



Fehér könyv – 2011

Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé

**Alpek Balázs
Levente**

geográfus

✉ alpeklevente@gmail.com

☎ (30) 257-4240

Először az 1980-as években, majd 1990 után szinte minden évben napvilágot látott egy-egy európai uniós Fehér könyv azzal a céllal, hogy specifikus területeken különböző akciójavaslatokat ismertessen. 2011-ben az uniós közlekedési hálózatának, a földi, a vízi és a légi közlekedés fejlesztésének jövőbeni útjai és céljai kerültek a középpontba, e kérdések részleteit az *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* című Fehér könyv foglalja össze.

A dokumentum, amelynek lényeges részeit röviden ismertetem, kontinentális léptékű, a benne foglaltak számos ponton kiemelkedő jelentőségűek a hazai vasúthálózat-fejlesztés szempontjából is. Hazánk EU-s csatlakozását követően egyre szervezettebb részévé, a keleti kapcsolatok fejlesztésének fontos elemévé vált a közösségen belül, s ez a pozíció ráirányítja a figyelmet az országos közlekedési hálózat – azon belül a vasúthálózat – nyugati igényeknek való megfeleltetésének, illetve felzárkóztatásának szükségességére.

A Fehér könyvben foglaltak nemcsak azért lényegesek hazánk számára, mert Magyarország lényeges elemét képezi a transzeurópai közlekedési hálózatnak (TEN-T), a Balkán-félsziget és az EU egyik fontos kapuja, hanem azért is, mert az egységes európai gazdasági tér fejlesztésének, az integráció további mélyítésének elengedhetetlen feltétele a keleti tér-

ség szerves bekapcsolása a centrum vérkeringésébe. A magyar vasút ügyén uniós támogatások nélkül csak komoly hazai erőfeszítésekkel lehetne segíteni, így a megfelelő a közösségi politikához kapcsolódó programok kidolgozása és a központi források elérése alapvető fontosságú, s ehhez elengedhetetlen az integrációs szintű stratégiai irányok (pl. a Fehér könyvben foglaltak) ismerete. Mindezek mellett a függés kettős, ugyanis egységes EU-s közlekedési rendszer Magyarország integrálása nélkül nem jöhet létre, illetve fordítva, a hazai közlekedés is csak kevésbé lehet hatékony a többi uniós országgal való kohézió erősítése nélkül.

A gazdaság növekedésének mind meghatározóbb feltétele a fejlődést elősegítő megfelelő infrastrukturális keretek megléte. A világpiac vérkeringésébe való szerves bekapcsolódás fontos lépése az Európai Unió belső kohéziójának erősítése.

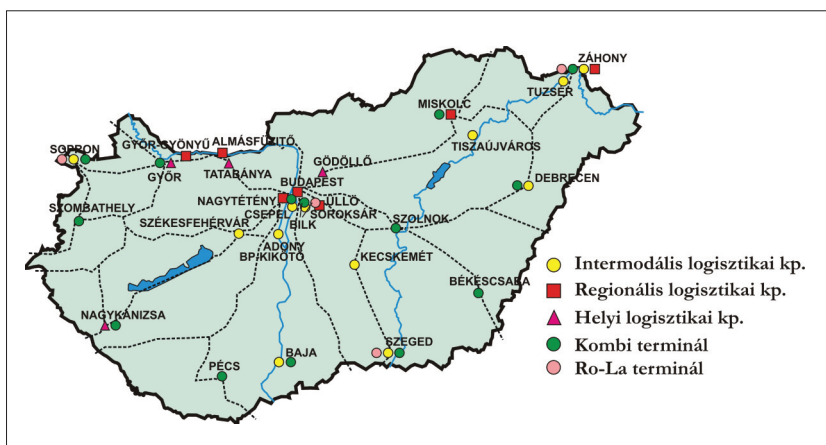
se. Az integráción belül – néhány helyi szélsőségtől eltekintve – a legnagyobb szakadék épp a nyugat–keleti dichotómiából fakad, hisz míg a fejlettebb uniós országok gazdasági pólusait, nagyvárosait gyorsvasutak, nagyobb sebességű vasutak fűzik össze, addig a kelet-európai térségben ilyenekkel csak elvétve találkozhatunk.

A Fehér könyv a belső eltérések felszámolásának igénye mellett felhívja a figyelmet a vasútfejlesztés előtt álló jövőbeni kihívások felismerésének, feltárásának szükségességére, és az ezeknek való megfelelés igényére is. Napjainkban a kölcsönös függőség drámai méreteket ölt, így a fejlesztéseket a költséghatékonyság, a fenntarthatóság, illetve – a társadalmi elvárások teljesítése érdekében – a környezetterheltség szem előtt tartásával kell megvalósítani. A dokumentum a megoldást elsősorban a megújuló, illetve megújítható erőforrások fokozottabb hasznosításában, illetve az ehhez szükséges technológiák kidolgozásában látja. A BAT (Best available technology – a legjobb, ésszerűen elérhető technika) alkalmazása mellett nagymértékben enyhíthet a környezetterhelésen, ha a forgalomban részt vevő személyek és áruk továbbítása összevontan valósulna meg, amiben kiemelt szerepe lehet a vasúti szállításnak is. Mindemellett a mobilitás fokozódása, a városok közötti interurbán mozgások vasútra terelése és hatékony bonyolítása a munkaerő mobilitásának fokozásával segítheti egyes térségek felzárkózását, valamint további fejlődését is.

Cél a fenntartható és versenyképes közlekedési rendszer megvalósítása

Ennek alapfeltétele, az energiahatékony eszközök kifejlesztése és alkalmazása, a fejlett információs és forgalomirányítási rendszerek kiépítése mellett az inter- és multimodalitás megvalósítása, fokozása





1. ábra. Az intermodális közlekedés csomópontjai Magyarországon

Forrás: www.kti.hu

is. Ebben a vasútnak kiemelt szerep juthat, mert sok esetben a sínpályán történő szállítás az egyik legtakarékosabb szállítási mód. Ahhoz, hogy az egy főre vagy adott árumennyiségre eső költséghatékonyság megvalósulhasson, elengedhetetlen a vasúton szállított személyek számának és az alapanyagok, termékek mennyiségének növelése. Ehhez azonban versenyképes útidőkre (esetenként gyorsvasutakra), kiszámíthatóságra, elérhetőségre, egyszóval megfelelő rendelkezésre állásra és nem utolsósorban a kényelmes és biztonságos utazás feltételeinek megteremtésére van szükség. A személyszállításban a MÁV sokat tett a hatékonyság növelése érdekében. Ma már a nagyobb állomásokon megvalósult az intermodalitás (pl. P+R parkolók), és az internettel rendelkezőknek egyre szélesebb körben adott az online jegyvásárlás és információszerzés lehetősége is. Az árufuvarozást illetően az egyik legfontosabb elem a megfelelő kapacitások biztosítása, a versenyképes díj-

szabás kidolgozása, illetve a szállítás menedzselésének megkönnyítése, segítése, például megfelelő információs rendszerek kifejlesztésével.

A vasút versenyképességének növelése aligha valósítható meg a komodalitás biztosítása, erősítése nélkül (1. ábra). A megbízható, torlódásoktól mentes közlekedést lehetővé tevő országos és uniós szintű folyosók kialakítása és fejlesztése, illetve a kapcsolódási pontok számának növelése, kiépítése közösségi szintű szervezést, összehangolt stratégiát igényel. Hazánkban az EU-s törzshálózathoz legszorosabban a Hegyeshalom–Győr–Budapest–Békéscsaba–Lökösháza oh. fővonal kapcsolódik, azonban – emellett, hogy az említett pályák fejlesztése elengedhetetlen – tekintettel Magyarország földrajzi helyzetére, szükséges a „Balkáni kapu” (Budapest–Kiskunhalas–Kelebia, Budapest–Szeged vonal), illetve a „Keleti kapu” (Budapest–Hatvan–Miskolc–Hidasnémeti, Budapest–Szolnok–Debrecen–

Alpek Balázs Levente a Pécsi Tudományegyetemen szerzett geográfus diplomát. A földrajz több területével – a pályakezdők, illetve egyéb hátrányos helyzetű csoportok munkaerőpiaci esélyeinek vizsgálata mellett többek között kognitív térképezéssel, vidéki turizmussal, közlekedés illetve regionális földrajzzal – foglalkozik. Tagja a Szentágotthai János Szakkollégiumnak. Több konferencián is előadott. Jelenleg közgazdaságtant hallgat.

Záhony, illetve Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza vonal) jelleg erősítése is (2. ábra).

A Fehér könyvben kiemelt hangsúlyt kap a vasút szerepének növelésére irányuló igény, azzal a megjegyzéssel, hogy – bár a fejlesztések komoly beruházási költséggel járnak, tervezést és jelentős társadalmi támogatottságot igényelnek – a sínpályán történő szállítás is lehet kellőképpen hatékony és versenyképes. E tekintetben a Fehér könyv külön kiemeli, hogy 2050-re a 300 km-nél nagyobb távolságú közúti fuvarozás 60%-át más közlekedési módoknak, különösen a vasúti közlekedésnek kell átvállalnia. A nagy hálózatsűrűség fenntartása mellett elengedhetetlen, hogy 2050-re létrejöjjön az egységes európai nagysebességű vasúti rendszer, ami sokban segítene annak elérésében is, hogy ugyanekkor a középtávú személyszállítás több mint 50%-a már sínpályán folyjék. Hogy a fenti célok megvalósulhassanak, 2020-ra ki kell alakítani egy európai multimodális közlekedési információs, forgalomirányítási és viteldíj-fizetési rendszer kereteit is.

Mi a teendő?

Napjainkban a szűk keresztmetszetek leginkább a vasúti közlekedéssel kapcsolatban nyilvánvalóak. Ahhoz, hogy a közlekedésnek ez az ága versenyképessé, dinamikussá válhasson, elengedhetetlen az egységes európai közlekedési térség megteremtése, az azt gátló műszaki, közigazgatási és jogi akadályok felszámolása. A fejlesztések egyik kulcseleme maga a fizikai infrastruktúra, amely mellett természetesen a humán erőforrás-kapacitás erősítése sem elhanyagolható. A hálózattal kapcsolatban alapvető a tisztán látható elvárások lefektetése és a megvalósításhoz szükséges erőforrás előteremtése.



2. ábra. Az európai uniós közlekedési stratégia elemeit képező legfontosabb vasútvonalak Magyarországon. Forrás: www.kti.hu

A különböző természeti katasztrófák – például a tavalyi ár- és belvizek, a rendkívül fagyos időszakok – okozta fennakadások felhívták a figyelmet arra, hogy a közlekedési rendszer zavartűrő képességét is javítani kell. A fenntarthatóság és hatékonyság kulcseleme az innováció, melynek alapvető feltétele a szakemberképzés és a szakmán belüli diskurzus. A fejlesztéseknek rendszerszemléletben, a különböző közlekedési módok összehangolását segítve kellene megvalósulniuk.

Az Európai Bizottság ennek fényében dolgozza ki a SET-tervvel¹ szoros összefüggésben a közlekedési ágazat innovációs stratégiáját, melyben a megfelelő források elhatárolásáról is gondoskodik. A jövő szempontjából szükséges az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (ERTMS), a vasúti információs rendszerek, az intelligens közlekedési rendszerek (ITS), valamint a következő generációs multimodális forgalomirányítási és információs rendszerek bevezetése, az interoperabilitás megvalósítása is.

A Fehér könyv kiemelten kezeli magát a közlekedési hálózatot és annak fejlesztési irányait. Eszerint rendkívül fontos a

hatékony törzshálózat kialakítása (ennek egy része a Magistrale Európának, amely a TEN-V projekt keretében már megvalósult). Az infrastruktúra leginkább hiányos elemei a határátkelőhelyek, a határ menti térségek, így ezekre hazánkban is megkülönböztetett figyelmet kell fordítani, különös tekintettel a tranzitforgalom igényeire. A költséghatékonyság mellett a vasúti hálózattal kapcsolatban (is) kiemelten fontos a környezeti hatások minimalizálása, az éghajlatváltozás következményeivel kapcsolatosan az utasok és áruk biztonságának és védelmének megteremtése. A vasúti fejlesztések finanszírozására, a megfelelő források előteremtésére a dokumentum több alternatívát fogalmaz meg. Ezek között a különböző nemzetközi pénzügyi szervezetek mellett fontos szerepet tulajdonít a magán- és közszféra szorosabb együttműködésének is.

A 2011-es Fehér könyv fokozottan hívja fel a figyelmet az uniós szintű hatékony és dinamikus közlekedés megteremtésének igényére, tekintve, hogy a négy alapszabadság (az áruk, a szolgáltatások, a tőke és a személyek szabad áramlása) kiteljesedéséhez elengedhetetlen az ezt biz-

Summary

First in 1980s then after 1990 almost in every year a White Paper of European Union came out with the aim to present different action proposals in specific areas. In 2011 the future ways and aims of the development of land- water- and air transport network of EU got into the focus. Details of these items are summarised in the White Paper titled: Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system

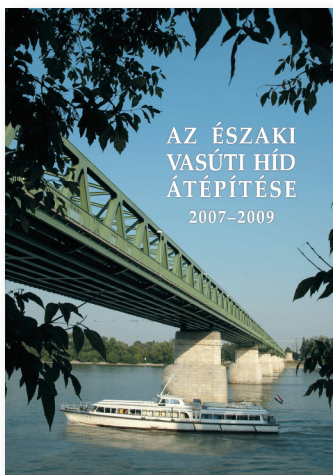
tosító fejlett infrastruktúra, mely éppúgy fontos nyugaton, mint Kelet-Európában, hazánkban... ◀◀

Irodalomjegyzék

Dr. Horvát Ferenc: A magyarországi és európai nagysebességű vasúti hálózat. *Sínek Világa*, 2011/2. 6–11. o.

Európai Bizottság (2011): Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.

¹ Európai stratégiai energiatechnológiai terv



Az Északi Vasúti Híd átépítése 2007–2009

Szerkesztő: Dr. Domanovszky Sándor
MAGÉSZ, 2011

Az új Vasúti Duna-hidat bemutató könyv ismerteti a vasútvonal kialakulásának történetét, a híd megépítésének körülményeit és a 2007–2009 közötti átépítését. Bemutatásánál Dr. Mosóczy László MÁV Zrt. vezérigazgató-helyettes előszavából idézünk:

„A híd jelentősége 115 éves története során sokszor változott. Hiányát leginkább a II. világháború után érezte meg a vasút és Budapest lakossága. Akkor hat Duna-hídon haladt át a vasúti forgalom, ma már csak öt hidat mondhat magáénak a vasút.

A könyv forgatása közben felmerül a kérdés vajon van-e valahol az egész világon olyan híd, ami 53 éven keresztül fél-állandó jelleggel viselte a forgalmat? Az is elgondolkodtató, hogy miért irányult ilyen kevés érdeklődés az átépítése kapcsán az Északi Vasúti hídra. Igaz, hogy közel egy időben épültek meg a dunaújvárosi és a megyeri közúti Duna-hidak, melyek látványban, új forgalmi kapcsolatok megvalósulásában nagyobb jelentőségűek.

Meggyőződésünk, hogy büszkéek lehetünk a vasúti hídra. Részben azért mert a statikai tudományok fejlődésével párhuzamosan sikerült életben tartani, sőt – fejleszteni is. Büszkéek lehetünk azért is, mert olyan kitűnő katona mérnökeink voltak, akik az elpusztított híd pótlására megtervezték azt a könnyen szerelhető ideiglenes hídtípust, amely korábbi beépítések után végül ötvenhárom éven keresztül helyt állt. És végül büszkéek lehetünk a mai mérnökökre és munkásokra, akik megtervezték, és rekordidő alatt megépítették az új hidat. A könyv statikusan mutatja be a hidat fényképek segítségével is csak kis mértékben tudja érzékelteni azt a munkarendet, amit a kivitelezők az óriási hídlemek mozgatásánál óramű pontossággal betartottak.”