

KÖZLEKEDÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK¹

Fleischer Tamás

KIINDULÁS

Ha követni akarjuk, mi történt 2007-ben a közlekedés területén, legjobb, ha a tényekből indulunk ki. Mindenekelőtt összeállítottuk tehát a főbb közlekedési események kronológiáját. (Ld. a dolgozat végén.)

Az események összeírásához felhasználtuk a főhatóságok – elsősorban a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium (GKM) – honlapján található közleményeket, továbbá a sajtó –elsősorban a Népszabadság – főcímeit. Majd elcsodálkoztunk, mert a kétféle forrásból nem egészen ugyanaz az eseménysor bontakozott ki. Vajon hol keressük a tényeket?

AZ ESEMÉNYEK ÉS AZ ESEMÉNYEK INTERPRETÁCIÓJA

Ha egy egyszerű közlekedőt megkérünk, gondolkodjon el azon, milyen közlekedéssel kapcsolatos eseményt tud felidézni az elmúlt évből, nagyjából olyan válaszokra számíthatunk, (nyilván attól is függően, hogy a válaszadó fővárosi, vagy az ország más táján lakik-e, illetve közösségi, vagy egyéni közlekedést vesz-e főként igénybe), hogy nagy káosz volt a fővárosban, főleg, amíg a rakpartokat elöntötte a víz, de amúgy is, az építkezések miatt; vagy, hogy jobb az új piros motorvonatokon utazni, mint a korábbi szerelvényeken. Ezek a változások – de a késések, a torlódások, vagy a tarifaváltozás is – egyelőre sokkal több ember számára jelenthettek közvetlen ta-

¹ Az összeállítás a *Magyarország Politikai Évkönyve 2007-ről* c. kiadvány hálózatokról szóló fejezete számára készült, és annak harmadik kötetében jelent meg.

pasztalatot, mint például a potenciálisan nagy jelentőségű, de a hálózaton egyelőre kevesek számára hasznosuló Pentele-híd forgalomba helyezése az év közepén. Ettől még természetesen a stratégiai fontosságú döntések meghozatala, a jövő alakítása nem kevésbé fontos feladata a közlekedési kormányzatnak, mint az, hogy biztosítsa a napi működés zavartalan feltételeit.

A GKM honlapjára 2007 folyamán felkerült események nagyobb része a jövőre irányul, alapozó/előkészítő jellegű. A közlekedőkre közvetlenül érzékelhető hatása a tarifa- és matricaárak változásának volt, (utóbbihoz kapcsolható az is, hogy a tehergépjárművek áprilistól gyakorlatilag a teljes gyorsforgalmi hálózaton, a nehéztehergépjárművek ennél is kiterjedtebb útszakaszon kötelesek matricát váltani); továbbá a forgalomnak átadott új létesítményeknek, így az említett Pentele-hídnak, vagy annak az autópálya szakasznak, ami történetesen egy, a Duna-hídnál is hosszabb völgyhíd elkészültéhez kapcsolódott. Még ide sorolható, hogy év közben 14 vasúti mellékvonalon a Volán vette át a személyszállítási szolgáltatás ellátását, valamint, hogy a fapados járatok fogadására használt Ferihegy 1-es terminál mellett új vasúti megálló épült.

Az alapozó jellegű tevékenységek közül végigkísérte az évet a 2007-13 közötti időszak várható uniós támogatásaira épülő, közel 2000 milliárd forintnyi közlekedésfejlesztési tervzetnek a KözOP keretében történő elfogadása, majd az összeg kétharmadának konkrét kiemelt projektekhez kapcsolása és nevesítése. Az 56 közúti, öt vasúti és öt városi tömegközlekedési projekt az augusztusi kormánydöntés szerint a fenti sorrendben kereken 35%, 30% és 36 %-os költség arányokat képvisel.² Egy hónappal e döntés után a GKM közzétette az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia vitaanyagát, vagyis azt a koncepciót, aminek a fő feladata lett volna, hogy a nagy horderejű közlekedési döntéseket megalapozza. – További három téma visszatérően is felbukkant az év során: így az M5-ös autópályát üzemeltető AKA társaság 60 %-os magántulajdonból történő állami kivásárlása, (majd a teljes üzemeltetési csomag eladásra való előkészítése – *25 milliárd forintos tétel, 225 milliárdos hitelopció*); az elektronikus díjszedés érdekében közbeszerzési pályázat kiírására való parlamenti felhatalmazás megszerzése (majd visszavonása – *90 milliárd forintos tétel*), és 38 vasúti mellékvonal személyforgalmának a szüneteltetésére irányuló szándék bejelentése (majd az intézkedés elnapolása – *néhány milliárd forintos nagyságrend*).

Talán célzatosnak tűnik, ha a hivatalos bejelentésekből ennyire kiélezzük az egymásnak ellentmondóakat, hiszen ezzel akár meg is kérdőjelezzük, vajon tudatosan

² „A program keretein belül 56 útfejlesztés valósulhat meg 440 milliárd forint értékben, 5 vasútfejlesztési projektre összesen 375 milliárd forintot fordíthatunk, valamint 5 városi tömegközlekedési fejlesztés valósulhat meg 450 milliárd forint értékben.” Új Magyarország Fejlesztési Terv: több, mint 1000 milliárd forint közlekedésfejlesztésre. GKM honlap, 2007. augusztus <http://www.gkm.gov.hu/sajtoszoba/sajtoanyagok/2007/07auguszt/kozop.html>

felépített közlekedéspolitikai mentén születnek-e meg a közlekedésre vonatkozó stratégiai döntések. Ellensúlyként idézzünk egy olyan összefoglalást is, amelyik a magyar vasutakkal kapcsolatban éppen az egymáshoz illeszkedő intézkedések összhangjára mutat rá: „A 2007. évben is folytatódott a vasúti reform, amelynek legfőbb célja a pazarlást felszámoló, egyszerre hatékonyságközpontú és utasbarát, szolgáltató szemléletű működés kialakítása a vasúti közösségi közlekedésben. A vasúttársaság szervezeti átalakítása, az önálló személyszállító üzletág létrehozása, a teherszállító vállalat sikeres magánosítása, a közúti és vasúti tarifarendszerek összehangolása, a mellékvonalak üzemeltetésének gazdaságossági felülvizsgálata, a folytatódó járműbeszerzések komoly és határozott irányú előrelépést jelentenek a vasút más közlekedési módokkal szembeni versenyképességének fenntartása érdekében.”³

A fentiekhez érdemes hozzátenni, hogy „a vasút más közlekedési módokkal szembeni versenyképességének fenntartása” mint célkitűzés, nem biztos, hogy a közlekedési kormányzat teljességét egyformán áthatja, hiszen a GKM honlapján, ha a Közlekedés főcímre kattintunk, nem a vasút, de még csak nem is az egységes közlekedés fontosságáról értesülünk, hanem (2005 októbere óta) az alábbiakat olvashatjuk: „Nincs olyan gazdasági felmérés, amely ne mutatná ki, hogy a közúthálózat fejlesztése, ezen belül is leginkább az autópálya építés milyen kedvező hatással jár az érintett régiók gazdasági fejlődésére. Nem kérdéses, hogy a magyar gazdaság legnagyobb növekedési potenciálja azokban a régiókban rejlik, amelyek eddig kimaradtak a gyorsforgalmi utak hálózatából, és amelyekben a korábbi fejlett ipari és mezőgazdasági kultúra a könnyű elérhetőség hiányában ma nem tud kibontakozni.”⁴

Ha nem a hivatalos kommunikéket, hanem a napisajtónak a kronológiában összegyűjtött címeit nézzük, a legkevesebb, amit elmondhatunk, hogy az újságírók számára nem tűnt világosnak, következetesnek és érthetőnek az év során a közlekedési döntéshozatal, és ezt a benyomásukat tudták közvetíteni az olvasóik felé.

AZ ESEMÉNYEK HÁTTERE, SZÉLESEBB HÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEI

Nem csupán az újságírók, de ennek az összeállításnak a készítője is úgy gondolja, hogy a közlekedésfejlesztés nagy horderejű kérdéseiről rendre alkalmi döntések születnek, – jól megalapozott átfogó stratégia nélkül, és a tartósan ható tényezők hiányos áttekintésével.

³ 2007-ben újabb intézkedésekkel haladt előre a vasúti reform. GKM honlap. 2007. december 30. http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/vasutikozl/vasuti_ref.html

⁴ A közúthálózat fejlesztésének jelentősége. GKM honlap. <http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes> Letöltve 2008. január

Európai közös közlekedéspolitika: folyosók a belső kapcsolatok erősítésére

Nyugat-Európában a nyolcvanas években kezdtek el több közlekedési ágat összefogó ('*intermodális*') közlekedési folyosókban gondolkodni. Lényegében ennek folyamányaként kerültek az unió első közös közlekedéspolitikai dokumentumába (White Paper 1992) a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T), amelyek az egységesülő belső (értsd uniós) piachoz kívántak egy használható belső átlapoló (értsd unión belüli, országok közötti) hálózatot létrehozni. A közös európai piac világban való versenyképességéhez ugyanis fontos összetevő a *működőképes belső kapcsolatrendszer* – hálózati terminológiával élve *az erős kölcsönhatások – pályáinak a biztosítása*.⁵

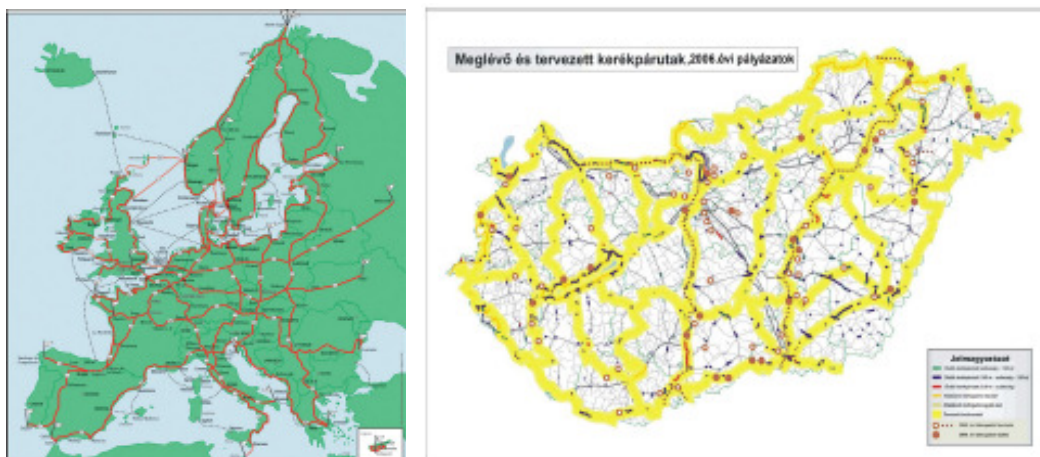
A hazai közlekedéspolitikának hasonlóan fontos feladata az ország versenyképessége érdekében az *országos belső kapcsolatok* működőképességének a biztosítása. Ezek azok a pályák, amelyeken az országban lévő termelő és szolgáltató egységek egymással és a hazai fogyasztókkal kapcsolatokat létesítenek, és amelyek segítségével tevékenységük sokoldalúan beágyazódik a gazdaságba. E mellett természetesen szükség van a *jó külső kapcsolatokra* is, amelyek a működő hazai gazdaságot képesek bekötni a nemzetközi áramlatokba. A külső és a belső összeköttetéseknek eltérő a funkciója, és a külső kapcsolatok nyilvánvalóan nem képesek helyettesíteni a belső kohéziót biztosító pályákat.

Az uniós közös közlekedéspolitikát mintának tekintve, abból sajnos nem a gondolatmenetet és a *relatív* összefüggést (a belső viszonyok javításának fontossága) vettük át, hanem *projekt elemeket* – nevezetesen mi is a fő nemzetközi folyosóknak adtunk szinte kizárólagos prioritást. Mantraszerűen ismételtjük, hogy ezek a folyosók a versenyképesség letéteményesei, holott egyáltalán nem törvényszerű, hogy uniós és országos vagy országos és térségi léptékben azonos kapcsolati elemek lennének a gazdasági versenyképesség alapjai. *Hálózati terminológiával azt mondhatjuk, hogy a gyenge kölcsönhatások kapcsolati pályáit egyre erősítjük, az erős kapcsolatok pályáit pedig elhanyagoljuk.*

Mivel a megelőző évek eseményei nem képezik jelen dolgozat tárgyát, itt csak utalunk arra, hogy más írásokban (pl. Fleischer 2003, Fleischer 2007) a hazai közlekedési folyosók tervezésének három fő problémáját emeltünk ki. Az egyiket fentebb is kifejtettük, ez a *nemzetközi folyosók túlzott prioritása* a belső kapcsolatok rovására. A másik probléma, hogy a kibővített unió *nem a teljes térség belső együttműködését* tartja szem előtt, hanem továbbra is prioritást élvez az EU-15-ök hálózatának a

⁵ A hálózatokkal foglalkozó szakirodalom funkcionális különbséget tesz a „mindennapi” működést szolgáló, sűrűbb gócbokban gyakran létrejövő *erős kölcsönhatásokat* hordozó kapcsolatok, valamint a szintén fontos, alkalmi, ritkábban igénybevett *gyenge kapcsolatok* között. Ld. Granovetter M (1973), Csermely P (2005).

kilencvenes években megtervezett meghosszabbítása, a szomszédos területeknek erre való felfűzése (ami térségünkben elhanyagolja az EU-12-ek egymás közötti, főként az észak-déli kapcsolatait). A harmadik probléma, hogy Magyarországon a folyosók fejlesztése nem csak túlzott súlyt kapott, de ráadásul *egy hibás struktúrában megismétli a korábbi főhálózatok sugaras vonalvezetését*, ezzel nem a térségi kiegyenlítést szolgálja, hanem éppen tovább fokozza az egyenlőtlenségeket és az egyközpontúságot.



Forrás: Kerékpáros (2007) <http://www.gkm.gov.hu/data/cms1392756/kerekparosprogram.pdf>

1a és 1b ábra. A pozitív ellenpélda: az európai és a hazai kerékpárút hálózat tervezete. Itt sikerült a térség kiterjedt részein érvényesíteni a hálós rácsszerkezet elképzelését. (értelemszerűen a hegyek és egyéb természeti akadályok elkerülése mellett)

Hazai fejlesztési tervek uniós támogatással

Az *Új Magyarország Fejlesztési Terv* (ÚMFT 2007) egy stratégiai keretdokumentum. Célja, hogy megalapozza azoknak a fejlesztési beruházásoknak a kiválasztását, amelyek megvalósításához az unió a 2007-13 közötti időszakban különböző forrásokkal hozzájárul. A keretstratégia előkészítése a megelőző két év feladata volt, de az unió Bizottsága 2007 májusában fogadta el a magyar dokumentumot.

Az előkészületek korai szakaszában a tervezet két pilléren nyugodott, a *gazdasági versenyképesség* és a *környezeti fenntarthatóság* dinamikus egyensúlyán. A kidolgozás során ez az egyensúly megbillent, a stratégiai célok (a foglalkoztatás növelése és a gazdasági növekedés) egyértelműen a versenyképességi oldalt hangsúlyozták, míg a „horizontális politikák” azaz a fenntarthatóság, valamint a gazdasági, térségi és társadalmi kohézió státusza bizonytalanná vált (ezekre „külön is figyelmet kell fordítani”). A fenntartható fejlődés nemzeti stratégiája, amelynek meg kellett volna előz-

nie és alapoznia az ÚMFT kidolgozását, parkolópályára került, és késői elfogadása idejére⁶ már semmiféle befolyásoló szerepe nem maradt.

A tervezési időszakban az ÚMFT közlekedési anyagrészének felépítése jelentős változáson ment keresztül, és a kezdeti alágazati kiindulástól eljutott egy összközlekedési felfogásig, továbbá egy hálózati szempontból is méltányolható megközelítésig. A közlekedési prioritás kulcsszava az *elérhetőség* javítása, ezen belül külön blokk foglalkozik az ország (alcímben az ország és a régiók) nemzetközi elérhetőségének javításával, egy másik a térségi elérhetőség javításával, és két további blokk a gócpontokkal, nevezetesen a gazdasági központok intermodális áruszállításával, valamint a városok és környékük közösségi személyközlekedésével.

A helyzet ideálisnak tűnik, hiszen ez a szerkezet explicitté teszi az elhatárolást a korábban írottak szerint túlzott figyelemben részesülő külső kapcsolatok, valamint az elhanyagolt belső összeköttetések között, – azt gondolhatnánk, ezzel rá is irányítja a figyelmet a kétféle funkcióra és azok eltérő szerepére.

A továbbiakban az ÚMFT közlekedési pontjai mellett fokozatosan rátérünk az ennek alapján elkészített Közlekedési Operatív Program (KözOP)⁷ megfogalmazásainak kommentálására is.

Mit akarunk elérni?

A nagyon komplex és átfogó szempont, az *elérhetőség* e dokumentumokban egyértelműen *közlekedési elérhetőségre* leszűkítve van értelmezve. Még ezen belül sem *térségek, lakók, munkalehetőségek, szolgáltatások* elérésére vonatkozik, hanem a tervben *kizárólag a nagy közlekedési tengelyek által elért sávok jobb (még jobb) eléréséről van szó.* (Ez a megfontolás hatja át az áruszállítási logisztika tárgyalását is „a fejlesztések a TEN folyosókra koncentrálnak”). Valójában az elérhetőségnek kellene az átfogóbb célkitűzést, prioritást alkotnia, ehelyett be van sorolva a közlekedésfejlesztés, mint cél alá. Az elérhetőség ugyanis egy viszony, aminek két oldala van: oda tudunk menni a szolgáltatás helyére, (ez valóban közlekedés) – vagy pedig azt vagyunk képesek biztosítani, hogy az elérendő szolgáltatások a közelben legyenek (ami területfelhasználás, kereskedelempolitika, településpolitika és számos más összetevő együttes leckéje.).

⁶ A kormány az ÚMFT brüsszeli jóváhagyása után, 2007. június 27-én döntött a Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia elfogadásáról. Ld. a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium honlapján <http://www.ktm.hu/index.php?pid=13&sid=117>

⁷ A KözOP-ot tizenkét további operatív programmal egyetemben 2007 augusztus elsején fogadta el az Európai Bizottság. http://www.nfu.hu/umft_operativ_programok

Az ÚMFT „Az ország nemzetközi elérhetőségének javítása” (ill. „Az ország és a régiók nemzetközi elérhetőségének javítása”) fő- és alcímei helyett a KözOP egy korábbi, korrigálatlan megfogalmazásnál rekedt meg: *Az ország és a régiók központok nemzetközi elérhetőségének javítása*. Valójában nem a központok elérhetőségéről kell gondoskodni, hanem *a területi esélykülönbségek mérsékléséről*. A társadalmi és a térségi kiegyenlítés igénye azt kívánja meg, hogy *az országon belüli térségek* (azok tetszőleges pontjai) legyenek jól elérhetőek. Kifejezetten e kiegyenlítés ellen dolgozik, ha kizárólag egyes pontokra, vagy egyes sávokra való koncentrációt elősegítő fejlesztéseket szorgalmazunk. Ennek végiggondolása segít azt is megérteni, hogy *helytelen, ha a nemzetközi elérhetőséget csupán a TEN tengelyekkel vagy az autópályákkal azonosítjuk*. Ha csak ezek a folyosók szolgálnák a jobb elérhetőséget, akkor ahhoz, hogy minden térség jól elérhető legyen, mindenhova fővonalakat és gyorsforgalmi utakat kellene építenünk.

A megoldandó feladat éppen fordított: *hogyan kell felépíteni és működtetni a közlekedési infrastruktúra összességét, annak valamennyi rétegét ahhoz, hogy az elérhetőség térségivé váljon, azaz ne egyes folyosókra, pólusokra koncentrálódjon*. Mindezt lehetőleg minimális mennyiségű drága magisztrális tengely (autópálya, nagysebességű vasút) kiépítésével kell megoldani. A hálózattervezésnek, a hálózatban való gondolkodásnak ez leckéje. Az ÚMFT és a KözOP is, de az elődei, a korábbi Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT-I), a Magyar Közlekedéspolitika, vagy a területi dokumentumok is elmulasztották, hogy az elérhetőség kérdéskörét ebben a megközelítésben tárgyalják, és kialakítsák *a korszerű közlekedési hálózat különböző rétegeinek az együttműködésére alapozott rendszer tervezetét*.

A friss közlekedési dokumentumok tehát egyfelől adósok maradtak a külső elérhetőség fogalmának a tisztázásával, másfelől a javasolt fejlesztéseiknek a koncentráció hatása dominál, éppen ellentétesen egy potenciális térségi kiegyenlítő szereppel – ezzel ellentmondva a kohéziós politika, a fenntarthatóság, a foglalkoztatás, hosszabb távon a versenyképesség kívánatos szempontjainak is.

A közlekedési anyagrészek központok további erősítését szolgáló prioritásrendszer ugyanakkor sajnálatosan harmonizál az ÚMFT ugyancsak központosító területpolitikájával. Holott az ÚMFT helyzetértékelése árnyaltan bemutatja, hogy szinte minden hazai tevékenység esetén komoly problémát jelent a térségi egyenlőtlenség, a leszakadás, a polarizáltság; továbbá ezen anomáliák legutóbbi időszakot is jellemző erősödése. A terv válasza a problémákra területfejlesztési oldalról mégis, egyértelműn a pólusok támogatása, a központok megerősítése. Nagyon is megkérdőjelezhető, hogy azok a pólusok, amelyek eddig is léteztek, és fejlődésük a helyzetértékelés szerint sem csökkentette, hanem növelte a területi különbségeket, fokozott fejlesztésükkel mitől járulnának egyszerre hozzá a térségi kiegyenlítéshez.

Bár szemléletében hibás megközelítésről van szó, a megerősített pólusok és központok környező térségükre kifejtett kisugárzó hatását még ilyen körülmények között

is javíthatja, ha ezek a gócpontok *jól beágyazódnak* közvetlen környezetükbe, ott szoros és sokoldalú együttműködési hálózatok részét képezik. Lássuk, vajon „a térségi elérhetőség javítása” címszó alatt mit tesz a terv ennek – vagyis az erős kapcsolatok pályái javításának – érdekében.

„A térségi elérhetőség javítása”

A „térségi elérhetőség” fogalmának értelmezéséhez egyetlen fogódzónk, hogy *nem nemzetközi* elérhetőségről van szó (azt ugyanis az ÚMFT előző pontja tárgyalja). Ide tartozik viszont az országon belüli valamennyi kapcsolat: tehát a *térségek közötti* forgalom (az ÚMFT alcímében helytelenül *régióközpontok* egymás közötti forgalmának írva), továbbá az egyes *térségeken belüli* forgalom is. (A KözOP-ban ez utóbbi egyszer meg is jelenik a szövegben a ’térségi’ kifejezés zárójeles értelmezéseként.)

Ennek alapján is biztosan állíthatjuk, hogy a blokk első félmondatában jelzett cél, miszerint „a régióközpontok bekapcsolódhassanak a transzeurópai folyosók forgalmába” – nem ide, hanem mindenképpen az előző pontba, az ország (és a régióközpontok) *nemzetközi* elérhetőségéhez tartozik.

Sajnálatos módon az uniós egyeztetések során megjelent egy technikai szempont, miszerint egy alponthoz csak egyféle uniós forrásból származó pénzek tartozhatnak. Ez a feltétel a *nemzetközi elérhetőség* célkitűzést mindenféle egyéb logikával szemben leszűkítette a (kohéziós alapból támogatható) TEN-T folyosók különböző szakaszainak a finanszírozhatóságára (az időközben különválasztott közúti- és vasúti folyosó-szakaszokéra). Ezek után viszont a hazai közlekedésirányítás nem azért kezdett harcolni, hogy a a TEN-T hálózat hazai vonalvezetését újradefiniálhassuk a számunkra valóban legfontosabb megépítendő tengelyek mentén, hanem helyette valamennyi, TEN-ből kimaradó, „de fontos és sürgős” folyosónkat áttette a „térségi elérhetőség” borítékba. Vagyis, ha az M4, az M9 vagy az M30 folyosó az uniótól nem kapott *transzeurópai* címkét, akkor nem az eddigi elképzeléseinket vizsgáljuk felül, ütemezzük át, gondoljuk újra – hanem deklaráljuk, hogy az itt építendő autópályák *nem* a nemzetközi megközelítést szolgálják, hanem a „térségi elérhetőséget”. Ezeken kívül kereken ötven további egy- és kétszámjegyű főút-szakasz felújítása és/vagy burkolatmegerősítése került még ebben a blokkban nevesítésre, – más nem is. A kiválasztott folyosókon jelentős mértékben a *tranzit nehéztehergépjármű forgalom* növekedése teszi sürgetővé a burkolatmegerősítés végrehajtását, amit kevéssé indokolt helyi, térségi forgalomnak nevezni – fenntarthatósági szempontból pedig egy nyilvánvalóan téves (de kétségtelenül az unió egészét, és nem csak bennünket jellemző) irányt képvisel, nevezetesen a közúti áruszállítás térhódításának való behódolást. Ezzel szemben *vasúti fejlesztés* egyáltalán nem jelenik meg ’a térségi elérhetőség javítása’ címszó alatt, – mintha a vasút viszont kizárólag a nemzetközi közlekedést szolgálná

Összefoglalóan azt mondhatjuk, az ország nemzetközi és belső elérhetőségét biztosító közlekedéshálózat ÚMFT-n belüli külön blokkokba rendezése a *hazai térségi közúti és vasúti infrastruktúra* állapotán ugyan nem fog változtatni, – azonban kétségkívül látványosan hozzásegített bennünket annak bemutatásához, hogy a közlekedési kormányzat bármilyen jogcímen elérhető forrást képes továbbra is az elsősorban *közúti tranzitforgalmat szolgáló fő folyosók* fejlesztésébe investálni.

Kétséges Közlekedésfejlesztési Stratégia

„Az elmúlt időszakban erőteljes igény és érdeklődés mutatkozott egy elemeiben összefüggő, tartalmában átfogóan kidolgozott, hosszabb időtávra készülő és minden lényeges közlekedési feladathoz iránymutatással szolgáló közlekedésfejlesztési stratégia iránt.” Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS Zöld) vitára bocsátásakor a GKM honlapján 2007. szeptember 10-én megjelent fenti állítás kétségtelenül igaz, – talán csak az fűzhető hozzá, hogy kár, hogy a GKM-ből sem 2004-ben, amikor az országgyűlés elfogadta a Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015 című dokumentumot, sem azóta nem szóltak, hogy tudják, hogy *az* nem felel meg a fenti kívánalmaknak. Egyébként az „erőteljes igény és érdeklődés” valószínűleg most is kevésnek bizonyult volna, *ha nem éppen az Európai Bizottságtól* érkezik.

Az EKFS a KözOP-hoz hasonlóan nem alágazati fejezetekre (vasúti-, vízi-, közúti-, légi közlekedés) épült, viszont attól eltérően nem is a hálózati szintek (nemzetközi-, országos-, térségi elérhetőség) szerint alkot kategóriákat, hanem összközlekedési tényezőkkel foglalkozik (biztonság, környezet, energia, intézmények), majd *személyközlekedés-, áruszállítás- és infrastruktúra-fejlesztésre* tagolódik. (Az EKFS Fehér Könyv⁸ a horizontális (összközlekedési) tényezőket átsorolta az anyag végére). A KözOP fejlesztései kapcsán fentebb tárgyalt hálózati összefüggések értelemszerűen az „Közlekedési infrastruktúrafejlesztés stratégiája” blokkban kaptak helyet, az alábbiakban erre szorítkozik a tárgyalásunk.

Az EKFS Fehér Könyve az infrastruktúra-fejlesztés területén négy kulcsterületet jelöl ki: (1) gazdasági versenyképességet javító közúti és vasúti hálózati szerkezet kialakítása, (2) a térségi elérhetőség javítása, (3) a városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése (4) a főúthálózat teherbírása növelése, a növekvő tengelyterhelésű közúti járművek által okozott fokozott útelhasználódás megelőzése.

Ad (1) Bár a *versenyképességet javító szerkezetalakítás* magyarázata súlyt helyez a regionális összefüggésekre is („A célirányos, lokális fejlesztések is jótékony, be-

⁸ A szeptemberi vitára bocsátás idején a Zöld Könyv a helyzetértékelés alapján beavatkozási kulcsterületeket jelölt ki, és koncepcionális célkitűzéseket fogalmazott meg, a később elkészítendő Fehér Könyvre hagyva a célok részletezését és intézkedési terv hozzárendelését. A véleményezési szakasz lezárása óta a kijavított Zöld Könyv viseli az EKFS Fehér Könyv nevet.

fektetés-ösztönző hatással járnak, ami a térségi felzárkóztatás egyik eszköze lehet”) a leszűrt beavatkozási célnál ez már kevésbé jelentkezik („Gazdasági versenyképesség növelhetőségét biztosító főközlekedési hálózat”), és az utóbbinak felel meg a javasolt eszközrendszer (TEN és egyéb főhálózatok fejlesztése valamennyi alágazatban). Ha a KözOP programjaival összevetjük, ez a beavatkozási cél lefedi a *nemzetközi elérhetőséget* javító fejlesztéseket, továbbá az *országon belüli, de régióközi elérhetőséget* javító elemeket is.

Ad (2) *A térségi elérhetőség javítása*, vagy más helyen „a személy- és áruszállítás regionális elérhetőségi elvárásai” címen az EKFS nem egészen ugyanazt érti *térségi elérhetőségen*, mint a KözOP. (A kifejezés az egyik helyen sincs definiálva) Kétségtelenül nevesítve megjelenik a főutak mellett a mellékúthálózat és a vasúti hálózat, valamint a vasúti biztosító berendezések és állomási infrastruktúra is – azaz szó sincs arról, hogy ide csak közúti főhálózati elemek tartoznának, mint a KözOP esetében. A burkolatmegerősítés viszont egyáltalán nem ennél a pontnál jelenik meg, hanem külön kulcsterületet alkot; ld. Ad (4).

Ad (3) *A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése* beavatkozási cél körülhatárolásával ilyen jellegű probléma nincs, az megfelel a KözOP hasonló prioritásának.⁹

Ad (4) *A nehéz közúti járművek okozta gyorsuló út-elhasználódás* kérdésköre külön beavatkozási cél, amelyik ilyen módon az EKFS-ben helyettesíti a KözOP intermodális csomópontok infrastruktúrájára kihegyezett áruszállítási prioritási célkitűzését, („gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése”), – és felveti azt a kérdést, vajon reális-e a minisztériumnak az az állítása, miszerint az új közlekedési stratégia elkészítése *nem írta felül* a korábban elkészült KözOP logikáját.

Összefoglalóan az állapítható meg, hogy a GKM által meglehetősen kapkodva megjelentetett, tartalmában óvatoskodó, (az ÚMFT-hez, KözOP-hoz igazodni próbáló), egyelőre társadalmi szinten kitárgyalatlan, hatályában és státuszában tisztázatlan Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia már jelen formájában is több helyen felülírja a KözOP friss hétéves fejlesztési programjának egyes szervező elveit, és ebből következően esetenként megkérdőjelezi annak tartalmát is. További feladatot jelent az EKFS hosszú távú stratégia valós társadalmi megvitatása és a hálózati elveinek az összerendezése, tisztába tétele.

⁹ Azt a kis különbséget, hogy az EKFS az indokolásban „az áruk és személyek áramlásának zökkenőmentes biztosításáról” beszél, inkább következetlenségnek tekintjük, a továbbiakban maga az EKFS is csak a személyközlekedéssel foglalkozik ezen a kulcsterületen belül.

ÖSSZEFOGLALÁS

Az uniós források kiaknázására épülő hazai fejlesztési tervek (Új Magyarország Fejlesztési Terv, ill. ennek a 2007 nyarán rögzített Közlekedési Operatív Programja) felgyorsították a finanszírozhatóság formai feltételeinek megfelelő projektek iránti keresletet, ugyanakkor a korábbinál is feltűnőbbé vált, hogy az *egyedi projektek* mögül mennyire hiányzik az átfogó stratégia és a hálózati összefüggésekben való gondolkodás. Bár utólag (2007. szeptember) a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium vitára bocsátotta Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia című elképzelését, ez deklaráltan elsősorban a korábban megfogalmazott projektekkel kívánt konzisztens maradni, és mindenféle vitát és késlekedést elkerülendő ismét elmulasztotta valódi és egyértelmű stratégiai célok és prioritások határozott felvetését.

A közlekedésfejlesztés hazai gyakorlata sajnálatos módon továbbra is elsősorban a kapacitáshiányok toldozgatására épül; és a jövőbeli fejlesztések ennek következtében, ahelyett, hogy meghaladnák, megerősítik, és tovább merevítik az egyébként minden helyzetfeltárásban elmarasztalóan emlegetett főváros-centrikus struktúrát. További problémaként jeleztük a nemzetközi folyosók fejlesztésének túlzott prioritását a hazai tervezésben (a hazai funkciójú fő- és mellékhalozatok rovására), ezen belül is a kelet-nyugati nemzetközi folyosók kizárólagosságát az észak-déli (csatlakozó országok közötti) kapcsolati elemek rovására. A dolgozat bemutatja, hogy ezek a problémák jelen vannak a 2007-ben készült, vagy elfogadott stratégiai dokumentumokban is.

A gyorsforgalmi úthálózat (csakúgy, mint a nagysebességű vasút) *funkciójában új réteget* képvisel: nevezetesen a falvakat egy térségben összekapcsoló alsóbbrendű hálózatok, illetve a városokat nemzeti szinten összekapcsoló főhálózatok helyett *a régiókat kontinentális szinten összekapcsoló folyosók* kiépítéséről van szó. Ennek az új hálózati szintnek a kialakításakor kivételes alkalom kínálkozott (volna) *a pályafüggőségéből adódó kötöttségek meghaladására*, azaz a hazai főhálózat sugaras struktúráját meghaladó nyitott rácsos hálózati szerkezet kiépítésére. Ezzel szemben a hálózati átgondolás elmaradt, és a mai tervek is a főútvonalak mellé húzott autópályák további építését szorgalmazzák.

A terjedelmi keretek nem tették lehetővé további fontos, – és hálózati összefüggéseket is érintő – kérdések elemzését. Ilyen lenne mindenképp az áruszállítási, logisztikai elképzelések (2008 januárjában tette közzé a GKM megvitatásra logisztikai stratégia tervezetét) részletes bírálata; a fővárosi és agglomerációs összefüggések áttekintése, vagy a vasúti mellékvonalakkal is összefüggő térségi közlekedési (nem csak vasúti) irányítás kérdéskörének a tárgyalása.

HIVATKOZÁSOK

- A magyar közlekedéspolitika 2003-2015. (2004) Magyar Köztársaság. 45 p.
http://www.gkm.gov.hu/data/cms18631/k_zlpol_nyomt.pdf
- Csermely Péter (2005) A rejtett hálózatok ereje. Vince Kiadó 376p.
- EKFS Fehér (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. Fehér Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 100 p. [dátum, verziószám, kolofon nélkül]
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html>
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1461000/EKFS.pdf> (Letöltve 2008. január 28. Honlapra kerülésének időpontja bizonytalan)
- EKFS Zöld (2007) Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007–2020. I. Zöld Könyv. Gazdasági és Közlekedési Minisztérium 83 p. [dátum, verziószám, kolofon nélkül]
<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/kozlekedes/kozlekedespol/ekfs.html> (2007. szeptember 10-én honlapra téve, azóta időnként módosítva)
http://www.gkm.gov.hu/data/cms1460999/ekfs_0907.pdf
- Fleischer Tamás (2003) A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. *Falu Város Régió* 10. évf. No. 3. pp.16-25.
- Fleischer Tamás (2007) Transzeurópai folyosók: A meglévők hosszabbítgatása, vagy egy összeurópai hálózat kialakítása? pp. 365-379. In: Glatz Ferenc (szerk.) *A Balkán és Magyarország: Váltás a külpolitikai gondolkodásban?* 430p. Magyarország az Ezredfordulón, Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián. MTA Társadalomkutató Központ - Európa Intézet Budapest.
- Granovetter M (1973) The Strength of Weak Ties *American Journal of Sociology*, Vol. 78, Issue 6, pp.1360-80
- Kerékpáros (2007) Kerékpáros Magyarország Program 2007-2013. GKM augusztus 29.
<http://www.gkm.gov.hu/data/cms1392756/kerekparosprogram.pdf>
- KözOP (2007) Közlekedés Operatív Program (KÖZOP) 2007. július 111 p. Az operatív program hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007 A Magyar Köztársaság Kormánya. http://www.nfu.hu/umft_operativ_programok Verzió: KÖZOP_070712_hu.doc
- ÚMFT (2007) Új Magyarország Fejlesztési Terv. Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013: Foglalkoztatás és növekedés. Az Európai Bizottság döntésének dátuma: 2007. május 7. A Magyar Köztársaság Kormánya
http://www.nfu.hu/uj_magyarorszag_fejlesztési_terv_2
- White Paper (1992) The Future Development of the Common Transport Policy: A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility – COM (92) 494, CEC (Commission of the European Communities), 2 December 1992 Brussels.

FÜGGELÉK

KRONOLÓGIA 2007 MAGYARORSZÁGI KÖZLEKEDÉS

Fő források:

- (1) Elsősorban a GKM, továbbá az NFÜ és a főváros hivatalos honlapja,
- (2) *Népszabadság, esetenként Index stb. egyéb sajtóorgánumok is, ill.*
- (3) [saját megjegyzések]

Összeállította Fleischer Tamás

2007. január 1. Vasúton 16 %-os, helyközi autóbusszon 6 %-os tarifaemelés. – „Az autópálya matricák ára 2007. január 1- től érzékelhetően csak a nehéz tehergépjárművek számára emelkedik.” [ez 15,3 %-ot jelent]

2007. január 1-jétől egyszemélyes zártkörűen működő részvénytársaságként látja el jogszabályban meghatározott feladatait a HungaroControl Magyar Légitforgalmi Szolgálat.

2007. január 1. Nyolc ország közös munkájával elindult a felkészülés a folyami információs szolgáltatások (RIS) – azaz az egységes uniós információs szolgáltatások rendszerének a kialakítására. Az uniós tagállamok közreműködésével megvalósuló fejlesztések a belvízi hajózás forgalom- és közlekedésirányítását támogatják, beleértve — ha technikailag megvalósítható — a más közlekedési módokhoz való kapcsolódást. 2009. január 1-ig életbe kell léptetni.

2007. január 11. Népszabadság. 4-es metró: felszíni csúszásveszély.

2007. január 11. Népszabadság Matricásítás táguló keretek között. Útdíj plusz ezernyolcszáz kilométeren? A többségében még meg sem épült utak díjasításáról és az áprilistól a kamionok számára fizetős ezer kilométernyi főútról nincs döntés.

2007. január 18. Népszabadság. Uniós pénz nélkül kátyúban ragad a közúthálózat. A pénzigényes autópálya-építések miatt évek óta nem költ az állam közutakra. A 30 ezer kilométer hosszú úthálózatnak így ma már több mint 60 százaléka rossz minőségű, vagyis balesetveszélyes.

2007. január 19. Népszabadság. M5: autópályacég eladó. Lemond a kormány az AKA kivásárlásáról?...A cég állami kivásárlására nincs pénz.

2007. január 19. Népszabadság: Az EU a vonatokon feladta a belföldi piacnyitást. Nem kis meglepetéssel ért véget az Európai Parlament tegnapi szavazása a vasúti személyszállítás liberalizációjáról...

2007. január 31. A kormány elfogadja a Közlekedési Operatív Program u.n. indikatív projektlistáját. 2007-2013 között a közlekedés területén megkülönböztetett figyelmet élvez az ország nemzetközi összeköttetésének, valamint a régiók egymás közötti kapcsolatainak fejlesztése, illetve a környezetkímélő és az elővárosi közösségi közlekedési módok támogatása. A közlekedés fejlesztésére az Új Magyarország Fejlesztési Tervben 2000 Mrd forint áll ren-

delkezésre. A Közlekedési Operatív Program (KözOP) több mint 1700 Mrd forint fejlesztési forrást tartalmaz, a többi pénz a regionális operatív programokban áll rendelkezésre. Ez utóbbiból a közlekedés területén elsősorban a helyi érdekeket szolgáló utak fejlesztése valósulhat meg. A KözOP-ból rendelkezésre álló összeg mintegy 50 százaléka a közúthálózat, alapvetően a gyorsforgalmi úthálózat, valamint az egy és két számjegyű utak fejlesztésére fordítható majd. Az összeg másik fele főleg a vasúti és közösségi közlekedési fejlesztésre valamint a közlekedési módváltást lehetővé tevő helyszínek, intermodális logisztikai központok támogatását szolgálja. A beruházások összesen hét évre szólnak. A kiválasztásra kerülő, és a hét éves időszak elején indítható projektek részletes megvalósítási ütemtervét és költségigényét a decemberben kialakítandó akciótervek tartalmazzák majd.

2007. január 31. Népszabadság. Késik a MÁV személy. A menetrenddel nem csak az utasok elégedetlenek. Elméletileg július elsejéig kellene életre hívnia a MÁV-nak a saját Személyszállító Vasúti Szolgáltató (Szevasz) Zrt.-jét, a cégalapítás azonban – úgy tűnik – kétszeri halasztás után ismét késni fog. ... Az utasok elégedetlensége, és a kormányzat türelmetlensége mellett a MÁV ütemes menetrendje „belső” ellenzéket is kapott. Az idén privatizációra készülő MÁV Cargo Zrt.-nél legalábbis nem veszik igazán jó néven, hogy tehervonataik gyakran azért nem tudnak időben elindulni, mert a vasút vontatójárművei a személyszállító szerelvények továbbításával vannak elfoglalva.

2007. február 9. Népszabadság. Magánvasút megy Ferihegyre 2010-től. Vonat helyett egyelőre újabb ígéret az egyes terminál mellett. ...Az átlamnak 2027-ig évente 3,5 milliárd, az utasoknak jegyenként 1500-2000 forintjába kerülne a Ferihegyi kettős terminál (Keleti pályaudvarról induló) új gyorsvasútja.

2007. február 16. Népszabadság. Operatív késés. Bajnai Gordon bírálja Kóka János gazdasági minisztert. Stratégiai tervek nélkül négyezermilliárd forint uniós pénz hatékony felhasználása kerülhet veszélybe. ... Újabb problémákat vetít előre, hogy a KözOP nagyprojektjeinek a listája túltervezett, és hiányzik a beruházások prioritási sorrendje is.

2007. február 23. Népszabadság. Új állami teher, még csak a kamionokon. Az útdíjszedési rendszer többre kerül, de több bevételt is hoz. Az ára elérheti a 60-80 milliárd forintot, ezért ismét csúszik az elektronikus útdíjszedő rendszer kiépítése. ... Az osztrák és a német rendszerépítők már lobbiznak az üzletért.

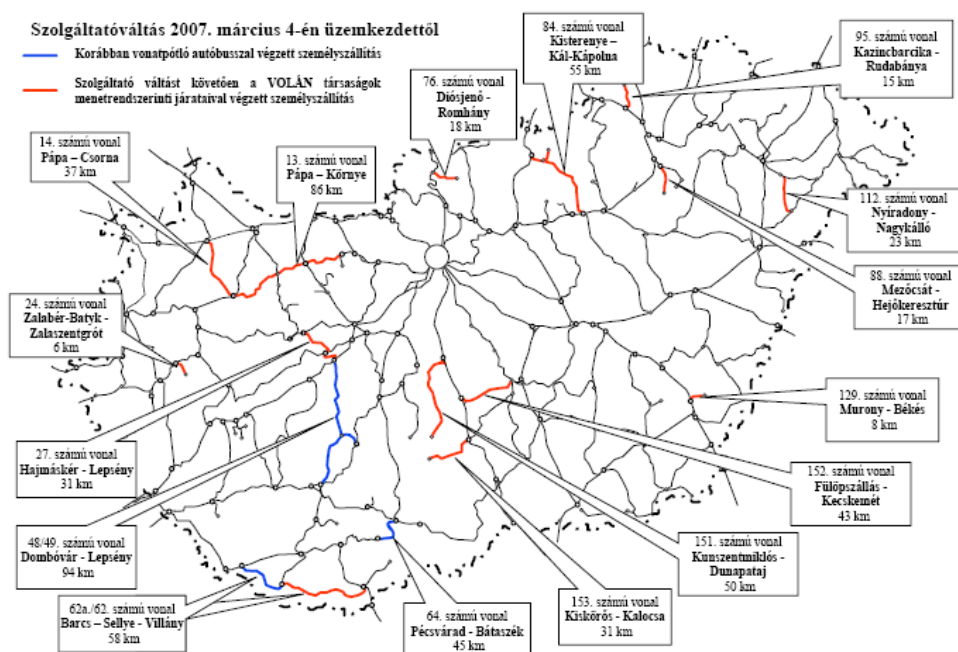
2007. február 28-án a GKM bejelentette azt a szándékát, hogy az ÁAK Zrt. opciós jogával élve, 40 százalékos részesedése mellé megvásárolja az M5-ös sztrádát üzemeltető AKA Zrt. 60 százalékat is annak érdekében, hogy a társaság teljes egészében a birtokába kerüljön. A tranzakció kezdő lépéseként az ÁAK Zrt. jóváhagyást kérő levéllel kereste meg az AKA finanszírozói konzorciumának vezetőjét. A bankkonzorcium válaszelevelét az ÁAK először 2007. március közepéig, majd március végéig várta. A GKM, mint az ÁAK Zrt. tulajdonosi jogainak gyakorlója arról is döntött, hogy amint a 100 százalékos üzletrész állami tulajdonba kerül, az AKA Zrt-t nyílt pályázat útján értékesíteni kell annak érdekében, hogy az autópá-

lya-üzemeltető piac többszereplőssé váljon, a verseny pedig jobb szolgáltatást hozzon a sztrádákat használók számára.

2007. március 1. Népszabadság. Teljesen állami lesz az M5-ös.

2007. március 2. Népszabadság. Vonatok mennek, buszok jönnek. Szombaton a szárnyvonalakon visszavonul a MÁV

2007. március 3-án üzemzáraskor a MÁV 14 mellékvonalán szolgáltatóváltás történt, a vonalak személyforgalmát a területileg illetékes Volán társaság vette át.



2007. március 12. Népszabadság. A vasút viszi el a konvergencia-programot? Az idei papíralapú nyereség után további évi 50 milliárdra volna szüksége a MÁV új személyszállító cégének.

2007. március 12. Népszabadság. 4-es metró: az ajtók záródnak? Harminc év előkészítés után dicstelen véget érhet a 4-es metró története; Brüsszel ugyanis nem hajlandó a magyar fél által várt mértékben támogatni a beruházást...

2007. március 16. Népszabadság. Demszky: Lesz metró, de drágábban és később. ... Most áprilisra ígérik az alagútúrát. – Leváltották a gigaberuházás vezetőjét.

2007. március 27. Népszabadság. Vasárnapi matricásítás. Kamionnal a főutakon, teherautóval az autóutakon is fizetni kell –Telefonnal spórolhatnak a motorosok. ... terjeszkedik a matricás útdíjrendszer.

2007. április 1-jétől a díjfizetési kötelezettség kiterjesztésre kerül: A 3,5 tonna megengedett össztömegnél nehezebb gépjárművek az eddig ingyenes autópálya-szakaszokat és az autó-

utakat is díjfizetés ellenében vehetik igénybe, továbbá a 12 tonna megengedett össztömegnél nehezebb gépjárművek az országos közúthálózat egyes, kijelölt szakaszain is matricát kötelesek vásárolni. Egy napos matricát vehetnek a D2 és D3 kategória járművei is [ami a D4 egynapos matricával azonos].

2007. április 4. Népszabadság. Híd a jövőbe. ... A kőröshegyi völgyhidat bele kéne komponálni a Harmadik Magyar Köztársaság címerébe: rettenetesen ronda, drága, és az égvilágon semmi értelme. Viszont számláját még száz évig fizetni fogjuk. ... A költségvetési hiányt egekbe röptető magyar autópálya-program része az, azé az autópálya-programé, amely a magyar politikai elit legfontosabb és jószerével egyetlen szellemi teljesítménye az utóbbi húsz évben. ... (Uj Péter)

2007. április 14. Népszabadság. Felezné a MÁV a menetrendet. Hetven vonalán nem tudja finanszírozni a személyszállítást, így vonatai egy részének leállítására kényszerülhet a MÁV 2008-ban. A mostani menetrend fenntartásához 41 milliárd hiányzik.

2007. május 1-jétől került sor a helyközi közlekedési tarifák egységesítésére és az egységes díjjövezeti rendszer bevezetésére

2007. május 2. Népszabadság. Menekülés az M5-ösről. Elmarad a kivásárlás, pénzügyi befektetőé lesz az AKA? Bizonytalan az M5-öst üzemeltető Alföld Koncessziós Autópálya Zrt. sorsa. A társaság magánbefektetőknél lévő hatvan százaléknak állami kivásárlását már bejelentették, a gazdasági tárcánál azonban ismét az Állami Autópálya Kezelő Zrt. negyvenszázalékos részvénycsomagjának eladását fontolgatják.

2006. május 7. [Az Európai Bizottság döntésének a dátuma] Lezárultak a tárgyalások az Új Magyarország Fejlesztési Tervről az Európai Bizottság és a magyar kormány között. Hazánk 2007 és 2013 között 22,4 milliárd eurós uniós támogatásban részesül, hogy felzárkózhasson a fejlett országokhoz.

2007. június 9. Népszabadság. MÁV-ingatlantervek milliárdos alapon. Felpörgetné ingatlanjai értékesítését a MÁV: 2010-ig 420 milliárd forint értékű épület- és földvagyonának tíz százalékát árulná ki.

2007. június 15. Népszabadság. Aquincumi híd: tíz év múlva. Egyelőre a Körvasút is kimaradt az uniós projektekből. ... „A rendelkezésünkre álló területsávban, a vasúti pálya északi oldalán csak a tervezett kétszer kétsávos közúti pálya helyezhető el, kötöttpályás tömegközlekedési jármű elhelyezésére nincs mód.” Ennek hiányában viszont a közlekedési minisztérium és a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség a 2007-2008-as akciótervben az aquincumi híd építését nem támogatja – derül ki az uniós akcióterv mellékletéből.

Népszabadság. Elcsúszhat az e-útdíjszedés. A teherautókat sarcoló rendszer leghamarabb 2009-re lehet kész. ... Új felelőse lehet az elektronikus útdíjrendszer kiépítésének: a 92,8 milliárd forintos közbeszerzés lebonyolítása a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központtól a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.-hez kerülhet. Az átadással járó késés miatt a meg-

tett úttal arányos díjakat a teherautók és az autóbuszok csak 2009-től fizetik. ... De a módosító javaslat látszólag függőben hagyná azt is, hogy ki és mennyiért végezné a díjszedés és az úthasználat jogosultságának ellenőrzését. Ez az eredeti elképzelések szerint az Állami Autópálya Kezelő (ÁAK) Zrt. feladata lenne. A céget azonban már nem nevesítenék, és a be- tervezett 23,5 milliárd forintos költségprognózis is eltűnne a szövegből.

2007. június 28. Az Országgyűlés 69/2007. (VI. 28.) határozata felhatalmazást adott a megtett úttal arányos, elektronikus útdíjfizetési rendszer magyarországi bevezetéséhez kapcsolódó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez. Eszerint a Magyarországon alkalmazni kívánt technológiát közbeszerzési eljárás során választja ki a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. A nyertes cég finanszírozza, építi és működteti majd a technikát és az ehhez kapcsolódó rendszert. A terv szerint a rendszer 2008 januárjától működik, kizárólag a 3.5 tonna megengedett össztömeget meghaladó gépjárművek számára. A személyautók továbbra is a matricás rendszerben fizetik az úthasználati díjat.

2007. június 22. Népszabadság. Győr–Gönyű: kikötő negyedik nekifutásra. Ma eredményt hirdetnek a gönyői kikötő tízmilliárd forintos fejlesztési tenderén – immáron negyedszer. A három előző pályázatot ugyanis a vesztés felek kifogásai nyomán időről időre vissza kellett vonni. Ha a győztes kiválasztásába ismét hiba csúszik, a projekt elmaradhat, és 7,2 milliárd forint uniós támogatás is elveszhet.

2007. június 22. Népszabadság. Kiürített autópálya-kezelő eladó. Az ÁAK felét szakmai befektetőnek adnák, felét tőzsdére vinnék, de előtte elveszik a cég értékes üzletrészeit és jogosítványait.

2007. június 30. Népszabadság. MÁV Start: szabad jelzés, feltételekkel. ... Utolsó pillanatban, de várhatóan kiadja a MÁV Start Zrt. Működési engedélyét a Magyar Vasúti Hivatal.

2007. július 1-jén kezdte meg működését a MÁV-START ZRT., az önálló személyszállítási vállalat

[Folyamatosan, egyre több vasútvonalon jelennek meg az újonnan beszerzett motorvonatok, illetve a felújított német személyszállító kocsik.]

2007. július 16. A szolnoki fővonalon elkészült új állomás átadásával a Nyugati pályaudvarról 25 perces menetidővel vasúton is elérhetővé vált a Ferihegy 1-es terminál [ahonnan a fapados repülőgépek indulnak és érkeznek] [Napközben félóránként ('25, '50 és '55) indul olyan vonat, amely megáll Ferihegyen, 20 órától pedig óránként.]

2007. július 19. Népszabadság. Felújítás után száguldás. Jövőre kezdődhet a vasúti híd rekonstrukciója. Sokéves halogatás után jövő nyáron új-jáépítik az Északi összekötő vasúti hidat, melyen ismét száguldhatnak majd a szerelvények. A beruházás alatt a BKV is besegít majd a vasútnak: a hidat hajókkal pótolják, a Nyugat pályaudvar helyett pedig a HÉV síneken át a Margit hídig (vagy Kaszásdűlőig) közlekednek a vonatok.

2007. július 23-án Gyurcsány Ferenc miniszterelnök és Kóka János gazdasági és közlekedési miniszter Dunaújvárosban ünnepélyesen átadta forgalomnak a Pentele hidat, az M8 autópálya Dunán átvívelő hídját, és az M8 autópálya hozzá kapcsolódó 5,2 kilométeres szakaszát. A

kosárfül ívekre kábelekkel függesztett gerendahíd 1682,55 m hosszú, fesztávolsága 307,9 m. A Pentele híd ezzel a mérettel, ebben a szerkezeti kialakításban a világ legnagyobb kosárfülű hídja. Egyúttal Magyarország legnagyobb nyílású hídjának címét is átveszi az Erzsébet-hídtól, melynek középső nyílása 290 m-es.

2007. augusztus 4. Népszabadság. Kőröshegy: csak azért is híd. Viadukt nagykoalíciós nyomvonalon.

2007. augusztus 8-án, „Autópályán utazhatunk végig a Balaton mellett.” (GKM) A (módosított) kivitelezési határidőnél négy nappal hamarabb, hivatalosan is átadják a forgalomnak Közép-Európa leghosszabb közúti völgyhídját. „...az így teljessé váló dél-balatoni szakasz tehermentesíti az üdülő övezetet és könnyebben megközelíthetővé teszi a Balaton régiót az idegenforgalom számára” „...a 2 kilométer hosszú, 41 milliárd forintos költségvetésű völgyhíd egyedülálló mérnöki és kivitelezési munka, az elmúlt három év legnagyobb európai hídberuházása, amely imponáns turisztikai látványt is nyújt.” (GKM)

2007. augusztus 8-án a kormány több mint 1000 milliárd forint út- és közlekedésfejlesztésről döntött. A program keretein belül 56 útfejlesztés valósulhat meg 440 milliárd forint értékben, 5 vasútfejlesztési projektre összesen 375 milliárd forintot fordíthatunk, valamint 5 városi tömegközlekedési fejlesztés valósulhat meg 450 milliárd forint értékben. A program keretein belül több mint 770 kilométernyi út épülhet, illetve újulhat meg, ami több, mintha keresztül-szelnénk az országot, és oda-vissza megtennénk a Miskolc-Pécs távolságot. A Kormány holnap hozza nyilvánosságra a támogatott projektek teljes listáját.

„Magyarország földrajzi fekvése gazdasági szempontból rendkívül kedvező, az országon több fő Kelet- és Nyugat-Európát összekötő fő közlekedési folyosó áthalad. A gyors ütemben fejlődő kelet-európai gazdaságok első számú kereskedelmi útvonala is hazánkon keresztül vezet. Ha mindezen adottságok felelős fejlesztéspolitikával találkoznak, hazánk lehet a térség logisztikai központja. Lehetőségeink kihasználásához azonban pótolnunk kell az ország gyorsforgalmi úthálózatának hiányosságait, korszerűsíteni kell vasúthálózatunkat, bővítenünk kell a közutak és vasutak helyenként szűkös kapacitását, növelnünk kell ezek teherbíró képességét, valamint a nagyvárosi közösségi közlekedés fejlesztésével élhető országot kell teremtenünk, hogy hazánk mindannyiunk otthona is lehessen. A Magyarországon futó autópályák hossza mindössze 40 százaléka az EU15-ök átlagának. A gyorsforgalmi úthálózat kiépítettsége mindössze 47 százalékos, és az utak terhelhetőségének növelése érdekében mintegy 1000-1200 km burkolat megerősítése szükséges. Emellett növelni kell a településeket elkerülő utak hosszát illetve számát is, mivel az országos főutak 30 százaléka lakott területen halad át. Ez nagy mértékben rontja az ott lakók életminőségét.”

2007. augusztus 29. 56 milliárd forint a Kerékpáros Magyarország Programra. A Gazdasági és Közlekedési Minisztérium az életmód pozitív változásainak további támogatása érdekében — a Környezetvédelmi és Vízügyi, az Egészségügyi Minisztériummal és civil szervezetekkel közösen kidolgozta a „Kerékpáros Magyarország Programot”, hiszen a kerékpározás egyaránt értelmezhető a közlekedés, a környezetvédelem és az egészségmegőrzés hatékony eszközeként is. Az április 22-én megnyitott vita lezárult, és a szaktárcák – a civil szervezetek szakértőinek támogatásával - összeállították a végleges programot. Ennek megvalósítására a 2007-2013 közötti időszakban 56 milliárd forint, kifejezetten kerékpáros keret áll rendelkezésre. A keret tartalmazza a KözOP (14 milliárd forint), a ROP-ok (28 milliárd forint) és az évi 2 milliárd forint hazai, központi forrást is, mely 7 évre 14 milliárd forintot jelent.

2007. szeptember 10. Elkészült az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia. „Az elmúlt időszakban erőteljes igény és érdeklődés” [értsd: az unió előírta az operatív program elfogadásához] „mutakozott egy elemeiben összefüggő, tartalmában átfogóan kidolgozott, hosszabb időtávra készülő és minden lényeges közlekedési feladathoz iránymutatásul szolgáló közlekedésfejlesztési stratégia iránt. Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia tervezete elkészült, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapján elolvasható.” [Keltezés nélküli, nyilvánvalóan későbbi kiegészítés:] „A szakmai, társadalmi észrevételek figyelembe vételével szintén kidolgozásra került a stratégia Fehér Könyve, amely akciók, intézkedések formájában részletesen lebontja a célrendszert, és azok eléréséhez pénzügyi és intézkedési tervet rendel. A végleges stratégiához monitoring-rendszer is készül, amely a megvalósulás nyomán követéséhez alkalmas mutatószámok jelenlegi és tervezett értékeire épít.”

2007. szeptember 13. Népszabadság. Nem csak az utakon van káosz. A fővárosi közlekedésszervezésben a jobb kéz azt sem tudja, van-e egyáltalán bal. ... Fokozatosan nyitják meg a rakpartokat. A keddi 692 cm-es tőzész után a Duna szerdán apadásnak indult.

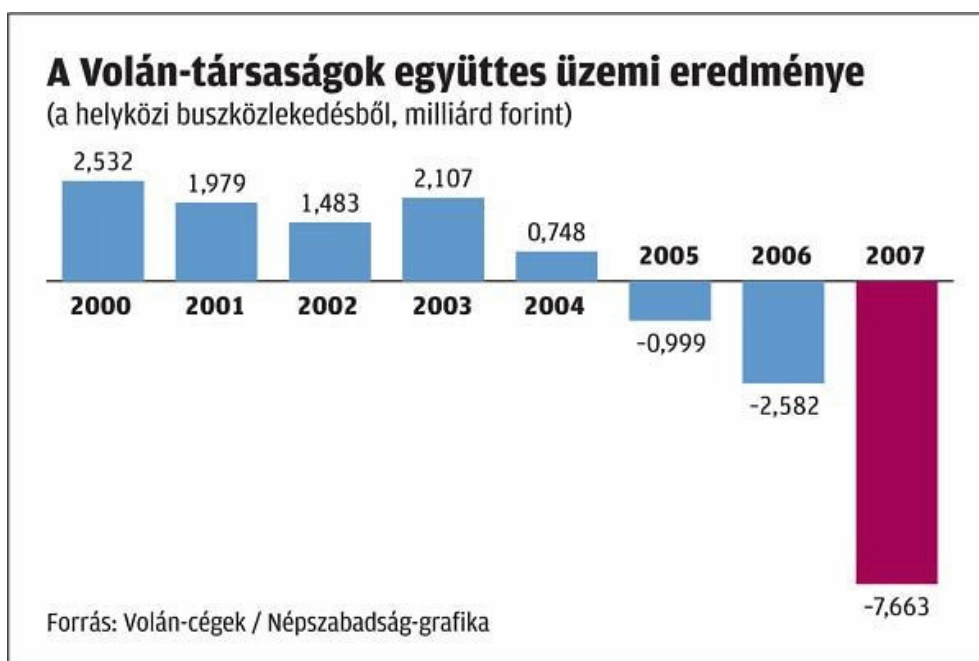
2007. szeptember 24. Népszabadság. Személyre szabott BKV. Európa legkorszerűbb információs rendszere készül. (Antal Attila vezérigazgató nyilatkozata)

2007. október 1. Népszabadság Járatritkítást javasol a BKV. Hajnali és hétfői járatritkítást – „ésszerűsítést” ...

2007. október 11. Népszabadság. Szolnokra viszi tízmilliárdos beruházását a Stadler. (Alumínium kocsitestek gyártása, 400 foglalkoztatott, Székesfehérvár helyett esett a választás Szolnokra.)

2007. október 12. „GKM: jelenleg nincs az M6-osnak alternatív nyomvonala” A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumhoz nem érkezett olyan megalapozott javaslat a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt-től, amely az M6-os autópálya alagutak nyomvonalától és műszaki megoldásaitól való eltérést tartalmaz.

2007. október 18. Népszabadság. Már a buszokat adják el a Volánok. A társaságok eddig az ingatlanok és más vagyonelemek eladásával tüntették el veszteségüket, mostanra viszont egyetlen eszközük maradt: a buszok eladásának és visszabérlésének trükkje. Ezt a hírek szerint már el is kezdték. A Volán-társaságok kizárólag a rendeletben megszabott utazási kedvezmények kiegészítésére kapnak pénzt. Mindez idén azért lett kevés, mert szűkítették a menetrendet, és a megszüntetett vasúti mellékvonalak mentén is a Volán szállítja már az utasokat. Jövőre - számításaik szerint - újabb 8,3 milliárd forint plusz költségtérítésre lenne szükségük a buszos cégeknek.



2007. október 25. A GKM bejelenti, 38 mellékvonal (2065 km) kapcsán javasolja az érintett önkormányzatoknak, hogy mivel a viszonylatok országos hálózatban tartása nem bizonyult indokoltnak, kezdeményezzék azok térségi vasúttá történő átminősítését. [Bár csak 10 vonal esetében kezdeményezték az önkormányzatok az átminősítés vizsgálatát, az egyeztetés során felmerült érvek további 16 vonal esetében is kellő megalapozottság nélkülinek mutatták az utasforgalom szüneteltetésének elrendelését, így a GKM 26 vonal esetében a teljes 2007/2008. menetrendi évre, 12 vonal esetében pedig 2008. május végéig rendelte meg a vasúti közszolgáltatást. A további lépések megtétele előtt a GKM szükségesnek ítélte a márciusban 14 vonalon szüneteltetett vasúti személyszállítás gazdasági és társadalmi hatásainak az áttekintését és az erre vonatkozó mérleg elkészítését.]

2007. november 27. Népszabadság. Pluszmilliárdokat kapnak a Volánok? Terven felüli támogatást kaphatnak a költségvetéstől a Volán-társaságok. A buszos cégek azonban a kért összegnek csak egy részéhez juthatnak hozzá. Egy már készülő előterjesztés szerint a kormány várhatóan hárommilliárd forinttal fejeli meg a helyközi autóbuszjáratok 2007-es üzemeltetésének támogatására szolgáló mintegy 50 milliárd forintos költségvetési keretet. Az elmaradt fogyasztói árkiegészítést veszteségkiegyenlítés címén pótló összeget a hírek szerint legkésőbb december 15-ig kifizetik.

2007. november 28. Népszabadság. Százkétszázmilliárd forintért kel el a MÁV Cargo. A már korábban önállósult MÁV Cargo ZRt. tavasszal meghirdetett privatizációs pályázata sikeresen zárult le. A Rail Cargo Austria és a GYESEV konzorciuma nyerte a privatizációs tendert.

2007. november 28. Népszabadság. Dugóból a Dunára? Menekülőutat kínálhatna a hajózás Budapestnek, de komoly beruházásokra lenne szükség – ismertette elképzeléseit a BKV.

2007. november 30. Népszabadság. Menetrendváltás könyv nélkül. Veszteséges üzleti tervvel (30 milliárd hiányzik) menetrendkönyvek nélkül vág bele december 9-én életbe lépő új menetrendje teljesítésébe a MÁV Start. ...sokáig úgy látszott, decemberben a MÁV utasforgalmi adatai alapján kiválasztott 21 mellékvonalon állítják le a személyvonatokat... október közepén kiderült, hogy a halálra ítélt vonalak közül öt bezárásához nincsenek meg a feltételek...A gazdasági tárca és a nagyobbik kormánypárt egyeztetésein azonban a bezárandó vonalak listája tovább rövidült. ... A vonalbezárások apropóján fellángolt sztrájkhullám azonban, ha nem is véglegesen, de 2007-re pontot tett a vonalbezárások ügyére. ... Mindez a számítások szerint az év első három hónapjában 45 milliárd forint többelköltséget jelent az állami vasút személyszállító cégének. 2008-ban a cég vesztesége elérheti a 30 milliárd forintot, annak ellenére, hogy a MÁV Start az ideinél több, 133 milliárd forint árkiegészítést kap az államtól, a várt jegyárbevétel pedig 40 milliárd forint lesz.

2007. december 15. Népszabadság. Listával már tele a padlás. Meg nem valósuló fejlesztések előkészítésére mennek a milliárdok? ... azokat a nagyberuházásokat sem sikerült megfelelően előkészíteni, amelyekről 2005-ben döntött a kormány, és idén kellett volna az EU-nak benyújtani. Megint elszállt egy év.

2007. december 17. A GKM az elektronikus útdíjfizetési rendszer tender visszahívását kezdeményezi. Az Országgyűlés december 17-i, hétfői ülésén elfogadta az egyes közlekedési törvények módosításáról szóló törvénycsomagot, ennek egy rendelkezésével hatályon kívül helyezve a használatarányos, elektronikus útdíjfizetési rendszer (ED) magyarországi bevezetéséhez kapcsolódó közbeszerzési eljárás megkezdéséhez adott korábbi felhatalmazását. Bár a parlamenti döntés nyomán az eredetileg kitűzött, 2009. január 1-jei határidőre a rendszer országos bevezetése előreláthatóan nem lesz tartható, a GKM a keretfeltételek változását tudomásul véve a maga részéről mindent elkövet azért, hogy az elképzelés a korábbi célkitűzések igényelt mértékű módosulása mellett a lehető legkorábban megvalósulhasson.

A magyar vasúthálózat 2007 – 2013 közötti, a Kohéziós Alap támogatásra alapozott fejlesztési elképzeléseit a Közlekedési Operatív Program (KözOP) foglalja össze, amelyben a vasút fejlesztése prioritást kapott. A fejlesztések - a GKM Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiájában foglaltaknak megfelelően - elsősorban a nemzetközi korridorokra, a törzshálózati vonalakra és az elővárosi közlekedésre irányulnak. Európai uniós forrásból 500 kilométernyi vasút fejlesztésére nyílik lehetőség az elkövetkező években.

2007. december 18. Népszabadság. Már a koncepció is megbukott. A főváros aktuális közlekedésfejlesztési terve éppen csak félidejéhez érkezett, de máris elavult, újat készítenek.

2007. december 21. Tegnap jóváhagyta az FSZKT módosítását a Fővárosi Közgyűlés, ezzel minden korábbi akadály elhárult a győztes kihirdetése előtt. Budapest így jelezte: a Kormány mellett most már a főváros is teljes mellszélességgel támogatja a Kormányzati Negyed ügyét!

[CSAK AZ ÉVNEK VAN VÉGE]

2008. január 8. *Index*. Lefújták a kormányzati negyedet. Ahogy azt már tavaly megírtuk, kihátrált a kormány a Nyugati pályaudvar mögé tervezett kormányzati negyed mögül.

2008. január 11. *Hetek Online* Nincs megállás: A 4-es metró tragikomédiája. A hét elején újabb fejezettel gazdagodott a 4-es metró kálváriája, melynek rövid összefoglalója így hangzik: elképzelhető, hogy nem épül meg a Fővám téri megálló. A beruházó BKV és a kivitelező a Hídépítő Zrt között ugyanis kiújultak a viták azt követően, hogy kiderült: utóbbi csak egyéves csúszással tudja átadni az állomást.

2008. január 12. *Népszabadság*. Kiszáll az állam az M5-ösből.... "A munkálatokból pedig a Getronics azért nem maradhat ki, mert a sztrádákon működő kamerás hálózata szellemi és szabadalmi jogait harmadik fél, tehát egy újabb rendszerszállító nem ismerheti meg." [Úgy tűnik, a változások közepette is vannak még fix pontok.]

2008. január 18. Városházi hírek **KÖZLEMÉNY**: Nincs szó a 4-es metró projekt felülvizsgálatáról.

2008. január 26. *Népszabadság*. Magánvasútak: sok kicsi nem sokra megy. „Törpék mérkőznek óriásokkal a vasúti áruszállítási piacon... ...A győztesnek járó tortát a közúti fuvarozók már szeletelik.”

2008. január 29. *Magyar Hírlap*. A Ferihegy vasúti megálló kisiklott elképzelés. A repülőtér utasainak mindössze két százaléka használja a vasutat.

2008. január 30.