



Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem

Az Európai Unió közlekedéspolitikája és vasútközlekedése

TDK dolgozat

Készítették:

Szatmári Zoltán és Váncsa Ildikó
IV. évf. műszaki informatikus hallgatók

Konzulens:

Dr. Varsányi Erika egyetemi docens

Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
Gazdaság és Társadalomtudományi Kar
Innovációmenedzsment és Technikatörténet Tanszék

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	3
2. Fehér Könyv	4
2.1. Irányelvek	5
2.2. A vasúti közlekedés felvirágoztatása	6
3. Transzeurópai Hálózatok - TEN	8
3.1. Áttekintés	8
3.2. TEN-E	8
3.3. eTEN	9
3.4. TEN-T	10
3.4.1. Helsink-i folyosók	11
3.4.2. TEN-T projektek	12
3.5. Magyarországi vonatkozások	13
3.6. TINA	14
4. Finanszírozás	16
4.1. ISPA	16
4.2. Strukturális Alapok	18
4.3. Kohéziós Alap	19
5. „Sínen van-e a vasút?”	20
5.1. A vasút jelentősége	20
5.2. Az elővárosi közlekedés	21
6. A vasút magyarországi helyzete	22
7. ERTMS	24
7.1. Az ETCS Magyarországon	24
8. Befejezés	26

1. Bevezetés

Az infrastruktúra fejlesztésének kérdése olyan ügy, amely mindenki számára fontos. Az Európai Közösség hamar felismerte, hogy a megfelelő hálózati infrastruktúra megléte elengedhetetlen az egységes piac létrehozásához. Bekapcsolja a távoli területeket Európa vérkeringésébe, kiegyenlítőbbé teszi az egyes államok közötti gazdasági növekedést, elősegíti a kereskedelem fejlődését. Ezért már a Római Szerződés előírta egy közös közlekedéspolitika kialakítását.

A közlekedési szektor jelentőségét mi sem mutatja jobban, mint az a tény, hogy az EU GDP-jének mintegy 4%-át adja. Több mint 6 millió ember számára nyújt munkát és további 6 milliót foglalkoztatnak a közlekedési szolgáltatásokhoz kapcsolódó egyéb iparágak.

A közös piac hatékony működése szempontjából a különálló nemzeti közlekedési rendszerek léte akadályozó tényezőt jelentett. A szállítási költségek a termékek árának meghatározó részét alkotják. Ezen megfontolás játszott szerepet abban, hogy a Római Szerződés előírta a diszkriminatív korlátozások felszámolását.

A közös közlekedéspolitika mai célja a fenntartható mobilitás. Ennek érdekében kell fejleszteni az egységesített közlekedési rendszereket, növelni a szállítási szolgáltatások hatékonyságát, ami lényeges az EU versenyképességének megőrzéséhez.

A közlekedés több rétű ágazat. Ez alatt értjük mind a közúti, a vasúti, vízi és légi közlekedést. Ezen területek, bár ugyanazt a célt szolgálják, több pontban eltérőek. Költség, sebesség és akár átbocsátóképesség szempontjából lehet értékelni őket.

Ezen szempontokat figyelembe véve az Unió célja az egységes, kontinensen átívelő közlekedési hálózat kiépítése, mely gazdaságilag és természetvédelmileg megfelel a harmadik évezred elvárásainak.

Nézzük tehát akkor részletesen az ide vonatkozó szabályozásokat, meglévő rendszereket, a vasúti közlekedés jelenlegi helyzetét és mindezek jövőbeni fejlesztési lehetőségeit!

2. Fehér Könyv

A közlekedés az emberek életét közvetlenül érinti. Hatással van a személyes kapcsolatokra, a gazdaságra, a biztonságra, a környezetre, az emberek tanulási és kulturális lehetőségeire. Amikor a közlekedés nem megfelelően működik, zavarja az emberek életét és gazdasági veszteségeket okoz. Ezzel ellentétben a biztonságos, hatékony és környezetkímélő közlekedés hozzájárul az emberi szabadsághoz, a jóléthez és a környezet védelméhez.

Ma a közlekedési rendszerrel szemben magas elvárások vannak. Magas színvonalú, kiszámítható és biztonságos szolgáltatást kell nyújtania, mindemellett a biztonság növelésére kell törekednie. Sajnálatos módon a közúti balesetek és ezzel a személyi sérülések száma is egyre nő az Unió területén.

Ennek megfelelően a közlekedéspolitika céljai közé tartozik a balesetek számának és súlyosságának csökkentése. Emellett törekednek a hálózatfejlesztésre és egy korszerű forgalomtechnika megvalósítására. A tervezett cél, hogy a biztonságosabb járművek, az oktatás és továbbképzés eredményeként a 2001. évi személysérüléssel balesetszám 2010-re 30%-kal, a balesetekben elhunytak száma legalább 30%-kal csökkenjen. 2015-re pedig ugyanezen értékek 50%-kal csökkenjenek.

Ezen felül a célok közé tartozik az ország védelmi képességeinek erősítése, a katasztrófák elleni védekezés hatékonyságának növelése. Fontos feladat, hogy a nemzetközi követelményeknek megfelelően fejlesszük a közlekedési üzembe történő jogellenes beavatkozások, terrorcselekmények elleni védelem rendszerét. A szaktudás növelését és a közlekedés műszaki és szervezeti elemeinek fejlődését is fontos biztosítani, valamint a korszerű információs technikák alkalmazása és a közlekedésszervezés és-irányítás fejlesztése is a célkitűzések közé tartozik. A Fehér Könyv bővebben kitér a közlekedéspolitika problémáira és ezen problémák megoldási lehetőségeire.

1993 decemberében, nem sokkal a Maastrichti Szerződés életbe lépését követően az Európai Tanács jóváhagyta Jacques Delors, az Európai Bizottság akkori elnöke nevével fémjelzett „Növekedés, versenyképesség és foglalkoztatás” című Fehér Könyvét¹, amely szerint a rövid és középtávú célok egyike a nagy infrastrukturális projektek beindítása.

2001 szeptemberében megjelent az Európai Unió - Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni című Fehér Könyve, amely 2010-ig vázolja fel a közlekedésfejlesztési, -szabályozási irányvonalakat. A Fehér Könyv a kiemelt célok megvalósításának eszközeit illetően így fogalmaz: ”itt az ideje, hogy a közlekedésben is többet oldjunk meg ésszel, mint betonnal”², vagyis az EU tagjai a kitűzött céljaik megvalósítását sokkal inkább szabályozással, szervezéssel, új technológiák ösztönzésével kívánják megoldani.



Részlet a borítólapról

A Fehér Könyv alapvető meglátása, hogy a közúti közlekedés mellett több hangsúlyt kell fektetni a vasút fejlesztésére. Valamint megnövekedett közúti forgalom sokhelyütt torlódásokat okoz, így meg kell fontolni a közlekedési folyosók fejlesztésének és bővítésének a lehetőségét. Ez két okból is szükséges. A külterületek leszakadását, elszigetelődését meg kell akadályozni, ezért fontos az infrastruktúra bővítése, valamint a jelentős torlódásoknak gazdasági kihatásai is lehetnek, ha például

¹A könyv az európai leszakadás okait elemzi. Megpróbálja a gazdaságok versenyképességét növelni a világpiacon, valamint ezzel együtt megoldást találni a munkahely hiány problémájára is. A könyv rávilágított arra, hogy a tanulásnak fontos szerepe van, akár a gazdaság fellendítését, akár a munkanélküliség csökkentését nézzük.

²Fehér Könyv - Európai közlekedéspolitika 2010-ig

a megnövekedett áruszállítást vesszük górcső alá. Továbbá a célok között szerepel még a közlekedés biztonságának a javítása is, mivel rengeteg baleset történik a közutakon egész Európa szerte.

2.1. Irányelvek

A könyv közel hatvan intézkedést vezet elő, amelyet közösségi szinten kell megvalósítani, valamint tartalmaz egy cselekvési programot, mely 2010-ig terjed ki. A kidolgozott javaslatok irányelvei többek között a következők.

Elsőként a vasút felélesztésére és felvirágoztatására tér ki a könyv. Főként az áruszállítás kerül itt előtérbe. Elő kell idézni versenyhelyzet kialakulását, amely fellendítené a vasút helyzetét, ennek megfelelően kedvezően hatna rá új cégek megjelenése. Továbbá törekedni kell a megbízhatóságra és a pontosságra a szállítás terén, valamint el kell kerülni az üres vonatok közlekedését, törekedni kell a legjobb kihasználtságra. A könyv szerint lassan létre kell hozni egy csupán áruszállításra használt hálózatot és arra készíteni a vasúttársaságokat, hogy ugyanakkora kereskedelmi hasznot és lehetőséget lássanak az áruszállítás terén is, mint a személyszállításban.

Szó esik a közúti közlekedés minőségének javításáról az áruszállítás szemszögéből. A közúton alacsony áron és rugalmasan válik lehetővé a teherfuvarozás. Ennek megfelelően a népszerűsége nem fog alábbhagyni, habár gazdasági helyzete romlófélben van. A szabályozás kiter a szállítók védelmére a fuvarozatóktól. Ennek keretein belül például lehetővé szeretnék tenni, hogy a szállító béremelést kérhessen a benzinárak rohamos növekedése esetén. Továbbá igyekeznek elérni, hogy az áruszállító cégek ne szegjék meg a szociális és biztonsági előírásokat.

A szárazföld után a könyv kiter a vízi közlekedésre is. A hajóforgalmat fel kell pezsdíteni, úgy mond "tengeri autópályákat" kell létrehozni. Ehhez mindenek előtt a kikötőket kell felújítani, képessé kell tenni őket a megnövekedett hajóforgalom lebonyolítására, valamint biztosítani kell az összeköttetést a szárazföldi útvonalakkal. A hajózásnak fontos szerepet szánunk a közúti zsúfoltságból és a vonathálózat hiányosságaiból származó gondok megoldásához. A hajózás felvirágoztatásához szintén elengedhetetlen annak biztonságosabbá tétele.

A légi közlekedés terén is fejlesztésekre és egységesítésre van szükség. A légi irányítási rendszerek nem egységesek, a járatok emiatt késnek, nő az üzemanyag felhasználás. Ezen próbálnak változtatni, amihez szükség van egységes jogszabályokra. A reptereket fel kell készíteni a megnövekedő forgalomra, azonban a fejlesztéseket csak a megfelelő környezetvédelmi szempontok figyelembevételével lehet véghezvinni.

A könyv kiter a Transzeurópai Közlekedési Hálózatok kiépítésére is. Ez kiemelkedő fontosságú, mivel a megnövekedett forgalom okozta zsúfoltság meglehetősen légszennyezést idéz elő. A megvalósításhoz mindenekelőtt a folyamatban levő feladatok finanszírozásának biztosítása az elsődleges, majd a meglévő irányelvek felülvizsgálatára kerül sor. Ehhez a Bizottság javaslata szerint a vasúthálózat szűk keresztmetszeteinek a feloldását és az ez által okozott torlódások elvezetését előnyben részesített feladatként kell felülvizsgálni, külön összpontosítással a határövezetekben fekvő utak építésére, valamint a távoli területek elérhetőségére. A finanszírozáshoz az erre irányuló szabályok megváltoztatására is javaslatot tesznek, ennek értelmében a Közöségi támogatások értéke akár a teljes hozzájárulás 20%-ával is nőhet. Ilyen támogatásra kerülhet sor például az újonnan csatlakozó országok határain levő szűk keresztmetszet áthidalására irányuló projektek esetén például a vasúthálózatot tekintve.

Fontos célkitűzésként jelenik meg továbbá a közúti balesetek mérsékelése. Az elmúlt években több nagy baleset is történt az egyéb közlekedési ágazatokban, ha például a Concorde katasztrófáját vesszük, az Erika elsüllyedését, vagy számos nagy vonatszerencsétlenséget. Ezek mind az emberek emlékezetébe íródtak, azonban nem szabad megfeledkezni emellett a közúti balesetekről sem, mivel az Unió területén évente több, mint 40000 ember veszíti életét az utakon. Itt nem jó megoldás a struccpolitika. Az Unió célkitűzései közé tartozik ennek megfelelően az áldozatok számának felére csökkentése 2010-ig. A tagállamokkal nehéz az egyeztetés a különböző jogszabályokat tekintve,

például a biztonsági öv használatát, vagy a megengedhető véralkohol szintet nézve. A Bizottság nem zárkózik el a megoldások keresésének támogatásától, azonban fenntartja a jogot a törvényalkotásra, amennyiben a balesetek száma nem csökken.

2.2. A vasúti közlekedés felvirágoztatása

Az irányelvek után lássunk néhány javaslatot elsősorban a vasúti közlekedés területéről. Az Unió elsődleges céljai közé tartozik a vasút újjáélesztése. Mindenekelőtt az olyan környezetkímélő áruszállítási formának, mint a vasút, biztosítani kell a megfelelő eszközöket ahhoz, hogy mint versenyképes lehetőség tűnjön fel a piacon. A vasútra jellemzőek a végletek. Éppúgy fellelhetőek a korszerű állomások és vasútvonalak, mint a lepusztultak. Nem ritkák a késések sem. Az áruszállítás terén pedig megfigyelhető, hogy a vasút részesedése a harmadára csökkent 1970 és 1998 között, annak ellenére, hogy az áruszállítás összteljesítménye nőtt.

A vasút kulcsfontosságú szerepet játszik az áruszállítás terheinek elosztásában. Azonban lényeges felismerni, hogy a szabályozások nem elegendőek az ágazat fellendítéséhez, ehhez szükség van az ágazatban érdekeltkező kezdeményező képességére is. Az üzemeltetők 2020-ig egységes vasúti rendszer kialakítását tűzték ki célul, ehhez pedig egy közös Európai vasúti kutatási stratégiát dolgoznak ki. Az okmányt a következő szervezetek írták alá: a Nemzetközi Vasút Unió (UIR), az Európai Vasutak Közössége (CER), a Tömegközlekedési Nemzetközi Unió (IUPT) és az Európai Vasútipari Unió (UNIFE). 2020-ig többek között célul tűzték ki például a vasút piaci részesedésének növelését a személyszállításban 6%-ról 10%-ra, míg az áruszállításban 8%-ról 15%-ra. Ezen felül a célok közt szerepel még az energiahatékonyság 50%-kal történő növelése, vagy a környezetszennyező anyagok kibocsátásának a felére csökkentése, illetve a vasúti infrastruktúra kapacitásának növelése.

1991-ben született meg az az Irányelv, mely szerint az infrastruktúra gazdálkodásával és a szolgáltatások biztosításával foglalkozó könyv- és számvitelt külön kell vezetni. Ennek az előírásnak megfelelően azóta több tagállamban külön vállalatok végzik a pályák karbantartását és üzemeltetését és külön vállalatok vannak a vasúti szolgáltatások biztosítására. A vasúti hálózat újjáélesztésének alapkövetelménye, hogy 2008-ra a teljes európai nemzetközi áruszállító hálózatnak nyitottá kell válnia. Fontos az új vasútvállalatok megjelenése is a piacon. Például a svéd IKEA cég önálló vállalatot hozott létre áruinak szállítására. Azonban a meglévő technikai feltételek és szabályozási korlátok egyelőre nem támogatják az új cégek megjelenését. Ezen a Közösség mindenképp változtatni szeretne. Sokszor fordul elő emellett, hogy egy vállalat végzi a pályáüzemeltetést és a szállítási szolgáltatások lebonyolítását is, sőt, ők üzemeltetik a vonatokat, osztják ki a pályahasználati jogokat és végzik el saját maguk ellenőrzését is. Ennek következtében számos hiba léphet fel a működés során, mint például a vonatok késése, mind a személy, mind pedig az áruszállítás területén, vagy a vállalat nem tud elszámolni például a gépparkjával. Ahhoz, hogy az áruszállítási szolgáltatások versenyképpé válhassanak, szükséges az üres vonatok közlekedésének elkerülése. Ehhez lehetővé kell tenni a vonatok újramegpakolását, akár ugyanazon tagállam területére eső két állomás között is.

Ami még nagy akadályt gördít a nemzetközi áruszállítás elé, az a pályák interoperabilitásának hiánya. Azaz a műszaki feltételek és egyéb előírások nem teszik lehetővé a vonatok közlekedését két ország között. Az akadályok többek között az eltérő elektromos hálózat, illetve jelzésrendszer. Ezen felül a meglévő előírások különbsége a két ország között azt eredményezi, hogy ha egy vonat a műszaki akadályok ellenére át tudna jutni a másik hálózatba, ez csupán rendkívül nagy idővesztés árán lehetséges. Például Olaszország és Franciaország között végeztek erre egy kísérletet. Habár léteznek már több feszültséges mozdonyok, amelyek több különböző feszültségen is működnek, a két ország közti áthaladás mégsem vált megoldhatóvá zökkenőmentesen. Ennek oka, hogy eltérő a vontatható maximális tömeg a két országban, továbbá amíg az olaszoknál két mozdonyvezető szükséges, addig a franciáknál elég egy, de ezen kívül az olaszok nem vezethetnek a franciáknál és fordítva. Az állomások eltérő kiképzése és az eltérő vontatható tömeg pedig sokszor eredményezi a vonatok szétosztását. Ezek az akadályok általában hagyományokra és nemzeti érdekekre vezethetőek vissza. Ugyanis az

egyres országok a saját céljaikhoz optimalizálták a hálózataikat, valamint a belső érdekek védelmét helyezték előtérbe. Így eshetett meg, hogy a vasút fejlődése és térhódítása rendkívüli módon elmaradt a közútétól, ahol a fent felsorolt akadályok nem jelentek meg.

További fontos szempont a vasúti közlekedés biztonságosabbá tétele is. Annak ellenére, hogy az évek során a vasúti balesetben elhunytak száma jóval alatta maradt a közúti balesetek halálos áldozatai számának, néhány nagy vonatbaleset felhívta a figyelmet a biztonság kérdésének fontosságára. Az interoperabilitás megvalósítása során a biztonságosság kérdése az elsők közt van. "Az interoperabilitásnak legalább akkora, ha nem nagyobb biztonságot kell garantálnia, mint amilyen ma nemzeti környezetben elérhető", olvasható a Fehér Könyv sorai között.

A biztonság kérdése után nagy hangsúly helyeződik az infrastruktúra megfelelő kihasználására. Sajnálatos módon az elmúlt évtizedekben a meglévő vasúthálózatból mintegy 600 km hosszú szakaszon szűnt meg a közlekedés évente Európában. Ennek következtében manapság egyre jellemzőbbek a torlódások a nagyvárosok környezetében, egyre több helyen jelent szűk keresztmetszet a megmaradt hálózat. Mivel a személyszállítás elsőbbséget élvez a teherfuvarozással szemben, így a fuvarozatók elvesztették a vasút iránti elkötelezettségüket. A vasúti áruszállítás esetleges jövőbeni térhódítása esetén a jelenlegi állapot tovább már nem tartható fenn. Ki kell jelölni külön az áruszállítás számára vasútvonalakat. Erre két lehetőség is nyílik, vagy időintervallumok formájában kapja meg a szállítást az adott vonalat, vagy kizárólagosan használja azt. Továbbá az infrastruktúra kihasználtságához szükség van a jelenlegi zajterhelés csökkentésére is.

A vasúti szolgáltatások minőségén is van mit javítani. Sajnálatos módon elmarad ugyanis a pontosság, megbízhatóság és gyorsaság tekintetében egyaránt a közutak által nyújtott lehetőségektől. A személyszállítás terén a vasút tudott újat hozni, és növekedett a teljesítménye, ennek ellenére azonban a részesedése csökkent. Ez azzal magyarázható, hogy a fejlődése így is elmaradt a közúti és a légi közlekedéstől. A nagy sebességű vonalak népszerűségének köszönhetően a hosszú távú utasforgalom megnövekedett. Az egyes tagállamokon belüli fejlesztéseknek köszönhetően szintén nőtt az utasforgalom, habár az intercity által nyújtott szolgáltatásokat sokhelyütt még mindig középszerűnek tartják. Az áruszállításban nem ilyen jó a helyzet. A nemzetközi fuvarozás esetében a fentebb már említett számos korlát akadályozza a megbízható áruszállítást. Ezzel a fuvarozók bizalmukat veszítik a vasúttal szemben, ami végeredményben a vasút számára is jelentős nyereségvesztést okoz. Ennek érdekében 2010-re többek között a következő célokat tűzték ki. A Transzeurópai Hálózaton belül a mozdonyvezetők bárhol vezethetik a mozdonyokat, ehhez bármely vasúttársaság számára rendelkezésre álló európai oktatási központokban képzik ki őket.

3. Transzeurópai Hálózatok - TEN

3.1. Áttekintés

A Közösség már régóta tervezi és támogatja közös európai hálózatok kialakítását. Ilyen hálózatok nagy előnye az átjárhatóság, a kompatibilitás, a szabványosság, mely megkönnyíti az egyes ipari ágazatok, a közlekedés és a mindennapi élet problémáit. Elfedi az egyes nemzeti hálózatok közötti eltéréseket és az ebből fakadó nehézségeket.

A Transzeurópai Hálózatok kérdése (röviden az angol megfelelőből: TEN), már 1989-ben napirenden volt a strassbourgi EK csúcserkezesen. A közösségi infrastruktúra-politika fejlődésének eredményeként a Maastrichti Szerződésben külön figyelmet szenteltek a Transzeurópai Hálózatok kérdésének, hiszen külön fejezetként került bele az 1991 decemberében aláírt szerződésbe.

Azóta a Transzeurópai Hálózatok kérdése folyamatosan napirenden van és többek között a Közösség közlekedéspolitikájának is egyik fő pillérét képezi.

Maga az elképzelés az infrastruktúra három nagy területéből tevődik össze: a közlekedés, a távközlés (beleértve az informatikát) és az energetika.

Az egységes piac rendszerének kidolgozásakor a Közösség elősegíti a nemzeti hálózatok összekötését és a rendszerhez történő csatlakozást, támogatja a periférikus területek bekapcsolódását az Unió vérkeringésébe.

A TEN a nemzeti hálózatok egységes, rendszer- és közösségi szemléletű kialakítását jelenti a különböző nemzeti hálózatok közötti átjárhatóságot biztosító műszaki harmonizáció figyelembevételével.

3.2. TEN-E

TEN-E³ az energetikával foglalkozó részhálózat elnevezése. Kulcsfontosságú politikai célkitűzés, hogy az energiaellátás megbízható, a belső energiapiac pedig működőképes legyen. A XX. század végére, a XXI. század elejére ez egy reális elvárás kell hogy legyen, hiszen mindennapjainkat meghatározza a villamos energia jelenléte. Ennek kimaradása, vagy megbízhatatlan működése manapság már nemzetközi katasztrófának számít. Gondoljunk csak bele, mi történne, ha pár órára, vagy egy napig áram nélkül kellene élni. Nem csupán a TV, rádió, és a világítás mondana csődöt, hanem minden ipari folyamat, a közlekedés nagy része, az egészségügy is és gyakorlatilag lebénulna az ország.

Ezen elvárásainkat tükrözik a Transzeurópai Energiahálózatokra vonatkozó iránymutatások, amelyeknek az a célja, hogy a szétaprózott nemzeti hálózatok jobb összekapcsolása révén olyan villamos energia- és földgázhálózat jöjjön létre, amely jellegében valóban korszerű, európai színvonalú.

A Transzeurópai Energiahálózatokra vonatkozó európai közösségi iránymutatásokat 1996-ban fogadták el. Ekkor mellékeltek az aktuális közérdekű projektek jegyzékét is hozzá. A projektek jegyzékét kétszer, 1997-ben és 1999-ben vizsgálták felül. Az iránymutatások legutóbbi felülvizsgálata 2003 júniusában lépett hatályba. Az ezekben meghatározott projektek kiemelt támogatást élveznek az Unió részéről.⁴

A Transzeurópai Energiahálózatok fejlesztésére vonatkozó iránymutatások célja, hogy a belső energiapiacot valóban működésbe hozzák, eközben pedig erősítsék az Unió kohézióját. Az ellátás megbízhatóbbá tétele és a környezet védelme is fontos szempont.

Az energetikát sem szabad egységesen kezelni. Külön kérdést kell szentelni a villamos energiához és a kőolaj illetve földgázvezetékeknek.

A villamos energiához a századfordulóra elérték kihasználhatóságuk határait. Korszerűsítésekre és további országhatárokon átvívelő összeköttetésekre van szükség az egységes európai gerinc-

³Másik nevén TEN-Energy

⁴az 1229/2003/EK határozat 11. cikke alapján

hálózat kialakításához. Még a mai napig érződik a korábbi ország-szemlélet, mely szerint belföldön termelik és használják fel az energiát, míg külföldről, vagy külföldre egy, maximum kettő távvezeték vezetett.

A szénhidrogén ellátás ellenben Európa életében már régóta importot jelent. Sajnos a kontinens, Norvégiát leszámítva, nem gazdag kőolajlelőhelyekben, így az észak-afrikai, orosz, kaszpi tengeri és közel-keleti forrásokból érkezik felénk az import nagy része. Ezen beszállító kapacitások növelése is célkitűzés kell legyen, hiszen a felhasználás folyamatosan növekszik.⁵

Magyarország az Unió jelenlegi határterületeként igyekszik az elvárásokat teljesíteni és felzárkózni az európai hálózat színvonalához. Az összeköttetések létesítése folyamatban van, elsősorban nyugati szomszédunkkal, Ausztriával vannak kölcsönös projektjeink. Ezen határszakaszon jelenleg is több határon átívelő távkábel kiépítése folyik. Ausztria hegyes-völgyes területein rengeteg folyó és ezzel együtt vízerőmű foglal helyet. Ezek a nyári időszakban bőven ellátják a területet villamos energiával, sőt még exportálnak is belőle Magyarországra. A téli hónapokban viszont befagynak a folyók, nem gazdaságos az ilyen jellegű áramfejlesztés, így ilyenkor ugyanazon távkábeleken Magyarországról vesznek igénybe import energiát az osztrákok.

Hasonlóképpen Szlovákiával és a dél-szláv államokkal is vannak összeköttetéseink. Ezeken keresztül északról inkább az import a meghatározó, míg délen az export dominál.⁶

Mindezekből kitűnik, hogy az energetika meghatározza életünket és az Unió megfelelő hangsúlyt fektet rá. A jövőben kialakuló gerinchálózat nagy megbízhatóságot, többszörös összeköttetéseket és gazdaságos üzemeltetést tesz majd lehetővé. Ezen a téren nem utolsó szempont a környezetvédelem kérdése sem, de szerencsére ezen a téren is kellően körültekintőek a szakemberek.

3.3. eTEN

A második terület a ma divatos eTEN elnevezést kapta. Ez az Európai Unió egyik kiemelt programja, amely arra irányul, hogy hogyan lehetne a Közös Piac és az információs társadalom által kínált szolgáltatások lehetőségeit kiterjeszteni Európa polgárai számára. Itt nem konkrét, fizikai hálózatról, összeköttetésről van szó, hanem inkább egy korszerű, virtuális összeköttetésről a lakosok között.

A terület alappillérei a távközlési, az informatikai szolgáltatások, de mára ezen a területen rég túllépett. Olyan integrált szolgáltatások létrehozását célozza meg, mely állami és lakossági szinten is színvonal-emelkedést hoz az életünkbe.⁷

Az e-szolgáltatások általában nemzeti szinten tudnak megjelenni, hiszen nemzetközi kiterjesztésüket behatárolják a nyelvi, jogi és adminisztratív akadályok. Ennélfogva az eTEN program célja a közcélú e-szolgáltatások elterjesztése a közösség teljes területén.

A program már bizonyította szükségességét, fenntarthatóságát és hatékonyságát. Most azon dolgoznak, hogy szélesítsék a bevezethető szolgáltatások körét.

Ezen projektek, szolgáltatások olyan gyakorlati területekre koncentrálnak, amelyek a hagyományos keretek között már működnek. A program segíti olyan csatornák, kapcsolatok, hálózatok kialakítását, amelyek révén az e-szolgáltatások könnyebben terjedhetnek a polgárok körében.

Az eTEN-t tekinthetjük hídnak is, amely összeköti a különféle kutatások eredményét és azok gyakorlati megvalósítását teszi lehetővé, így is támogatva a sikeres kutatási és fejlesztési projekteket.

A szolgáltatásoknak mindenki számára előnyöket kell mutatniuk és hosszútávon önfenntartóvá kell válniuk. Egy korábban létrejött „eEurope 2005 Akcióterv” fókuszában a közösségi érdekeknek megfelelő szolgáltatások vannak, amelyek minden állampolgár, vállalkozás és állami adminisztráció számára megadják a lehetőséget az információs társadalom adta előnyök kihasználására. A fő cél az, hogy a különböző szervezetek eljuthassanak a szolgáltatásaikkal olyan felhasználókhoz is, akik egyébként ezek nélkül elhatárolódnának ezáltal is segítve az Unión belül a társadalmi kohéziót.

⁵Gazdasági és Közlekedési Minisztérium weboldala alapján

⁶Paksi Atomerőmű-beli előadás nyomán

⁷Információs Társadalom Koordinációs Tárcaközi Bizottság weboldala alapján

Az alábbiakban áttekintünk néhány kulcsfontosságú kezdeményezést.⁸

Az eKormányzat online szolgáltatásokat nyújt többek között a közigazgatás, a kultúra, a turizmus, a környezetvédelem területén. Jó példa a hazánkban megvalósult kormányzati portálrendszer, az eMagyarország.hu is, melyen különböző okmányirodai és közigazgatási ügyintézéseket tudunk megtenni. Példaprojekt lehet a SPES, mely elősegíti a közigazgatás által használt digitális aláírás elterjesztését.

Az eEgészség terület célja egészségügyi információs hálózatok, adatbázisok, elektronikus biztosítási kártyák, távorvoslás megvalósítása. Ennek keretében a beteg adatai központi helyen tárolhatóak, és bármikor, bárhol orvoshoz kerül, akkor minden információ az orvos rendelkezésére áll, ami a kezeléshez szükséges. Magyarországon ilyen jelenleg nincs még és a kezdeményezés is várat magára. Ezen területen egy konkrét projekt az IREMMA, mely az asztmában szenvedők távvizsgálatát teszi lehetővé. Egy másik projekt a SERCAL, mely 24 órás felügyeleti szolgáltatást jelent az idős és mozgáskorlátozott emberek számára egy telefonközpont segítségével.

Az oktatás színvonalának fejlesztésére hozták létre az eTanulás területet. A multimédiás technológiák és az internet segítségével szeretnék emelni a színvonalat, valamint hozzáférhetővé tenni a tanulást mindenki számára. Az ORPHEUS projekt megcélozza Európa fényképes örökségének hozzáférhetővé tételét oktatási intézmények számára az interneten.

3.4. TEN-T

Számunkra a legfontosabb terület a közlekedés. A TEN-T a Transzeurópai Hálózatok ezen területét jelöli. A közösség hatalmas hangsúlyt fektet ezen terület korszerűsítésére, kiépítésére, egységesítésére, hiszen az áru fuvarozás, az utazás, a turizmus és számtalan ipari és társadalmi terület épít ezen szolgáltatások meglétére.

Nem szabad csupán utépítésre, állagmegóvásra gondolni, hanem szükséges szabályozásbeli és technikai harmonizáció is a területek között. Az ilyen és ehhez hasonló nehézségek elkerülése végett számtalan intézkedés, szabályzat jött létre vagy van éppen kialakulóban.⁹

Kezdjük a legelején! A Transzeurópai Közlekedési Hálózat részeit különböző infrastruktúrák képezik (utak, vasutak, víziutak, kikötők, repülőterek, navigációs berendezések, intermodális árukezelő terminálok és csővezetékek), továbbá ezen infrastruktúra működtetéséhez szükséges szolgáltatások. Valamennyi összetevőt az jellemzi, hogy részben meglévő, kijelölt elemekből áll össze, részben pedig a célkitűzések teljesítésére alkalmas új, fejlesztések szükségesek a hálózat összefüggéseinek a megteremtéséhez. Látható tehát, hogy a hálózat kialakítása nem csupán aszfaltozásból áll, nem elég az utakat vasutakat megépíteni, hanem hangsúlyt kell fektetni a kiszolgáló infrastruktúra létrehozására is. Hiszen ha nincs áram, hiába van sín, a villanymozdonyaink a helyükön rostokolhatnak naphosszat.

A Miniszterek Tanácsa és az Európai Parlament 1994 áprilisában nyilvánosságra hozott irányelvi értelmében a tervezett Transzeurópai Hálózatok részét képezi 56 000 km-nyi korszerű forgalomirányítási felszereléssel ellátott autópálya és jóminőségű közúti főúthálózat; 70 000 km-nyi vasúthálózat, (beleértve a nagysebességű vasúthálózatot és a kombinált szállításra létrehozott folyosókat), vasúti, közúti, belvízi és tengeri hajózási folyosókon alapuló kombinált szállítási hálózat, 12 000 km-nyi hajózható belvízi közlekedési hálózat, 267 kijelölt Transzeurópai repülőtér, tengeri kikötők, tengerhajózási forgalomirányító rendszer, légi forgalomirányító rendszer, korszerű információs és irányítórendszer. Ezen felsorolt már meglévő elemek fogják a jövőbeni korszerű Európán átívelő közlekedési hálózat alapját, magját képezni.

Az elképzelések egyenlőre az Uniós országok területére vonatkoznak, és alá kell húzni, hogy a tervek feltételezik, hogy ezek a hálózatok az egyes régiókon belüli meglévő, működő közlekedési rendszereket kötik össze. Ezt azért kell hangsúlyozni, mert, mint majd látni fogjuk, ugyanez a feltétel nem érvényesül a közép- és keleteurópai csatlakozó országok belső hálózataira vonatkozóan.

⁸<http://www.itktb.hu/engine.aspx?page=eten2> Információs Társadalom Koordinációs Tárcaközi Bizottság weboldala

⁹<http://www.ten-t.com/>

3.4.1. Helsinki folyosók

A Tanács és a Parlament 1996-ban fogadta el a közlekedési TEN iránymutatását. Célja egy integrált szárazföldi, tengeri és légi közlekedési infrastruktúra-hálózat létesítése a Közösség területén 2010-ig. A Transzeurópai Közlekedési Hálózat (TEN-T) kiépítése persze nem tegnap kezdődött el. A Helsinki folyosók, vagy más néven Pán-Európai Közlekedési Folyosók tervét a Közlekedési Miniszterek Európai Konferenciája dolgozta ki. A szervezet 1953-ban alakult, Magyarország 1991 óta vesz részt munkájában.

Az Európai Bizottság és az érintett európai országok képviselői 1991-ben, Prágában az Első PánEurópai Közlekedési Konferencián az egységes koncepció kialakításáról döntöttek. Itt született meg a Pán-Európai Közlekedési Folyosók koncepciója. Eredetileg Nyugat- és Kelet-Közép-Európára kiterjedő rendszerben állapodtak meg, de később ezt a korlátozást feloldották, a folyosókat kelet felé bővítették.



PánEurópai folyosók

Ma a Pán-Európai Közlekedési Folyosók rendszere az alábbi összetevőkből áll: ¹⁰

- Az Európai Unió területén a TEN-T hálózat
- A TINA hálózat
- A tíz korridor Unión kívül eső része
- Négy ún. "közlekedési térség", mely jelentős kikötői területeket foglal magában
- Eurázsiai hálózat, különösen az Európa-Kaukázus-Ázsia összekötő folyosó

¹⁰<http://www.kti.hu> - Közlekedéstudományi intézet

Az EU 1994-ben jelölte ki azt a 14 kiemelt tervet, amelynek megvalósítása égetően fontos a kontinens közlekedésének javítására. Az elvben 2010-ig elkészülő beruházások közül máig mindössze három épült meg: a korszerű milánói repülőtér, a Koppenhágát Malmövel összekötő híd és a Dublin - Cork közötti vasútvonal. Az európai úrhivatallal nemrég kötött szerződés után most már arra is van remény, hogy hamarosan kiépül az ugyancsak TEN-projekt Galileo műholdas navigációs rendszer. A listát nemrég 18 tervvel egészítették ki, hogy 2020-ig se unatkozzanak az útépítők.

Az ezzel foglalkozó bizottság több olyan útvonalat is felvett a listájára, amely keresztülhalad Magyarországon. A tervben van a Duna hajózhatóságának javítása, a Lyon-Trieszt-Budapest gyorsvasút kiépítése és a Budapest-Bécs vasútvonal fejlesztése. Nem került fel azonban a listákra a Ferihegyi repülőtér.

3.4.2. TEN-T projektek

Az egységes hálózat létrehozása különböző projektek keretében zajlik le. Megvizsgálják és kijelölik mely területek, szakaszok azok, melyek fejlesztésre, kiépítésre szorulnak és ezek kiemelt támogatottságot élveznek a közösségi pénzekből.

A jogszabály meghatározza azokat a feltételeket, amelyek alapján egy adott projektet közösségi érdekességűnek minősítenek, és felsorolja az Essenben elfogadott 14 kiemelt projektet, amelyek összköltsége 111 milliárd euró. A teljes közlekedési TEN kiépítésének becsült költsége 400 milliárd euró, ebből a 2000-ig megvalósítandó legsürgetőbb feladatoké 220 milliárd euró volt. (A számok nagyságát jelzi, hogy az elmaradottnak tekinthető magyar közlekedés egészének fejlesztési igénye - beleértve a járműmodernizációt is - 10 milliárd euró körül mozog.)

A TEN-T programok egy részét a Közösség finanszírozza, a központi költségvetésből, vagy akár az Európai Befektetési Bank kedvezményes kölcsönein keresztül. Másik részét az érintett állam fizeti, de be lehet vonni a magántőkét is (PPP).

Több százmilliárd eurót költene útépítésre az az Unió testület, amelynek ki kell jelölnie az európai közlekedésfejlesztés legfontosabb irányait. Az elképzelés a következő másfél évtizedben elég munkát adhat a kivitelezőknek, ám az még kérdéses, honnan lesz pénz a nagyszabású tervekre.

Mennyit ér meg az EU-nak, hogy gyorsan és akadálytalanul át lehessen kelni az Alpokon és a Pireneusokon, és az út végén száraz lábbal lehessen eljutni Szicíliába? Vagy mennyiből lehet hajózhatóvá tenni a Balti-tenger jeges vizét?

A projekteket az ún. koordinátorok vezetik. Minden projekt élén áll egy személy, aki összefogja, vezérli a tárgyalásokat, munkálatokat. Éves jelentésében pedig beszámol az elért eredményekről. Fontos megjegyezni, hogy a koordinátorok csak olyan projektekért lehetnek felelősek, melyek nem érintik saját hazájukat.¹¹

A hatalmas támogatásoknak, és szervezett munkának köszönhetően a korábban stagnáló fejlesztések most új lendületet vettek és várhatóan az Unió szemlélet elterjed, ezáltal létrejöhet az egységes közlekedési hálózat.

A vezetők számítása szerint 2010-ig befejezendő projektek:¹²

- Pireneusi gyorsvasút (TGV)
- Keleti TGV vonal
- Görög közútfejlesztés
- Nagy-Britannia-Írország-Benelux közúti és vasúti összeköttetés
- Majna nyugati partjának kiépítése

¹¹<http://www.euvonal.hu/index.php> - EUvonal - EU Tájékoztató Szolgálat

¹²http://www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=186 - A magyar közlekedési adatbázis

Hosszabb távú projektek:

- Galileo műholdas navigációs rendszer
- Rajna-Majna-Duna csatorna karbantartása, kotrása
- Közúti és vasúti híd az Appenin félsziget és Szicília között.
- "Baltica-vasút": Varsó-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki között
- "Eurocaprail": Brüsszel-Luxemburg-Strasbourg vasút
- Ión és Adriai-tenger között húzódó intermodális folyosó vasúti projektje
- Gdansk-Varsó-Brno/Pozsony-Bécs vasútvonal
- Athén-Szófia-Budapest-Bécs-Prága-Nürnberg/Drezda vasútvonal

3.5. Magyarországi vonatkozások

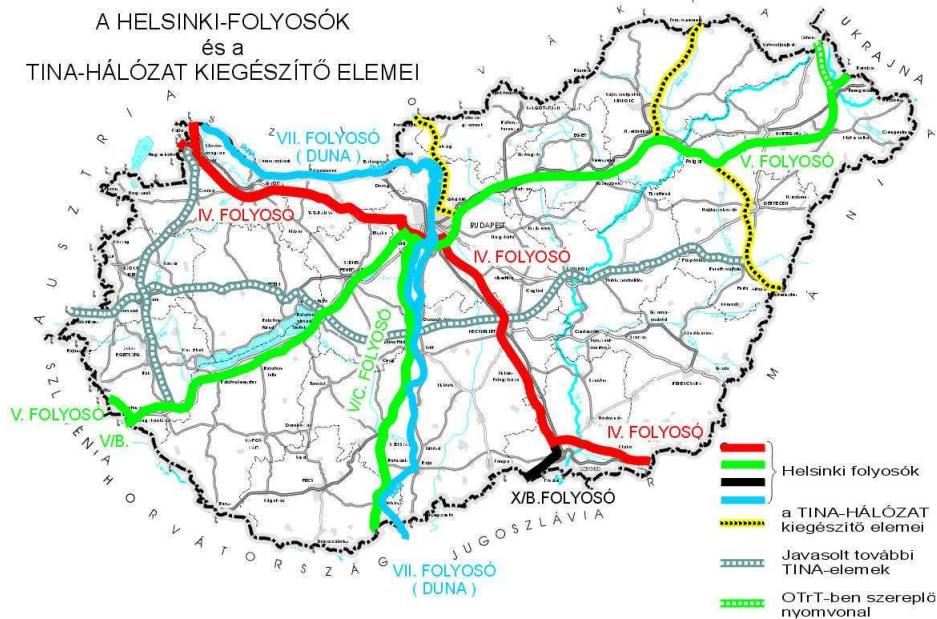
Magyarország jelentős hátrányban van az Unió tagállamaival szemben a közlekedés fejlettsége terén, de ez a hátrány korántsem ledolgozhatatlan, hiszen a nyolcvanas években Spanyolország és Portugália sem állt jobban ezen a téren. Az Európai Unió csatlakozásunk mindenképpen pozitív változást hozott már, vagy pedig fog hozni, hiszen számos forrás megnyílik előttünk.¹³

A csatlakozási tárgyalások során Magyarország a következő 7 területen kért és kapott átmeneti mentességet a közösségi szabályozás alól:

- a közúti kobotázs (nem honos fuvarozók által végzett belföldi szállítási tevékenység)
- a közösségi gépjárműadó-minimumszint alkalmazása
- „túlsúlyos” gépjárművekre kivetett díj és útvonal-engedély rendszer fenntartása
- vasúti infrastruktúrához való szabad hozzáférés engedélyezése
- légi közlekedési piac megnyitása
- a „zajos” légi járművek forgalmának engedélyezése

Magyarország központi helyzete következtében a Páneurópai folyosók találkozásánál fekszik. A folyosók elkerülve az Alpokat és a Kárpátokat keresztülhaladnak az országon. A TEN folyosók közül négy érinti hazánkat:

¹³<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/euintegracio/tamogatások/tent.html> - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: TEN-T támogatás és nagyprojektek szemináriuma



- IV. folyosó: Berlin - Bécs - Budapest - Isztambul
- V. folyosó C ága: Plocse-Szarajevó-Eszék-Budapest
- VII. folyosó, maga a Duna
- X. folyosó B ága: Budapest-Újvidék-Belgrád.

Ez a helyzet az országra nézve előnyös, hiszen az átmenő forgalom komoly bevételt hozhat nekünk. Ezen felül nem elhanyagolható, hogy a folyosók által érintett úthálózat felújítására kiemelt támogatásokat folyósít az Unió.

Ezen szakaszok többsége nem csupán közúti, hanem nagy részük vasúti folyosó is. Ezáltal komoly vasúti pályarekonstrukciós munkálatok indulhatnak meg az elmaradott magyar vasúthálózaton.

3.6. TINA

A Maastrichti Szerződés szerint a Közösség együttműködhet harmadik országokkal a közös érdekességű projektek elősegítése és a hálózatok közötti átjárhatóság biztosítása érdekében.

1997 júniusában tartották azt az Összeurópai Közlekedési Konferenciát, amelynek egyik kiemelt témája a TEN keleti meghosszabbítását jelentő összeurópai közlekedési folyosók fejlesztése volt. A még 1994-ben jóváhagyott kilenc közlekedési folyosót helyenként módosították és - a délszláv háborút követően - egy további, tizedikkel egészítették ki.

Tovább erősítették a folyosók több szállítási módot egyaránt érintő jellegét, kiegészítve a közúti-vasúti folyosókat az azokon fekvő nemzetközi jelentőségű repülőterekkel és kikötőkkel. Ezen kívül ráirányították a figyelmet az informatikai rendszereknek a közlekedésszervezésben betöltött jelentős szerepére.

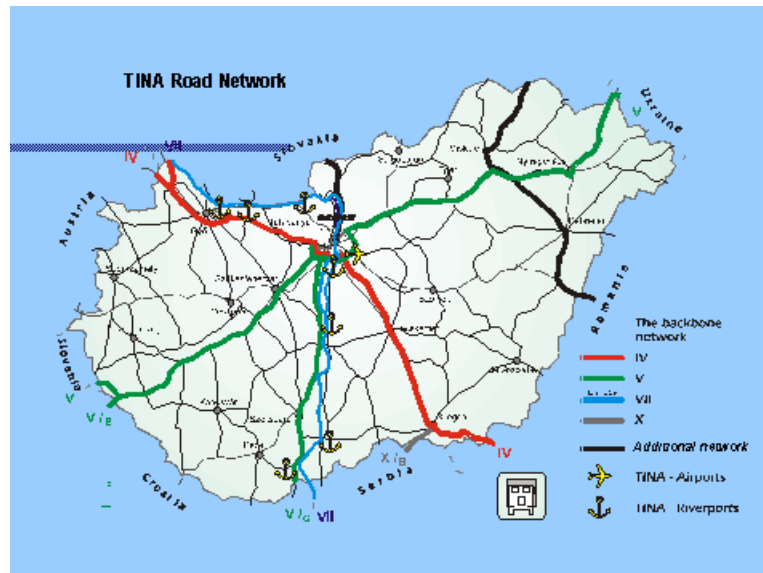
Az 1999-ben zárult Közlekedési Infrastruktúra-szükségletek Felmérése (Transport Infrastructure Needs Assessment = TINA) program meghatározta a csatlakozni kívánó országok közlekedési hálózatának leendő TEN-elemeit, vizsgálta a projektek gazdasági kivitelezhetőségét és finanszírozásuk lehetséges módjait.

¹⁴Forrás: <http://www.euvonal.hu>

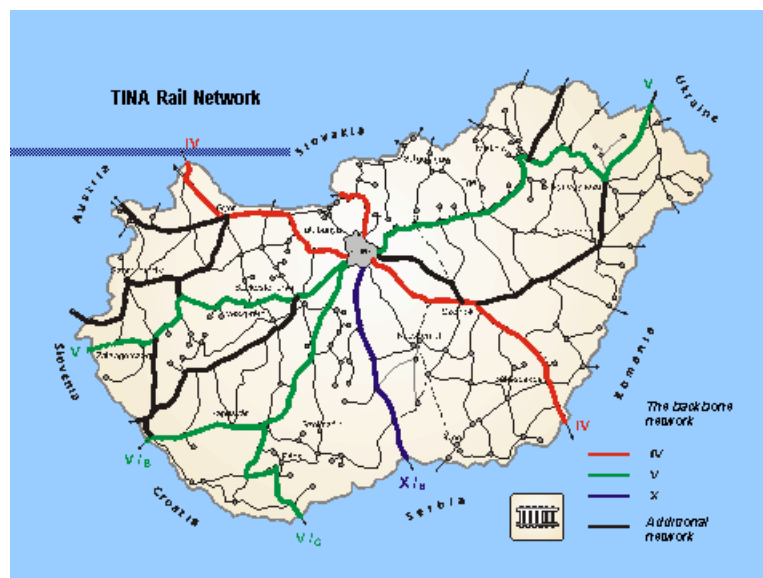
A csatlakozás előtt ennek fedezésére rendelkezésre állnak az előcsatlakozási alapok (ISPA, Phare LSIF), a csatlakozás után pedig a tagállamokat megillető közösségi források (például kohéziós alapok).

A TINA hálózat egy gerinchálózatból áll, amely azonos a Páneurópai közlekedési folyosókkal és további kiegészítő hálózati összetevőkből.

Az Agenda 2000 dokumentumcsomag, amely a TEN finanszírozást a következő pénzügyi ciklus (2000-2006) egyik legfontosabb feladatának jelölte meg, egyúttal kiemelt szerepet tulajdonított a hálózatok kapcsolódásának a közép- és kelet-európai csatlakozásra jelentkező országokkal.



TINA úthálózat Magyarországon ¹⁵



TINA vasúthálózat Magyarországon

¹⁵<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/euintegracio/kozlekedes/tina.html>

4. Finanszírozás

Az infrastruktúra fejlesztésének meghatározó eleme a megfelelő finanszírozási háttér biztosítása. A Maastrichti Szerződés is kitért a kérdésre, létrehozva a Kohéziós Alapot.

A TEN-projektek másik fő pénzügyi forrása az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERDF), de a finanszírozási lehetőségek emellett igen sokrétűek.

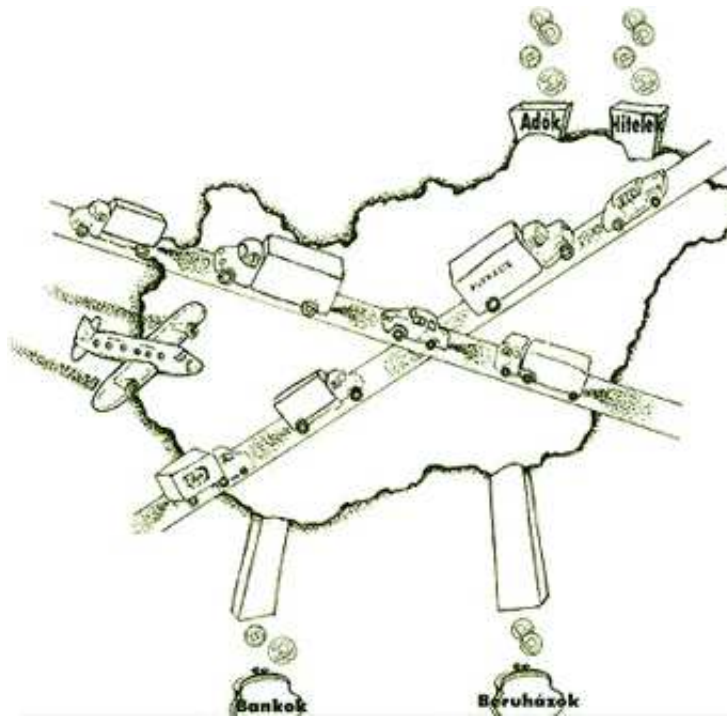
A finanszírozandó projektek ismérvei:

- feleljen meg a hálózatok iránymutatásaiban meghatározott feltételeknek (nemzeti hálózatok összekötése, különböző nemzeti hálózatok közötti átjárhatóságot biztosító műszaki harmonizáció elősegítése, perifériák bekapcsolása, közvetlen vagy közvetett társadalmi és gazdasági pozitív hatások),
- tegye lehetővé a magántőke bevonását (Public Privat Partnership = PPP),
- legyen megfelelően előkészített, megalapozott és
- a környezetre elviselhető hatású

A TEN harmadik országok irányába történő bővítésének pénzügyi lehetőségei lényegesen szerényebbek, mint az EU-tagállamokéi. 2000-től a hagyományos PHARE mellett a Kohéziós Alaphoz hasonló jellegű, közlekedésre (és környezetvédelemre) fordítható alap (ISPA) kezdte meg működését (10 országnak összesen) évi 1 Mrd eurós kerettel.

4.1. ISPA

Az ISPA (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) a környezetvédelmi és a közlekedési infrastruktúra fejlesztését szolgáló nagyberuházásokat támogatja. Az ISPA támogatási programnak fő célkitűzése az infrastruktúra és a környezetvédelem területén mutatkozó problémák megoldása. Ha a közlekedést vesszük alapul, az ISPA abban nyújt segítséget, hogy a belépni kívánó ország felkészülhessen a csatlakozáskor kötelezően átveendő előírásokra. Ennek következtében a közlekedési rendszer oly mértékű korszerűsítésére kell törekedni, hogy a csatlakozás ezen a téren ne, vagy csak alig eredményezzen többlet feladatokat. Magyarország például ezt a stratégiát tűzte ki célul. Továbbá beláthatjuk, hogy az Európai Unió számára is kedvező egy új tagállam minél zökkenőmentesebb csatlakozása. Azonban az Unió csupán olyan projekteket támogat, amelyek túlmutatnak az adott ország érdekein. Ami a közlekedést illeti, az Unió elsősorban a vasút fejlesztését támogatja, azonban ez nem kizárólagos. Fontos még megjegyezni, hogy a csatlakozást követően az ISPA már nem áll az adott ország rendelkezésére, felkészíti azonban a Kohéziós Alap támogatásának fogadására.



ISPA ¹⁶

”Az előcsatlakozási alapot létrehozó dokumentum értelmében:

”Az ISPA a gazdasági és társadalmi kohézió területén, a környezetvédelmi és közlekedési irányvonalak tekintetében az ebben a rendeletben foglalt rendelkezésekkel összhangban gondoskodik a következő uniós felvételüket kérő országoknak az Európai Unióhoz történő csatlakozásának előkészítéséhez nyújtott támogatásról: Bulgária, Csehország, Észtország, Magyarország, Lettország, Litvánia, Lengyelország, Románia, Szlovákia és Szlovénia . . .”

”Az ISPA keretében nyújtott közösségi támogatás hozzájárul az egyes kedvezményezett országokkal kapcsolatban a Csatlakozási Partnerség dokumentumban lefektetett célkitűzésekhez, valamint a környezetvédelem és a közlekedési infrastruktúra-hálózatok fejlesztésére vonatkozó nemzeti programokhoz.” ¹⁷

A fenti két idézetben olvashatók az ISPA által támogatott területek, valamint a támogatandó országok akkor, amikor Magyarország is a csatlakozó országok közé tartozott.

A Közösség vissza nem fizetendő vagy visszafizetendő segélyek formájában egyaránt nyújt támogatást. A támogatás vonatkozhat projektekre, azok független szakaszaira, vagy projektszortokra is. A támogatást egyenlő arányban kell elosztani a közlekedés és a környezetvédelem között. A környezetvédelem területén az ISPA-támogatás három fő területre összpontosít. Ezek az ivóvízellátás, a szennyvízkezelés, valamint a szilárd hulladék-kezelés és légszennyezés. A közlekedés területén az elsődleges támogatási szempont az emberek és áruk szabad mozgását elősegítő infrastrukturális beruházások (vasút, autópályák, autópályák, kikötők, regionális repülőterek, kombinált szállítási útvonalak) fejlesztése. A csatlakozni kívánó országnak így megadják a lehetőséget, hogy megfeleljen a Csatlakozási Partnerség célkitűzéseinek valamint az Unió elvárásainak környezetvédelem és infrastruktúra terén.

Az ISPA keretében a Közösség hozzájárulása általában az egyes projektek közpénz igényének 75%-áig terjedhet, de kivételes esetekben elérheti a 85%-ot is. Ahol lehet, az állami és a magántőke összefogásán (Public-Private Partnership - PPP) keresztül a magán pénzforrásokat is mozgósítják.

¹⁶<http://www.legezet.hu/archivum/1999/01/0505.hpp> - EU-csatlakozás és közlekedés

¹⁷1999. június 21. ”ISPA Regulation” 1267/1999 számú Európai Tanácsi Rendelet, első cikkely

A Bizottság az egyes országokra kiszabott költségvetési keret meghatározásánál az alábbi három szempontot veszi figyelembe: egy főre eső GDP, lakosságszám és terület.

Az ISPA projekt alapú, azaz mindenről projektként döntenek és minden projektként zajlik le, mint például a pályázatok elfogadása vagy a Pénzügyi Megállapodások aláírása. Azonban emellett szükség van egy stratégiai dokumentumra, amely a projektek kiválasztásához kell. A Bizottság két ilyen dokumentumot kér az érintett országtól. Ezek a Nemzeti ISPA Környezetvédelmi Szektorstratégia és a Nemzeti ISPA Közlekedési Szektorstratégia. Ezek a stratégiák a beruházások tervezésére fektetik a hangsúlyt. Olyasmiket vesznek figyelembe, mint a földrajzi prioritás - közlekedési csomópont-, vagy pénzügyi menedzsment. Ezek nem jogi dokumentációk, azonban a projekt kiválasztásnál nagy segítséget nyújtanak. Ennek megfelelően szükség van a megfelelő alátámasztásra, valamint a projektjavaslatok prioritásainak feltüntetésére, továbbá a pénzügyi tervekre. A fent említett két stratégiát az illetékes szervezeteknek kell elkészíteniük, majd az Európai Bizottsághoz eljuttatniuk a Nemzeti ISPA Koordinátor segítségével. Magyarországon a két szektorstratégia elkészítéséért a Környezetvédelmi Minisztérium, valamint a Közlekedési és Vízügyi Minisztérium felelt.

A Bizottság által elfogadott pályázati dokumentációk már beletartoznak az ISPA által támogatott projektek közé. Az értékelés és a további munka a dokumentációban szereplő adatok alapján folyik. A nem elfogadható anyagokról a Bizottság magyarázó levelet küld. Az elfogadhatónak ítélt anyagokat projektértékelésnek vetik alá, amely a Kohéziós Alapra vonatkozó eljárás szerint zajlik.

A döntéshozatal folyamata a következő. A pályázatokat a Bizottság a projektértékelés alapján vagy elfogadásra javasolja, vagy nem. A második körben egy Pénzügyi Megállapodás vázlatot küldenek az ISPA Menedzsment Bizottságnak értékelésre. Ekkor az eldöntendő pályázat két részből áll. A Bizottság előzetes javaslatából, valamint a Pénzügyi Megállapodás vázlatból. Az ISPA Bizottság véleményt nyilvánít a pályázatról, majd ennek ismeretében az Európai Bizottság elfogadja azt. Ezt követően megírják a Pénzügyi Megállapodás végleges változatát. Ha a Bizottság aláírta a végleges Megállapodást, akkor indulhat a projekt tényleges megvalósítása. A Pénzügyi Megállapodás tartalmazza a szerződés kötések és kifizetések határidejét.

A folyamat végrehajtásának szereplői a Nemzeti ISPA Koordinátor, aki minden esetben egy magas beosztású tisztviselő. Lényegében a projektek menedzsereként tevékenykedik, az ő feladata a szektorstratégiák, valamint a pályázati dokumentumok benyújtása a Bizottsághoz. A projekteket felügyelő legfőbb szerv a Monitoring Bizottság. A tagjai közé tartozik az Európai Bizottság, a jelölt ország, valamint nemzetközi pénzügyi szervezetek. Az ISPA Koordinátor pénzügyi ellenlábasként a Nemzeti Programengedélyező Tisztviselő van jelen. Ezt a posztot általában a Nemzeti Alap vezetője tölti be. A támogatások pénzügyi koordinálásáért felel. A támogatásokhoz a Nemzeti Alap elnevezésű szerven keresztül lehet hozzájutni. A projektek pénzügyi levezényléséért az ISPA Szektorális Engedélyező Tisztviselő a felelős, aki általában az ISPA Végrehajtó Ügynökség vezetője. Az előbb említett ügynökség szerepét általában a nemzeti közigazgatás egy szerve tölti be. Ez a szerv felel a projektek kifizetéséért és technikai megvalósításáért.¹⁸

4.2. Strukturális Alapok

A Strukturális Alapok általános leírását a Tanács 1260/1999/EK számú rendelete tartalmazza. Ez a rendelet 2000-2006-ig terjed ki. Tartalmazza az alapelveket a működésre vonatkozóan, valamint a négy strukturális alap feladatait is. A rendelet eléggé megszabja az alapok felhasználását és működési módját. Megadja a felhasználás intézményi keretét és céljait, továbbá törekszik a felhasználás átláthatóbbá és működésének hatékonyabbá tételére. A fent említett időszakra a Strukturális Alapoknak 195 Mrd euró áll rendelkezésére. Ez a négy komponens közt oszlik szét.

Az első az ERFA¹⁹, ez a legjelentősebb összetevő. 1975-ben jött létre. Legfőbb jellemzője, hogy a regionális politikára szánt összegek körülbelül 45%-a ezen keresztül jut el a tagállamokhoz. Az alapra

¹⁸ISPA kézikönyv

¹⁹Európai Regionális Fejlesztési Alap

vonatkozó legújabb szabályozást 1999-ben fogadták el. Ekkor a regionális politika önállósodása révén a célterületek a gazdasági és társadalmi kohézió elősegítése, az egyenlőtlenségek felszámolása és a régiók fejlesztése lettek.

A következő az ESZA²⁰. Ez rendelkezik a legnagyobb múlttal, hiszen ez jött létre elsőként. 1960-ban jött létre, legfőképp a munkavállalók támogatására, mobilitásuk növelésére, ezzel is elősegítve a munkaerőpiac alkalmazkodóképességének növelését. Több reformon is átesett, újabb és újabb szempontokat vettek figyelembe, például a nemzeti érdekek helyett a közösség érdekei kerültek előtérbe. 1988-ban került be a Strukturális Alapok közé. A céljai közé tartozik az oktatási rendszer javítása, hatékonyabbá tétele, valamint az információs gazdaság és társadalom igényeit kielégítő szakképzett munkaerő biztosítása.

A mezőgazdaságot támogató alap az EMOGA²¹. A célja a mezőgazdaságban dolgozók bérének növelése, a termelékenység növelése, valamint a piaci stabilitás fenntartása.

Végül, de nem utolsó sorban a HOPE²² alap. A létrehozását a túlzott halászat idézte elő. A fő probléma a halállomány jelentős csökkenése volt, mindemellett problémát okozott a halászat korlátozása, révén, hogy nem tudták mi alapján elosztani a szűkös kereteket. Az alap egyik célja a halállomány bővítése annak újratelepítésével.

4.3. Kohéziós Alap

Az alap létrehozására a Maastrichti Szerződés alapján volt szükség. A legszegényebb tagállamok részesültek belőle, az ő felzárkóztatásuk az alap legfőbb célja. Az alap a környezetvédelmi és a Transzeurópai Hálózatokhoz köthető nagy közlekedési beruházásokat támogatja, amelyek egyik legfőbb jellemzője, hogy lassan térülnek meg. Az alap ezt hivatott enyhíteni. Minden olyan tagállam részesül belőle, amely egy főre jutó GNP-je alacsonyabb az Unió-átlag 90%-nál. A kezdetektől Görögország, Írország, Portugália és Spanyolország jogosult a támogatásra, majd a 2004-ben belépett összes tagállam is jogosulttá vált, így többek között Magyarország is.²³

²⁰Európai Szociális Alap

²¹Európai Mezőgazdasági Orientációs és Garancia Alap

²²Halászati Orientáció Pénzügyi Eszközei

²³http://www.eu2004.hu/index.php?op=kozossegi_politikak&id=15 - EUvonal portál

5. „Sínen van-e a vasút?”

5.1. A vasút jelentősége

A vasúti közlekedés szó szerinti értelemben stratégiai ágazat. Az említett Fehér Könyv a vasút újraélesztését tekinti a közlekedésfejlesztés fő mottójának.

Ennek az okát vizsgálva, egyszerű megfontolásokra jutunk: a közúti közlekedés lényegesen költségesebb, mint a vasúti, nem is beszélve a természetvédelmi szempontokról, melyek hosszú távon jelentenek problémát a társadalom számára. ²⁴

Sajnos nem csak előnyökkel, hanem hátrányokkal is jár a vasúti közlekedés, áru fuvarozás a résztvevők számára. A kötöttpályás jellegéből adódóan rugalmasságban nem veheti fel a versenyt riválisaival, hiszen egy autóval házhoz lehet menni, míg a vonat nehézkesen áll be a garázsba.

Ideális lenne, ha nagy távolságokra vasúton történne az áru fuvarozás és csak helyileg lenne szükség a közutak használatára. Ez mind gazdaságilag, mind környezetvédelmileg komoly eredmény lenne.

A Fehér könyvben megfogalmazott született közösségi irányelv a vasúttársaságok versenyképességének növelését tűzte ki célul.

A fő problémát a vasutak esetében az állami szerepvállalás megléte jelenti. Ma a vasúti személyes és áruszállítás gyakorlatilag állami monopólium. A versenyképesség fenntartásához szükséges az állam fokozatos kivonulása a vasúti szállítás piacáról, így e közlekedési ágazatnál is megjelenik a tőkebeáramlás lehetősége. A cél tehát a pálya és szállítási szolgáltatások szétválasztása. A pályafejlesztés továbbra is az állam felelőssége, de a szállítási piacot liberalizálni kell.

Ezt elősegítendő megnyílik a Transzeurópai Vasúti Áruszállítási Hálózat, mely lényegében a főbb vonalak számára szabaddá teszi a nemzetközi szállítás.

Az előbbi lépések a vasúttársaságok egyfajta államtalanítását szolgálják, hiszen lehetővé válik a továbbra is állami felelősség körében maradó pályaműködtetés, - fejlesztés leválasztása a piaci alapon végezhető szállítási tevékenységről. A versenyhelyzetben való sikeres helytállás előfeltétele ugyanakkor, hogy a társaság döntéseibe az állam ne szólhasson bele.

Ebben a rendszerben a pálya üzemeltetője pályahasználati díjat számol fel a szállítási tevékenységet folytató társaságnak.

A nemzetközi vasúti szolgáltatásokat 2008-tól, a belföldieket 2012-től nyitná meg a szabad verseny előtt az Európai Parlament. ²⁵

A vállalati átszervezéseken túl több különböző területen szükséges fejlesztéseket végrehajtani. A Közösség politikája a következőkre összpontosult:

- vasúti infrastruktúra fejlesztése, ezen belül elsősorban nagy sebességű hálózatok kialakítása
- kombinált fuvarozás ösztönzése
- vasúti műszaki szabványok egységesítése, kompatibilitásuk (illeszthetőségük, társíthatóságuk) megteremtése

Az infrastruktúra fejlesztés jelenti a jelenlegi hálózatok minőségének és állapotának javítását, illetve új szakaszok építését.

Hasonlóan az energetikai hálózatokhoz, a korábbi, országokon belüli hálózatok között kevés az összeköttetés, míg manapság szükséges nagysebességű kapcsolat városok, országok között is.

²⁴<http://www.cfcu.hu/sajtofigyeles/2001/08augusztus/010816VG.html> - Világgazdaság: Vasútfejlesztés kontra autópálya-építés

²⁵<http://www.jogforum.hu/hirek/13392> - Vasútiliberalizáció és utaskártérítés az EP napirendjén

5.2. Az elővárosi közlekedés

Az infrastruktúra fejlesztéshez sorolhatóak a nagyvárosok agglomerációnak bevonása a városi közlekedésbe. A vonzaskörzetekből több tízezer ember indul dolgozni nap, mint nap a nagyvárosokba, hogy aztán este hazatérhessen nyugodt, vidékies otthonába.

Ezen emberek nagy része korábban autóval utazott munkahelyére, többnyire egyedül. Ez természetesen környezetromboló hatású, hiszen rengeteg káros anyagot bocsátanak ki a dugókban pöfékelő autók. Sokkal környezetkímélőbb, ha a tömegközlekedés használatára meg lehetne tanítani az embereket.

Ehhez szükség van pozitív lakossági hozzáállásra és korszerű tömegközlekedésre is. Ennek érdekében kerültek kiépítésre az elővárosi vasúti hálózatok, melynek keretében korszerűsítették a vonalakat, szerelvényeket és a járatok sűrűbb, időközzel indulnak.

Az elővárosi közlekedés segítségével a nagyvárosok akár 60-100 km-es körzetéből lehetőség nyílik kultúrált, rugalmas és gyors munkába járásra. Mindezek felett több helyütt kombinálják a közlekedési jegyek, bérletek szolgáltatásait. Így az utas egy bérlet megváltásával jogosult a nagyvárosi belső tömegközlekedés és az elővárosi vonalak igénybevételére. Ez már megfelelően ösztönző hatású, és a nyugati nagyvárosokban megfigyelhető a hatása.²⁶

Bár néhány helyen buszok is részt vesznek benne, azért az elővárosi közlekedés legfontosabb összetevője mindenütt a vasúthálózat.

²⁶<http://www.veke.hu/index.php> - Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület

6. A vasút magyarországi helyzete

A magyar vasút az ország földrajzi helyzetének köszönhetően fontos szerepet tölt be az európai vasúthálózatban, ezt az adottságunkat minél sikeresebben ki kell használnunk.

A magyar vasút számára adottság és szükségszerűség is egyszerre, hogy a Nyugat- és Kelet-Európa közötti tranzitszállításokat szolgálja. Az országos közforgalmú vasúthálózat elősegíti továbbá a regionális gazdasági kapcsolatok fenntartását, illetve élénkítését.

Ha az Európai Unió átlaghoz viszonyítjuk a vasút szerepét, akkor elmondhatjuk, hogy hazánk mind a vasúthálózat sűrűsége, mind a személy és áruforgalom tekintetében az uniós átlag felett jár. Sajnos azonban a vasúti pályák, biztosító berendezések és szerelvények kérdésben óriási a lemaradásunk.

A közel 7800 km hosszúságú országos közforgalmú vasúti hálózat - amelyből mintegy 3000 km a fővonalak hossza - sűrűsége az európai átlagot meghaladja, de minőségében (kétvágányú pályák, villamosított vonalak aránya és megengedett sebesség) elmarad a közösségi átlagtól. A karbantartási és felújítási munkák elmaradása miatt a vonatforgalom a pályahálózat több mint felén csak komoly sebességkorlátozások mellett tartható fenn.²⁷

A pályahálózat nem csak, hogy nem korszerű, de elosztását tekintve sem ideális. Az ország több téren megérdemli a vízfejű jelzőt, így a vasúti hálózatot tekintve is. Ahogy az ókorban igaz volt a mondás, hogy „minden út Rómába vezet”, most mondhatjuk, hogy minden sín Budapestre megy. Nem jellemző az országra a homogén elrendeződés, inkább strukturált, több szintű vasúthálózattal rendelkezünk.

A vasúti járműállomány túlnyomó része elöregedett, műszaki állapota és összetétele már nem felel meg a mai igényeknek. Csak a nemzetközi forgalomban részt vevő (EuroCity), illetve a Budapestet a nagyobb megyeszékhelyekkel összekötő InterCity, InterPici személykocsik területén sikerült az elmúlt években járműbeszerzést megvalósítani, ami csepp a tengerben.

Szükséges a magyar vasút piacának a liberalizálása, a pályafenntartás és a szállítás tevékenységek szétválasztása, az EU-s irányzatoknak megfelelően.

Sajnos nem büszkélkedhetünk vasúthálózatunkkal, de ezen lehet változtatni. A támogatások és pályázatok folyamán az Unió komoly segítséget nyújt a magyar pályaszakaszok állagmegóvására, rekonstrukciójára és korszerűsítésére. Ennek a keretében indult meg az országban több területen a vasútépítés, pályafelújítás.

A Helsink-i folyosókhoz tartozó szakaszok felújítása a legfontosabb és legsürgősebb mindenki számára. Ezekben a részeken a fővonalaink állapota nem megfelelő. Ez több tényezőtől tevődik össze:

- a vasúti pálya, a sínek kopása, rögzítésének hiányosságai és a pályaalap állagának leromlása
- a felsővezetékek és egyéb villamosítási szerelvények állagának romlása
- a biztosítóberendezések állapota, korszerűtlensége

Látható tehát, hogy nem elégséges csupán vágányzatot cserélni, szükséges itt is a teljes kiszolgáló infrastruktúrát fejleszteni. Gazdasági szempontokat figyelembe véve a fővonalakról kiselezett eszközöket, anyagokat egy mellékvonalon fel lehet használni.

Ha már vannak pályáink, ahol az eddigi 60-80 km/h helyett 120-160 km/h sebességű vonathaladás engedélyezett, akkor következhet a járműpark korszerűsítése.

Magyarország igen változatos járműparkkal rendelkezik. Vannak még a korábbi szovjet időkből származó M62 - „Szergej” becenévre hallgató mozdonyaink, magyar gyártmányú GANZ mozdonyok és egészen korszerű, Siemens gyártmányú Desiro motorvonatok vagy Taurus mozdonyok.

²⁷http://www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=163 - A magyar közlekedési adatbázis



M62-318 „Szergej” mozdony Székesfehérváron ²⁸

Az európai gyakorlattal összhangban a MÁV is igyekszik kiépíteni és erősíteni az elővárosi közlekedést az országban. Ez a fővárost övező akár 50-60 km-es sávon belüli települések bevonását jelenti Budapest közlekedésébe. Ilyen város többek között Vác, Székesfehérvár. ²⁹

Állami támogatással a vonzásokörzetben lévő települések és Budapest vonalakat korszerűsítik, új motorvonatokat vásárolnak, melyeket sűrű időközönként indítva biztosítják a kényelmes, klimatizált utazás lehetőségét. Ezen járatokat a Desiro, a BvMot és BDMot motorvonatok látják el de a jövőben új Flirt szerelvények is forgalomba kerülnek. ³⁰

Komolyabb távolságokra, városközi és gyorsvonatokra a motorvonatokat nem lehet már használni. Ilyen esetben hagyományos szerelvények közlekednek. Ezeket villamosított vonalakon a nagy teljesítményű V63 („Gigant”) vonatja, vagy kisebb távolságokon a V43 („Szili”). Azon szakaszokon, melyek nincsenek villamosítva, maradnak a jó öreg M62 („Szergej”) nehéz tehervonati és gyorsvonati mozdonyok, illetve a személyvonati M41 („Csörgő”) gépek.

Az ország legkorszerűbb vontatógépei a Taurus villanymozdonyok, melyek „tudása” meghaladja a magyar pályák állapotát, így többnyire a legmodernebb szakaszon, a Budapest-Hegyeshalom vonalon közlekednek nemzetközi forgalomban Ausztria felé.

2002-ben indult egy országos pályamodernizációs program. Ennek keretében évről évre komolyabb összegeket költenek a vasúti pályák modernizálására. Ezekhez jön hozzá az Unió támogatás. Ennek keretében várhatóan 2015-re az ország vasúthálózata megújulhat. ³¹

Kiemelt projektek, melyek az ország vagy éppen a közlekedési folyosók céljaihoz szükségesek:

- Budapest - Székesfehérvár - Boba szakasz korszerűsítése

A jelenlegi állapotában a Budapest - Székesfehérvár szakasz nehezen járható, holott az egyik legfontosabb nyomvonal. Nagy részén 60-as sőt 40-es korlátozások találhatók. Az utasok gyakorta nem értik, miért kell a Velencei-tó partján 40 km/h-s sebességgel haladni.

- Budapest - Dombóvár - Gyékényes vonalszakasz korszerűsítés
- Szajol - Debrecen - Nyíregyháza - Záhony vonalszakasz korszerűsítés
- Budapest - Hatvan - Miskolc vonalszakasz korszerűsítés
- Budapesti elővárosi közlekedés fejlesztése
- Járműbeszerzések

²⁸Saját fotó

²⁹<http://www.bkv.hu/bksz/index.html> - BKV ZRt. - Budapesti Egyesített Bérlet

³⁰<http://www.mav.hu/belso.php?kat=3056> - MAV ZRt: Fejlődés az elővárosi személyszállításban

³¹<http://www.gkm.gov.hu/feladataink/euintegracio/tamogatások/tent.html> Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: TEN-T támogatás és nagyprojektek szemináriuma alapján

7. ERTMS

Az ERTMS rendszer a kölcsönösen átjárható vonatbefolyásoló rendszert (ETCS), valamint a vasúti rádió-kommunikációs rendszert (GSM-R) foglalja magában. A rendszert Európa számos országában sikerrel, de még jellemzően kísérleti üzemben alkalmazzák. A nemzetközileg elfogadott műszaki előírásoknak köszönhetően néhány Európán kívüli vasúttársaság is megkezdte az ERTMS telepítési program kidolgozását. Az Európai Unió az elmúlt tíz évben közel 300 millió eurót fordított az ERTMS rendszerek bevezetésére.³²



Illusztráció a hivatalos weboldalról ³³

Az ETCS egy elvi, műszaki és szabályozási szempontból teljesen új, egységes, a pálya-jármű kapcsolatot komplexen kezelő, egész Európára érvényes, szabványos rendszer. A biztosítóberendezésekből, illetve a pálya jellemzőiből származó információkat a mozdonyvezetőhöz juttatja el. Az európai tagállamok vasúttársaságainál gyorsan terjedő, korszerű rendszer fontos lépés az európai vasúti közlekedés rugalmasságának, gyorsaságának, átjárhatóságának, korszerűségének és biztonságának javítása terén.

Az ETCS rendszer telepítése lehetővé teszi az akár 140/160 km/h sebesség biztonságos alkalmazását, támogatja a rövidebb vonatközöket, tovább javítja a közlekedésbiztonságot, a menetrend pontos betarthatóságát.

7.1. Az ETCS Magyarországon

Magyarországon 1993-ban merült fel az igény a vasútpályák biztonságosabbá tételére, mivel a célkitűzések közt szerepelt a vonatok haladási sebességének növelése. Azonban ehhez mindenképp szükség volt megfelelő biztonsági intézkedésekre. A MÁV Távközlési és Biztosítóberendezési Főosztálya pályázatot írt ki pontoszerű biztonsági berendezés telepítésére. Ennek az eszköznek a feladata a vonatvezető tájékoztatása valamilyen meghibásodásról, vagy vészhelyzetről, és amennyiben szükséges, akkor beavatkozásra is képes. A MÁV-hoz beérkezett minden pályamű megfelelt a kiírt követelményeknek, azonban a MÁV úgy döntött, hogy csatlakozik az ETCS kezdeményezéshez és ennek a követelményei alapján választ biztonsági rendszert.³⁴

Az ETCS rendszer kiépítése Európában több technikai szinten történik. Magyarországon először az első szint kiépítésére kerül sor, amely lehetőséget teremt a pályára vonatkozó adatok, illetve a pályamenti jelzőberendezések információinak mozdonyvezetőhöz történő továbbítására.

Az Európai Vasút Kutató Intézet(ERRI), az Osztrák Szövetségi Vasutak(ÖBB), valamint a Magyar Államvasutak(MÁV) arra a megállapodásra jutott, hogy a Budapest-Bécs szakaszon ETCS egyes szintű rendszer kerüljön telepítésre. Az Uniós előírásoknak megfelelt a pályaszakasz, így a rendszer

³²<http://www.tranzit.hu>

³³<http://www.ertms.com/home.html> Hivatalos weboldal

³⁴Vezetékek Világa magazin 2004/1

telepítésének nem volt akadálya. Az erre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány 1995-re készült el, magas minőségi színvonalát pedig mi sem bizonyítja jobban, minthogy az Unió területén hasonló elképzelésekkel rendelkező társaságoknak példaként ajánlották. A tanulmányból kiderül többek között az is, hogy mindkét ország érintett vasútvonala megfelel a rendszer telepítéséhez. Az ETCS bevezetésére való felkészülés akkoriban az Uniós csatlakozásra való felkészülést is segítette. A MÁV nagy mértékben finanszírozta a rendszer telepítését megelőző további tanulmányokat. Végül létrejöttek a nemzeti specifikációkat is figyelembevevő követelmények, kezdődhetett a rendszer felszerelése és kipróbálása.

A Budapest-Hegyeshalom vasútvonal - mint a IV-es páneurópai korridor egyik szakasza, illetve mint a Budapest-Bécs összeköttetés magyar oldala - talán az egyik legfontosabb MÁV-vonal. Az egyes szintnek megfelelően itt megépült ETCS rendszer a meglévő jelfogós és elektronikus állomási biztosító-berendezésektől érkező információkat használja fel vonatbefolyásolásra. Ezen a vonalszakaszon az ETCS rendszer működéséhez szükséges berendezések telepítésének teljes költsége 12,8 millió euró volt. Ebből 8 millió eurót a pályaoldali berendezések megépítésére, 2,7 millió eurót pedig 17 mozdony fedélzeti berendezéseinek felszerelésére fordítottak.

A nemzetközi eredmények is lehetővé tették 1997-re a rendszer fizikai próbáját, miután 1996 végén aláírták az „ETCS kísérleti telepítése a Bécs-Budapest vonalszakaszon” tárgyú szerződést. A tesztelési szakasz mindkét ország részéről a határtól 20-20 km volt. Itt vált először lehetővé az ETCS próbája valódi fizikai környezetben, azaz egy tényleges vasútszakaszon. Továbbá ez volt az egyetlen olyan szakasz a kísérletre jelöltek között, amely határátmenetet is tartalmazott két ország közt. Ez a fent már említett okokból bír nagy jelentőséggel, ugyanis így lehetőség nyílik a rendszer tesztelése eltérő infrastruktúrával felszerelt vonalszakaszokra. Az előkészítő folyamatok során a MÁV RT elkészítette az egységes rendszer használatához tartozó anyagokat az állomásokra, vonali berendezésekre, valamint a kiemelt jelentőségű átjáró biztosító berendezésekre vonatkozóan. A teszt végül sikeres volt, így láthatóvá vált a rendszerrel szemben támasztott követelmények teljesíthetősége és következhetett a rendszer üzembe helyezése a MÁV ZRt vonalszakaszain.

2005. szeptember 22-én, Mosonmagyaróváron került sor az Európai Bizottság, a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, a MÁV, az ÖBB, a Siemens és az Alcatel AG. képviselőinek részvételével arra az ünnepélyes bemutatóra, amelyen a Budapest és Bécs közötti (MÁV, ill. ÖBB) vasútvonalon telepített ETCS rendszert mutatták be.

A MÁV ZRt. tervei szerint a következő három év folyamán a IV-es korridor teljes magyarországi szakaszán (Hegyeshalom-Budapest-Szolnok-Lökösháza), illetve az V-ös korridor Hódos-Bajánsenye-Boba szakaszán helyez üzembe ETCS rendszert. A további tervek szerint, 2007 és 2013 között, a Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza-Záhony vonalon, illetve az V-ös korridor Budapest-Székesfehérvár-Boba szakaszán épül meg az egységes rendszer.

A fejlesztések hosszú távú célja, hogy a magyar vasúthálózat minden európai korridorára (az V-ös korridor további szakaszai, valamint a teljes X-es korridor: Budapest-Kelebia vasútvonal), illetve a páneurópai folyosók (TEN és a TINA-hálózat) összes vonalán üzemeljen korszerű, egységes vonatbefolyásoló rendszer.

8. Befejezés

A dolgozatunk összegyűjtötte a legfontosabb tudnivalókat az Európai Unió közlekedésével kapcsolatban. Látható, hogy a Közösség nagyon nagy hangsúlyt fektet a közlekedéspolitikára és ezért még komoly anyagi áldozatokat is hajlandó vállalni.

Ez nem véletlen! A közlekedési szektor meghatározza a mindennapi életet, a gazdaságot, a turizmust, az országok működését és egymás közötti kapcsolatait. Ha a közlekedés nincs rendben, akkor nehezen alakulhatna ki az egységes Európa.

Természetesen a szektor fejlesztése nem mehet ész nélkül. Az Unió felismerte környezetünk fontosságát és igyekszik megfontolt, környezetkímélő döntésekkel támogatni megóvását. Az utóbbi években komoly beruházásokat indítottak el, melyek pár évtized alatt megvalósítanák az elképzeléseket. Egyelőre még több az elméleti megfontolás, mint a gyakorlati megvalósítás, de szerencsére kezdenek beindulni az építkezések is. Az egységes közlekedési hálózat egy komoly tényezőt jelent majd az Unió jövőbeni életében.

A közlekedés, mint láttuk sokrétű ágazat. Nem elég csupán a közutakkal foglalkozni, szükséges a gazdaságosabb és környezetkímélőbb vasúti és vízi közlekedést is fejleszteni. Műszaki harmonizációra és átjárhatóságra van szükség az egyes nemzeti hálózatok között. A vízi közlekedés fejlesztése érdekében kikötőket újítanak fel, folyómedreket kotornak ki. A vasút egy sokkal érdekesebb vonatkozása a közlekedési felújításoknak.

A terveket szemlélve túlsúlyban vannak a vasúti, vagy a vasút-közút közös fejlesztések. A Közösség nagyon jó irányba halad az egységes Európán átívelő vasúthálózat kialakításához. Ebben a képben Magyarország is fontos szerepet vállal. Mint láttuk, központi szerepe miatt több közlekedési folyosó áthalad az országon, igénybe véve vasútvonalainkat, úthálózatunkat. Sajnos jelenleg nem lehetünk büszkék infrastruktúránkra, de hatalmas támogatások állnak rendelkezésünkre a feljavításához. Nem véletlen, hiszen az Unió számára fontos fejlesztési terület.

Hosszú évek várakozása nyomán a magyar vasúthálózat megújulhat, a mostani elavult pályaszakaszokat új, korszerűbb, gyorsabb szakaszokra cserélik. A felújítások során korszerű technikai eszközökkel is felszerelik a vasúti pályákat. Ezzel biztosítják a szerelvények gyors, akár 160 km/h-s haladását és a követési távolság komoly csökkentését. A fizikai fejlesztésekkel párhuzamosan átalakul a vasúti társaság üzletpolitikája is. Bevezetésre kerülnek új InterCity járatok és megvalósul a Budapest környéki elővárosi közlekedés is!

Nem csak Magyarország szorul támogatásra. Az Unió majd minden országában folynak az építő munkálatok. Az eddig megvalósult projektek mind az Unió büszkeségei és hosszú távon szolgálnak mintával a Közösség számára. Tekintsük csak a benelux és francia TGV vasútvonalakat, melyek az Unió központi területeit, városait kötik össze, megkönnyítve ezáltal a politikusok és vezetők gyors közlekedését Párizs, Hága és Brüsszel között.

A Galileo projekt, amiről eddig még csak pár szót ejtettünk, szintén a befejezéséhez közeledik. Feltehetjük a kérdést, miért szükséges az amerikai GPS rendszer mellé egy saját műholdas navigációs rendszer? A válasz nem olyan egyszerű. Politikai szempontból a GPS az amerikai kormány tulajdona és mikor kedvük tartja, vagy a külföldi harcok megkívánják egyszerűen korlátozhatják használatát. Amennyiben a politikájuk, terjeszkedésük minket nem érint, miért járjunk mi is rosszul azzal? Politikai okok mellett felhozható még az is, hogy a GPS technikai fejlettségén már lassan túl lépünk, komolyabb, interaktívabb szolgáltatásokra van szükségünk.

Hivatkozások

- [1] Fehér Könyv - Európai közlekedéspolitika 2010-ig: itt az idő dönteni, Az Európai Közösségek Bizottsága, Brüsszel, 2001. szeptember 12.
- [2] <http://www.gkm.gov.hu/feladataink/euintegracio/kozlekedes/tina.html> - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium honlapja, A TINA hálózat című cikk
- [3] http://www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=164 - közlekedési portál és adatbázis az Informatikai- és Hírközlési Minisztérium támogatásával, A közösségi infrastruktúra és fejlesztési programjai című cikk, Forrás: Dr. Czombos Tamás - Zsolnay Tamás - Közlekedés az Európai Unióban
- [4] http://www.trafipax.hu/index.php?akt_menu=184 - közlekedési portál és adatbázis az Informatikai- és Hírközlési Minisztérium támogatásával
- [5] <http://www.lelegzet.hu/archivum/1999/01/0505.hpp> - Lélegzet környezetvédelmi lap - EU-csatlakozás és közlekedés című cikk, kiadja a Levegő Munkacsoport, IX. évfolyam, 1. szám, 1999. január
- [6] ISPA kézikönyv - leírás az ISPA pályázatok ledásáról és elbírálásának menetéről, dr Vass Nándor helyettes államtitkár, dr Kazatsay Zoltán helyettes államtitkár
- [7] http://www.eu2004.hu/index.php?op=kozossegi_politikak&id=15 - EUvonal portál, Regionális politika, strukturális és kohéziós alapok című cikk
- [8] http://ec.europa.eu/ten/index_en.html EU hivatalos TEN oldala
- [9] <http://www.itktb.hu/engine.aspx?page=eten2> - Információs Társadalom Koordinációs Tárcaközi Bizottság
- [10] <http://www.gkm.gov.hu/feladataink/euintegracio/tamogatasok/tent.html> - Gazdasági és Közlekedési Minisztérium: TEN-T támogatás és nagyprojektek szemináriuma
- [11] Vezetékek világa - Az ETCS MÁV-nál való bevezetésének első tapasztalatai, problémái - Magyar vasúttechnikai szemle, Magyar Közlekedési Kiadó KFT, főszerkesztő: Tóth Péter, 2004/1. szám
- [12] http://de.wikipedia.org/wiki/European_Train_Control_System - Német Wikipedia ETCS oldal