

FLEISCHER TAMÁS

Transzeurópai folyosók

A MEGLÉVŐK HOSSZABBÍTGATÁSA VAGY EGY ÖSSZEURÓPAI HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSA?

Az „Előadások a Balkánról” című konferenciasorozaton számos témakörben felbukkant egy nagyon hasonló gondolat, bár sehol sem kapott külön hangsúlyt. Úgy tűnik, a *klimatikus* és a *katonai*, a *társadalom-* és a *területpolitikai* helyzetünket egyaránt jellemzi, hogy szeretnénk, ha a Magyarországra vonatkozó kép mindinkább a tőlünk *északabbra* és *nyugatabbra* elhelyezkedő országokéhoz közelítene – miközben azt láthattuk, hogy a felvázolt tendenciák alapján rendre inkább *dél* és *kelet* felé csúszunk (vagy legalábbis idesorolódunk egy összeurópai térképen). Az ilyen besorolásnak lehetnek ténybeli alapjai, de szerepet játszhat benne az a hozzáállás is, hogy a korábbi, Nyugat-Európát ábrázoló térképeket Brüsszelben nem cserélik ki, hanem csak a peremére „biggyesztik fel” az új csatlakozó országokat.

A közlekedési folyosók tervezésénél hasonló toldozgatást tapasztalhatunk – lényegében erről szól a következő tanulmány.

Előrevetítve a balkáni térségre vonatkozó két legfontosabb tanulságot, azt állítjuk, hogy

1. interregionális összefüggésben *máshol meghatározott hálózatok hatása* válik dominánssá ezen a területen, a térségen belüli összefüggések érvényesítésén alapuló tervezéssel szemben, továbbá

2. az egyedi projekt-finanszírozhatóság szempontjának kizárólagossá emelése miatt a korábban kialakult struktúrák, hálózatelemek tudnak csak korrekciók révén megerősödni, és *elsikkad az új struktúrák létrehozásának az esélye*.

A tanulmány felépítése a következő. Miután meghatározzuk, milyen térségről is beszélünk, röviden összefoglaljuk, hogyan illeszkedik ez a terület az európai területi politikába. Ezt követően a térséget strukturáló európai közlekedési hálózatok felépítését mutatjuk be. Három-, négy- és ötbetűs szavakkal érzékeltetve: a TEN, PEN, PETRA, TINA, TIRS, REBIS hálózatokról van szó (de nem fogunk beszélni a térségben ugyancsak létező AGR, AGC, AGTC, TEM és TER hálózatokról). Az ismertetés kiemelt

kérdése, hogy vajon alkalmasak-e ezek a hálózatok és az eddigi tervezési módszereik arra, hogy létrehozzanak egy egységes európai közlekedés-hálózatot.

A Balkán és környezete

Szinte kötelező kiindulássá vált, hogy minden előadás jelzi, hogy az adott téma szempontjából hová is tehető a Balkán határa. Szigorúan tekintve, a Trieszt és a Dnyeper-torkolat között húzott vonaltól délre a teljes terület egyetlen félszigetet alkot. Egy szűkebb természetföldrajzi elhatárolás csak a Száva és a Duna medencéjétől délre eső térséget jelöli Balkánként; ezzel szemben a politikai besorolás viszont esetenként a román területeket is idetartozónak véli. Témánkat, a közlekedési folyosókat és az európai kapcsolatokat illetően mindenképpen indokolt minél tágabb térséget vizsgálni.

Az idegenforgalmi alkalmazásból átvett 1. ábrán érdemes arra is rámutatni, hogy az újabban gyakran hangoztatott szlogen – „mi vagyunk a Balkán kapuja” – legfeljebb megszorításokkal igaz: mi vagyunk a Balkán *egyik* kapuja. Mindenképpen fontos másik szárazföldi kapuja a térségnek Nyugat-Európa felől Szlovénia. De Ukrajna, Görögország vagy Törökország felől is vannak bejáratok, nem beszélve a tengeri megközelítés számos lehetőségéről. Amiből szá-

munkra egy másik tanulság is adódik: Magyarország kapuszerepével elsősorban a térség északi zónáját célozhatja meg.¹

A történelem során jelentős mértékben változott az a nézőpont, ahonnan szemlélve a *domináns Balkán-kép* kirajzolódott: más volt az ókori görög perspektíva, és mást mutatnak a 18. századra vonatkozó térképek, ahol csak Magyarország és Törökország nevesíthető a térségben.

1. ábra
Kapuk és távolságok a Balkán térségben

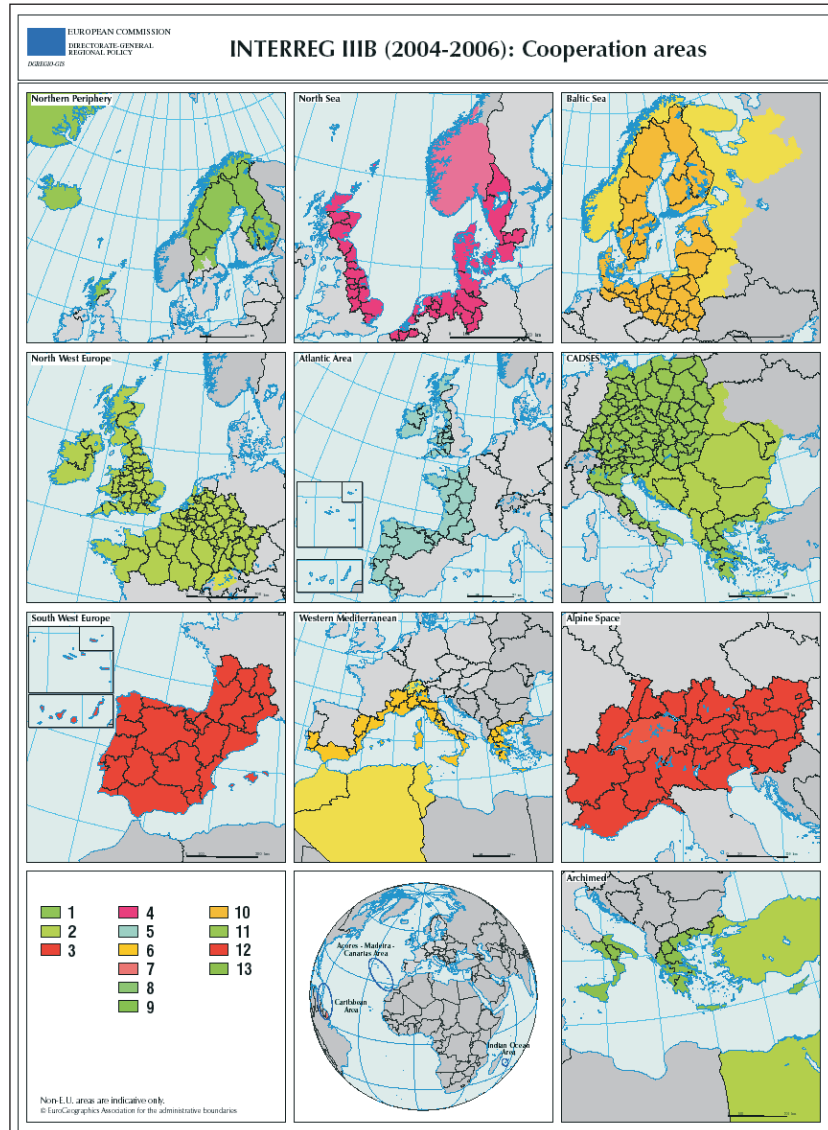


1 Bakács András–Novák Tamás–Somai Miklós–Túry Gábor: *Rendszerváltás a gazdaságban*. MTA Társadalomkutató Központ–MTA Világgazdasági Kutatóintézet, Bp., 2006. 187.

2. ábra
 INTERREG III. B (2004–2006) együttműködési térségek
 (CADSES = Central European, Adriatic, Danubian
 and South-Eastern European együttműködési térség)

JELMAGYARÁZAT

- 1 – északi peremrészek
- 2 – Északnyugat-Európa
- 3 – Délnyugat-Európa
- 4 – Északi-tenger
- 5 – atlanti térség
- 6 – Nyugat-Mediterráneum
- 7 – karibi térség
- 8 – Azori-szigetek, Madeira, Kanári-szigetek térsége
- 9 – indiai-óceáni térség
- 10 – Balti-tenger
- 11 – CADSES
- 12 – alpesi régiók
- 13 – Archimed (égei-tengeri térség)



FORRÁS: [HTTP://EUROPA.EU.INT/COMM/REGIONAL_POLICY/INTERREG3/IMAGES/PDF/INT3B_UK_A4P.PDF](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/images/pdf/int3b_uk_a4p.pdf).

Kortárs Balkán-képünket is óhatatlanul befolyásolja az éppen ma meghatározó nézőpont. Az európai térségi koncepciók az „*Interreg együttműködő térségek*” egyikeként nevesítik Európa délkeleti részét. Amint azt a 2. ábra is mutatja, az együttműködő térségek zömét az jellemzi, hogy tradicionálisan egy-egy jellegzetes beltenger vagy partvidék mentén alakult ki az együttműködés: így a Balti-tenger körül, az Északi-tenger körül, a La Manche-csatorna térségében, Európa atlanti-óceáni partjainál vagy a Földközi-tenger nyugati medencéjében (2. ábra).² Bár van példa szárazfö-

2 Zonneveld, Wil: *Expansive Spatial Planning: The New European Transnational Spatial Visions. European Planning Studies*, 2005. Vol. 13. No. 1. 137–155.

3. ábra
CADSES (Central European, Adriatic, Danubian and South-Eastern European) együttműködési térség



4. ábra
A Balkán térsége belülről strukturálva



FORRÁS: PAPANASKALOPOULOS, A.–KARAGANIS, A.–CHRISTOFAKIS, M.: THE SPATIAL IMPACT OF EU PAN-EUROPEAN TRANSPORT AXES: CITY CLUSTERS FORMATION IN THE BALKAN AREA DEVELOPMENTAL PERSPECTIVES. TRANSPORT POLICY, 2005. VOL. 12. NO. 6.

di bázisú együttműködő térségre is (például az Alpok vidéke), mégis feltűnő, hogy az általunk vizsgált terület már megnevezésében is – „Közép-európai, adriai, dunai és délkelet-európai együttműködési térség” (CADSES) – magán viseli a *maradékelt, a külső szempontból történt egybesöprés* nyomait; azt, hogy itt tipikusan egy *együtt nem működő* térséget jelöltek meg egységként – kényelemből, takarékosági szempontok miatt vagy oda nem figyelemből. Mindenképpen felmerül tehát a kérdés, hogy vajon – ahogy azt a nyugat-európai példák mutatják – nem itt is inkább egy külön adriai-, egy külön égei-tengeri (vagy a Földközi-tenger keleti medencéjét átfogó), illetve egy külön fekete-tengeri együttműködési térség lehatárolása lenne-e logikus – és akkor még mindig maradna egy, a fenti térségek által nem lefedett zóna, amit a többségében tengerparttal nem rendelkező országokat felfűző Duna kapcsol egybe (Bajorország, Ausztria, Szlovákia, Magyarország, Szerbia, Románia).

Ha a CADSES térséget, illetve ezen belül a Balkán térségét is több együttműködő egységre osztjuk, akkor is szükség van arra, hogy európai léptékű hálózatok összeköttetést teremtsenek ezen egységek között (3. ábra). Mielőtt azonban a kontinentális közlekedés szintjére térnénk, érdemes egy olyan elemzésre is utalni, ahol a balkáni térséget *belülről* szemlélve is egységként strukturálják a szerzők.

Papadaskalopoulos és munkatársai elemzésében (2005) a térség magát egy olyan háromszög adja, amelyet Belgrád, Bukarest és Thesszaloniki alkot, közepében pedig egy negyedik nagyváros, Szófia helyezkedik el (4. ábra). Az ezzel a zónával szomszédos (az ábrán szürkével jelzett) területekre még kiterjed a mag hatása, míg az érintett országok egy része (sötét zóna) már fejlődési árnyékba kerül. A bemutatott megközelítés nagyon optimistán a térség pólusainak egymás felé fordulását és egy közös makrostruktúra építését feltételezi. Rövid távon azonban ez egyelőre nem látszik igazolódni, a térségbeli fővárosok számára a prioritást a nyugati irányú külön kapcsolatok megteremtése jelenti. Erre a Duna-híd helyével kapcsolatos elhúzódó román–bolgár viták³ vagy a szerb–román határ mentén mindkét oldalon párhuzamosan megépülő folyosók⁴ is rámutatnak.

Az európai folyosók kialakulása

Mind a 19. század közepétől kiépülő vasúthálózatok, mind pedig a nemzeti közúti főhálózatok kialakításakor a vezérlő szempont az egyes *országok belső kapcsolatrendszerének* a megteremtése, valamint az export-import jelentős részét biztosító tengeri kikötők mielőbbi elérése volt. A nagytérségi nemzetközi kapcsolatok minden egyéb formája csak esetlegesen és jóval később jött létre. Ennek köszönhetően még Európa nyugati részében is az 1980-as évek feladatát jelentette a kontinentális (pontosabban uniós) léptékű nemzetközi folyosók egységes rendszerének a megteremtése. (Lásd az 1992-es első uniós közlekedéspolitika jelmondatát: „közös hálózatot a közös piachoz”.)

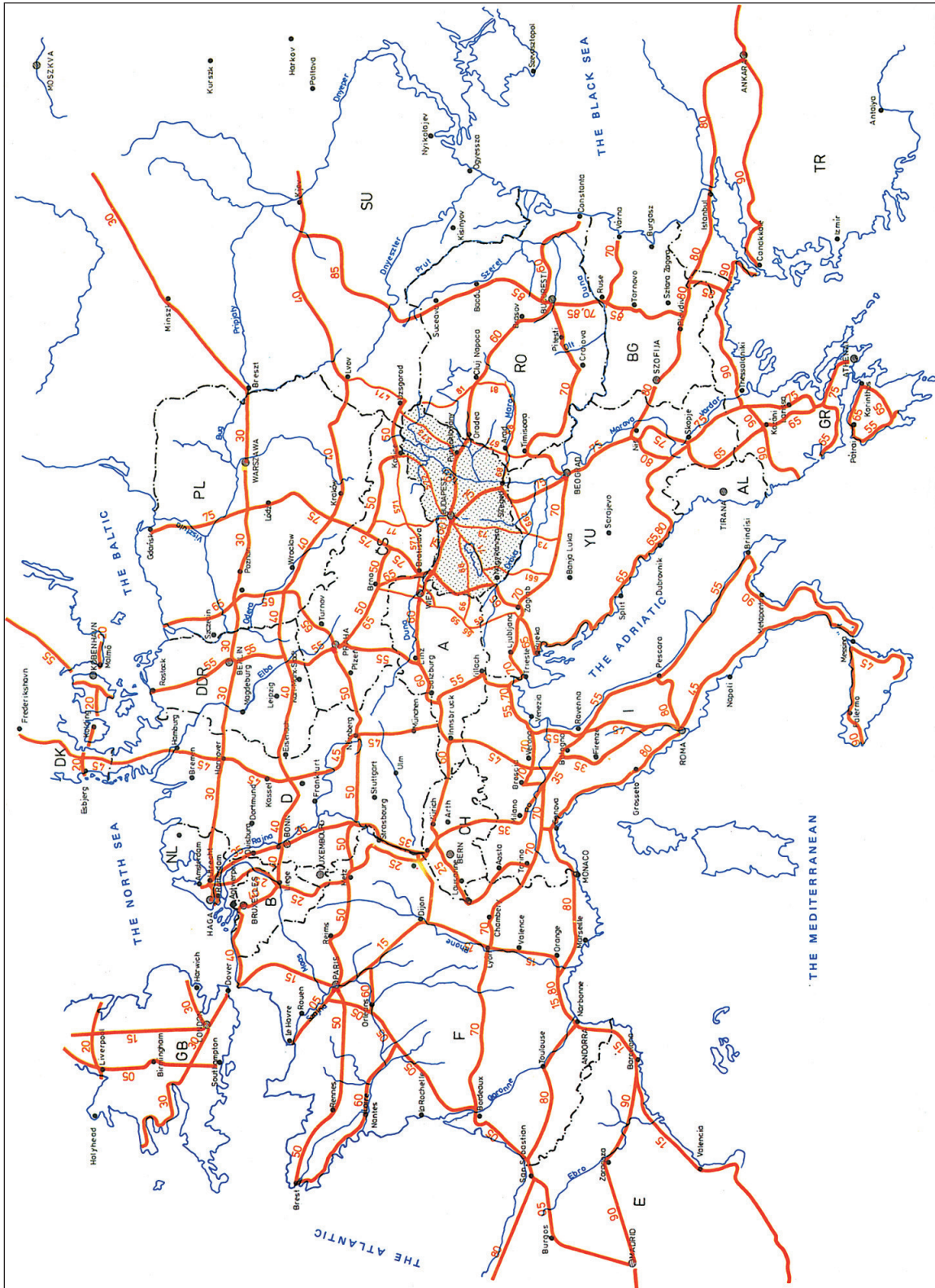
Bár a 5. ábrán bemutatott – a korábbi, London központú sugarak szerinti európai útszámozást felváltó – 1975-ös számozás bevezetése idején senki nem emlegetett folyosókat, mégis, ez a kelet–nyugati irányokat 0-ra végződő, az észak–déli irányokat pedig 5-tel végződő kétjegyű számokkal kitüntetett rendszer tekinthető az egy évtizeddel később kialakuló, összeurópai folyosókban való gondolkodás kiindulásának.

A folyamat az 1992-es maastrichti szerződés idejére kristályosodott ki akkor már transzeurópai hálózatoknak (TEN) nevezett, átlapoló infrastruktúra-folyosókká. Ezen belül az energetikai (TEN-E), a távközlési (TEN-C) és a közlekedési (TEN-T) hálózatok uniós léptékű átlapoló

3 Erdősi Ferenc dr.: A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében. (II. rész.) *Közlekedéstudományi Szemle*, 2006. Vol. 56. No. 3. 94–103.

4 Howkins T. J.: Changing Hegemonies and New External Pressures: South East European Railway Networks in Transition. *Journal of Transport Geography*, 2005. Vol. 13. No. 2. 87–197.; Erdősi F.: i. m.

5. ábra
A nemzetközi forgalom fő útvonalai



FORRÁS: ORSZÁGOS KÖZÚTHÁLÓZAT 1991–2000. ÉVEKRE SZÓLÓ FEJLESZTÉSI PROGRAMJA. BP., KHVM, 1991. FEBRUÁR.

rendszere különböztethető meg. Az unió akkor 12 országot jelentett, de a hálózatokra vonatkozóan az akkori várakozásoknak megfelelő 1995. évi 16-os bővülésben gondolkodtak. (Norvégia visszalépése miatt végül EU-15 lett belőle.) Maguknak a hálózatoknak a rendszeréről fokozatosan egyre kevesebb szó esik, az érdeklődés homlokterébe 1996-tól elsősorban az akkor kiválasztott 14 kiemelt projekt kerül. Kicsit előreugorva jegyezzük meg, hogy a kiválasztott projektek számát 2004. április 29-én (egy nappal a tíz új csatlakozó ország felvétele előtt) harmincra emelik.

A transzeurópai folyosók rendszerét közben jelentős bírálatok is érik – „regionális érdekektől vezérelt folyamat, drága megoldások”⁵ –, de ezeket a hangokat elnyomja a lobbizás zaja: részben uniós szinten bejutni a kiemelt projektek közé, de még inkább nemzeti szinten hivatkozásként használni a folyosóhoz való tartozást különböző pályaszakaszok megépítésének a prioritásához, országon belüli kiemeléséhez, kohéziós, de legalább nemzeti támogatás megszerzéséhez.

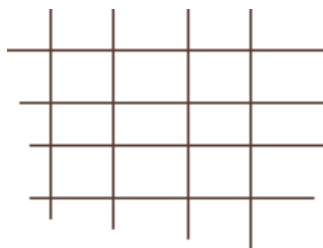
A TEN kiterjesztése: a páneurópai folyosók rendszere

Mire az 1980-as években kialakított eszmék az 1990-es évek során uniós dokumentumokká válnak, Európa térképe megváltozik. 1989-ben leomlik a berlini fal, megszűnik a vasfüggöny – és nyilvánvalóvá válik, hogy a korábbinál kiterjedtebb Európában kell gondolkodni. A kialakított TEN-elképzelések elfogadása és rögzítése halad az uniós pályáján – de ezzel párhuzamosan 1991-től megindul egy páneurópai közlekedési konferenciának nevezett tárgyalási folyamat, amelynek során (1991: Prága, 1994: Kréta, 1997: Helsinki) három lépcsőben szakminisztériumi delegátusok elfogadják az ún. „Helsinki-folyosók” vagy „páneurópai folyosók” terveit, azaz a TEN keleti kiterjesztését.

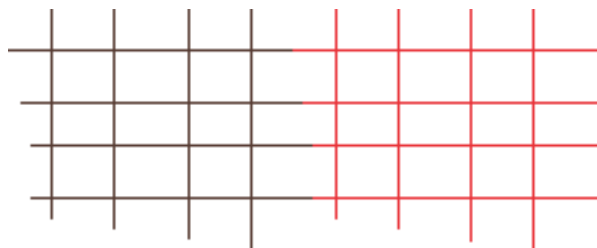
De mit is jelent a TEN keleti kiterjesztése?

Jelölje a 6. ábra sémája a TEN-T hálózatot.

6. ábra
Az EU-15-ök TEN-T
hálózata



7. ábra
EU-25-ök TEN-T hálózata



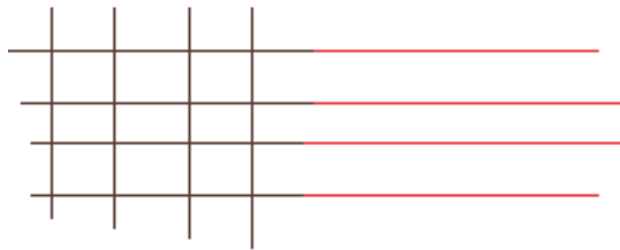
5 Turro, Mateu: *Going Trans-European: Planning and Financing Transport Networks for Europe*. Elsevier, 1999.

A TEN keleti kiterjesztését egy 7. ábrának megfelelő hálózat jelentené, ez lenne ugyanis mindazoknak az elveknek, amelyek korábban a TEN hálózatát létrehozták, egy, most már nagyobb térségben történő érvényesítése.

Azonban a folyamat során nem ez történt. Kétségtelen, hogy az 1990-es évek eufóriájában mind nyugati, mind keleti oldalról a kelet-nyugati kapcsolatok javítása tűnt a legsürgősebbnek. Ez a törekvés beárnyékolta a távlati gondolkodást is.

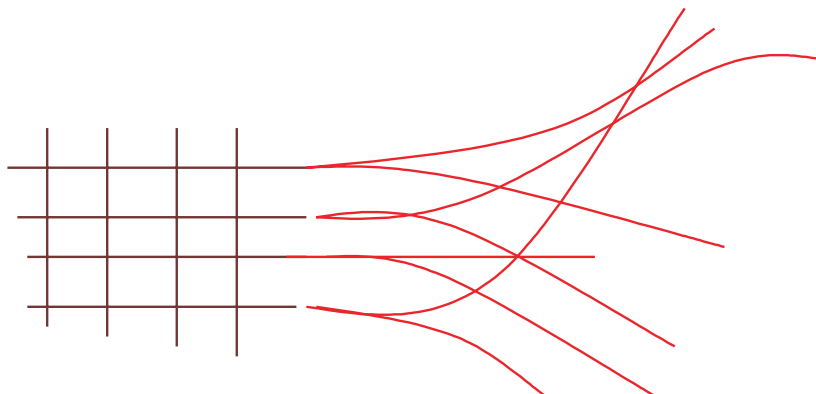
A TEN hálózat keleti kiterjesztése helyett a TEN kelet-nyugati folyosóinak a meghosszabbítása kapott prioritást; sőt kis túlzással kizárólagosságot (8. ábra).

8. ábra
Kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása



Pontosabban, mivel Európa kelet felé kiszélesedik, továbbá azért is, mert az unióból Olaszország felől is el akartak jutni észak felé, továbbá Németország felől is dél felé, a kelet-nyugati folyosók meghosszabbítása nem maradt olyan vegytiszta és árulkodó, mint azt a 8. ábra mutatja, hanem inkább a 9. ábrához kezdett hasonlítani, ami már akár hálózatnak is nevezhető.

9. ábra
„Hálózat” a kelet-nyugati folyosók meghosszabbításából



A tényleges páneurópai hálózatban a 9-es (Finnországot Görögországgal összekötő) folyosó kivételével nincsenek észak-déli folyosók, csak az unióból keletnek tartó, majd északnak vagy délnek kanyarodók

10. ábra
A páneurópai (PEN; vagy Helsinki-) folyosók



FORRÁS KTI – GKM [HTTP://WWW.GKM.GOV.HU/DATA/8568/IMAGE11.GIF](http://www.gkm.gov.hu/data/8568/image11.gif).

(10. ábra). Utóbbiak darabjaiból alkalmilag összeáll ugyan az észak–déli kapcsolat is, de ez láthatóan inkább esetleges, mint tervezett. Mindenesetre, ami kialakult, az nagyon távol van azoktól az alapeszméktől, amelyek egy rácsos hálózat kialakítását céloznák meg.⁶

Meg kell jegyezni – mert a Balkán térségét érinti –, hogy Helsinkiben a tíz folyosó mellett négy páneurópai közlekedési térséget is kijelöltek, PETRA (Pan-European Transport Areas) térség néven. Ezek tengerhajózási medencék. A Fekete-tenger az egyik PETRA térség (BS-PETRA). Fő fejlesztési prioritása Constanța kikötőjének az erősítése. A vizsgált területet

⁶ Érdemes megjegyezni, hogy az uniós anyagok a legutóbbi időig sem léptek túl az itt leírt egyoldalú törekvésen, amit egy 2004-es Fehér könyvbéli megfogalmazás is tükröz. *White Paper on Services of General Interest*. COM(2004) 374 final. Commission of the European Communities, Brussels, 12. 5. 2004. 3. 3. „...the Commission’s policy in the area of Trans-European Networks is improving access to transport, energy and communications networks in the more remote area and will assist in linking the new Members States with the infrastructure of the Fifteen...” (Kiemelés tőlem F. T.) [...a transzeurópai hálózatok terén a cél a távolabbi területeken javítani a hozzáférést a közlekedési, energia és távközlési hálózatokhoz, valamint elősegíteni az új tagállamok összekapcsolását a tizenötök infrastruktúrájával...]

ugyancsak érinti egy másik – az Adriatic–Ionian – PETRA térség. Ez a megközelítés közlekedési oldalról erősíti azt a korábban jelzett gondolatot, hogy a területfejlesztés együttműködő térségeit is logikusan ezek a tengerhajózási mendencék képezhetnék.

A páneurópai folyosók kiterjesztése: a TINA hálózat

A páneurópai folyosóknak a TEN kelet–nyugati elemeihez kötődő kialakítása odavezetett, hogy az első öröm elmúltával kiderült, hogy a páneurópai folyosók korántsem képesek lefedni azokat a régióközi, nemzetek feletti közlekedési kapcsolati igényeket, amelyek a bővítési térségben felmerülnek. Például a Szlovákia és Magyarország közötti több mint hatszáz kilométeres kelet–nyugati határvonalat Pozsonytól keletre egyáltalán nem metszi páneurópai folyosó. A problémák miatt még a páneurópai konferenciasorozat időszakában, 1995-től elindult az ún. TINA folyamat (*Transport Infrastructure Needs Assessment*). Ennek keretében a 15-ök közlekedési szakértői szakmai tanácsokat adnak 11 potenciálisan csatlakozó ország (a későbbi tízek Málta kivételével és Románia, Bulgária beszámításával) magas szintű közlekedési vezetése számára a közlekedési infrastrukturális szükségleteik felbecsüléséhez. Az 1999-es zárójelentés a tanácsadásból átcsúszott a további folyosók deklarációjába, és ezen belül elsődleges prioritású, valamint másodlagos prioritású hálózatelemeket határozott meg. Az elsődleges prioritású folyosókat – az átadott módszertani ismeretek nagy dicsőségére – közfelkiáltással, de legalábbis „láthatóan ellenvetés nélkül” megszavazták: ezek legyenek azonosak az addigra (láttuk, milyen módon) kialakított Helsinki-folyosókkal.⁷ A másodlagos prioritásról nem lehet világosan tudni, hogy mit takar, de mindenesetre azon belül az egyes országok javasoltak további folyosókat.

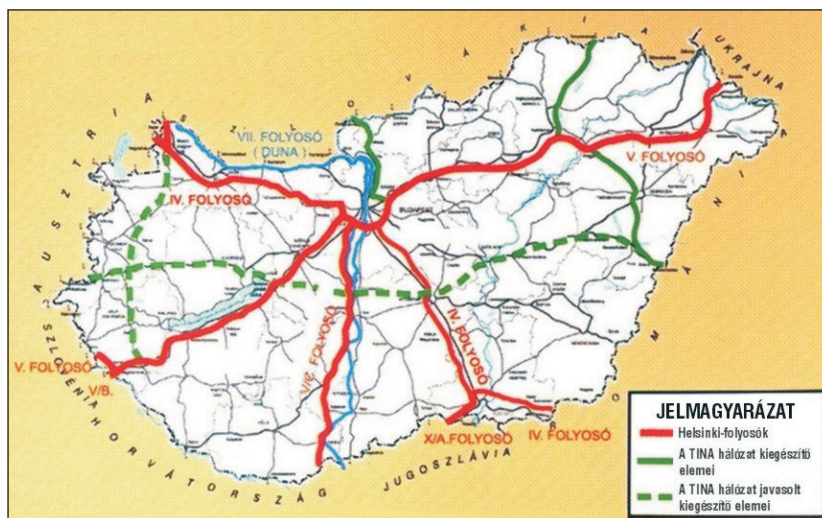
Magyarország az 1999-es zárótanulmány elkészültéig két, az észak–déli hiányzó kapcsolatok sűrítését szolgáló folyosószakaszt fogadtatott el TINA-elemként, a Budapestre északról érkező vonalat, valamint a Kassa–Nagyvárad kapcsolat hazai szakaszát (11. ábra). Az utóbbi balkáni kapcsolatot is jelent, erre vonatkozóan hazai tervek készültek a Varsó–Bukarest vasúti kapcsolat itteni vezetésére, és ezzel az útvonalnak a 9-es páneurópai folyosó alternatívájaként való elfogadtatására.⁸ Ugyancsak 2000-ben Magyarország megpróbált két másik folyosót hozzátenni az általa korábban javasolt másodlagos TINA folyosókhoz (11. ábra). Ez a kí-

7 *Transport Infrastructure Needs Assessment (TINA) Final Report*. Vienna, Phare EC DG IA – EC DG VII – TINA Secretariat Vienna, October, 1999.

8 Köller László: A Krakkó–Kassa–Miskolc–Nagyvárad útirány vizsgálata a vasúti forgalomban. *Közlekedéstudományi Szemle*, 2000. Vol. 50. No. 12. 448–454.

11. ábra

A hazai Helsinki-folyosók, továbbá az elfogadott (folytonos) és a pótlólagos (szaggatott) TINA folyosók



FORRÁS: A 8. SZ. FŐÚT FEJLESZTÉSI FELADATAI. UKIG HÁLÓZATFEJLESZTÉSI FŐOSZTÁLYA 2000. SZEPTEMBER 13–15.

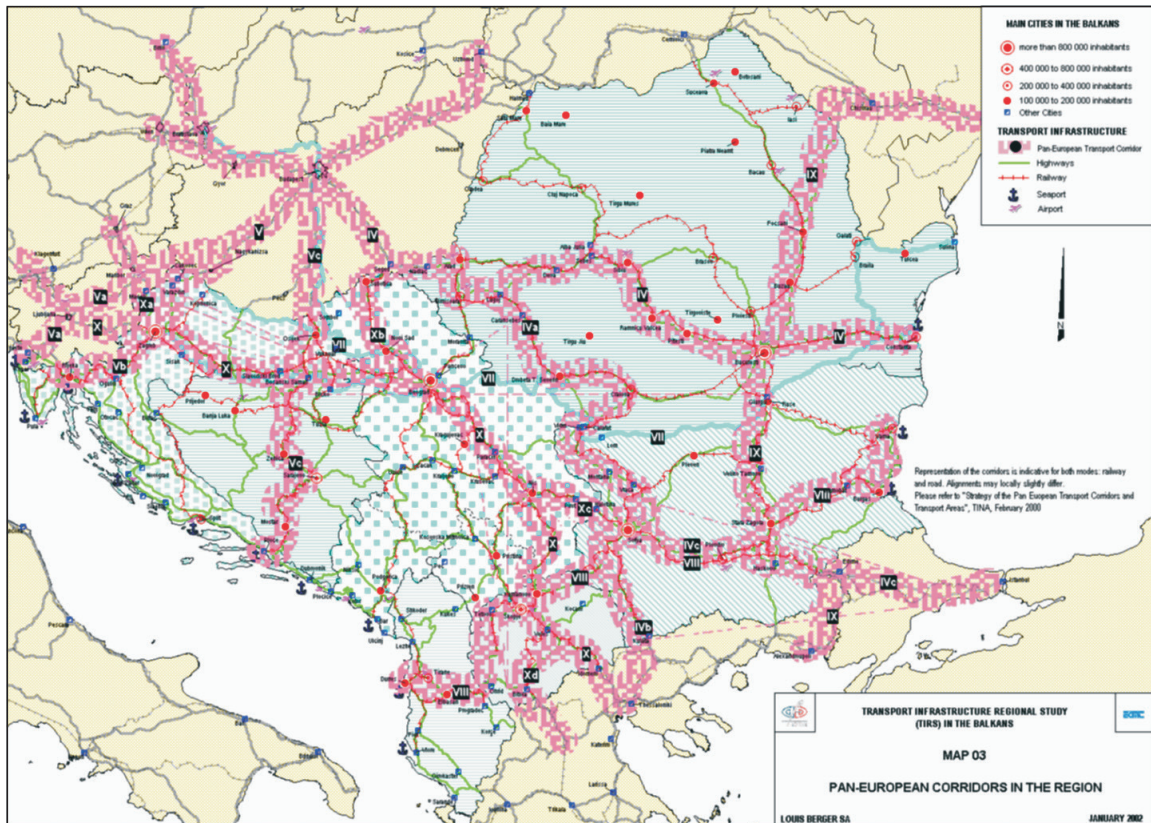
sérlet ugyan a folyamat lezárulása miatt nem járt sikerrel, de ez nem akadályozza a hazai hatóságokat abban, hogy a jelzett szakaszokat azóta TINA-elemekként jelezzék dokumentumaikban.

A TINA hálózat kiterjesztése: a TIRS

1999-ig tehát rögzült a TEN, az azt kelet felé bővítő PEN (páneurópai folyosók), illetve az utóbbiakat sűrítésekkel kiegészítő TINA rendszere. Következő lépésként megkezdődik a balkáni térség közlekedési infrastruktúrájának a tanulmányozása, a TIRS (*Transport Infrastructure Study in Balkans*) folyamata. Az akkor hét országot felölelő (Albánia, Bosznia-Hercegovina, Bulgária, Horvátország, Szerbia-Montenegró, Macedónia, Románia; mára Szerbia és Montenegro szétválása miatt ez nyolc állam) tanulmány 2002-re készül el. A dokumentáció leszögezi, hogy *Bulgáriát és Romániát illetően az alaphálózat azonos a TINA folyamatban korábban meghatározott folyosókkal*, míg a többi országra vonatkozóan az Európai Beruházási Bank (EIB) készített egy felmérést (*Western Balkans Transport Infrastructure Inventory*). A felmérés 223 potenciális projektet nevesített, és ezeket finanszírozhatóság szempontjából kategorizálta. A továbbiakban az így kialakult sorrend dönti el, hogy egy projekt milyen eséllyel kerül sorra a TIRS folyamatban.

Mindezek mellett a TIRS dokumentációjához számos térkép tartozik, (lásd például 12. ábra), ami részben a helyzetértékelési szempontokat dokumentálja (például a közúti kapacitások kimerülése), de részben a 2015-re tervezett alágazati hálózatokat rögzíti. Ennyiben tehát a projek-

12. ábra
A páneurópai hálózatok a TIRS térségben



FORRÁS: [HTTP://WWW.CEMT.ORG/TOPICS/TIRS/](http://www.cemt.org/topics/tirs/).

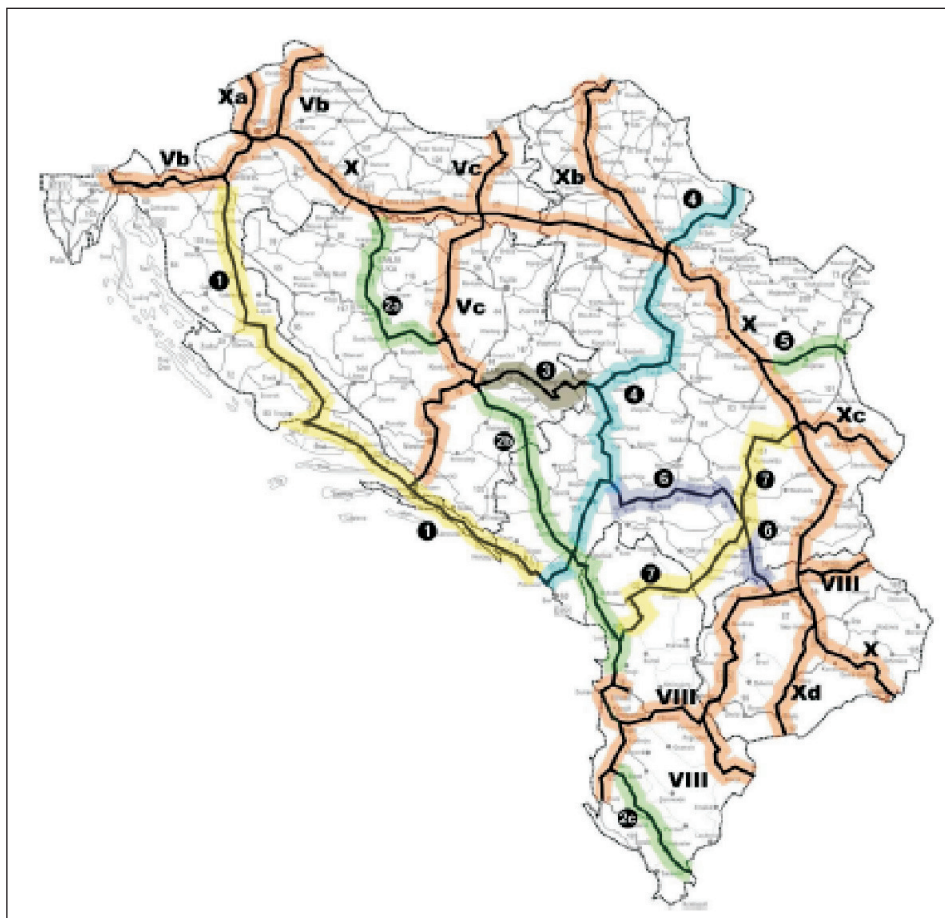
tek nem a levegőben lógnak, hanem a hálózatokhoz kapcsolódnak. A hálózati összefüggések azonban mégis csupán közvetve érvényesülnek a finanszírozhatósági kritériumok dominanciája mellett. Ezt a kiválasztási szempontrendszert tükrözi a 90 oldalas záródokumentum is.⁹

A TIRS folyamat újragondolása – a REBIS

A REBIS (*Regional Balkans Infrastructure Study*) folyamat kivételesen nem bővíteni, hanem deklaráltan szűkíteni akarja a korábbi választékot, sőt menet közben egy felülvizsgálatot is végrehajt az érintett országok hálózatára vonatkozóan. Ezek pedig a TINA folyamat által nem lefedett TIRS országok (azaz 2003-ban öt ország: Albánia, Bosznia-Hercegovina, Horvátország, Szerbia-Montenegró, Macedónia). A TIRS projekt-listája nyilván túl bőre sikerült, a 223 (később 153) projekt még a rangsorolás lehetőségét is bizonytalanná, hiteltelenné teszi. Az újabb folyamat célja is finan-

⁹ *Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) in the Balkans*. Final Report. Prepared by Louis Berger SA March 2002. ECMT – Agence Francaise de Développement (AFD). <http://www.cemt.org/topics/tirs/TIRSFinal.pdf>.

13. ábra
A REBIS folyamatban hosszú távra kijelölt mag-közúthálózat



FORRÁS: REBIS [HTTP://WWW.SEERECON.ORG/INFRASTRUCTURE/SECTORS/TRANSPORT/DOCUMENTS/REBIS/REBIS_FR_FINAL.PDF](http://www.seerecon.org/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/REBIS_FR_FINAL.PDF).

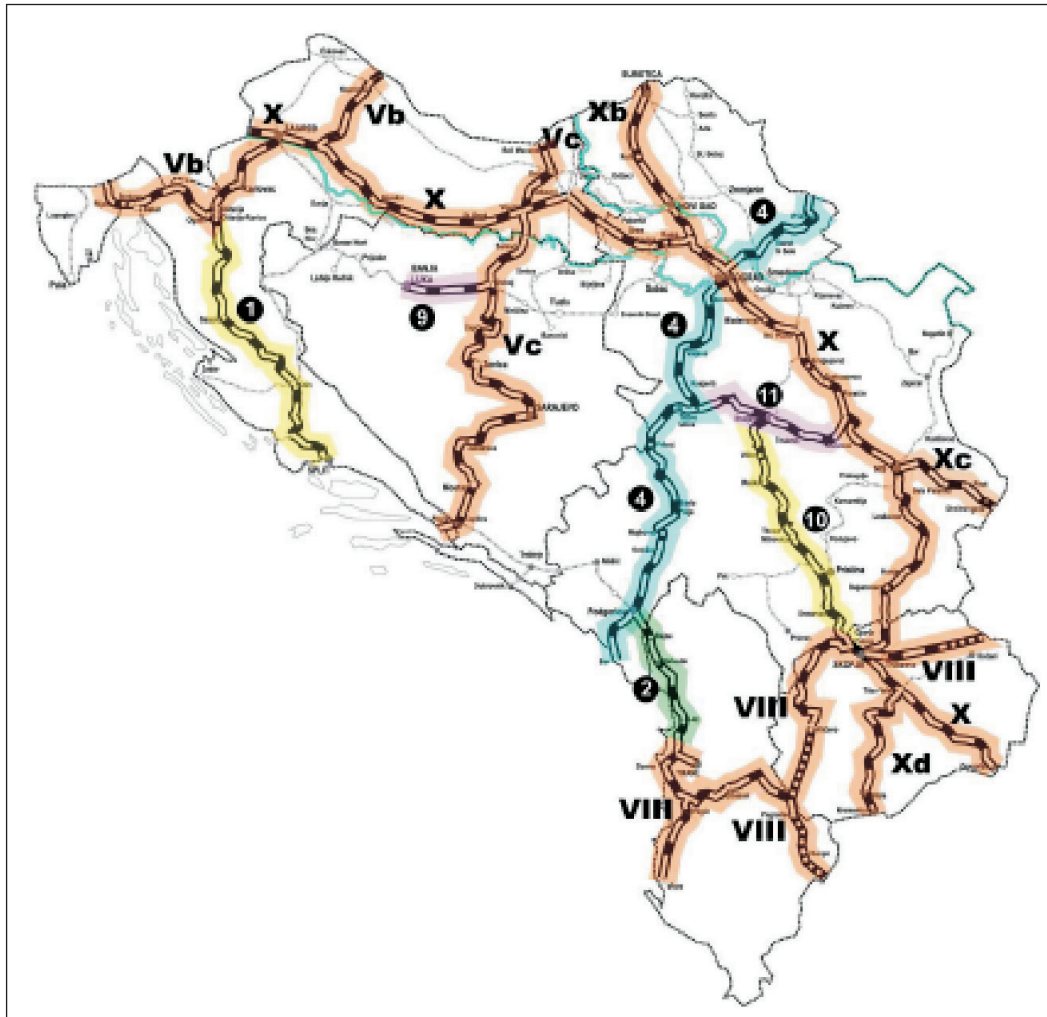
szírozható projektek keresése, kiválasztása, rangsorolása, az említett országok területén. A vizsgálat során (egy előlről kezdett értékelési folyamatban) összesen húsz projektet választottak ki, amelyekre részletes előzetes megvalósíthatósági tanulmány is készült. Ezt azonban ezúttal megelőzi egy igen részletes és alapos hálózati áttekintés (ami azonban továbbra is rögzítettnek tekintti a korábban kijelölt páneurópai folyosókat).

A zárójelentés¹⁰ kijelöli a térség ún. mag- (core) közlekedési infrastruktúrahálózatát (ami mélységben körülbelül a korábbi bővítési térségek *páneurópai* + *TINA* hálózatának felel meg), és ennek 2015-ig történő megvalósításához költségeket is rendel.

Az 13. ábrán látható a REBIS térség és a 2015-re javasolt mag-közúti-hálózat. Ennek elfogadható minőségű kiépítése 4 milliárd euróra becsül-

10 *Regional Balkans Infrastructure Study*. Transport Final Study. July, 2003. European Commission, 2000 Cards Programme. <http://www.seerecon.org/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/>.

14. ábra
A REBIS folyamatban hosszú távra kijelölt mag-vasúthálózat



FÖRÁS: REBIS [HTTP://WWW.SEERECON.ORG/INFRASTRUCTURE/SECTORS/TRANSPORT/DOCUMENTS/REBIS/REBIS_FR_FINAL.PDF](http://www.seerecon.org/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/REBIS_FR_FINAL.PDF).

hető, amelynél kevésbé lehet magántőke-bevonással kalkulálni. A hasonló vasúthálózat elfogadható kiépítése még redukált jellemzők esetén is 12 milliárd euró (14. ábra). Rövid távon, 2009-ig egy 3,8 milliárd eurós program végrehajtása szerepel a REBIS-tanulmányban a teljes közlekedéshálózatra vonatkoztatva.

*

Az Európai Unió 12 (15) országa saját közlekedési hálózatának figyelembevételével alakított ki egy átlapoló transzeurópai hálózatot az 1980-as évek végén, majd ezt rögzítették (TEN) 1992-ben az uniós közlekedéspolitikában és az alapszerződésben. Azóta a hálózat egésze az uniós dokumentációkban háttérbe szorul, és főleg a hálózatba illeszkedő 14 (1996) majd ezek listáját kibővítve 30 (2004) kiemelt projekt megépítéséről esik szó.

A PEN (páneurópai hálózat) a TEN kelet–nyugati folyosóinak a meghosszabbításaként próbálta lefedni Európa keleti részét (1994, 1997).

Az első nagy keleti bővítés csatlakozó országainak a területére érvényes TINA folyamat megtartotta a PEN hálózatát, de lehetővé tette másodlagos folyosók beiktatását, a folyosók sűrítését (1995–1999).

A hét balkáni országot érintő TIRS folyamat kiindulásnak tekintette a PEN és a TINA folyosókat, és utóbbiakat kiegészítette öt további ország irányában (2002).

A REBIS az utóbbi öt ország hálózatát újra felmérte és a korábbi folyamatok eredményét ugyan nem, de legalább a TIRS kiegészítő hálózatoknak az öt országot érintő elemeit esetenként felülbírálván javaslatokat tett a REBIS térség átfogó közlekedési hálózataira (2003).

A teljes folyamatban – beleértve a tizenötök TEN hálózatának alakulását is az 1990-es évek elejétől – dominál a *projektorientált megközelítés*, szinte kizárólagosan az elemi projektek finanszírozhatósága befolyásolja a hálózat alakulását.

A TEN hálózat felülvizsgálata elmulasztotta a kibővülő Európa összefüggésében átgondolni egy átlapoló hálózat tényleges funkcióját és kontinentális struktúráját. Ennek következtében a bővítési térségekre kiterjedő tanácsadások sem tudatosítják az átlapoló hálózat funkcionális szerepének léptékében való gondolkodás szükségességét. Ehelyett a nemzeti határok között kialakult *korábbi struktúrák megőrződnek* (megerősödnek), vagy új határok miatt tovább aprózódnak,¹¹ nincs mód az európai léptékhez tartozó struktúra létrejöttére, ott sem, ahol még most épülnek a hálózatok.

Következésképpen – a kezdetben kialakított TEN struktúra sugárirányú toldozgatása miatt – egy európai léptékben kiegyenlítő szerepet elősegíteni képes nyitott rácshálózat helyett a kiépülő hálózat tovább erősíti a fejlettebb térségek dominanciáját.

11 Erdősi Ferenc dr.: A szintetikus államalakulatok létrejöttének és szétesésének vasúthálózati problémái Európa keleti felében. (I. rész.) *Közlekedéstudományi Szemle*, 2006. Vol. 56. No. 2. 42–52.

Magyarország az ezredfordulón
Stratégiai tanulmányok a Magyar Tudományos Akadémián
I. Rendszerváltozás: piacgazdaság, társadalom, politika

A Balkán és Magyarország

Váltás a külpolitikai gondolkodásban?

Szerkesztette: Glatz Ferenc

Budapest, 2007
MTA Társadalomkutató Központ – Európa Intézet Budapest