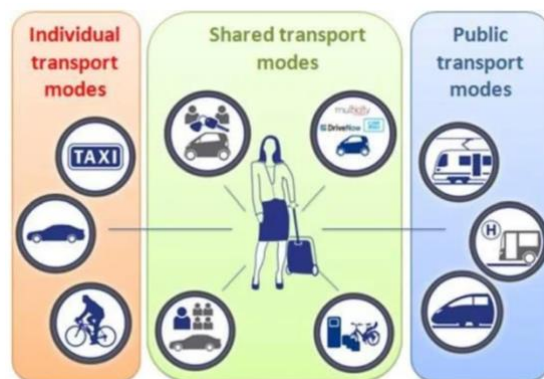




# Mivel OPerálunk?

Ismeretterjesztő sorozat az EU  
kohéziós politikájáról újságíróknak  
2025. 9. szám



## Az EU integráció 'érhálózata' – az európai közlekedés fejlesztése

Annak a lehetőségnek a megteremtése, hogy az európai régiók, városok és falvak között gyorsan és hatékonyan mozogjanak az emberek és az áruk, már régóta kiemelt stratégiai célja az európai kohéziós politikának. A gazdasági és társadalmi felzárkózás egyik kulcstényezője a munkaerő, az áruk és szolgáltatások szabad áramlása – ennek pedig a megfelelően kiépített és biztonságos közlekedési infrastruktúra, valamint a gyors és hatékonyan működő közlekedési szolgáltatások elérhetősége a záloga.

Az Európai Unió 1992-ben dolgozta ki az ún. Közöségi Közlekedési Politikáját (*Common Transport Policy*), mely fordulópontot jelentett az egyes tagországok közlekedési politikájában is. Míg ezt megelőzően a közlekedéspolitikai döntések és ezen belül is, a közlekedésfejlesztési prioritások kijelölése tagállamok felelőssége volt, ezt követően közösségi szintű közlekedéspolitikai irányelvek és prioritások vezérelték a közlekedési szektort – tagállami határokon belül és azokat átívelően is.<sup>1</sup>

A Maastrichti Szerződés (1992) nem kisebb célt tűzött ki, mint az egységes európai piac (*Single European Market*) megteremtését.<sup>2</sup> Ehhez igazodott az új Közöségi Közlekedési Politika is, mely előírta a Transzeurópai Hálózatok (*Trans-European Transport Network, TEN-T*) kiépítését és a közlekedési szektor átfogó, versenyközpontú fejlesztését. Ez azt jelenti mind a mai napig, hogy jelentős, közös (kohéziós) forrásokat szentelnek az Európát átszövő közlekedési hálózatok fejlesztésére. Plusz, már anno erőfeszítéseket kezdtek el tenni a helyi/regionális vagy éppen tagállami szintű monopol szolgáltatók hatékonyabb szabályozására és a szolgáltatási piacok megnyitására – legyen szó áru- vagy éppen személyszállításról. Az 1990-es évektől kezdve történt ez a közlekedési szektorban épp úgy, mint a többi ún. hálózatos iparágban is (*network industries*; lásd például, energetika, telekommunikáció).<sup>3</sup>

Az EU integrációs célok folyamánya tehát, hogy a közösségi közlekedéspolitika részeként a kohéziós források elsősorban *nem* a tagállamok belföldi közlekedésére, hanem a TEN-folyósok, tehát a tagállamokat összekötő, fő közlekedési útvonalak kiépítése felé terelődnek.<sup>4</sup> Ugyanennek jegyében, az európai közlekedéspolitikai szabályozások a szabadon átjárható, versenyképes európai közlekedési hálózatok megteremtését helyezik előtérbe, melynek elsődleges haszonélvezője a fogyasztó – függetlenül a közlekedési módtól (közút, vasút, vízi





vagy légi utak) és attól, hogy egy európai/magyar állampolgárról vagy éppen cégről legyen szó.<sup>5</sup> Legújabbán pedig a fenntartható és az intelligens (azaz, a digitális és okos IT-megoldásokra építő) közlekedési szolgáltatások kiépítése nyer egyre inkább teret. Mindezek összessége adja ki azokat a közlekedési prioritásokat, melyek mostanra egy átfogó (szakszóval, integrált) közlekedési stratégiává álltak össze. Ez végeredményképp a fokozott mobilitás és a közlekedési szolgáltatások javuló hozzáférhetőségének (*accessibility*) vízióját vetíti előre Európa szerte.<sup>6</sup>

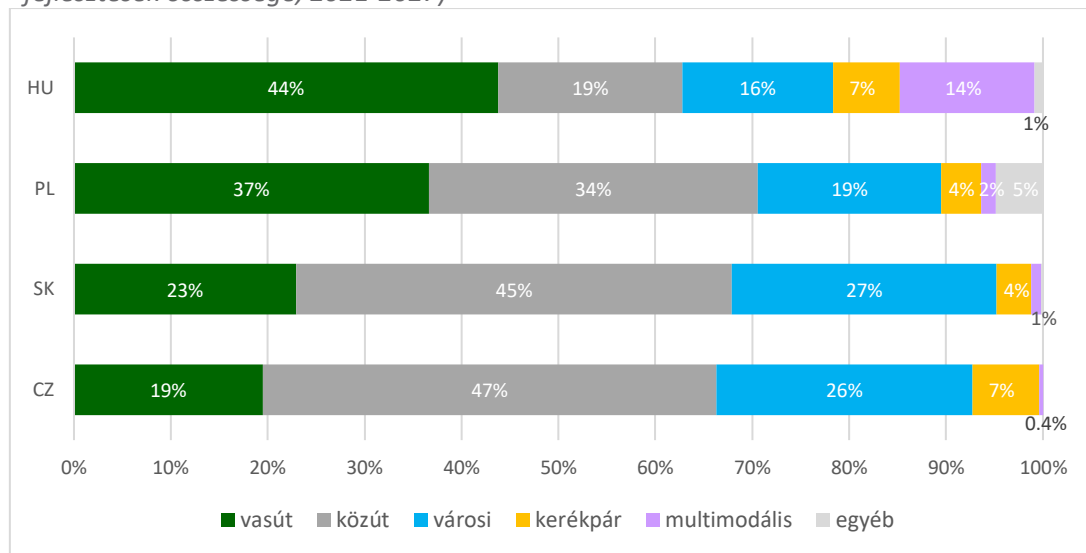
A következőkben azt tekintjük át, hogy a visegrádi országok közlekedésfejlesztésre szánt forrásainak felhasználásában tükröződik-e és ha igen, milyen mértékben a fenti, közösségi közlekedésstratégiai finomhangolás.

## Mobilitás és szabad mozgás az EU-ban – az európai közlekedéspolitikai prioritások megjelenése a visegrádi országokban

Ahogy a korábbi írásunkban bemutattuk, az infrastrukturális fejlesztések, és azon belül is a közlekedési szektort érintő beruházások, az elmúlt két évtizedben meghatározóak voltak az újonnan csatlakozott EU országokban.<sup>7</sup> A 2021-2027 időszakra tervezett fejlesztési forrásokon belül a visegrádi országok átlagosan a források negyedét (25,1%) a közlekedési szektorra költik – míg Csehország (27,6%) és Lengyelország (25,9%) relatíve többet, Szlovákia (21,6%) és Magyarország (20,7%) kevesebbet.<sup>8</sup>

Ha megnézzük, hogy az egyes országokban a jelenlegi fejlesztési időszakban várhatóan hogyan oszlanak majd el ezek a források a közlekedési szektoron belül, akkor változatos képet kapunk (lásd 1. ábra).

1. Ábra: A különböző közlekedési módokra fordított EU kohéziós források arányai (% , közlekedési fejlesztések összessége, 2021-2027)



Forrás: Saját ábra a Cohesion Open Data portál adatai alapján.<sup>9</sup>

Összességében, minden visegrádi országban a vasúti és közúti fejlesztések dominálnak – a közlekedésfejlesztésre szánt források minimum 60 százalékát felemésztve. Míg Magyarországon a legtöbb forrást (44%) vasútfejlesztésre, addig Csehországban továbbra is a





közút-fejlesztésre (47%) fordítják. Korábbi időszakokhoz képest mindenhol várhatóan növekedni fog a városi közlekedés fejlesztésére fordított források aránya a ciklus végére (átlagosan 11 százalékponttal)<sup>10</sup> – még úgy is, hogy Csehországban majd kétszer olyan hangsúlyos (26%) ez az alprioritás, mint Magyarországon (16%).

Szintén a fent említett Közös Közlekedés Politika folyamánya, hogy érdemi forrásokat fordítanak az európai átfogó kerékpárutak építésére a kohéziós politika keretéből is (7%/HU és CZ, 4%/PL és SK)<sup>11</sup>; illetve a jelenlegi időszakban a multimodális, azaz a különböző közlekedési módok átjárhatóságát erősítő beruházások is színesítik már a közlekedési projektek körét. Ez utóbbi esetében kiemelkedő a magyar forrásarány (14%), illetve Lengyelország (2%), ahol már a korábbi ciklusban megjelent ez a prioritás a fejlesztésekben. Végül, de nem utolsó sorban Lengyelország földrajzi adottságainak köszönhetően ugyancsak számottevő forrásokat fordít a vízi/tengeri közlekedési hálózatának fejlesztésére (5%, lásd 'egyéb fejlesztések' alatt).

Érdemes talán közelebbről megnézni, hogy a vasúti és a városi/elővárosi közlekedésen belül mi a meghatározó irány – tekintve, hogy ezek a közlekedési módok, illetve ezek jól megtervezett kapcsolódásai kínálhatnak leginkább megoldást a motorizáció és a túlzott autó-használatból adódó negatív környezeti, gazdasági és társadalmi károk minimalizálására (így például, a levegő minőség javítására, a dugózás miatti alternatív költségek<sup>12</sup> csökkentésére), vagy csak egyszerűen serkenthetik a klíma-barát közlekedési megoldások térnyerését.

## Közutakon és autón túl – a vasúti és városi/elővárosi közlekedés fontossága

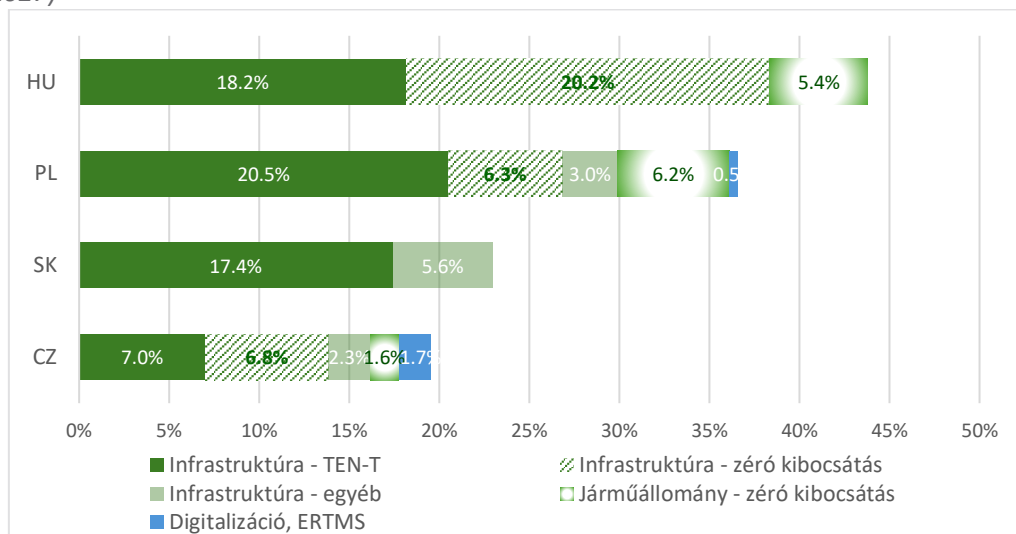
Minden visegrádi országban a vasúti hálózat korszerűsítése és bővítése viszi el a vasútfejlesztésekre szánt források zömét (minimum 80 százalékát – kivéve, Szlovákiát, ahol a csak erre költenek). Ezek a fejlesztések részben a zéró kibocsátási célt is elősegítik (újra kivéve Szlovákiát, ahol ez a klíma-barát, specifikus cél sajnos egyáltalán nem jelenik meg, lásd 2. ábra).

Ugyancsak a zéró kibocsátást garantáló járműállomány beszerzésére törekszik Magyarország és Lengyelország (5,4% és 6,2%), illetve kisebb arányban, de Csehország is (2,3%). Szembetűnő, hogy olyan beruházások, melyek a vasúti szektoron belül a digitális megoldások térnyerését és az európai vasúti forgalomirányítási rendszer (*European Rail Traffic Management System, ERTMS*) kiépítését erősítenék, alig jelennek meg a térségben. Ha mégis, akkor Csehországot kivéve (1,7%) mindezt nem az európai kohéziós források felhasználásával, hanem feltehetőleg más finanszírozással teszik.





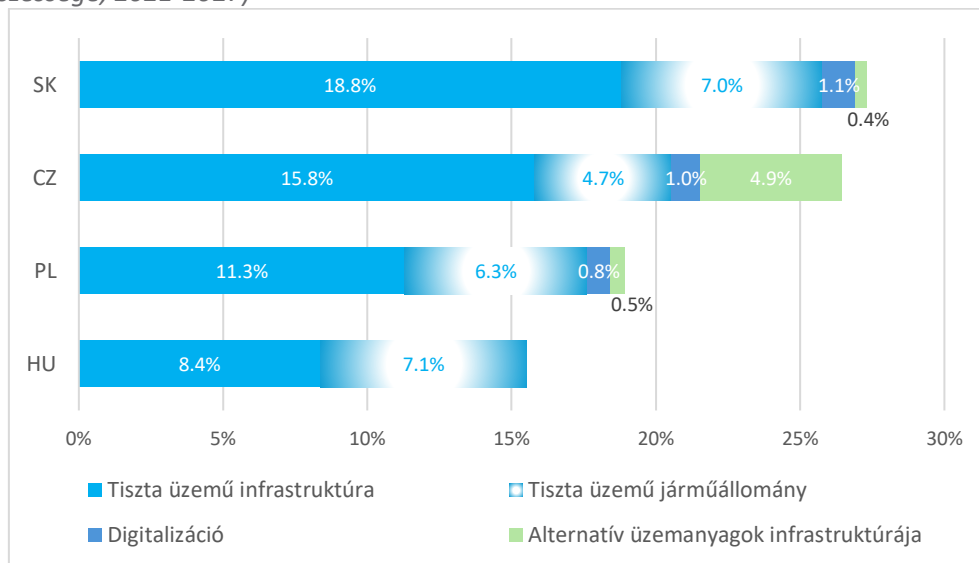
2. Ábra: Vasúti fejlesztések tervezett megoszlása (% , közlekedési fejlesztések összessége, 2021-2027)



Forrás: Saját ábra a Cohesion Open Data portál adatai alapján.

A városi közlekedés fejlesztése terén ugyancsak csekély a digitalizáció aránya – vesd össze, semelyik visegrádi országban nem haladja meg a közlekedésfejlesztésre fordított összes forrás 1,1 százalékát (3. ábra). Ezzel szemben itt is az infrastruktúra fejlesztések viszik el a közlekedési források minimum felét. Magyarország esetében emellett csak a tiszta üzemű járműállomány kialakítása a cél.<sup>13</sup> Itthon a digitális megoldások adaptálására nem, vagy legalábbis nem a kohéziós EU költségvetésből társ-finanszírozva költenek a hazai döntéshozók. Ahogy az alábbi ábrán látható, egyedül Csehország szán EU forrásokat az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának, azaz esetükben az elektronikus autók töltőállomás-hálózatának bővítésére (4,9%).<sup>14</sup>

3. Ábra: Városi közlekedési fejlesztések tervezett megoszlása (% , közlekedési fejlesztések összessége, 2021-2027)



Forrás: Saját ábra a Cohesion Open Data portál adatai alapján.



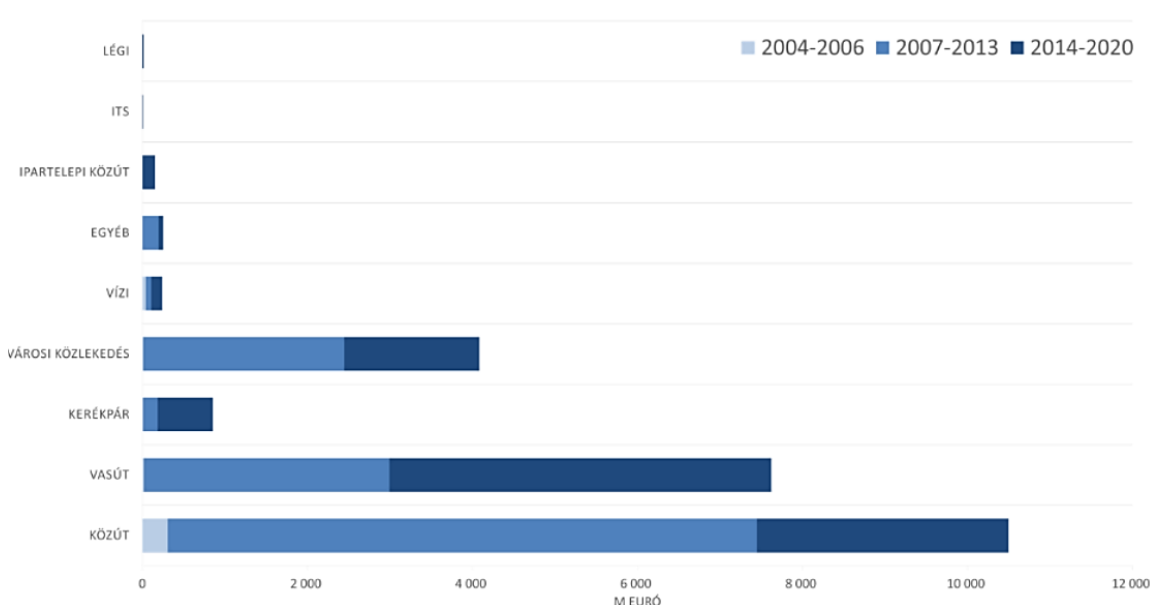


## Hogyan tovább? – A hazai közlekedésfejlesztések hasznai és tanulságai

Általánosságban elmondható, hogy Magyarország az EU csatlakozás óta jelentős uniós forrásokat szánt a közlekedés fejlesztésére, ami számos kézzelfogható eredménnyel járt. Az elmúlt két évtizedben a gyorsforgalmi úthálózat közel megháromszorozódott és a főúthálózat korszerűsítése révén az ország nagy részéről a legközelebbi gyorsforgalmi út 60 percen belül elérhetővé vált.<sup>15</sup> Egyes szakértői értékelések szerint a vasúti és városi közlekedés pedig biztonságosabb és komfortosabb lett.<sup>16</sup>

A kezdeti projektek főként közútfejlesztésre irányultak, melyek célja nyugat-európai közlekedési tengelyekre való rákapcsolódás, a versenyképesség növelése, valamint a gazdasági, társadalmi és területi kohézió erősítése volt.<sup>17</sup> Később egyre nagyobb hangsúlyt kaptak a környezetbarát közlekedési módok – így a vasút (főként TEN-T hálózaton), a kerékpárutak, valamint a városi kötöttpályás rendszerek.<sup>18</sup> Továbbá, megjelentek olyan egyéb célok, mint a közlekedésbiztonság fokozása, az intermodalitás vagy a digitalizációra építő, intelligens rendszerek adaptálása.<sup>19</sup> Az alábbi ábra a közlekedési projektek egyes alterületek szerinti megoszlását mutatja 2004 és 2020 között.

4. Ábra: Közlekedési, fejlesztési projektek megoszlása (millió EUR, 2004-2020)



Forrás: Főmterv Zrt. (2023), 11. oldal

Magyarországon a közlekedésfejlesztésre szánt kohéziós forrásokat különálló, azaz a közlekedésért felelős mindenkori központi kormányzati irányítás alatt futó program keretében használják fel. Jelenleg ez az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP), mely korábban Közlekedés Operatív Program néven volt ismert (KÖZOP). E központi program forrásait egészítik ki további operatív programok (például, az egyes, hazai régiókat célzó operatív programok) és európai közösségi kezdeményezések (pl., Interreg) ugyancsak közlekedésfejlesztésre fordítható forrásai. A hazai régiók között Közép-Magyarország részesült a legtöbb támogatásban (különösen a 2014-2020 közötti időszakban).<sup>20</sup>





Hazai szakértői értékelések szerint, az elmúlt két évtizedben a közlekedésfejlesztés jóllehet a gazdasági fejlettséghez igazodott, olykor más (nem stratégiai) szempontok is szerepet játszottak a fejlesztési projektek tervezése és kiválasztása során. Vidéken sokáig a közútfejlesztés dominált. Ez utóbbit érte kritika is, hiszen azt, hogy hol épül új vagy felújított útszakasz legtöbb esetben az utak állapota és politikai alkuk, nem pedig a forgalmi igény határozta meg.<sup>21</sup>

Ugyanakkor a közösségi közlekedésben országszerte jelentős eredmény, hogy a járműpark megújulása és az infrastrukturális fejlesztések hatására az utazási komfort és biztonság egyaránt javult, még ha az utazási idők nem is mindig tudtak csökkenni.<sup>22</sup> Budapesten megvalósult néhány progresszívebb projekt is – lásd például, az (elő)városi közlekedési módok közötti gyors váltást lehetővé tevő, ún. *modal split* projektek.<sup>23</sup>

A hazai közlekedésfejlesztési projektek értékelései rámutatnak néhány visszatérő gyengeségre, melyek a következő fejlesztési időszak tervezése szempontjából is tanulságosak lehetnek. Így például, megállapították, hogy a közbeszerzések elhúzódnása (átlagosan 9 hónap), a többszintű döntéshozatal és az alulfinanszírozott stratégiai kapacitások miatt a kohéziós projektek átfutása lassú. Gyakorta „pontszerűen”, azaz rövidebb szakaszokat érintve fejlesztették a közutakat és a stratégiai, hálózatos-szemléletű megközelítés ritkán érvényesült. A különböző közlekedési módok közötti átjárhatóság jelenleg korlátozott – különösen a vidéki térségekben. A kormányzaton belül a stratégiai koordináció megerősítése nemcsak a hatékonyságot növelné, de csökkenthetné a korrupciós kockázatokat is. Összességében, a hazai közlekedésfejlesztésben továbbra is az infrastruktúra-központú megközelítés dominál (vö., a megépített kilométerek száma, mint fő eredmény mutató), miközben egyre nagyobb szükség van a közlekedés szolgáltatás-alapú, fenntartható, közösségi megközelítésére.<sup>24</sup>

## Záró gondolatok

Ebben a jegyzetben a közlekedéspolitikai források elköltésének mintázatába adtunk egy igen rövid, ám remélhetőleg hasznos betekintést a visegrádi országok körében. Általában nem a felzárkóztatásra, így a közlekedés-fejlesztésre szánt beruházások arányait és összegeit, hanem azok eredményességét célszerű közlekedéspolitikai mérlegre kell tenni. Idő- és erőforrások hiányában azonban ezt itt és most nem állt módunkban mélységében elemezni.

Mindazonáltal, az EU források közlekedési szektoron belüli mintázata – megítélésünk szerint – jól indikálhatja az érintett országok közlekedéspolitikai prioritásait. Ezek alapján a régió országai is elmozdulni látszanak a kötöttpályás, zero kibocsátást nyújtó közlekedés súlyának növelése felé. A közutak zsúfoltsága, a túlzott motorizáció és az ezekből fakadó környezeti/gazdasági károk egyre nagyobb mértékben felértékelik az alternatív vagy akár csak a közösségi közlekedési módok használatát.

A multi- vagy intermodális közlekedési megoldások, illetve a digitalizációra építő, intelligens közlekedés-szervezési módok, jóllehet lassan, de szintén némi teret nyernek a térségben. Ez utóbbiban Csehország jár az élen. A következő időszak igazi szakpolitikai kihívása továbbra is az olyan progresszív közlekedéspolitikai szemlélet átvétele, mely a közlekedési szolgáltatások okos/intelligens megtervezését (*service design*), valamint a fogyasztói komfort és élmény fokozását (*user experience*) tűzi ki zászlajukra – szemben a kilométerekben mért autópálya/







közút- vagy éppen vasúti pályaszakasz-átadások politikailag jól kommunikálható mércéjével szemben. Végére is a közlekedés az egyik pontból/városból a másik pontba/településre való gyors, biztonságos és kiszámítható, azaz várakozás-mentes eljutásról szól.

*Jelen jegyzet az Európai Unió finanszírozásával az EmpowerHun (101172580 — 2023CE16BAT234) projekt keretében készült. Az itt szereplő vélemények és állítások a szerzők álláspontját tükrözik, és nem feltétlenül egyeznek meg az Európai Unió vagy az Európai Bizottság hivatalos álláspontjával. Sem az Európai Unió, sem a Bizottság nem vonható felelősségre miattuk.*

Borítókép forrása: P. Sahu 2024. „Efficient Intermodal (Multimodal) Transport System”. Metro Rail News 13/05/2024, letöltve 2025. augusztus1-én: <https://metrorailnews.in/efficient-intermodal-multimodal-transport-system/>

---

<sup>1</sup> Bővebben, lásd az európai Közöségi Közlekedési Politikát áttekintő írást itt:

<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/123/common-transport-policy-overview>.

<sup>2</sup> A ma ismert Európai Unió alapjait lényegében a Maastrichti Szerződés rakta le 1992-ben. Ebben deklarálták az akkor még Európai Közösségként ismert szövetség tagállamai, hogy a politikai, gazdasági integrációjukat megerősítik; egy sokkal összehangoltabb, közös politikai rendszerben az európai nemzetgazdaságokat is egy összehangoltabb gazdaság- és társadalompolitika keretében szabályozzák. A Maastrichti Szerződésről és annak hatásairól bővebben: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/hu/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>; és itt: <https://www.consilium.europa.eu/nl/maastricht-treaty/#>.

<sup>3</sup> Finger et al. (2015): EU Transport Policy, letölthető: <https://fsr.eui.eu/publications/?handle=1814/35938>

<sup>4</sup> Edes, B. (2021): *A szolgáltatási színvonal és a helyettesítők keresletre gyakorolt hatása a magyar vasúti személyszállítási piacon*, Budapesti Doktori Egyetem, Doktori Értekezés, Budapest, letölthető: [https://phd.lib.uni-corvinus.hu/1174/25/Edes\\_Balazs\\_dhu.pdf](https://phd.lib.uni-corvinus.hu/1174/25/Edes_Balazs_dhu.pdf)

<sup>5</sup> Finger et al. (2015): EU Transport Policy, letölthető: <https://fsr.eui.eu/publications/?handle=1814/35938>

<sup>6</sup> Bővebben lásd fentebb, 1. végjegyzet.

<sup>7</sup> *Mivel Operálunk?* 2025. 8. szám; Megjegyzés: A 8. számban használt fejlesztési területek (Humán, Zöld, K+F, Infra, KKV, TS) szempontjából, elsősorban a zöld és infrastrukturális fejlesztések közé sorolhatók a közlekedési költségek.

<sup>8</sup> Cohesion Open Data, 2021-27 előirányzott költségek alapján, közlekedési kategóriákra (081-120) szűrve. Adatok letölthetők: [https://cohesiondata.ec.europa.eu/2021-2027-Categorisation/2021-2027-Planned-finances-detailed-categorisation/hgyj-gyin/about\\_data](https://cohesiondata.ec.europa.eu/2021-2027-Categorisation/2021-2027-Planned-finances-detailed-categorisation/hgyj-gyin/about_data)

<sup>9</sup> Besorolás: 081-082, 084-086: városi, 083: kerékpár, 087-095: közút, 096-107: vasút, 108-109: multimodális, 108-120: egyéb (vízi és légi közlekedési fejlesztések).

<sup>10</sup> Cohesion Open Data, 2014-20 végrehajtott (*implemented*) költségek alapján számítva. Közlekedési projekteket és azon belül a városi fejlesztéseket leválogatva. Adatok letölthetők: [https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/ESIF-2014-2020-FINANCES-PLANNED-DETAILS/e4v6-grrq/about\\_data](https://cohesiondata.ec.europa.eu/2014-2020/ESIF-2014-2020-FINANCES-PLANNED-DETAILS/e4v6-grrq/about_data)

<sup>11</sup> Itt elsősorban az európai TEN hálózat hazai kerékpár-szakaszaira kell gondolni. Fontos megjegyezni, hogy a hazai kerékpárút-hálózat ettől eltérő /a TEN-szakaszokról leágazó részeinek kiépítését további európai közösségi kezdeményezések is támogatják (pl., Interreg).





<sup>12</sup> Az „alternatív költség” fogalma jelen esetben azt az elmaradt jövedelmet és/vagy hasznot takarja, melytől az adott autózvezető és autóban ülő utas eszik amiatt, hogy idejét a dugóban álló és/vagy amiatt lassabban haladó autóban tölti.

<sup>13</sup> A „tisztta üzemű” olyan járművek használatát jelöli, amelyek nem vagy minimálisan bocsátanak ki szennyező anyagokat, például, üvegház-hatású gázt (ÜHG). [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive\\_en#what-is-a-clean-vehicle](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/clean-and-energy-efficient-vehicles/clean-vehicles-directive_en#what-is-a-clean-vehicle)

<sup>14</sup> Bővebben, lásd: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/czech-republic/infrastructure>

<sup>15</sup> 2004-ről 2022-re a 655 km hosszú gyorsforgalmi úthálózat 1831,5 km-re bővült. Forrás: Főmterv Zrt. (2023)

<sup>16</sup> Főmterv Zrt. (2023): Az elmúlt 20 év európai uniós finanszírozású közlekedésfejlesztési beruházásainak értékelése, Budapest, Letölthető: <https://archiv.palyazat.gov.hu/kzlekedesfejleszts-20-ve>

<sup>17</sup> Lásd, előző pont.

<sup>18</sup> A 2014-20-as ciklusban IKOP, TOP, VEKOP források felhasználásával csaknem 744,9 milliárd Ft kötelezettségvállalással valósultak meg fenntartható közlekedést támogató és elősegítő projektek és további 3,5 milliárd Ft értékben kerékpáros fejlesztések. Forrás: Főmterv Zrt. 2021. (lásd 11. lábjegyzet).

<sup>19</sup> Az intermodalitás/multimodalitás a közlekedési szektorban azt jelenti, amikor egy utazás vagy áruszállítás során többféle közlekedési eszközt (pl., bicikli, vonat, autó) kombinálunk, egyetlen útvonalon belül, úgy, hogy árut vagy az utast egy egységben kezeljük és megszüntetjük vagy minimalizáljuk az átszállási/átrakodási időt. Lásd, pl., [https://hu.wikipedia.org/wiki/Multimod%C3%A1lis\\_sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s](https://hu.wikipedia.org/wiki/Multimod%C3%A1lis_sz%C3%A1ll%C3%ADt%C3%A1s)

<sup>20</sup> Forrás: Főmterv Zrt. (2023), 59. oldal, Bővebben, lásd Főmterv Zrt. (2023).

<sup>21</sup> Főmterv Zrt. (2021): Az EU Kohéziós Politikáját szolgáló EU Alapok társfinanszírozásával megvalósuló fejlesztéspolitikai programok értékelése, 6. rész *Infrastruktúra-fejlesztések értékelése - Fenntartható közlekedésfejlesztés*, Letölthető: <https://archiv.palyazat.gov.hu/fenntarthat-kzlekedesfejleszts-rtkelse>.

<sup>22</sup> Főmterv Zrt. (2023), lásd fentebb.

<sup>23</sup> A *modal split* (vagy *modal share*) angol kifejezés a közlekedési módok megoszlását jelenti egy adott földrajzi területen (pl., egy városban vagy régióban). Ezt általában százalékos arányban fejezik ki, bemutatva, hogy az utazás vagy a fuvarozás mekkora hányada történik autózással, tömegközlekedéssel, kerékpározással, gyaloglással vagy más közlekedési eszközzel. Akkor sikeres egy *modal split*, azaz közlekedési módokat váltó fejlesztési projekt, ha egyre többen kezdenek el tömegközlekedést vagy biciklit használni (egyéni) autózás helyett. Bővebben, lásd: <https://bkk.hu/downloads/5522/>

<sup>24</sup> Főmterv Zrt. (2021) és (2023), lásd fentebb.

