

A „KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM” ÉS ANNAK VÉDELMI ASPEKTUSAI

II. RÉSZ.

Szászi Gábor¹

Az első részben a szerző áttekintést ad a közlekedési rendszer fejlesztési sajátosságairól a 90-es évektől az európai uniós csatlakozásig, majd a Környezetvédelmi és Infrastruktúra Operatív Program (KIOR) tartalmáról ad részletes tájékoztatást. (204-2006).

Ebben a II. RÉSZ-ben a Közlekedési Operatív Program (KözOP) céljával, finanszírozásával, fejlesztési prioritásaival és védelmi szempontú értékelésével foglalkozik a szerző.

3. A Közlekedés Operatív Program (KözOP)

A KözOP a 2007-2013 közötti 7 év európai uniós támogatással megvalósuló közlekedésfejlesztéseit megalapozó operatív program. Megalkotása során először volt az országnak lehetősége egy teljes 7 éves ciklust átölelő Európai Uniós fejlesztési tervet kidolgozni. A tervezés során a **KözOP** stratégiájának és prioritási tengelyeinek kialakítása az **Új Magyarország Fejlesztési Terv (ÚMFT)** stratégiájára épült, így az abban megfogalmazott fő célokat bontja le részletesen a közlekedés területére. Mint azt már a bevezetőben is említettem, ennek bemutatására nem térek ki, mivel a hivatkozott irodalmak átfogó képet adnak róla. Azt is látni kell, hogy ez a fejlesztési terv nem merőben új dolgokat tartalmaz a **KIOR**-hoz képest, hanem annak fő irányai mentén egy sokkal nagyobb ciklust átölelve és volumenében lényegesen nagyobb **EU**-s forrás felhasználása mellett jelöli ki a közlekedési fejlesztések fő irányait.

¹ Szászi Gábor mk. alezredes, a HM FLÜ Anyagi-Technikai és Közlekedési Igazgatóság Közlekedési osztály kiemelt főtitisz.

3.1. A Közlekedési Operatív Program céljai

A KözOP átfogó stratégiai céljai – az EU 2010-ig tartó közlekedéspolitikai céljait leíró Fehér Könyv célkitűzéseit is szem előtt tartva – elsősorban a versenyképesség támogatását, és a környezeti fenntarthatóság javítását szolgálják.

A **KözOP** helyzetértékelése abból indul ki, hogy földrajzi, geopolitikai helyzete és nyitott gazdasága következtében Magyarország gazdasági versenyképessége és ezzel szoros összefüggésben az életmód minősége meghatározó mértékben függ a közlekedés fejlettségétől. A **KözOP** kiemelt feladatának tekinti, hogy a gazdaságilag és műszakilag indokolt projektek az ország versenyképességének és a társadalom kohéziójának növelését elősegítve biztonságosabb, intelligensebb és környezetbarátabb közlekedési rendszert eredményezzen és hozzájáruljon a területi különbségek mérsékléséhez. Megállapítja továbbá, hogy a közlekedési fejlesztések célja az elérhetőség javítása, ami hozzájárul a versenyképesség növeléséhez, a gazdasági növekedés gyorsításához, a foglalkoztatási szint emeléséhez, valamint a területi kiegyenlítéshez. **A KözOP kidolgozását megelőző helyzetértékelés a közlekedési rendszer fő korlátait az alábbiakban foglalta össze:**

- a sugaras, Budapest központú közlekedési hálózat, ahol a keresztirányú közlekedési csatornák hiányoznak (mind a vasút, mind pedig a közút esetében);
- a Budapest-központúság ellenére a főváros megközelítése az agglomerációból nehézkes és lassú. Az agglomeráció települései közötti kapcsolatok fejlődését is akadályozza a keresztirányú utak hiánya;
- a gyorsforgalmi utak a keleti országrészben nem érik el a határokat;
- a vasúti hálózat korszerűtlen;
- a közutak teherbíró képessége és műszaki paraméterei nem megfelelőek;
- a Ferihegyi repülőtér megközelítése nem megfelelő;
- nincsenek meg az intermodalitás feltételei;

- a közlekedési szolgáltatások színvonala kistérségenként nagy eltéréseket mutat;
- komplex fejlesztés hiányában – a tranzit szerep elkerülhetetlen erősödéséből – csak a forgalomnövekedés okozta negatív hatások érvényesülnek, ami a növekedés fenntarthatóságának is gátjává válhat.

A fent vázolt szűk keresztmetszeteket végiggondolva és azokat a már bemutatott fejlesztési ciklusokkal összevetve szomorú kép tárul elénk. Az az érzés kerítheti hatalmába az olvasót, hogy hiába költött az ország az elmúlt 15 évben jelentős forrásokat a közlekedési rendszer korszerűsítésére, annak szinte nincs érzékelhető hatása. Ez azonban így nem teljesen igaz. Inkább a lemaradásunk olyan mértékéről kell itt beszélnünk, ami az eddig végzett fejlesztések hatására is csak kismértékben közelítette az elvárt szintet. Emellett az időközben bekövetkezett változások egyre magasabb követelményeket támasztanak a közlekedési rendszerrel szemben. ***Közlekedési hálózatfejlesztési elképzelésekről lévén szó egyébként is csak 15-20 éves távlatokban illik komoly fejlesztésekről beszélni, így az egyes időciklusokban ismétlődő prioritások teljes mértékben elfogadhatóak.***

Sajátossága azonban az előző ciklusokhoz képest, hogy a ***KözOP*** a hazai érdekek mentén megfogalmazott célok mellett, már konkrétan nevesíti azon ***EU***-s közlekedésfejlesztési prioritásokat, melyek megvalósításának a programban is kiemelt célként kell szerepelni. ***Az Unió kiemelt célok és kötelezettségek az alábbi közlekedés-fejlesztési prioritásokat tartalmazza:***

- ***A vasúti és közúti TEN vonalak fejlesztése, ezen belül az országot érintő:***

- 6. elsőbbségi projekt (PP 6: Lyon–Trieszt-Divac /Koper-Divace-Ljubjana-Budapest-ukrán határ vasútvonal)²;

² A PP6 prioritás esetében – mivel a Budapest – Szolnok vasútvonal fejlesztése már ISPA forrásból megtörtént – ebben az időszakban a Szolnok – Debrecen – Záhony irányt fejlesztik tovább az ukrán határig.

- 7. elsőbbségi projekt (PP7: Igoumenitsa/Patras-Athén-Szófia-Budapest gyorsforgalmi út magyar szakaszainak);
- 18. elsőbbségi projekt (PP18: Duna) magyarországi szakaszainak fejlesztése;
- 22. elsőbbségi projekt (PP22: Athén-Szófia-Budapest-Bécs–Prága-Nürnberg/Drezda vasútvonal);
- valamint a városi, elővárosi közösségi közlekedés szerepének fokozása.

• **A Csatlakozási Szerződésben vállalt kötelezettségünk teljesítése** (2008. december 31. után a 115 kN-os nagyobb tengelyterhelésű járművek is korlátozás és kiegészítő díj fizetése nélkül használhatják a főúthálózat nem korszerűsített szakaszait is) feltételezi, hogy a főutak érintett útpályaszakaszainak 100 kN-ról 115 kN-os tengelyterhelésre történő megerősítése már a fejlesztési időszak elején megkezdődjék.

Az előzőekben összegzett problémák és elvárások megvalósítása érdekében a **KözOP** különböző célokat fogalmaz meg. A célrendszer két átfogó **stratégiai célra**, négy specifikus célra, illetve hozzájuk rendelt **prioritási tengelyre** bomlik.

Az **első átfogó cél** az elérhetőség javítása a globális és regionális versenyképesség növelése, valamint a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítése érdekében.

Ehhez az átfogó célhoz az alábbi specifikus célokat határozza meg a KözOP:

- az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe, és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével;
- a régiók belső és egymás közötti elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében;
- a közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése.

A **második átfogó cél** a közösségi személyközlekedés fejlesztése, ami specifikus célként a közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztését jelöli ki.

3.2. A Közlekedési Operatív Program prioritási tengelyei

Az átfogó és specifikus célokat lebontva a közlekedés-fejlesztés területén *hat prioritási tengely* fogalmazódik meg. *Ezek az alábbiak:*

1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása.
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása.
3. A térségi elérhetőség javítása.
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése.
5. A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése.
6. Technikai segítségnyújtás.

Az első átfogó cél megvalósítását szolgálják az 1-4 prioritások. Az 5. prioritás a második átfogó célt valósítja meg.

A megfogalmazott célok azt szolgálják, hogy a beavatkozások folytán javuljon az ország nemzetközi elérhetősége és a versenyképessége, gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban lehessen eljutni az ország egyik részéről a másikba, jelentősen növekedjenek az áruszállítási szükségleteket kielégítő, versenyképes és környezetkímélő közlekedési kapacitások.

A prioritási tengelyek belső tartalmi elemei röviden összefoglalva a következők:

- Az **ország nemzetközi elérhetőségének (1. és 2. prioritás)** javításában elsődleges cél a vasúti és közúti **TEN-T** folyosók fejlesztése, a gyorsforgalmi utak továbbépítése az országhatárok felé, és a Duna-folyó hajózhatóságának a javítása.
- A **térségi elérhetőség javítása** azt a célt szolgálja, hogy a régiókon belül és között nagyobb teherbírású és jobb minőségű közutakon gyorsabb és biztonságosabb legyen a fontosabb centrumok elérése. Ennek keretében a pályaszerkezetek 115 kN-os tengely-

terhelés elviselésére szolgáló megerősítésére, és kapacitásbővítésre kerül sor a régióközpontok elérését szolgáló főutakon. A kapcsolódó elkerülő utak kiépítése révén a beavatkozás erőteljes hatással lesz a közlekedésbiztonságra és a települési környezetre.

- **Közlekedési módok összekapcsolása**, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése. A régiók alternatív megközelíthetőségét, valamint a gazdasági, vállalalkozói központok elérhetőségét kívánjuk javítani azzal, hogy elősegítjük a különböző közlekedési módok összekapcsolódását, fokozzuk az országos és regionális közlekedés intermodalitását, megteremtjük az intelligens közlekedésszervezés infrastruktúráját. A szállítási áramlatok mentén nagy hozzáadott értéket előállító szolgáltató, termelő és feldolgozó központok (logisztikai központok, ipari parkok, agrárbázisok) elérhetőségét támogatjuk azzal, hogy fejlesztjük a fő közlekedési hálózathoz való infrastrukturális kapcsolataikat (iparvágányok, bekötő utak, kikötői kapcsolatok és alapinfrastruktúra).
- **A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése.** Cél a városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítése, a városi és az elővárosi forgalom feltételeinek, szolgáltatási minőségének a javítása oly módon, hogy a személyforgalom az egyéni közlekedés helyett a megközelítőleg hasonló szolgáltatási színvonalat nyújtó korszerű, kényelmes, ütemes (azaz kiszámítható) menetrendet biztosító, környezetbarát közösségi módok javára tolódjon el. *(Az egyes prioritások indikatív projektlistáját a 7. számú melléklet tartalmazza!) A kiemelt projektek részletes listáját az érdeklődő a <http://www.nfu.hu/doc/489> weboldalon megtalálhatja.*

A megfeszített kidolgozó munka eredményeként az **ÚMFT Magyarország Nemzeti Stratégia Referenciakerete 2007-2013. dokumentumot** 2007. május 7-én, a 15 Operatív Program közül 13-at július végéig fogadott el az Európai Bizottság. A Kormány az elfogadott programok akcióterveiről jellemzően július-augusztus hónapokban (2142/2007 (VII. 27.) Korm. határozat, 1063/2007. (VIII. 15.) Korm. határozat) döntött.

3.3. A KözOP finanszírozásának forrásai

A prioritási tengelyekhez tartozó célok és konkrét feladatok áttekin-tése után azt is célszerű megvizsgálni, hogy ezekre a nagyléptékű tervek-

re milyen módon lehet biztosítani a fejlesztési forrásokat. A **4. számú táblázat** prioritási tengelyenként mutatja be azt a több, mint hét milliárd euró megoszlását, amit a 2007-2013 közötti időszakban az EU segítségével közlekedésfejlesztésre kíván az ország fordítani.

4. számú táblázat

KözOP fejlesztések támogatási összegei

Folyó áron, 15 %-os nemzeti társfinanszírozás figyelembevételével

Prioritás	Támogatás összesen	
	%	Euro
1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása*	19,0	1 391 316 634
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása**	27,7	2 024 831 498
3. Térségi elérhetőség javítása*	24,5	1 796 454 844
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	2,4	178 911 126
5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	25,1	1 833 887 141
6. Technikai segítségnyújtás	1,3	96 280 110
Összesen	100,0	7 321 681 353

* A közúti fejlesztések aránya teljes KözOP-ból (1.+3. prioritás = 43,5%)

**26,7% vasút, 1% vízi út fejlesztésre.

Forrás: Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007).

A táblázatban olvasható összeg nagysága is jelzi, hogy a **KözOP** a legtöbb forrással rendelkező **Operatív Program**, amely nagyarányú infrastruktúra-fejlesztésre irányul. Mindenekelőtt a vasúti és a közúti infrastruktúra minőségében, az igényekhez és az optimális közlekedési formákhoz képest tapasztalható elmaradásokat igyekeznek csökkenteni. Sajátossága, hogy végfelhasználói túlnyomórészt állami intézmények vagy állami tulajdonú vállalatok, a létrehozott infrastrukturális fejlesztések (döntően utak és vasutak) üzemeltetése pedig szintén állami feladat marad.

A betervezett források majdnem fele (49%-a) ahhoz kapcsolódik, hogy az ország és a nemzetközi régióközpontok közötti elérhetőség, közlekedési kapcsolat javuljon. Ez a hosszútávú növekedés szempontjából jelentős tényező. Tekintve, hogy a beavatkozások beruházás-jellegű tevékenységet takarnak (**TEN-vasút, TEN közút, TEN folyami rendszerek fejlesztése, valamint kapcsolódó intelligens rendszerek fejlesztése**), keresletnövekedés révén szintén hozzájárulnak a gazdasági növekedéshez. A második legtöbb forrást lekötő prioritási tengely a Városi és elővárosi közlekedés fejlesztése, amely döntő részben a budapesti 4. metróépítés, illetve az elővárosi kötőtpályás fejlesztések költségeit fedi le. A régión belüli keresztútvonalak fejlesztése prioritási tengelyre a források mintegy egyötöde jut, hozzájárulva a régióközponti funkciók megerősödéséhez, a régión belüli jobb mobilitás eléréséhez, illetve a helyzetleírásban is jelzett gyenge minőségű útburkolat-állomány minőségének javulásához. A helyzetleírásban jelzett intermodalitás hiányát külön prioritási tengely kívánja orvosolni, amelyre azonban a jelen forráselosztás szerint csupán 2% jut.

A szemléletesebb áttekintés érdekében a **8. számú melléklet** bemutatja a **KözOP** közúti és vasúti nagyprojektjeinek térképváltozatát is.

Mielőtt még az olvasóban az a tévképzet alakulna ki, hogy az **EU**-s támogatási forrásokkal felszámolhatók a közlekedési hálózat elmaradásai, célszerű áttekinteni, hogy például a vasút területén ezek a források milyen eredmények elérését teszik lehetővé.

Amennyiben a pályavasúti beruházások szintje nem mozdul el az utóbbi évek 30 – 60 mdFt-os teljesítéseiről a pályaállag-romlás felgyorsulása folytatódni fog. A jelenlegi támogatási összegeket figyelembevéve a **KözOP** keretében évente átlag 90 vágány-km átépítésére lehet számítani,

ami a korridorokat tekintve 26 év körüli ciklusidőt eredményez³. A pályahálózat legerheltebb vonalainak ilyen időszakonkénti rekonstrukciós lehetősége is kritikus, azonban a hálózat egészéhez viszonyítva ez az összehasonlító adat már 97 évre módosul, de a mellékvonali hálózat nélkül számított ciklusidő is eléri a 44 évet. Ez utóbbiak is igazolják, hogy a pályahálózat fejlesztését és felújítását nem lehet kizárólag az EU projektekre alapozni, hanem a jövőben indokolt a költségvetés fokozottabb szerepvállalása, új finanszírozási formákkal a fejlesztési lehetőségek kibővítése, másrészt a hálózatracionalizálás szükségessége⁴.

Nem véletlen tehát hogy a **MÁV Zrt.** az **EU** projekteken kívül a tervidőszak későbbi éveiben hálózatfejlesztésre évi 10 mdFt-ot meghaladó költségvetési szerepvállalásra és 12 - 15 mdFt/év amortizációs forrás elszámolhatóságára tett javaslatot a **KözOP** kidolgozása során.

3.4. A KözOP 2007-2008-ban tervezett fejlesztési prioritásai

*A 2007-2013 közötti időszakban a Közlekedési Operatív Program keretében megvalósítani tervezett, 2006. decemberben elfogadott közlekedésfejlesztési projektek indikatív listáját a 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat melléklete tartalmazza⁵. Mind a kormányhatározat, mind a 7. számú mellékletben bemutatott fejlesztési prioritások utolsó oszlopa ugyan tartalmaz a beruházás kezdetére vonatkozó adatot, de az csak előzetes tervnek tekinthető. Ebből következik, hogy a tényleges megvalósítás prioritásai még a 2007. júliusában véglegesített **KözOP**-hoz képest is változhatnak. A hétéves fejlesztési ciklus alatt esetlegesen megváltozott feltételek operatív követése érdekében a **KözOP** tényleges programlistáit jelenleg két éves ciklusokban hagyja jóvá a Kormány.*

Az első ilyen programlistát 2007. 08. 08-án fogadta el a Kormány⁶. Ekkor mintegy 1000 mrdFt út- és közlekedésfejlesztésről döntött. A prog-

³ A 7727 vonal km normál nyomtávú hálózatból a TEN-T hálózat 2727 km-t tesz ki, melyből a IV., V., V.B. V.C. és X.B. korridorok hazai szakaszából álló alaphálózat vonalhossza 1619 km.

⁴ MÁV ZRt. infrastruktúra fejlesztési koncepciója (2007. január).

⁵ http://www.gkm.hu/data/cms1188669/aktualis_kozop.pdf

⁶ 1063/2007. (VIII: 15.) Korm. hat. Közlekedés Operatív Program Akcióterveinek kiegészítéséről (Magyar Közlöny 109/2007. sz.).

ram keretein belül 56 útfejlesztés valósulhat meg 440 milliárd forint értékben, 5 vasútfejlesztési projektre összesen 375 milliárd forintot fordíthat, valamint 5 városi tömegközlekedési fejlesztés valósulhat meg 450 milliárd forint értékben. A 2007-2008-ben induló, biztos uniós támogatású közlekedési célú beruházások listája teljes részletességgel a **Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM)**⁷ weboldalán olvasható, így terjedelmi okok miatt a tanulmányban csak a térképes változatot mutatom be a **9. számú mellékletben**. Arra azonban érdemes kitérni, hogy a programlista már csak minimális támogatott autópálya fejlesztést tartalmaz, azok is *elsősorban megkezdett projektek befejezését jelentik, mint:*

- M7 Balatonkeresztúr-Nagykanizsa közötti szakasza;
- M9 gyorsforgalmi út, 51. sz. főút és 54. sz. főút közti szakaszának kivitelezése;
- M43 gyorsforgalmi út Szeged - Makó közötti szakasz kivitelezése.

Nagyobb szerepet kapnak viszont ezen a téren a PPP⁸ konstrukciójú fejlesztések. A kétéves ciklusban az alábbi gyorsforgalmi utak megépítése került be a programba:

- M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény (gyorsforgalmi út);
- M6 Dunaújváros-Szekszárd (gyorsforgalmi út);
- M6 Szekszárd-Bóly (gyorsforgalmi út);
- M60 pécsi bekötés (Pécs-Bóly, gyorsforgalmi út).

A **KözOP** projektlista pontosítása mellett a kormány döntött a regionális operatív programokban szereplő kisút-fejlesztésekről is. Összesen 123 útépités megvalósítását támogatja a kormány, ez 882 km-t jelent, összesen 49,3 milliárd forintért. A kis-útfejlesztési projektek a **Regionális Operatív Programok (ROP)** keretében valósulnak meg, így azok a regionális fejlesztési tanácsoknak kellett javaslatot tenniük. Megítélésem szerint ez lehet az egyik olyan program, ahol a Magyar Honvédségnek is reális esélye van olyan úthálózati elemek **ÚMFT** keretében történő meg-

⁷ <http://www.gkm.gov.hu/sajtoszoba/sajtoanyagok/2007/07auguszt/kozop.html>

⁸ Public Private Partnership (PPP).

valósítására, amelyek a laktanyák vagy gyakorló terek közlekedési kapcsolataiban jelentős szerepet töltenek be és az adott kistérség, település érdekeit is szolgálja.

A cikk megírása során mindvégig arra törekedtem, hogy elsősorban a jogszabályi alapokra és az aktuális kormányzati dokumentumokra támaszkodva adjak képet a közlekedési infrastruktúra elmúlt 15 év alatti fejlesztéseiről, azok gazdasági, társadalmi és közlekedéspolitikai háttéréről. A két éves projektlisták kormányhatározatban történő közzétételével összefüggésben meg kell jegyezni, hogy az aktuális fejlesztések hatékonyságáról, időszerűségéről, arányairól jelentős nézetkülönbségek alakultak ki az egyes szakértői csoportok között. **Tamás Bence Gáspár**⁹ cikkében igen kritikusan értékeli a **KözOP** fejlesztési prioritásait, és alapvetően nem ért egyet a vasúthálózat fejlesztésnek másodlagos szerepével. De **Kapitány Szabó Attila**¹⁰ már úgy ítéli meg, hogy a vasútfejlesztés terén betartotta ígéretét a szaktárca, mivel a **KözOP** indikatív listáján szereplő vasúti nagyberuházásokból a kormány négy projektet beemelt a 2007-2008-ban induló támogatott projektek közé. Az igazság véleményem szerint félúton található. Tény, hogy a vasútfejlesztések eddig nem kapták meg a megfelelő támogatásokat, mert a kormányzat alapvetően a gyorsforgalmi hálózati elemek fejlesztése mellett tette le a voksát. Azonban az is igaz, hogy hiába „öltük” volna a pénzt a vasútkorszerűsítésbe, annak eredménye az EU vasúthálózatán az interoperabilitás feltételeinek jelenlegi hiánya miatt csak korlátozott eredményeket hozott volna.

A 3. fejezet lezárásaként mindenképpen pozitívumként kell kezelni, hogy az Európai Unió csatlakozás a közlekedési hálózat fejlesztése terén olyan lehetőségeket biztosít az országnak, melyek egyébként csak igen jól teljesítő gazdasági háttérrel rendelkező államoknak lehet sajátja. Így a társadalom és a gazdaság minden szereplőjének arra kell törekedni, hogy ezeket a forrásokat a leghatékonyabban, a nemzeti és EU-s érdekek messzemenő figyelembevételével használja fel. Az eddigi tapasztalatok és a szakértői vélemények összegzéseként azonban kijelenthető, hogy a fejlesztések között voltak átgondolatlan, szakmailag nem kellően kidolgozott projektek is *(például a szekszárdi és a dunaújvárosi*

⁹ Tamás Bence Gáspár: Fejjel a falnak, de hogyan tovább?
<http://index.hu/gazdasag/magyar/0807k0z0p/#more#more>

¹⁰ Kapitány Szabó Attila: Kilstázott közlekedésfejlesztés. Népszabadság, 2007. augusztus 8.

Duna hidak megfelelő közlekedési kapcsolat nélkül történő megépítése, vagy a Budapeستől délre megépítendő új vasúti híd „kifejejtése” a jelenlegi fejlesztési programokból), melyek jelentős forrásokat igényeltek, de csak minimálisan járultak hozzá a fejlődéshez.

4. A Közlekedés Operatív Program (KözOP) védelmi szempontú értékelése

A 2003-ig terjedő időszak lezárásaként röviden összegeztem a közlekedési hálózatfejlesztés és a védelmi szempontok közötti kapcsolatokat. E rövid elemzés befejezéseként most az EU csatlakozás óta a közlekedésfejlesztéssel foglalkozó operatív programok célkitűzései és a védelmi (elsősorban katonai) szempontból meghatározó jelentőségű kapcsolódások bemutatására teszek kísérletet. Nem kívánom különválasztani ebből a szempontból a **KIOP** és a **KözOP** céljainak és kapcsolódási pontjainak elemzését, hiszen az előzőekben már utaltam rá, hogy a közlekedésfejlesztési célokat nézve alapvetően egymásra épülő programokról van szó.

Alap gondolatként leszögezhetjük, hogy a rendszerváltás óta eltelt időszakban a védelmi érdekek érvényesítése terén az azt megelőző, egészen a monarchiáig visszanyúló elvek alkalmazása idejétmúlttá vált. A gazdasági és az Európai Unió csatlakozás szempontjából meghatározó fejlesztési prioritások váltak dominánssá, de az időközben megvalósult NATO tagság, az azzal együtt járó újszerű feladatok is új követelményeket fogalmaznak meg. Külön célszerű továbbá vizsgálni az ország területén végrehajtandó feladatok szempontjából meghatározó követelményeket és külön kell kitérni a nemzetközi szerepvállalás teljesítése során felmerülő igényeknek való megfelelésre.

Honi területen a közúthálózattal szembeni alapkövetelmény a védelmi szempontból fontos bázisok (*laktanyák, központi raktárak, kiképző bázisok, de ide sorolható a védelmi célból is igénybe vehető intermodális és multimodális átrakó terminálok, logisztikai szolgáltató központok is*) megfelelő kapacitású és minőségű hálózaton történő elérhetősége. Ebből a szempontból a közúti közlekedés fejlesztése terén az alapvetően gyorsforgalmi úthálózatra való koncentráció nem segíti a követelmény teljesítését. Már utaltam korábban arra, hogy ezen hálózati elemek fejlesztése során a védelmi érdekek érvényre juttatására a **ROP**-ok keretében látok lehetőséget. Az érdekérvényesítés szervezeti kereteit pedig véleményem szerint a **HM Védelmi Hivatal** hatáskörébe célszerű delegálni. Álláspontomat alátámasztja az a tény is, hogy a **Befogadó**

Nemzeti Támogatás adatbázisának kidolgozása és folyamatos szinten tartása is ennél a szervezetnél koncentrálódik. Így biztosítva van, hogy a szervezet a közlekedési hálózat aktuális állapotát leíró adatokkal és a **HM** követelményrendszerével is rendelkezzen. Ezt a véleményemet erősíti az a tény is, hogy az elmúlt időszakban a **GKM** keretében, – *a közlekedési rendszerrel szemben támasztott védelmi követelmények érvényre juttatása elméletileg a minisztérium szakmai feladatának részét képezi* – ebből a célból korábban hatékonyan működő **Védelmi Koordinációs Főosztály**, mint önálló szervezet megszűnt, illetve a témakörrel foglalkozó szakemberek is elhagyták a minisztériumot.

A nagyvárosok elkerülése érdekében megfogalmazott közúthálózat fejlesztési prioritások szintén egybeesnek a védelmi érdekekkel, hiszen a zsúfolt városi utakon történő kényszerű mozgások lényegesen csökkentik a mobilitási képességet.

További pozitívuma a KözOP-nak, hogy a Logisztika Szolgáltató Központok közlekedési kapcsolatainak támogatását külön nevesíti (4. számú táblázat).

A nemzetközi közúti mozgások biztosítása terén a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése mind a hazai erők, mind a szövetséges csapatok vonatkozásában hozzájárul a nemzetközi mobilitási képesség fejlesztéséhez, így ezen a téren pozitív hatást fejt ki **KözOP**.

A vasúthálózat vonatkozásában a honi területen végrehajtott feladatok gyakran összekapcsolódnak a nemzetközi szerepvállalás teljesítése során megjelenő szállítási igényekkel, így azok külön tárgyalása nem indokolt. *Összességében a vasútfejlesztési törekvések pozitív hatásúak, hiszen a kontinentális szállítások alapvető közlekedési eszköze továbbra is a vasút marad.* Problémát okoz azonban a vasúti közlekedés terén az elmúlt időszakban bekövetkezett szervezeti átalakulás és az ennek hatására az iparvágányok, rakodók fenntartása, felújítása terén meglévő bizonytalanság. Erre a problémára a **KözOP** megoldást nem ad, nem is adhat, de a **KözOP** keretében végrehajtandó hálózat felújítások során a szakhatósági jogokkal messzemenően élve érvényt lehet és kell is szerezni ezeknek az igényeknek.

Összegésként talán azzal a gondolattal lehetne lezárni ezt a tanulmányt, hogy az ország közlekedési rendszerében bekövetkezett mindenemű pozitív változás – *bár sok esetben nem tudatosan* – egyben a védelmi érdekeket is szolgálja. Erről a jelenlegi szintről kellene oda eljutni, hogy minden egyes infrastrukturális beruházás során már a koncepcioná-

lis tervezés fázisában mód legyen a védelmi érdekek érvényre juttatására, hiszen a szakhatósági szakaszban történő érdekérvényesítés során a szakmai érdekeket gyakran felülírja a politikai és gazdasági érdek – *lásd a Dunaföldvári híd vasúti kapcsolatának megszüntetését* –.

Végső gondolatként meg kell azt is jegyezni, hogy a HM tárca azon elvárása, miszerint az *ÚMFT* keretei között találják meg a szakemberek a fejlesztési forrásokhoz jutás lehetőségeit, módjait, a *KözOP* rendszerében alig valósítható meg. Alátámasztja ezt az is, hogy az infrastruktúra fejlesztése, a fejlesztési irányok meghatározása továbbra is döntően állami feladat marad, hiszen a tisztán piaci alapon történő fejlesztés nem, vagy nem kellő mértékben veszi figyelembe az externális hatásokat. *Így a különböző pályázatokon elnyerhető EU-s támogatásokra – melyek nem szolgálhatnak kifejezetten védelmi érdekeket – a közlekedés terén csak olyan esetekben lehet érdemben pályázni, ahol jelentős gazdasági érdek is megjelenik. Ilyenre a közlekedési beruházások terén csak a már említett ROP-ok keretében van reális esély, így ezen a területen célszerű részletesebben is megvizsgálni a pályázati lehetőségeket.*

Felhasznált irodalom:

1. *Ehrlich É. – Ruppert L. – Szigetvári T.:* Infrastruktúra és versenyképesség Magyarországon. In.: *Vértes A. – Viszt E.* (szerk.). Stratégiai kutatások – Magyarország 2015- Tanulmányok Magyarország Versenyképességéről. Új Mandátum Könyvkiadó, 2006. ISSN 1788-0270.
2. A magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításához szükséges legfontosabb feladatokról szóló, 68/1996. (VII.9.) OGY számú határozat.
3. 19/2004 (III.26.) OGY határozat a Magyar Közlekedéspolitikáról (2003-2015).
4. Az Országos Területrendezési Terv felülvizsgálata, az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény módosító javaslata (Egyeztetési anyag), Az Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium Területrendezési és Tervezési Főosztálya megbízásából készítette a VÁTI Kht. Budapest, 2006.
5. *Erdősi Ferenc:* A fenntartható közlekedés megvalósíthatóságának nehézségei, Földrajzi Konferencia, Szeged 2001. <http://geography.hu/mfk2001/cikkek/Erdosi.pdf> /2007.04.21./.

6. **Fleischer Tamás:** A magyar gyorsforgalmi úthálózat kialakításának néhány kérdéséről. Közlekedéstudományi Szemle XLIV. évf./1.szám pp.7-24.
7. **Fleischer Tamás:** A közlekedéspolitikai és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. Falu Város Régió 2003/3. szám pp.16-25.
8. **Fleischer Tamás:** Transzeurópai folyosók – a meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? A délkelet-európai térség és Magyarország Európa közlekedésében: Előadások a balkánról 6. Balkán-tanulmányok Központ, Európa Intézet MTA társadalomkutató Központ Budapest, 2006. Május 16.
9. Fehér Könyv: Európai közlekedéspolitikai 2010-ig: Itt az idő dönteni! Brüsszel, 2001. szeptember 12. COM(2001)370.
10. Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program 2004-2006 (KIOP) 2003. december 22.
11. Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007).
12. 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről.
13. 1988. évi I. törvény a közúti közlekedésről.
14. 1001/2004. (I. 8.) Korm. határozat a MÁV Rt. európai színvonalú vasúttá alakításáról és az EU-csatlakozáshoz szükséges vasúti reform végrehajtásáról.
15. 2185/2005. (IX. 9.) Korm. határozat a vasúti közlekedéspolitikai stratégiai kérdéseiről.
16. 2044/2003. (III. 14.) Korm. határozat az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről.
17. **Dr. Tóth Bálint – Helmecci Gusztáv:** Védelmi követelmények a Gazdasági és a Közlekedési Minisztérium Közlekedési szakterületén.
www.honvedelem.hu/files/9/5683/vedelmi_kovetelmenyek_a_gkm_kozlekedesi_szakteruleten_-_toth_b_iii_rszo.pdf /2006.11.15./.

18. **Tamás Bence Gáspár:** Fejjel a falnak, de hogyan tovább?
<http://index.hu/gazdasag/magyar/0807k0z0p/#more#more>
19. **Kapitány Szabó Attila:** Kiliztázott közlekedésfejlesztés. Népszabadság, 2007. augusztus 8.
20. http://www.nfu.hu/kiemelt_es_nagyprojektek

MELLÉKLETEK

7. számú melléklet.

1. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elér- tőségének javítása

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Összes hossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
M0 autóút, 51. sz. főút - M5 ap. között	Gyorsforgalmi út	6,3	2x3	2008
M0 autóút, M1 ap. - 51 sz. főút között pályabővítés	Gyorsforgalmi út	20,4	2x3	2007
M2 Budapest-Vác dél (2104. j. ök. út)	Gyorsforgalmi út	20,0	2x2	2010
M35, M4 autópálya Debrecen - Berettyóújfalu – Nagykereki (Biharkeresztes) között + M35 Debreceni repülőtér bekötése	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	66,0	2x1	2010
PP7 M43 Szeged - Maroslele	Gyorsforgalmi út	16,0	2x2	2009
PP7 M43 Maroslele - Makó + 43 sz. főút Makó keleti elkerülő (15,6 km + 7,0 km)	Gyorsforgalmi út	22,6	2x1 2x1	2009

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Összes hossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
PP7 M43 Makó - Csanádpalota (oh.)	Gyorsforgalmi út	23,1	2x1	2009
M8 441. sz. főút - Szolnok + 445. sz. főút Kecskemét É-i elkerülő	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	54,2	2x1	2010
M8 Körmend nyugat - Rábfüzes (oh) + Körmend elkerülő szakasz I. ütem	Gyorsforgalmi út + gyorsforgalmivá fejleszthető út	30,7	2x2	2008
M7 Balatonkelesztúr - Nagykanizsa	Gyorsforgalmi út	35,5	2x2	2006
M8 Dunavecse-Kecskemét	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	45,0	2x2	2010
M8 Duna-híd				
M0 autópút a 10. és 11. sz. főutak között *	Gyorsforgalmi út	9,0	2x2/2x1	2011

** A TEN hálózat felülvizsgálatakor kezdeményezzük ennek az útszakasznak TEN úttá minősítését.*

A prioritás keretében megvalósítani tervezett projektek becsült összköltsége 1622 millió EUR (2006-os áron, ÁFA nélkül).

2. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása

Projekt megnevezése	Projekt tartalma	Össz km (ahol releváns)	Kivitelezés várható Kezdetje (év)
PP22 Budapest-Lökösháza vonal fejlesztése	Budapest-Lökösháza ETCS-II kiépítés, biztosító berendezés és felsővezeték korszerűsítés Gyoma-Békéscsaba-Lökösháza vágányépítés 120-160 km/h pályasebesség az egész szakaszon	180	2008
Budapest-Székesfehérvár-Veszprém vonal fejlesztése	Budapest-Székesfehérvár vonal fejlesztése, 120-160 km/h pályasebesség, ETCS-II	55	2007
PP6 Szolnok-Debrecen-Záhony vonal fejlesztése	Szolnok-Debrecen szakasz fejlesztése, 160 km/h pályasebesség, ETCS-II	121	2008
GSM-R rendszer kiépítése	ETCS-II rendszer támogatásra alkalmas GSM-rendszer kiépítése		2007
Győr-Pápa-Celldömök-Boba vonal fejlesztése	Vonalfejlesztés 160 km/h pályasebességre, villamosítás, ETCS-II	72	2008
Sopron - Szombathely- Szentgotthárd	Vonalkorszerűsítés, 100-120 km/h pályasebesség, ETCS-II	116	2008
Budapest - Pusztaszabolcs - Dombóvár - Gyékényes vonal fejlesztése	Budapest-Pusztaszabolcs szakasz, 160 km/h pályasebesség, ETCS-II Dombóvár-Kaposvár szakasz, 120 km/h pályasebesség, ETCS-II	80	2008

A vasútfejlesztési nagyprojektek becsült összköltsége 2923 millió EUR.

Vízi út

**** A fejlesztés tartalma a 2007. őszén elkészülő tanulmány alapján kerül kidolgozásra.***

A becsült teljes projektköltség 75 millió EUR.

3. prioritás: Térségi elérhetőség javítása

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Összhossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
M85 Országhatár - Sopron -				
Peresztég (terv jelölés szerint M9)	Gyorsforgalmi út	28,5	2x2	2009
M85 Győr - Csorna kelet, + Csorna elkerülő	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	34,0	2x2	2008
M9 Dombóvár dél - Bonyhád kelet	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	34,1	2x1	2011
új 86. sz. főút Szombat hely - Csorna közötti szakasz (távlati M86)	új út építés + elkerülők	61,3	2x2	2007
4. sz. főút 2x2 sávú kiépítése				
Szolnok és Püspökladány között (a 4. sz. főút Kenderes, Kisújszállás elkerülése a távlati M4 nyomvonalán)	négysávósítás + elkerülők építése	55,0	2x2	2007
6. sz. főút Baranya, Somogy és Tolna megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk.	11,5 t-s burk. erősítés + elkerülő építése	125,0		2008
erősítése / fejlesztése + Szentlőrinc elkerülő				
21. sz. főút négysávósítás (hiányzó szakaszok)	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	39,1	2x2	2009
4. sz. főút Hajdú, Szabolcs megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk.	11,5 t-s burk. erősítés + elkerülő építése	117,8		2007
erősítése / fejlesztése + 354. sz. főút Debrecen észak-nyugati elkerülés				

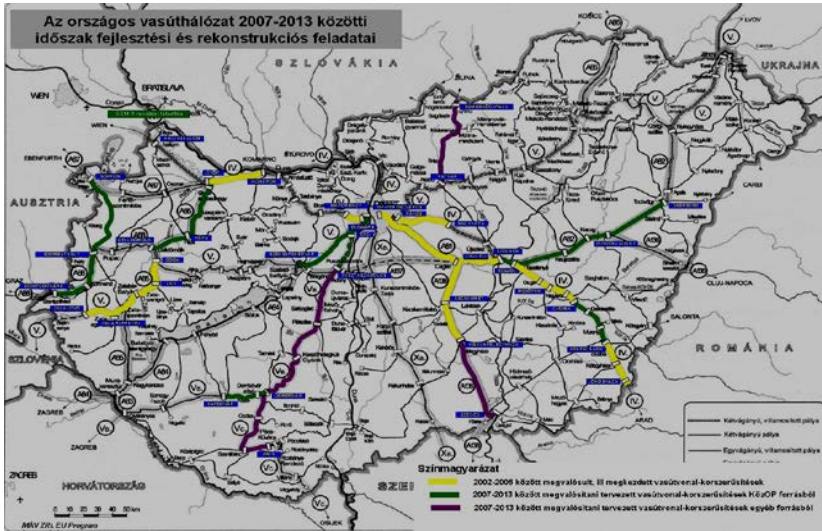
Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Összhossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
49. sz. főút fejlesztése az M49 nyomvonalán M3 és Ökörítőfülpös között	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	30,0	2x1	2009
51. sz. főút 11.5 t-s burk.erősítése / fejlesztése + elkerülők (Solt elkerülés + Solt elkerülőtől - Baja ÉK-i elkerülőig +Baja ÉK-i elkerülő)	11,5 t-s burk. erősítés + elkerülők	87,1	2x1	2007
67. sz. főút 2x1 sávosi kiépítése, elkerülő szakaszok (Somogybabod, Mernye, Kaposfüred) Kaposvár és a Balaton között	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülők építése	49,5	2x1	2007
68. sz. főút Somogy megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk. erősítése / fejlesztése + Marcali és Nagyatád elkerülés	11,5 t-s burk. erősítés + elkerülők	98,3		2010
71. sz. főút elkerülő (távlati M8), Lepsény (M7) - Balatonakarattya; 72.sz. főút Balatonfűzfő-Veszprém burkolatmegerősítés	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	20,1	2x1	2008

A prioritás keretében megvalósítani tervezett projektek becsült összköltsége 1265 millió EUR.

(2006, ÁFA nélkül).

Forrás: Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007).

A KözOP indikatív projektlista kiemelt közút- és vasútfejlesztései

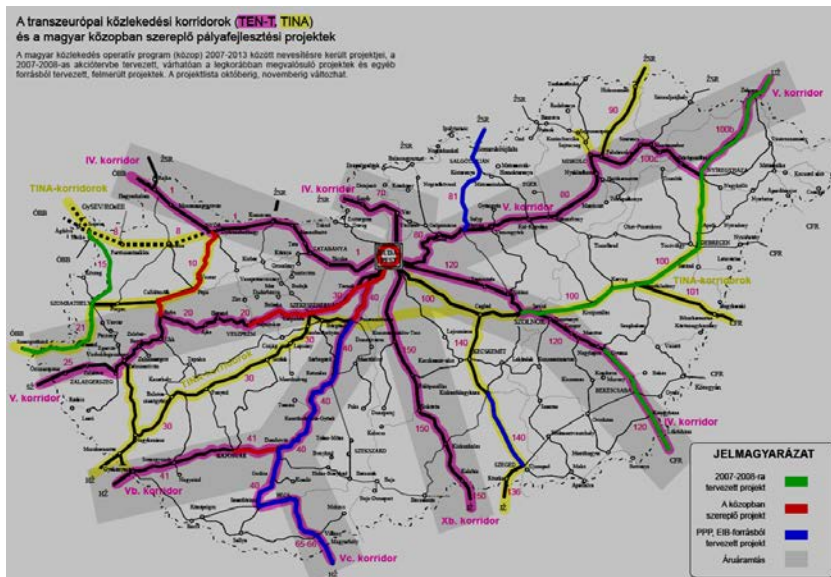


Forrás: Közlekedési Operatív Program (KözOP) 2007. július 12. (2007HU161PO007).

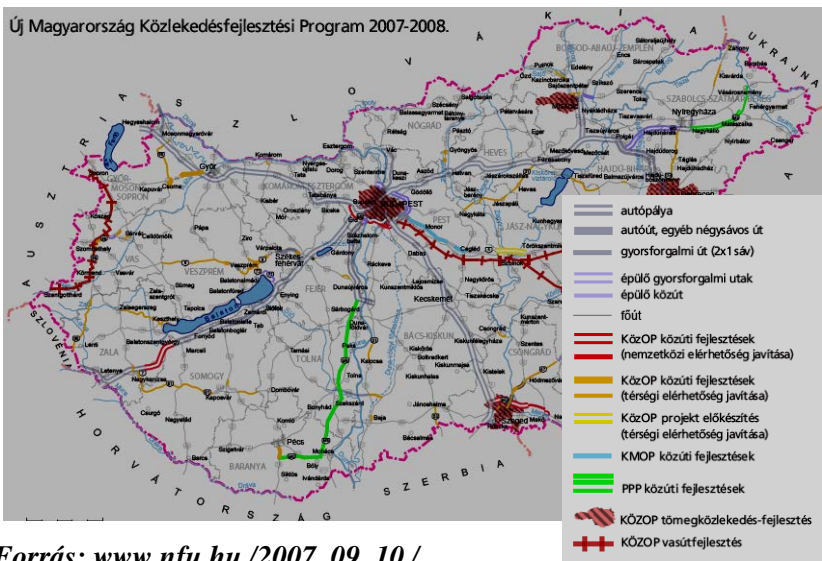


Forrás: Közlekedéstudományi Intézet.

A KözOP-ban, illetve azon belül a 2007-2008-as akciótervében tervezett projektek



Forrás: http://index.hu/cikkek/0708/gazdasag/kozopv/kozop_vasut-kozop1.gif /2007. 10. 25./



Forrás: www.nfu.hu /2007. 09. 10./