

EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

2019/11.

2019. MÁJUS 27.

TÚRY GÁBOR

AZ UNIÓS TÁRSFINANSZÍROZÁS SZEREPE A MAGYAR VASÚTI HÁLÓZAT KORSZERŰSÍTÉSÉBEN

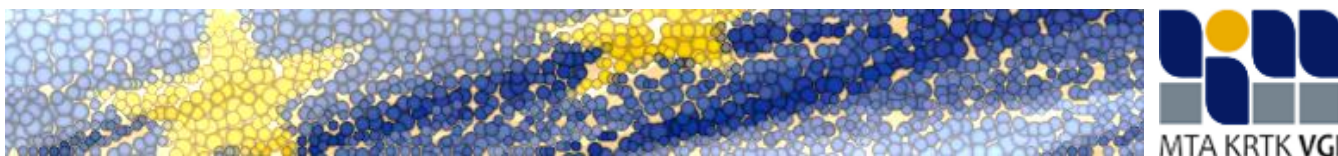
Magyarország vasúthálózatának kiépítettsége Európában jónak mondható, az ország területéhez viszonyítva Csehország, Belgium és Németország után [az ötödik legsűrűbb hálózattal rendelkezik](#). A Magyar Államvasutak kezelésében álló pályahálózat hossza: 7246 kilométer, amelynek 37 százaléka villamosított¹, ezzel az ország az európai alsó-középmezőnyhöz tartozik.² A Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút összesen 513 kilométernyi hálózatot tart fent, ebből 443 kilométert Magyarországon. A hazai hálózat 89,5 százaléka villamosított.³ A kedvező mennyiségi adatok ellenére az ország **a hálózat minőségét illetően jelentős lemaradásban van**. A 2014-ben elfogadott Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia helyzetelemzése kiemeli, hogy az (évtizedek óta) elmaradt karbantartási feladatok következtében a magyar vasúthálózat körülbelül 40 százalékan ideiglenes vagy állandó sebességkorlátozás van érvényben.⁴ A magyar vasút nemzetközi összehasonlításban is jelentős lemaradásban van. A Boston Consulting Group, európai vasutak teljesítményét értékelő indexe (European Railway Performance Index) alapján a hazai vasúti szolgáltatás a legelmaradottabb országok csoportjába sorolható. Az elemzés a rangsor megállapításánál, a teljesítményt egytől tízig pontozva, három tényezőt vizsgál, figyelembe véve a teher- és személyszállítást. Elsőként a használat intenzitását vizsgálják, vagyis milyen mértékben használják a vasúti közlekedést az utasok és az áru fuvarozó vállalatok. Másodsor a szolgáltatás minőségét mérik, azaz a gyorsaságot, pontosságot és megfizethetőséget. A harmadik szempont a biztonság. Itt azt vizsgálják, hogy a vasúti rendszer milyen mértékben felel meg a legmagasabb biztonsági előírásoknak. A vizsgálat alapján három nagyobb csoportot lehet elkülöníteni. A legfejlettebbek (6-10 pont) Svájc, Dánia, Finnország, Németország, Ausztria, Svédország és Franciaország. A középmezőnybe (4,5-6 pont) a fejlett országok mellett még bekerült Csehország is. A sereghajtók (4,5 pont alatt) az újonnan csatlakozott országok és Írország. A harmadik csoport, köztük Magyarország is, a biztonságra kaptak rendkívül alacsony pontszámot. Annak ellenére, hogy Magyarország hátul végzett a rangsorban a hálózat kihasználtsága összességében igen kedvező értéket kapott, megelőzve számos fejlett országot

¹ <https://www.mavcsoport.hu/mav/bemutatkozas>

² https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_electrified_lines_in_total_railway_network_length,_by_country,_2016.PNG

³ https://www2.gysev.hu/sites/gysev/files/atoms/files/gysev_eves_jelentes_web_oldalparban_175x251.pdf

⁴ <https://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAr-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

is. A magyar hálózat egyes részei igen komoly hazai és nemzetközi forgalmat bonyolítanak le, a MÁV pályahálózatát ugyanis több mint 30 vasúttársaság veszi igénybe.⁵

A hálózat állapota mellett, a hazai vasúthálózat történeti okokra visszavezethető **strukturális problémáktól** is szenved, amely gátolja a versenyképes vasúti szolgáltatások megteremtését. Egyfelől a **vasútvonalak Budapest-központú, sugaras elrendezése** jelentősen megnöveli az utazási időt, mivel az utas nagy eséllyel csak a fővárost érintve tudja elérni a célját. Ezzel a vasút nem képes valós alternatívát nyújtani a közúti közlekedéssel szemben. Másfelől problémát jelent, hogy a fővárosi pályaudvarok ún. **fejpályaudvarok**, amely nem csak a **vasútnak a városi tömegközlekedésbe történő integrálását nehezíti meg** (vagy lehetetleníti el), de a Budapesten való átutazást is megnehezíti. Ezeknek a problémáknak a megoldása egy többszereplős komplex, idő- és tőkeigényes modernizációs folyamat eredménye lehet, amely csak több egymást követő uniós költségvetési tervezési időszakban valósulhat meg.

Magyarország az előcsatlakozási alapoknak köszönhetően már a kilencvenes évek elejétől részesedett az európai uniós támogatásokból. A legfontosabb fejlesztések a közúthálózat területén kezdődtek el, az Európai Unió azonban szorgalmazta a vasúti kapcsolatok fejlesztését is, ezért a vasút tekintetében is megszülettek a legfontosabb modernizációs tervek. A **PHARE** (Pologne, Hongrie Aide a la Reconstruction économique) és az **ISPA** (Instrument for Structural Policies for Pre-Accession) programoknak köszönhetően lehetőség volt többek közt a Szlovénia és Magyarország közötti vasúti kapcsolat fejlesztésére. A Zalalövő-Bajánsenye vasútvonal átadásával az V-ös páneurópai folyosó részeként létrejöhetett a Velence-Ljubljana-Budapest útvonalon a közvetlen kapcsolat Észak-Olaszország és Magyarország között. Olyan fejlesztések is megvalósultak, mint a Budapest-Hegyeshalom vasútvonal modernizációja, amely lehetővé tette a sebesség növelését, a Budapest-Cegléd-Szolnok és (Budapest) Ferencváros-Soroksár viszonylaton végrehajtott rekonstrukciók, vagy a Záhony-Eperjeske teheráru kapacitásának korszerűsítése.⁶ A vasútfelújításra elnyert PHARE és az ISPA támogatások értéke megközelítette a 260 millió eurót.⁷

2004-2006 közötti időszakban a **Kohéziós Alap** által támogatott közlekedési projektek keretében 569 kilométer vasúti pálya korszerűsítését fejezték be. Ez a jelentős mennyiség nem kizárólag erre a három éves időszakra vonatkozik, ugyanis ezek **nagyobb részben a korábbi ISPA előcsatlakozási alap már elindult beruházásai voltak**. Egyedül a 102 millió eurós társfinanszírozással⁸ megvalósult Budapest-Cegléd-Szolnok-Lőkösháza vasútvonal felújítás

⁵ <https://www.mavcsoport.hu/mav/bemutatkozas>

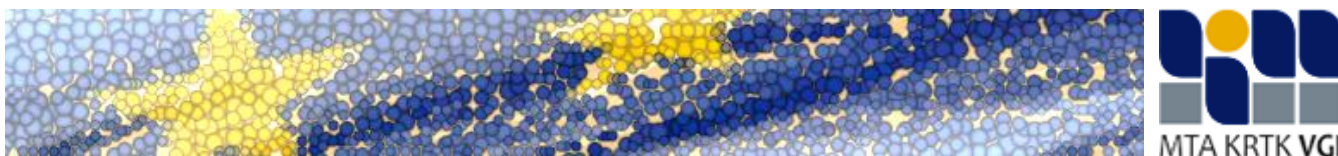
⁶ Phare-korszak Magyarországon, Falu Város Régió 2007/1

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjxdOM_YrfAhVKDiwKHX3CD1EQFJA AegQIAxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.palyazat.gov.hu%2Fdownload.php%3FobjectId%3D5710&usg=AOvVaw2ocD0d3XK_b13mzUh0il7G

⁷ Állami Számvevőszék, az ISPA támogatásból megvalósított közlekedésfejlesztési programok ellenőrzéséről,

<https://www.asz.hu/storage/files/files/%C3%96sszes%20jelent%C3%A9s/2005/0530j000.pdf?ctid=758>

⁸ I. Nemzeti Fejlesztési Terv, Eredmények, KA_össz_20090630.xls <https://www.palyazat.gov.hu/doc/243#>



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

második ütemének a második fázisa tehető erre az időszakra.⁹ Az infrastrukturális társfinanszírozás meghatározó része ebben a költségvetési időszakban a környezetvédelembe és a közútfejlesztésbe érkezett.

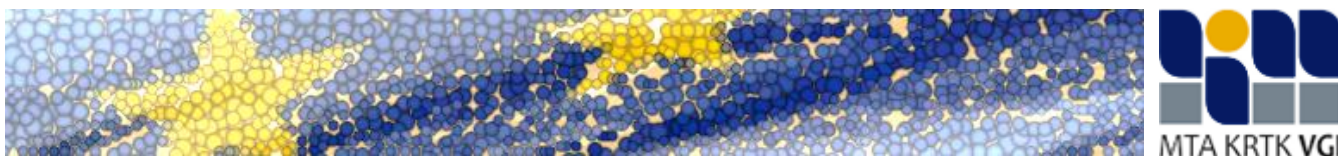
2007-2013 közötti költségvetési időszakban Magyarország a **Közlekedési Operatív Program** (KözOP) keretében Magyarország több mint 2739 milliárd forintot fordított a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, ennek több mint a felét (51 százalékát) költötte a kötöttpályás közlekedésre. A KözOP átfogó célja az elérhetőség javítása és a közösségi közlekedés fejlesztése, így a támogatott beruházások egy része a belföldi és az ezen áthaladó nemzetközi közlekedés feltételeit javítja, másik része pedig helyi szinten javítja a körülményeket. A célok teljesülését öt prioritás biztosította, amelyből a vasút három prioritás alapján részesült. 2. prioritás (az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása) **735 milliárd forint értékben teljes egészében a vasúti közlekedés fejlesztését szolgálta**. A 4. prioritás (a közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése) felét **25 milliárd forintot**, az 5. prioritás (a városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése) 92 százalékát, **640 milliárd forintot a kötöttpályás közlekedésre használták fel**. A vasúti fejlesztések keretösszege 967 milliárd forint, az összeg 75 százalékát vonalas infrastruktúra fejlesztésére költötték. Ezek mellett ki kell emelni a vasúti közlekedés biztonságát és hatékony működését biztosító informatikai fejlesztéseket ([ERTMS](#) rendszer részét képező ETML, GSM-R és az ETCS), amelyek mintegy 33 milliárd forintot tettek ki.

A támogatás allokációja meglehetősen koncentrált, a felhasznált források háromnegyedét négy nagyobb beruházás jelentette. Ezek a TEN-T részeit képező Budapest-Lökösháza, a Szajol-Debrecen, Budapest-Székesfehérvár-Boba három nemzetközi vasúti folyosó egyes részein valósultak meg. Ezek mellett olyan jelentős és régen „esedékes” fejlesztésekre is sor került, mint a KözOP 5. prioritás részeként megvalósított Budapest-Esztergom vonal korszerűsítése.

A jelenlegi 2014-2020 közötti uniós költségvetési időszakban a vasútfejlesztési projektek két forrásból részesülnek.¹⁰ Az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz** (CEF) összegei szinte csak a TEN-T törzshálózat kijelölt szakaszaira fordíthatóak. A CEF-ből Magyarország **392 milliárd forintot** használhat fel, többek között a Kelenföld-Pusztaszabolcs, Rákos-Hatvan vasútvonalak átépítésére illetve felújítására, Békéscsaba-Lökösháza vonal második vágányának megépítésére vagy a Déli összekötő vasúti híd és a Gubacsi teljes átépítésére. A másik forrást az **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program** (IKOP) nyújtja, itt a 2. számú prioritás **459 milliárd forint** támogatása kizárólag a nemzetközi vonalak (TEN-T) fejlesztésekre fordítható. A motorvonat beszerzéseken felül a dél-balatoni vasútvonal és a Püspökladány-Debrecen vonal

⁹ 2004 után induló Kohéziós Alap projektek 2., https://www.palyazat.gov.hu/2004_utan_indulo_kohezios_alap_projektek_2

¹⁰ Mosonczi (2017): A hazai közlekedéspolitika aktualitásai, a közlekedésfejlesztéssel összefüggő kormányzati tervek és intézkedések, különös tekintettel a vasúti közlekedésre, <http://www.ktenet.hu/download.php?edid=1633>



EU MOZAIKOK

INFORMÁCIÓK ÉS ISMERETTERJESZTÉS AZ EURÓPAI UNIÓRÓL - AZ MTA KRTK
VILÁGGAZDASÁGI INTÉZET SOROZATA

fejlesztésére fordítható, de olyan informatikai rendszerek fejlesztését is megvalósítják, mint az európai átjárhatóságot is biztosító ERTMS rendszer egyik elemének a GSM-R (Global System for Mobile Communications – Rail) rendszernek kiépítése. Ez utóbbi megvalósítását az Európai Unió elő is írja Magyarország számára. A Magyarországon áthaladó nemzetközi közlekedési folyosók korszerűsítése közösségi elvárás, beleértve a sebesség és a tengelyterhelés növelését és az interoperabilitást lehetővé tevő nemzetközi szabvány szerinti biztonsági berendezések telepítését. Az IKOP 3. számú prioritása alapján a városi, elővárosi közlekedésfejlesztési támogatására a Közép-magyarországi régióknak **211 milliárd forintot**, a többi régióban pedig **120 milliárd forintot** fordíthat. Itt olyan nem a nemzetközi folyosókon történő fejlesztések is megvalósulhatnak, mint az esztergomi és sátoraljaújhelyi vonal villamosítása vagy a Szeged és Hódmezővásárhely közötti [tram-train](#) vonal kiépítése.

A kilencvenes évek elejétől az Európai Uniótól elnyert társfinanszírozás túlnyomó része a nemzetközi közlekedési korridorok korszerűsítését szolgálta, a pályaszerkezet és a kapcsolódó műtárgyak felújításával, a csatlakozó épületek modernizációjával és a nemzetközi közlekedéshez szükséges biztosítóberendezések telepítésével. Ennek köszönhetően a „vasút átlagos sebessége” növekedésnek indult. Amíg 2005-ben 1765 kilométeren lehet 100 vagy azt meghaladó sebességgel közlekedni addig 2018-ra már 3614 kilométeren¹¹ haladhattak a vonatok 100 kilométer per óra felett.

A jelentős javulás ellenére, a vasút napi szintű közlekedésbe történő integrálása továbbra is előttünk álló feladat. A mellékvonali közlekedés minőségét, a pályafelújítás és a kapcsolódó szolgáltatások fejlesztésével javítani kell. A vasút városi-, elővárosi integrációját folytatni kell. A vasútfejlesztésnek ezért illeszkednie kell többek között a budapesti közösségi közlekedés hosszútávú terveihez. Ennek elemei többek között a budapesti vasútvonalakat és pályaudvarokat összekötő vasútvonalak (körvasút) városi közlekedésre történő alkalmassá tétele, a Nyugati- és a Déli- (fej)pályaudvarok földfelszín alatti összekötése, a fejszabaduló területek komplex városrendezési tervbe való beemelése, amelynek előkészítése a következő 2021-2027-es költségvetési tervezési időszakban kezdődhet meg. Hasonlóan előremutató program az Európa nagyvárosait összekötő nagysebességű vasút tervezése, ennek az önálló előkészítése Csehországban már 2017-ben elkezdődött,¹² az utóbbi időben pedig konkrét lépések történtek a megvalósítással kapcsolatban.¹³

¹¹ Vasúti Pályakapacitás-elosztó Kft., http://www.vpe.hu/takt/vonal_lista.php

¹² Ilík – Pomykala (2018): Rapid services – the Czech high-speed rail project for Central Europe, MATEC Web of Conferences 180, https://www.matec-conferences.org/articles/mateconf/pdf/2018/39/mateconf_met2018_01006.pdf

¹³ <https://www.dnoviny.cz/zeleznicni-doprava/vysokorychlostni-trate-v-cr-se-zacnou-stavet-podle-francouzskych-norem-v-roce-2025>