

HOZZÁSZÓLÁS A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA TERVEZETÉHEZ

Készítették: a CESCO munkatársai



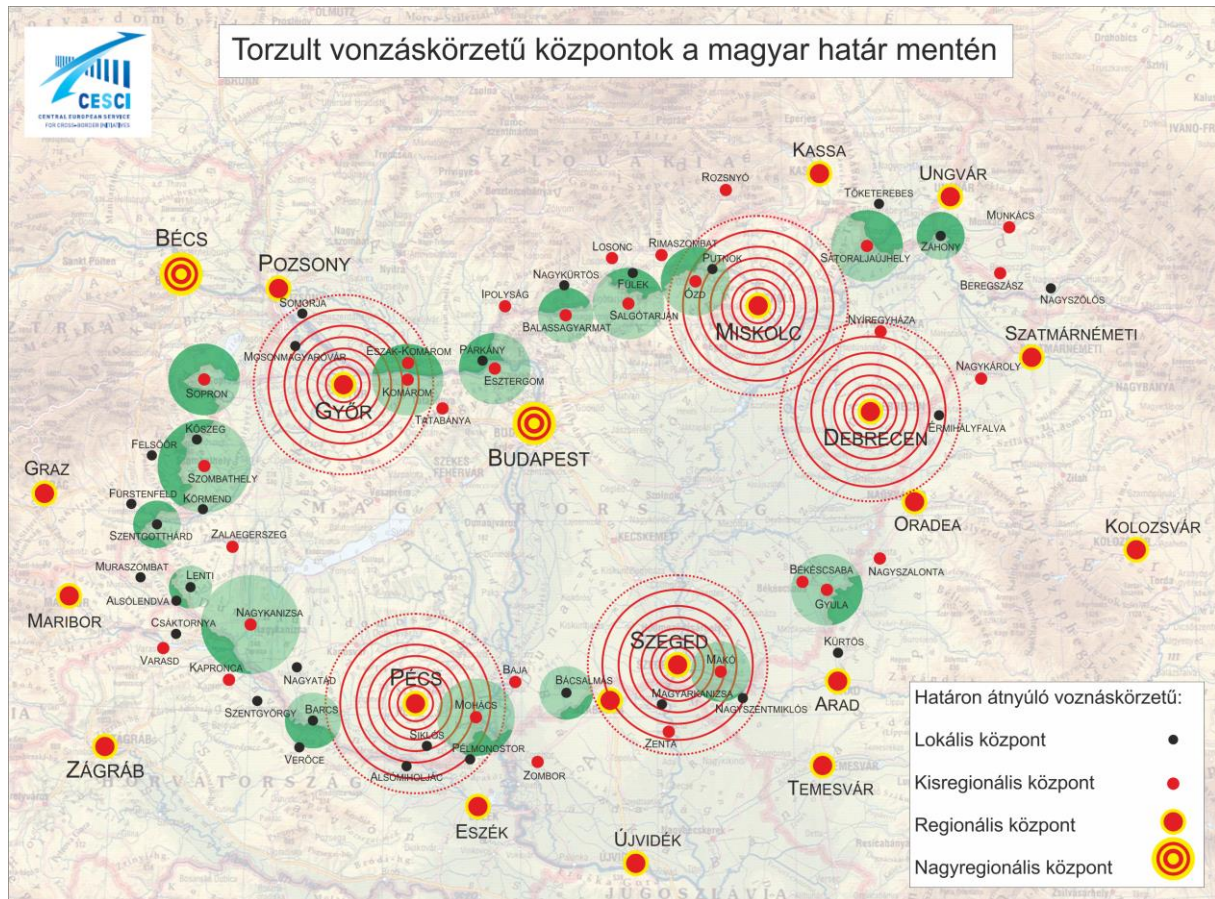
2013

Általános bevezető megjegyzések

A Nemzeti Közlekedési Stratégia elkészítését előremutatónak tartjuk, mivel az nem pusztán a következő uniós költségvetési ciklus(ok) idejére jutó fejlesztési források felhasználását készíti elő, hanem megfogalmaz olyan, stratégiai jellegű célkitűzéseket is, amelyek Magyarország hosszú távú fejlődésére is meghatározó hatást gyakorolnak.

Egyesületünk szakmai irányultságának megfelelően hozzászólásunkban a stratégia határon átnyúló vonatkozásaira koncentráltunk, amelyek egy nemzeti szintű stratégia esetében szükségszerűen másodlagos jellegűek. Egy-egy adott térség (akár nagyobb térség) sorsát azonban alapvetően határozhatják meg az olyan beavatkozások, amelyek nem veszik figyelembe az államhatár túloldalán zajló gazdasági-társadalmi folyamatokat. A közlekedési hálózat és a közlekedési szolgáltatások fejlesztése ráadásul tipikusan olyan tevékenységeket tételeznek, amelyek hatásai a legtöbb esetben túlmutatnak a konkrét nemzetállami kereteken.

Különösen igaz ez Magyarország és a közép-európai térség kis államainak esetében, ahol szinte mindenki egy tágabb értelemben vett határtérségben él, számos esetben olyan városi körzetekben, amelyeket a XX. század folyamán meghúzott határok hermetikusan zártak el természetes vonzáskörzeteiktől. Ezeknek a városoknak a jövője alapvetően függ a megnyíló határok által biztosított mobilitási igényekre történő reagáló képességüktől, ezáltal a csonka vonzáskörzetek helyreállításától.



1. ábra: Csonka vonzáskörzetű városok a magyar határok mentén (ezt az ábrát több anyagban is használtuk már)

A stratégia pozitívaként értékeljük, hogy a 2. Konceptcionális célok során megfogalmazottak szerint a fejlesztési beavatkozások érdekében feltárásra kerültek a valós térszerveződési folyamatok. Egyetértünk azzal, hogy a térségek gazdasági funkciói befolyásolják a fejlesztésre javasolt infrastrukturális kapcsolatokat. Kedvező tervezői szemléletbeli fordulatként értékeljük azt is, hogy az EU ajánlásával összhangban a mód szerinti szemlélet mellett a fejlesztések interoperábilis funkcionális vizsgálata is helyet kapott.

Üdvözljük, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia célrendszerén belül megjelenik a területi egyenlőtlenségek mérséklésének és a nemzetközi kapcsolatok erősítésének szempontja, valamint az az általunk is folyamatosan hangsúlyozott megközelítésmód, miszerint a közlekedési célok nem függetlenek a társadalmi (területi) céloktól. A helyzetelemzés e tekintetben nagyon helyesen alapoz az

Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióban megfogalmazottakra. A gazdasági rendszer funkcionális térségi, átfogó elemzése azonban többször is pontatlanságokat tartalmaz, és szakmailag nehezen indokolható funkcionális térségeket határol le.

A fenti okokból azonban az ország jelentős térségeit érintő határ menti problémákat hangsúlyosabban kezelnénk. Az alábbiakban erre vonatkozóan fogalmazunk meg néhány észrevételt.

Konkrét észrevételek, javaslatok

1. Városhálózati sajátosságok

Mint arra fentebb utaltunk, a magyar nemzeti közlekedési tér nem választható el hermetikusan a környező országok policentrikus városhálózati rendszerétől: Bécs, Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Arad, Temesvár, Szabadka, Zágráb vagy Graz konkrét funkcionális gravitációval rendelkeznek, ezen városok környezetében komoly a mobilitás szintje, és ma már helyenként (pl. Pozsony, Kassa, Nagyvárad) érzékelhető mértékben megnőtt az áttelepülők száma is.

Ugyanakkor a közvetlen határ mentén fekvő városaink Komáromtól Sátoraljaújrhelyig és Sarkadtól Körmendig minden esetben egy újrastrukturálódó városi-vidéki tér aktív szereplőivé válnak, ami alapvetően alakítja át közlekedési hálózati és szolgáltatási igényeiket. Megítélésünk szerint a magyar versenyképesség és kiemelten a határ közelében fekvő városaink versenyképessége érdekében számos, a városhálózathoz kapcsolódó beavatkozásra volna szükség a közeljövőben.

Budapest városi térségének megjelenítését pozitívként értékeljük. Helyes megállapítás, hogy a főváros vonzáskörzete az országhatáron is átnyúlik, ennek közlekedésfejlesztési aspektusát ajánljuk beépíteni a stratégiába. Különösen érdekes volna megvizsgálni a magyar fővárosnak a két Komárom, Érsekújvár, Léva, Besztercebánya, Losonc által határolt, erősen funkcióhiányos térséggel kialakítható, fejlesztendő viszonyrendszerét.

Ugyanakkor hiányzik Pozsony városi térségének megjelenítése, valamint a CENTROPE együttműködés területe, mely Brnótól Győrig húzódva Bécs és Pozsony agglomerációját és vonzáskörzetét fogja át a határon átnyúló policentrikus nagyvárosi térség fejlesztésének szándékával. Pozsony agglomerációja az utóbbi években átterjedt Magyarország északkeleti csücskére (Rajka, Mosonmagyaróvár térsége), ahol a közlekedésszervezésben egyre nagyobb szerepet tölt be.

A városi térségek terén hiányoljuk továbbá a határ túloldalán fekvő térszervező központok konkrét megjelenítését. Az egyik szintet e tekintetben a jelentős kiterjedésű határon átnyúló vonzaskörzettel rendelkező nagyvárosok (pl. Bécs, Pozsony, Kassa, Nagyvárad, Temesvár, Szabadka, Eszék) képezik, melyek a közlekedési rendszerek térbeli kiépítésére és a forgalom volumenére nagymértékű hatást gyakorolnak. A másik szintet a határtól legfeljebb 20-30 kilométerre fekvő kis- és középvárosok képezik, melyek ideális feltételeket kínálnak a közösségi közlekedés közös megszervezésére. Ezek a határvárosok, várospárok (pl. Komárom–Komárno, Esztergom–Párkány) együttesen képesek a jelenleginél nagyobb gazdasági térszervező erővel fellépni, és közös határon átnyúló vonzaskörzeteket kialakítani. Javasoljuk, hogy az együttműködési térségek potenciális határon átnyúló közlekedésfejlesztési beavatkozások színtereiként jelenjenek meg.

A 64. oldalon található ábrán az elővárosi-helyi fejlesztési területek valószínűleg mellőzik a konkrét forgalmi modellszámításokat és valós vonzaskörzeti viszonyokat. Két területen javasoljuk az ábra pontosítását és kibővítését:

- kerüljenek rá a térképre a határ túloldalán lévő jelentősebb közlekedési központok, meglévő közlekedési infrastrukturális elemek, mivel jelenleg nehéz elhelyezni a fejlesztéseket egy tágabb regionális összefüggésrendszerben;
- a fentebbi határon átnyúló együttműködések ösztönző megállapításainkat, úgy érezzük, alátámasztja, hogy számos elővárosi-helyi térséget „megcsonkít” a határ. Ezt a jelenséget valamilyen módon érzékeltetni kellene a stratégiában is, utalva a hiányzó kapcsolati elemek kialakításának lehetőségére.

1. Határon át vezető infrastruktúra fejlesztése

Sok helyütt idézett közhely, hogy a nyugat-európai 5-10 km-es határátmeneti sűrűséghez képest mennyire elmaradott szinten található a magyar. Természetesen a határátmenetek sűrítése nem szabad, hogy presztízskérdéssé váljon: minden esetben a funkcionalitásnak kell meghatározni a határon át vezető

infrastruktúraelemek elhelyezkedését és műszaki paramétereit. Fontos, hogy a létesítendő új kapcsolatok a gazdasági-foglalkoztatási problémák megoldásához is járuljanak hozzá.



2. ábra: A Duna Régió határátmenetei

Egyetértünk a 23. oldalon található megfogalmazással: „E hídfejlesztések ellenére a rév- és közlekedés szerepe és szükségessége nem csökkent. A Duna és a Tisza esetében is található ún. hídmentes területek, ahol napjainkban is nélkülözhetetlen a révátkelések megléte a mellékúthálózaton történő közlekedés érdekében.” A határátkelő korlátozott száma különösen a dinamikusabb nyugati határsávban okoz problémát, ahol a gazdasági kohézió további erősödésének komoly gátját képezi a Dunán átívelő határátkelő hiánya. A közös szlovák-magyar Duna-szakaszon mindössze három, egymástól 50–55 km-re fekvő közúti híd (Vámoszabadi–Medve, Komárom–Komárno, Esztergom–Párkány), valamint egy vasúti híd (Komárom–Komárno: jelenleg személyforgalomra nem használják) teremt határátlépési

lehetőséget. Győrtől nyugatra a Szigetköz és a Csallóköz térségében teljesen hiányoznak a közúti és vasúti átkelők, ezért e térségben a kompok és révek rendszerét érdemes kiépíteni.

Horvátország EU-csatlakozásával és az elaknásított területek felszámolásával a Dráván megteremtődött a lehetőség a hídmentes területek közlekedésfejlesztésére.

Szintén a 23. oldal alapján a vasúti áruszállítás tekintetében a legjelentősebb irány a Budapest–Hegyeshalom, a Budapest–Sopron reláció, valamint a Budapest–Kelebia és Budapest–Lőkösháza irányok. Ezekhez a kapcsolatokhoz tartozó határpontokon jelenik meg a legnagyobb ki- és belépő tranzit áruforgalom. Ezek a megfogalmazások azonban, úgy érezzük, még „lógnak a levegőben”, azaz nem társulnak hozzájuk határon átnyúló fejlesztési ajánlások, és a későbbi célrendszerben sem jelennek meg elég egyértelműen e vonalak.

Egyetértünk a 24. oldal megfogalmazásaival, melyek szerint problémát jelent a megfelelő színvonalú és szolgáltatást nyújtó (kombinált áruszállítást biztosító) kikötők hiánya, továbbá a vízi közlekedésben az áruszállítás mellett a turisztikai és hivatásforgalmú személyszállítással is számolni kell.

A 25. oldalon lévő 12. és 13. ábra bővebb kifejtésére lenne szükség, mivel jelenleg nehezen értelmezhetők. A hálózatszerkezeti hiányoknál nem jelenik meg a szlovák-magyar Duna-szakasz, illetve sem Győrnél sem Esztergomnál nem nyúlik át a berajzolt tengely. Az egyáltalán ki nem épített R7-es, valamint a csak rövid szakaszokon meglévő R2-es, továbbá az M2-es és az R3-as jelenlegi helyzete következtében Szlovákia déli része is hálózatszerkezeti hiányoktól szenved.

A leendő M4-es vonalában is célszerű lenne egy tengely megjelenítése. Javasoljuk Kassa, Losonc, Rimaszombat, Szabadka és Eszék egyértelmű befoglalását a közlekedésszervezési együttműködési területekbe.

Végül megemlítjük, hogy a magyar nemzetgazdaság kapcsolatrendszerére tekintettel alapvető fontosságúnak tartjuk az észak-déli irányú közlekedési folyosók

fejlesztését. E tekintetben három ilyen folyosó kialakítását látjuk racionálisnak a magyar-szlovák határ hosszára és a pólusvárosok elhelyezkedésére tekintettel.

2. Határ menti mobilitást segítő beavatkozások

Nagyra értékelendő, hogy az 1.1.6. fejezet (Szabályozás, stratégiák, külső illeszkedés) helyet kapott a stratégiában. Némileg hiányoljuk a szomszédos országok és régiók közlekedési tervdokumentumainak rövid áttekintését, a főbb illeszkedési pontok felsorolását.

A 3.1. (Menedzsment eszközök) fejezet kapcsán egy nagyon jelentős szabályozási problémára szeretnénk rávilágítani, melyet a magyar közlekedéspolitikának az érintett államokkal közösen kell megoldania: a határon átmenő magyarországi buszok nemzetközi járatnak minősülnek. Ez egyrészt azt jelenti, hogy belföldi forgalomban nem lehet őket igénybe venni, mely jelentősen csökkenti a kihasználtságukat (ezáltal gyorsabban elhalnak az ilyen kezdeményezések), másrészt a nemzetközi buszjáratokra vonatkozó műszaki és díjszabási feltételek vonatkoznak rájuk. Ez megnehezíti a gördülékeny működtetést. A magyar autóbustársaságok esetében ráadásul a határon átnyúló járatindításnak a jelenlegi országos szabályozás nem kedvez, ugyanis az adminisztratív szolgáltatási területükön (tehát pl. az államhatáron) való átlépés a támogatás elvesztésével jár. Ezzel ellentétben a szlovák fővárosi autóbustársaság számára adottak a lehetőségek a határon átnyúló szolgáltatásszervezésre és járatbővítésre. A szabályozási környezet miatt jelenleg tehát nem elsősorban és kizárólagosan a kereslet, a meglévő határ menti igények alapján alakul az üzemelő járatok körének meghatározása.

A kétoldalú vasúti személyszállítás szinte teljes leépülése következtében a határon átnyúló helyi és regionális közösségi közlekedési igényeket szinte kizárólag a közúti közlekedés autóbuszai szolgálják ki. A személyvonati, kishatárforgalmi vasúti közlekedés felélénkítésére azonban számos lehetőség kínálkozik. Minderre alapot ad, hogy például Magyarországot és Szlovákiát a kilencvenes évek végéig még hét vasútvonalon kötötték össze személyvonatok. A kishatárforgalmi közlekedést a

szlovák fél üzleti okok miatt nem támogatta. A nemzeti hálózatok egyes szakaszaira vonatkozó eltérő műszaki paraméterek és hatósági engedélyezési mechanizmusok alapjaiban nehezítik meg egyes vonattípusok átlépését a határon, hiába lenne valós igény a közlekedésszervezés átalakítására.

Érdemes figyelembe venni, hogy például az egykori Budapest és Érsekújvár (Nové Zámky) közötti személyvonat viszonylatában Szob és Helemba (Chĺaba) között kishatár-átlépésre jogosító jegy vásárlására volt mód, mely csökkentette az utazási költségeket. A regionális jegyrendszer bevezetése megoldást jelenthet a kapcsolati hiányok pótlása és a mobilitási igények kiszolgálása terén. Ebben az esetben a nemzetközi menetjegyeknél jóval kedvezőbb belföldi díjszabás szerint értékesítik a határon túli úti célokra szóló menetjegyeket. Erre példát ad a GySEV. Az EURegio - Special Győr – Wien + Zone100, illetve az EURegio - Special Mosonmagyaróvár - Wien + Zone100 bécsi városi közlekedéssel kombinált készjegyeket, valamint a tanulói migrációt kiszolgáló EURegio Special tanuló havijegyet külön érdemes kiemelni.

A határ menti várospárok, ikervárosok vagy a jelentős vonzáskörzettel rendelkező nagyvárosi agglomerációk kifejezetten olyan földrajzi-funkcionális egységekként kezelhetők, ahol egy tágabb térség keretében a határon átnyúló közösségi közlekedés kialakításának (vagy legalább a kétoldali menetrendek összehangolásának) adottak a feltételei.

A 3.1.2. (Költséghatékony közszolgáltatások hosszú távú, kiszámítható finanszírozásának biztosítása) alfejezetén belül jelentős előrelépésként értékeljük az összekapcsolt, együttműködő utazási lánc kialakulását elősegítő eszközök elnevezésű pontban leírtakat. A megfogalmazottakkal egyetértünk, mindössze néhány kisebb módosítási javaslattal élünk:

- a menetrendek és a tarifarendszer összehangolása határon átnyúló jelleggel is valósuljon meg;

- jöjjenek létre határon átnyúló regionális együttműködési megállapodások, melyek tisztázzák az egyes szereplők jog- és hatásköreit, az érintett közlekedési szolgáltatások körét, a finanszírozás kérdéseit;
- mindezek következtében önként vállalt formában alakuljanak határon átnyúló közlekedési szövetségek az érintett szolgáltató társaságok bevonásával;
- a közszolgáltatások összekapcsolása terén fontos lenne a felsorolásba beépíteni a határon átnyúló agglomerációk, városi vonzaskörzetek (pl. Budapest, Pozsony, Győr) és munkaerő-piaci vonzaskörzetek (pl. Esztergom-Párkány) közösségi közlekedési módjainak összehangolását.

A 3.1.3. elnevezésű, Az ösztönzési rendszer (díjak, támogatások, tudatformáló eszközök) összehangolt fejlesztése című alfejezet céljaival szintén egyetértünk. Támogatjuk az egységes tarifarendszer fejlesztését a személyszállítási közszolgáltatásban. Fel szeretnénk hívni a figyelmet, hogy az e pontban leírtak határon átnyúló együttműködés keretében lehetnek igazán sikeresek azokon a területeken, melyekre a szomszédos országok közlekedési rendszerei nagy hatással vannak, és jelentős szállítási igény keletkezik a magyar oldalon. Éppen ezért határon átnyúló viszonylatban is javasoljuk:

- az egységes és átjárható jegy- és bérletrendszer kialakítását;
- az e-jegy és e-bérlet, valamint a mobil applikációk bevezetését;
- a szemléletformálás megszervezését (tájékoztató füzetek, közös rendezvények, diákcseraprogramok lebonyolítása stb.), közös fenntartható mobilitási tájékoztatási központok működtetését a forgalmas határ közeli csomópontokban és átszállóhelyeken (amelyre minta értékű példák ismertek Nyugat-Európában és a GYSEV rendszerén belül is).

A 3.1.4. (Hatékony tervezési, szabályozási, intézményi, monitoring háttér biztosítása) alfejezet kapcsán hiányoljuk a határon áttekintő szemlélet megjelenését, bár ez adódhat a megfogalmazás általánosságából is. Javasoljuk az alábbiak egyértelmű megjelenését a stratégiában:

- biztosítani kell az illetékes szervezetek határon átnyúló regionális együttműködését;
- szabályozni kell a fejlesztések összehangolását az egyes területegységek (országok, régiók) között;
- a Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis külföldi adatokkal való feltöltöttségének növelése, ennek keretében a szomszédos országok adatbázisaival való integráció erősítése.

Az alábbi területeken az intelligens multimodális közlekedési rendszerek (pl. valós idejű forgalomszervezés megoldása) kiépítésére nagy hangsúlyt javasolt fektetni.

a) Osztrák-szlovák-magyar hármashatár térsége

A Brnótól Győrig húzódó, Bécs és Pozsonyt is magába foglaló közép-európai növekedési övezet szállítási igényei fokozatosan növekednek, melyet a határon átnyúló gazdasági kapcsolatrendszer (klaszterek, beszállítói hálózatok, leányvállalatok létrehozása, export-import kapcsolatok stb.) és a szuburbanizáció tovább fokoz. Annak érdekében, hogy a térség Európa egyik határon átnyúló többközpontú metropolisz térsége, autóipari csomópontja legyen, és alkalom nyíljon a mobilitási igények kielégítésére, a transzeurópai hálózatok fejlesztése fontos infrastrukturális feltételt képez.

b) Román-szerb-magyar hármashatár térsége

A Szabadka, Temesvár, Arad városokat magába foglaló övezet magyar oldalához tartozik Tompa és Kelebia, Szeged és Makó térsége. Kiemelten nagy jelentősége lenne a Szeged–Temesvár, illetve a Budapest–Szabadka vasúti tengelyek fejlesztésének, a hiányzó kapcsolatok és az egyvágányúság megszüntetésének. A térség a „Balkán kapujához” kötődő gazdasági funkciókat vehet fel. A transzbalkáni vasútvonalhoz való kapcsolódás szintén kiemelt jelentőségű lenne.

c) Ukrán-szlovák-magyar hármashatár térsége

A szlovák-magyar-ukrán hármashatár potenciálja közép-európai léptékben is

jelentős határon átnyúló logisztikai övezetet formál Kassa, Tiszacsernyő, Záhony, Tuzsér és Csap térségében. A tiszacsernyői átrakó, a kassai vasmű, illetve az övezetben kiépíteni tervezett „vámszabad-terület – logisztikai központ – ipari park” hármas szerkezet nagy jelentőséggel bír. Az övezet különösen azoknak a cégeknek nyújt komparatív előnyöket, amelyek valamilyen értéknövelő munkát (pl. szortírozás, feldolgozás) végeznek a bejövő nyersanyagokon, ömlesztett árukon. A nyomtáváltáshoz szükséges átrakás szükségessége és az ehhez szükséges logisztikai szolgáltatások kiépülése egy a breszti logisztikai kapuval versenyezni képes, komplex szolgáltatási tér kialakulását segíti. E kapuszerep fejlesztése a Duna-medence keleti és középső területei számára is kiemelten fontos, egyben aláhúzza a kapcsolódó közlekedési fejlesztések, valamint ezek határon túlnyúló integrációjának szükségességét. Különös hangsúlyt ad ennek az a fejlemény, hogy 2013 nyarán aláírásra került az egyezmény a széles nyomtávú vasút Bécs irányú meghosszabbításáról.

3. Gazdasági kapcsolatok és közlekedés

A közlekedési hálózatok szoros kölcsönhatásban alakulnak a gazdaság térszerkezeti váltoásaival. A hálózati gazdaság jelentőségének erősödésével párhuzamosan átértékelődnek a nemzetállam alatti alcentrumok is, amelyek között számos esetben nem nemzeti, hanem nemzetközi szinten alakulnak ki új hálózati együttműködések.

Azok a térbeli folyamatok tehát, amelyek meghatározzák a jövőbeli közlekedés fejlesztésének stratégiai céljait, nem az országhatárokhöz igazodva szerveződnek. Szeged egyértelműen egy Temesvár-Arad-Szabadka háromszögön belül nyeri el funkcionális szerepét, míg Győr (gazdasági és oktatási súlyának köszönhetően) egyre inkább a Bécs központú Centrope régióon belül válik meghatározó szereplővé.

E tekintetben vitatkoznánk azzal, hogy az országon két fontosabb ipari tengely jelenik meg. Véleményünk szerint a járműipari tengely Szentgotthárdtól délre nem folytatódik, mivel a beszállítói kör elhanyagolható aránya található a térségben. Célszerűbb lenne a tengely meghosszabbítása Esztergom (és Kecskemét) irányába.

Sőt, érdemes lenne megfontolni, hogy egyáltalán tengelyként szükséges-e leírni a térséget, mivel az ipari létesítmények nem egy vonal mentén sűrűsödnek. A Kelet- és Közép-Európában működő autóiipari cégek elhelyezkedése egy egységes „kelet-európai autóiipari hub”-ot kezd kirajzolni, amely csomóponti térségnek részei a Csehországban, Lengyelországban, Szlovákiában és Magyarországon termelő autóiipari vállalatok és beszállítói hálózataik. A nyugat-csehországi, délnyugat-lengyelországi, nyugat-szlovákiai területeket, valamint a Magyarország északi határtérségeit magába foglaló, mintegy 200 km-es sugarú körön belül koncentrálódik a nagyrégió autóiipari üzemének kétharmada, amelyek beszállítói között is gyakran átfedés mutatható ki.

Teljesen hiányzik a térszerkezeti ábráról a külső közlekedési kapcsolattartásban meghatározó, nagy forgalmat lebonyolító Budapest–(Pozsony)–Bécs gazdasági tengely, mely akár autóiipari tengelyként is felfogható az autóiipari üzemek, beszállítók és kutatás-fejlesztő részlegek koncentrációja következtében.

Az ország keleti felén megjelenő nehézipari tengely meghosszabbítása Nyíregyháza és Debrecen irányába szintén problémás. A Kassa–Kazincbarcika–Miskolc–Tiszaújváros tengely releváns.

Kiemelten kezelnék a határon átnyúló ipari-logisztikai övezeteket, valamint a transzeurópai közlekedési hálózat egyes elemeit. A transzeurópai közlekedési hálózat kiépítése kapcsán fontos prioritást adni azon infrastrukturális elemeknek, melyek makroregionális szerepe fel fog értékelődni akár már rövidtávon is. A fejlesztések prioritáslistájának felállításakor előkelő helyet kell biztosítani azon térségeknek, melyek potenciális határon átnyúló ipari-logisztikai övezetet formálhatnak.

A mezőgazdasági kapcsolati zónák terén az alábbi megállapításokat tesszük:

- az Alföld észak-keleti régiójához több szállal kapcsolódik a romániai Bihar megye, mint Csongrád és Békés. Természet- és tájféldrajzi értelemben és a gazdasági kapcsolattartásokat tekintve is az Érmellék és a Nagyváradtól

északra húzódó partiumi agrártérségek a Nyírséggel és a Hajdúsággal tartanak fenn szoros funkcionális kapcsolatot.

- A Kisalföld térsége megnevezés jelen területi kiterjedés esetén helytelen. A Muramente és a Muraköz kivételét javasoljuk a felsorolásból, de Burgenland egésze sem tart fent szoros mezőgazdasági jellegű kapcsolatokat a Kisalfölddel. Ezzel szemben a Kisalföld szerves folytatását képező szlovákiai oldal nagy része nem szerepel az ábrán, a felsorolásból pedig teljesen hiányzik.

4. Észrevételek a SWOT-analízissel és a célkijelöléssel kapcsolatban

A 35. oldalon található 1.2. (SWOT, kulcsproblémák) fejezet a dokumentum egyik legjobban sikerült része. Mindössze kisebb módosítások végrehajtására teszünk javaslatot.

Az erősségekhez felvenni javasoljuk:

- meglévő határon átnyúló közlekedésszervezési potenciálok és működő határmenti modellek, vonalak.

A gyengeségekhez felvenni javasoljuk:

- a hazai és a szomszédos országbeli kikötők kapacitásainak és fejlesztéseinek összehangolatlansága (infrastrukturális hiányosságok és felesleges párhuzamosságok), a vízi személyszállítás alacsony részesedése.

A lehetőségekhez felvenni javasoljuk:

- a környező országokkal folytatott üzemeltetési és fejlesztési együttműködések fokozódása az interoperabilitás és az intermodalitás megteremtődésével, a globális piac átalakulásainak következtében.

A veszélyekhez felvenni javasoljuk:

- az úthálózat kiépítését befolyásoló határon átnyúló vonzaskörzetek, gazdasági együttműködési térségek leértékelődése, kedvezőtlen térbeli szerkezeti adottságok kialakulása.

A 36. oldalon szereplő beavatkozási területek közé javasoljuk az alábbiak beépítését akár külön pontként feltüntetve:

- a menedzsment átalakításával olyan jogszabályi és finanszírozási háttér megalkotása, mely a határ túloldalán is lehetővé teszi a közlekedési szolgáltatások nyújtását, belföldinek minősülő járatok indítását;
- határon átnyúló ipari-logisztikai övezetek kialakítása, az integrált logisztikai központok hálózatos együttműködéseinek kialakítása;
- a határon átnyúló városhálózati együttműködéseket ösztönző közlekedési úthálózat és közlekedési rendszer kiépítése elsősorban a Bécs–Pozsony–Győr többközpontú metropolisz térséghez való kapcsolódás és a határ menti várospárok (pl. Komárom–Komárno) közös funkcionális vonzaskörzeteinek kiépítése érdekében;
- határon átnyúló közösségi közlekedési rendszerek kiépítésének lehetősége, a határon átlépő hivatásforgalmat (ingázást) és tanulói migrációt kiszolgáló közlekedési módok támogatása (regionális tarifaközösség, közös utas-tájékoztatási és forgalomszervezési rendszerek);
- a szomszédos országokkal közös közlekedésfejlesztési platformok, munkacsoportok felállítása, a fejlesztési tevékenységek összehangolása különös tekintettel a határon átnyúló logisztikai és közösségi közlekedési rendszerek tekintetében;
- a pozsonyi és a bécsi agglomerációs közlekedési rendszerekhez való kapcsolódás erősítése a szűk keresztmetszetek és közlekedésszerkezeti hiányosságok felszámolásával, különös tekintettel a dunai hivatásforgalmú személyszállításra.

A 37. és 38. oldalon lévő „várható veszélyek” elnevezésű munkarészhez az alábbiakat tennénk hozzá:

- Amennyiben a források nem olyan határkeresztező infrastruktúrák fejlesztésére koncentrálnak, ahol egy-egy új kapcsolat létrehozása vagy az áteresztő-képesség növelése valódi határon átnyúló fejlesztési hatásokat képes indukálni, gazdasági és társadalmi értelemben egyaránt, és amely a meglévő területi potenciálok jobb kihasználására épül, komoly területi versenyképességi hátrányok érik az ország egyes határ menti térségeit, miközben elmarad a fejlesztések térbeli fókuszálása.
- Amennyiben nem sikerül közös regionális közlekedésfejlesztési platformokat létrehozni, egymással konkuráló viszonylatok, útvonalak jönnek létre, mely csökkenti az egyes közlekedési módok integrációját, növeli az utazási és várakozási időket.
- Amennyiben nem sikerül a határon átnyúló közösségi közlekedés rendszereit létrehozni, a határ menti területek jelentős gazdasági hátrányokat szenvednek el: nem lesznek képesek integrált foglalkoztatási-képzési térségekként működni, míg a határ menti településhálózat hiányzó határon átnyúló kapcsolatai nem teszik majd lehetővé fenntartható városi funkciók működtetését (pl. kórház, középiskola elérhetősége), vagy a határ túloldalán meglévő, de hazai viszonylatban hiányzó funkciók igénybevételét.
- Amennyiben nem sikerül kiszolgálni a távolsági teherszállításban a nyomtáváltásból adódó potenciált az ukrán-szlovák-magyar hármashatár térségében, nem csak a vasúti áruszállítás volumene fog csökkenni, hanem az ország összekötő szerepe, a keleti (orosz, távol-keleti) piacokhoz való közelségéből eredő gazdaságföldrajzi fekvési előnye is le fog értékelődni.
- Amennyiben nem sikerül határon átnyúló integrált ipari-logisztikai övezeteket kialakítani, Magyarország csak a tranzitforgalom úthálózat- és környezetkárosító hatásaiból fog részesülni.
- Amennyiben a Duna hajózhatóságának megteremtése nem jár együtt a hazai vízi közlekedés fejlődésével, miközben helyrehozhatatlan ökológiai károk keletkeznek a természeti környezetben, az jelentősen gyengíti az országon belüli mobilitást és egyes térségek versenyképességét.

- Amennyiben hatékonyabb nemzeti és nemzetközi koordináció nélkül működnek a Duna-régió kikötői, a vízi teherszállítás növekedését és az ebből eredő kibocsátás-csökkenés célját nem sikerül elérni.

Kiemeljük az alábbi pontot, melyet külön üdvözlünk:

- Törekedni kellene a területfejlesztés, területrendezés, településtervezés és a közlekedésfejlesztés, valamint a környezetvédelem szakmai koordinációjára és a szakterületek közötti megfelelő szinergia biztosítására, hogy valóban a térség fejlődését és az ott élő lakosság érdekeit szolgálják a fejlesztési elképzelések.

5. Észrevételek a konkrét fejlesztési eszközökhöz kapcsolódóan

A továbbiakban az egyes fejlesztési eszközök tartalmát értékeljük. Azokat az elemeket emeljük ki, melyek határon átnyúló jellegű fejlesztését különösen támogatjuk, és javasoljuk a prioritási sorrend élére helyezésüket.

a) Elsődlegesen megvalósítható fejlesztési eszközök

Biztonsággal megvalósítható, kiemelt és nagy társadalmi hasznosságú eszközök

- A menedzsment eszközök megvalósítása nagy fontosságú, mivel alapját képezi a fenntartható és hatékony határon átnyúló közlekedési rendszerek megteremtésének.

Megvalósítható, kiemelt és nagy társadalmi hasznosságú eszközök

- A közforgalmú közlekedési szolgáltatások igény alapú tervezése terén figyelembe kell venni a valamilyen szempontból (szállítási volumen, modal split, integráltság foka stb.) egységesként kezelhető határtérségek mindkét oldalát.
- Hiányzó közúti TEN-T törzs hálózati elemek építése: kiemelten támogatjuk a Közép-Európában hiányzó észak-déli összeköttetések megteremtését.

b) Megfelelő előkészítéssel megvalósítási támogatási fókuszú fejlesztési eszközök

Korlátozottan megvalósítható és kiemelt, illetve nagy társadalmi hasznosságú eszközök

- Szűk keresztmetszet felszámolása a vasúti TEN-T korridorokon.
- Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése: kiemelt prioritás az országhatárok irányában megkezdett autópálya-építések hazai szakaszainak teljes befejezése.
- Nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése. Az agglomerációs vonzaskörzettel rendelkező nagyvárosok elővárosi típusú közlekedésének fejlesztése, kiépítése határon átnyúló viszonylatban is releváns. Pozsony és Győr között jelenleg nem közlekedik menetrend szerinti vonat, teljesen hiányzik a Rajka és Mosonmagyaróvár irányába terjeszkedő pozsonyi agglomeráció vasúti kiszolgálása. A budapesti elővárosi közlekedési rendszer Szlovákiába is kiterjeszthető lenne Párkány, Érsekújvár és Léva irányába.
- Intermodális infrastruktúra fejlesztése.
- Hiányzó haránt irányú közúti elemek kiépítése: üdvözljük az észak-déli irányú összeköttetésekre tett javaslatot, melyek az északi és déli szomszédjainkkal való külső kapcsolattartásban nagy jelentőségre tehetnek szert. A legnagyobb hiányosságot a Dunán átívelő hidak alacsony száma és szűk teherbírása jelenti a szlovák-magyar határszakaszon, ezt mindenképpen orvosolni szükséges.
- Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása: az EuroVelo útvonalak és az azokra ráhordó kerékpárutak fejlesztését támogatjuk
- A vízi TEN-T törzshálózatba tartozó kikötők fejlesztése, egyéb hiányzó háttér infrastruktúra pótlása: a cél túlzottan általánosan jelenik meg. Ismerve a magyarországi kikötők alacsony kihasználtságát és a vízi útvonalak kialakításával járó ökológiai károkat, nem javasoljuk a jelentős forrásokat felemésztő kikötői és víziút-hálózat átfogó fejlesztését. Kiépítettségükből és

forgalmukból adódóan célszerű Gönyű, Csepel, Dunaújváros és Baja fejlesztésére, tevékenységeik összehangolására fókuszálni, és nem a felesleges új kapacitások kiépítésére. Félő, hogy a fejlesztési források nem a leghatékonyabban kerülnek felhasználásra, amennyiben elsősorban a német tranzitérdekeket kiszolgáló nagy volumenű beruházások valósulnának meg. Azt is látni kell, hogy a jelentős ráfordítások ellenére sajnos nem sikerült a ki- és berakodott árumennyiség jelentős növelése, miközben az osztrák, szlovák, horvát és szerb kikötők földrajzi közelségükből és kiépítettségükből adódóan komoly versenytársakként jelentkeznek.

- Nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése jelentős forgalmú relációkban.

Előkészítési támogatási fókuszú fejlesztési eszközök

- Személyforgalmi kikötési pontok fejlesztése: a vízi közlekedés terén még jelentős potenciálok vannak a Duna menti hajózás és kompközlekedés fejlesztésében, melyek közül kiemelkedik a Dunabusz/Dunajbus elnevezésű projekt. A térségi szereplők fontos szerepet szánnak a „dunai buszközlekedésnek”, a projekt megvalósíthatósági tanulmánya elkészült. Alapja a Bécs és Pozsony között már közlekedő járat, a Twin City Liner. Átfogó célja a pozsonyi agglomeráció belső közlekedési kapcsolatainak javítása, specifikus célja pedig a munkaerő-áramlás és a turizmus feltételeinek javítása. A projekt keretében a pozsonyi agglomeráció Duna menti településeit felfűző közösségi közlekedési rendszer kialakítására kerül sor egyrészt Somorja (Šamorín) és Pozsony, másrészt egy másik vonalon Dunakiliti, Rajka és Dunacsún (Čunovo) között. A projekt első lépcsőben pilot projekt formájában valósulhatna meg, mely viszonylag alacsony idő- és költségárfordítással egy nagyobb léptékű fejlesztés számára is alapul szolgálhat. Távlatilag a tapasztalatok beépítését követően a vízibuszos hálózat a győri agglomeráció irányába is kiterjeszhetővé válik, javítva a két nagyváros közlekedési összeköttetését és munkaerő-piaci vonzáskörzeteik integrációját.

*

*

*

Összességében észrevételeinkkel arra szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy az új nemzeti közlekedési stratégia tervezésénél a korábbiaknál alaposabban vegyék figyelembe az ország és egyes régióinak külső térkapcsolati sajátosságait. Az OFTK e tekintetben példa értékű megközelítést alkalmaz.

Sajnálatos, hogy az OFTK megközelítésmódja a konkrét operatív programokban már csak nyomokban köszön vissza, ezért az NKS esetében nem csak a tervezési, hanem a végrehajtási szakaszban is fontosnak tartanánk a konzultáció lehetőségét.