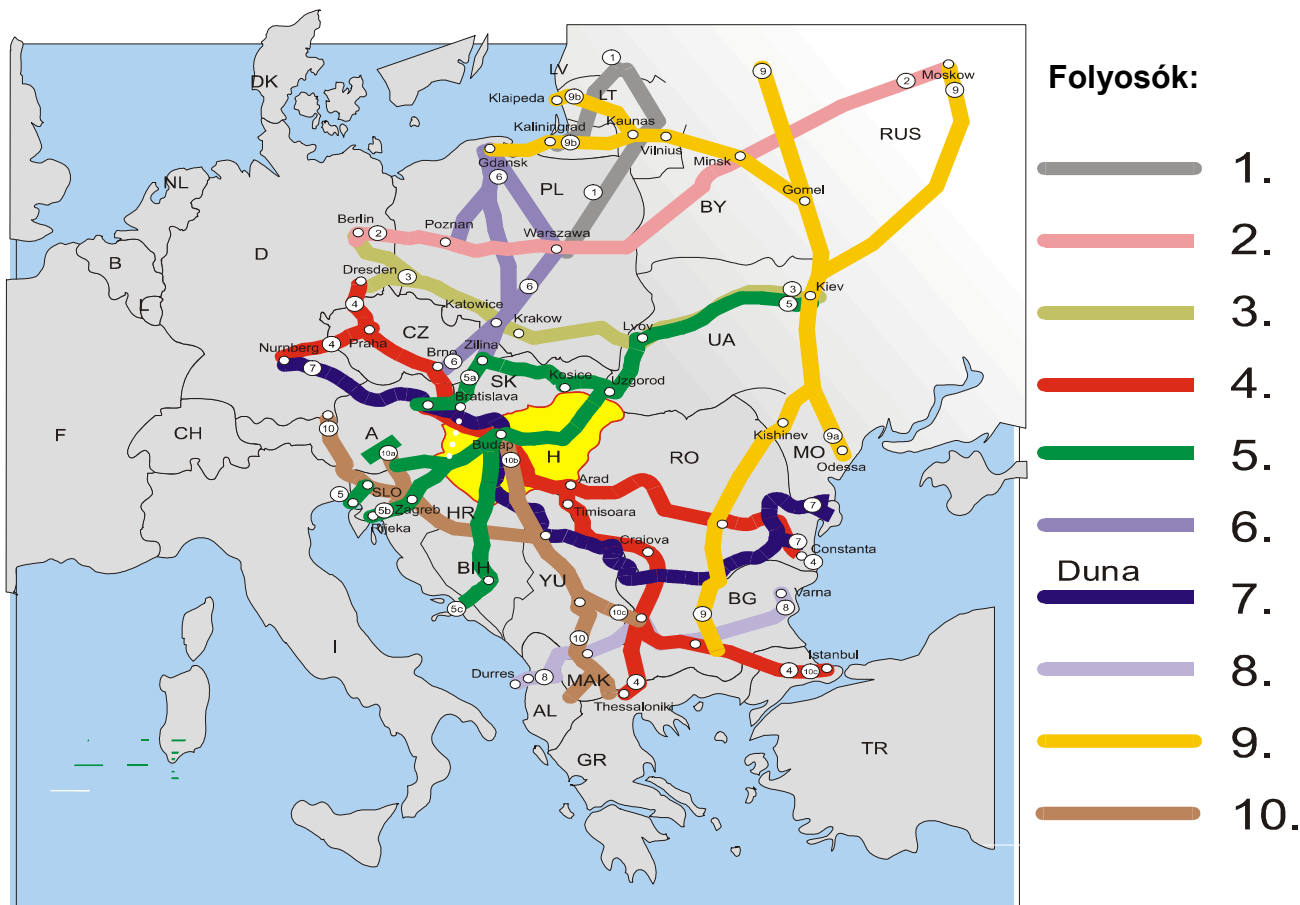
A közlekedés fenntartható fejlődése úgy valósítható meg, ha szállítási igények növekedését sikerül mérsékelni a gazdasági növekedéshez képest, valamint ha növelik a környezetkímélőbb szállítási módok (vasúti, vízi közlekedés, kombinált áruszállítás) arányát a közúti közlekedéssel szemben. Ennek érdekében a Fehér Könyv szerint a rövid- és

¹ Bővebben ld. Zsolnay Tamás: Közlekedés az Európai Unióban, Magyar Köztársaság Minisztériuma

² Magyarországot érintő TEN-T beruházások:

6. Lyon-Trieszt-Ljubljana-Budapest-ukrán határ gyorsvasút
7. Igumenitsza/Patrasz-Athén-Szófia-Budapest autópálya
18. Rajna/Majna-Duna folyami hajózási útvonal
22. Athén-Szófia-Budapest-Bécs-Prága-Bürnberg/Drezda vasútvonal

³ Bővebben ld. Zsolnay Tamás: Közlekedés az Európai Unióban, Magyar Köztársaság Minisztériuma



1. ábra: Európai közlekedési folyosók
(Forrás: www.khem.gov.hu)

középtávú célok egyike a nagy infrastrukturális beruházások megindítása. A TEN-projektek anyagi háttérének biztosításához jelentős forrásokat biztosít a Kohéziós Alap, valamint az Európai Regionális Fejlesztési Alap, ennek ellenére a tervezett beruházások jelentős része a forráshiány miatt még nem valósult meg.

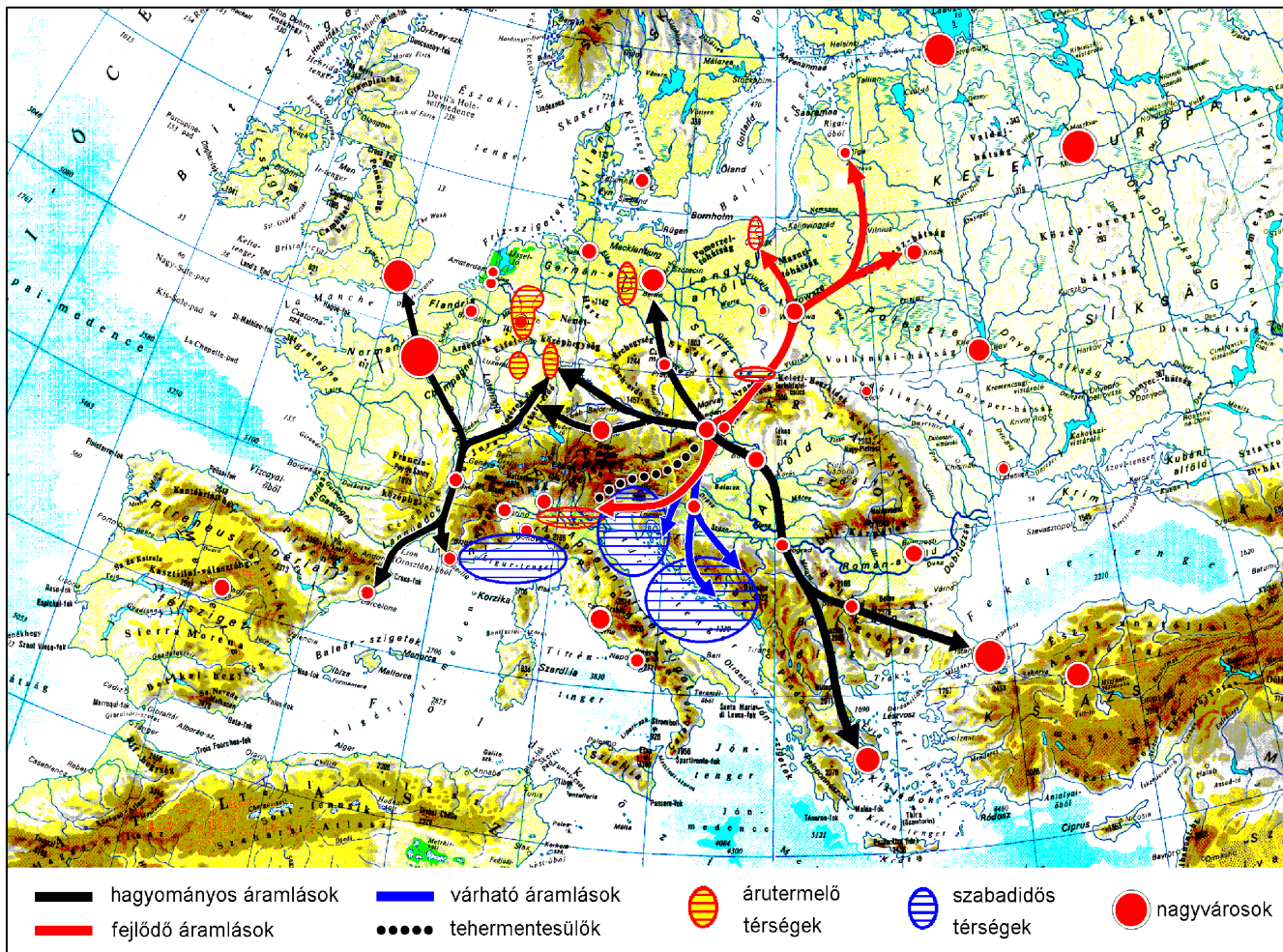
Az 1989-90-es évek kelet-európai változásai nyomán e területeken hirtelen növekedésnek indult a gazdasági élet, élénkültek a kelet-nyugati kapcsolatok. Emellett az amerikai és kelet-ázsiai folyamatok rávilágítottak, hogy Európa világgazdasági helyzetéhez szüksége van Kelet-Európára. A kelet-nyugati integráció kapcsán viszont fontos lett a kelet-európai infrastruktúra fejlesztése, az európai hálózatba integrálása.

Az Európai Bizottság és az érintett európai országok képviselői az 1991. évi prágai I. **Páneurópai Közlekedési Konferencián** elhatározták a közlekedési infrastruktúrára vonatkozó egységes koncepció kidolgozását. (Itt született meg a **Páneurópai Közlekedési Folyosók** koncepciója.) Úgy döntöttek, hogy az együttműködés nyúljon túl az Európai Unió határain, terjedjen ki a harmadik országokkal való kapcsolódásra is. 1994-ben a krétai konferencián meghatározták az EU tagállamait harmadik országon keresztül összekötő, valamint az EU gazdasági érdekeit érintő területek felé nyúló útvonalakat. Ezeket egészítették ki az 1997-es helsinki konferencián: kijelölték tíz útvonalat

(**helsinki folyosó**), ezek behálózzák az Európai Unió, a Balkán és a volt szovjet utódállamok területét. (Ld. 1. ábra)

Az Európai Unió kezdeményezésére indult, s 1999-ben zárult le a **TINA** (Transport Infrastructure Needs Assessment – Közlekedési Infrastruktúra-Szükségletek Felmérése) program, ez magában foglalta a 2004. előtt csatlakozásra váró országok közlekedési hálózatának azon elemeit, melyek részei lettek a transzeurópai közlekedési hálózatnak. A fő hálózati útvonalak azonosak a páneurópai/helsinki folyosókkal, ezek egészülnek ki kiegészítő hálózati összetevőkkel. Kiterjed a közúti és a vasúti hálózatra, valamint a repülőterekre és a tengeri kikötőkre is.

Tekintettel a jelenleg alakuló gazdasági kapcsolatokra, az áruk, személyek áramlásának irányára (ld. 2. ábra), ez a közlekedési hálózat további kiegészítésre szorul. Hazánk szempontjából is jelentős előrelépést jelentene az észak-déli tengely kiegészítése (nevezhetjük modern borostyánkő-útnak is), mellyel a Baltikumból az Adria közvetlenül is elérhetővé válna. Ezzel kapcsolatban folynak tárgyalások, s a nyomvonal meghatározásával kapcsolatban nagyon komoly politikai viták vannak és várhatók. A lengyel/balti-olasz kapcsolatok, Szlovénia, Horvátország, Bosznia jobb elérhetőségét biztosítani, s Magyarország gazdasági fejlődését is az szolgálhatná, ha a kialakítandó nyomvonal Nyugat-Magyarországon keresztülvezetne (ld. később).



2. ábra: Hagyományos és várható áramlások Közép-Európában

Forrás: Székely Imre: The unnumbered section of the Baltic-Adria” transport axis, forming a part of the Trans European Transport Network, Gronów, 2006

2. A MAGYAR KÖZLEKEDÉS INTEGRÁCIÓJA

2.1 Közlekedési útvonalak Magyarországon

Magyarország közlekedés-földrajzi adottságai alapján kiemelt szerepet tölthet be az európai szállítási folyamatokban, a kelet-nyugati, valamint az észak-déli tengelyek mentén fontos elosztó-hellyé válhatna. Ennek érdekében azonban változásokra, további fejlesztésekre van szükség.

Magyarország teljes úthálózatának sűrűsége nem marad el ugyan a közösségi átlagtól, autópálya- és autótú hálózatának sűrűsége azonban az Európai Unió átlagértékének körülbelül a negyede. Emellett a közutak minősége, terhelhetősége nem felel meg a forgalmi igényeknek., sok közülük felújításra szorul.

A magyar vasútvonallakkal kapcsolatban hasonló a helyzet: sűrűségük az európai átlagot meghaladja, de minőségben elmarad a közösségi átlagtól. A járműállomány nagy része előregedett, a műszaki állapota nem megfelelő, s a pályahálózat jelentős része is felújításra szorul.

A magyar tengerhajózás a nem menetrend szerinti áru fuvarozásra korlátozódik, de a hajópark elavulása miatt ez is egyre inkább visszaesett, szinte megszűnt. Duna-tengerjáró hajók üzembe állításával (a megfelelő szárazföldi infrastruktúra megteremtése mellett) a Duna-tenger hajózás jelentős szerepet vállalhatna az áru fuvarozásban. Magyarországon – mint tengerparttal nem rendelkező országban – a vízi közlekedés inkább a belvízi hajózást takarja. A vízi utak és a kikötők azonban szintén fejlesztésre szorulnak: a Duna felső szakaszán az év nagy részén nincs elegendő vízmélység az európai vízi úton használatos hajótípusok közlekedéséhez, s tovább fejlesztendők, kiépítendőek a megfelelő infrastruktúrával rendelkező közforgalmú kikötők.

A légi közlekedés tekintetében is gyűjtő-elosztó szerepre törekedhet Magyarország. Ehhez a meglévő repterek további fejlesztése szükséges.

A nyugat-európai tapasztalatok alapján bátran célnak tekinthetjük a vasúti és a vízi szállítás részarányának a Nyugat-Európában kialakultnál magasabb szinten való

megtartását, a tömegközlekedés részarány csökkenésének mérséklését, a kombinált áru fuvarozások részarányának növelését, a környezetvédelmi szempontok erőteljesebb figyelembe vételét.



3. ábra: Az áruszállítási teljesítmények változása közlekedési módokként Magyarországon
Forrás: KSH

Magyarország Európai Unióhoz való csatlakozását komoly jogharmonizációs munka előzte meg. Ez, valamint részvételünk a TINA-programban megalapozta a magyar közlekedés integrációját a közösségi közlekedési hálózathoz. A korábban említett tíz helsinki folyosóból négy halad át Magyarországon (ld. 4. ábra):

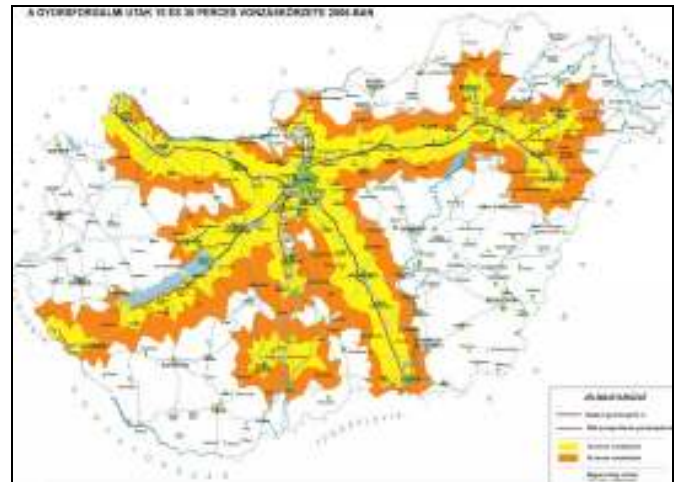
- IV. folyosó: Berlin/Nürnberg-Prága-Pozsony/Bécs-Budapest-Konstanca/Szaloniki/Isztambul,
- V. folyosó: Velence-Trieszt/Koper-Ljubljana-Budapest-Ungvár-Lvov és leágazásaként az V/B Rijeka-Budapest, valamint az V/C Plocse-Szarajevó-Eszék-Budapest,
- VII. folyosó: Duna,
- X. folyosó: X/B ágaként Budapest-Újvidék-Belgrád.



4. ábra: Az összeurópai közlekedési folyosók és TINA-kiegészítések Magyarországon, Forrás: GKM

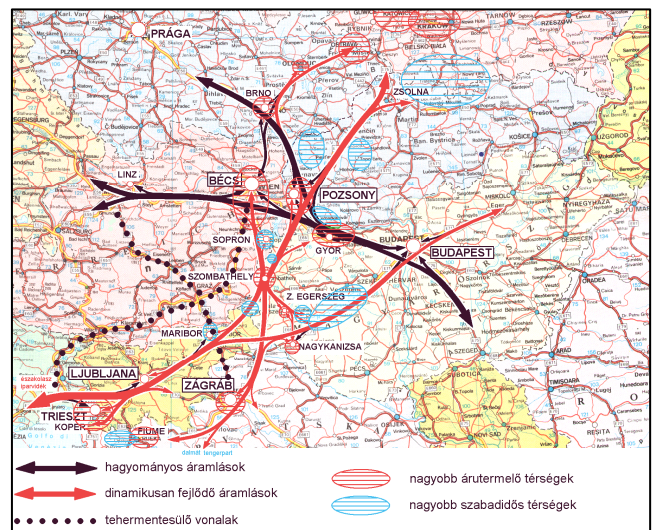
2.2 Közlekedési útvonalak a Nyugat-Dunántúli Régióban

Magyarország geopolitikai helyzetének kihasználásához, versenyképességének megőrzéséhez, növeléséhez elengedhetetlen az országon belüli egyenlőtlenségek csökkentése, a periférikus területek bekapcsolása az országos/európai hálózatba. Az ország egyes területei, s sajnos a Nyugat-Dunántúli Régió jelentős része is ide tartozik, nem tud közvetlenül kapcsolódni a gyorsforgalmú utakhoz.



5. ábra: Gyorsforgalmi utak 15 és 30 perces vonzáskörzete 2006-ban
Forrás:

A Nyugat-Dunántúli Régió jelentős előrelépést jelentene az észak-déli közlekedési folyosók e területen áthaladó összekötése, s a környező európai térség gazdasági-turisztikai áramlásai is ezt indokolják. Ezzel a jelenleg viszonylagos perifériára szorult magyar területek is bekapcsolódhatnak a hatékony közlekedésbe, a meglévő és a települések számára megterhelő tranzit teherforgalom a szállítási igényeknek megfelelő úton, gyorsabban célhoz érne.



6. ábra: Fontosabb áramlások Nyugat-Dunántúl tágabb térségében
Forrás: Székely Imre: The unnumbered ...

A Nyugat-Dunántúli Régió, azon belül Győr-Moson-Sopron megye közlekedésfejlesztésében több fontos, és előremutató kezdeményezés is megemlíthető a teljesség igénye nélkül. A gyorsforgalmi utak építése, a meglévő úthálózat karbantartása, javítása továbbra is sok feladatot ad az országnak/régióknak.

Jelentős beruházás a Győr-Gönyű kikötő megépítése, vasúti kapcsolatának megteremtése. Ezzel a megye eredményesen bekapcsolódhat a Duna- Majna-Rajna víziút forgalmába.



7. ábra: Győr-Gönyű Kikötő Rt. 2006. április
Forrás: Firtl Máttyás: Integrált Regionális Fejlesztés és Területi Együttműködés a Centrope régióban

Megemlíthető a péri reptér is, mely a győri Audi gyár kiszolgálása mellett a régió légi közlekedési csomópontja lehet.



8. ábra: Péri repülőtér
Forrás: Firtl Máttyás: Integrált Regionális Fejlesztés és Területi Együttműködés a Centrope régióban

A környezet védelme érdekében is fontos feladat a kerékpárutak építése, fejlesztése, a régió nemzeti parkjaiban a fenntartható közlekedési megvalósítása, fejlesztése.

A schengeni határnyitással összefüggésben megvan a jogi háttere a szlovák és osztrák közúti kapcsolatok helyreállításának, folyami kapcsolatok (hidak, kompok, hajóforgalom) megteremtésének.

3. ÖSSZEFOGLALÁS

A közlekedési rendszer működőképességének megteremtése, javítása, a nemzetközi kapcsolódás létrehozása, a periférikus területek elérhetővé tétele elengedhetetlen az Európai Unió gazdasági erejének megőrzéséhez, növeléséhez. A jó közlekedés közvetlenül is befolyásolja a lakosság életkörülményeit (munkahelyre eljutás, szórakozás, turizmus, stb.), így jelentős társadalompolitikai szerepet tölt be. A fenntartható fejlődés érdekében a közlekedéssel szemben támasztott társadalmi-gazdasági elvárások mellett figyelembe kell venni a környezeti szempontokat is, s ki kell használni a környezetkímélő közlekedési módokat adta lehetőségeket.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Bognár Károly, Kerekes György (felelős szerk.): *EU-Tanulmányok II.* Akadémiai Nyomda, Martonvásár
- Firtl Máttyás: *Integrált regionális fejlesztés és területi együttműködés a Centrope régióban* előadás a Magyar-Osztrák Regionális Koordinációs Fórum 3. találkozáján, 2007. 11. 09.
- Horváth Zoltán: *Kézikönyv az Európai Unióról* HVG-ORAC, Budapest, 2005
- Székely Imre: *The unnumbered section of the Baltic-Adria transport axis, forming a part of the Trans European Transport Network* előadás, 2006. június 8-9.
- Zsolnay Tamás: *Közlekedés az Európai Unióban* Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma, 2004