

# EURÓPAI TÜKÖR

A KÜLÜGYMINISZTERIUM FOLYÓIRATA



**A TARTALOMBÓL:** ■ „A vasút várhatóan jelentősen megnöveli részarányát mind az áru-, mind a személyszállításban” – Interjú Kazatsay Zoltánnal ■ Tánczos Lászlóné: A közös közlekedéspolitika értékelése ■ Morvay György: Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben? ■ Óberling József: A közúti közlekedés biztonsága ■ Vitézy Dávid: Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája

XVI. ÉVFOLYAM 5. SZÁM | 2011. MÁJUS

# EURÓPAI TÜKÖR

Kiadja a Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma.

<b>Felelős kiadó:</b>	Urkuti György
<b>A szerkesztőbizottság elnöke:</b>	Martonyi János
<b>A szerkesztőbizottság tagjai:</b>	Baranyai Gábor, Becsey Zsolt, Dienes-Oehm Egon, Fóris György, Gordos Árpád, Győri Enikő, Iván Gábor, Köblös Adél, Marján Attila, Ódor Bálint
<b>Főszerkesztő:</b>	Trócsányi László
<b>Főszerkesztő-helyettes:</b>	Szekeres Ildikó
<b>Szerkesztők:</b>	Fejes Zsuzsanna, Martin József Péter, Szalayné Sándor Erzsébet
<b>Olvasószerkesztő:</b>	Bulyovszky Csilla
<b>A szerkesztőség címe:</b>	Magyar Köztársaság Külügyminisztériuma 1027 Budapest, Nagy Imre tér 4. Telefon: 458-1475, 458-1361
<b>Terjesztés:</b>	Horváthné Stramszky Márta, stramszkymarta@kum.hu

Az Európai Integrációs Iroda kiadványai hozzáférhetők az Országgyűlési Könyvtárban, valamint a Kormányportálon ([www.kormany.hu](http://www.kormany.hu); Dokumentumok menüpont).

A kiadványcsalád borítón látható emblémája Szutor Zsolt alkotása.

Nyomdai előkészítés: Gyalog János

Nyomdai kivitelezés: Pharma Press Kft.

ISSN 1416-6151



# EURÓPAI TÜKÖR

2011/5.

A KÜLÜGYMINISZTERIUM FOLYÓIRATA

## Tartalom

Szerkesztői előszó . . . . .	3
„A vasút várhatóan jelentősen megnöveli részarányát mind az áru-, mind a személyszállításban” – Interjú KAZATSAY ZOLTÁNNAL, az Európai Bizottság közlekedésért és mobilitásért felelős főigazgató-helyettesével . . . . .	5

### Háttér

TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ: A közös közlekedéspolitika értékelése . . . . .	10
FLEISCHER TAMÁS: Közlekedés és fenntarthatóság – különös tekintettel az EU 2011-es közlekedési fehér könyvére . . . . .	23
MORVAY GYÖRGY: Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben? . . . . .	39

### Csomópont

HEINCZINGER MÁRIA–GAAL GYULA–TÖRÖK ÁDÁM: A közösségi közlekedés arányának növelése Budapest közlekedésében. . . . .	45
VITÉZY DÁVID: Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája . . . . .	53
LINDENBACH ÁGNES: Intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások Magyarországon az európai tendenciák tükrében – alkalmazások és feladatok. . . . .	59

### Földön, vízben

MARTON TAMÁS: A belvízi hajózás stratégiai jelentősége és előnyei Magyarország és Európa számára . . . . .	67
SZÚCS LAJOS: A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésének aktuális kérdései . . . . .	74
ÓBERLING JÓZSEF: A közúti közlekedés biztonsága . . . . .	82

## Kedves Olvasó!

*Navigare necesse est...*

A reggeli csúcs túlszűfolt buszain munkába indulók sokasága, a műholdak segítségével navigáló tanker kapitánya, a havazástól lebénult reptér várójában rekedt tanácstalan utas, vagy az internetes térképeket mobiltelefonon böngésző kerékpáros turista mind-mind egy hatalmas közösségi játék – a közlekedés – résztvevői.

A játékszabályokat magunk alakítjuk, időről időre felülvizsgáljuk és módosítjuk. Hogy miért szükségszerű az újratervezésre, új szabályok és stratégiák alkotására oly sok időt, erőforrást fordítani? Mert a technikai környezet változik körülöttünk, változnak életmódbeli, szabadidős, vásárlási szokásaink, elvárásaink és preferenciáink. Mert hisszük, hogy a mobilitás jó, és élni kívánunk a lehetőségekkel, ugyanakkor ma már azt is tudjuk: nem hagyhatjuk figyelmen kívül az utánunk következő generációk érdekeit, jogait sem. Változnak a közlekedéssel kapcsolatos veszélyek és kihívások, amelyek még akkor is hatással vannak életünkre, ha egyébként nap mint nap gyalog járunk dolgozni, és nyaranta nem indulunk távoli országokban keresni új élményeket. Szükségszerű, mert figyelmetlenség, ittas vezetés, gyorsjárat, túlzott önbizalom vagy rutintalanság miatt minden évben egy kisvárosnyi ember hal meg Európa közútjain. És szükségszerű, mert döntéseink komoly és a jelen döntéshozóinak életén jóval túlmutató következményekkel bírnak, sokszoros árat fizettethetünk unokáinkkal, ha nem jórak vagy egyáltalán nem változtatunk korábbi szokásainkon, stratégiáinkon.

Nem könnyű feladat megítélni, hogy mi az optimális infrastruktúra-ellátottság, figyelembe véve az egyre növekvő elvárásokat, a beruházások költségeit és az egyre erőteljesebben hangoztatott környezetvédelmi szempontokat. Nem könnyű az optimális szabályok kidolgozása, melyek védik az üzleti érdekeket, de az üzleti érdekekkel szemben védik a közjavakat igénybe vevő, egészséges környezetre vágyó tömegeket is. Nem könnyű választani, amikor a szűkös anyagi lehetőségek miatt az eltervezett és szükséges fejlesztéseknek csak egy töredékét vagyunk képesek középtávon megvalósítani.

Az Európai Unió jogszabályokkal, hatástanulmányokkal, fehér könyvekkel, újabb és újabb intézkedésekkel igyekszik a bonyolult szempontrendszerben a lehető legoptimálisabb megoldásokat feltárni, a legfontosabb projekteket támogatni. Magyarország mint a Tanács soros elnöke fontos feladatot tölt be a közlekedéspolitikával összefüggő kérdések előmozdításában is.

Olvasóinkat ezért invitáljuk, hogy májusi számunk segítségével tájékozódjanak a mindennapjainkat átszövő speciális terület problémáival, eredményeivel, kihívásaival kapcsolatban. Mert közlekedni szükségszerű, és ha kellő bölcsességet tanúsítunk, életeket sem kell áldoznunk érte.

**A SZERKESZTŐK**

## „A vasút várhatóan jelentősen magnöveli részarányát mind az áru-, mind a személyszállításban”

### Interjú Kazatsay Zoltánnal, az Európai Bizottság közlekedésért és mobilitásért felelős főigazgató-helyettesével

*A magyar elnökség alatt elkészült új fehér könyv 2050-ig vázolja fel az útitervet az egységes európai közlekedési térség kiteljesedéséhez. Az elkövetkező évtized közlekedési infrastruktúra-fejlesztését célzó TEN-T irányelvrendszert várhatóan júniusban hagyják jóvá az unió közlekedési miniszterei. A jelenlegi pénzügyi ciklusban az EU mintegy 60 milliárd eurót költ közlekedésfejlesztésre. Az Európai Tükörnek Brüsszelből e-mailben nyilatkozó Kazatsay Zoltán szerint a vasúti közlekedés jelentősége a jövőben megnő, de ehhez mentális váltásra is szükség van: az egységes vasúti piac lehetőségeit ne korlátozzák maguk a vasúttársaságok és a nagyrészt tulajdonosi minőségben is érintett szaktárcák. Az Európai Bizottság főigazgató-helyettese úgy véli, már most foglalkozni kellene a Budapest–Bécs nagysebességű vasút előkészületeivel.*

– Mekkora összeget szán és – közlekedési ágak szerint – milyen bontásban az EU közlekedésfejlesztésre a jelenlegi uniós költségvetési ciklusban?

– A közlekedésfejlesztés különböző elemeket tartalmaz. Az alap és alkalmazott kutatásokon túlmenően a járműfejlesztés, az infrastruktúra-bővítés, a szoftvernek tekintett intelligens közlekedési rendszerek (*Intelligent Transport Systems, ITS*) programjai, a menedzsment tevékenység fejlesztése mind a közlekedés fogalomkörébe tartoznak. E fejlesztések költségesek, sokszor van szükség pénzügyi és szakmai összefogásra a megvalósításhoz. Az Európai Unió elsősorban katalizátor szerepet kíván betölteni az egy-egy feladatra koncentrálható finanszírozás összefogásában, ám esetenként az uniós forrás is meghatározó szerepet tölthet be egy-egy projektben. Az Európai Unió több „kalapból” is támogatja a közlekedésfejlesztést. A legismertebbek a Kohéziós Alap és a strukturális alapok, amelyek mellett az Európai Bizottságnak rendelkezésére állnak a hetedik kutatási keretprogram forrásai is, mintegy 4,1 milliárd euró értékben, valamint a TEN-T program (az EU átfogó, a közúti, vasúti és vízi közlekedésre kiterjedő, mintegy 30 projektet magában foglaló infrastruktúrafejlesztő programja – *a szerk.*), mintegy 8 milliárd euró értékben. Ezekon kívül az úgynevezett Szolidaritási Alap és egyéb programorientált források (például Marco Polo-támogatás) ugyancsak finanszíroznak közlekedési projekteket. Összeségében mintegy 56–58 milliárd euró támogatásról beszélhetünk, amelyet 53 milliárd euró, az Európai Beruházási Banktól (EIB) származó hitel egészít ki. Természetesen ez az EU-forrás messze nem elegendő a 27 tagország közlekedési infrastruktúra-fejlesztési igényeinek fedezésére. Komoly segítséget jelent, hogy az EU aktív támogatást nyújt számos projekt megvalósításában.

– *Melyek a jelenleg futó legnagyobb európai uniós programok, hol tart a megvalósításuk, s mikor várható a befejezésük?*

– Az egyik nagy programcsomag a TEN-T hálózat kialakítása, amely minden közlekedési módra kiterjed, és lefedi valamennyi tagországot. A 30, úgynevezett „elsőbbségi” projekt megvalósítása egészen 2020-ig elhúzódik. Szinte mindegyik projektben megkezdődtek az előkészületek, közel egyharmaduknál pedig komoly előrehaladás van az építésben is. Utóbbi csoportba tartozik például a Lyon és Torino közti nagysebességű vasút, vagy a Brenner-hágó alatti vasúti alagút kiépítése. Nemrégén indult el az egységes európai légi irányítási rendszert támogató SESAR-program, a belvízi hajózást segítő folyami információ szolgáltatás (*River Information Services*, RIS) infrastruktúra-elemei pedig folyamatosan bővülnek. A vasút területén ma több mint 20 féle forgalombiztosítási rendszer létezik Európában, komoly akadályt jelentve az egységes vasúti piac működtetésében. Évekkel ezelőtt kifejlesztették az úgynevezett ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) európai irányító rendszert; ennek fokozatos elterjesztése már megkezdődött a tagországokban. A közúti intelligens közlekedés komoly tartalékokat jelent az infrastruktúra-kapacitásnál; ennek kiépítése az előttünk álló évtized egyik nagy feladata. A Galileo navigációs program ugyancsak halad előre.

– *Mind ezt figyelembe véve, milyen szintig valósult meg az egységes piac a közlekedés területén az unióban?*

– Hatékony közlekedési rendszer nélkül nincs jól működő gazdaság, nincs mobilitás sem az áruk, sem a személyek vonatkozásában. Az Európai Unió legfontosabb jellemzőinek tekintett áruk, személyek, szolgáltatások és tőke szabad mozgása mellé ma már felzárkózott a mobilitás szabadságának igénye is. Tulajdonképpen a mai és a jövőbeni közlekedésnek azt a dilemmát kell kezelnie, hogy miközben nő a mobilitás iránti igény, egyre fontosabb a környezetvédelmi szempontok érvényre juttatása is.

Egyes országcsoportok között teljesen kiépült a közlekedési infrastruktúra, mások esetében még van teendő. Az egységes közlekedési piachoz közös szabályok, közös szabványok és jó lefedettségű hálózat szükséges. Azt nyugodtan mondhatom, hogy az egységes piac működésének feltételei jogilag gyakorlatilag minden közlekedési szektorban létrejöttek, bár finomításokra azért szükség van. A vasúti szállítási piac liberalizációja még feladatot jelent, és vannak még további teendők, például az úgynevezett szociális jellegű szabályok betartatása, illetve bizonyos technikai jellegű korlátozó szabályok kiváltása. Elég arra utalnom, hogy a Rajnán és a Dunán közlekedő hajósok jogosítványa ma még nem csereszabatos. A repülés gyakorlatilag teljes körűen liberalizált. Ugyanez elmondható a vízi és a közúti szállításról is, bár a kabotázsforgalom (külföldi cégek fuvarozási és szállítási tevékenysége egy ország piacán – *a szerk.*) még némileg korlátozott.

– *A sörös magyar uniós elnökségnek melyek a legfőbb feladatai az uniós közlekedésfejlesztés terén?*

– Az uniós közlekedésfejlesztési feladatait átfogó munkaprogram alapján véghezvük. A 2001-ben elfogadott fehér könyv céljaiból még maradt jó néhány 2011-re is. Egy elnökség számára mindig az jelent kihívást, hogy milyen feladatokat tud elő-



revinni, esetleg lezárni, és milyen új feladatokat képes indítani. Magyarországnak nincs tengerpartja, mégis – mint soros elnöknek – tengerészeti kérdésekkel is foglalkoznia kell. A tengeri halászattal kapcsolatban is vannak feladatai. A magyar elnökség különösen nagy hangsúlyt helyezett a TEN-T hálózat felülvizsgálatához kapcsolódó munkák sikeres lezárására. Reményeink szerint – nem kis mértékben az aktív magyar elnökségi munkának köszönhetően – az új TEN-T irányelvrendszert júniusban az unió közlekedési miniszterei is jóváhagyják. Ezzel legalább egy évtizedre sikerül rögzíteni a fejlesztési sarokpontokat. A másik fontos terület a vasút: itt az egységes vasúti térség (*Single European Railway Area*) kialakításához szükséges feltételek kimunkálása a cél, a környezetvédelmi szempontok figyelembevételével.

Az egyik legfontosabb, előremutató szakmapolitikai anyag, a fehér könyv a 2011 és 2050 közötti időszakra adja meg a feladatokat az unió és az egyes tagországok számára, beleértve természetesen az érintett iparágak képviselőit is. Ez az anyag ugyancsak a magyar elnökség alatt készült el, nemrég adtuk ki. Már a dokumentum alcíme is sokatmondó: Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Továbbá, a magyar elnökség egyik fontos témaköre volt a belvízi hajózás fejlesztése (NAIADES-program), összekapcsolódva a lényegesen szélesebb területet lefedő Duna-stratégia céljaival. Az általunk is elismert erőfeszítés az úgynevezett „Eurovignette-irányelv” (a fuvarozási díjak egységesítése a környezetterhelés figyelembevételével – *a szerk.*) megújítása érdekében ugyancsak a magyar elnökségi témakörök között volt, de a nagyon különböző tagállami vélemények nem könnyítik meg az elnökség ez irányú munkáját. Nem valószínű, hogy az elnökségi időszak alatt sikerül lezárni ezt a feladatot.

A közlekedésbiztonság határon átnyúló intézkedéseiről szóló jogszabály is többéves múlttal rendelkezik. A szabálytalankodó külföldi vezetők megbüntetése az eddigiekben csak elvétve sikerült – hacsak nem sikerült a helyszínen leállítani és megbüntetni a vezetőt. A magyar elnökség nagy energiákat mozgósított az erre vonatkozó uniós irányelv véglegesítésére, és látszik esély arra, hogy a három érintett intézmény (Európai Bizottság, Európai Parlament, Tanács) közös megállapodást talál még július előtt.

A nagy európai űrprogram, a Galileo ugyancsak fontos eleme a közlekedési elnökségi programnak. Továbbá meg kell, hogy említsem azt a munkát, amely a magyar elnökségi időszakban kezdődött meg. A 2011-es év egyben a szomorú évfordulója a 2001. szeptemberi 11-i New York-i tragédiának. Részben emiatt is megkezdtük egy átfogó közlekedésbiztonsági szakmai dokumentum elkészítését, amely várhatóan ez év második felében, már a lengyel elnökség alatt fejeződik be. Végül, de nem utolsósorban az EU több országgal is közlekedési megállapodást kötött, amelynek aláírója a magyar elnökség mellett az Európai Bizottság volt.

– *Miként értékeli az EU a magyar közlekedési infrastruktúra állapotát? Hol van szükség fejlesztésre annak érdekében, hogy elérjük az uniós sztenderdeket?*

– A magyar közlekedési infrastruktúra jellemzője a viszonylagos sűrűség. Ez a megállapítás elsősorban a vasútra igaz, de a közúti lefedettség is általában eléri, sőt, helyenként meghaladja az EU-átlagot. Természetesen lehetnek hiányok kisebb terü-

letegységeken, de átlagban a mutatók nem rosszak. A magyar közúthálózat teherbíró képessége átlagban még mindig a 10 tonna tengelyterheléshez áll közelebb, míg az EU-ban ez a szabványérték 11,5 tonna. A vasúti pályák állapota ennél rosszabb képet mutat, jelentős az elmaradás a villamosítás terén, és még mindig túl sok a lassújel az EU átlagához viszonyítva. A dunai kikötőhálózat sűrűsége is elmarad a lehetőségektől, bár ebben sokat tud segíteni a magántőke megjelenése, amely Nyugat-Európában a legjellemzőbb befektetői forrás ezen a területen. A dunai hajózás speciális nehézségekkel küzd.

Tudom, a mai gazdasági körülmények között ez túlzónak minősül, de én már most komolyan foglalkoznék egy nagysebességű vasút építésének előkészületeivel a Budapest–Bécs szakaszon. Nyugat-Európában is ez az egyetlen vasúti szegmens, amely egyértelmű forgalomfejlődést mutat, látványosan növekszik a hálózat. Ha elkészül a nagysebességű pálya Strasbourg, Stuttgart és Bécs között – és ennek van esélye 2020-ig –, akkor jelentős igény lesz egy Budapest felé tartó, azonos színvonalú szolgáltatásra.

A magyar légügyi terület világszínvonalú, több régi EU-tagország is megirigyelheti a magyar légi forgalomirányítás korszerűségét és kiváló menedzselését – a Hungarocontrol igen magas színvonalú intézménynek minősül az EU-ban. A budapesti repülőtér technikájában és mai megjelenésében megelőz számos más, hasonló méretű repteret az EU-ban, bár sokat segítene, ha a reptér földi megközelítési lehetőségei bővülnének.

*– Milyen új, Magyarországot is érintő autópályafolyosó-építés van tervbe véve az elkövetkező időszakban?*

– Az általunk fontosnak minősített infrastruktúra-projektekre javaslatot a tagállamok tesznek, és az építést is a tagállamok végzik. A Bizottságnak ilyen lehetősége és feladatköre nincs. Az uniós programok új autópálya-építést ma Magyarországra területére nem irányoznak elő. Az elmúlt évtizedekben a hosszú távú programokban szerepelt és nagyrészt elkészült magyarországi autópálya-szakaszok az uniós transzeurópai közlekedési hálózatnak is részeivé váltak. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy nem épülhet még több autópálya, de az építésekhez aligha áll majd rendelkezésre számottevő uniós forrás.

*– Hogyan értékelhető a magyar autópálya-hálózat hossza és minősége az „új” tagállamok közötti összehasonlításban?*

– A főbb irányok összekötése megtörtént, csak néhány szakasz hiányzik még, hogy minden pálya elérje az országhatárt. Néhány jelentősebb város bekötése azonban még szükséges lehet. Az autópályák minősége átlagban megfelel az uniós értékeknek. A technikai megoldásokat, szakmai szemmel nézve, itt-ott másképp is megtervezhették volna, de az a fontos, hogy Magyarországnak most már van gyorsforgalmi úthálózata.

*– Hogyan képzeli el az EU a vasúti közlekedés jövőjét?*

– A vasút várhatóan jelentősen megnöveli részarányát mind az áru-, mind a személyszállításban. Ennek részben a közúti szállítás várható drágulása az oka: drágább és kevesebb lesz a kőolaj-származású üzemanyag, különféle dugódíjakat és adókat kell fizetni. Részben pedig erősödő igény mutatkozik az úgynevezett „zöld közleke-

désre”. Ehhez persze több kell, mint megfelelő infrastruktúra és járművek. A vasút területén mentális váltásra is szükség van: az egységes vasúti piac lehetőségeit ne korlátozzák maguk a vasúttársaságok és a nagyrészt tulajdonosi minőségben is érintett szaktárcák.

– *Mi lesz az olyan behemót nagyvállalatokkal, mint a MÁV? A nemzeti vasúttársaságok privatizációját, avagy a magántőke részleges bevonását engedélyezné-e az EU, illetve üdvös lenne-e ez? Miként lehet ezeket a cégeket hatékonyabbá tenni?*

– A mai tipikus vállalati struktúra Európa-szerte hasonló a MÁV-éhoz. A pálya és a szolgáltatás elkülönítése ugyan megtörtént, de sok esetben mégsem független egymástól a két tevékenység. És a legtöbb országban gond, hogy az állam mint szolgáltatást megrendelő nem fedezi teljes körűen a költségeket. Az infrastruktúra működtetéséért felelős vasúti szervezet hosszú távú szerződés alapján kellene, hogy dolgozzon, ahol az állam a másik szerződő fél. Ez még egyelőre nem működik tökéletesen. Részben emiatt a szállítók sem tudnak – a baj, hogy néha nem is akarnak – rugalmasabbak lenni a megbízók felé.

Az EU nem ír elő vállalati formákat. Beszélhetünk holding jellegű szervezetről, de van példa arra is, hogy teljesen elválik az infrastruktúra és a szállító cég. Az egyetlen dolog, amit egyértelműen tilt az uniós jog, az az állami támogatás, amely alapvetően megzavarja a normális piaci működést. A tulajdonosi összetétel nemzeti kompetenciába tartozik, mi ebbe nem szólhatunk bele.

– *És a városi közösségi közlekedésben mit preferál az EU, a liberalizálást vagy a monopoljellegű közszolgáltatást? Hogyan áll Magyarország és Budapest ebből a szempontból?*

– A városi közlekedés az új fehér könyvben is több helyen megjelenő elem. Ne felejtsük el, hogy ma már az uniós lakosságának 75 százaléka városi jellegű környezetben él. A városi közlekedés kérdései túlnyomórészt nemzeti döntési hatáskörbe tartoznak, az EU csupán a közszolgáltatások (utasforgalom, járművek beszerzése stb.) lebonyolítására ad meg követendő szabályokat. A közösségi közlekedés a települési önkormányzat feladata, utóbbi dönt arról, hogy saját tulajdonú cég vagy külső szervezet kapacitását kívánja-e felhasználni.

A privatizációra – vagy egyes vonalak magáncégek általi működtetésére – több városban is vannak példák, ezek túlnyomórészt hosszabb távon be is váltak. Az EU által is támogatott CIVITAS-program fórumot biztosít a legjobb gyakorlatok megismerésére. A budapesti tömegközlekedés gondjai nyilván nem egyik napról a másikra keletkeztek, de a közösségi közlekedés nem futballmeccs, ahol a partvonalról is be lehet kiabálni. Az biztos, hogy ha már egy döntés megszületett, azt célszerű követkevensen végigvinni. A 2007 és 2013 közötti uniós büdzsében több budapesti projekt megvalósítása is szerepel; gondolom, azok a projektek meg is valósulnak, amelyeket a főváros reálisnak és fontosnak tart. Az üzemeltetésben költségcsökkentő és egyben fokozottan felhasználóbarát megoldásokra van szükség; e két elv azonban gyakran egymással ellentétes. Bármelyik uniós város vezetőivel beszéltem eddig, mindenhol nagy fogékonyságot éreztem a külföldi, jó és bevált tapasztalatok átadására és átvételére. Ezt a segítőkézséget ki kell használni.

TÁNCZOS LÁSZLÓNÉ\*

## A közös közlekedéspolitika értékelése

*A tanulmány bemutatja az Európai Unió 2001-ben meghirdetett közös közlekedéspolitikájának érvényesülése mentén az elmúlt évtizedben a közlekedési szektorban bekövetkezett fontosabb változásokat. Vázolja a szektorban mutató tartós irányzatokat, azok gazdaságra, társadalomra és környezetre gyakorolt hatásait, és rámutat a jelenlegi közlekedéspolitika hosszú távú fenntarthatóságát akadályozó hiányosságokra, korlátokra. A 2011. március végén közzétett új európai közlekedéspolitika 2050-ig olyan egységes európai közlekedési térség kialakításához ad „úttértervet”, amelynek alapja a versenyképes, erőforrás-hatékony, integrált, technológia-vezérelt és felhasználóbarát közlekedési rendszer. A cikk részletesen elemzi azokat a célokat, elvárásokat, amelyek teljesülését, azaz a mobilitás hosszú távú fenntarthatóságát a szállítási/közlekedési rendszernek a jövőben szolgálnia kell. A 2050-ig előretekintő, de a következő évtizedekre is konkrét célokat kitűző közlekedéspolitika kísérő dokumentuma olyan, komplex modellezésre támaszkodó hatásvizsgálat, amely értékeli és összehasonlítja a konzisztens elemekből kialakított, különböző stratégiák alkalmazására épülő, lehetséges célélérési útvonalakat. Az új fehér könyv értékelése a célok eléréséhez vezető, kiemelt jelentőségű közlekedéspolitikai intézkedések elemzésével, illetve a vonatkozó innovatív kutatási feladatok számbavételével zárul.*

### Bevezetés

Az Európai Bizottság 2001-ben adta ki a fehér könyvet, amely 2010-ig szolgált az európai közlekedéspolitika „napirendjeként”. A programot a 2006. évi felülvizsgálat aktualizálta, majd a tízéves időszak végéhez közeledve alapos és összehangolt előkészítő munka vette kezdetét, amelynek során a közlekedés által érintett, a legszélesebb értelemben vett gazdasági és társadalmi csoportosulások (*stakeholder*ek) képviselőinek aktív közreműködésével, különböző szakértőcsoportok bevonásával megkezdődött az új közlekedéspolitika fehér könyvének több-

szöri visszacsatolással pontosított kidolgozása.

A közlekedés olyan komplex rendszer, amelyet több tényező befolyásol, beleértve a településformákat, a fogyasztást, a termelészervezést és az infrastruktúrák hozzáférhetőségét. E komplexitás miatt a közlekedési rendszerbe történő bármilyen beavatkozásnak a személyek és az áruk fenntartható mobilitását hosszú távú vízióval megalapozó koncepción kell nyugodnia, nemcsak azért, mert a szerkezet-átalakító politika csak hosszú távon valósítható meg, hanem azért is, mert maga a tervezés is nagyon időigényes. Mindezekre tekintettel az új európai közös közle-

\* A szerző DSc., egyetemi tanár a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésgazdasági Tanszékén.

déspolitikának az előttünk álló évtizedek egész közlekedési rendszerét magában foglaló visszatükröződésnek kell lennie.

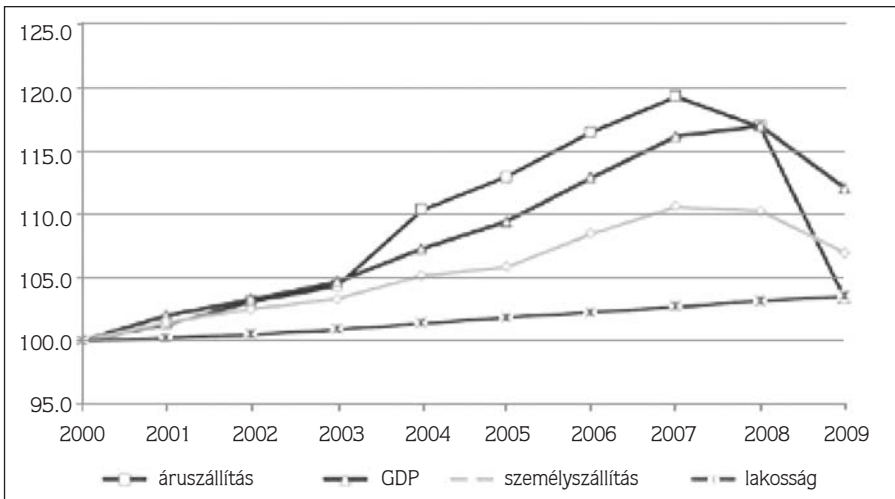
A szorosán véve a következő évtizedre, de hatásait tekintve mintegy negyven évre előretekintő új európai közös közlekedéspolitika részletes kidolgozásához szükség volt a korábban elért eredmények azonosítására, a hosszabb távú víziókból levezetett konkrét célok kitűzésére, illetve a megvalósítást segítő kutatási feladatok számbavételére.

Az 1. pont értékeli a 2001-es európai közlekedéspolitika eddig megvalósult fejlesztéseit, és összegzi a széles értelemben vett elemzések eredményeit. Az elmúlt évtizedre kirajzolódó trendek alapján megállapítható, hogy a közlekedési rendszer jelenlegi struktúrájának alapos átalakítása nélkül a fenntartható mobilitás feltételei hosszabb távon nem biztosíthatók. A 2. pont kitekintést ad a jövőbe, vázolja a közlekedést meghatározó tartós irányzatokat és azok gazdaságra,

társadalomra és környezetre gyakorolt hatásait, körvonalazza a versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképét. A 3. pont az új európai közlekedéspolitika cél- és eszközrendszerét értékeli, amelynek figyelembevételével válasz adható a szállítási szektorban felvetődő kihívásokra. A 4. pont a kitűzött célok elérésére javasolt eszközöket, beavatkozási lehetőségeket elemzi, egyúttal kiemeli az eredményes megvalósítást megalapozó kutatási feladatokat.

## 1. Miért van szükség a közlekedési rendszer átalakítására?

A 2000 óta végrehajtott közlekedéspolitikai intézkedések hatásainak értékeléséhez, a főbb következtetések levonásához a piaci trendek és adatok szolgáltak alappul. Ezek elemzése tükrében néhány fontos megállapítást célszerű kiemelni.



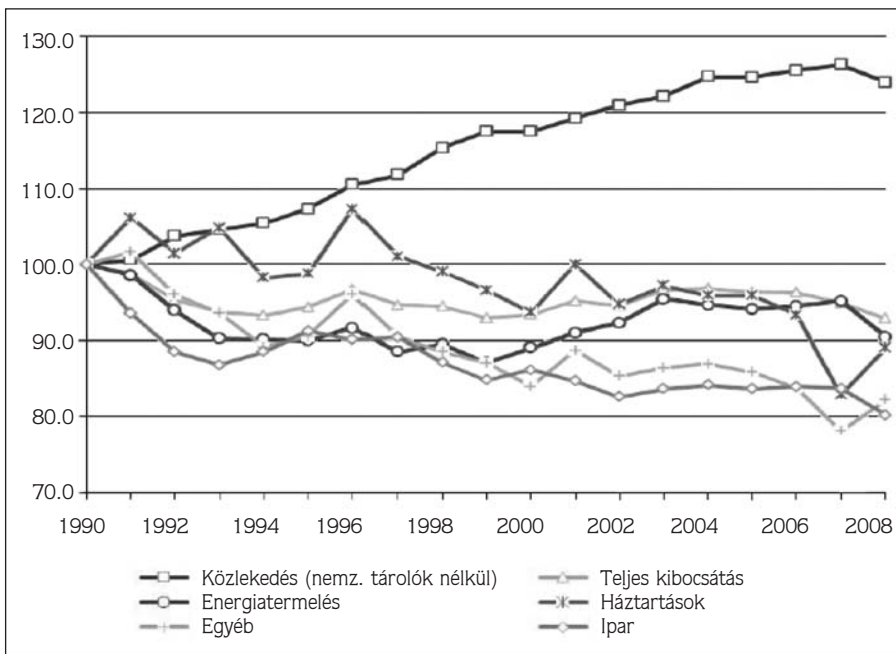
Forrás: Eurostat, DGMOVE

1. ábra. A GDP, a lakosság, a személy- és az áruszállítás alakulása az EU27-ben 2000 és 2009 között (2000=100)

A közlekedés az európai gazdaság egyik meghatározó összetevője. Az EU-ban a szállítási szektor a GDP 5 százalékát állítja elő, és a közlekedésben közvetlenül foglalkoztatottak száma eléri a 10 milliót. A világ legfejlettebb gazdasági térségeivel összehasonlítva megállapítható, hogy az európai közlekedéspolitika az elmúlt évtizedben kedvező módon járult hozzá a mobilitási rendszer működéséhez. Segítette a társadalmi, gazdasági kohéziót, támogatta az európai ipar versenyképességét, így jelentősen hozzájárult a növekedésre és a munkahelyteremtésre vonatkozó lisszaboni „napirend” céljainak megvalósításához. (1. ábra).

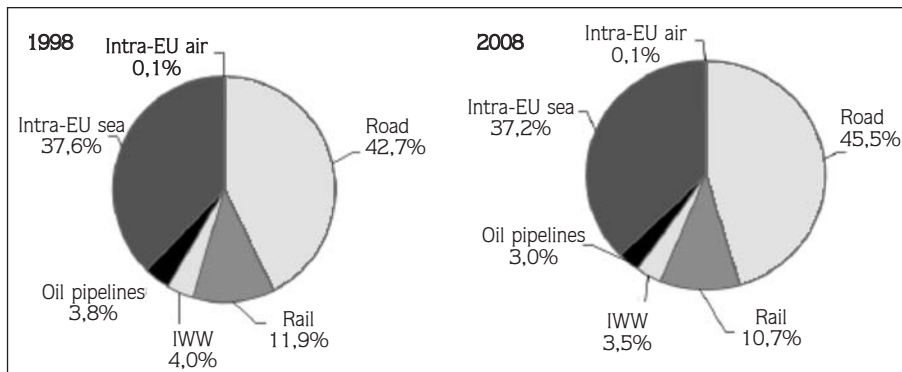
Az 1. ábrából az is kitűnik, hogy a közlekedési teljesítmények gazdasági bővülésről történő „leválasztása”, amely a 2001. évi fenntartható fejlesztési stratégia egyik

kulcsfontosságú célkitűzése volt, csupán a személyszállítás területén valósult meg. A teljesítmény a vizsgált időszakban lassabban növekedett, mint a GDP. A globális kereskedelem erőteljes felfutása azonban a kibővített Európai Unióban az utóbbi évtizedben megakadályozta az áruszállítási ütem leválasztását az átlagos gazdasági növekedésről. Az áru fuvarozás együtt növekedett a gazdasággal, a kevesebb helyre koncentrálódó termeléssel, a méretgazdaságosság kihasználásával, a lokális kiszolgálás lehetőségének figyelmen kívül hagyásával, a *just-in-time* típusú szállításokkal, a széles körben elterjedt újrahasznosítással. Mindezek hozzájárultak a költségsökkentéshez, és lehetőséget teremtettek arra, hogy más szektorok ráfordításai – és valószínűsíthetően károsanyag-kibocsátása is – a magasabb kibo-



Forrás: Eurostat, Európai Környezetvédelmi Ügynökség

2. ábra. A szén-dioxid-kibocsátás alakulása az EU27-ben 1990 és 2008 között (1990=100)



Forrás: Eurostat, DGMOVE

3. ábra. Árufuvarozási munkamegosztás az EU27-en belül 1998-ban és 2008-ban

csátású közlekedési szektor költségén legyenek csökkenthetők.

A közlekedéssel jól „kiszolgált” gazdasági szereplők eredményességének javítása mellett azonban jóval szerényebbek az EU fenntartható fejlődési stratégiájával kapcsolatos eredmények (2–6. ábra), amelyek alapján az európai közlekedési rendszer – a jelenleg érvényesülő tartós irányzatok jövőbeli alakulásának célszerű változása nélkül – még számos tekintetben nem minősül elég fenntarthatónak.

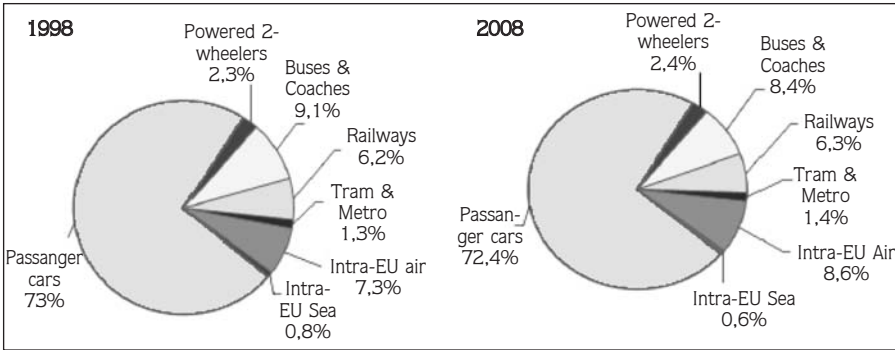
Az üvegházhatású gázok (*Green House Gases*, GHG) kibocsátásában az 1990. évi szinttel összehasonlítva Európában egyetlen ágazatban sem jellemző olyan magas növekedési ütem, mint a közlekedési szektorban. Az üvegházhatású gázok az alábbi három összetevő eredményeként jönnek létre: a kibocsátást előidéző tevékenységek mennyisége, e tevékenység energaintenzitása és a használt energia GHG-intenzitása. Az elmúlt időszak közlekedésfejlődésének elemzésére alkalmazva az előző megállapításokat, látható, hogy ez a szektor nagymértékben megsokszorozta a tevékenységét, miközben nem volt képes hatékonyan csökkenteni energifelhasználás

át és az üvegházhatású gázok kibocsátásának intenzitását.

Bár a közlekedés energiahatékonysága növekedett, de az elért megtakarításokat nem fordították maradéktalanul a tüzelőanyag-felhasználás mindenáron történő csökkentésére, így azok nem tudták kompenzálni a nagyobb szállítási volumen kedvezőtlen hatását. A korábbi, nem kellően hatékony intézkedésekre adott válaszként 2009 áprilisában már az új személygépkocsi üzembe helyezésével kapcsolatos teljesítményszabványokat előíró jogszabályt léptettek hatályba. Korlátozott előrehaladás volt tapasztalható a szállítások során a hatékonyabb közlekedési módok bevezetését illetően is, bár bizonyos egyensúlyteremtés itt is megvalósult, s úgy tűnik, hogy mérséklődött a vasúti szállítások viszonylagos csökkenése. Számos megfigyelés mutatja, hogy az utóbbi években sok városban jelentősen növekedett a kerékpárral közlekedők aránya is.

A csekély mértékű alágazati arányváltozást az árufuvarozásban a 3., a személyszállításban a 4. ábra szemlélteti.

A tisztább energiaforrások bevonása a közlekedésbe nem csökkentette számottevően az üvegházhatású gázok kibocsátás

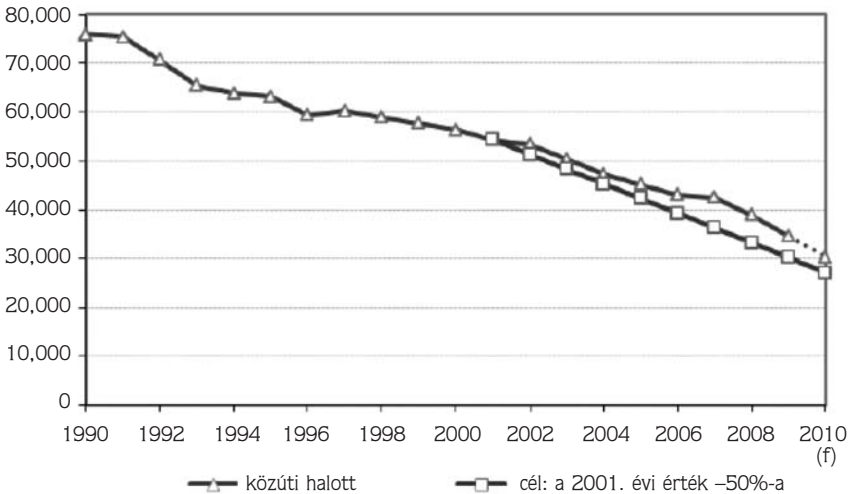


Forrás: Eustat, DGMOVE

4. ábra. Személyszállítási munkamegosztás az EU27-en belül 1998-ban és 2008-ban

tásának intenzitását. Ez a szektor még most is 97 százalékban a fosszilis tüzelőanyagoktól függ, ami az energiaellátás biztonsága szempontjából sem kedvező. A közlekedési „klíma- és energiacsomag” részeként az EU-tagállamokban nemrég vezettek be a hajtóanyag minőségének javítására irányuló és a megújuló energiák felhasználásának támogatására vonatkozó intézkedéseket.

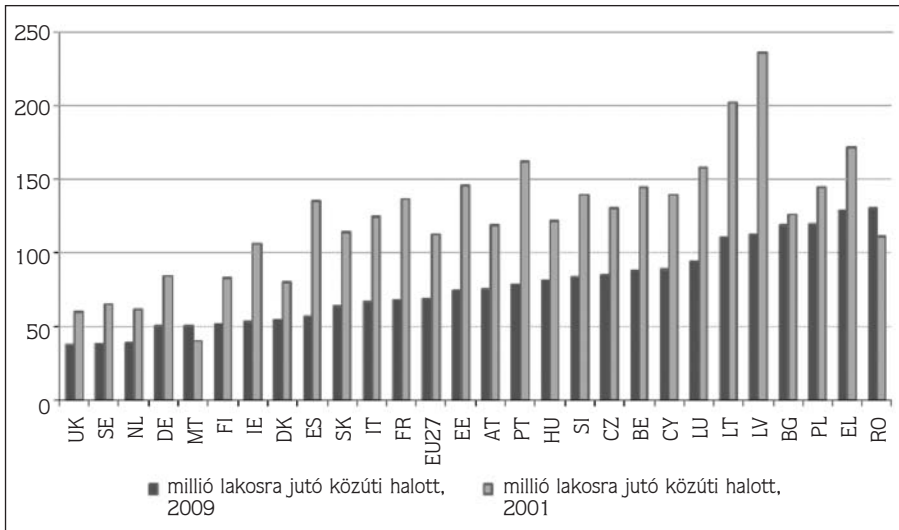
Jelentős eredmények születtek a légszennyezés és a közúti balesetek csökkentése terén. Az európai városok levegőminősége – az egyre szigorodó kibocsátási szabványoknak köszönhetően – nagymértékben javult. Ennél többet kell azonban tenni a városi térségekben, mindenekelőtt az NO<sub>x</sub> és a finompor (PM10) kibocsátását kell mérsékelni, az utóbbi ugyanis különösen veszélyezteti az em-



Forrás: CARE adatbázis, DGMOVE

5. ábra. Közúton meghaltak száma az EU27-ben a 2001-es fehér könyv célértékével összehasonlítva





Forrás: DGMOVE számítás

6. ábra. Egymillió lakosra jutó közúti halott országonként 2001-ben és 2009-ben

beri egészséget. Ezért továbbra is feltétlenül biztosítani kell a világméretű károsanyag-kibocsátás egyértelmű ellenőrzését. A közlekedési infrastruktúra bővítése is hozzájárult a lakóterületek széttagolásához, és ezzel a lakhatás minőségének helyenkénti romlásához.

A piacnyitás általában a hatékonyság növekedéséhez és a költségek csökkenéséhez vezetett. Ez jól látható a légi közlekedésben, ahol a folyamat már jobban előrehaladt. Az EU megfelelő irányba tart ahhoz, hogy nagyobb mozgásteret alakítson ki magának a növekvő mértékben integrálódó szállítási piacon, de az adózás és a támogatás terén fennálló különbségek megszüntetéséhez még sok a teendő.

Jelentős mértékben javult a tagállamokban a transzeurópai közlekedési hálózatokkal (TEN-T) kapcsolatos infrastruktúra-fejlesztés és -tervezés koordinációja, a szükséges beruházások mintegy egyharmada megvalósult. A transzeurópai hálózatok előtanulmányul szol-

gáltak a strukturális alapok és a Kohéziós Alap felhasználásához, s gondoskodtak arról, hogy az új tagállamok fokozatosan felszámolják közlekedési infrastruktúrabeli hiányosságait.

A tengeri hajózási szektorban az EU alkotta meg az egyik legkorszerűbb kibocsátás-megelőzési és biztonsági szabályozást. A légi közlekedésben közös, egységes és kötelező jogszabályt alkottak, amely a biztonság valamennyi kulcsfontosságú elemét (repülőgépek, fenntartás, repülőterek, légitforgalmi irányítási rendszerek stb.) figyelembe véve érvényesül. Biztonsági ügynökségeket állítottak fel a légi közlekedésben, a tengeri hajózáásban és a vasúti közlekedésben. Célul tűzték ki a halálos közúti balesetek számának felére csökkentését 2010-ig. Bár úgy tűnik, hogy ezt a célt nem tudták maradéktalanul elérni, az e téren legeredményesebb tagállamok gyakorlatára mindenestre felhívták a figyelmet. Még mindig 39 000 halálos közúti baleset fordul elő

évente az Európai Unió közútjain (2008), így az emberi életet tekintve, a közúti közlekedésben változatlanul nagyon magas árat fizet a társadalom.

A 2001-ben kiadott fehér könyv még nem foglalkozott az utas- és áruvédelemmel (*security*). A 2001. szeptember 11-i terrortámadást követően azonban a kérdés egyre fontosabbá vált, és kidolgozták a biztonságpolitikát. Napjainkban törvények rendelkeznek az utas- és az áruvédelem közlekedési módok szerint differenciált megvalósításáról, s az EU előírja a nemzetközi közlekedésben a biztonság növelését.

A közlekedési szolgáltatást igénylők minőségi kiszolgálása az utasjogok megerősítésével vált aktuálissá. Elfogadták a légi utasokra vonatkozó utasjogokról szóló jogszabályt. 2008 decemberében az autóbusszal utazó és a tengeri utasok jogairól hoztak jogszabályt. A közösségi közlekedést (vasúti és autóbusz-közlekedés) olyan területnek minősítették, ahol a fogyasztók elégedettsége jelenleg a legalacsonyabb.

A közlekedéspolitikai társadalmi hatása azáltal is erősödött, hogy javult a közlekedésben dolgozó munkavállalók helyzete. A munkaidő, a minimális képzési idő, a diplomák és bizonyítványok kölcsönös elismerése törvényi keretek között szabályozott, s a szociális partnerekkel együttműködve, folyamatosan javulnak a vasúti, a közúti és a tengeri fuvarozásban dolgozók munkafeltételei.

A fenti elemzések összegzéseként azonosíthatók az EU mai mobilitási rendszerének legfőbb hatékonysági hiányosságai:

- korlátozott a piac elérés;
- a tagállamok határait hatékonyan összekötő hálózatelemek még nem teljesen kiépítettek;

- a szállítási szolgáltatások kínálata nem minőségvezérelt;
- a közlekedési munkaerőpiac még nem teljesen integrált.

Az új európai uniós közlekedéspolitikai fő célkitűzése, hogy egyensúlyt teremtsen a növekedés és a hatékonyság, illetve a fenntarthatóság között. Ehhez azonban jelentősen át kell alakítani a szektort.

## 2. Trendek és kihívások

Az 1. pontban vázolt, a kedvezőtlen hatások révén egyensúlyhiányt okozó tényezők mellett a közlekedési szektorban a következő évtizedekben várható új kihívásokkal is szembe kell nézni.

### 2.1. A népesség öregedése

Előrejelzések szerint 2060-ra az európai népesség életkorának mediánértéke 7 évvel lesz magasabb a mainál, és a 65 év feletti népesség aránya a mai 17 százalékról 30 százalékra nő.

Bár bizonyos életkor felett az emberek már kevesebbet utaznak, a mai kor embere a szüleinél többet utazik. Ezt a tendenciát erősíti az egészségügyi rendszer korszerűbbé válása, a több utazási lehetőség, és az idegen nyelvek jobb elsajátítása is. Az idősödő társadalom nagyobb hangsúlyt helyez a közlekedési szolgáltatások biztosítására, a magas színvonalú utasbiztonságra és a megbízhatóságra, továbbá a mozgáskorlátozottak számára nyújtott megfelelő szállítási megoldásokra.

### 2.2. Migráció és belső mobilitás

A migráció eredményeként az EU lakossága mintegy 500 millióra növekedett. A

jövő mobilitási igényeinek kielégítéséhez tehát az ehhez szükséges kapacitást kell biztosítani. A migráció fontos szerepet játszhat a korosodás munkaerőpiacra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak enyhítésében. A bevándorlók rendszerint fiatal és városi térségben lakó emberek, akik a kulturális és gazdasági kötelékek kiépítésével tovább erősíthetik az EU és a szomszédos országok közötti kapcsolatokat. Ezek a kapcsolatok is fokozzák a jövőben az emberek mobilitását és az áruszállítást.

Az adminisztratív akadályok fokozatos lebontásának következményeként és a belső piac fokozatos bővítésének, majd integrálásának eredményeként a munkaerő mobilitásának EU-n belüli növekedésére lehet számítani.

### 2.3. Környezeti kihívások

Egyre sürgetőbbé válik a közlekedési szektor környezetre gyakorolt negatív hatásainak csökkentése. A közlekedési szektornak (amely jelentős és még mindig növekvő forrása az üvegházhatású gázok kibocsátásának) az 1990. évihez képest 2050-re legalább 60 százalékkal (2030-ra – a 2008. évi bázishoz képest – mintegy 20 százalékkal) kell csökkentenie az üvegházhatású gázok kibocsátását annak érdekében, hogy a hőmérsékletváltozás ne haladhassa meg a 2°C-ot.

Az Európai Környezetvédelmi Ügynökség kijelölte az EU-ban figyelemmel kísérendő indikátorokat, ugyanis még sok európai ember van kitéve veszélyesen magas szintű lég- vagy zajszennyezésnek. Különösen a részecskekoncentráció – amelynek a közlekedés a második legfontosabb forrása – haladja meg sok zónában a levegőminőségre előírt határértékeket.

### 2.4. A fosszilis tüzelőanyagok növekvő hiánya és áremelkedése

A következő évtizedekben – az irántuk mutakozó igény növekedésével és az alacsony költségű források fokozatos kimerülésével párhuzamosan – várható az olaj és más fosszilis tüzelőanyagok drágulása.

Mivel a hagyományos forrásokhoz való hozzáférés a jövőben egyre magasabb áron lesz biztosítható, az alacsony széntartalmú gazdaság irányába történő elmozdulás kényszere és az energiabiztonság iránti növekvő elkötelezettség bővülő kínálatot teremt a technológiafejlesztéssel és tömegtermeléssel olcsóbbá tett megújuló energiának.

Az árarányokban bekövetkezett elmozdulás az alternatív energiaforrásokat vonzóbbá teszi, annak ellenére, hogy ezek az árak nagyon változékonyak. A kiszolgáló infrastruktúra (töltőállomások hálózata) kiépítésének igénye és a járművek hosszú élettartama azonban valószínűsíthetően elnyújtja az átmeneti folyamatot.

### 2.5. Urbanizáció

Az utóbbi évtizedekben a városiasodás olyan egyértelmű tartós irányzatként rajzolódott ki, amely várhatóan a jövőben is folytatódik. Hatására a városban élő európai népesség részaránya a 2007. évi 72 százalékról 2050-re elérheti a 84 százalékot.

Az emberek és a tevékenységek községe az egyik fő forrása azoknak az előnyöknek, amelyek fokozzák a városiasodást. Az utóbbi ötven évben azonban Európában a városokban lakó népesség arányának növekedése nagyobb volt, mint az állandó lakosoké. Ez a városkörnyéki szórt letelepedés az egyik legnagyobb kihívás a városi közlekedés számá-

ra, mivel nagyobb igényt támaszt az egyéni közlekedésre, ezzel torlódásokat idéz elő és környezeti problémákat okoz. A városi közlekedés a forrása a szén-dioxid-kibocsátás 40 százalékának, míg a többi szennyező kibocsátás 70 százalékáért a közúti közlekedés felel.

A torlódás, amely igen gyakori az agglomerációs térségekben és azok elérési útvonalain, jelentős idővesztések és magas üzemanyagköltségek forrása. Mivel a legtöbb személyutazás, illetve áru fuvarozás kezdete és vége a városi térségekben található, a városi torlódás kedvezőtlenül hat a távolsági közlekedésre és szállításokra is. A sűrűbben lakott városok a közösségi közlekedési megoldásokkal jobban kiszolgálhatók, itt a közcélú fejlesztések általában nagyobb hatékonyságúak, ezért a nagyobb területigényű, új infrastruktúrák megépítésének, vagy a közlekedés egyéb alternatív megoldásai közösségi forrásokból történő finanszírozásának elfogadtatása továbbra is nagy kihívás marad.

A jövőben is várhatóan érvényesülő kihívások tovább erősítik azt a már felismerhető tendenciát, amely a helyváltoztatást az egyén számára viszonylag olcsóvá, a társadalom számára viszont drágává teszi. Csupán technológiafejlesztéssel és innovációval az alacsony széntartalmú mobilitási célok nem érhetők el. Az igények olyan befolyásolására is szükség lesz, amely a munkahelyteremtést és a gazdasági növekedés generáló helyváltoztatási és áru fuvarozási igényeket nem korlátozza, hanem időben átrendezi (elhalasztja vagy korábbi időpontra ütemezi), vagy más, az addigi megoldásnál hatékonyabb mód(ok)/eszköz(ök), esetleg ezek kombinációjával kialakított utazási/szállítási „lánc(ok)” igénybevételeire ösztönzi az utast/fuvaroztatót.

## 2.6. Az európai közlekedéspolitikát befolyásoló globális trendek

Az egységes európai piac integrációja az EU-val szomszédos régiók (Kelet-Európa, Észak-Afrika) és a világgazdaság kapcsolatainak szorosabbá válásával együtt folytatódik. A liberalizált kereskedelmi egyezmények és a közlekedésben, távközlésben bekövetkezett forradalmi technológiai fejlődés (konténerizáció és műholdas navigáció) csökkentette a távolságot és az időbeli korlátokat, s a globalizáció az utóbbi évtizedek meghatározó trendjévé vált.

Bár a gazdasági válság és a geopolitikai bizonytalanságok átmenetileg feltartóztathatják, a fejlődő országok által megvalósított erőteljes gazdasági növekedés további globalizálódást eredményez. Európán kívül a szállítások gyorsabb ütemben fognak bővülni, mint a kontinensen belül, miközben az európai külső kereskedelem és a közlekedés az elkövetkező években is változatlanul gyors növekedést mutat.

2050-re a várakozások szerint a világ népessége meghaladja a 9 milliárdot. Ez a növekmény, amely durván egyharmada a 2009. évi 6,8 milliárdnak, erős befolyást gyakorol a globális forrásokra, ezért egyre sürgetőbbé válik a *legfontosabb cél* elérése: a mainál *fenntarthatóbb, fajlagosan kevesebb forrást igénylő közlekedési rendszer kialakítása*.

## 3. A fenntartható közlekedéspolitika stratégiai cél- és eszközrendszerének értékelése

Az új európai közlekedéspolitika célja olyan fenntartható közlekedési rendszer megteremtése, amely kielégíti a közös-

ség gazdasági, társadalmi és környezeti igényeit, és olyan társadalom felé vezet, amely teljes mértékben integrálja és versenyképessé teszi Európát. A jelenleg érvényesülő irányzatok és kihívások rámutatnak arra, hogy a növekvő „elérhetőségi” igények kielégítése – a fenntarthatóság egyre összetettebb követelményeinek figyelembevétele mellett – alapvető elvárás. A rendszer hatékonyságának növelése érdekében a *legsürgősebb prioritás a különböző közlekedési módok jobb integrációja, amit innovatív technológiák fejlesztésével és alkalmazásuk felgyorsításával lehet elérni*. Mindezt úgy kell megvalósítani, hogy a közlekedést használók, illetve az ott dolgozók igényei és jogai mindig a politika középpontjában álljanak. A prioritásokat az alkalmas beavatkozási eszközök (*policy*) figyelembevételével értékelik: árképzés, adózás, kutatás és innováció, hatékony szabványok, belső piac, infrastruktúra és közlekedéstervezés.

Az intézkedések kijelölésénél szem előtt tartandó legfontosabb prioritások:

- *Biztonságos, védett és kényelmes közlekedés*: a személyes biztonság növelése, a balesetek és a halálos áldozatok számának csökkentése, az utasok jogainak védelme, a távoli térségek elérhetősége a jövőben is a közlekedéspolitikai magas fokú prioritása marad.
- *Jól fenntartott és teljes mértékben integrált hálózatok*: a közlekedés olyan hálózatos „iparág”, amely számos elemből tevődik össze (infrastruktúra, csomópontok, járművek és berendezések, hálózati és fedélzeti szolgáltatásokkal, valamint az üzemeltetéssel és az adminisztrációval kapcsolatos informatikai irányító rendszerek); az emberek és az áruk hatékony és gazdaságos helyváltoztatása elsődlegesen ezen elemek kombinációinak optimális együttműködésén múlik.
- *Környezeti szempontból fenntarthatóbb közlekedés*: a változások hatásainak hosszú távú következményeire tekintettel hosszú távú stratégiákra van szükség ahhoz, hogy a piac szereplői a megfelelő irányú cselekvésekkel reagáljanak; a jövő közlekedérendszerének kialakításánál a különböző módok közlekedési eszközeire vonatkozóan a fenntarthatóság minden követelményét figyelembe kell venni.
- *Az EU-t a közlekedési szolgáltatások és technológiák élvonalában kell tartani*: a technológiai innováció fő forrása lesz a közlekedéssel szembeni kihívások megoldásának; új, innovatív technológiák fogják biztosítani az új és egyre kényelmesebb utasszállítást, növelik a biztonságot és az utasok védelmét, miközben csökkentik a környezeti hatásokat; a „soft” (kifinomult) infrastruktúra-megoldások, mint pl. az intelligens közúti irányító rendszerek (ITS), a vasúti forgalomirányító rendszerek (ERTMS), a légi közlekedés (Egységes égbolt, SESAR) a Galileoval támogatva képes optimalizálni a hálózatot, egyidejűleg növelve a biztonságot; innovatív járműgyártó technológiákkal csökkenthető a károsanyag-kibocsátás, mérsékelhető az olajtól való függés, és növelhető a kényelem.
- *A humán tőke védelme és fejlesztése*: a dolgozók tájékoztatását, a velük folytatott konzultációkat, a társadalmi párbeszédet, a hiányzó készségek időben történő felismerését, a hiányzó ismeretek oktatását, a felnőttképzést, az átképzést, a továbbképzést

minden formáját és annak a biztosítását, hogy minden, nagyobb létszámot érintő strukturális átszervezést (pl. vasúti, városi közösségi közlekedés átalakítása) társadalmilag felelős módon hajtsanak végre.

- *Megfelelő árak mint forgalmi jelzések:* a közlekedésben, mint minden más szektorban, csak akkor állapítható meg gazdasági hatékonyság, ha az árak minden, a használók által valóban okozott – belső és külső – költséget tükröznek, információt adva a javak, illetve a szolgáltatások viszonylagos hiányáról a gazdaság szereplőinek.
- *Tervezés a közlekedés figyelembevételével:* az elérhetőség javítása, a helyes árrendszer bevezetése segíteni fogja a szállítás költségalkotó elemeinek jobb figyelembevételét a telep-hely-választási döntésekben.

#### **4. A fenntartható közlekedéspolitikai intézkedései és az azokat megalapozó kutatások**

A következők arra adnak választ, hogy a közlekedéspolitikai céljainak eléréséhez és a fenntarthatóság biztosításához milyen eszközök használhatók, illetve ezek alkalmazása milyen kutatási feladatok kidolgozásával alapozható meg.

##### **4.1. Infrastruktúra: fenntartás, fejlesztés és az alágazati hálózatok integrálása**

A közlekedési rendszer optimális működése a hálózat egyes részeinek és a különböző alágazatok összeköttetéseinek teljes integrációját és interoperabilitását követeli meg. Ennek eléréséhez fontosak a csomópontok, a hálózat logisztikai központjai, amelyek kapcsolatot létesítenek,

és választási lehetőséget kínálnak mind az áruk, mind az utasok szállítására. Az intermodális és a szállítmányozási platformokat támogatni és fejleszteni kell mindenhol, ahol lehetőség adódik konszolidációra, valamint az áru- és az utasáramlatok optimalizálására. Ez a városi területeken és a nagy forgalmú közlekedési folyosók kereszteződéseiben lesz tipikus, ahol a személyek és az áruk szállítása nagy intenzitású.

Az új infrastruktúra igen költséges; korlátozott erőforrások esetén azonban már a meglévő infrastruktúra optimális kihasználásával is jelentős eredmények érhetők el. Ez azonban helyes irányítást igényel, a közlekedési infrastruktúra-hálózatok olyan fenntartását, korszerűsítését és javítását, amely mindaddig biztosította Európa versenyképességi előnyeit. Az intelligens közlekedési rendszeren keresztül az infrastruktúra fokozatos korszerűsítése a legtöbb esetben a legolcsóbb módszer a közlekedési rendszer teljesítményének növelésére.

##### **4.2. Alapok képzése: a fenntartható közlekedésre szolgáló források megtalálása**

A közlekedés jelentős bevételeket biztosít a költségvetésnek. Az energiaadó eléri a GDP 1,9 százalékát, ennek legnagyobb részét a közúti üzemanyag és az egyéni gépkocsiadó adja. A GDP további 0,6 százalékát a járműadó teszi ki. Az adókon kívül fontos bevételi forrásokat képeznek az infrastruktúra-használati díjak is. A közlekedést használók így már tetemes összeget fizetnek, de az általuk fizetett ár/díj gyakran alig van összefüggésben azokkal a költségekkel, amelyeket közlekedésmód-választásukkal a társadalomnak valójában okoznak.

A közlekedési infrastruktúrát főképp közalapokból finanszírozzák, s ebből a forrásból fedezik a közösségi közlekedést üzemeltető szolgáltatások kb. 50 százalékát. A „használó fizet” elv alkalmazásából eredő források mellett a közösségi alapok használata a szélesebb értelemben vett társadalmi haszonnal (pl. regionális fejlesztés, közjavak stb.) összefüggésben megalapozott. Ezeket *a társadalmi hasznokat az EU szintjén megfelelően összehangolt projektértékelési módszerekkel kell meghatározni*. A közúti közlekedésben a teljes infrastruktúra-költség – amely az állandó költségekből és a fenntartási költségből tevődik össze – a GDP 1,5 százalékára becsülhető.

A Bizottság az elmúlt évben javasolt egy lépésről lépésre végrehajtandó stratégiát az externáliák internalizálására minden közlekedési alágazatban. Ennek keretében felvetette – egyebek mellett – az EU kibocsátás-kereskedelmi sémájában 2012-től a légi közlekedés figyelembevételét is, valamint a nehézgépjárművek után fizetendő útdíjak internalizálásának bevezetését. A technológiafejlesztések – mint pl. a díjszedéssel kapcsolatos fedélzeti egységek és a globális helymeghatározó rendszerek – felgyorsítják e stratégia jövőbeli megvalósítását. Az energiaadókból származó bevételeket kiegészítik az internalizálásból származó díjak, amelyekre mindenképpen szükség lesz, mert az olajszármazékokkal kapcsolatos fogyasztásiadó-bevételek az alternatív hajtású járművek fokozatos elterjedésével feltehetően csökkenni fognak.

Az is előre jelezhető, hogy a közlekedési szektornak, különös tekintettel az infrastruktúrára, egyre inkább önfinanszírozóvá kell válnia.

### **4.3. Törvényi keret: a piacnyitás további támogatása és a verseny erősítése**

Az EU síkraszállt a piacnyitás mellett, amelynek eredményeként a különböző közlekedési alágazatokban növekvő számú vállalat működik a nemzeti piacokon. A részleges piacnyitás azzal a kockázattal jár, hogy a szolgáltatók védett környezetben, támogatás mellett működnek a liberalizált piacokon.

Lényeges a versenyszabályok határozott érvényesülésének megteremtése a belső piacokon. Ennek természetes magában kell foglalnia a fuvarozó vállalatok terheinek csökkentése érdekében adminisztratív egyszerűsítéseket is. A légi és a közúti közlekedésben elért eredmények bázisán a piacok megnyitására hozott új rendelkezések – a meglévő törvényi szabályozás hatékony érvényesítésével összekötve – különösen a vasúti szektorban lesznek fontosak.

A szabályozás jogi kereteit tovább kell fejleszteni az összehangolt környezetvédelmi kötelezettségek betartása, a hatékony felügyelet biztosítása, a munkafeltételek és az utasjogok egységes védelme érdekében.

### **4.4. Technológia: hogyan gyorsítható az átmenet az alacsony karbon tartalmú társadalom és a globális innováció felé?**

Igény mutatkozik az alacsonyabb és a zéró-kibocsátású technológiai váltásra és a fenntartható közlekedést lehetővé tevő alternatív megoldások kifejlesztésére. Szükség van az interoperabilitást biztosító, nyitott szabványok felállítására, a piaci szempontból még nem eléggé „érett” technológiákat támogató, növekvő K+F-kiadásokra, tiszta törvényi és szabályozási keretek meghatározására,

pl. a szabadalmakkal kapcsolatosan, és a legjobb gyakorlati alkalmazások elterjesztésének segítésére.

Az új, integrált közlekedési rendszerekre történő áttérés csak akkor lesz gyors és sikeres, ha az infrastruktúrára, a járművekre és más szükséges eszközökre, berendezésekre nyitott szabványokat és előírásokat vezetnek be. A szabványok felállításának az interoperabilitást, a biztonságot és a felhasználóbarát használatot kell elősegítenie.

#### **4.5. Magatartás: nevelés, informálás és bevonás (részvétel)**

A nevelés, az információ és a tudatosságot növelő kampányok fontos szerepet játszanak a jövőbeni fogyasztók viselkedésében és a fenntartható mobilitást tu-

datosan biztosító használói magatartás elősegítésében. A közlekedéspolitika közvetlenül befolyásolja az emberek mindennapi életét: a polgároknak több információt kell adni a döntések okairól és a lehetséges alternatívákról. A kihívások előzetes, jobb megértése előfeltétele a megoldások közösség általi elfogadásának.

#### **4.6. A külső dimenzió**

A közlekedési szektor egyre inkább nemzetközivé válik. Az európai közlekedéspolitikát nemzetközi szintre kell vetíteni, hogy egyrészt biztosítható legyen a további integráció a szomszédos országokkal, másrészt globális összefüggésben megvalósulhasson Európa gazdasági és környezeti érdekeinek minél jobb érvényesítése.

### **Irodalom**

- WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system COM(2011) 144 final  
IMPACT ASSESSMENT – Accompanying document to the WHITE PAPER; Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system SEC(2011) 358 final  
The future of European Transport Policy: towards an integrated, technology-led and user friendly transport system COM(2009)



FLEISCHER TAMÁS\*

## Közlekedés és fenntarthatóság – különös tekintettel az EU 2011-es közlekedési fehér könyvére

A tanulmány a közlekedés és a fenntarthatóság kapcsolatáról szól, ezen belül kiemelt figyelmet szentel az új, 2011. március 28-án megjelent 2011–2020-as uniós közlekedéspolitikai fehér könyv<sup>1</sup> ilyen irányú elkötelezettségének. A friss dokumentum különböző uniós munkabizottságokban történő megtárgyalásának irányítása jelenleg a soros magyar elnökség fontos szakpolitikai feladata. A szerző az első pontban röviden utal a fenntarthatóság értelmezésére, majd arra, hogy a közlekedést ez a kérdéskör hogyan érinti. Bemutatja a környezeti, fenntarthatósági szemléletnek a korábbi uniós közlekedéspolitikákban való megjelenését. A második pontban rátér az új fehér könyv tartalmának a fenntarthatósági szempontból történő értékelésére. Sorra veszi a helyzetértékelés és a célrendszer elemeit, a jövőkép címén kiemelt környezeti célokat és a stratégiának nevezett blokkban megjelenő célkitűzéseket. Rámutat a dokumentum belső következetlenségeire és – egyes vélemények szerint – a fenntarthatósággal nem harmonizáló megállapításaira.

### 1. Előzmények és keretek: fenntarthatóság, közlekedés, uniós szakpolitika

#### 1.1. Környezeti szempontok és fenntarthatóság

Az elmúlt három évtizedben a *környezet* szó jelentése gyökeresen átértékelődött: a mellékéstől, az elhanyagolható mellékkörülménytől jutott el a kifejezés tartalma először a figyelembeveendőig, majd a *meghatározó peremfeltétel* státusig.

Az út két utóbbi állomása jól érzékelhető a fenntarthatóság magyarázataként gyakran ábrázolt három pillér segítségével. Az egymásba harapó, egyformának rajzolt *gazdaság, társadalom* és *kör-*

*nyezet* modell fontos küldetése volt, hogy a gazdaság mellett megjelenítette a másik két összetevőt is – ám a gyakori magyarázat, miszerint e pillérek egyforma fontosságúak volnának, és hogy az lenne a cél, hogy a háromféle tőke *összege* ne csökkenjen, mára elavult, túlhaladottá vált. Be kellett látni, hogy egymásba rétegződő, eltérő időhorizontokkal bíró rendszerekről van szó, és bármilyen fontosnak tekintjük is a gazdaságot, meg kellett érteni, hogy ennek rendszere bele van ágyazódva a társadalom, illetve a még tágabb környezet folyamataiba, következésképpen kénytelen igazodni az azok által meghatározott peremfeltételekhez.<sup>2</sup>

A fenntartható fejlesztés<sup>3</sup> definíciójaként a pillérek felsorolásánál is gyakrab-

\* A szerző az MTA Világgazdasági Kutatóintézetének tudományos főmunkatársa.

1 COM(2011) 144 Fehér könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.

2 Bővebben kifejti az összefüggést ábrákkal Fleischer (2005).

3 Bardóczi Sándor hívta fel a figyelmemet arra, hogy a „sustainable development” helyes magyar fordítása fenntartható fejlesztés – szemben az elterjedt „fenntartható fejlődés”-sel.

ban szokták idézni az ENSZ 1987-es Közös jövőnk (más néven *Bruntland 1987*) jelentését: „A fenntartható fejlesztés olyan fejlesztés, amely kielégíti a jelen szükségleteit, anélkül, hogy veszélyeztetné az eljövendő generációk lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket”. A Bruntland-definíció valójában a fenntarthatóság *időbeli* dimenzióját, az *intergenerációs szolidaritás* szükségességét húzza alá. Amikor közlekedésről, hálózatokról, térségek ellátásáról beszélünk, akkor azonban elengedhetetlen, hogy az *időbeli* kapcsolat mellett a fenntarthatóság *térbeli* összefüggését is megfogalmazzuk, vagyis az *intra-generációs* viszonyt, az egyidejűleg élők közötti kötelezettségeket. Eszerint a fenntarthatósághoz anélkül kell kielégíteni a *helyben lévők* szükségleteit, hogy ez veszélyeztetné a *máshol élők* lehetőségét arra, hogy ők is kielégíthessék a szükségleteiket. Ez a megóvandó „*máshol*” tág léptékek között változhat: jelentheti a távoli óceániai szigeteket (ha pl. klímaváltozásról van szó) vagy a szomszéd régiót, de esetenként a szomszéd utcát is, ahova átnyomnánk a forgalmat, sőt az úttest melletti járdát/boltot is, ahol az áthaladó forgalom ellehetetlenítheti a viszonyokat.

## 1.2. Közlekedés és fenntarthatóság

A fenntarthatóság értelmezéséből fentebb kiragadott két gondolat már elegendő ahhoz, hogy segítségükkel felhívjuk a figyelmet a legfontosabb szemléletbeli változásokra, amelyekkel a közlekedési ágazatnak az elmúlt néhány évtizedben szembesülnie kellett.

A közlekedés nem tekinthető többé egyoldalúan a *gazdaság* igényeit kiszolgáló tartozó ágazatnak, hanem azzal

együtt be kell ágyazódnia a társadalom és a *környezeti feltételek által megszabott keretekbe*. Öntörvényű, saját közlekedési szakértőire támaszkodó jövőképet át kellett formálnia – a társadalom céljait és lehetőségeit a maga közlekedési eszközeivel segítő, e *tágabb célokba belesimuló* célrendszerre. A saját hatékonysági szempontjait kizárólagosnak tekintő nézőpont helyett el kell fogadni *a társadalom egészének hatékony fejlődését* szolgáló programokba való beilleszkedést (természetesen azon belül hatékony közlekedési megoldást keresve). A mindenkori igényeknek a közlekedési kínálattal történő kiszolgálását (amiben jól lehetett támaszkodni a sajátos közlekedési szakértelemre) föl kell váltania egy olyan együttes gondolkodásnak, ahol az igények kialakulását meghatározó ágazatok tevékenységébe integrálódva *keresleti oldalról válnak befolyásolhatók* a közlekedés iránti igények. Míg a közlekedési kínálat javításánál döntő szerepet kaphattak a járművet, a pályát, az üzemanyagot (a közlekedés *hardver* tényezőit) javító innovációk, fejlesztések, addig a keresleti oldal befolyásolásánál elengedhetetlen ennek a kibővülése, sőt esetenként a súlypont áthelyezése a közlekedés szabályozását és szervezését, ágazatközi kapcsolatrendszerét (a közlekedés *szoftver* tényezőit) megújítani képes innovációk irányában.

A szemléleti változásokat jól modellelzi például a városi közlekedéssel kapcsolatos társadalmi elvárások módosulása. Míg a múlt század közepső harmadában teljesen elfogadott cél volt a város fizikai hozzáidomítása az egyre növekvő személygépkocsi-közlekedéshez, és minden közterületnek e cél érdekében történő fölálldozása, addig mára nyilvánvalóvá vált, hogy a keret csak az *élhető város*

összessége lehet (ráadásul a város térségével együtt); csak ennek jegyében jelölhetők ki a prioritások. A rendelkezésre álló hely adott, és ezen belül kell megtalálni a pihenés, a zöldfelület, a gyalogosforgalom, a közforgalmú közlekedés, az egyéni közlekedés, a kereskedelem stb. számára a többi funkció működését is lehetővé tevő arányokat. A közlekedési célkitűzéseket csak e helyzet tudomásulvételével lehet meghatározni, az adott kereteket túllépő közlekedés *területszennyezést* követ el, ami a társadalom számára éppen úgy káros, mint a levegőszennyezés vagy a zajszennyezés.

Hasonlóképpen jól szemléltethető a megközelítés változása globális léptékben a klímaváltozás jelensége segítségével. A hagyományos közlekedési stratégiák közlekedési célokat jelöltek meg, bontottak feladatokra, és jó esetben projekt szinten jelent meg a törekvés, hogy a létrehozott káros környezeti hatások egy részét enyhíteni, semlegesíteni kellene. A beruházások környezeti hatásvizsgálata e szembesítést intézményesítette, de még mindig projekt szinten hagyta; csak a *stratégiai környezeti vizsgálat* intézménye tette lehetővé, hogy a környezeti gondolkodás már a szakpolitikák, tervek, programok kialakítása időszakában megjelenjen a szakmai tervezésben.<sup>4</sup>

Az unió *környezeti* akcióprogramjai növekvő hangsúllyal jelenítették meg, majd az Ötödik Környezeti Akcióprogram (1993) tette explicit törekvéssé, hogy a *környezetvédelmi politikának integrálódnia kell a legfontosabb* (értsd: a környezetet leginkább károsító) *ágazati politikákba*. A kijelölt szektorok a feldolgozóipar, az energetika, a közlekedés, a me-

zőgazdaság, a turizmus voltak. A cél az volt, hogy úgy készüljön el a jelzett ágazatokra vonatkozó ágazati stratégia, hogy a környezeti szempontok kezdettől fogva annak előterében álljanak. A hazai tapasztalatok szerint a törekvés teljes kudarcot vallott, a vítaalapul szolgáló dokumentumok 1998-ban elkészültek, de a megcélzott ágazatok nem azonosultak vele, azokat tartalmuktól függetlenül a környezeti tárca túlterjeszkedésének, figyelmen kívül hagyandó törekvésnek tekintették. A próbálkozás az államigazgatás keretei között maradt, így értelemszerűen nem mozgattott meg társadalmi támogatókat.

Ezzel szemben a klímaváltozás kérdése olyan ügynek bizonyult, amelyik egyszerűbben megérthetőnek látszik, jobban kommunikálható, ezért alkalmasabb társadalmi támogatás elérésére, majd ezen keresztül a szakpolitikák keretrendszerét adó peremfeltételként való megjelenítésre. A sokdimenziós környezeti célrendszert (látszólag legalábbis) egydimenziósra szűkíti le, az üvegházgázok, ezen belül is elsősorban a szén-dioxid kibocsátásának korlátozására, adott szinten történő befagyasztására.

Ugyanakkor az a klímamodellek szerint is világos, hogy a szén-dioxid-kibocsátás korlátozása legfeljebb hosszú késleltetéssel csökkentheti a hatásokat, nem képzelhető el a klímaváltozás *megelőzése*, hanem mindenképpen számítani kell bizonyos mértékű éghajlatváltozás bekövetkezésére, amihez ezért *alkalmazkodni* kell. Az alkalmazkodás kérdésköre viszont újra kiterjedtebb aktív szerepet oszt az érintett ágazatokra, hiszen többé megint nem egyetlen technológiai háttérérték betartatásáról, hanem átfogó

4 A 2004-ben elfogadott hazai közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálatáról ld. bővebben Fleischer et al. 2005.

ágazati stratégiakészítésről van szó, ahol ismét nélkülözhetetlenné válik az adott ágazat széles körű ismerete. Egy viszonylag vesztes pozícióhoz képest az ágazatok számára ez lényeges előrelépés – miközben a gondolkodásba már belekerült az is, hogy a klímaváltozás miatt igazodni kell egy fontos külső feltételrendszerhez, az ágazat csak ezen kerek között tervezhet.

Körülbelül ez az az erőter, amely napjainkban jellemzi a környezetpolitika és a környezeti hatásaiban jelentős ágazatok, köztük a közlekedés egymáshoz képesti viszonyát. Ebben a viszonyrendszerben jelent meg az unió új közlekedéspolitikája. Annak ismertetése előtt azonban még egy dimenziót érdemes felvillantani, ez pedig az unió korábbi közlekedési fehér könyveinek a viszonya a mindenkori környezetpolitikához.

### **1.3. Unió közlekedéspolitikák környezeti szemlélete 2010 előtt**

Bár már a kezdetektől felmerült az igény közös közlekedéspolitika kialakítására, az Európai Közösség első harminc évében erre nem került sor. Ugyanakkor számos közlekedést érintő kérdésben születtek intézkedések, ennek mozgatói azonban általában ekkor még nem közlekedési megfontolások voltak, hanem inkább *versenypolitikai szempontból* agyagyalos torzulások kiiktatása (versenyelőnyök megszüntetése).

Az Európai Unió 1992-ben fogalmazta meg az első közös közlekedéspolitikáját (CTP 1992). E politika fő jellemzője az *egységesség megteremtésére* való törekvés volt: egyfelől az átjárhatóságot akadályozó tagországi szabályozások harmonizálásával és a nemzeti monopolszervezetek kiiktatásával, másfelől a közös

infrastruktúra-hálózat (TEN-T) megteremtésével.

A dokumentumot 2001-ben váltotta fel a második fehér könyv (White Paper 2001). Helyzetértékelésében számbavette az előző időszak eredményeit, és azt állapította meg, hogy miközben a kitűzött versenyipiaci célok jórészt teljesültek – a fogyasztói árak mérséklődtek, a szolgáltatási minőség javult, a technológia használata terjedt, a zárt közlekedési piacok (a vasút kivételével) kinyíltak –, addig összességében a közlekedés diszharmonikus jelenségei mégsem csökkentek: egyenlőtlen volt a fejlődés a közlekedési módok között, folytatódott a közút térhódítása. Egyenlőtlen maradt a fejlődés térben is: a központban torlódások, a távoli területeken ellátottsági hiányosságok jellemezték az ezredforduló az (akkori) unió egészét. Ezen túl növekvő egészségi ártalmakról, romló környezeti, és sokkoló baleseti mutatókról adott számot az áttekintés.

A saját helyzetértékelésére és a korábbi unió környezeti célkitűzésekre egyaránt komolyan támaszkodó 2001-es fehér könyv meghirdetett elvei jelentős előrelépést képviseltek. Új felismerés volt, hogy nem elég a közlekedésben az országok közötti kapcsolatokra koncentrálni, hanem mélységében és szemléletében is harmonizálni kell a közlekedéspolitikai törekvéseket. A korábbi megközelítést meghaladva, a dokumentum határozottan állást foglalt egy *környezeti és szociális kérdésekre érzékeny váltás* szükségessége mellett. Ennek fontos részét képezte a határozott kiállás a *közlekedési teljesítmények növekedésének megtörése*, valamint a *közúti forgalom növekedésének fékezése* mellett.

Ehhez képest a fehér könyv 2006. évi felülvizsgálata (Tartsuk mozgásban Euró-

pát 2006) – nyilván erős közúti fuvarozói ellentámadás eredményeként – jelentős eltávolodást hozott az eredeti dokumentum összközlekedési teljesítmények növekedését visszafogni szándékozó, ezen belül a közúti szállítások káros következményeire rámutató irányától, kifejezetten örvendetesnek értékelve a nemzetközi közúti áru fuvarozás fejlődését, vagy olyan, a környezeti törekvéseket burkoltan kárhóztató utalásokat téve, mint hogy „Egyre inkább mutatkoznak a súrlódás jelei a növekvő mobilitási igények kielégítését célzó erőfeszítések és a szigorú környezetvédelmi előírások között”.<sup>5</sup>

Ebben az összefüggésben különösen üdvözlendő, hogy a 2011-es fehér könyv ismét, sőt a korábbiaknál pontosabb célmegjelöléssel határozott elkötelezettséget mutat a környezeti peremfeltételek komolyanvételében, lényegében a szakpolitika fókuszába helyezve a szén-dioxid-kibocsátás negyven év alatt hatvan százalékos visszafogását. Az új fehér könyv úgy is tekinthető, mint ennek a célnak az elérésére kidolgozandó stratégia keretdokumentuma.

## 2. Az uniós közlekedéspolitika 2011. évi fehér könyve

### 2.1. A 2011-es fehér könyv és kísérő dokumentumai

Az új közlekedéspolitika fő dokumentuma a Bizottság 30 (magyarul 34) oldalas fehér könyve (COM(2011) 144 végleges), 68 bekezdésben rögzített megállapításokkal, ezt egy 40 kezdeményezést ismertető melléklet egészíti ki. E bizottsági közleményhez három kísérő dokumentum tartozik: egy 170 oldalas hatástanulmány

(SEC(2011) 358 final); ennek 9 oldalas összefoglalója (SEC(2011) 359 végleges); valamint a fehér könyv 127 oldalas háttér tanulmánya (SEC(2011) 391 végleges). Jelen cikk főként a szorosan vett fehér könyvvel foglalkozik, de néhány esetben kitér abból hiányzó, és a háttéranyagokban megtalálható megállapításokra is.

A fehér könyv tervezett felépítését talán a részletes háttéranyag (SEC(2011) 391) három főcíme tükrözi jobban vissza, de nem érdektelen az sem (ld. zárójelben), hogy mire változtak e címek az elfogadott közleményben (COM(2011) 144): I. Jelenlegi trendek és jövőbeli kihívások: kifogyóban a kőolaj (Az európai közlekedési térség felkészítése a jövőre) II. Jövőkép 2050-re: egy integrált, fenntartható és hatékony mobilitás-hálózat (Egy versenyképes és fenntartható közlekedési rendszer jövőképe); III. Stratégia: szakpolitikák a változás kormányzására (A stratégia – mit kell tenni).

### 2.2. A helyzetértékelés tanulságaival a dokumentum csak részben számol

A fehér könyv egyetlen bekezdést (12.) szentel az előző fehér könyv értékelésének. Sikerekről számol be az eltervezett akciók közül a piacnyitás, az áruvédelem, az utasjogok, a közlekedésbiztonság, a TEN hálózati elemek kiépítése, a közlekedés környezeti mutatóit javítani hivatott lépések megtétele terén. Ugyanakkor kimarad az elemzésből, hogy az elhatározott akciókkal mennyiben érték el azokat a közlekedésen túlmutató hatásokat, amelyek érdekében az akciókat elindították. A jelenre vonatkozóan nem, de *a jelenlegi trendeket a jövőre előrevetítő* 13. pontból kiolvasható, hogy az ener-

5 Az uniós közlekedéspolitikák 2006-ig tartó időszakának áttekintéséről ld. részletesebben Fleischer 2008.

giafelhasználás, a kibocsátások, de a kohézió terén is, nemhogy a változások mértéke nem éri el a kívánatos szintet, de esetenként a bekövetkezett változások előjele sem a kívánt irányba mutat. *A korábbi célok teljesülésére vonatkozó elemzésből a dokumentum készítőinek módjuk lett volna mélyreható következtetéseket levonni, megkérdőjelezve egyes, a cél elérése érdekében kijelölt közlekedési teendőket is.*

A szén-dioxid-kibocsátás, az energiafüggőség és a torlódások vonatkozásában valóban vállalkozik a fehér könyv arra, hogy a korábbi szakpolitikához képest radikálisan új megoldásokat szorgalmazzon. Az ugyancsak szerény kohéziós eredményeket viszont figyelmen kívül hagyja, és a korábbi célokat lényegében továbbra is az eddig alkalmazott eszközökkel próbálja elérni. Itt fennáll a veszély, hogy az új fehér könyv hibásan kijelölt, költséges megoldások végrehajtását erőteti, amelyek továbbra sem fogják elősegíteni a kívánatosnak tartott társadalmi-gazdasági célok elérését.

### **2.3. A célrendszer fókuszában: kibocsátáscsökkentés és egységes európai hálózat**

A fehér könyv legfőbb célkitűzéseit jelentős uniós dokumentumokból származtatja. Az egyik kiinduló dokumentum az EU 2020 stratégia (COM(2010) 2020), ahonnan a *fenntarthatósági célokat* vezeti le (átfogó és specifikus célok). A másik alapidokumentum a Maastrichti Szerződés (1992), amelyre explicit módon inkább csak a hatástanulmány utal (pl. SEC(2011) 358, 90–93. bekezdés), és ahonnan az *egységes Európára*, a belső piac kiterjesztésére, a személyek és az áruk szabad áramlását akadályozó hatá-

rok megszüntetésére *vonatkozó célok* származnak.

A dokumentum *átfogó szakpolitikai céljának* hivatkozási alapja, hogy az EU 2020 stratégia – okos, befogadó és erőforrás-hatékony Európa – elérésének kulcseleme egy fenntartható közlekedési rendszer léte. A maihoz képest ez radikális változtatást igényel. A kiküszöbölendő, nemkívánatos gazdasági, társadalmi és környezeti hatások között a fehér könyv a torlódásokat, az olajfüggőséget, a baleseteket, az üvegházgáz-kibocsátást és egyéb szennyezőket, a zajt és a területi fragmentációt sorolja fel. Az átfogó cél eléréséhez *három specifikus szakpolitikai célt* nevesítettek: 2050-re 60 százalékkal csökkenteni kell a közlekedési eredetű szén-dioxid kibocsátását, jelentősen mérsékelni kell az olajfüggőséget, és gátat kell vetni a torlódások növekedésének. E specifikus célokat a hatástanulmány úgy is összefoglalja, mint *kevesebb energia* fogyasztása, *tisztább energia* használata és *jobb infrastruktúra-hasznosítás* szükségessége.

A részletes hatástanulmány fontosnak tartja ezt kiegészíteni azzal, hogy a közlekedési rendszernek a valódi fenntarthatósági célok elérését kell elősegítenie; tehát a jobb elérhetőséget, a méltányosságot, a jó szolgáltatásminőséget, a hatékony ellátást, a megfizetett társadalmi költségeket (SEC(2011) 358 105. bek.). A hatástanulmány ezzel finoman arra hívja fel a figyelmet, hogy a dokumentumokból levezetett, kissé technokrata megfogalmazású szakpolitikai célkitűzések a közlekedés józan ésszel végiggondolandó össztársadalmi feladatai elé tolatkodtak, arról árulkodva, hogy a kidolgozott közlekedési jövőkép még nem eléggé törekszik arra, hogy beleintegrálódjon a társadalom jövőről alkotott el-

képzeléseibe. Arra is utal a hatástanulmány, hogy a kiemelt célok valójában akkor működnek jól, ha szinergiákat jelentő megoldásokat hívnak elő: azaz a válaszlépések a klímakövetelmények teljesítése mellett csökkentik a helyi szennyezéseket, a zajt, az energiafogyasztást, a térfoglalást is.

E cikk szerzője nagyobb problémákat lát a másik, implicit hivatkozással és az abból levezetett célokkal kapcsolatban. Az a kérdés, vajon 2011-ben a huszonhetek Európájában gondolkodás nélkül követendő-e az az 1992-es kiinduló paradigma, miszerint a közlekedési fehér könyvnek egyértelműen egy *egységes és homogén Európát* kell megcéloznia és közlekedéssel kiszolgálnia; miközben egyre nyilvánvalóbb, hogy valójában többféle mintázatról, jelentősen eltérő fejlettségű térségekről van szó, amelyeknek nem egyformák a megoldandó problémái. Míg kis fejlettségi eltérésekre igaz az, hogy a térségek összekapcsolásával kiegyenlítést lehet elérni, addig nagy lépcsők esetén ez legalábbis vitatható, sőt, önmagában a kapcsolat erősödésétől a különbségek éppen hogy nőhetnek, vagy legalábbis bebetonozódhatnak. (Az, hogy az erős összeláncoltság önmagában nem enyhíti, sőt kiélezi a fejlettségi eltéréseket, hasonlóképpen megmutatkozik a közös valuta szerepénél is; a paradox az, hogy éppen a hátrányban lévők, vagyis azok küzdenek legjobban az egységesség eléréséért, akik számára a formális egység valójában hátrányos.)

Ha eltérő fejlettségű térségek szoros összekapcsolása megelőzi azt az ütemet, ahogy a hátrányosabb helyzetű régió (gazdasága, társadalma, belső együttműködése, intézményrendszere, helyi kapcsolatrendszere stb.) egyébként fel tud zárkózni a fejlettebbekhez, akkor a javu-

ló külső összeköttetések éppen úgy nem biztosítják a tőlük várt javító hatást, ahogy például az említett közös pénzügyi rendszer sem csodaszer fejlettségi különbségek áthidalására.

Nem a felzárkóztatási céllal van a baj, hanem annak két-három-négyszeres fejlettségi különbséget mutató régiókra történő alkalmazásával. Feltehetően egy közbelső lépcsőre, *hasonló gazdasági és társadalmi fejlettségű országcsoportok egymás közötti kapcsolatának elmélyítésére* lenne először szükség, és az ennek megfelelően kialakítható makrorégiók belső közlekedési kapcsolatának az előnyben részesítésére egy elvont, elméleti egységes rendszer helyett. Sajnos ez ellen dolgozik a makrorégió mostani értelmezése, amelyik egy Baden-Württembergtől Ukrajnáig definiált inhomogén térséget (EU Duna-régió stratégia) próbál makrorégióknak nevezni, tulajdonképpen lejáratva a fogalomnak az unió számára hasznosítható tartalmát.

Hasonló veszélyt hordoz egy formális egységre hivatkozó, egy nem létező egységesség víziójára közlekedési stratégiát deklaráló közlekedési fehér könyv is. Éppen nekünk kellene a kohéziós stratégia átértelmezéséért és a formális egységesség ellen fellépünk, ehelyett vélt euro-támogatásokra sandítva kerékkötői vagyunk (a szomszédságunkkal, vagy a Visegrádi csoporttal együtt) a dolgok realitáshoz igazodó újragondolásának. Pedig erre lenne szükség, majd ehhez kellene igazítani a felülvizsgált közlekedéspolitikára erre vonatkozó alapelveit is.

#### **2.4. A hatásvizsgálat három forgatókönyve a kibocsátás-csökkentési cél elérésére**

A fehér könyv egyetlen forgatókönyvet tartalmaz, a változatlan körülmények

előrevetítését (ebből vonta le a radikális kibocsátáscsökkentés szükségességét), a hatásvizsgálat azonban szükségesnek tartotta, hogy a kitűzött cél, a 60 százalékos csökkentés elérésének a lehetőségeit is forgatókönyvekben elemezze. Az egyik esetben a szakpolitika a járművek kibocsátási jellemzőinek technológiai megoldására koncentrálna (az illet fentebb kínálati oldali és hardverre irányuló beavatkozásnak neveztük). A másik esetben a mobilitásmenedzsment és a széndioxid-kibocsátás árképzési eszközrendszere kerülna a szakpolitika fókuszába (azaz a keresleti oldali és a közlekedési szoftverre ható beavatkozás). A harmadik változat egy kombinált megoldás az előző kettő felhasználásával.

Az elemzés nagyon fontos megállapítása, hogy a tisztán technológiai fókuszú beavatkozással nem érhető el a kívánt eredmény. (A kérdésnek komoly irodalma van, lényeges elem, hogy a technológiai javításokat jelentős ún. visszapattanó hatás kíséri: az olcsóbbá, kényelmesebbé, szabadabbá tett közlekedés forgalomnövekedésből származó többlet semlegesíti a javulással elért fajlagos előnyöket, vagy azok jelentős részét.) A háttérstudomány ezért ezt a forgatókönyvet elveti, a másik kettő közül környezeti hatások szempontjából a tiszta keresleti oldali megoldást pártolja, társadalmi és gazdasági szempontból viszont a vegyes megoldást tekinti kedvezőbbnek.

### **2.5. A fehér könyv összközlekedési modellje hatótávolság szerint csoportosít**

Nagy jelentősége van, hogy a fehér könyv összközlekedési modellben, azaz nem alágazatonként, nem is személy/teher/infrastruktúra szegmensek szerint, ha-

nem *nagy távolságú, közepes távolságú*, illetve *városi közlekedési* hatókörökben gondolkodik. Hazai vonatkozásként érdemes megemlíteni, hogy a 2007-ben elfogadott Közlekedési Operatív Program és keretdokumentuma (ÚMFT 2007, illetve KözOP 2007) hasonló típusú kategóriákat használt, amennyiben az *ország és régiói nemzetközi elérhetősége, a hazai térségek (egymás közötti és belső) elérhetősége*, illetve a *városi és elővárosi forgalom/áruforgalmi csomópontok* prioritásokat különböztette meg. Ez a megközelítés jó kiindulópont, aminek következményeit érdemes gondosan végigvignézni a dokumentum egészén. (A fehér könyv 2.2, 2.3, 2.4 alpontjai ennek alapján tagolódnak, de következtelenül; a tárgyalt hatókör nem mindig igazodik a pont címéhez.) Az uniós fehér könyv felosztását az is gyengíti, hogy nem világosan definiálja a kategóriákat. A közepes távolság hol 300 km, hol 600–800 km; város címszó alatt is helyesebb lenne következetesen városi és *városkörnyéket* érteni.

A következtelenségeket kiigazítva az alábbiakban utazási távolságok helyett inkább azt a *térkategóriát* próbáljuk megnevezni, amelybe a fehér könyv az egyes távolsági szegmenseit sorolta: kis távolságoknál ez a *város-várostérség*; nagy távolságoknál az unión kívüli, *interkontinentális és globális szegmensről* van szó. A közepes távolságúnak nevezett példákban szereplő 300–800 km közötti utak megítélésünk szerint besorolhatók lennének egy uniós *makroregionális térség* szegmensbe.

Az összközlekedési szegmensek felállítására rögtön alkalmat ad arra, hogy bemutassuk a csak a háttérstudományban megjelenő becslést az üvegházgázok kibocsátására vonatkozóan (2008. évi



1. táblázat. Üvegházhatású gázok kibocsátására vonatkozó adatok (százalékban)

Üvegházgáz-kibocsátás SEC(2011) 391 final p. 18.	Városi, várostérségi	Makroregionális (közepes itt <500 km)	Globális és interkontinentális
<b>Személy</b>	17	33	10
ebben közút	16	29	0
<b>Teher</b>	6	23	11
ebben közút	6	19	0

helyzet; SEC(2011) 391 18. old.). Ebben az esetben 500 km-ben jelölték meg a közepes és a nagy távolság közötti határt, de nagy távolságon a dokumentum itt is a külső (tengeri áruszállítási és légi) kapcsolatokat érti.

Az összes uniós kibocsátás a 100 százalék; az 1. táblázat valamennyi százalékkértéke ebben a viszonyításában érthető. Fontos részösszegek: az összes kibocsátás 23 százalékát városi-városkörnyeki, 56 százalékát makroregionális és 21 százalékát interkontinentális fogalom adja. A személyközlekedés felelős 60, a teherforgalom 40 százaléknyi kibocsátásért. A közút adja az összes kibocsátás 70 százalékát. (Az arányokban némi torzítást jelent, hogy az uniós statisztika a villamos energia előállításakor keletkező kibocsátásokat nem a közlekedéshez, hanem az energiaiparhoz könyveli.)

Érdeemes áttekinteni, hogy az egyes kategóriákban mekkora kibocsátások jelentkeznek, hiszen a fehér könyv a 60 százalékos összes csökkentésre vonatkozó intézkedéseit végeredményben ezekben a szegmensekben kellene, hogy érvényesítse. A későbbiekben (a 2. táblázat után) majd elgondolkozhatunk, hogy az ott deklarált intézkedések vajon mennyire vették tekintetbe az itt érzékelhető arányokat.

A közepes távolságot a fehér könyv a 24. pontban adja meg: „az áruszállítmányok a rövid és közepes (kb. 300 km-ig terjedő) távolságokat ezután is jelentős

részben tehergépkocsin teszik meg”; sőt eszerint a 300 km a közepes kategória felső határa lenne. A 26. pont szerint viszont „a vasút [...] részesevé a közepes és nagy távolságú áru fuvarozásban [...] lényegesen megnő.” A 28. pont a légi közlekedésről beszélve (ráadásul rossz helyen, a nagy távolságú blokkban) ezt mondja: „a (nagy sebességű) vasúthálózat átválthatja a közepes távolságú forgalom jelentős részét.” Itt nyilvánvalóan 600–800 km-es utazásokról van szó. A közepes kategória tartalmát és az itteni teendőket mindenképpen pontosítani kell ahhoz, hogy eredményes intézkedések lehessen hozni az ebben a tartományban keletkező 56 százaléknyi kibocsátás nagyfokú csökkentésére.

## 2.6. A fehér könyv három fejlesztési vezérfonala

A 19. pont második része a fejlesztés három vezérfonalát jelöli ki, amit az tesz különösen fontossá, hogy a továbbiakban a 2.5 alcím eszerint csoportosítja blokkokba a kibocsátáscsökkentés elérésére szolgáló tíz, ott felsorolt fejlesztési célt. A *jármű- és üzemanyag-technológiai beavatkozás az első, a multimodális láncok és a módváltás* könnyítését célzó innovációk a második, az infrastruktúra hatékonyabb használatát segítő *információs rendszerek, a forgalomirányítás és a piackonform* közgazdasági eszközök a harmadik vezérfonal.

A felsoroltak közül az első a közlekedési hardver fejlesztésére irányuló technológia, a második is kínálati oldali, de szervezésre irányuló technológia, a harmadik részben kínálati, részben keresleti oldalon alkalmazható technológia, hozzácsapva itt jelenik meg a keresleti oldali árképzési beavatkozás. Úgy tűnik, mintha a fehér könyv nem lenne teljes mértékben összhangban a hatásvizsgálat által elemzett beavatkozási forgatókönyvekkel. Az az elemzés ugyan szintén vegyes rendszer mellett voksolt, de mindenképpen a kínálati oldali technológiák visszafogottabb alkalmazásával, és a keresleti oldali beavatkozás fontosságának hangsúlyozásával. A fehér könyv ezt nemcsak itt mellőzi, de például a 18. pontban explicit kijelentést tesz, miszerint „A mobilitás visszaszorítása nem tekinthető megoldásnak”. E kijelentésnek a fehér könyv 31. pontja is ellentmond, amelyik a városi forgalom keresleti oldali gazdálkodással és területfelhasználás-tervezéssel történő csökkentéséről beszél. A 19. pontban is van egy mondat, amelyik a közlekedés teljes költségének a megfizetetését deklarálja – ez pedig szintén a mobilitást (a nélkülözhető mobilitást, a túlzott mobilitást, az indokolatlan mobilitást, a gazdaságtalan mobilitást) visszafogó eszköz.

## 2. táblázat.

Tíz cél a 60%-os kibocsátás-csökkenés elérésére	Városi, várostérségi	Makroregionális (közepes 300–800 km)	Globális és interkontinentális
Üzemanyag és motor	(1)		(2)
Multimodális láncok és módváltás		(3) (4)	(5 ? TEN-T) (6)
Információs rendszerek forgalomirányítás, biztonság	(9 baleset)	(8)	(7)
piackonform eszközök	(10)	(9 baleset) (10)	(10)

### 2.7. Tíz cél a versenyképes és erőforrás-hatékony rendszer érdekében: inognak az alapok

Korábban ismertettük a 19. pontban nevesített három fő vezérfonalat (*üzemanyag és motor fejlesztése; multimodális láncok és módváltás; és információs rendszerek, forgalomirányítás és piac-konform eszközök*). Ezek, még továbbiakkal kiegészülve visszaköszönnek a „tíz cél” blokkjaiban. Logikus ugyancsak visszaidézni a 21. pont szerint alkalmazott csoportosítást a *kis, közepes és nagy* hatótávolságú közlekedésről (vagy még inkább a *várostérségi, a makroregionális, illetve a globális és interkontinentális* területi léptékekről). Ennek alapján javasoljuk a mindkét felosztást figyelembe vevő táblázat kialakítását, és a tennivalók ezek szerinti számbavételét.

A 2. táblázatban elhelyeztük a fehér könyv 2.5 alpontjában leírt tíz célját. Az alábbiakban az egyes célokhoz hozzáfűzzük saját kommentárjainkat.

#### Üzemanyag és motor

(1) A hagyományos üzemanyagokkal működő járművek kiszorítása valójában nem technológiai fejlesztés, hanem annak a következményeképpen bevezethető szabályozás, inkább a táblázat utolsó sorába illeszkedne. Így vé-

- gül is sem városi, sem közepes hatótávolságra nincs a tíz cél között technológiai javaslat. Ez nem feltétlenül baj, csak megkérdőjelezi, indokolt volt-e az *üzemanyag és motor* szempontot célként ilyen mértékben kiemelni. (A hatástanulmány megállapításai szerint is fontos ez a szempont, de másodlagos szerepet kell kapnia.)
- (2) E cél tengeri hajózásra a kibocsátást (output) korlátozza, légi közlekedésre viszont egy definiálatlan „jó” technológia részarányát adja meg (egy kétszeresére bővülni várt piacon, ld. 28. pont). A várható kibocsátás már a megmaradó hagyományos szegmensben (a kétszeres tevékenység 60 százaléka) meghaladhatja a mai értéket.

#### *Multimodális láncok és módváltás*

Városra nincs javaslat! (A (6) célon kívül – repülőterek bekapcsolása a vasúti hálózatba –, amelynek a színtere a városi térség, de a célközönsége a nagytávolsági utazó.)

- (3) A kritérium („2030-ra a 300 km-nél hosszabb távolságú közúti áru fuvarozás 30%-át [...] más közlekedési módoknak [...] kell átvállalni.”) értelmezhetetlen és betartathatatlan lát-szatintézkedés. Nem lehet a jövőbeli adott távolságú (ma még ismeretlen mértékű) közúti fuvarozás x százalékát más módokkal bonyolítani, mert akkor az már nem része a jövőbeli közúti fuvarozásnak. Az összes ilyen távolságú jövőbeli fuvarozásból lehet megadni, hogy milyen (vagy a mai arányhoz képest mennyivel kevesebb) részarány szállítható a közúton.
- (4) A jövőben „a közepes távolságú személyszállítást többségében vasúton kell lebonyolítani.” Célszerű lenne a

közepes távolságot egyértelműsíteni: vajon itt a 600–800 km-es utakról, a repüléshez és a személygépkocsikhoz, buszokhoz képest is összesített forgalomról van szó, vagy a máshol 300 km-ben definiált távolságról?

- (5) A táblázatunk érdekes tanulsága, hogy a *TEN-T hálózat Európában egységesítő törekvése egyszerűen nem illik bele a fehér könyv által felállított logikába!* Ez a hálózat nem makroregionális (közepes hatótávolságú) egységesítést akar elérni, de nem is interkontinentális, globális léptékűt, hanem összunióst. A jelszavak szintjén igen, de az *operatív megoldások szintjén éppen ezzel a léptékkel nem foglalkozik a fehér könyv* itt kialakított célrendszere. Kérdés, hogy a fehér könyv logikájával van-e a baj, vagy pedig az összeurópai egységesítésre törekvő TEN-T alapgondolatát kellene felülvizsgálni és makroregionalizálni, közép-hatótávolságú együttműködések elősegítő rendszerekké transzformálni.
- (6) A repülőterek és a tengeri kikötők vasúti felfűzése elsősorban a külső kapcsolatok fogadásának hátterét biztosítja, de védhető az a megfontolás is, hogy ez a közepes távolságokhoz (a vasút szerepének a növeléséhez) kapcsolódik.

#### *Információs rendszerek, forgalomirányítás és piaci ösztönzők*

- (7) A repülésirányítás fejlesztését a globális kapcsolatokhoz utaltuk, összhangban azzal a törekvéssel, hogy a közepes (itt 600–800 km-es) utakat egyre inkább a vasútnak kell kiváltania.
- (8) Az európai multimodális közlekedés információs kerete a TEN-T-hez hasonlóan a nem definiált összeurópai

léptékhez sorolható. A különbség mégis az, hogy itt a makroregionálisan reálisan kialakítható fizikai rendszerek *harmonizálásának* a keretéről van szó, azaz nem összeurópai egységes közlekedési *hardverről*, hanem összeurópai egységes közlekedési *szoftverről*.

- (9) A *közlekedésbiztonság* mind települési, mind makroregionális léptékben fontos, kezelendő kérdés, ezzel kapcsolatban csak az merült fel, hogy vajon nem igényel-e külön sort (célcsoportot) hiszen nem „hatékonyságot javító információis vagy piaci eszközről” van szó.
- (10) A használó fizet, illetve a szennyező fizet elvét minden területi léptékben érvényesíteni kell: egyelőre azonban a megfogalmazás túl általános, ha a fehér könyv csak ugyanazt tudja mondani minden léptékre. Végig kellene gondolni, hogy mik a speciális célok az egyes szinteken. (Egyébként a piaci ösztönzők és szabályozási előírások is külön célcsoportként jelenhetnének meg, nem indokolt az összemérésük az információis és forgalomirányítási rendszerekkel.)

Az előbbiek alapján mindenképpen célszerű lenne felülvizsgálni 1. valóban a három deklarált vezérfonal alapján kell-e csoportosítani a kibocsátás-csökkentési célokat; 2. hogyan lehetne e célokat összhangba hozni a hatástanulmány forgatókönyveivel; 3. hol kell kezelni a közlekedésbiztonságra vonatkozó célokat; 4. ha a kibocsátáscsökkentésre vonatkozó célok a „Jövőkép” fejezetben ekkora teret kaptak, hol kellene a fehér könyvön belül helyet biztosítani a kohéziós/európai egységre vonatkozó (megítélésünk szerint egyébként jelenlegi tartalmához ké-

pest felülvizsgálandó) céloknak. A célok felülvizsgálata után a táblázat segítségével a valóban releváns célokkal kapcsolatban meg kellene tudni mondani, hogy a várostérségi/makroregionális/interkontinentális lépték szerint az egyes célokhoz milyen speciális célkitűzések tartoznak.

### 2.8. A fehér könyv 3. Stratégia blokkja

A fehér könyv 3. Stratégia blokkja nem a 2. Jövőkép blokkhoz társít szakpolitikai teendőket, hanem az ott nem, vagy alig érintett egységes európai hálózati célhoz dolgoz ki hagyományos (a fenntarthatósági követelményeknek jórészt ellentmondó) javaslatokat.

A 34. pont az egységes uniót, az országok közötti piaci akadályok leépítését, ezen belül az *egységes európai közlekedési térség létrehozását* tekinti keretnek, és ennek a stratégiájába építené be a speciális, biztonsági, védelmi, környezeti stb. követelményeket. Ezt *fordított* kiindulásnak tartjuk, a célok és az eszközök felcserélésének. *Éppen a szociális, biztonsági, védelmi, környezeti megfontolásokban kell a közös uniós célokat megfogalmazni, az egységesség normáit és annak határait kijelölni, és ezen a stratégián belül lehet értelmezni és eszközként beépíteni a konkrét teendőket, a célok elérését gátló piaci akadályok leépítését, a szükséges mértékű kapcsolatok elősegítését.* Bár kialakulása szerint az európai folyamat gazdasági célkitűzések alapján zajlott, a mai unióban nem az egységes piac a keret, amelynek alrendszere lenne a környezet, a társadalom, a biztonság, a védelem; hanem éppen fordítva, a környezeti, társadalmi, biztonsági keretbe kell beágyazódnia a gazdaság rendszerének. Ennek megfelelően az egységesség

mértékét is a *keretek* egységesíthetősége kell, hogy meghatározza, nem szaladhat előre a versenyszabályozás (vagy a közös valuta).

A közlekedésben sem lehet a tennivalókat a szlogenekre alapozott *egységes huszonhetek* Európájára, azaz vágyképekre építeni. Márpedig a TEN-T hálózat minden eddigi elképzelése valami ilyesmire alapozott: egy (a tizenkettek idejében még reálisnak tűnő) elképzelés, egységes, kiegyenlítő Európai Unióra, ahol a közlekedésnek csak meg kell teremtenie az országok közötti átjárhatóságot, és máris eltűnnek a problémák, felzárkóznak a gyengébbek, elterjednek a fejlett tapasztalatok. Míg kiegyensúlyozott és közel egyformán fejlett térségek, országok között ez a kohéziós recept működhet, a kapcsolatok gazdagodása erősítheti a szoros és kölcsönös előnyökkel járó együttműködést, addig *nagy fejlettségi különbségeket nem lehet ugyanezen recept szerint kezelni*.

A továbbiak (3.1 Az egységes európai közlekedési térség) konzekvensen követik a felállított (szerintünk kifordított, ld. előző bekezdések) logikát, és az egységesség axiómájára építve fejtik ki a tennivalókat. A továbbiakban néhány, a környezeti nézőpontból szembeűnő problémára hívjuk fel a figyelmet.

„Az egységes európai közlekedési térség megkönnyítené... ..az európai közlekedés fenntarthatóságának a növelését.” (36.pont.) Egy valós fenntarthatósági logikában teljesen *abszurd elgondolás, hogy a kontinensen átívelő szállítások megkönnyítésével az európai társadalom a fenntarthatóság irányába mozdulna el ahhoz képest, mintha az együttműködési mező a kisebb távolságban lévő termelőket és fogyasztókat kapcsolná szorosan és sok szállal össze.* (Per-

sze, ha az európai közlekedés fenntarthatóságán a fuvarozók és a közlekedés-építő vállalatok fenntartását értjük, akkor az idézett állítás igaz lehet.) Távolsági kapcsolatokra nagy szükség van, de nem a mindennapi cikkek beszerzési távolságát kell egyre nagyobbra növelni, hanem éppen *azt a kiegészítő képességet kell tudni akár távolról is pótolni, biztosítani, amivel a helyi, kis távolságú együttműködések felvirágoztathatókká, stabilabbakká tehetőek.* Ebben az értelemben a sokrétű, akár távoli kapcsolat képes elősegíteni a fenntarthatóbb életkörülményeket, de a tapasztalatok megszerzése nem tévesztendő össze a kontinentális szintű anyagáramok növelésének elősegítésével.

„A közúti áru fuvarozás piacainak további integrálásával hatékonyabbá és versenyképesebbé tehető a közúti közlekedés.” (uo.) Vajon *minél* akarja a fehér könyv versenyképesebbé tenni a közúti közlekedést? *A másik közúti fuvarozónál?* Ez nem fog sikerülni, hiszen, ha a recept működik, akkor az integrálás a másik fuvarozót is ugyanannyival versenyképesebbé teszi. *A vasútnál?* Ez lenne a fenntarthatósági cél, hogy uniós pénzekből integrált hálózatokkal a többi ágazatnál versenyképesebbé tegyünk azt a közúti áru fuvarozást, amelyet deklaráltan vissza akarunk szorítani 300 km alatti távolságokra? Ehhez kellene előbb kontinensnyi léptékben integrálni a közúti fuvarozási piacot?

„...olyan, közlekedési folyosókból álló »törzshálózatra« van szükség, amely [...] hatékonyan és kevés kibocsátással bonyolít le nagy mennyiségű összevont áru- és személyforgalmat.” (50. pont) Ez elvi fenntarthatósági kérdés, hogy *ti mi is az európai törzshálózat feladata.* Valóban az-e, hogy biztosítsa a tömeges,

nagy távolságú szállításokat és utazásokat – és ezáltal sok ember és sok áru számára nyújtsa a rendszeres nagy távolságú kapcsolatot –, vagy fordítva: éppen azt kellene általa elérni, hogy ne kelljen sok embernek és sok árunak rendszeresen nagy távolságot megtennie, mert a körülményeket sikerül minél több helyen olyanná tenni, hogy a szükségletek zöme helyi munkával, helyi anyagokkal biztosíthatóvá váljék. Azt kell csak távolabbról hozni, *ami hiányzik ahhoz, hogy a meglévő helyi források hasznosuljanak*. Ezt éppen az képes biztosítani, ha a távolról történő szállítás költséges, azaz olyan jószág, amivel takarékoskodni kell, ezért amit lehet, közeli forrásból próbálunk inkább beszerezni.

„Európának infrastruktúra tekintetében is egységet kell alkotnia.” (51. pont) Vajon miben mérve kellene a keleti, (egyelőre még) kisebb forgalmú és a nyugati, (egyelőre még) nagyobb forgalmú hálózatoknak egységessé lenniük? Kapacitásban? Megengedett sebességben? Burkolat-teherbírásban? Kapacitás-kihasználtságban? Tarifában? Baleseti mutatókban? 1 km-re jutó szén-dioxid-kibocsátásban? Másban?

2021-ben nyilván új fehér könyv készül. A Stratégia éppen arról mond keveset, hogy a jövőkép alapján addig mit is kell tenni.

### 3. Összefoglalás

A cikk a fenntarthatósággal kapcsolatban a gazdasági rendszer társadalmi és környezeti beágyazottságát hangsúlyozza, továbbá azt, hogy a fenntarthatóságnak nemcsak időbeli, hanem térbeli szolidaritási összefüggései is vannak. A közleke-

désre vonatkozóan fontos következmény, hogy annak a társadalmi, a biztonsági, a védelmi, a környezeti célokat kell a maga eszközeivel elősegítenie, nem építhető föl fordítva egy közlekedési stratégia.

A legutóbbi, 2001. évi uniós közlekedéspolitikai komolyan vette a környezeti követelményeket, és fókuszba állította a közúti forgalom visszafogását. Ez heves ellenreakciót váltott ki, és a 2006. évi felülvizsgálatban teret nyert e célkitűzés elsorvasztása. Ehhez képest az új fehér könyv ismét jelentős környezeti offenzívának tűnik, hiszen 2050-re kitűzi a *szén-dioxid-kibocsátás 60 százalékos csökkentését, illetve a hagyományos üzemanyaggal működő gépkocsik kiszorítását a városi területekről*. A kibocsátás-csökkentési célhoz a fehér könyv tíz fejlesztési célt társít, e célok összessége azonban kevésbé tükrözi a hatástanulmány erre vonatkozó forgatókönyvelemzését, egyáltalán nem jelent biztosítékot a célok ütemezett eléréséhez, és többször átgondolatlan, ellenőrizhetetlen kritériumokat ad meg célértékként. A dokumentum értékes része az összközlekedési szemléletet tükröző, térségi szintek szerint megkülönböztetett közlekedési szegmensek alkalmazása, amely alaposabb kidolgozás után a jövőbeli stratégiákban fontos szerepet kaphat.

A kibocsátáscsökkentésre vonatkozó jövőkép és célrendszer a fehér könyv kidolgozottabb része. A közleményben megjelenő másik kiemelt célt, az *egységes európai közlekedési térség elérését* nem sikerült sem alátámasztani, sem összhangba hozni a fenntarthatósági feltételekkel, sem beleilleszteni a fehér könyv kialakított célrendszerébe. Ennek részben az is az oka lehet, hogy az

1992-es szerződés óta uniós politikai oldalról sincs ez a kérdéskör karbantartva, felülvizsgálva és a helyzethez igazítva, így a célkitűzés közlekedési kiszolgálását is csak hasonló szinten sikerülhet teljesíteni.

### *Köszönetnyilvánítás*

A szerző ezúton köszöni meg a kézirat elolvasása után adott hasznos tanácsokat és megjegyzéseket Gecse Gergelynek, Molnár László Aurélnak, Princz-Jakovits Tibornak és Rigó Mihálynak.

### **Irodalom**

- Bruntland-jelentés (1987): Our Common Future UN World Commission on Environment and Development. Oxford / New York
- COM(2010) 2020 végleges A Bizottság Közleménye: Európa 2020: Az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedés stratégiája. Európai Bizottság, Brüsszel, 2010.3.3.
- COM(2011) 144 végleges. Fehér könyv: Útiterv az egységes közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.  
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>
- CTP (1992): The Future Development of the Common Transport Policy – A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility. Brussels: Commission of the European Communities, COM (92) 494
- Fleischer Tamás–Szlávik János–Baranyi Rita–Branner Ferenc–Füle Miklós–Kósi Kálmán–Nagypál Noémi–Pálvölgyi Tamás–Princz-Jakovits Tibor–Szlávik Péter (2005): A magyar közlekedéspolitika stratégiai környezeti vizsgálata. *Közlekedéstudományi Szemle* 55. évf. 2. szám. pp. 47–54.  
[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer-et-al\\_kozpol-skv\\_kotsze05-2.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer-et-al_kozpol-skv_kotsze05-2.pdf)
- Fleischer Tamás (2005): Fenntartható fejlődés – fenntartható közlekedés. *Közúti és Mélyépítési Szemle* 55. évf. 12. szám. pp. 2–9.  
[http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer\\_fe-fejl-fe-kozl\\_kmszle05-12.pdf](http://www.vki.hu/~tfleisch/PDF/pdf05/fleischer_fe-fejl-fe-kozl_kmszle05-12.pdf)
- Fleischer Tamás (2008): Közlekedéspolitika az Európai Unióban: az unió alkalmazkodása a globális folyamatokhoz. *Köz-Gazdaság* 3. évf. 4. szám. pp. 95–106  
<http://www.koz-gazdasag.hu/images/stories/3per4/07-fleischer.pdf>
- KözOP 2007 Közlekedési Operatív Program (KÖZOP) 2007 július Magyar Köztársaság Kormánya [http://www.kszk.gov.hu/data/cms27473/KOZOP\\_070712\\_hu.pdf](http://www.kszk.gov.hu/data/cms27473/KOZOP_070712_hu.pdf)
- Maastrichti Szerződés (1992): Treaty on European Union. Official Journal C 191, 29 July 92 <http://eur-lex.europa.eu/en/treaties/dat/11992M/htm/11992M.html#0001000001>

- Ötödik Környezeti Akcióprogram (1992) „A fenntarthatóság felé” Towards Sustainability: A European Community programme of policy and action in relation to the environment and sustainable development. (better known as The Fifth EC Environmental Action Programme) 17. 5. 93. Official Journal of the European Communities No. C 138/5
- SEC(2011) 358 final Commission Staff Working Paper: Impact Assessment European Commission, Brussels, 28.3.2011.  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white\\_paper\\_2011\\_ia\\_full\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_2011_ia_full_en.pdf)
- SEC(2011) 359 végleges bizottsági szolgálati munkadokumentum: A hatásvizsgálat összefoglalása. Európai Bizottság, Brüsszel, 2011. 3. 28.  
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/sec/2011/0359/COM\\_SEC\(2011\)0359\\_HU.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/sec/2011/0359/COM_SEC(2011)0359_HU.pdf)
- SEC(2011) 391 final Commission Staff Working Document: Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. European Commission, Brussels, 28.3.2011  
[http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white\\_paper\\_working\\_document\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/strategies/doc/2011_white_paper/white_paper_working_document_en.pdf)
- Tartsuk mozgásban Európát (2006) Tartsuk mozgásban Európát! – Fenntartható mobilitás kontinensünk számára. Az Európai Bizottság 2001. évi közlekedéspolitikai fehér könyvének félülvizsgálata A Bizottság Közleménye a Tanácsnak és az Európai Parlamentnek, Az Európai Közösségek Bizottsága Brüsszel, 22.6.2006 COM(2006) 314 végleges {SEC(2006) 768 }  
[http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/doc/com\\_2006\\_0314\\_transport\\_policy\\_review\\_hu.pdf](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/doc/com_2006_0314_transport_policy_review_hu.pdf)
- ÚMFT 2007 Új Magyarország Fejlesztési Terv. Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete 2007–2013. Foglalkoztatás és növekedés. Magyar Köztársaság Kormánya [http://www.nfu.hu/download/479/UMFT\\_HU\\_NSRK-hun\\_Accepted.pdf](http://www.nfu.hu/download/479/UMFT_HU_NSRK-hun_Accepted.pdf)
- White Paper (2001) European transport policy for 2010: time to decide. Office for Official Publications of the European Communities, CEC, COM (2001.) 370.



MORVAY GYÖRGY\*

## Egységes fogyasztói jogok a közlekedésben?

*Az Európai Unióban 2005 óta rendelet szabályozza a légi utasok jogsultságait, s 2009 óta a vasúti személyszállítást igénybe vevők jogairól és kötelezettségeiről is uniós jogszabály rendelkezik. A légi utasok jogaira vonatkozó szabályozás a maga gyermekbetegségeivel együtt is jelentős előrelépést mutat a fogyasztói jogok biztosításában a közlekedés terén. A vasúti közlekedésre vonatkozó rendelet hatálybaléptetésére a tagállamok számára biztosított többszöri elhalasztás lehetősége viszont nem túl biztató a többi közlekedési ágazatra nézve sem – véli a szerző.*

### 1. Légi közlekedés

Az egységes Európa egyik legszembetűnőbb jelensége, hogy egyre többen utazunk repülővel Európán belül. A megváltozott utazási szokások szükségessé tették, hogy a fogyasztók mint légi utasok védelmében egységes szabályokat vezessenek be az Európai Unióban a járatörlesztés és a járatkésés, valamint a poggyászejtűnés és -késés eseteire (az Európai Parlament és a Tanács 2004. február 11-i 261/2004/EK rendelete a visszautasított beszállás és légi járatok törlése vagy hosszú késése esetén az utasoknak nyújtandó kártalanítás és segítség közös szabályainak megállapításáról, és a 295/91/EGK rendelet hatályon kívül helyezéséről).

Az említett szabályozás 2005. február 17-én lépett hatályba, rendeleti jellegből adódóan minden uniós tagállamban. A szabályozás egységes intézkedési és szankciórendszert vezetett be annak érdekében, hogy valamennyi uniós állampolgár azonos jogokat élvezhessen. Minderre azért volt szükség, illetve lehe-

tőség, mert a légi közlekedés az egyik olyan terület, amelyik tipikusan határon átnyúló szolgáltatásként jelenik meg, így az egyes nemzetek egyedi szabályozása nem biztosítana megfelelő (azonos) védelmet az utasoknak, valamint versenyhátrányt okozhatna a légi fuvarozóknak.

A rendelet legfontosabb előírásait a következőkben vesszük sorra.

#### 1.1. Járatörlesztés

Ha az utas járatát törlik, a járatot működtető légitársaság köteles visszatéríteni a jegy árát (ha szükséges, ingyenes visszautazással az utazás kiindulópontjára), vagy más közlekedési eszközzel eljuttatni úti céljára az utazót, valamint ellátni az utasokat, azaz ételmiszert és üdítőket, továbbá – ha szükséges – szállodai elhelyezést (beleértve a transzferet is), valamint kommunikációs lehetőséget biztosítani.

A légitársaságok a repülőút hosszától függő kártalanítás megfizetésére is kötelesek (250–600 euró). Fontos tudni azonban, hogy az üzemeltető légi fuva-

\* A szerző az Országos Fogyasztóvédelmi Egyesület elnöke.

rozó nem köteles kártalanítást fizetni, ha a járatról időben értesítette az utasokat, vagy bizonyítani tudja, hogy a járat törlését olyan rendkívüli körülmények okozták, amelyeket minden észszerű intézkedés ellenére sem lehetett volna elkerülni. Hogy melyek azok a rendkívüli körülmények, amelyek kimentési okot adnak a légitársaságnak, azt nehéz meghatározni, és minden esetben a légitársaságnak kell bizonyítania. Ilyenek lehetnek a felszállás biztonságát veszélyeztető időjárás körülmények, terrorcselekmény stb. Ezekben az esetekben ugyan kártalanítás nem jár, de ellátás (üdítő, élelmiszer) igen.

A légitársaságok több alkalommal is hivatkoztak arra, hogy egy adott műszaki hiba miatt törölték a járatot, ezért sok esetben nem akartak, illetve nem fizettek kártalanítást. Végül az Európai Bíróság a C-549/07 (Wallentin-Hermann ügy) számú döntése iránymutatást ad a tekintetben, hogy a járat törléséhez vezető műszaki hibák általában véve nem tartoznak a kártérítés alól mentesítő „rendkívüli körülmények” közé.

### 1.2. Beszállás visszautasítása

A rendelet hatálybalépését megelőzően gyakran találkozhattunk azzal a problémával, hogy hiába rendelkezünk érvényes repülőjeggyel, amikor be szeretnénk volna szállni, már nem volt helyünk (a járatot túlfoglalták), ezért nem tudtunk elutazni. A rendelet ezt a gyakorlatot szinte teljesen megszüntette. Ilyen esetekben elsősorban önkénteseket kell keresni, akik hozzájárulnak ahhoz, hogy később utazzanak. Az önként jelentkezőket, akik lehetnek már korábban bejelentkezett utasok is, szintén megilleti a már említett 250–600 eurós kártérí-

tés, másik járatra történő átfoglalás, valamint az ellátás, sőt ilyenkor a légitársaság egyéb előnyöket is kínálhat. Ha nincs, vagy nincs megfelelő számú önkéntes, akkor a légitársaság dönt, de hasonlóan a járatról törléshez, ekkor is köteles kártérítést, átfoglalást, illetve ellátást biztosítani.

### 1.3. Jelentős időtartamú késés

Valamennyi járat esetében – beleértve a charterjáratokat is –, amennyiben az utas idejében bejelentkezik (*check-in*), és a légitársaság számára észszerűen valószínűsíthető az, hogy sokat fog késlekedni az indulással (kettő órás késés a minimum), akkor köteles segítséget nyújtani az érintetteknek. Ilyenek a következők: étkezés, frissítők biztosítása a várakozási időhöz igazodva; telefon, fax stb. rendelkezésre bocsátása díjmentesen. Szállás (és díjmentes fuvarozás a reptér és a szállás között) kizárólag akkor jár a késéssel érintett utasoknak, ha észszerűen az látható előre, hogy a célállomás felé aznap már nem fog elindulni a járat.

Elsősorban a késésekkor merült fel panaszként, bár járatról törlések esetében sem volt ritka, hogy a kötelező ellátást a cégek nem megfelelően biztosították. Bevett gyakorlat, hogy az étel-ital helyett néhány eurós vouchert adnak az utasoknak, ami általában olyan alacsony összegű, hogy egy üdítő és egy szendvics árát sem, vagy alig fedezi. Illetve voltak/vannak olyan társaságok, amelyek semmit sem biztosítottak, hanem utólag vállalták bizonyos összeghatárig, számla ellenében az étkezési költségek megtérítését. Ezek a jogsértések nehezen orvosolhatók, hiszen 10–20 eurós összegért utólag szinte senki nem indít eljárást,

azonban a repülőtéren rekedt utasként a helyzet nagyon kellemetlen.

Gyakori panasz továbbá, hogy a légitársaságok nem biztosítanak megfelelő szállást, arra hivatkozva, hogy nem látják előre pontosan a késés várható időtartamát, és az utasok az egész éjszakát kénytelenek a repülőtéren tölteni.

Ha a késés öt óra vagy annál hosszabb, a légitársaságnak fel kell ajánlania a lehetőséget a jegyár hét napon belüli visszatérítésére is (ha szükséges, ingyenes visszautazással az utazás kiindulópontjára).

Gyakran okozott gondot, hogy a késés olyan mértékű (10–12 órát meghaladó) volt, hogy a fogyasztói érdeksérellem már egyenértékű volt a járat törlesztésével. Azonban a szabályozás késés esetén nem biztosította az utasoknak a kártérítést, hanem csak és kizárólag ellátási kötelezettséget. Végül az Európai Bíróság C-402/07 (Sturgeon és társai), valamint C-432/07 (Böck és Lepuschitz) egyesített ügyben kimondta, hogy a késéssel érintett járatok utasai jogosultak lehetnek kártalanításra, amennyiben végső célállomásukat az előre tervezett érkezési időhöz képest három vagy több órával később érik el, ha a késést nem rendkívüli körülmények okozták.

Az elmúlt hat év során, mióta a hivatkozott rendelet hatályba lépett, számos gond felszínre került.

Ezek közül talán a legfontosabb, hogy a rendelet egyáltalán nem szabályozza a poggyászokhoz kapcsolódó problémákat. Bár a Montrealban, 1999. május 28-án kelt, a nemzetközi légi fuvarozásra vonatkozó egyes jogszabályok egységesítéséről szóló egyezmény biztosít jogokat poggyászkárok esetére, azok érvényesítésére külön eljárásban és más jogcímen van lehetőség.

### **Mit tehetünk, ha nem érkezett meg a csomagunk, vagy sérülten kaptuk vissza?**

Amikor feladjuk csomagunkat, a fuvarozó köteles az utas minden egyes ellenőrzött poggyászát poggyászazonosító címkével ellátni. A címke igazoló részét minden esetben meg kell kapnunk, mert probléma esetén ezzel tudjuk igazolni, hogy feladtuk a csomagot. Éppen ezért az azonosító címkét meg kell őrizni mindaddig, amíg poggyászsunkat hiánytalanul vissza nem kaptuk. Ha problémánk adódik, akkor a probléma végső rendezéséig.

A légitársaság viseli a felelősséget az ellenőrzött poggyász megsemmisülése, elvesztése vagy megrongálódása miatt bekövetkezett kárért, ha a megsemmisülést, elvesztést vagy megrongálódást előidéző esemény a légi jármű fedelzetén, vagy bármely olyan időszakban történt, amely alatt az ellenőrzött poggyász a fuvarozó felügyelete alatt volt. Mindez azt jelenti, hogy a légitársaság felel a poggyászáért a feladástól egészen addig, amíg vissza nem kapjuk azt (nem egyenlő azzal, hogy felkerül a csomagkiadó szalagra).

Mentesül a fuvarozó a felelősség alól, ha a kár a poggyász benne rejlő hibája, minősége vagy eltérése miatt következett be.

Ha a fuvarozó elismeri a poggyász elvesztését, vagy az 21 nappal azután a nap után sem érkezett meg, amelyen meg kellett volna érkeznie, az utas jogosulttá válik, hogy jogait érvényesítse.

Kár esetén az utasnak a kár észlelését követően haladéktalanul, de legkésőbb az átvételtől számított hét napon belül írásban óvást kell benyújtania

a fuvarozónál. Ha a reptéren észre vesszük a csomag sérülését, vagy csomagunk nem érkezik meg, célszerű azonnal jelezni és jegyzőkönyvet felvetetni. A jegyzőkönyv felvételét követően küldjük meg annak másolatát, valamint írásbeli bejelentésünket közvetlenül a légitársaságnak is. Ha a sérülést a reptéren nem vesszük észre, az átvételtől számított 7 napon belül akkor is lehetőségünk van óvást benyújtani. Fontos hangsúlyozni, hogy az óvás benyújtásának elmaradása kizárja a későbbi jogérvényesítés lehetőségét.

Speciális és érdekes helyzetet eredményezhet, ha a csomag nem veszik el, „csak” késik. A légitársaság viseli a felelősséget azért a kárért, amelyet a poggyász késedelme okozott, kivéve, ha minden ésszerűen szükségessé váló lépést megtett a kármegelőzés érdekében, vagy azt bizonyítja, hogy lehetetlen volt az, hogy ilyen lépéseket tegyenek.

*Fontos:*

Poggyász fuvarozásakor a fuvarozó felelőssége megsemmisülés, elvesztés, megrongálódás vagy késedelem esetére minden egyes utassal szemben 1000 SDR összegre korlátozott, kivéve, ha az utas – amikor a poggyászt a fuvarozónak átadta – külön kiszolgáltatási érdekebevallást tett, és az ezért felszámított esetleges pótdíjat megfizette.

Az SDR az ún. különleges lehívási jog (*Special Drawing Rights*). Többek között SDR-ben vannak megadva a kártérítés egyes összegei, összeghatárai. Az SDR-ben megadott összegek esetében a Nemzetközi Valutaalap meghatározásával ([http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)) megegyező SDR-t kell érteni. 2010. december 30-án 1 SDR 1,325 eurónak felelt meg.

Másik igen jelentős probléma a jogsértések szankcióinak kikényszerítése terén jelentkezett. Bár a rendelet 16. cikke kimondja, hogy „Minden tagállam kijelöl egy szervezet, amely e rendelet végrehajtásáért felel a területén levő repülőterekről induló légi járatok, valamint harmadik országból e repülőterekre induló járatok tekintetében.” Azonban az így kijelölt szervezetek működése, hatásköre és „ereje” tagállamonként eltérő. Éppen ezért, bár egységes szabályokról beszélhetünk, a fogyasztói jogok mégsem egységesek, mert sajnos nem mindegy, hogy melyik légitársasággal szemben, és melyik államban szeretnénk jogainkat érvényesíteni. A korlátozott jogérvényesítésre példaként hozhatjuk fel hazánkat is. A Magyar Köztársaság a Nemzeti Fogyasztóvédelmi Hatóságot jelölte ki a rendeletben foglaltak betartatására. Azonban a hazai jogszabályi környezet nem teszi lehetővé, hogy egy hatóság kártérítési/kártalanítási ügyekben döntést hozzon. Így a fogyasztóvédelmi hatóságnak nincs lehetősége arra, hogy 250–600 eurós kártalanításokban döntést hozzon. Európa-szerte ennél kedvezőbb, de rosszabb helyzettel is találkozhatunk.

Szintén a fogyasztói jogok érvényesítéséhez kapcsolódik, hogy az utasok nem kapják meg a megfelelő tájékoztatást, bár e rendelet 14. cikke erre kötelezi a légitársaságokat.

A légitársaság az utasok tájékoztatása érdekében köteles gondoskodni egy olyan, világosan olvasható közlemény jól látható elhelyezéséről az utasfelvételnél, amely szerint az utasok jogismertető szövegre tarthatnak igényt. A rendelet előírja azt is, hogy a légi fuvarozó minden, járatotlással vagy visszautasított beszállással érintett utasnak köteles átadni egy írásbeli tájékoztatást, amely

részletesen tartalmazza a rendeletben foglalt jogosultságokat. A légi fuvarozónak ezenkívül hasonló tájékoztatást kell átadnia minden, legalább kétórás késéssel érintett utasnak. A szabályokat tartalmazó szövegen kívül rendelkezésre kell bocsátani a hatáskörrel bíró nemzeti hatóságok elérhetőségét is. Vagyis már azzal is jogsértést követ el egy társaság, ha nem tájékoztat jogainkról, azonban éppen ez az információhiány akadályozza az azonnali fellépés és igényérvényesítés lehetőségét.

Már utaltam arra, hogy járatkésés esetére az Európai Bíróság a Sturgeon és társai, valamint a Böck és Lepuschitz egyesített ügyben kimondta, hogy az utasok kártalanításra is igényt tarthatnak késés esetén is. Az ítélet végső esetben balul is elsülhet, hiszen ha egy légitársaságnak ugyanolyan mértékű kártalanítást kell fizetnie egy hosszú késésre, mint járatotlenség esetére, akkor pusztán gazdasági szempontok alapján úgy is dönthet a társaság, hogy el sem indítja a járatot (törli), ami a fogyasztóknak nagyobb hátrányt okozhat, mint ha nem kapnának kompenzációt.

A késések kapcsán elképzelhető lenne egy korlátozott mértékű kártérítési kötelezettség, amely egyrészt részben kompenzációt biztosíthatna a fogyasztóknak, másrészt nem teszi érdekeltté a légitársaságokat abban, hogy nagyobb késés esetén a járatotlenséget válasszák.

Végül, de nem utolsósorban, 2010 áprilisában az izlandi Eyjafjallajökull vulkán kitörése kapcsán kialakult légi közlekedési krízis során az utasok ellátásával kapcsolatban felmerült minden ellátási költséget a légitársaságoknak kellett (volna) állniuk. A légtérzár miatti járatotlenségek azonban néhány légitársaság nem teljesítette a rendeletben foglalt köteleességét,

ami számtalan, még most is lezáratlan fogyasztói ügyet vont maga után. A többhetes légtérzár, vagy például a tavaly év végi londoni havazás felveti annak a kérdését, hogy kizárólag a légitársaságoknak kell-e viselniük minden költséget.

Mindezek az anomáliák rámutattak arra, hogy szükség van a hivatkozott rendelet felülvizsgálatára. A legfrissebb információk szerint, az elmúlt évek gyakorlati tapasztalatait figyelembe véve, az Európai Bizottság még 2011-ben megkezdte a szabályozás felülvizsgálatát, és várhatóan 2012-ben előterjeszti módosító indítványait.

## 2. Vasúti közlekedés

Bár a nemzetközi vasúti személyszállítás növekedése közel sem olyan markáns, mint a légi közlekedésé, az uniós jogalkotók úgy találták, hogy ezen a területen is szükséges az egységes szabályok bevezetése. Ezt a célt szolgálja az Európai Parlament és a Tanács 2007. október 23-i 1371/2007/EK rendelete, a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről.

A szabályozásban sok szempontból visszaköszönnek a légiutasjogokat biztosító előírások. Ilyenek például a késésre, a csatlakozásmulasztásra, a járatkimaradásra vonatkozó szabályok.

60 percet meghaladó késés esetén a fogyasztókat megilleti többek között a visszatérítés vagy az elterelés joga, a kártérítéshez való jog, valamint a megfelelő tájékoztatáshoz és ellátáshoz való jog. A vasúti közlekedésre vonatkozó szabályozás azonban sokkal részletesebben kidolgozott, mint amit a légi közlekedés esetében tapasztalhattunk. Ennek ellenére, vagy éppen ezért a fogyasztók mégsem

élvezhetik az egységes szabályozás nyújtotta előnyöket ezen utazási formánál. A szabályozás ugyanis megengedi, hogy – néhány cikk kivételével – a tagállamok mentességet biztosítsanak a városi, a külvárosi és a regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásoknak a rendelet előírásai alól.

De ennél is nagyobb probléma, hogy a tagállamok – szintén néhány cikk kivételével – legfeljebb öt éves időtartamra mentességet biztosíthatnak a rendeletnek a nemzeti vasúti személyszállítási szolgáltatásokra vonatkozó előírásai alól, amely kétszer, alkalmanként maximum további öt évre meghosszabbítható. A rendelet 2009 októberében lépett hatályba, és innentől kezdve még további tizenöt év telhet el úgy, hogy nincs egységes, fogyasztókat védő jogi szabályozás a vasúti személyszállítás területén.

Álláspontom szerint a szabályozás ilyen szintű elhúzódása gátolja a vasúti személyszállítás fejlődését, sőt kifejezett lépéshátrányt jelent az egyéni közúti közlekedés térnyerésével szemben.

### 3. Összegzés

Ahhoz, hogy Európára ténylegesen mint egységes piacra tekinthessünk, a határon

átnyúló szolgáltatások – és a közlekedés ilyen – szabályainak (amelyeknek része a fogyasztóvédelem is) azonosaknak kell lenniük.

A légi utasok jogaira vonatkozó szabályozás a maga gyermekbetegségeivel együtt is jelentős előrelépést mutat a fogyasztói jogok biztosításában a közlekedés terén. A visszautasított beszállásokhoz kapcsolódó problémák gyakorlatilag megszűntek, a járatotlések száma – néhány extrém környezeti szituációtól eltekintve – csökkent, a járatkésések rövidültek. Figyelembe véve azt a ténytet, hogy az Európai Bizottság napirendre tűzte a rendelet felülvizsgálatát, várható, hogy a felmerülő problémák jelentős része pontosítható, orvosolható. Kérdéses azonban, hogy a rendszer egyértelműen leggyengébb pontja – azaz a tagállamokra ruházott feladat- és hatáskör, hogy megfelelő intézményi háttérrel, hatékonyan biztosítsák a szabályozás érvényesülését, kikényszerítését – miként érhető el uniós eszközökkel.

Jó lenne, ha nem csak a légi közlekedés területén találkozhatnánk ilyen típusú és szintű fogyasztói jogokkal, bár a vasúti közlekedést szabályozó rendelet hatálybaléptetésére biztosított többszöri elhalasztás lehetősége nem túl biztató a többi közlekedési ágazatra nézve.

HEINCZINGER MÁRIA-GAAL GYULA-TÖRÖK ÁDÁM\*

## A közösségi közlekedés arányának növelése Budapest közlekedésében

*Budapest és elővárosi területeinek közlekedési állapota a versenyképességet, a lakhatóságot és a működőképességet tekintve jelenleg borotvával egyensúlyoz. A hálózatszerkezet mai adottságai kedvező kiindulási feltételeket jelentenek a közösségi közlekedéssel történő elérhetőség fokozásához, ha annak rendszerbe szervezése minden érintett elem esetén javul. A közösségi közlekedés alágazatainak összehangoltan kell fellépniük az egyéni közlekedés visszaszorítása érdekében. A közlekedésfejlesztésnek előtérbe kell helyeznie a fenntarthatóságot és a lakhatóságot.*

### 1. Bevezetés, tendenciák

Az elmúlt évtizedek gazdasági, műszaki, társadalmi, kulturális fejleményei, a fogyasztási igények intenzív növekedése erőteljes minőségi és mennyiségi változásokat indukált a közlekedésben, ami a mobilitási igény fokozódásával járt, egyben szükségessé tette ezen igények magasabb szintű kielégítését. Ezzel a problémával a XXI. század elejére a világ szinte minden országa szembesült, ami azt eredményezte, hogy a közlekedés mint nemzetgazdasági ágazat kulcsfontosságúvá vált. Ez nyilvánul meg az áru- és a személyszállítási teljesítmények folyamatos növekedésében, ami miatt elengedhetlenné vált az infrastruktúra ésszerű fejlesztése. Különösen szembeötlő a személygépjármű-teljesítmény becsült intenzív és állandó emelkedése, amiben a közösségi közlekedés bővítésének lehetősége rejlik.

A mobilitási igények növekedésének számos más vetülete is vizsgálható, amelyek arra a tényre vezethetők vissza,

hogy a járműállomány gyarapodásának mértékéhez képest az infrastruktúra fejlesztési üteme elmaradt. Jellemző periodicitás tapasztalható például a gyorsforgalmi utak fejlesztési fázisai esetében, ami szoros korrelációt mutat a választási ciklusokkal. Messze elmarad viszont a közutak karbantartását, üzemeltetését célzó ráfordítások aránya a szükségestől, ami a meglévő infrastruktúra színvonalának emelését szolgálja.

Ily módon az utóbbi években eljutottunk oda, hogy az egyéni közúti közlekedés dinamikus fejlődése egyre nagyobb kihívás a közösségi közlekedési szolgáltatások versenyképessége számára.

Az utóbbi évek, évtizedek – erősödő szuburbanizációval jellemezhető – folyamatait a személygépkocsi-használat általánossá válása alakította. Ennek számos negatív következménye ismert. Az elmúlt 10–15 évben a közösségi közlekedés legnagyobb térvessztése a város-városkörnyék relációban következett be. A közlekedéspolitikai határozott elvárásként fogalmazza meg, hogy a közösségi közle-

\* Heinczinger Mária tagozatvezető, Gaal Gyula tudományos segédmunkatárs, Török Ádám tudományos munkatárs a KTI – Közlekedéstudományi Intézetben.

kedés alágazatainak az egymással történő versengés helyett a közös versenytársal – az egyéni autós közlekedéssel – szemben kell összehangoltan fellépniük.

A közlekedés tervezésében a módválasztás az egyik meghatározó elem. A közösségi közlekedés az egyéni közlekedéshez képest sokkal hatékonyabban tudja kihasználni az út által kínált teret, és a hatékonyság az üzemanyag-felhasználásban is megmutatkozik. Emellett társadalmi haszna is van: minél több ember választja a közösségi közlekedést, annál kisebb lesz a környezetszennyezés, csökkennek a közúti torlódások, ami által a balesetek száma is kisebb lesz.

Ugyanakkor az egyéni közlekedés jóval rugalmasabb, nagyobb kényelmet biztosít, és a hozzáférhetősége is jobb. A módválasztást tehát megannyi szempont befolyásolja:

- *Az utas jellemzői:*
  - autó tulajdonlása/elérhetősége;
  - vezetői engedély megléte;
  - családi viszonyok (fiatalok, fiatal pár gyermekkel, nyugdíjasok stb.);
  - jövedelem;
  - külső, objektív meghatározók (pl. gyermeket iskolába kell szállítani, autóhasználat munkaköri szükségessége).
- *Az utazás tulajdonságai:*
  - az utazás célja (pl. munkába járáshoz egyszerűbb a közösségi közlekedést választani a rendszeressége miatt);
  - az utazás időpontja (a késői utazásokat nehezebb közösségi közlekedéssel megvalósítani);
  - a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala viszonyítva az egyéni közlekedés minőségéhez.

- *A közlekedési adottságok jellemzői:*
  - kvantitatív tényezők:
    - relatív utazási idő: járműben, várakozással, gyaloglással eltöltött idő
    - relatív anyagi költségek (viteldíjak, üzemanyagköltség, saját gépjármű javítási költségei)
    - hozzáférhetőség
    - parkolási díj
  - kvalitatív tényezők (kevésbé mérhető):
    - kényelem
    - megbízhatóság
    - rendszeresség
    - védelem, biztonság.

## 2. Modal split<sup>1</sup> Budapesten

A fővárosi közlekedésnek a városi feladatok ellátásán túl agglomerációs, régióbeli, országos és nagytérségi, illetve nemzetközi szerepet is be kell töltenie, ennek feltételeit a közösségi közlekedés oldaláról is szükséges biztosítani. A motorizációs szint jelentős növekedésével együtt megváltozott az egyéni és a közösségi közlekedés aránya az összes helyváltoztatás során. A közösségi közlekedéssel lebonyolított utazások száma 1980-tól kezdődően folyamatosan (1984 és 1995 között mintegy 25 százalékkal) csökkent, eközben a helyváltoztatások száma nőtt (ez jelenleg a 3,3 millió lakossal rendelkező agglomerációban naponta 6,5 millió utazást jelent).

Az általános közlekedési helyzet bemutatásához tartozik, hogy bár hazánkban a közlekedési munkamegosztás (közút/vasút) szállítási teljesítményben kifejezve (utas-km, árutonna-km) az eu-

<sup>1</sup> Modális megoszlás.



rópai uniós átlaghoz képest relatíve kedvező, a forgalom egyenetlen eloszlása, a közúthálózat centrális jellegéből következően az átmenő és a célfuvarok többnyire fővárost érintő jellege miatt sürgős fejlesztésre van szükség mennyiségi és minőségi szempontból egyaránt.

A nyolcvanas évekig – a mesterségesen fenntartott – kedvező modal split az elmúlt esztendőekben gyorsan és kedvezőtlenül módosult, és a változás – némi- leg mérsékeltebb ütemben – tovább folytatódik. A napi utazások lefolyása egyenetesebb, a csúcsideőszakhoz viszonyítva növekedtek a napközi terhelések.

A közforgalmú közlekedés és az egyéni közlekedés aránya:

- budapesti lakosok városon belüli utazásainál: 60 százalék – 40 százalék
- Budapest határát átlépő utazásoknál: 39 százalék – 61 százalék
- városkörnyéki (Budapestet nem érintő) utazásoknál: 32 százalék – 68 százalék.

Az utóbbi években a városkörnyéki forgalomban változott legnagyobb mértékben a modal split az egyéni autóhasználat javára. A városhatári kordonforgalmak lényegesen megnöttek. A térségben a koncentrált és megnövekedett mobilitási igény egyéni közlekedéssel már nem elégíthető ki, ám a közösségi közlekedés színvonala mai állapotában elégtelen az autós közlekedéssel szembeni pozíciók javítására. A helyzet megváltoztatásához többszintű, összehangolt intézkedéssorozat szükséges a közlekedéspolitikától kezdve az intézményi struktúrán, a tarifapolitikan, illetve az infrastruktúra fejlesztésén át egészen a viszonylathálózat átszervezéséig. A hálózatszerkezet mai adottságai kedvező kiindulási feltételeket jelentenek a közösségi elérhetőség fokozásához, ha annak rendszerbe szervezése megtörténik.

### 3. A modal split javítását célzó intézkedések

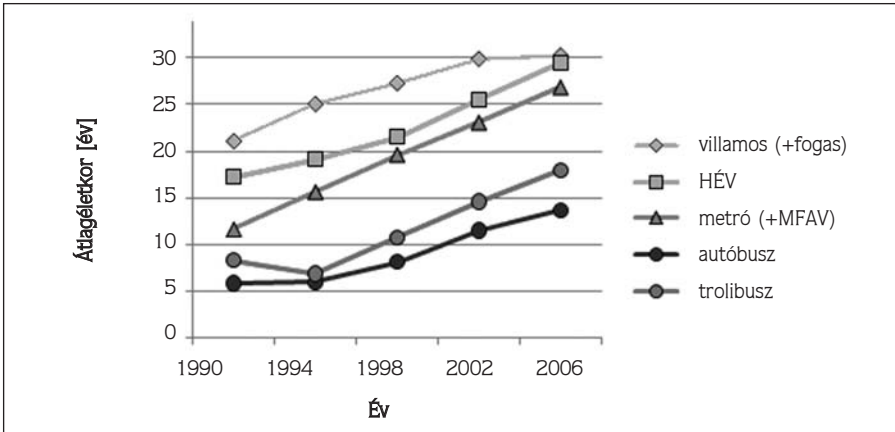
#### 3.1. A fenntartható, környezetbarát közlekedés elsőbbsége

Az európai városok általános közlekedési gondjaiból és az egyre inkább környezetbarát európai szemléletből eredően az uniós finanszírozás alapvetően a környezetbarát közlekedési módokat, a közösségi, illetve az integrált közlekedés fejlesztését támogatja. Tehát – nem lemondva a városszerkezet aránytalanságait oldó közúthálózati fejlesztésekről – forrásoldalról is nagyobb figyelem irányul a korszerű, alágazatok között koordinált és környezetbarát közlekedési formákra.

Fontos részét képezi a közösségi közlekedés színvonalának emelését célzó intézkedéseknek a legtöbb területet jellemző korszerűtlen járműállomány rekonstrukciója. A jelenlegi helyzetet az ábra tükrözi, a használatban lévő járműállomány átlagéletkorát illetően.

Ennek az egyensúlynak a megteremtése céljából kell elemezni a keresletbefolyásolás olyan eszközeit, mint amilyenek az integrált közforgalmú hálózatok működtetése, kiegészítő szolgáltatásokkal ellátott intermodális központok magas színvonalú kiépítése, egységes tarifapolitika és jegyrendszer. Az útdíjfizetés használatarányossá tétele és a parkolás megfelelő szabályozása – figyelemmel a védelmet igénylő zónákra – sem tűr használatát.

A legnehezebb feladat megtalálni az egyensúlyt a fejlesztés és a szabályozás, az ösztönzés és a korlátozás között, illetve a versenyképesség által megkövetelt mobilitási dinamika, valamint a lakhatóság, az életminőség javítása és a fenntarthatóság jogosan elvárt magas



A fővárosi közösségi közlekedési járműállomány átlagéletkorának alakulása

színvonal között. Különösen fontos az egyensúly megteremtése a belváros és más központi területek esetén.

### 3.2. Az integrált fővárosi-városkörnyéki kötöttpályás közlekedés fejlesztése

A magas minőségű, megbízható szolgáltatást nyújtó kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése a közlekedési rendszer színvonaljavításának egyik prioritása. Ez a prioritás hálózati és járműfejlesztéseket, valamint szervezési, szabályozási fejlesztéseket egyaránt magában foglal. A 2010-ig érvényes KÖZOP akcióterv része a 4-es metró építése (itt a késés mértéke nehezen prognosztizálható), valamint az 1-es és a 3-as villamos vonalának felújítása és meghosszabbítása. A 2013-ig terjedő időszakban várhatóan megvalósul a szentendrei HÉV Szentendre és Békásmegyér közötti szakaszának – az észak–déli regionális gyorsvasút O. ütemű kiépítésének – megfelelő fejlesztése.

A kötöttpályás vonalak infrastruktúra-fejlesztési és viszonylatszervezési feladata a fonódó, elágazó hálózatszervezés

előtérbe helyezése egyfelől a rugalmasabb működés és a könnyebb átszállás, másfelől a főváros kiemelt jelentőségű csomópontjainak (Moszkva tér, Móricz Zsigmond körtér) tehermentesítése érdekében.

### 3.3. A közúthálózat fenntarthatóságát előtérbe helyező fejlesztések

2010-re bezárult az M0 körgyűrű keleti szektora, és 2013-ig megvalósul a rendkívül túlterhelt déli szektor kapacitásbővítése. (A nyugati szektorban a domborzati adottságok és a fokozottan érzékeny természeti környezet adta körülmények a megoldást egyelőre távolabbra helyezik.) Ez bizonyos tekintetben új helyzetet teremt majd a fővárosi közúti közlekedésben, különösen a ma kényszerűen a Hungária körúton haladó tehergépjármű-forgalom vonatkozásában, amennyiben lényegesen csökkenti a Dél-Pestet és Dél-Budát mind gyakrabban megbénító déli szektor gyakori baleseteinek kockázatát. Ennek ellenére azonban a közúti közlekedés infrastruktúrája alapvetően továbbra is hálózathia-

nyos. E hálózathány a meglévő főútvonalakra rendkívüli terhelést ró, szétrombolva azok környezetét, lakhatósági felteleteit.

E prioritás jegyében mielőbb meg kellene építeni a Körvasút-sori körutat a hozzá tartozó északi és déli Duna-híddal, a külső keleti körutat és a hegyvidéki forgalmat a belső hidak irányából „kihúzó” tehermentesítő utakat. A haránt irányú közúthálózati elemekkel, a Duna-hidak fejlesztésével a belvárosi zónában csökkenthető a forgalom anélkül, hogy azzal máshol akut problémákat okoznánk. A forgalmi dugók kialakulásának megelőzésére bizonyos gépjárművek nem kívánt helyekről való kitiltásával (amit nyilvánvalóan parkolóházak, mélygarázsok építése előz meg), a közlekedési tér átformálásával (gyalogos, tömegközlekedési zónák, P+R parkolók) egy újra élhető, funkcióit visszanyerő belváros hozható létre.

### **3.4. Az intézkedések komplex csomaggá fejlesztése**

Integrált rendszerben működő, ütemeiben egymásra épített, kiegyensúlyozott közlekedési hálózat csak az egyes célokhoz kapcsolódó intézkedések összehangolásával, harmonizációjával valósítható meg.

Az elővárosi kötőtpályás fejlesztések eredményeként létrejött hálózati elemekkel (kapcsolati pontok, kapacitási azonoságok, menetrendi és tarifa-összehangolás) harmonizálni kell a fővárosi fogadóhálózat fejlesztéseit, a kötőtpályás hálózattal összhangba kell hozni a hálózat csomópontjaira ráhordó közútfejlesztéseket.

A P+R parkolók kiépítése, a közúti terhelésektől védett zónák kijelölése az

elkerülő utak létesítésével, illetve a védett zónákon belül a környezetbarát közlekedés fejlesztése ugyancsak a sürgősen megvalósítandó célok között szerepel. Az intézkedések ily módon válhatnak olyan komplex fejlesztési csomaggá, amelyben az egyes fejlesztések pozitív hatásai egymást erősítik, és az egyes fejlesztési ciklusok intézkedései ütemezett elemeit jelentik egy több ciklus alatt megvalósuló komplex rendszernek.

### **3.5. A fővárosi-elővárosi integrált kötőtpályás rendszer kialakítása**

Budapest és környéke közlekedési rendszerének fejlesztése kétféle szervező elv harmonizációját igényli.

Az elővárosi vonzáskörzetek és elővárosi vasutak potenciálja, valamint a fővárosi területek válságos helyzete együttesen határozzák meg a projektek és a beavatkozások rangsorolását. Az elérendő cél, hogy minél zártabb kapcsolat alakuljon ki alágazati és térségi szinten is a városi, városkörnyéki együttműködő rendszerben. Ehhez a kötőtpályás eszközök színvonalának javítása és intermodális kapcsolatrendszerének kiépítése a legfontosabb, első ütemben megvalósítandó feladat. A rendszer fejlesztésével fokozatosan kell a hálózatfejlesztésnek eltolódnia az interoperabilitás felé, egyes vonalak átjárhatóvá alakításával. A hálózatszervezésnek alapvetően a kötőtpályás közlekedésre kell épülnie.

A fővárosi-elővárosi közlekedés, illetve a főváros átmeneti és külső zónája közlekedésének súlyponti szerkezeti-üzemviteli elemévé válhat a jelenleg kidolgozás alatt álló „S-Bahn” jellegű közlekedés. Tekintettel a MÁV vasútvonalainak fővároson belül megtalálható szer-

kezetére és a városszerkezet fejlődési tendenciáira (ugyanis mind a lakóterületi, mind az intézményi fejlesztések húzódnak az átmeneti és külső zóna irányába), a főváros életében megnövekedett jelentőségű vasúti (S-Bahn) közlekedés kiváló lehetőséget ad a külső kerületek mobilitási igényeinek kiegészítésére.

Az „S-Bahn” jellegű közlekedés lényege, hogy a mobilitási folyamatokat – az áramlási-kapcsolati pontokat az átmeneti és elővárosi zónára is kiterjesztve – széthúzza, az elővárosi és fővárosi vonalak közötti kapcsolati pontok számának lényeges növelésével, e zónák közlekedési lehetőségeinek javításával. Az „S-Bahn”-közlekedés – jellegénél fogva – legfeljebb 15 perces sűrűségű, ütemes közlekedésével és sűrű városi kapcsolódásaival a főváros külső területeinek és a közvetlen városkörnyéknek új mobilitási perspektívát ad.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a közforgalmú kötöttpályás közlekedés sajátos pályája a Duna. A Duna menti észak–déli agglomerációban és fővároson belüli területeken jelentős fejlesztések zajlanak, ugyanakkor a közlekedés lehetőségei korlátozottak. A gyorsjáratú közlekedés bevonása az észak–déli forgalomba – akár vállalkozói alapon is, munkahelyteremtő szándékkal – figyelemre méltó kiegészítő lehetőség.

A fejlesztések (építések) mellett komolyan koncentrálni kell a meglévő infrastruktúrában rejlő kapacitások lehető legjobb kihasználására, a közlekedési módok közötti munkamegosztás optimalizálására. Az intelligens közlekedési megoldások terén a technológiák már adottak.

#### **4. A közösségi közlekedés arányát kedvezően befolyásoló intézkedési javaslatok**

A modal split jelenlegi arányának legalább szinten tartása, de sokkal inkább annak növelése olyan intézkedéseket igényel, amelyek révén a közlekedők választása a lehetőségek között automatikusan a kitűzött cél elérésének irányába hat.

Tudomásul véve azt az egyszerű közgazdasági ténytet, hogy a magas szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedés költségei is magasak, a tarifát mégsem célszerű csak a magas költségszint függvényében meghatározni. A társadalom bizonyos rétegei számára ugyanis nincs alternatív utazási lehetőség, a gépjárművel rendelkezők körében viszont visszautasításra talál a választási lehetőségek komplex mérlegelésénél. Ennek megoldása a közpénzekből fizetett bevétel-kiegészítés, amely az optimalizált tarifa alkalmazása esetén feltehetően befolyt magasabb menetjegybevételekkel számolva kisebb terhet fog jelenteni, mint a magas tarifákkal képzett díjbevétel összege, amelynek jellemzője az esetlegesen kisebb utasszám, párosítva az ellenőrzés megnövekedett költségeivel.

A javasolt, elsősorban szabályozási változások megvalósításával Budapestnek reális esélye van a fővárosi közösségi közlekedés arányának emelésére, a modal split jelenlegi kedvező értékének megtartására, esetleg növelésére, az élhetőbb főváros kialakítására, a mobilitási igényekhez alkalmazkodó közösségi közlekedés fejlesztéséhez társított környezetvédelmi célok teljesítésére.

## 5. Összefoglalás

Összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy Budapest és elővárosi területeinek közlekedési állapota a versenyképességet, a lakhatóságot és a működőképességet tekintve jelenleg borotvaélen egyensúlyoz. A közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát az egyéni közlekedéssel szemben javítani kell, amelyre annak jelentős beruházásigénye miatt csekély esély mutatkozik.

A hálózatszerkezet mai adottságai kedvező kiindulási feltételeket képeznek a közösségi közlekedéssel történő elérhetőség fokozásához, ha annak rendszerbe szervezése minden érintett elem esetén javul. A közösségi közlekedés alágazatainak összehangoltan kell fellépniük az egyéni közlekedés visszaszorítása érdekében. A közlekedésfejlesztésnek

előtérbe kell helyeznie a fenntarthatóságot és a lakhatóságot.

Javítani kell a közösségi közlekedés kiszámíthatóságát, megbízhatóságát és komfortszintjét. Az integrált budapesti-elővárosi kötöttpályás közlekedés városon belüli fejlesztésénél figyelembe kell venni, hogy a lakóterületi, intézményi és gazdasági fejlesztések célterületei jelenleg az átmeneti és a külső zóna gyorsvasúttal kevésbé elérhető területei, nem pedig a belváros, így az elővárosi közlekedésnek e területfejlesztési tendencia új perspektívát adhat. A kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése önmagában nem oldja meg a zsúfolt területek közötti közlekedési problémáit. Az alágazatok együttműködését, harmonizált fejlesztését intézményi, szabályozási és integráló beavatkozásokkal szükséges javítani.

## Irodalom

- A közforgalmú közlekedés szerepe, jellemzői ma Magyarországon, az EU-val való összehasonlítás tükrében ([www.gkm.gov](http://www.gkm.gov), 2007. marketinganyag)
- A tömegközlekedés szabályozási keretprogramja ([www.eu-portal.net](http://www.eu-portal.net), 2003)
- Antall A.: Fejlesztés és működés – új stratégia a budapesti közforgalmú közlekedésben. *Városi Közlekedés*, 2007/5.
- Az egységes közlekedésfejlesztési stratégia célkitűzéseit megvalósító alágazati fejlesztések 2008–2020 között. GKM, Budapest, 2008.
- Budapest statisztikai évkönyve 2006 (KSH)
- Dr. Horváth B.: Közforgalmú közlekedés, Széchenyi Egyetem, Győr, 2008/2009.
- Dr. Pápay Zs.–Várady T.–Molnár L.: Az Eurforum helyzetelemzése – európai tapasztalatok a budapesti közlekedésfejlesztés koncepciójának és gyakorlatának megújításához. *Városi Közlekedés*, 2008/2–3.
- Egységes Közlekedési Stratégia, Városi-elővárosi közlekedés, Főmterv – Közlekedési konzorcium, Budapest, 2007.
- Európai fellépés a városi közlekedés javításáért [/ec.europa.eu/news/transport/2007](http://ec.europa.eu/news/transport/2007).
- Eurostat Urban Audit, 2003-2006-ra vonatkozó adatok
- Fehér könyv, EU COM (2006)
- Horváth B.–Dr. Monigl J.–Szigeti D.: Az EU „A városi mobilitás új kultúrája felé” c. zöld könyvének értékelése. *Városi Közlekedés*, 2008/1.

- [http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo7\\_papers/thredbo7-plenary-Jansson.pdf](http://www.thredbo-conference-series.org/downloads/thredbo7_papers/thredbo7-plenary-Jansson.pdf)
- Integrált közlekedési láncok (www.eu-portal.net, 2003)
- Jan Owen Jansson: Efficient Modal Split. Threadbo conference in Molde 25–28 June 2001.
- Közösségi közlekedés – a fenntartható mobilitás (www.smile-europe.org/PDF/public-transport\_en.pdf, 2004).
- Lukács András: A személygépkocsival közlekedők közforgalmú közlekedésre áttéréseinek lehetőségei Budapesten. *Városi Közlekedés*, 2007/6.
- Magyar statisztikai évkönyv, KSH, Budapest, 2001–2007.
- Maria Larsson: Major Trends In Modal Split. Passenger and Freight Transport. EU and North Sea Regions. A Progress Report of the Statistical Mapping Task of the Transport Group, NSC. March, 2009.
- Mondovics J.–Gaal Gy.–Sipos T.–Török Ádám: A főváros közösségi közlekedésének vizsgálata időtérkép segítségével. IV. Régiók a Kárpát-medencén innen és túl c. konferencia. Kaposvár, 2010. november 12.
- New Action Plan to reduce the energy bill and prevent climate change /ec.europa.eu/news/environment/2007.
- New Transport Policy focuses focuses on citizens needs /ec.europa.eu/news/transport/2007.
- Pálfalvi J.: A közúti közlekedés fejlődésének lehetséges irányai. *KTI 70 éves, Évkönyv*, 2007. Budapest, 2008.
- Pálfalvi J.: A közúti közlekedés összehasonlító elemzése. Tanulmány, KTI, Budapest, 2002.
- Pálfalvi J.: A közúti közlekedési hálózat sűrűsége és a mobilitás. *Közlekedéstudományi Szemle*, Budapest, 2002/11.
- Tom V. Mathew and K V Krishna Rao: Introduction to Transportation Engineering. NPTEL, May 7, 2007.
- [www.este.civ.uth.gr/apodeltiosi/nptel\\_ceTEI\\_L09\\_modal%20split.pdf](http://www.este.civ.uth.gr/apodeltiosi/nptel_ceTEI_L09_modal%20split.pdf)
- [www.northseacommission.info/component/docman/doc\\_download/177-report-major-trends-in-modal-split.html](http://www.northseacommission.info/component/docman/doc_download/177-report-major-trends-in-modal-split.html)
- Zöld könyv, EU COM (2007)

VITÉZY DÁVID\*

## Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája

*A Fővárosi Közgyűlés 2010 őszén hozott döntésével új szakaszba lépett a budapesti közlekedés ügye: a döntés nyomán létrejött a Budapesti Közlekedési Központ (BKK), amely egy új, eddig nem létező szintet jelenít meg a fővárosi közlekedési intézményrendszerben. A tulajdonos Fővárosi Önkormányzat és az üzemeltető szervezetek között elhelyezkedő közben-ső szinten egy olyan, szakmai alapokon működő megrendelő, közlekedésszervező cég alakult meg, amelynek feladata, hogy biztosítsa a közlekedés integrált kezelését, egyben a tulajdonosi, megrendelői és szolgáltatói szerepek letisztulását. Az egységes szemlélet pedig nemcsak az üzemeltetés jobb megszervezéséhez, hanem a fejlesztések összehangolásához, az uniós források sikeres lehívásához is elengedhetetlenek.*

A számos európai városban (így közép-európai városokban is, mint Prága vagy Varsó) már korábban megvalósult közlekedésszervezési koncepció alapelve, hogy az anomáliák és a széttagoltság megszüntetéséhez a közlekedési kérdések rendszerszintű kezelése szükséges. A legjobb intézményrendszeri példa Londoné, ahol a *Transport for London* a város minden közlekedési kérdésében illetékes szervezetként fogja össze és szervezi a metropolisz közlekedését. Nem is csoda, hisz a közlekedés integrált rendszert alkot a közösségi közlekedéstől a közúti közlekedésen át a kerékpározásig, az útfenntartástól a nagyberuházásokig. Az intézményrendszer teljes átalakítása nélkül a rendszer integrációja és a működés hatékonysága nem lenne javítható érdemben, ezért is fogtunk bele 1968 után a legnagyobb intézményrendszeri átalakításba, a BKK létrehozásába.

A közlekedési intézményi rendszer jelenleg is folyó átalakításának befejeztével az integrált közlekedésirányítást nyújtó Budapesti Közlekedési Központ fogja

előkészíteni és végrehajtani a főváros közlekedési stratégiáját, és a közlekedési ágazatok – különösen a közúti és a közösségi közlekedés – integrált irányításáért és felügyeletéért lesz felelős. Megrendelője és szervezője lesz a közúti és közösségi közlekedési közszolgáltatásoknak. Az esélyegyenlőségi, fenntarthatósági, valamint a gyalogos- és kerékpáros közlekedés szempontjait is hangsúlyosan szem előtt tartva kívánjuk és fogjuk fejleszteni a városi közlekedést.

A BKK egységes finanszírozási rendszert is jelent, és biztosítja az eddig teljesen hiányzó feladat ellátását: a fővárosi tulajdonú közlekedési és közútkezelő szolgáltató cégek tulajdonosi felügyeletét. A fejlesztéseknél a BKK feladata lesz, hogy koordinálja a közúti és a közösségi közlekedést érintő kerületi önkormányzati és fővárosi szintű közmű- és egyéb beruházásokat, valamint aktív szerepet vállaljon a regionális közlekedési együttműködésben.

Az átalakításokat követően a BKK olyan szolgáltató, üzemeltető céggé vá-

\* A szerző a Budapesti Közlekedési Központ Zrt. vezérigazgatója.

lik, amelynek feladata az elvárt minőségű és mennyiségű szolgáltatás nyújtása és az infrastruktúra fenntartása, a minőség és a folyamatos üzemhatékonyági optimalizáció biztosítása mellett. A BKK tehát két tengelyen változtatja meg az eddigi struktúráját: integrál és szétválaszt. Integrálja az összes közlekedési mód irányítását, és szétválasztja a megrendelői-szervezői és az üzemeltetői-szolgáltatói szerepköröket egymástól, mivel az egyik a közjő, a másik az üzleti eredmény optimalizálására törekszik.

Az intézményi rendszer átalakulásával tehát a BKK mint a főváros és az utasok érdekeit érvényesítő megrendelő, stratégiaalkotó jelenik meg, amely közös tarifa- és jegyrendszer működtetésével finanszírozza a szolgáltatók és a saját működését is. Az irányítási funkciókon belül a BKK operatív feladatokat is el kíván látni, amelyek között kiemelt szerepet kapnak a következők:

- az uniós és hazai finanszírozású beruházási projektek lebonyolítása, kedvezményezetti, beruházói feladatainak ellátása;
- a közszolgáltatási feladatok rendszerintegrátori elemeinek (forgalomirányítás, utastájékoztató, menetrendek készítése) operatív szintű irányítása, összehangolása;
- a bevételek újraelosztása a közlekedési rendszert működtető üzemeltetők között.

A BKK megkezdte a budapesti tömegközlekedési hálózat felülvizsgálatát, ennek eredményeként 2011 májusától számos fejlesztés valósul meg. Többek között a nagykorúti villamos éjjel-nappal közlekedik, a legzsúfoltabb buszjáratokat sűrítjük, a repülőtérrel való bejutás megkönnyítésére pedig a buszközlekedést meghosszabbítjuk.

A Fővárosi Közgyűlés 2011 januárjában rendelkezett arról, hogy a Budapesti Közlekedési Központ vegye át az előkészítés alatt álló, EU-támogatásra szánt fővárosi projekteket, valamint koordinálja a továbbiakban több más, már elindított beruházást. A BKK által megkezdett vagy menedzselte beruházások finanszírozására részben az Új Széchenyi Terv Közlekedés Operatív Program (KözOP) és a Közép-Magyarországi Regionális Operatív Program (KMOP) forrásai szolgálnak. A KözOP-projekteknel a BKK végzi el a projektgazdai feladatokat, a KMOP-projektek esetében a projektmenedzsmen a dolga.

A már elindult beruházások közé sorolhatók többek között a közösségi közlekedést előnyben részesítő projektek (pl. rákoskeresztúri buszkorridor; tíz helyszínen buszsvakok létesítése, a nagykorúti villamosok előnyben részesítése), új kerékpárutak kialakítása számos helyszínen Óbudától Csepelig, új tehermentesítő útként a Csepeli gerincút kiépítése és legnagyobb projektként a Margit híd rekonstrukciója. Ezen beruházások megvalósítása 2011 végéig, vagy 2012 első felében várható.

Budapest két forgalmas villamosgyűrűjének, az 1-es és a 3-as vonalak felújítása, illetve az 1-es villamosvonal meghosszabbítása évek óta előkészítés alatt álló projekt, sajnos azonban műszaki előkészítése az elmúlt években igen hiányosan történt meg. A 2005-ben kezdődött előkészítés után 2010-ben ismerte fel a Fővárosi Önkormányzat, hogy elengedhetetlen a projekt teljes műszaki felülvizsgálata, ennek nyomán kezdetét vette a projekt átdolgozása, a kedvezményezetti feladatokat a Budapesti Közlekedési Központ látja el.

A két viszonylaton együttesen napi 315 ezer utazás történik, így a városi



közlekedésben betöltött szerepük kiemelkedő, mivel eredeti céljuk szerint egymástól távol eső városrészeket kapcsolnak össze gyorsan anélkül, hogy az utasoknak érinteniük kellene a belvárost. A vonalak fejlesztését a főváros és a Budapesti Közlekedési Központ kiemelt projektként kezeli, különös tekintettel a mára számos sebességkorlátozással (lassújellel) terhelt, rendkívül leromlott állapotú villamospályákra. Ennek megfelelően európai uniós források felhasználásával 2012 és 2014 között mindkét viszonylat teljesen megújul. A teljes beruházási költség több mint 35 milliárd forint.

A projekt keretében akadálymentesítjük a megállókat, valamint meghosszabbítjuk az 1-es villamos útvonalát a Lágymányosi hídon, a Szerémi úton és a Hengermalom úton át a Fehérvári útig. Az új szakasz kiépülésével Dél-Buda és a Hungária körút térsége között új, átszállásmentes kapcsolat valósul meg.

A projekt eredményeként a város két külső villamos körgyűrűje teljesen megújul, a pályák felújítása mellett a megállóhelyek rekonstrukciója is megtörténik, egyes szakaszokon Budapesten elsőként fűvel borított vágányzóna kerül kialakításra. A fejlesztés lehetővé teszi a belvárost elkerülő, harántirányú utazások színvonalas lebonyolítását, kedvező alternatívát kínálva a torlódásokban araszoló személygépkocsik vezetőinek és utasainak.

A Nagykörúthoz hasonlóan az átépülő megállók már biztosítják alacsonypadlós villamosok közlekedésének lehetőségét is. A projekt keretében járművásárlás nem történik, ez egy külön forrásból finanszírozott, Budapest teljes villamoshálózatát érintő, egységesen kezelt járműprojekten keresztül történik meg.

Az előkészítés alatt lévő villamos és trolibusz járműbeszerzési projekt lehetővé teszi, hogy a főváros előregedett elektromos járműparkja a mai követelményeknek, egyúttal az akadálymentességi előírásoknak is megfeleljen. Általánosságban is kijelenthető, hogy a BKK célja a budapesti tömegközlekedés hatalmas lemaradásának csökkentése. A BKV infrastruktúrájára és járműparkjára mintegy 720 milliárd forintot nem költöttek rá az elmúlt években, ezt a lemaradást behozni pedig csak az európai uniós források felhasználásával tudjuk. Éppen ezért a mai hálózatot kizárólag bővítő, kisebb hasznosságú nagyberuházások halasztásáról döntött a főváros (pl. 4-es metró II. üteme), és a forrásokat inkább a BKV hatalmas lemaradásának csökkentésére kívánjuk fordítani.

A budapesti közösségi közlekedés villamos és trolibusz járművei évente mintegy 400 millió utast szállítanak. A járművek átlagéletkora mindkét ágazatban rendkívül magas, meghaladja a tervezett élettartamot. A villamosok esetében mindössze a nagykörúti negyven Combino jármű felel meg az akadálymentességi követelményeknek, a járműpark döntő többsége magaspadlós. A trolibuszágazatban jelenleg nem üzemel alacsonypadlós kialakítású csuklós jármű, így a nagy utasforgalmú vonalakon az akadálymentességi követelményeknek megfelelő kiszolgálás nem biztosított.

Míg az autóbuszágazatban a rossz állapotok ellenére a rendelkezésre álló alacsonypadlós járművekkel a város számos területén részlegesen megoldható az alacsonypadlós kiszolgálás a buszok szétosztásával, a villamos és a trolibusz ágazati sajátosságai és a rendelkezésre álló korszerű járművek alacsony száma miatt sok nagy forgalmú villamos- és trolibusz-

vonalon egyáltalán nem biztosított az akadálymentesség. A járműbeszerzési projekt célja a túlüzemeltetett, műszakilag és szolgáltatási színvonalában is elavult villamos- és trolibusz-járműpark frissítése, az alacsonypadlós járművek nagyobb arányú megjelenése a vonalakon a szolgáltatási színvonal emelése érdekében.

A BKK kiemelt célja továbbá az európai uniós forrásból megvalósuló villamos-hálózat-fejlesztésekhez szükséges többletjárművek biztosítása, és a rossz műszaki állapotból adódó menetkimaradások mértékének jelentős csökkentése. A Fővárosi Közgyűlés áprilisban meghozott határozatával előteremtette a projekt elindításához szükséges önrészt, a beruházás teljes költsége a 100 milliárd forintot is meghaladhatja.

A villamos- és trolibusz-járműpark megújítása mellett az autóbuszágazatban az új közszolgáltatási struktúra, a gyorsvasúti ágazatokban (metró, HÉV) pedig a hosszú távú fejlesztési projektek biztosíthatják majd a járművek cseréjéhez szükséges forrást, konstrukciót. A buszágazatban a vonalak versenyeztetésével új járművek érkehetnek, a gyorsvasúti ágazatokban pedig a BKK által előkészítés alatt álló, 2014 utánra tervezett nagyprojektek hozhatnak uniós forrást a szerelvények cseréjéhez.

A „Budai fonódó villamos” projekt Buda átszállásmentes kötőtpályás tömegközlekedési kapcsolatainak bővítésére, a közösségi közlekedés versenyképességének jelentős javítására irányul, szakmai támogatottsága lényegében egyöntetű. A projekt célja az Észak- és Dél-Buda közötti közlekedési átjárhatóság javítása, átszállásmentes közvetlen kapcsolatok kiépítése. A jelenleg ezt a feladatot ellátó 86-os forgalma rendszeresen kített a

közúti közlekedés zavaró hatásainak. Ennek feloldása érdekében a Margit híd térségében a hiányzó villamoshálózati kapcsolatok kialakításával új, átszállásmentes, a közúti torlódások által nem zavart kapcsolat jönne létre a projekten belül, javítva a budai kerületek egymás közötti kapcsolatrendszerén.

A beruházás eredményeként a zsúfolt közutak forgalmának egy része sínekre terelhető, és a párhuzamos buszjáratok számottevő része is kiválthatóvá válik. Az új vonalak Óbuda felől eljutást biztosítanak majd a Széll Kálmán térre (korábban: Moszkva tér), az Alkotás utcába, a Villányi útra, a Móricz Zsigmond körtérre, illetve a Bem rakparton, a Szent Gellért téren és a Bartók Béla úton át a Kelepföldi pályaudvarra, valamint a Fehérvári út felé. A beruházás keretében új villamospálya épül a Frankel Leó utca, a Török utca és a Margit körút között, illetve visszafelé a Frankel Leó utcában a Margit körút és a Vidra utca között. Új villamosvonal létesül a Batthyány tér és a Margit hídnál jelenleg meglévő 17-es villamos végállomása között. A projekt jelenleg aláírt támogatási szerződéssel rendelkezik, az építési engedélyezési eljárás 2008 ősze óta folyamatban van. A fejlesztéshez a II. kerületi Önkormányzaton kívül valamennyi szakterület hozzájárult – sajnos azonban a kerületi önkormányzat tiltakozása akadályozza a beruházás megvalósítását. Ennek pedig önmagán túlmutató jelentősége van: szembevetendő, hogy a mai fővárosi közigazgatási rendszerben az ésszerű, környezetbarát fejlesztéseket is meg lehet gátolni lokális politikai részérdekek alapján, ezen a helyzeten pedig változtatni kell. A budai fonódó villamoshálózat megteremtéséhez minden előfeltétel és forrás biztosított, amíg azonban a kerületi önkor-

mányzat egyetértését nem sikerül megszerezni, a projektet nem tudjuk megvalósítani.

A már elindult, vagy a közeljövőben elinduló beruházások mellett fontos szerepe van a budapesti közlekedés fejlesztésében, a jövőbeni átalakítások megalapozásában az előkészítési jellegű projekteknek is. Ezek célja, hogy az Európai Unió következő, 2014 és 2020 közötti pénzügyi tervezési ciklusára Budapest megfelelően előkészített projektekkel rendelkezzen, amelyek alkalmasak arra, hogy a főváros felhasználja a támogatási forrásokat, és fejlessze elmaradott közlekedési infrastruktúráját. A város közlekedésében áttörést hozó, Budapest és környéke átjárhatóságát hosszú távon befolyásoló beruházások előkészítése a kapcsolódó rekonstrukciós tartalmakkal együtt járul majd a BKV súlyos belső eladósodottságának csökkentéséhez is. Ezzel érdemben mérsékelhetik a budapesti közösségi közlekedés hosszú távú finanszírozhatóságának kockázatát, hisz a hármaskörű metrót vagy a HÉV-vonalak felújítására, járműveinek cseréjére uniós forrásokon kívül mást nem látunk jelenleg.

A 2007–2013-as költségvetési időszakban a fővárosban mindössze egy közlekedési nagyprojekt, az M4 metróvonal I. ütemének építése kezdődött meg, további projektek többek között a megfelelő előkészítés hiányából fakadóan nem valósultak meg. A Budapesti Közlekedési Központ célja, hogy a következő uniós ciklus kezdetére több előkészített projekt álljon rendelkezésre a kivitelezési célú támogatási eljárások megindíthatósága érdekében. Magyarország kiemelt érdeke, hogy a 2014–2020-as időszakban is jusson forrás és lehetőség a városi kötöttpályás közlekedés uniós

forrásokból történő finanszírozására, amihez fontos összefogást teremtenünk nemcsak itthon, hanem a Kohéziós Alapból forráshoz jutó más országokkal, városokkal is.

A BKK által megvalósítani kívánt előkészítési projektek közül a következő, Budapest közlekedésének egészére kiható beruházásokat lehet elsősorban kiemelni:

- az M2 metró és a gödöllői HÉV összekötése, valamint a rákoskeresztúri szárnyvonal előkészítése;
- az észak–déli regionális gyorsvasút déli szakaszának előkészítése (csepeli és ráckevei HÉV-ek meghosszabbítása az Astoriáig);
- az M3 metróvonal rekonstrukciója és északi meghosszabbítása Káposztásmegyerig – előkészítés;
- a 42-es villamosvonal meghosszabbításának előkészítése,
- a fővárosi villamoshálózat és trolibuszhálózat egységes fejlesztési koncepciója;
- integrált közlekedésirányítás és intézményrendszer kialakítása Budapesten.

A projektek elsősorban a legnagyobb utasforgalmú gyorsvasúti hálózatok fejlesztésére, a külső kerületek és az agglomeráció jobb kapcsolatrendszerének kialakítására törekednek, ezáltal nagyban hozzájárulhatnak a közösségi közlekedés részarányának kívánt növekedéséhez. Fügyelembe veszik továbbá a közúti és a közösségi közlekedés közötti kapcsolatot, a metró- és HÉV-hálózat közötti forgalom számára vonzóbbá tételét többek között új P+R parkolók kialakításával.

A gyorsvasúti hálózat fejlesztésén túl a villamoshálózat fejlesztése, a fejlesztések egységes rendszerben történő kezelése is napirenden van. Ennek keretében

a BKK vizsgálja új villamosvonalak kiépítésének lehetőségét, többek között a Bajcsy-Zsilinszky vagy a Rákóczi úton. Az új villamosvonalak, a hozzájuk kapcsolódó városfejlesztési politika és környezet-alakítás elősegíti a főváros vonzó, élhető, fenntartható várossá válását.

A BKK célja tehát a közlekedésfejlesztésben az, hogy a már elindult beruházások sikeresen befejeződjenek, és a korábbi évek menedzsmenhiányosságait megszüntessük, a 2013-ig rendelkezésre álló uniós forrásokat sikeres közlekedésfejlesztési projektekre használjuk fel, a 2014 utáni időszakra pedig időben kezdjük meg a felkészülést.

Összességében pedig olyan közlekedésfejlesztési beruházásokat kívánunk megvalósítani, amelyek egyértelműen a környezetbarát közlekedési módok térnyerését szolgálják, akár a kerékpárról,

akár a tömegközlekedésről legyen szó, mivel ebben látjuk a város élhetőségének és jövőjének zálogát. Ennek jegyében építünk buszsávokat, kerékpárutakat, közösségi kerékpárkölcsonzó-rendszert, fejlesztjük a tömegközlekedés utastájékoztatási és forgalomirányítási rendszerét, újítunk fel és építünk villamosvonalakat, dolgozunk új járművek beszerzésén és készítjük elő a 4-es metró utáni következő nagy gyorsvasúti beruházásokat, metrófejlesztéseket Budapest számára.

Látható tehát, hogy korszakalkotó változtatások történtek és történnek a budapesti közlekedésben, mind az intézményrendszer, mind a közlekedés fejlesztése terén. Ez kitartó és összehangolt munkát igényel, aminek első eredményei már láthatók, és további, jelentős eredményei lehetnek a következő években.



LINDENBACH ÁGNES\*

## Intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások Magyarországon az európai tendenciák tükrében – alkalmazások és feladatok

A hazai közúti közlekedésben az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások alkalmazásának területén lehetőség van „kitörésre”, ezt tükrözik az utóbbi években az európai együttműködés – a CONNECT és az EasyWay – keretében megkezdett átfogó fejlesztések. Ezt egyértelműen támogatják az európai tendenciák, az európai közlekedéspolitika, az elérhető EU-támogatások, továbbá az egyre erősödő kormányzati szándék, a magánszolgáltatók érdekeltsége és növekvő érdeklődése, valamint a hálózatüzemeltetők, illetve az úthasználók igényei. A szerző tanulmányában felvázolja a témakör európai hátterét, sorra veszi a legfontosabb kapcsolódó projekteket, valamint felvázolja az ITS-rendszerekkel kapcsolatos hazai feladatokat.

### 1. Az ITS-alkalmazások európai stratégiai háttere

Az utóbbi években az *intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások* (Intelligent Transport Systems and Services, ITS) területén felgyorsult a fejlődés az Európai Unió tagállamaiban, így Magyarországon is. Ezen rendszerek/szolgáltatások intézkedései *pozitív hatással* vannak a forgalomlefollyásra, a közlekedésbiztonságra és a környezetre. Az intelligens közlekedési rendszerek segítségével a forgalom lefollyása egyenletesebbé válik, a kapacitás nő, kevesebb lesz a torlódás, kedvező módon befolyásolható a közlekedésbiztonság helyzete, továbbá jelentős mértékben csökkenthető a közlekedés környezeti terhelése.

Jellemző tendencia, hogy az intelligens közlekedési rendszereket használók köre kibővül, a közlekedési/utazási információk nemcsak az úthasználók/járművezetők, hanem a közösségi közlekedést használók, a gyalogosok, a kerékpárosok számára is rendelkezésre állnak. Az európai integráció szerepe felértékelődik, ez pedig interoperábilis intelligens közlekedési rendszerek/szolgáltatások kiépítését igényli (határon átnyúló adatcsere, határon átnyúlóan működő rendszerek).

A következő évek fejlesztéseit az ITS területén két stratégiai jellegű dokumentum – az Európai Bizottság *ITS intézkedési terve*, valamint az Európai Parlament és a Tanács által elfogadott *ITS-direktíva* – határozza meg.

\* A szerző tanszékvezető egyetemi tanár, intézetigazgató, Pécsi Tudományegyetem, Pollack Mihály Műszaki Kar, Közű, Geodézia és Környezetvédelmi Tanszék.

Az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó *intézkedési terv* célja az intelligens közlekedési rendszerek közúti közlekedésben történő alkalmazásának felgyorsítása és koordinálása, beleértve az egyéb közlekedési módokkal való kapcsolódásokat. A terv hangsúlyozza, hogy az információs és kommunikációs technológiák (*Information and Communication Technologies, ICT*) fontos szerepet tölthetnek be a közúti közlekedés fenntarthatóbbá tételében (biztonságosabb, tisztább, hatékonyabb és zavartalanabb közlekedés). A dokumentum megjelenésének indokai az alábbiakban foglalhatók össze:

- az eddigi hagyományos megközelítés – új infrastruktúrák építése – a kihívások nagysága miatt nem hozza meg a várt eredményeket a szükséges időtávokra;
- innovatív megoldásokra van szükség, hogy elérjük az igényelt gyors fejlődést a problémák orvoslásának sürgőssége miatt;
- legfőbb ideje, hogy az intelligens közlekedési rendszerek azt az elvárt szerepet töltsék be, amely lehetővé teszi a kézzelfogható eredmények megmutatkozását.

Az *intézkedési terv hat elsőbbséget élvező területet* emel ki, s mindegyikre vonatkozóan meghatározza a speciális tevékenységeket/teendőket, és felvázol egy egyértelmű, világos megvalósítási menetrendet is:

- közúti és forgalmi adatok optimalizált használata;
- forgalmi menedzsment a TEN-T hálózat TERN (*Trans European Road Network* – Transzeurópai Közúti Hálózat) korridorjain és nagyvárosok térségében;

- közlekedésbiztonság és az áruszállítás biztonsága;
- járművön belüli alkalmazások integrálása az ITS-rendszerekbe (kooperatív rendszerek);
- adatbiztonsággal, adatvédelemmel és a felelősséggel kapcsolatos kérdések;
- európai szintű együttműködés és koordináció az ITS-rendszerek területén.

A 2010. augusztus 27-én életbe lépett európai *ITS-direktíva* az európai ITS-alkalmazások koordinált fejlesztésének keretét adja meg a következő évekre vonatkozóan a közúti közlekedés területén, a más közlekedési alágazatokkal való kapcsolódásuk vonatkozásában.

*Kiemelt intézkedési területei a következők:*

- az EU egészére kiterjedő multimodális utazási információs szolgáltatások;
- az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatások;
- a felhasználók számára térítésmentes, a közúti biztonsággal kapcsolatos, minimális általános forgalmi információs szolgáltatások nyújtásához szükséges adatok és eljárások;
- az EU egészére kiterjedő, kölcsönösen átjárható, harmonizált e-segélyhívó szolgáltatások (eCall);
- a tehergépjárművek és a haszongépjárművek számára biztonságos és védett parkolóhelyekre vonatkozó információs és foglalási szolgáltatások nyújtása.

A tagállamokra rótt *kötelezettségeket* a Bizottság olyan egységes *specifikációk létrehozásával* támogatja, amelyek célja interoperábilis ITS-rendszerek és szolgáltatások EU-szintű koordinált alkalmazásának biztosítása. A specifikációk egy elfogadott ütemterv szerint 2015-ig készülnek el a kiemelt intézkedési területekre vonatkozóan.

## 2. Európai együttműködés az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások területén – CONNECT- és EasyWay-projekt

### 2.1. CONNECT-projekt – hazai csatlakozás az euroregionális projektek keretében végzett harmonizált európai munkához

A 2004-es EU-bővítés után felmerült egy új projekt indításának igénye, mivel a 2001. évtől induló hat euroregionális projekt (CENTRICO, CORVETTE, STREETWISE, SERTI, VIKING, ARTS) nem érintette a közép- és kelet-európai térséget.

Az új euroregionális projekt, a CONNECT elindítását az Európai Bizottság támogatta, így az 2004-ben kezdetét vette, és 2009. március 31-én zárult le.

A projekt résztvevői a közép-kelet-európai régió EU-tagállamai (Lengyelország, Csehország, Szlovákia, Szlovénia, valamint Magyarország), továbbá Ausztria, Németország és Olaszország, illetve ezen országok miniszteriumai, út- és autópálya-üzemeltetői, rendszerszolgáltatói voltak.

A CONNECT-projekt keretében Magyarországon elsősorban az autópálya-hálózat (ezen belül az V. páneurópai folyosó, vagyis az M7-es és az M3-as autópálya) elemein megvalósítandó rendszerek kaptak prioritást.

Az I. fázisban elkészültek az ITS-rendszerek kiemelt területeit, illetve a CONNECT – minden országot érintő – közös témáit érintő, a következő évek tevékenységeit megalapozó tanulmányok/megvalósíthatósági tanulmányok, egyebek között a forgalmi monitoring hálózat, a forgalomirányító központ fejlesztése, a forgalmi menedzsment alkal-

mazása témájában. Megkezdődött továbbá a hazai „rendszerfelépítési terv” kialakítása. A *felhasznált források*: 80,42 millió forint (ebből EU-támogatás: 40,21 millió forint).

A II. fázisban kiemelt jelentőségű volt az M7-es autópálya forgalomszabályozó és információs rendszere (változtatható jelzéstartalmú közúti jelzőtáblákkal), az autópálya forgalomirányító központ és a fővárosi forgalomirányító központ együttműködése, valamint az utazási információs rendszerek (internetes, rádiós). Nagy súlyt kapott a határon átnyúló forgalmi menedzsment is, megkezdődött az együttműködés az osztrák és a szlovák partnerekkel. A *felhasznált források*: 731,7 millió forint (ebből EU-támogatás: 164,6 millió forint).

A CONNECT III. fázisában, 2007–2008-ban folytatódott a megkezdett munkák az autópálya forgalomszabályozása, a fővárosi együttműködés és a közlekedési/utazási információs rendszerek területén. Elkészült egy átfogó ITS-stratégia a közúti közlekedésre vonatkozóan. A *felhasznált források*: 911,60 millió forint (ebből EU-támogatás: 136,57 millió forint).

### 2.2. EasyWay-projekt – az ITS területén megkezdett európai együttműködés kiegészítése

Az intelligens közlekedési rendszerek témaköre és a határon átnyúló forgalmi menedzsment kérdése kiemelt prioritásként szerepel az Európai Bizottság 2007 és 2013 közötti költségvetési periódusában is. Így az euroregionális projektek kapcsán megkezdett munka a közös európai EasyWay-projekt keretében folytatódott 2007-től, további perspektívát nyitva az intelligens közlekedési rendsze-

rek és szolgáltatások fejlesztéséhez az európai TERN-hálózaton.

Az EasyWay ekkor több nagyra törő – a *fenntartható mobilitást* szolgáló – célkitűzést fogalmazott meg *2020-ig*, annak érdekében, hogy a forgalmi folyamatokra, a közlekedésbiztonságra, valamint a környezetre vonatkozóan pozitív hatások legyenek elérhetőek.

Az EasyWay-ben már nyolc euroregionális projekt résztvevői (így a CONNECT és a 2007-ben létrejött ITHAKA partnerei is), 27 országból, közösen folytatják a megkezdett munkát – *európai dimenzióban*, európai hozzáadott értéket képviselő ITS-szolgáltatások megvalósításával a TERN-hálózaton.

Az *EasyWay I. fázisában* a hazai projektpartnerek folytatták a CONNECT keretében megkezdett munkákat, elkészült a jövőbeli szolgáltatások alapját képező adatportál kísérleti változata, a fővárosi multi-modális információs rendszer alapja, folytatódott az autópálya-hálózat forgalomszabályozó és információs rendszereinek kiépítése (prioritás: MO környűri), kiemelt jelentőségű volt a főváros és az autópálya forgalomirányító központjainak együttműködése és a határon átnyúló forgalmi menedzsment megkezdése, valamint a teherjármű-vezetők parkolási információs rendszere. A projekt 2009. december 31-én befejeződött. A hazai munkaprogram tervezett összege 2008–2009-re vonatkozóan *10,665 millió euró* volt, azonban 2009 októberében – a költségvetési források csökkentése miatt – módosítani kellett a munkaprogramot, így a teljes tervezett keretet nem használták fel, több projekt megvalósítása elmaradt.

A CONNECT euroregionális projektben és az EasyWay ITS-témájú európai projektben való részvétel a következő

előnyökkel járt a magyarországi partnerek számára:

- a megvalósításra kiválasztott projektek esetében az autópálya-hálózaton és az egyéb közúthálózaton a valóban szükséges – speciális követelmények figyelembevételével meghatározott – fejlesztések és alkalmazások létrejöhettek;
- a regionális együttműködésen alapuló, határon átnyúló ITS-megoldásokat felhasználó tanulmányok kidolgozása és az ezek figyelembevételével elindított projektek megvalósítása lehetővé teszi majd az interoperábilis rendszerek/szolgáltatások üzemeltetését a hazai úthálózaton;
- a munkavégzés európai kontextusban, a partnerországokkal együttműködve, az Európai Bizottság jóváhagyásával/támogatásával valósulhat meg.
- az Európai Unió pénzügyi támogatása lehetővé teszi a szükséges fejlesztések/alkalmazások megvalósítását, biztosítva így a magyar autópálya-hálózat magasabb szolgáltatási szintjének elérését.

### **3. Ez európai együttműködés folytatása az EasyWay-projekt II. fázisában az ITS-direktíva követelményeinek megvalósítására**

#### **3.1. EasyWay-vízió a harmonizált európai ITS-alkalmazások érdekében**

A közúti közlekedési rendszer kívánatosnak elképzelt jövőbeli állapotát, a jövő harmonizált ITS-alkalmazásait az *EasyWay-vízió* mutatja be; megállapításai az európai és a tagállami közlekedéspolitikákból származtathatók, és szorosan





kapcsolódnak az európai ITS intézkedési tervben és az ITS-direktívában megfogalmazott prioritásokhoz.

Az átfogó EasyWay-vízió megfogalmazása a következő: „A fenntartható közlekedési rendszer lehetővé teszi az európai közúti személy- és áruforgalomban részt vevők számára a biztonságos (balesetmentesség), hatékony (késések elkerülése) és tiszta (környezetbarát) utazást. A felhasználókat mindenhol és mindenkor segítik az összehangolt és akadálymentes ITS-szolgáltatások az utazás minden fázisában (utazás előtt, közben, után).”

A különböző információs szolgáltatásokat, forgalmi menedzsment rendszerek intézkedéseit az úthasználó nem külön-külön érzékeli, hanem csupán integrált rendszerrel és szolgáltatáscsomagokkal találkozik. Ezen szolgáltatások és rendszerek integrációja rendkívül hasznos mind az ITS-használók, mind pedig az útkezelők számára. A rendszerintegráció által szinergiahatás érhető el, csökkenthető az útkezelők költségei és a fejlesztésre, az alkalmazás bevezetésére szánt idő, és nem utolsósorban mérséklődhetnek az úthasználók költségei is.

Az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások nemcsak a TEN-T hálózat útjait, hanem az úthálózat minden elemét lefedik, folytonosan és határon átnyúlóan működnek, azaz tekintet nélkül az országhatárookra, a különböző jellegű úthálózatok/üzemeltetők közötti határookra, illetve a közlekedési módok közötti „határookra”.

Az ITS-szolgáltatások megbízható, nagysebességű adatátviteli alkalmazásokat jelentenek az úthasználó és annak járműve, járművek egymás közötti (V2V – *vehicle to vehicle*), valamint a jármű és az infrastruktúra (V2I – *vehicle to in-*

*frastructure*), illetve a különféle infrastruktúrák közötti viszonylatban (I2I – *infrastructure to infrastructure*).

Az átfogó EasyWay-vízió részei a „jól informált utas (utazási információs szolgáltatások)” víziója, a „jól üzemeltetett úthálózat (forgalmi menedzsment rendszerek)” víziója, a „hatékony és biztonságos áruszállítás”, valamint a „kapcsolódó kiváló minőségű ICT-infrastruktúra” víziója.

Ez utóbbi kiemelt jelentőségű, mivel a kiváló minőségű *ICT-infrastruktúra* biztosítja az európai útüzemeltetők, forgalomirányítók és rendszerszolgáltatók számára a jó minőségű, valós idejű közúti és forgalmi adatok, információk folyamatos gyűjtését, feldolgozását, átfogó adatbázisok létrehozását, valamint az adatok, információk továbbítását és cseréjét.

### **3.2. Az európai együttműködés folytatása – hazai részvétel**

Az euroregionális projektekkel létrejött európai együttműködés folytatódik az EU által támogatott *EasyWay-projekt* II. fázisának keretében, mivel az ITS-beruházások legkedvezőbb hatásainak elérésére továbbra is határon átnyúló harmonizált és koordinált alkalmazások szükségesek. Ennek eszköze az EasyWay, amelynek témakörei a projektnek ebben a szakaszában illeszkednek az Európai Bizottság ITS intézkedési tervéhez, valamint az ITS-direktíva előírásaihoz.

Nagyon fontos, hogy az EasyWay-projekt *alapszolgáltatásokat* rögzített az „utazási információs szolgáltatások (utazás előtt és utazás közbeni)”, a „komodális utazási információk”, a „forgalmi menedzsment”, valamint a „teher szállítási és logisztikai szolgáltatások” területén, s az ezekre vonatkozóan elkészített „Al-

kalmazási útmutatók” használata kötelező minden EasyWay-tagország számára.

Az EasyWay-projekt II. fázisának munkaprogramját már 2009-ben közösen benyújtották a résztvevő EU-tagállamok. Az európai intézményekkel (Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság és a Transzeurópai Közlekedési Hálózat Végrehajtó Hivatala) 2010-ben folytatott egyeztetések eredményeképpen november elejére elkészült a „Végleges döntés” tervezete. A végleges magyar nyelvű (hivatalos) változatot a hazai kedvezményezett (a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) 2010. december 27-én kapta meg.

Az EasyWay projekt II. fázisának magyarországi munkaprogramjában a cél a megkezdett munkák továbbvitele, elsősorban az autópálya-hálózat kritikus szakaszain, a budapesti bevezető részekben a forgalomszabályozó és információs rendszerek további kiépítése (pl. a forgalmi adatok mérésére alkalmas mérőhálózat kiterjesztésével). Folytatódik a forgalomirányító központok közötti együttműködés, a teherszállítási információs szolgáltatások kiépítése, veszélyes, túlsúlyos, túlméretes áruk menedzsmentje, valamint egy átfogó, egységes közúti adatnyilvántartás alapjainak megteremtése (KIRA névvel). A hazai munkaprogram tervezett kerete 2012. december 31-ig 9,713 millió euró, az EU-támogatás mértéke 20 százalékos.

#### **4. Az intelligens közlekedési rendszerek hazai stratégiai háttere**

A hazai közúti közlekedésben az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások alkalmazásának területén lehetőség van „kitörésre”, ezt tükrözik az utóbbi

években az európai együttműködés – a CONNECT és az EasyWay – keretében megkezdett átfogó fejlesztések. Ezt egyértelműen támogatják az európai tendenciák, az európai közlekedéspolitika, az elérhető EU-támogatások, továbbá az egyre erősödő kormányzati szándék, a magánszolgáltatók érdekltsége és növekvő érdeklődése, valamint a hálózatüzemeltetők, illetve az úthasználók igényei.

Ma a közúti közlekedésben az *ITS-alkalmazások legjellemzőbb példái* az autópályák forgalmi menedzsmentje, az autópályák forgalomszabályozó rendszerei, az elektronikus útdíjgyűjtés és az útvonalajánlás/navigáció, de lényeges alkalmazási terület a városi forgalmi menedzsment is.

A közúti alágazatban használatos intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások igen sokfélék, és azokban igen sok szereplő érintett, így hálózatüzemeltetők, rendszerszolgáltatók, tartalomszolgáltatók és természetesen a közlekedésben részt vevők (járművezetők, közösségi közlekedést használók, gyalogosok stb.).

Nagyon fontos lesz a jövőben, hogy az önkormányzatok – elsősorban a nagyobb városokban – is foglalkozzanak az intelligens közlekedési rendszerek szolgáltatási területével, meghatározva azokat az alkalmazásokat, amelyek támogatják a saját célkitűzések megvalósítását a helyi mobilitás biztosítására.

Az *Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások területét horizontális témaként kezeli*, a közlekedésbiztonság javítása, a környezetterhelés csökkentése, illetve a közlekedés energiatékonyágának javítása mellett.

A 2009-ben munkaanyagként elkészült „Stratégia az intelligens közlekedé-

*si rendszerek és szolgáltatások hazai fejlesztéséhez” című dokumentum elsősorban a közúti közlekedéshez kapcsolódó rendszerekre és szolgáltatásokra fókuszált, mivel a többi alágazatot központi-  
lag működtetett ITS-rendszerek jellemzik, amelyek adott fejlesztési koncepciókba illesztve működnek.*

A dokumentum széles körű szakmai vitát és szakmai egyeztetéseket követően, az érintett szereplők teljes konszenzusa mellett került megfogalmazásra. Kiemelendő, hogy ezen stratégia előtt a szakma nem rendelkezett átfogó, egységes keretrendszerrel a közúti alágazat ITS-alkalmazásaira vonatkozóan.

Kiemelt jelentősége van ebben a hazai *ITS-stratégia* mielőbbi véglegesítésének az ITS-direktíva előírásait figyelembe véve, a közúti alágazat többi alágazathoz való kapcsolódási pontjainak rögzítésével. A stratégia rögzített prioritásaihoz természetesen hazai *intézkedési tervnek* is kapcsolódnia kell, a *stratégiai főcéloknak* és az *operatív céloknak* megfelelően, prioritások megjelölésével.

Az ITS-stratégiának illeszkednie kell a tervezett *Nemzeti Összközlekedési Stratégiához* (NÖST), annak szerves részét kell képeznie.

## **5. Legfontosabb hazai feladatok összefoglalása az ITS-rendszerek területén**

### **5.1. Az ITS-direktívában foglalt kötelezettségek teljesítése**

Az ITS-direktívában a tagállamok számára megfogalmazott kötelezettségek közül az elsőnek 2011. augusztus 27. a határideje, a tagállamok erre az időpontra benyújtják az Európai Bizottságnak a kiemelt területekre vonatkozó nemzeti te-

vékenységeikről és projektjeikről szóló jelentésüket.

Az EasyWay-országok az előírt jelentési kötelezettségek területén is együttműködnek, így a projekt Felügyelő Bizottsága (*Supervisory Programme Board, SPB*) 2011. áprilisi 14-i ülésén arról hozott határozatot, hogy az érintettek közösen kidolgoznak egy olyan jelentési formát, amelyet minden ország (önkéntes alapon) felhasználhat jelentésének elkészítéséhez.

### **5.2. Hazai részvétel az európai együttműködésben az EasyWay-projekt keretében az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások területén**

A CONNECT- és az EasyWay-projekt I. fázisában megvalósult hazai fejlesztések egyedülállóak, hiszen korábban sohasem került sor széles körű, egy átfogó stratégiához illeszkedő beruházásokra (eddig csupán szigetszerű megoldások születtek, különböző időszakokban megvalósított, egymással nem kompatibilis programok keretében).

Így kiemelt fontosságú a megkezdett munka folytatása, mivel a jövő európai ITS-fejlesztéseinek egyértelműen az EasyWay ad keretet, a projektben való közreműködéssel olyan hazai elképzelések valósíthatók meg, amelyek európai kontextusban interoperábilis szolgáltatásokat/rendszereket biztosítanak a közlekedők számára a hazai úthálózaton.

### **5.3. Az EU-finanszírozás lehetőségeinek kihasználása – ITS-témák hangsúlyosabb megjelenése a Közlekedési Operatív Programban**

A következő években döntő fontosságú lenne Magyarország számára, hogy az

ITS-projektek *magasabb arányú támogatást* érjenek el. Az Európai Bizottság is támogatja azt a törekvést, hogy a hazai *Közlekedési Operatív Program* (KÖZOP) támogatható célként bekerüljenek az intelligens közlekedési rendszerek és szolgáltatások témájú projektek, így az EasyWay-projekt III. fázisát már javasolt KÖZOP-alapokra helyezni.

A jövőben a TEN-T-forrásokon kívül más európai költségforrás feltárása szükséges, így a következő évek feladata lesz a rendelkezésre álló uniós (TEN-T és egyéb) források optimalizált felhasználása az *ITS intézkedési terv* és az *ITS-direktíva* hazai megvalósításához, figyelembe véve az ország közlekedéspolitikai célkitűzéseit.

### Irodalom

- Commission of the European Communities: Action Plan for the Deployment of Intelligent Transport Systems in Europe, COM (2008) 886 final; 2008
- Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport. 7 July 2010
- EasyWay Konzorcium: Strategy and Action Plan. 2008
- Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: „Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia I. Zöld Könyv”, Budapest, 2007.
- Lindenbach Ágnes, Dr. Bokor Zoltán, Dr. Mészáros Ferenc: „Stratégia az intelligens közlekedési rendszerek hazai fejlesztéséhez” I. és II. rész, kutatási jelentés, Budapest, 2008.

MARTON TAMÁS\*

## A belvízi hajózás stratégiai jelentősége és előnyei Magyarország és Európa számára

*Európa lakosságának több mint 45 százaléka él a tengerpartokon. Az unió 27 tagállamából mintegy 20 rendelkezik belvízi hajóutakkal. A folyami teherfuvarozás energiatakarékos, környezetkímélő és csendes. A külső költségek szempontjából a belvízi hajózás teljesítménye – különösen a környezetszennyezés és a közlekedésbiztonság szempontjából – jobb bármely más közlekedési módénál. A belvízi szállítás szerepének növekedése a szállítási költségek jelentős csökkenésével járhat. Az európai kontinens belsejéből a termékek versenyképes áron vízi utakon juthatnak a tengeri kikötőkbe, azaz a világpiacon. Az európai közlekedéspolitika célkitűzésének megfelelően az energiatakarékosabb, tisztább és biztonságosabb közlekedési módokra való áttérés egyik meghatározó iránya a belvízi személyszállítás és teherfuvarozás részarányának növelése a közlekedési munkamegosztásban. A magyar uniós elnökség a belvízi hajózás gazdaságba való megfelelő integrálásáról és a belső hajózás fejlesztését célzó NAIADES-program jövőjéről magas szintű konferenciát szervezett 2011. április 7-én, Esztergomban. A találkozón a tagállamok képviselői és az iparági érdekeltek értékelték az eddigi eredményeket és megvitatták a további teendőket. Az eseményen részt vett és felszólalt az Európai Bizottság több tisztségviselője is. A konferencia a NAIADES utáni program meghatározását célzó következtetések elfogadásával zárult. A cikk az említett összefüggésekre és eseményekre alapozottan tárja fel a folyami közlekedés helyzetét, illetve jobb hasznosításának fontosságát.*

A folyami közlekedés nálunk a köztudatban szinte egyet jelent a dunai hajózással. Nem meglepő e szemlélet, hiszen a Duna köt össze minket számos országgal és a tengerekkel is. Magyarországon a Duna olyan megkülönböztetett figyelemben részesül, amelyet csak a különlegesen fontos és értékes dolgoknak szentelünk. Ezt a megkülönböztetett figyelmet tapasztalhattuk a mára már szinte megoldhatatlanná merevedett Bős–Nagymaros-

vita kapcsán is. Hadd bocsássam előre, hogy az a hajózás, amely ősidők óta a vizekhez tartozó s a vizekkel harmonikus tevékenységnek bizonyult, gazdasági, valamint más vonatkozásaival együtt sokkal többet adhat számunkra, mint amit a köztudat a hajózás hasznairól feltételez.

A folyami közlekedés, avagy – a szaknyelvben a kontinentális belső vizeken folytatott hajózás megnevezésére kialakult szóhasználat szerint – a belvízi ha-

\* A szerző osztályvezető a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium Víziközlekedési osztályán.

1 Navigation Intérieure: Actions et Développement en Europe – Integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében.

józás szerepének és helyzetének, valamint perspektívájának bemutatásához, legalább egy figyelmes pillantás erejéig vissza kell tekintenünk a történelemben, s nemcsak az áruszállítás helyzetének és szerepének alakulására, hanem a szélesebb gazdasági és társadalmi folyamatokra is figyelemmel kell lennünk.

Volt idő, amikor a társadalom számára a legfontosabb nyersanyagok, a legfontosabb termékek és termények, s a legfontosabb piacok egyaránt elérhetőek voltak a közvetlen környezetben. Ez volt a helyzet a feudalizmus korában, s ez az állapot viszonylag sokáig tartotta magát a kontinentális Európában. A brit szigeteken a XVII. század közepén lezajlott polgári forradalom idejére az angol uralgó hatalma alá tartozó területeken a tengeri kereskedelemnek köszönhetően olyan nyersanyagválasztékból gazdálkodhattak, s olyan piacokkal kereskedhettek, amelyek már a közvetlen környezet határain messze kívül estek.

A kontinentális Európa – Hollandia kivételével – jelentősen elmaradt a fejlődésben a brit szigetekhez képest. Az elmaradásért – más tényezők hatása mellett – a közlekedés, és ezzel összefüggésben a kereskedelem korlátozott lehetőségei okolhatók a kontinensen. Miközben nyitottságuknak köszönhetően az angolok és a hollandok a tengeri kereskedelem révén távoli piacokkal kerültek kapcsolatba, és a maguk javára hasznosíthatták a legelőnyösebb nyersanyagforrásokat, addig a kontinensen a viszonylag jelentősebb árumennyiség továbbítására alkalmas folyókon a helyi feudális urak vámot, adót és illetéket szedtek a fenntartásuk alá eső folyószakaszon, a medren keresztben áthúzott és a hajóforgalmat megállásra kényszerítő láncnál létesített állomásoknál. A kontinentális

kereskedelem fejlődését tehát nemcsak a folyók szeszélyes hajózhatósága, hanem a hajók közreműködésével lebonyolított kereskedelem gyakori és meglehetősen kíméletlen megsarcolása is számottevően fékezte.

A kontinens lemaradása a társadalmi és gazdasági fejlődésben egészen a napóleoni háborúk idejéig fennmaradt, bár a jakobinusok már az 1790-es évek elején kifejezésre juttatták azt a nagyon is figyelemre méltó óhajt, hogy a nemzetközi jelentőségű vízi utakon a hajózást szabaddá kell tenni a vámoktól, adóktól és illetékektől, azaz a folyók partjain élő feudális uraktól meg kell vonni a vámok, adók és illetékek szedésének jogát. Ez az óhaj az 1815. évi Bécsi Kongresszust követően a nemzetközi jelentőségű folyókon zajló hajózásra vonatkozóan létrehozott egyezmények, s az egyezmények nyomán felállított folyami bizottságok révén vált valóra. Folyami bizottságokat hoztak létre a Rajnán és a Majnán, a Dúnán, a Moselen és Európa más nemzetközi jelentőségű vizein. A közlekedés és a kereskedelem ily módon végrehajtott akadálymentesítése rendkívül ígéretesnek bizonyult, különösen mert akkoriban a vasút éppen csak megjelenni készült, a gépkocsi-közlekedés elindulására pedig még sok évtizedet várni kellett. A folyók hajózhatóságának egyszerűsödése révén a kontinens belsejében elhelyezkedő országokhoz is közelebb került a tenger, s vele a tengeren túli piacok.

A tengeri hajózás és a tengeri kereskedelem a XIX. és a XX. század folyamán a kereskedelem liberalizálásának és az ezzel összefüggésben kiterjedő iparosításnak köszönhetően rohamos fejlődésnek indult, s a hajóépítők technikailag és technológiailag fejlett hajókkal járultak hozzá a folyamat erősödéséhez. Az el-

múlt négy évtizedben a globális kereskedelem megnégyszereződését tapasztalhattuk, hiszen az 1968-ban regisztrált, mintegy 8 ezer milliárd tonnamérföldes tengeri szállítási teljesítmény 2008-ra már 32 ezer milliárd tonnamérföldnyire nőtt.

A szédítő fejlődés magával hozta a napjainkban is jellemző kereskedelmi relációk kialakulását és megszilárdulását. Szenet Európa Ausztráliából, Dél-Amerikából és Észak-Amerikából vásárol, az Észak-Amerikában és Dél-Amerikában megtermelt gabona Ázsiába és Afrikába kerül, az ausztrál és dél-amerikai vasércet Európába és a Távol-Kelet országaiba szállítják, míg a Közép-Kelet, Nyugat-Afrika, Dél-Amerika és a karibi térség nyersolaját Európa, Észak-Amerika és Ázsia piaci várják. Az Ázsia és Európa közötti pezsgő kereskedelmi forgalomban a konténerekbe rakott japán, kínai és délkelet-ázsiai késztermékeket Európa és az Egyesült Államok fogyasztói tömegesen vásárolják. Napjaink nemzetközi kereskedelme oly komplex és fontos az egyes országok számára, hogy a Földön már szinte nincs is teljes önellátásra képes ország. A globális kereskedelem olyan országok között hozott létre élénk kereskedelmi összeköttetéseket, amelyek korábban nem is álltak egymással kapcsolatban.

A globális kereskedelmet szolgáló tengeri szállítás költségét jól jellemzi, hogy az Egyesült Államokban a benzinkutakon értékesített üzemanyag egy literének árában a Közel-Keletről az USA-ba történő alapanyag-szállítás költsége mindössze fél dollárcentet, míg az Ausztráliából Európába szállított vasérc egy tonnájának fuvarkölsége 12 USA dollárt tesz ki.

A húslábas konténer szállítása Ázsia és Európa között annyiba kerül, amenny-

nyiért egy utas ugyanebben a relációban repülőn teheti meg az utat, s így nem meglepő, hogy az Ázsiából Európába kerülő, átlagosan 500–700 dollárért kínált tévékészülék árában mindössze 10 USA dollár a szállítási költség, de DVD-lejátszó már 1,50 dollárért is Antwerpenbe érhet Keletről, a skót whiskyt pedig butéliánként 15 dollárcentért viszik Ázsiába.

A globális kölcsönös függőség korában élünk, s ebben a milióben az interkontinentális kereskedelem a mindennapok szerves részét képezi. Ennek fő hordozója a hatékony és megfizethető szolgáltatást nyújtó tengeri hajózás. Az élénk tengeri kereskedelem kiszolgálásához jól szervezett és hatékony tengeri kikötőkre van szükség, s a feladat az, hogy a nagy tengeri kikötőket a kontinens belsejével olyan közlekedési szolgáltatások révén kössük össze, amelyek a tengeri hajózás által közel hozott globális piacokat a kontinens belsejében elhelyezkedő országok számára is versenyképesen elérhetővé teszik.

Köztudott, hogy az Európai Unió lakosságának mintegy 45 százaléka a tengerparti övezetekben él és dolgozik, s a globális kereskedelem hasznainak jelentős részét ez a népesség közvetlenül fordíthatja a maga javára. A tengerparti övezetben megtelepedett ipar és kereskedelem előnyben van a kontinens belsejében működő versenytársakkal szemben.

Mivel napjainkban már a tengerparti fekvés sem garancia a versenyképességre, hiszen kiemelkedő szervezetszerű kapacitású ún. megakikötők között zajlik a globális kereskedelem, a fejlett és hatékony közlekedési rendszereknek már nemcsak az a feladatuk, hogy a kontinens belsejében lévő országokhoz közel hozzák a globális piacokat, hanem az is, hogy a piacok egymáshoz közelítése

magas szintű költséghatékonysággal történjék.

Tanulságos lehet számunkra is, hogy jelentős tengeri fuvarozók nem csak a tengerparti államokból kerülhetnek ki. Jó példa erre, hogy a világ legmeghatározóbb tengeri konténerfuvarozói között a második helyet foglalja el a svájci lobo-gó, vagyis a Svájcban nyilvántartásba vett tengeri hajók igen nagy mértékben veszik ki részüket az interkontinentális kereskedelemről. A magasan fejlett és hatékonyan szervezett svájci közlekedési rendszerek láthatóan jól szolgálják Svájc erős gazdaságát és ennek megfelelően vezető piaci pozícióját. Svájc tudatosan és hatékonyan fejlesztett külkereskedelmi közlekedési rendszerében kiemelt szerepet játszik a rajnai hajózás, amelynek egyik kontinentális fellegvára Bazel kikötője. Lám, milyen fejlődést segített elő az 1815. évi Bécsi Kongresszus, illetve az annak határozataiból magas fokú tudatossággal levezetett intézkedések!

Érdekes összevetnünk Belgium és Magyarország kontinentális vízi úti adottságait, mert mindkét országban egyaránt mintegy 1400 kilométernyi természetes és mesterséges vízi út szolgálja a belső, kontinentális fuvarozást.

Belgiumban évi mintegy 65 millió tonna árut fuvaroznak belső vízi útjaikon, elsősorban azért, hogy a szédítően nagy forgalmú tengeri kikötők bedugulását elkerülendő, gépkocsival, vasúttal és belvízi hajóval nyújtott közlekedési szolgáltatások által feszültségmentesíthessék a rendszer elemeit. A belvízi utak magas színvonalú hasznosítása nélkül nem is volna lehetséges a kereskedelemnek olyan mértékű koncentrációja, amelyet az ún. megakikötőkben, Antwerpenben, Rotterdamban, Hamburgban vagy a világ más kiemelten fontos kikötőiben tapasztalhatunk.

Hazánk külkereskedelmi áruszállításában évi mintegy 6 millió tonna áru szállítása valósul meg a hajózás révén. Ez a magyar külkereskedelmi áruforgalom volumenének nem elhanyagolható részét, mintegy 10 százalékát teszi ki, mindazonáltal a kontinens belsejében fekvő országunk esetében versenyképességi – és nem mellékesen környezetvédelmi – okokból a folyami hajózás javára ennél jóval nagyobb részarányt kellene elérni. Miért is?

Részben az eddigiekben kifejtett gondolatok készíthetnek minket a szükséges intézkedésekre, de az ismeretett összefüggéseken túl több olyan szempont, illetve ok is van, amely lehetőségeink tudatos alakítására ösztönözhet. A Duna az Európai Unió legnagyobb folyója, s egyben a transzkontinentális Rajna–Majna–Duna vízi út része. Ez a vízi út a belső piaci árumozgások legfrekvenciáltabb tengelyében húzódik. Ez az adottság önmagában is figyelemre méltó.

Tudott dolog, hogy az Európai Bizottság nem sokkal az uniós kiemelt fontosságú infrastruktúrák fejlesztéséről szóló határozatának elfogadása után, 2006-ban indította el a belvízi szállítás előmozdításáról szóló NAIADES-programot. A program 2013-ban véget ér, az általa biztosított előrehaladást a Bizottság és a tagállamok folyamatosan figyelemmel kísérik. A vizsgálatok eredménye szerint a meglévő közlekedési rendszerek magas szintű mobilitást tesznek lehetővé Európában, és növekvő teljesítményt nyújtanak a sebesség, a kényelem és a biztonság tekintetében.

Az uniós közlekedéspolitika megalapozásán munkálkodó Bizottság értékeléséből azonban az derül ki, hogy bár a közlekedési rendszer számos vonatko-



zásban – különösen a hatékonyság, a biztonság és a védelem tekintetében – előrehaladást mutatott az elmúlt évtizedben, a rendszer működésében nem történt szerkezeti változás. A fenntarthatatlan trendek – a növekvő szén-dioxid-kibocsátás, a nem szűnő kőolajfüggőség és a fokozódó torlódások – többek között annak tudhatók be, hogy az eddigi politikák nem voltak képesek változtatni a jelenlegi közlekedési helyzeten.

Az elvégzett elemzéseken alapuló értékelésből megállapítható, hogy változatlan politikák mellett hogyan alakulhatnak a közlekedéssel összefüggő problémák a jövőben. Az értékelés szerint a gazdasági tevékenységekből származó káros kibocsátáson belül tovább nőne a közlekedés szén-dioxid-kibocsátásának részaránya, amely 2050-re már megközelítené az 50 százalékot. Az uniós közlekedési ágazat 2050-ben még mindig 89 százalékban kőolajtermékekkel elégítené ki energiaszükségletét, a torlódások pedig továbbra is nagy terhet rónának a társadalomra.

Az említett jelenségekre tekintettel a magyar uniós elnökség kiemelt figyelmet szentel a kontinensen belüli hajózás gazdaságba történő integrálásának. Ezzel a kérdéskörrel foglalkozott az a magas szintű uniós konferencia, amelyet 2011. április 7-én Esztergomban rendeztünk, s amelyre Európa számos országából, valamint az uniós szervektől érkeztek előadók és vendégek.

A magyar elnökség a Bizottsággal egyetértésben fontosnak tartja, hogy 2013-at követően is álljon rendelkezésre a belvízi hajózásban rejlő lehetőségek hasznosítására egy program, amely hatékonyan segíti a belvízi szállítás versenyképességének előmozdítását és a gazdasági folyamatokba történő jobb integrá-

lását. Fontos tudni, hogy a magas szintű fejlettséghez tartozó gazdasági berendezkedés és a logisztikai folyamatok magas szintű szervezettséget igényelnek, s ennek a megállapításnak a fényében mindent megoldó *ad hoc* folyamatokra, azaz a piac önszabályozására nem számíthatunk.

Elengedhetetlennek tartjuk tehát, hogy már most megkezdjük az ezzel kapcsolatos párbeszédet. Reményeink szerint a tagállamok által az elnökségünk fontos rendezvényeként megtartott esztergomi belvízi hajózási konferenciára megküldött írásbeli hozzájárulások, valamint a konferencia megállapításai és az Európai Bizottság NAIADES előrehaladási jelentése együtt jó alapot szolgáltatnak a megfelelő tanácsi szintű következtetések elfogadásához a Tanács 2011. júniusi ülésén.

A 2008-ban kirobbant pénzügyi, majd gazdasági válságot olyan, határokon átnyúló együttműködéssel lehet leküzdeni, amelynek keretében a korlátozott mértékű pénzeszközök jó hasznosulása ún. multiplikátor hatást vált ki. E célkitűzés megvalósítására irányul az Európai Unió Duna Regionális Stratégiája.

Az uniós tagállamok álláspontja szerint a határokon átnyúló, azaz több ország együttműködésével megvalósuló közlekedési fejlesztések más gazdaságfejlesztő intézkedésekkel párosítva húzó hatást gyakorolhatnak a gazdaságra.

A Duna hajózhatóságának javítására irányuló munka a Duna Regionális Stratégia szerves részét képezi, mert a régió országainak gazdasági együttműködéséhez, a régió gazdasági potenciáljának kibontakoztatásához a hajózási szolgáltatások fokozottabb elérhetősége nyújthat megfelelő alapot. A szolgáltatások elérhetőségének javításához jelentős mérték-

ben járulhat hozzá a mainál megbízhatóbb hajóút.

A Duna medrét a 1970-es évek közepéig folyamatosan kezelték a hajózási, valamint az árvízvédelmi és más szempontoknak megfelelően. A tervezett nagymarosi beruházás miatt ezzel a tevékenységgel felhagytak, és a folyót a meghiúsult beruházást követően sem gondozta senki, arra forrásokat nem biztosított a költségvetés. A gondokat tetézte, hogy a hetvenes és a nyolcvanas évek házigyári lakásépítési programjához alapanyagul szolgáló sok millió tonnányi folyami sódert a Duna medréből termelték ki. A mederfenntartási tevékenység szünetelése, valamint az átgondolatlan nyersanyag-kitermelés a folyó medrét súlyosan károsította. A helyzetet tovább rontja, hogy a kisvízi medermélyülés és a gázlók kialakulása folyamatos, s torzult mederállapot árvízi vízhozamok esetén a víztömeg lebecsátását, alacsony vízállás esetén pedig a hajózást nehezíti.

Az Európai Parlament és a Tanács 2004/884/EK határozata mentén, a Duna hajózhatóságának javítására uniós társfinanszírozással tervezett, 25 éves időszakra programozott mederfenntartási tevékenység nem terjeszkedik túl a korábbi, a hetvenes évek előtti klasszikus vízügyi gyakorlaton, s nem jelent nagyobb mértékű beavatkozást a folyó állapotába. A tervezett mederfenntartási tevékenység azt a minimális beavatkozást célozza meg, amellyel még teljesíthetők a környezeti állapotjavulással és a komplex vízgazdálkodással, árvízvédelemmel, valamint a hajózhatósággal kapcsolatos elvárások.

A tervezett mederfenntartási tevékenység a gázlónál kitermelt anyagot a meder mélyüléstől sújtott szakaszaira termeli vissza.

Az az elmélet, amely szerint a folyóhoz kell hajókat építeni, a Duna esetében azért nem helytálló, mert a folyó állapota folyamatosan romlik, és idővel még kedvezőtlenebb körülmények alakulnak ki. A jelen helyzetben is közlekednek hajók a folyón, de a kedvezőtlen viszonyokat a fuvarozók nem képesek új hajók építésével ellensúlyozni, így hát kényszerűségből fél terheléssel közlekedtetik a meglévőket. 2009-es adatokból kiindulva, nemzetgazdasági szinten a belföldi fuvaroztatók az említett okból mintegy 30 milliárd forinttal többet fizettek ki fuvardíjként.

Összegezve: a meder állapotának helyreállítása árvízvédelmi, ökológiai, hajózási és gazdasági szempontból egyaránt a legkezelhetőbb megoldás. A ráfordított források révén a hazai társaságoknak adhatunk munkát, és a számos előny mellett a gazdasági megtérülés is biztosított.

A magyar uniós elnökség prioritásai közé tartozik a Duna Regionális Stratégia. Ennek magyar tervjavaslatai a környezetvédelmi célkitűzéseket is támogató hajózhatóság-javítási intézkedés nélkül nehezen lennének elfogadathatók.

A kontinentális belső hajózás üzemanyag-felhasználási, szállítási teljesítményi, átlagsebességi, ütemezhetőségi és más mutatói arra utalnak, hogy ez a szállítási mód a természeténél fogva versenyképes, amennyiben a gazdasági folyamatokba megfelelően integrálódhat. A kontinentális belső hajózás versenyképességét segítik a jól kiépített és hatékony eszközökkel felszerelt kikötők, valamint a kombinált szállítási rendszerek magas fokú szervezettsége és hatékony működtetése. A kontinentális belső hajózás a versenyképességünk javítása érdekében elengedhetetlen, s ezért a gazdasági fo-

lyamatokat, azaz az ipari, mezőgazdasági termelési és a kereskedelmi disztribúciós folyamatokat eleve erre a szállítási módra alapozottan szükséges tervezni és megvalósítani. A termelési vagy a kereskedelmi folyamatok optimalizálását nagymértékben segítheti például a gyárak, a tárházak, az elosztó központok, az ún. logisztikai bázisok folyópartra telepítése. Az infrastruktúra hajózhatóságának helyreállítását célul kitűző elképzelés más gazdasági fejlesztésekkel (rakodók, logisztikai objektumok fejlesztése, hajójavító-bázisok építése és működésbe hozatala, a hajóépítő-kapacitás helyreállítása és egyebek) párosítva érheti el a szükséges hatást.

Az ilyen típusú intézkedések révén egyrészt bemutatathatnánk, hogy milyen elő-

nyöket származtatunk a budapesti székhelyű Duna Bizottság tevékenységéből, ami a dunai kereskedelem szabadságát és a Duna menti országok versenyképességének fokozását szolgálja, másfelől bizonyíthatnánk, hogy uniós elnökként a magunk és mások érdekében nagyon is elköteleztettek vagyunk az EU, és azon belül a Duna-régió versenyképességének növelése, a fenntartható közlekedési rendszerek fejlesztése, a közlekedés környezetre gyakorolt általános terhelésének, valamint a közlekedési emisszióinak a jelentős arányú csökkentése iránt, amint azt a magyar elnökség és az Európai Bizottság közös rendezvényeként 2011. április 7-én Esztergomban megtartott magas szintű uniós belvízi hajózási konferencián a meghívottak körében kifejtettük.



SZÜCS LAJOS\*

## A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) fejlesztésének aktuális kérdései

*A közlekedési szakterületen a magyar uniós elnökség kiemelt eseménye volt 2011. február 7–8-án, Gödöllőn a TEN-T hálózatok felülvizsgálatáról szóló közlekedési miniszteri informális tanácsülés. A találkozón többek között részt vettek a 27 uniós tagállam közlekedési minisztériumainak magas rangú képviselői (miniszterek, miniszterhelyettesek, államtitkárok), az Európai Bizottság közlekedési ügyekért felelős alelnöke és az Európai Parlament közlekedési bizottságának elnöke. A rendezvényen dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium infrastruktúráért felelős államtitkára elnökölt. Jelen írás bemutatja, hogy mi is az a TEN-T, mire irányul annak felülvizsgálata, és hogy mi teszi a TEN-T felülvizsgálatát kiemelt jelentőségűvé a magyar közlekedéspolitikára számára.*

### 1. A jelenlegi TEN-T

A transzeurópai közlekedési hálózat (a továbbiakban: TEN-T) európai jelentőségű közúti, vasúti és belvízi hálózatokból, „tengeri autópályákból”, tengeri kikötőkből és belvízi kikötőkből, repülőterekből, a hálózatok közötti közlekedési csomópontokból, forgalomirányítási rendszerekből, illetve a hálózaton folyó tevékenységet segítő helymeghatározási és navigációs rendszerekből áll. A transzeurópai hálózatok (TEN) a közlekedési hálózaton kívül még a távközlési hálózatot (eTEN) és az energetikai hálózatot (TEN-E) is tartalmazzák<sup>1</sup>.

A célkitűzések szerint a hálózatnak a belső határok nélküli területen a lehető legjobb társadalmi és biztonsági feltételek között kell biztosítani a személyek és az áruk fenntartható mobilitását, mi-

közben elő kell segítenie az uniós célkitűzések elérését, különösen a környezet és a verseny tekintetében, és hozzá kell járulnia a gazdasági és társadalmi kohézió erősítéséhez<sup>2</sup>.

A TEN-T irányelv a mindenkori közös közlekedési politika egyik legfontosabb összegző dokumentuma, amely meghatározza a támogatásra jogosult közös érdeklő európai uniós közlekedési hálózatot, az aktuális prioritásokat és elvárásokat. Az Európai Parlament és a Tanács 1996 júliusában elfogadta a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról szóló határozatot<sup>3</sup>. A hálózat időközben – különösen a keleti tagállamok 2004-es és 2007-es csatlakozásával – többször változott. Az 1996 óta bekövetkezett változtatásokat 2010-ben a 661/2010/

\* A szerző a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium főosztályvezetője.

1 Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, 3. cikk

2 Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, 2. cikk

3 Az Európai Parlament és a Tanács 1692/96/EK határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó közösségi iránymutatásokról

EU határozat foglalta egységes szerkezetbe a korábbi határozat egyidejű hatályon kívül helyezésével. A 2004-ben csatlakozott országok TEN-T térképei, köztünk hazánké is, ekkor kerültek be a Csatlakozási Szerződésből a TEN-T irányelvbe.

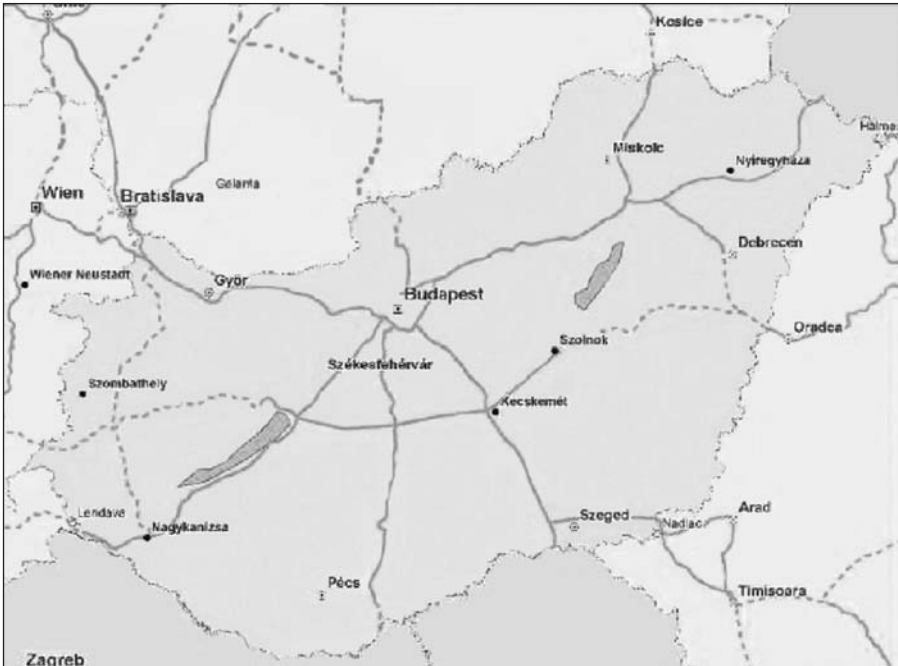
Az 1. és a 2. ábra mutatja Magyarország vasúti és közúti TEN-T hálózatának térképeit. Ezekon felül Budapest, Debrecen, Sármellék repterek, Győr-Gönyű, Komárom, Budapest-Csepel, Dunaújváros, Baja, Mohács, Szeged kikötők, valamint a Duna és a Tisza is a TEN-T hálózat részét képezik.

A TEN-T irányelv a hálózaton belül definiál harminc kiemelt fontosságú „tengyelt”, illetve projektet (*priority project*, rövidítve PP), egyes szakaszaik kivitele-

zésére kezdő időpontot határoz meg. Magyarországot négy ilyen tengely érinti, ezek az alábbiak:

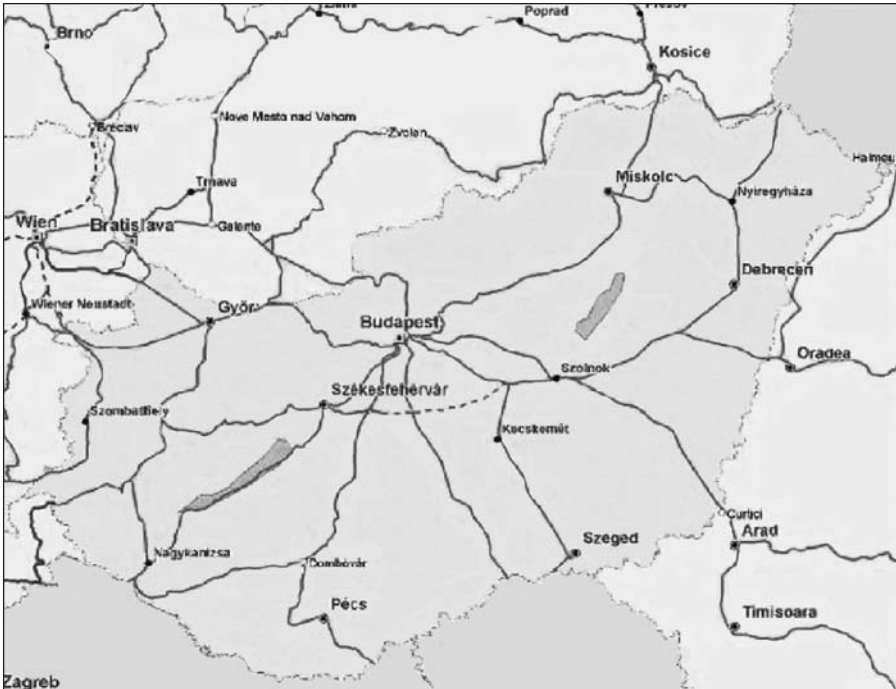
- PP06: Lyon–Trieszt–Divača/Koper–Divača–Ljubljana–Budapest–ukrán határ vasúti tengely;
- PP07: Igoumenitsa/Pátra–Athén–Szófia–Budapest közúti tengely;
- PP18: Rajna/Mosel–Majna–Duna belvízi tengely;
- PP22: Athén–Szófia–Budapest–Bécs–Prága–Nürnberg/Drezda vasúti tengely.

Európai szinten a TEN-T hálózatba eddig befektetett 400 milliárd eurónak köszönhetően számos közös érdekű projekt valósulhatott meg, amelyek révén



Forrás: Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról

1. ábra. Magyarország TEN-T hálózatának közúti elemei



Forrás: Az Európai Parlament és a Tanács 661/2010/EU határozata a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról

2. ábra. Magyarország TEN-T hálózatának vasúti elemei

összekapcsolhatókká váltak a nemzeti hálózatok, és kiküszöbölhetővé a nemzeti határok jelentette technológiai akadályok. A TEN-T-nek fontos szerepe van Európa globális szerepvállalásában is, a világ többi részével megfelelő közlekedési összeköttetést biztosít, és a klímaváltozás hatásainak figyelembevételét szolgáló eszköz lehet<sup>4</sup>.

A hálózat a közlekedéspolitikai szempontokon túl finanszírozási téren is jelentős szerepet játszik, mivel az unió pénzzel is támogatja annak kiépítését. A támogatás alapvetően két formában jelentkezik, egyrészt a TEN-T költségvetés

forrásaira pályázni lehet a Bizottság felé, másrészt a Kohéziós Alap is támogatja a TEN-T hálózat kiépítését.

A TEN-T költségvetése Magyarország és általában a keleti, kohéziós támogatásra jogosult tagországok esetében viszonylag csekélyebb jelentőségű, mert egyrészt a források összességében is alacsonyabbak, másrészt a támogatási intenzitás is alatta marad a kohéziós forrásokban elérhetőnek, ráadásul ezekért a támogatásokért még a többi tagállammal is versenyezni kell. Ezzel együtt hazánk a csatlakozásunk óta elnyert TEN-T támogatások tekintetében nemzetközi össze-

4 COM(2009) 44 végleges – ZÖLD KÖNYV, TEN-T: Szakpolitika felülvizsgálata (Kiadja: Az Európai Közöség Bizottsága, 2009.02.04 Brüsszel)

hasonlításban igen jó eredményt ért el. A kohéziós forrásokra nem jogosult fejlettebb tagállamok részére a TEN-T költségvetés forrásai kiemelt jelentőségűek.

A TEN-T hálózat szerepe ugyanakkor rendkívül fontos a Kohéziós Alap forrásaibanak felhasználásakor is. A közlekedésre fordítható források felhasználásánál a TEN-T hálózat elemei előnyt élveznek, olyannyira, hogy közúti beruházásoknál a Kohéziós Alap kizárólag TEN-T hálózatba tartozó projektek támogatására fordítható. A 2007 és 2013 közötti Közlekedési Operatív Programhoz az unió Kohéziós Alapja mintegy 4,5 milliárd euró forrással járul hozzá (a többi rész az unió Európai Regionális Fejlesztési Alapjából, illetve a magyar költségvetésből származik), amiből 2,8 milliárd euró az elsősorban TEN-T hálózatok fejlesztésére költendő 1. és 2. prioritáshoz való hozzájárulás.

## 2. A TEN-T politika felülvizsgálata

A Bizottság 2009-ben megindított egy ambiciózus TEN-T felülvizsgálatot, amelynek első fontos lépése a „Zöld könyv, TEN-T: Szakpolitika felülvizsgálata” című dokumentum volt. Ebben a hálózattervezéssel kapcsolatban kritikát kapott, hogy a közös hálózat megtervezése lényegében csak a különböző közlekedési módokat képviselő nemzeti hálózatok egyes részeinek összeadása, ezeknek a nemzeti határokon való összekapcsolása. A prioritást élvező projektek esetében a dokumentum kérdésessé tette a

kiválasztási módszertan megbízhatóságát. „A tagállamok által saját területükön tett beruházási erőfeszítések általában inkább nemzeti beruházásoknak, mint egy közösségi célkitűzéshez való hozzájárulásnak tekinthetők”, így a Bizottság megállapítása szerint a TEN-T finanszírozása csak részben volt képes a szakpolitikai célkitűzések kezelésére<sup>5</sup>.

A „Konzultáció a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos jövőbeli politikáról” című, a Bizottság által 2010-ben kiadott dokumentumban a TEN-T szakpolitika korszerűsítésének szükségességét fogalmazza meg azzal a céllal, hogy az Európai Unió erőforrásai fokozottabban szolgálhassák a belső piac zavartalan működése szempontjából kritikus szűk keresztmetszetek – különösen a határokon átnyúló szakaszok és az intermodális közlekedési csomópontok (városok, kikötők, logisztikai platformok) – kezelésére szolgáló jelentős európai hozzáadott értékű stratégiai projektek végrehajtását. A TEN-T révén olyan, integrált európai közlekedési rendszer kialakulását kell támogatni, amely jobban megfelel a környezetvédelmi és az éghajlat-változási kihívásoknak. Egy ilyen integrált rendszer az általa kínált intermodális megoldások révén a lakosság és a cégek mobilitási igényeit is jobban kielégíti, és az Európai Unió ipari versenyképességét szolgálja<sup>6</sup>.

A felülvizsgálat legfontosabb oka nem jelenik meg kimondva a dokumentumokban, de a sorok között kiolvasható: a források korlátossága. Az Európai Bizottság felismerte, hogy a teljes TEN-T hálózat

5 COM(2009) 44 végleges – ZÖLD KÖNYV, TEN-T: Szakpolitika felülvizsgálata (Kiadja: Az Európai Közöségi Bizottsága, 2009.02.04 Brüsszel)

6 COM(2010) 212 végleges – Bizottsági munkadokumentum, Konzultáció a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos jövőbeli politikáról (Európai Bizottság, 2010.05.04 Brüsszel)

igényelt ütemű kiépítésére a rendelkezésre álló tagállami és uniós források nem elegendők.

## 2.1. Hálózat

A felülvizsgálat a probléma megoldását több oldalról közelítette meg. Egyrészt a hálózat szűkítését tartotta szükségesnek. A TEN-T hálózat helyét átvevő törzshálózatra az eredetileg tervezett vonalhoz képest – mivel jóval szűkebb – természetesen rövidebb idő alatt kiépíthető. Az elképzelés azonban a tagállamoknál nehezen érvényesíthető, ezért a Bizottság három alternatívát vázolt:

- A jelenlegi kétrétegű struktúra megtartása az átfogó hálózat és a (nem összekötött) prioritást élvező projektek tekintetében.
- TEN-T egyrétegűvé tétele (prioritást élvező projektek, adott esetben kiemelt hálózatba kötve).
- Kétrétegű struktúra átfogó hálózattal és maghálózattal, amely földrajzilag meghatározott – kiemelt hálózatot is tartalmaz.

Az előzetes egyeztetések azt mutatták, hogy a kompromisszumos megoldás a harmadik, vagyis a kétrétegű struktúra megvalósítása a legtámogatottabb. A kétszintű hálózat alsó szintjén egy „átfogó hálózat” (*comprehensive network*) jön létre, amely kisebb módosításokkal sűrűségét tekintve lényegében megegyezik az eredeti TEN-T hálózattal, valamint egy ennél szűkebb, csak az uniós szempontból a legfontosabbnak gondolt vonalakat tartalmazó „törzshálózat” (*core network*). A felülvizsgálat újabb fázisában a kétrétegű hálózat létrejöttét már tényként kezelik. A Bizottság eredeti tervei szerint a törzshálózatot „*top-down*” (felülről lefelé irányuló) módszerrel köz-

pontilag, a tagállamok beleszólása nélkül, tisztán tudományos szempontok figyelembevételével kell kialakítani.

## 2.2. Finanszírozás

A hálózat szűkítésén és a kétrétegű hálózat létrehozásán túl az Európai Bizottság másik fontos törekvése a források törzshálózatra koncentrálása. A TEN-T költségvetés forrásaiból jelenleg is elsősorban az uniós szempontból nagyobb prioritást élvező kiemelt fontosságú projektek kapnak támogatást, de a Kohéziós Alapból való támogatásoknál a komplexebb célrendszer mellett jóval nagyobb a tagországok döntési szabadsága. Ráadásul a Kohéziós Alapban jóval több forrás is van: a jelenlegi uniós költségvetési ciklusban (2007–2013) a TEN-T program 8 milliárd euróval, míg a Kohéziós Alap és a strukturális alapok további 43 milliárd euróval járultak hozzá az Európai Unió kulcsfontosságú hálózatának megvalósításához.

A források törzshálózatra való koncentrálása, és a nagyobb uniós kontroll érdekében a felülvizsgálat elején még annak lehetősége is felmerült, hogy a TEN-T költségvetést és a Kohéziós Alap közlekedésre fordítható forrásait egyesítenék egy új, Integrált Közlekedésfejlesztési Alapban, amely működési módja a jelenlegi TEN-T költségvetéshez állna közelebb abban a tekintetben, hogy nem országgra lebontott források lennének, hanem a tagállamok versenyeznének egymással az elérhető forrásokért. Az elgondolás a nyugati tagállamok részére előnyös, a kohézióra jogosult tagországok részére viszont rendkívül kedvezőtlen lett volna. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a Kohéziós Alapot éppen a kevésbé fejlett országok felzárkóztatásá-



ra hozta létre az unió, és ezt a forrást az arra jogosult országok jelentős részben eddig is TEN-T hálózatok megvalósítására fordították. Az egységes európai közlekedési térség megteremtése és az Európai Unió területi kohéziója szempontjából elengedhetetlen, ezért fontos, hogy ezen országok részére változatlanul a közlekedés területén is elkülönült fejlesztési források álljanak rendelkezésre.

Az uniós és a tagállami egyesített források még így sem elegendők a hálózat fejlesztéséhez, ezért az Európai Bizottság törekszik az alternatív finanszírozási lehetőségek (PPP, európai projektkötvények, hitelgaranciák stb.) bevonhatóságának megteremtésére.

### 3. A gödöllői informális miniszteri találkozó

A Bizottság az új TEN-T irányelvre vonatkozó javaslatát a magyar elnökség legvégén, 2011 nyarán tervezi megjelentetni. Mivel az EUMSZ<sup>7</sup> 172. cikke a közös érdekű projektek szükséges tagállami jóváhagyásáról nyilatkozik, a tagállamok véleményalkotási lehetőségének támogatása érdekében a magyar elnökség informális találkozót szervezett az EU-tagállamok közlekedési miniszterei számára 2011. február 7–8-án, Gödöllőn. A találkozó fontosságát mutatja, hogy a tagállamok mindegyike magas szinten képviseltette magát, valamint azon részt vett az Európai Bizottság közlekedési ügyekért felelős alelnöke is.

Az eseményt megelőzően a magyar elnökség írásban kérte a tagállamok véleményét a legfontosabb módszertani és finanszírozási kérdések tekintetében. Az

előzetes vélemények és a találkozón elhangzottak alapján az elnökség ún. elnökségi következtetéseket adott ki, és az Európai Bizottsággal közös sajtóközleményt jelentetett meg.

A tagállamok támogatták a kétrétegű hálózat létrehozását, és a széles körű, átfogó hálózat kiépítését úgy, hogy az erőfeszítéseket a legnagyobb stratégiai fontosságú törzshálózatra koncentrálják.

A Bizottság kifejezte szándékát arra, hogy továbbra is uniós finanszírozást biztosít nemcsak a törzshálózat, hanem az átfogó hálózat jövőbeni fejlesztéséhez is, különösen a Kohéziós Alapból támogatásra jogosult tagállamok esetében.

A tagállamok támogatták azt az elvet, miszerint a TEN-T és a kohéziós politikák közötti koordinációt javítani kell, ugyanakkor a különböző alapoknak a saját átfogó szakpolitikai kereteikhez és célkitűzéseikhez kell hozzájárulniuk.

A tagállamok olyan innovatív finanszírozási eszközöket is megvitattak, amelyek jobban tudnák mobilizálni a magánfinanszírozást, azonban kifejtették, hogy ezek a pénzügyi eszközök nem jelenthetnek sem rendszerszerű megoldást, sem az európai uniós vagy állami költségvetési forrásból történő finanszírozás általános alternatíváját.

A Bizottság ígéretet tett arra, hogy a tagállamok törzshálózati térképeiről kétoldalú konzultációt folytat a tagállamokkal még a jogszabálytervezet megjelenése előtt.

### 4. A törzshálózat kialakításának módszere

A hálózat tervezésének módszertanáról az Európai Bizottság közvetlenül a gö-

<sup>7</sup> Az Európai Unió működéséről szóló szerződés

döllői miniszteri találkozó előtt, 2011 januárjában tette közzé hivatalos munkanyagát a TEN-T program hivatalos honlapján<sup>8</sup>.

#### 4.1. Átfogó hálózat

A jövőbeli átfogó hálózatnak biztosítania kell a törzshálózat elérhetőségét és az ahhoz való eljutást, valamint hozzá kell járulnia az unió belső kohéziójához és a belső piac tényleges megvalósításához.

„Az átfogó hálózatnak az Európai Unió valamennyi régióját megfelelően össze kell kötnie, multimodálisnak kell lennie, és a komodális utasszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat infrastruktúráisan meg kell alapoznia. Mivel az átfogó hálózat képezi majd a TEN-T alapréttegét, ki kell terjednie a jövőbeli törzshálózat valamennyi alkotóelemére is<sup>9</sup>”. Ennek megfelelően a jelenlegi átfogó hálózatból fog kiindulni, amelyet:

- aktualizálást követően hozzá kell igazítani az országos tervekhez;
- ki kell egészíteni a hatékony működést elősegítő országok közötti kapcsolódási pontokkal, külön figyelmet fordítva a 2004 után csatlakozott országokra;
- továbbá meg kell szüntetni a zsákutcákat és az elszigetelt összeköttetéseket.

#### 4.2 Törzshálózat

Az új módszertan alapelve, hogy az európai szintű közlekedési csomópontokat kell első lépésben definiálni, és ezt követően lehet az összekötő hálózatot tervezni. Ennek megfelelően – a tanulmány alapján – fontosak a legnagyobb európai hozzáadott értékű komponensek, hiányzó határkeresztező kapcsolatok, intermodális kapcsolódási pontok, valamint a kulcsfontosságú közlekedési szűk keresztmetszetek.

A tervezési módszertan alapján az elsőrendű áru- vagy személyszállítási csomópontoknak legalább a következő feltételek egyikének meg kell felelniük:

- az Európai Unió valamely tagállamának fővárosa (a hálózattervezés szempontjából egyes harmadik országok fővárosai is csomópontok lehetnek);
- a 2006-ban kiadott ESPON<sup>10</sup> Atlasz szerint nagyvárosi növekedési területnek (*Metropolitan Growth Area*, MEGA) kategorizált terület, a félmillió lakos alatti, ún. gyenge MEGA-k kivételével;
- legalább egymillió lakosú NUTS3<sup>11</sup> szerint agglomerációk;
- külső országhatárpontja az EU szomszédos országokkal összekötő fő tengelyeknek;
- tagországoknak harmadik országokkal való olyan határpontjai, amelyek

8 [http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/ten\\_t\\_policy\\_review\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/ten_t_policy_review_en.htm); SEC(2011) 101 final COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT The New Trans-European Transport Network Policy Planning and implementation issues

9 COM(2010) 212 végleges – Bizottsági munkadokumentum, Konzultáció a transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos jövőbeli politikáról (Európai Bizottság, 2010.05.04 Brüsszel)

10 ESPON = European Spatial Planning Observatory Network:

11 NUTS=Nomenclature of Territorial Units for Statistics (Statisztikai Célú Területi Egységek Nomenklátúrája) Magyarországon a NUTS3 szint a megye.

nagy európai transznacionális tengelyeken találhatók.<sup>12</sup>

Az új törzshálózat elemeit ezen csomópontok között fogja a Bizottság meghatározni az ugyanezen tervezési metodológiában megadott szempontok szerint. A legfontosabb szempontok:

- az elsődleges csomópontot főként a szomszédos csomópontokkal kell összekötni, a távoliabbiakat indirekt módon kell összekapcsolni egymással;
- ez alól a szabály alól kivételt lehet tenni ott, ahol a tényleges forgalom nem ezt az utat követi;
- az összeköttetéseknek alapvetően multimodálisaknak kell lenniük, több közlekedési ágat összefogva;
- a törzshálózat elemei részhalmazát képezik az átfogó hálózatnak.

A TEN-T hálózat új térképei jelenleg nem véglegesek és nem nyilvánosak, a módszertanban megadott jellemzők alapján a törzshálózat vélhetően jóval szűkebb lesz a jelenlegi TEN-T hálózatnál.

## 6. További lépések

A gödöllői informális miniszteri találkozót követően megkezdődtek a kétlép-

csős egyeztetések a tagországok képviselői (Magyarországon a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) és az Európai Bizottság között a jövőbeli TEN-T hálózati elemekről.

A Bizottság 2011 nyarán jelenteti meg jogszabályjavaslatát, amelyet az Európai Parlament és a Tanács még hosszasan vitatni fog.

A jogszabályjavaslat nemcsak a konkrét törzshálózati térképekből áll majd. A hálózat meghatározásán kívül számos kérdés nyitott még: A források mekkora része juthat az átfogó hálózatra, és mennyi a törzshálózatra? Jut-e egyáltalán (kohéziós) forrás az átfogó hálózatra? Milyen szabályok szerint használhatók fel a források?

A választ önmagában nem adja meg a készülő TEN-T jogszabály. A TEN-T jogszabály közvetett módon komoly jogosultsági kritériumokat állít fel a kohéziós finanszírozásra is. Magyarország számára a TEN-T hálózat fejlesztésére vonatkozó szabályokat, elérhető forrásokat a TEN-T jogszabály és a vele párhuzamosan készülő új pénzügyi perspektíva és kohéziós szabályozás határozza majd meg.

---

<sup>12</sup> "Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries" – Guidelines for transport in Europe and neighbouring regions {SEC(2007) 98} {SEC(2007) 99} /\* COM/2007/0032"

ÓBERLING JÓZSEF\*

## A közúti közlekedés biztonsága

*Az Európai Bizottság a magyar elnökség idején, 2011. március 28-án tette közzé az új fehér könyvet, amely 2020-ig határozza meg a legfontosabb közösségi közlekedéspolitikai feladatokat. Ez a dokumentum – elődjéhez hasonlóan – kitér a közlekedés és a szállítás valamennyi módzatára, a fejlesztés lehetséges és szükséges irányaira, továbbá közlekedésbiztonsági törekvések is helyet kaptak benne. Az elmúlt években a közlekedésbiztonság kérdésköre Magyarországon is előtérbe került. A célirányos beavatkozásoknak köszönhető, hogy hazánk közúti közlekedésbiztonsága 2001 és 2010 között jelentősen javult. Az elért eredmények ellenére azonban hazánk uniós viszonylatban még mindig csak az átlagosan teljesítő országok közé tartozik, így bőven van tennivaló ezen a területen.*

### A közúti közlekedésbiztonság az Európai Unióban

A közúti közlekedés biztonsága egyike a legfontosabb társadalmi problémáknak. Ezt a kijelentést támasztja alá, hogy 2009-ben még mindig több mint 35 000 személy vesztette életét az Európai Unió közútjain, ami egy közepes méretű város (hazai viszonylatban pl. Szekszárd) lakosságának felel meg. A közúti balesetek a pótolhatatlan személyi veszteségeken túl tetemes anyagi károkkal is járnak, hiszen a balesetek a közösségnek évente mintegy 130 milliárd euró kárt okoznak.

Az Európai Bizottság 2010. július 22-én fogadta el a 2011 és 2020 közötti időszakra vonatkozó közlekedésbiztonsági programját. A programban a Bizottság azt a nemes és nagyra törő célt tűzte ki, hogy 2010 és 2020 között felére csökkenjen a közúti áldozatok száma az Európai Unió tagállamainak területén. (Ez a cél megegyezik a 2001. évi fehér

könyvben meghatározottakkal, amely a halálos áldozatok számának 50 százalékos csökkentését tűzte ki 2010 végére.)

A közösségi program hét területen fogalmaz meg stratégiai célokat, amelyek a következők:

1. Gépjárművek biztonságát javító intézkedések
2. Biztonságosabb közúti infrastruktúra kiépítése
3. Intelligens technológiák ösztönzése
4. A közúthasználók nevelésének és oktatásának javítása
5. Hatékonyabb közúti ellenőrzések
6. A közúti sérülésekkel kapcsolatos intézkedések
7. A motorkerékpárosok közlekedésbiztonságának javítása

A kormány az Európai Bizottság programjának kihirdetését követően – többek között a hazai „Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram 2011–2013” elfogadásával kapcsolatos kommunikáció során – kijelentette, hogy egyetért az uniós stratégiai célokkal, s azokat a következő

\* A szerző rendőrségi főtanácsos, az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának vezetője, az ORFK-Országos Balesetmegelőzési Bizottság ügyvezető elnöke.

évtizedben alkalmazni fogja a közlekedésbiztonsági feladatok meghatározása során. Ez a szándék jelenik meg többek között a közúti ellenőrzések fokozásában, a közlekedésre nevelés és a gépjárművezető-képzés tervezett reformjában, valamint a közúti infrastruktúrát érintő fejlesztésekben.

### **A közúti közlekedésbiztonság szabályozása Magyarországon**

Az elmúlt években a közlekedésbiztonság kérdésköre Magyarországon is előtérbe került. A célirányos beavatkozásoknak köszönhető, hogy hazánk közúti közlekedésbiztonsága 2001 és 2010 között jelentősen javult. Az elért eredmények ellenére azonban hazánk uniós viszonylatban még mindig csak az átlagosan teljesítő országok közé tartozik, így bőven van tennivaló ezen a területen.

Magyarország hatályos közlekedéspolitikai programja a „Magyar Közlekedéspolitika 2003–2015” címet viseli. A Magyar Országgyűlés 19/2004. (III. 26.) OGY határozatával elfogadott programja a korábbi, 2001. évi európai uniós szándéknál szerényebb célkitűzéseket tartalmaz. A megfogalmazott cél: a személyesérüléses balesetek és a halálos áldozatok számának csökkentése 2010-ig 30 százalékkal, valamint 2015-ig 50 százalékkal.

A mérsékeltebb célok meghatározásának indoka, hogy hazánk 2003-ban még nem volt az EU tagállama, továbbá a programban vázolt célkitűzések reálisabban tükrözik a közlekedésbiztonság helyzetét, s az annak javításában rejlő lehetőségeket. A magyar vállalat az Európai Unió tudomásul vette.

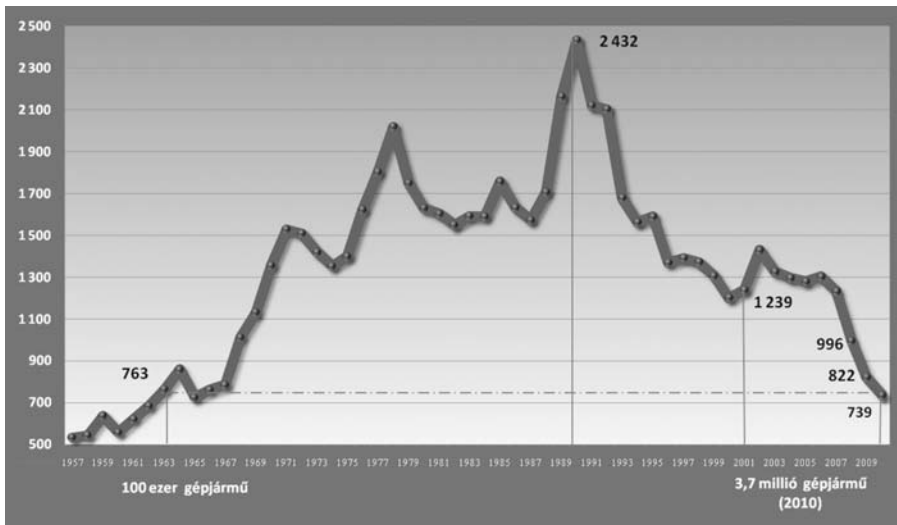
A program főbb célkitűzéseit a 2011–2013. évek feladatait tartalmazó

Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram (a továbbiakban: akcióprogram) is átvette, amelyet a belügyminiszter és a nemzeti fejlesztési miniszter együttesen írt alá.

Az akcióprogram egy komplex és integrált középtávú közlekedésbiztonsági program, amely konkrét, nevesített akciókat tartalmaz – az időpontok és a felelősök megjelölésével –, míg az évekre lebontott feladatokat intézkedési tervek határozzák meg. Elsődleges céljaként a közúti közlekedésbiztonság javítását, azon belül a balesetben meghalt személyek számának csökkentését tűzi ki célul. A célok és a beavatkozási területek tekintetében egyaránt összhangban van az Európai Bizottság következő évtizedre vonatkozó új programjával. Az akcióprogram a rendőrség részéről alapvetően a közúti ellenőrzések fokozásában, valamint a balesetmegelőzés terén határoz meg feladatokat.

### **Magyarország közlekedésbiztonsági helyzete napjainkban**

A hazai közúti közlekedésbiztonsági folyamatokat érzékelteti az 1. ábra, amelyből jól látható, hogy a hazai gépjárműközlekedés hőskorában még viszonylag kevés közúti tragédia történt, köszönhetően a meglehetősen „szűkös” gépkocsi-parknak. A személygépjármű-kereskedelem egykori monopóliumának számító Merkur 1964. január elsején nyitotta meg kapuit, s ezzel egy időben a személygépkocsi-vásárlás magánszemélyek részére is elérhetővé vált. Az elkövetkező években a forgalomba helyezett gépjárművek száma rohamosan nőtt, de vele együtt a közúti balesetek és tragédiák száma is riasztó mértékben emelkedni kezdett.



1. ábra. Közúti közlekedési balesetek következtében elhunytak száma, 1957–2010

A hazai közlekedésbiztonság „fekete éve” 1990 volt. A rendszerváltás évében a közúti balesetben elhunyt személyek száma (2432) soha nem tapasztalt magasságokba emelkedett.

Az ezredfordulóra a közúti áldozatok számát mintegy a felére (1200) sikerült csökkenteni, majd a hét kevésbé sikeres esztendő követően 2008-ban markáns és kedvező változások következtek be, amelyek napjainkban is jellemzik közútjaink biztonságát.

Az 1. ábrán az is jól kivehető, hogy 1962-ben és 2010-ben közel azonos számú személy vesztette életét közlekedési balesetben. A jelentős „környezeti” különbség ugyanakkor nyilvánvaló: míg 1962-ben mintegy 100 000 gépkocsi futott hazánk útjain, addig 2010. december 31-én a forgalomba helyezett gépjárművek száma ennek 36-szorosa, azaz 3,6 millió volt.

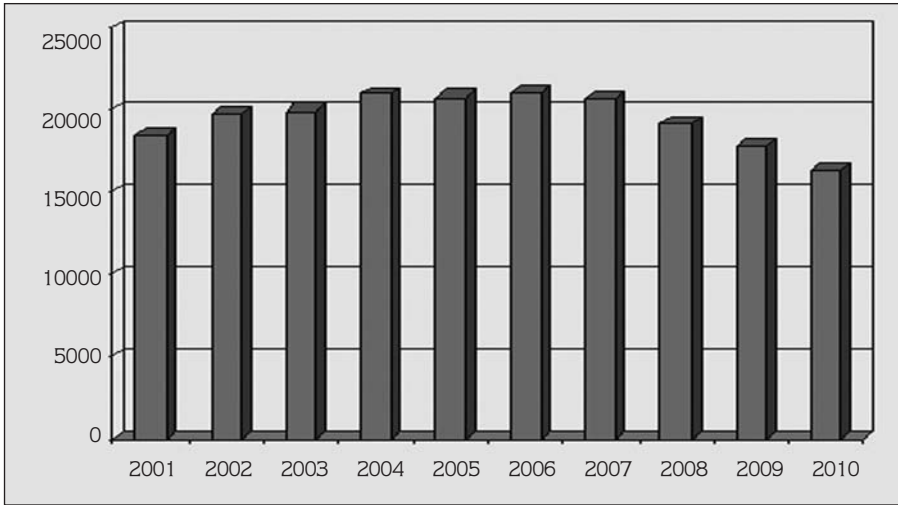
A Központi Statisztikai Hivatal 2011 februárjában jelentette meg azt a gyorstájékoztatót, amely Magyarország 2010. évi

baleseti statisztikai adatait tartalmazza. Az adatok egyértelműen jelzik, hogy 2010 kedvező esztendő volt a hazai közúti közlekedésbiztonság alakulása szempontjából. A személysérüléssel közúti balesetek alakulásának legfőbb és legmeghatározóbb területeit érintő adatok kedvező tendenciát mutatnak, a halálos balesetektől kezdve egészen az ittas vezetések alakulásáig.

Az elért eredmények értékét növeli, hogy a 2010. évi baleseti adatokat annak a 2009. évnél a mutatóival vetették össze, amelyet tavaly még az elmúlt négy évtized legsikeresebb esztendéjének tekinthettünk.

A rendelkezésre álló adatok alapján 2010-ben összesen 16 307 személysérüléssel közúti baleset történt, 8,7 százalékkal kevesebb, mint 2009-ben (akkor 17 864 balesetet regisztráltak). A kedvező tendencia a halálos, a súlyos és a könnyű sérüléssel közlekedési balesetek számában egyaránt kimutatható.

Az elmúlt év legnagyobb közlekedésbiztonsági eredménye vitathatatlanul a

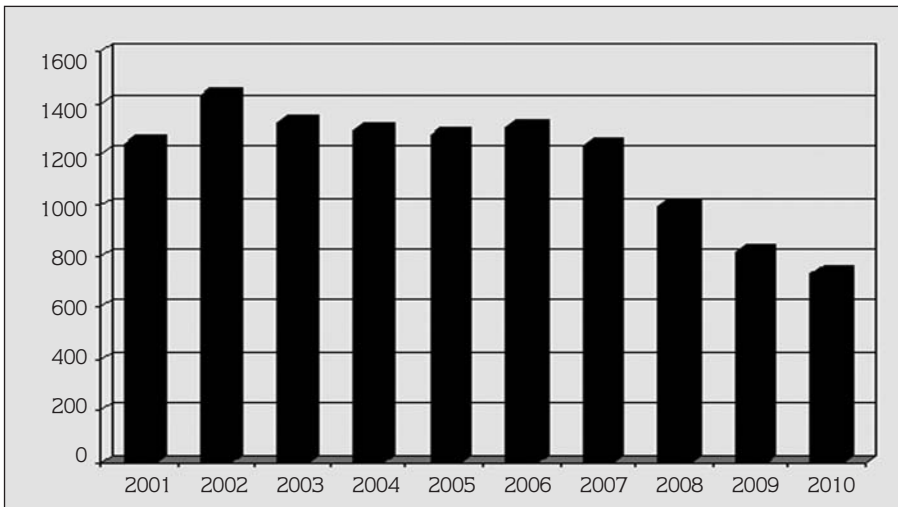


2. ábra. Személy sérüléses közúti balesetek, 2001–2010

halálos áldozatok számában mérhető, hiszen tavaly 83 fővel kevesebbetek életüket közútjainkon 2009-hez képest. A 2009. évi 822 főről az elmúlt évben 739 főre sikerült visszazsorítani a közúti balesetben meghalt személyek számát, s ez jelentős eredménynek, 10,1 százalékos csökkenésnek felel meg.

A 3. ábrán a 2010. évi helyzet mellett az is jól látható, hogy a közúti áldozatok száma 2006 óta folyamatosan csökken.

Egyértelműen pozitív kép rajzolódik ki az ittas járművezetés alakulásáról is. A 2009. évi 2274 fővel szemben 2010-ben 17,2 százalékkal kevesebb,



3. ábra. Közúti balesetben meghalt személyek száma, 2001–2010

azaz összesen 1883 személy okozott ittas állapotban személysérüléses közúti balesetet. Ennek megfelelően az ittas baleseteknek az összes személysérüléses közlekedési baleseten belüli aránya is kedvezően alakult (12,7 százalékról 11,5 százalékra esett vissza). Az ittasan okozott közúti balesetek csaknem fele, 47,6 százaléka a személygépkocsi-vezetőkhez köthető (897 eset), ugyanakkor e területen kimagaslóan magas a kerékpárosok aránya. Elfogadhatatlan, hogy 2011-ben 480 balesetet, azaz az ittasan okozott baleseteknek gyakorlatilag az egynegyedét (25,5 százalékát) a kerékpárosok okozták.

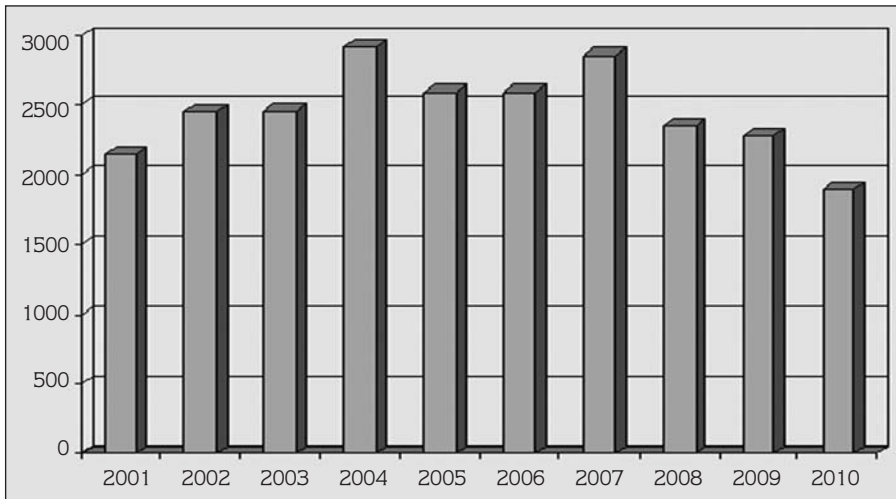
A 4. ábrán jól látható, hogy az ezredfordulót követően az ittasan okozott személysérüléses közúti balesetek száma eleinte egy fölfelé ívelő, majd egyértelműen lefelé ereszkedő görbe mentén halad. A szeszestől befolyásolt állapotban közlekedők által okozott balesetek száma 2009-re hozzávetőlegesen a 2001. évi szintre esett vissza, majd tavaly jelentős csökkenés történt.

Az eredmények ellenére hazánkban átlagosan számítva még mindig minden kilencedik személysérüléses közúti balesetet ittas személy okoz, s ez számottevően meghaladja az ittas vezetőknek a közutakon betöltött, 1 százalék körülire becsült arányát.

A közlekedési balesetek főbb okai az elmúlt évekhez képest nem változtak. Első helyen emelhető ki a gyorsajtás (az összes baleset 27,1 százalékának oka), másodikként az elsőbbségi jog meg nem adása (24,8 százalék), harmadikként pedig a kanyarodás szabályainak be nem tartása (22,5 százalék).

2010-ben a személysérüléses közúti balesetek 61,6 százalékát személygépkocsi-vezetők, 9,6 százalékát tehergépjármű-vezetők, 1,2 százalékát pedig autóbussz-vezetők okozták. A motorkerékpárosoknak 3,5 százalékos, a segédmotor-kerékpárosoknak pedig 4,8 százalékos a részarányuk a balesetek okozásában.

A forgalomban betöltött súlyukhoz mérten kifejezetten magas a kerékpáro-



4. ábra. Ittasan okozott közúti balesetek, 2001-2010



sok aránya a balesetet okozók körében (11,2 százalék), míg a gyalogosok a közúti balesetek 6,2 százalékát idézték elő.

### **A 2010. évi adatok összehasonlítása a közlekedés-politikai célkitűzésekkel**

A közlekedésbiztonsági helyzetértékelés akkor teljes, ha a legfőbb statisztikai mutatókat összehasonlítjuk az aktuális közlekedés-politikai célkitűzésekkel. A hatályos „Magyar Közlekedés-politika 2003–2015” program báziséve 2001, így az adatok alakulását ehhez az évhez szükséges viszonyítani (lásd táblázat).

Amennyiben a 2010-es adatokat a 2001. évekkel vetjük össze, akkor megállapítható, hogy:

- a személysérüléses közúti balesetek száma 11,9 százalékkal lett kevesebb (18 505-ről 16 307-re csökkent),
- a balesetekben meghalt személyek száma 40,4 százalékkal lett kevesebb (1239-ről 739-re apadt).

Az előzőek alapján kijelenthető, hogy a hazai közlekedés-politikai koncepciónak a közúti áldozatok számára vonatkozó célkitűzése 2010 végére – azaz időarányosan – teljesült, hiszen a halálos áldozatok számát több mint 30 százalékkal sikerült csökkenteni.

A kilenc év alatti 1239 főről 739 főre történő, kerekén 500 fős áldozatszám-csökkenés olyan kiemelkedő eredmény, amelyre öt évvel ezelőtt talán még

a legoptimistább szakemberek sem gondoltak.

További kedvező hír, hogy 2011 első negyedévében hazánk közúti közlekedésbiztonsági helyzete összességében tovább javult, hiszen a személysérüléses közúti balesetek számának kismértékű, 0,7 százalékos növekedése ellenére a halálos áldozatok száma 17,7 százalékkal, az ittasan okozott balesetek száma pedig 8,9 százalékkal esett az előző év azonos időszakához képest.

### **A közlekedésbiztonsági eredmények háttere**

Az eredmények elérése korántsem a véletlen műve. Az elmúlt években számos olyan intézkedés történt, amely által sikerült megfordítani az ezredfordulót követő évek kedvezőtlen közlekedésbiztonsági trendjét.

Az intézkedések sorából kiemelhetők azok, amelyek a szabályozási háttér megváltoztatását eredményezték – mint pl. az objektív felelősség bevezetése –, emellett azonban más tényezők is hozzájárultak a közlekedési környezet biztonságosabbá válásához. Napjainkban egyre korszerűbb és nagyobb védeltséget nyújtó gépjárművekkel közlekedhetünk, folyamatosan fejlődik a közlekedési infrastruktúra, s bővül a gyorsforgalmi utak hálózata.

A felsorolás nem lenne teljes a közúti ellenőrzések megemlítése nélkül. Az elmúlt években a hagyományos eszközök

**A halálos áldozatok számának alakulása a „Magyar Közlekedés-politika 2003–2015” program célkitűzéseihez képest**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Célkitűzés	1239	1197	1155	1113	1072	1031	990	949	908	867
Valóság	1239	1429	1326	1296	1278	1303	1232	996	822	739

mellett új technológiák alkalmazása vette kezdetét, de folyamatosan bővült a prevenció eszköztára is, igyekezve lépést tartani a változó világ kihívásaival.

Az elért eredményeket azonban nem szabad eltúlozni, hiszen a közúti közlekedésbiztonság előző évtizedben tapasztalható kedvező trendje nemcsak hazánkban, hanem az Európai Unió egészében is kimutatható, sőt számos tagállam a hazainál jóval nagyobb eredményt ért el.

Az objektív helyzetértékeléshez az is hozzátartozik, hogy az elmúlt hetekben nyilvánosságra került adatok alapján tavaly összességében visszaesett a közúti áru- és személyszállítás teljesítménye, csökkent az újonnan értékesített és forgalomba helyezett gépjárművek száma, valamint kevesebb üzemanyagot tankoltak a magyar autósok.

## A rendőrség szerepe

A rendőrségnek a közlekedésbiztonság javítására irányuló tevékenységen belül elsősorban a közúti ellenőrzések végrehajtásában, továbbá a baleset-megelőzési tevékenység végzésében van kiemelt szerepe.

A következő évtized feladatait tartalmazó európai uniós program is kihangsúlyozza, hogy a közlekedésbiztonsági politika hatékonysága nagyban múlik az ellenőrzések gyakoriságán, a biztonsági előírások betartásán.

A közúti ellenőrzések hazánkban is kulcsfontosságúak a halálesetek és a személyi sérülések számának visszaszorítása szempontjából. Erre tekintettel a következő évek egyik legfontosabb rendőri feladata az ellenőrzések fokozása és azok hatékonyságának növelése.

A rendőrség a közúti ellenőrzései során alapvetően a legnagyobb kockázatú, a tragédiák létrejöttében leginkább szerepet játszó szabályszegések ellen kíván fellépni. Ezek sorában nevesíthető a közutak „három fő gyilkosa”: a gyorshajtás, az ittas vezetés és a biztonsági öv használatának elmulasztása, de a közúti közlekedés legvédtelenebb képviselőinek a védelme is fokozottabb fellépést követel (ide értve a gyalogosokat és a kétkerekű járművek vezetőit).

Az ellenőrzések mellett a rendőrség korszerű baleset-megelőzési tevékenységre törekszik a leghatásosabb módszerek megválasztásával, továbbá – az egyéb lehetőségek keretében – részt vesz jogalkotási javaslatok megfogalmazásában, a jogszabályok kidolgozásában, illetve ellátja a szakhatósági szerepkörrel kapcsolatos feladatait.

A rendőrség ezekkel a tevékenységekkel kíván aktívan hozzájárulni ahhoz, hogy a hazai közlekedéspolitikai célkitűzések teljesüljenek, s tovább folytatódjon az a kedvező trend, amely az elmúlt években a közúti balesetek és a halálos áldozatok számának csökkenésében kimutatható.

## További szükséges intézkedések

A 2010. évi adatok alapvetően kedvező folyamatról, a személysérüléssel közúti balesetek, valamint a balesetekben meghalt személyek számának fogyásáról számolnak be. A mutatók ugyanakkor egyértelműen jelzik azokat a területeket, ahol a további javulás érdekében beavatkozásokra van szükség.

Megállapítható, hogy a sebességtűlés továbbra is a közúti balesetek és a

tragédiák első számú oka, hiszen az elmúlt évben a személyesérüléses közúti balesetek 27 százalékának háttérében még mindig az abszolút, illetve a relatív gyorsajtás állt. Ez az arány a tragédiák vonatkozásában még magasabb.

Ez teszi szükségessé, hogy a rendőrség a közúti ellenőrzések során a gyorsajtások visszaszorítását a jövőben is kiemelten kezelje, továbbá megfelelő fejlesztéseket hajtson végre a sebességmérő eszközei vonatkozásában. A médiában is bejelentett terveknek megfelelően a rendőrség a közeljövőben bővíteni kívánja sebességmérő eszközei állományát.

Az ittasan okozott közúti balesetek száma évek óta csökkenő tendenciát mutat, ugyanakkor ezeknek a baleseteknek az összes személyesérüléses közúti baleseten belüli aránya még mindig meghaladja a 11 százalékot.

A járművetek szeszes italtól befolyásolt állapotban vezetők, továbbá az ittas gyalogosok potenciális veszélyt jelentenek a többi közlekedőre, ezért az ittas járművezetés visszaszorítása társadalmi érdek.

Ez az alapja annak, hogy a rendőrség – számos EU-tagállam gyakorlatával megegyezően – a leállítási jellegű közúti ellenőrzései során általános jelleggel alkalmazza a légalkoholmérést, továbbá 2011-ben 400 elektromos kézi légalkoholmérő készülék beszerzését tervezi. (A beszerzések egyébként a júniusban végleg kivonásra kerülő Spiratest típusú régi „csöves” szondák felváltására is szolgálnak.)

A kerékpáros közlekedés kérdésköre ugyancsak a kiemelten kezelt feladatok közé tartozik. Ennek oka, hogy a közúti közlekedés legvédtelenebb szereplői közé tartozó kerékpárosok részaránya különösen magas a balesetek okozásában

(2010-ben 11 százalék), jelentősen meghaladva a kerékpárosoknak a közúti forgalmon belüli tényleges súlyát. Riasztó továbbá, hogy a személygépkocsi-vezetőket követően a kerékpárosok okozzák a legtöbb balesetet, többet, mint az autóbusz- és a tehergépkocsi-vezetők összesen! Ezért a rendőrség 2011-ben több alkalommal tervezi a kerékpárosok hosszabb ideig tartó célellenőrzését. Az első ilyen fokozott, országos szintű ellenőrzéssorozat április 4-én vette kezdetét és április 26-ig tartott. A kerékpáros-ellenőrzések a közúti szabályok megtartása mellett a járművek kötelező felszerelési tárgyainak meglétére, valamint – a jogszabály által meghatározott esetekben – a láthatósági mellény használatára is kiterjednek.

## **Az Európai Unió elnökségével kapcsolatos közlekedésbiztonsági feladatok**

Magyarország jelenleg az Európai Unió soros elnöke. Elnökségünk idejére hazánk vállalta, hogy a közúti közlekedésbiztonság kérdéskörét a prioritást élvező közösségi feladatok között kezeli.

Az Európai Bizottság által tavaly júliusban elfogadott közlekedésbiztonsági stratégiával kapcsolatban a magyar elnökségnek számos feladata van. Annak érdekében, hogy a 2020-ra megfogalmazott célok teljesüljenek, Magyarországnak az első félévben arra kell törekednie, hogy a közlekedésbiztonsági stratégia beavatkozási területeihez tartozó feladatok mielőbb konkrét akciókban, illetve akciócsomagokban jelenjenek meg. Ezt hazánk a 2011–2013. évekre vonatkozó akcióprogramban saját részről már megtette.

Az Európai Bizottság a magyar elnökség idején, 2011. március 28-án tette közzé az új fehér könyvet, amely 2020-ig határozza meg a legfontosabb közösségi közlekedéspolitikai feladatokat. Ez a dokumentum – elődjéhez hasonlóan – kitér a közlekedés és a szállítás valamennyi módozatára, a fejlesztés lehetséges és szükséges irányaira, továbbá közlekedésbiztonsági törekvések is helyet kaptak benne.

Végezetül: a külföldi hatósági jelzéssel ellátott gépjárművekkel elkövetett közlekedési szabálysértések szankcioná-

lásával kapcsolatban is fontos feladatok adódnak. A probléma nagyságát jelzi, hogy napjainkban az M1 és az M0 gyorsforgalmi utak egyes szakaszain a külföldi gyorsajtók aránya meghaladja a 80 százalékot.

Belgium 2010 decemberében megtette az első nagy lépést azzal, hogy a Közlekedési Miniszterek Tanácsával elfogadta a vonatkozó irányelv tervezetét. Magyarország feladata, hogy egyeztessen az Európai Parlamenttel annak érdekében, hogy az irányelvet még EU-elnökségünk idején véglegesítsék és elfogadják.

