

FELELŐS KIADÓ:

Szabó Zoltán (ÁKMI)

FELELŐS SZERKESZTŐ:

Dr. habil. Koren Csaba

SZERKESZTŐK:

Dr. Gulyás András

Rétháti András

Schulek János

Schulz Margit

Dr. Tóth-Szabó Zsuzsanna

LEKTORI TESTÜLET:

Apáthy Endre

Dr. Boromisza Tibor

Csordás Mihály

Dr. habil. Farkas József

Dr. habil. Fi István

Dr. habil. Gáspár László

Hórvölgyi Lajos

Huszár János

Jaczó Győző

Dr. Keleti Imre

Dr. habil. Mecsi József

Molnár László Aurél

Pallay Tibor

Dr. Pallós Imre

Regős Szilveszter

Dr. Rósa Dezső

Dr. Schváb János

Dr. Szakos Pál

Dr. habil. Szalai Kálmán

Tombor Sándor

Dr. Tóth Ernő

Varga Csaba

Veress Tibor

Címlapfotó:

Mátyus Károly: Álcázva

Az ÁKMI 2004. évi fotópályázatán
a zsűri különdíját elnyert kép.

A cikkekben szereplő
megállapítások és adatok
a szerzők véleményét
és ismereteit fejezik ki,
amely nem feltétlenül azonos
a szerkesztők véleményével
és ismereteivel.

TARTALOM

2**Dr. Erdősi Ferenc**

Az európai közlekedési hálózatokhoz való csatlakozásunk változatai

8**Feller Tibor**

Európa Terv – az ország középtávú (2007–2013) stratégiai fejlesztési terve

14**Székely András**

Az országos közúthálózat fejlesztésének aktuális kérdései

20**Agócs István**

Az V/C. transzeurópai közlekedési folyosó lehetősége a Közép-dunántúli régióban

24**Ercsey Gábor – dr. habil. Gáspár László –
dr. Gulyás András**

A 2005. és 2015. közötti Nemzeti Útfelújítási Program előkészítése

29**Lehel Zoltán**

Burkolaterősítés az országos közúthálózaton

33**Dr. Rósa Dezső**

Az EU-támogatású közúti projektek koordinációja 2002–2005

39**Nemzetközi Szemle****40****33. Ütügyi Napok****KÖZÚTI ÉS MÉLYÉPÍTÉSI SZEMLE**

Alapította a Közlekedéstudományi Egyesület.

A közlekedésépítési és mélyépítési szakterület
mérnöki tudományos havi lapja.

Az európai közlekedési hálózatokhoz való csatlakozásunk változatai

Dr. Erdősi Ferenc¹

Országunk helyzetére az európai közlekedési térben alakító tényezők egy része állandóan, azaz tartósan, folyamatosan hat, más része változóan, tehát időlegesen, bizonyos történelmi időszakokban képes hatni.

Állandó és változó alakító tényezők

Állandóan érvényesül – kedvezően vagy kedvezőtlenül – a Kárpát-medencében való elhelyezkedés: az óceán messzesége, a Kárpáton túli közlekedési kapcsolatok műszaki nehézségei, illetve az É–D, K–Ny-i forgalmi áramlatok metszéspontjának hasznosítási lehetősége, a „fordítókör” funkció. A Kárpát-medence közepén való fekvés következménye, hogy amennyire kis energia igényű a belföldi közlekedés, annál energiaigényesebb a Kárpát-medencéből való kijutás a többi irányba. Nem csupán a nyugatról ható gazdasági, kulturális vonzerőnek tulajdonítható, hogy éppen a széles Duna-völgyön át jött mindig is az első számú, hazánk legforgalmasabb, legjelentősebb kijárata, ami egyben nemzetközi folyosó és kiöblösődésében a kivételes szerepet játszó kapu térség is. *Nagyon különböző energiaigényű archetípusokként Verecke és Dévény akár szimbólum (illetve bizonyos értelemben metafora) is lehet a Kárpát-medencébe való bejutás, illetve a kimenet szempontjából.*

A földrészünk belsejében levő más országokkal összevetve Magyarország valahol Csehország és Svájc közé tehető a tágabb európai térség elérhetőségének feltételeit befolyásoló, ezáltal differenciáló hegységkeret jelentősége tekintetében. A szomszédos országok csillagászati összegeket kénytelenek költeni óriási műtárgyak építésére (a Sveti Rok és más alagutak a Dalmáciába vezető autópályán; Ausztriában a Pack-hágó alatti autópálya-alagút, a Koralmbahn és Semmering vasúti alagút; Szlovákiában a Branyiszko autópálya alagút stb). Ezeket a létesítményeket „ölünkbe hullott” előnyként élvezhetjük a Kárpát-medencéből való kijutáskor (1. ábra).

Változó tényező azonban a földrészünk közlekedésébe való bekapcsolódás szempontjából Európa



1. ábra: A legjelentősebb közlekedési pálya és műtárgy építések a környező országokban (Szerk.: Erdősi F.) *Jelmagyarázat:*
1 – autópálya; 2 – tervezett és épülő autópálya; 3 – vasút (részben kész);
4 – a leghosszabb alagutak. (A szerző szerkesztése)

mindenkori, térben többször is diszlokálódó gazdasági, kulturális központjaihoz való térbeli viszonyunk. Az utóbbi évszázadokban Magyarország Európán belüli közlekedési pozíciójának javítására, betagozódásunk tökéletesítésére változatosan alakult a kormányzati politika. (A szándékoktól, a külföldi partnerek együttműködési készségét befolyásoló nemzetközi politikai viszonyoktól és nem utolsósorban az anyagi lehetőségektől függően.)

Az európai közlekedési makrorégiókba (végső soron az európai térbe) való illeszkedésünk a legutóbbi időkig vagy egy középhatalmi birodalomhoz tartozással (Habsburg Birodalom, Osztrák–Magyar Monarchia), vagy „kvázi önálló” államiság mellett valamelyik diktatórikus berendezkedésű nagyhatalom (a náci Németország, Szovjetunió) érdekszféráján belül a formális gazdasági integráció (KGST), illetve a védelmi közösség (tengelyhatalmi szövetségi rendszer, Varsói Szerződés) tagjaként a vazallusi státusból adódó egyoldalú (1945-ig nyugati, majd keleti) orientációval történt.

Az államszocialista időszakra jellemző, meglehetősen egyoldalú keleti orientációnak megfelelően az 1980-as évekig a nemzetközi közlekedés, a külkeres-

¹ Tudományos tanácsadó, egyetemi tanár, MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs

kedelmet szolgáló közlekedési beruházások oroszán-része a Szovjetunió felé tartó közlekedési vonalakon folyt. Azonban a politikai feszültség enyhülésével, az 1970-es évektől megélénkült a tranzitforgalom is. A hagyományos, de nem különösebben jelentős K–Ny irányán kívül még három tranzitfolyosó vált figyelemreméltóvá.

- A DK–ÉNy irányú, amely Délkelet-Európa és a főként német nyelvű nyugat-közép-európai térség közötti szállításokat szolgálta.
- Az ÉK–DNy irányú átmenő forgalom túlnyomóan a Szovjetunió és Olaszország közötti árucseréből adódott. (Moszkvai bankok finanszírozták a Kiskunfélegyháza–Kiskunhalas vasútvonal villamosítását.)
- A nagyjából É–D irányú, szerényebb szállítási igények ellenére magyar és lengyel kezdeményezésre készült a TEM autópálya és a TER vasúti rendszer tervezése (Skandinávia, Lengyelország–Cseh-szlovákia, Adria, Földközi-tenger).

A rendszerváltással a sorrendiséget tekintve előtérbe került a nyugati kapcsolat (M1).

Magisztrális hálózatfejlesztési politikánk az 1970-es évektől felemás módon reagált az előbbi tranzit igényekre. Tény, hogy az 1970-es években tervezett sugaras autópályák iránya kiállta a későbbi politikai változások próbáját, mert a Helsinki (közúti) folyosók is alig tértek el ettől.

A közelmúltig vezetett több összetevős folyamat rövid áttekintése után kizárólag a jelenlegi helyzetet közvetlenül befolyásoló főbb jellegzetességek értékelésére szorítkozunk.

Az Európai Unió főként a transz- és páneurópai hálózatok kialakításával nagy erőfeszítéseket tesz az egységes európai közlekedési tér kialakításáért. E cél elérése még hosszú időt vesz igénybe, mivel a közösségi hálózat kiépítése igen lassan halad. Az utóbbi idők reálfolyamatai nem kedveznek az egységes infrastruktúra létrejöttéhez. *Földrészünk politikailag ma (a föderatív államok szétesése óta) jóval tagoltabb, mint korábban, ráadásul közlekedésműszaki tagoltsága is megmaradt* (az interoperabilitás hiányából adódóan).

Magyarország és Európa távolabbi térségei között a közlekedés feltételei (bármelyik sugaras irányról legyen is szó) az államok többszörződése ellenére jóval kedvezőbbek, mint a tőlünk délre és északra a keresztirányú, K–Ny-i, DK–ÉNy-i közlekedési folyosókon fekvő országok (Csehország, Szlovákia, Ukrajna, illetve Szlovénia, Horvátország, Szerbia, Montenegró, Macedónia) felé (Erdősi, 2001).

Hazánk a közlekedésműszaki rendszerekkel is tagolt európai közlekedési tér nyugati – normál nyomtávú vasutakkal sűrűn behálózott – peremvidékéhez tartozik. Magyarország elérésének feltételei messze nem skalárisak, hanem irá-

nyoktól függőek, mégpedig alágazatok szerinti sajátosságokkal:

- a vasúton való elérés feltételei a legkedvezőtlenebbek északkelet felé a széles nyomtávú rendszer miatt,
- folyamhajózási kapcsolataink Ny–ÉNy felé a legkülönlegesebbek a Duna és a Rajna eltérő hajózási rendszert szabályozása, az eltérő hajózási technológia következtében.

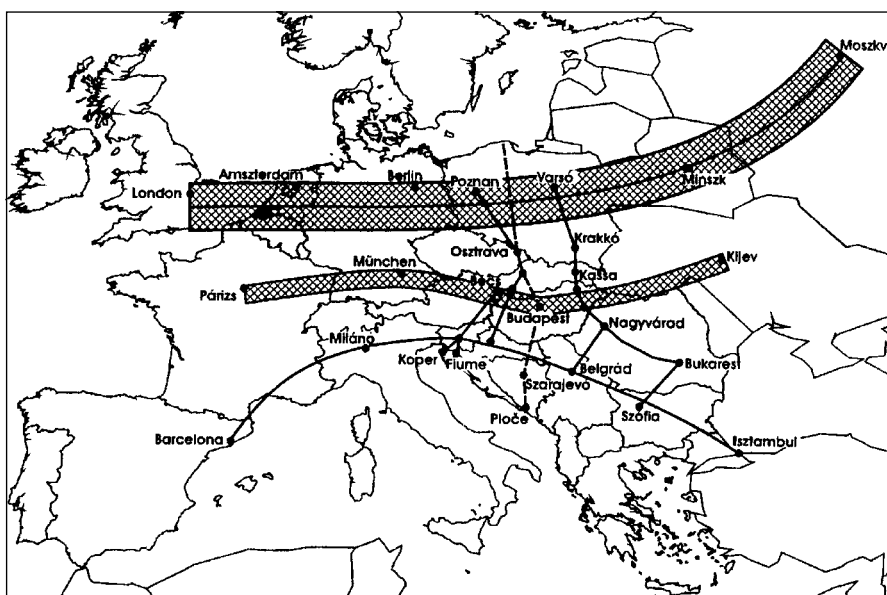
Az európai fő forgalmi irányokhoz való viszonyunk

Hazánk európai közlekedési térben való elhelyezkedésének egyik legizgalmasabb kérdése: hogyan alakul térbeli viszonyunk a főként a politikai, gazdasági rendszerváltás hatására megváltozott, de legalábbis módosult meghatározó nemzetközi közlekedési áramlásokhoz. Európában több tényező, leginkább a politikai megosztottság hatására a forgalomáramlás fő folyosói korábban É–D irányúak voltak.

A vasfüggöny eltűnése óta földrészünk nyugati és keleti fele között olyan nagyszabású Ny–K irányú új infrastruktúrák kiépítése kezdődött meg, amelyekhez a térbeli viszonyunk érzékenyen befolyásolhatja a fejlett nyugat-európai, sőt végső soron az összeurópai forgalomrendszerbe való bekapcsolódásunk lehetőségét is.

Európa földrajzi periferiái és törzsterülete között különleges méretű kapocs-infrastruktúrák (alagút, híd) épültek meg (Csatorna-, Nagy-Belt, Öresund), melyek más tényezőkkel együtt Európa gazdasági súlypontjának északabbra tolódásához vezettek (halványítva a „Kék Banánt”). Kialakulóban van tőlünk északra egy különleges teljesítményű, az Ibériai-félszigettől, illetve Angliából induló, Franciaországban, a Benelux államokban folytatódó, Németországon, Lengyelországon és Fehéroroszországon át Oroszországig tartó megafolyosó (2. ábra – Erdősi, 2004).

Ugyanakkor a Szovjetunió felbomlásával, a politikai motiváció megszűntével töredékére csökkent az



2. ábra: A kialakulóban levő áruáramlási folyosók
(Szerk.: Molnár L. és a szerző)

Olaszországot Ukrajnával és Oroszországgal (illetve más FÁK államokkal) Magyarországon keresztül összekötő DNy–ÉK irányú tranzitvonalak forgalma. Az Észak-Franciaországból, Svájcban és a Felső-Duna menti osztrák és német tartományokból Magyarországon (Záhonyon) át Ukrajna felé tartó vasúti tranzitforgalom erősen visszaesett, egyebek mellett a forgalom egy részének a jóval olcsóbb szlovák vasutakra telerődésével.

Végül is Magyarországnak az európai forgalom-áramlás meghatározó folyosóitól félreesőbb helyzetre kell berendezkednie. Nemcsak a Kárpát-medencétől északra kialakuló megafolyosótól, hanem a hagyományos nyugati nemzetközi irányoktól (pl. a Rajna-Rhône völgye, a Rotterdam és Marseille között közvetítőtől, a Hamburg–Frankfurt–Zürich–Milánó irányútól) is távol vagyunk. Ezt nem ellensúlyozza a Délkelet-Európából hazánkban át Nyugat-Közép-Európába és Nyugat-Európába vezető tranzitvonal tartósnak ígérkező forgalom-élénkülése.

A szélességi körök nélkülségre való átváltást, azaz a K–Ny irányú infrastruktúrák kiépítését szorgalmazták az EU-ban is, és ezt részesítették előnyben hazánkban is (a Hegyeshalom–Budapest–Miskolc, Nyíregyháza autópálya).

Legújabbban az EU korridor-rendszerében megjelent egy részben újonnan beemelt, részben a korábbi tervezésből már ismert szakaszokból álló, Zsolna–Budapest–Eszék–Ploce irányú, meghosszabbított V/C.

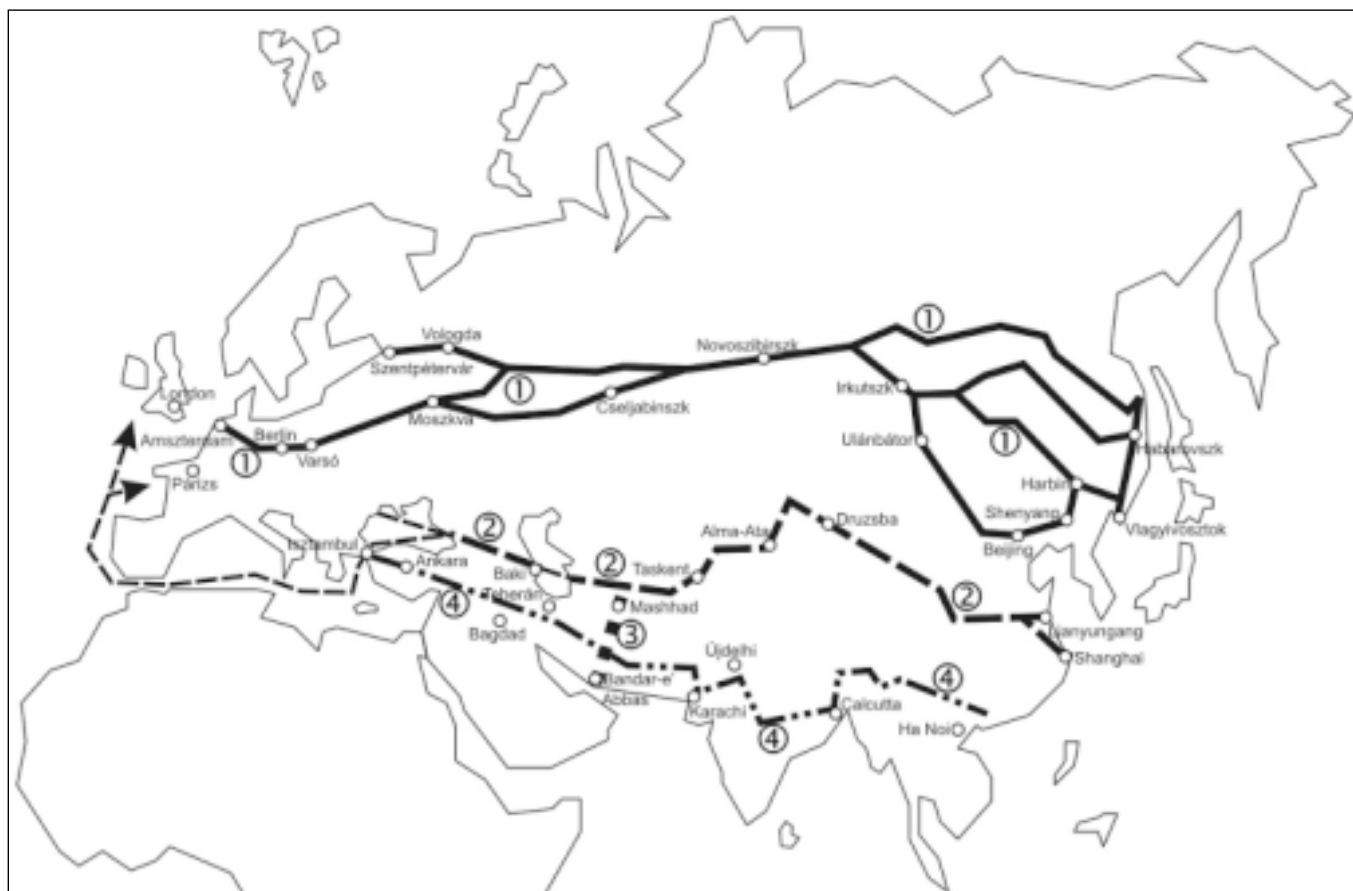
korridor (Erdősi, 2003). Más jelek (pl. a Kolozsvár–Nagyvárad–Debrecen autópálya, az M7 befejezése) is utalnak arra, hogy Magyarország képes lesz kihasználni földrajzi fekvéséből származó adottságait a szélrózsa minden irányában kiépülő gyorsforgalmi úthálózattal képes lesz a tekintélyes gazdasági haszonnal járó közép-európai fordítókör szerep betöltésére.

Az ÉNy–DK irányú kapcsolatot szolgáló dunai nemzetközi vízi út (VII. korridor) használatának intenzitása nem éri el a jövőben (a szerbiai hidak újraépítése után sem) azt a szintet, amit a közösségi tervezők e transzkontinentális vízi útnak szántak, mert a térségben megkezdődött gazdasági struktúraváltás következtében nem lesz rajta elég szállítani való.

Csak az aligha megtehető – bár az EU-s közlekedéspolitikai által kilátásba helyezett – radikális lépések (pl. a közúti tranzit és a távolsági belföldi kamionközlekedés drasztikus megdrágítása) lennének képesek elfogadható, de kapacitásától még mindig messze elmaradó forgalmat biztosítani a forgalom részleges áttelérésével.

A kelet-ausztriai Bécs–Trieszt korridor kiépítésével kapcsolatos műszaki, környezeti problémák miatt van esélye annak, hogy egy nyugat-dunántúli kerülővel áramlik majd a szomszédos ország számára létfontosságú forgalom (Erdősi, 2004).

Nem lehetetlen, hogy a 21. század derekára a FÁK-beli korridorok (pl. a Finnországot Odesszával, illetve az Égei-tengerrel összekötő) megfelelő kiépülésük



3. ábra: Az Európát Ázsiával összekötő és Ázsián keresztül a Távol-Keletre vezető vasútrendszerek. *Jelmagyarázat:* 1 – a transzsibériai hagyományos rendszer (európai, kínai és mongóliai csatlakozó vonalaival); 2 – az Ázsia közepén kialakult és kialakulóban levő rendszerek (TRACECA); 3 – a Közép-Ázsia–Perzsa-öböl vonal; 4 – a tervezett déli transzázsiai vonal (Forrás: Golaszewski, 1997 és a szerző szerkesztése)

után a dinamikussá váló gazdasági környezetükben képződő súlypontokkal képesek lesznek a jelenleginél jóval nagyobb vonzerőt gyakorolni a Kárpát-medencére, benne Magyarországra.

Nemcsak a környező országok politikai, gazdasági változásai, hanem földrészünk távolabbi térségei közötti kapcsolatok alakulása, sőt az interkontinentális, elsősorban a távol-keleti, azaz a *külcapcsolatok új globális térszerkezetének alakulása is hatással lehet hazánk nemzetközi közlekedési términtáira*. Az ázsiai térség súlya a világ gazdaságban tovább növekszik (különösen Kína gazdasági expanziójával kell számolni), ezért hazánk *keleti irányú közlekedési kapcsolatai idővel minden bizonnyal ismét felértékelődnek*, még ha a korábbihoz képest más szerkezetben is. Van esélye annak, hogy a már kiépülőben levő Távol-Kelet–Közép-Ázsia–Kaspi-tenger–Transzkaukázus–Fekete-tenger–Románia irányú szárazföldi, tengeri konténerszállítási lánc – 3. ábra (az EU TRACECA programjával támogatott „Új Selyemút”) – Magyarországon át folytatódjon az Alpok országai felé (Erdősi, 1999).

E változatos formát öltő folyamatok erősen befolyásolhatják mind a tranzit, mind a nemzetközi célforgalom irányait. Az is nyilvánvaló, hogy hazánk közlekedési magisztrális hálózata (autópályák, főutak, vasúti törzsvonalak) irányukban és kapacitásukban képtelenek rugalmasan alkalmazkodni a nemzetközi forgalomáramlás mindenkor legfrekvenciáltabb irányaihoz, ezért *olyan magisztrális hálózatra van szükség, amely képes kielégíteni a mindenkor, legkülönbözőbb szerkezetű igényeket*.

Bizonyos jelek utalnak arra, hogy *kialakulhatnak Magyarországot elkerülő* (szándékosan kialakított, vagy a piaci törvényszerűségek érvényesülésével spontán keletkező) verseny-tranzitvonalak. Nehéz közlekedéspolitikai feladat erre megfelelő választ adni.

A tengeri kikötők felé irányuló nemzetközi vasúti és kombinált áruszállítás Tengerre magyar!!! – de hol?

Hazánk vasúti áruszállítási teljesítményének csaknem háromnegyede nemzetközi, amelyen belül az import a legnagyobb tétel (30% felett), a tranzit pedig nagyjából akkora, mint a belföldi forgalom. A nemzetközi vasúti áruforgalom bő egynegyedét az Ausztriával folytatott külkereskedelem és az osztrák határon át kilépő, illetve azon át belépő tranzit adja.

Más közép- és nyugat-európai országokkal (Csehország, Németország, Lengyelország nyugati régiói, Benelux államok, Franciaország stb.) együtt a nyugati és az északnyugati irányú vasúti forgalom összesen a teljes nemzetközi (vasúti) forgalomnak mintegy 44-48%-át teszi ki, amiből 18-20%-nyi az északi tengeri kikötőkbe vagy azokból Magyarország felé áramlik. A keleti irányra (Ukrajna, Oroszország, a többi FÁK állam) kb. az összforgalom 20%-a jut, amelynek azonban csak egészen jelentéktelen része éri el a Csendes-óceánt. Délkeleti irányban (Románián és Szerbia-Montenegrón, Bulgárián, Görögországon át) mintegy 12-14%-os hányaddal számolhatunk, ebből 3-4%-ot

tesznek ki a fekete- és az égei-tengeri kikötők. A dél-nyugati irányra (Horvátország, Szlovénia, Olaszország, Dél-Franciaország, Ibériai-félsziget) mintegy 20% jut.

A nemzetközi szállítások intenzitása nagy általánosságban ugyan távolságfüggő (a távolsággal fordítottan arányos), a világpiacon való kijutást lehetővé tevő tengeri kikötők egyes irányokban igen erős vonzásukkal a skaláris megoszlást vektoriálissá alakítják.

A magyar külgazdaságnak a világpiacon elérése szempontjából nem elhanyagolható kérdése, hogy mely európai tengereket, illetve mely kikötők használatát részesítik előnyben (Horváth-Rechnitzer, 2000). A 19. századi magyar közlekedéspolitikai a legközelebbi tengeri kapcsolat választásakor hosszas hezitálás után döntött az Adria (Fiume) mellett a Fekete-tengerrel (Konstancával) szemben (Kossuth jelszava: „Tengerre magyar”, Széchenyi törekvései), de azóta többször (ha csak átmenetileg is) előtérbe került Konstanca használatának szükségessége (Erdősi, 2005). Az újabb koncepciók alapján a harmadik potenciális szereplő a transzboszniái V/C. folyosó déli végén, a horvátországi Ploče kikötő lehet, amely Budapesttől légvonalban alig fekszik távolabb, mint a Kvarneri- és a Trieszti-öböl kikötői, viszont rajta keresztül hamarabb elérhető a mediterráneum.

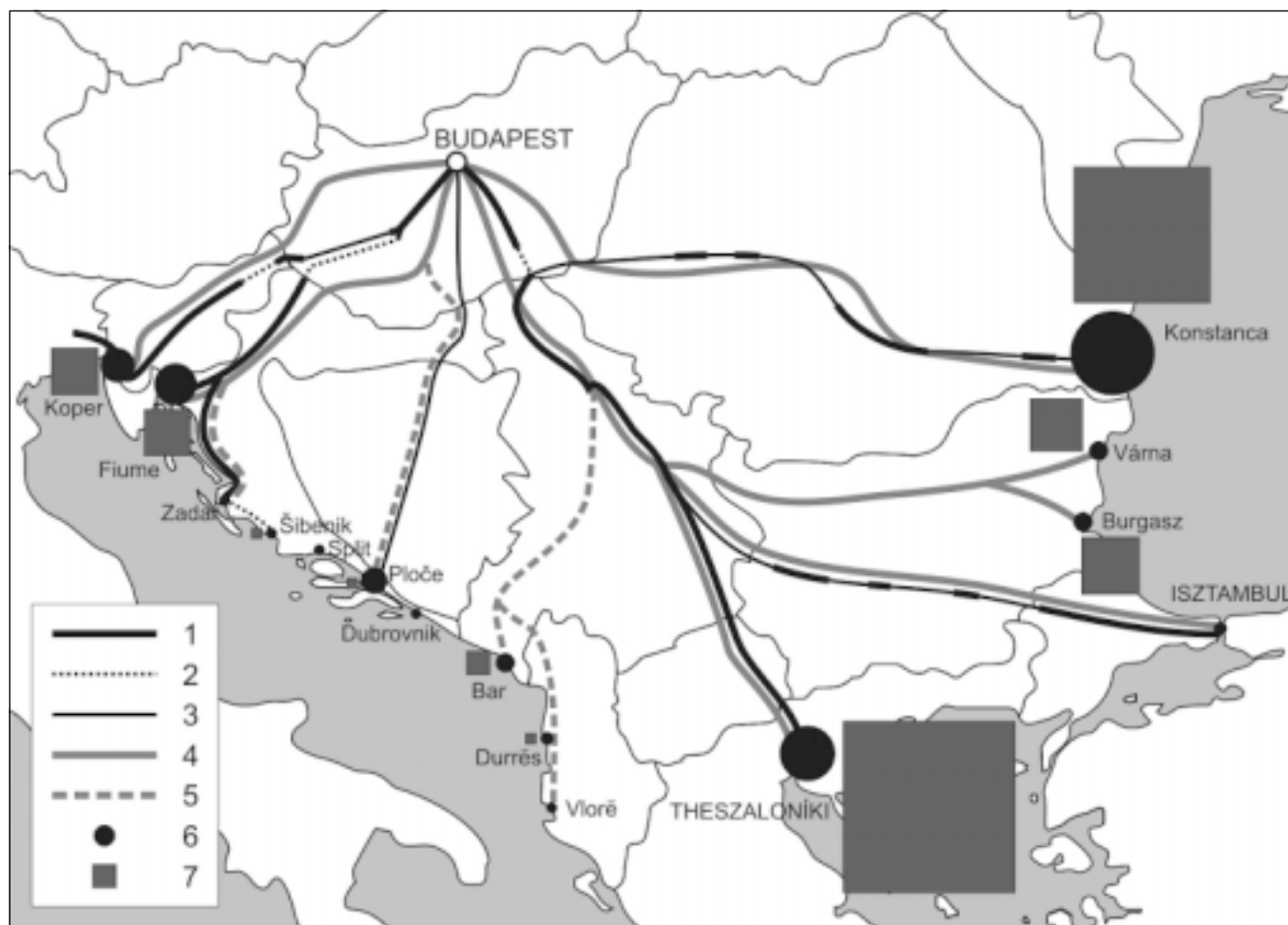
Belátható időn belül azonban Ploče nem számíthat számottevő magyar forgalomra, mert a hozzá vezető folyosó kiépítése teljesen bizonytalan, mint ahogy a kikötő (az elvileg ugyancsak számításba jövő montenegrói Barhoz hasonlóan) felszereltségben, szolgáltatásaiban messze elmarad Trieszt, Koper, sőt Fiume mögött (4. ábra).

Magyarország nemzetközi vasúti kapcsolataiban különleges helyet foglalnak el a délszláv országok adriai kikötőibe vezető vonalak, amelyek zavartalan igénybevitelére azonban ritkán van lehetőség a „balkáni állapotok” miatt. Legmegbízhatóbb a Trieszti-öböl kikötőibe, Triesztbe és Koperbe vezető tengely. Ennek olyan előnye is van, hogy Triesztnél nyugati irányból csatlakoznak hozzá az olaszországi, dél-európai áruáramlatok. Mint a TEN V. korridor a jövő szempontjából legígéretesebb délnyugati szakaszának forgalmát a magyar-szlovén vasút létesítése növelheti. Jelenleg a Bratislava–Rajka, Sopron–Szombathely–Nagykanizsa vonal is jelentős forgalmi tényezője.

A közép-adriai kikötőknek (Sibenik, Split, Zadar) ugyan jelentős a kapacitásfeleslege, elérhetőségük azonban Magyarországról végtelenül rossz (a Zágráb–Ogulin–Knin vonalon), így a közeljövőben aligha vonhatók be a külkereskedelmünkkel vagy a tranzitunkkal kapcsolatos átrakási feladatok érdemi teljesítésébe.

A bemutatott változatok közül elvileg az észak-adriai kikötők felé lenne érdemes fordulni a már megvalósulóban levő vasútfejlesztési tervek, valamint a Fiumétől a magyar határig elkészült, illetve a Kopertől (Szlovéniában) a magyar határig 2005 végére 85%-ban elkészülő autópálya alapján.

Bármennyire is kedvezőnek mutatkoznak a párszáz km-re levő észak-adriai kikötők elérésének időbeli feltételei (az M7 elkészültével, a Budapest–Koper vasút nyugat-dunántúli szakaszának korszerűsítésével),



4. ábra: A Magyarországhoz legközelebbi kikötők a hozzájuk vezető vasutakkal, főutakkal.

Jelmagyarázat: 1 – működő autópálya, autóút; 2 – épülőben levő és tervezett autópálya/autóút;

3 – nemzetközi főút; 4 – (viszonylag) nagy teljesítményű nemzetközi vasúti fővonal; 5 – kis teljesítőképességű (rekonstrukcióra szoruló) vasútvonal; 6 – kikötői ömlesztett (folyékony- és szárazáru), valamint darabáru / generál kargó forgalom; 7 – konténerforgalom (Forrás: a szerző szerkesztése)

egyelőre a közelebbi mediterrán kikötőknél sokkal jobb, rendkívül korszerű infra- és szuprastruktúrával berendezett, magas színvonalú, megbízható, a szállítmányokat kímélő logisztikai szolgáltatások nyújtására képes, viszont jóval távolabbi északi-tengeri kikötőket (Hamburgot, Brémát, Amszterdamot, Rotterdami, Antwerpent stb.) részesítik előnyben. E megakikötők ugyanis a tengeri vonal számában, a hajójáratok sűrűségében, gyakoriságában, az igénybe vehető hajófajta változatosságában is a legnagyobb kínálatot nyújtják, rövid raktározási időt garantálnak, és a legösszehangoltabb szállítási láncot biztosítják Európában. Emiatt a konténer irányvonatok nagy része is Hollandia és Németország felé veszi útját (Erdősi, 2005).

Tehát a földrajzilag legközelebbi (és az egyre fontosabb ázsiai piacokhoz is lényegesen közelebb fekvő) három tengerrel (Adria, Égei-tenger, Fekete-tenger) szemben a gazdasági és logisztikai távolság szempontjából legelőnyösebb „nevető” negyedik, az Északi-tenger a nyertes.

A különféle közlekedési eszközök által teremtett nemzetközi kapcsolatok

Hazánk és a külföld közötti közlekedésben – kiváltéppen a személyközlekedésben – ma már meghatá-

rozó szerepe van a gépkocsinak. Ennek ellenére a közúti közlekedés értékelésétől el kell tekintenünk, mert nincsenek információink a távolsági viszonylatokban nyújtott teljesítményekről, így nem rajzolható meg a kialakított nemzetközi közlekedési vonzáskörzet határa és intenzitás szerinti tagozódása. Az egyes határátkelők forgalmi adatai azért nem használhatók, mert – határszakaszonként eltérő arányban, de – túlnyomó részüket a szomszédsági (a bevásárló-turizmussal kapcsolatos) kölcsönös átjárások teszik ki.

A nemzetközi vasúti kapcsolatok térrendszerének minősítésére igazán az átszállás nélküli közvetlen vonatok vagy legalábbis vasúti kocsik alkalmasak. A legnagyobb távolsági személyszállító vonat kínálat Ausztria, illetve az azon túli német nyelvű országok (Németország, Svájc) felé alakult ki, jórészt a Magyarországon át tranzitáló távolsági nemzetközi vonatokkal (Erdősi, 2005).

A legintenzívebb nemzetközi vasúti személyforgalom viszont ott jött létre, ahol a lakosságot különféle erős, különleges motivációk készítetik a Magyarországra való utazásra. A készítetések nagyon eltérőek lehetnek: a székelyföldi magyar kisebbség anyaországi munkavállalásától, tanulásától kezdve a más nemzetiségek által is végzett csempészetten át a rokonlátogatásig és a turizmusig. A legerősebb nemzetközi személy-

forgalom (sorrendben) Ausztriával, Romániával és Szlovákiával alakult ki. A Budapestet vasúton átszállás nélkül elérhető pontok némelyikének távolsága akár ezer km-nél is több lehet (Zürich, Párizs, Dortmund, Berlin, Varsó, Moszkva, Szófia, Athén, Fiume, Trieszt, Róma). Összességében a nyugati kapcsolat a domináns.

A légi közlekedéssel teremtett térkapcsolatokra jellemző, hogy 2003-ban Ferihegyről összesen 71 külföldi repülőtérre indult menetrendszerű, és 21 repülőtérre nem menetrendszerű utasszállító járat. (Ezen belül az EU országainak reprezentációja közel 60%-os volt.) Azóta a „*fapados*” járatok tovább erősítették a nyugat-európai orientációt. A többi világrész súlya a kargó szállításban nagyobb az utasszállításnál (Afrika kivételével). A nemzetközi vonalak közül azok a legforgalmasabbak, amelyek a magyar külgazdaság számára kiemelkedő jelentőségű fejlett országokban levő nagy elosztó, gyűjtő központokkal kötik össze Budapestet (Frankfurt, London, Amsterdam).

A kargó forgalom vonalak szerinti megoszlása meg lehetőségen „szabálytalan”, mivel itt a célrepülőterek speciális logisztikai értéke, rangja, berendezettsége, valamint a kifejezetten nagy értékű, a légi tarifát elviseelő áruk mozgása lép előtérbe (pl. Köln–Bonn, Milánó–Bergamo, Tel Aviv „előkelő” pozíciója).

E helyen nem kerülhetjük meg azt a kérdést, hogy képes lesz-e Budapest a nemzetközi légi közlekedés rangos tagjává válni. Az e szerepkör betöltésére való alkalmasságot bizonyító tanulmányokkal, fejlesztési tervekkel szemben erre belátható időn belül kevés esélyt látunk, mivel az e tekintetben bennünket az utóbbi évtizedekben messze megelőző közeli Bécs-Schwechat és Prága utoléréséhez, meghaladásához és a velük folytatott eredményes versenyhez szükséges gazdasági térkeretekkel nem rendelkezünk.

Nagyobb esélye van Budapestnek arra, hogy a nagysebességű vasutak kelet-közép-európai (feltehetően csak néhány évtized múlva kibontakozó) hálózatában érdemi – kárpát-medencei – csomópont szerepre tegyen szert, ahol az Ukrajnát É-Adriával, valamint a Ny-Európát DK-Európával összekötő szuperpályák találkoznak.

A magyarországi autópálya hálózat illeszkedését az európaihoz az a körülmény teszi egyszerű (akár sab-

lonosnak is minősíthető) feladattá, hogy a szomszédos országokban (Ausztria bizonyos mértékű kivételével) mindmáig és a közeli jövőben az EU által meghatározott PEN korridorokban épültek és épülnek autópályák. Ennek ellenére egyeztetésekre mind makro léptékű, mind a finom nyomvonal kialakítása terén időnként szükség van. Egyrészt azért, mert az egyes országok gyakran nemzeti érdekeiknek megfelelően értelmezik a korridorok vonalát. Az EU azzal, hogy csak nagy vonalakban határozza meg a korridorok területi elhelyezkedését, teret ad nemcsak a nyomvonal, hanem az alkorridorok rugalmas értelmezésének is. Ez oda vezet, hogy a hálózattervezés különféle szintű szereplői (a szakminisztériumtól az alágazati – vasúti, közúti, vízi közlekedési – főhatóságokon, a vállalatokon át a területi igazgatási szervekig) saját vonal változatot jelenítenek meg, sőt újabb alkorridorokat rajzolnak a térképre, amelyek irányukat tekintve láthatóan nem illeszkednek az eredeti Helsinki folyosók irányához.

Irodalom

- Erdősi F. 1999: Új transzeurázsiai vasúti összeköttetések I–II. – Közlekedéstudományi Szemle, 7. p. 241–248; 281–285.
- Erdősi F. 2001: From a fiction to the implementation: regional transport. In: Role of the Regions in the Enlarging European Union. – Ed: Z. Gál. Pécs: Centre for Regional Studies, p. 182–193
- Erdősi F. 2003: Új transzeurázsiai projektcsoomag. – Magyar Közlekedés, 11. 51–52. sz. p. 6.
- Erdősi F. 2004: Európa közlekedése és a regionális fejlődés. II. bővített, részben átdolgozott kiadás. – Dialóg Campus, Pécs, Budapest.
- Erdősi F. 2005: Magyarország közlekedés és távközlés földrajza... – Dialóg Campus, Pécs, Budapest.
- Golaszewski, A. 1997: Entwicklung der Eisenbahnbeförderungen im Verkehr Europa-Asien. – Zeitschrift. OSShD 4. p. 4–10.
- Horváth Gy.–Rechnitzer J. (szerk.) 2000: Magyarország területi szerkezete és folyamatai az ezredfordulón. – MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs

Summary

Alternatives of future connections of Hungary to the European transport networks

The paper analyses the earlier and recent history of major transport connections between Hungary and the wider European networks. The enlargement of the European Union brought changes in these connections, former strategic directions declined, other directions gained new importance. Further changes may occur, depending on the economical and political developments. The paper outlines various possibilities, concerning major motorway, railway, air and waterway links.

Európa Terv – az ország középtávú (2007–2013) stratégiai fejlesztési terve¹

Feller Tibor²

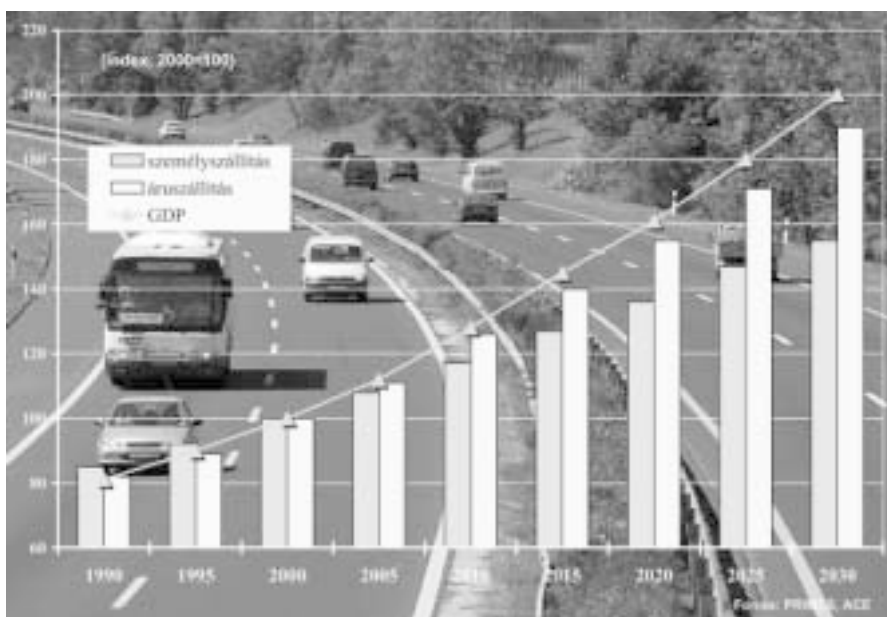
Bevezetés

Közel egy éve, 2004 közepén kezdődött az a tervezési folyamat, amelynek célja az ország új, középtávú (2007–2013) fejlesztési stratégiájának kialakítása. A cikk írásakor folyik a helyzetértékelést szolgáló projektek munkaanyagainak széles körű véleményezése és az Országgyűlés elé kerülő Országos Fejlesztéspolitikai Kon koncepció véglegesítése. A munka végső célja a II. Nemzeti Fejlesztési Terv (nemzeti stratégiai referenciakeret) összeállítás, amely alapján megszülehetnek az operatív programok.

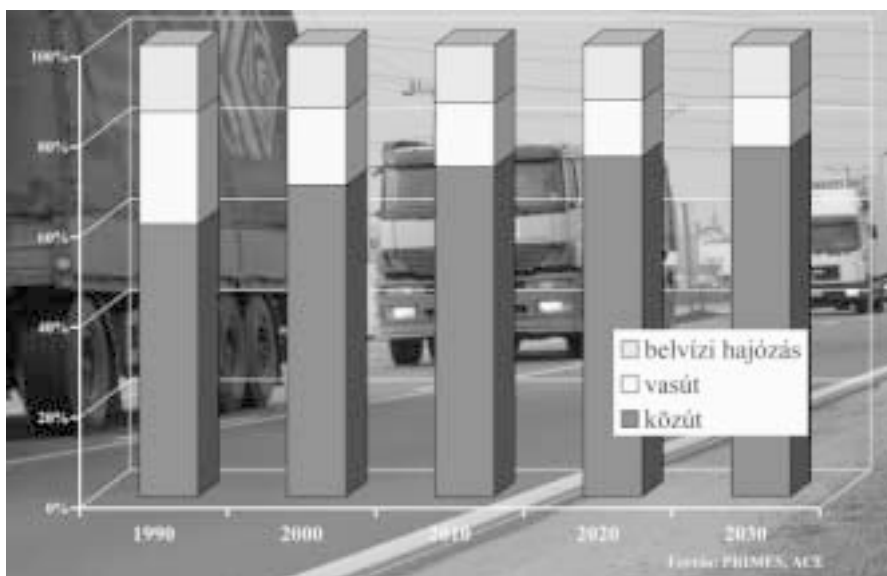
Az NFT készítése szükséges, mivel

- az 1260/1999. EK rendelet előírja,
- rögzített helye van a strukturális politikában,
- stratégia a források felhasználására,
- tárgyalási alapidokumentum.

A stratégiai célok meghatározásakor különösen nagy a közutas szakma felelőssége, hiszen most nyílik lehetőség arra, hogy az igazán fontosnak vélt prioritások teret kapjanak. Szükséges ez annak tükrében is, hogy a közúti közlekedés jelentősége a csatlakozás óta még inkább megnőtt, és a magyarországi hálózat immáron egy összeurópai hálózat szerves részévé vált fizikailag és jogilag egyaránt. Az 1. ábrán jól látszik, hogy az EU prognózisa szerint a szállítási teljesítmények egyre nőnek majd az összeurópai hálózaton, a 2. ábra pedig azt mutatja, hogy ebben az egyre növekvő forgalomban hogyan vesz részt egyre nagyobb mértékben a közút. Tudatos stratégiára tehát szükség van, az elképzelések valóra váltásában az EU partner. Ahhoz, hogy ezt a partnerséget (értsd: támogatást) ki tudjuk használni, szükségesek az olyan nagy ívű tervek, mint az Európa Terv.



1. ábra: Szállítási teljesítmények alakulása az összeurópai hálózaton



2. ábra: A közlekedési munkamegosztás változása az összeurópai hálózaton

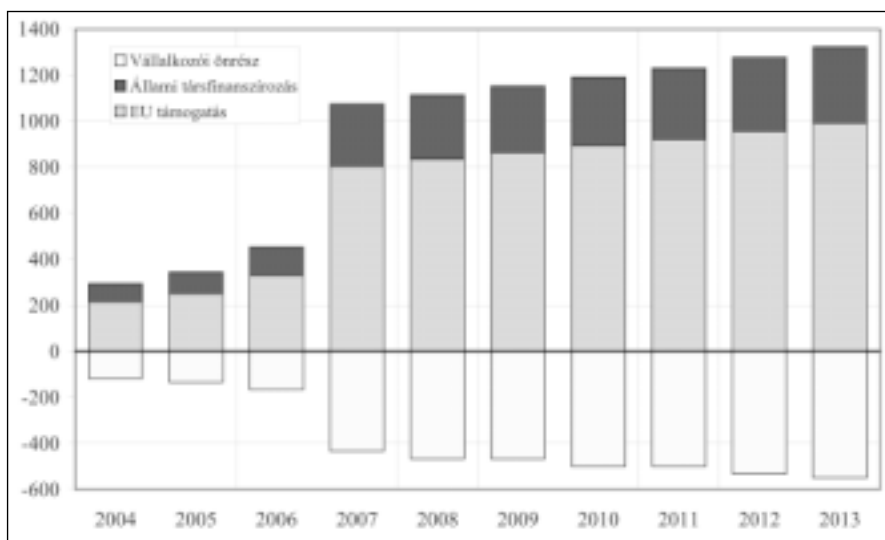
Miért készül az Európa Terv?

Magyarország 2007. és 2013. között mintegy 25 Mrd euró fejlesztési forrásra számíthat az EU kohéziós politikájának keretében. A valódi pénzügyi hatás ennél sokkal jelentősebb, hiszen a kohéziós források igénybeviteléhez hozzá tartoznak a hazai költségvetési források és a vállalkozói források is (3. ábra).

Összességében a II. Európa Terv keretében hét év alatt a hazai nemzeti össztermék 12 százalékát kitevő, kb. 15 ezer Mrd forintnyi fejlesztés valósulhat meg (ez éves szinten azt jelenti, hogy a mai összeget kb. 3,5-szeresen meghaladó évi támogatás várható). Ha

¹ A szöveg a 2005. május 24-én az UTINFORM által rendezett „Jelent 11” c. konferencián elhangzott előadás szerkesztett változata

² Osztályvezető, UKIG hálózatfejlesztési főosztály



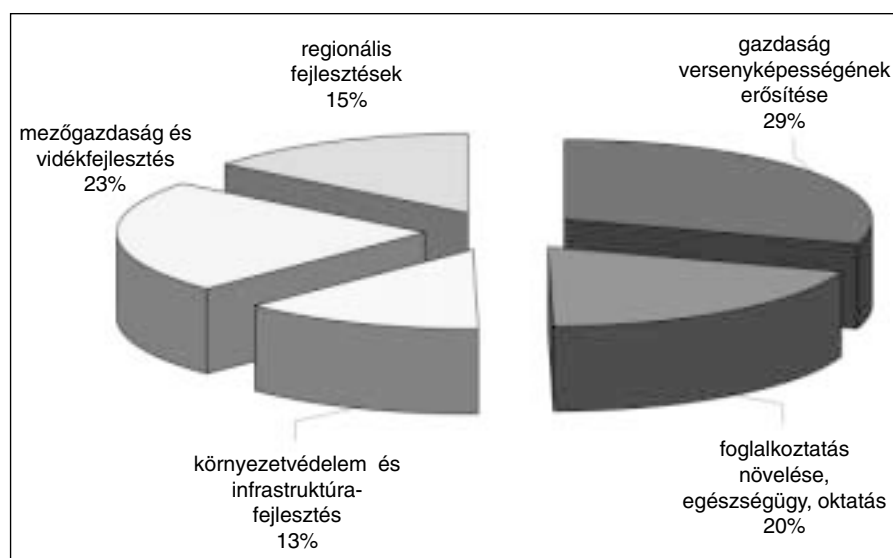
3. ábra: A 2007. és 2013. közötti időszak támogatási rendszere

a lehívható keretet maximálisan ki szeretnénk használni, akkor a mellé teendő szükséges önerő a teljes költségvetési fejlesztési keretet felemésztené. Ez azt jelenti, hogy ilyen elméleti esetben kizárólag EU-s támogatással valósulnának meg a hazai projektek!

A források nagyságát segít elképzelni, ha emlékeztetül hívjuk a 2004–2006. közötti időszak számait: a most zajló három éves periódusban a Strukturális Alapokból és a hozzá társuló hazai forrásokból 968 Mrd forintnyi fejlesztési lehetőség áll rendelkezésre. A felzárkóztatásra ezen felül a Kohéziós Alapból még 397 Mrd forintnyi jut, így összességében három év alatt mintegy 1360 Mrd Ft segíti a modern Magyarország megteremtését.

A Strukturális Alapok 968 Mrd Ft-ja a következők szerint áll össze: a támogatásként érkező 510 Mrd Ft mellé 178 Mrd Ft hazai forrás társul, ehhez jön kb. 280 Mrd Ft magántőke. A projektek öt operatív program keretében valósulnak meg, a támogatások megoszlása ezek között (4. ábra):

- GVOP – a gazdaság versenyképességének erősítésére: 291 Mrd Ft;
- HEFOP – a foglalkoztatás növelésére, az egészségügy és az oktatás támogatására: 191 Mrd Ft;



4. ábra: A Strukturális Alapok forrásainak megoszlása 2004-től 2006-ig

- KIOP – környezetvédelemre és infrastruktúra-fejlesztésre: 122 Mrd Ft;
- AVOP – mezőgazdaság és vidékfejlesztésre: 223 Mrd Ft;
- ROP – regionális fejlesztésekre: 141 Mrd Ft.

Az Európai Unió elképzelései

Az Európai Bizottság 2004. február 27-én hozta nyilvánosságra a harmadik Kohéziós Jelentést, amely bemutatta a regionális politika területén eddig elért eredményeket és a Bizottság elképzeléseit a következő – a 2007. és a 2013. közötti – programozási időszakra.

A javaslat alapján jórészt megváltozna a kohéziós politika cél- és eszközrendszere. Alapvetően három fő célra kívánják koncentrálni a rendelkezésre álló forrásokat, melyek Brüsszel javaslata alapján továbbra is a közösségi össz-GDP 0,41%-át tennék ki:

- A **konvergenciára**, amely a legkevésbé fejlett régiók növekedésének és foglalkoztathatóságának növelését, a fejletlenebb régiók felzárkózását jelenti. Erre a célra jutna a legnagyobb erőforrás, a kohéziós költségvetés 78%-a. A prioritásnak a kedvezményezettjei továbbra is a legszegényebb európai régiók lennének, amelyeknek az egy főre jutó átlagos GDP-je nem éri el az uniós átlag 75%-át.
- A második célkitűzés a **regionális versenyképesség és foglalkoztatottság növelése**, melyre a kohéziós költségvetés 18%-át szándékoznak fordítani.
- A harmadik célkitűzés tartalmazná az **európai térségi együttműködés támogatására** vonatkozó forrásokat, amelyek a kohéziós költségvetés 4%-át teszik ki.

Fenntartanák továbbá a Kohéziós Alap támogatásait, erre továbbra is azok az országok lennének jogosultak, amelyek fejlettsége az uniós átlag 90%-a alatt van. Az eddig csak környezetvédelmi és közlekedési nagyberuházásokat támogató alap a következő programozási periódusban további támogatási célokkal (energiahatékonyság, városi közlekedés és megújuló energiaforrások) bővül.

A célkitűzésekben megfogalmazott célok összhangban vannak a GKM területéhez tartozó tevékenységek fejlesztési elképzeléseivel. A regionális versenyképesség növelése, a területi egyenlőtlenségek ki egyenlítése, a jobb területi együttműködés mind olyan kérdés, amelynek alapfeltétele a jól működő, megfelelő szolgáltatási színvonalat nyújtó közlekedési hálózat. A felzárkózás a közlekedés fejleszté-

se nélkül nem lehet tartós. Az infrastruktúra fejlesztésekor a fenntarthatóság és a környezeti szempontok nagyobb mérlegelése, továbbá az energetikai célok hangsúlyosabb érvényesítése jelenik meg igényként.

Az átalakítás célja az egyszerűsítés. Az EU tanácsa a programozási időszak előtt a bizottság javaslatára jóváhagyja azt a stratégiai dokumentumot, amely kijelöli a fő irányokat a tagállamok számára. Ezek a prioritások a lisszaboni és a göteborgi célokon, valamint az Európai Foglalkoztatási Stratégián alapulnak, és megvalósulásukat a bizottság a tagállamok jelentése alapján évente vizsgálja. Az átfogó stratégiai dokumentum alapján minden tagország elkészíti a saját fejlesztési tervét. Ezt tárgyalja meg a bizottsággal, és ennek alapján határozza meg a tematikus és regionális programokat.

Az alapok száma ötről háromra csökken: Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA), Európai Szociális Alap (ESZA) és Kohéziós Alap. Egy programot egy alap finanszíroz („monofund” finanszírozás), de lehetővé válik, hogy az ERFA és az ESZA esetében korlátozott mértékben a fő támogatási területekhez szorosan kapcsolódóan más, az adott alap támogatási céljaival összhangban lévő kiegészítő tevékenységeket is finanszírozzanak. A monofund finanszírozás nem jelent különbséget a feltételrendszerben, mert a 2004–2006-os időszakra is így folyt a tervezés.

A hazai fejlesztéspolitikával szemben támasztott igények

A következő középtávú stratégiai időszak tervezésével szemben az alábbi legfontosabb követelmények:

- a terv ciklusokon átnyúló jellegéből adódó politikai konszenzuskényszer és társadalmi partnerség;
- a hazai és a közösségi források közötti együttműködés megteremtése;
- az EU kohéziós politikája, a jelenlegi tendenciák és következmények;
- a megnövekedett forrás-felhasználás kérdései,
- az uniós határidők szem előtt tartása.

A 2007. és 2013. közötti időszakra vonatkozó tervezés

Az új nagyságrendű külső források igénybevétele egyszerre lehetőség és felelősség. Hasonlóan a korábbiakhoz, olyan támogatásról van szó, amelyet csak akkor tudunk maximálisan kihasználni, ha

- kellő számú, minőségű és megfelelően előkészített projekt (és pályázat!) áll rendelkezésre,
- kialakítják az átlátható költségvetési kereteket,
- létrejönnek az együttműködést lehetővé tevő jogi keretek,
- kiépül a hatékony felhasználást lehetővé tevő intézményrendszer,

- a közös célokhoz megvan a társadalmi és politikai támogatás.

A források igénybeviteléhez olyan átfogó, országos középtávú fejlesztési tervet kell készíteni, amely egyidejűleg veszi figyelembe a hazai gazdaság és társadalom igényeit, valamint az EU prioritásait. A kormány a 1076/2004. (VII. 22.) sz. határozatával – az Európa Terv (2007–2013.) kidolgozásának tartalmi és szervezeti kereteiről – erősítette meg, hogy kiemelt feladatnak tekinti ezt a stratégiai tervezést. A szükséges gazdaságpolitikai és pénzügyi keretet a 2004–2008. közötti időszakra vonatkozó Konvergencia Program határozza meg.

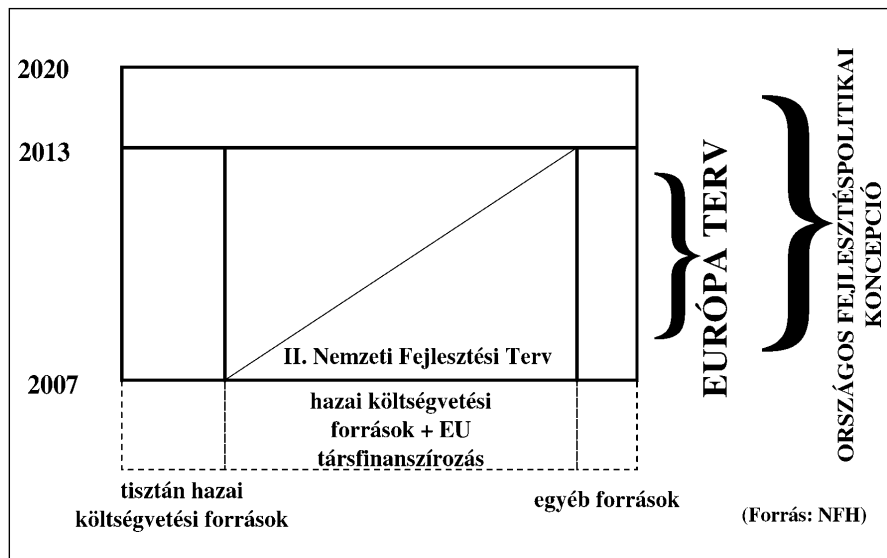
Az Európa Terv más minden eddigi tervhez képest. Alulról építkező, egymásra épülő, egymásból következő tervek rendszere tölti fel tartalommal. Az Európa Terv egy keret, amelybe mindenki beleillesztheti saját terveit. Keret, amely egységes rendszerbe szervezi a döntéshozók cselekedeteit (5. ábra).

Az Európa Terv munkafázisai

A következő költségvetési időszakra szóló tervek megalkotását, kidolgozását, a magyar és közösségi finanszírozás ágazati és területi fejlesztési elképzelések összehangolását 2005 végére, 2006 elejére el kell végezni.

A legfontosabb munkafázisok:

- **Helyzetértékelés, előkészítés:** jövőkép, belső lehetőségek – külső trendek, hazai stratégiai dokumentumok, területi-szakmai prioritások, projektötletek, EU-s keretek (közösségi szintű stratégia, alaprendeletek, szakpolitikák), nagyprojektek kiválasztási mechanizmusának kialakítása és a nagyprojektek kiválasztása.
- **Koncepcióalkotás:** Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció elkészítése (kitekintéssel 2020-ra) 2005. február 28-ig (a határidő közben többször módosult). A legfontosabb célokat, kitérési lehetőségeket tartalmazza, az Országgyűlés fogadja el. Kidolgozására az Országos Területfejlesztési Koncepcióval együtt, egymásra épülve kerül sor.



5. ábra: Az Európa Terv rendszere

- **Stratégia kidolgozása:** országstratégia (NFT II.) elkészítése 2005. december 31-ig. Az országos keretstratégia egy, az EU finanszírozta területekre szóló magyar stratégiai dokumentum.
- **Pénzügyi keretterv:** ki kell dolgozni az operatív programok tervezését megalapozó pénzügyi kerettervet.
- **Operatív programok meghatározása:** 2006 tavasza – SOP (szakágazati operatív programok) + ROP (regionális operatív programok).
- **Végrehajtás:** meg kell kezdeni az operatív programok végrehajtását.

A tervezés stratégiai alappillérei

A 2007. és 2013. közötti időszak fejlesztési terve – a közösségi kohéziós politikával összhangban – négy stratégiai pilléren nyugszik (fő célok):

1. **Társadalmi és gazdasági kohézió, az összetartó társadalom elvének érvényesülése**
A pillér egyrészt magába foglalja az ország egészének, illetve egyes térségeinek gazdasági felzárkózását (konvergencia), kapcsolódva az Országos Területfejlesztési Konceptió által kijelölt irányokhoz (az innováció és a fejlődés térbeli terjedésének elősegítése, a területi különbségek csökkentése, az ország mélyebb integrálása az európai térbe). A pillér kiterjed az összetartó és esélyteremtő társadalom megteremtésére (szolidaritás).

2. **Az ország versenyképességének javítása**

A pillér kiterjed a gazdasági versenyképességet megalapozó kutatás-fejlesztésre, az innováció, az információ-technológia széles körű alkalmazására, valamint az ország földrajzi helyzetét optimálisan kihasználó infrastrukturális fejlesztésekre, illetve a versenyképességet befolyásoló olyan területekre is, mint a hatékony közigazgatás, a jog- és belbiztonság, az egészség vagy a települési környezet.

3. **A tudásvezérelt és megújuló társadalom megerősítése**

A pillér magába foglalja a képzésnek és oktatásnak a gazdaság igényeit szem előtt tartó, koordinált fejlesztését, a foglalkoztatás bővítését, a tudomány, a kutatás-fejlesztés, az innováció és az információs társadalom emberi erőforrásokkal kapcsolatos feltételeinek a kialakítását. Másrészt a pillér kiterjed a társadalmi befogadás, a hátrányos helyzetűek és kirekesztettek reintegrációjára, az esélyegyenlőségre, fokozottan támaszkodva a közoktatásban és a hátrányos helyzetűek munkaerő-piaci reintegrációjában rejlő lehetőségekre.

4. **A fenntartható fejlődés elvének érvényesítése**

A pillér kiterjed a fenntartható fejlődés környezeti, szociális és gazdasági vonatkozásaira, külön-

nös tekintettel az élhető környezet megteremtésére, a természeti erőforrásokkal való takarékos és hatékony gazdálkodásra, a gazdasági fejlődés fenntarthatóságának kritériumaira, az üzembe helyezett fejlesztések működtetésének fenntarthatóságára, a leromlott urbanizált, illetve a rurális térségekben élők életesélyeinek komplex, integrált javítására.

A tervezésben kiemelt helyet kapnak a régiók. Folytatódik a decentralizáció, további források és kompetenciák telepítésére kerül sor a régiókban. Alaphipotézis, hogy 2007-től a hét régiónak hét önálló regionális programja lesz. A tervezés egyszerre folyik felülről lefelé és alulról felfelé, hogy a területi kezdeményezések is helyet kapjanak. A terv szorosan illeszkedik az Országgyűlés által jóváhagyott Országos Területfejlesztési Konceptióhoz.

A tervezés intézményrendszere és annak működése

A fejlesztéspolitikai tervezés tematikus és regionális munkacsoportok tevékenységére épül, amelyek résztvevői megjelenítik az egyes szakterületek és térségek fejlesztési elképzeléseit, igényeit. A munkacsoport vezetőik döntéshozatali színtere a Fejlesztéspolitikai Koordinációs Tárcaközi Bizottság (FKTB). A regionális munkacsoportok a hét statisztikai régióban szerveződtek, munkájukat a Nemzeti Fejlesztési Hivatal koordinálja (6. ábra).

A tematikus munkacsoportok nem szektoronként, hanem integrált témák köré szerveződnek. A nyolc munkacsoport a következő témákkal foglalkozik:

- egészséges társadalom (gyermek, ifjúság, család, szociális és egészségügyi kérdések),
- okos, művelt társadalom (oktatás, tudomány, kultúra),
- aktív társadalom (demográfia, migráció, mobilitás, képzés, foglalkoztatási kérdések),
- információs társadalom (informatika),



6. ábra: A stratégiai tervezés intézményrendszere

- versenyképes gazdaság (közlekedés/szállítás, energia, turizmus),
- felzárkózó vidék (agrárius, élelmiszergazdaság),
- élhető környezet (környezeti infrastruktúra, vízgazdálkodás),
- dinamikus településrendszer (város, falu, tanya).

A GKM a versenyképes gazdaság stratégiájához tartozó munkacsoport felelőse.

A munkacsoportok feladata a meghatározó (regionális, ágazati) beavatkozási területek képviselete a tervezési folyamat egészében, a stratégiák, programok, intézkedések kialakítása. Ezen belül a munkacsoportok:

- elemzik az érintett területek helyzetét, a területek nemzetközi trendjeit, gyakorlatát, a megvalósított, illetve folyamatban lévő állami programokat;
- bevonják a szakterületek érintettjeinek széles körét;
- a regionális munkacsoportok a meglévő stratégiai dokumentumok, illetve a területi szereplők javaslatai alapján kialakítják a régió prioritásrendszerét, ezt követően ezt szembesítik, összehangolják az ágazatok elképzeléseivel;
- javaslatokat tesznek a fejlesztéspolitikai elgondolás tartalmára;
- véleményezik a fejlesztéspolitikai tervezet tartalmát;
- javaslatokat tesznek más átfogó, országos szintű stratégiai dokumentumokhoz és véleményezik azok tartalmát;
- javaslatot tesznek az érintett területek stratégiájának továbbfejlesztésére, elkészítésére;
- elkészítik az érintett területek frissített stratégiáját;
- megfogalmazzák a fejlesztési programok és intézkedések tartalmát, javaslatot tesznek a programok intézményrendszerének keretére.

A társadalmi-gazdasági együttműködés rendje

A tervezés egyik alapeleme a partnerség, ezért elengedhetetlen a gazdasági, szociális, civil és regionális partnerek bevonása. Ez erősíti a terv legitimitását és megteremtheti a társadalmi elfogadottságát. A társadalmi-gazdasági együttműködés konzultatív formájának három szintje határozható meg:

- *makrofórumok*: országos szintű egyeztetési fórumok, tanácsok véleményezik a kormány elé terjesztendő tervdokumentumokat;
- *kiemelt gazdasági-társadalmi partnerek*: szakmai szervezetek meghatározott köre, amely résztvesz az egyes tervezési fázisok megalapozásában;
- *társadalmi nyilvánosság*: az előzőkön kívül eső szervezetek folyamatos tájékoztatása a munkák mindenkor állásáról.

Hol tartunk most?

Nagyprojektek

Az idén áprilisban született kormánydöntés az ún. nagyprojektekéről (a beruházás nagyobb, mint 50 M euró). E szerint 19 környezetvédelmi és 6 közlekedési beruházás előkészítése kezdődik meg azonnali hatállyal a 2007. évi kezdés lehetősége érdekében. Az

előbbieket előkészítésére 7,5 Mrd Ft, az utóbbiak esetében 5 Mrd Ft áll rendelkezésre (a közlekedési szektorban további 2,5 Mrd Ft értékű projekt-előkészítési támogatás megítéléséről is szó van). A 27 milliárdos keretből fennmaradó összeg az NFT II. kulcsjelentőségű, de nem feltétlenül az időszak legelején indítandó ágazati és területi programjainak előkészítésére szolgál.

A projekteket szakmai zsűri javaslata alapján a szakértő által 2004 decemberében benyújtott 186 közlekedési és beruházást tartalmazó listáról választják ki. A kiválasztás kritériumai között szerepelt a projektek:

- illeszkedése
 - az előkészületben lévő II. Nemzeti Fejlesztési Tervhez, az érintett ágazatok fejlesztési programjaihoz,
 - az EU Kohéziós Alap és a Regionális Fejlesztési Alap támogatási prioritásaihoz;
- regionális fejlesztési hatása;
- műszaki-technológiai előkészítettségének foka;
- hozzájárulása az EU-tagsággal járó kötelezettségeink teljesítéséhez
 - a transz-európai közlekedési hálózat fejlesztéshez,
 - a fő tranzitútvonalak burkolatmegerősítésével kapcsolatos harmonizációs kötelezettség teljesítéséhez.

Országos Fejlesztéspolitikai Koncepció

Az OFK eredeti határidejéhez képest kissé csúszva júniusban kerülhet a kormány, majd az Országgyűlés elé. A jelenlegi munkaváltozat tárcák közötti egyeztetései zajlanak.

A 2007. és 2013. közötti időszak fejlesztéspolitikai stratégiai céljai a következők:

1. a magyar gazdaság versenyképességének tartós növelése;
2. a foglalkoztatás bővítése;
3. az oktatási, képzési rendszer fejlesztése, a képzettség növelése;
4. a népesség egészségi állapotának a javítása;
5. a társadalmi összetartozás erősítése;
6. a fizikai elérhetőség javítása;
7. a virtuális hozzáférés javítása;
8. a természeti erőforrások és környezeti értékek védelme és fenntartható hasznosítása;
9. kiegyensúlyozott területi fejlődés.

A stratégiai célok a nemzeti, a regionális és a helyi szintű tervezésben egyaránt irányadók. A helyi adottságokból kiinduló regionális és települési fejlesztéseknek szervesen illeszkedniük kell az országos fejlesztési stratégiához. A regionális fejlesztéseknek a helyi szükségletekből kiindulva kell olyan intézkedéseket tartalmazniuk, amelyek a régió, a térség felemelkedését az országos szintű fejlesztéspolitikai stratégiával összhangban szolgálják.

A fizikai elérhetőség javítása

A fizikai elérhetőség javítása alapvető feltétele a tartós és fenntartható gazdasági növekedésnek, az egész gazdaság, a régiók, a térségek, a vállalkozások és a munkavállalók versenyképessége növelésének. A köz-

lekedési infrastruktúra fejlődése elérhetőbbé teszi a munkahelyeket és az oktatási szolgáltatásokat, javítja a munkaerő mobilitását, hozzájárul a foglalkoztatás bővítéséhez. Az infrastrukturális hálózatok javulása ösztönzi a külföldi működő tőke beáramlását, meglepedését az országban. A közlekedési hálózat fejlesztése megteremti a lehetőségét annak, hogy a ma még kevésbé fejlett régiók, térségek bekapcsolódhassanak a gazdaság vérkeringésébe, erősíti a társadalmi kohéziót.

A humáninfrastruktúra (egészségügyi, oktatási, szociális, kulturális, igazságszolgáltatási) fejlesztése a térségi/települési elérhetőség feltételeinek javításával, valamint a települések közötti dinamikus kapcsolatok megteremtésével az emberek aktivizálása, foglalkoztathatóságának segítése, az agrár ágazatból élők helyben tartása mellett szociális biztonságukát is szolgálja.

A környezetkímélő fejlesztések (a vasúti közlekedés fejlesztése, a kötöttpályás városi és elővárosi köz-

lekedés fejlesztése, az elkerülő utak stb.) jelentős mértékben csökkentik a települések levegőszennyezését, zajterhelését, mindez elősegíti a népesség egészségének a javulását.

Fejlesztési prioritások:

- A transzeurópai közlekedési folyosók (közút, vasút) teljes körű kiépítése.
- A nemzetközi és hazai kereskedelmi-szállítási útvonalak mentén a hálózat és a műszaki létesítmények-fejlesztése.
- Régiók és kistérségek elérhetőségének javítása közlekedési hálózatok kiépítésével, fejlesztésével.
- A tömegközlekedés fejlesztése.
- A jó minőségű közlekedési rendszerek (e-közlekedés is) és az eszközállomány fejlesztése.
- Az utak teherbíró-képességének a növelése.
- Városrészek és térségek integrált rehabilitációja.
- Akadálymentesítés (környezeti és kommunikációs) a fogyatékkal élők integrációjának megkönnyítése érdekében.

Summary

The preparatory work and planning for the next strategic development period has begun. The aim of this work is to develop a new National Development Plan based on the new cohesion strategy of the European Union. This new strategy could give a good opportunity to get the EU financial support in the time of 2007-2013. It needs well prepared projects, an appropriate legal, institutional and economical background to utilise the forthcoming opportunities.

Nemzetközi szemle

Új optimális periódusidő egyedi jelzőlámpás csomópontok állandó programos irányítására

New Optimal Cycle Length Formulation for Pretimed Signals at Isolated Intersections
Chang-Jen Lan

Journal of Transportation Engineering Vol. 130, 2004. 5. p. 637-647, á:9, t:7, h:5

Telítettséghez közeli vagy telített forgalmi helyzetekben az optimális periódusidő meghatározására használatos Webster-féle képlet a gyakorlat számára nem ad megfelelő eredményeket. Egyfelől a periódusidő értelmetlenül hosszúvá válik, ha a csomópontban a kritikus forgalmi folyamat kihasználtsági aránya az egyhez közelít, másfelől a képlet nem alkalmazható, ha a kritikus forgalmi folyamat kihasználtsági aránya egynél nagyobb. A cikk szerzője kísérletet tesz a probléma megoldására egy egyszerűsített, de elfogadható pontosságú képlet levezetésével, mely alkalmas az optimális periódus-

idő meghatározására telített forgalmi körülmények esetén. A minimális késleltetés követelményén alapuló optimális időzítési változók használatával nemlineáris regressziós elemzéssel megállapítható a funkcionális kapcsolat az optimális periódusidő és a forgalmi folyamat jellemzői között, ez utóbbiak a kritikus forgalmi folyamat kihasználtsági aránya, az összes veszteségidő, valamint az elemzett időszak hossza az adott csomópontban. Az eredményként kapott tapasztalati képlet az optimális periódusidő meglehetősen jó közelítését adja, az eltérés az analitikus megoldás ciklusidejétől átlagosan 5,7%. Az ehhez tartozó átlagos késedelem azonban csak 0,9%-kal nagyobb az elméletileg optimálisnál. A jelzésidő tervek alapja az optimalizált fázissorrend, mely akár periódusonként változhat, valamint a zöldidők egyenletes kihasználtsági arányra törekvő felosztása. Az így kapott közel optimális veszteségidő csak 3,3%-kal magasabb a teljesen optimális megoldásénál. A közel optimális periódusidő képleteit levezették 3 és 4 ágú csomópontokra, mindkét esetben elkülönülő és átlapoló fázisokra külön-külön.

G. A.

HÁLÓZATFEJLESZTÉS

Bevezetés

Az Európai Unióba lépésünk után a közúti közlekedés területén minden eddigénél nagyobb jelentőséget kap a közúthálózat kiépítettsége és ezen belül is annak színvonala. Fontos ez az országon belüli kapcsolatok esetében éppen úgy, mint az egész országot egységként tekintve, azt egy nagyobb – összeurópai – rendszerben vizsgálva. A közúthálózat bármely elemének megfelelő időben és nyomvonalon való kiépítése segíti a tökevonzást, a vállalkozások letelepedését, amellyel hozzájárul a munkahely-teremtéshez, az elmaradott térségek fejlődéséhez. Az ország felemelkedésének egyik feltétele a gazdasági szereplőket összekötő, kereskedelmi folyamatokat közvetítő közúti közlekedés hatékony működése, és rajta keresztül a megfelelő színvonalú elérhetőség megteremtése.

A hatékony működés alapfeltétele a hierarchikusan felépített közúthálózat minden egyes elemének megfelelő kiépítése. Olyan integrált hálózatot kell létrehozni, amelyben az egymásra épülő elemek megfelelő módon elégítik ki a területi, forgalmi igényeket, mindemellett hálózatszerkezeti, műszaki, környezetvédelmi, biztonsági szempontból is megfelelők. A gyorsforgalmi utakra ráhordó főúti és kiemelt mellékúti elemek, a kistérségek szempontjából meghatározó alsóbbrendű úthálózat, továbbá a közútjaink tetemes részét kitevő önkormányzati utak is a fejlesztés fókuszába kell kerüljenek.

A ráhordó úthálózat minősége az adott helyen élők életminőségét, biztonságát alapvetően befolyásolja, a hálózat fejlettsége közvetlenül hat a településen, a régióban lévő vagy letelepedni szándékozó gazdasági szervezetekre.

Az országos közúthálózat nemzetközi összefüggései

A magyarországi közúthálózat immáron fizikailag és jogilag is egy nagyobb hálózat részét alkotja. Az országot körülvevő közép-kelet-európai hálózat is állandóan változik, lépésről lépésre alakul. Az országos közúthálózat csak akkor lesz képes nagyobb rendszerbe integrálódva működni, ha annak fejlesztési kérdéseit ebben a változó európai közlekedési, gazdasági és társadalmi térben elhelyezve válaszoljuk meg.

A külső kapcsolatrendszer kialakításakor kiemelt feladat a TEN-hálózat magyarországi szakaszainak mielőbbi kiépítése az országhatárig. Ez mindenekelőtt a hazánkon áthaladó Helsinki folyosókat jelenti. A

Magyarországot érintő 5 közúti folyosó mellett nagyon fontos a korábban a TINA-hálózat kiegészítő elemeiként szereplő, mára az európai TEN-hálózat részévé vált tengelyek fejlesztése is.

Az országos közúthálózat fejlesztését meghatározó jogszabályi környezet

A közlekedés és társadalmi-gazdasági környezetének kapcsolata, hatékonyabb együttműködése csak akkor lehetséges, ha átgondolt koncepción alapul, fejlesztésekor rendezett a jogi háttér. Mivel itt a közúti infrastruktúra és más területek kölcsönhatásáról van szó, természetesen a megfelelő kereteket adó jogi környezetnek valamennyi kapcsolódó területre meg kell lennie. Ebben a jogszabályi környezetben – ahol az együttműködés ténylegesen szükséges – egyértelműen meg kell határozni a kapcsolódási pontokat.

Az érvényben lévő jogszabályok rendelkeznek a közlekedésfejlesztés terén elvégzendő feladatokról, a jövőbeli fejlesztésekről, mindez összhangban van az Európai Unió közlekedéspolitikájában megfogalmazottakkal.

- **A 2044/2003. (III. 14.) korm.határozat** az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről.
- **A 2003. évi XXVI. törvény** az Országos Területrendezési Tervről.
- **A 2003. évi CXXVIII. törvény** a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről (az ún. „sztráda” törvény).
- **A 19/2004. (III. 26.) OGY határozat** a 2003-tól 2015-ig szóló magyar közlekedéspolitikáról.
- **A 2005. évi XII. törvény** a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló 2003. évi CXXVIII. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról.

A kormány országos autópálya- és közútfejlesztési tevékenységére döntő hatással volt a magyar közlekedéspolitikában megfogalmazódó újszerű stratégia, amelynek célja egy olyan egyensúlyi helyzet megteremtése a gazdasági, társadalmi igények, valamint a közlekedés fejlesztése, fenntartása és üzemeltetési tevékenysége között, amely figyelemmel van a rendelkezésre álló források megosztására is. Ez a közlekedéspolitika szorosan illeszkedik a terület- és gazdaságfejlesztéshez, az országon belül a régiós politikához, az országon kívül pedig az Európai Unió területfejlesztési és regionális politikájához.

Az országos közúthálózat jelenlegi helyzete

Magyarországon jelenleg mintegy 170 ezer km a közúthálózat hossza (ezen belül több mint 30 ezer km az állami tulajdonú országos közút és közel 140 ezer km

¹ A cikk a 2005. április 27-én a VI. Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencián Bükkfürdőn elhangzott előadás szerkesztett változata

² Főosztályvezető, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közúti közlekedési főosztálya

az önkormányzati tulajdonú helyi közút). A teljes közúthálózat területi ellátottsági mutatója jó, de az országos közutak hasonló mutatója elmarad az EU korábbi 15 tagállamának hasonló adatától.

A hálózat nagyobb részét adó önkormányzati utak 60-70%-a burkolatlan, itt szintén komoly lemaradásaink vannak nemcsak a korábbi EU-országokkal, de a szomszédos államokkal szemben is.

Magyarországon a személyközlekedés 80-85%-a, az áruszállítás közel 50%-a bonyolódik le közutakon. A hazai gépjárműforgalom mellett jelentős tranzitforgalom is terheli az úthálózatot (az állami tulajdonú közúthálózat csaknem harmadát települési átkelési szakaszok alkotják). Az ország közúti forgalmának 70%-át az országos közúthálózat viseli (ezenbelül ugyancsak 70% terheli az e hálózat gyorsforgalmi útjaiból és főútjaiból álló főúthálózatot).

Gyorsforgalmi utak

Magyarországon a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése több mint 40 évvel ezelőtt kezdődött, az azóta eltelt időszakban 574 km autópálya épült ki, illetve az autóúti jellemzőkkel megvalósult és jelenleg autóútként üzemelő szakaszok hossza eléri a 181,5 kilométert. Ez a hálózat – két, koncessziós rendszerben megvalósult autópálya szakasztól eltekintve – állami pénzforrásokból valósult meg. Jelenleg – a korábbi időszakokhoz képest – jelentős gyorsforgalmi út építési és előkészítési munka van folyamatban. A magyarországi autópálya-hálózat ma útdíjas, ún. matricás rendszerben működik (kivéve a 2004 szeptemberében átadott M7–M70 gyorsforgalmi utat), egyes fontos településelkerülő szakaszok használata díjmentes.

A gyorsforgalmi utak fejlesztési kérdései mindig kiemelten foglalkoztatták a kormányokat, amelynek eredményeképpen a témával kapcsolatban 2003 tavaszán kormányhatározat („az országos közúthálózat fejlesztésének, fenntartásának és üzemeltetésének hosszú- és középtávú feladatairól, valamint finanszírozásának egyes kérdéseiről” szóló 2044/2003. (III. 14.) kormányhatározat), majd az év végén törvény is született. A 2003. évi CXXVIII. törvény a gyorsforgalmi utak tervezésével, előkészítésével és megvalósításával kapcsolatosan 2007 végéig elvégzendő feladatokat tartalmazza. Az idén tavasszal jelent meg a 2005. évi XII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről, mely a 2003. évi CXXVIII. törvény és az azzal összefüggő egyes törvények módosításáról szól.

A törvényben foglaltak szerint a meglévő gyorsforgalmi úthálózat a 2007. év végéig a jelenlegihez képest újabb 509 km-rel bővül. Az így kialakuló hálózattal az útsűrűség 2007-ben eléri a 13,2 km/1000 km²-es értéket, amely megfelel az EU 15-ök hasonló időszakra jelzett

azonos paramétere 50%-ának. A középtávú program prioritásai szerint a megkezdett beruházások megvalósítását be kell fejezni, és folytatni kell a program további elemeinek előkészítését az uniós támogatások minél nagyobb arányú figyelembevételével. A távlati gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési terv (amelynek jelenleg folyik a korszerűsítése) a gyorsforgalmi úthálózatot ún. gyűrűs-sugaras rendszerben építi fel, kiemelt hangsúlyt adva a gyűrű és félgyűrű irányú gyorsforgalmi kapcsolatoknak.

A fejlesztések nyomán javulnak a gyorsforgalmi utak elérhetőségei, de ehhez a meglévő ráhordó úthálózat megfelelő színvonalú fejlesztése, fenntartása is elengedhetetlen.

A 2015-ig szóló, hosszú távú gyorsforgalmi úthálózat fejlesztési program fő célja, hogy a tervezett projektek megfelelően szolgálják az ország kiegyenlített térségi fejlődését, javítsák Magyarország nemzetközi kapcsolatait, új gyorsforgalmi úti kapcsolatot teremtsenek az ország keleti és nyugati régiói között, javítsák az elmaradott térségek elérhetőségét és a központi régió közlekedési adottságait. A legfontosabb feladatok között szerepel többek között az országhatárok elérése gyorsforgalmi útvonalakkal, a nagyvárosok és megyeszékhelyek bekapcsolása a hálózatba.

Fontos szempont emellett a gyorsforgalmi hálózathoz jelenleg hiányzó gyűrű és haránt irányú elemeknek a fejlesztése és a határmenti térségek feltárása. Az új gyorsforgalmi úti vonalak számos új folyami átkelés létesítését is igénylik, illetve eredményezik.

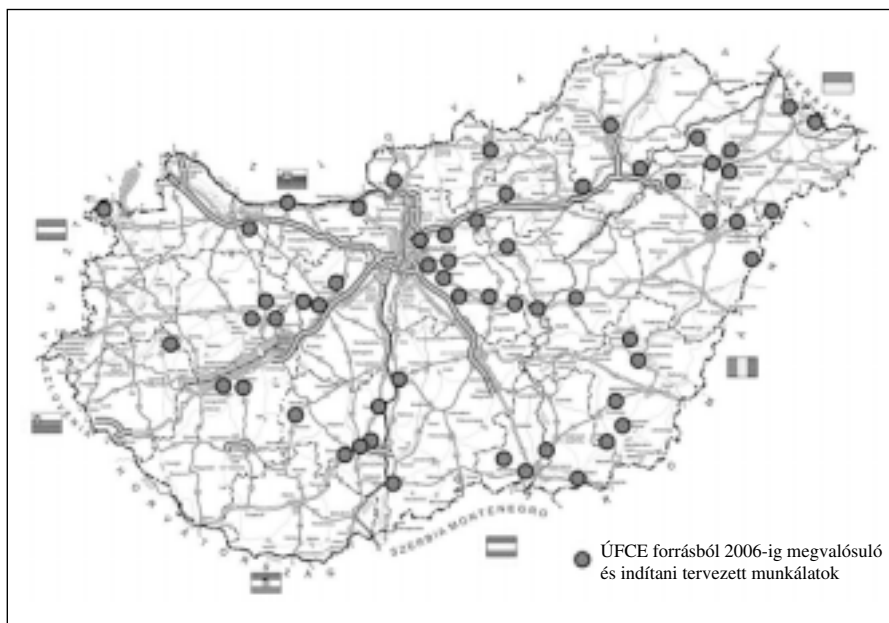
A hosszú távra tervezett gyorsforgalmi úthálózat teljes hossza a megvalósult, illetve épülő elemeit is figyelembe véve 2015-ben várhatóan eléri a 2530 km-t. Ennek következtében a hálózat sűrűsége eléri a 27 km/1000 km² értéket, megközelítve ezzel az Európai Unió korábbi 15 tagállamának 2015-re jelzett hasonló mutatóinak az átlagát (1. ábra).

Fő- és mellékutak

A gyorsforgalmi úti fejlesztésekkel egyidejűleg zajlik a fő- és mellékutak fejlesztése is (2. ábra). A középtávú tervidőszakban néhány kiemelt kormányzati beruhá-



1. ábra: A gyorsforgalmi utak hosszának növekedése



2. ábra: Fő- és mellékutak fejlesztési programja középtávon

zás és számos új út- és hídépítés, valamint rekonstrukciós munka fejeződik be, illetve kezdődik el (amennyiben pénzügyileg ez lehetséges) és megkezdődnek az előkészítések a 2007–2015. közötti megvalósulás érdekében, elsősorban EU-s források bevonásával.

A 2044/2003. (III. 14.) kormányhatározat az országos közúthálózat fejlesztésén kívül meghatározza az országos közutak üzemeltetési és fenntartási színvonalát. Eszerint ez a színvonal a szakmai előírásoknak megfelelő módon 2004-től fokozatosan emelkedik, 2008-tól az EU gyakorlatához leginkább közelítő szolgáltatási színvonal elérése lenne a cél.

A hosszú távú közúthálózat-fejlesztési program keretében kiépítendő főutak döntő többsége olyan fontos országos közút, amely már jelenleg is nagy forgalmú, balesetveszélyes, kapacitása pedig nagymértékben kihasznált. A tervezett fejlesztések egy része a települések zsúfolt átkelési szakaszainak a megszüntetését szolgálja, másik része pedig a fejlesztés alatt álló főúti hálózat része lesz oly módon, hogy a

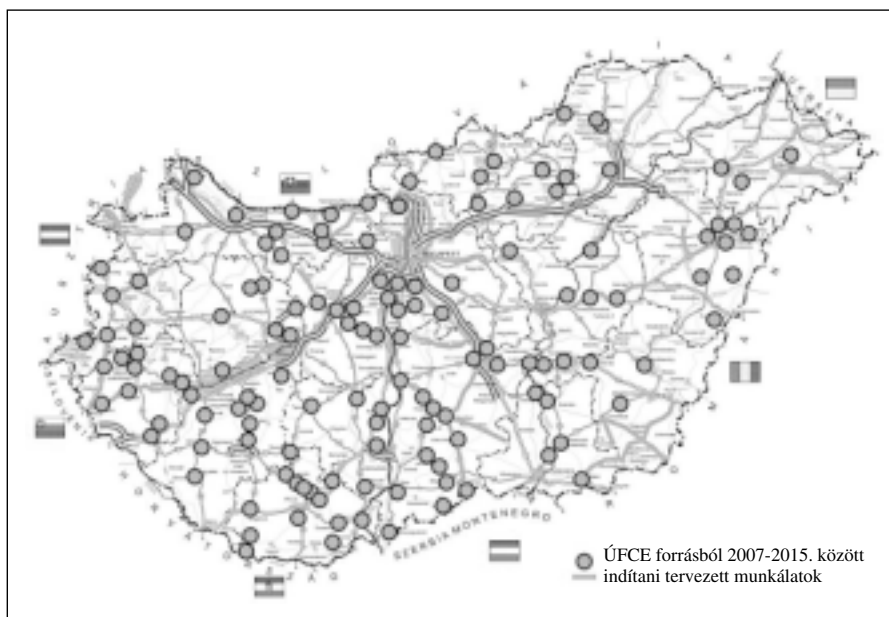
- a baleseti helyzet javítására csomópont korszerűsítési program végrehajtása,
- a külső határátkelőhelyek megközelítésének EU előírások szerinti kialakítása (a schengeni feltételek teljesítése) a cél.

Határátkelőhelyek

Az országos közúthálózat elemei a határcsatlakozási pontokon kapcsolódnak egy másik ország közúthálózatához. A határátkelőhelyek és a hozzájuk vezető utak fejlesztése folyamatos feladat a szomszédos országokhoz fűződő kapcsolatok javítása és az európai uniós integráció érdekében. Hazánk európai uniós taggá válásával az ország határának 51%-a (a szlovén, az osztrák, a szlovák határszakasz) belső határrá minősült át, amely a határátlépési rendszer fokozatos liberalizációjával 2007-re válik az EU korábbi belső határaival azonos feltételű határrá, és megszűnik a jelenlegi ellenőrzés.

A külső határokon a schengeni normáknak és technikának megfelelő szigorú határellenőrzést vezettek be, azonban ezzel együtt az átkelőhelyeken zökkenőmentesnek, gyorsnak kell lennie a kiszolgálásnak. A négy országot érintő külső határszakaszból kettő – az ukrán és a szerb – várhatóan hosszabb távon külső határként fog működni, míg a román és a horvát határszakasz azonban – az országok néhány éven belüli várható uniós csatlakozása miatt – csak rövidebb távú külső határként kezelendő.

A belső határrá váló határszakaszokon az eddigi kedvező kapcsolatok várhatóan tovább bővülnek, ami ki fogja kényszeríteni a határ



3. ábra: Fő- és mellékutak fejlesztési programja hosszú távon

két oldalán lévő települések közötti hiányzó – többségükben egykor megvolt – közúti kapcsolatok megteremtését. Ez összhangban áll az Európai Unió hangsúlyos regionális fejlesztési politikájával, amely előtérbe helyezi a határokon átnyúló regionális, térségi szerveződések kialakulását, a határmenti területek közötti kapcsolatfelvétel meggyorsítását.

Az országos közúthálózat fejlesztésének finanszírozása

Az országos közúthálózat ütemezett fejlesztési, fenntartási és üzemeltetési feladatainak elvégzéséhez szükséges anyagi háttér megteremtésében nagy szerep hárul a központi költségvetésre (az illetékes minisztérium kezelésében lévő beruházási célleírányzatokra). Az országos közúthálózat-fejlesztési feladatok túlnyomó részben az Útfenntartási és Fejlesztési Célleírányzatból valósulnak meg. A fejlesztési projektek mellett az ÚFCE-ből kell fedezni az országos közúthálózat üzemeltetési, karbantartási, valamint út-híd felújítási feladatait is. Az országos közúthálózaton végzett fejlesztési beavatkozások között szerepelnek az új út-hídépítési munkák (elkerülő, tehermentesítő útszakaszok, új műtárgyak – hidak, aluljárók, felüljárók – építése, illetve új összekötő utak kiépítése stb.), valamint az út-híd rekonstrukciós feladatok (szélesítés, nyomvonal átalakítás, híd rekonstrukció, útpályaszerkezet, csomópontok átépítése).

Az Útfenntartási és Fejlesztési Célleírányzat nagyságának idei alakulását alapvetően meghatározta az előző évek pénzügyi előirányzatának csökkentése. A 2044/2003. (III. 14.) kormányhatározatban 2002. évi árszinten rögzített 100 000 M Ft-os előirányzat a 2004. évi költségvetési törvényben már 87 183 M Ft-ra csökkent, majd további redukálás után 70 165 M Ft-ban rögzült. Ennek következtében számos beruházás kifizetését át kellett ütemezni a 2005. évre, illetve a közlekedés biztonságát veszélyeztető, halaszthatatlan út-, hídfelújításokat a 2005. évi ÚFCE terhére kellett 2004-ben elvégezni.

A 2005. évi költségvetési törvénytervezetben szereplő 75 325,7 M Ft-os ÚFCE előirányzatot az Országgyűlés módosító indítványa hatására 80 325,7 M Ft-ra növelte. Az Országgyűlés által elfogadott költségvetési törvény 51. § (1) bekezdése szerint viszont az ÚFCE-t 10%-os tartalékképzési kötelezettség terheli, amely az ÚFCE 2005. évben felhasználható összegét 72 363,1 M Ft-ra korlátozza.

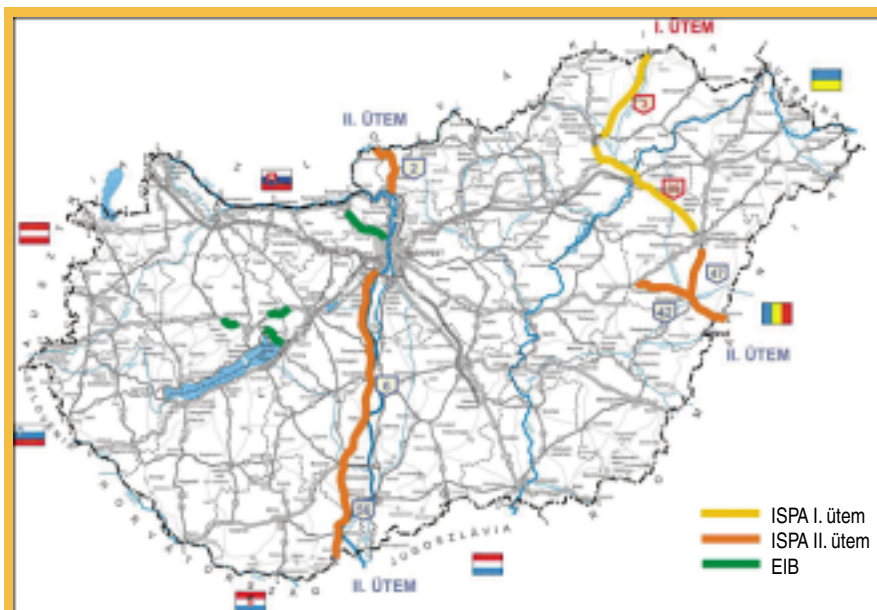
A rendelkezésre álló források ismeretében a célleírányzat felhasználási prioritásai:

- az országos közúthálózat forgalombiztos állapotának fenntartása, leromlási folyamatának megállítása, a közútkezelő szervezetek működőképességének fenntartása,

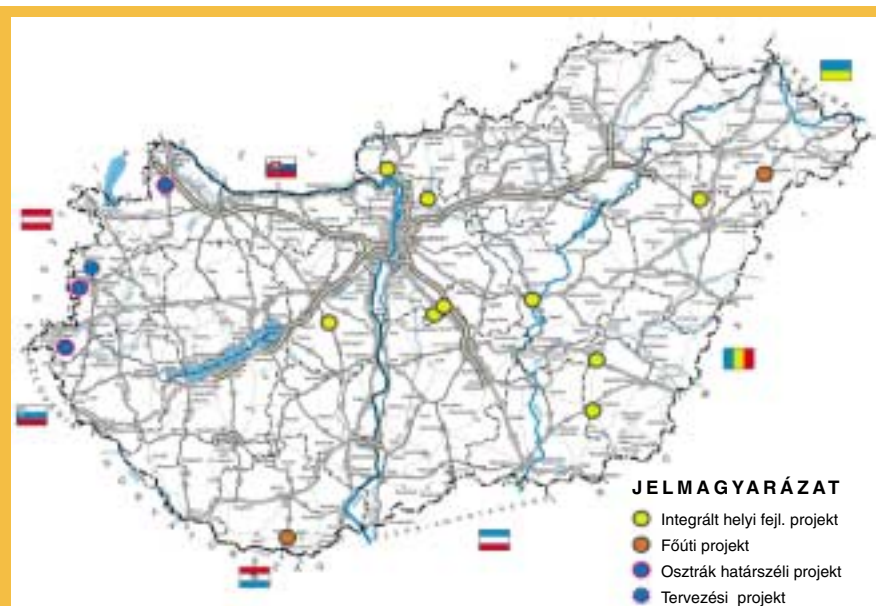
- az EU-s társfinanszírozási programok és projektek elindítása, a támogatási lehetőségek maximális kihasználása,
- a tervezési és előkészítési feladatok maradéktalan elvégzése a további pályázati lehetőségek és építési feladatok folyamatosságának biztosításáért,
- a folyamatban lévő beruházások folytatása, ütemterv szerinti befejezése,
- a megyei és régiós fejlesztések egyeztetett programjának teljesítése a pénzügyi lehetőségek figyelembevételével.

Országos közúthálózat-fejlesztési feladatok ÚFCE-n kívüli forrásokból is megvalósulnak. Például a Széchenyi Plusz program keretében 2002 tavaszán megkezdődött 38 útépítési projekt előkészítése és indítása, amelyek megvalósítása napjainkban is tervszerűen folyik az NA Rt. beruházásaként. A 2005-ig megvalósuló projektek közül 2002-ben 7, 2003-ban 16, 2004-ben 12, 2005-ben pedig újabb 3 projekt valósul meg. A program keretében elkerülő, tehermentesítő útszakaszok építése, 2x1 sávós kimerült kapacitású útszakaszok 2x2 sávra bővítése és kapaszkodósávok kivitelezése folyik. A kormányzati ciklus hátralévő részében megkezdődik az EIB hitellel megvalósuló négy elkerülő út projekt (8. sz. főút Csór és Márkó elkerülés, 71. sz. főút Balatonakarattya, Balatonfűzfő elkerülés, 10. sz. főút Budapest–Dorog közötti szakaszának új nyomvonalon vezetése) megvalósítása (4. ábra).

A költségvetési források mellett – különös tekintettel az ismertetett pénzügyi körülményekre – a projektek finanszírozásában egyre nagyobb szerepet kapnak az Európai Unió támogatási alapjaiból megszerezhető források. Ez utóbbiak csoportját a Kohéziós Alap, a Strukturális Alapok és az ISPA alkotja (a 2005-ben forgalomba kerülő 130 km-nyi, 11,5 tonnás burkolat-megerősítéssel ellátott útszakasz ISPA támogatással valósul meg). Az ISPA program keretén belül 2007-ig összesen hét (2., 3., 6., 35., 42., 47. és 56. számú) országos főút bizonyos – a TEN hálózat hazai részeit alkotó – szakaszain kerül sor hasonló burkolat-



4. ábra: EIB és ISPA projektek



5. ábra: EU támogatással megvalósuló projektek – Phare

megerősítési munkákra. A Phare program keretében integrált helyi fejlesztésekre, főúti projektekre, valamint osztrák-magyar határszéli projektek megvalósítására kerül sor (5. ábra).

A 2003-ban kidolgozott I. Nemzeti Fejlesztési Terv öt operatív programja közül kettő foglalkozik (a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program – KIOP és a Regionális Fejlesztés Operatív Program – ROP) a közúthálózat fejlesztési feladataival. Az operatív programok keretein belül pályázó projektek önrész felmutatásával a Strukturális Alapokból elnyerhető támogatásokra támaszkodnak.

A Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) az országos főúthálózat települési átkelési szakaszai helyett elkerülő utak építésére, valamint az elérhetőséget javító főúti kapacitásbővítésekre, útfelújításokra ad lehetőséget projektek pályázatásával. Az EU és Magyarország képviselőinek tárgyalásai eredményeként az uniós források átcsoport-

tosításával a KIOP programcsomag kiegészült 11,5 tonnás teherbírásra erősítéssel, útrehabilitációval (6. ábra).

A Regionális Fejlesztés Operatív Program (ROP) célja a térségi infrastruktúra és a települési környezet fejlesztése a térségi kapcsolatrendszer javításával. A ROP keretében alapvetően négy és öt számjegyű mellékutak felújítására és megerősítésére kerül sor (7. ábra).

A közúti projektek új finanszírozási útkeresésének egyik további módja a PPP- (Public Private Partnership) rendszer. Ennek értelmében a korábbi megrendelő és végrehajtó szervek közé a privát szféra is belép tőkéjével és szaktudásával. A konstrukció együttműködés számos formája valósulhat

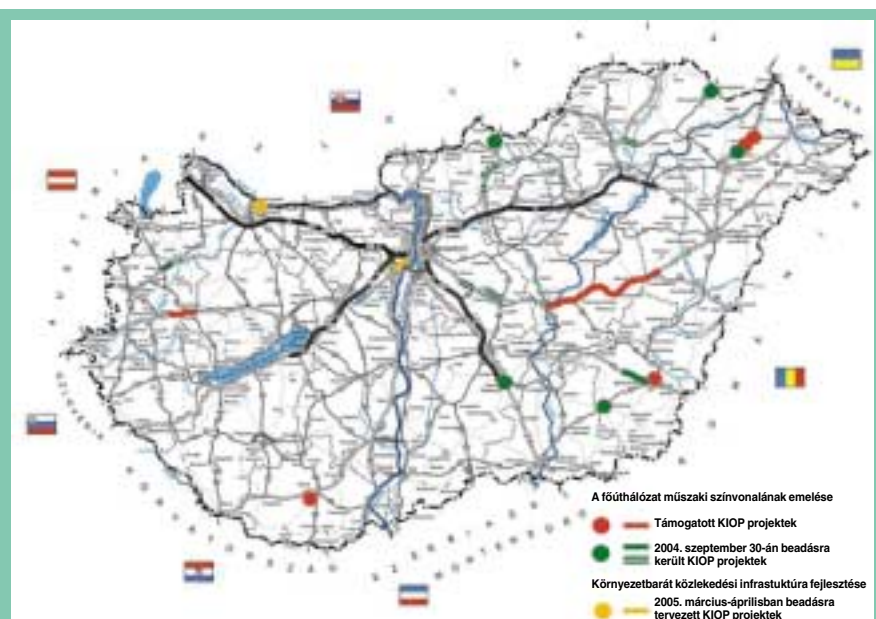
meg, amelynek kiválasztása az egyes beruházásoknál döntés kérdése. Az egyes beruházások megkezdésének vállalkozásba adására nyílt versenytárgyalások útján kerül sor. A PPP-rendszer várhatóan mind a beruházás költségére, minőségére, mind az átfutás idejére kedvező hatással lesz. Elsődleges cél a költségvetés minél nagyobb mértékű tehermentesítése a fejlesztési elképzelések finanszírozásában.

A 2007. és 2013. közötti időszak stratégiai tervezése

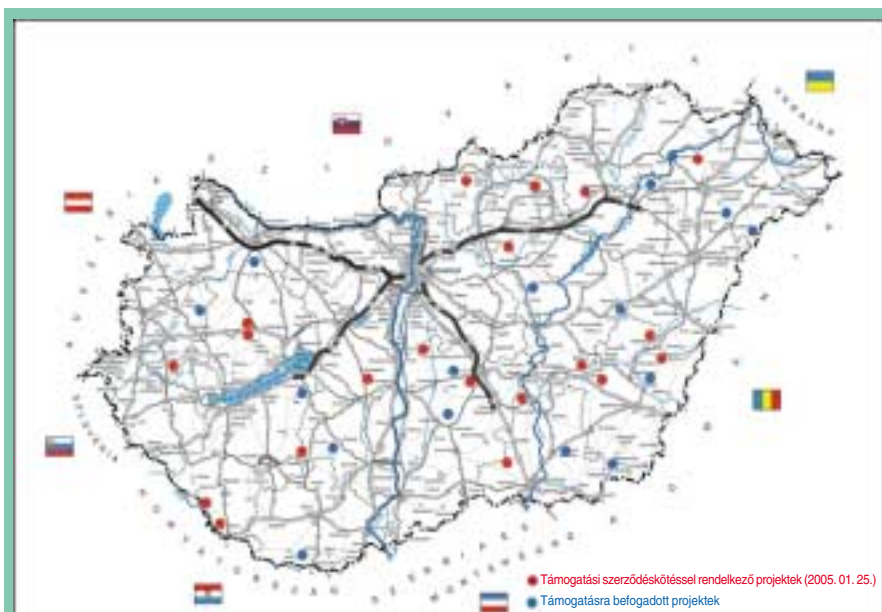
Magyarország 2007. és 2013. között minden eddiginél több, összesen mintegy 25 Mrd euró fejlesztési forrásra számíthat az EU kohéziós politikájának keretében. Az Európa Terv-ben össze készül el az új nemzeti fejlesztési stratégia (II. NFT) munkaváltozata. Ez lesz az a dokumentum, amelyben megfogalmazott stratégiai célok mentén a későbbiekben kidolgozzák az egyes operatív programokat. Az EU-s támogatási forrásokat ezeken az operatív programokon keresztül lehet majd lehívni.

A támogatások rendelkezésre állása egyszerre lehetőség és felelősség. A lehetőséget csak abban az esetben tudja az ország kihasználni, ha megfelelő számú, minőségű és kellően előkészített projekt van az adott időszakban. A rendkívül nagy pénzek fogadására és elosztására átlátható és jól működő intézményrendszert kell felépíteni, ki kell dolgozni az áttekinthető gazdasági és jogi kereteket. Mivel a tervezési időszak több cikluson átnyúlik, mind ezt teljes társadalmi és szakmai egyetértéssel kell végrehajtani.

Felelőssége pedig ott van a közutas szakmának, hogy a stratégiai



6. ábra: A KIOP által támogatott és további tervezett projektek



7. ábra: Támogatott ROP projektek (2005-2006)

célok kialakításakor meg kell tennie mindent annak érdekében, hogy az általa fontosnak vélt prioritások a célkitűzésekben helyet kapjanak.

Összefoglalás

Összességében megállapítható, hogy az elkövetkező évek közúti feladatainak meghatározásakor – figyelembe véve a következő tervezési ciklusból adódó lehetőségeket is – elkerülhetetlen a prioritások átrendezése, hiszen a gyorsforgalmi úthálózat elérhetőségét biztosító ráhordó hálózat hiányosságai miatt a

vényesítés a 2007. és 2013. közötti időszak stratégiai tervezésekor

- a meglévő úthálózat felújítási és rekonstrukciós programjának elkezdése,
- a minőségirányítási rendszer korszerűsítése.

A stratégiai feladatok végrehajtásával, az elképzelt fejlesztések megvalósításával az integrált magyarországi és összeurópai közlekedési rendszerben végső cél a versenyképesség megőrzése és fokozása, a gazdaság fejlődésének biztosítása az élhetőbb környezet kialakítása, valamint a társadalom közérzetének javítása mellett.

gyorsforgalmi úthálózat nyújtotta előnyök sem használhatók ki teljes egészében.

Mindezekre tekintettel a közúti szakágazat rövid távú stratégiai feladatai a következők:

- a közúti szakigazgatás szervezetének korszerűsítése a közigazgatás regionális átszervezésével összhangban,
- a közúti kiadások finanszírozásának korszerűsítése (pl. a törvényi szinten szabályozott, minimum 100 Mrd Ft-os bázisról induló, évről évre értéken tartott Útalap, Útpénztár létrehozása, a jelentősebb fejlesztések e keretből való elkülönítésével),
- EU-s projektek előkészítése, az EU-s pénzek fogadásának meg alapozása, határozott érdekér-

Summary

Current problems of the development of the national public road network

The author describes current development issues, financial background and most important projects of the national public road network. The development is determined by international connections, legal background and existing road conditions. Large projects on high-speed road network are under construction nowadays. There are some ongoing and more planned projects on the main and secondary network as well as at border crossing points. In the financing the EU Structural Funds and Cohesion Fund provides considerable help. Public private partnership is a new and promising way of financing. Strategic planning for 2007-2013 puts the emphasis of balanced development of different parts of the Hungarian public road network involving any possible resources.

Az V/C. transzeurópai közlekedési folyosó lehetősége a Közép-dunántúli régióban

Agócs István¹

Összeurópai közúti hálózat, új észak–déli tengelyek

Az Európai Unió bővülésével a legfontosabb közlekedési, szállítási tengelyek is átrendeződtek. Már a csatlakozást megelőzően, arra készülve is nagyszabású tervek születtek a felzárkózásra váró országokban. A tervek fókuszában a közlekedés, ezen belül elsősorban a közúti közlekedés állt.

Ismert tény a közlekedés szoros és meghatározó kapcsolata a gazdasági élet szinte valamennyi szegmensével. A fenntartható növekedésű gazdaságokban a közlekedésnek rendkívüli szerepe van, a gazdasági fejlettség egyik fontos mutatója a közlekedési infrastruktúra fejlettsége. Ez több tényezővel mérhető, ezek egyike a hálózat fejlettsége. Az összeurópai folyosókat tekintve nagyon fontos azok átjárhatóságának és a folyosókon a megfelelő színvonalú elérhetőségeknek a megteremtése. Az utóbbi azért is kulcsfontosságú, hiszen az elérhetőség színvonalának emelkedésével nő az adott terület versenyképessége, új munkahelyek teremthetnek, mérséklődnek az elvándorlások. A könnyebb és gyorsabb elérhetőség ösztönzőleg hat a vállalkozások fejlődésére és serkenti az egyes térségek fejlesztését. A folyamatosan épülő közutak ösztönzik a befektetőket az újonnan feltárt, egyre távoluló térségekbe „településre”.

Európai léptékkel tekintve a transzeurópai hálózat (TEN) kialakításában valamennyi érintett országnak részt kell vállalnia (a csatlakozás óta a TEN részévé vált korábbi TINA hálózati elemek magukban foglalják a helsinki folyosókat, de kiegészültek olyan elemekkel is, amelyek további nyugat–keleti, illetve észak–déli irányú összeköttetéseket hoznak létre). Az egyes országok közúthálózatát nagyobb rendszerbe integrálva kell elhelyezni, összhangban az unió valamennyi tagországa által deklarált, közös chartában megfogalmazott célokkal.

A csatlakozással együtt járó forgalmi átrendeződés, a határok folyamatos keletre tolódása, új európai területek bekapcsolódása – mind-mind olyan tényezők, amelyek a megváltozott térszerkezetbe került országokat magasabb színvonalú hálózatok kiépítésére készítik. E hálózatok természetesen nemcsak a külső kapcsolatrendszer kialakításában, hanem az adott ország feltárásában, a régiók, városok összekötésében, a települési és térségi szereplők jobb együttműködésének elősegítésében is igen nagy szerepet játszanak.

Az európai gazdaság és piac fokozatos keletre tolódásával korábban értelemszerűen a nyugat–keleti irány vált meghatározóvá, hiszen a nyugati fejlett országok elsősorban a keleti régiókban látták lehetsé-

gesnek működő tőkájuk letelepedését. Az unió kibővítése óta egyre erősödnek a meglévő tengelyeket metsző, észak–déli irányú új tengelyek kiépítését szorgalmazó kezdeményezések.

Ezek az egész Közép–Kelet Európát átszelő új közúti folyosók a Balti-tenger térségét kötik össze az Adriai-tenger, illetve a Fekete-tenger térségével – gazdaságilag különböző fejlettségű területeket felfűzve. A nemzetközi hálózatok újragondolásával, áttekintésével, kiegészítésével ezek mindinkább sürgető igényként jelentkeznek. A kibővült Európa szempontjából vizsgálva a kérdést, az észak–déli folyosók egy része a mai unió területére esik, más része pedig uniós kívüli országokat érint.

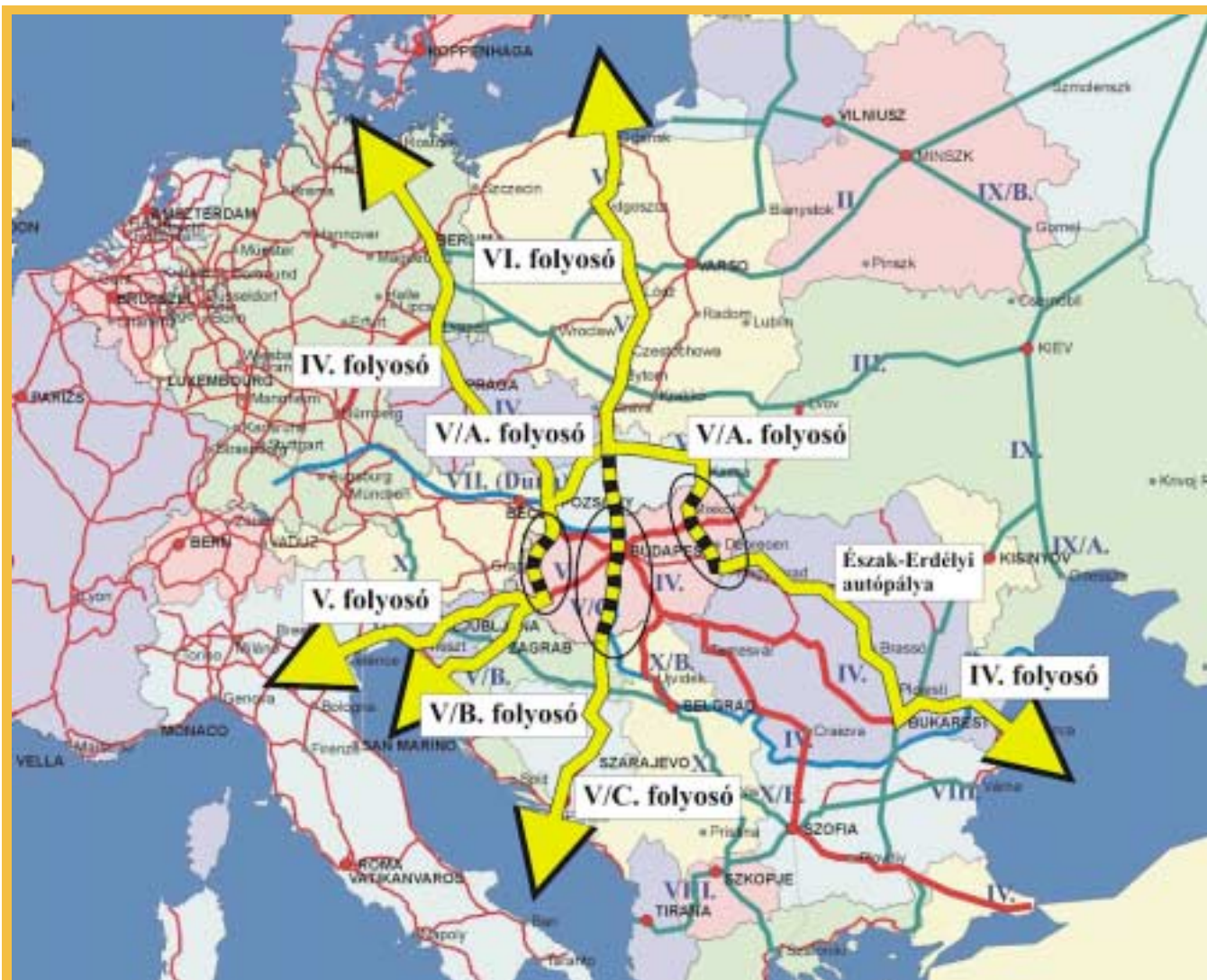
A Magyarország szempontjából szóba jöhető új észak–déli tengelyek

Az ország kedvező földrajzi fekvésénél fogva a hiányzó észak–déli kapcsolatok szempontjából tökéletes helyzetben van. Területén három olyan észak–déli folyosó is kijelölhető, amely egyaránt szolgálja a korábban megfogalmazott összeurópai érdekeket, ugyanakkor illeszkedik az országos közúthálózat fejlesztési elképzeléseihez. Olyan irányokat jelölnek ki, amelyek a megváltozott forgalmi áramlatok és folyamatosan növekvő forgalomnagyságok miatt már jelenleg is igen jelentősek. Ezek a folyosók nem egymás alternatívái, az adott helyzetet vizsgálva mindegyikre egyaránt szükség van (1. ábra).

Az egyik tervezett folyosó a lengyelországi Gdansk-ból induló és a szlovákiai Zsolnánál az V/A. folyosóba torkolló VI. folyosóval kezdődik. Innen az V/A. folyosón lehet eljutni Pozsonyig, ahol lehetséges a kapcsolódás a IV. folyosóhoz, és azon keresztül a magyar határ elérése. A tervezett vonal a továbbiakban Nyugat-Magyarországot szeli át, és hazai szakasza elsősorban a nyugat-dunántúli régió feltárásával köti össze a IV. (Berlin vagy Nürnberg–Prága–Pozsony vagy Bécs–Budapest–Konstanca), valamint az V. (Velence–Trieszt vagy Koper–Ljubljana–Budapest–Ungvár–Lemberg) és az V/B. (Budapest–Zágráb–Rijeka) helsinki folyosót. A déli határtól az V. vagy az V/B. folyosókon tovább haladva a tengely az Adriai-tengernél végződik. A folyosó magyarországi szakaszait az M15–M86–M9–M7 vagy M70 gyorsforgalmi utak meglévő és tervezett szakaszai adják.

Az országot középen, a Dunával párhuzamosan szeli keresztül az V/C. helsinki folyosó, amelyet a helsinki Harmadik összeurópai közlekedési konferencia a Budapest–Eszék–Szarajevó–Ploce vonalon határozott meg. E folyosó az országot déli irányba elhagyva Horvátország és Bosznia-Hercegovina érintésével az adriai Ploce kikötőhöz vezet. A tervezett tengely

¹ A Közép-Dunántúli Regionális Fejlesztési Tanács elnöke



1. ábra: A Magyarország szempontjából szóba jöhető összeurópai észak–déli tengelyek (Forrás: UKIG)

északi irányba a Budapest–Zólyom–Zsolna összekötéssel a VI. folyosóhoz kapcsolódhatna, így ugyancsak Gdansk lehetne a célpont. Egy ilyen kapcsolat létrejöttével jogos lehet az a felvetés, hogy célszerű lenne a teljes Gdansk–Budapest–Ploce tengelyt VI. folyosó névvel illetni. A folyosó Budapesttől délre eső magyarországi szakaszát a tervezett M6 gyorsforgalmi út adja. A szlovák–magyar határig tartó szakaszaként eddig az M0–M2 vonal szerepelt, de az utóbbi időben más lehetséges megoldás is felmerült.

Magyarország keleti régiójában halad az a tervezett észak–déli folyosó, amely Gdanskból indul, és Zsolnánál csatlakozik a Szlovákián átmenő V/A. (Bécs–Pozsony–Zsolna–Kassa–Ungvár) helsinki folyosóhoz. A vonal Kassánál leválva a Kassa–Miskolc–Debrecen–Nagyvárad–Brassó–Bukarest irányt követve (észak-erdélyi autópálya) a román fővárosnál a IV. helsinki folyosóba fut be, és egészen a Fekete-tengerig halad. A tengely magyarországi szakaszait az M30–M3–M35–M4 gyorsforgalmi út meglévő és tervezett szakaszai alkotják.

A közép-magyarországi folyosó

A transzeurópai közlekedési folyosók tervezett hálózatát tekintve az V/C. és a VI. folyosót összekötve raj-

zolódik ki egy észak–déli irányú Gdansk–Zsolna–Budapest–Észak–Szarajevó–Ploce tengely. A tengely magyarországi részén a Budapest–horvát határ közötti szakaszt az V/C. folyosó, a majdani M6 gyorsforgalmi út adja. A Budapesttől a szlovák határig tartó szakasz esetében több lehetséges nyomvonal-változat is kínálkozik. A témában a Visegrádi Négyek országai is egyeztetnek és megkezdődtek a tanácskozások a szlovák féllel is (2. ábra).

A folyosó lehetséges folytatása többféleképpen is elképzelhető (3. ábra). Az M6 gyorsforgalmi úti tengely a jelenlegi elképzelések szerint az M0 körgyűrűn keresztül folytatódhat az M2 gyorsforgalmi úton át, és Parassapusztánál elérve a szlovák határt kapcsolódhat egy hasonló színvonalú szlovákiai útszakaszhoz Zólyom, illetve Zsolna irányába (az M0 keleti szektora 2007 végére készül el, az M2 gyorsforgalmi út esetében pedig folynak az előkészületek a 2015-ig való elkészülés érdekében).

Vannak természetesen más lehetőségek is, ezek közé tartozik az a Zsámbéki-medence nyugati oldalán vezetett új út, amelynek továbbfejlesztett vonala, kapcsolódva az M6 gyorsforgalmi úthoz – az M1 és az M7 autópályát összekötve –, átvezet Szlovákia területére. Az út egy új esztergomi Duna-hidat feltételezve keresztezné az országhatárt. Ez az új kapcsolat



2. ábra: Az V/C. és a VI. nemzetközi folyosók összekötése Szlovákián és Magyarországon keresztül (Forrás: FŐMTERV)

A közép-magyarországi folyosó jelentősége

A közép-magyarországot átszelő folyosó magyarországi szakaszát illetően: a fővárosi agglomeráció térsége, a Dunaújvárosig megkezdődő közúthálózat-fejlesztések, a Vácig meglévő korszerű útszakaszok már eleve olyan jelentős ipari-kereskedelmi-logisztikai zónát tárnak fel, amely csak tovább erősíti a tengely létjogosultságát.

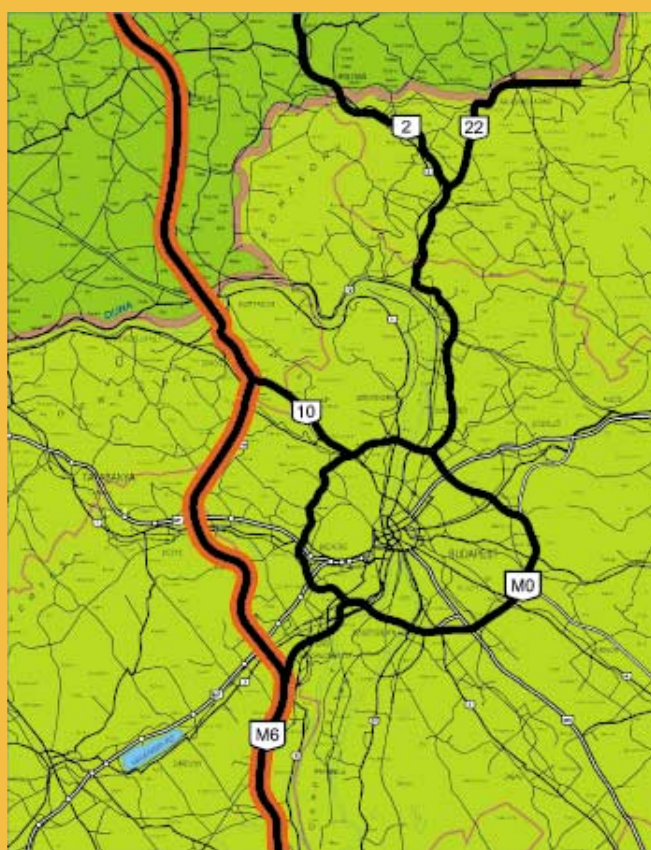
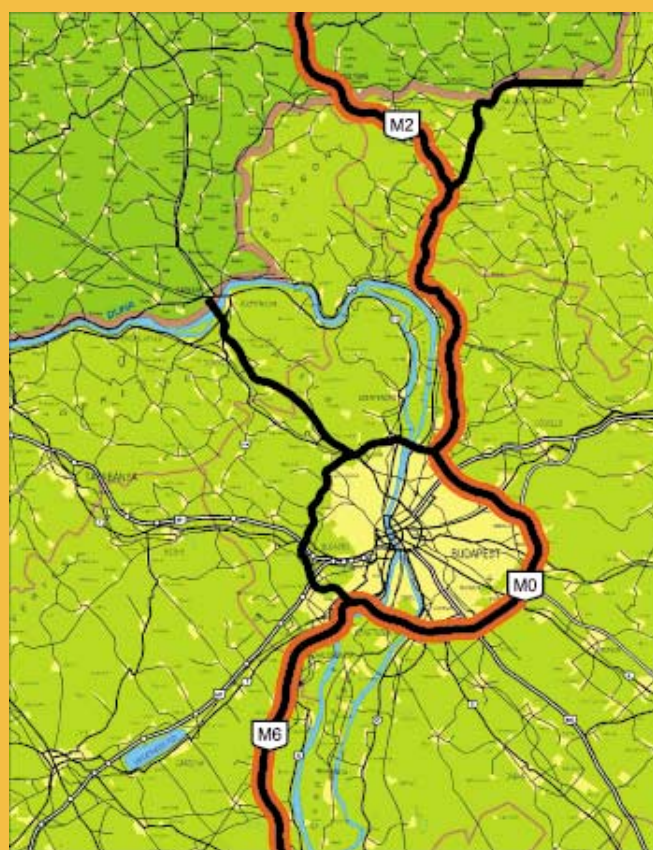
Az egész közép-dunántúli régió gazdasági fejlődésének egyik kulcs tényezője lehet a jövőben a megfelelő észak–déli infrastrukturális kapcsolat létrejötte. Nagyon fontos, hogy a nevezett nemzetközi folyosók magyarországi szakaszai úgy épüljenek ki, hogy a hazai érdekeket maximálisan szem előtt tartva a hazai és a nemzetközi személy- és áruszállítási igényeket kielégítsék.

tehermentesíti a már jelenleg is túlszűfolt M0 körgyűrűt és a fővárost is.

Az M6 autópálya Érdi tető–Dunaújváros közötti szakaszán az építési munkálatok megkezdődtek, a szakaszt várhatóan 2006 közepén adják át a forgalomnak. A további hiányzó szakaszok előkészítés alatt állnak, építésük ütemezetten valósul meg, várhatóan 2006. és 2010. között (M0–Érdi tető: 2006, Szekszárd–Bóly: 2007, Dunaújváros–Szekszárd: 2008 és Bóly–országhatár: 2010).

Az M6 és a magyar–szlovák országhatár közötti kapcsolat megvalósítása a Zsámbéki-medencén keresztül

A legfontosabb királyi székhelyeket – Esztergomot és Fehérvárt – összekötő észak–déli tengelynek már a középkorban is nagy jelentősége volt. Ez az összeköttetés már akkoriban sem állt meg a két város határainál, észak felé a Dunán átkelve a felvidéki bányavi-



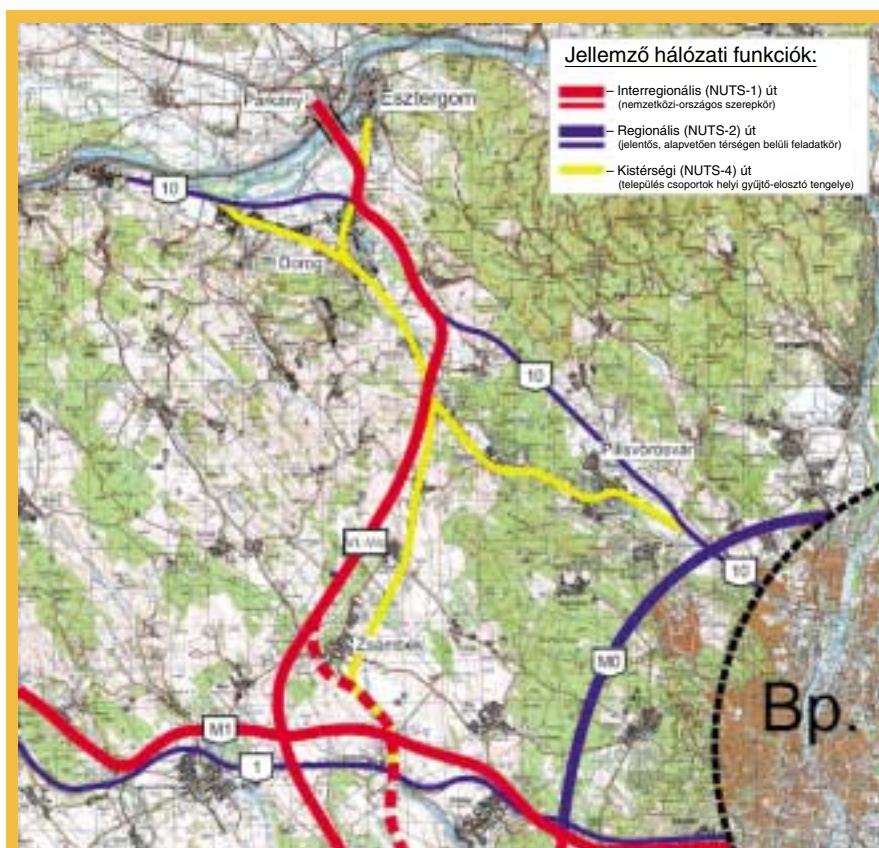
3. ábra: Lehetőségek a főváros megkerülésére (Forrás: FŐMTERV)

dékek és Lengyelország felé folytatódott, dél felé pedig egészen az Adriáig húzódott. A tengely jelentősége a Duna államhatárra jelölésével szűnt meg, és csak a közelmúltbeli változások (Budapest szuburbanizációs fejlődése, a határon túlnyúló kapcsolatok felélénkülése, a térségi fejlesztések pl. Talentis program) következtében kezd újra megnövekedni.

A Zsámbéki-medencén keresztül rövidebben és gyorsabban érhető el a szlovák határ. Az új út az M1, M7 és M6 gyorsforgalmi utat fűzné fel, szervezné hálózatba, miközben az érintett térséget is feltárná (4. ábra). Az M0–M2 vonallal szemben ezzel a megoldással az új folyosó forgalma a Dunakanyar térségét nem terhelné tovább. Természetesen – a komplex hálózatfejlesztés szempontjait szem előtt tartva – az új lehetőség megvalósítása sem akadályozhatja a nógrádi térség feltárását. Figyelembe véve a szlovák terület- és közúthálózat-fejlesztési elképzeléseket, folyamatos megbeszélés alapján kell kiválasztani a legmegfelelőbb hálózati változatot. Az V/C. és a VI. folyosó közötti hiányzó (mintegy 180 km) szakasz távlati megvalósíthatóságához szükséges vizsgálatot mielőbb meg kell kezdeni.

Összefoglalás

A 2004-ben kibővített és a rövidesen további országokkal bővülő Európában jelentős forgalom-átrendeződésre lehet számítani. Az észak–déli irány megerősödése várható nemcsak Lengyelország, hanem a Baltikum országainak uniós taggá válása miatt is. Az adriai régió, illetve a Fekete-tenger térsége, valamint Észak-Európa között minden bizonnyal egyre erőteljesebb lesz a forgalomáramlás, ami kikényszeríti a jelenlegi transzeurópai gyorsforgalmi úthálózat



4. ábra: Az V/C. közúti folyosó lehetséges vonala a Zsámbéki-medencén keresztül (Forrás: FŐMTERV)

kibővítésének megvalósítását. Az érintett országok ez irányú kapcsolatfelvétele megtörtént, több tanácskozást már szerveztek ebben a témában, és várhatóan a jövőben is folytatódik e kérdéskör nyomtatékosítása.

Az Európai Unió támogatási politikájában hangsúlyosan szerepel az országokon átívelő kapcsolatok erősítése. E célt szolgálja az INTERREG Közösségi Kezdeményezés, amelyhez Magyarország és Lengyelország is csatlakozott. A kapcsolatkeresés az érintett felek között megtörtént, ezt egyebek között a Visegrádi Négyek országai is támogatják. Bízva az együttműködésben és a megpályázható projektek sikerében, azok várhatóan közelebb hozzák a magas színvonalú, tranzitforgalmat lebonyolító új észak–déli gyorsforgalmi tengelyek megvalósítását.

Summary

Northern-Southern Trans-European Road Corridor Crossing the Mid-Danubian Region

Due to its geographical conditions, Hungary has been in a favourable condition respective of the missing Northern-Southern Trans-European links. Considering the planned network of the Trans-European road corridors, a line in the North-South direction between Gdansk-Zilina-Budapest-Osijek-Sarajevo-Ploce will link corridors V/C. and VI. For the section between Budapest and the Slovak border, several possible options for the alignment are at hand and thus subject to consideration, an alternative route is drafted through the Zsámbék basin.

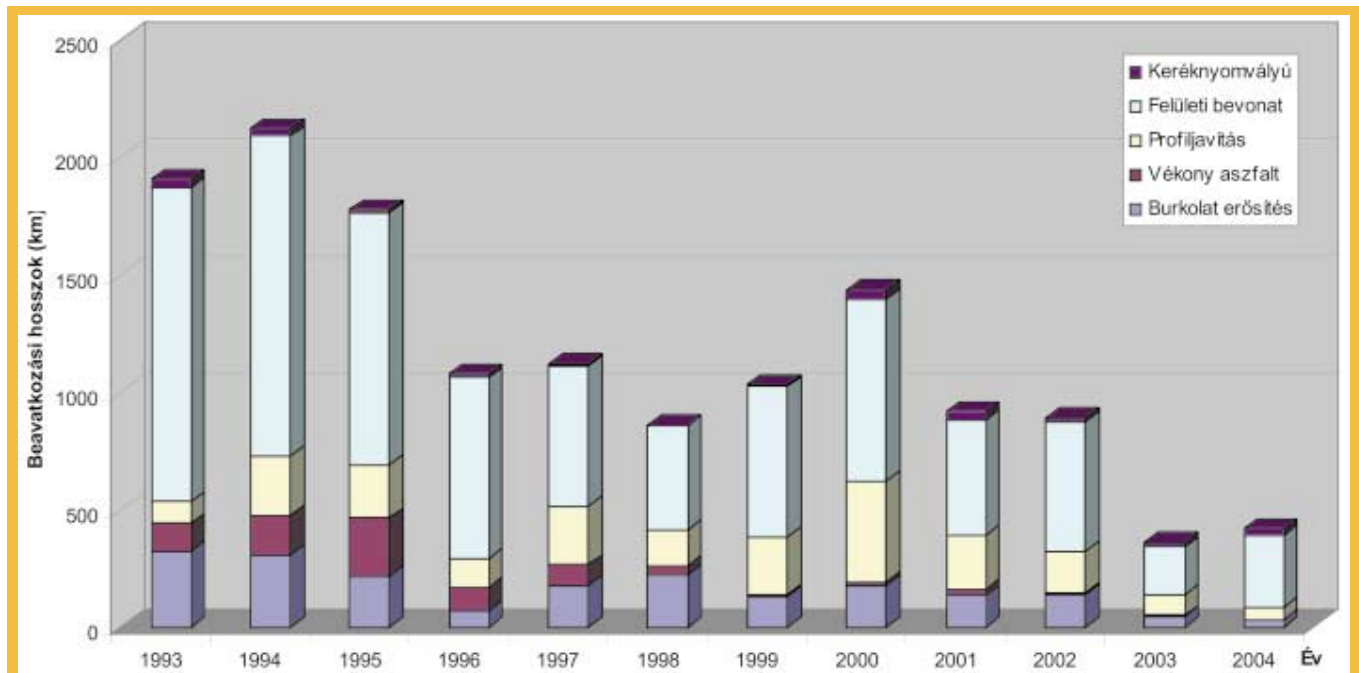
A 2005. és 2015. közötti Nemzeti Útfelújítási Program előkészítése

Ercsey Gábor¹ – dr. habil. Gáspár László² – dr. Gulyás András³

A mintegy 7000 milliárd forint értékű nemzeti vagyont képviselő országos közúthálózat jelentős állapotromlása már a legközelebbi jövőben sürgős intézkedéseket követel a döntéshozóktól. A középtávú Nemzeti Útfelújítási Program ezt foglalja össze rendszerezett formában, kitérve a hídállományra is. A 2005. és 2015. év közötti időszakra tervezett program megalapozására [1] és előkészítésére [2] a közelmúltban – szakértői bizottsági munkán alapuló – kutatási jelentés készült. Ezek lényegét foglaljuk össze a következőkben.

különösen az olyan szakaszokon, ahol a kezelő sebesség- és/vagy súlykorlátozás elrendelésére kényszerül, emellett még a forgalombiztonság romlása is tapasztalható;

- a lokális úthibákból származó gépjárművezetői kártérítési igények száma növekszik;
- az országos közúthálózat egyes szakaszainak rossz állapota (pl. olvadási károk jelentkezésekor) akár a nemzetgazdaság különböző ágainak zavartalan működését is akadályozhatja.



1. ábra: Az országos közúthálózaton végzett állagmegóvó beavatkozások hossza, 1993. és 2004. között

1. Háttér

Az elmúlt évtized egyik jellegzetessége, hogy miközben a közúthálózat fejlesztése – elsősorban a gyorsforgalmú utak – dinamikusnak tekinthető és látványos eredményeket ért el, a hálózat többi részének állagmegóvására – az egyre nagyobb forgalmi terhelés miatt növekvő igények ellenére – mind kevesebb anyagi forrás jut [3]. E kedvezőtlen tendencia legfőbb hátrányai a következők:

- az országos közúthálózatban megtestesülő hatalmas érték fokozatosan kisebbedik (a nettó és a bruttó érték arányának tapasztalt csökkenése igazolja ezt);
- az átlagosan romló állapot következménye az úthasználói költségek ugrásszerű növekedése,

A kidolgozás alatt levő Nemzeti Útfelújítási Program (NÚP) első lépésben kizárólag az országos közúthálózatra tud összpontosítani, mivel a helyi közúthálózat részletes állapotadatai – mint a programkészítés egyik döntő feltétele – hiányoznak. Az országos hálózat gyorsforgalmi része azért nem tárgya a programnak, mert az Állami Autópálya Kezelő Rt. feladatai közé tartozik a hazai autópályák és autópályák felújításának a tervezése.

2. A Nemzeti Útfelújítási Program kidolgozásának menete

A Nemzeti Útfelújítási Program kidolgozásának fő lépései a következők:

- Döntés a stratégia alapjául szolgáló közúthálózatról.
- A hálózatrészek – utak és az ezeken levő hidak – geometriai jellemzőinek időszora.
- A hálózatrészek forgalmi jellemzőinek időszora.
- Az állapotjellemzők egyes hálózatrészekre számított éves átlagértékeinek időszora.
- Hálózatrészenként és burkolattípusonként, az állapotjellemző szintkombinációkhoz tartozó „op-

¹ Okl. mélyépítő mérnök, Ütfenntartási és Üzemeltetési főosztályvezető, UKIG

² Okl. mérnök, okl. gazd. mérnök, az MTA doktora, kutató professzor, Közlekedéstudományi Intézet Kht., egyetemi tanár, Széchenyi István Egyetem

³ Okl. építőmérnök, szakmérnök, Ph.D., információs igazgató, ÁKMI Kht.

timális” beavatkozás-fajtákat tartalmazó technológiai mátrix kialakítása.

- A beavatkozási technológiák várható állapotjavító hatásának és ciklusidejének a felbecsülése.
- A hálózatrészek jellegzetes viselkedési modelljeinek a megállapítása.
- Az igényszint hozzárendelése a – geometriai és az állapotjellemzők szintkombinációjaként kifejezett – hálózatrészekhez.
- A 2005–2006-os évekre előirányzott, legsürgősebbnek ítélt út- és hídfelújítások jegyzékének összeállítása, közelítő költségigénnyel.
- A hálózatrészek esetében a pillanatnyi geometriai és állapotjellemzők kombinációiból technológiai és pénzügyi ráfordítás-szükséglet megállapítása.
- A felújítási igény előzetes megtervezése a vizsgált időszakra.
- A 2007. és 2015. közötti évekre a folyamatos romlást is figyelembe vevő éves rendelkezésre álló pénzzel korlátozottan a „végleges” Nemzeti Útfelújítási Program elkészítése az éves forrásigény, a technológiai szükséglet és a fő alapanyagigények megjelölésével.

A program megvalósításával elérhető, hogy – a fejlesztési ráfordításokhoz képest – viszonylag szerény anyagi eszközökkel a korábbiaknál érdemlegesen jobb állapotot lehet teremteni az úthálózat meglehetősen nagy hányadán.

3. A közelmúlt finanszírozási helyzete, beavatkozási lehetőségei

A NÚP időszerűségét nemcsak az igazolja, hogy a rendelkezésre álló utügyi anyagi eszközökkel csupán a reálisan felmerülő igények töredékét lehet kielégíteni, hanem az elmúlt 10-15 év jelentős mértékű alulf finanszírozása is. A ráfordítások alakulása mellett a hálózat állapotjavító beavatkozással érintett részének idősorát is felméri.

Összehasonlító árakon vizsgálva, 1993-hoz képest az útfenntartásra fordított költségek nagysága mostanra a felére csökkent, de a burkolatfenntartásra is alig 60%-nyi jutott. 2001 óta különösen drasztikus a forrásmennyiség csökkenése. Nyilvánvaló, hogy az Útalap 1998 végi megszűnése is hozzájárult a forráshiányok kialakulásához.

1993 óta a keréknyomvályúk javítására évente erősen (1,4 és 255 millió Ft között) változó, határozott tendenciát nem követő pénzt fordítottak. A felületi bevonások céljára pedig évi 9 milliárd Ft-ról indulva mostanra fokozatosan 2 milliárd Ft-nál kevesebbet költöttek.

Az 1. ábra azt szemlélteti, hogy 1993. és 2004. között az állagmegóvó technológiák (pályaszerkezet erősítés, vékonyaszfalt elterítés, profiljavítás, felületi bevonás és nyomvályú javítás) alkalmazásával az országos közúthálózaton évente hány km-es hosszon lehetett beavatkozni. Megállapítható, hogy az első évek 2000 km körüli összes beavatkozási hossza – a némileg kiugró 2000-es év kivételével – a következő időszakban 1000 km körüli értéket adott, az elmúlt két évben pedig a 350-400 km-es tartományba süllyedt. Ezzel együtt járt

a beavatkozási ciklusnak a növekedése (átlagos visszatérési időszak) a 20 év körüli értékről az irreális 71-83 évre. Ez az egyik olyan mérőszám, amely a kialakult pénzügyi helyzet drámaiságát és tarthatatlanságát leginkább érzékelteti. Összehasonlításként megemlíjtük, hogy az elvégzett fejlesztési és állagmegóvó tevékenységek az 1971–1986-os időszakban 15-20 éves visszatérési időt tettek lehetővé, a mostaninak alig 10-ed részét kitevő forgalmi terheléssel.

Az országos közúthálózat kátyúinak javítására 1990. és 2002. között – kis ingadozással – 2-3 tonna/km-nyi aszfaltmennyiséget használtak fel.

Az összes közúthálózat hídjainak fenntartására 2002–2003-ban az 1993–1994-es pénznek csupán a 25-40%-át fordították. Ez a jelentős forráshiány pedig a mind nagyobb forgalmi terhelésnek kitett hídállomány állapotát, illetve működőképességének és biztonságának a megőrizhetőségét kockáztatja.

Az úttartozékok fenntartására – összehasonlító áron – az elmúlt 1-2 évben 1,4-2,4 milliárd Ft-ot költöttek, szemben az 1993–94-es évek 5,4 milliárd Ft-os ráfordításaival.

4. A közelmúlt állapotadatainak változása

Az országos közúthálózat és az azokon található hídállomány elmúlt évtizedbeli állapotváltozását vizsgálva megállapítható, hogy

- a főutak egyenetlensége 1995 óta a 2,5 m/km-es IRI-érték körül ingadozott,
- a főutak átlagos keréknyomvályú-mélysége az 1995-ös 5,5 mm-es értékről mostanra 8,0 mm fölé emelkedett,
- a főutak átlagos felületépség-osztályzata 1995 óta a 2-es érték körül ingadozott,
- a főutak átlagos teherbírás-osztályzata ugyanekkor a 3-as értékről 3,8-ra romlott,
- a mellékutak átlagos felületépség-osztályzata 1995 óta 3,5-ről 4,0-ra romlott,
- a mellékutak átlagos teherbírás-osztályzata – némileg meglepően – a vizsgált időszakban 3,0-as értékről 2,8-ra javult,
- a mellékutak átlagos nyomvályú-mélysége – az 1995. és 2001. közötti, közel állandó (5,8 mm körüli) értékeket követően – az utóbbi három évben viszonylag gyorsan 8,0 mm-esre romlott,
- a mellékutak átlagos felületi egyenetlensége az 1995-ös 4,9 m/km-es értékről 2003-ra 5,3 m/km-re rosszabbodott,
- a főutak hídjainak átlagos felszerkezet osztályzata 1991 óta alig tért el a 2-es értéktől, az alépítmény-osztályzat 1,7-ről 2,0-ra rosszabbodott, a pályaburkolat-osztályzat pedig 2,1-es értékről 2,3-asra romlott,
- a mellékutak hídjain a felszerkezet- és az alépítmény-osztályzatok tekintetében a főutaknál tapasztaltnál nagyon hasonló volt a helyzet, az átlagos pályaburkolat osztályzat pedig az 1991-es 2,3-as átlagértékről 2003-ra 2,6-ra rosszabbodott.

Megállapítható, hogy a hálózat egyes átlagos állapotparaméterei az elmúlt években néhány esetben

gyakorlatilag állandók voltak, de a jellemző inkább a folyamatos romlás. Hangsúlyozni kell azonban, hogy a kiterjedt statisztikai állományok átlagjellemzőinek akár lassú romlása is a negatív szélsőségek (a különösen rossz állapotú egyedek) kezelhetetlenség felé tartását takar(hat)ja. Ennek oka egyrészt a hálózat bizonyos hányadának állapotjavító beavatkozások miatti javulása, másrészt a jó vagy a közepes állapotú szakaszok kismértékű, „természetes” állapotromlása.

5. A 2005–2006-os évre vonatkozó projektlista

A jelenlegi útállapotok érdemleges javítása évtizedes összehangolt felújítást igényel, a Nemzeti Útfelújítási Program azonban nem feledkezhet meg arról, hogy vannak nagyon sürgős – a következő egy-két évben feltétlenül végrehajtandó – feladatok is. A középtávú tervezésnek a rövid távú szempontokra is figyelemmel kell lennie. Nem engedhető meg ugyanis, hogy ambiciózus tervek szisztematikus végrehajtása közben egyes szakaszokon – az elfogadhatatlanul rossz állapot következtében – ellehetetlenüljön a forgalom.

A legkedvezőtlenebb állapotszint-kombinációjú útviszonyok listáját az OKA 2000 adatbázisból kigyűjtöttük, azoknak – a hálózati szintű vizsgálatnak megfelelően – a jellegzetes felújítási technológiáit megálapítottuk, majd – átlagos km-enkénti beavatkozási költséggel számolva – felmértük egy-egy útszakasz-csoport közelítő felújítási költségigényét. A rövid távú költségbecslést abból kiindulva hajtottuk végre, hogy a főutak és a mellékutak legsürgősebb felújításaira is jusson pénz.

A következő útcsoportokra és állapotszint-kombinációkra gyűjtöttük ki az OKA 2000-ben levő útszakaszokat:

a.) Főutak

- a.1.) ÁNF (átlagos napi forgalom) > 12000 E/nap; vályómélység 17 mm felett (5-ös osztályzat),
- a.2.) felületépség 5-ös (nagyon rossz) osztályzat,
- a.3.) teherbírás 5-ös (nagyon rossz) osztályzat.

b.) Mellékutak

- b.4.) AB (aszfaltbeton)-burkolatú, 5-ös (nagyon rossz) felületépség és 3-as víztelenítés, egyidejűleg,
- b.5.) AB-burkolatú, ÁNF>1000 E/nap; 5-ös (nagyon rossz) felületépség, 5-ös (nagyon rossz) felületi egyenetlenség és 5-ös teherbírás, egyidejűleg,
- b.6.) AM (aszfaltmakadám)-burkolatú, ÁNF>1000 E/nap, 5-ös (nagyon rossz) felületépség, 5-ös (nagyon rossz) felületi egyenetlenség és 5-ös (nagyon rossz) teherbírás, egyidejűleg,
- b.7.) AM-burkolatú, 4-es (rossz) teherbírás és 4-es (rossz) egyenetlenség, egyidejűleg,
- b.8.) AM-burkolatú, ÁNF>1000 E/nap, 5-ös (nagyon rossz) teherbírás és 3-as (nagyon rossz) víztelenítés, egyidejűleg.

Az említett ismérveknek megfelelően kiválogatott „homogén” útszakaszok több száz tételből álló jegyzéké-

ben egyes szakaszok hosszúsága csak 10-50 m-es, másoké pedig akár a 10 km-t is elérhetik.

A „jellegzetes” felújítástípusokhoz a legrövidebb beavatkozási hosszat egységesen 200 m-esnek vettük. Ennek megfelelően az útszakaszlistákon a következő módosításokat hajtottuk végre:

- a 200 m-esnél rövidebb szakaszokat elhagytuk, ha azoktól 100 m-es távolságon belül nem volt újabb szakasz,
- két vagy több szakaszt összevontunk, ha a közöttük levő távolság a 100 m-t nem haladta meg.

Az egyes útszakasz-csoportokban a következő „jellegzetes”, átlagosnak tekintett beavatkozás-típust vettük alapul (zárójelben az átlagosnak tekintett km-költségük):

- a.1) Keréknyomvályú-javítás (40 millió Ft/km)
- a.2) Finom kátyúzás (3 millió Ft/km)
- a.3) Pályaszerkezet-erősítés (50 millió Ft/km)
- b.4) A víztelenítő rendszer (árok, padka stb.) javítása (1,5 millió Ft/km)
- b.5) Pályaszerkezet-erősítés (50 millió Ft/km)
- b.6) Hideg remix (30 millió Ft/km)
- b.7) Felületi bevonás (7,2 millió Ft/km)
- b.8) Hideg remix + a víztelenítő rendszer javítása (31,5 millió Ft/km).

Az 1. táblázat mutatja útszakasz-csoportonként a 2005–2006-ra előirányzott „sürgős” útfelújítási munkák közelítő költségét.

1. táblázat

A 2005–2006-ra előirányzott „sürgős” útfelújítási munkák közelítő költsége

Útszakasz-csoport	Összes hosszúság (km)	Km-enkénti költség (M Ft)	Becsült forrásigény (M Ft)
a.1)	142,1	40,0	5 684
a.2)	2863,6	3,0	8 591
a.3)	437,2	50,0	21 858
b.4)	258,3	1,5	387
b.5)	71,4	50,0	3 572
b.6)	323,3	30,0	9 699
b.7)	206,6	7,2	1 483
b.8)	396,9	31,5	12 503
Összesen:	4699,4		63 777

Ez a forrásigény a következő két évre 2x6,6 Mrd Ft-nyi úttartozék-felújítási (forgalomtechnikai-forgalombiztonsági) ráfordítással növekszik, és így 77,0 Mrd Ft-nak adódik.

A 77,0 Mrd Ft-nyi összes költségű útfelújítást a két évben közel ugyanolyan arányban ütemezve, a forrásigény

2005. 35,5 Mrd Ft 2006. 42,6 Mrd Ft.

Alternatívaként felmerülhet, hogy az első évben jelentősen kisebb legyen a ráfordítás:

2005. 31,6 Mrd Ft 2006. 45,4 Mrd Ft.

A hidakon végzett felújítások az utakénál is hosszabb tervezési előkészítési munkát igényelnek. Ezért az országos közúthálózat hídjai közül 2005-re

csak azt a 31 hídon való beavatkozást javasoljuk, amelynek zsűrített tervét az érdekelt megyékkel egyeztetették. A 31 projekt összes becsült mérnökára: 1 773 M Ft.

A 2006. évre a nem megfelelő, illetve a rossz fel-szerkezetű hidak közül a kiemelt fontosságú (20 m-esnél nagyobb nyílású és 40 m-t meghaladó összes hosszúságú) létesítmények, illetve közülük is csak azok kerültek a projektlistába, amelyeken a forgalmat zavaró magasság-, szélesség-, sebesség- vagy össz-súly-korlátozás van érvényben. Az így kiválasztott 14 híd felújításának összes költsége 3,7 milliárd Ft-ra becsülhető.

Tehát a két vizsgált évre az országos közúthálózat út-híd felújításához szükséges pénz:

2005.
 $35,5 + 1,8 = 37,3$ Mrd Ft (vagy $31,6 + 1,8 = 33,4$ Mrd Ft);

2006.
 $42,4 + 3,7 = 46,1$ Mrd Ft (vagy $45,4 + 3,7 = 49,1$ Mrd Ft).

Hangsúlyozni kell, hogy a két évre tervezett felújítással az országos közúthálózat mintegy 16%-án, annak nagy forgalmú és rossz állapotú részén a szükséges állapotszint elérhető.

6. Teljesítményi mérőszámok

A Nemzeti Útfelújítási Program összeállításakor a teljesítményi mérőszámok (performance indicators) döntő szerephez jutnak [4]. Ennek előírt értéke az a szolgáltatási típusú színvonal, amelyet az adott úthálózati vagy hídállomány-csoportban a hazai szakemberek elérendőnek és reálisan elérhetőnek tartanak. A teljesítményi mérőszámoknak a későbbiekben megjelenített szintjei nem az ország pillanatnyi pénzügyi-gazdasági helyzetének a figyelembevételével születtek, hanem olyanok, amelyet a fejlett utügyi kultúrájú országokban is elfogadhatónak tartan(án)ak. Nyilvánvaló, hogy az adott teljesítményi szinthez tartozó követelményeket a hálózatrész messze nem teljesíti, és az elmúlt évek finanszírozási gyakorlatával még tovább távolodnánk ettől. A program tíz évre osztja fel a teendőket – az út-híd-felújítási tevékenységeket –, azt követően irányozva elő a teljesítményi mérőszámok megkívánt szintjének a teljesülését. Ennek megvalósítása azonban a mostani gyakorlathoz képest jelentős többletáfordítást igényel.

A teljesítményi mérőszámok megkívánt szintje elsősorban az út-híd jelentőségétől, illetve forgalom-nagyságától függ, de más tényezők (pl. átkelési jel-leg) is befolyásolhatják azt.

6.1. Utak teljesítményi mérőszámai

A programkészítés során kizárólag azok a teljesítményi mérőszámok jutnak szerephez, amelyeket a szóban forgó úthálózaton rendszeresen, megbízható módszerrel jellemeznek, és amelyeknek szintje fenntartási-felújítási tevékenységgel befolyásolható. Így a fejlesztéshez kötődő mérőszámok itt természetesen nem szerepelnek. Az említett feltételeket a következő teljesítményi mérőszámok teljesítik:

- a burkolat megléte,
- a forgalmi sáv szélessége,
- pályaszerkezet-teherbírás,
- (hosszirányú) felületi egyenletesség,
- felületállapot.

(Az országos közúthálózat burkolat-érdességi paramétereiről rendelkezésre álló információk – az RST által mért mikro- és makrotextúra mérőszámok – nem tekinthetők megbízhatóknak).

Bár a gyorsforgalmi úthálózat felújítása – mivel annak megtervezése az Állami Autópálya Kezelő Rt. feladata – a NÚP most kialakításra kerülő elemének nem része, a teljesség kedvéért a gyorsforgalmi utak teljesítményi jelzőszám szintjeit is közöljük:

- min. 3,75 m-es forgalmi sáv szélesség,
- max. 2-es teherbírás osztályzat,
- max. 1,5 m/km-es IRI-érték,
- max. 10 mm-es keréknyomvályú-mélység,
- max. 2-es felületépség-osztályzat.

A főutak teljesítményi jelzőszám-szintjei:

- min. 3,50 m-es forgalmi sáv szélesség,
- max. 2-es teherbírás osztályzat,
- max. 3,0 m/km-es IRI-érték,
- max. 12 mm-es nyomvályú-mélység,
- max. 3-as felületépség osztályzat.

A mellékutak teljesítményi mérőszám-szintjei:

- szilárd burkolat,
- min. 3,25 m-es forgalmi sáv szélesség,
- max. 3-as teherbírás osztályzat,
- max. 17 mm-es keréknyomvályú-mélység,
- max. 3-as felületépség osztályzat.

6.2. Hidak teljesítményi mérőszámai

A hidak esetében a pályaburkolat felületi egyenetlensége, nyomvályú-mélysége és felületépsége tekintetében a hozzá csatlakozó útszakaszával megegyező követelményeket célszerű állítani, a teherbírás és a pályaszélesség vonatkozásában azonban – a következők szerint – az útkategóriától függően eltérőek az igények.

A gyorsforgalmi hálózaton levő hidak:

- a csatlakozó forgalmi sávok és a leállósáv átvezetése változatlan szélességgel,
- „A” teherbírás osztály.

Főutakon levő hidak:

- a kocsipálya szélessége: a csatlakozó út burkolatszélessége +1,0 m,
- „A” teherbírás osztály.

Mellékutakon levő hidak:

- a kocsipálya szélessége: a csatlakozó út burkolatszélessége +1,0 m (ÁNF > 1000 E/nap); a csatlakozó út burkolatszélessége (ÁNF ≤ 1000 E/nap),
- „B” teherbírás osztály, de min. 40 tonnás teherbírás.

7. További feladatok

A NÚP elkészítésének következő lépése az, hogy ki-választják azt a szakembercsoportot (célszerűen köz-

beszerzési eljárással), amely a 2007. és 2015. közötti időszak út-híd felújítási feladatait kijelöli.

A 2005–2006-os évekre vonatkozó útfelújítási projektlistának és az egyes megyei közútkezelő kht.-k által a 2005-re javasolt útfelújítások listájának az összevetése is a közeljövő feladata.

Utoljára, de nem utolsósorban meg kell említeni, hogy szükséges a Nemzeti Útfelújítási Programot a döntéshozókkal, a hazai szakemberekkel és – bizonyos részeiben – az ország széles közvéleményével megismertetni, illetve népszerűsíteni.

Irodalom

1. A 2005–2015. évekre vonatkozó Nemzeti Útfelújítási Program megalapozása. A Közlekedéstudományi Intézet Kht. 101-004-1-4. számú megbízásának zárójelentése (Témafelelős: dr. Gáspár László, konzulens: dr. Gulyás András), Budapest, 2004.
2. A 2005–2015-ös évekre vonatkozó Nemzeti Útfelújítási Program előkészítése. A Közlekedéstudományi Intézet Kht. 101-003-1-4 számú megbízásának zárójelentése (Témafelelős: dr. Gáspár László, konzulens: Ercsey Gábor), Budapest, 2004.
3. Rigó M.: Kellene-e, készülhetne-e Nemzeti Útfenntartási Program (NÚP)? Közúti és Mélyépítési Szemle, 2004/1.
4. Gáspár, L.: Az útburkolatok teljesítőképessége. Közúti és Mélyépítési Szemle, 2004/11.

Summary

Preparatory activities for the National Road Rehabilitation Programme for 2005-2015

The National Road Rehabilitation Programme envisages the road and bridge rehabilitation activities for the coming 10 years which have to be carried out for attaining the performance indicator levels specified for the actual road (bridge) category. The article presents the activities of a professional team on the preparatory activities of the Programme.

Nemzetközi szemle

Körfogalmak lehetséges baleseti mutatóját értékelő modell

Model to Evaluate Potential Accident Rate at Roundabouts
 Raffaele Mauro, Marco Cattani
Journal of Transportation Engineering 2004. 5.
 p. 602-609, á:3, t:9, h:12.

A körforgalmak növekvő elterjedése indokoltá teszi a lehetséges baleseti mutató értékelését erre a csomópont típusra. A lehetséges baleseti mutató ismerete segíti a csomópont típusok közötti választást, amikor egy közúti csomópont korszerűsítésre kerül. A cikk egy modellt ismertet, mely alkalmas a közepes és nagy méretű körfogalmak lehetséges baleseti mutatójának meghatározására. A modell a járművek menetdinamikájából és a csomópontot használó járművezetők viselkedéséből épül fel, és a követési időközök valószínűség-eloszlását veszi alapul. A körforgalmakban megfigyelt lényeges baleset típusok között az elsőbbség meg nem adása, a jármű feletti uralom elvesztése és a hátulról történő járműnek ütközés szerepel. Az elsőbbség meg nem adása esetén megkülönböztethető a megállás utáni és a megállás nélküli behaladás esete. A lehetséges baleseti mutató az egymillió járműáthaladásra eső személyi sérüléses balesetek számát mutatja, és összefügg az adott körforgalomban előálló lehetséges konfliktus helyzetek számával, mely utóbbi a forgalmi adatok és a körforgalom jellemzőinek ismeretében valószínűségi alapon becsülhető. Francia adatok szerint a lehetséges baleseti mutató értéke 0,040, USA-beli vizsgálatok 0,080 értéket mutatnak, míg az Egyesült Királyságban egy régebben végzett elemzés eredménye 0,275. A javasolt átlagérték 0,100 személyi sérüléses baleset lehetősége egymillió járműáthaladás esetén. Érzékenység vizsgálatokat végeztek a modell viselkedésére a forgalmi körülmények változása és különböző kapacitás képzetek alkalmazása esetén. A különböző kialakítású és forgalomnagyságú körforgalmak esetén a mutató értéke 0,09 és 0,15 között változik.

G. A.

Burkolaterősítés az országos közúthálózaton

Lehel Zoltán¹

Magyarország Európai Unióhoz csatlakozásának előkészítéseként szükségessé vált annak megvizsgálása, hogy milyen következményekkel, illetve feladatokkal jár a járművek megengedhető legnagyobb méretéről és súlyáról szóló EU szabályozás átvétele.

Magyarországon a megengedett tengelyterhelés 10 tonna. Az EU-ban a 80-as években áttértek a 11,5 tonnás határértékre, melyet a 96/53. sz. alatt kiadott irányelv szabályoz. A tengelyterhelés, tengelyelrendezés, illetve a járművek összszülya nagymértékben befolyásolja a burkolatok és a hidak igénybevételét. Az EU vizsgálat említett irányelvének eltérései a hatályos magyar előírásoktól a következők szerint érintik az útburkolatokat:

- Az egyes tengelyek esetén 100 kN helyett 115 kN megengedett tengelyterhelés bevezetése a burkolatok igénybevételét 1,5-szeresére növeli. Gyorsabb lesz a leromlás, csökken a burkolat élettartama, ezért egyrészt egyszeri megerősítésre, másrészt folyamatos többletfenntartásra van szükség.
- A kettős tengelyek esetén 160 kN helyett 180 kN, útkímélő kettős tengelyek esetén 190 kN megengedett tengelyterhelés a burkolat-igénybevétel szempontjából egyenértékű az előző pontban részletezett hatással.
- A korlátozás nélküli megengedett legnagyobb össz tömeg 400 KN-ról 440 KN-ra növeléséből adódó hatást a tengelyterhelésnél lehet figyelembe venni, és elsősorban a hidak teherbírását érinti.

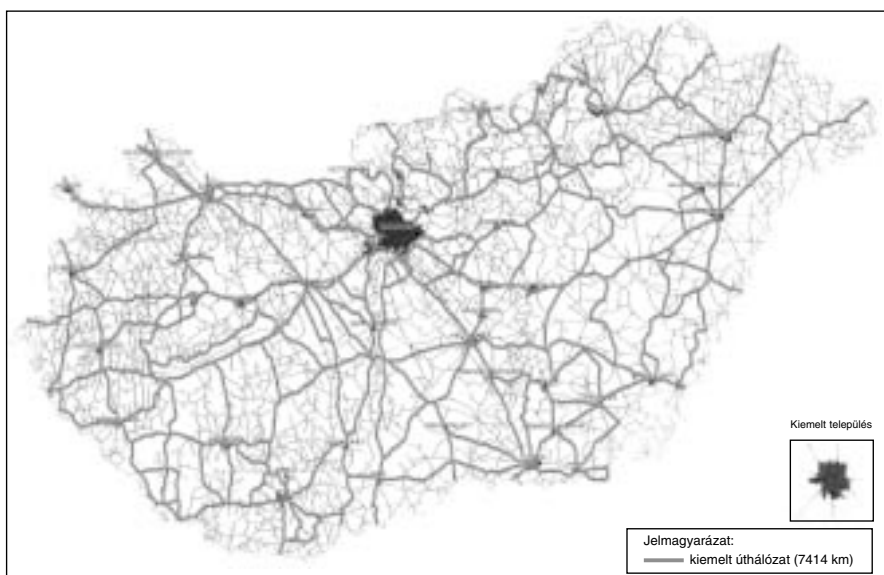
Az EU-hoz csatlakozás előkészítési feladatai között kiemelt jelentőségű volt, és a csatlakozás után is az maradt az országos közúthálózat megfeleltetése – az EU-ban megengedett – 11,5 tonnás tengelyterhelésre, és az ehhez kapcsolódó burkolat-megerősítési program előkészítése, végrehajtása. A 30 000 km országos közúthálózathoz mintegy 7400 km hosszúságú – nemzetközi, illetve EU-s érdekeltséghez kapcsolható – útszakaszt választottak ki, amelyen először célszerű a 11,5 tonnás burkolaterősítés. (1. ábra)

A kiemelt úthálózat összeállításakor a következők voltak a kiválasztás alapjai:

- a nehéz gépjárműforgalom meghaladja a 200 jármű/nap értéket mellékúton,
- a nehéz gépjárműforgalom meghaladja az 500 jármű/nap értéket a főúton,
- 20 000 lélekszámot meghaladó települést érint a főút.

A 11,5 tonnás tengelyterhelésre való átállással kapcsolatban eddig számos intézkedést hoztak. Az ÁKMI

Kht. 1999. október 29-én keltezett, 04178/99-H-349. számú, illetve 04189/99-H-350. számú levelében – melyet a megyei állami közútkezelő kht.-knak, illetve a Fejér Megyei Állami Közútkezelő Kht.-nak küldött el – intézkedett a 2000. évben indult átfogó burkolat-megerősítési program előkészítése során figyelembe veendő tervezési előírásokról. A közúti főosztály 000533/2001. számú levelében megerősítette a korábban rögzített tervezési alapelvek kötelező figyelembevételét, és megadta annak a kb. 7400 kilométer hosszúságú kiemelt országos közúthálózatnak a listáját, amelyre burkolatmérétezés esetén a 11,5 tonnás tengelyterhelés vonatkozik. A MAUT 2001. júliusi, 36. sz. hírlevele pedig tartalmazta a pályaszerkezeti szakbizottság közleményét, amely instrukciókat adott a 11,5 tonnás megengedett tengelyterhelésre vonatkozó méretezésre. Az intézkedések lényege a következőkben foglalható össze:



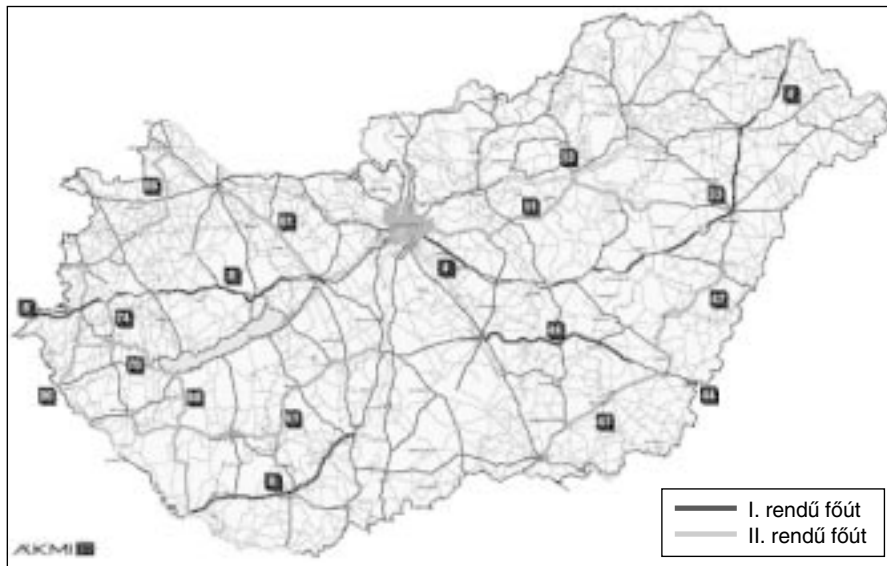
1. ábra: 11,5 tonnás burkolatmegerősítési program 2001 – 2006 évekre

- Mivel jelenleg nem ismeretes a távlati nehéz (11,5 t) tengelyek száma, előzetes elemzés alapján a jelenlegi módszer szerint a 100 kN egységtengelyek forgalmát kell meghatározni, majd az így megkapott **tervezési forgalmat 1,5-szeres szorzóval kell növelni.**²

² A távlati forgalmat az ÚT 2-1. 118 Utügyi Műszaki Előírásban megadott forgalomfejlődési szorzók szerint kell számítani. A méretezés 100 kN egyes tengelyű „egységtengelyek” száma alapján történik, amelynek meghatározása során a különböző tengelyterhelésű járművek előre becsült számát a rongálódással arányos járműátszámítási szorzók alkalmazásával kell átszámítani. Az egységtengely nagysága független a megengedett legnagyobb tengelysúlytól. A járműátszámítási szorzókat monitoring rendszerben a ténylegesen közlekedő járművek mért tengelysúlyai alapján határozzák meg. Ha tehát a 11,5 t tengelysúlyú járművek megjelennek, a járműátszámítási szorzók újbóli meghatározásával kell majd számolni a 100 kN egységtengelyek számát.

¹ EU Koordinációs igazgató, UKIG EU blokk

- A felsorolt intézkedések kimondottan **csak a burkolat megerősítések esetére vonatkoznak, új utak 11,5 t tengelyterhelésre történő méretezésére nem születtek hasonló előírások.**
- Magyarország a csatlakozási szerződésben vállalta, hogy **2008-ig 2265 km-en** – ezen belül **2006-ig 1805 km-en** – lehetővé teszi a 11,5 t-ás járművek korlátozás nélküli forgalmát a burkolat-megerősítésekkel. Az ország 2008-ig moratóriumot kapott a 11,5 t-ás járműforgalom korlátozás nélküli forgalma alól.



2. ábra: A 2007–2008-ban rehabilitációra javasolt főútszakaszok

A kötelezettséget a csatlakozási okmányban évre és út-számmra bontva is rögzítették.

Az említettek alapján a 2001-től teljesített

- burkolat-megerősítések,
- útrehabilitációk,
- sávszám-bővítések és
- elkerülő szakaszok építései figyelembe vehetők a kötelezettségek teljesítésekor.

2001-től 2004-ig összesen **381 km** hosszú szakaszon végeztek a 11,5 tonnára burkolat-megerősítést. Ez a kötelezettség teljesítésénél már számba vehető, és központi költségvetésből vagy ÚFCE-ből finanszírozták. A csatlakozás előtt megnyílt az ISPA, amelynek társfinanszírozásában – a 2002-ben kötött két pénzügyi megállapodás keretében – folyamatban van mintegy **440 km** útrehabilitáció. A csatlakozás után megnyílt a Strukturális Alap keretében a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program (KIOP) pályázati lehetősége. Eddig két pályázatot írtak ki, melynek keretében **73 km** útrehabilitáció, valamint **51 km** elkerülő út és négy nyomúsítás elkészültének fedezete van meg. A magyar állam az EIB-től való hitel-felvételi kötelezettség alapján előkészületeket tesz az elkerülő szakaszok építésére, összesen **52,5 km** hosszban. Az előzők szerint a fedezet alapján 2006-ig összesen **1053 km** hosszban lehet reálisan teljesítésre számítani.

2005. január 1-től az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság útfenntartási osztálya kapta meg a 11,5 t burkolat-megerősítési, nem programszerű feladatainak a műszaki előkészítését (program-szerű – ISPA, EIB, PHARE, KIOP stb.). Ez a 7400 km törzsúthálózatból mintegy 6200 km-t érint.

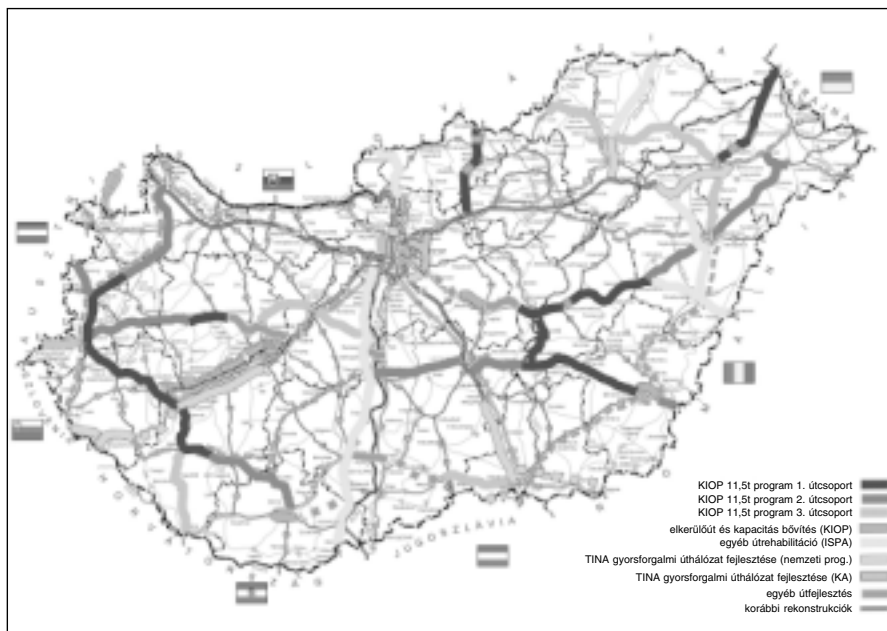
2004-ben ebben a témában a KTI Kht. készített egy anyagot. Ezt a társaságok véleményezték, s

ezeket a véleményeket, valamint a különböző programokat figyelembe véve készített el a Trafficon Kft. egy tanulmányt, amely a 2007. és 2015. közötti időszakra ad beavatkozási sorrendet, különféle műszaki és gazdasági paraméterek alapján.

2008. december 31-ig, a 11,5 tonnára adott derogáció lejárásiáig kb. 1200 km, a törzsúthálózatban szereplő út megerősítését kell még kivitelezni (ez a Trafficon Kft. tanulmányában 2007–2008-ra adott mennyiséggel összhangban van). Ezeknek a feladatoknak a műszaki előkészítését 2005–2006-ban végzik.

Az UKIG útfenntartási osztálya 2007–2008. évre kivitelezésre összeállított létesítményjegyzékét a szakmai főosztályokkal és a GKM közúti közlekedési főosztályával meghatározta (2. ábra) három alapidokumentáció szerint:

- a Trafficon Kft. tanulmánya,
- a 2003-ban Brüsszelben átadott akciótérkép, (3. ábra),
- a GKM KKF levele.



3. ábra: Nemzetközi és hazai forrásokból finanszírozott 2006-ig szóló úthálózat-fejlesztési program

A hálózat meghatározásával párhuzamosan elkészült egy „tervezetési útmutató” a 11,5 tonnás burkolat-megerősítési beavatkozásokhoz, melyet 2005. április 10-ig a megyei állami közútkezelő társaságok és a megyei felügyelet megkaptak. A véglegesített létesítményjegyzéket és a hozzá kapcsolódó tervezési feladatokat konzultációs egyeztetés után ismertették a társasággal. A létesítményjegyzékek és a tervezetési útmutató alapján elkészült vonalrajzokat az UKIG szakmai főosztályai és a társaságok között véglegesítik. A tervezési közbeszerzési eljárások műszaki diszpozícióinak meghatározásához a Lacroix és különféle burkolatfelméréseket (pl. fúrásminták stb.) vállalkozók, a társaságok és az ÁKMI Kht. végzi el.

A tervezések közbeszerzési eljárásai a megyék bevonásával legkésőbb 2005. augusztus 31-ig elkezdődnek. Ez 2005. novemberi munkakezdet jelent. A tervek az időbeli ütemezés szerint 3 fázisban készülnek. A befejezés 2006. december 31. Az elkészült tervekkel az EU pályázatain kívánunk forráshoz jutni a 2007. január 01-én induló új EU-s költségvetésből. A 11,5 tonnás burkolat-megerősítési programmal kapcsolatos EU-kötelezettségek, a fő- és alsóbbrendű úthálózat állapotából adódó feladatok ezermilliárd forintos nagyságrendűek. E tennivalók rendkívül feszítőek, EU-s források nélkül esélyünk sincs ezek belátható időn belüli megvalósítására. A célok megjelölése nélkül pedig a források nem lesznek elérhetők.

Az elmondottakból következően mindent meg kell tenni annak érdekében, hogy

- a hátrányos helyzetű régiók és kistérségek elérhetőségének javítása, a fő- és alsóbbrendű országos közúthálózat rekonstrukciója,
- a TEN hálózat meglévő és javasolt hazai elemeit alkotó főúthálózat burkolat-megerősítése 11,5 tonnára, valamint
- a további főúthálózati elemek megerősítése 11,5 tonnára

is szerepeljen a 2. Nemzeti Fejlesztési Terv stratégiai célkitűzései között.

E célok projektekkel való előkészítésére kell 2005-ben és 2006-ban koncentrálni, mert a tervezésre fordítandó mintegy 5 Mrd Ft-tal már 2007–2008. során 100 Mrd Ft-os rekonstrukciós program végrehajtására nyílhat lehetőség.

Összefoglalásként rögzíthető, hogy az országos közutak 11,5 tonnás teherbírásra alkalmassá tételére a 2008-ra előírt 2265 km-nyi teljesítéstől – jelenleg valószínűsíthető – elmaradás nem előkészítési okokból fordulna elő, hanem a fedezetek hiánya, vagy a késői rendelkezésre állásuk okán. Megemlítenő továbbá az is, hogy a rendelkezésre álló KIOP pályázati lehetőségek terhére eddig a helyi igények kielégítésére törekvés következményeként túl nagy arányban fejlesztés-jellegű fajlagosan költséges – beavatkozásokat javasoltak.

Javítható a helyzet – kedvező esetben teljesíthető is a követelmény –, ha a jövőben jelentős mértékben áthelyeződik a projekt-kijelölések súlypontja a költséges fejlesztésekről a fajlagosan sokkal olcsóbb, mű-

szakilag könnyebben előkészíthető és megépíthető útrehabilitációkra.

1. Megjegyzés

A GKM KKF levele:

Az autópályák és autóutakkal párhuzamos főútszakaszok burkolatának megerősítését a programszerű ütemezésben – a műszaki jellemzők és a terhelés mértéke függvényében – szerepeltetni kell, azonban egy külön alprogramban, amely a programszerűen nem tervezhető lokális (állagmegőrzés célú, alacsonyabb szintű) beavatkozásokat is magában foglalja, és a 2007–2013. között várható közösségi támogatási körön kívüli költségvetési források felhasználására épül.

Egyebekben a következő álláspontot alakította ki a főosztály:

- A 2009–2015. évek közötti autópálya-fejlesztések közeljövőben nyilvánosságra kerülő ütemezési irányvonalait megismerve kell meghatározni az országos burkolat-erősítések 2008. utáni programjának feladatait.
- Fontos, hogy országos szinten lehetőleg ki legyenek szűrve az ún. „fehér foltok”, ahol jelentősebb körzetben, illetve az átjárhatóságot biztosító relációkban nincs tervezve burkolaterősítési vagy jelentősebb fejlesztési beavatkozás.
- Egyaránt alkalmazni kell a szolgáltatási szint folytonosságára való törekvést és a beavatkozási sürgősség figyelembevételének programozási elvét.
- A végleges létesítményjegyzék meghatározásánál hálózati szemléletet szükséges érvényesíteni, ami-ben a magyar álláspont folytonossága érdekében fontos figyelemmel lenni a Brüsszelben 2003-ban bemutatott hálózatfejlesztési akció térképre.

2. Megjegyzés

A közutak megerősítésének sorolásánál szerepet játszott az egyes utak közúthálózati hierarchiában elfoglalt helye.

- Elsőbbséget élveznek a nemzetközi teherforgalomban betöltött szerepük miatt az európai közlekedési folyosók (az ún. helsinki folyosók) magyarországi közúti szakaszai. A helsinki közlekedési folyosókba illeszkedő hazai gyorsforgalmi utak jelentős részének kiépítése ma még nem valósult meg, így megépítésükig az adott irányokba vezető főutak látják el a belföldi és a nemzetközi forgalomból eredő feladatokat.

- Ezt követik a hierarchiában az EU-hoz újonnan csatlakozó, illetve csatlakozni szándékozó országok fontos infrastruktúra hálózatát képező TINA folyosók hazai közúti szakaszai, illetve e hálózatba felvételre javasolt hazai közutak.

A TINA hálózat megépítéséig – amely a helsinki folyosóba tartozó utakhoz képest sokkal lassabban valósul meg – a párhuzamos főutak töltik be a szerepüket. A gyorsforgalmi utak TINA folyosóiba eső főutak nemzetközi szerepük miatt előnyt kell hogy élvezzenek a burkolat-megerősítési programok kialakításánál.

- Mindkét fontos nemzetközi hálózat folyosókra terjed ki, így a vizsgálatnál, majd a sorolásnál nem lehet eltekinteni a meglévő, illetve a későbbiekben megvalósuló gyorsforgalmi utak menti, a folyosóba eső főutak szerepétől sem. Ez a jelenleg már üzemelő autópályák mentén futó, és távlatilag is nagy teherforgalommal terhelt utakra vonatkozik elsősorban. A hazai közúti hierarchiának megfelelően az előzőekben vázolt, nemzetközi szerepük miatt is kiemelten kezelt főutak burkolat-megerősítési programba való sorolásánál hálózati szempontú fontossági sorrendben általában az elsőrendű, majd a másodrendű főutak és végül a mellékutak következnek.

3. Megjegyzés

A fúrásmintákból az alábbi vizsgálatok elvégzése szükséges:

1. Keréknyom-képződési vizsgálatokhoz

Ha szakaszon a keréknyomvályú mélysége ≥ 15 mm, akkor az ÚT 2.3.301 szerint kell eljárni. Forgalmi sávonként – a két ellentétes irányú forgalmi sávot tekintve egymáshoz képest 500 méteres eltolásokkal – mintegy 1000 méterenként lévő kereszt-szelvényekben kell egy-egy mintát venni.

- A mintákat a keresztmetszetet tekintve a keréknyomsávok közepéről (tehát nem keréknyomsávban) kell venni.
- A mintákat úgy kell kifúrni és kivenni, hogy a három felső réteg sértetlen (vizsgálatra alkalmas) legyen.
- A mintavételi helyről a vizsgálat elvégzéséhez az alábbi mennyiségű mintát kell fúrni:
150 mm névleges átmérőjű magminta esetén: 3 db,
200-225 mm átmérőjű magminta esetén: 2 db,
>225 mm átmérőjű magminta esetén: 1 db.

2. Vastagság mérésekhez

A mérés célja az, hogy a tervező számára „hosszszelvény”-szerűen álljon rendelkezésre megbízható adatsor az egyes aszfaltrétegek vastagságáról (profilmarás, Remix-technológiák tervezhetősége), továbbá az aszfalt-pályaszerkezet vastagságáról (ha például a megerősítés tervezését az ún. „összehasonlító” módszer szerint kell végezze). A mérések elvégzéséhez forgalmi sávonként – a két ellentétes irányú forgalmi sávot tekintve egymáshoz képest 125 méteres eltolásokkal – mintegy 250 méterenként lévő kereszt-szelvényekben kell egy-egy 100 mm-es átmérőjű magmintát fúrni a keréknyomsávok közepéről úgy, hogy a fúrási mélység az aszfalt-pályaszerkezet alsó síkjáig biztosan lehatoljon.

3. Extrakciós vizsgálatokhoz

A vizsgálat célja az, hogy a felső három réteg összetételei adatai szolgáltatassanak adatokat;

- egyrészt annak elemezhetőségéhez, például ahhoz, hogy van-e összefüggés a felső aszfaltrétegek keréknyomvályúsodása, illetve a kötőanyag mennyisége, a szemeloszlás jellege, és a D_{max} érték között,
- másrészt tervezői (és nem kivitelezői) szintű információt ahhoz, hogy milyen Remix-technológia alkalmazása jöhet számításba.

A vizsgálat elvégzéséhez minden 10 000 m² után kell egy magmintát fúrni, célszerűen ott, ahol a vastagságméréshez mintát vesznek. A vizsgálatához szükséges anyagmennyiség biztosításához, e helyen vagy egy 150 mm-es, vagy egy második 100 mm-es átmérőjű mintát kell fúrni a keréknyomsávok közepéről.

Summary

Pavement strengthening for 11,5 ton on the national public road network.

In Hungary the permitted axle load on roads is 10 ton. Joining the EU we have to fulfil the Directive that establishes 11,5 ton axle load as permitted. Hungary has got derogation until 2008 on the condition that pavement strengthening will take place on major transit routes. Up to 2006 more than 1000 km main road will be reconstructed using domestic, EU ISPA, EU Structural Fund and EIB loan resources. Rehabilitation and strengthening of another 1200 km main road is therefore an urgent task. Preparation works have begun recently issuing common design guidelines. Design phase will take place in 2005-2006 and construction phase is planned in 2007-2008 hopefully utilising EU funds.

Az EU-támogatású közúti projektek koordinációja 2002–2005

Dr. Rósa Dezső¹

Személyes előszó

Talán kicsit szokatlanul, de néhány személyes megjegyzéssel kezdem a cikket. A minisztériumnál és az UKIG-nál (illetve jogelődjeinél) eltöltött több évtizedes munkám során gyakorlatot csináltam abból, hogy valamely konkrét feladatkörrel való foglalkozásom befejezésekor – tehát valamely új feladatkörrel való megbízásomkor – visszatekinttem az éppen befejezett tevékenységeimre, és arról hasonló cikk keretében „beszámoltam”. A jelenlegi végén lévő irodalomjegyzékben felsorolom közülük az általam visszatekintőnek tartott, „összefoglaló” cikkeket. Ezekhez tartozónak tekintem ezt is. Ebben az EU által társfinanszírozott országos közúti projektek megvalósításához a szakmai, szervezeti felkészülést és felkészültséget kívánom – röviden és átfogóan – bemutatni: honnan, hová jutottunk 2002 végétől 2005 közepéig-végéig.

Előzmény

Az EU és a magyar állam 2002 márciusában és 2003 januárjában két pénzügyi megállapodást (PM) kötött országos közúti burkolat-megerősítési projektekre, ISPA (előcsatlakozási alap) forrásból támogatva. Az ISPA-projektek pénzügyi megállapodását a 89/2004. (IV. 20.) kormányrendelet hirdette ki.

Mindkét PM-ben a Végrehajtó Szervezet (VSZ) a GKM Segélykoordinációs és Finanszírozási Főosztálya volt, a végső kedvezményezett pedig az UKIG. A VSZ – élve a jogszabályi lehetőséggel – a PM-ek megkötése után a végrehajtási (lebonyolítási) feladatokat viszont az ÁKMI Kht.-re delegálta (delegált végrehajtó szervezet).

Az EU és a magyar állam korábbi levelezéseiből kiderül – pl. 2002. április 22-én a brüsszeli bizottság főigazgatója (Lluis Riera) levéléből is, melyet Boros Imre miniszternek írt –, hogy a további lépések érdekében **feltételnek állítják** mindkét PM projektjei esetében a végrehajtás egy szervezeten belüli kialakítását, valamint az e szervezet és a minisztérium közötti egyértelmű feladatelhatárolást.

A továbbiakban többször felhívták a figyelmet a VSZ fejlesztésére, valamint a tiszta feladatelhatárolásra. Ezek következtében 2002. november 13-án a GKM közlekedési és az EU integrációs helyettes államtitkárok között egyeztetésen döntés született arról, hogy **a VSZ feladatait az UKIG-hoz utalják**. A döntéssel az UKIG egyszerre lett delegált végrehajtó szervezet és végső kedvezményezett. Az UKIG-nál **2002. december 1-től** alakították ki az EU koordinációs blokkot.

EU-támogatási formák

Az Európai Unió azon elvárása, hogy a tagországai-
ban a közlekedési infrastruktúra segítse az áruk, a személyek és közvetett módon a tőke szabad áramlását, megegyezik a Magyar Közlekedéspolitikai Koncepció (2002–2015) és a Nemzeti Fejlesztési Terv (NFT) gazdaságpolitikai céljaival. A célok elérését az Európai Unió a következő – pénzügyi – eszközeivel támogatja.

A **PHARE**-segély az Európai Unió közösségi vívmányai átvételével kapcsolatos intézményfejlesztési és **regionális fejlesztési projektek** támogatási kerete. Ezt hazánkban már korábban is alkalmazták, ez volt az első támogatási forma, amellyel több közúti projekt is megvalósult.

A „Csatlakozást Előkészítő Strukturális Politikai Eszköz” vagyis az **ISPA** – a környezetvédelmi projekteken kívül – az olyan **közlekedési infrastrukturális projektekhez** nyújt 2002. és 2006. között támogatást, amelyek segítik

- a nemzeti hálózatok összekapcsolását és interoperabilitását egymással és a transzeurópai hálózatokkal,
- a hálózatokhoz való hozzáférést, valamint
- a különösen fontos 11,5 tonnás teherbírás elérését szolgáló útrehabilitációkat.

A programot a csatlakozás után a Kohéziós Alap finanszírozza.

A **Kohéziós Alapot** az Európai Unióban 1993-ban hozták létre a gazdasági kohézió mielőbbi elérése érdekében. Célja a kevésbé fejlett tagországoknak a gazdasági és pénzügyi unióra való felkészítése. Igénybevételére azok a tagországok jogosultak, ahol az egy főre jutó GNP kevesebb, mint az Európai Unió átlagának 90%-a. A Kohéziós Alapból a környezetvédelmi célok mellett a Transzeurópai Hálózat (TEN) és az egy-
sleges piac létrehozásához szükséges **közlekedési infrastruktúra** megteremtését és fejlesztését lehet finanszírozni. A Kohéziós Alap projekt-orientált, vagyis előre megnevezett és jóváhagyott projekteket támogat. Az alap az adott projekt teljes összegének maximum 85%-át vállalhatja át. A közlekedési ágazatban a Kohéziós Alap felhasználása olyan projektekre összpontosít, amelyek

- segítik a fenntartható mobilitást,
- javítják a környező országokkal a közlekedési kapcsolatokat.

Ezek a célok elsősorban autópálya-építésekkel segíthetők elő.

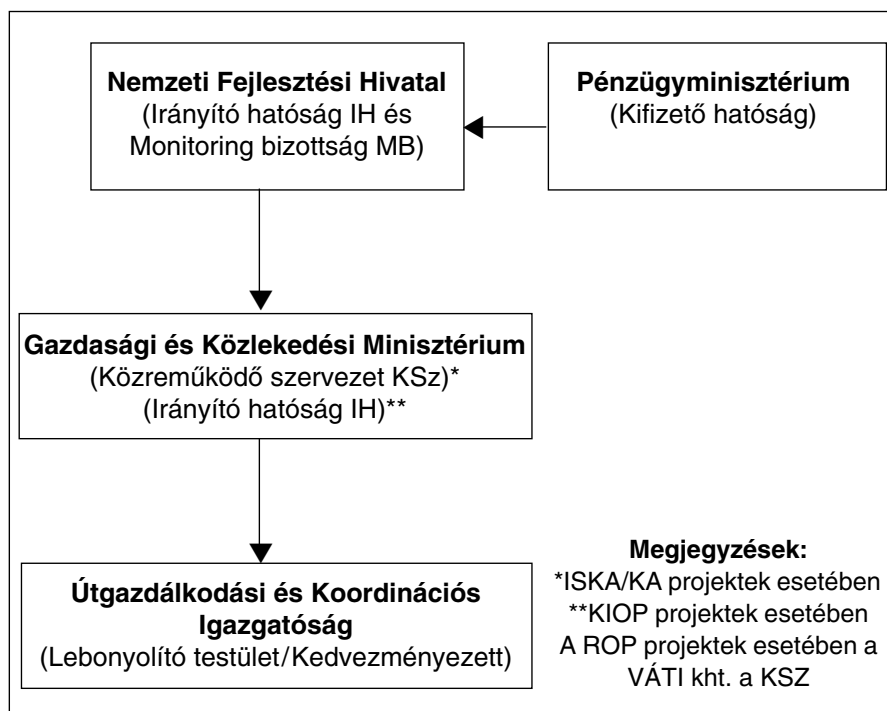
A **Strukturális Alap** céljai (Nemzeti Fejlesztési Terv) a következő operatív programok megvalósításával érhetők el:

1. gazdasági versenyképesség,
2. **környezetvédelmi és infrastrukturális** (KIOP),
3. humán erőforrás-fejlesztési,

¹ EU koordinációs igazgató, UKIG

4. agrár- és vidékfejlesztési,
5. **regionális fejlesztési (ROP) és Interreg közösségi kezdeményezés.**

A két közutas vonatkozású OP közül a KIO az országos közutak főútjain a *települési környezet javítása* érdekében elkerülő, illetve tehermentesítő szakaszok építését; a *térségek elérhetőségének javítása* érdekében négy-nyomúsítások, előzési szakaszok, kapaszkodósávok és új hidak építését; valamint a 11,5 tonnás teherbírási erősítéssel az *út-rehabilitációt* tartalmazza. A ROP a másodrendű országos közutakon (valamint az önkormányzati tulajdonú utakon) a *hátrányos helyzetű régiók és kistérségek elérhetőségének javítása* érdekében útépitést, felújítást, szélesítést és megerősítést támogat.



1. ábra: EU-s társfinanszírozású projektek intézményi kapcsolat-rendszere

A támogatott projektek összesített áttekintése

Eltekintve a különböző fázisban lévő támogatott projektek felsorolásától, értékelésétől, térképi ábrázolásától, táblázatban összefoglalom a cikkírás idejében ismert, valamilyen formában már támogatott projektek darabszámát, terjedelmét és becsült költségeit. Az 1. táblázat – talán – érzékelteti, hogy az ismert projektek éves volumene már ma legalább azonosnak tekinthető az UFCE évenkénti beruházási volumenével.

Intézményi környezet

Már az ISPA-projektek során – amikor még minden lépést az EU budapesti delegáció képviselőjével egyeztetve lehetett csak megtenni – az EU nagy súlyt helyezett a közúti szervezet, azon belül a lebonyolító testület (Implementing Unit) felépítésére. Jelenleg is mind a KIO, mind a ROP esetében pályázati feltétel a megfelelő szervezet, különösen a projekt-menedzsment megléte, felkészültsége. A különböző EU-s támo-

gatási formák hierarchikus szervezeti rendszere – bár kissé eltérő lehet, de – jellegében az 1. ábra szerinti.

Az eljárási folyamatban érintett konkrét szervezetek megnevezése nélkül, de az elvi felépítés szerinti szintek a következők:

- Irányító hatóság + Kifizető hatóság,
- Közreműködő szervezet,
- Lebonyolító testület és/vagy Kedvezményezett (régábban delegált végrehajtó szervezet, illetve végző kedvezményezett).

Az UKIG szervezeti felkészülése és kapcsolatai

Az UKIG szervezeti felkészülése

A széles körű ágazati feladatoknak megfelelő előkészítési – projekt-kiválasztási, tervezési stb. – fázist követően a közúti projektek műszaki, technológiai megvalósításának koordinálására megfelelő összetételű és felkészültségű szakmai szervezetre – lebonyolító testületre – van szükség.

1. táblázat

Az EU-támogatású projektek áttekintése (2005. V.)

Megnevezés		Hossz	Becsült költség		UFCE önrész Mrd Ft
		km	M euró	Mrd Ft	
ISPA	I. ütem	135,1	45,64		
	II. ütem	300,4	123,42		
KIO	I. pályázat (7 db)	62,1		16,3	
	II. pályázat (8 db)	63,2		29,0	
ROP	36 db projekt*	588,9		17,0	1,70
EIB		52,5		53,4**	
Phare	16db projekt	42,9		6,0	2,3
Összesen:		1245,1	169,06	121,7	4,00
M euró Ft-ban kb:		kb. 42,9			
Teljes érték, Mrd Ft:		164,6			

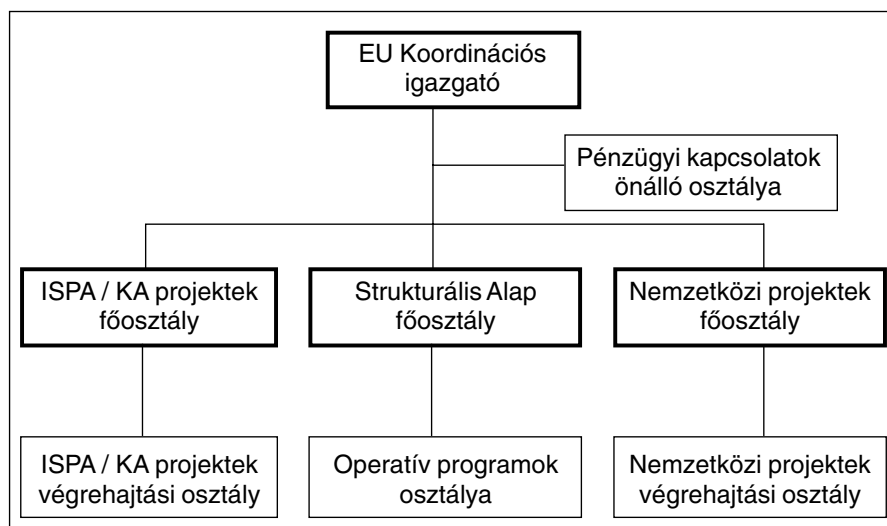
Megjegyzések: * A már támogatásra javasolt pályázatok száma

** 2007-ig, a folyamatban lévő projektek zárásáig

Mint arra korábban utaltam, az UKIG-nál 2002. december 1-én alakult meg az EU koordinációs blokk. A szervezeti egység kezdetben csak már az ÁKMI Kht. által megkezdett ISPA projektekkel, valamint néhány kisebb volumenű PHARE-projekttel foglalkozott.

A GKM különböző főosztályai 2003 közepére nyilvánvalóvá tették, hogy a koordinációs blokknak fel kell készülnie a Strukturális Alapon belül a KIO, valamint a ROP projektjeire vonatkozó pályázatok készítésére, majd a későbbiekben a megvalósítás koordinálására.

Tehát fokozatosan minden külföldi társfinanszírozású projekt lebo-



2. ábra: Az UKIG EU koordinációs blokk szervezeti sémája

nyolítási, illetve koordinálási feladata az EU koordinációs blokk működési, felelősségi körébe került (természetesen a Kohéziós Alapból vagy más forrásból támogatott autópálya-építések nélkül). A koordinációs blokk többszöri szervezeti módosítással, alkalmanként létszámbővítéssel (felvétel, átcsoportosítás) reagált a folyamatosan növekvő igényekre, végül is a cikk írásakor a 2. ábrán bemutatott szervezeti felépítéssel látja el munkáját

A szervezet tehát a támogatási formáknak megfelelően elkülönült szervezeti egységekből épül fel, amit a kisebb-nagyobb mértékben eltérő körülmények (pályázati kiírások, támogatási szerződések) is indokolnak. A Pénzügyi kapcsolatok önálló osztálya a blokk összes szerződési és számla-ügyeinek intézésével, nyilvántartásával foglalkozik.

Az UKIG és a GKM szervezeti kapcsolatai

Előrebocsátva, hogy a GKM SZMSZ-e szerint a közúti projekt-kijelölésekért a szakmai főosztály – a Közúti Közlekedési Főosztály – a felelős, az UKIG EU koordinációs blokkja az említett főosztályon kívül a GKM több más főosztályával is szoros szakmai kapcsolatba került, függően a GKM belső szervezeti feladat-megosztásától. A 3. ábra tematikusan mutatja az EU blokk széles külső – legközvetlenebb – kapcsolatait.

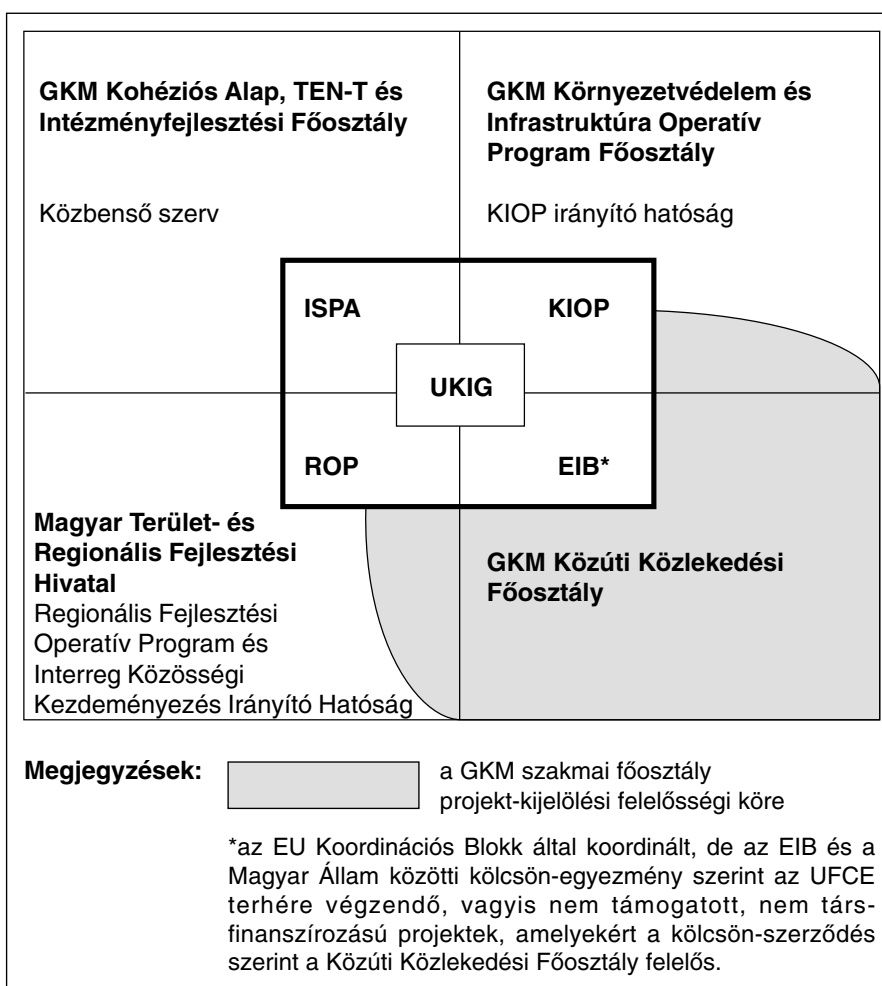
Az UKIG és a közútkezelő kht.-k kapcsolatai

Az ISPA/KA projektek megvalósítása még a csatlakozás előtt megkezdődött. Ekkor az EU budapesti delegáció képviselőjének minden egyes lépésünket előre jóvá kellett hagynia. Ez ugyan lassította a ha-

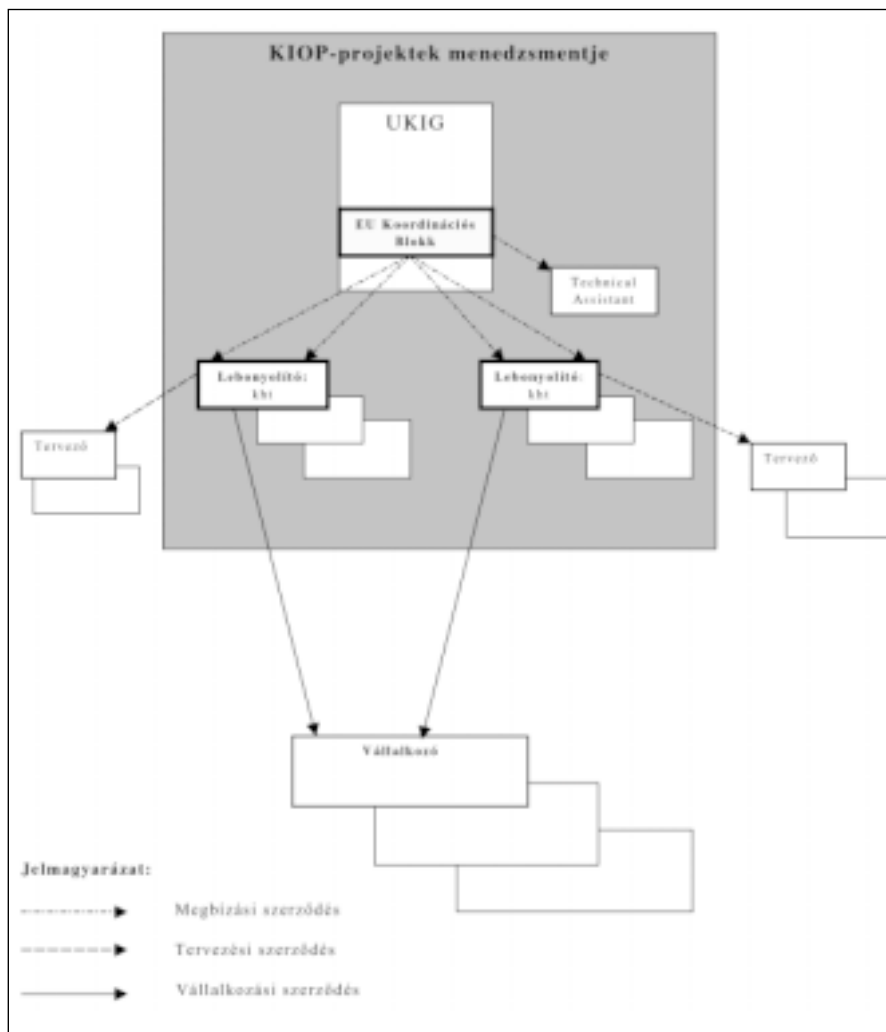
ladást, de biztosította, hogy minden lépés, minden megoldás – köztük a szervezeti kapacitás mértéke, összetétele – az igényeknek megfeleljen. Az UKIG-nak delegált végrehajtó szervezeti szerepében vállalnia kellett a teljes menedzsmenti kapacitást, mivel ezt a feladatkört nem delegálhatta tovább. Az EU illetékes szerve az UKIG EU blokkját – nagyon alapos vizsgálat után – 2003 végén akkreditálta, felkészültnek nyilvánította.

A KIOp-projektek esetében a 6/2005. (III. 23.) TNM-FMM-FVM-GKM- KvVM-PM-TNM együttes rendelet alapján az UKIG ún. kijelölt pályázó, ami azt jelenti, hogy a

korábban a GKM által jóváhagyott főúthálózati projektekre csak az UKIG adhat be pályázatokat. A pályázatokat a területileg érintett kht.-k készítették elő. A pályázatok elfogadását követően a KIOp IH és az UKIG között projektenként megkötött Támogatási Szerződés írja elő a megvalósítás és a finanszírozás feltételeit. Mivel e téren – az ISPA/KA esetétől eltérően – az UKIG nem rendelkezik teljes körű menedzsment kapacitással, megbízási szerződéssel az érintett közútkezelőket bízta meg a lebonyolítói és műszaki ellenőri feladatokkal.



3. ábra: Az EU-támogatású projektek lebonyolításának külső szervezeti kapcsolatai



4. ábra: A KIOP-projekt menedzsment elrendezési sémája

A ROP-projektek pályázati kiírása viszont egyértelműen előírta, hogy amennyiben a pályázó nem rendelkezik elegendő menedzsment kapacitással, akkor azt közbeszerzési eljárással kell kisorsozni. Bár folytak tárgyalások a területileg érintett közútközelők – mint közreműködő partnerek – bevonásáról a lebonyolítói tevékenységbe, ennek eredménytelensége következtében mind a lebonyolítói, mind a műszaki ellenőri munkákat közbeszerzési eljárás útján az UKIG kisorsozta.

Mindezek alapján a KIOP- és ROP-projektek menedzsmenti sémája némileg eltérően, a 4. és az 5. ábra szerint alakult.

A legfontosabb tapasztalatok

- **Szabályozottság.** A vonatkozó rendeletek és az EU-igények alapján az érintett szervezetnek minden tevékenységre saját maga által előre kialakított, jóváhagyott szabályozásokkal kell rendelkeznie. Csak ezek a szabályzatok tudják jól, minden résztvevőnek átláthatóan rögzíteni és elhatárolni az egyes feladatokat, illetve az érintett szervezet tevékenységeit. Bár a feladatok, a működési, felelősségi területek általában jól elhatároltak, illetve elválasztottak, de mivel a teljes megvalósítási – hierarchikus – szervezet sokszereplős, időnként az eljárások bizony „bonyolult”-nak, bürokratikusnak látszanak.

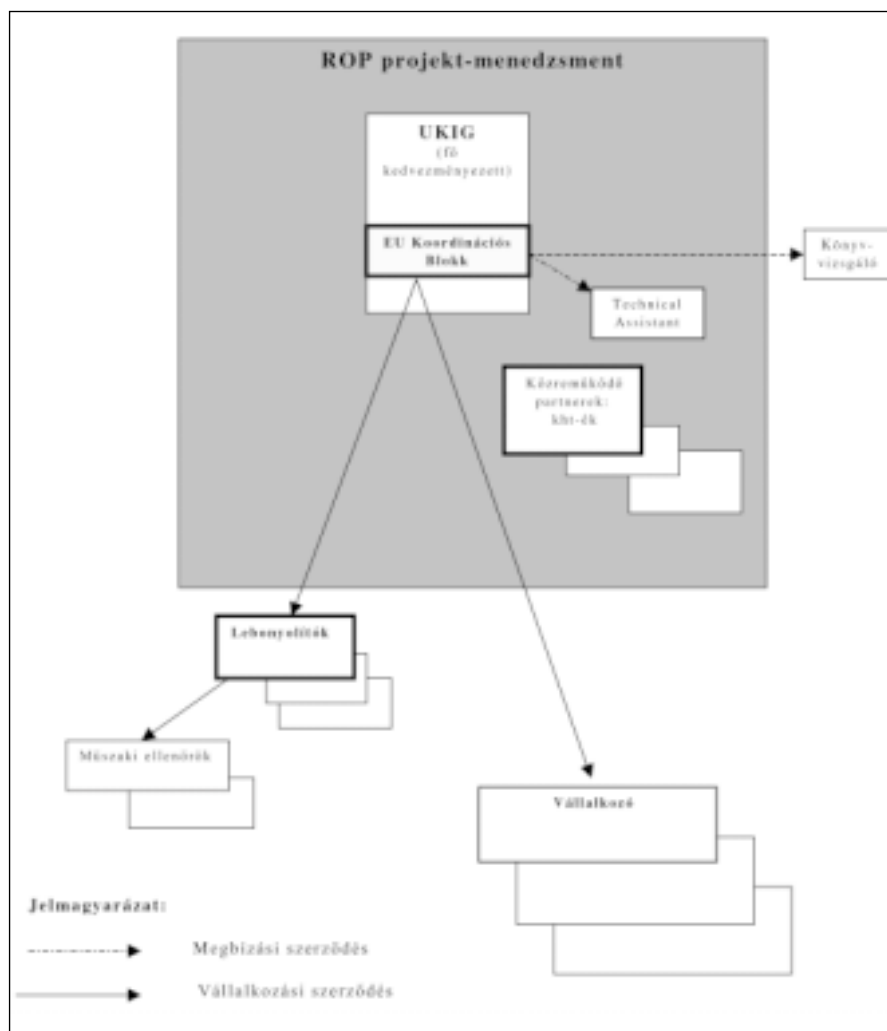
- **Többoldalú, folyamatos ellenőrzés, beszámolás.** Rendszeresen tartott – havi – értekezleteken, illetve rögzített formájú írásos beszámolókon kell az eredményekről számot adni; működik a külső „monitoring” rendszer, valamint a „belső” ellenőrzési rendszer; ún. szabálytalanság felelőst neveztek ki, akinek rendszeres jelentési kötelezettsége van. Az ÁSZ, a KEHI és más „rendszeres” ellenőrzések mellett sor került – több lépésben – a teljes EU-blokk ISPA-tevékenységének a már említett EU általi külső auditálására is.

- **Csinálva tanulni.** Nemcsak mi, hanem a velünk kapcsolatban lévő szervezetek – a GKM érintett főosztályai, a MeH Nemzeti Fejlesztési Terv és az EU Támogatások Hivatala (2004. elejétől: Nemzeti Fejlesztési Hivatal), a VÁTI Kht. – is velünk párhuzamosan, fokozatosan tanulták az eljárásokat, bővítették a létszámukat, alakították ki szabályzataikat, kapcsolataikat. Előfordult, hogy csak egy-egy konkrét probléma felmerülésekor reagáltak és igényelték, hogy az adott eljárás szabályzatát mi állítsuk össze.

- Sok, gyakran változó külső igény, melyre **rövid idő alatt reagálnunk kell.** Ez a megállapítás általánosnak, máshol is jellemzőnek tűnhet. Mégis kiemelem, mert a bemutatott időszak alatt a megkezdett ISPA-ügyek folytatásán és a „lecsengő” PHARE-ügyek befejezésén túl nemcsak további – KIOP, ROP, EIB, újabb PHARE – projektek jelentkeztek új feladatként, hanem ezek szervezeti, adminisztratív követelményei is. Az új igények minden esetben előbb merültek fel, minthogy a szervezeti és a jogi feltételek meglettek volna, vagyis a szervezeti reagálás szinte minden esetben követő jellegű volt. Ez mindenkor rugalmasságot, gyors reagáló-képességet követelt.
- **Publicitás.** A nyilvánosság igénye közhely, de szakterületünkön még nem mondható rutinnak. A pénzügyi megállapodások (PM) és a Támogatási Szerződések szokatlanul nagy súlyt fektetnek erre. Még nincs kellő tapasztalatunk ebben a tevékenységben, de tájékoztatni kell a nyilvánosságot a PM-ben és a TSZ-ekben előírt sokoldalú követelményekről.

Összefoglalás, értékelés

- Az Állami Számvevőszék az ISPA/KA hatékony felhasználásáról szóló tanulmányában a legfontosabbnak és legnagyobb kockázatúnak az „*intézményrendszer hatékonyságát (stabilitás hiányát, létszám stb.)*” nevezte meg. Megítélésem szerint az UKIG



5. ábra: A ROP-projekt menedzsment elrendezési sémája

igen jelentős, a jövőt is megalapozó **szervezet-építési** feladatot hajtott végre az elmúlt két-két és fél évben: nemcsak személyi összetételben és felkészültségben reagált a folyamatosan bővülő kapacitás-igényekre, hanem az adminisztrációban és a szigorú szabályozásban is. Az ISPA-projektek kapcsán nyert tapasztalatok alapján felkészültebben vártuk a Strukturális Alap (KIOP, ROP) feladatait. Tudtuk, hogy bár a csatlakozás után – eltérően az ISPA-gyakorlattól – nem kell minden lépést az EU képviselőivel előre jóváhagyatni, a szakmai követelmények nem csökkenhetnek a hazai jóváhagyási eljárás keretében sem.

- E cikk írásakor csak az ISPA keretében vannak folyamatban lévő kivitelezések, de a KIOP- és a ROP-projektek közül is több már sikeresen túlvan a közbeszerzési eljáráson. A cikk megjelenésekor – várhatóan – akár tucatszám is lesznek kivitelezés alatti projektek. Ugyanakkor állítható, hogy „**nem a pályázat elnyerése nehéz, hanem ami utána jön: elszámolás, monitoring, utójelentések stb.**” Ezért tartom a jövőbeli siker szempontjából is a legfontosabbnak a kellően felkészült, kellő kapacitással rendelkező, stabil lebonyolítói, menedzsmenti szervezetek meglétét és folyamatos illesztését az igényekhez.

Összefoglalásként az áttekintett időszak fő eredményének az UKIG szempontjából tehát a jelentős

számú „**pályázat-elnyerés**” mellett a pályázatok után következő időszak – várhatóan jelentősen bővülő – feladataira is alkalmas szervezet személyi alapjának a kialakítását, a rendelkezésre állását, a szervezet működésének kellő szabályozottságát, egyszóval a **szervezeti felkészülést** tekintem.

Személyes befejezés

A már említett GKM-vezetői döntést követően – miszerint a végrehajtó szervezet feladatait az UKIG-hoz delegálták – néhány **Csordás Csaba igazgatónk** felkérésére a megalkotandó EU koordinációs blokk vezetését kettő-négy évre vállaltam. Több bizonytalanság ellenére azt biztosnak vettem, hogy az első évek jelentős többlet energia-befektetést kívánnak tőlem és a kialakítandó csapattól is, hiszen addig ismeretlen, szokatlan „szövegkörnyezetben” kellett a csapatot építeni. Ismeretlenek – pontosabban alig ismertek – voltak az EU által szinte túlzott precízséggel megkövetelt eljárási szokások, amelyeket általunk kidolgozott (kidolgoztatott) működési kézikönyv(ek) és más szabályzatok

keretében rögzítettünk. Kezdetben minden lépésünket előre jóvá kellett hagyatni, ráadásul az EU budapesti delegációjánál nem voltak kötelező átfutási idők. **2003** során szinte folyamatosan különböző ellenőrzéseket kaptunk. Volt négy hónap, amikor az EU minden hozzájárulását felfüggesztette, mert elégedetlenek voltak az aktuális személyi, szervezeti felkészültségünkkel. Ebből a helyzetből jöttünk ki **2003** végére úgy, hogy a közlekedés területén egyedül az útszakmát akkreditálta az EU sikeresként.

2004 során jelentős változás volt tevékenységünkben a **pályázat**. A KIOP és a ROP pályázati feltételei sokban hasonlóak, de különbségek is vannak. Csordás Csaba igazgatónk az EU blokk felkészültségének segítését kiemelkedő feladatának tekintette, tehát az előre fel nem mérhető feladat-növekedésre reagálva lehetővé tette a szükséges létszám-növeléseket (felvétel, házson belüli átcsoportosítás). Azonban az UKIG a mai napig nem kapott segítséget a GKM-től a feladat- és létszámnövelés anyagi háttérének megteremtéséhez a költségvetésének növelésével („*Aki a célt akarja, annak az eszközt is akarnia kell*”). Az UKIG 2004 folyamán elérkezett a saját anyagi és szervezeti lehetőségeinek (új felvétel, belső átcsoportosítás) a végéhez: a KIOP és a ROP projektek esetében amit csak lehetett, külsővel szerződve végeztünk, vagyis az UKIG valóban csak mint pályázó és koordináló szerv működött.

2005 már a **kivitelezések** megkezdésének az éve. Minden irányító hatóság felfokozottan várja a kifizetéseket, rendszeres – és sűrűsödő – értekezleteken kérnek tájékoztatásokat. A napi kooperációk mennyisége növekszik, de növekszik az ún. kockázatok mennyisége is (pl. a legkisebb ajánlatok összege több a támogatási szerződésekben biztosított összegnél, váratlan műszaki megoldások többlet költség-igénye, elhúzódó engedélyezések stb.). Ezekre az UKIG folyamatosan próbál reagálni.

Kitekintve a **2007. és 2013.** közötti költségvetési időszakra, olyan információk hallatszanak, hogy az elmúlt évekhez képest akár háromszoros pénzek is elérhetők lesznek. Határozott véleményem szerint 2005-ben, 2006-ban nem szabad spórolni az előkészítések volumenén, a bevonandó szellemi kapacitáson. Ebben a cikkben a **pályázó-lebonyolítói-koordináló kapacitást és felkészülését emelem ki.** Meggyőződésem szerint a növekvő tervezői és kivitelezői kapacitás-igény kielégíthető a nemzetközi versenyben, de a lebonyolítói és koordináló kapacitás csak hazai lehet. Már a pályázati-kiírásokban szereplő pályázatra jogosultság is csak hazai szervezeteknek ad lehetőséget. Célszerű lenne tehát a potenciális pályázóknak – és az UKIG mint költségvetési szerv biztos, hogy a jövőben is pályázó lesz – neveléssel, szervezet-építéssel előre gondolkodniuk. Már „ma” legyenek itt a jövő projekt-menedzsment szakemberei, azok a fiatalok, akik látják a teendőket, megszerzik a szükséges szakmai, eljárás-technikai, emberi és kapcsolati ismereteket. Ezen nem szabad „takarékoskodni”. Nem kizárt – sőt valószínű –, hogy 2007-től már csak EU-támogatású közúti projektek épülnek, amihez a hazai forrás csak az előkészítést és az önrészt fogja fedezni.

Végül **köszönetet mondok** néhai Csordás Csaba igazgatónak és barátomnak az EU blokk kezdeti ki-

emelt támogatásáért, valamint közvetlen munkatársaimnak, akik a bemutatott időszakban a több szempontból „járatlan” úton velem tartottak. Olyan munkakapcsolat alakult ki, amelyben mindenki egyre önállóbb, egyre járatosabb, egyre kezdeményezőbb lett, egyre inkább „mestere” lett a konkrét szakterületének. Kíváncsi vagyok kollegáimnak az elkövetkező években minél több eredményes projektet és egyre sikeresebb csapatot!

Irodalom

1. Törőcsik F., Rósa D., Tóth E.: A magyar országos közúthálózat megfelelőségi vizsgálatának eredményei (Mélyépítéstudományi Szemle, 1981. 7. szám)
2. Rósa D., Törőcsik F.: Az országos és tanácsai közutak értékének megállapítása (Mélyépítéstudományi Szemle, 1982. 2. szám)
3. Rósa D., Törőcsik F.: A tanácsai kezelésű belterületi közutak műszaki megfelelőségi vizsgálata (Városi Közlekedés, 1985.)
4. Rósa D.: Az országos közúthálózat adatbankjának kialakítása (Mélyépítéstudományi Szemle, 1986. 12. szám)
5. Rósa D.: A HDM-III. útfenntartási programcsomag első hazai alkalmazásának ismertetése (Közlekedési és Mélyépítéstudományi Szemle, 1995. 4. szám)
6. Rósa D.: Egyszerűen a PMS-ről, valamint a HDM programok lehetőségei a PMS-ben (Közlekedés-építési és Mélyépítéstudományi Szemle, 1997. 4-5. szám.)
7. Rósa D.: Az útmeteorológiai információs rendszer kialakítása a hazai országos közutakon (Közúti és Mélyépítési Szemle, 1999. október)

Summary

Co-ordination of Eu-supported road-projects 2002-2005

The author introduced several forms of EU-support for developing the Hungarian road-network. Dealing with EU-supports the most important task is to establish a proper management organisation. Within the Directorate of Road Management and Co-ordination an EU Co-ordination Block was established on December 2002. Parallel with the growing number of projects and experience a lot of regulation work had to be done. As for the future – supposing the growing available amount of supports – the development of the implementing and co-ordinating capacity, based on the existing, has got outstanding importance and should be started at once: “One who wants the goal, must want the means”.

Nagy méretű járművek forgalmi jelzéseket eltakaró hatásának értékelése többsávos utakon

*Assessing the Occlusion Effect of Large-Dimension
Vehicles on Traffic Signs at Multilane Highways
Ahmed Al-Kaisy, Jigar Bhatt, Hesham Rakha
Journal of Transportation Engineering 2004. 5.
p. 648-657, á:10, t:2, h:9.*

Többsávos utakon a forgalmi jelzések biztonságos észlelését a forgalmi sávok feletti elhelyezés teszi lehetővé, de ennek költsége nagyobb, mint az út mellett elhelyezett jelzéseké. Az út melletti elhelyezés esetén azonban a szélső sávban haladó nagy méretű jármű a mellette haladó személygépkocsit akadályozhatja a forgalmi jelzés szabad látásában és észlelésében. A szerzők megvizsgálták, hogy a nagy méretű járművek forgalmi jelzéseket eltakaró hatását milyen tényezők hogyan befolyásolják a többsávos utakon. Egy erre a célra kifejlesztett szimulációs modellel elemezték a jelzések láthatóságát meghatározó paraméterek hatásának alakulását. A vizsgált jellemzők: az olvashatósági távolság, a legnagyobb rálátási szög, a személygépkocsik átlagos sebessége, a tehergépkocsik és a személygépkocsik sebességének különbsége, a forgalmi jelzés oldalirányú távolsága, a szavak száma a forgalmi jelzésképben, a forgalom nagysága és a nagy méretű járművek forgalmi részaránya. Két valószínűségi változót határoztak meg: az eltakarás valószínűségét egy adott időpontban, valamint annak valószínűségét, hogy az elhaladó személygépkocsi a párhuzamosan haladó nagy méretű jármű takarása miatt egyáltalán nem érzékeli a jelzést. Az eredmények azt mutatják, hogy a nagy méretű járművek út mellé helyezett forgalmi jelzéseket eltakaró hatása az általában előforduló esetekben számottevő mértékű, 10-25% közötti. A legnagyobb hatással bíró tényezők között az olvashatósági távolság, a személygépkocsik átlagos sebessége, a tehergépkocsik és a személygépkocsik sebességének különbsége és a nagy méretű járművek forgalmi részaránya szerepel. Az eredmények felhasználhatók a forgalmi jelzések elhelyezésére vonatkozó tervezési útmutató kidolgozása során a kedvezőtlen helyzetek mérséklésére.

G. A.

A sosemvolt jövő: a közlekedési jövőképek tanulságai

*The Future That Never Was: Lessons from Visions
of Transportation
Christine Cosgrove, Phyllis Orrick
TR (Transportation Research) News 2004. 6.
p. 3-9, á: -, t: -, h: 8.*

A hosszú távú közlekedési jövőképek általában nem váltak be, mert a mai elemzések szerint ezeket az előrejelzéseket jellemzően téveszmék terhelték. Az egyik ilyen téveszme szerint a technológiai fejlődés mindent megold, semmilyen más intézkedés nem szükséges. Egy másik gyakori téveszme a társadalmi viselkedés és kapcsolatrendszer változatlanosságának feltételezése. A harmadik téveszme olyan totális technológiai forradalomban bíz, mely szükségtelessé teszi a korábbi megoldásokat. Ezzel ellentétben a valóság a folyamatos innováció gyakorlata, ahol a különböző megoldások hosszú ideig egymás mellett élnek. A múlt század harmincas éveiben, amikor a gépkocsi forgalom kezdett elviselhetetlenné válni a városokban, a döntéshozók a technológiai fejlődésben bíztak. Megjelentek a forgalomirányító rendőrök, majd a jelzőlámpák, végül az összehangolt forgalomirányító rendszerek, a forgalmi torlódások azonban megmaradtak. A történelmi hatások a gépkocsi térhódításnak kedveztek. A hatvanas években előtérbe került a kötöttpályás közlekedés fejlesztése, az ún. könnyű vasutak. Az 1973-ban kipattant energiaválság ezt a folyamatot segítette, és egyes városokban a könnyű vasúti megoldás váratlan sikert aratott. A közlekedés fejlődésének előrejelzésében ma két jövőkép változat versenyez. Az egyik az intelligens közlekedési rendszerekben, a telematikában, az elektronikus díjszedésben és az automatizált autópályákban látja a jövőt, jelentős technológiai változást feltételezve. A másik elképzelés az okos növekedés eszméje, mely szerint a városokban a közforgalmú közlekedés fejlődik, visszaszorul a gépkocsi használat, és a felesleges energiafelhasználást büntetik. A fenntarthatóság, a környezet minőségének megőrzése, az elérhetőség mindenki számára történő biztosítása talán helyénvalóbbnak bizonyul majd a technológia fetisizálásával szemben.

G. A.

33. Ütügyi Napokat

2005. szeptember 7. és 9. között Bükfürdön:

Tegyünk többet útjainkért, hídjainkért, a forgalombiztonságért

(tegyünk a meglévő úthálózatért) címmel

Előzetes program

2005. szeptember 7. szerda

- 10.00 Regisztráció**
14.00 Megnyitó plenáris ülés
 Üdvözlések
 GKM nyitó előadás
 Hagyományos díjátadások: Az év útkaparója
 Az év közút-gazdája
 Közúti Szakemberekért Alapítvány
- 16.00 Főelőadások:** A Nemzeti Fejlesztési Terv
 Az országos közúthálózat és hídjai aktuális állapota
 Az autópályák új finanszírozási rendszere
- 19.00 Fogadás, kulturális program**

2005. szeptember 8. csütörtök

9.00 Szekcióülések

1. Az útfinanszírozás aktualitásai	2. Hálózattervezés, az úttervezés összefüggései	3. Építési feladatok	4. A forgalombiztonság aktualitásai
Témakörök Jelenlegi gyakorlat az országos és a helyi közutakon Az útpénztár Regionális útgazdálkodás és forrásfelhasználás, forrásigény-meghatározás Technológiák ár- és értékaránya A fejlesztés és a fenntartás arányának megválasztása A közútkezelői szervezet fejlesztése Hozzászólás, vita	Témakörök A hálózatfejlesztés aktualitásai Vidékfejlesztés, Nemzeti Fejlesztési Terv Tervezési feladatok A tervezés szabályozásának hatása a gazdaságosságra és a közlekedés biztonságára Szervezeti és finanszírozási változások EU-támogatások felhasználása Hozzászólás, vita	Témakörök Aktuális építési feladatok Lebonyolítás Szabványok és a felkészülés programja Az aszfalttechnológia újabb eredményei Nagyforgalmú utak Az ütemezett kiépítés előnyei és hátrányai Verseny és hatásának értékelése Olcsó technológiák, bontott építőanyagok felhasználása Hozzászólás, vita	Témakörök Az építés és a fenntartás-üzemeltetés társadalmi értékítélete, közlekedésbiztonsági vetülete, megjelenése a lakosság és a közlekedők előtt Safety-audit tapasztalatok A jogszabályi környezet gyors változása EU-tagságunk következményei Külföldi példák, hazai gondolatok Hozzászólás, vita

- 14.30** Alternatív lehetőség a jelentkezéskor megjelölendő döntés szerint:
 I. szakmai kirándulás, a 89. út új csomópontjának megtekintése, majd kulturális program és vacsora Kőszegen a volt Katonai Alreáliskola területén vagy
 II. kulturális és szabadidő program (gyógyfürdő), majd vacsora a konferencia helyszínén

2005. szeptember 9. péntek

- 8.00 A megyei területi szervezetek, szakcsoportok képviselőinek értekezlete**
9.30 A fotópályázat eredményhirdetése
10.00 Plenáris záróülés; elnök: dr. Szakos Pál
 Szekcióelnökök beszámolója
 Hozzászólás, vita
 Aktuális útpolitikai összefoglaló
 Zárszó, meghívó a 2006. évi Ütügyi Napokra

Szervezési ügyekben tájékoztatást ad a KTE titkársága (KTE) 353-2005, 353-0562

Részletes tájékoztató és jelentkezési lap letölthető: <http://www.kte.mtesz.hu/>