

# HIÁNYZÓ KAPCSOLATOK

*Konferencia a közlekedési hálózatok térségfejlesztési szempontú határon átnyúló tervezéséről*

---



# Hiányzó kapcsolatok

*Konferencia a közlekedési hálózatok térségfejlesztési szempontú határon átnyúló tervezéséről*



ISTER-GRANUM  
KÖNYVEK

SZERKESZTETTE: Ocskay Gyula

© dr. Balogh Ákos, dr. Becsey Zsolt, Berg Tamás, Bíró József,  
Farkas Iván, dr. Fleischer Tamás, dr. Hajdú Zoltán,  
Kálnoki Kis Sándor, Kerékgyártó Artilla, Keresztes Miklós,  
Molnár Katalin, Molnár László, Molnár László Aurél,  
Nagy László, Ocskay Gyula, Rajnai Gábor,  
dr. Rechnitzer János, dr. Rigó Mihály, dr. Széni Nándor,  
dr. Udvardy László

KIADJA: az Ister-Granum Eurorégió Fejlesztési Ügynökség Kht.

FELELŐS KIADÓ: a Kht. ügyvezetője.

Esztergom 2009.

TERVEZÉS ÉS TIPOGRÁFIA: Ananas Design Kft., Szeder Balázs Péter

NYOMDA: „Spori Print Vincze” Kft. Esztergom

MEGJELENT: 500 példányban.

ISBN 978-963-06-6810-1

A KIADVÁNY MEGJELENÉSÉT TÁMOGATTÁK:



# TARTALOMJEGYZÉK



*Dr. Becsey Zsolt:*  
KÖSZÖNTŐ

7

*Kerékgyártó Attila:*  
KÖSZÖNTŐ

10

## **I. A közép-európai fejlesztési térség pozicionálása**

12

*Molnár László:*  
GLOBÁLIS GAZDASÁGI KIHÍVÁSOK KÖZÉP-EURÓPA ÉS  
MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁVAL SZEMBEN

12

*Dr. Fleischer Tamás:*  
MAGYARORSZÁG ÉS KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA A KÖZÉP-EURÓPAI  
GAZDASÁGI TÉRBEN

20

*Dr. Rigó Mihály:*  
RASZTERESÍTÉS, AZAZ ÖSSZHANGTEREMTÉS AZ ÁLLAMI  
ÚTHÁLÓZATON BELÜL

28

## **II. Módszertani kérdések**

37

*Dr. Balogh Ákos:*  
INTEGRÁLT TERVEZÉSI MÓDSZEREK ALKALMAZÁSA”HATÁRON”  
ÁTNYÚLÓ FEJLESZTÉSEKNÉL. A „HETEDHÉT-HATÁR”  
ÁTJÁRTHATÓSÁGÁNAK STRATÉGIÁJA

37

*Dr. Széni Nándor:*  
REGIONÁLIS TÉRSÉGFEJLESZTÉS ÉS ÁGAZATI KÖZÚTI  
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

42

*Bíró József:*  
TÉRSÉGFEJLESZTÉS ÉS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS: A  
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI TERVTANÁCS

54

*Dr. Udvardy László:*  
A KÖZÚTHÁLÓZATOK FEJLESZTÉSE RENDSZERELVŰ  
VEZETÉSÉNEK EURORÉGIÓS IGÉNYEI ÉS LEHETŐSÉGE

56

*Keresztes Miklós:*  
AZ ÖSSZEANGOLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI FELADATOK  
TÉRINFORMATIKAI NYILVÁNTARTÁSA ÉS „KARBANTARTÁSA”.  
INFORMATIKAI „VÁLTOZÁSJELENTÉS” A MEGÚJULÓ  
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI „KAPCSO(LATO)KBAN”

62

### III. A magyar közlekedési tér makroregionális viszonyrendszere

64

*Dr. Hajdú Zoltán:*

AZ ÁTRENDÉZŐDŐ RÉGIÓK KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI  
SÚLYPONTJAINAK, SÚLYVONALAINAK MÓDOSULÁSA A KELET-  
ÉS KÖZÉP-EURÓPAI TÉRSÉGBEN

64

*Berg Tamás:*

AZ ÚJ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV (OTRT)  
KÖZÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI VONATKOZÁSAI

69

*Rajnai Gábor:*

A VARRATMENTES EURÓPA KONCEPCIÓJA ÉS A HIÁNYZÓ  
KAPCSOLATOK A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

74

*Molnár László Aurél:*

AZ V/C HELSINKI FOLYOSÓ ÉSZAKI MEGHOSSZABBÍTÁSÁNAK  
MAKROTÉRSÉGI VETÜLETEI

82

### IV. Lokális érdekek – regionális hatások

87

*Kálnoki Kis Sándor:*

ZÁHONY: KAPU KELET ÉS NYUGAT KÖZÖTT

87

*Dr. Rechnitzer János:*

TÉRSZERKEZETBELI VÁLTOZÁSOK A BÉCS–POZSONY–GYŐR  
HÁROMSZÖGBEN

94

*Nagy László:*

AZ ÚJ KOMÁROMI HÍD BEMUTATÁSA

97

*Farkas Iván:*

HÁLÓZATFEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK DÉL-SZLOVÁKIÁBAN

102

*Molnár Katalin:*

AZ IPOLY-HIDAK ÚJJÁÉPÍTÉSÉNEK JELENTŐSÉGE

107

*Ocskay Gyula:*

AZ M 11-ES ÉS AZ ÚJ ESZTERGOMI DUNA-HÍD

113

# KÖSZÖNTŐ

☞ *Dr. Becsey Zsolt európai parlamenti képviselő, a Hét Határ Önkormányzati Szövetség elnöke*

## TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Először is köszönöm szépen a felkérést és a meghívást, hiszen többféle minőségben jelentem meg itt. Egyrészt, mint közép-európai polgár, másrészt, mint a Hét Határ Önkormányzati Szövetség elnöke, harmadrészt pedig Magyarország európai parlamenti képviselőjeként.

Azért is örülök, hogy ez a konferenciasorozat talán éves sorozatként hagyománnyá válik, hiszen a hiányzó kapcsolatok, tehát a határokon átnyúló kapcsolatok, ez az a témakör, amit a Hét Határ Önkormányzati Szövetség megalakulása óta projektszerűen föl vállalt. A tavalyi év folyamán Szegeden a temesvári vasútról szóló konferenciával elkezdtük ezt a témát, aztán folytattuk Ipolyságon, és az idén is lesznek ilyen határon átnyúló konferenciáink, rendezvényeink. Tehát nagy örömmel vesszük azokat a szakmai jellegű konferenciákat és meghívásokat, amelyek azokat a politikai

célkitűzéseinket erősítik, hogy Közép-Európának egy új dimenziót adjunk.

Mi ez az új dimenzió? Nyilvánvalóan az, hogy összeomlott a kommunizmus, megszűntek mindenféle diktatórikus rendszerek, és egy integráció halad előre Közép-Európában. Nyitottá válik Közép-Európa, Magyarország, Szlovákia, Románia vagy Szerbia. Ez a nyitott Közép-Európa egyre nagyobb versenykihívást kap, hiszen nyitott. A mai modern világban már nem lehet zárt, a 70-es évek albán világára hasonlító országokat építeni. Ha Közép-Európa, és azon belül a Kárpát-medence országai versenyképesek akarnak maradni, akkor ehhez olyan gazdaságpolitikára, közlekedéspolitikára és térségfejlesztési politikára lesz szükség, amely a lehető legeredményesebben járul hozzá ehhez a célhoz.. Térségünk történelmi viharai olyan határokat is létrehozta, amelyek lehet, hogy előtte nem is voltak. A határok alatt nemcsak országhatárookra kell gondolnunk, bár ez a szempont is nagyon lényeges, és ma épp azért

jöttünk össze, hogy különböző országok közötti együttműködésről, főleg gazdasági kapcsolódások és közlekedési kapcsolódások viszonyáról beszéljünk.

Ugyanakkor a megyehatárok is folyamatosan változnak, sőt sokszor mások a közigazgatási vagy járási határok is. És higgyék el, hogy nekem félelmetes felismerés volt az utolsó négy évben politikusként, hogy sokszor a megyék közötti átjárás, a megyék közötti együttműködés is éppoly nehéz, mint az országok közötti.

Tudományos szempontból vizsgálva pedig látszik, hogy a közigazgatási egységek sok esetben nem is követik a funkcionális egységeket, tehát azokat az egységeket, amelyek történelmileg összenőttek. Ezt a feszültséget részben az újkori országhatárok idézik elő, de ezen most már túl tudunk lépni, hiszen a vámunió vagy a schengeni unió magyar-szlovák viszonylatban, három-négy év múlva magyar-román viszonylatban is ezt a problémát rendez. Tudatilag és a gazdaságfejlesztés szempontjából

viszont nyilván már jóval nehezebb követni a változást, mégis tudomásul kell vennünk, hogy nagyon gyakran a megyeszékhelynél jóval közelebb esik az a 10–15 km-es kör, amely gazdaságilag, társadalmilag a történelem folyamán funkcionálisan nőtt össze. Vannak Magyarországon is hatalmas megyék, amelyeknek periférikus részei jóval messzebb esnek a megyeszékhelytől, mindenféle funkcionalitás szempontból és történelmi tradíciók szempontjából is, mint mondjuk a határ túloldalán egy másik kistérség vagy egy másik város.

A versenyképesség megköveteli, hogy a partnerek a lehető leggazdaságosabban tudjanak egymással találkozni, és ezt mind a térségfejlesztésnek, mind a közlekedésfejlesztésnek segítenie kell. Nos, ez egy új kihívás, aminek nem mindig sikerül megfelelni. És ezért van az, hogy a térségfejlesztésnek, a gazdaságfejlesztésnek és a közlekedésfejlesztési politikának szoros kapcsolatot kell egymással fönntartania. Tudjuk, hogy nagyon sok közlekedésfejlesztésnél igen torz helyzetet teremtenek politikai görcsök vagy politikai lobbik. Emiatt aztán gazdasági, társadalmi, kulturális szempontból is egymáshoz közel lévő településrendszerek nem tudnak egymással találkozni. Nem kapják meg ugyanis azt a lobbipreferenciát, amire szükségük volna.

Ugyanakkor olyat is látunk, hogy bizonyos közlekedési vagy közútfejlesztések féloldalasan valósulnak meg. Például említhetem a hídépítés ügyét, mert miközben Temesvár felé Szegednél egy könnyűszerkezetű vasúti hidat nem tudtunk fölépíteni évtizedek óta, mindeközben méregdrága közúti hidakat építettünk Szekszárdnál és Dunaújvárosnál, amik most – mivel ráhordó utak nem épültek hozzájuk – funkcionálisan, ha jól érzelélem, a semmit kötik össze nagyjából a semmivel. Elmondhattuk magunkról, hogy a Dunát 20 km-ként hidakkal osztjuk föl. De igazából ez akkor lenne jó, ha emellett olyan közúthálózat is kiépül, amelynek révén ezeket a hidakat lesz, aki használja. Én például a szekszárdi hídon át szoktam menni, ha Baja felé megyek, és legritkább esetben találkozom szembejövő járművel, tehát ez igazából egy kísértethíd. Biztos, hogy egyszer majd lesz kapcsolódó közút, és akkor majd ki tudjuk használni a hidat. Ez kormányváltás nélkül meg is valósult volna. Most viszont nem tudom, miért kellett ennyire rohanni éppen ezzel az építkezéssel, miközben máshol, ahol már létrejöttek nagyon jó térségi kapcsolatok, megszűnnek a fizikai határok, ott viszont hiányoznak az ilyen típusú beruházások.

Nos, ilyen kettősség jellemzi a gondolkodásunkat. Érthető, hogy a választott politikusaink sajátos preferenciákkal rendelkeznek, de ha a szakma alaposan felkészül, és a szakmai, valamint a helyi önkormányzati gondolkodások vagy regionális kistérségi gondolkodások elég erősek, és ki tudnak bontakozni, én úgy gondolom, hogy az előbbutóbb a politikára is hatni fog.

Azért is örültem e konferencia programját látva, hogy nagyon sokféle projekt, elképzelés fog szóba kerülni. Látszik, hogy gazdaságfejlesztési, kulturális és társadalomfejlesztési koncepciók állnak egy-egy közlekedési projekt elképzelés mögött és nem egy-egy beruházási presztízsszempont.

Én az Európai Parlamentben póttag vagyok a közlekedési bizottságban is, és állandóan azt elemezzük reggeltől-estig és estétől-reggelig, hogy mi az Unió preferenciája. Közlekedésben ez az intermodalitás, tehát a környezetszennyezés visszaszorítása érdekében a közúti közlekedés lehetőség szerinti visszaszorítása a személy-, de főleg az áruforgalomban a vasút és a vízi út javára, és ezek a látványos megnevezések jelennek meg a programokban is.

Épp egy hete voltam egy legfelső szintű, stratégiai jelentőségű Duna-konferencián Baden-Württemberg brüsszeli képviselőjén, ahol



hallhattuk, hogy a vízi szállítás mennyivel olcsóbb, mennyivel versenyképesebb, mint a közúti vagy a vasúti, nem beszélve a szén-dioxidki-bocsátással kapcsolatos korlátozásokról. Hiszen most már a közlekedést is bekacsoljuk a széndioxid és általában az üvegházhatású gázok elleni küzdelembe, tehát előbb-utóbb ez mind meg fog jelenni a benzinárakban vagy az úthasználati díjakban is. Mégis, amikor én a konkrét fejlesztéseket nézem, akkor Közép-Európában abszolút dominanciát kap a közút. Ez nem biztos, hogy rossz, hiszen azt szoktuk mondani Brüsszelben, hogy azért is kell a közútnak preferenciát kapnia, mert a relatív infrastrukturális lemaradásunk a közút, elsősorban a gyorsforgalmi utak terén volt a legnagyobb. Viszont e lemaradásból az elmúlt 20 évben sokat fölszámoltunk, tehát már fölmerülhet, vajon a határon átnyúló kapcsolatoknál is csak a közúti átjárást erőltessük-e – ezt a személyi mobilitás jobban kihasználja –, vagy pedig pontosan a széndioxid meg a szállítási versenyképesség szempontjából megvizsgáljuk, hogy akár a vasút, de főleg a vízi közlekedés fejlesztésének milyen lehetőségei vannak. Mivel történelmi okokból a lemaradásunk nagyon komoly, valószínűnek tartom, hogy a következő 10–15 évet továbbra is a

közúti kapcsolatok helyreállítása fogja meghatározni. Szerintem a mai konferenciánknak is ez lesz a fő üzenete, bár én akkor érezném a fejekben a rendszerváltást Közép-Európában, ha egyszer egy nagyon jó, határon átnyúló helyreállított vasúti kapcsolattal vagy vízi kapcsolattal találkozunk.

Még egyszer nagyon köszönöm, hogy meghívtak. Kívánok mindenkinek sok sikert, és azt a reményemet fejezem ki, hogy ebből a rengeteg gondolatból előbb-utóbb ki fognak bontakozni olyan elképzelések, amelyekről bebizonyítható, hogy a határ két oldalán csakugyan van térségfejlesztő hatásuk, és valóban hozzájárulhatunk ahhoz, hogy (mint arra az

egyik előadás címe is utal) egy varratmentes Közép-Európa jöjjön létre, egy varratmentes Európán belül. Egyébként ez azért sem egyszerű, mert Nyugat- és Kelet-Európa között sem evidens a kapcsolódás és a szolidaritás, amit a tagfelvételünk is mutat, de ez egy másik kérdés. Először, mi itt, Közép-Európában jussunk előre. Nagyon szépen köszönöm még egyszer a lehetőséget, és kívánok Önöknek sok sikert és sok muníciót ahhoz a munkához, amit mi is szeretnénk segíteni mind az önkormányzati szövetségben, mind európai képviselőkként.

Köszönöm szépen!



# KÖSZÖNTŐ

☞ *Kérégyártó Attila megbízott főigazgató, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ*

**TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM!  
TISZTELT KONFERENCIA!**

Nagyon remélem, hogy nem csak jelenlegi beosztásom inspirálta a szervezőket, hogy erre a pár perces köszöntőre meghívjanak. Talán többen tudják a teremben, hogy személyes kötődésem is nagyon erős Esztergommal és az esztergomi projektekkel kapcsolatosan. Valamint bízom abban, hogy a hálózatfejlesztés és a közlekedésfejlesztés terén is számos olyan közös gondolatunkat fogalmaztuk meg, már az itt elhangzott kollégákkal is, ami alapján ezt a megtiszteltető felkérést elfogadhattam. Az elmúlt években kezdünk ahhoz hozzászokni, hogy nagyon nagyszámú, nagyon nagy kiterjedésű konferenciákra járunk és veszünk részt, legyen ez közutas, legyen ez hidas, legyen ez vasutas vagy, ahogy ezt az imént hallottuk, a Duna-konferenciát figyelembe véve vizes berkekben. Ezen konferenciák, legalább is a hazaiakat figyelembe véve, lassan

mind az 500 fős létszámot meghaladják, és hát természetesen hatalmas logisztikát, hatalmas szervezést jelentenek. Viszont ennek a hatalmas méretnek egyre inkább látszik a hátulütője, látszik az, hogy a mély szakmaiság, a szakembereknek az a gondolkodó eszmecseréje, az az alapos kibeszélése, az a háttérben marad. Mindenki megtartja az előadását, természetesen nagyon felkészülve, és nagyon alaposan utánanézve.

De ebben a rohanó világban mindig elmarad pont a leglényegesebb dolog, hogy kibeszéljük, megvitassuk azokat a kérdéseket, amiből természetesen globális hálózatfejlesztés és globális szakmai tendenciák rajzolódnak ki. Én ezért nagyon-nagyon örülök annak, hogy ebben a témában és ebben a műfajban most is egy új, jövőbe mutató konferenciasorozat alakul, amelynek természetesen azért megvannak a gyökerei. Most akár említeném a hidasok körében elindult hídműhelyt, aminek Esztergom is már a házigazdája volt.

De ne felejtsük el a közúti közlekedés terén arról a térségfejlesztési konferenciáról, amit Hamar Máriaék szerveznek Balatonföldváron, ami szintén most már a nemzetközi berkeket szólítja meg, és ott egy kicsit a regionális térségfejlesztési dolgokat beszéljük ki, főleg Magyarország vonatkozásában. Ebből adódóan én úgy gondolom, hogy helye van egy ilyen konferenciának, egy ilyen szakmai tanácskozásnak, és ami nagyon-nagyon lényeges egy ilyen léptékű szakmai tanácskozásnak a következőkben. Miért hiszem ezt? Ez a durván 60–80 fős létszám, amit ennél a konferenciánál is a jelentkezők visszaigazoltak, és most is többé-kevésbé a szekciókon, gondolom, ennyien fogunk részt venni, ez pontosan elég arra, hogy azokat az alapos kérdéseket meg tudjuk vitatni. Kicsit másképpen gondolkodnak az utasok, kicsit másképpen gondolkodnak a vasutasok, másképpen gondolkodnak a térségfejlesztők, és természetesen másképpen

gondolkoznak a szakmapolitikusok. Megint egy más koncepciót vázolnak fel az önkormányzatok, azok a hivatalok, amelyek ezekért a feladatokért felelősek lehetnek. Ezeket a nézeteket kell egy-ségesíteni, és ezeket a nézeteket kell kitárgyalni, mert minden nagytárségi hálózatfejlesztés vagy térségi fejlesztési kérdés, bármily furcsa, ilyen apró tanácskozásokon, ilyen apró szakmai egyeztetéseken indul ki. Most, ha élő példákat veszek alapul, maradjunk a szlovák-magyar viszonylatban, akár az Ipoly-hidak vonatkozásában, akár Esztergom, akár Komárom vonatkozásában, számos olyan kérdésre tudnék rávilágítani, amikor a szakemberek kis csoportos foglalkozásban kitaláltak, megálmodtak, elképzelték megvalósítandó létesítményeket, majd szépen ilyen konferenciákon keresztül a nemzetközi és a politikai szintésre emelték. Ebből adódóan, még egyszer mondom, nagyon-nagyon örülök ennek a konferencia indításának, annak, hogy ez a konferencia célul tűzte ki, hogy megpróbál ez elmúlt években lezajlott változásoknak egy olyan módszertant, egy olyan gyakorlatot, egy olyan ajánlást mutatni, hogy lehet ezeket a térségfejlesztési dolgokat előre mozdítani. Számos olyan hiányzó terület van, amiről beszélni kell, és ahogy említést is tett

képviselő úr a konferencia programjáról, megpróbálták a szervezők először globális léptékben megfogni Közép-Kelet-Európának a térség- és közlekedésfejlesztési kérdéseit, majd a szekció-üléseken ki fogják részletesen tárgyalni ennek konkrét hatását Magyarországra.

De egy picit tekintsünk is előre, hogy a jövő évi szervezésekről már vettem információkat. Jövő évben, legjobb tudomásom szerint, ez a konferencia pontosan a Dunának a vízgyűjtő területét érintő hajózási, vízi közlekedés feladatait fogja ecsetelni. Nagyon-nagyon remélem, hogy mind vasúti, mind

közúti, mind vízi közlekedés vonatkozásában számos érdekes projektre, globális és lokális hálózati kérdésre fognak itt választ kapni, és meg fogják vitatni a vitafórum idején.

Még egyszer nagyon-nagyon szépen köszönöm ezt a lehetőséget, hogy egy pár szóban a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ nevében köszönthettem Önöket, és nagyon-nagyon remélem, hogy ez tényleg egy folyamat és egy hosszú konferencia életútját fogja jelenteni.

Köszönöm szépen.







## *A közép-európai fejlesztési térség pozicionálása*

*Az első szekció célja azoknak a makroregionális mechanizmusoknak a feltárása, elemzése, amelyek meghatározó befolyást gyakorolnak egy Közép-Európában megkezdhető integrált térségfejlesztési munkára.*

# GLOBÁLIS GAZDASÁGI KIHÍVÁSOK KÖZÉP-EURÓPA ÉS MAGYARORSZÁG KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATÁVAL SZEMBEN

☞ *Molnár László elnök-igazgató, FŐMTERV'TT Zrt.*

**TISZTELT KONFERENCIA, HÖLGYEIM ÉS URAIM!**

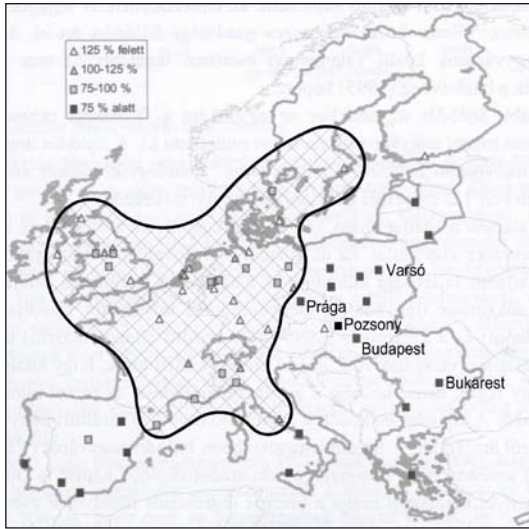
Komoly címet adtak a szervezők az előadásomnak, és nagy a felelősség gyakorló tervezőként ilyen kérdésekről beszélni. Elnézésüket kérem – nem lévén kutató –, ha az elvárásoknak csak korlátozottan tudok megfelelni. Azért egy képet megkísérek felvázolni arról a folyamatról, amely ma zajlik Közép-Európában a kapcsolati, közlekedési, áramlási területen. Természetesen segítségül hívom regionális kutatók tanulmányait, regionális kutatásokból szeretnék idézni főleg az előadás elején, a térségi helyzetkép bemutatásához.

### ***1. KÖZÉP-EURÓPA TÖRTÉNELMI POZÍCIÓI***

Egy alapos kutatás eredményeként a Magyar Tudományos Akadémia Regionális

Kutatóintézetének szaklapjában a „Tér és Társadalom”-ban jelent meg tanulmány, amelyik – többek között – azt mutatja be, hogy a harmadik évezred elején (2004-ben), hogyan alakultak az európai nagyvárosok GDP-értékei.

Talán látják a számokat, hogy a pici háromszög az átlag feletti, 125 % feletti értékeket mutatja, míg a fekete négyszög az átlag alatti, a 75 % alatti számokat mutatja. Jól kirajzolódik – senkinek nem meglepetés –, hogy a nyugat-európai oldal, tehát Európa nyugati oldalán a városok – ezek nagyvárosi adatok – jóval kedvezőbb helyzetben vannak, mint a volt szocialista országok nagyvárosai, tehát a valamikori vasfüggönytől keletre eső városok.



1. sz. ábra: EU nagyvárosok 1 főre jutó GDP aránya (2004)  
(forrás: Jeney László – Tér és Társadalom)

Elvileg egy jó tendencia látszik kibontakozóban az ábra alapján. Azt mutatja, hogy a magas GDP-jű nagyvárosok GDP-növekedése természetesen jóval alacsonyabb százalékos értékben, mint az elmáradottaké. Láthatják, hogy Budapest előkelő helyen van hiszen a térségben Bukaresten kívül csak a bal-ti államok előzik meg. Ugyanakkor abszolút értékben Frankfurt – amelyik hátul kullog – az éves GDP értékben egy főre vetítve 70.000 euró felett

van, Bukarest, amely pedig egy rendkívül előkelő helyen 10.000 euro alatt van az egy főre eső GDP érték alapján. Látható, hogy nagy a különbözőség, amelyeket a tendencia sem igazából tud leküzdeni.

Mindamellett tény, hogy **1995-ben hatszoros volt a GDP-különbség a fejlett és a fejletlen nagyvárosok között**, tehát a nyugati és keleti nagyvárosok között, míg 2005-ben ez a különbség már csak háromszoros. A háromszoroság még mindig egy nagy érték. Megkísérletem önhatalmúlag egy „amőba” ábrát készíteni azon területről, amely jórészt Európa magterülete. A magterület kinyúlik a nyugati periferiákra. Az a zóna, ahol a mutatók egyértelműen az átlag fölött vannak. A keleti és a dél-keleti, valamint kicsit a dél-nyugati zóna, átlag alatt van GDP-arányban. **Ez az állapot – Európában történelmi léptékben – egy statikus állapot.**

Különösen most, amikor egy általunk még meg nem élt, hirtelen jött pénzügyi, vagy világgazdasági recesszióban vagyunk, nagy kérdés, hogy ez a folyamat, ami pozicionálja lehetőségeinket, milyen motivációk hatására tud oldódni. Persze az ember hazabeszél – de azt gondolja, hogy elsősorban pénzügyi válság van, ami onnan ered, hogy a nem látható folyamatokból, a tőzsdei, a pénzügyi, a virtuális kapcsolatrendszerekből, a pénzek hatalmas valóság

nélküli áramlásából fakadó világ most kicsit megröppant. Valószínű, hogy afelé mennek majd el a dolgok, hogy a valóságos, materiális, az anyagi világ, az áruk, a termékek tehát, ami megfogható, azok egy kicsit nagyobb értéket nyerne. Észrevehető volt, hogy hatalmas erőfeszítések ellenére sem tudták az államok koordinálni azokat a folyamatokat, amelyek megfoghatatlanul irányították a világot. Talán picit megváltozik ez az állapot, és ez a tendencia érinthet bennünket pozitívan is.

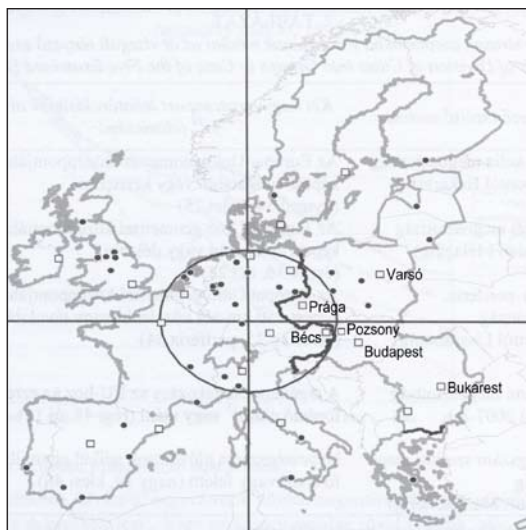
## 2. VÁROSOK, TÉRSÉGEK LEHETŐSÉGEI

A következő ábra megkísérli elemezni geopolitikai, ill. térszerkezeti szempontból a különbözőségeket, és azt mondja, hogy **öt tényező található, amelyek alapján a városok fejlődése prognosztizálható.** Az első a **kelet-nyugati megosztottság**, a második az **észak-déli megosztottság**, a harmadik a **magterülettől** a középponttól (amire, azt hiszem, Stuttgartot jelölték meg) **számított távolság.** (Amelyre azt mondták, hogy 550 km sugarú körön kívüli területek, már periférikus területek.) A negyedik tényező, amely a legfontosabb az elemzés szerint, az a **történelmi múlt.** Az 1945 utáni hovatarozás, a volt vasfüggöny mögött vagy előtt lévő országok közötti státusz. És végül az ötödik a

**város népessége.** Egymillió fölötti vagy egymillió alatti-e a város népessége, lakossága.

E tényezők alapján rangsorolták a városokat, és azt mondták, hogy a legkedvezőtlenebb helyzetben azok a városok vannak, amelyek a vízszintes vonaltól északra, a függőleges vonaltól keletre, a magterületen kívül, volt szocialista tömbben vannak és egymillió alatti a lakosságuk. Budapest egyetlen tényezőben tér el e minősítéstől, az egymillió alatti lakónépességben. De ha Magyarország összes többi nagyvárosát nézzük, valamennyi a legkedvezőtlenebb állapotban van, valamennyi tényező alapján. A kutatás azt vizsgálta, hogy ezek a tendenciák, ezek a folyamatok milyen hatások alapján tudnak változni.

E kutatási szempontokhoz egy kicsit önhatalmulag hozzátettem néhány olyan tényezőt, amelyek szempontunkból fontosak lehetnek, hiszen az előző ábrák mutatták a konvergencia lehetőségeit: melyek azok a tényezők, melyek elősegítik a konvergenciát. Ha megnézzük a folyamatokat, amelyekben mi benne vagyunk, akkor nagyon leegyszerűsítve, azt mondom, hogy nyugatról az elmúlt 20 évben hozzánk érkezett a tőke, az innováció és a támogatás. Keletről pedig érkezik szintén – kisebb mértékben – a tőke, e mellett jellemzően az **energia és az áru.** (az utóbbi Kína)



**2. sz. ábra: Nagyvárosok és csoportjaik területi elhelyezkedése** (forrás: Jeney László – *Tér és Társadalom*)

**Az energiáról** – átmenetileg – látszólag nem kellene beszélni, mert jelentősen visszament az olaj ára a mai, egészen bonyolult helyzet hatására. Ez azonban csak egy átmeneti állapot. Az elmúlt 10 évben tízszeresére nőtt az olaj ára, és azt jóslják a kutatók, hogy 2015-ig valószínűleg messzemenően meghaladja a 250 dollárt hordónként. (Ha jól tudom, most 80 dollár, 140 dollárról ment vissza 75–80 dollárra). 2020-ra egészen drámai nagyságú,

400–500 dolláros hordónkénti árat jósolnak. Vagy igaz, vagy nem. Az energia azonban nyilvánvalóan egy alapvető, nagyon fontos kérdés, amely a jövőt meghatározza.

**A másik meghatározó tényező az áru.** Ez elsősorban kereskedelem, és az eurázsiai kapcsolatok kérdése. Kérdés, hogy ki tudjuk-e használni a lehetőséget, hogy kapcsolati szempontból ezeknek az áramlásoknak az ütközőpontjában vagyunk. **Kérdés, fel tudunk-e nőni e kétfajta impulzus és információ adta geopolitikai lehetőséghez.**

Leegyszerűsíttem tovább ezt a dolgot. Nézzük a nyugati hatásokat és a keleti hatásokat, amelyek itt zajlanak, és amelyek értékeink. Az előbbieket **4 tényező** szerint próbáltam csoportosítani. Nyugatról egy tudatos uniós politika zajlik, az **integráció**, amely a területi különbözőségeket csökkenti. E tudatos regionális politika nagy szereppel bír. A másik tényező a **határnélküliség**, amely most már adott, de amellyel sajnos nem élünk eléggé. Bár mindenki úgy próbálna élni vele, mint ahogy itt az Ister-Granum eurorégió! A harmadik a **policentrikusság**, ugyanis az európai területfejlesztési politika egyik alapja, hogy olyan policentrumok képződjenek, amelyek önmagukban képesek egy-egy térséget szervezni, annak alközpontjává, központjává válni. Erre a

lehetőségre Budapest és térsége kiváló adottságokkal bírhat. És a negyedik tényező, az **olcsó munkaerő**. Ez az utóbbi az, amelyik a legkevésbé értékes, mert csak **átmeneti tényező**, ezt látjuk nap mint nap. Olcsó munkaerő csak addig tart, ameddig tényleg olcsó. És addig tart, ameddig az anyacég nem szorul meg. (Lásd pl. most éppen a szentgotthárdi gyár bezárása.) Nyilvánvaló, hogy nagyon törekeny dolog. Merthogy az olcsó munkaerő miatt a globális cégek egy része Magyarországról továbbvitte pl. Kínába a termelését. Az energiaköltség változása miatt kérdés, hogy ez a folyamat meddig fog tartani. Ugyanis a termékek, áruk szállítása nagy távolságra sok energiát igényel. **Ezek a konvergálást elősegítő tényezők.**

A másik szempont, ami a **divergálást elősegítő tényező**, amennyiben nem élünk jól az eszközrendszerrel, az a **globalizációhoz köthető**. Kutatások bizonyítják, hogy a globális cégek azokat az agglomerációkat keresik, amelyek egyrészt valóban fejlettek, másrészt amelyeknek jó a megközelíthetősége, amelyek jó pozícióban vannak, tehát ahol fejlett az infrastruktúra.

Összegezve, a kétfajta folyamat együtt zajlik, a polarizációs, illetve a divergálós és a konvergálós tényezők együtteséből alakulnak ki a városi pozíciók. Elképesztően összetett, bonyolult folyamatok

irányítják a mai térségfejlődést. Mondhatnánk azt, hogy kiszolgáltatottak vagyunk, ami persze nem igaz, mert egy-egy ország, egy nagytérség, egy város, egy régió az alapján tudja szervezni önmagát, hogy ismerve a saját lehetőségeit, kihasználva meglévő előnyeit, úgy készül föl, hogy e a tényezőkkel megfeleljen mindazon kihívásokra, vagy lehetőségekre, amelyek a világban zajlanak és amelyek pozicionálják a városokat

### 3. A HAZAI MAGTERÜLET ESÉLYEI, FELADATAI

A továbbiakban beszéljünk arról, hogy térségünkben, Magyarországon, a Közép-magyarországi régióban, **Budapest térségében hogy tudunk megfelelni fenti szempontoknak.**

Az alábbi ábra azt mutatja, hogy Magyarország és középső részének a pozíciója milyen helyzetben van. Ha összevetjük azokkal a pozíciókkal, amelyek a nyugati perifériát jellemezték az elmúlt időszakokban, akkor az előbb említett kutatások azt mondják, hogy a csökkenést, a konvergálást a nyugati nagyvárosok hozták tulajdonképpen magukkal, tehát az ír, portugál nagyvárosok fejlődése, növekedése volt az, amely kiegyenlítődést eredményezett keleten is.

Miközben csökkentek a különbségek, abszolút értékben nem volt kimutatható nagy változás.

Egészen más utat kell bejárni a két térségnek, mert ugyan példázódunk az ír példával, a portugál példával stb., de látszik a pozíciónk, abból kiderül, hogy egészen más utat kell járnunk. Ez a közép-európai térség olyan magterület, amelyre azt lehet mondani, hogy miközben a ma elismert magterület természetesen jóval nyugatabbra van, a **jelen és jövő folyamatoknak valóban Közép Európa kerülhet a középpontjába.**

Közép Európa egy olyan zóna, amelynek két fő értéke lehet. Egyfelől – miközben minden gondolkodásunk, minden hálózati elemünk, minden törekvésünk a nyugat felé való közeledésünk kapcsolatát jelentette –, **ennek a térségnek egy önálló nagy régióknak kellene lennie** annak érdekében, hogy kellő erővel rendelkezze, hogy önálló nagyrégió lehessen. Ehhez **olyan kapcsolatrendszerének** is kell lennie, amely a kohéziót is erősíti a térség államai között. Kevésbé foglalkozunk ma még ezekkel a kapcsolatrendszerekkel. Vannak jó kivételek, azt hiszem, ez megint épp az Ister-Granum eurorégió lehet, ahol nagyon gyakoriak az ilyen kapcsolatkeresések. De maga az országos politika vajon milyen mértékben fordul a szomszédos országok terület- és hálózatfejlesztései felé?



A másik érték az, hogy a **térség gazdasági ütközőzóna a kelet és a nyugat között**. E zónának az érdeke az lehet, hogy a kohézióval megerősödve megfelelő felfogó ernyő legyen a kétfajta behatásnak és benyomásnak, amely Magyarország szempontjából mindenképpen dél-keleti irányú, de amely természetesen, egy közép-ázsiai irányú tendenciát is takarhat. A térség megerősödésének egyetlen egy a célja: hogy **saját erejét és vonzerjét felhasználva a világban keringő tőkét** – legyen az pénztőke – amely most egy kicsit ingatag –, vagy legyen befektetési tőke – amely fontosabb –, azt **magához vonzza**. Hiszen ma a termelés, az elosztás olyan mértékben globálisává váltak, hogy a multinacionális cégek a világ minden területén közel a piacokhoz, közel a fejlődő piacokhoz (hogy könnyen elérhetőek legyenek) telepítik disztribúciós központjaikat, erős disztribúciós termékfelhalmozó, -készletező helyeket, a termelés kapacitásának, sőt regionális irányító központjaiknak egy részét is.

Ezeket a központokat megszerezni egészen más státuszt jelenthet, mint olcsó munkaerőre alapozott telephelyeket létesíteni. Ezek a központok, nagyon fontos, hogy olyan helyé válhatnak, ahonnan szervezik egy-egy nagytérség folyamatait.

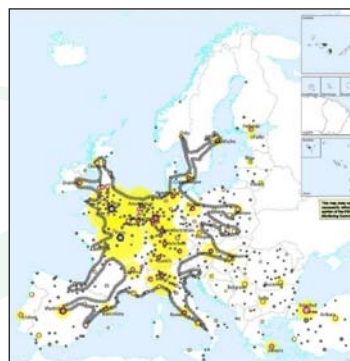
E központokat nem hagyják el akkor sem, ha hirtelen, recesszió következtében le kell építeni valamilyen termelési ágat, vagy valahol máshol olcsó munkaerő található. Hiszen ezek a **központok fókuszpontjai a globális folyamatszervezésnek**. Általában nagyon magasra értékkeljük a virtuális szolgáltatásokat, a pénzügyi, banki, biztosítási szolgáltatásokat, holott **ezeknek a szolgáltatásoknak valós alapot** – és hangsúlyozva, hogy ott is maradjanak tartósan –, **a fizikai hálóval való azonoság ad**, tehát azok a jó döntési központok, amelyek fizikai jó helyként is megalapozottak. Vannak ritka

kivételek, (például Svájc), de összességében azért ez a megállapítás Európa és a világ nagyvárosainak nagy részéről erősen igaz.

Az alábbi ábra azokat a kutatási eredményeket tárja fel, amelyek azt elemzik, hogy **milyen scenáriók lehetnek Európa fejlődésében**. Annak a függvényében, hogy milyen lesz a gazdasági környezet, mindhárom scenárió esetén az az érdekes, hogy scenáriótól függetlenül Magyarország és Közép-Magyarország kitüntetett pozícióban lehet valamennyi forgatókönyv esetén Feltéve, ha az ország lehetőségei feltárása irányába fejlődik.

### 3. sz. ábra: Az európai városhálózat pozíciójának alakulása

A TREND SZCENÁRIÓ



A VERSENYORIENTÁLT SZCENÁRIÓ



A KOHÉZIÓORIENTÁLT SZCENÁRIÓ



Az **első scenárió** a trend scenárió. Ha minden úg folytatódik, ahogy ma van az uniós politikában a világ-gazdaságból fakadóan, akkor egy ilyen típusú fejlődési dinamika várható nagyjából, mint amelyet Önök látnak. Kinyúló csápok láthatók, Budapest, Varsó, a cseh területek irányában. Felhívom a figyelmet egyrészt az észak-déli kapcsolat kérdésére, amely éppen ebben a zónában menne keresztül. Másrészt vannak olyan kapcsolatok, amelyeket erősíteniük kellene kelet felől valamilyen formában.

A **második scenárió**, a versenyképes scenárió, mikor az Unió koncentrálna az erejét annak érdekében, hogy a két nagy világgazdasági térséggel versenyképes legyen. Ebben a scenárióban is jó helyzetben van Budapest. Láthatják (számomra is meglepő volt): az északi zónák, területek sorvadnak, holott ma ott a kelet-nyugati kapcsolatrendszer dinamikussabbak, mint a mi térségünkben.

Végül a **harmadik scenárió** a kohéziós scenárió, amelyben nem a trendfolytatódás, hanem a kohéziós szempont alapján próbálják fejleszteni a területeket. Ha egybevetem, az első és a harmadik scenáriót – bár valószínű, hogy az elmúlt hetek eredménye alapján a versenyképes scenáriót kellene az első helyre tenni –, akkor is látható, hogy mennyire fontos az, hogy ebben a zónában történjék valami.

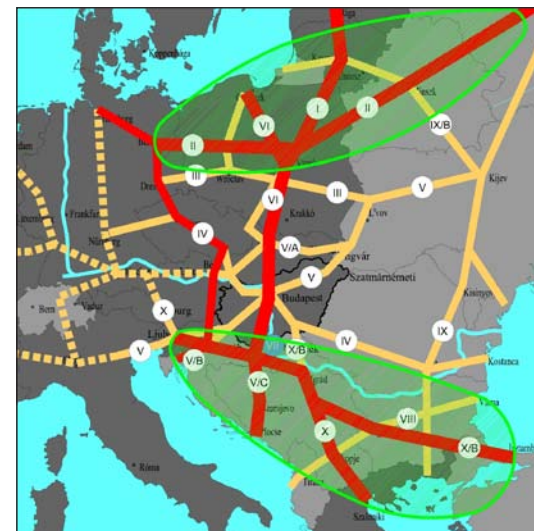
#### 4. HÁLÓZATSZERKEZETI MEGFONTOLÁSOK

Sok szó esik napjainkban az energiakérdésről, hogy hogyan alakulnak a nagy energiaszállító vezetékek építése Ázsia és Európa között (Nabucco-Kék Áramlat). Az energia ellátással kapcsolatos irányok, viták és a **közlekedési csatornákkal kapcsolatos alternatívák**, viták sok azonosságot mutatnak (az energia útja, illetve az áruk, termékek útja). Közlekedésben Ázsia és Európa között létezik az északi erős tengely, van egy középső kapcsolati zóna, itt pozícióharc folyik Szlovákia és Magyarország között fogadóképesség szempontjából, és van a délkeleti tengely, kitérés a Balkán és Ázsia felé az energiavezetékekkel azonos irányba.

Ugyanaz a viadal zajlik a közlekedési kapcsolatok területén, mint ami látványosan zajlik az energiavezetékek területén. Egy ázsiai konferenciáról hozott ábra jól mutatja az ázsiai törekvéseket. Azt, hogy a közlekedési kapcsolataikkal ők hogy akarnak Európához kapcsolódni. Ők is kutatják Európa északi térségei felé, a németországi területek felé a kitérést a közlekedésben. Nagyon fontos szempont, hogy ezek az áramlatok ne hogy elmenjenek Magyarország mellett. Egy múlt heti konferencia anyagában, Farkas Iván képviselő úr előadásából találtam két nagyon jó ábrát, amelyek mutatják, ami ma zajlik Euráziában, mutatják azt a tengeri utat, ahol az ázsiai áruk nagy része érkezik,

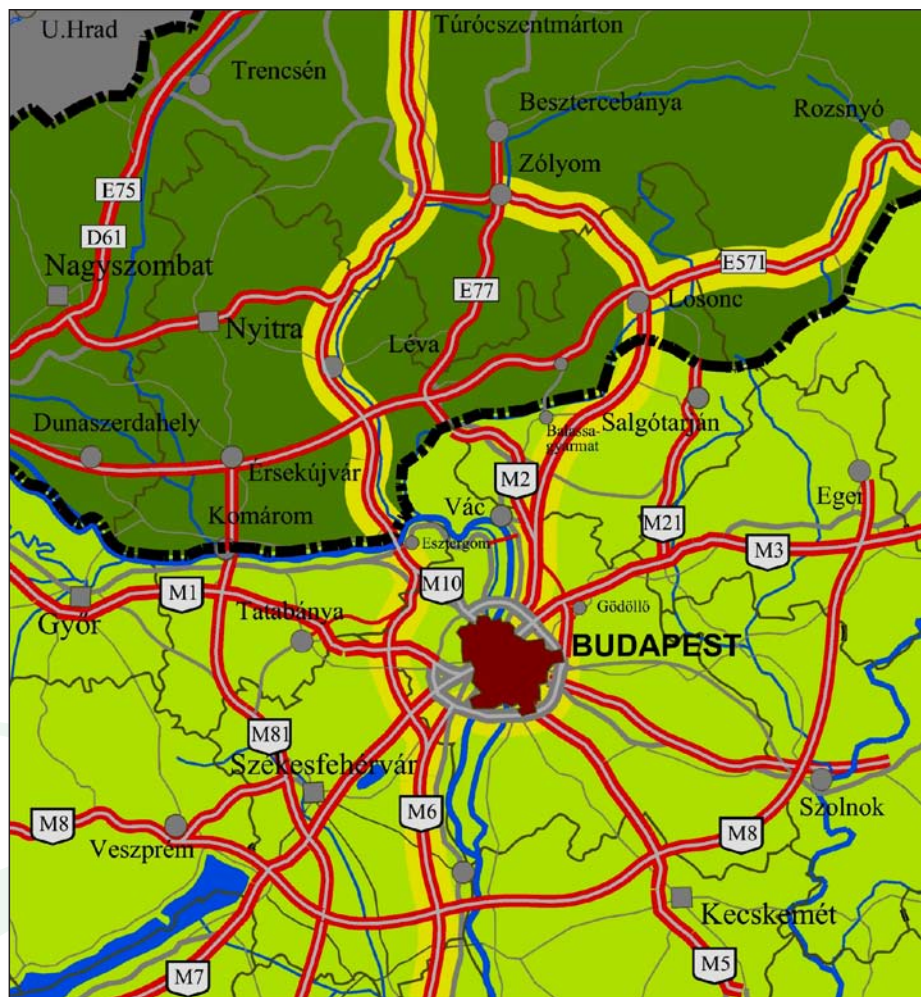
és mutatják az újkori Selyemutat. Itt fel kell hívni a figyelmet újra arra, hogy a Kínából, Ázsiából érkező áruk 75 %-a a Földközi tengeren keresztül a Szezei csatorna felől megy el Hamburgba. Ekkora kerülővel látják el Európát, mert nincsenek déli kikötők, és nincsenek déli szárazföldi kapcsolatok. Fontos kérdés ezért, hogyan lehet bemenni a beltengerekre, és onnan a Dunán át Európa közepét elérni vízi úton.

4. sz. ábra: Egy versenyképes TEN-T hálózat Közép-Európában



Az V-ös TEN-T folyosó erősödésével előtérbe kerül a középső zóna, Záhony-Csap térsége. Az a kérdés, hogy itt mi lesz a további fejlődés iránya. Sikerül-e vasúttal megfogni a kelet-nyugati szállítási kapcsolatokat Ázsia és Európa között, tehát az eddigi tengeri szállítások egy részét transzformálni „földi” vonalakra. Az energiakérdés árnyékában ez egy igazán izgalmas stratégiai súlyú kérdés. Abban bízom, az érintett államok és a szakemberek összefogása eredményes lehet, hogy ne egy konkurencia harc legyen pl. a záhonyi zóna fejlesztésekből. Ahol egy benzinkút nyílik, elkel egy másik, vagy ahol egy áruház van, oda megy a második, harmadik is. Ugyanúgy a záhonyi és a szlovák fejlesztések egymást erősíthetik, együtt tehetnek ki egy nagyon erős térséget.

Az eddig felvázolt globális trendekhez kell alkalmazkodni a hazai gyorsforgalmi közúthálózat-fejlesztés is. Azzal a kérdéssel, hogy az ütemezés milyen lesz, tehát milyen mértékben tud a környező országokkal kooperálva fejlődni a hálózat, mielőbb foglalkozni kell. A versenyképességet erősítő hálózatfejlesztés esetén stratégiai kérdés: miért építünk utat. Nem azért építünk utat, hogy ide-oda közlekedjünk, hanem, hogy jó elérhetőséget biztosítsunk fontos gazdasági térségeknek. Ezért a nemzetközi



5. sz. ábra:  
Javasolt háló-  
zatszerkezeti  
alternatíva

közúthálózatok illeszkedése és a tágabb környezet fontos térségeivel való kapcsolat nagyon fontos ahhoz, hogy versenyképesek legyünk, figyelemmel arra is, hogy nem tranzitfunkciókra építünk utakat, hanem gazdasági folyamatok közvetítésére.

A határnélküliség korszakában, a „határon” átnyúló kapcsolatok egyre fontosabbak. Már a XIX. században is abban gondolkodtak, hogy Budapest felől Balassagyarmaton át észak-kelet felé is felmenni, egy fontos útirány lehet. Tehát érdemes megnéznünk, hogy az elődeink hogyan gondolkodtak. Én most egy kollégámra, egy barátomra emlékszem, néhai Fábry Györgyre. Tőle hoztam ezt az ábrát. Mindig kereste a történelmi gyökereit a mai fejlesztéseknek. Így talált összefüggést a 200 évvel korábbi és a mai törekvések között. (5. sz. ábra)

Az M2-es gyorsforgalmi út – fenti szempontok alapján – figyelembe véve a regionális pozíciót, a kohézió erősítését – ketté ágazhat keleti irányba is, nem pedig csak északra. Főút jellellettel, regionális kapcsolatként. Az északi transzkontinentális kapcsolatot pedig az a bizonyos új kapcsolat jelenthetné az Esztergomi Duna-hídon át (M11), amely útvonal Budapestet és a Pilis-völgyet is tehermentesítheti.

Hogy mit jelent ez az új kapcsolat a nagyvárosnak, Budapestnek? Sajnos, a városban nem igazán foglalkoznak azzal, hogy milyen nagytávolsági, milyen makroregionális kapcsolatrendszerbe van ágyazva Budapest, miközben a fejlődőképessége, nemzetközi pozíciója, versenyképessége jórészt ettől függ. Most már nyitott a város, ezért elkerülhetetlen, hogy a környékével foglalkozzék azzal kapcsolatban, milyen versenyképességi feltételei legyenek a nagytérségben, ha már azt szeretné, hogy „világváros” legyen. A nagyvárosok besorolása versenyképességi kategóriákba általában a nemzetközi közlekedési és telekommunikáció kapcsolatok, valamint a transznacionális cégek terjeszkedése alapján történik. Ezt a három tényezőt a kutatók mindig előtérbe helyezik egy város minősítése esetén.

A múlt héten jelent meg a Világgazdaságban egy rangsor, ahol **Budapestet egy hellyel hátrább sorolták az európai városok versenyképességi rangsorában.** Érdekes, hogy milyen szempontok alapján rangsoroltak. A szempontok mellett látszik, hogy Budapest egytől harminckettőig, harminchéromig milyen pozíciót ért el. Látható, jó helyen szerepel Budapest a munkaerőköltségben, mert olcsó a munkaerő és rengeteg iroda is épült. Ugyanakkor a város a megközelíthetőség, a telekommunikáció, a

közlekedési kapcsolatok, a városi közlekedés területén általában a rangsor hátsó felében kullog. Könnyen belátható, hogy milyen területek fejlesztésével lehetne a főváros versenyképességét javítani.

**6. sz. ábra: Budapest helyezései az európai városok versenyében (2008.)** (forrás: Világgazdaság)

HELYSZÍNVÁLASZTÁS (a legfontosabb üzleti szempontok, Budapest pozíciója a rangsorban, helyezés)	
Szakképzett munkaerő	24.
A város könnyű megközelítése	22.
A telekommunikáció minősége	31.
Közlekedési kapcsolatok	26.
Munkaerőköltség	3.
Kormányzati támogatások	4.
Nyelvtudás	21.
Irodaterület ár/érték aránya	3.
Városi közlekedés	31.
Szabad irodaterület	9.
Életminőség	30.
A levegő tisztasága	20.

Tekintettel Budapest pozícióira, a közlekedési és a kommunikációs kapcsolatrendszer lehetne a fő ereje a városnak, de éppen ezek rontják a versenyképességét. Nagy ellentmondás ez.

A világ gazdasági folyamatai teljesen átalakulnak. Azért, hogy a cégek megtakarítsanak a költségeken is, az energián is, a termelési tevékenységen is, a tárolási, raktározási és szétosztási, készletezési tevékenységeiket egyre jobban koncentrálják olyan térségekben, ahol jól elérhetők a piacok. Kérdés, hol alakulnak ki ezek a fontos helyek. Jó közlekedési kapcsolatokkal ellátottak kell legyenek, hisz ez a legfontosabb. Ahol kialakulnak ezek a disztribúciós központok, oda általában döntéshozói, termelési, gyártási központi funkciók is települnek. Budapest e téren nagy lehetőségekkel bírna, de e lehetőségekkel eddig korlátozottan élt.

Figyelemmel arra, hogy Budapest sok szempontból elmaradott lehetőségeitől, meg kell találnia azokat a fogódzkodóit, amelyek alapján igazán fontos város tud lenni a világban. Cél, hogy Budapest térségében a raktározás, disztribúciós funkciók délen alakuljanak ki, hiszen itt vannak az európai tengelyek. Az északi terület háttérzóna legyen, mert ott környezet érzékeny

területek vannak, amelyek inkább rekreációs funkciókra alkalmasak. A várostérségi funkcionális tagoláshoz jól alkalmazkodik az M11 jelentette észak-déli tengely, amely a déli zónában elhaladva nem érinti a környezeti szempontból érzékeny térséget, ugyanakkor globális impulzust jelent a gazdasági zónának.

Egy olyan központi hely esetében mint Budapest, a **légi kapcsolatok alakulása** is alapvető szempont. Erdősi Ferencnek volt egy mély kétrészes elemzése arról, hogy a légi kapcsolatok hogy alakulnak Közép-Európában. Budapest esetén nagy hátrány, hogy a repülőtér nem kapcsolódik a városhoz megfelelően. Az lenne a kedvező, hogy egy direkt kötött pályával kapcsolódjék. Létezik erre fejlesztési terv nagy sebességű vasúttal is kombinálva. Sajnos nem sok minden történt, nem tudni, hogy egy hatékony repülőtéri kapcsolat mikor épül ki. Az, ami ma van, az mindennek nevezhető, csak nem jó kapcsolatnak.

Az, hogy milyen fontos a globális világban a repülés, a GDP növekedésével összefüggésével látható: egymillió lakosra vetítve Észak-Amerikában nagyon magas, Nyugat-Európában is hárommillió körüli, de Kelet-Európában 0.29–0.3 millió fő az egymillió lakosra jutó repülő

utasok száma. Magyarországon ez 0.81. A növekedést, a dinamikát, hogy mennyire fontos lehet a repülés a fejlődés szempontjából, azt ezek a számok szimbolizálják igazából. Ezzel szemben, mi eladtuk a repülőteret, eladtuk a MALÉV-et, ettől kezdve most már, amit Erdősi Ferenc mond, hogy a közép-európai társaságok kiszolgáltatotká válnak a nyugat-európai nyereségalapú döntéshozatalnak a repülésben, ez, sajnos, a magyar repülésre nagyon erősen igaz.

A **vízi közlekedésnél** az országos logisztikai koncepció négy kikötővel számol. Ugyanakkor a koncepció még nem tartalmazza az É–D-i tengelyt a párkányi intermodális átrakóval, vasúttal kombinálva, ami a nemzetközi összefogás jó példája lehetne. Hasonlóan Temesvár és Arad repülőtereivel is kellene számolnunk, tehát minden olyan zónával, amely a szomszédos országban van. Nem működik még a regionális kohézió, pedig a közép-európai versenyképesség ezt megkövetelné.

Erdősi Ferencről vettem még egy gondolatot, kicsit korrigálva. Elemezte a vízi közlekedés kihasználható lehetőségeit, amiben az a nagy kérdés, hogy a Dunával mi lesz, főleg a klímaváltozás időszakában, amikor száradnak a folyók. Itt két lehetőség van: vagy alacsony merüléssű

hajókkal (2 méter) történik a szállítás, vagy 3 méternél mélyebb merülésű hajókkal a tengerről is feljőve. Erdősi azt mondja, hogy a reális megoldás – ami ma már működik – a LASS rendszer. Ez azt jelenti, hogy alacsony merülésű bárkákat raknak fel tengerjáró hajókra ott, ahol már nagy a merülési mélység. Ezzel elláthatók kombinált módon ezek a zónák. Sajnos azonban, miközben a ROLA-forgalom nagymértékben megnőtt az elmúlt években, eközben a vízi közlekedés uniós projektekből szinte teljesen kimarad.

Nagy vita folyik arról, hogy mederkotrás vagy alacsony merülésű hajók jelentik-e a megoldást. Mérnöki döntés és stratégia lenne szükséges, mert a vízi közlekedéssel Európa második legnagyobb folyóján, és a leginkább Európa tengelyén áthaladó folyóján nagyobb mértékben kellene számolni. Egy hajózható Duna, a tenger irányú kapcsolatokat elképesztő mértékben le tudná a szárazföld felé rövidíteni.

Előadásom végén, ismételten hangsúlyozni szeretném, hogy nagy a felelőssége a kormányzati szervek, a szakminisztérium és nem utolsósorban Budapest vezetésének abban, hogy az **ország egészének versenyképessége érdekében, jobban kihasználhatók legyenek a budapesti**

**régió kiváló geopolitikai pozíciói.** Budapestnek foglalkoznia kell több rétegű kapcsolatrendszerrel. Foglalkoznia kell a versenyképesség és a kohézió érdekében a közvetlen várostérrel (agglomeráció) e mellett a tágabb város gyűrűvel. Ezen túlmenően a repülőtérrel, a vasúttal, nagysebességű vasúttal, Intercitykkel jól elérhető, azaz országot körülvevő várostérséggel is foglalkoznia kellene, mint ahogy Bécs maga köré fonja a szlovák és magyar területeket. Budapest ma még érdektelen abban, hogy Szlovákia irányába kitörjön. Az északi tengely ebben nagyon sokat tudna segíteni. Ez ott marad üresen, pedig hogyha azt néznénk, hogy milyen együttműködő, összefogó zónák vannak, akkor látható, hogy egy nyugatabbra lévő zónába Magyarország nyugati része belehasadt. Ezt az osztrákok ki is használják. Egészen biztos, hogy a balkáni terület, Szeged, Debrecen térsége szintén ehhez a területhez fog kapcsolódni. Budapestnek és e részeknek az maradt, hogy kitörés északra a kapcsolatrendszerekkel, vagy Pécs térségéből kitörés délre. Ezek azok a zónák, amelyekkel igazándiból kohéziót lehet teremteni, ezek a lehetőségek. Jó lenne, ha ezzel a városok politikusai, és a döntéshozóink is élnének.

Azt mondta Kőrösi Csaba Külügyminisztériumi főosztályvezető egy konferencián, hogy a globális cégek általában 60 milliós piacot keresnek. Nekünk a piacunk akkor lehet 60 milliós, hogyha együttműködünk a környező országokkal. A másik pedig az, hogy azt mondja, a külkereskedelem észak felé, Szlovákiai felé három-négy-szer jobban bővül, mint az Unió felé. Mindez azt mutatja, hogy megindult valami. Ez mutatja azt, hogy vannak perspektíváink, csak élni kell vele. Élni kellene az ország, a térség lehetőségeivel és élni kellene a közép-európai kooperáció lehetőségeivel.

Köszönöm szépen, hogy meghallgattak!



# MAGYARORSZÁG ÉS KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA A KÖZÉP-EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRBEN

Dr. Fleischer Tamás tudományos főmunkatárs, Magyar Tudományos Akadémia

Esztergom, 2008. október, – Budapest, 2009. március

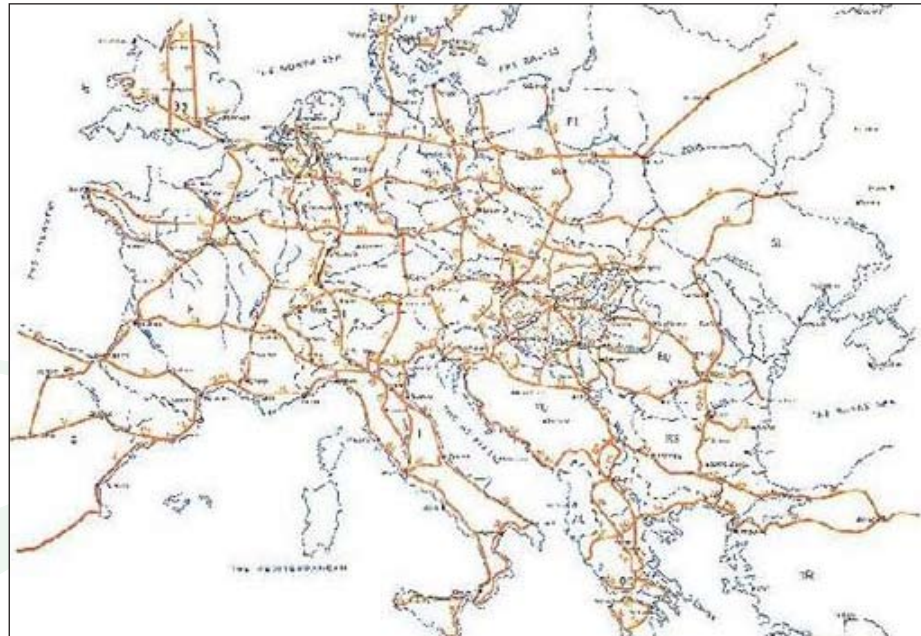
## BEVEZETÉS

Az alábbiakban a közlekedési hálózatokat először európai perspektívában, majd közép-európai és országos érdekek összefüggésében szemléljük. Azért tesszük ezt, hogy két fontos üzenetet hozzákapcsolhassunk e hálózatokhoz.

Az előadás egyik fontos üzenete, hogy a **multimodális nemzetközi folyosók funkciója az, hogy átfogó térségi lefedést biztosítsanak**, – és nem az, hogy különböző felhasználók közvetlenül mellételepüljenek. A felhasználók kiszolgálása *közvetítő kapcsolatokon keresztül* történik. Ehhez kapcsolódik a második üzenet. Eszerint a **közvetítő, belső térségi kapcsolatok nagyon fontosak, és meglétüknek alapvető a szerepe abban, hogy az adott gazdasági tér**

**ki van-e szolgálva közlekedéssel, vagy nincs kiszolgálva.**

Minderről az Európai uniós TEN hálózatok, illetve ezek Kelet- és Közép-Európára történő kiterjesztése kapcsán lesz szó. Az előadás végén a tanulságokat a hazai, térségi érdekek szemszögéből kívánom összegezni.



1. ábra:  
Az európai  
folyosók előké-  
pe, az 1975-ben  
bevezetett  
útszámozás

(Forrás:  
Az országos  
közúthálózat  
1991–2000 évek-  
re szóló-fejlesztési  
programja 1991,  
KHVM.)

## EURÓPAI PERSPEKTÍVA

Európa nemzetközi útjai számozásának az alapját 1975-ig Londonból kiinduló sugarak képezték (ugyanúgy, ahogy a hazai számozásban ma is a fővárosból induló főutak). Ekkor a kontinens mintegy fellázadt, és elérte, hogy kezdeményezésére a Nemzetközi Útügyi Szövetség megváltoztassa az utak számozási rendszerét. Akkortól a főbb kelet-nyugati tengelyek 0-ra végződő, a főbb észak-déli tengelyek 5-re végződő kétjegyű számokat viselnek, ez a háló képezi a számozás alapját. Az átszámozástól persze önmagában nem változtak meg az utak, – viszont megváltozott az a *mentális térkép*, ami az európai hálózat egészéről a fejünkben él. (1. ábra)

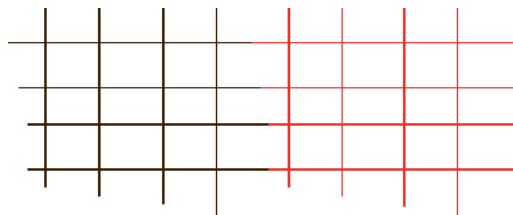
Azért érdemes visszaemlékezni erre a harminchárom évvel ezelőtti eseményre, mert – megítélsem szerint – egy kiinduló lépést jelentett abban az irányban, hogy a nyolcvanas években már az észak-déli *folyosók* kialakításáról, majd rövidesen a transzeurópai közlekedéshálózat (TEN-T) kialakításáról készüljenek tervezetek az unió akkori, 12 országot átfogó uniós térségében..

Mire a TEN folyosókra a nyolcvanas években kialakított eszmék a kilencvenes évek során uniós

dokumentumokká váltak, Európa térképe megváltozott. A kialakított TEN elképzelések elfogadása és rögzítése haladt az uniós pályáján, de ezzel párhuzamosan 1991-től megindult a már említett, pán-európai közlekedési konferenciának nevezett tárgyalási folyamat, amelynek során (1991 Prága, 1994 Kréta, 1997 Helsinki) három lépcsőben szakminisztériumi delegátusok elfogadták az u.n. „Helsinki folyosók” v. „Páneurópai folyosók” terveit, azaz – a TEN keleti kiterjesztését.

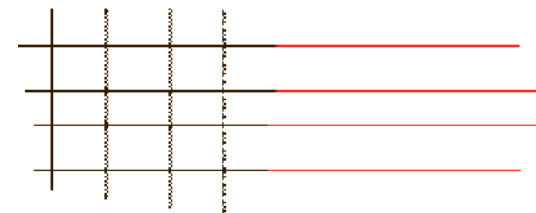
De mit is jelent a TEN keleti kiterjesztése? Jelölje az 2. ábra sémájának bal oldala a kilencvenes évekre kialakított TEN-T hálózatot, tehát az unió belső átlapoló folyosóit. A TEN keleti kiterjesztését a 2. ábra jobb oldalának megfelelő hálózat jelentené, azaz mindazoknak az elveknek, amelyek korábban a TEN hálózatát létrehozták, egy, most már nagyobb térségben történő érvényesítése.

2. ábra: A TEN-T hálózat és kiterjesztése



Azonban a folyamat során nem ez történt. A kilencvenes évek bővítési eufóriájában mind nyugati, mind keleti oldalról a kelet-nyugati kapcsolatok javítása tűnt a legsürgősebbnek. A TEN hálózat keleti kiterjesztése helyett a TEN kelet-nyugati folyosóinak a meghosszabbítása kapott prioritást; sőt kis túlzással kizárólagosságot. (3. ábra)

3. ábra. A TEN-T hálózat nyugat-keleti elemeinek a meghosszabbítása

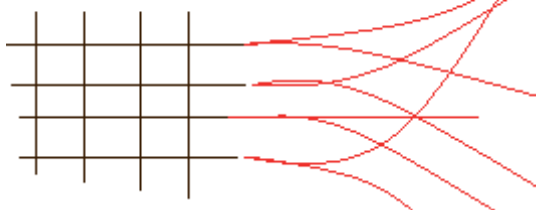


Pontosabban, mivel Európa kelet felé kiszélesedik, továbbá azért is, mert az unióból Olaszország felől is el akartak jutni észak-kelet felé, továbbá Németország felől is dél-kelet felé, a kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása nem maradt olyan sematikus és feltűnő, mint azt a 3. ábra mutatja. Inkább a 4. ábrához kezdett hasonlítani, ami már akár hálózatnak is nevezhető – csak éppenséggel nagyon is másféle mintázatú ez



a hálózat, mint az, amit pl. az EU-15-ök a *saját belső kapcsolatrendszerük* javítására saját maguknak kialakítottak.

4. ábra. A TEN-T hálózat nyugat-keleti elemeinek a meghosszabbítása



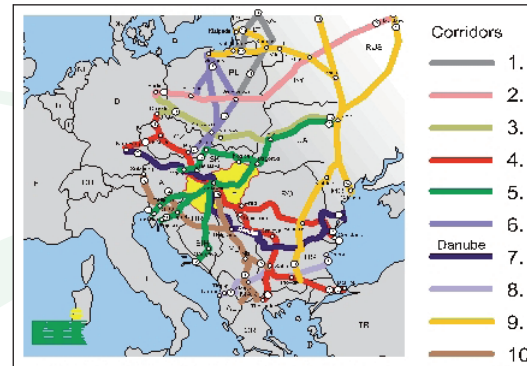
Az 5. ábra mutatja be a tényleges pán-európai hálózatot, (annak a közúti elemeit) ahol tehát a 9-es (Finnországot Görögországgal összekötő) folyosó kivételével nincsenek észak-déli folyosók, csak az unióból keletnek tartó, majd északnak, vagy délnek kanyarodók. Utóbbiak darabjaiból alkalmilag összeáll ugyan észak-déli kapcsolat is, de ez láthatóan inkább esetleges, mint tervezett. – Mindenestre, ami kialakult, az nagyon távol van azoktól az alapeszméktől, amelyek egy *térségi fejlettség kiegyenlítését elősegítő hálózat* kialakítását céloznák meg. Leri róla, hogy itt a kelet-nyugati kapcsolatok meghosszabbításáról van szó, és *esetleges* az új csatlakozó államok egymás közötti kapcsolata.

Ezzel nem ér véget a történet, mert ez még csak a páneurópai folyosók szintje. További kiegészítésül szolgált a TINA-folyamat, ami lehetővé tette a csatlakozó országoknak a hálózat bizonyos mértékű sűrítését. Aztán utólag 1999-ben a záró dokumentációban minden tagországi kiegészítést *másodlagos fontosságú* TINA-elemnek minősítettek, elsődleges maradt az, ami korábban páneurópai folyosóként rögzítésre került. (TINA 1999)

Még ez sem a történet vége, mert amikor tovább kellett bővíteni a hálózatot a Balkán felé, akkor a páneurópai hálózatot és a TINA-hálózatot is

5. ábra. A páneurópai (PEN; vagy Helsinki-) folyosók (Forrás KTI – GKM)

<http://www.gkm.gov.hu/data/8568/Image11.gif>



adottnak véve egy TIRS-, illetve egy REBIS nevű folyamatban megint csak kiegészítésekkel folytatták a hálózatoknak a továbbépítését. Tehát az egész folyamat egy toldozgatás volt: amit már egyszer egy szűkebb térségben elterveztek, az mindig úgy maradt, de rendre hozzátoldottak egy darabot, – vagy *toldottunk*, most már azt is mondhatom; t.i. mi, a mindenkori unió.

Összefoglalva, az eredeti TEN-T az EU-15 *belső gerinchálózata* volt – ennek előtérbe helyezése szolgált az (akkori) unió *külső versenyképességének* az elősegítését. Azt láttuk, hogy soha nem került sor az EU-27 (+X) térség *egészének a belső igényein alapuló* hasonló belső átlapoló hálózat kialakítására.

## KÖZÉP-EURÓPAI EGYÜTTMŰKÖDÉS

Van viszont már hazai javaslat térségünk ilyen hálózatának a kialakítására: Molnár László Aurél munkavázlata a *Közúti és Mélyépítési Szemle* 2007/11-es számában jelent meg. (Molnár László Aurél 2007b) [*lásd az 56. oldalon*]

A részleteket Molnár László Aurél el fogja mondani, de itt külön is felhívom a figyelmet arra az ábrájára, amelyen hangsúlyozza, hogy ezen a területen,

tehát a keleti bővítés területén, igenis szükség van észak-déli kapcsolatokra. Nem csak a hiányt említi, hanem tervként megrajzol bizonyos ilyen elemeket.

Itt egy pillanatra megállnék. Egyrészt azért, mert ritkábban látunk ilyen térképet, ahol kivételesen éppen a mi oldalunk van kiszínezve, és a tőlünk nyugatra lévő rész van csak úgy szürkében hagyva, – ugye, mindig fordított ábrázolást szoktunk látni.

Másfelől a térkép a közlekedésen túlmenően is elgondolkodtathat bennünket arról, hogy ennek a térségnek, a térség országainak – tudom *ez* egy kicsit naiv gondolat – nemcsak képletesen, de ténylegesen is össze kellene fogni, és együtt elhatározni bizonyos dolgokat. Ez elvezet minket a *kétsébséges Európa* gondolatához. A kétsébséges vagy többsebességes Európa hallatán gyakran meg szoktunk sértődni, hogy milyen csúnya gondolat. Talán azért, mert mindig úgy képzeljük el a sebességet, mint az autópályán, vagy a vasúton, – ahol a pálya már megvan, és a több sebesség azt jelenti, hogy *vagy lassan megyünk, vagy gyorsan megyünk* ugyanazon a pályán. Ám a mérnökök azt is tudják, hogy a sebesség az egy *vektor*, aminek nemcsak nagysága van, hanem *iránya* is, – tehát a több sebesség *eltérő pályákat* is jelenthet. Inkább azt kellene hangsúlyozni, hogy *többféle mintázatot* is jelent. Azaz a később

jövőknél nem biztos, hogy pont ugyanazt kell utánoznia, követnie, amit a elől menők csináltak.

Ez persze egy nehéz ügy. Tapasztalatból ismerünk olyan kísérleteket, melyek balul sülték el, tehát nem könnyű azt mondani, hogy valami újat kell kitalálni. Mégis ez a térség együtt, érdekérvényesítő erőben és elhatározó képességben, és talán közös célokban is, többet el kell tudjon érni, mint külön-külön, országként.

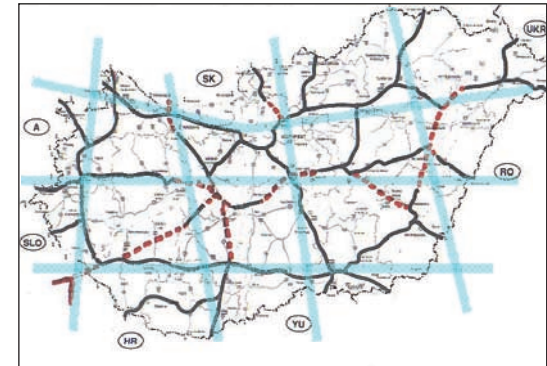
Az ilyen együttműködést szolgálják a *térségi, belső összekötő kapcsolatok*. A fizikai összekötő kapcsolatok is nagyon fontosak, hiszen a konferencián a *hiányzó kapcsolatok* alatt most főleg a közlekedést értjük, – de azt nagyon világosan kell látni, hogy a fizikai kapcsolat javítása itt egy eszköz. A valódi cél nem önmagában az, hogy a közlekedési kapcsolatok megjavuljanak, hanem hogy tulajdonképpen *az emberek közötti kapcsolatok megjavuljanak ebben a térségben*.

#### HAZAI SZEMPONTOK

Amikor Magyarország közlekedési hálózatait a '90-es években az uniós közlekedéspolitikai alapján végig kellett gondolni, sajnálatos módon nem az *elvet* vettük át – vagyis, hogy **a belső kapcsolatok**

**mege erősítésére van elsősorban szükség** – hanem elemeket. Vagyis azokat a TEN-T elemeket tekintjük hazai prioritásnak, ami az uniónak valóban belső kapcsolatrendszere – de számunkra *külső kapcsolat*. Közben pedig elhanyagoljuk a saját belső kapcsolatainkat. Amikor a transzeurópai folyosók nagyon erős prioritást kaptak a hazai közlekedéspolitikában, minden egyéb rovására, akkor a többretegű közlekedési rendszerből kiemeltük a régiók közti kapcsolatok szintjét, és elhanyagoltuk a városközi, faluközi, tehát a mellékálózatoknak vagy a hagyományos főhálózatnak a szintjét.

6. ábra. Egy lehetséges magyarországi régióközi folyosó-hálózati struktúra (Forrás: Fleischer T et al., 2001)



Összefoglalóan három problémát akarok az előadában jelezni. Az első a *folyosók mintázata*, amit a hosszabb ábrásor mutatott be, tehát a kelet-nyugati irány túlsúlya. A második, amit most említettem, hogy a *folyosók túlzott hangsúlyt kaptak* a közlekedés többi rétegeihez képest. Eddig még nem volt szó a harmadikról, hogy ráadásul Magyarországon egy hibás struktúrában építjük ezeket a folyosókat, egyre tovább *erősítjük az egyközpontú szerkezetet*. (6. ábra)

Nyitott hálós szerkezetként alapvetően négy észak-déli és három kelet-nyugati folyosóval lenne jó lefedni az országot, ezt mutatja a 2001-es cikkből kiemelt ábra. A világos séma mögött megjelenik az akkori hivatalos, 2030-ra tervezett hálózat, amelyet a fölöslegek irtásával korrekciókkal próbáltunk közelíteni a séma elemeihez. Az ábra első sorban kazettaméreteket akarja bemutatni, nem a konkrét utakat.

Az utóbbi években több szerző, elsőként megint Molnár László Aurélt említem, (Molnár László Aurél 2007a) megjelenített egy hasonló gondolatkört, hivatkozva a korábbi előzményekre, saját előzményeire is, és történetesen szintén négy észak-déli és három kelet-nyugati folyosót jelölve meg, hiszen

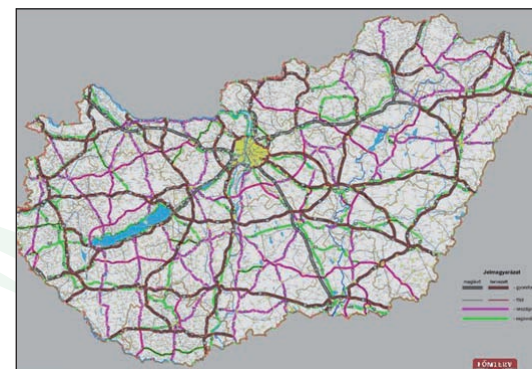
ez adódik a kapcsolatokból és a tervekből, egy hasonlóképpen nyílt hálós szerkezet, már megjelenik itt ezen az ábrán. *[lásd az 56. oldalon]*

Ezek után következhet az, amit bevezetőjében Kerékgyártó Attila mondott, vagyis, hogy ideje lenne elkezdenni nüanszokról beszélni. Miközben nagyon fontos, hogy idáig eljutottunk, hogy már a hálós szerkezet létéről beszélünk, most már el lehet kezdeni egy második szinten ennek a finomabb részeit is vitatni. Majd rögtön erre is rátérek. Előtte még érdemes utalni arra, hogy a hivatalos tervek az elmúlt évtizedben egyáltalán nem efelé a letisztuló gondolkodás felé haladtak.

7. ábra. Hivatalos tervek 1999-ből és 2006-ból.



A 6. ábra kapcsán is említettem, de Molnár László Aurél rácelemekre is igaz, hogy átvették egy '99-es, 2030-ra szolgáló tervezetből az utakat, kiemelve a fontosakat, elhagyva az elhagyhatókat. Az eredeti tervezet, ami kicsit túltervezett, és némi szakmai hibákat is tartalmaz, (ld. Fleischer 2003, 20–21. old.) egy Fömterves kísérletben még tovább dúsult. A hálózat terve tulajdonképpen főút-előléptetési koncepcióvá vált, megkettőzve: az M4-et, (amiből egy is sok) az M0 nyugati ágát, az M6-ot, az M8 Veszprém-Székesfehérvár közti szakaszát és sok más. Úgy tűnik, ahol valaki szót emelt egy útért, ott mindenütt egy gyorsforgalmi út került a rajzba. Azt gondolom, hogy ez mindenképpen túlzás, és itt merül fel az a kérdés, hogy tudjuk-e pontosan mire szolgál a gyorsforgalmi út. Mit is akarunk elérni a gyorsforgalmi út segítségével?

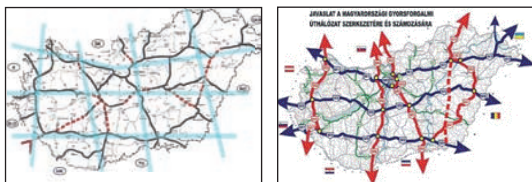


## FINOMSÁGOK

Visszaidézem egy pillanatra a 6. ábrát, és mellé teszek egy javaslatot Rigó Mihály cikkéből, (Rigó M dr 2008) aki részben átvette, részben korrigálta egy kicsit Molnár László Aurél hivatkozott ábráját.

### 8. ábra A rácsszerkezeti séma, és Rigó Mihály javaslata.

**Forrás: Fleischer T et al. (2001); és: dr Rigó Mihály (2008)**



Akkor most ezen mondanám el a finomságokat. Molnár László (most Aurél nélkül), Budapestet tervezi, és a budapesti régióért szorít. Neki nem tűnik föl, hogy ebből a négy észak-déli elemből kettő annyira be van húzva Budapestre, hogy a korábbi sugaras hálózatra lehetett rátenni, mert három fél-ág közülük Budapestre fut be, és a negyedik is csak egy picikét mellé érkezik tangenciálisan, országos összefüggésben azt lehet itt mondani, hogy ez még mindig Budapestet erősíti. Na, most ha egy esztergomi kollégát szólítok meg, akkor ő már észreveszi,

hogy e két párhuzamos tengely közül – észak felé haladva – egyszer csak elfogy a Duna, és akkor végképp egy helyre futnak be. Molnár Lászlónál már láttuk, hogy azért egy kicsit el is kanyarodott a jobb oldali ág, Balassagyarmat felé – de még mindig nagyjából egy helyre futnak be, Szlovákia szempontjából.. Esztergomban hajlamosak erre azt mondani, hogy akkor *az a másik ág* nem is kell.

Ha egy szegedi kolléga rajzolja le a rácsot, ő fel is háborodik a cikkében, ha mások Arad és Temesvár felé vezetnék a legkeletibb folyosót, hiszen akkor eltávolodik Szegedtől. Valamennyit egyenesített és engedett Szeged mellől, de azt már nem tudja elképzelni, hogy ez igazából Arad és Temesvár felé menő tengely is lehet.

Végül a szombathelyi kollégákat is megszólítva, – hogy ne maradjon ez a tengely se említés nélkül – ők hajlamosak Szombathelyre ék alakban behúzni az utat, mint egy parittyát, el sem tudják képzelni, hogy a gyorsforgalmi tengely a Rába távolságában haladjon át a térségen.

Mi a közös ezekben a felvetésekben? Az, hogy miközben elfogadjuk, hogy a nyitott hálós szerkezet és az országnak a lefedése a fontos, még mindig egy kicsit úgy gondolja mindenki, hogy az ő városához azért nagyon közel kell elhaladnia egy tengelynek.

Ezért hajlamos a viszonylag egyenletes kiosztású hálószemeket azon a ponton elhúzni, eltorzítani. Úgy véve, hogy ezzel szolgálja a saját városának az érdekeit.

Szóval úgy gondolom, hogy a „finomságokra” vonatkozó vitákon ezeket a kérdéseket is meg kellene beszélnünk, hogy tényleg úgy van-e, hogy egy-egy városhoz kellene torzítani a gyorsforgalmi rács elemeit, hogy tényleg ettől válik-e versenyképesebbé a város térsége. Mert mire is való ez a gyorsforgalmi hálózat? Úgy gondolom, jó, ha ezt egy nálam komolyabb tekintély mondja el.

*„A közlekedési vonalak meghatározásánál – kivált a vaspálya fővonalainál – elengedhetetlen szabály, hogy azok a kijelölt végpontok felé egyenes irányban vezessenek, mert ez mind az átviteli, mind a helybeli forgalomnak föfeltétele. Ezen szabályt még akkor is szigorúan meg kell tartani, ha szinte ez által némely helyek látszólag szenvednének is; mert ha a helybeli érdekelemeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik, vagy ha a fővonalokkal egyszersmind minden nevezetes helyeket érinteni akarunk, ebből az fog okvetlenül következni, hogy egy bizonyos vonalban annyi mindenféle célzók elérése fog együtt kívántatni, hogy elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat.”*

Gróf széchenyi István:

Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről.

Pozsony január 25-dikén 1848.

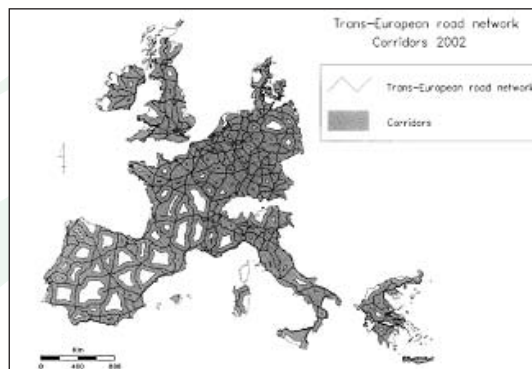
„...ha a helybeli érdekeknek a fővonalak irányára befolyás engedtetik... ..elvégre semmi egész s rendszeres nem alakulhat.” Ezt mondta Széchenyi 160 évvel ezelőtt, és minden bizonnyal ez érvényes ma is még.

## MIRE VALÓK A GYORSFORGALMI UTAK?

Gutiérrez és Urbano egy '96-ban írt cikkben összehasonlították az 1996-os és a (akkor még tervezett) 2002-es európai hálózatot. Mindkét oldalon egy-egy

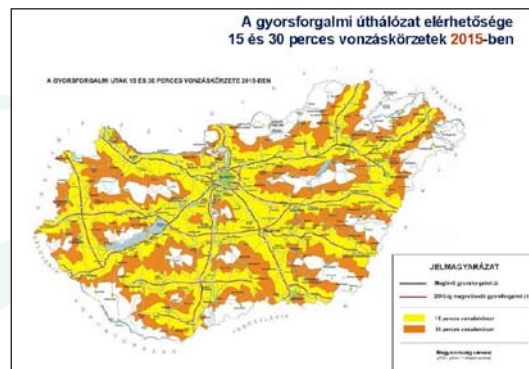
**9. ábra. A TEN-T közúti hálózata mentén ellátott folyosók 2002-ben az unióban, 40–40 km légvonalai távolság lefedettségét feltételezve**

(Forrás: Gutiérrez, J. – Urbano. P. / 1996)



negyven kilométeres sávot mellé tettek a gyorsforgalmi utaknak vagy autópályáknak, és azt mondták, ez a térség van ellátva Európában, ha mindez megépül. Ez egy nagyon fontos dolog. Ahol nagy a népsűrűség, Hollandia környékén, Belgiumban, Németországban, ott már összeérnek ezek a lefedések, ahol pedig még most építették ki az első gyorsforgalmi tengelyeket, ott még nem érnek össze. Ezzel azonban az ábrázolás felkínál egy visszacsatolási lehetőséget is: jó helyre terveztük-e az utat, olyan területeket látunk-e el vele, ami eddig még nem volt ellátva? (9. ábra)

**10 ábra. A hazai gyorsforgalmi közúti hálózat menti folyosók 15–15 ill. 30–30 perces eléréssel lefedett sávja 2015-ben (terv) (Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat)**



Nálunk is készültek hasonló, sőt kifinomultabb ábrák, a 15 perces, 30 perces elérési idők vannak rajta. Bizony itt nagyon jól látszik, hogy miközben 30 percen kívül is maradnak fehér területek, mégis oda tervezzük a négyes utat az ötös mellé, ahol már 10 percen belül is találkoznak a lefedett zónák. Tehát beletenyerelek egymás lelkébe, kell-e vajon oda ez a bevezető szakasz; – vagy pedig tovább lehetne hozni az M4-est Cegléd-től az M5-ig ahonnan a bevezetés meg van az már oldva. (10. ábra)

A Balaton déli partja – ez az út már ott van, erről már nem érdemes beszélni. De az jól látszik, hogy az egyik oldalra kiszolgál 15 percet, meg 30 percet, miközben a másik oldalra nem tud a szerencsétlen, mert ott víz van. Most építünk egy másikat, a Duna partján, amivel egyébként ugyanez történik.

Itt jönne a visszacsatolás, hogy amikor még nincs kész a hálózat, és lerajzolunk egy ilyen rajtot, akkor nemcsak annak kell örülnünk, hogy ennyire elérhető lesz az autópálya, (mert ezeknek az ábráknak az szokott a címe lenni, hogy „az autópályák elérhetősége”). Fordítva is lehetne nézni, hogy mennyit fed le, mekkora területet szolgál ki a hálózat. Az az izgalmas feladat, hogy olyan hálózatot tervezzünk, hogy kevés gyorsforgalmi úttal jól le legyen fedve az ország. Ehhez az kell, hogy tudomásul vegyük,

hogy az autópálya *nem ad közvetlen kiszolgálást*, ez az egyik legfontosabb tulajdonsága, hanem közvetett módon, **más útkategóriákon keresztül biztosít térbeli lefedettséget**.

Mit jelent ez? Azt, hogy attól, hogy magában kiépül egy gyorsforgalmi folyosó, még nem lát el egy területet, nem lendít fel egy gazdaságot. Akkor lendíti föl a térséget, ha le lehet szívni ott azt a gazdagságot, azt az árut, ami ezen az autópályán áramlik. Ehhez pedig mi kell? Az, hogy legyenek hajszálerek, legyenek másodlagos és harmadlagos kapcsolatok, (ha útról beszélünk, másodlagos úthálózat, vagy alsóbbrendű úthálózat), amivel fel lehet tární a térséget. E nélkül a gyorsforgalmi út a térség számára nem biztosít semmit.

Egyébként nem egyedül az autópálya olyan elsőfokú szolgáltatás, amelyik *csak közvetetten érhető el*. Például az egyetem is ilyen. Hiába születik valaki a Budafoki úton, a Műegyetem szomszédságában, attól még nem kerül egyből az egyetemre, hanem neki is először neki általános iskolába kell járnia, még akkor is, ha az messzebb van; utána középiskolába, – és csak ha azt is jól elvégezte, akkor mehet az egyetemre. Attól, hogy a közelében van az egyetem, még nem válik elérhetőbbé számára; sőt, ha az említett alsóbb fokú intézmények nem jól működnek,

egyáltalán nem fog eljutni az egyetemre.

Azt kellene elérni, hogy az autópályára se úgy tekintünk, hogy az járt jól, aki ott van közvetlenül mellette, ahol megépült – és más pedig rosszul. Ha tényleg így működik, és elszívja a munkalehetőséget a háttérből, összetömöríti az út mentén, akkor az a térség nem jól működik. A háttérterületek leszívását meg kell akadályozni, mert csak így válhat valóban 40–40 kilométert lefedő, tehát 80 vagy 100 km-es sávban a térséget kiszolgáló szolgáltatás. a gyorsforgalmi pálya vagy adott esetben egy nagysebességű vasút. (Bár az meg egy másik probléma, mert a ritka megálló miatt az pontszerűen szolgál ki, vagy még inkább pontszerűen szolgál ki, mert az autópálya is valamennyire pontszerűen szolgál ki.)

Összefoglalva, miközben az előadásban főleg a nagy folyosókról beszélek, mégis az a fő üzenet, hogy **e folyosók csak akkor hasznosak számunkra, ha rendelkezünk egy jó belső térségi feltáró hálózattal**, anélkül ugyanis nincs kapcsolata a térségnek a külvilággal, akárhány folyosó szeli is keresztül.

A belső hálózatok kapcsán el kell mondani, hogy azok nem kizárólag a főhálózaton át kapcsolódhatnak külső területekhez, vagyis a belső hálózatoknak

is jó, hogyha vannak külkapcsolataik. Ez a *varratmentes* kapcsolat, tehát a másodrendű hálózatok se érjenek véget az országhatáron, azoknak is lehet ilyen értelemben külső folyamatosságuk.

#### TANULSÁGOK

Az előadás hangsúlyozni kívánta, hogy **az interregionális nemzetközi folyosóknak nem a közvetlen kiszolgálás a feladata**, hanem egy szélesebb térség, összesen 80–100 km-es sáv alaphálózatának a helyzetbe hozása, ezen keresztül lefedve a teljes térséget viszonylag kevés pálya kiépítésével.

A teljes európai térségnek a folyosókkal történő összekapcsolása tartandó szem előtt, és ehhez a feladathoz kell több országnak **együtt kialakítania egy megfelelő átlapoló hálózati struktúrát**. Az erre vonatkozó kezdeményezésben ez a konferencia élen járhat, és adott esetben akár közép-európai konferenciává fejlődhet tovább.

A területi ellátottságnak a kulcseleme viszont nem a folyosó, hanem **a helyi, térségi közlekedési hálózat**, ami maga is lehet határon túlnyúló, tehát nem feltétlen országhoz kötött, vagy megyéhez

kötött. Az ilyen hálózat hiánya vagy nem kielégítő állapota teszi versenyképtelenné az akár folyósóval ellátott térségeket is.

Mindezek alapján bölcsebben kellene végiggondolnunk a folyósók fejlesztését, továbbá nemcsak a folyósókat kellene fejleszteni, harmadrészt nemcsak fejleszteni kell, – ráadásul a sorrend se így jó, hanem fordítva. De ezt most megint egy komolyabb tekintélytől idézném. Tehát, nem csak fejleszteni kell, mert

*„Első szükség, hogy a már meglévő utak fenntartás és folytonos igazítás elmulasztása miatt el ne romoljanak. Aztán a könnyen helyreállíthatóak jól megigazítottassanak. És végre újak építtessenek.”*

Természetesen ez is Széchenyitől származik.

Köszönöm szépen a figyelmet.

#### HIVATKOZÁSOK

Fleischer Tamás – Magyar Emőke – Tombác Endre – Zsikla

György (2001) A Széchenyi Terv autópálya-fejlesztési programjának stratégiai környezeti hatás-vizsgálata. 109 p. A Budapesti Közgazdaságtudományi és Államigazgatási Egyetem Környezettudományi Intézetének tanulmányai, 6. szám. Sorozatszerkesztő Kerekes Sándor és Kiss Károly. Budapest, 2001 december.

Fleischer Tamás (2003) A közlekedéspolitika és a fenntartható fejlődés dilemmái, különös tekintettel a közúthálózatokra. *Falu Város Régió* 10. évf. No. 3. pp.16–25.

Gutiérrez, J. – Urbano. P. (1996) Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network. *Journal of Transport Geography* Vol. 4. No. 1. pp. 1–12.

Molnár László Aurél (2007a) Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és szá-mozása. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 57. évf. 8. szám.

Molnár László Aurél (2007b) Kelet-KözépEurópa úthálózata, mint a felzárkózás eszköze. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 57. évf. 11. szám.

Országos Fejlesztéspolitikai Konceptióról szóló 96/2005. (XII. 25.) OGY határozat [http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=A05H0096.OGY)

Rigó Mihály dr (2008) Javaslat rácsos szerkezetű úthálózatra. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 58. évf. 7. szám.

[Grof] Széchenyi István: Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről. Pozsony január 25-dikén 1848.

TINA (1999) Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report. Vienna Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat Vienna, October, 1999.



# RASZTERESÍTÉS, AZAZ ÖSSZHANGTEREMTÉS AZ ÁLLAMI ÚTHÁLÓZATON BELÜL

☞ Dr. Rigó Mihály főmérnök, Magyar Közút Kht

Szeged, 2009. március 7.

## A) MAGYARORSZÁG HELYE

Elég a térképre nézni. Magyarország Közép-Európa közepén van. 20 év óta már a politikai keletre utaló égtájakat is el kell felejtetni. Mi közép-európaiak vagyunk, minden gondolatunknak innen kell elindulni, így az úthálózat-fejlesztésnek is. Eddig elődeink a hangsúlyt az Olaszország-Oroszország valamint a Németország-Törökország tengelyekre tették. E két tengelyt természetesen Magyarországon gondolták átvezetni, és természetesen úgy hogy mindkettő Budapesten menjen át. Az Európai Unió tagsággal azonban megszűnt a két főirány fölénye, az észak-dél, valamint a nyugat-kelet irányok legalább ennyire fontosakká váltak, lesznek. Erre kell készülnünk, ezt kell elősegítenünk.

## B) A MAGYAR ÁLLAMI ÚTHÁLÓZAT FAJTÁK

Béccsel szemben Budapestet akarták az 1800-as években helyzetbe hozni politikusaink. Ezért létrehozták a Budapest központú főúthálózatot. A főutak lényegében mind a fővárosból indulnak. Ezzel létrejött a sugaras úthálózat. Később a főutakkal párhuzamosan behúzták és megépítették a sugaras autópálya hálózatot is, miközben hangsúlyozták a sugaras rendszer hátrányait, feloldásának szükségességét. Már akkor is más volt az elv és a gyakorlat. Mostanra már kiderült, hogy taktikai okból született meg később a sugaras-gyűrűs úthálózat elképzelése. Ebben a főváros körül és kívül három körutat képzeltek el az országban. Ez a vidékiekben kelthetett reményeket. Hamar kiderült azonban, hogy a

sugaras-gyűrűs rendszernek csak a fővárosi érdekű sugaras elemei épülnek. A gyűrűs-sugaras rendszerrel – a ló túloldalán – nagy autópálya sűrűségű ország lennénk, sok kisforgalmú autópályával. Elég ránézni az ezt tartalmazó térképre, látható az átgondolatlanság. Háromszögek, folytatás nélküli autópályák láthatók. A jelen dolgozat a sugaras-raszteres (rácsos) úthálózat kialakítására tesz javaslatot, amely a négy égtáj felől a legrövidebb utakat biztosítja, a minden irányú haladás számára, minden kerülők nélkül.

## C) AZ ÚJ HELYZET

A kiépült egy autópálya hálózat. Ez azt jelenti, hogy már nem lehet autópályákból raszteres, rácsos hálózatot kialakítani. Ez a hajó már elment. Ennek ellenére még mindig hallani ezzel foglalkozó előadásokat. Lehet azonban a még nem építettek úgy elhelyezni, hogy szolgálja a raszterítési gondolatot. A sok autópálya csomópont is új adottság. Hiszen a csomópontba vezető utak felértékelődnek. Ezek lesznek az autópályákra ráhordó, az autópályák forgalmát szétosztó utak. Hasonlóan, mint testünkben az erek. A különböző átmérőjű



erek csak együtt alkothatnak hálózatot. Nincs minden hajszalér helyén/helyett ütőér a szervezetben. Mindegyiknek megvan a maga feladata, egymással nem helyettesíthetők. A rendszernek egyenrangú elemei a különféle erek!!

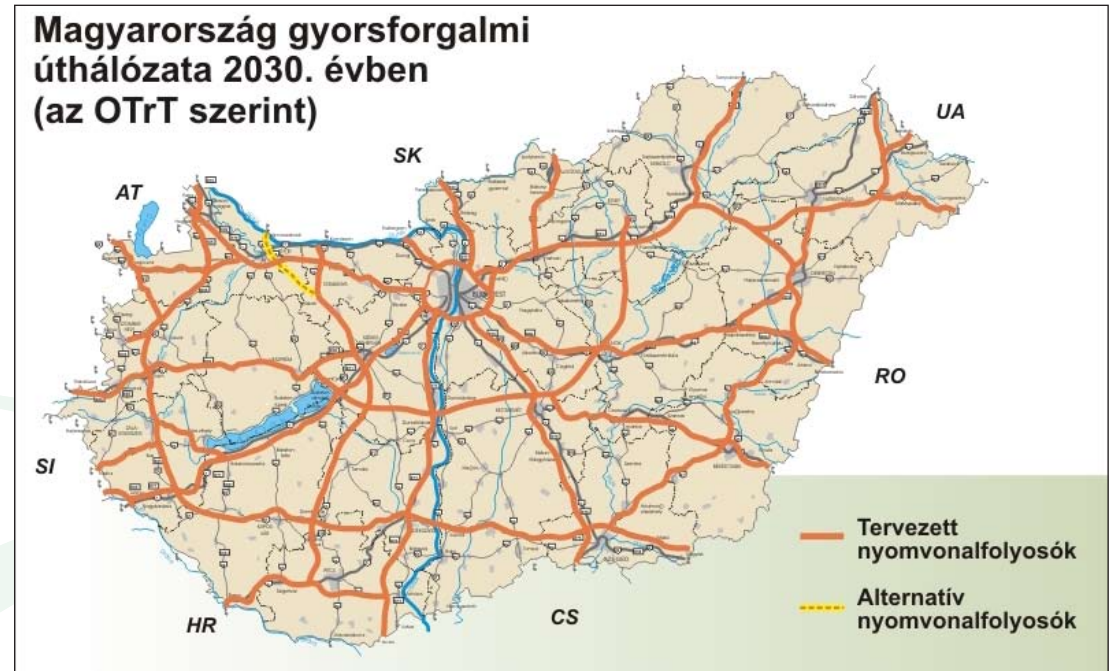
Ugyanígy kell lenne az úthálózat esetén is. Az autópálya csomópontokba olyan utak is vezethetnek, amelyeknek eddig „alárendelt” szerepet szántunk. Az autópálya csomópont felértékeli a környezetét, miért ne tenne így a hozzá vezető úttal?

#### D) A MÉG EL NEM KÉSZÜLT AUTÓPÁLYÁK LEHETŐSÉGEI

A Győr–Budapest (M1) és a Budapest–Miskolc (M3) autópályák együtt alkotják a hazai első nyugat-kelet irányú autópályát. Ugyanígy nyugat-kelet irányú lehet majd a Grác–Székesfehérvár–Dunaújváros–Kecskemét–Debrecen irányú vonal, az M8 és az M4, az ország közepén. A harmadik nyugat-kelet irányú autópályánk pedig a Nagykanizsa–Dombóvár–Szekszárd–Szeged–Nagylak–Temevár irányú M9–M43 autópálya. Észak-déli irányú autópályákkal a Dunántúl tele van. Itt most ezekkel nem foglalkozok.

**Hiányzik azonban észak-déli irányú gyorsforgalmi úti elem a magyar Alföld közepén, Kassa és Temesvár összekötésével. Ez még abban az esetben is kell, ha a románok kiépítik a magyar-román határ mellett a saját gyorsforgalmi útjukat!**

A gyűrűs-sugaras rendszert beárazva gyorsan, a fővárosi érdeke szerinti szakaszok kiépülte után gyorsan felülvizsgálatra került sor. A gyűrűs-sugaras rendszer egyes elemeit azonnal elhagyásra jelölték a fejlesztők, vagy az elhagyás helyett alacsonyabb útkategóriájú kiépítést javasoltak. Elhagyásra javasolt elem az M47 autópálya, de várhatóan lesz ilyen több is.

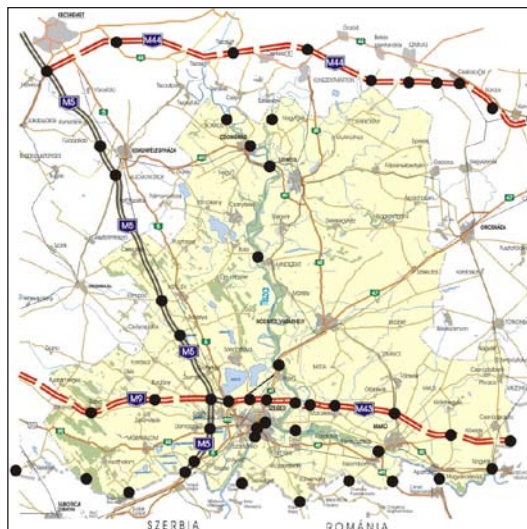


### E) AZ EGYKÖZPONTÚ ORSZÁGBÓL A TÖBBKÖZPONTÚ ORSZÁGBA

Ez két világ, amelynek alapjait csak egy rendes úthálózat tudja megteremteni. Ma már Magyarország helyett Budapestországnak kellene országunkat nevezni. Rendszer-szemlegesen a döntéshozók, a forrás-elosztók mindig fővárosiak. Ennek megfelelőek a pénzek leosztásai is. A maradék megy vidékre. Budapest helyzetbe akarja magát hozni az európai nagyvárosok között. Ugyanígy helyzetbe kell hozni Szegedet, Pécsét, Győrt, Székesfehérvárt, Miskolcot, Debrecent. De helyzetbe kell hozni ezekkel egyidőben az összes magyar települést is. Feudális elvekre épülő úthálózat antidemokratikus viszonyokat szül, konzervál.

### F) A MELLŐZÖTT ÚT ÉS A MELLŐZÖTT TÁRSADALOM

A feudalizmust idézően vannak főhálózati és mellékhálózati úthálózati elemeink. De fogalmunk között nemcsak a fő és a mellék szó, mint jelző jelenik meg, hanem vannak ezen kívül rendűségeink is, úgymint I. rendű, II. rendű főútjaink.



Képaláírás

Van kollégánk, aki szorgalmazza a III. rendű főút fogalmának újbóli bevezetését is. Mindezekre ül királyként, gazdag rokonként a nem sokat teljesítő, de kitömött zsebű az autópálya és az autót. Szép kis család!

A legalul lévő mellékút-hálózat egyben mellőzött-úthálózat is, ennek megfelelő finanszírozással, törődéssel. A mai társadalom ilyen szempontból is két részre szakadt. Vannak autópálya

és vannak mellékutak mellett élők. A mellékutak mellett élők társadalmát alkotó emberek is mellék, és mellőzött emberek, akik mellék, mellőzött-társadalmat alkotnak, pedig ugyanolyan adófizetők, mint az autópálya előnyeit élvezők. Jellemzőjük, hogy azoknál többen vannak. Ha megkülönböztetésről beszélünk, akkor ezt a fajta megkülönböztetést is meg kell említeni. Ugyanígy, ha hátrányos helyzetűekről beszélünk, akkor az emiatti hátrányos helyzetűekről is kell beszélni. Ez társadalmi kérdés. Mindezzel csak azt szeretném jelezni, hogy sokkal többről is szó van itt, mint az úthálózati részek elnevezésén való filozofálás.

### G) A KÉT EGYMÁSTÓL FÜGGETLENÜL LÉTEZŐ ÉS ÉLŐ RÉSZ-HÁLÓZAT

Elkészült már legalább 900 km autópálya. Ez a rendkívül drága infrastruktúra majdnem idegen testként éli önálló életét. Úgy, mintha az emberi testben két, egymástól többnyire teljesen független érhálózat lenne. Harmincadnyi hosszával messze aránytalan pályolgotokkal és forrással a háttérben.

A fejlesztőkkel harcot kell vívni egy-egy autópálya csomópontért, mert az úgymond megdrágítja az autópálya beruházást. Ha rajtuk múlna Budapesten kívül a határig esetleg egy csomópont lenne az autópályákon. Pedig a nem autópályás részhálózat érdeke az lenne, hogy a járművek csak a legutolsó pillanatban lépjenek le az autópályáról és minél előbb hajtsanak arra föl, tehát a lehető legkevesebbet haladjanak a nem autópálya hálózatrészen. Ehhez pedig csomópontok kellene. Nem a pályaépítés költségeinek minimumát, hanem a teljes hálózat építési-fenntartási költségösszeget kellene tehát minimalizálni, tekintettel az adófizetők zsebre. Az EU-s pénz is ilyen!

Lassan oda is el fogunk jutni, hogy az autópálya csomópontokat el sem lehet érni, mert még ez előtt tengelytörést fog szenvedni a pályára igyekvő. A két részhálózat tehát nemcsak finanszírozottságban, hanem burkolatminőségben, a nyújtott szolgáltatás minőségében is hatalmas eltérést mutat! Van tehát a családjunkban mostoha és van kivételezett, elkényeztetett gyerek.

## H) VALÓBAN MELLÉKES ÚT-E A MELLÉKÚT?

A 2008. június 15-i adatok szerint a forgalmi teljesítmény megoszlása az alábbi:

útkategória	forgalmi teljesítmény 2007-ben az összes forgalomra (Ekm/nap)	arány (%)
autópálya	27.335.620	22
autóút	4.058.508	3
<b>együtt a gyorsforgalmi utak</b>		<b>25</b>
elsődrendű főút	22.872.072	18
másodrendű főút	31.623.516	25
<b>együtt a főutak</b>		<b>44</b>
összekötő út	33.464.708	27
bekötő út	5.135.958	4
állomáshoz vezető út	597.339	0
<b>együtt a mellékutak</b>		<b>31</b>
<b>összesen</b>	<b>125.087.721</b>	<b>100</b>

Látható:

- ♦ az úgynevezett „mellékutak” forgalmi teljesítménye nagyobb, mint a gyorsforgalmi utaké!
- ♦ A nem autópálya hálózat részesedése a forgalmi teljesítményből 75%-os!

Mikor fog ez a finanszírozásban is tükröződni? Eredetileg csak a hálózattal akartam foglalkozni, de a teljesítmény és a finanszírozás már nem szakadhat el egymástól. Hasonló a helyzet az útgylkos nehéz motoros forgalom forgalmi teljesítményét tekintve is.

útkategória	forgalmi teljesítmény 2007-ben a nehéz motoros forgalomra (Ekm/nap)	arány (%)
autópálya	8.964.408	29
autóút	1.573.966	5
<b>együtt a gyorsforgalmi utak</b>		<b>35</b>
elsődrendű főút	5.783.343	19
másodrendű főút	7.741.442	25
<b>együtt a főutak</b>		<b>44</b>
összekötő út	5.606.390	18
bekötő út	769.389	3
állomáshoz vezető út	87.939	0
<b>együtt a mellékutak</b>		<b>21</b>
<b>összesen</b>	<b>30.526.877</b>	<b>100</b>

Túl sok jármű és túl sok nehéz jármű használja a nem autópályás hálózatot! Azt a nem autópályás hálózatot, amely nem erre készült.

#### I) KÖVETKEZETESÉK-E ELNEVEZÉSEINK?

A főúthálózatokon az átlagos napi forgalom 9.000 jármű/nap értékű. Sok olyan mellékút és főleg mellékúti szakasz, ahol ennél lényegesen nagyobb a forgalom. Akkor mitől fő-, és mitől mellékút valami?

Az egyes autópálya szakaszok között is van ekkora különbség a forgalom nagyságban. Hiszen autópályának nevezzük ma a 4.000–5.000 E/nap forgalmút ugyanúgy, mint a 40.000 E/nap forgalmút. A forgalom nagyság arány nagyobb az 1:10-nél! Ilyenre a főút-mellékút viszonylatban nincs példa.

Az átlagos 31.000-es forgalom nagyság csak az autópályának hosszának csak a felén van meg, nagyon sok a kis forgalmú autópálya. Van autótutunk 0–999 E/nap kategóriában is! De az autótutak hosszának ötödén a forgalom nagyság csak 2.000–4.000 E/nap közötti! Nem kellene akkor itt is bevezetni a fő-autópálya és a mellék-autópálya fogalmat?

Nyilván nem. Nem itt kellene bevezetni, hanem amott megszüntetni. Az autópálya ugyanis a kiépítettséggel és nem egy önkényes besorolással kapcsolatos fogalom. A ma nem autópálya hálózatnál is a kiépítettség szerint kellene az utakat elnevezni.

#### J) EGYETLEN, ÖSSZEDOLGOZÓ, SUGARAS-RASZTERES/SUGARAS-RÁCSOS HÁLÓZAT LÉTESÍTÉSE

Másként nem megy: hozzá kell idomítani a nem autópálya hálózatrészt az autópályás hálózatrészhez. Erre nagyszerű alkalmat ad a Nemzeti Útfelújítási Program (NÚP), amely a nem autópálya hálózatrész felújítását célozza. Ma az itt kialakult hivatalos szemléletet lenne jó kiegészíteni a hálózati szereppel. Mivel nem vagyunk gazdagok, a NÚP feladatainak évekre bontásakor, a műbe vett projektek meghatározásánál célszerű lenne különbséget tenni az útszakasztól elvárt tudás, szolgáltatási színvonal szerint.

#### Javaslom az alábbi útkategóriák bevezetését és használatát:

- ◆ a valódi autótút,
- ◆ a kétsávos út 90 km/óra tervezési sebességgel,
- ◆ a kétsávos út 70 km/óra tervezési sebességgel,
- ◆ az egysávos út.

Az autótút és a valósi autótút között lényegi különbség lenne. Az autótút ma egy visszaléptetett, korcs, pénzhiány miatt teljesen el nem készült út. Van autótút különbszintű és van szintbeni keresztezésekkel, főúti kiépítéssel, autótúti táblázással. Kezdenek főutakat autótút jelleggel kiépíteni, mérhetetlen szélességgel. Itt tehát autótúti kiépítés társul a főút táblázással. Maga a káosz.

#### K) A JAVASOLT ÚJ HÁLÓZATI ELEMÉK RÖVID ISMERTETÉSE

**A valódi autótút** pedig olyan útvonal lenne, amelyet lassú járművek nem használnak, mert azok forgalma más útszakaszokon megoldható. A négy-sávos utat ma sokan szeretnék autótútnak nevezni, még akkor is, ha traktorok, kombájnok, kerti kapa, lerobban t teherautók járnak rajta. A valódi autótút titka a homogén sebességeloszlás lenne, ezért csak azok a járművek használhatnák, amelyek erre képesek, azaz egy meghatározott nem túl alacsony, minimális sebességgel képesek folyamatosan haladni. Lényeges az, hogy olyan helyeken készülné, ahol autópályára belátható időn belül nem lesz szükség, ugyanakkor azonban fontos az eljutási

idő! Kialakítása szerint lehetne négysávos is és svéd mintájú háromsávos is, azaz ún. „2+1” út. Mindenképpen fizikai elválasztás (sodrony, szalagkorlát, beton elem, stb.) kellene az ellenkező forgalmi irányok között.

A „2+1” a svédek siker útja. Gyakorlatilag az általunk is ismert szabályozott háromsávos út, az ellenkező irányú forgalmi sávok fizikai (pl. sodronyos) elválasztásával.

Ilyen kiépítésű lehetne az M9, és ilyen lehetne az Alföld közepén haladó út is Kassa és Temesvár között! Hosszú időre jóval olcsóbban megoldaná a gondot, mint az autópálya.

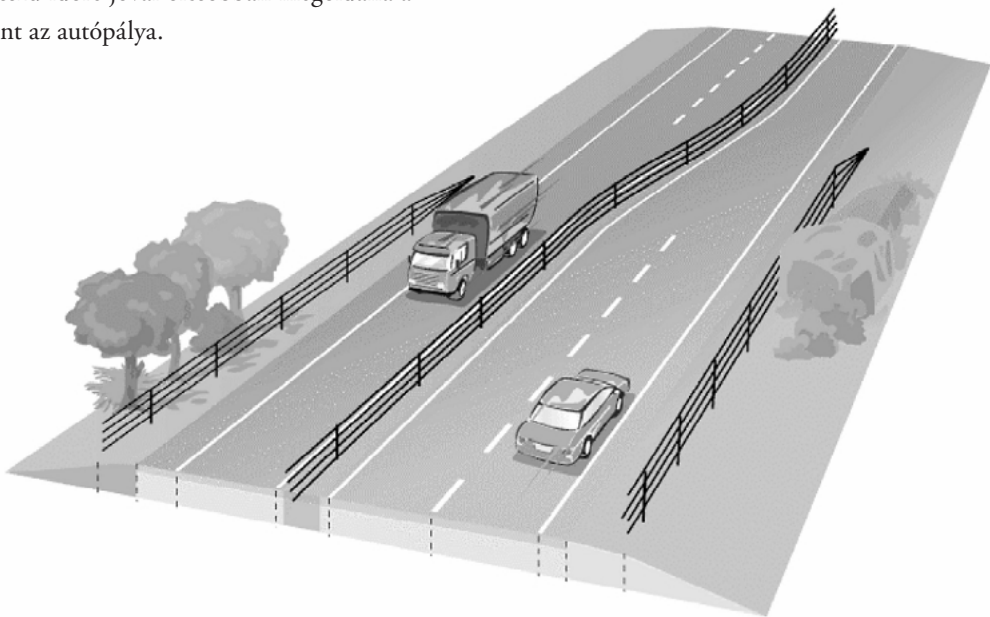
**A kétsávos út 90 km/óra tervezési sebességgel** megnevezés egyértelművé tenné az úthasználónak a választandó tervezési sebességet. Őt ugyanis sem az nem érdekli, hogy ki az út kezelője, sem az, hogy ez mellék, vagy fő, vagy még főebb útnak nevezte el valaki egy valamely asztal magányában.

A 90 km/óra tervezési sebesség meghatározza az út összes geometriai adatát, kialakítását. nem zárom ki ugyanakkor azt, hogy a mai, a Közutak tervezési szabályzatában lévő táblázat nem szorulna

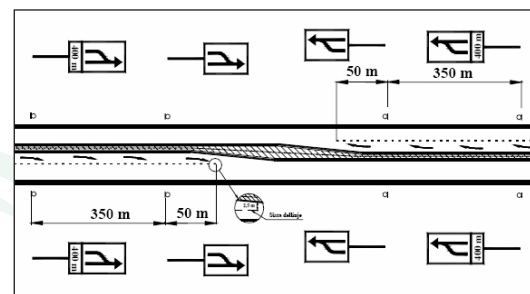
felülvizsgálatra, leporolásra, pénztárcánkhoz igazításra. Az úthasználó arról ismerné fel, hogy nincs rajta sebességkorlátozás. Ebben a kategóriába kerülne nyilvánvalóan a mai elsőrendű, másodrendű főutak és a mai mellékutak egy része.

**A kétsávos út 70 km/óra tervezési sebességre,** mint az előbbi, de az olcsóbb változatban. A nálunk sokkal gazdagabb Svédországban – ahol a világ legbiztonságosabb személyautói készülnek – az állami utak közel kétharmada ebbe a kategóriába tartozik. Talán mi is megpróbálhatnánk. Az úthasználó arról ismerné fel, hogy kiraknánk a max. 70 km/óra jelzőtáblákat. A két kategória közötti különbség nagy összeg megtakarítását tenné lehetővé. Ide jutna a mai mellékutak maradék része.

#### Képalírás



#### Képalírás



**Az egysávos út** pedig részben a mai állami föld-út helyett, részben az aránytalan költségek miatt. állami útból ez lenne a legrövidebb hálózatrész.

### Mikor, melyik elemet használjuk?

Felmerülhet az, hogy a kétféle kétsávos út közül mikor, melyiket használjuk. Többnyire egyszerűvé teszi a választ a mai autópálya hálózat, és főleg annak csomópontjai.

### Az előbbi elveknek megfelelően 90 km/órás kiépítésűnek javasolom kiépíteni

- ♦ a meglévő és a tervezett autópálya csomóponthoz vezető utakat,
- ♦ a Duna és a Tisza hídjaihoz vezető utakat,
- ♦ a határállomásokhoz vivő utakat.

Ha ezeket az utakat azzal a gondolattal választjuk ki, hogy lehetőleg ezekből minél nagyobb hosszak alakuljanak ki, akkor lehetőség lesz a raszteresítésre is. a forgalmi terhelés mai összevonása helyett annak szétterítésére. Néhány példa, lehetőség az Alföld esetére:

Az Alföldön elkészül az M3, az M4, az M44, az M9–M43 autópálya jórészt kelet és nyugat irányú vonalvezetéssel. Ezek csomópontjait úgy lenne célszerű összekötni észak-déli irányú utakkal, hogy

azok minél hosszabbak legyenek. Kialakulhatna a K–Ny irányú autópályák oldásaként, az É–D irányú 90 km/órás kétsávos utak hálózata.

Hasonló alkalom van az Alföldön az előbbihez 90 fokkal elforgatott helyzetben is. A Duna és a Tisza hídjainak, az M5, és az M6 autópályák csomópontjainak felhasználásával a K–Ny irányú 90-es főúthálózatra. Természetesen mindkét esetben a 90-es kétsávos utak határállomásba futhatnának be. Az ilyen szereppel fel nem ruházható utak lennének a 70 km/óra tervezési sebességű kétsávos utak.

## L) AZ ÚJ MAGYAR ÁLLAMI ÚTHÁLÓZAT FELÉPÍTÉSE

### A külterületi magyar úthálózat felépítése ezek után

- ♦ autópályák 130 km/óra tervezési sebességre,
- ♦ autóutak 110 km/óra tervezési sebességre (ezzel záránk ki a lassú járműveket! lehetnek négysávosak is és háromsávosak is.),
- ♦ 90 km/óra tervezési sebességű, legalább kétsávos utak (tehát itt lehetnének négysávos utak is, de 90 km/óra tervezési sebességre és vegyes összetételű forgalomra),

- ♦ 70 km/óra tervezési sebességű kétsávos utak,
- ♦ egysávos utak.

Csak ennyi, csak ez az 5 kategória, a többi javasolom elhagyni!

Az útkategóriákat az utak tudása, az általuk nyújtott szolgáltatási színvonal, a tőlük várható baleseti biztonság szerint határoznánk meg, nem pedig ember által önkényesen. Meg lehetne szüntetni a rengeteg mai útkategóriát, amely felesleges, és a mai elveknek sem megfelelő. Belterületen pedig logikusan kapcsolódnának az előbbi rendszerhez az 50 és a 30 km/óra maximális sebességű utak!

Az úthasználónak az úttal, az út kialakításával ugyanis üzenünk. A kiépítésnek olyannak kell lennie, hogy az úthasználó egyértelműen meg tudja határozni haladási sebességét, az úton való viselkedés szabályait. ma egyértelmű a kiépítési különbség pl. az autópálya és a nem autópálya között. Ezt az elvet kellene tovább vinni.

Az úthasználó nem akar 10–15 útkategóriával bajlódni. Neki egyszerűség, egyértelműség kell, amelyet még a legújabb KTSZ sem tud biztosítani. Az egységesség is nagyon fontos.

2005-ig a fejlesztés, a fenntartás, és az üzemeltetés egyetlen közös gondolat volt, amely mára

megszűnt. Következményei már jelentkeznek. Ha az előbbi gondolatok mentén folytatnánk tovább munkánkat, akkor újra remény lenne a széttagoltság helyett a rendszerben, az egészben való gondolkodásra.

Mivel a NÚP-nak is nagyon rosszkor jött a gazdasági válság, tartok tőle: lesz időnk a projektekről gondolkodni.

Csak rövid idő kérdése az, hogy GPS-elvű helymeghatározás alapfelszerelés lesz az autókban. Senkit sem érdekel majd tovább a főút-mellékút viszony, csak a jó út-rossz út viszony lesz érdekes.

20 év Magyarország Közép-Európában van. A forgalomnak nem kell néhány ellenőrzött csatornára zsúfolódnia. Nincs annál jobb, ha a forgalom felesleges kerülők, eltérítések nélkül áramlik, mint az árumegegyező jog idején. Talán a budapestiek is érzik a főváros-központúság negatív következményeit és végre valódi hálózatfejlesztési munka kezdődhet.

A sugaras főúthálózat mellé sikerült megvalósítani a sugaras autópálya hálózatot is, úgymond oldani a sugarasság kellemetlen hatásait. Csak remélni szeretném, hogy ezeket nem követi a sugaras mellékút-hálózati koncepció. Nem lett semmi a sugarasgyűrűs hálózatról sem. A mellékutak felújítása végre feloldási lehetőséget adhat, ki tudnánk alakítani egy sugaras-raszter/sugaras-rácsos hálózatot.

#### **M) KÉREM,**

- ♦ üljünk össze, és az új elvek szerinti hálózatot minél előbb határozzuk meg. Majd csak ezután legyen döntés a NÚP éves, konkrét feladataira vonatkozóan!
- ♦ Beszéljünk a 90 km/óra és a 70 km/óra tervezési sebességhez tartozó KTSZ-es táblázatról is, azaz a geometriai követelményekről is.



#### **A FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM:**

- Az országos közutak 2007. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma I. és II.
- Molnár László Aurél: Gyorsforgalmi úthálózatunk szerkezete és számozása
- Közúti és Mélyépítési Szemle 2007. augusztus
- Somfai András: Új úthálózati elvekkel a vidék versenyképességéért
- Magyar Mérnökakadémia, BMF 2007. szeptember
- Veres Lajos: Közlekedéstudományi sajtóösszefoglalók a magyar régiókban
- Földrajzi Konferencia, Szeged 2001
- Fleischer Tamás: A gyorsforgalmi úthálózat és a környezet 1993. szeptember
- megj.: Közlekedéstudományi Szemle 1994. január
- Somfai András: Időszerű-e a magyar úthálózati rendszer továbbfejlesztése?
2007. IX. Útügyi Napok, Debrecen
- Hamarné Szabó Mária – dr. Szegvári Péter – Szűcs Mihály: Közlekedéspolitika – területfejlesztés – államreform
- Közúti és Mélyépítési Szemle 2007. V.
- dr. Rigó Mihály: Autópálya vagy valami más? (a takarékos svéd úttípusok)
- Közúti és Mélyépítési Szemle 2007. V.







## Módszertani kérdések

*A második szekció keretében olyan tervezési módszertani alapelvek tisztázására kerül sor, amelyek erősítik a határon átnyúló tervezési szemléletmód, illetve az interdiszciplináris tervezési gyakorlat elterjedését.*

# INTEGRÁLT TERVEZÉSI MÓDSZEREK ALKALMAZÁSA „HATÁRON” ÁTNYÚLÓ FEJLESZTÉSEKNÉL A „HETEDHÉT-HATÁR” ÁTJÁRHATÓSÁGÁNAK STRATÉGIÁJA

☞ *Dr. Balogh Ákos* kandidátus, Magyar Tudományos Akadémia Tájépítész Szakbizottság  
Esztergom, 2009. 04. 08.

Azoknál a fejlesztéseknél amelyek két – esetleg több – ország területén valósulnak meg, a kellő megalapozottsághoz elengedhetetlen az érintett határok, határszakaszok beazonosítása, pozícionálása. Értelmezésben többről van szó, mint földrajzi határról, a kifejezést átvitt értelemben is használom gátként, akadályként, eltérő jogrendként, szabályozásként, tervezési elméletként és gyakorlatként stb. Hol húzódnak ezek a határok?

- ♦ népek, közösségek, emberek között (pl. eltérő kultúra, szellemiség, érzelmek),
- ♦ országok (Magyarország és Szlovákia, illetve Magyarország és a hét szomszédos ország

között „*hét-határként*”)

- ♦ igazgatási határként, települések (Esztergom és Dorog), térségek (Komárom-Esztergom megye és Pest megye), valamint ágazatok (pl. vízügy és közlekedés) között,
- ♦ szakterületek között (pl. jogrendi, szabályozási, tervezés-módszertani különbségek).

Ezek a határok többszörösen összetett formában jelennek meg. A „többszörösen hét-határ” a jelenleg alkalmazott tervezési módszerekkel átláthatatlan, kezelhetetlen, szinte megfoghatatlan, a magyar népmesék nyelvén „*hetedhét-határ*”.

Előadásomban a *hetedhét-határ átjárhatóságát elősegítő paradigma váltással* foglalkozom. Konferenciánk témája szempontjából ennek különös jelentősége van, ugyanis a közlekedési ágazat ezt a hetedhét-határt kell, hogy át- és átszelje. Tehát elsődlegesen érdekelt a kötöttségek oldásában, eliminálásában. Ezért az ágazat a hetedhét-határ virtualizálásának (ld. EGTC modell) egyik katalizátora lehetne.

Az előadásom három fő részre tagolódik

- ♦ esettanulmány a kialakult határokról,
- ♦ a határok átjárhatóságának új paradigmája
- ♦ a hetedhét-határ átjárhatóságának doktrínája.

#### ESETTANULMÁNY A KIALAKULT HATÁROKRÓL

Az országhatárokon átívelő, az igazgatási, a szakterületi, a civil közösségek közti határon átnyúló fejlesztések – így a közlekedésfejlesztés is – akadályokba ütközik, mert nincs módszertan a határok áthidalására. Tervezés-módszertani deficitben vagyunk.

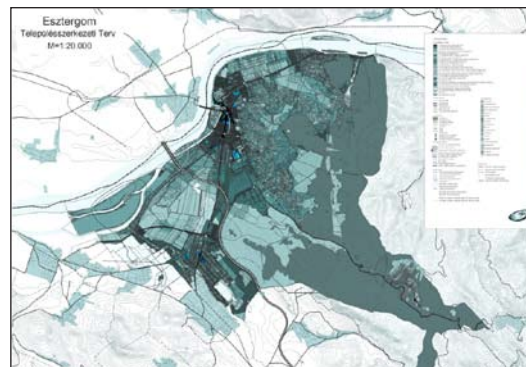
Ennek oka a mozaik elvű tervezés, amely a határokat nem oldja, inkább erősíti.

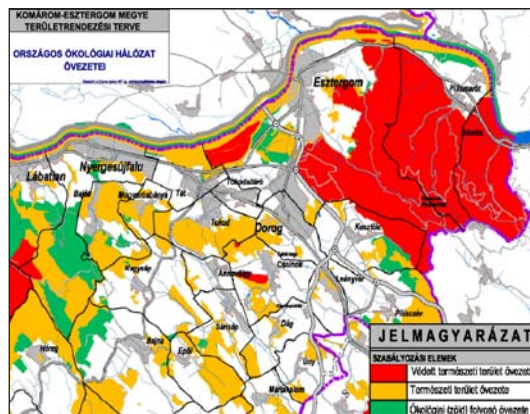
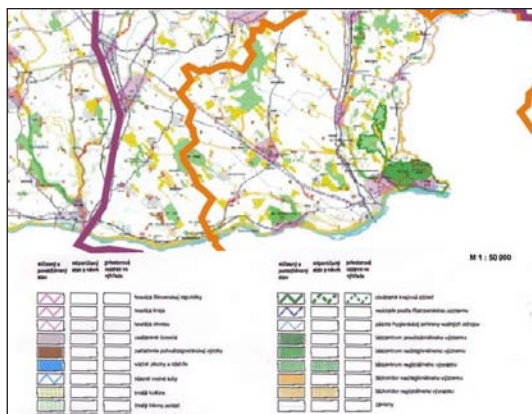
Pl. Komárom–Esztergom megye területrendezési terve a megye határoknaál véget ér. Nincsenek feltüntetve a szomszédos megyei, illetve a szlovákiai régiós (Nyitra régió) kapcsolatok. A tervek az igazgatási határokkal meghatározott térségekre készülnek (települési, megyei, regionális, országos). Mindig az adott államigazgatást és/vagy közigazgatást támogatják. Ha Esztergom szerkezeti tervét vizsgáljuk, szembeűnik, hogy Dorog és a szlovákiai Párkány (Štúrovo) város-szerkezete nincs feltüntetve, és viszont, Esztergom sem szerepel a szomszédos városok terveiben (1. ábra). De az Országos Területrendezési

Tervben (OTrT) sem szerepelnek a szomszédos országok területrendezései.

Az ágazati, a szakterületi határokat tanulmányozva, hasonló eredményre jutunk. A mesterséges (állami, közigazgatási) határokat még a „határtalan”-természet védelme is tiszteletben tartja. A természetvédelem esetében pl. Komárom–Esztergom megye és a Nyitrai régió területrendezési tervének természetvédelmi tervlapjai sincsenek összhangban (2. ábra). Az eltérő fogalomrendszerből adódó különbségeket nehéz egységesíteni, tovább nehezíti a helyzetet a két terv eltérő jelölsmódja.

1. ábra Esztergom és Párkány (Štúrovo) rendezési tervei





2. ábra Szlovák és magyar természetvédelmi tervlapok az Ister-Granum térségben

A természetvédelmi hatóságok között nincs érdemi együttműködés. Pl. az Esztergom-Táti szigetvilág madárvédelmi programjának kidolgozása során a madarak szlovák-oldali táplálkozási területeit nem térképezték fel). Sajnálatosan a magyar oldaliakat sem mérték fel (a Kenyérmezei patak völgyének Piliscsaba és Dorog között húzódó vizes élőhelyei most kerülnek feltöltésre, beépítésre), így a védendő madarak élettere kérdésessé válik.

Éz csak egy apró példa arra, hogy mennyire járatlan utat kell bejárnunk, mennyire nincs a határok átjárhatósága a közigazgatási, a tervezői gyakorlatban meghonosítva.

*Ebben a közegben kell megkísérelni az M 11 útvonalának kijelölését, később a klímaváltozás következtében lassan szükségessé a Duna-rendezés kérdéseit (vízvisszatartás a száraz időszakokra, esetleg a folyam hajózhatóvá tétele) közösen megoldani.*

A jelenlegi, az állam- és a közigazgatást kiszolgáló, a hetedhét-határt erősítő tervezési rendszer erre alkalmatlan. A határokat oldó, az átjárhatóságot biztosító, az önkormányzati és a kormányzati értékgazdálkodást és érdeknavigációt támogató módszertanra van szükség.

## A HATÁROK ÁTJÁRTHATÓSÁGÁNAK ÚJ PARADIGMÁJA

### VEZÉRLÉSI SZINTEK MEGHATÁROZÁSA

A vezérlési szintek valójában megjelenési területei, belső mozgató rugói az érdekek és értékek artikulációjának. Három vezérlési szintet különböztethetünk meg: a civil-, az alkalmazott- és az „nagypolitikait”.

- ♦ *Civilpolitika* (emberi, közösségi) funkciója az érdekek artikulációja, az értékek képzése, az érdekek elvű értékgazdálkodás. A civilpolitika az élhetőség (civil-szféra) és a versenyképesség (versenyszféra) letéteményese.
- ♦ *Alkalmazott politika* (társégt/település politika, ágazat/szakterület politika, tudománypolitika), jellemzője *sajátos érdektérstruktúrákhoz kötődő értékrend kialakítása, értékgazdálkodás*. (Ide sorolható pl. az Ister-Granum Eurórégió társégpolitikája, Esztergom várospolitikája, a közlekedési ágazat közút-, vasút-, víziút-, légit közlekedés fejlesztési politikája.) Az alkalmazott politika feladata a fenntarthatóság (az élhetőségi és a versenyképességi egyensúly) biztosítása.

- ♦ „Nagypolitika” (pártpolitika, kormánypolitika), funkciója a civil – és az alkalmazott politikai érdekek – értékgazdálkodás elvű – navigációja.

### A VEZÉRLÉS MENEDZSELÉSE

A vezérlési szintek menedzselését nemzeti kérdésekben az igazgatás, nemzetköziben az orientáció segíti (4. ábra).

#### Nemzeti igazgatás

Nemzeti igazgatási szintek elhelyezkedése a vezérlési szintek között

- ♦ államigazgatás (országos politika és település/térségpolitika között)
- ♦ közigazgatás, szakigazgatás (település/térségpolitika és civil politika között).

*Előnye a rendszer stabilitásának biztosítása (pl. terület-, településrendezési tervi szabályozás), a sokszínűség, a diverzitás fenntartása.*

Pl. Esztergom azért, hogy a városban jól elkülöníthető városrészek sokszínűségét megőrizze, városrészenként készíttette el rendezési tervét. Ezzel megőrizte városrészeinek önálló arculatát, amely a

város turisztikai-, rekreációs- és befektetési vonzereje szempontjából nagy jelentőségű.

*Hátránya az igazgatás elmerevedése, rugalmasságvesztése pl. az igazgatási értékek mellett a folyamatosan megújuló civil értékek nem jelennek meg (ld. természetvédelem, kulturális örökségvédelem igazgatási értékszemlélete), de nem érvényesül a települési-, térségi értékrend sem.*



3. ábra  
Pilisszentlélek  
középkori  
és tervezett  
tájhasználat

PL. Pilisszentlélek ma Esztergom egy városrésze, szlovák nemzetiség lakta település. A rendezési terv készítése során a természetvédelmi, a kulturális örökségvédelmi igazgatási és a helyi közösségi értékek rendezési tervbe foglalása volt a cél, mivel Esztergom-Visegrádi térsége világörökségi helyszínné kíván válni. Ennek érdekében a középkori tájhasználatot, a szlovák hagyományok részét képező földművelési táji emlékeket, a jelenlegi és a tervezett terület-felhasználást kellett harmonizálni (3. ábra). Ehhez szükséges volt az igazgatási és a civil értékrendeket közelíteni, közmegegyezésre jutni, mert ez a (világ)örökség fenntartásának, hosszútávú fennmaradásának egyetlen esélye.

De a régi beidegződések itt sem kedveztek a konszenzusos értékvédelemnek. A városrész szennyvíztisztítója – egy későbbi időszakban – a középkori



tájhasználat súlypontjába, a turisztikailag legértékesebb területre került elhelyezésre, rontva ezzel a védelmi, a fejlesztési potenciált.

### Nemzetközi orientáció

Nemzetközi orientáló szintek pozícionálása a vezérlési szintek között

- ♦ geopolitika (országos politika és település/térségpolitika között képződik)
- ♦ nemzetpolitika (település/térségpolitika és civil politika között képződik).

A határon átnyúló tervezés túlmutat az egyes országok igazgatási kompetenciáin (pl. a szlovák és a magyar fejlesztési koncepciók/programok egyeztetése, egységesítése, az M 11 út nyomvonal terve, a Duna

reorganizáció kérdései az Ister-Granum Eurórégióban, az EGTC program Magyarország határmenti térségeiben, a Duna hajózhatóvá tétele a dunamenti államok közmegegyezésére). A feladatmegoldás alapfeltétele az érintett országok eurokonform geopolitikájának, nemzetpolitikájának kidolgozása, majd ezek harmonizálása.

### DÖNTÉSELŐKÉSZÍTÉS

A vezérlési és a menedzsmenti döntéselőkészítés filozófiai, etikai, erkölcsi alapelveken nyugszik.

A döntéselőkészítés két pillére

- ♦ *a megismerés*: tudományos, autodidakta, művészi és
- ♦ *a tervezés*: stratégia alkotás (stratégia, taktika, lobby) tervezési feladatmegoldás (fejlesztés, rendezés, operáció) és felkészítés-felkészülés

(marketing, tanítva-tanulás, kommunikáció).

A jelenlegi hazai döntési gyakorlatban a megismerés is és a tervezés is az igazgatási szintet segíti, érdemben nem támogatja egyik vezérlési szintet (civilpolitika,

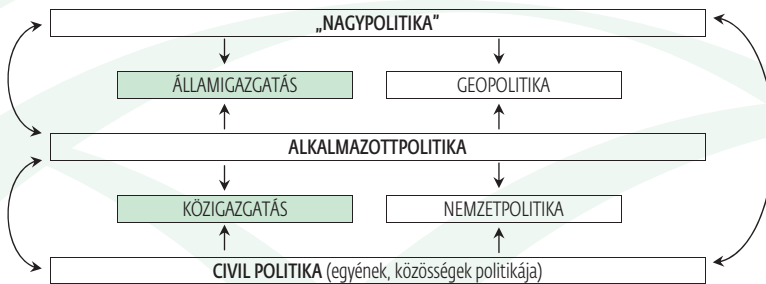
alkalmazott politika, „nagypolitika”) sem. A döntés előkészítés ebben a formában nem alapozza meg az értékgazdálkodást, az érdeknavigációt, blokkolja a hetedhét-határ átjárhatóságát.

### A HETEDHÉT-HATÁR ÁTJÁRHATÓSÁGÁNAK DOKTRÍNÁJA

A hetedhét-határ átjárhatóságának két színje különböztethető meg: a nemzeti szint és a nemzetközi szint. A nemzeti szintű vezérlési szintek (Országos politikai, település-, térségpolitika és civil politikai) közötti átjárhatóságot az államigazgatás és a közigazgatás segítheti. A nemzetközi szinten, az Európai Unió szintjén a nemzeti vezérlési szintek közötti átjárhatóságot az orientáló szintek, a geopolitika és a nemzetpolitika biztosíthatja.

A hetedhét-határt három doktrína elfogadásával, gyakorlatba ültetésével lehet átjárhatóvá tenni: az érdek és érték igazgatás/menedzsment doktrínával, az érdeknavigációs doktrínával, az értékgazdálkodási doktrínával. A három doktrína együttes *megismerési és tervi alkalmazása* vezethet csak eredményre, önmagában egyik sem vezethet (ld. igazgatás/menedzsment hazai túlsúlya) a határok virtualizálásához.

4. ábra. A vezérlési szintek és a menedzsment



### AZ ÉRDEK- ÉS ÉRTÉKIGAZGATÁS/MENEDZSMENT DOKTRÍNÁJA

Érdek és érték igazgatás (államigazgatás, közigazgatás) és menedzsment (nagypolitika, település/térségpolitika, civilpolitika)

A három doktrína közül egyedül ennek van tervi bázisa. A fejlesztési koncepciók (területi-, települési-, ágazati-, szakterületi-), a rendezési tervek (terület, település), az operatív tervek (tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési terv, kiviteli terv stb.) sokasága segíti az igazgatást, a menedzselést. Az említett tervek mindegyike az állam/közigazgatási szabályozás szerint készül, (hiszen a tervek jóváhagyása is ezen szabályozási elvek szerint történik). Az igazgatási és a menedzsment tervek azonban figyelmen kívül hagyják az érdeknavigációt, sokszor hátráltatják az értékgazdálkodást. *Ennek az állapotnak a feloldására ad lehetőséget az igazgatás/menedzsment doktrínák közé illesztése.*

### AZ ÉRDEKNAVIGÁCIÓ DOKTRÍNÁJA

*A város (pl. Esztergom), a térség (pl. Ister-Granum), az ágazat (pl. közúti közlekedés) érdekeinek navigálása az egyetemes (környezeti, természeti), valamint a társadalmi, a gazdasági, a települési, a térségi és az emberi szabályozási/érdek környezetben.*

Az Ister-Granum Euró régió É–D irányú közúti tengelye pl. érdekzónák sokaságát metszi: Magyarországon (Budapest–Zsámbék–Esztergom vonalában lévő települések), Szlovákiában (Párkánytól [Štúrovo], Nyitra–Besztercebánya–Zólyom [Nitra–Banska Bystrica–Zvolen] térségben érintett települések) érdekeit kell figyelembe venni. Két ország kultúrájában, szellemiségében gyökerező törvényi szabályozását, az érintett magyar illetve szlovák városok, községek rendezési terveibe foglalt építési szabályzatait tiszteletbe tartó nyomvonalat találni, azaz hetedhét-határ eltérő szabályozásán kell átnavigálni az V/C közlekedési folyosó ügyét.

*Az érdeknavigációs környezet kötelmeinek oldását támogatja a doktrína.*

### AZ ÉRTÉKGAZDÁLKODÁS DOKTRÍNÁJA

*Élhető, versenyképes és fenntartható gazdálkodás a környezeti és természeti, a társadalmi és gazdasági valamint a települési/térségi és táji értékekkel.*

Minden közösség, település és térség sajátos politika alapján rendeletet alkot, határozatot hoz, de azok értékgazdálkodást támogató tervek hiányában sokszor önellentmondásosak, távlatban önpusztítók, a szomszédoknak érdeksérelmet okoznak. *A sok párhuzamos quazi értékgazdálkodás valós gazdálkodássá formálását, közelítését, átjárhatóságát támogatja a doktrína.*

Nézetem szerint a három doktrína együttes alkalmazásával tehető csak élhetővé, versenyképessé és fenntarthatóvá egy település, egy térség, egy ország. Ennek hiányában kicsi az esély a versenyképes, élhető és fenntartható közlekedésfejlesztésre is.



# REGIONÁLIS TÉRSÉGFEJLESZTÉS ÉS ÁGAZATI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

☞ Dr. Széni Nándor fejlesztési igazgató, Észak-Magyarországi Regionális Fejlesztési Ügynökség

**TISZTELETTEL KÖSZÖNTÖM A HÖLGYEKET ÉS AZ URAKAT!**

Engedjék meg, hogy a bevezetésben egy keveset mással foglalkozzak, mint ami az előadás tárgya. Nagyon lényegesek az itt korábban elhangzottak, hogy a programoknak, legyen az stratégiai, hosszú-, közép-, vagy rövid távú projekt, szükséges részét képezi a társadalmisítási folyamat, a közösségi részvétel.

Sajnálatos módon úgy tapasztaltam, hogy a társadalom, a civil szféra nincs igazán felkészülve erre a partnerségi követelményre. Sokkal nagyobb figyelmet kellene arra fordítani, hogy a társadalmisítási vitákban, egyeztetésekben résztvevők is megfelelő felkészítésben részesüljenek. Azt hiszem, ez a fórum is lehetőséget biztosíthat arra, hogy ebbe az irányba lépjünk, a szakmai felkészültség és a kulturált vitakészség fejlődjön.

Szeretném bemutatni egyrészt az Észak-Magyarországi régiót, a helyzetét, másrészt azt, hogy ezen a területen mit értünk el az elmúlt időszakban, majd a 2004–2008-as időszakra kívánok koncentrálni, mely két részre osztható: a 2004–2006 és a 2007–2008 közötti időszakokra.

Érinteném a regionális területfejlesztést és a közlekedésfejlesztést, melyek – az én meglátásom szerint – egymástól nagyon távol állóak. A közlekedésfejlesztés és a közlekedéspolitika nagyon széles terület, ezért nem kívánok sem a személyszállítás ügyével, sem az áruszállítással, sem a horizontális elvekkel foglalkozni. Az infrastruktúrafejlesztésre, azon belül is a közútra próbálok koncentrálni.

Bármennyire fontosnak tartom, személy

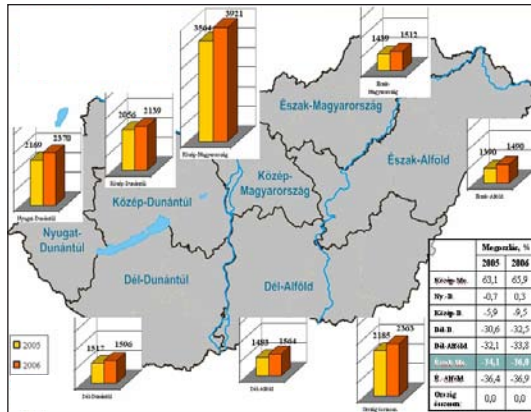
szerint is, hogy a vasúti közlekedés aránya, mint környezetkímélő közlekedési, szállítási eszköze, növekedjen, ezt a gazdaság nem akceptálja. Így, nyilvánvalóan a vízi közlekedéssel sem kívánok foglalkozni.

Az előadás végén természetesen a tervezéssel kapcsolatban is szeretnék egy pár gondolatot megfogalmazni.

**AZ ÉM RÉGIÓ HELYZETE, REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI STRATÉGIA, PROGRAMOK ÉS PRIORITÁSOK**

## **HELYZETÉRTÉKELÉS**

A régió az uniós kategóriák szerint a második tervezési szintnek felel meg. Három megyét, 28 kistérséget, 603 települést és ezen belül 33 várost foglal magába.



1. ábra: Az egy főre jutó bruttó hazai termék régióként (ezer Ft)

(Forrás: KSH)

Az ábra számaiból látszik, hogy régióknak relatív teljesítménye sajnálatos módon – az ország, és a régiók adatait nézve – nem javul. Azt is látjuk az adatokból, hogy a Közép-magyarországi és a Nyugat-dunántúli régió súlya a GDP-termelésben növekszik, tehát jobban, dinamikusabban fejlődnek. Sajnálatos módon a gyengébbek leszakadóban vannak.

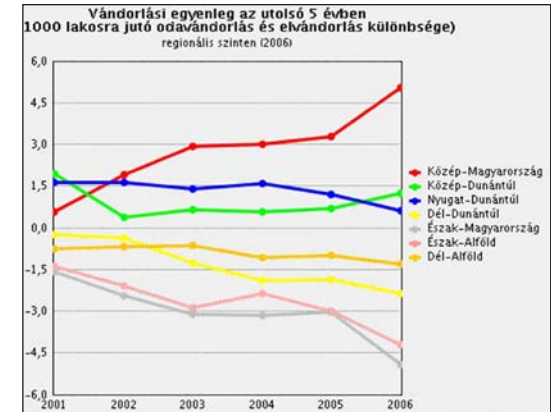
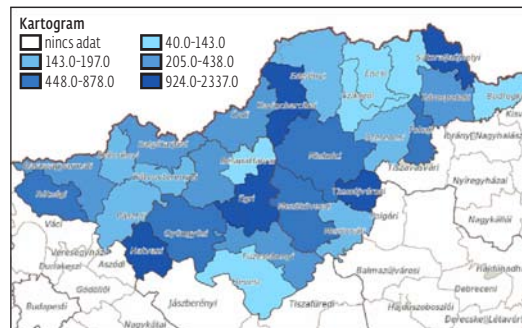
Fontos megjegyezni, hogy az Unió kritériumai szerint ezek a térségek jelenleg nem érik el az egy főre jutó uniós GDP-átlagnak a 75 %-át, ezért a konvergencia régiókkba tartoznak. Az észak-magyarországi régió a mérési időszakban (2002) 36,8 %-on állt.

Várhatóan a 2013 utáni időszakban Magyarország régióinak egy része (a Közép-magyarországi régió biztosan, a Nyugat-dunántúli régió valószínűleg), különböző okok miatt, a kedvezményezett körből ki fog kerülni.

A kistérségek, amelyek tulajdonképpen a legutóbbi területrendezési szabályozás nyomán tervezési, statisztikai egységként létrejöttek, egyre inkább előtérbe kerülnek, fontosságuk nő.

A kistérségek fejlettségi különbségét az ábra színei jól jelzik. Ami nagyon lényeges, hogy sajnálatos módon az Észak-magyarországi régióban az országos átlagnál jóval magasabb azon kistérségek száma, amelyek – a különböző statisztikai adatok alapján – elmaradottnak minősíthetők.

2. ábra: 1 lakosra jutó BHE, 2006



3. ábra: Vándorlási egyenleg az utolsó 5 évben (1000 lakosra jutó odavándorlás és elvándorlás különbsége) regionális szinten (2006)

(Forrás: KSH TSTAR)

A nyilvántartott álláskereső létszáma alapján számított munkanélküliség arány lényegesen meghaladja az országos átlagot. A régióban 18–19% között mozog, az országos átlagot (11,3%) továbbra is lényegesen meghaladja. B.-A.-Z. megyében ugyanez a mutató 21,6%-ot, Hevesben 14,1%-ot, míg Nógrádban 20,3%-ot tett ki. A régió gazdasági potenciáljának meghatározó eleme a teljesítő képes munkaerő mennyisége.

A Közép-magyarországi régióban az egyenleg pozitív, nő a népesség, sajnálatos módon az Észak-



magyarországi régióból a népesség elvándorol.

Az örökölt hagyományokból, a határ menti térségek törvényszerű leszakadásából, a magas munkanélküliségi rátából, az elvándorlásból eredő determináló tényezők rendkívüli módon megnehezítik a hátrányos helyzetű kistérségek felzárkóztatási programjainak megvalósítását

### REGIONÁLIS FEJLESZTÉSI STRATÉGIA

Az Észak-magyarországi Régió Operatív Programjában megjelenik egy helyzetértékelés, és ebből kiindulva fogalmazódnak meg a stratégiai célok a fejlesztés területi és ágazati preferenciáira vonatkoztatva. A program természetesen igazodik egy központi területfejlesztési prioritási rendszerhez is, a Parlament által elfogadott Országos Területfejlesztési Konceptióhoz, de megjelennek a specifikus célok is a régió sajátosságainak beépítésével.

A regionális operatív program prioritásokra bomlik. (Magyarországon a hét régiónak önálló operatív programja van). Többnyire négy-öt prioritási tengely van, aminek a keretében megvalósulnak azok a fejlesztési támogatások, amelyek segítik a térségek fejlesztését. A specifikus célok is megjelennek a régió sajátosságainak beépítésével.

Az Észak-magyarországi régióban a fejlesztési prioritások:

- ♦ a versenyképesség javítása,
- ♦ a turizmus fejlesztése,
- ♦ a társadalmi kohézió erősítése és az élhető lakókörnyezet kialakítása. (település- és humáninfrastruktúra fejlesztés,
- ♦ közlekedésfejlesztés

Minden egyes prioritási tengelyhez hozzá vannak konstrukciók rendelve. Ezek mutatják, hogy milyen irányba próbáljuk a térségben a fejlesztéseket orientálni.

Nagyon fontos rögzíteni, hogy a Fejlesztési ügynökség, (a fejlesztési programok lebonyolításának Közreműködő Szervezete) illetve a Regionális Fejlesztési Tanács, amelyik a régióban a területfejlesztés politika szintézisét próbálja létrehozni, önmagában fejlesztési programokat nem hajt végre. Ezeket a pályázók és az elnyert támogatások segítségével a kedvezményezett önkormányzatok, vállalkozások és egyéb szervezetek hajtják végre.

A fentiekhez kiegészítésként meg kell jegyeznek, hogy az ágazati és regionális fejlesztési programok lebonyolításának felelőse, a Kormány megbízása alapján, a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség. A teljes folyamatot azok a jogszabályok, rendeletek determinálják, melyet az Európai Unió Bizottsága hagyott

jóvá, ill. az ezekhez illeszkedő magyarországi szabályozási rendszer.

Minden egyes prioritási tengelyhez konstrukciók vannak hozzárendelve. Ezek mutatják, hogy milyen irányba próbáljuk a térségben a fejlesztési politikát orientálni.

Fontos rögzíteni, hogy a Fejlesztési ügynökség (a fejlesztési programok lebonyolításának Közreműködő Szervezete), illetve a Regionális Fejlesztési Tanács, amelyik a régióban a területfejlesztési politika szintézisét próbálja létrehozni, önmagában fejlesztési programokat nem hajt végre. Ezeket, az elnyert támogatások segítségével a pályázók, a kedvezményezett önkormányzatok, vállalkozások és egyéb szervezetek hajtják végre.

Fejlesztési programok megvalósítását a pályázatok kiírásával kezdődő és a fenntartási időszak végével befejeződő fejlesztési folyamat támogatja. Ezen folyamatban lényeges elvek kerülnek érvényesítésre

### Komplementaritás elve

Ez alatt azt értjük, hogy a különböző források egészítsék ki egymást. Vannak hazai, és vannak uniós fejlesztési források. Ezek kiegészíthetik egymást. A leglényegesebb, hogy átfedés ne legyen a támogatható tevékenységek tekintetében. Ugyanakkor erősíthetik egymást, egy sikeres fejlesztés keretében.

### Decentralizáció elve

Ennek a feltétele a központi koordináció és minőségbiztosítás, hogy egységes elvek alapján készüljenek a tervek, és számon kérjék bizonyos szttenderdeknek a betartását. Ugyanakkor a tervezés és a végrehajtás azon a helyen valósul meg, ahol legtöbb az információ és legbiztosabb az érdekek demokratikus érvényesülése.

### A közösségi tervezés elve

Azt jelenti, hogy a tervezésbe be kell vonni minden érintettet. A rendszerszerű folyamat teljesen természetes. Az előző uniós támogatási időszakban valósult meg egy olyan projekt, melynek a leglényegesebb célja az volt, hogy a tervezésben résztvevőket megtanítsák együttműködni, és hozzájussanak tapasztalatokhoz, kialakuljon egy partnerség a kistérségen belül. Együttműködés nélkül nem lehet beszélgetnünk sok mindenről, e nélkül a hatékony közösségi tervezés sem valósulhat meg

### Fenntarthatóság elve

Ez egyaránt vonatkozik a természeti környezet fenntarthatóságára (a környezet és erőforrásainak megkímélésére a projekt megvalósítása során), és a megvalósított projektek fenntarthatóságára, üzemeltetésének vállalására.

### A kistérségi tervezésről

Ezt azért tartom lényegesnek, mert úgy ítélem meg, hogy a kistérség az a szint, ahol olyan komplex programokat lehetne kidolgozni és megvalósítani, amelyek a rendelkezésre álló forrásokat, a legoptimálisabban használnák fel. Kihasználják azokat a szinergiákat, amiket különböző támogatási formák igénybevétele biztosít, illetve a közösségek, a választott testületek, civilek szervezetek és a gazdálkodó szervek együttműködését tudná erősíteni. Egy nagyon lényeges program indult be az elmúlt hetekben, hónapokban. Ez a leghátrányosabb kistérségek komplex fejlesztési programjának a megvalósítása.

Magyarországon 33 olyan jelentősen elmaradt kistérség van, amelyik ezen komplex program által segítve lesz. Az Észak-magyarországi régióban található ezek közül 12.

Egy szervezeti rendszer fog kialakulni, ahol a Regionális Fejlesztési Ügynökség egy segítő szervezet lenne.

Az egyik eleme a TKT (többcélú kistérségi társulás), amely tulajdonképpen a kistérségben működő önkormányzatok közös munkaszervezete. Ehhez csatlakozik egy Kistérségi Fejlesztési

bizottság, ahol szigorúan a helyi vállalkozók, civil szervezetek, romaszervezetek, bevonásával történne ezeknek a programoknak az értékelése, kiválasztása, támogatása. Végül a Kistérségi Tanács elé kerülnének a javaslatok, amely jóváhagyja ezeket.

Ami lényeges, minden egyes program kidolgozásához külső szakértőket bocsájtanak rendelkezésre, szintén uniós programból finanszírozva.

Az Európai Unió Kohéziós Alapjainak támogatásával és a hazai Költségvetés által biztosított kiegészítő források felhasználásával a Regionális Fejlesztési Programok keretében végrehajtott fejlesztések a régió gazdasági és társadalmi felzárkóztatásának érdekében, döntő mértékbe pályázati rendszerben kerülnek felhasználásra.

Ezek a források az Európai unióban történő belépésünk óta 2004-től nyíltak meg. Az EU tervezési rendszeréhez igazítva a programok 2004–2006 és 2007–2013 évekre ütemezve valósulnak meg

A hazai és uniós támogatások alakulását mutatja a következő táblázat a 2004–2008-as időszakban.

### Hazai és uniós támogatások megyénként 2004–2008 (évente)

	BAZ	Nógrád	Heves	BAZ	Nógrád	Heves
2004	1.864	728	1.044	14.724	6.907	4.929
2005	1.281	325	545	46.324	12.142	20.987
2006	753	216	377	34.967	15.145	12.779
2007	427	196	323	3.036	647	1.936
2008	227	46	106	4.137	1.203	2.526
Össz:	4.552	1.511	2.395	103.188	36.044	43.157

Forrás: MÁK (OTMR)

### KÖZÚTFEJLESZTÉSEK, KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS

Támogatások mindegyike természetesen pályázati úton kerül biztosításra. Ami látszik az idősorokban, hogy az előző tervezési támogatási időszakban, 2004–2006 között, ahol az uniós pénzekhez jutottunk, a vége felé növekszik a támogatás, és a pályázatok száma. Várhatóan a második támogatási időszakban 2008-tól fognak növekedni szintén a támogatási források, hiszen 2007. volt előkészületi év.

A Regionális Operatív Fejlesztési program keretében az Európai Unió (85%) és hazai költségvetési (15%) forrásokból Észak-magyarországon útfejlesztésre 26 milliárd forint támogatást biztosítunk a 2007–2013 évek közötti tervezési időszakban. Ez, mint ismert, négy és öt számjegyű utak felújítását célozza.

A főutakat (az 1, 2, és 3 számjegyű utak), a Közlekedés-fejlesztési operatív program támogatja, illetve az útpénztár.

A közútfejlesztéssel kapcsolatban az egységes közútfejlesztési stratégia az egyik kiinduló pont. Vannak azonban olyan szempontok is melyeket a régióban foglalmaztunk meg.

### KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS SZAKMAI KRITÉRIUMOK

#### REGIONÁLIS PREFERENCIÁI

#### 1) Országos közút hálózaton történő fejlesztésnél

- ♦ Burkolatállapot (felületépség, egyenetlenség, teherbírás útosztályzatai alapján)
- ♦ az OKA 4 és OKA 5 legyen támogatva
- ♦ Forgalom nagysága (átlagos napi forgalom, nehézjármű forgalom alapján)
- ♦ A 11,5 t tengelyterheltség felülvizsgálatát, mert ez nem minden esetben indokolt!
- ♦ Komplex fejlesztések támogatása (pl: vízelvezetéssel együtt, kapcsolódó műtárgyak beépítése)
- ♦ A fokozottan veszélyes útszakaszok, csomópontok megszüntetése
- ♦ Gazdasági és turisztikai fejlesztések elérhetőségének javítása

#### 2) Önkormányzati úthálózat fejlesztése

- ♦ Komplex fejlesztések támogatása (pl: vízelvezetéssel együtt, kapcsolódó műtárgyak beépítése)

#### 3) Kerékpárút hálózat fejlesztése

- ♦ Hivatásforgalmú kerékpárút építése mely közvetlenül elősegíti a munkahelyek megközelítést

- ♦ 1km kerékpárút fajlagos költsége, költséghatékonyasága
- ♦ Komplex fejlesztések támogatása (B+R kerékpártárolók támogatása)

#### 4) Közösségi közlekedés fejlesztése

- ♦ A közösségi közlekedéssel érintett települések számának növelése
- ♦ A napi forgalomnak és a járatsűrűségnek megfelelő busztípusok használata (mikrobusz, midibusz)
- ♦ Közösségi közlekedés színvonalának növelése, egyéni közlekedési formák térhódításának megállítása

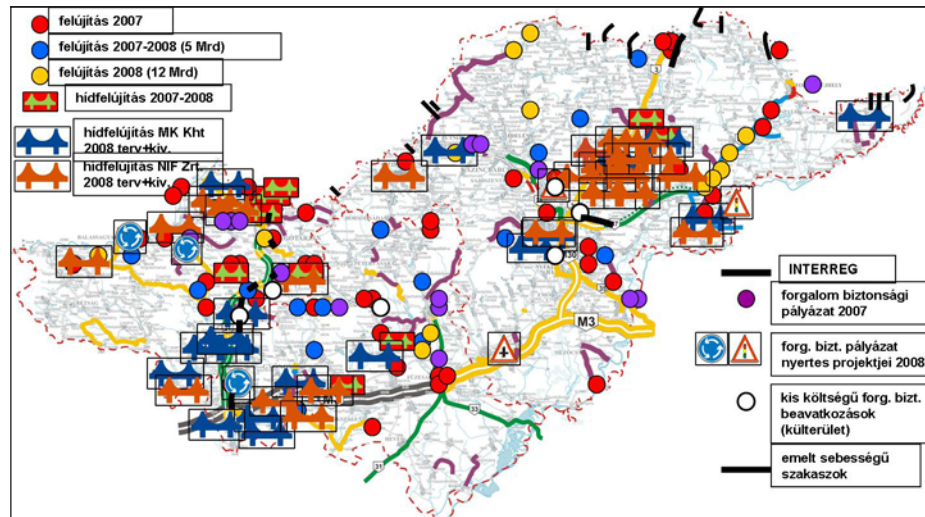
Az Észak-magyarországi Regionális operatív program közlekedésfejlesztési részében a kistérségi központok és a települések közötti elérhetőség javítása, a főutak megközelítési idejének javítása a fő cél.

Az alsóbb rendű utakon szinte kizárólag felújítás történik. Meg kell jegyezni, hogy ezek többnyire évtizedes elmaradást pótolnak. Nem összefüggő hálózatok, hanem az aktuálisan legrosszabb szakaszok kerülnek listára.

A felújítandó utak listájára a megyei Közútkezelő szervezettel együttműködve, megyei szinten tesznek javaslatot, majd ez a Regionális

Fejlesztési Tanács ülésén kerül elfogadásra. Rendkívül nehéz ott a választás, ahol óriási lemaradás van a felújítások tekintetében, és ilyenkor, mint a politikában mindenhol, egyenesen osztjuk el a forrásokat. Tehát a helyi politikai szinten sem érvényesül a koncentráció és a komplexitás.

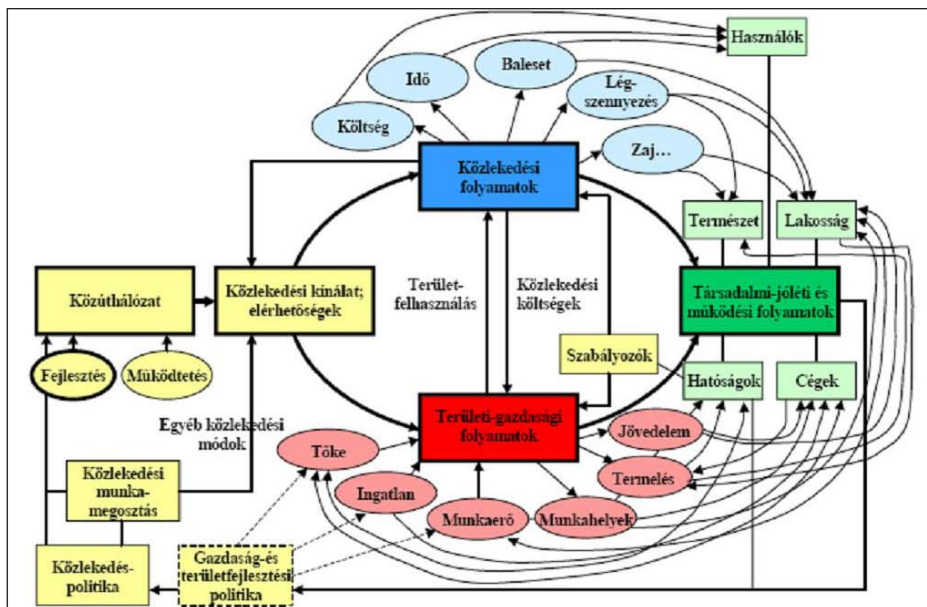
Tekintettel arra, hogy az útfejlesztések, felújítások kiemelt programként valósulnak meg, ezért a végső döntést a Kormány hozza meg. Ez általában az RFT döntésének jóváhagyását jelenti.



4. ábra: megvalósult, folyamatban lévő és a 2007–13 közötti időszakban tervezett fejlesztési és rekonstrukciós feladatok az Észak-Magyarországi régióban

A KÖZOP-ból megvalósult, illetve a folyamatban lévő fejlesztések, az autópályától kezdve a gyorsforgalmi utakig, a nyomvonalakon jelzett szakaszokon folynak. A bekarikázott területeken lévő jelzések az ÉMOP közlekedésfejlesztési forrásaiból finanszírozott felújításokat jelzik.

A 37-es, és a 26-os út korszerűsítése egy örök sláger téma. Reményeink szerint most be fog fejeződni, ugyanúgy, mint a 21-es út.



5. ábra:  
A terület- és közlekedési hálózatfejlesztés együttes kezelésének elvi sémája

a területi gazdasági folyamatok, a közlekedési folyamatok és az ezekre ható tényezők összhangja kialakulna, és ezek határoznák meg a gazdasági és területfejlesztési politikát –, az nagyon jó lenne.

A gyakorlatban azt tapasztalom, hogy ezek széttagoltak, és különösen az ágazati fejlesztési politikák, önálló életet élnek.

Példaként lehet hozni a NÚP-ot (Nemzeti Út- és Hídfelújítási Program) is, ami gyakorlatilag egy olyan rendszerben minősíti az utakat, és állít rangsort, amelyben a területi preferencia nem érvényesül, csak műszaki.

Ebből eredően a leginkább fejlesztésre szoruló utak, nyilvánvalóan ott vannak, ahol a legnagyobb a gazdasági aktivitás. A szűkös források esetén ebből következik, hogy azokat a területeket fejlesztjük jobban, ahol egyébként is fejlettebb térségekről van szó.

A következőkben egy olyan táblát mutatok be, amelynek segítségével helyileg próbáltunk szakmailag korrekt értékrendet kialakítani arra, hogy a műszaki-útfelújítási, és a térségfejlesztési szempontból indokolt útfelújításokat hogyan lehetne egyidejűleg értékelni.

További fejlesztési igények:

- ♦ a 37-es és a 38-as út Tokaj, Sárospatak, Sátoraljaújhely térségében történő fejlesztése, városi elkerülő szakaszok építése;
- ♦ a 21-es út négy forgalmi sávra bővítése Salgótarjánig és a határ elérése.

Tulajdonképpen ezek a karikák és vonalak azért érdekesek, mert eléggé szétszórta helyezkednek

el. A megvalósult programoknál az látszik, elég egyenletesen oszlanak el a térségben, holott amikor területfejlesztésről beszélünk, elvárható lenne, hogy koncentráljuk a forrásokat. Úgy tűnik, hogy a komplexitás és a koncentráció az útfelújításoknál sem érvényesül.

Ez az ábra a tervezés kapcsolatrendszerét és folyamatát tartalmazza. Nagyon szép és nagyon összetett. Amennyiben ez megvalósulna, – tehát

Területfejlesztés			
Sorolási szempontok	Pontszám 1-10	Arány- szám: $\Sigma$ pont / 50×100	TF pontszám (max. 60) TF=arányszám × 0,6
Település rehabilitációhoz kapcsolódik, vagy gazdasági jelentősége van (meglévő vagy tervezett beruházást köt be), vagy idegenforgalmi jelentősége van, turisztikai attrakció megközelíthetőségét segíti			
Alapellátást biztosít (népesség megtartó szerep)			
Kapcsolatot biztosít a kistérségi – vagy megye megye központhoz			
Előkészítettség foka			
Kistérségi vélemény			
<b>Összesen (max. 50 pont)</b>			

Az útszakasz jelenlegi műszaki, szakmai állapota (MK adatszolgáltatás alapján)			
Sorolási szempontok	Pontszám	Arány- szám: $\Sigma$ pont / 70×100	SZ pontszám (max. 30) SZ=arányszám × 0,3
Nehézmotoros forgalom NMF (0-5 pont)			
Átlagos napi forgalom, ÁNF (E/nap) (0-5 pont)			
Balesetsűrűség mutató BSM (0-15 pont)			
Felületépség (0-5 pont)			
Teherbírás (0-15 pont)			
Egyenetlenség (0-25 pont)			
<b>Összesen (max. 70 pont)</b>			

Egyéb szempontok			
Sorolási szempontok	Pontszám	Arány- szám: $\Sigma$ pont / 30×100	SZ pontszám (max. 10) SZ=arányszám × 0,1
Megyei Közút Kezelő rangsora (utolsó 1 pont, első annyi pont ahány út szerepel)			
<b>TF és SZ pontszámok összesen (max. 100 pont)</b>			

Egy három elemből álló szempontrendszer lett összeállítva. Egyrészt a település rehabilitációhoz kapcsolódó szempontok voltak: alapellátás, kistérségi vagy megyei kapcsolatok biztosítása. Ez adott egy sorrendet és egyben egy súlyt is. A második részben a műszaki szempontrendszer szerepelt az útfelújításra. Ezek kifejezetten műszaki szempontok, balesetsűrűség-felmérés, stb. Ez is kapott egy súlyt. A közútkezelő szubjektív véleményét harmadik szempontként építettük be. A területi szempont 60 %-os, a műszaki 30%-os, ill. az utolsó 10 %-os súlyt kapott.

Gyakorlatilag többségbe került a területi fejlesztési elv. Nagyon nehezen érvényesül ez a szempontrendszer, amikor óriási lemaradás van a fenntartás területén, és hiány van a fejlesztési forrásokból. A műszaki szemlélet nagyon erős tud lenni.

Megfelelő színvonalon kell az utakat helyreállítani és üzemeltetni. A térségfejlesztési szempontokat érvényre kell juttatni.

Nyilvánvaló, hogy ezek a problémák részben a tervezési rendszerre is visszavezethetőek. A stratégiai tervezéssel kapcsolatban eléggé elmarasztalóan nyilatkoztak korábbi felszólalók. Ezzel szemben úgy látom, hogy a stratégiai tervezés szintjén nagyon jól állunk. Ha országos szinten nézzük a terület- és

térségfejlesztési tervek készítését, az e mögött álló intézményrendszert, stabil, és szerintem nagyon színvonalas munka folyik. Ami köszönhető egyrészt az országgyűlésnek, mint politikai testületnek, másrészt a kormánynak és a kormány mögött álló olyan szervezeteknek, amelyek szakmailag magas színvonalú munkát végeznek. A stratégiával nincs probléma (persze a stratégia tartalmát tisztázni kell). Nincs probléma a másik végen, a településekkel sem, bár ők eléggé gyakorlatias és sokszor földhözragadt szemlélettel készítik el a saját fejlesztési terveiket.

Ha egészen pontos akarok lenni, azon a kb. 300 településen vannak rendben a dolgok, ahol megfelelő apparátus és szakmai felkészültség van. A nagy kérdés a többi 2700–3000 önkormányzat településfejlesztési, tervezési tevékenysége. Egy 500 fő alatti község esetében mit várhatnánk el?

Kistérségi szinten kell a stratégiákat és a programok kidolgozását végrehajtani. Alapvető probléma, hogy az országos szint és a települési szint között hiátus van. Hiába van formálisan megye, hiába van formálisan kistérség, hiába van regionális fejlesztési tanács, úgy tűnik, e mögött nincs megfelelő, rendezett, – itt is elhangzott – igazgatási rendszer. Jogszabályok előírnak véleményezési folyamatokat, de nem biztos, hogy sokszor komolyan veszik, és ami nagyon lényeges, nincs gazdasági kompetenciájuk sem ezeknek a végrehajtására.

Köszönöm a türelmüket, és elnézést, hogy többet beszéltem Észak-magyarországról, ebben a történelmi hangulatú városban, Esztergomban.

Köszönöm a figyelmüket!



# TÉRSÉGFEJLESZTÉS ÉS KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS: A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI TERVTANÁCS

☞ *Bíró József igazgató, Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatósága*

**TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM! KEDVES KOLLÉGÁNK ÉS KOLLÉGÁK!**

Néha teljesen meg vagyok róla győződve, hogy a tyúk volt előbb, hiszen valakinek azt a tojást meg kellett tojnia. Máskor meg órákig tudnék róla érvelni, hogy miért a tojás volt előbb. Hiszen ahhoz, hogy tyúk legyen, előbb muszáj, hogy valamiből a tyúk kikeljen.

Valami hasonló gondolatok keveregtek a fejemben, amikor a közlekedésfejlesztést, térségfejlesztést próbáltam meg áttekinteni. Hiszen hogyha belegondolunk, az itt előzőekben elhangzott előadásokban is van olyan, amikor a forgalom akkora, hogy a közlekedésfejlesztés maga magáért kell. Igenis, van olyan helyzet, amikor fejlett térségekben is kell közlekedést fejleszteni, hiszen környezetvédelmi és életminőségi szempontból már elviselhetetlen a

helyzet. Ugyanakkor van, amikor azért kell éppen oda vinni a fejlett közlekedést, hogy az a térség fejlődjön. **Tulajdonképpen ez a kettősség mondatja velem, hogy a közlekedésfejlesztés néha tyúk, néha meg tojás.**

Ha megnézzük a közlekedési alágazatokat, akkor azt látjuk, hogy különböző módon és mértékben fejleszti a térséget a közlekedés. Amiről itt az előadásokban is szó esett, a gyorsforgalmi utak alapvetően nagytérségi, Európán átívelő, országokat áthidaló feladatokat kell, hogy megoldjanak. De ezzel együtt természetesen kell, hogy a közvetlen térségre is valami módon hatással legyenek. Ez a hatás egyébként minden eddigi tanulmány alapján be is következik, ahová már autópályák vezetnek, ott a térségben igenis elkezd fejlődni a gazdasági rendszer, a multiplikátor hatása az autópályának érvényesül. Ugyanígy a főútvonal, elkerülő főú

azonnal érvényesíti közvetlen területfejlesztési hatását a térségben. A vasutak nagy térségi fejlődést hoznak, és pontszerűen segítik a közlekedési fejlesztést és a térségfejlesztést, logisztikai előnyei igen nagyok.

A hajózásnál jelenleg csak a pontszerű hatásról beszélhetünk, hiszen a térségfejlesztéshez a vízi utat is fejleszteni kellene. Szándék van erre, de jelenleg még igazi kitérési pont nem nagyon.

A légügyi óhatatlanul pontszerűen fejleszt, mert a repterek révén tudja ezt a fejlesztő hatását elérni. Példa erre mondjuk a C17-es NATO szállítógépeknek Pápára való telepítése. Ott a pápai térségben biztos, hogy egyfajta fejlődést ér el, és hoz, de abban a térségben fejti ki közvetlen hatását. Nyilvánvalóan koncentrikus körökben a nemzeti repülőter, Ferihegy másféle hatásokat is gerjeszt.

Hatósági oldalról a gyorsforgalmi utak, vasutak, hajó kikötők engedélyezése ma a Nemzeti Közlekedési Hatóság Kiemelt Ügyek Igazgatóságának a hatáskörébe tartozik. A légi közlekedés engedélyezése a Légügyi Igazgatósághoz, az egyéb országos közutak és helyi közutak pedig a regionális igazgatóságokhoz tartoznak. Tehát a Kiemelt Ügyek Igazgatóságán a kollégákkal mintegy 1900 milliárd forint értékű fejlesztés engedélyezése van jelenleg is



folyamatban. Mivel már több száz milliárd Ft értékű beruházást engedélyeztünk, ezért érdemes kicsit megnézni a tapasztalatokat. Beszéltünk a gyorsforgalmi hálózat fejlesztéséről. 2003-ban megszületett a gyorsforgalmi úthálózati törvény, ami egyébként egy önmagát hatálytalanító törvény volt, eredetileg 2007-ben lejárt a mandátuma. Pénz is lett akkor mellérendelve, melynek eredményeként komoly gyorsforgalmi úthálózat fejlesztés valósult meg. Egy szakadékot nem lehet két kis lépéssel átugrani, muszáj volt valamit tenni, hiszen akár az 1000 négyzetkilométerre, akár az 1000 lakosra eső autópálya-hálózati sűrűségünket nézzük, az negyede

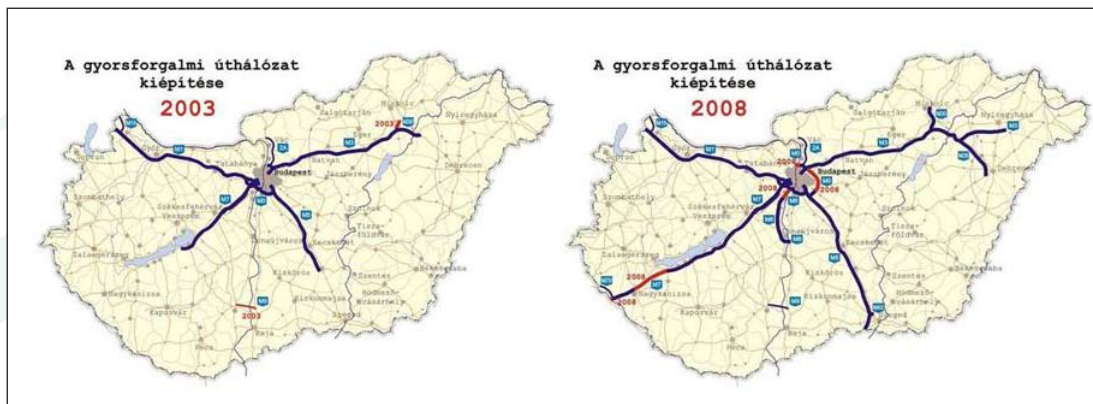
volt a fejlett országokénak. Most ezekkel a lépésekkel sikerült elérnünk, hogy felküzdöttük magunkat a felére a fajlagos ellátottsági mutatókban.

Ha megnézzük, 2003–2008 között mi épült, akkor azt gondolom, hogy nagyon nehéz elvitatni, hogy el kellett menni Miskolcra a gyorsforgalmi úttal, el kellett menni Nyíregyházára, feltárni pontosan azt a térséget, amelyiknek rendkívül nagy szüksége van a beruházásokra, be kellett kötni Debrecent a gyorsforgalmi úthálózatba, és Európa vérkeringésébe, mint az ország második legnagyobb városát, és el kellett menni Szegedig az M5-össel. Azt hiszem, vitán felüláll, hogy azt a forgalmat, ami Athéntól, vagy Isztambultól áramlik Londonba, valahol át kell engedni az országon, és el kellett vinni az autópályát

a határig. Én azt hiszem, nagyon nehezen vitatható az is, hogy az M7-t is el kellett vezetni a határig, és ugyan ki vitatná az M0 építésének szükségességét. Egy valóban európai mércével is fejlett agglomerációban a forgalom miatt meg kellett építeni az M0 keleti szektorát, és szükség volt az északi Duna-hídra. Hogy ezek az utak betöltik-e az elkerülő funkciójukat? Mondjuk az M0 forgalmának ma már jelentős része éppen az, amelyik odatelepül, tehát az az ipar, az a logisztika gerjeszti. Hogyha nem vigyázunk, akkor valóban tranzitút és gyűjtőút lesz egyidejűleg az M0, hiszen olyan sűrűek a csomóponti távolságok, hogy kvázi helyi gyűjtőúti funkciót is ellát. De ezt már területfejlesztési oldalról kell megfogni, bekorlátozni, hogy ne települhessen oda olyan mennyiségű forgalom. Tessék arrébb menni, oda, ahol még üres helyek vannak, és várják az ipart és a fejlődést.

Az M0 északi Duna-híd – amely a kereszttségben a Megyeri-híd nevet kapta – megér egy külön történetet. Itt egy nagyon érdekes összefüggése van a közlekedés- és térségfejlesztésnek, hiszen komoly kapcsolódó beruházások lettek előírva az M0 számájára. Nevezetesen a környezetvédelmi engedélybe 1999-ben belekerült, hogy a nagyhíddal együtt meg kell építeni Budakalász elkerülőt és a Szigetmonostort a 11-es főúthoz kapcsoló új „kis” hidat.

**Van ahol a gyorsforgalmi úthálózat fejleszt a térséget.**



Nos, én azt javaslom, mindenki gondolkodjon el rajta: a közlekedési szakma akart adni egy kapcsolatot Szigetmonostornak a szigeten keresztül, mert szegény zsáktelepülés; de ott nem lehetett adni a Duna-hídról közvetlenül a két Duna ág között, mert ott van Budapest jelentős vízbázisa. De ebből nem biztos, sőt megítélésem szerint biztos nem következik az, hogy ezért ennek a beruházásnak a terhére Szigetmonostor zsákjellegének oldására 11 km-rel odébb közlekedési pénzekből kell egy hidat építeni a településnek. Ennek a beruházási kötelelemnek a környezetvédelmi hasznosságát és fontosságát is megkérdőjelezném.



A másik a Budakalászt elkerülő út. Ez sokkal jobban összefügg az északi Duna-híddal. Itt valódi forgalmi kapcsolatok vannak, valódi többletforgalom keletkezhet Budakalászon, tehát itt már kevésbé vitatható, hogy ennek a beruházásnak a terhére ilyen típusú fejlesztéseket kell a térségben csinálni. Azonban ez csak a Budakalászt elkerülő. Bejelentkezett rögtön Pomáz, hogy nem járul hozzá addig a Budakalászt elkerülő út Pomázon átvezető részéhez, amíg Pomázt is el nem kerüli. Utána bejelentkezett Szentendre, ő is azt mondta, hogy Szentendrét is el kell kerülnie. Tehát valahol a szakmának nagyon fontos lenne, hogy ezeket a tanulságokat átnézzék, megfontolja, és valamiféle szakmai esszenciát vonjon le belőle, hogy egy nagy beruházásnak a térségben milyen mértékben kell egyéb térségfejlesztési összefüggéseket és költséget is magára vállalnia. Ezt már csak azért is meg kellene tenni, mert az Európai Unió nem nagyon szeret olyan kapcsolódó beruházásokat finanszírozni, amely az adott térség számára valóban szükséges, és valóban hiányzik, de nem feltétlenül függ össze az Európai Unió által támogatott beruházásokkal. Most, amikor beruházási pénz gyakorlatilag annyi lesz, amennyit az uniós forrásokból fognak adni, az Unió külön fogja figyelni, és eddig is figyelte, hogy ne aggassanak

ezekre a beruházásokra egyéb olyan térségfejlesztő beruházásokat, amelyek valóban szükségesek lennének, csak nem ennek a költségére.

Rendkívül fontos lenne az okos összeszedése ezeknek a pénzeknek. A település, a megye, a régió és az állam hangoljon össze, rakjon össze olyan pénzeket, amik ezeknek a nagy beruházásoknak a mentén olyan beruházásokat finanszíroznak, amik összefüggnek ugyan, de nem közvetlenül kapcsolódnak az EU-s beruházásokhoz.

Minden ellenkező híreszteléssel szemben, van komoly vasútfejlesztési előkészítés is: több mint 700 milliárd forintnyi beruházás engedélyezése van folyamatban. Ezek a vasúti fővonalakra vonatkoznak.

Elképesztő, hogy a vasúti rendszerek milyen módon és mértékben átjárhatatlanok. Az egyes országok vasútvonalainak külön biztosító berendezéseik vannak. Nyilván hadi okokból az volt az érdeke egyes országoknak, hogy ne lehessen őket vasúton túl hamar megközelíteni, ezért a legkülönbözőbb biztosító berendezéseket és előírásokat találtak ki. Ebből adódóan az Európai Bizottság kiadott a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról egy irányelvet, és elindult ebbe az irányba Európa. Sokat kell azért tenni, hogy ezek a dolgok

valóban kompatibilisek legyenek. A vasút versenyhátránya pontosan abból van, hogy egy külföldi mozdonynak nem szabad Magyarországra bejönni külföldi személyzettel, csak magyar személyzet viheti azt a mozdonyt, neki van vonalismerete, ő ismeri az itteni biztosító berendezéseket. Most képzeljük el azt, hogy egy kamionról leszállítanánk a sofőrt és átültetnénk egy másikat Romániánál, az elvinné a kamiont Ausztriáig, akkor a közúti szakterület milyen helyzetbe kerülne.

Egy nagyon szép példa viszont két ország közös infrastruktúra használatára az, amely elég érdekes módon egy vasúti hatósági ellenőrzés során került reflektorfénybe. Losonc és Nagykürtös között szlovák területen van mind az indulóállomás, mind pedig a fogadóállomás. Szén- és faszállítás folyik ezen a vasútszakaszon. Közben belép Ipolytarnóc-Nógrádszakál között a magyar vasúti területre is. Az európai uniós előírások szerint vasútbiztonsági tanúsítvánnyal kell rendelkeznie a nemzetállam minden vasútállomásának. Ha másik országba akarunk menni a vonatainkkal, akkor kiegészítő tanúsítványt kell kérni a szomszéd országtól, nos ezt a szlovák fél elmulasztotta. Ott ideiglenesen leállítottuk ezt a szállítást, én viszont kértem a kollégáimtól, hogy itt egy nagyon szelíd, szép hatóság legyünk.

Az előírásokat be kell tartani ez így igaz, de eszébe ne jusson valakinek, hogy azért mert mi ezt most itt vasúthatósági oldalról elkezdtük forszírozni, meg kellene építeni mondjuk a határ túloldalán Losonc és Nagykürtös között egy másik párhuzamos vasútvonalat. Mert ugye ez felvetődhet, holott ez egy igazi szép példája annak, hogy egy vasútvonal is elég a két országban lévő térség kiszolgálásához.

Szívemhez nagyon közel áll az esztergomi híd. 1979-ben, mikor a megyében elkezdtem közlekedésfejlesztési főelőadóként dolgozni, döbbenettel álltam a kapu előtt, ami a csonkahidat lezárta, hogy itt a világvége, itt van az ország vége. Rendkívül

szomorú látvány volt. Onnantól kezdve mindvégig segítettem, támogattam, ahogy csak lehetett, a híd ügyét. Látva azt az elkötelezettséget, ahogyan az esztergomiak hittek benne, hogy ezt a hidat újjá kell és lehet építeni, az akkori kormányokkal szemben is – hiszen ez egy igazi városi lokálpatrióta erős kezdeményezés volt –, nagy örömömre szolgált, mikor a Komárom-Esztergom Megyei Közlekedési Felügyelet útépítési engedélyt kiadhattuk a csatlakozó útszakaszra. A sors érdekessége volt, hogy 2001-ben már a Központi Közlekedési Felügyelet főosztályvezetőjeként a híd forgalomba helyezését is volt szerencsém végigkísérni.

**Van, ahol a hit és a remény a térségfejlesztő erő.**





kell annak érdekében, hogy az áruk és a személyek szabadon áramoljanak. A hegyeshalmi határátke-lőhely visszabontása például még egy ilyen bonyo-ult műszaki feladat.

**És ha már a határátkelőhelyeknél tartunk: a közúti, vasúti és vízi utakon a határátkelőhelye- ket az Országos Területrendezési Terv tételesen, darabonként felsorolja, viszont egyetlen szót sem említ a helyi közutakról.** Ott, ahol a Duna a határ, ahol a víz a határ, ott nagyon leegyszerű- sődhet a kérdés: oda kell egy híd, a hídhoz pedig államközi megállapodás illik, ez másképp nem nagyon alakulhat ki. De ott, ahol a szárazföld a határ, bizony azzal, hogy az államhatár megszűnt (mint átlépési kötelezettség), egy csomó olyan úton meg van fizikailag a lehetőség, hogy áthaladjanak egyik országból a másikba, ahol idáig nem volt. Ennek én nem találtam semmilyen jogi hátterét, nem találtam semmilyen kultúráját, pedig igenis vannak közlekedésfejlesztési, forgalomtechnikai, környezetvédelmi aspektusai, egy-egy ilyen „határ- on átmenő út” megnyitásának, kezelésének. Azt hiszem, hogy a szakmának idő előtt gondot kelle- ne fordítani és valamiféle kultúráját, szabályozását ezeknek a helyi átlépőlehetőségeknek meg kellene teremteni, mert már itt többen szóvá tettünk, hogy

ne fogadjunk már el olyan térképeket, amin az államhatáron túl fehér folt van, mert az nem felel meg a mai európaiságnak. Igenis, követeljük meg, hogy olyan térképeink legyenek, ahol az állam- határ közlekedési szempontból ma már csak egy jelkulcs. Szerencsére az is igaz, hogy a Schengeni egyezményben az is benne van, hogy rendkívüli okból vissza is lehet állítani, tehát úgy kell kiala- kítani, hogy valamelyik tagállam kezdeményezhe- ti az ideiglenes visszaállítást. Semmi baj nem volt belőle például, amikor az osztrákok visszaállították egy kicsit a foci EB idejére.

**A közlekedés meggyőződésem szerint önmagában is interdiszciplináris.** Tehát ha megnézzük: közút, vasút, hajózás, légi közleke- dés, logisztika, és ezt egy mátrixba beleszúrjuk: ember, pálya, jármű, személyszállítás, áruforgal- mi folyamatok, közlekedési környezet, ez meg- annyi tudományág: építőmérnök, gépészmérnök, villamosmérnök, közlekedéspedagógus, közleke- déspszichológus, jogász, közgazdász stb. dolgozik a közlekedés területén. Tehát ez egy olyan inter- diszciplináris ágazat, amelyik együtt és önmagá- ban is külön-külön odafigyelést igényel.

Hogy csak egy példát mondjak, hogy egy embe- ri tényezőre hozott jogszabály milyen hatással van

a pályára és a fejlesztésre. Az AETR. Az Európai Unió behozta, hogy a közlekedésbiztonság növelé- se érdekében a tehergépjárművek és az autóbuszok vezetőinek négyóránként pihenőt kell tartani, ezt mi szigorúan ellenőrizzük. Nagyon komoly bírsá- gok is lettek megállapítva. Tehát mondjuk, ha a 4 órát csak 5 perccel túllépi, azért 50.000 Ft-ot, ha 40 perccel túllépi akkor már 300.000 Ft-ot fizet a vezető. Ennek a jogszabálynak – amit alapvetően egy emberre, a jármű vezetőjére hoztunk – olyan komoly hatása van az úthálózatra, hogy állandó- an szeretne a teherforgalomnak egy jelentős része nyugvóforgalomként működni. Mivel muszáj neki megállnia, most már bárhol megáll. Most már az a pénz, amennyivel esetleg közlekedési sza- bályszegésért megbírságot kell fizetni, jóval kevesebb, mint ez a bírság, amelyik a pihenőidő túllépését előírja. Például egy buszosnál, ha a pihenőidőt megsér- ti, vissza lehet vonni a járatengedélyét is. Tehát mindenáron meg akarnak állni ezek a járművek. Vajon a közlekedés – fejlesztési tervezésünk során odafigyelünk erre? Oda kell figyelnünk rá, hogy megfelelő méretű és megfelelő számú parkolóhe- lyet kell a tranzit útjaink mentén kiépíteni ahhoz, hogy ilyen típusú hatását kezeljük a változások- nak, a balesetek megelőzése érdekében.

Ezért azt gondolom, érdemes komplexen megéneznünk, melyik alágazatot milyen jogszabályok szabályozzák: a közúti közlekedésről van törvényünk, van egy gyorsforgalmi, vasúti, vízi, egy légi, tehát minden alágazatra van törvény. (Érdekes módon összközlekedési törvényünk nincs, amelyik kimondaná a közlekedési alágazatok közötti együttműködést.) Mindezt bele kell helyezni még egy területrendezési tervről, egy településfejlesztésről szóló törvényi környezetbe is.

**Ilymódon az egész témakör egy közlekedésfejlesztési tervtanácsot igényelne.** Nem majmolni akarjuk a területfejlesztőket és építészeket – mert nekik már van tervtanácsuk –, de ahogy igyekeztem bemutatni, hogy milyen mértékben interdiszciplináris maga a közlekedéstudomány, minden, ami a közlekedéssel foglalkozik. Ugyanígy mellé tudom tenni, hogy milyen sokszínű a szereplőgárda, akik ezzel foglalkoznak: maga a minisztérium, a KKK, a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt., a Nemzeti Közlekedési Hatóságnak a különböző igazgatóságai, a Magyar Közút Kht., az Állami Autópálya Kezelő, a MÁV, a helyi önkormányzatok és mind-mind véleményezik, formálják valahogyan a közlekedésfejlesztést. Azonban jelenleg nincs a közlekedésfejlesztésnek Magyarországon olyan

intézményes fóruma, amelyik kvázi műhelymunkaként folyamatosan tudja vinni és végezni ezeknek, a mai konferencián is elhangzott problémáknak az áttekintését, kezelését, szakmai, alternatív megoldásokat javasolni közlekedési, közlekedési alágazatkapcsolati szempontból. Ez a tervtanács tulajdonképpen hálózati szintű fejlesztésekkel foglalkozó tanács, illetve emellett projektszintű zsűri is lehetne. Mindenképpen olyan szakmai közösség, amelyik folyamatosan működik, amelyiknek a munkaszervezetét mondjuk a KKK-ra lehetne telepíteni, hiszen ma Magyarország már Európa-oroszág magyar megyéje. Tehát olyan mértékű globalizáció van a közlekedésben, hogy valójában ezeket a közlekedésfejlesztési kérdéseket széles látókörral gyakorlatilag folyamatosan intézni kell.

**Én arra szeretnék kérni valamennyi jelenlét, hogy támogassa a Közlekedésfejlesztési Tervtanács gondolatát.** A Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ adott egy megbízást a Közlekedéstudományi Egyesületnek, hogy a Közlekedésfejlesztési Tervtanács műszaki-jogi háttérét egy munkabizottság keretén belül dolgozza ki, és tegyen javaslatot egy ilyen, a közlekedésügyért interdiszciplinárisan és teljességében átgondoló és folyamatosan művelő tervtanácsra.

**Tisztelt Hölgyeim és Uraim! A konferencia célul tűzte ki, hogy megtegye az első lépést a Héthatár Szövetséggel afelé, hogy a térségi, határ menti életminőség európai módon és mértékben javuljon, illetve azokat a hegeket begyógyítsuk, amiket mesterséges határok eddig a térségben okoztak. Én azt hiszem, a konferencia az eddig hallottak alapján ezt az első lépést megtette, a többi rajtunk múlik. Kinek-kinek a saját területén meg kell tennie a saját első lépését.**

Én azzal szeretném az előadásomat zárni, ami a Mária Valéria híd egyik emléktábláján olvasható: Po zvore sv. Krištofa spajaj mostom a nerozde luj klinom ludi, národy nebo a zem! (Elnézést a rossz szlovák kiejtésért, de úgy érzem, ennek el kellett hangoznia így is, egy ilyen konferencián.) **Szent Kristóf példájára lehetne közös értékünk és közös ideánk, hogy hidat verjünk, ne éket emberek, népek, ég és föld közé.**

Köszönöm megtisztelő figyelmüket!



„...az ember teremti az utat, s az út az embert...”

(régí igazmondás)

A Közlekedéspolitikai, valamint ennek igen fontos része, a *Közúthálózat Fejlesztés Stratégia* „nagy rendszer”. Ezen belül, az *„Integrált Közút Menedzsment Rendszer”* IKMR („Integrated Road Management System” IRMS), kidolgozásunkban egy „gazdasági-műszaki összetett kibernetikus nagy rendszer”.

## I. KÖZLEKEDÉS-POLITIKA – KÖZÚT-STRATÉGIA.

A *Gazdasági és Társadalmi Fejlesztés Politika* minden összetevőjének elengedhetetlen része az *Infrastruktúra Politika*, esetünkben végül is a *Közút Közlekedési-Szállítási-Forgalmi Rendszer Politikája*, s ennek keretében a *Közúthálózat Fejlesztés Politika*.

Minden politika gyakorlati megvalósítása csakis egy *konkrét stratégia* kidolgozásában és kivitelezésében történhet. *A politika előre-csatolásos rendszer – a stratégia előre- és visszacsatolásos rendszer!* A *Közút Politika* a célok, igények, kritériumok, források, kapcsolatok stb. általános meghatározása és előírása, a *Közút Stratégia* a koherencia, a szervezés, az optimalizálás, a kivitelezés, az ellenőrzés stb.

# A KÖZÚTHÁLÓZATOK FEJLESZTÉSE RENDSZERELVŰ VEZETÉSÉNEK EURORÉGIÓS IGÉNYEI ÉS LEHETŐSÉGE

☞ Dr. Udvardy László egyetemi tanár, nyugalmazott szakmérnök, Temesvár

megvalósítója, konkrét szintjei a taktikák, a programok és végül a procedúrák-kivitelezések, amely szintek *valamennyien* a stratégia szellemében és gyakorlatában kerülnek (kell kerüljenek) megvalósításra. Az IRMS a *Közút Stratégia* fontos *operacionális modellje*, folyamatos elvi kialakításban és racionális gyakorlati alkalmazásban (*Udvardy, Esztergom 2008*).

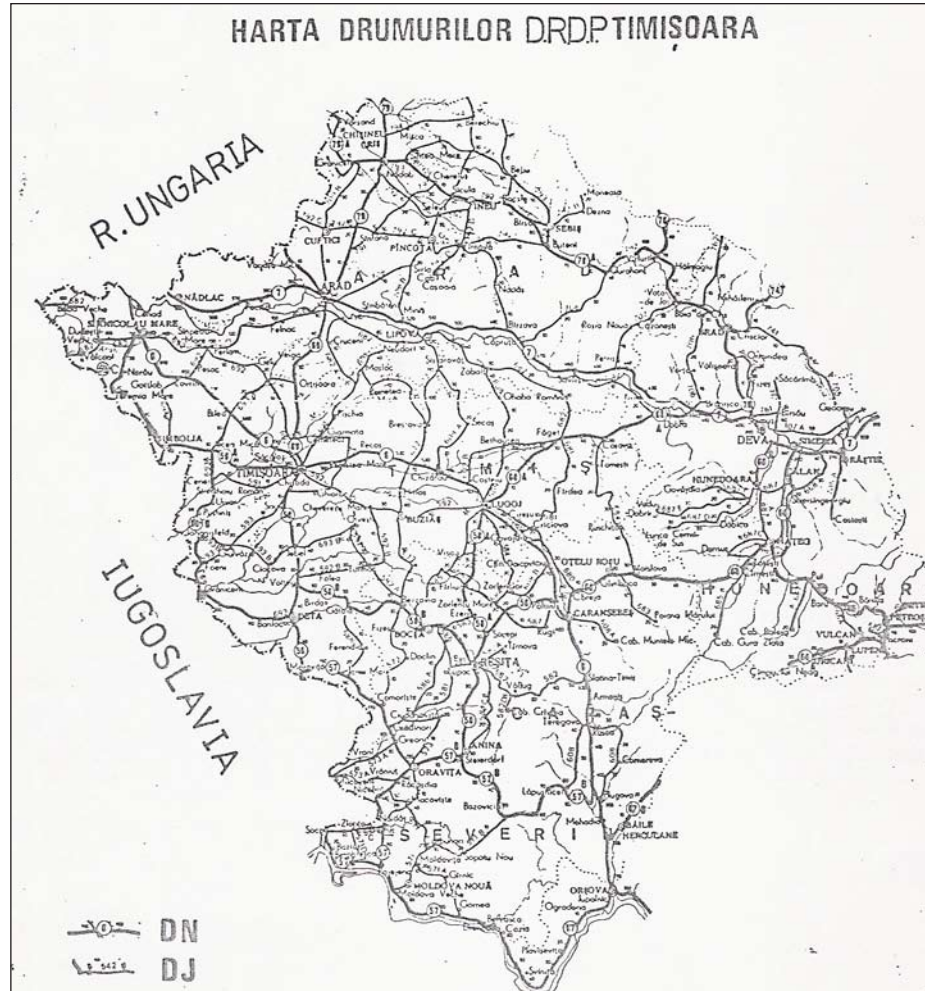
Szó esik manapság arról, hogy *van vagy nincs* vidékeinken közúthálózat fejlesztési stratégia. Az általunk kutatott közúthálózat adminisztrációja esetében, maga a közútfejlesztési stratégia (adott hivatalos dokumentumok alapján) mindössze egy huszonhárom oldalas dokumentum (*Dâmboiu, 2006.*), amelyben – sajnos – a kritériumok részben

össze vannak keverve a célokkal, az okok az okozatokkal úgyhogy elég nehéz belőlük összeállítani egy tudományos és életképes *rendszerelvű stratégiát*.

A főúthálózat *hivatalos fejlesztési menedzsmentje* 1992-ben indult, majd egy lényegében HDM-alapú PMS kidolgozásához vezetett (RoPMS, lásd: VISA-GE használati kézikönyv és számítógépes program; SACARTO használati kézikönyv és számítógépes program; AGE és VISA-HDM számítógépes programok használati módja; valamint, a HDM-MAN, LOOP, EBM-HA gazdasági modellek használati módja) (*Călinescu, 2005.*), amelynek tényleges, általános üzemeltetése teljességében még nem indult be. Az általunk jelzett IRMS összetett modellnek mindössze bizonyos egyszerűsített funkcióit érinti, s csak

az országutak hálózatára alkalmazott, hatékonysága nem utal szinergiára. Ugyanakkor megemlíten-dő, hogy néhány megye helyi úthálózata esetében eredeti HDM4 változat került kísérleti futtatásra., ezen esetekben is viszont, a hálózat-rendbetételi és -fejlesztési erőforrások elégtelensége nem biztosítja az eredmények gyakorlatba ültetését.

A közúthálózat fejlesztési stratégia, s ennek részeként kiemelten az itt tárgyalt IRMS és vezetési modell műszaki-gazdasági-társadalmi-ökológiai-esztétikai, általunk folyamatosan és következetesen kidolgozott „meghatározása” elnyerte a 2007-ben Párizsban megrendezett Útügyi Világkongresszus adott műszaki bizottságának az elismerését, a dolgozat bemutatásra került a kongresszus műsorában (Udvardy, Paris 2007.). Egyszerűsített, kivonatolt alakjában hatvanhat paragrafusból áll. Ennek értelmében: a közúthálózat fejlesztési stratégia az állami gazdasági-társadalmi fejlesztés politikájának a része; a közúthálózat fejlesztési stratégia egy összetett, dinamikus „Nagy Rendszer”; a közúthálózat fejlesztési stratégia összetevőjeként, az IRMS egy műszaki-gazdasági-társadalmi-ökológiai-esztétikai kibernetikai rendszer; egy matematikai rendszer; egy informatikai rendszer; egy logisztikai rendszer; a közút stratégia egy szabály (függvény);





meghatározott tér-idő-szerep elvű rendszer; egy sajátos episztemológiai rendszer; az IRMS komprehenzív rendszer; összetett, közvetlenül és közvetetten gazdaságos, hasznos, emergens és szinergikus rendszer; a gazdasági-társadalmi makro-rendszer részeként, a közút stratégia interaktív ennek egyéb rendszer-stratégiáival; valamint ez a közlekedés-rendszer, illetve a gazdasági-társadalmi makro-rendszer fe n n t a r t h a t ó fejlődését biztosítja.

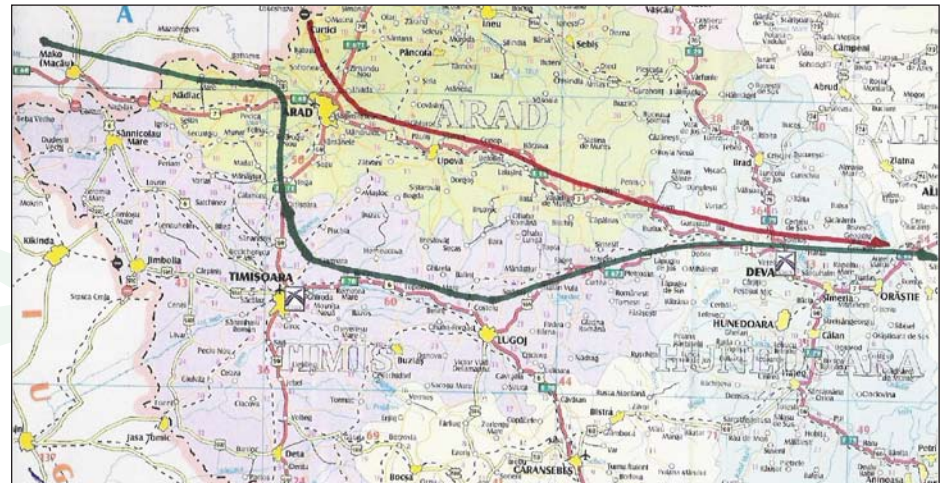
Az IRMS, elméletileg és részeiben gyakorlatilag megvalósult és folyamatosan fejlesztett rendszer. 1973-tól egy műszaki, gazdasági, informatikai program-csomag, majd rendszer alakult ki. Megszületett 1974-től a Műszaki Út Adatbank, amely 1980-tól országos alkalmazásra került, majd ennek fejlesztésében fejlődött ki 1990-től az országos Központi Közúti Műszaki Adatbank. Az említett informatikai rendszer bővítésében került kidolgozásra munkánk során az első romániai elvi és alkalmazott PMS (Pavement Management System) modell (PRERAN-STRATEG, 1975). Futtatása előbb régiós szinten történt, később országos szinten (1980-tól) került működtetésbe. A rendszer műszaki-gazdasági kibernetikai rendszerré alakult (1986), majd egy Közút Menedzsment Rendszerré (RMS – Road Management System, 2000), végül

egy összetett *Integrált Közút Menedzsment Rendszer* (IRMS, 2006-tól) szintjén kerül folyamatos kialakításra, elvi és adott kísérleti meghatározásban. Az IRMS *konceptuális, elvi, informacionális, episztemológiai, matematikai, kibernetikai, informatikai és logisztikai, komprehenzív rendszer és operacionális modell.*

Az IRMS sikeres továbbfejlesztésének és implementálásának az érdekében, az általunk a Temesvári Műegyetem Építőmérnöki Karán előadott és közzétett egyetemi kurzusainknak a témaköre 1988-tól a „műszaki informatika

rendszere”, 1994-től az „utak, hidak és autópályák a közúti közlekedési rendszerekben”, 2007-től pedig a maszter és a posztgraduális kurzusunk témaköre „Közút Stratégia, Integrált Közút Menedzsment Rendszer segítségével” (Udvardy, 2007.). A témakör aktualitása köztudott, hiszen a PMS-RMS-IRMS kulcsszavak rendszereinek világhálós oldalai számtalan változatban megtalálhatók és tanulmányozhatók.

Budapesten került megrendezésre 2000-ben az *Első European Pavement Management Konferencia*. Több európai – valamint néhány Európán kívüli



Képaláírás

– ország mellett, a Kárpát-medence országai útügyi szerveinek és kutatóinak a közleményeiből ismeretes a közúti stratégiák kidolgozásának és esetleges alkalmazásának helyzete (IEPMS, 2000.). Javasoljuk, hogy a *Hiányzó kapcsolatok* konferenciák egyik jövőbeni rendezvényének a témaköre ezen – adott esetekben közös eurorégiós – fejlesztések eddigi eredményességének a bemutatása, tárgyalása legyen, az esetleg még „hiányzó kapcsolatoknak” „létező kapcsolatokká” alakítására.

## II. A KÖZÚT-STRATÉGIA – „NAGY RENDSZER”.

A „Nagy Rendszer” számos *alapelvel és tulajdonsággal* rendelkezik, amelyeket teljességükben sajátosan magáévá tesz az általunk kidolgozott IRMS.

Mindezek közül kiemelhetők azok, amelyek a világhálós PMS-RMS-IRMS modellek esetében általában nem kerülnek, vagy részlegesen kerülnek csak pontosításra, mint a *nagyrendszerelvek*; a különböző jellegzetes rendszer-módszertanok; a rendszer szimulációja; konceptusok és jellemzők meghatározása; alrendszer-módszerek és -technikák; optimalizálhatóság / racionalizálhatóság-ésszerűsíthetőség biztosítása. Az IRMS

nagy rendszer jellegzetes, egyedi folyamatos *kidolgozásának lépései* közül egyben kiemelhetők, a fentiek mellett, a *sajátos* alrendszerre-bontás (lásd lennebb – funkcionális, szerkezeti és interaktív alrendszerek-stratégiák); alrendszerek közötti interakció szerkezete az alrendszerek *multi-endointegrálása* keretében; a más rendszerekkel való *interaktivitások* fejlesztése; a stratégiaelemzés, -tervezés és -implementálás általános és independens *előauditálása*.

## III. KÖZÚT-STRATÉGIÁK INTEGRÁLT OSZTÁLYA.

Közútstratégia „úgy általában” szerintünk nem létezik – van (lehetséges) viszont szerintünk egy „alap-, illetve összesítő és összegző közútstratégia”, amely a *fukcionális, a szerkezeti, valamint a más ágazati rendszerekkel interaktív* alrendszerek, közúti alstratégiák együttese.

A *funkcionális közútstratégiák (alstratégiák)* közül kiemelhetők: ♦ közúthálózat *leromlási* állapot elemzés és -előrejelzés, ♦ közúthálózat *adminisztrálásának* stratégiája, ♦ összetett gazdasági *hatékonyság* stratégiája, ♦ összetett társadalmi *hasznosság* stratégiája, ♦ *rendszerminőség* biztosításának stratégiája,

♦ közúti közlekedés *biztonság* biztosításának stratégiája, ♦ *helység-elérhetőség* stratégiája, ♦ összetett *energia* gazdálkodás stratégiája, ♦ műszaki *előírások* tára koherenciájának stratégiája.

A *szerkezeti közútstratégiák (alstratégiák)* közül kiemelhetők: ♦ PMS – *Pavement Management System*, ♦ MMS – *Maintenance Management System*, ♦ PMMS – *Pavement-Maintenance Management System*, ♦ BMS – *Bridge Management System*, ♦ KMS – *úthálózat-forgalomkapacitás* stratégiája, ♦ GMS – *közutak hálózata* (gráf) fejlesztésének stratégiája, ♦ HMS – *víz-elvezetés* rendszerének stratégiája, ♦ HMS – közúti *hidrotechnikai* építkezések stratégiája, ♦ CMS – *kerékpárút* hálózat stratégiája, ♦ EMS – *közút-esztétika* stratégiája, ♦ LMS – *közúthálózat világításának* stratégiája, ♦ IMS – *téli* útkarbantartás stratégiája.

Az *egyéb rendszerekkel interaktív közútstratégiák (alstratégiák)* közül kiemelhetők (bizonyos törvényes esetekben ez kötelező is lenne): ♦ *pénzügyi* stratégiával interaktív közútstratégia, ♦ *szállítás* stratégiával és *szállítás-joggal* interaktív közútstratégia, ♦ *gépjárműfejlesztési* ♦ *intermodális* szállítási, ♦ *nemzetközi* úthálózattal interaktív közútstratégia, ♦ *turizmus* fejlesztési, ♦ ITS – *Intelligens Szállítás Rendszerrel*

interaktív stratégia, ♦ *Ágazatokközötti* Kapcsolatok Egyenlege rendszerével interaktív közútstratégia, ♦ *közösségi* elvárásokkal interaktív közútstratégia, ♦ *térségfejlesztés* stratégiával interaktív közútstratégia, ♦ *természetes környezet* védelmét biztosító és javító közútstratégia, ♦ *életminőség* folyamatos javítását biztosító közútstratégia, ♦ *közlekedés rendszer fenntarthatóságát* biztosító közútstratégia, ♦ *államvédelmi* stratégiával interaktív közútstratégia, ♦ *gazdasági-társadalmi makrorendszer fenntarthatóságát* elősegítő közútstratégia.

Ezen alrendszerek, konkrét közút(al)stratégiák *multi-endointegráltsága* az alap- illetve összesítő és összegző IRMS keretében – együttesen – *konceptuális-alapelvei, nézőpontbeli, földrajzi, adminisztratív, globalizációs, funkcionális, episztemológiai-informacionális, matematikai, kibernetikai, informatikai, komprehenszív, logisztikai* jelleggel történik. A *közös célok, kritériumok, objektívumok, érdekeltiségek*, valamint a *közös vagy társ-paraméterek*, mint *az ismeretlenek, a resztrikciók és ezeknek határértékei, a mértékességes állandók (lásd regresszió-egyenletek), a valószínű és a meghatározott értékek* stb. összehangolása különös figyelmet követel. Felmerül, elsősorban az összetett és összegző közút

stratégiák IRMS-ek esetében, hogy ezen összehangolások csakis *tudatos kompromisszumok* révén lehetségesek, a valós ellentmondások, antagonizmusok *siker* elfogadására, kiküszöbölésére!

A konkrét közútstratégia-modellek megvalósítása – úgy az alap-rendszerben, mint az alrendszerek esetében – különböző, adott megvalósítási *szintek* (pl. összetettségek), megvalósítási *variánsok* (pl. rész-adattárak) és megvalósítási *verziók* (pl. elő- és utó-szimulációk) kidolgozásában történik, attól függően, hogy milyen érdekek kerülnek megfogalmazásra és elvárásra a *stratégia-referenciák* vagy *érdekeltiségek* (kezdeményezők-megrendelők; céltottak-címzettek; felvevők; közvetlen és közvetett felhasználók) részéről.

Mindezek szerint, *egy konkrét közútstratégia* csak úgy lehet elképzelhető és csak úgy lehet ténylegesen életképes, ha kidolgozása és működtetése a következő keretek között történik: vagy egy alap- illetve összesített *stratégia*, vagy pedig egy funkció / szerkezet / interaktivitás *alstratégiának* az esete áll fenn; ugyanakkor, adott *szinten* belül ez, egy adott *variánsban* és ezen belül adott *verzióban* került meghatározásra és kidolgozásra, esetleg működtetésre. Összességében, a közút stratégia-együttes tulajdonképpen *egy stratégia-alstratégia és változat-*

*kombináció* által meghatározott „közút stratégiák *integrált osztályát*” képezi. Első látásra, túlzottan szörszálhasogatónak tűnik a közút stratégiák és az IRMS „integrált osztálya” kiépítésének módozata és haszna, viszont, a kísérleti gyakorlatok során folyamatosan bebizonyosodott, hogy végül is a *referenciák* ezen újtípusú tervezés és alkalmazás keretében mind újabb és újabb érdekekkel hozakodnak elő – s valóban a javukra.

#### IV. RÉGIÓS-EURORÉGIÓS STRATÉGIÁK.

A Romániában kialakított nyolc gazdasági fejlesztési régió között szerepel az Arad, Hunyad, Krassó-Szörény és Temes megyéket magában foglaló Nyugati V. Régió is. Ezen régió Fejlesztési Terve szerkezetének a 2007–2013-as időszakra vonatkozó része a *Nyugati Régió társadalmi-gazdasági elemzése* – III. Fejezet. A Nyugati Régió infrastruktúrájának potenciálja –, a *Nyugat Régióra vonatkozó SWOT elemzés* és a *Nyugat Régió fejlesztésének stratégiája* (ARDVest, 2007). A Terv részét képező *Nyugati Régió fejlesztésének stratégiája* keretében az első „*Stratégia tengely : Szállítás- és Energia-Infrastruktúra*”, amelynek *Prioritása: I.1.*

Közúti szállítás infrastruktúra – ebben *Közbenjárási terület I.1.1.* A Nyugat Régió közúti szállítás infrastruktúrájának integrálása az európai szállítás rendszerébe – 9 operáció (I.1.1.1.,...,I.1.1.9.); valamint, *Közbenjárási terület I.1.2.* Régiós- és helyi-érdekű közúti szállítás infrastruktúrájának rehabilitációja és jobbá tétele – szintén 9 operáció (I.1.2.1.,...,I.1.2.9.). A Fejlesztési Stratégia említett stratégiai tengelyének *prioritások-közbenjárások-operációk* meghatározása esetében valamennyi *operáció* mindössze egy-egy általános aktivitásra vonatkozó konkrét cél, óhaj, elvárás, elképzelés (pl. „minden egyes községhez legyen korszerű út”). A tizenhét operáció egyikének az esetében sem, a „stratégia” nem válaszol viszont a következő kérdésekre: *Mit? – Kiért? Miért? Hogyan? Kivel? Mivel? – Hol? Honnan? Merre? Hováig? – Mikor? Mióta? Mikorra? Meddig? – Mennyivel? Mennyiért? Mily módon? – Mi után? Mi előtt? Mi helyett?...* történnék a közúthálózat fejlesztési aktivitások és munkálatok. Vagyis: ezen *stratégia tengely* tulajdonképpen nem tartalmaz így semmiféle életképes közúthálózat fejlesztési stratégiát!

A Nyugat V. Régió a *Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió* DKMT egyik összetevője, a magyarországi Bács-Kiskun és Csongrád megyék, valamint

a Szerb Vojvodina mellett. A DKMT Eurorégió *Stratégiajáról*, többek között, a „DKMT EF Kht. MTA Regionális Kutatások Központja – Alföldi Tudományos Intézete” 2004-ben készült jelentéséből értesülhetünk. Eszerint, számunkra a *Határmenti együttműködés munkamódszerei* (1.- „stratégiaorientált működés, nem csak eseti programok”), a *Határmenti együttműködés tartalma* (2.- „infrastruktúra fejlesztés”), a *SWOT analízisban kiemelt lehetőségek* („szétszakított közlekedési hálózatok helyreállítása”), valamint a *Legfőbb projektek*: 1.- „közlekedés”, érdekes. Az anyag viszont nem tartalmaz semmiféle stratégia elvet vagy kidolgozást, a közös közúthálózat együttes fejlesztése, bár időközben néhány fontos gyakorlati eredményt ért el (közúti határ átkelőhelyek létesítése és üzemeltetése), mindössze néhány valószínű közös projekt időbeni tervét tartalmazza.

Mindkét vázolt esetben (ARDVest, DKMTE), az EU közlekedés politikája *pillérek* figyelembevételével is, az IRMS és ennek modell-együttese mindenképpen hozzájárulhat az adott közút stratégia-alstratégiák eredményesebb kidolgozásához és közös, együttes üzemeltetéséhez.

## V. FENNTARTHATÓSÁG – TÉRSÉGFEJLESZTÉS – ÚT-MUTATÓK.

Az IRMS esetében a *jellemzők és a minőségek* „Az út-akciók, -munkálatok és -hálózat műszaki, gazdasági, társadalmi, ökológiai és esztétikai indikátorainak rendszere” keretében kerülnek meghatározásra és kezelésre. Ezen indikátor-rendszer képezi az IRMS Út Adat Bank elvi és gyakorlati kialakítását és használatát. Az IRMS Út Adat Bank egy sajátos *Adat-Bázist és egy belső Program-Tárat (is)* foglal magában.

Az indikátorok csoportosítása: ♦ *műszaki indikátorok* ♦ *gazdasági indikátorok* ♦ *társadalmi (szociális) indikátorok* ♦ *ökológiai indikátorok* és ♦ *esztétikai indikátorok*.

Az indikátor-összetettségi szintek: ♦ *analitikus indikátorok* (közvetlenül mért vagy mérhető) – *intrinszek, releváns alapjellemzők-tulajdonságok* ♦ *összetett (szintetikus) indikátorok* – *összetett alapjellemzők, valamint kritérium-orientált* egyedi és *összetett-minőségek*, valamint ♦ *általános és globális indikátorok* – *makrokritérium-orientált* általános vagy globális *minőségek*. Az Indikátor-összetettségi szintek *kapcsolatai*, minden egyes összetett (szintetikus) és globális indikátor esetében, *elméleti* vagy pedig *empirikus*, sajátos *függvények*

alakjában azonosítottak, ezek az Út Adat Bank sajátjai, folyamatos pontosításban és kezelésben. Kialakításra kerül így egy IRMS *indikátor-piramis*, amelynek alapélei a tér, az idő és a funkció (szerep), magasságán pedig az analitikus, a szintetikus és a globális összetettség-jelleg vetülete található.

Az IRMS keretében, az *információ* nem egy elem, hanem egy *vektor*, amelyben a következő elemek szerepelnek, minden esetben = {indikátor-funkcionális; attributum; mértékegység; érték (megmért vagy becsült); referencia-idő (érték megvalósulásának időpontja); regisztráció időpontja; megvalósulás helye; információ létrehozás-bizonyossága, -gondossága és -pontossága megbízhatósági szintjeinek mértéke}.

*A közúthálózat fejlesztési stratégiák – egyben az SR-IRMS, illetve az IRMS esetében is –, az alapszintetikus-globális indikátorok közötti meghatározási relációk (függvények, egyenletek) kidolgozása és elfogadása igen fontos akció kell legyen. Érdekes, hogy emellett ezen akció viszonylag elhanyagolt, mind általában, mind a más rendszerek globális indikátorai és a közúti indikátorok között is. A térség-fejlesztés, a természet-károsítás, az életminőség-jobbitás, a fenntartható fejlődést elősegítő tények és cselekvések globális indikátorainak attribútuma, mértéke és értéke nem kerülnek részletes meghatározásra pl. a közúti*

*indikátorok* halmazainak atribútumai, mértékei és értékei alapján (is), a közvetlen vagy legalább közvetett hatások konkrét matematikai függvényében.

## VI. „...ITT AZ IDŐ DÖNTENI...”

Az EU Fehér Könyv 2001–2010 című irányelvének alcíme „*A döntés órája*”. Megfogalmazódik ebben a felismerés: „*optimalizálni kell a közlekedési rendszereket, mégpedig úgy, hogy a fejlődés fenntartható legyen mind gazdasági, mind társadalmi, mind pedig környezeti szempontból*”. Megkongatásra kerül a vészharang is: „*Az Európai Unió központi területét a gutaütés, a perifériákat pedig a bénulás fenyegeti.*”

A rendszerelvű SR-IRMS, illetve az IRMS elvei s gyakorlatai alapján, „...*a döntés órája...*” a közúthálózat fejlesztési stratégia további kidolgozása és implementálása esetében, elsősorban a következő *sürgős lépések* megtételére ösztönöznek:

- ◆ Közútstratégia adminisztráció létesítése
- ◆ Út Adat Bank egységes, folyamatos kidolgozása
- ◆ Nemzetközi stratégia-modellek kísérleti elemzése
- ◆ Rendszerelvű közútstratégia képzés

- ◆ Integrált Közút Management Rendszer (IRMS-Temesvár) kísérlete
- ◆ Abszurd stratégiák negentropikus kezelése
- ◆ Térség-történelem objektív összehasonlítása
- ◆ Érdekeltségek, referenciák műszaki-gazdasági-társadalmi nevelése
- ◆ Publikus interaktív (al)stratégia időszerűsítése
- ◆ Összegző és (al)stratégiák összehangolt sorozatos implementálása
- ◆ Közút stratégiák eredményeinek folytonos visszajelzése

A helyzet változást igényel. Gróf Széchenyi István szavával zárjuk írásunkat: „Az általános sebes fejlődés sem tűri, hogy mi igen hosszú időre halaszuk közlekedéseink rendezését.” (*Javaslat...*, 1848). Ezen megállapítás a jelen – és egy kései, de egyben a mindenkori időszerűsítés –, egyik fontos feladatára hívja fel ismételten a figyelmünket: ügyködnünk kell azon, hogy *állami-régiós-eurorégiós közúthálózat-fejlesztési stratégiáink* megfelelő módon kerüljenek közös és hatékony rendszerelvű kivitelezésre. Mert: Az Út teremti az Embert.



# AZ ÖSSZEHANGOLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI FELADATOK TÉRINFORMATIKAI NYILVÁNTARTÁSA ÉS „KARBANTARTÁSA” INFORMATIKAI „VÁLTOZÁSJELENTÉS” A MEGÚJULÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI „KAPCSO(LATO)KBAN”

☞ *Keresztes Miklós informatikai rendszergazda, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ*

TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Előadásomban szakterületemre, a térinformatikára, angol terminológiával a GIS-re (Geographical Information System) szeretném felhívni az Önök figyelmét. A KKK-ban egy éve kezdtük meg ennek a bevezetését. Mára már több osztályon is használják a mérnökök. Remélem, hogy az Önök munkáját is segíteni tudja majd ez a gyorsan fejlődő, érdekes és nagyon látványos szakterület.

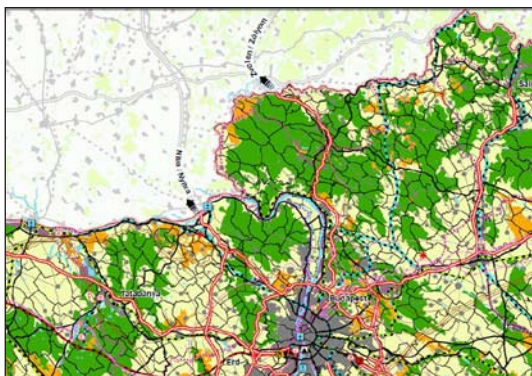
A javaslatom közelebről egy olyan rendszer és háttér információs adatbázis létrehozása, amely a térinformatika lehetőségeit kihasználva, képes segíteni a stratégiai tervezés különféle szintjein

TEN-T úthálózat 2020

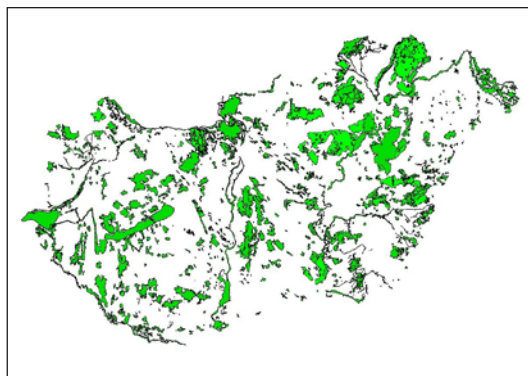


TEN-T vasúthálózat 2020





A régió az Országos területrendezési tervben (OTrT)



Natura 2000



E-utak (GoogleMaps)

folyó elemzési, döntéselőkészítési tevékenységet. Az EU-s szintet a TEN-T jelképezi, az országos szintet OTTrT, de a stratégiai tervezéshez szükségesek még az eurorégiós és a kistérségi szintű adatok is. A GIS több szinten is be tud fogadni adatokat és képes azokat egymással összevetve egy közös digitális térképen megjeleníteni. Ezen kívül a legkülönbözőbb tematikájú háttér-információkat is hozzá lehet még csatolni. Úgy, mint a Natura 2000, a NASA domborzat modellje, a katonai alaptérkép, logisztikai adatok, határátkelők, multimodális csomópontok, stb. Ehhez kapcsolódóan Önöktől, a konferencia résztvevőitől is várunk további

ötleteket, hogy milyen adatokkal tartanak fontosnak bővíteni ezt a listát. Az így kialakuló információs adatbázis alapvető célja az lenne, hogy segítse a helyi kezdeményezések összehangolását a hálózati szintű szakmai szempontokkal, könnyítse meg az EU-s pályázatok készítését, műszaki háttéranyagok előállítását. Támogathatná továbbá a döntés-előkészítési folyamatokat, segíthetné a tájékoztatást és egyszerűsíthetné a több országot érintő projektek menedzselését.

A javasolt rendszer nem csak Magyarországra terjedne ki, hanem 11 országot érintene a térségben. Az Interneten már hozzáférhetőek több

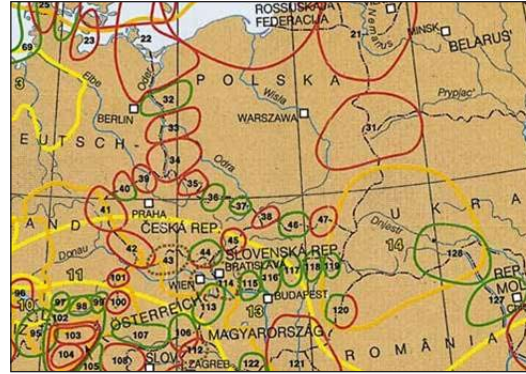
országot érintő térképek. Ilyen például a Google digitális térképe is, amely egy ingyenesen használható világtérkép, így több ország adatait is fel lehet rá vinni egyidejűleg. A KKK-ban kialakított térinformatikai rendszerben a katonai alaptérképet használjuk. Ezt már eleve úgy rendeltük meg, hogy ne csak a magyarországi vasúthálózatot tartalmazza például, hanem durván 100 km-es sávban, a környező országok vasúthálózatát is. Ezek a hálózatok láthatólag összekapcsolódnak, illetve össze kellene őket kapcsolni. A NATURA 2000 is bekerülne javaslatszerűen a rendszerbe. Minden országnak megvan a NATURA 2000



### A Balaton térségének domborzati modellje

(DEM NASA – Shuttle Radar Topography Mission)

térképe. A határok mentén fekvő védett területek így „összeolvadnának” a térképen, ahogy a valóságban is területet képeznek. Ugyancsak ingyenesen letölthető a NASA Shuttle Radar Topography Mission alapján készült domborzati modell. Ez 90×90 méteres négyzetrácsban tartalmazza a magassági adatokat az egész földgolyóra. Az interneten keresgélve találtam olyan térképeket, amelyek eurorégiókra\* vonatkoznak. Ezekon jól látható, hogy a határok mentén rengeteg régió van, és ezek még egymásba is ágyazódnak. Ha ezeket a térképeket a térinformatika módszerrel dolgozzuk fel, akkor minden egyes régióhoz



### Eurorégiók

információk tömkelegét lehet hozzákapcsolni, ami lehetővé teszi a térbeli elemzéseket, modellek készítését, stb.

Had említsek meg egy konkrét esetet, amely egy jó példa arra, amikor egy adatbázis volt az alapja a tervezésnek. Ez a NÚP. A NÚP esetében nagyon jól fel lehetett használni az Országos Közüti Adatbank adatait a nemzeti útfelújítási program kidolgozásához. De ez csak azért volt lehetséges, mert az OKA már 15 éve folyamatosan karbantartott adatbázis, 2003 óta pedig már térinformatikával is ki van egészítve.

### Megvalósítási lehetőségek?

Nem kell nulláról indulni! A KKK-ban felépült és folyamatosan bővül egy térinformatikai rendszer, aminek legtöbb eleme itt is felhasználható lennének. A javasolt rendszer négy, meglehetősen forrásigényes komponense már megvan: a hardverek, a szoftverek, az internetes publikálás, a háttértérkép. Amik hiányoznak azok a speciális adatok. Márpedig ez a rendszer legfontosabb alkotó eleme. Ez utóbbival kapcsolatban várjuk a konferencia tisztelt résztvevőinek segítségét. Hogyan lehetne összegyűjteni, feltölteni a szükséges adatokat, megszervezni azok rendszeres karbantartását. Számítunk szakértelmükre, javaslataikra, elképzeléseikre.



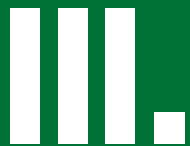
#### \*Magyar részvétellel működő Eurorégiók:

Zemplén Eurorégió | Kárpátok Eurorégió | Sajó-Rima | Kassa-Miskolc Eurorégió  
 | Neogradensis Eurorégió | Ipoly Eurorégió | Vág-Duna-Ipoly Eurorégió |  
 Duna Eurorégió | Ister-Granum Eurorégió | Duna-Körös-Maros-Tisza Eurorégió  
 | Eurorégió West/Nyugat-Pannonia | Duna-Dráva-Száva Euroregionális  
 Együttműködés | Hármas Duna-vidék Eurorégió | Dráva-Mura Eurorégió |  
 Bihar-Bihar Eurorégió









## *A magyar közlekedési tér makroregionális viszonyrendszere*

*A harmadik szekció keretében a közép-európai térségen belül pozicionáljuk Magyarországot közlekedés-földrajzi szempontból. Olyan nagytérségi viszonyrendszerek kerülnek szóba, amelyek a magyar térségfejlesztésre is alapvető hatást gyakorolnak.*

# AZ ÁTRENDEZŐDŐ RÉGIÓK KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI SÚLYPONTJAINAK, SÚLYVONALAINAK MÓDOSULÁSA A KELET- ÉS KÖZÉP-EURÓPAI TÉRSÉGBEN

☞ *Dr. Hajdú Zoltán tudományos főmunkatárs, Magyar Tudományos Akadémia, Regionális Kutatások Központja:*

TISZTELT HÖLGYEIM, TISZTELT URAIM, ELNÖK ÚR!

Két dolgot szeretnék az előadás előtt előre bocsátani: – én földrajzos vagyok, gazdasági, ill. politikai földrajzzal foglalkozom, így a hozzá nem értők, a tudatlanok és a felőtlenek magabiztosságával tudnék mérnöki kérdésekben állást foglalni, tanácsot adni, vonalakat húzni, amit nem fogok megtenni, mert tiszteletben tartom más szakmáját, és nem óhajtom kívülállóként a közlekedésítani.

– Nekem könnyű lenne, részben saját, részben mások térképeinek a tucatját bemutatni, de ezt megint nem fogom megtenni, mert nem szűk földrajzi előadást szeretnék tartani, nem szűk

földrajzi kérdéseket szeretnék érinteni, hanem alapvetően azokat az összefüggéseket szeretném felvillantani, amelyek ennek az országnak a közlekedéspolitikai helyzetét alapvetően meghatározták az államszocialista időszakban, illetve 1990-től kezdve. Tehát ezekkel az önként vállalt korlátokkal szeretnék foglalkozni a hiányzó, főként észak-déli kapcsolatok kérdéskörével.

Annyit fel szeretnék felvillantani ebből az egész problémakörből, és ami szűkebb értelemben vett földrajzi kérdéskör is, hogy minden fogalmunk relatív, és minden fogalomhoz kapcsolódik valamilyen elfogultság, érzékenység, vagy jó néhány fogalomhoz ilyen-olyan jellegű, döntően politikai

manipuláció. Ami a legfontosabb, az az, hogy az úgy nevezett égtáji fogalmaink sem semlegesek, mert mindenki asszociál valamire, amikor azt mondom, hogy Kelet-Európa. Mindenki asszociál valamire, ha azt hallja, hogy Közép-Európa. A két utóbbi „kereszt-területei” (Kelet-Közép, illetve Közép-Kelet-Európa) pedig még problémásabb nyelvileg is és topográfiai vagy térmeghatározás szempontjából is. Én két fogalmat fogok mondanomban elsődlegesen használni: ez Közép-Európa, illetve a közép-európai térséget övező földrajzi nagytérség.

A következő kérdéssor a magyar közlekedés makro-szerkezeti ügyeinek formálódását, illetve az 1990-es évekkel kezdődő nagy átalakulása és annak következményei. Nekem meggyőződésem, hogy az infrastrukturális okok, azok a gyengébbek ebben a nagy átalakulásban, és sokkal inkább politikai-gazdasági-stratégiai-mentális átalakulásról kell beszélnünk. Egy olyan átalakulásról, ahol a teljes környezetünk változott meg, függetlenül a korábban kiépült infrastrukturális kapcsolatoktól. Ebben az átalakulásban rendkívül jelentős az államterületi, ill. államhatárok változása, hiszen tessenek belegondolni, hogy Magyarország szomszédsági környezete alapvetően átalakult. Más Szlovákia, mint

volt a korábbi Csehszlovákia, más Ukrajna, mint volt a korábbi Szovjetunió, és ugyanez elmondható a délszláv államokról. A szomszédsági környezetünk minden tekintetben (társadalmi, politikai, szövetségi, gazdasági teljesítmény stb.) alapvetően megváltozott.

Ezek a nagy átalakulások a közlekedés irányelvével is alapvetően megváltoztak, hiszen itt mindenki tudja, hogy 1990-ig az úgy nevezett szocialista táboron belül egy irányított kapcsolatrendszer volt: az egyes szövetséges államok a Szovjetunióval alakították ki domináns kapcsolataikat, jelentős részben vasúti, közúti határátkelőhely bázisát, és egymással minimális volt a kapcsolatépítés lehetősége, ill. szükségessége. Nem jött létre szerves munkamegosztási kapcsolat Magyarország és Lengyelország között, de nem alakult ilyen lényegi szállítási szükségleteket generáló kapcsolatok Magyarország és Csehszlovákia között sem. Az utóbbi ország sajátos területi struktúrájánál fogva a belső térszerkezetét illetően is a kelet-nyugati kapcsolatokat építette elsősorban.

Ezt egészében véve úgy lehet megfogalmazni, hogy a tudatosan terelt viszonyok rendszere jött létre, és ennek meglett a vasúti és közúti szállítási vonzata, következménye. Nem véletlen, hogy

Magyarország esetében a Budapest–Záhony forgalom erősödött meg, illetve Budapest–Hegyeshalom vasúti és forgalmi tengely időlegesen háttérbe szorult, különösen az államszocialista korszak kezdetén.

A következő, ami a nagy átalakulásból a mi számunkra jelzés értékű és fontos: a gazdasági teljesítmény csökkenése, sőt egyes esetekben azt lehet mondani, hogy az ágazati összeomlások, különösen a nehézipar területén, azzal jártak, hogy települési, kisregionális jelleggel lényegében megszűnt, leértékelődött a közúti, vasúti és egyéb szállítási igény. Ez a leértékelés lehet pontszerű, tehát egy központból induló és lehet akár zonális jellegű leértékelődés is.

Az utolsó pont, amit az általánosság szintjén említeni szeretnék, a lakossági mobilitás irányváltása és növekedése. A lakossági mobilitás az országon belül is és a szomszéd országok irányába is hihetetlenül megváltozott, és sajátosan új irányokat vett. Megint egy furcsa példát szeretnék mondani. 1988 előtt a magyar–szovjet viszonyban csak hivatásforgalomról beszélhetünk, lakossági mozgást illetően egyéb mozgás minimális volt. Amikor 1989-ben megnyílnak a határátkelőhelyek (egyszerre négy határátkelőhely, akkor robban a lakosságközi kapcsolat és átértékelődik a forgalmi igény. Ugyanez

elmondható jó néhány más határszakaszról is: alapvetően megváltozik a lakossági mobilitás, és ennek a lakossági mobilitásnak döntő része közúti jellegű, személygépkocsira alapozott, és kiegészítő jellegű a vasúti kapcsolat.

Miért érdekes Magyarország közlekedési beágyazottsága szempontjából ez a következményrendszer? Én úgy szoktam megfogalmazni, hogy a poszt- térségek burjánzása. A köznyelvben is és a tudományos szakirodalomban is sokféle poszt- térségről beszélnek: poszt-kommunista, poszt-szocialista, poszt-szovjet, poszt-NDK, poszt-jugoszláv, poszt-csehszlovák és lehetne még tovább sorolni.

Miért érdekesekek ezek a poszt- térségek? Azért, mert vannak általános tendenciák, amelyek a korábbi társadalmi, gazdasági és politikai rendszer összeomlásából fakadnak, és vannak az összeomlás eltérő útjai miatt különlegességek. Tehát, más a poszt-NDK struktúra, ami ugyan nem szomszédos terület Magyarországgal, de szélesebb értelemben befolyásolta a magyar környezetet. Íú megint alapvetően más a poszt-jugoszláv struktúra minden elemében, amely egy polgárháborús összeomlás keretén belül alakult ki. És azok a görcsök, és azok a gátak, amelyek az összeomlás „technikai” folyamatában keletkeztek, mind a mai napig élnek, bármely

irányban kezdjük el vizsgálni a magyar közúti közlekedést, vagy a (hiányzó) kapcsolatépítés lehetőségét. Én azt hiszem, hogy ez a poszt- struktúra rendszer akkor fog igazándiból felszámolódni, amikor azok a generációk ki vonulnak az aktív cselekvési körből, amelyek a korábbi struktúra keretei között szocializálódtak. Úgy tűnik, hogy egyetlenegy országban sem sikerült a mentalitásváltása a korábbi korábbi generációknak, vagy ha úgy tetszik, nem sikerült a korábbi eliteknek.

A magyar közlekedési makroszerkezet szempontjából rövid időszak alatt sokféle törekvés jelent meg, amely direkt vagy indirekt módon érinti vagy érintette a magyar közlekedés lehetőségeit. Néhányat említenék meg, ezek különböző fajsúlyúak, de a hatásaikban rendkívül izgalmasak:

– Más az Európai Unió és megint más a NATO hatása. Nálunk az intézetben jó néhányan Erdősi Ferenc professzor úr vezetésével évek óta, különböző intenzitással, foglalkoztunk az 5/C folyosó problematikájával. Addig, amíg a NATO-nak az érdekeltége Taszár volt, addig az 5/C folyosó úgy tűnt, hogy sínen van. Úgy tűnt, hogy makropolitikai és stratégiai érdekek vannak a mögött, hogy az 5/C folyosó viszonylag gyorsan elkészüljön. Azzal, hogy a NATO „áttelepült” először Tuzlába, majd Konstancába, és

még keletebbre, az egész 5/C folyosó, úgy ahogy van, leértékelődött. Alapvetően leértékelődött a nemzetközi támogatottsága, és kihullik bizonyos értelemben az európai stratégiai gondolkodásból még akkor is, ha tudjuk, hogy az M-60-as és az M6-os épül. Akkor is, ha látjuk, hogy a horvátok igenis építik az autópálya-csatlakozást, és akkor is, ha megnézhetjük, hogy Szarajevó térségében részben a bosnyákok, részben a horvátok alapvetően a városi elővárosi forgalom miatt építik az autópályát. Az építés gyorsasága és tudatossága a korábbi lehetőségekhez vagy a korábbi makropolitikai háttérhez képest nagyban leértékelődött.

– A rendszerváltás időszakában volt nekünk néhány orientációs próbálkozásunk, amelyek hosszabb-rövidebb ideig tartottak, és mindegyiknek volt, vagy mindegyiknek lehetett volna közlekedéspolitikai tartalma, következménye is, és hordozott fejlesztési lehetőségeket. Ilyen volt a Közép-európai Szabadkereskedelmi Társulás, amely formálisan mind a mai napig él, bár mi az EU tagság miatt ki kellett, hogy lépjünk belőle. Ez az Európai Unióon kívül állók számára azt a lehetőséget hordozta, hogy ha hosszú időn keresztül megmarad az ütközővezet, akkor valamilyen közös struktúrában kell gondolkodni.

– Ugyanez vonatkozik a Visegrádi Államokra, a Visegrádi Hármakra, majd Négyekre. Ebben a konstrukcióban az északi kapcsolat, a magyar-szlovák-lengyel kapcsolat rendkívül fontos, sőt akár alapvető kérdésként is kezelhető.

Mi szeretünk térképek színes foltjaiban gondolkodni, és jól néznek ki együtt a Visegrádi Országok, amikor egy ábrára berajzoljuk őket, gyönyörű kompakt területről van szó, kimondva kimondatlanul lengyel vezetéssel. Szépen sorba vehetjük ennek az egész kezdeményezésnek, illetve folyamatnak a hullámhegyeit, hullám völgyeit, hogy időnként hogyan alakult.

– Nem visegrádi államközi probléma a magyar-szlovák viszony, alapvetően kétoldalú probléma. De látnunk kell azt, hogy a formális közösségek érdeket fednek el. Adott esetben olyan érdekeket fednek el, amelyek a kétoldalú kapcsolatokban durván megjelenhetnek. (Ugyanez vonatkozik a különböző közép-európai kezdeményezésekre, azok formális és informális hatásaira, esetleg a változó bővüléseire is.)

Nagyon röviden szeretném érinteni a magyar közlekedési hálózatok, a belső területi folyamatok, az újrendeződési sajátosságok összefüggéseit, valamint azokat a folyamatokat, amelyek alapvetően a szomszédos államokban végbemennek.

Eltérő módon és eltérő következményekkel épült le a szocialista gazdaság, a szocialista nehézipar és a szállítási igényes iparágak sora Szlovákiában, Romániában és a jugoszláv utódállamokban. Ennek belső közlekedési következményei is lettek, és nem véletlen, hogy a szlovák autópálya-fejlesztési elképzelések és az építési gyakorlat olyan, amilyen. Ennek lettek nemzetközi kapcsolati igény következményei is. Hogy csak egyet mondjak: ha már megvan Kassáig a széles nyomtávú vasút, akkor lehet abban gondolkodni, hogy ez meghosszabbítható Pozsonyig, vagy adott esetben Bécsig, kikerülve Magyarországot.

Ugyanez vonatkozik a posztoszocialista országokra a centralizáció és decentralizáció viszonyában. Tulajdonképpen végigmehetnénk minden szomszédos környező államban abból a szempontból, hogy a centralizáció-decentralizáció viszonya a közlekedést illetően hogyan alakult. Azt kell, hogy mondjam, hogy két véglet van. Az egyik véglet, ahol a települési demokrácia túlhajtásai figyelhetők meg: egy-egy település, egy-egy jegyző képes megakadályozni országos jellegű terveket. A másik pedig ahol mindenről a központ dönt. Ugyanez vonatkozik a főváros–város, nagyváros–vidék közötti rendszerek átalakulására.

Szlovákia és a magyar-szlovák kapcsolat lehetősége nem érthető meg anélkül, hogy ne vennénk számításba azt, hogy Pozsony tudatosan „nagygyá válik” Szlovákián belül, meghúzza az egész szlovák gazdaságot, meghúzza az egész szlovák értéktermelést nyugatra és a maga gyorsan növekvő nagyságával nem egyszerűen Bécs elővárosává válik, hanem egész Szlovákiát nyugatra húzza. Ezzel nekünk számolnunk kell. Tehát nem lesz a szlovákoknak elemi érdekességük a más irányú nagy kapacitású hálózati elemek kiépítése, egyszerűen nemzeti és térszerkezeti okoknál fogva; ez vonatkozik közútra, de vonatkozik vasútra is, sőt elmehetnénk kassai repülőtér ügyeiig.

A következő elem a gazdasági magterület és periféria viszonyának változása a szomszédosságunkban. Azt kell érzékelnünk, hogy mi azt érzékeljük a regionális kutatásaink során, hogy lebeg a magterület és a periféria jó néhány területen, és lebeg ez a magterület és periféria sok vonatkozásban Magyarországon is.

Budapestről, Budapest szerepéről nagyon sokféle és ellentétes értékítélet születik, de ugyanilyen jelleggel születnek ellentétes értékítéletek Zágráb, Bukarest, Belgrád és Kijev szerepéről is.

Ez azt jelenti, hogy amikor mi hosszú távú makrostrukturális döntésekre készülünk, akkor ezzel számolnunk kell, hogy lebegő viszonyok vannak: fejlett-fejletlen területek, átalakuló területi konfigurációk, a mozaikszerűség változása az országon belül, a szomszéd országokban és így tovább.

A belső átrendeződés rendkívül fontos: milyen irányba változik a magyar gazdaság: az értéktermelés vagy a súlytermelés felé tolódik-e el. Nem mindegy az, hogy egy gazdaságot értéktermelési dominancia jellemz, amelynek a szállítási igénye közötti, vasúti tekintetben nem meghatározó, vagy „súlytermelés” jellemz; nem mindegy, hogy 4 millió, 5 millió vagy 8 millió tonna gabonával kell számolnunk adott esetben egy évben vagy ennek egy töredékével. Ugyanez vonatkozik a gépkocsiklaszterre, és tovább lehetne vinni, hogy mi mindenre vonatkozik az értéktermelés és a súlyelőállítás viszonya. (Nem egyszerűen szállításiigényes, avagy szállítás-semleges ágazatokról kell így beszélnünk.)

Az utolsó, amit csak meg szeretnék említeni, hisz szakavatottabb előadó lesz ezekben a kérdésekben, az Európai Unió hatásai a makrotér alakulására a magyar közlekedés szempontjából. Ki-ki másként vélekedik arról, hogy fel volt-e készülve az ország az európai uniós csatlakozásra. 2004 előtt is azt mondtam, és most is azt mondom, nem volt felkészülve,

és ma sincs felkészülve az ország a tagsági viszonyra. Alapvetően érzelmi és nem értelmi folyamatokról volt szó, és most néz szembe azzal a struktúrával, amibe illeszkednie kell.

Az európai közlekedési folyosók (amelyeknek térképét minden előadásban láthatjuk), akár milyen bővös mozaikszóval rövidítjük őket, az Unió egysége szempontjából virtuálisan létező koncepciónak tekinthetőek. Ha az EU valójábanunióként definiálna magát, akkor nem járulékos összegeket csöppentgetne a folyosók tervezése és építése irányában, hanem megépítené azokat közösségi forrásokból. Tehát nem elaprózná a fejlesztési pénzeket, hanem megépítené, mert ez garantálná azt, hogy az Unió keleti területei is működőképesek legyenek kelet-nyugati irányban és (amiről itt gondolom tegnap és ma is sokat fogunk beszélni) észak-déli irányban egyaránt. Csak itt van egy apróság, amiről nem nagyon szoktunk beszélni, hogy ezzel a magterület versenypozíciót veszítene, és nem szokás az Európai Unióban versenytársakat gyorsan felnövelni, kreálni, pozícióba hozni.

És az utolsó az Európai Unió hatásainak biztonságpolitikai megközelítése. Gyönyörű dolgokat tudunk mondani az Európai Unióról, szomszédsági politikáról, hatásáról, demokráciasegítéstről és így tovább. Csak ennek egy üzenete van a schengeni vízumrezsimmal:

legyetek nagyon szépek, legyetek nagyon demokratikusak, fejlődjétek, és ne legyen szakadék a határ előterében, mert az állandó bizonytalanság és a migrációs nyomás bennünket zavar, de mi döntjük el, hogy ki milyen sűrűséggel, milyen intenzitással, milyen feltételekkel, milyen ellenőrzés mellett lép be.

Mi most már harmadik éve kutatunk a magyar-ukrán határt illetően, és az Európai Unió politikusai mindig felhúzzák a szemöldöküket, amikor következetesen megfogalmazzuk azt, hogy a határokon kívül az a név, fogalom, település, amit Schengen jelent, szinte elemi gyűlöletet vált ki. Nem erre van ugyanis szocializálva.

De két lehetőség van egy kutató előtt: vagy arról beszél és tájékoztat, amelyen eredményekre jut, vagy pedig rózsaszín felhőket, léggömböket ereget, hogy mindenki megnyugodjon, hogy milyen nagyszerűek milyen demokratikusak, támogatók, segítők és sikeresek vagyunk a keleti előterünkben, ami Magyarország közlekedési makro struktúráját is lényegileg befolyásolhatja hosszabb távon.

Köszönöm szépen megtisztelő figyelmüket!



# AZ ÚJ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV (OTRT) KÖZÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI VONATKOZÁSAI

Berg Tamás osztályvezető, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ:

IGEN TISZTELT ELNÖK ÚR, HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Nagy tisztelettel és szeretettel köszöntöm Önöket az esztergomi „Hiányzó kapcsolatok” konferencián. Engedjék meg, hogy bemutatkozzam: Berg Tamás vagyok, a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központban (KKK), a Hálózatfejlesztési és Döntés-előkészítési Osztály vezetőjeként dolgozom. Intézményünk az egyik legfontosabb háttérszervezete a Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztériumnak.

Előadásomban három témát szeretnék röviden érinteni. Az első részben szeretném röviden bemutatni az Országos Területrendezési Tervet, közismert nevén az OTrT-t. Emellett néhány érdekes részletre szeretnék a továbbiakban a

változásokkal kapcsolatban rámutatni, illetve az előadás befejező részében néhány érdeklődésre számot tartó megjegyzést szeretnék a témához hozzáfűzni. Előadásomat azzal a fontos hírrel szeretném kezdeni, hogy 2008. június 9-én az Országgyűlés elfogadta az Országos Területrendezési Tervről szóló, 2003. évi XXVI. törvény (OTrT) módosításáról intézkedő törvényt.



1. ábra:  
Gyorsforgalmi  
és főúthálózat  
az Országos  
területrendezési  
terv szerint



Mi is az OTrT, milyen kérdésekkel foglalkozik ez a törvény? Nagyon röviden összefoglalva: ez a törvény határozza meg az ország egyes térségei terület felhasználásának feltételeit, a műszaki-infrastrukturális hálózatok összehangolt térbeli rendjét, tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek megőrzésére, illetve erőforrások védelmére. A törvény a műszaki-infrastrukturális hálózatok között rögzíti a magyarországi gyorsforgalmi és főúthálózatot, ami nagyon fontos ezeknek a hálózati elemeknek a helybiztosítása szempontjából. (1 sz. ábra)

Az Országos Területrendezési Tervről szóló törvény mellett vannak más fontos területrendezéssel foglalkozó törvények is, például a 2005 évi LXIV törvény az Agglomeráció Területrendezési Tervéről, Ez a törvény intézkedik a területrendezési kérdések mellett az agglomeráció gyorsforgalmi és főúthálózatáról, de emellett melléküti elemeket is rögzít. A másik kapcsolódó törvény „a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Területrendezési Tervének elfogadásáról és a Balatoni Területrendezési Szabályzat megállapításáról szóló 2000. évi CXII. Törvény” módosítása, az un. „Balaton törvény”, amelyben szintén szerepelnek melléküti elemek.

A következőkben néhány összefüggésre szeretném felhívni a figyelmet. Egyrészt arra, hogy az OTrT egy nagyon fiatal törvény, megalkotására 2003-ban került sor. Gyakorlatilag mintegy 10 évvel ezelőtt kezdődtek meg a törvény előkészítési munkálatai. Felhívnám továbbá a figyelmet arra is, hogy az OTrT-ben rögzített nyomvonalak a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervekben egy plusz-mínusz 10 %-os eltéréssel kerülhetnek rögzítésre, ezek a településrendezési tervek esetében plusz-mínusz 5 %-os további változtatási lehetőséget jelentenek. Bizonytalanságot okoz az, hogy az OTrT-ben szereplő nyomvonalaknak az előkészítettsége igen eltérő: vannak olyan nyomvonalak, ahol már rendelkezünk kiviteli tervekkel, de vannak olyan vonalak is, ahol még csak előtanulmányterv szintű mélységet ért el az előkészítés.

Itt szeretnék megemlékezni az elmúlt évtizedekben, a törvény előkészítésében közreműködő egyik kitűnő kolléganőnkéről, Hamarné Szabó Máriáról, akinek elmúlhatatlan érdemei vannak egyrészt a magyar közút hálózatfejlesztés területén, másrészt pedig az OTrT gyorsforgalmi és főúthálózatának megalapozása tekintetében.

Ötévente kerül sor az OTrT módosítására. Rendelkezéseit alkalmazni kell a megyei területrendezési

tervek és a településrendezési tervek készítésénél továbbá a hatályba lépést követő államigazgatási ügyekben. A törvény 2010. dec. 31-ig írja elő, hogy a megyei területrendezési terveket módosítani kell a módosított OTrT függvényében. A megyei területrendezési tervvel nem rendelkező megyei önkormányzatoknak pedig 2011. december 31-ig a megye területrendezési tervét el kell készíteniük.

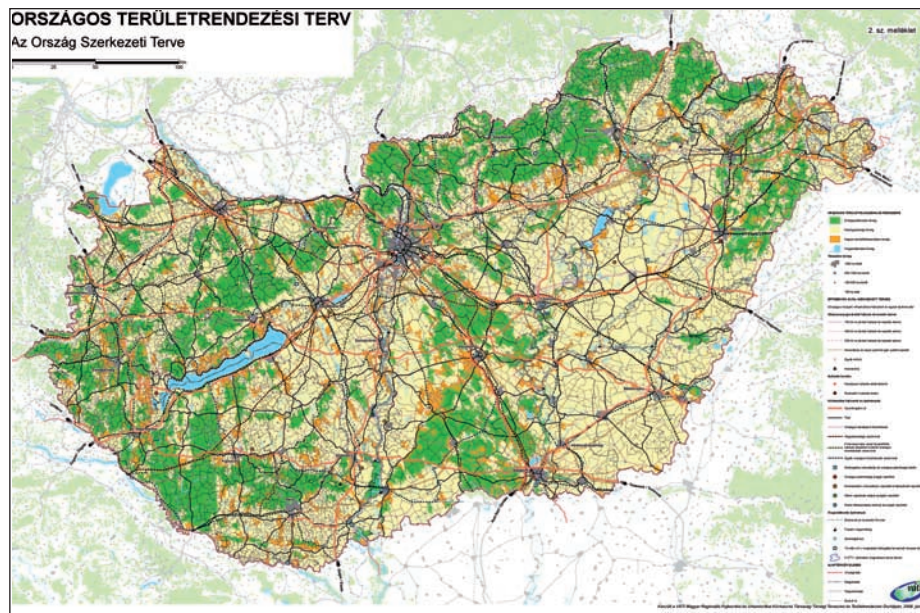
Szeretném bemutatni Önöknek az OTrT készítőit: A Nemzeti Fejlesztési és Gazdasági Minisztérium részéről a munka irányítói és szervezői Dr. Tompai Géza főosztályvezető, Magó Erzsébet osztályvezető és Gyarmati Edit területi referens voltak. A Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium részéről Ajtay Szilárd szakmai tanácsadó volt a munka konzulense. A terv Faragó Péter főtervező irányításával és Devecseri Anikó közlekedési tervező közreműködésével készült, mindketten a VÁTI Kht. munkatársai.

Nagyon röviden szeretnék a következőkben ismertetést adni az OTRT felépítéséről. Hét fejezetet tartalmaz az OTRT szöveges munkarésze az általános rendelkezésektől a hatályba léptető vegyes rendelkezésekig. Felhívnám ugyanakkor a figyelmet a táblázatokra és térkép mellékletekre, mert mindannyian ezeket a részleteket forgatjuk legtöbbször.

A táblázatokban nagyon sok információ igen részletesen szerepel. Nagyon komoly szakmai vita előzte meg egyébként azt, hogy a közutak vonatkozásában milyen tartalmú táblázatok jelenjenek meg. Például a 2003 évi törvényben részletesen szerepelnek a Helsinkii folyosóknak a leírásai, ez az ismertetés az új törvényi változatba már nem került bele.

A táblázatos mellékletekről még egy pár mondatot engedjenek meg. A közúthálózat vonatkozásában szerepelnek a gyorsforgalmi utak, a főúthálózat elemei és az új főúti kapcsolatok, a főutak tervezett településselkerülő szakaszai, de emellett a nagyhidak, határátkelőhelyek, a vasúti törzshálózat, repülőterek, kerékpáros törzshálózat, nemzetközi és országos jelentőségű vízi utak, kikötők, erőművek, távvezetékek, szállítóvezetékek is be vannak táblázatokban mutatva.

A következő 2 sz. melléklet maga a szerkezeti terv, amely minden vonalas létesítményt rögzít. (2 sz. ábra) Nem javaslom, hogy a kinyomtatott közlőnyből próbáljuk az egyes hálózati elemeket azonosítani, mert egyszerűen követhetetlen az ábra léptéke miatt, viszont ajánlom és bemutatom azt a web-lapot <http://www.vati.hu/main.php?folderID=2017>, amiről a teljes anyagot le lehet tölteni. Ez a VÁTI Kht. honlapja, körülbelül 30 Mbyte nagyságú a fájl, viszont az



2. ábra:  
Az ország  
szerkezeti terve  
(Forrás: VÁTI)

ábrákat jól fel lehet nagyítani, és akkor már minden részlet már jól követhető. Szerepelnek a mellékletben különböző övezeti térképek is, szám szerint 11 darab, amelyeket részleteiben nem mutatok be.

Az egyeztetések fontosságára is szeretném felhívni a figyelmet. A június 9-én lezajlott a törvényerejű jóváhagyás előtt számos tervezetetre került sor, de a törvény kihirdetését követően is került sor szakmai értékelésekre és vitára,

többek között a Magyar Urbanisztikai Társaságnál. Jómagam több egyeztetésen vettem részt a KKK részéről, de mindenképpen megemlíteném Thoroczky Zsolt főosztályvezető-helyettes kollégánkat a KHEM részéről, aki szintén számos alkalommal, és osztályvezető kollégámat, Felméri Bélát, továbbá Sztaniszláv Tamás és Hargitai Tamás kollégáimat akik szintén részt vettek több egyeztetésen.

A 2008. évi OTfT közlekedési hálózatának megalapozó adatszolgáltatása „A magyar gyorsforgalmi úthálózat autópályák, autótutak fejlesztési koncepciója” c. munka volt, ami 2005–2006-ban készült el (3 sz. ábra). Ez az anyag kiegészült az időközben meghatározott távlati főúthálózati elemekkel és ez a hálózati rendszer képezte az OTfT közúthálózati alapadat szolgáltatását. Ezen a fórumon feltétlenül szeretnék megemlékezni néhai Fábry György kollégánkról, a fejlesztési koncepció egyik vezető tervezőjéről.

A Fábry György közreműködésével készült koncepció egy érdekes új hálózati elemet hozott javaslatba, nevezetesen az úgy nevezett kiemelt főúti

**3. ábra: Magyarország gyorsforgalmi úthálózatának nagytávú (20034-ig szóló) fejlesztési koncepciója**



kategóriát, a gyorsforgalmi utak, tehát az autópályák és autótutak mellé, hogy ezek hossza csökkenthető legyen. De e miatt a javasolt új kategória miatt problémák kezdődtek, mivel az OTfT csak gyorsforgalmi utakat és főutakat rögzít. Ezt a problémát úgy lehetett megoldani, hogy a kiemelt főutakat át kellett minősíteni: bizonyos elemek felkerültek az autói kategóriába, bizonyos elemek pedig főúti kategóriában jelentek meg a térképeken.

Két új gyorsforgalmi elemnek megjelenítésére került sor a 2008-ban módosított az OTfT-ben: megjelentek a tervben az új M11 illetve M87 gyorsforgalmi utak. Ugyanakkor azt is megállapíthatjuk, hogy az elmúlt 30–40 év alatt nem változott meg a magyar gyorsforgalmi közúthálózat-fejlesztésének a lényege és a szelleme, amely a korábbi kezdeti időszak sugaras rendszerű hálózatát fokozatosan gyűrűs-sugaras rendszerre javasolta kiépíteni.

Előadásomban feltétlenül meg kell emlékezni a 2008. évről, mint a magyar gyorsforgalmi hálózat-fejlesztés „nagy” évéről. Azért kiemelkedően fontos nagy év 2008, mert ebben az évben az M0 keleti szektorának a megépítésével a sugárirányú pályáinkat végre hálózattá tudtuk szervezni, és az autópálya-hálózatunk hossza elérte a 900 km hosszúságot. Jelenleg öt gyorsforgalmi útszakasz



**4. ábra: Főutak az OTfT 2008-as módosítása szerint**

(Forrás: VÁTI)

építése van folyamatban, és remélhetően a napokban el fog kezdődni az M31 autópálya építése is, ami rendkívül fontos új kapcsolat lesz az M0 gyűrű és az M3 autópálya, Gödöllő térsége között.

A törvény általános ismertetésének végén az OTfT módosítás főhálózat elemeiről is szeretnék említést tenni. A terven látható piros jellel jelölt vonalaknak egy jelentős része korábban gyorsforgalmi vonal volt, most pedig ezek a kapcsolatok főútként lettek előirányozva (4 sz. ábra). Ilyen elem például a korábbi M9 gyorsforgalmi út Sopron Szombathely közötti szakasza, vagy az M65 gyorsforgalmi út. Új főúti elemek is megjelentek az OTfT-ben, mint például a 2104 jelű összekötő út Vác-Gödöllő közötti

szakasza vagy a Csepel-szigeten keresztülvetett gerincút vonala, illetve a Mártély-Szentes térségében előirányzott új főúthálózati vonal.

Most a következőkben néhány érdekes megváltozott tervrészletre szeretnék rámutatni. Az M49 gyorsforgalmi út határátmeneti pontja a magyar oldali új tervek miatt megváltozott. Ennek az oka az, hogy öntözött, drainezett területeken és elkerülhetetlen Natura 2000-területeken mentek keresztül a korábbi északi vonalak, amelyek a Szamos folyót is keresztelték. Ugyan még született meg a határátmenetre vonatkozó megállapodás a két ország között, de Magyarországnak igazából az lenne az érdeke, hogy az M49 gyorsforgalmi úttal délen vezetett vonallal érjük el a romániai Szatmárnémeti város térségét. Itt utalnék válaszként egy tegnapi szakmai felvetésére, miszerint miért építjük a következő években Nyíregyháza után Vásárosnamény felé az M3 autópályát? Többek között azért, mert Romániában elindult a Nagybánya és Szatmárnémeti közötti gyorsforgalmi útszakasz építése, és ezt a beruházást célszerű összekötni a magyar gyorsforgalmi úthálózattal, az M49 autópályával, amelynek első szakasza főútként Ökörítófülpösig 2013-ig elő van irányozva.

Szombathely térségében is van a hálózatban változás: kikerült a gyorsforgalmi hálózatból az M9 gyorsforgalmi vonal Sopron-Szombathely közötti szakasza, amely most főútként szerepel az módosított OTfT-ben. Tovább lépve igen izgalmas a fővárosi agglomerációs térség is, ahol megjelent az M11 gyorsforgalmi út vonala, amelyről el lehet mondani azt, hogy az elmúlt évtizednek az egyik legújserűbb hálózatfejlesztési megoldása. A korábbi OTfT még csak az M0-ás gyűrűnek a bezárásával számol, ott még nem jelenik meg az M11 vonal, amely lényeges tehermentesítést adna az M0 gyűrűnek, amelyen jelen pillanatban a déli szektorban közel 100.000 jármű halad naponta, és ennek a forgalomnak mintegy 40 %-a nehézgépjármű. Ennek az új hálózati elemnek a javaslata személy szerint Molnár László elnök-igazgató kollégánk nevéhez és a FŐMTERV kollektívájához fűződik. A FŐMTERV javaslatának lényege az, hogy a Helsinki V/C és a VI. folyosó összekötésre kerüljön Szlovákia területén keresztül, magyar oldalon az M11 gyorsforgalmi út kiépítésével.

Nagy eredményként könyvelhető el, hogy a szlovák hálózatfejlesztési tervekben ennek a vonalnak a folytatása, mint egy új R3-as autópályai megoldási lehetőség, bekerült. A szlovák hálózatfejlesztési

elképzelésekben jelenleg két R3-as autópályai vonal van. Ezek a megoldások a tervekben alternatívák. Magyarországnak egyébként véleményem szerint az a hálózatfejlesztési érdeke, hogy mindkét OTfT-ben rögzített gyorsforgalmi folyosót, a Duna jobb (M6–M11) és bal partján (M5–M0–M2) futó gyorsforgalmi folyosókat is fogadja hálózatán Szlovákia.

A Balaton keleti térségben beállt változásokkal is szeretnék foglalkozni. A korábbi M62 autópályai vonal, amely Dunaújváros felé ment, vagy az M65, M80, M81 vonalak ma már főútként szerepelnek az OTfT módosításban. Ez egy nagyon alapvető, lényeges változás. Pécs térségében pedig a korábbi M57 jelzésű gyorsforgalmi vonal a horvát határig húzódott, a módosításban viszont csak Pécs déli csomópontjáig van tervbe véve M60 jelzéssel. Építése PPP beruházásként van előirányozva 2010 évi befejezéssel az 58 számú főúti csomópontig.

Egy korábbi terv Zalaegerszeg megközelítését az M76 gyorsforgalmi úttal biztosította. Az un. „Balaton-törvény” előkészítése során merült fel az gondolat, hogy M9 gyorsforgalmi utat Pacsa térségében a települést keleti irányból kerülve kellene vezetni, és ezt felhasználva az M75-gyorsforgalmi út kiépítésével lehetne Zalaegerszeg és az M7 autópályája kapcsolatát biztosítani. Az OTfT-ben már ez a megoldás szerepel,

ugyanakkor az M75 autópálynak a korábbi tervben előirányzott nyugati szárnya az M9 vonal és Rédcis térsége között az új tervben már nem szerepel.

Berettyóújfalu–országhatár közötti térség szintén egy nagyon izgalmas és nagyon sokat vitatott terület. A korábbiakhoz képest fontos változás az, hogy az M4 autópálya Berettyóújfaluig a korábbi északi változat helyett délen vezet és a határkeresztesési pont Nagykerekibe kerül, itt lesz az átmenet a magyar M4 és a román A3 autópálya között. Szolnok térségében az az érdekesség, hogy a korábbi tervekkel ellentétben az úgy nevezett „tápiósági” feltároló út most a 32 sz. főúthoz csatlakozik, illetve úgy tűnik, hogy az M8–M4-autópálya vonalnak egy közös szakasza lesz Szolnok térségében.

Végül néhány megjegyzést engedjenek meg. Az első megjegyzésem arra vonatkozik, hogy tervek előkészítése állandó evolúcióban van, és mindig elképzelhetők a hálózatban változások. Nemrég derült ki az elkészült tervek alapján például az, hogy a 21 sz. főutat nem tudjuk autópáttá építeni (az új OTRT módosításban ez szerepel), hanem gazdaságosan egy kiemelt sebességű kétszer két forgalmi sávot lehet a térségben megvalósítani.

Van egy olyan új hálózati elem is, amelynek a beépítése véleményem szerint nagyon fontos, de

ez már a 2013 évi OTRT módosítás feladata lesz. A záhonyi KIÚT Térségfejlesztési Egyesület részéről merült fel egy a Balti és Fekete tengerek között létesítendő gyorsforgalmi úti tengely létesítésének gondolata, mely kialakításával kapcsolatban több nemzetközi konferenciára került sor. Ennek a gyorsforgalmi tengelynek az a lényege, hogy az Európai Uniónak a keleti határán belül létesülne egy olyan gyorsforgalmi vonal, amelyet a javaslattevők Moldova–Odessza irányába szeretnének folytatni abból a célból, hogy az érintett országok fejletlen területeinek gazdasági felzárkózását elősegítsék. A magyarországi szakaszon tulajdonképpen minden adva van (M34–M3–M49 gyorsforgalmi utak), csupán Záhony térségében kellene egy új kapcsolatot indítani Szlovákia felé, és ott egy rövid kb. 30 km hosszúságú gyorsforgalmi szakaszt építeni a tervezett D1 autópályáig, illetve a Tiszát kellene egy új gyorsforgalmi úti híddal keresztezni. 2008. november 15-re készülnek el az erre vonatkozó hídhely-vizsgálati tervek.

Végül itt szeretnék utalni arra, hogy szeretnénk már most megalapozni a 2013. évben esedékes OTRT módosítást. Többek mellett ezt a célt is figyelembe véve indítjuk el az új hálózatfejlesztési terv készítését 2 fázisban. A korábbi gyakorlattal

összhangban úgy szeretnénk a munkát elkészíttetni, hogy a most induló tervezés kb. 2010-re fejeződjön be. Az új hálózatfejlesztési terv egyik fontos feladata az lenne, hogy a végső hálózati javaslatból visszatervezve adjon javaslatot egy 2014–2020 közötti komplex programra, ami jelen pillanatban hiányzik. Ezt a tervet követné elképzelésünk szerint a korábbi gyakorlatnak megfelelően egy mellékúthálózat-fejlesztési terv készítése. Ha sor kerülne arra, hogy a többi közlekedési alágazat is elkészítené saját terveit, akkor célszerű lenne az alágazati terveket egy generáltervben összesíteni.

Befejezésül még egy cikkre szeretném felhívni a figyelmet, amit Ajtay Szilárd, Gyarmati Edit és Devecseri Anikó írtak a Közúti és Mélyépítési Szemle 2008 augusztusi számában „Az országos Területrendezési Terv felülvizsgálatának közúti vonatkozásai” címmel. Érdemes elolvasni, sok érdekes gondolat van benne, még vitázni is lehet bizonyos pontokon velük.

Köszönöm szíves figyelmüket.



# A VARRATMENTES EURÓPA KONCEPCIÓJA ÉS A HIÁNYZÓ KAPCSOLATOK A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN

☞ *Rajnai Gábor osztályvezető, Miniszterelnöki Hivatal Stratégiai és Fejlesztési Osztály:*

NAGY TISZTELETTEL KÖSZÖNTÖM A  
KONFERENCIÁT!

A vállalt feladatom, hogy ismertessem a „Varratmentes Európa” Programot, így az előadásomban a közlekedési aspektusok mellett néhány más összefüggést is be szeretnék mutatni, nevezetesen a program területi horizontját, a program térségi kapcsolatokra vonatkozó kérdéseit. Mindenek előtt kezdem azonban azzal, hogy az általam elmondott előadás nem egy kormányzati álláspontot jelent, inkább annak egy hivatala és a személyes szakmai álláspontomat tükrözi. A Programot a Miniszterelnöki Hivatal Kisebbség- és Nemzetpolitikai Szakállamtitkárságán belül dolgoztuk ki. Ebből eredően egyféle kormányzati koordinációs funkciónk

lévén bizonyos szakterületek közötti kapcsolatra is építünk, vagyis egyeztetünk a szaktárcákkal, az érintett szakemberek, a kormányzat különböző szereplőivel. Másrésztől az sem titok, hogy a Programnak érthető módon van bizonyos nemzetpolitikai aspektusa is, tehát a kormány nemzetpolitikai szempontjait is figyelembe vettük. A Program így két lábon áll, vagyis az egyik lába kimondottan terület- és térségfejlesztő szakmai bázis, de mögötte nyilvánvalóan megjelenik az a társadalmi tény, hogy a határok mentén a környező országokban jelentős magyar népesség él. Ezt a szempontot nem lehet kihagyni a dolgok kezeléséből. Ebből ered az, hogy mi olyan hézagpótló munkát végzünk, akár a térségfejlesztési kérdésekre, akár a nemzetpolitikai szempontokra gondolok.

Amiből a Program kidolgozása közben mi kiindulunk, az elsősorban az európai uniós helyzetünk. Ez egy rendkívül gyorsan alakuló, változó helyzet, ami új mozgásteret és feltételrendszert jelent számunkra. A gyorsaság azért fontos, mert nem túl sok időn belül történtek olyan változások, amihez nehéz szocializálódni, és a szemléletünket, gondolkodásunkat nehéz ilyen gyorsan átváltani. Az új helyzetünkből eredően teljesen átértékelődik a közép-kelet európai tér, mivel megváltozik a szereplők közötti kapcsolattartás lehetősége. Az uniós tagságból eredően más lett a verseny és az együttműködés feltétele és módja, valamint újra értékelődnek a korábban kialakított közlekedési folyosók funkciói, az ott lévő pólusok súly és versenyfeltételei, a különböző városok közötti viszony és a kapcsolatok tartalma, minősége. Várhatóan dinamikus átalakulások indulnak el – akár policentrikusan is – a pólus-városok funkciója, vonzáskörzete tekintetében, az új versenyhelyzet teljesen átrendezi a térségek szerkezetét. Mindezt indukálja, hogy a határok teljesen átértékelődnek, és teljesen új feltételt jelentenek az együttműködésben és a versenyben is.

Az uniós tagság adta új helyzet el kell gondolkotasson bennünket azon, hogy mit kezdjünk a fejlesztési folyamatok vezérlésével, vagyis lehet-e

mindent a régi módon folytatni. Van ugyanis az Uniónak egy kialakult tervezési rendszere, és emellett van egy nemzeti tervezési szisztéma. Nagyon fontos, hogy ezek a tervezési folyamatok egyrészt a nemzet-nemzet viszonylatában, tehát államok közötti viszonylatban, valamint az Unió egészében is azt segítsék tervezési harmóniát, például a közlekedésfejlesztési elképzelések összehangolásában.

Ezt a kérdéskört a hatáskörünkbe tartozó viszonyban kell értelmezni. Ma még azt tapasztaljuk, hogy alapvetően továbbra is a nemzethatárokig történő tervezés zajlik. Mi azokat a törekvéseket szeretnénk felkarolni és segíteni, amelyek a tervezésben, amiben prominens helye van a közlekedésnek, a határon túl is látnak. Például a Berg Tamás által bemutatott anyagokban számos olyan gondolat jelenik meg, ami már eleve feltételezi a határon túli mozgásvizonyokat, a velük való kapcsolatot. Ezzel szemben viszont, ha például elolvassuk a közlekedésfejlesztési stratégiánkat, ami most van munkapadon, ott nagyon esetlegesen van utalás arra, hogy a közlekedési kapcsolatok miképpen hatnak a határokon túlra és hogyan kell ezt az ország kapcsolatokban kezelniük?

Ezért mi a munkánkban az egyik legfontosabb feladatunknak azt tartjuk, hogy segítsük érvényre

jutni és hatni azokat a törekvéseket, amelyek ezt a komplexitást biztosítják. Mi ugye a határon átnyúló fejlesztéspolitikával foglalkozunk, tehát úgy gondoljuk, hogy elemeiben és szisztématikusan fel kell dolgozzuk – magunkban és egymás között is – az új helyzetre vonatkozó új megoldásokat, és ki kell alakítsuk az új együttműködési formákat.

Érdeemes felidézni azt a triviális tény, hogy leegyszerűsítve az államhatároknak három változata létezik. Van a természetes adottsága, ami olyan amilyen. Tehát az, hogy a határon van-e folyó, vagy csak sima szárazföld az egy adottság. Vannak a rendkívül gyors funkcióváltást átélő mesterséges határaink. Ezek a határok voltak a legnagyobb hatással arra, hogy ma a határ menti térségek a legelmaradottabbak. Ez Európa egészében probléma, és az sem véletlen, hogy az Európai Unió a Lisszaboni szerződésbe beemelte a gazdasági és társadalmi kohézió mellett a területi kohéziót is. Ráébredt Európa arra, hogy a korábbi nemzethatárok zártsága olyan mértékben elvált, hogy a határ menti térségek a perifériára szorultak. A korábbi határok mentén fejlődési zárványok alakultak ki, és nem túl egyszerű feladat ezeknek a zárványoknak az oldása. Nem elegendő csupán azt mondani, hogy a schengeni határ arrébb ment, megszűntek

bizonyos határelőjárési funkciók, és új lehetőség kínálkozik a kapcsolattartásra, hanem új eszközökkel és együttműködési módszerekkel dinamizálni kell ezeknek a területeknek a fejlődését.

Ennek eredménye az, hogy az Unióban kialakult az INTERREG, mint eszköz és, hogy az Unióban 2007 óta a harmadik kiemelt közösségi kezdeményezéssé, prioritássá vált az európai területi együttműködés. Magyarul, a területi fejlődési különbségek kiegyenlítése fontos cél és feladat, amit forrásokkal is támogat az Unió. Tehát nagyon fontos, hogy a korábbi mesterséges határok változását kövessük olyan eszközökkel, ami dinamizálja a határ menti térségeknek a fejlődését.

A határok harmadik formájaként a kulturális, vagy mentális határokat azért szoktam megemlíteni, mert hogy másra voltunk szocializálva. Sok embernek az itt ülők között is, még valós emlékei vannak arról, hogy a határokon átmenni mit jelentett akár néhány évvel ezelőtt is. Mindez vonatkozik a magyar-szlovák határra, de aki ma Ukrajnába megy, ott még elég nehéz átvergődni. A határok átjárhatósága, már ami a mesterséges gátakat jelenti, gyorsan változik, amíg a szemléletünk időnként kevésbé. Esetenként a mesterséges határok leomlásával párhuzamosan új mentális határárpítésbe

kezdünk, és különböző, néha oktalan politikai okokra hivatkozva kitaláljuk, hogy miért nehéz együttműködni egymással. Időnként mutogatunk egymásra, hogy mi és/vagy ki az oka annak, hogy az együttműködés nem halad. Ezen is túl kell lépni majd, ami lehet, hogy nem is annyira egyszerű feladat.

De visszakanyarodva a konferencia realisztikus témáihoz, úgy gondolom, hogy a legfontosabb a határok átjárhatóságának további javítása. A rendelkezésünkre álló eszközöket annak kell alárendelni, hogy az adott határ menti térségek gazdasági és civil szereplői közötti kapcsolatok minél egyszerűbbek legyenek. Akár a turizmust, vagy az egészségügyet is említhetem, tény az, hogy minél élénkebb a szereplők határon történő átjárása, úgy élénkületet a gazdasági fejlődés, aminek viszont feltevése az átjárhatóságot megkönnyítő közlekedési infrastruktúra.

Ennek a megteremtésében is kialakulnak különböző térségi kezdeményezések. Erre jó példa az Ipoly hidak ügye, amivel jó másfél éve foglalkozom intenzívebben. Ennek két oka van. Egyrészt mi is nagyon fontosnak tartjuk, másrészt nagyon jó tapasztalat arra, hogy miként tud két nemzetállam együttműködni egy konkrét határon átnyúló

fejlesztési feladat előkészítésében és megvalósításában. A hidak esetében az érintett területek kisajátításában, az építési és hatósági engedélyek kiadásában. Most tartunk ott, hogy két hídra már van kormányközi megállapodás, valamint úgy tűnik, hogy a megvalósítás finansziális oldala is összeáll.

Az Ipoly-hidak történeten általában is tanulságos. Korábban 47 híd volt az Ipolyon, majd maradt összesen hat híd. Mintegy hat-nyolc évvel ezelőtt a helyi önkormányzatok és civilek bázisán egyre erősebb helyi kezdeményezés indult el a kérdés felkärrolására, majd úgy négy évvel ezelőtt a felső Ipolyvidéken megalakult az Ipoly hidak revitalizációjára a polgári társaság. Óriási lobbierővel jelentek meg a magyar kormányzat szintjén, de a szlovák oldalon is. Az alsó Ipolyvidéken ez a folyamat kicsit lassúbb. Ez abból is ered, hogy a felső Ipolyvidék Nógrád megye és Besztercebánya térsége viszonylatához tartozik és ott a két hatóság viszonylag gyorsan találkozott egymással. Az alsó Ipolyvidék pedig Pest megyéhez és Nyitra térséghez tartozik, így a két program elvált egymástól és itt nem alakult ki az a vehemens alulról jövő kezdeményezés, ami a hatóságokat közelebb hozta volna a folyamat gyorsításában. Bízunk abban, hogy a felső Ipolyvidéken a döntés előkészítő folyamatokkal kapcsolatos

tapasztalatokat, az alsó Ipolyvidék területén is hasznosítani tudjuk mind a kormányzati, mind a hatósági kapcsolatokban. Éppen tegnap volt a magyar-szlovák kormányközi vegyes bizottság ülése Besztercebányán, ahol ugyancsak beszéltünk az Ipoly hidak építésének témaköréről.

Közvetveleg megemlítem, hogy az Ipoly-völgyi fejlesztésnek van egy praktikus finansziális anomáliája is. Itt ugye hidakat kell építeni, ami elég költséges dolog, még ha kisméretű hidakról is van szó. Ha mondjuk az Ipoly mentén Ipolyvisket nézzük, ahol megmaradt a híd és a magyar oldalon csak egy 700 méteres aszfaltozásra van szükség, ott egyszerű és olcsó a határt megnyitni, az utat kiépíteni. Itt a hídon ott át tudnak járni, még a vasúti kapcsolatot is ki tudjuk vele segíteni, de a hidak építése elég költséges történet. Ezek az utak és hidak nincsenek a fő közlekedési folyosók között, a fejlesztés helyi, térségi érdekeltégű, így a központi finanszirozás szinte reménytelen. Ha ezeket a beruházásokat az európai területi együttműködési keretben a magyar-szlovák operatív programból gondoljuk finanszirozni, akkor csupán a start előtt álló két híd elviszi szinte a hét évre szóló teljes keretet.

A felső Ipolyvidéken további öt híd tervei készülnek, így az előkészítés halad. Két híd vonatkozásában



az építési engedélyek is jóváhagyottak, a szükséges kormányközi megállapodások adottak, így – a források megléte esetén – az építésük indul. Az alsó Ipoly-vidéken az ipolydamásd-helemba-i, valamint a vámosmikola-ipolypásztó-i hidak tervei megvannak. Az engedélyezés előkészítésénél tartanak, és néhány hónappal ezelőtt a Nyitrai körzet testülete jóváhagyta a program támogatását. Itt a feladat az, hogy az egymástól eltérő eljárási rendeket harmonizáljuk a hatósági engedélyezés a kivitelezés és a forráskoordináció területén.

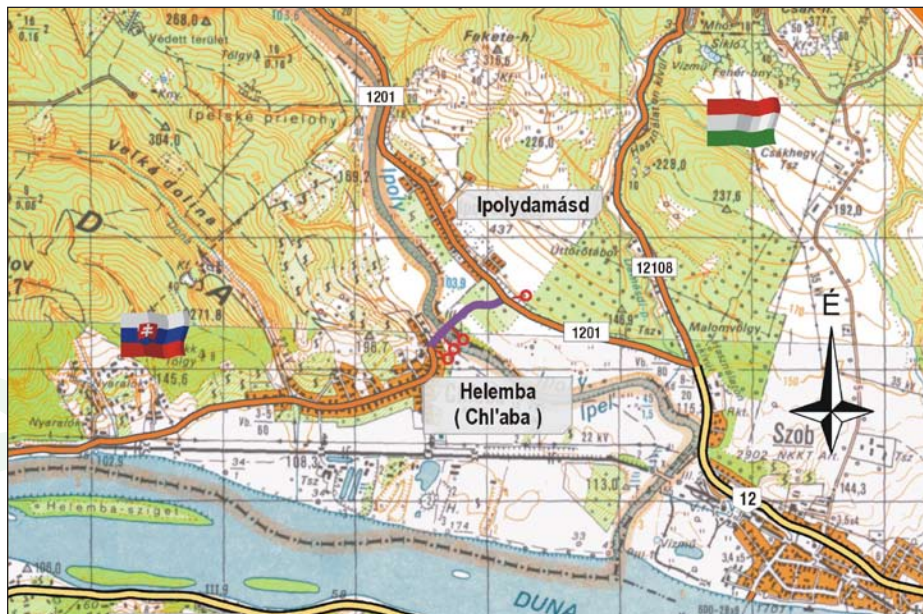
A „Varratmentes Európa” Program keretében az előzőek jegyében készítettünk – korábbi dokumentumra építve – egy a közúti határ-átjárófeltárásáról szóló tanulmányt, amiben egyébként Berg Tamás-ék, vagyis a KKK is részt vett. A tanulmány összesen 220 határmetszési pont helyzetét dolgozta fel, benne a meglévő, valamint a lehetséges átjárókat. A szlovák több mint hétszáz kilométeres határszakaszon 73 metszéspont található. Azt kértük a szakértőktől, hogy egy prioritási sorrendbe is tegyenek javaslatot, ami figyelembe veszi egyrészt a becsült beruházási értéket, valamint kalkulálja a társadalmi igényeket, vagyis, hogy az adott térségben az átjárás mennyire indokolt, illetve, hogy a várhatóan javuló gazdasági kapcsolatok milyen eredményt

indukálhatnak. Kértük, hogy azt is bizonyos pontszámokkal értékeljék: milyen finansiális esélyei vannak a beruházásoknak, milyen gesztorok várhatók a finanszírozásban. Ennek megfelelően a szlovák határszakaszon 12 kiemelt, 17 másodlagos, és a többi halasztható kategóriába került.

A tanulmányt mi egy döntés-előkészítő projekt-selekcíós segédanyagként tekintjük. Javasoljuk úgy kezelni, mint egy szakmai bázison eldöntött sorrend.

Reméljük, hogy segíti a döntést abban, hogy csak politikai lobbik erejétől függjön, hol mikor és hol születik egy határátjárási pont kialakítása. Ezzel objektív szakmai egyensúlyt szeretnénk teremteni, éppen az itt ülő szakemberek bevonásával. Ennek az anyagnak az egyik legfontosabb további kérdése, hogy a határon túli szándékokat ugyanígy határszakaszonként felmérjük, vagyis egyeztetnünk kell a határ túloldalán lévő szereplőkkel, és ennek

1. ábra:  
Helemba–  
Ipolydamásd  
kapcsolat

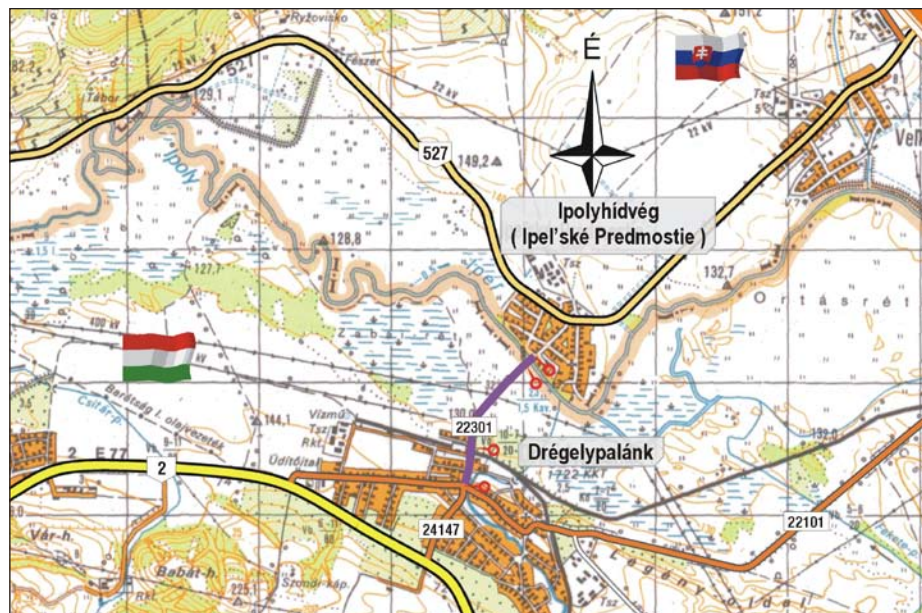


alapján célszerű kiválasztanunk a projekteket például az uniós forrásokból történő támogatás szempontjából. (1. sz. ábra)

#### A TANULMÁNY EGYES HELYSZÍNEI ELEMENKÉNT:

A Helemba–Ipolydamásd közötti híd- és átjáró-igény két viszonylag elmaradott térséget köt össze. Egy ilyen átkötés, Párkányhoz való átjárás egy vasúti kapcsolat jobb kihasználását is jelentené, de Szlovákiában egy kis határ menti térség teljesen zárt világát tárja fel. Ezen az átjárón keresztül a Börzsönynek a természeti adottságait jobban meg lehet közelíteni, ami turisztikai szempontból egy nagyon attraktív terület. Ebben a térségben a szlovák oldal is dombos, de nem annyira attraktív, mint a Börzsöny adottságai.

A tanulmányban pontosan le van írva a térség és két település helyzete, illetve be van mutatva a műszaki adottság, ill. a fejlesztési igény. Pontos felmérés van arra is, hogy mit kell elvégezni ahhoz, hogy az átjáró megnyílhasson. A kép pontosan mutatja, hogy a két település kb. egy kilométeres távolságra van egymástól, ami azt jelenti, hogy a háziasszonyok belátnak egymás konyhájába, látják, hogy mi készül ebédre. A lila vonal jelenti a



2. ábra:  
Drégelypalánk-  
Ipolyhídveg  
kapcsolat

kialakítandó kapcsolatot. A meglévő hídelemekre lehet építeni, habár tehet, már megváltozott műszaki igények vannak, de még ez mindig olcsóbbá teszi az építést. (2. sz. ábra)

Ez a határszakasz azért is érdekes, mert egyben vasúti kapcsolat is. Ipolyság és Drégelypalánk között a 60-as években felszedtünk 6 km vasutat. Káldi úr, látom, bólogat, mert jól ismeri a helyzetet. Drégelypalánkról nézve egy több irányba kinyúló

vasúthálózatot látunk, ami most részben attól is szenved, hogy el van vágva az Ipoly menti vasúti bekötéstől, így a párkányi vasúti a kapcsolattól. Ez a közút oldaláról nézve annyit jelent, hogy ha ez a kis közúti és vasúti kapcsolat újraéledne, akkor egyrészt Ipolyhídvegről Drégelypalánkra át tudnak járni a vasúthoz, és a vasúttal tudnak tovább közlekedni, vagyis a multimodális megoldást is segítené.

Nagyon sajátos a nógrádszakáli dilemma, ahol

ugyancsak az Ipoly-völgyi vasúttal van egy összeköttetés, miszerint a magyar-szlovák államközi egyezmény szerint teherforgalom van Nógrádszakál viszonylatában, de megakad a vasút Ipolytarnócnál, mert a személyforgalom nem működik. Kérdés, hogy miért is?!

A „Varratmentes Európa” programban a további lépések, amiket tervezünk. Szeretnénk egy hasonló tanulmányt készíteni a vasútra, tehát a határvidéket érintő vasúti kapcsolatokra. Ez a szándék nagyrészt abból fakad, hogy a múlt évben, amikor hirtelen meghirdetésre került 38 szárnyvonal megszüntetése, megnéztük, hogy hány vonal érinti a határ menti térségeket és kiderült, hogy 16. Átnéztük azt is, hogy minek alapján dőlt el a bezárási szándék és kiderült, hogy a határon túli szándékokkal nem foglalkozott a koncepció. Tehát egyetlen esetben sem kérdezték meg, hogy a határon túl milyen fejlesztési tervek vannak. Olyanok esetében sem, mint a nagyváradi kapcsolat, vagy a temesvári vasúti összeköttetés.

Ekkor felvettük, hogy a döntés előtt kérdezzük meg a határon túli szándékokat is. Két-három esetben ugyanis konkrét információink voltak arról, hogy a túloldalon fejlesztésben gondolkodnak, mi pedig a megszüntetés tervezzük.

A vasúti kapcsolatok feltárása után szeretnénk áttekinteni, hogy például egészségügyi és oktatási intézményi kapcsolatainkban mi a mozgástér. Például Esztergom–Párkány tekintetében ez egy kézenfekvő adottság, de számos helyen ugyanez a kérdés felvetődik. Minél nagyobb a határon átjáró személyforgalom, a turizmus és a személyi kapcsolatok bővülése, annál inkább felvetődik, hogy az egészségügyi intézmények szolgáltatása, fogadókészsége, a mögöttes elszámolási rendszer miként néz ki. De ugyanez van az oktatási, felnőttképzési, munkaerő-piaci kapcsolatokban is. Szeretnénk tovább folytatni ezt a „varratmentes” programot azzal, hogy minden intézményi hálót feltárnánk, és valamifajta jól kezelhető sorba rendeznénk, amivel segíthetjük a virtuális határok kialakulását, a varratmentesség létrejöttét Európában.

Ennek egyik nagyon pregnáns új eleme lehet az elektronikus kultúra dinamikus fejlesztése. Úgy gondoljuk, hogy nagyon bátran bele kellene menni az elektronikus hálózatok használati készségébe is például az eBusiness, az eCommerce területén, ami tovább segítené a határok virtualizálódását. Ehhez kapcsolódóan a jelenlévőknek figyelmébe ajánlanám a [www.regions.hu](http://www.regions.hu) honlapot, ami kimondottan ilyen funkciót is próbál ellátni. Nem

régen készült el, így most van feltöltés alatt az adatállomány. Népszerűségi és intézményi adatokkal próbálja a Kárpát-medencét úgy lefedni, hogyha valaki döntést akar hozni akár egy képzőintézmény, akár mondjuk egy közlekedési elem kiépítésénél, akkor a térségben lévő információkat össze tudja belőle szedni. Sőt, szeretnénk azt is, hogy később bárki nek lehessen feltölteni hozzá információkat. Egy rugalmas rendszer lesz, így bárki hozzá tud majd férni és tenni.

A programban és a programmal támogatjuk a kamarák, civilek és az önkormányzatok közötti kapcsolatok bővülését. Ugyanígy kiemelten kezeljük az eurorégiókat, például az Ister-Granummal való kapcsolatunkat. A magyar-szlovák viszonylatban megalakult majd 8 eurorégió, amelyek jelentős része nem működik. Mi szeretnénk, ha felráznák magukat. Intenzíven támogatjuk az Európai Területi Együttműködési Csoportosulások az EGTC-k megalakulását, mint új regionális formációt. Ez nagyon jó új forma az Unió régiópolitikájában is, ami perspektivikusan bizonyos decentralizációs, központi hatalommegosztó lehetőséget is jelenthet.

Ismereteim szerint az Unióban az elsők között lesz az Ister-Granum által alapított EGTC, de a magyar-szlovák határszakaszon van egy másik

kezdemenyezés is, az Ung-Tisza-Túr EGTC. Az utóbbinál a bejegyzési folyamat kicsit lelassult, mert nem uniós országból is vannak önkormányzati tagjaik. A forma lényege, hogy az EGTC önálló jogi személyiség, ami a térségi döntési és tervezési folyamatokat is képes szinkronizálni, és alkalmas önálló fejlesztési koncepció kidolgozására, mi több megvalósítására. Ugyanígy az európai területi együttműködési keretre, mint jogi személy pályázhat önállóan is, tehát ez egy rendkívül fontos új lehetőség.

Végül szeretném összefoglalni, hogy mi a feladatunk. Ebben a „Varratmentes Európa”-programban az infrastrukturális problémákat tartjuk a legfontosabbnak, ezért is kezdünk ezzel. Amíg nincs infrastruktúra, addig nem lehet átmenni a határon, de mi azt is mondjuk, hogy az infrastruktúra csak egy eszköz ahhoz, hogy a kapcsolatok bővüljenek. Ezért azt tervezzük elősegíteni, hogy a határok mindkét oldalán a térségek között folyamatos és rutinszerű tervezési kapcsolat alakulna ki, tehát az teljesen jellemző legyen, hogy a határ két oldalán a tervezési folyamatok összeköszönnek. Ez azonban még nem egyértelmű a nemzeti tervezési gyakorlatban. Említettem ezt a közlekedési stratégia tekintetében is, de a „Varratmentes Európa” Programnál a határokat érintő kérdéskör a kiemelt cél. Ezért nagyon fontos

lenne, hogy a nagyobb kiemelt stratégiai terveknel, országosan is, de a közégfejlesztési tervektől kezdve a térségi, regionális fejlesztési tervekig, illetve minden önálló döntési jogkörrel rendelkező fórum tervezési folyamata szinkronba kerüljön. Ennek eredménye lehet, hogy, ha mondjuk felvetődik egy térségi vasút fejlesztése például az Ipoly térségében, akkor a „térségbe” beleértjük a határon túli térséget is. Az Ipolyvígyi vasútnál elvileg nem is lehet nem beleérteni, mert a határon többször átmegy a vasútvonal, de ennek ellenére nem túl egyszerű az együttműködés a határ két oldalán lévő érdekeltekkel. Mi azt szeretnénk elérni, hogy a jövőben a tervezési folyamatban a programozásban, a forrásteremtésben szinkronitás alakuljon ki a határ két oldalán. Ennek nyilvánvalóan van harmonikus kormányközi kapcsolatokat feltételező része is, ami a kormányhivatalok hatásköre, de ezt követnie kell a térségi kapcsolatok harmóniájának is. Így két hídról külön-külön kormányközi megállapodást kellett kötni, de az engedélytervek és a kivitelezés már térségi feladat.

A „Varratmentes Európa” Programmal szeretnénk segíteni, hogy a szakhatóságok közötti kapcsolatok is rutinszerűen szinkronba kerüljenek, de szeretnénk hatni arra is, hogy a források egy időben álljanak rendelkezésre. Szeretnénk elkerülni, ami

például az Ipoly hidak esetében megtörtént, miszerint ezelőtt három évvel Szlovákiában volt tervezve 40 millió korona az előkészületekre, ami azonban elveszett, mert a szinkronitás nem jött létre. Amikor a forrásfedezetet kezdtük kiépíteni magyar oldalról jött egy üzenet, hogy az útpénztárból bizonyos források rendelkezésre állnak. A túloldalról nem volt világos, hogy milyen forrás társítható. Ez egy rendkívül fontos kérdés, mert nem lehet, hogy a híd megépül, és az utak nincsenek kész, vagy egyik oldalról megépül az út meg a híd is, és nincs út a túloldalon. Ezt precízen szinkronizálni kell az utolsó centiig, és ez ma még nem egy rutinszerű történet hiába az Európai Unió tagja mindkét ország. Mi azt szeretnénk, hogy minden szinten mielőbb kialakulna az összhang, és ebből eredően a kivitelezés és a forrásfelhasználás szinkronba kerülne, és akkor bízunk benne, hogy a programmal a céltábla közepébe találunk, és közelebb kerülünk a „Varratmentes” határkapcsolatokhoz.

Köszönöm szépen a figyelmet!



# AZ V/C HELSINKI FOLYOSÓ ÉSZAKI MEGHOSSZABBÍTÁSÁNAK MAKROTÉRSÉGI VETÜLETEI

☞ *Molnár László Aurél főtanácsos, Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ:*

## TISZTELT KONFERENCIA!

Tisztelettel és szeretettel üdvözlöm a konferencia minden résztvevőjét. Bevezetésnek csak annyit mondok el, hogy engem is személy szerint nagyon szoros érzelmi szálak fűznek ezekhez a kérdésekhez, és nagyon büszke vagyok rá, hogy ezekben a munkákban néhány éve részt vehetek. A közlekedési tárca közlekedési infrastruktúra főosztályán dolgozom. Mintegy 10 esztendeje a határátkelőhelyek fejlesztésével és a szomszédokhoz vezető útkapcsolatokkal foglalkozom elsődlegesen. Ennek kapcsán nem lehetett megkerülni, hogy ne kezdjek foglalkozni a nagy hálózatok kérdéseivel.

Szeretnék az előttem elhangzott előadásokhoz kapcsolódni. Az a tudományos, alapos,

lelkiismeretes átgondoltság, ahogyan itt Hajdú úr egyfajta tudományos megközelítésben igyekezett felépíteni ezeknek a kérdéseknek a rendszerét, igen csak hiányzott az elmúlt években. Számtalan olyan dolgot említett, amit ugyan megéreztünk menet közben, amire ráérezünk, vagy amit megtapasztaltunk a kudarcaink során, de nem voltunk rá felkészülve, és menet közben kellett megoldást találni. Amit már tegnap is megemlítettem, a kormányközi egyezmény kérdése, az is meglepetésként ért bennünket, mert mi például az államhatárról szóló törvény tervezetét nem is láttuk. Pedig az államhatárról szóló 2007. évi LXXXIX. törvény azt írja elő, hogy építmény nem létesíthető a határvonaltól számított egy méter széles területű sávban, illetve az államhatáron átnyúló vagy átvezető építményt

nemzetközi szerződés alapján lehet létesíteni. Mi, akik a határ konkrét metszésével, átlépésével foglalkozunk, mi ezt nem is láthattuk. A tárcánál nyilván megint három óra volt a véleményezésre, ahogyan ez annyiszor előfordult. Valaki más véleményezte, és nem tett észrevételt. Ha hozzám kerül, én biztos leírtam volna, hogy vigyázzunk, mert ez nagyon súlyos kitétel, és nagyon súlyos következményei lesznek.

A másik dolog a hidak engedélyezése. Nem lehet ezt ma nem megemlíteni, mert október 22-én felavatjuk az M7-es autópályának a Horvátországba vezető, horvátokkal közösen felépített Mura-hídját. Ez a beruházás rendkívül gazdag tanulmány volt számunkra. Az első tárgyalás erről a kérdéstről 1989-ben zajlott le. Közben Jugoszlávia szétszakadt, egészen más körülmények álltak elő. 1997-ben döntött úgy a horvát és a magyar közlekedésügy, hogy ezzel a kérdéssel ismét szisztematikusan foglalkozunk. Tehát 11 évbe tellett, míg eljutottunk oda, hogy megszületett a kormányközi egyezmény a kapcsolat létesítéséről. Utána született egy másik kormányközi egyezmény a hídnak a megépítéséről, ami 50–50 %-ban horvát-magyar tulajdon, ha úgy tetszik osztatlan közös tulajdon. Nem tudom, hogy ez jogilag teljesen precíz kifejezés-e, de valami

ilyesmi. Ezután következtek még azok a problémák, hogy például hogyan fogjuk a hidat engedélyezni. Gondoljunk bele, mind a két ország közlekedési hatóságának kii kellett adni egy építési engedélyt, ami nyilvánvalóan a híd egészére szól, hiszen statikailag, szerkezetileg nem lehet egy fél hidat félig értelmezni. De ez az engedély nyilvánvalóan csak az államhatárig érvényes, hiszen az államhatáron túl egyik hatóságnak sincsen joghatósága. Tehát ehhez olyan engedélyezési folyamatot kellett lejárítani, aminek a végeredménye két oldalról ugyanaz az engedély, és ezt olyan körülmények között, hogy a két országnak mások az előírásai, törvényei, a műszaki előírások, stb. Úgyhogy rendkívül hosszadalmas volt a feladat. Ezelőtt egy hónappal még ott tartottunk, hogy nem volt érvényes módosított építési engedély horvát részről, mert menet közben a körülmények változtak, módosítani kellett a tervet. Ehhez magyar oldalról megvolt az építési engedély, de horvát oldalról még nem adták meg. Ezért magyar oldalról nem lehetett jóváhagyni a kiviteli tervet. Közben a híd már megépült, és elképzelhetőnek látszott, hogy nem lehet kiadni a forgalomba helyezési engedélyt, hiszen nincsen érvényes építési engedély. A híd közben megépült és a miniszterek jönnek, és vágják a szalagot.

Tehát az a világ, amikor a határ túlsó oldalán valami egészen más volt, az ember átment, és tudomásul kellett vennie, hogy itt más világot élek, ez a világ többé-kevésbé elmúlt.

A konferencia előadásain már sok mindenről szó esett, ami lassan-lassan elvezet a helsinki folyosóhoz. Óhatatlanul felmerül ezeket a folyamatokat látva bennünk az a kérdés, hogy hová is tart a világ. Hiszen ami ma aktuális, ami naponta foglalkoztat bennünket, a környezeti kérdések, a mostani gazdasági kérdések, a demokráciának az értelmezésével kapcsolatos kérdések – csupa megválaszolatlan, vagy nagyon nehezen megválaszolható probléma, amivel mégis kénytelenek vagyunk szembe nézni. Meg kell találnunk rájuk a megfelelő megoldásokat.

1. ábra

2004. AZ EU KELETI BŐVÍTÉSE		
<i>Statistikai áttekintés az EU bővítéséről 2004. évi adatok</i>		
	Mag	Bővítmény
	EU15	EU10
<b>Terület:</b>	75 %	25 %
<b>Lakosság:</b>	79 %	21 %
<b>GDP:</b>	95 %	5 %

Engem mélységesen megdöbbsentett, amikor ezt a kis statisztikát néhány évvel ezelőtt összeállítottam, hogy amikor az Európai Unióhoz csatlakozott tíz korábbi szocialista ország, akkor ez a térség a mellékelt kis statisztikával volt jellemezhető. (1. ábra) Márpedig ha Európáról, mint egységről beszélünk, akkor nyilvánvalóan tűrhetetlen, hogy ez a tíz ország, a maga 30 % körüli területével és népességével az Unió nemzeti össztermékének mindössze 5 % át adja. Ha ezt nem sikerül generálisan megváltoztatni, az egésznek uniós csatlakozásnak semmi értelme nincsen, sőt akkor ez pontosan olyan, mint ahogyan Franciaország meghódította Észak-Afrikát.

Milyen válaszokat lehet adni erre a kérdésre? Hogyan lehetséges ennek az 5 %-nak a feltornázása olyan körülmények között, ha kialakul a sokközpontú térszerkezet, amiről tegnap beszéltünk, és kialakul egy olyan kulturális-polgári társadalmi szerveződés, ami mentes mindazoktól az ideológiáktól, politikai felhangoktól és rejtett szándékoktól, amik ma olyan mélyen fertőzik ezt az egész térséget? Reméljük, hogy kialakul az emberek és a gazdasági élet szereplői között egy olyan harmonikus, megszokott együttműködés, mint amiről mi álmodozunk, és amire példákat hozunk a



2. ábra:  
Közép-Kelet-Európa  
javasolt úthálózata

történelemből – többé-kevésbé pontosan vagy pontatlanul. Elhangzott tegnap az is, hogy az európai folyosók hálózata mennyire torzul alakult, és ennek az eredménye ez az egyfajta gyarmati térszerkezet. Helyette létre lehet hozni, sőt létre kell hozni egy rácsos európai hálózatot, és ez feladatainknak és mai konferenciánknak a lényege.

Az elmúlt években számos hírt kaptunk arról, hogy különböző pontokról, különböző indítékokból különböző kezdeményezések indultak meg, Talán azzal kezdeném, hogy a Mura-híd építésével kapcsolatban elég jó viszonyba kerültem a horvát és szlovén kollégákkal, tőlük kaptam az első értesítést arról, hogy ők már évekkel ezelőtt megrendeztek egy konferenciát a Balkánon az IRF-nek, a Nemzetközi Útügyi Szövetségnek az égisze alatt. Itt áttekintették a balkáni országok úthálózat-fejlesztési elképzeléseit, megpróbálták összehangolni, és ennek az összehangolásnak az egyik legmarkánsabb eredménye talán az, amit „Adria-Jón” folyosó néven emlegetnek. Ez egy olyan folyosó az Adriai-tengernek a balkáni partján, amelyik Olaszországból, Trieszt térségéből kiindulva végigfut a partvidéken, felfűzi az összes érintett országot, és valahol Kalamatában, a Peloponnészosz-félszigeten ér véget. (2. ábra)

Plocsnál ez a folyosó találkozik az 5/C folyosóval, amit ugye Plocse-Szarajevó-Budapest néven jegyezték be, és mi így tartjuk számon. Ebből adódott az a gondolat, hogy az Adria-Jón folyosót az 5/C és a 6-os folyosóval egyesítve egy egész Európát észak-déli irányban leghosszabban átszelő folyosó alakulna ki. Ez persze játék a térképpel. És jogos a kérdés, van-e egy ilyen játéknak értelme.

Olyan fuvar, ami Kalamatában rááll erre a folyosóra, és végigmegy rajta Gdanskig vagy a Balti-tengeren átkompozva elmegy az Északi fokig, nyilván nem sok lesz. Azonban az ilyen folyosóknak mégis van térségfejlesztő erejük, mégis csak hoznak-visznek fuvarokat hosszabb-rövidebb távolságokban. Tehát az a bizonyos lefedettség, amiről a tegnapi napon sokat hallottunk, annak a lefedettségnek ez egy eleme kell, hogy legyen.

Mit jelent az 5/C folyosó? Néhány évvel ezelőtt Eszéken, egy miniszteri találkozó keretén belül aláírtunk a bosnyákokkal és a horvátokkal egy szándéknyilatkozatot, megígérve, hogy törekszünk ennek a folyosónak a kiépítésére. Akkor a horvát kollégák részéről teljes elkötelezettséget és nagy lelkesedést tapasztaltunk. Ők a maguk részéről építik is azt a kb. 100 km hosszú autópálya-szakaszt, amely a Szávától a magyar határig terjed, és szépen

haladnak is vele. Újabban azonban bizalmas beszélgetések során már nem olyan optimisták a bosnyák viszonyokat illetően, mert látják, hogy Boszniának a gazdasági ereje kevés ahhoz, hogy egy ilyen több száz kilométer hosszú hegyi autópályát kiépítsen. Hiába ígérték meg a bosnyákok, még eddig nem sokat tudtak produkálni. Valahol Szarajevó térségében építettek, a többi azonban még csak előtervek szintjén áll. Tehát arra még soká kell várni, amíg a plocsei kikötő Budapest felől ezen az autópályán megközelíthető lesz, bármennyire igazak is Molnár László barátunk tegnap kivetített térképei, miszerint a távol-keleti hajóáratoknak célszerű volna bejönni az Adriai-tengerre, és ott átpakolni szállítási módjait Közép-Európa felé.

A másik kezdeményezés a Közép-európai Közlekedési Folyosó, a CETC. Ez lényegében az Odera-Neisse vonalat követi (amit valamikor – az idősebbek még emlékeznek rá – a politikában sokszor emlegettek, mint az új lengyel-német határt, s amit nem egykönnyen szokott meg a világ és Közép-Európa), és aztán Csehországon, Pozsonyon, Magyarországon keresztül az észak-adriai kikötőket célozza meg. Erről tavaly vagy tavalyelőtt született szándéknyilatkozat, megalakultak a nemzetközi támogató bizottságok stb. Tehát a kezdeményezés valamilyen

szinten él és mozog. Ennek a párja Kelet-Lengyelországban a Lancuti nyilatkozat, amely ugyan csak néhány évvel ezelőtt született meg, és a balti államokat akarja összekötni egyelőre Kassáig. D már csatlakoztak a Lancuti nyilatkozathoz a románok is, Erdélyen keresztül jelölve ki a folytatását, és a bolgárok együttműködése is formálódik.

Ennek a Lancuti nyilatkozatnak egy alváltozata az, amit a záhonyi Kiút Térségfejlesztő Egyesület kezdeményezéseként hallottunk az imént. Az ő javaslatuk kicsit megtöri a Lancut-i vonalat Záhony térségében, és onnan elindul Odessa felé keletre. Jobban megnézve a térképet, ott Románia északi hegyei között Nagybányáig még jól követhető ennek a gazdasági jelentősége. Nagybányától keletre azonban a románok is váltottak közben, inkább Marosvásárhely felől szeretnék megközelíteni a moldvai térségüket. Mindenesetre elgondolkodtató dolog, és megint csak egy szép idea, hogy az Unió keleti határa mentén, mintha az egy nagy folyó lenne, épüljön ki egy folyosó, amin végig lehet menni.

Ehhez hasonló kezdeményezés az 5/C és a 6. folyosó összekapcsolása. Menjünk hát tovább ezen a vonalon! Szó esett itt arról, hogy Pozsony szándékosan vízfejjé növeszti ki magát. Budapest – szándékosan vagy szándéktalanul, ha tetszik, ha



nem – vízfej. Egykori budapesti közúti igazgató kollégám szokta mondani még az 1970-es évek elején, aki Pest megye útjaiért volt felelős, hogy Pest megye határain belül 3 millió ember él és dolgozik. Ez így igaz. Ez egy olyan aglomeráció, ami 3 millió embert tömörít egy viszonylag kicsiny területen. Ennek óhatatlanul olyan gravitációja van, amit nem lehet figyelmen kívül hagyni.

Tehát amikor a lefedettség előállítására az ember behúzza a vonalakat – most itt Fleischer kollégának válaszolnék egy kicsit vitatkozva –, akkor ezeket a vonalakat az ilyen nagy gravitációjú adottságok nyilvánvalóan kitérítik az egyenesből, és ez okozza azt, hogy az általunk berajzolt két vonal, az Eszék-Esztergom és a Röske-Parassapuszta folyosó Budapeستől nyugatra és keletre viszonylag közel kerül egymáshoz. Igen, ha ezt most sima kockás papíron tervezem, akkor nyilvánvaló, hogy ezeknek kicsit távolabb kellene lenni egymástól. Nagyon fontos a topográfia. Például a Duna vonala, amiről szintén sokat lehet vitatkozni. Nagy kérdés, hogy a Duna és a vele párhuzamos M6-os milyen viszonyban van egymással, és ez milyen következményekkel és milyen feltevésekkel jár. Az M6-os jól működne Budapeستől Mohácsig, ha elegendő Duna-hídja lenne. Akkor ki tudná terjeszteni hatását a túlsó oldalra is. Így nem

tudja kiterjeszteni a hatását, ez az egyik szempont. A másik szempont viszont az, hogy amikor az M6-os építéséről döntés született, a Duna mentén működő városok már igényelték a jobb összeköttetést. Sajnos ezt az egész kérdéskört ugyancsak nem gondoltuk végig elég szisztematikusan és elég tudományos-alapos igényvel, hanem improvizáltunk, mint ahogy az olyan sokszor előfordult. Ebből következik aztán az, hogy mostanában olyan helyen épül ki az autópálya, aminél jobbat is el lehetne képzelni.

Hasonlóképpen topográfiai szempont Szlovákiában a Magas-Tátra, illetőleg a hegységek. Nyilvánvaló, hogy a Magas-Tátrát vagy keletről, vagy nyugatról kerülöm meg, a közepébe nem fogok belerohanni semmiféle megfontolásból sem. Ebből következik, hogy ezeket a kérdéseket mi magyarok nem tudjuk megítélni, hiszen mi inkább csak síelni járunk oda. Ezt a szlovákoknak kell mindenképpen végiggondolniuk teljes felelősséggel, de nekik is úgy kell átvenni ezt a témát, hogy tudomásul veszik a magyarországi szempontokat, például Budapest súlyát. Ha ők behunyják a szemüket, és Budapeستől nem vesznek tudomást, akkor ebből torz eredményre jutunk. De így van ez fordítva is.

Én most úgy gondolom – ismét Fleischer Tamáshoz csatlakozva –, hogy ha *lefedettségben*

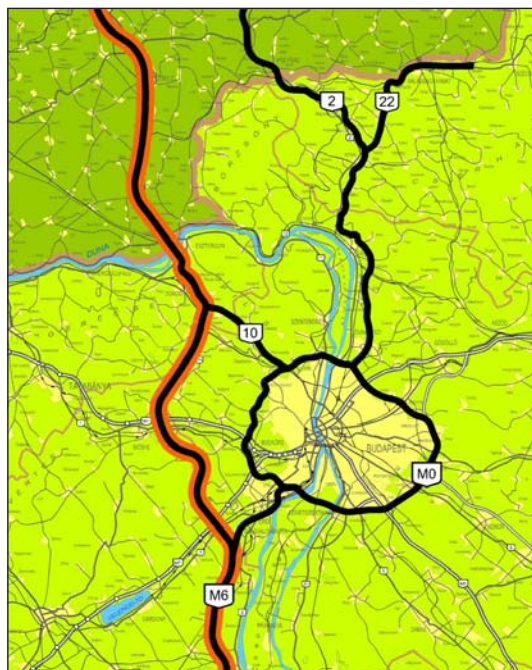
gondolkodunk, már pedig abban kell gondolkodnunk, akkor ezt az egész kelet-közép-európai hálózatot, tehát ennek a 10 országnak a közlekedési hálózatát egyben kell megtervezni. Ez csak úgy lehet egészséges, ha ezek a folyosók egy összefüggő hálózatot alkotnak, és minden ország részt vesz a tervezésben.

Gondoljuk el például, hogy az Unió régi és új határa között, tehát Ausztria és az ukrán határ között van két ország, akik ezt a teljes térséget lezárják, elreteszelik: Szlovákia és Magyarország. Látható, hogy Szlovákiától északra és tőlünk délre már egy kicsit szétnyílik a tér. Ezen a 681 km hosszú szlovák-magyar határon nekünk kettőnknek, szlovákoknak és magyaroknak kell valamilyen egyezsége jutnunk, és ezt a hálózatot együtt megterveznünk. Ha ez nem sikerül, akkor sajnos nem tudunk lefedettségről gondoskodni. Ez az egyik sarokpont.

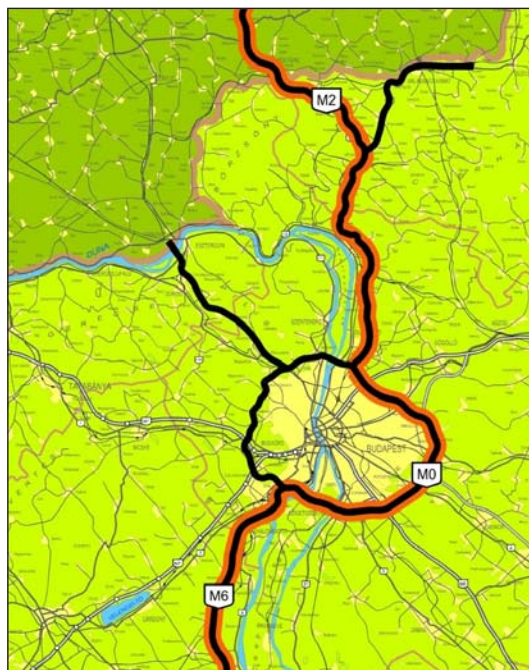
Van egy másik is. Sokszor és sok vita zajlott arról, amikor a nyugat-magyarországi folyosó, az imént említett CETC, illetőleg ez a Duna-völgyi folyosó, az 5/C és a 6-os összekötése nagyjából egy időben napirendre került, hogy ezek netán kioltják egymást. Ha azonban a lefedettséget tartjuk szem előtt, be kell látnunk, hogy erről szó sincsen. Az egyikre

ott van szükség, az Alpok alján. A másikra a Duna völgyében, a harmadikra Erdély határán, tőlünk keletre. És ezeknek inkább erősíteniük kell egymást. Inkább tehát az együttműködést kell keresni a két szerveződés között, nem pedig vetélkedni, nem lobbizni egymás ellenében.

### 3. ábra: Nyomvonal tervek a főváros elkerülésére



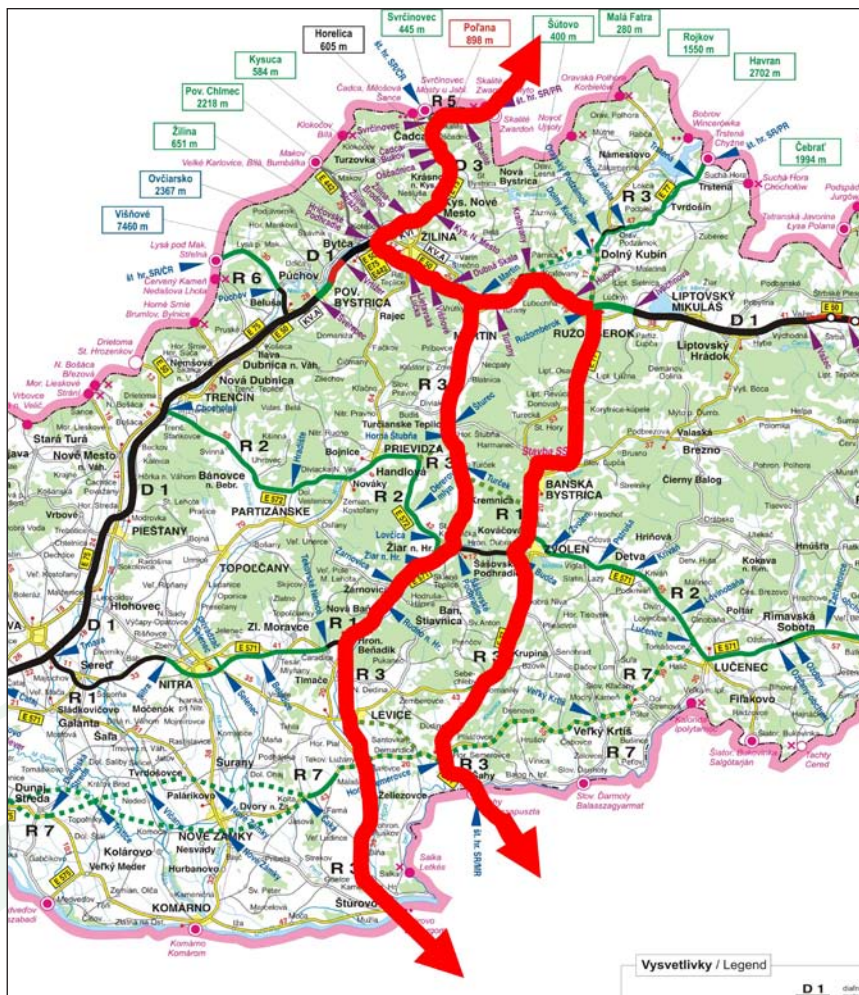
Csak egy villanásra felvetíteném és azt a két térképet, ami Molnár László és Fábry Gyuri barátunk munkája, és amit nem győzünk eleget idézgetni. (3. ábra) Amikor az M6-os tervezése a 2000-es évek elején még tanulmány szinten tartott, és még csak a nyomvonalat kerestünk,



akkor a FŐMTERV mutatott rá, hogy a régi 6-os út nyomvonalán, annak kiszélesítésével, ahogyan az M6-ost korábban szerettük volna behozni az M0-ig, ma már nem lehet. Akkor felmerült egy olyan gondolat is, hogy esetleg a Csepel-szigeten lehetne csatlakozni az M0-hoz. Ezzel párhuzamosan merült fel a másik lehetőség, miszerint inkább nyugat felé térjünk el. Nos, ebből a gondolatból született az a bizonyos esztergomi kapcsolat.

De van további tanulsága is ennek a térképnek. Egyetemista koromban még arról tanultunk, hogy a Hungária körúton kell felépíteni a villamospálya fölött egy autópályát, és majd ez oldja meg Budapestnek a gyűrűirányú közlekedési igényeit. Aztán kiderült, hogy a Hungária körúton ez már nem fér el. Így csúszott a gyűrű egyre kijebb, és most már olyan messze van a városközponttól, hogy kérdéses, egyáltalán megéri-e végigautózni az M0 autópálya-gyűrűn.

Ha az észak-déli folyosót ekkora kiterővel akarjuk megépíteni, akkor valószínűleg semmiféle tranzitszerepe nem lesz. Aki Dél-Magyarországról, vagy akárhonnan Szlovákia felé tovább akar menni, az zömmel nem az M0-t fogja választani, hanem beerőszkolja magát a városközpontba,



4. ábra:  
V/C nyomvonalváltozások Szlovákiában

amely városközpontban az utóbbi 30-egynéhány évben szerkezeti-közlekedési változás gyakorlatilag semmi nem történt. Sajnos.

Az észak-déli folyosóra a térkép Szlovákiában két lehetőséget ábrázol. (4. ábra) Ezek között átjárási lehetőségek is vannak, mert a Garam völgyéből ki lehet törni nyugatra Körmöcbánya irányában. De én ezt csak felvázoltam a térképre, mert eldönteniük szintén a szlovák szomszédainknak kell.

Befejezésül tehát ismét megerősítem, hogy a közös tervezést mindenképpen szorgalmaznunk kell. Javaslom tehát, hogy esetleg valamiféle civil formában kezdeményezzünk egy előkészítő tanulmányt, a Közlekedéstudományi Egyesület, a Mérnöki Kamara, vagy akár az Ister-Granum régió égíse alatt, és készítsük el az alapvető munkákat. Mert ha arra várunk, hogy a két miniszterium hivatalos egymás közötti tárgyalásain erről döntés szülessen, és megbízást adjanak ki, akkor az ugyanolyan sokáig fog tartani, mint az Ipolyhidak előkészítése.

Köszönöm szépen a figyelmüket!





# IV.

## Lokális érdekek – regionális hatások

*A negyedik szekció olyan helyi-térségi kezdeményezéseket érint, amelyek hatásaikban országhatárokon átnyúló, makrotérségi jelentőségűek.*

## ZÁHONY: KAPU KELET ÉS NYUGAT KÖZÖTT

☞ *Kálnoki Kis Sándor miniszteri megbízott, Közlekedési, Hírközlési és Energiaügyi Minisztérium:*

### ZÁHONY – STRATÉGIAI PONT

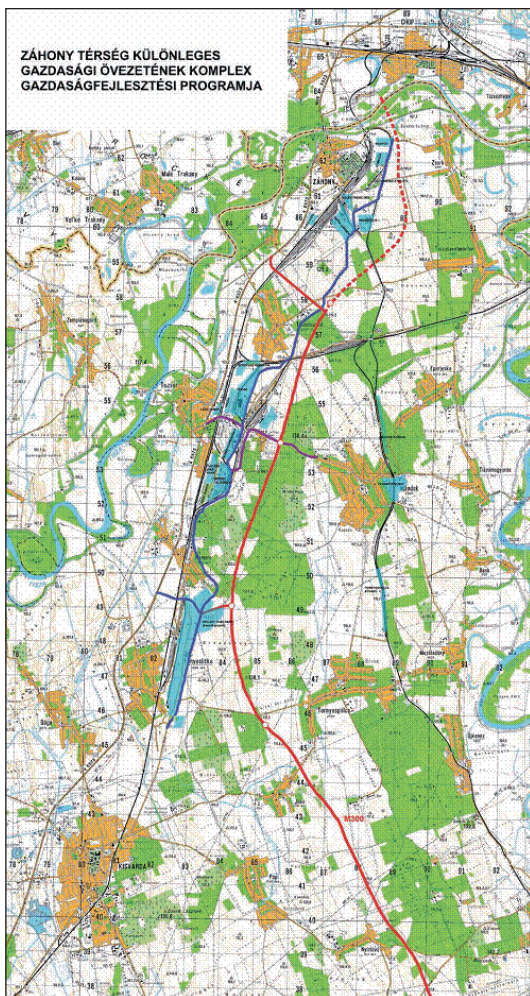
A konferenciának az a címe, hogy „Hiányzó kapcsolatok”. Az a furcsaság, hogy Záhony a hiányzó kapcsolatnak köszönheti létét. A hiányzó kapcsolat eredete, hogy valamikor a 19. században egy letűnő nagyhatalom, Spanyolország, és egy feltörekvő nagyhatalom, a cári Oroszország úgy döntött, hogy 1600 ill. 1524 mm-es nyomtávot választ a vasútra, és nem az Európában angol mintára meghonosodott 1435-öt. Tehát a kapcsolat hiánya az a 89 mm, ami a két nyomtáv között van. Ez az áru fuvarozásban tengelyátszereléssel sem hidalható át, mert a keleti irányból jövő, nagyobb tengelytávú kocsiknak a tengelynyomása 20–25%-kal magasabb az európainál. Így nem lehet ráengedni az európai vasutakra.

Azt szoktuk mondani, hogy Csap, Záhonnal együtt stratégiai pont Európában. Stratégiai azért, mert az áru, ha tetszik, ha nem, meg kell, hogy álljon, hiszen nem lehet az árut átrakás nélkül tovább

vinni. Ennek következtében ebben a térségben az elmúlt 50–60 évben kialakult egy jelentős logisztikai kapacitás. Másrészt stratégiai lett 2007. december 1. óta, mert ide került a Schengen-i határ, ami egyben egy gazdasági választóvonal is.

Az Unió határán a vasúti áruforgalom három jelentős kapacitással rendelkező ponton halad keresztül. A vasúti áruforgalom 48%-a a Moszkva-Kijev-Varsó-Berlin-Hamburg tengelyen Bresztnél. Nyilván ez a legerősebb gazdasági tengely. Szlovákia felé 23%, Záhonnál 23% halad át, a többi 6% több helyen, román, és további lengyel határátkelőhelyeken.

Tulajdonképpen mi az, ami itt történt, és mikor jött létre ez az állapot, ez egy érdekes dolog. Valamikor Galíciában az Osztrák-Magyar Monarchia részeként ugyanolyan 1435 mm-es nyomtáv volt, mint nálunk, sőt az I. világháború, Trianon után Csehszlovákia volt a határ túlsó oldalán, ugyanazzal az európai normál nyomtávval.



A II. világháború lezárása, Kárpátaljának a Szovjetunióhoz csatolása hozta létre azt, hogy a magyar-ukrán és a szlovák-ukrán határon az áru megállt. Először a közvetlen záhonyi szűk térségben alakultak ki átrakó tevékenységek, majd a 60-as években - mikor ez kevés lett – egy új széles nyomtávú kapcsolat jött létre az ukrainai Bátor felől. Fokozatosan kiépült az a rendszer, ahol ma az átrakó körzet kb. 90–110 km<sup>2</sup>-en működik. De igazán a térség 220 km, ahol ez a gazdasági tevékenység folyik, folyt és folyni fog a jövőben is (1. sz. ábra).

Ezen a ponton megy keresztül az európai V-ös szállítási korridor. Az V-ös korridor itt jön keresztül Lembergől Triesztig, de folytatódik Délnyugat-Európa felé. Kapcsolódik a 4-es folyosóhoz. Szlovákián keresztül az V/A folyosó is megjelenik Kassától Pozsonyig, tehát ilyen szempontból is csomópont ez a hely. És ami Záhonynak igazán a jövőjét jelzi és jelenti, az az, hogy a kínai áruforgalom, „mértéktelenül” nő és egyre nagyobb mértékben veszi igénybe a vasutat. Egyes prognózisok szerint 2020-ban az Európában értékesítésre kerülő fogyasztási cikkek 90%-a (élelmiszer

1. sz. ábra

nélkül) kínai eredetű lesz. Magyar gazdasági érdek, hogy ennek a Dél-nyugat Európába irányuló részét minél nagyobb mértékben megszerezzük (2.sz.ábra.)

Ez döntően hajón jött eddig, azonban mióta a távol-keleti vasutak biztonságát megoldották olyan mértékben nő a vasúti forgalom, hogy pl. a Transz-Szibéria-i vasúton keresztül Jekatyerinburgnál az utóbbi 4–5 évben az orosz szempontból tranzit konténerforgalom 2–3-szorosára nőtt. Most már több milliós nagyságrendről van szó. A legutóbbi időben a kínaiak egyébként normál európai nyomtávú vasútjukat rendbe hozták, felújították Kazahsztánig. Kazahsztán rendbe hozta a saját vasútját, és kapcsolódva az orosz-ukrán vasutakhoz, ugyanebbe a térségbe el tud jutni az áru. A vasúton a szállítási idő a tengerhajózással szemben nem 40 nap, hanem 16–18 nap. És ma már ez versenyképes. A versenyképességet az is javítja a vasút javára, hogy a tengeri hajózásban a kikötői kapacitás elérte a telítettségét. Rotterdam és Hamburg telített, fejleszteni, kapacitást bővíteni – mivel beépült Európa testébe –, extenzív módon nem lehet, a tengerre épített dokkok pedig elég drágák ahhoz, hogy aállítás költségeit megemeljék, tehát a versenyképesség most már ár szempontjából is megvan.

A jövő kérdése az, hogy a keletről érkező áruforgalomból mennyit tud Záhony-Csap együtt megszerezni, aztán elosztani egymást közt, hogy mi megy Ágcsernyőn – az addig a kohászat miatt kiépült széles nyomtáv felhasználásával – Kassán keresztül.

## ZÁHONY ELŐTÖRTÉNETE

Az elmúlt évtizedekben kialakult Záhonyban a keleti kapu egyik legnagyobb meghatározó átrakó központja, azon a helyen, ahol jelenleg a schengeni határon két nagy – az ukrán-orosz és az európai – piac találkozik. Ez azt jelenti, hogy ezen a ponton levő raktárból újabb átrakás nélkül mind a két irányba lehet szállítani. Jellemzőként hadd mondjam, hogy a koperi kikötő többek közt ezt ismerje föl és szárazföldi egyik háttérbázisát itt akarja kiépíteni. De addig is, amíg ebben döntenek és a finanszírozást megoldják, 10.000 személygépkocsi-nak bérelnek területet meglévő cégeknél. Koperben a Dél-Koreából érkező személygépkocsit a hajóról átrakják rögtön a vasútra, felhozzák Záhonyba, és innen osztják szét. Mint kiderült csak a 20%-a megy kelet felé, a 80%-a Európa más országaiba, elsősorban az Unió keleti országaiba megy tovább.

2. sz. ábra



Tehát ez a 3. stratégiai elem, az, újabb logisztikai költség nélkül két irányba való szállítás lehetősége. Kialakult egy erőteljes logisztikai szolgáltató ipar, vasút-vasút és vasút-közút közötti átrakás.

Egy jellemző számot hadd mondjak. Az átrakó körzet területére – ami a normál nyomtávú vasúti fővonalról és a 4-es úttól keletre helyezkedik

el – 140.000 kamion lépett be 2007-ben, mert a széles nyomtávú áruszállítás és a közúti áruszállítás között itt bonyolódik le a kapcsolat.

Ro-La terminál jelenleg nem működik. Remélhetőleg most már, hogy az Unió úgy döntött, hogy az üzemeltetést is engedi támogatni, talán újra lehet indítani, hogy tehermentesítsük az útjainkat.

Kialakult egy jelentős tárolókapacitás, vámraktárok, csomagolás, árueosztás, nyersanyag-feldolgozás. Az 1980-as évek végén 16,5 millió tonna áru mozgott ebben a térségben vasúton, közúton akkor szinte semmi. A rendszerváltásig erre épült ki az átrakó kapacitás, döntően az átrakás volt akkor a feladat, ha úgy tetszik a MÁV vezetése akkor kapott ki, ha nem tudta átrakni azonnal az árut. Ma már ez hál' Istennek nem így van.

1990-ben, a rendszerváltással egyidejűleg egy jelentős változás következett be. Visszaesett az áruforgalom. Ennek egyik összetevője volt, a szomszédos keleti gazdasági kapcsolatoknak a teljes leépítése. A másik az volt, hogy a régi magyar nagyvállalati struktúra összedőlt: ebből kifolyólag a megrendelők kevésbé vagon- vagy netán vonat-tételben rendeltek, hanem kisebb tételben, tehát megindult a közútra egy átáramlás az áruforgalomban. A harmadik pedig az, hogy a nyersanyag ma már nem úgy érkezik keletről, mint a 80-as években. Hadd mondjam példaként a vasércet, amelyik akkor úgy érkezett, ahogy a markoló kiszedte a bányából, itt átrakták, elvitték Ózdig és Diósgyőrbe, ahol nőttek a meddőhányók, mert több mint a fele nem vasérc volt. Ma ez granulátumban érkezik, kb. 50%-a ugyanaz a vasércérték.

További lényegi változás – ami az elmúlt 20 évben indult be, de igazság szerint az elmúlt 15 évben erősödött fel –, hogy az áru nem megy azonnal tovább. Kialakult egy tárolás-csomagolás-elosztás szerepkör, és ez az egyik jövője a záhonyi térségnek. Hozzáteszem, hogy ezt Ágcsernyőnél és Bresztnél is el lehet mondani. A három együtt – versenyben egymással. Tehát árufogadás, csomagolás, elosztás, logisztikai tevékenység, hozzáadott érték-termelés és utána innen való elosztás. Ez a térség egyik meghatározó funkciója.

A másik, ami fokozatosan kezdett kialakulni – de sajnos sokkal kisebb mértékben, mint az előző – az a keletről érkező nyersanyagoknak az itteni feldolgozása. A feldolgozás a faiparban már korábban megjelent az Erdértnél. A fának egy részét itt szárították, elő-feldolgozást végeztek, másrészt tovább feldolgozták, részben készterméket is állítanak elő mai napig.

Ez a két tevékenység Záhony jövője: árueosztás nyugatról keletre, keletről nyugatra, és nyersanyag, félkész termék feldolgozása, ami első sorban várhatóan keletről nyugatra fog történni. Erre kialakult egy kapacitás, amit az 1. ábrán a kék foltok jeleznek. Ezek egy része ma is a MÁV Zrt. ill. a MÁV Zrt. tulajdonában levő Záhonyport Zrt-nek

a működtetésében vannak. Ezek a monopol helyzetű nagy átrakó létesítmények, mint pl. a darus átrakás, amely kb. 80–100.000 konténer tud évente átrakni. A különböző olajok, folyékony anyagok átféjtése, amelyik egyedi és az ú.n. ömlesztett áru átrakása, ahol a szén, vasérc átrakása történik.

Azt, hogy ezek a létesítmények Európának szükségesek, mi sem bizonyítja jobban, hogy 1999–2001 között európai Unió (Phare) támogatással, 14 millió euróból került sor ezeknek a teljes felújítására. Elsősorban a környezetvédelmi rendbetétele, és részben a darus átrakónak a részbeni felújítása. Tehát Európának igen is szüksége van erre a tevékenységre.

Kialakult e mögött egy jelentős üzleti infrastruktúra, ezen belül logisztikai központok. Ma már a Magyar Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége által elismerten 4 intermodális logisztikai központ van. A logisztikai tevékenység mintegy 50 %-át magán cégek – KKV-k – végzik. Ipari parkok, területfejlesztési társaságok, banki infrastruktúra, a vámügynökségek működnek a térségben, tehát minden, ami ehhez a logisztikai háttértevékenységhez szükséges. E mögött megjelenik egy inkubátorház, amely egy volt vasutas laktanyából került átalakításra, de ma ez egy komplett 1800 m<sup>2</sup>-es, abszolút korszerű irodaház.



## A KORMÁNYDÖNTÉS ELŐZMÉNYEI – STRATÉGIAI CÉL

Elég sokan, és elég régen dolgoztunk azon, hogy az éppen aktuális magyar kormány, ismerje fel ennek a térségnek a lehetőségét, ami nem csak a térség, hanem a magyar nemzetgazdaság lehetősége. Sajnos nem ment. Egy ottani civil egyesület elnökeként 2000-tól dolgoztam én is ezen, mígnem 2006-ban a kormány ráébredt arra, hogy tényleg, lehetne itt valamit csinálni, amikor azt hirdette meg a gazdaságfejlesztési stratégia egyik elemeként, hogy a magyar logisztikai szolgáltatás legyen a térség meghatározó szereplője. Ez nem azon múlik, hogy az Audi jól csinálja-e a kerítésen belüli logisztikáját, hanem azon múlik, hogy a budapesti térség, amelyik metszéspontja a nagy európai útvonalaknak, és a záhonyi térség, ahol kötelezően megáll az áru, hogyan tud bekapcsolódni a nemzetközi szállítási piacba. Ezekkel lehet nemzetközi szereplővé válni. A többi határunk Schengenben belül van, ott már az áru megy tovább úgy, ahogy, megállás nélkül, tehát ott már igazi nemzetközi logisztikai szerepet nem lehet betölteni.

Készült egy tanulmány 2006 végén, amely 16 településben határozta meg azt a területet, amelyikből 11-ben volt átrakó tevékenység, de a 16 együttesen

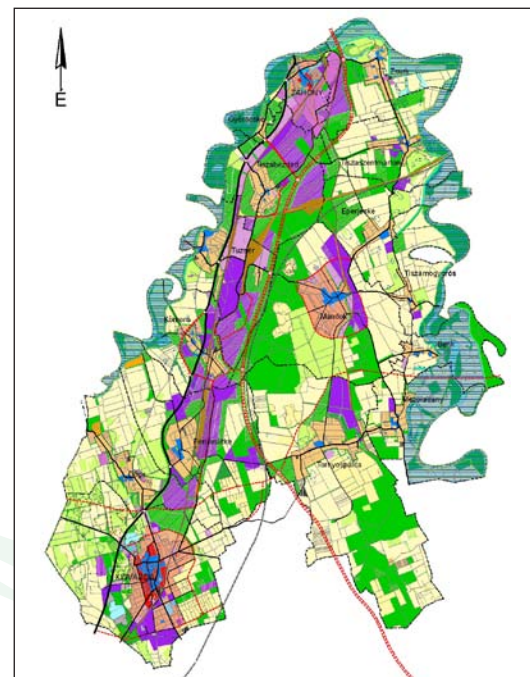
adhatja azt a térséget, amelyik ezt be tudja fogadni. Elkészült ennek alapján egy program. Ez már a koordinációs irodának az irányításával májusban a kormány elé került, amely eldöntötte, hogy kell egy kiemelt, komplex gazdaságfejlesztési, és hangsúlyozom gazdaságfejlesztési programot végrehajtani a záhonyi térségben, ezen a 160–180 km<sup>2</sup>-en, aminek nem az a fő feladata, hogy a logisztikai tevékenységet fejlessze – ezt szeretném aláhúzni –, hanem gazdasági tevékenységet, az áruelosztást és a feldolgozást erősítse. A program maga eszköz arra, hogy ennek feltételeit javítsuk, illetve olyan feltételeket teremtsünk, hogy ilyen betelepülők legyenek. Áruelosztó központok létrehozása, keletről érkező nyersanyag-, illetve félkésztermék-feldolgozás, ez a stratégiai cél.

## A GAZDASÁGFEJLESZTÉSI PROGRAM TARTALMA

Azon kívül hogy a térségnek a fogadókészségét az infrastruktúra, a kis-középvállalkozások, az oktatás-képzés fejlesztésével növeli, azon keresztül is javítani kell, hogy a 16 település most egységes területrendezési tervben alakítja ki a feltételeket. Tavaly elkezdődött a munka. Közben az illetékes

miniszteri szervek is gondolkodtak azon, hogy az egyenkénti településtervezésnek sok értelmes stratégiai szerepe nincs, inkább a kistérségben történő tervezésre kellene áttérni. Ez most kísérleti terv, ebből kifolyólag hál' Istennek az önkormányzatok tehermentesek, mert a minisztérium finanszírozza.

3. sz. ábra



A területfejlesztési építésügyi szakállamtitkárság finanszírozza az ideai tervezési folyamatot, 16 település településfejlesztési koncepciójának és településszerkezeti tervének az elkészítését (3. sz. ábra).

A tavalyi munka ezt előkészítette, amiben a sötét tömör lila foltok a jelenlegi rendezési tervekben is vállalkezési területnek vannak előírva, vagy az is folyik rajtuk, vagy üres. A sraffozott lila területek a jövőben szóba jöhetnek az önkormányzatokkal egyetértésben ilyen célra, ami azt jelenti, hogy jelenleg kb. 1400 hektár áll vagy fog állni rendelkezésre a befektetőknek, hogy azt a két tevékenységi formát – áruelosztás és nyersanyag feldolgozás – ezekre betelepülve végezzék.

A kormány által elfogadott programnak öt eleme van.

Az első egy új ipari logisztikai terület létrehozása. Jelenleg egy 160 hektáros van előkészítés alatt, külső infrastruktúrája kiépítésével.

A második a térség belső infrastruktúra rekonstrukciója. Ebben nincs benne a százas vasúti fővonalnak a rekonstrukciója 160km/óra sebességre, ami 2013 után indul Debrecenről. Nincsen benne az, hogy gyorsforgalmi úti kapcsolat kell, ami most Nyíregyházaig van meg. Nem tudom, hogy 2011-ig megépül-e a folytatása Vásárosnaményig PPP-ben

vagy akármilyen finanszírozásban, de annak a folytatása érkezik meg Záhonyba.

A harmadik a kis- és középvállalkozások támogatására. Ebben benne vannak a logisztikai cégek.

A negyedik a középfokú, felsőfokú képzés, munkaerőképzés, átképzés.

Ötödik egy nemzetközi gazdaságdiplomácia feladat, ha úgy tetszik marketingtevékenység finanszírozása, hogy a befektetők felismerjék a térségben rejlő adottságokat.

Az öt elemből álló programban, amelynek a végrehajtását decemberben a kormány elfogadta, hat kiemelt projekt – egy új ipari-logisztikai terület és a belső infrastruktúra rekonstrukciója – szerepel. Ezek kiemelt projektként már kormánydöntéssel az Új Magyarország Fejlesztési Terv közlekedési operatív programjában és a regionális operatív programban szerepelnek, tehát a finanszírozásuk biztos. Jelenleg a tervezési-engedélyezési eljárások folynak. 2009 tavaszán kezdjük – ha minden jól megy – az építést.

Az új 150 hektáros iparterület Fényeslitke-Komoró térségében. Ez tartalmazza a valamikori – időközben felszámolt – Fényeslitke északi rendező pályaudvar 72 hektáros területét, valamint

hozza vásárlással megszerzett területet. Ennek a 4,5 milliárdos a terület külső infrastruktúra megvalósításnak a lényege a széles nyomtávú megközelítés – mert a jelenlegi végponttól mintegy másfél kilométer meghosszabbítás szükséges – továbbá a normál nyomtávú kapcsolat helyreállítása, mert az a felszámolásnál teljesen megszűnt. A közúti megközelítés a közúti projekt keretén belül valósul meg. Megépül a szennyvíz és csapadékvíz elvezetés, szennyvíztisztítás, ivóvízellátás, távközlés, energiaellátás. A projekt értéke – a külső infrastruktúra létrehozására 4, 5 milliárd forint. Az ütemezés szerint 2010 végéig készül el.

Ez a projekt példa arra, hogy nem a fejlesztések nem önmagukért történnek. Egy ukrán–svájci érdekeltségű befektető csoport egy acélhengermű és egy hozzá kapcsolódó logisztikai cégnek a betelepülését készíti elő. Ez mintegy 500 millió eurós beruházás, ami 800 munkahelyet teremt.

Miért jön ide a nyersanyag-feldolgozás? Mert az acélbugát hozza Ukrajnából. Ott van bányája, kohója, tehát az alap feldolgozás ott történik meg. Az Unióba behozza a nyersanyagot és kifizeti a nyersanyag vámját. Előállítja a lemezt és a Magyarországon bejegyzett cégből európai áruként viszi tovább. További előnye, amiért idejön és nem az

ország, vagy az Unió más pontjára, mert itt nem kell átrakja az acélbugát, hogy elvigye a feldolgozás helyére, hanem a széles vágányról leveszi, és újabb logisztikai költség (átrakás) nélkül feldolgozza. Ide hoz a végkifejleten kb. 4 év múlva évi 4,5 millió tonna acélt. Ez 240 vagon/nap forgalom, ami a mai évi 6 millió tonna forgalom több mint 70 %-os növekedését jelenti.

Zárójelben megjegyzem, hogy az egész program megalapozásához készült egy áruforgalmi prognózis, amely még nem tudott erről a 4,5 millió tonnáról, tehát e nélkül 60 %-os növekményt jelzett 2015-ig. Jelenleg 6 millió tonnának valamivel több mint a fele nem megy azonnal tovább, lényegében a nyersanyagok mennek tovább, hanem átrakás után.

A vasúti kiemelt projekt a térségben lévő 150 km-nyi széles nyomtávú vágányból a gerincnek, 35 km-nek a felújítását jelenti. Ez egyben 60 kg-os sínekre átcserélve megfelelő teherbírást is biztosít. A Bányából bejövő vágányt követően tartalmazza, a fogadóállomás és a rendező pályaudvar több vágányát, valamint a területen végigfutó, a meglévő és tervezett vállalkozási területeket felfűző, kiszolgáló három vontató vágányt. A két projekt együttes értéke 20,5 milliárd forint. A befejezés határideje 2010 vége, hogy biztosítsa az új befektetők révén

várhatóan növekvő forgalom lebonyolítását. Meg kell megjegyezni, hogy ez a rekonstrukció a gazdaságfejlesztési program része, de ha az nem lenne, akkor is szükséges, mivel elmaradása esetén előbb-utóbb ellehetetlenülne a vasúti áruszállítás az Unió határán Magyarország és Ukrajna között.

A közúti rekonstrukció, meghatározó projektje egy meglévő utak felújításával és új szakaszok megépítésével kialakuló teherforgalmi feltár út. (A 1. sz. ábrán kék vonallal jelölve) Az út a 4. sz. főúttal és a vasúti fővonallal párhuzamosan, azoktól keletre épül ki, szintbeli vasúti keresztezés nélküli kapcsolattal a főúthoz. A jelenlegi körülmények között a térség közúti kapcsolatát a 4. sz. főút biztosítja. 2007. évi adat szerint azon 240000 ezer kamion keresztezte az országhatárt. Ezen a forgalmon kívül további 140000 kamion érkezett és távozott, miután szintben, vasúti sorompókon át, rossz állapotú utakon, a településeken keresztül érte el a vasúttól keletre lévő ipari-logisztikai területeket. A rekonstrukció a települések környezeti és baleseti védelmét, valamint a teherforgalom zavartalan lebonyolítását egyaránt megoldja. További három kisebb, állami és önkormányzati út felújítása valósul meg kiemelt projektként. A közúti projektek összértéke 8 milliárd forint. Megvalósításuk fokozatos forgalomba helyezésekkel 2011 végéig várható.

Az infrastruktúra projekteknek a finanszírozási támogatottsága 100 %-os, az iparterületé 50 %-os.

A fejlesztési program harmadik eleme a kis-közép vállalkozások, köztük a logisztikai cégek támogatása. Ez a támogatás a különböző operatív programok pályázati rendszerében valósulhat meg.

Erre a célra a 2007. decemberi kormánydöntés előkészítésekor – a 60–70 %-os önrész igénye miatt 3,5 milliárd projektértéket irányoztunk elő. Miután a kormány döntött a gazdaságfejlesztési programról, és megjelentek a mérnökök, a geodéták a területen a térség vállalkozói látták, hogy most itt – a korábbi megvalósulatlan ígéretekkel szemben tényleg történni fog valami. Ebből kifolyólag 2008. évben csak a gazdasági fejlesztési operatív program keretében odaítélt 1,7 milliárd forint megítélt támogatással megvalósuló 14 projekt értéke 4,4 milliárd forint. Ebből 2,7 milliárd forint az önrész, amit felvállaltak a vállalkozók, mert gondolom, számoltak, hogy meg fogja nekik érni. A következő évek során további pályázatok is várhatók.

A negyedik elem az oktatás-képzési projektek az előzőhöz hasonlóan pályázati rendszerben valósulhat meg. Ez részben a magyar képzési állami támogatásokból, részben pedig európai támogatásokból,

az úgynevezett Humán Erőforrás Program keretén belül lesznek finanszírozhatók. Ennek a program-elemnek a részletes kidolgozása még folyamatban van. Az azonban látható, hogy az iskola rendszerű képzésben kiemelten az informatikus és logisztikus képzés fejlesztésére lesz szükség középfokon és felsőfokon. Ehhez adottság a kisvárdai és záhonyi középiskolák, valamint a nyíregyházi főiskola meglévő és fejleszhető lehetőségei.

Kiegészítésül egy érdekes gondolat. Azzal az érdekességekkel is szembe kell nézni, hogy be kell indítani Kisvárdán a kéttannyelvű, majd később az egy idegen nyelvű oktatást, mert a betelepülő nagyobb befektetők, közép és magas beosztású munkatársainak gyerekei részére szükség lesz az idegen nyelvű oktatásra, mert nem akarnak csak magyarul tanulni.

Az ITD Hungary a letéteményezése, annak a programelemnek, amely a térség adottságainak, a befektetési lehetőségeknek a propagálásával, nemzetközi marketing munkával a célzott befektetőket a térségbe kívánja vonzani. Új önálló internet megjelenéssel, a diplomáciai és kereskedelmi csatornákon terjesztett kiadványokkal, konferenciákon, kiállításokon való részvétellel

fel kell hívni a befektetők figyelmét a térség stratégiai helyzetére, előnyeire. Erre a célra az előzetes, kormányhatározatban megjelenített források egyelőre nem állnak rendelkezésre.

### MI VÁRHATÓ?

Zárómondatként néhány konkrétum. A koperi kikötő szándékát és megkezdett tevékenységét említettem. Az új iparterületre a 650 millió eurós termelő és logisztikai beruházásról szoltam. Az iparterület projektje ezért indult el. 2010 végére lesz kész, de már 60–70 %-a tele van. 2010-re az egész értékesítésre kerül. Valószínűleg ezt látva osztrák, olasz és spanyol ingatlanfejlesztő cégek jelentek meg a térségben. Keresik a területüket,

hogy fejlesszék az ingatlant, tudva hogy meg fogja érni, vagy talán meg is van már a háttérük, akik ide be akarnak települni. Egyértelmű komoly mozgás indult be. Már maga a program keretében megvalósuló infrastruktúra beruházások is több száz új munkahelyet teremtenek az építés 2–3 éves ideje alatt. Az új befektetések munkaerő igénye legalább néhány ezerre becsülhető. Azon szoktam vitatkozni a közúti szakma néhány képviselőjével akik azt szokták mondani, hogy párhuzamosan nem kell a régi 4-es út mellé egy gyorsforgalmi út is, hogy 2012–2013-ban a 4-es út be fog dugulni a forgalomtól. Ezért meg kell építeni a gyorsforgalmi útnak legalább az egy autóútnyi részét 2013–14-ben az M3 vásárosnaményi leágazásától. Nem a nemzetközi forgalom, hanem a térség növekvő gazdasági potenciálja által generált közúti forgalom miatt.



# AZ ÚJ KOMÁROMI HÍD BEMUTATÁSA

↻ Nagy László hídtervező főmérnök, *Dopravoprojekt*:

## KÖZÚTI HIDAK A DUNA BUDAPEST – BRATISLAVA SZAKASZÁN.

A 19. század elején a vashidak építése rendkívüli fejlődésnek indult. A 19. század első felében (1839–1848) Budapesten és Magyarország területén első állandó közúti hídként felépült a Lánchíd. E század második felében 1872–1875 között a Margit-híd e hidat követte.

E két közúti híd megépítése után a fővároson kívül is elkezdődött a Duna hidak építése, mégpedig a mai mércével mérve is hihetetlen gyorsasággal. 1891 és 1896 között négy új közúti Duna híd épült: Pozsonyban a Ferenc József híd (1891, ma e híd az „Öreg-híd” nevet viseli), Komáromban az Erzsébet híd (1892), Esztergomban a Mária-Valéria híd (1895), Budapesten a Szabadsághíd [eredeti nevén: Ferenc József-híd] (1896).

Ezek a hidak, a pozsonyi Öreg-híd kivételével, egy csodálatos tehetségű hídmérnöknek, Feketeházi Jánosnak hatalmas tudásáról tesznek tanúbizonyságot.

Ma e négy híd közül kettő – a komáromi Erzsébet-híd valamint Štúrovót és Esztergomot összekötő Mária-Valéria híd – továbbá az 1942-ben megépült medvei Duna-híd szolgálja a Szlovák és a Magyar Köztársaság közötti közúti forgalmat. A két ország fővárosában, az utóbbi időben több – a kor követelményeinek és műszaki előírásainak minden tekintetben megfelelő – új közúti híd épült. Ezzel szemben viszont a közös határszakaszon az utolsó 65 évben új híd építése nem zavarta a Dunán úszó hajókat.

Nyilvánvaló, hogy ezeknek a 107, 103 és 66 éves határhidaknak a műszaki tulajdonságai nem felelhetnek meg a harmadik évszázad kezdetén megkövetelt feltételeknek. A 19. században épült mai határhidak teherbíró képessége nagyon alacsony, csak 25%-a és a medvei híd pedig csak 50%-a a ma érvényben levő szabványokban megkövetelt teherbírásnak. A teherbíró képesség korlátozásához jelentősen hozzájárulnak az eredeti, a több mint 100 éves szerkezetek anyagainak tulajdonságai.

Az említett hidak ürszerkezetének elrendezése

nem megfelelő. Az aktív keresztmetszetük szélessége 1,7 m-rel, ill. 1,0 m-rel (a medvei hídnál) kisebb, mint a III. osztályú közút szélessége (7,5 m)!

A fent felsorolt érvek egy új híd építésének szükségességét egyértelművé tették. Egy alulról jövő kezdeményezés elindította a híd tervezésének folyamatát. Itt elsősorban Komárom és Komárno polgármestereinek közös kezdeményezése jelentette a kiindulópontot. Természetesen a háttérben ott voltak azok a szakemberek, akik ezt a gondolatot jelezték és támogatták.

## A TERVEZÉST MEGELŐZŐ TANULMÁNYTERVEK

Az első időszakban két döntő tanulmány került kidolgozásra, amelyek tulajdonképpen az polgármesterek kezdeményezését megelőző időben készült tanulmányok eredményeit tartalmazzák valamint mindkét ország érintett régióinak legújabb adatait, ismereteit dolgozták fel. Ezen tanulmányok egyik alapvető kérdése a híd helyzetének meghatározása.

A Szlovák Köztársaságban ezt kérdést a 2005 januárjában készült „DUNAI HÍD KOMÁRNO-KOMÁROM, a megvalósíthatóság tanulmányai” tárgyalják. Ez a megvalósíthatási tanulmányterv

a híd elhelyezését is véglegesíti két variáns elemzésével.

„A” variáns – a létező vasúti híddal a nyugati oldalról csatolt híd (amelyben 3 lehetséges változat került elemzésre). A vasúti híd nyugati oldalról kerül meg mindkét várost.

„B” variáns – a Duna folyásával szemben elhelyezett híd *nyugati irányban*, kb. 150–200 m-rel a meglévő vasúti híddal képest. A magyar oldal egyértelműen ezt a megoldást javasolta.

A Magyar Köztársaságban e problémakör megoldását a „TANULMÁNYOK A DÖNTÉS ELŐKÉSZÍTÉSÉHEZ” c. tanulmány volt hivatott elvégezni a Komárno – Komárom terület országhatáron keresztül közlekedési infrastruktúra hosszú távú koncepciójával, különös tekintettel az új híd kivitelezésére ezen a helyen, a 2005-ös évben. Ez a tanulmányterv úgyszintén egyértelműen a „B” variánst javasolja az új dunai híd elhelyezésével kapcsolatban.

Itt meg kell jegyezni, hogy a múlt század második felében a két szomszédos ország úgy tervezte, hogy egy majdani új híd a két várostól keletre lesz megépítve. A közút ezen új útvonala a folyót közvetlenül a Vág torkolata után keresztezi, Komárno és Komárom városok központjaitól keletre.

Az ún. keleti kereszteződésnek a lehetősége tulajdonképpen azzal egyidejűleg kerül szóba néhány évtizeddel ezelőtt, mikor kialakult az új Duna-híd megépítésének szükségessége. *Lényegében részletesebb, igazoló jellegű vizsgálat nélkül került be a társadalmi köztudatba.* A fejlesztési elképzelések részévé vált és a városok fejlesztési terveibe is bekerült. Ez a megoldás mind a szlovák, mind pedig a magyar oldalon gyakorlatilag áthidalhatatlan problémákat okoz. Hosszú ideig nem számoltak másfajta megoldással a híd helyének meghatározásával kapcsolatban. Emiatt az említett változat ma is megtalálható mindkét érintett város területrendezési terveiben, miközben Komárom városa ezt a változatot tulajdonképpen már nem engedi meg.

#### A híd látványterve



#### A TERVDOKUMENTÁCIÓI MEGRENDELŐI ÉS ELKÉSZÍTŐI

Komárno (Szlovák köztársaság) és Komárom (Magyar Köztársaság) városok közös projektet nyújtottak be egy új híd tervdokumentációjának elkészítésére. Az INTEREG IIIA „A társadalom kezdeményezése” c. program keretén belül Magyarország – Szlovákia – Ukrajna közös szomszédos programjára vonatkozóan nem visszatérítendő pénzügyi hozzájárulást nyertek a – Úthálózatra kötődő új dunai híd kiépítésének projektjére. A projekt eszközként szolgál Komárno – Komárom városok és szomszédos régiók közös gazdasági fejlődéséhez (a következőkben csak „KOMÁRNO – KOMÁROM ÚJ KÖZÚTI DUNAI HÍD”).

A beszerzés tárgya mindkét országban (Szlovák Köztársaság és a Magyar Köztársaság) a következőképpen került finanszírozásra: 75 % az Európai Regionális Fejlesztési Alaptól, 20 % az állami költségvetésből, 5 % a beszerzők saját forrásaiból.

Komárno (Révkomárom) Város beszerzői szervezetként versenytárgyalást írt ki 2006.06.10-én a híd engedélyezési terveinek elkészítésére. A beszerzésnél Komárno Város képviselte a társult megrendelőket a Magyar Köztársaságból, mégpedig: Komárom Város

Önkormányzatát és az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóságot (a továbbiakban csak UKIG).

A közbeszerzés eredményeinek a nemzetközi zsűri általi kiértékelését követően – Komárno Város Főpolgármestere ismertette, hogy a beszerző a „Konzorcium Komárno” ajánlatát fogadja el, mivel az ajánlat ára elfogadható volt és a részvétel feltételei teljesítésre kerültek. A győztes konzorciumot a bratislavai Dopravoprojekt a.s., valamint a budapesti Pont-TERV Zrt. alkotta.

A győztes konzorcium a tervek elkészítésén kívül a szükséges méréseket és vizsgálatokat is megbízta és vállalta a mérnöki tevékenység elvégzését is.

#### A TERVDOKUMENTÁCIÓ TARTALMA.

A határhidak esetében komoly gondot jelent a tervdokumentáció összetétele. Nyilvánvaló, hogy teljesen azonos műszaki tartalom mellett két különböző dokumentáció készül. Egy-egy dokumentációt úgy kell elkészíteni, hogy az megfeleljen az érintett ország jogi és műszaki előírásainak s ugyanakkor teljesítse az adott ország hatóságai által előírt formai követelményeket is. A konzorciumban résztvevő tervezővállalatok a múltban, komoly tapasztalatot szereztek hasonló határhidak tervezésénél. Ezt a tapasztalatot leginkább

az Esztergomot Párkánnyal összekötő Mária-Valéria híd valamint a komáromi Erzsébet-híd felújításának közös tervezése folyamán szereztek.

A híd tervei öt szakaszban készültek el 2006–2007 folyamán. Ezek a következők:

- 1) Dokumentációk kidolgozásához szükséges mérések és kutatások mindkét ország területén:
  - ◆ célirányú feltérképezés (geodéziai felmérés).
  - ◆ közlekedés-mérnöki vizsgálat,
  - ◆ mérnök-geológiai és hidrogeológiai vizsgálat,
  - ◆ hidraulikai vizsgálat,
  - ◆ talajtani vizsgálat,
  - ◆ dendrológiai vizsgálat,
  - ◆ zajszinttel, valamint káros anyag kibocsátással kapcsolatos tanulmányok,
  - ◆ korrózióellenes vizsgálat, beleértve az elektromos kóboráram okozta hatásokat is,
  - ◆ archeológiai vizsgálat,
  - ◆ földregészvizsgálat,
- 2) Környezetvédelmi hatástanulmány (EIA\*),
- 3) Döntés-előkészítési tanulmányterv (DSZ),
- 4) Területhasználati engedélyezési dokumentáció (DUR),
- 5) Engedélyezési tervek (DSP).

\*(A zárójelben található rövidítés a tervek szlovákiai rövidített megjelölése)

#### AZ ÉPÍTKEZÉS TERJEDELME ÉS TAGOLÁSA

A Komárom déli elkerülő út a 13. sz. főút 3 + 620km szelvényéből indul ki északnyugat felé Komárom város külterületén, majd keresztezi felüljáróban a Budapest-Hegyeshalmi MÁV vonal 1061+00 szelvényben a kétvágányú pályát és az 1. sz. főutat 97+872 km szelvényben.

A tervezett út eleje ennek az útnak a 3+363 km szelvényében kezdődik.

Az út besorolása: K. III. B, tervezési sebesség = 90 km/h, I. rendű főút

Az 1 sz. főútnál körforgalmú csomópont épül a járművek elosztására, melybe belesatlakoznak a le- és felhajtó ágak, az 1 sz. főút, valamint a Koppánymonostorba és az Ipari parkba vezető helyi út.

A kerékpárosoknak, ill. a fenntartási munkák kiszolgálására szervízút épül az út mellett, melynek átvezetését kerethíd biztosítja a tervezett út alatt.

Az útszakasz a 0+000 km-től a 1+000 km-ig töltésen, majd tovább bevágásban halad egészen a dunai mederhíd jobb parti hídfőjéig. A töltés legnagyobb magassága 6,5 m, a legnagyobb bevágás mélysége 3 m.

Az 1+315 km és az 1+915 km szelvények között van az építkezés fő műtárgya, a 600 m hosszú KOMÁRNO – KOMÁROM KÖZÖTTI ÚJ KÖZÚTI DUNA HÍD. A tervezett út az 1+545 22 km-nél a folyó felett a Duna 1770,6 folyamkilométerénél éri el a Szlovák Köztársaság és a Magyar Köztársaság közötti államhatárt.

A tervezett út a Szlovák Köztársaság területén, síkságon fekszik. A C 11,5/80-as kategóriájú út a 2+600 km szelvéynél körforgalommal fejeződik be az első osztályú I/63-as úton.

A szóban forgó építkezés összesen 53 műtárgyból áll.

## A KOMÁRNO – KOMÁROM KÖZÖTTI ÚJ KÖZÚTI DUNA HÍD

A híd a városközpontban elhelyezkedő Erzsébet-hídtól kb. 2,8 km-re a folyásiránnyal szemben (nyugati irányban) szeli át a Dunát.

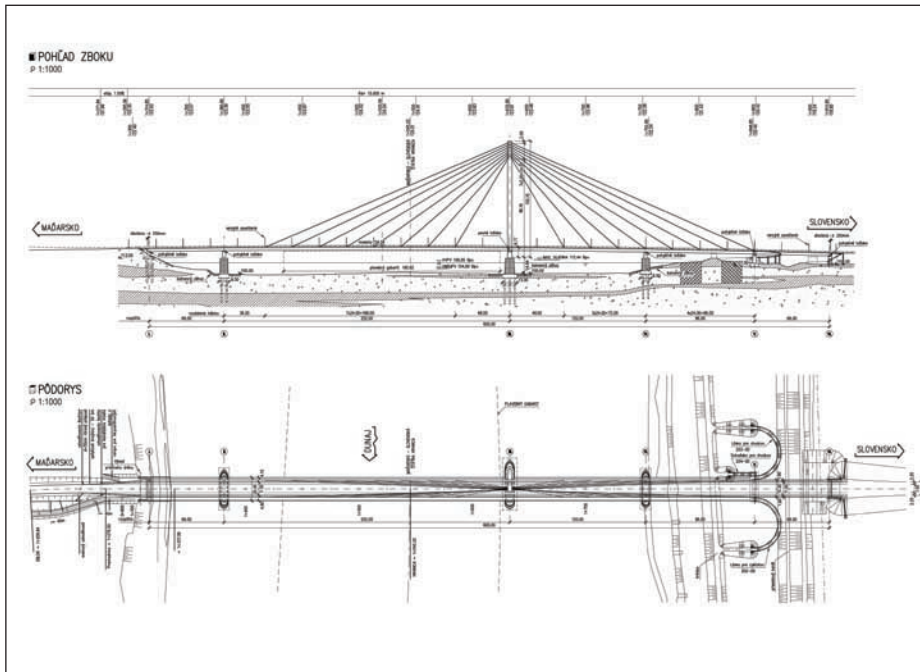
A híd öt nyílásból áll, melyek közül három a meder felett, kettő pedig a bal parti ártéren található. A híd nyílásainak fesztványa a jobbpart felől a következő  $66 + 252 + 120 + 96 + 66 = 600$  m.

A középső főnyílásokat egy egypilonos ferdekábeles tartószerkezet hidalja át, melyhez mindkét oldalon csatlakozik egy-egy parti nyílás. A fő meder nyílás (hajózó) fesztváványa 252,0 m, a hátrakötési oldal egy közbenső lehorgonyzó pillérrel két részre osztott.

A hídnak a legfőbb jellemzője az egyedi építészeti megoldással kialakított pylon. A híd tartókábelei szokásos A betű alakú megoldás helyett, egy ferde alakú L betűre hasonlító aszimmetrikus elrendezésű, a híd befolyási oldalán álló, keresztirányban a híd fölé hajló öszvérszerkezetű acélköpenyes pilonra vannak felfüggesztve. Magassága a pályaszinttől a legfelsőbb kábelbekötésig 91,4 m.

A kábelrendezés a pylon felső részében bekötött, enyhén széttartó, legyező rendszerű, mely nyitott főtartót két kábelsíkban függeszti fel.

A híd hossz-  
metszete és  
alaprakza





A merevítőtartó ortotróp acél pályalemez, két főtartós nyitott gerenda. A kábelbekötések a főtartó vonalában 24 méterenként vannak kiosztva. Habár a szerkezeti magasságot a szerelhetőség miatt sűrűbb felfüggesztésű fő nyílásokkal szemben a szélső nyílások hossza szabja meg, a főtartók 2,50 m-es (L/100) szerkezeti magassága a függesztőnyílásokban is igen karcsú megjelenést eredményez.

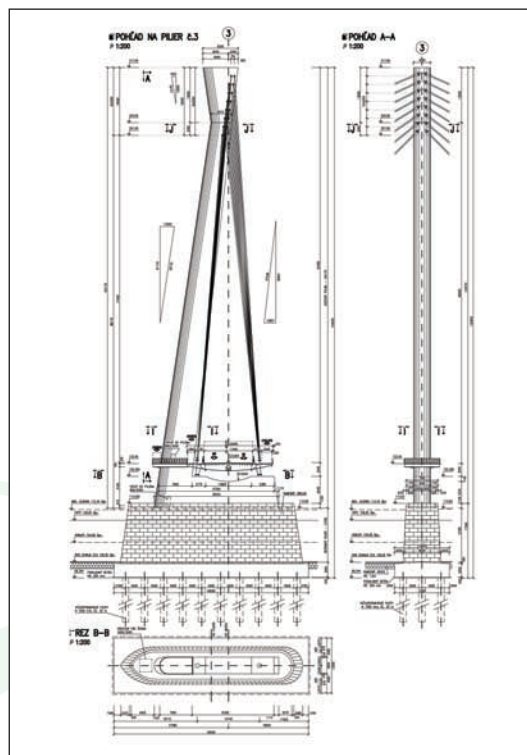
A függesztett szerkezet kis szerkezeti magasságának köszönhetően a hosszlevény hajóút feletti átvezetésénél elkerülhető a meredek csatlakozó rámpák tervezése.

A híd alaprajzilag egyenesben fekszik. A kúti pálya 15.000 m függőleges sugarú domború lekerekítésben van, ehhez a jobbparton 1,5 %, a bal parton 3,0 % lejtésű szakaszok csatlakoznak. A közúti pálya tetőpontja a hajóút közepének közelében van.

A hídon kétnyomú főút vezet át. A kocspálya korlátok közötti szélessége a csatlakozó útnak megfelelően 11,5 m. A kocspálya befolyási oldalán 1,80 m szélességű kétnyomú gyalogjárda, a kifolyási oldalon 2,5 m szélességű kétnyomú kerékpárút van átvezetve. Ez a kerékpárút a szlovák oldali árvízfeltöltésen vezetett nemzetközi kerékpárútnak lesz a szerves része s így a majdan a világörökségbe

tartozó Koppánymonostori erődhez vezető kerékpárútnak is része lesz. A gyalogjárda nyomvonala megkerüli a pilont és így egy nagyon szép kilátó alakul ki a Duna fölött.

#### A pilón terve



A hajózási űrszelvény merőleges szélessége 180 m. Az űrszelvény magassága pedig 10 m a legnagyobb hajózási szint felett.

A kerékpárút és gyalogjárda átvezetése, valamint a két város belterületének közelsége miatt a közvilágítás pályára állított kandeláberekkel van megoldva.

A híd egyedi szerkezetére való tekintettel a kábelek és a pilon díszvilágítással lesz ellátva.

#### MÍKOR ÉPÜL MEG A HÍD?

Egy alulról jövő kezdeményezés után elkészültek az engedélyezési dokumentációk, melyek mindkét ország jogszabályainak eleget tesznek. A két érintett város vezetői már a mai napig is sokkal többet tettek, mint amit a hatáskörük megkövetel.

Egy ilyen nagyságrendű beruházást az érintett városok nem képesek finanszírozni. A híd finanszírozását költségvetési forrásokból lehet csak megoldani. Mivel határhídról van szó, az építkezés csak azután lehetséges, hogy azt egy államközi szerződés garantálja.

Nagy a valószínűsége annak, hogy a szlovák kormány novemberi kihelyezett ülésén, melynek

színhelye Komárno városa lesz, a híd építése is bekerül az ülés napirendjébe. Ez a tény újabb lendületet adhat az építkezés előkészítéséhez.

Az eddigi tapasztalatom az, hogy a magyar érintett szervek ez ideig is mindent megtettek, hogy megvalósulhasson ez a hatalmas mérnöki alkotás.

Ahhoz tehát, hogy megépüljön ez a híd, a következő lépések szükségesek:

- 1) Kormányközi szerződést kell kötni a híd építéséről,
- 2) Mindkét ország költségvetésében szerepelnie kell a híd építéséhez szükséges összegnek,
- 3) Le kell bonyolítani az engedélyezési eljárásokat párhuzamosan mindkét országban,
- 4) Elkészíteni e tenderdokumentációkat lehetőleg olyan szinten, hogy e dokumentáció szerint a híd közvetlenül kivitelezhető legyen.

Az építkezés kezdetének ideje, tehát a két ország kormányának függvénye s reméljük, hogy ez az időpont a közeljövőben lesz.



A híd légitfelvételének látványterve



# HÁLÓZATFEJLESZTÉSI ELKÉPZELÉSEK DÉL-SZLOVÁKIÁBAN

☞ *Farkas Iván elnök, Szlovák Parlament Gazdasági Bizottság, Regionális Fejlesztési Albizottság:*

## TISZTELT HALLGATÓSÁG, HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Két észrevételre reagálnék elsőként. Az első az, hogy pár hónapja tájékoztam a Szlovák Vasutak párkányi kirendeltségén. A nyári hónapokban volt olyan időszak, amikor szinte teljesen tele volt a párkányi 60 sín pár. A mélypont valószínűleg a 2005-ös év volt, amely a táblázatban legutolsóként szerepelt, akkor 15 % körüli volt a vasúti teherpályaudvar kihasználtsága, ma már kb. 35–40 %-on található, tehát látható az elmúlt három év alatt egy fölfelé ívelő tendencia.

A másik megállapításom a szlovák Cargoval kapcsolatos. Az új kormány beiktatását követően elsőként szüntették meg a szlovák Cargo privatizációs eljárását, nemzeti érdekre hivatkozva. Ma már sejtik, hogy ez hiba volt, hiszen a kelet-nyugati irányú teherszállítás, főleg a tranzit szállítás, megkerülheti

Szlovákiát. Várható tehát, hogy a kormány átértékeli a privatizációs tilalomról szóló határozatát. Esetleg alternatívában gondolkodva, erőteljesen támogatni fogja a széles nyomtávú vasút kiépítését Kassától Pozsonyig, amely perspektivikusan egészen Bécsig haladhat.

Előadásom kezdetén szeretném elmondani egy tavalyelőtti élményemet. Gyakran járok Strasbourgba, hiszen az Európa Tanács Parlamenti Közgyűlésében is képviselem a szűkebb tágabb pátriámat. Amikor tavaly tavasszal voltunk kint, részt vettem egy nagyon szép ünnepélyen, annak a megünneplése, hogy végre Strasbougot elérte a TGV. Hatalmas ceremónia közepette zajlott az egész ünnepély. Volt ennek azonban egy szépséghibája. Addig, amíg nem épült meg a pálya egészen Strasbourgig, addig a lotharingiai Nancy-ban, kb. félúton Párizstól volt a végállomás.

Miután a strasbourgi vonalat átadták, megszüntették Nancyban a megállót, ezután ott egy féléves tiltakozási hullám kezdődött. A lotharingiaiak a féléves tiltakozásának köszönhetően újra megáll a TGV Nancyban. Tehát tőlünk nyugatabbra ilyen és ehhez hasonló civil kezdeményezésekre van lehetőség. Azóta, hogy átadták a Párizs-strasbourgi vonalat, megjelent egy új logó, a TGV-Est Europeen. A címszó alatt a TGV már egészen Stuttgartig jár. Jövőre fogja elérni Münchent, tehát áthalad a TGV német területre. De ez nem olyan egyszerű, mert ennek ára van. Kiegyensúlyozásként a német IC-eket beengedték Frankfurtból egészen Párizsig. 6–8 éves távlatban egészen Bécs roghat a TGV. Úgy tudom, hogy van egy 10 éves kitekintés is, amely szerint Bécsből keleti irányba folytatódna két leágazás: az egyik Pozsonyba, a másik Budapestre.

Az aktuális szlovákiai, és főleg a dél-szlovákiai úthálózat fejlesztéséről szeretnék előadni. Ebben a körben vagy félévente találkozunk. Néhány változásról szoktam számot adni, így lesz ez ma is. Elsősorban az Ipoly-hidakról. Itt ül körünkben az Ipoly-hidak társulásának elnök asszonya. Bizonyára meg fogja erősíteni szavaimat. Elsősorban az európai területi együttműködési operatív

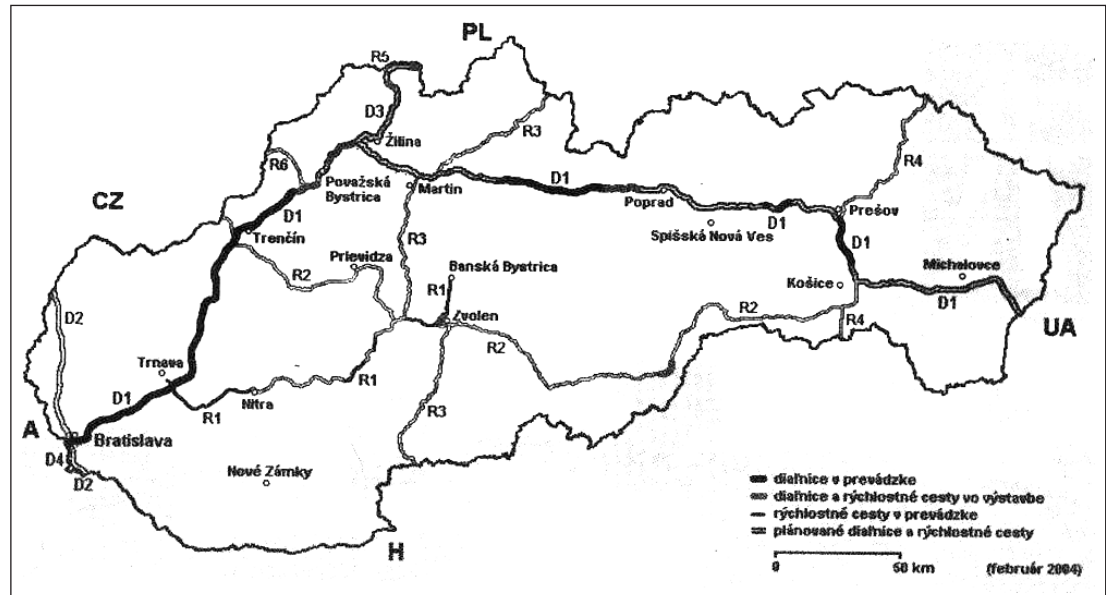
programon belül a 2007–2013 közötti programozási időszakban nyílik lehetőség arra, hogy legalább két híd megvalósuljon. A két hídra megvan most már a teljes engedélyezési eljárás, a teljes dokumentáció. Sőt, a két ország között tavaly szeptemberben Párkányban a kormányközi megállapodás is megszületett. Fontos, hogy a mi oldalunkon is megszülessen a megállapodás a tekintetben, ki legyen a pályázó. Besztercebánya megye elméletileg rájött arra, hogy nem saját költségvetéséből kell állnia a beruházás költségeit, nem az ő millióit, tízmillióit fogja felemészteni a kivitelezés, hanem 95 %-ban európai uniós forrásból, Brüsszelből jövő pénzekből lehet majd megépíteni a hidakat. Ezen felül Besztercebánya megyében az Ipoly felső folyásán további 5 hídnak a tervdokumentációja elkészült. Úgy tűnik, Nyitra megyében is jó úton haladunk, megyénk elnöke és képviselőkollégáim is megértették az Ipoly-hidak jelentőségét. Fontos fejlemény, hogy az Ipoly alsó folyásánál két híd dokumentációja teljesen elkészült. A Helemba-Ipolydamásd és az Ipolypásztó–Vámosmikola közötti majdani hidakra gondolok, valamint az Ipolyvisken a hídra felvezető útra. Ez a három tervezet, amely Nyitra megyében úgy tűnik, zöld utat kap. Azért vagyok ennyire optimista, mert a tavasz végén sikerült

célkitűzéseinket elfogadtatnunk az illetékes szakbizottságokkal majd a képviselőtestületben – annak ellenére, hogy ellenzékben politizálunk.

A megyei elnök is elfogadta, aláírta az Ipolyhadacról és a felvezető útról szóló határozatot, ezzel legiszlatív értelemben szinte behoztuk kollégáinkat Besztercebánya megyében, akik legalább 5 évvel előttünk kezdték a folyamatot. Mi

lényegesen később kezdtük. A mi polgármestereink csupán másfél évvel ezelőtt szólítottak meg bennünket, megyei képviselőket, hogy ügyükkel kéne foglalkoznunk a megyei önkormányzatban. Tetemes késést sikerült pótolnunk vagy behoznunk. Az utóbbi években csupán a Besztercebánya megye területén megtervezett két hídról volt szó, ezeket váltak politikai egyezmény tárgyává.

1. ábra: Közlekedési infrastruktúra



Annak ellenére, hogy érveléseinkben utaltunk rá, hogy 50 éve még 47 Ipoly-híd létezett, a politika nem fogadta el távlatokban több, mint 2 híd felépítését. Ma már ott tartunk kérem (ehhez nagyon sok lobbitevékenység, munka, szakmai vita kellett), hogy hadrendbe kerülhet a további 5 hídnak az ügye Besztercebánya megyében az Ipoly felső folyásánál, illetve a mi három hidunk az Ipoly alsó folyásánál. Remélhetőleg a mi oldalunkon lesz a tervezetnek gazdája, lesz aki benyújtja az illetékes szervekhez a megfelelő pályázatokat.

Szlovákiában a kelet-nyugati irányú fejlesztések voltak és még egy hosszú ideig úgy néz ki, ezek lesznek a nagy volumenű, milliárdos közlekedési infrastrukturális beruházások.

Érvényben van egy kormányhatározat, amely szerint 2010-ig be kéne fejezni a D1-es autópályát, Pozsony-Kassa között az északi nyomvonalon és az R1-s gyorsforgalmi utat a középső nyomvonalon, amely Zólyomtől, Besztercebányán, Nyitrán keresztül Nagyszombatig húzódik, és ott kapcsolódik a D1-es autópályára. (1. ábra)

Biztos, hogy nem fog ez a határozat teljesülni : a mai szakmai álláspontok azt bizonyítják, 2013-ra lehet legkorábban ez a célkitűzés teljesítve.

Rendkívül sok alagutat kell fúrni, eléggé munkaigényes a terep. Egy másik kormányhatározat szerint 2012-ben el kéne kezdeni az R2-es gyorsforgalmi útnak a kivitelezését. Az MKP javaslatára az elmúlt választási időszakban három elkerülő útszakasz megépült Fügénél, Osgyánnál, Tornaljánál. Ezeket kéne összekötni, majd folytatni az építkezést.

Egy korábbi kormányhatározat szól az R4-es észak-déli irányú gyorsforgalmi útról. Ez a Kassa–Miskolc közötti gyorsforgalmi út lenne, ami ugye északról Lengyelország irányából haladna, Miskolctól pedig Erdély irányába venné az irányt. Nyomvonalán azonban elterül egy kis község Kenyhec, amely arról híres, hogy hatalmas ipari parkja van. Szlovákia egyik legjelentősebb ipari parkja található ott, lévén hogy az ottani polgármester 10 vagy 15 éve felismerte azt, hogy nem a nagy, hangzatos szavak a fontosak, nem a mindenféle prezentáció, hanem ki kell vásárolni a telkeket, ezek össze kell vonni. Erre rájött, azóta már 12 beruházó gyártja ott termékeit. A község nem járult hozzá, hogy az eredeti tervek alapján a nyomvonal a község közvetlen közelében haladjon. Elhalasztották az eljárást, az utolsó két évben emiatt leállt az előkészítés.

Ami számomra meglepő, hogy amikor a határ mentén autózom, jövök mondjuk a Bodrogközről hazafelé, akkor általában Sárospatak, Sátoraljaújhely felé, Miskolc irányába, és úgy az M3-ason keresztül utazom hazafelé. Ott pedig azt tapasztalom, hogy Miskolc irányából nem Kassa felé, az R4-es irányában zajlik ma az építkezés, hanem éppen a Bodrogköz irányában, Sárospatak felé. De nyilván a magyarországi illetékesek ezt jobban tudják.

Szlovákiában rájöttek az illetékesek arra, hogy közlekedéspolitikai megfontolások végett nem a kelet-nyugati fejlesztések a legsürgősebbek, hanem például erőteljesebb probléma mutatkozik Pozsony megközelíthetőségében. A pozsonyi és a Pozsonyhoz közeli közlekedés mára katasztrófálissá vált, állítom, hogy sokkal rosszabb a közlekedés, mint Budapesten. Éppen azért fogok erről beszélni, mert nagyban befolyásolja majd, hogy Dél-Szlovákiában milyen közútfejlesztések lesznek majd a közeljövőben.

A megoldást tekintve a szakma alternatívákban gondolkodik. A D1-es autópálya illetve annak Nagyszombat és Pozsony közötti része az egyik megoldás. Eszerint azt kéne 3 + 3 sávossá bővíteni. Igen ám, csak ha ez megtörténik, akkor semmit sem oldanak meg az illetékesek, mert akkor Pozsony szélén, ahol

ugye a 3 + 3 sávós autópálya befejeződik egy tölcser fog kialakulni. Akkor Pozsony városába tolódik el a dugók és torlódások zöme.

Érdekes alternatíva a pozsonyi körgyűrű, a D0-nak a tervezete. Már eldőlni látszik, hogy ennek kivitelezésére 2010 és 2014 között fog sor kerülni. Magánbefektetés, mai árakon 57 milliárd koronás költséggel számolnak. Nyolccal beszorozva kb. 500 milliárd forintos beruházás.

A harmadik alternatíva egy régebbi, a Pozsony–Szenc közötti 61.sz. főút (autópálya mellett húzódó első osztályú út) kibővítése 2+2 sávossá. A negyedik alternatíva számunkra a legfigyelemreméltóbb. Ez pedig az R7-es déli gyorsforgalmi út kivitelezésének mihamarabbi elkezdése. Az első szakasz – Pozsony és Somorja között – mihamarabbi előkészítését az MKP 5 évvel ezelőtt javasolta. Az előző választási időszakban nem volt lehetőség és kapacitás, hogy ezt igazából elkezdjük, azonban ma már a szakma ezzel foglalkozik.

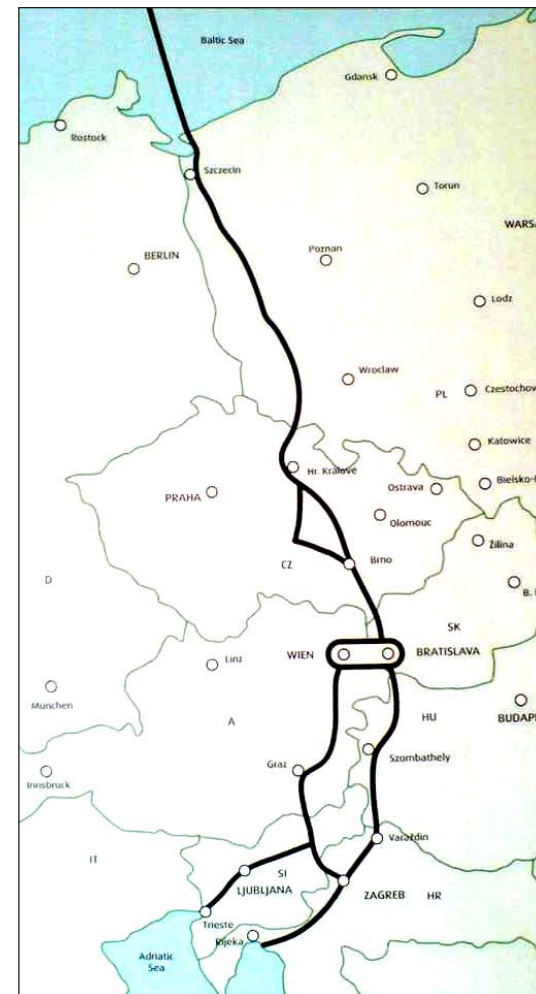
Az R7-es, amely Pozsonytól Dunaszerdahely, Érsekújvár, Léva, Nagykürtös érintésével Losoncon kapcsolódna az R2 gyorsforgalmi útra. Ennek az első szakasza – a Pozsony–Somorja közötti kb. 25 km-es szakasz – van ma a szakma szerint napirenden, ennek az előkészítése zajlik. A dokumentációt

előkészíti az autópálya-igazgatóság, illetve a terület egy részének kivásárlása is folyamatban van. Tehát a szakma ezzel már foglalkozik.

Tudni kell azonban azt, hogy a szlovákiai politikai légkörben nem a szakma hatása fog érvényesülni. Ehhez az kell, hogy meglegyen a politikai hátszele ennek a kezdeményezésnek. Nyilván ez nehezen fog létrejönni addig, amíg az MKP nem lesz a kormánykoalíció része.

A Révkomárom–Komárom közötti Duna-híd dokumentációi elkészültek. Az engedélyeztetési eljárás folyamatban van. Itt is politikai döntés szükséges. Két-három évvel ezelőtt úgy tervezték, hogy a 2007–2013 közötti programozási időszakban fog ez sorra kerülni. Sajnos az már világossá vált, hogy Szlovákiában egyelőre nincs napirenden. Magyarországon meg úgy tudom, hogy kitolták a 2014–2020 közötti időszakra. Ez a legutolsó információm.

Van egy másik érdekesség, amely párhuzamos a miáltalunk nyomatékosan támogatott észak-déli Helsinki V/C régebbi elnevezésű európai folyosóval. Ez pedig Pozsony és Nagyszombat megye érdeke, a CETC vagy II/C autópálya tervezete (2. ábra). Pozsony-Szombathely-Zágráb-Rijeka (az M15-ös



2. ábra: CETC

nyomvonalán keresztül haladva) városokat kötné össze, ennek egy része Magyarországon már elkészült. Pozsony és Nagyszombat megyében a kollégáink erőteljesen lobbiznak ezért a tervezetért Brüsszelben. Ez egy ausztriai vonalvezetés alternatívája. Megítélésem szerint nagyon nehéz lesz ezt a párharcot eredményesen megvívni úgy, hogy Nyugat-Szlovákián és Nyugat-Magyarországon keresztül haladjon ez a folyosó. A magyar közlekedési minisztérium erőteljes nyomására is szükséges lenne a jövőben.

Számunkra legfontosabb a Gdańkból induló, Zsolnán, majd Szlovákia középső részén, Budapesten és az M6-ra kapcsolódó, egészen az Adriáig haladó V/C, amelynek része a szlovákiai R3 gyorsforgalmi út is. Sajnos Szlovákiában figyelve a folyamatokat, a kelet-nyugati fejlesztések előnyben részesítését féltő, hogy időben kifejezve az eddig általam felvázolt lehetőségek közül ez valósulhat meg legkétségteljesen. Sajnos így van, de ez a tény Szlovákiában.

Magyarország kérte a vegyes bizottságokban, hogy alternatívákban gondolkodjanak az illetékesek. Szlovákiában e felkérésre három változatot dolgoztak ki. A térképen fogom majd ezeket szemléltetni. Szerintem addig, amíg ez a mai kormányzat van hatalmon, talán jobb lenne, ha nem is születne végleges döntés, mert számunkra ez nem lenne kedvező. (3. ábra)

3. ábra



Íme a térképen látható Szlovákia mai közúthálózatfejlesztés terve. Ez egy érvényes változat. Tavaly kaptunk mi, parlamenti képviselők a közlekedési minisztertől. Számunkra azért pozitív ez, mert ha kinagyítjuk a sárga kockában lévő területet, akkor látjuk: az R3-nak mind a három változata be van jelölve. Az eddigi előtérbe helyezett változat

a Zólyom, Korpona és Ipolyság közötti pontozott vonallal van jelölve, ennek alternatívája az R1-esről Garamszentbenedektől ágazna le Léva irányába, és a Garam mentén egészen Párkányig vezetne. A harmadik változat ennek a kettőnek a kombinációja, amikor is ez utóbbi változat Lévától eltérne Ipolyságra, és onnan a Budapestet keletről megközelítő 2/A-

ra. Szlovákiában ma még a három változat között nincs végleges döntés. Talán jobb is. Szlovákiában az észak–déli nyomvonalaknak nincs igazán támogatottsága. De mi erőteljesen dolgozunk azon, hogy mindenképpen Szlovákia középső részén egy ilyen beruházás megtörténjék, kiváltképp ha Szlovákia az észak–déli tranzitforgalmat tekintve helyzetben akar maradni, akkor mindenképpen mihamarabb meg fogják oldani az illetékesek.

Amennyiben eltekintünk a politikai összefüggésektől, eltekintünk mindenféle más befolyástól, és kimonodtan csak a költségvonzatát és környezeti hatását nézzük az egyes változatoknak, akkor a legkedvezőbb a nyugati változat, a Garam mentén Léva és Párkány térségben megépítendő változat, mert végig síkságon vezet, nem pedig dombos vidéken át, mint például Korpona környékén, Zólyom környékén. De Szlovákiában nem mindig a hasonló módon történő ésszerű megfontolások kerekednek felül.

Egy újdonságról szeretnék a hallgatóságnak beszámolni, ez pedig a széles nyomtávú vasút. Ez azért érdekes, mert hébe-hóba, kéthavonta, háromhavonta valamelyik kormány vagy pedig a kormányfő erről említést tesz a médiában. Megemlítik, ennyi az egész. Számunkra ez azért érdekes, mert vannak olyan változatai, amelyek Dél-Szlovákiát érintik. Ami még ennél

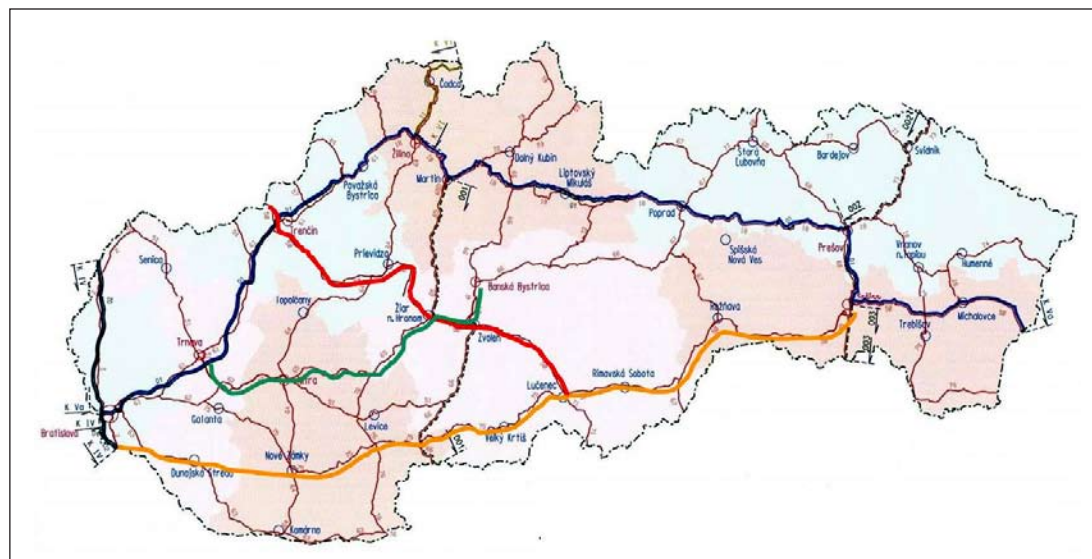
is érdekesebb, hogy a tervezetekben szerepel a közút, a széles nyomtávú vasútvonal mellett közvetlenül egy 2+2 sávós gyorsforgalmi út megépítése is. Innentől érdekes számunkra az egész folyamat.

A szándék komolyanak tűnik, de nem rövid távú, nem a következő években fog megvalósulni. Egyébként a mai költségtervezetét tekintve kb. 4 milliárd Euro értékről lehet beszélni, de ez nyilván még emelkedni fog az idő előrehaladtával. Cseh tervező irodák

dolgoznak az előkészületeken. Kínai és orosz kereskedők számára lenne jelentős ez a logisztikai beruházás a közép-európai és a nyugat-európai piac összekötése szempontjából, hiszen a szállítási idő kb. felére vagy a 60 %-ára csökkenhetne. Ázsiából és Pekingből Közép- és Nyugat-Európába történő szállítás komfortosabbá válna, és erre kínál Szlovákia egyfajta megoldást.

Az első ilyen tervezet, Komplexní rozvojový projekt, cseh elnevezésű tervezetben déli út szerepel,

4. ábra: Széles nyomtávú vasút és gyorsforgalmi út



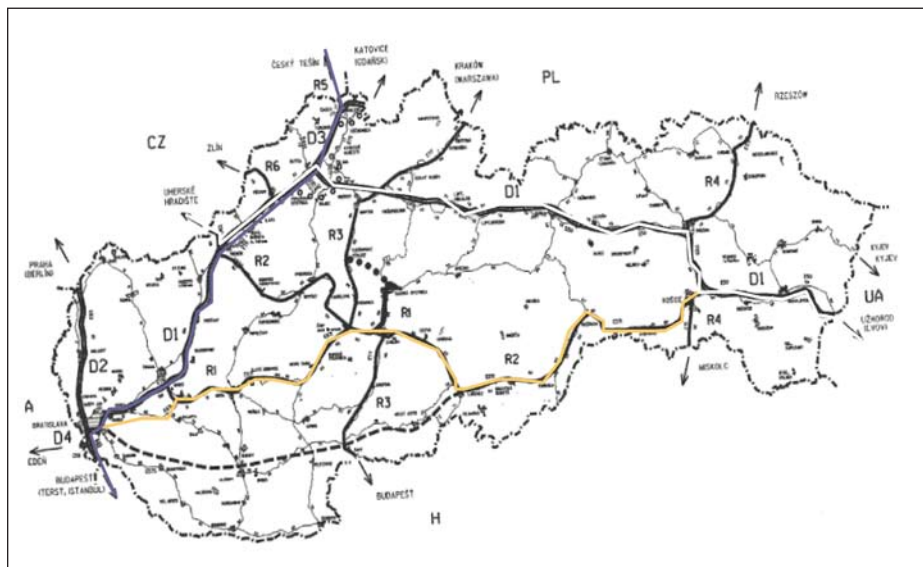


Rosicky nevű mérnök által vezetett IKP Consulting Engineers Kft. dolgozik ezen a tervezeten, a térképen látható (4. ábra). A D4-es autópálya keleti határpontjánál, az ukrán-szlovák határnál kapcsolódna rá a meglevő széles nyomtávú vasútra és haladna Kassáig. Onnantól kezdve léteznek két változat. Vagy elviszik északra Kassától a D1 autópályának teljes nyomvonalára, ami nem valószínű, mert a terület profilját (Magas-Tátra alatt) figyelembe véve sokkal igényesebb, sokkal drágább mintha a sárga változat lenne napirenden, tehát Kassától délre az R2 gyorsforgalmi út nyomvonalán Rozsnyó–Rimaszombat–Losonc felé. Losonctól pedig az R7, amit az imént zöld színnel mutattam, majd Losonctól Nagykürtös, Léva, Érsekújvár, Dunaszerdahely érintésével Pozsonyig.

Ha elképzeljük, hogy ez a tervezet valóban komoly és pár éven belül megvalósulhatna, nagyon komoly kitérési pont lehetne a teljes dél-szlovákiai régió számára, mert hiszen a vasúti pálya mellett a 2+2 sávú gyorsforgalmi út nagyban biztosíthatná ennek a régióknak, a teljes dél-szlovákiai régióknak a fejlődését.

Egy másik csapat – a Mašín mérnök úr által vezetett – rájött arra, hogy figyelembe véve a tranzitutatkat és az egyes autópályák frekvenciáit, vagy leterhelését – ezt a vonalvastagságok mutatják –, képződik egy

5. ábra: Széles nyomtávú vasút és gyorsforgalmi út



űr Délkelet-Lengyelország, Szlovákia nagy részének, Nyugat-Ukrajna területének figyelembe vételével, és ezt szeretné hasznosítani. Itt is két alternatíva látható, a D1 autópálya fölfelé északra, ami nem valószínű, a hatalmas költségek miatt, inkább valószínűbb ez a déli megoldás, ami Kassától szintén az R2 nyomvonalán haladna. Azonban itt látható a változás, hogy Losonctól nem menne el az R7-es nyomvonalán Dél-Szlovákia területén, hanem eltérne északra Zólyomba, majd az R1-re kapcsolódna rá Garamszentbenedek

és Nyitra felé. Ezzel Pozsony felé valószínűleg nem a D1-re lenne rázúdítva a forgalom, hanem egy alternatív megoldás születne egészen Pozsonyig.

Ennyit az aktuális közúthálózat-tervezésről Szlovákiában.

Köszönöm szépen a megtisztelő figyelmet!



# AZ IPOLY-HIDAK ÚJJÁÉPÍTÉSÉNEK JELENTŐSÉGE

☞ *Molnár Katalin elnök, Ipoly-hidak Újjáépítéséért Polgári Társulás:*

**ELŐSZÖR IS KÖSZÖNÖM SZERVEZŐKNEK,  
HOGY MEGHÍVTAK!**

Egy vallomással tartozom: nem vagyok szakmabeli, csak egy nagy álmodozó, és az Ipoly völgyében vagyunk ilyenek sokan, úgyhogy ezért tudott létrejönni ez a kezdeményezés. Hogy egy kicsit bevezessem Önöket, hogy mégis hol tartunk, és mi volt a múlt, egy kicsit meg kell, hogy ismerkedjünk.

Mindenki ért ma a focihoz és az Ipoly-hidakhoz, de ennek én nagyon örülök, és inkább érdekességeket szeretnék, fotókat mutatni, hogyan jutottunk el idáig. Hagyom a szakmát a szakmának, én nagyon tiszteletben tartom, de azt hiszem, hogy a lelki hidakról is kell egy kicsit beszélni, és inkább érzelmi szálakat próbálok pengetni.

Szob és Ipolytarnóc között az Ipoly folyón 47 híd állt a XIX. században, ma 3 hídról tudunk. Egy falunak több hídja is volt: kettő-három. Ezek fahidak is voltak, közúti hidak is. A második

világháborúban a legtöbbet felrobbantották, vagy a háború után szét kellett szedni.

Az Ipoly folyó 1920-ban lett nagyon érdekes, amikor az akkori politikusok a megáradt Ipoly folyó fölé géppel szálltak, és azt hitték, hogy ez egy hatalmas folyó, és kijelentették, hogy hajózható, és így lett az Ipoly folyó határfolyó. Ahhoz hogy én Bussáról a szemközti faluba, Nógrádszakálba eljussak, 60 km-t kell megtennem, miközben ott van csak szemben. Az én nagymamám mindig így osztotta fel a történelmi korokat: „amikor csehek voltunk, amikor szlovákok voltunk és amikor magyarok voltunk”, és közben Bussáról nem volt kiút, úgyhogy így változtak a határok.

1995-ben már 13 szlovákiai polgármester eljuttatott egy szándéknyilatkozatot a külügyminisztériumba, hogy szeretnék a hidakat újjáépíteni. Felbuzdulva megnyitották az ipolytarnóc–kalondai szárazhatárt. Gondolták, ez nagyon egyszerű lesz, és kaptak ott egy nagyon szép levelet, persze hogy

támogatják, meg minden nagyon jó lesz.

Aztán csend volt, és 2003 novemberében egy konferencia kiengedte a szellemet a palackból. Ott minden magas rangú politikus elmondta, hogy milyen jól lenne, hogyha megépülnének ezek az Ipoly-hidak, de annak a nagy lelkesedésnek nem volt folytatása, csak mindenki elmondta, mindenki nyilatkozott.

Valahogy a mi régiókban a lelki hidak mindig megvoltak. Az én nagymamám, az én nagyszüleim és mindenki ott a környékben sóvárogva néztek át a folyón. Mi oda nem tudunk eljutni, csak mondom, ilyen komplikáltan. Örülök neki, hogy ezek lelki hidak, mivel ezeket az emberek akarták, s ezek lettek az alapjai a valóságos fizikai hidaknak is.

2003-ban az akkori magyar gazdasági miniszter eljuttatott hozzánk ESB 16-os acélkonstrukciót, volt NDK-s elemeket. Azt hittük, hogy ezeket csak úgy le kell rakni, és minden nagyon rendben lesz, és ebből 3 hidat komolyan meg tudunk építeni, de ez nem volt ilyen egyszerű. Mi, ha tudtuk volna, milyen komplikált, talán bele se fogunk.

Ezeket az álmodozókat valahogy egy körbe kellett fogni és intézményesíteni, mert egy partner kellett, hogy a másik félnek legyen, hogy valaki tárgyalt, ki akarja ezt. Így megalapítottuk az „Ipoly hidak

újjáépítéséért” polgári társulást. 2004. augusztus 20-án lett bejegyezve bussai székhellyel, és engem választottak elnöknek, amitől nagyon ódzkodtam, hogy ez ugyan mit fog jelenteni, de akkor én megyei képviselő voltam, és az emberekért mindent meg kell tenni, és én nagyon szeretem a szülőfalumat, és ennek kapcsán elfogadtam ezt a hatalmas megbízatást.

Amikor a polgári társulásunk megalakult, mi nagyon laikusok és valójában álmodozók voltunk, és ehhez egy szakmai alapot adott Agócs Zoltán professzor, akit üdvözlök innen ebből a székből. Ha ő igazán nem buzdít, akkor talán ott nyomban mindent feladunk. 2004-ben 8 millió koronát megszavaztattunk a Besztercebányai Megyei Önkormányzattal. Ez a 8 millió korona a Pető és Pöstyénpuszta, Rárós, Rárópuszta és még további három hídhely tervdokumentációjának elkészítésére lett fordítva.

A társulásnak nemcsak az Ipoly-hidak újjáépítésének az elősegítése kell, hogy legyen a célja, mert az kevés, a határ menti partnerkapcsolatok kialakításai is, illetve ha már meglévő, akkor fejlesztése is. Aztán az együttműködésben szerepel a középső Ipoly mente lokális elzártságának feloldása, mert vannak olyan zsáktelepüléseink, ahol az autóbusz

csak úgy bemegy, megfordul és visszajön. A lakoságnak a régióban maradásáért is tenni szeretnénk, mivelhogy nagy az elvándorlás, mert 88 éve, Trianon óta semmilyen gazdasági fejlődése nem volt ennek a régióknak, mivel hogy határmentes volt. De ugyanezt elmondhatjuk a másik oldalról, Nógrád megyéről is.

A hagyományok és a kisebbségi kultúra ápolása is a társulás céljaiban szerepel. Ez egy nagyon összeforrott csapat, akiket igazán rokoni szálak fűznek már majdnem össze. Aztán 2005. május 1-jén gondoltunk egy nagyot, hogy mindenki odafigyeljen ránk, és az Ipoly folyóra, és az Ipoly-hidakra. Szerveztünk egy alapkövetételt. Akkor az Ipoly annyira megáradt, hogy soha talán ilyen áradt folyót nem láttunk. A politikai méltóságok megjelentek, és április 30-án építettünk egy pontonhidat, ami május 4-éig működött. Ez alatt a négy nap alatt 7.440 ember lépte át a határt, mert számolták. Ilyen csónakokkal közlekedtünk, mivel az Ipoly egy kicsit tiltakozott, hogy most azért nem úgy van, amit ti akartok, de aztán vasárnap, amikor már a lakosság közlekedett, akkor már visszahúzódott. Aztán 2006. június 15-én megjelent egy törvény, hogy ideiglenes határátkelők megnyílhatnak.

Ha én Ipoly-hidakban gondolkodom, és látok

egy ilyen nagy nemzetközi hidat vagy akármilyen hidat, akkor mindig elosztom 75-tel, mert a mi hidunk 75 méter hosszú lenne. Láttam, a komáromi híd 600 méter, akkor osszuk el 75-tel, akkor hány híd lenne.

Nemzetközi konferenciák tömkelegén vagyunk túl. A polgári társulásunk ez alatt a négy év alatt 55. munkaértekezletét fogja novemberben ülni.

Elnyertünk a szlovák költségvetésből 40 millió koronát, de nem tudtuk felhasználni, mert nem voltak a tervek se olyan előrehaladott állapotban, meg nem volt nemzetközi szerződés, így ez a 40 millió korona valahol eltűnt.

A polgári társulásunk az INTERREG III-ban benyújtott egy pályázatot, ahol további két hídhelynek a tervezésére nyerte el az anyagi támogatást. Ez pedig a Bussa-Nógrádszakál és az Ipolyvarbó-Órhalom közötti, ez kb. 3,6 millió korona. Ezek a tervek elkészültek, most folynak az elszámolások.

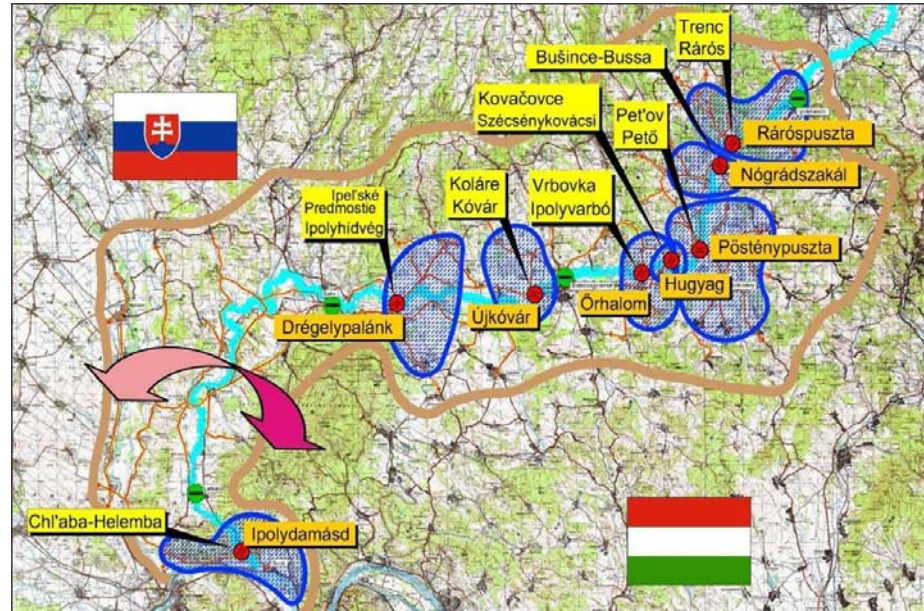
Annyi minden akadályon vagyunk túl! Először is a kompetenzavarok, amik felmerültek. Magyarország területén a hidak és a hidakhoz vezető utak állami fennhatóság alatt vannak. Szlovákiában 2004. január 1-jén a harmadik és a második osztályú utakat visszakapták a megyék, így megyeiek lennének ezek a hídhoz vezető utak. Mi kétszer

nyújtottunk be a Szlovák Parlamentbe az úttörvény módosítására javaslatot, hogy a hídhoz vezető utak legyenek elsősztályú állami utak. Sajnos, ez nem történt meg, öt szavazat hiányzott. Lehet, hogy a képviselő urak nem értették meg ennek a súlyát.

Egy újabb híd: egy ilyen kompetenciahidat is át kellett hidalnunk, ez pedig a Besztercebánya megye és a szlovák közlekedésminisztérium közötti megállapodás.

Az Ipoly-hidak helyreállításának, megvalósításának sorrendje. Az első a Szécsény– Pösténypuszta – Pető, Rárós – Rárós puszta, aztán Hugyag térsége, is, Szécsénykovácsi, Drégelypalánk – Ipolyhídvég, Balassagyarmat – Újkóvár, Órhalom – Ipolyvarbó, Nógrádszakál. (1. ábra)

Kettő, amire már építkezési engedélyünk van, és a további háromra, további három plusz kettőre viszont területrendezési engedéllyel rendelkezünk.



1. ábra

2006-ban lehetőség nyílt az ideiglenes vízi járművel történő átkelésre az Ipoly felső folyásán, ahol ugye a vízi jármű azt jelenti, hogy egy csónakot keresztbeállítottunk, és átmentünk rajta. Ezt a vízi járművet aztán a sok aktív kamerás és újságíró lefelfedezte, és aztán kaptuk a belügyminisztériumból, hogy hát ők ezt nem így képzelték, próbáljunk meg csónakon átkelni.

Az alsósztrégovai polgármester és a bussai polgármester, ez a két település megegyezett, és megcsinálták ezeket az ideiglenes átkelőket. Ezek az ideiglenes átkelők 2006-tól 2007. december 21-ig április 30-tól október 31-ig üzemeltek, aztán föl kellett szedni, és csakis európai uniós lakos vehette igénybe ezeket.

Itt ez a projektünk, amit elnyertünk a tervdokumentációk elkészítésére, szlovák és magyar szakasz.

Itt a csapat, akik a nagy álmodozók, én úgy nevezem őket: az öngyilkosjelöltek.

A projektnek további célja a határ menti térség hosszantartó gazdasági és szociális elmaradottságának az enyhítése, a határforgalmi infrastruktúra fejlesztése, hogy ezáltal a régió átjárható legyen. Nekünk az lenne a célunk, a polgári társulásnak és az itt élő embereknek, hogy ez a régió átjárható legyen. Hogy most ez hidakon, vasúton, bármin történik, akár hajón is, ha lehetne, az nem számít,

de ne legyenek akadályok, mert a befektető, ha eljön hozzám, és érdeklődik, hogy innen hova lehet még eljutni, azt tudom neki mondani, hogy hát innen, uram, esetleg visszafordul. És ez rögtön az akadálya annak, hogy valamilyen vállalkozás letelepedjen.

A célcsoportok: nonprofit szervezetek, helyi önkormányzatok a térségben, a kis- és középvállalkozások, a közösségek, az önkormányzatok. Ezekkel egyetemben próbáljuk a szociálisan hátrányos helyzetű csoportokat megszólítani.

A logótervezeteink, amik bejöttek, ezek nagyon érdekesekek, nagyon ötletesek és nagyon szépek. Lehetett volna több logónk is.

Nagyon sok minden történt ez alatt az időszak alatt. 2007. június 16-án a két miniszterelnök megfogalmazta a „Közös múlt, közös jelen és közös jövő a pályázatok tükrében” 14 pontos szándéknyilatkozatát, amiben az Ipoly-hidak konkrét felépítése a 11. pont, de hát ez is valami.

Aztán 2007 nagyon nehéz nekünk, az Ipoly-hidak felépítését a szlovák fél felé elfogadtatni, hogy úgy mondjam, mert ők ezt valahogy nem értik meg, hogy nekünk miért kell olyan sok híd, mert hát egy nem is elég, ugye. Mindig azt szoktam válaszolni, hogy a XIX. században, amikor mennyi autó volt, akkor volt 47, akkor most a 47 is kevés.

2007 októberében a szlovák-magyar vegyes bizottságon született határozat, ahol én is jelen voltam, ahol be kellett mutatni az Ipoly-hidak tervezeteit, és határozat született. Most nem mondom, hogy ennek a felbuzdulására, de 2007. november 16-án elfogadták, aláírták a várva várt szerződést.

Ipoly-parti pillanatképek, amik nagyon szépek, gyönyörűek. Az Ipoly-part olyan romantikát áraszt, ami sehol máshol nem található.

Ezen a törvényen felbuzdulva a többi polgármester is úgy gondolta, hogy nem várunk mi a politikusokra, míg megegyeznek, majd mi építünk magunknak hidat. Most nyugatról keletre

#### Vrbovka-Őrhalom és KOváčovce-Hugyag



haladunk. Ipolyhídvég és Drégelypalánk között ez is egy csónakos megoldás, ha úgy vesszük.

Ez pedig Őrhalom, ahol a polgármester úr is itt van. Ez is egy ideiglenes határátkelőhely, ez is véletlenül a polgármester meg a nagykövet úr. Ez a 2006-os állapot, amikor ugye még a csónak ott volt a két falu között. Ez már egy komolyabb. Kovácsi és Hugyag között már ilyen komoly híd épült. Több került a festék, mint a faanyag.

A Pető-Pöstyénpuszta a 2006-os helyzetet mutatja. Úgy oldjuk meg, hogy a szlovák oldalon hagyjuk az autót, átbballagunk, és ott valakivel megegyezünk, és ez nagyon egyszerű, mert nagyon megkönnyíti a közlekedést.

#### Pe'tov-Pöstyénpuszta



Kérem, olyan helyen is épülnek most Ipoly-hidak, mondjuk, ami hídnak nevezhető, a szakma biztosan keresztre fog feszíteni, hogy ezt is hídnak nevezem. A Csalárban soha nem volt híd, de most úgy gondolták, hogy van egy falunap, akkor mi csinálunk egy hidat, nehogy már a szomszédok körbejöjjenek. És akkor megépült Csalár és Ludányhalászi között a híd.

Ezek a híd tartószerkezetei, ezért mondtam, hogy keresztre fognak feszíteni. De ez van: ha az emberek egymáshoz el akarnak jutni, akkor eljutnak, és legyen bármilyen politika, akkor is eljutnak egymáshoz.

Ez a ráróspusztai csendélet, és itt van a gyöngyszem! Ez a Bussa-Nógrádszakál. Pontosan egy hónapja avattuk egy falunap alkalmával,

#### Rároš-Ráróspuszta



ahol az emberek sírtak örömeikben, mert 65 éve, hogy szétszedték itt a fahidat, és voltak emberek és családok, amelyek egyáltalán nem találkoztak azóta. Bussán van egy család, a Vámos család, ahol a négy fiú maradt Szlovákia területén, és a négy lány Nógrádszakálba ment férjhez. Sajnos, már nagyon kevesen élnek, de találkoztak, éppen ott. Nagyon szép volt! A mi polgármesterünk előtt le a kalappal, mert nagyon szépen kifejtette, és nagyon szép!

Mindjárt a hídavatás alkalmával Nógrádszakál és Bussa önkormányzata aláírt egy megállapodási szerződést, ahol mindennemű együttműködésben megállapodtak. Ezek a régi híd maradványai,

#### Bušince-Nógrádszak



ez a csonkahíd. Nagyon megrázó pillanat volt, ugye amikor megépült.

Térjünk vissza a realitásokra! 2007. november 16-a Párkány: nagyon elgondolkodtató kép, és azt szeretnénk szorgalmazni is, és kérni a magyar félt is, hogy ezt a hosszú tortúrát, amit végig kellett járni, amíg megszületett ennek a két hídnak az építéséről szóló megállapodás, a többi esetében már ne kelljen: az egy csomagban menjen be.

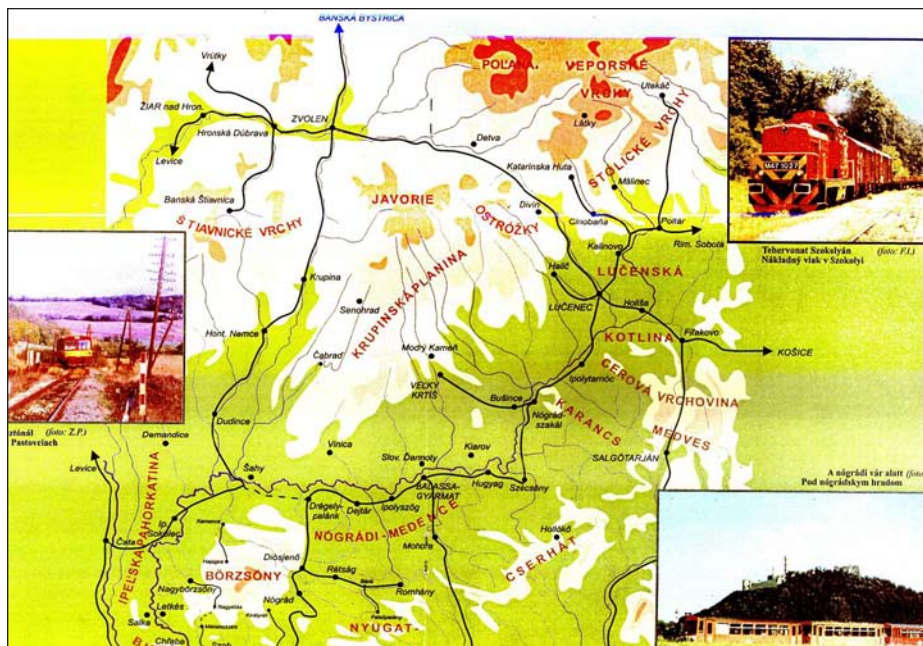
Szlovák újságírók is nagyon érdeklődnek a hidak iránt, de teljesen pozitív módon. 2008 januárjában a tenderdokumentáció, ami két hídra, a petői és a ráróspusztai hídra elkészült. 2008 júniusában már építkezési engedély van Pető-Pösténypusztára, és a ráróspusztaira is kb. 2–3 hét múlva meglesz. Szeptember 4-én volt a megyével egy tárgyalás, a megyei

hivatalnokokkal. Sajnos, a megyei hivatalnokok, mióta tárgyalásba kezdtünk velük, az ötödik közlekedési szakembert cserélik. Ezt mindegyikkel meg kell értetni, el kell neki magyarázni.

Úgy látszik, hogy szeptember 9-én, amikor a két miniszter találkozott Budapesten, akkor értették meg, hogy kell ez a szerződés a megye és a minisztérium között. Mi mint polgári társulás, számtalan-szor, számtalan fórumon írtuk, mondtuk, jeleztük, kőbe véstük, mindent megtettünk, de végre megértették szeptember 9-én. Holnap Besztercebányán egy újabb egyeztetés fog zajlani. Mind a két Ipoly-híd esetében megegyeztünk, hogy ebből a pályázatból fogjuk finanszírozni, s a magyar fél lesz a vezetőpályázó.

Azért, hogy a térséget egy kicsit elfogadják, elfogadtassuk, odafigyeljenek, a polgári társulásunk 2006-ban egy gazdasági kiállítást, egy kiállítással egybekötött kéthetes fórumot szervezett. Az volt a kiállítás címe, hogy „Együtt egymásért”. Nagyon sikeres volt. A vállalkozók, cégek mindenféle üzleket kötöttek ott. Kb. 15.000-en látogatták ez alatt a két hét alatt. 2008-ban megismételtük. Nagyon nagy visszhangja volt, mert itt már konkrét dolgokról egyeztek meg. Ami nagyon pozitív, hogy a szlovák fél is, a szlovák nemzetiségű emberek

2. ábra



is elfogadják ezeket. Azt látják, hogy ez egy ajtó Európa felé. Bussárol el lehet jutni Losoncra meg Nagykürtörsre. Felszállnak a vasútra, mivel ugye Bussának van egy vasúti hídja is. Most már egy ilyen híd nagyhatalommá tesz, de akkor is pozitíván értékelik.

Nagyon nem készültem a vasúti dolgokkal, de ha már Bíró József úr megemlítette a vasutat, nekem

és a polgári társulás tagjainak is, szívügyünk az Ipoly-menti vasút, mert ez egy csodálatos helyen helyezkedik el. Szeretném azért ezt a tevékenységünket is bemutatni.

Az Ipoly-völgyi vasút 1896-ban kezdett épülni, és akkor az Ipoly völgye a legnagyobb fejlődésnek indult (2. ábra). Olyan fejlődés talán soha nem volt a térségben, mint akkor.

Mi 2004. április 30-án egy uniós vonatozást szerveztünk. Ipolyságról az autóbusz elindult Drégelypalánkra, mivel ezt a 6.3 km-es szakaszt felszedték, és Drégelypalánkon felszálltak mindenféle olyan emberek, akik számítottak ebben a térségben. Minden faluban és városban megálltunk, Szécsényben, Balassagyarmaton. Párhuzamosan, ugyanabban az időben elindult Losoncról is egy vonat. Mind a kettő korszerű vonat volt, szóval mind a két fél kitett magáért. Úgy szerettük volna, ha ez a két vonat majd összekapcsolódik Kalondán a közös határnál, és meg lesz a nagy csinnadratta, hogy ez milyen szép, és ez milyen jó.

Nagyon szép is volt, nagyon jó is volt, csak nem számítottunk arra, hogy mi ezt a két szerelvényt nem tudjuk összekapcsolni, mivel az ütközők nem passzoltak.

Ennek az egésznek az volt a célja, hogy felhívjuk a figyelmet, hogy milyen fontos az ügy, és milyen gyönyörű ez a táj. NATURA 2000-es szakaszon is megy át az Ipoly-völgyi vasút. Igaz, hogy csak 20 km/órás sebességgel megy, de mondjuk meg őszintén, hogy ez a vasúti rész soha – bocsánat, 2006-ban, amikor az árvíz Nógrádszakálba elvitte a vasutat, akkor helyreállították –, de 51 óta semmilyen,

de semmilyen beruházás nem volt. Úgyhogy ne csodálkozzunk, hogy ezek a vasúti sínek elavultak, és nagyon rossz állapotban vannak.

1951-ben megvolt az Ipoly-völgyi vasút, amikor a kissztácsi barnaszén bányát felfedezték, és az akkori Csehszlovák Szocialista Köztársaság Kis-Sztrácintól Nógrádszakálig kiépített egy szárnyvonalat, ezen mentek a tehervonatok, és ezen közlekedtek. Itt személyforgalom is volt, sajnos 1992-ben megszűnt. A pálya használatért a szlovák állam a magyar államnak 60 millió forintot fizetett évente, és fizet a mai napig is. Ez a szerződés 99 évre van aláírva. A schengeni övezetben vagyunk, ezért kellene ezt a teherforgalmat és az egész személyforgalmat visszaállítani, hogy az emberek leszálljanak, kiszálljanak, az emberek sétáljanak. Még érvényben van ez a jogszabály. Számoljuk ki: '51 óta, ha 60 millió forint, mert '51-ben is 60 millió forintot fizettek, és most is 60 millió forintot fizetnek, és semmilyen beruházás nem történt. Ha erre egy kicsit odafigyelnének, erre a csodálatos értékre, mert ez nemcsak Magyarország érdeke, ez egy nemzeti érték, amire oda kellene figyelni. Nekem nagyon-nagyon csúnya kifejezés az, hogy mellékvonal, mert ami mellék, az nem kell. Ezek csodálatos

értékek, amiket meg kell őrizni, és a polgári társulásunk a Magyar Közlekedési Klubbal, amikor az volt, hogy ezeket a mellékvonalakat megszüntetik, akkor mi ez ellen keményen felszólaltunk, hogy ne tegyék, mivel a szlovák tendencia más, a szlovákok ezt a részt Nagykürtösig 1973-ban meghosszabbították. Ezt a részt gyönyörűen ki lehetne használni, ha lenne politikai akarat.

2008 áprilisában szerveztünk szlovák-magyar vasutas napokat, ahol is megszólítottuk a szlovák félt, a Szlovák Vasutat, a zólyomiakat. Ezek az emberek annyira tisztelik ezt az Ipoly-völgyi vasutat, nem is kellett elmondanom, hogy mit szeretnének, rögtön indítottak egy Nagykürtös-Szécsény vonatot, M31-est, egy úgynevezett Motorkát, és Losoncról szintén elindult egy vonat. Ez a két vonat egy történelmi pillanatot élt meg, mikor Nógrádszakálban találkozott. Soha nem látták egymást, soha nem is találkoztak, egyik Kassán van, majdnem múzeumban, a másik pedig Privigyén, és ott találkoztak. Rojtokban lógtak rajta az emberek, olyan varázsát és reneszánszát élték ennek a vasúti közlekedésnek.

Voltak fiatalok, akik életükben nem ültek vonaton, és azt sem tudták, hogy hogyan kell felszállni. Nagyon csodálatos élményük volt.



Ugyanúgy elindult Budapestről Szécsénybe egy komoly, modern vonat. Ott ez az egész társaság, úgy szlovákok, mint magyarok, vasutasok, nem vasutasok, hidászok, szóval mindenki, egy nagyon jó majálist szervezett.

Ez egy nagyon jó figyelemfelhívás volt arra, hogy odafigyeljünk a vasútra is, mert a vasút együtt a hidakkal nagyon-nagyon jó egészet képez, mert a vasutak is ott épültek, és a vasútállomás is ott van, ahol a híd volt.

Mi szeretnénk, és szorgalmazzuk közösen a Szlovák Vasúttal, akik nagyon pozitívan állnak ezekhez a dolgokhoz, mert olyan megszállott emberek dolgoznak a Szlovák Vasutaknál, vagy lehet, én pont azokkal találkoztam, akik szeretnék, hogy Losoncon, Ipolytarnócon ne álljanak, és ne vesztegeljenek a vonatok, hanem menjenek ki. Mert most ott vesztegelnek a határon.

Ettől az átjárhatóságtól valahogy félünk. Azt hisszük, hogyha megnyílik, 50.000 tolvaj fog azon átvonulni, pedig nem történik semmi. Az ember sokkal jobban átéli azt, hogy van lehetősége, választhat, hogy vonattal utazzon, vagy a hídon átmenjen.

Szóval kell, hogy az emberekre egy kicsit odafigyeljünk, mert az emberek szeretnek választani,

hogymost én ezzel közlekedem, itt vagyok. Ez alatt az egy hónap alatt, amióta Bussán is megnyílt a híd, az ingatlanárak nagyon-nagyon felszökkennek. Pozsonyi lakosok érdeklődnek, és több házat is vettek már Bussán, mert ugye van egy híd, ahova el lehet menni, ahol gyönyörű a táj, és igazán nincs környezetszennyezés.

Még talán annyit, hogy próbáljuk az embereket ott marasztalni abban a régióban, és higgyék el nekem nagyon nehéz az élet, nagyon nagy a munkanélküliség, rengeteg falu van, és nagyon kis létszámmal. Az

emberek nagyon pesszimisták. Valahogy vissza kell adni nekik a reményt az életbe, és megpróbálunk ilyen lelki hidakat is szervezni. Például a polgári társulásunk már ötödik alkalommal szervez kirándulást a csíksomlyói búcsúra, és most az ötödik alkalommal a dévai Szent Ferenc Alapítványnak gyűjtünk, aminek nagy sikere van. Valahol ezek is hidak.

Köszönöm szépen a figyelmüket, és figyelmükbe ajánlom még az új kiadványunkat, ahol szlovák, magyar és angol nyelven egy kis betekintést kaphatnak a polgári társulásba.



# AZ M 11-ES ÉS AZ ÚJ ESZTERGOMI DUNA-HÍD

↻ *Ocskay Gyula* ügyvezető, Ister-Granum Eurorégió Fejlesztési Ügynökség Kht.:

## TISZTELT KONFERENCIA!

Előadásomban három témát szeretnék érinteni. Sokan emlegették már a másfél nap alatt az Ister-Granum Eurorégiót, elsőként ezzel a témával kapcsolatban pontosítanám a résztvevők ismereteit. Utána tennék egy elméleti közbevetést a közép-európai tér metamorfózisáról. Végül hálózatfejlesztési kérdéseket is érintek. Ez utóbbit tekintsek úgy, ahogy Bíró József mondta, hogy léteznek jó szándékú, ámde a természetes tudatlanságból származó felvetések.

Elsőként tehát az Ister-Granum Eurorégióról. Összesen 102 magyar és szlovák önkormányzat együttműködéséről van szó. Magának az együttműködésnek a kialakulása a Mária Valéria híd által vált lehetővé. 1999. szeptember 16. az a nevezetes időpont, amikor a híd újjáépítéséről szóló megállapodást a két ország miniszterelnöke aláírta.

Nagyon szeretném itt megköszönni a közlekedési szakmának és azoknak, akik közvetlenül részt vettek az újjáépítésben, hogy nekünk ezáltal az együttműködés esélyét megadták. Ezt az esélyt először egy eurorégió keretében próbáltuk meg kihasználni, majd 2008. május 6-án a 102 önkormányzat közül 85 Európában másodikként megalapította az EGTC-t. Az EGTC angol betűszó, a European Grouping of Territorial Co-operation rövidítése, amit magyarra a vonatkozó törvényben 'európai területi együttműködési csoportosulás'-ként fordították le. Ez egy forradalmi eszköz a határon átnyúló együttműködések kezében, hiszen a határ két oldalán található önkormányzatok ezáltal saját intézményeket hozhatnak létre.

Az alapítás olyan jelentős esemény volt, hogy jelen volt rajta a Régiók Bizottságának elnöke, Luc van Den Brande úr, és azóta is szerepelünk a Régiók Bizottságának a honlapján, mint második EGTC-alapítás. A csoportosulás bejegyzése folyamatban van.

Az EGTC legfőbb döntéshozó szerve a közgyűlés, amelyben a polgármesterek vesznek részt. Ezen kívül van egy nyolcfős szenátusunk, és hat szakmai bizottságunk. Egy régiófejlesztési tanácsot is létrehoztunk, amelyben a három legnagyobb munkaadó, a három érintett kereskedelmi és iparkamara képviselője és a regionális civil parlament hat választmányi tagja vesz részt. Az önkormányzati oldalt a tanácsban a hat szakmai bizottsági elnök képviseli.

Az EGTC ügyvezetője az igazgató, akinek a munkáját egy esztergomi és egy párkányi régiófejlesztési ügynökség segíti. Az EGTC legfőbb újdonsága, hogy önálló jogi személyiséggel bír mindkét érintett tagállamban, és saját intézményeket, vállalkozásokat indíthat. Az Ister-Granum EGTC létrehozásakor éppen az volt a legfőbb célunk, hogy ilyen saját intézményeket alapítsunk.

Másfél évvel ezelőtt készült el egy határon átnyúló vállalkozási logisztikai övezet megvalósíthatósági tanulmánya. Ezt már működtethetné maga az EGTC. A regionális turisztikai desztinációs menedzsmentszervezet létrehozását célzó projektet éppen most állítottuk össze, szeretnénk benyújtani a magyar szlovák ETE-kiírásra. Szeretnénk az egészségügyi rendszerünket átalakítani határon átnyúló jelleggel. Ez egy rendkívül bonyolult, ezerszereplős

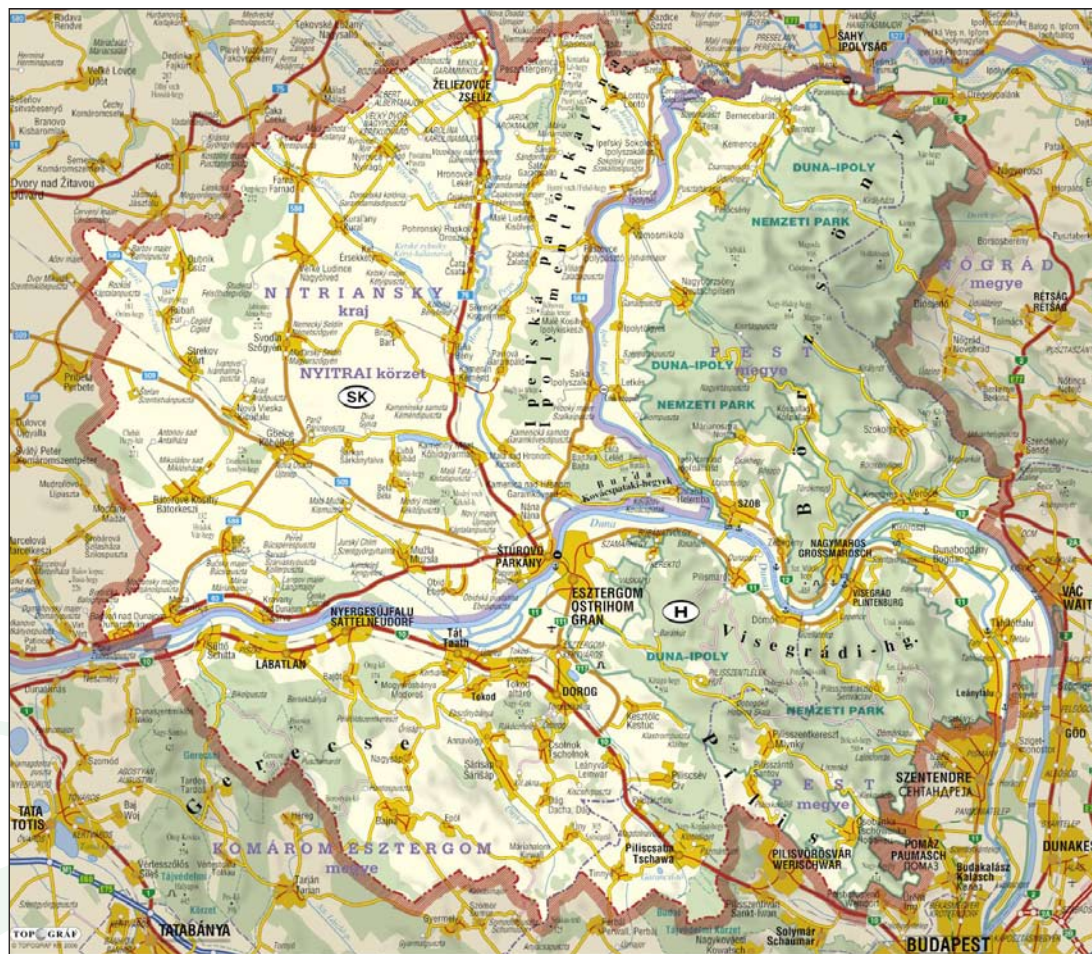
játszma, és nagyon nehéz megvalósítani a meglévő jogi szabályozók miatt, de a spanyol-francia határon, a német-holland határon léteznek már olyan kórházi rendszerek, amelyek határon átnyúló jelleggel szolgálatnak.

Közös energiaügynökséget is szeretnénk létrehozni, melynek a feladata az volna, hogy a megújuló energiaforrásokra történő átállást segítse az egész régióban.

A közösségi közlekedés jelenlegi rendszerét is átalakítanánk. Az nem normális dolog, hogy Vámosmikoláról, ami 22 km-re fekszik Esztergombától, nem lehet közvetlen járáttal Esztergomba utazni, mert a határon át közlekedő autóbuszok automatikusan nemzetközi járatok lesznek.

Szeretnénk közös kétnyelvű televíziót, rádiót is.

Az EGTC intézményei közé sorolom az Ister-Granum Szolidaritási Alapot, amelyet Esztergom város önkormányzata hozott létre idén nyáron. Esztergomban közel 4 milliárd forint folyik be az iparüzési adóból, de ezt a bevételt elsősorban nem esztergomiak állítják elő, és ezt jelképes módon megköszöni a város a környékbeli forráshiányos településeknek: az iparüzési adó 1 %-át pályázati rendszeren keresztül visszajuttatja számukra.



Ister-Granum Eurorégió

Részt veszünk egy nagy európai projektben az URBACT program keretében, amelynek kezdeményezője a párizsi Mission Opérationnelle Transfrontalière, és amelynek további együttműködő partnerei: egy Chaves nevű portugál város, Strasbourg, Basel, Lille, valamint Slubice és Odera-Frankfurt együttműködése. Ennek a projektnek az a célja, hogy pontosan ezekre a kérdésekre adjon javaslatot a brüsszeli döntéshozók számára: melyek azok a szabályozók, amiket közösségi jogi szinten kellene kezelni annak érdekében, hogy az említett funkciók elláthatóak legyenek határon átnyúló jelleggel is.

Térjünk át most a közép-európai tér metamorfózisára.

Lehetőségem nyílt előadást tartani Mosonmagyaróváron a legutóbbi főépítési konferencián, ahol elmondtam, hogy mi hogyan fejlesztünk térséget határon átnyúló jelleggel, és hihetetlen felháborodást váltottam ki. Egy idős úr (a nevére már nem emlékszem, de látszott, hogy komoly szakmai munka van mögötte) egyszerűen azt állította a térség-fejlesztés kifejezésre utalva: „a tér, az a mérnökök dolga, mert az egyetlen egyetem, ahol a térről tanítanak valamit, az a Műszaki Egyetem.

Most viszont azt tapasztaljuk, hogy mindenféle amatőrök foglalkoznak a térrel.”

Az én meggyőződésem szerint azonban a tér társadalmi konstrukció. E véleményem alátámasztására Henri Lefebvre-nek egy 1974-es munkáját szeretném segítségül hívni, aki szerint nincs tér kognitív folyamatok nélkül. Első szinten a körülöttünk lévő tárgyak egymáshoz való, többekévesé állandó viszonyából a mi elménk a kategóriák segítségével képez térviszonyokat – ahogy ezt Kant és tulajdonképpen már Arisztotelész is megállapította. Nem magában a dolgokban vannak benne ezek a viszonyok, hanem a mi elménkben konstruálódnak. A tér tehát már az észlelet szintjén sem pusztán fizikai természetű.

A második szintet a konceptualizált tér jelenti: mi magunk is hozunk létre magunk számára tereket. Egy ország, egy régió a természetben nem létezik, a társadalmi megegyezés termékei. Ezek az emberek által kreált terek a harmadik szinten, a megélt tér szintjén visszahatnak a saját identitásunkra. Vannak regionális identitások, mint amilyen a székelyföldi, mint a matyó, és vannak nemzeti identitások, amelyek bizonyos térfelfogáshoz kötődnek. Valójában ez az a tér, amelyen belül a mérnökök dolgoznak.

Hogy mennyire nem magától értetődő a térről alkotott képzetünk, arra a vasutasok tudnak legjobb például szolgálni. Az ő térfelfogásukban magyarországi szinten olyan települések is szerepelnek, mint Boba, Bükk, Szajol. Az átlag magyar embernek a térfelfogásában viszont ezek a települések nem léteznek, nem is tudnák elhelyezni a térképen, merre lehetnek. Ugyanígy: egészen máshogy gondolkozik az a néni, aki soha nem járt a saját faluján kívül, mint az a menedzser, aki minden héten repülőn utazik a világ más és más szegletébe.

Amit mindezzel nyomatékosítani szerettem volna, az nagyjából a következőkben foglalható össze. A körülöttünk lévő tér mindig jelentéssel teli. Ezt a jelentést a társadalom, a tradíciók kölcsönzik a körülöttünk lévő fizikai tárgynak, és ez a jelentés meghatározza a mi identitásunkat is. Amikor tehát a térről beszélünk, tudatában kell lennünk e beszédmód kulturális meghatározottságának.

Amikor a közép-európai tér metamorfózisáról beszélek, arra szeretnék célozni, hogy az európai integráció révén ennek a térnek a jelentése meg fog változni, és hatni fog az identitásunkra is. Ennek a térfelfogásnak pedig nagyon fontos

hatása van a közlekedési hálózatfejlesztésre, de általában a tervezési munkára is.

Megváltozott a tér, és ezáltal mi magunk is meg fogunk változni. Nem Nagyvárad, Debrecen dichotómiában fogunk gondolkodni, hanem Nagyvárad és Debrecen együttműködésében. Nem Ágcsernyő-Záhony dichotómiában fogunk gondolkodni, hanem Ágcsernyő és Záhony együttműködésében. Ez egy egészen más térfel-fogást jelent, és teljesen eltér attól, amit a főépítészek az egyetemen megtanultak.

Nonszensz, hogy Komárom-Esztergom megye rendezési tervében még a Pest megyei tervek sem szerepelnek, nemhogy a Nyitra megyeié. A rendezési terv térképein Nyitra megye egy fehér folt.

Ha most megnézzük, hogy a közép-európai téren belül milyen térképzetek léteznek, akkor elég színes képet fogunk kapni. A szlovákoké például mostanában zömében nemzetállami jellegű. A románok a Tisza és a Dnyeszter közé teszik a teret, az otthonként értelmezett teret.

A mi térszemléletünk a fentiekkel szemben (történelmi tanulmányaink miatt is) mindig Kárpát-medencei szintű marad. Mi nem tudunk úgy gondolkodni, mint a románok, akkor sem,

ha nem vagyunk nacionalisták, nem vagyunk revizionisták: a Kárpát-medencét mindig egy kompakt egységként kezeljük.

Látható, hogy léteznek bizonyos értelmezési különbségek a környező nemzetek kollektív tudatában, amikor közép-európai térről beszélünk. Ezek egymással valamilyen értelemben rivalizáló, versengő terek. A fejlesztési politika és az a stratégiai gondolkodás, amire szükség volna szerintem Közép-Európában, ezeknek a térszemléleteknek valamiféleképpen a közös pontjait kell, hogy megvilágítsa. Ezek azok a közös pontok, amire Somfai András tegnap nagyon helyesen rámutatott. Ezen közös pontok segítségével lehet kirajzolni egy olyan fejlesztési makro-térséget, amely lehetővé teszi az egymással versengő térképzetek feloldását egy kooperatív stratégia kidolgozása révén.

Hadd fűzzek még egy megjegyzést a stratégiai tervezés kérdésköréhez!

A térségfejlesztés folyamatai három szinten zajlanak. Az első szintet a globális tendenciák jelentik, amelyekre közvetlenül semmiképpen nem tudunk hatást gyakorolni. A globális felmelegedést például itt helyben, Esztergomban nagyon minimális mértékben tudjuk befolyásolni.

Léteznek aztán makro-térségi változások, amelyekre ráhatásunk lehet, de azok szintén nem a mi kompetenciánkban tartoznak. És vannak a helyi energiák, amelyek egyes térségeket specifikus értelemben megkülönböztetik egymástól, egyedítik azokat. Az a tapasztalatom, hogy Magyarországon a stratégiai tervezés azt jelenti, hogy a globális tendenciák előtt kitérjük a kaput, ahhoz igazodjanak a makro-térségi fejlesztések, és a makro-térségekhez igazodjunk itt helyben. Meggyőződésem szerint, és erre többen is utaltak az előző előadásokban, a térségfejlesztésnek alulról építkezőnek kell lenni. Mert ha helyi szinten megtörténik az érdekek egyeztetése, akkor később már nem fogják a makro-térségi jelentőségű beruházásokat megakadályozni.

A helyi együttműködések adhatják a muníciót a makro-térségi, így a közép-európai fejlesztésekhez. Amikor közép-európai szemszögből tekintünk a magyar fejlesztési elképzelésekre, azonnal láthatóvá válik annak a megközelítésmódnak a korlátozottsága, amely kizárólag nemzetállami szinten képes prioritásokat megfogalmazni. Ahol a határok a gyakorlatban is megszűnnek, nem szabad mesterséges határokat építeni.

Végül arról beszélek, amiről az előadásom címe szól: az M11-ről és az új esztergomi Duna-hídról, de minthogy én eredeti foglalkozásomat tekintve filozófus vagyok, ezekről nem tudok kompetens módon nyilatkozni, csak olyan kérdéseket tudok felvetni, amelyek bennem józan paraszti ésszel (vagy ha úgy tetszik, a descartes-i módszer segítségével) felmerültek. Ezeknek a kérdéseknek a megválaszolására viszont én szakmailag nem vagyok alkalmas.

A mi térségünkben azt tapasztalhattuk az elmúlt évtizedekben, hogy egy hihetetlen mértékű kiáramlás zajlott le Budapestről. Ez a kiáramlás mintegy 200.000 új lakost jelent ebben az északnyugati agglomerációban. Szentendre térségében a 70-es évek óta duplájára nőtt a lakónépesség, a Zsámbéki-medencében és a Pilisi-medencében pedig másfélszeresére. Az infrastruktúra ezt a változást semmilyen mértékben nem követte. Ha meg tetszenek nézni, hogy 1895-ben, amikor kiépült az esztergomi vasútvonal, mennyi idő alatt ért ki a vonat, ugyanannyi idő alatt jön ki ma is. Szolgáltatások nincsenek, nincs megfelelő színvonalú oktatás, nincs hálózati infrastruktúra, nincs elővárosi rendszer, tehát semmi nincs gyakorlatilag, ami egy ilyen agglomeráció életét segíthetné.

Ez a demográfiai változás radikálisnak mondható, amire stratégiaileg nem voltunk felkészülve. Minden önkormányzat kijelölt gyorsan olyan területeket, amit eladott, hogy legyen bevétele, amiből finanszírozza az iskola fűtését, de arra senki nem kapott megbízást, hogy ezt az egész kérdést a maga komplexitásában, tehát gazdasági-szociológiai-fejlesztéspolitikai szempontokból elemezze, tervezze.

Nézzük a rekordereket: az első helyet Telki szerezte meg. 1970 óta ott nyolcszorosára nőtt a lakosság lélekszáma. 1970–2005 között Solyvár, Herceghalom, Nagykovácsi lakossága is több mint kétszeresére növekedett.

Ha megnézzük különböző idő-intervallumokban a folyamatokat, akkor azt fogjuk látni, hogy 1990 és 2001 között elsősorban Solyvár, Nagykovácsi, Telki, tehát a Budai-hegység volt a célterülete a kitelepüléseknek. 2001 és 2005 között megváltozott a trend, a kitelepülés fő iránya a 10-es út lett: Pilisjászfalu, Üröm, Piliscsaba mutatja a legjelentősebb lélekszámbővülést.

S hogy közlekedés-földrajzilag mit is jelent ez a kitelepülés? A sugár irányú forgalom exponenciális bővülését: minden kitelepülő beáramlik

reggel a fővárosba, ahonnan este nagy tömegben térnek haza a szuburbán térségekbe. A fővárosban dolgoznak, ott van a gyerek óvodája, ott vásárolnak be, ott van az iskola, ott van a szórakozási lehetőség stb. Az életmódjukat nem változtatták meg, csak kertvárosiak lettek. De ugyanazt az utat meg kell tenniük mindennap (plusz 20–30 km), hogy ugyanazokat a javakat elérhessék, amelyekhez fővárosiként hozzászoktak. Az agglomerációnak pedig nincs stratégiája, nem tudjuk, hogyan tudjuk kiszolgálni ezeket a kitelepült embereket.

Ha jól megnézzük, ezek centrális irányú mozgások, reggel be, este ki. Elképesztő adatokat produkál az agglomeráció: 2007-ben napi szinten 24.557 egységjármű haladt át az ürömi lámpánál, ami egyenletes sűrűséggel is óránként 1000 járművet jelentene. Ráadásul a kétszer egy sávós főút kapacitási korlátja 18 000 egységjármű volna. Ez a limit már most túl van teljesítve ezen a ponton, és ez nem fog javulni, hanem romlani fog az M0 továbbépítésével.

Gondolom, egy kicsit csúszni fog a jelenleg ismert tervekhez képest a 11-es és a 10-es főút közötti M0-szakasz építése, mondjuk, 2015-re tehetjük az átadását, ha minden rendben lesz.



Az új esztergomi Duna-híd látványterve

Tudjuk azonban, hogy a főváros nem tervezi megépíteni a kétszer két sávot Ürömtől az óbudai temetőig, és mert várható, hogy az M0 északnyugati szektorának a bezáródása még évtizedekig húzódik, a keletről érkező és keletre tartó forgalom a 10-es útra fog terelődni. Én csak becsülni tudom ennek az újabb növekedésnek a mértékét, de 20.000-nél kevesebb nem lesz napi szinten, ez nagy biztonsággal állítható.

Ehhez a 40.000-es napi forgalomhoz mérjük most a meglévő fejlesztési elképzeléseket!

Az új 10-es főúton Pilisvörösvár és Keszthely között gyakorlatilag nincs csomópont, ahol fel lehetne rá hajtani. Vagyis mindazok, akik itt, a régi 10-es mentén élnek, és akik (mint láttuk,

egyre növekvő számban) ide költöznek, továbbra is Pilisvörösváron keresztül fognak utazni, a várostól délre tudják csak elérni az új 10-est. Az M0-ról érkező forgalom egy része is nyilván a Zsámbéki-medencén keresztül igyekszik majd az M1-es irányába, ők se az új főút nyomvonalát fogják választani. Vörösvár forgalma ezeknek a folyamatoknak köszönhetően jelentősen nem fog csökkenni.

A városnak ugyanakkor van egy elfogadott rendezési terve, amelyben szerepel egy északi elkerülő út. Ezt az északi elkerülőt muszáj lesz megépíteni, nem lehet elodázni, hiszen a jelzett 40 000-es forgalom jelentős része továbbra is rá fog zúdulni a városra. Meg kell említeni a logisztikai igényeket is. Mindenki ismeri a Budaörs környékén kialakult dobozvárost. Hasonló kezd kialakulni Pilisvörösvár térségében a Dachser fejlesztései nyomán, és ők további fejlesztéseket terveznek a közeljövőben. Kérdés, hogy rá szabad-e terhelni ezt a folyamatosan terjedő logisztikai övezetet a Pilisre.

Ugyancsak komoly logisztikai igények jelentkeznek Esztergom–Dorog–Lábatlan–Párkány térségében. A KTI által 2000-ben készített felmérések világosan megmutatják, hogy ennek a térségnek a szállítási irányai elsősorban északiak, északnyugatiak, illetve délnyugatiak, a forgalom

mégis Budapest irányában a legerősebb, mivel északi irányban vagy Győr vagy Budapest–Parassapuszta érintésével lehet szállítani. 2000 óta persze a volumenek tekintetében jelentős változások figyelhetőek meg. Magyar-szlovák viszonylatban például a térség havi 18 500 tonna áruforgalmat produkált, 2005-ben viszont már 26 000 tonnát. Ennek a forgalomnak a nagy része Budapesten keresztül bonyolódik, holott a küldő és a célállomás Esztergomtól északra található.

Hadd fűzzem hozzá, hogy miközben a magyar oldalon a logisztikai infrastruktúra igen alulfejlett, addig Párkányban található Szlovákia második legnagyobb vasúti pályaudvara, amelynek a 2003-as kapacitáskihasználtsága az 1988-as szint 17 %-a volt. Párkány rendelkezik ezen kívül egy teherkötővel is, ami Esztergomban ki sem építhető a mederviszonyok miatt. Tehát az Esztergom térségi logisztikai igények kiszolgálását a szlovák oldalon meg lehetne oldani egy teherhíd segítségével.

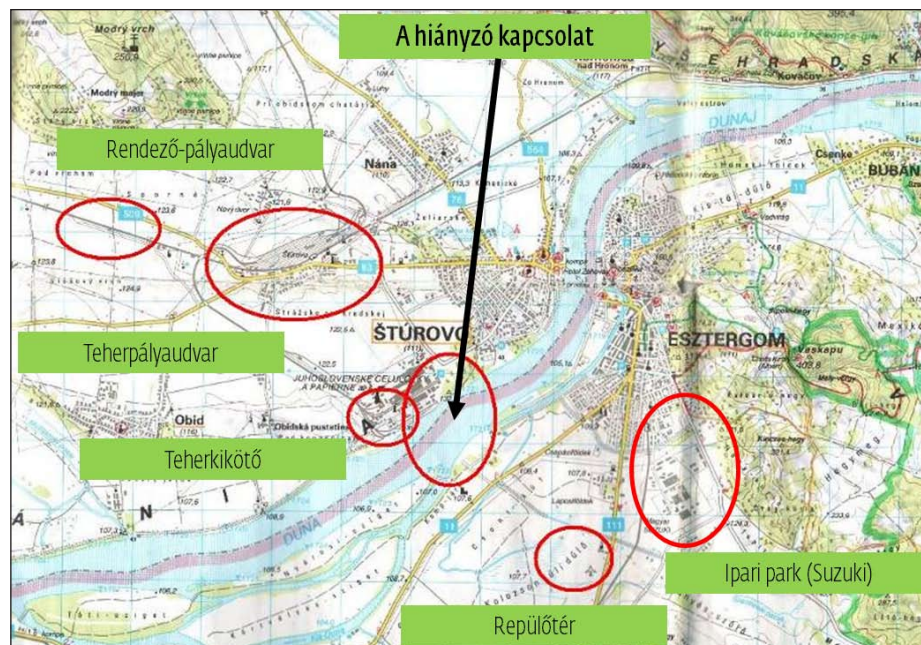
A híd egyben komoly térségfejlesztő hatással is bírna, hiszen a párkányi oldalon jelenleg egyetlen jelentős ipari foglalkoztató található, a papírgyár. Az ottani munkanélküliek nagy részét az Esztergom környéki nagy cégek foglalkoztatják, az eurorégió vállalkozásainak mindössze 17 %-a

működik a párkányi és zselízi térségekben. A híd megépítése segíthetne abban is, hogy Párkány térségében is jelenjenek meg a befektetők. Csak a Suzukinak mintegy 380 beszállítója van, amelyek a gyár közvetlen közelében, egyben kiváló logisztikai adottságokat kapva települhetnének le a Duna túlsó partján. Ez pedig jelentősen csökkenthetné a 10-es út forgalmát, főként, ha az M11-es és Szlovákiában az R3-as gyorsforgalmi út az M6-os és Zsolna között megépülne.

Végül hadd fogalmazzak meg egy olyan felvetést, amely nélkülöz mindenféle szakmai hozzáértést, kizárólag a józan paraszti ész mondatja velem.

Az most már majdnem biztos, hogy 2013-ig az ürömi lámpától Pilisvörösvárig megépül a kétszer két sávós új főút. Onnan tovább viszont kérdéses, hogy mikor folytatható Keszölcig. Amennyiben azonban a Pilisvörösvárt északról elkerülő gyűrű elkészül, annak a 10-es úti csatlakozásától mintegy 6–8 km-re nyugatra fog húzódni a majdani M11-es, amely Esztergomnál metszi a magyar határt.

Ha az északi elkerülőt tovább építenénk Tinnyéig, akkor nem kellene megépíteni a 10-es utat a Pilis tövében, logisztikai lerakatokkal, üzletközpontokkal stb., és ez az út kiválthatná az M0 északnyugati szektorát is a sok alagúttal együtt.



Ister-Granum  
Vállalkozási-  
Logisztikai  
Övezet

És még egy eretnek gondolat zárásként. Az új esztergomi híd látványterve és a megvalósíthatósági tanulmány elkészült. Tervezzük, hogy a közeljövőben elkészítetjük az engedélyes terveket is. Ha az új híd kombinált hídként épül meg (vagyis: vasúti kapcsolatot is jelent), akkor Esztergomnak lesz egy kiváló pályaudvara egy villamosított európai fővonallal. Igaz, ehhez

megint másféle térszemlélettel kell rendelkeznie a tervezőknek, mint amit megszoktunk. De hátha egyszer mégis megtörik a jég!

Köszönöm, hogy meghallgattak!









# ZÁRSZÓ

☞ *Dr. Becsey Zsolt európai parlamenti képviselő, a Hét Határ Önkormányzati Szövetség elnöke*

## TISZTELT HÖLGYEIM ÉS URAIM!

Bizonyára elfáradtak már ezen a nagyon hosszú konferencián, de én azt hiszem, nagyon hasznos volt. Először is szeretnék gratulálni a szervezőknek!

Az első gondolatom a gratuláción túlmenően az, hogy remélem, tradíciót sikerült teremteni, és a következő években – tematikusan is átgondolva az elmúlt egy évnek a fejleményeit – szintén megrendezik ezt a konferenciát, ami nagyon tetszett, mert ez egy szakmai gondolkodó konferencia volt. Azt is remélem, hogy az itt elhangzott sok előadás valamilyen módon megörökítésre kerül.

Néhány zárógondolatot engedjenek meg megfogalmazni.

50 vagy 60 évig teljesen evidens volt, hogy mindenki a saját határán belül gondolkozott minden kérdésben. Most viszont az Európai Unió keleti bővítésével, valamint a schengeni övezet révén

új helyzet alakult ki. És ezt a változást főként az adminisztráció szintjén nem nagyon tudják követni. A konferencia ebből a szempontból is nagyon fontos. De van ennek egy politikai vetülete is: a vidéki hatalmasságok is őrzik a pozícióikat, regionális hatalmukat. Ezeknek a lebontása is egy nagy kihívás lesz, de a konferencia segíthet ezeket a problémákat is kezelni. Példaként említhetem, hogy évek óta próbálok nyitni egy irodát a három dél-alföldi megyének Brüsszelben. Az általános szemléletmód azonban az, hogy mi köze egyik megyének a másikhoz. Vagy amikor minden megye saját repülőteret akar építeni, véletlenül se közöset.

És hát elhangzott itt egy előadásban a magyar határtörvény is, ami számomra az ötvenes évek misztikumát idézi. Ezzel szemben lehet példaként Dániát idézni, ahol a minisztériumokban nem létezik nemzetközi vagy európai uniós osztály, hanem az adott szakminisztérium tisztségviselői a

hazai és az uniós jogszabályokat egyszerre alkalmazva dolgoznak, fogalmazznak, ha kell, közvetlenül angolul. Ki kell nekünk is lépnünk abból a keretből, amit a megye, az állam jelent. Nagyon tanulságos volt, amikor arról beszélgettünk, hogy Budapest–Bukarest–Belgrád–Zágráb–Lemberg–Krakkó viszonyrendszerben kell közlekedésfejlesztést tervezni. És ilyen léptékekben valóban kérdésessé válik, hogy egy transzkontinentális útnak mindenképpen érintenie kell-e minden egyes megyeszékhelyet.

Ugyanilyen szemléletváltásra lesz szükség a CO<sub>2</sub>-kibocsátás visszaszorításához. Amikor február 1-jén megrendeztük a konferenciánkat Ipolyságon az Ipoly-hidakról, akkor ott felmerült a drégelypalánk-ipolysági vasútvonal hiányzó 6 kilométeres szakaszának az ügye. Amikor ezzel kapcsolatban hivatalos levélben kerestem meg az aktuális közlekedési minisztert, teljesen elutasító választ kaptam. Miközben tehát mindenki azon kesereg, hogyan fogjuk csökkenteni a széndioxid-kibocsátásunkat, a 20 évvel ezelőtti rendszer-váltás óta mindössze egyetlen határon átnyúló vasútvonalat építettünk Szlovénia irányában. De hiányoznak ilyen vasúti kapcsolatok Vésztőnél, Körösnagyharsánynál, Rédcicsnél, Temesvár és

Szeged között is. Az elmúlt időszakban a mellékvonalak megszüntetése komoly indulatokat kavart. Ha egy vasútvonal a semmibe vezet, ahol aztán nem száll föl és le senki, akkor könnyű kimutatni, hogy arra a vonalra nincs szükség. Ha viszont néhány kilométert építünk, és ezáltal már nemcsak két falut, hanem két nagyobb várost is összekötünk, rögtön megélnékül a forgalom, és igazolhatóvá válik a korábban bezárásra ítélt szakasz léte is. A legjobb példa erre a körösnagyharsányi vasút, amelyet Trianon után vágtak ketté. Holott az ott élők nagy része már most is Nagyváradra jár át dolgozni, és ha a politika nem szól közbe, ezek a kapcsolatok az élet minden területén kialakulnak, ami utast is jelent majd a vasútnak.

Ezeknek a kérdéseknek a megoldásában az Európai Uniónak központi szerepe van. Egyrészt megteremti az infrastrukturális fejlesztések pénzügyi hátterét, másrészt a schengeni övezet révén biztosítja a szabad mozgást, a közös üzemeltetéshez pedig biztosítja a közös fizetőeszközt.

A másik fontos zárógondolatomat a tegnapi megnyitóból idézném. Magyarországon akkor zajlik le a rendszerváltás, ha a köztulajdonban lévő Volán járata vagy a budapesti BKV-busz megáll a köztulajdonban lévő MÁV-nak a megállójánál.

Mert éppen azáltal kényszeríti személyautóba az utast, hogy a konkurens szállítótól való félelmében nem biztosítja a gördülékeny átszállási lehetőséget. Ez is egy komoly szemléletváltást igényel. Nem biztos, hogy az Európai Unió támogatását metróépítésre kellene fordítani. Ebben a térségben akkor is épültek metróvonalak, amikor még nem voltunk az EU tagjai. Erre a célra tehát más forrásokat is felhasználhatnánk. Az uniós támogatásokat pedig arra kellene biztosítani, hogy az egyes közösségi közlekedési módok között alakuljon ki kapcsolat, a településeink könnyen elérhetőek legyenek, hogy épüljenek kerékpárutak, vasúti fejlesztések valósuljanak meg, illetve hogy elinduljanak a konferencia által is szorgalmazott határon átnyúló fejlesztések. Ma ordító összegeket

költünk olyan célokra, amelyet egy preferált helyzetben lévő nagyvárosnak magának meg kellene tudni oldani.

A magam részéről bízom abban, hogy az ilyen típusú konferenciák hozzá tudnak segíteni minket ahhoz, hogy az említett problémákkal behatóbban foglalkozzunk, és előbbre is lépünk.

Még egyszer köszönöm, hogy eljöttek és megosztották egymással a gondolataikat. Egyben mindenkit biztatok arra, hogy ebből a kezdeményezésből a közigazdászok éves vándorgyűléséhez hasonlóan a térségfejlesztőknek és a közlekedésfejlesztőknek is alakítsanak ki egy vándorgyűlést. Ezáltal előbb-utóbb a politikán is keresztül tudnak hatolni. Ehhez kívánok sok sikert a továbbiakban és köszönöm, hogy meghallgattak.





# JEGYZETEK





