

ORSZÁGOS VASÚTI KONCEPCIÓ

a Nemzeti Közlekedési Stratégia keretében

Megbízó: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

STRATÉGIA Konzorcium

Konzorcium vezető:		
		
		
		

XV. Közlekedésfejlesztési és Beruházási Konferencia Bükkfürdő
2014. március

Az NKS és az OVK illeszkedése



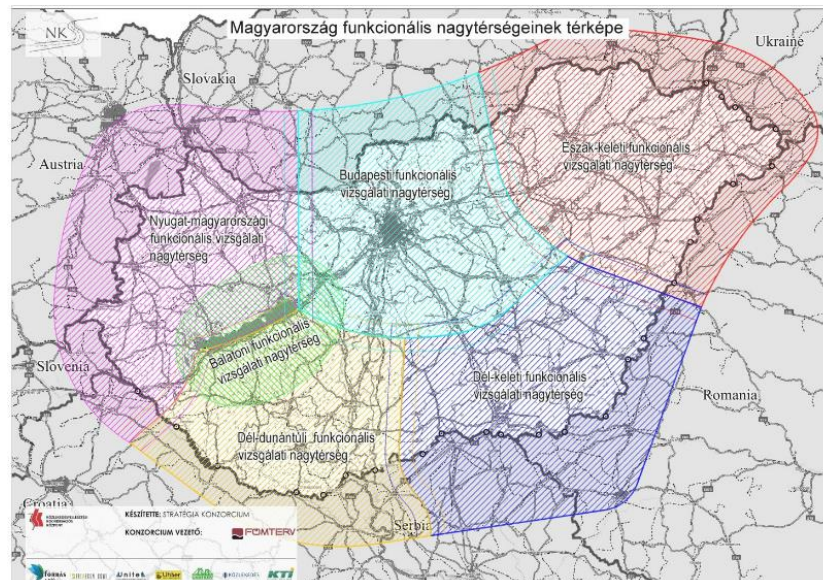
OVK - A helyzetfeltárási folyamat I.

PROBLÉMAFA
+ KULCSPROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

SWOT ELEMZÉS

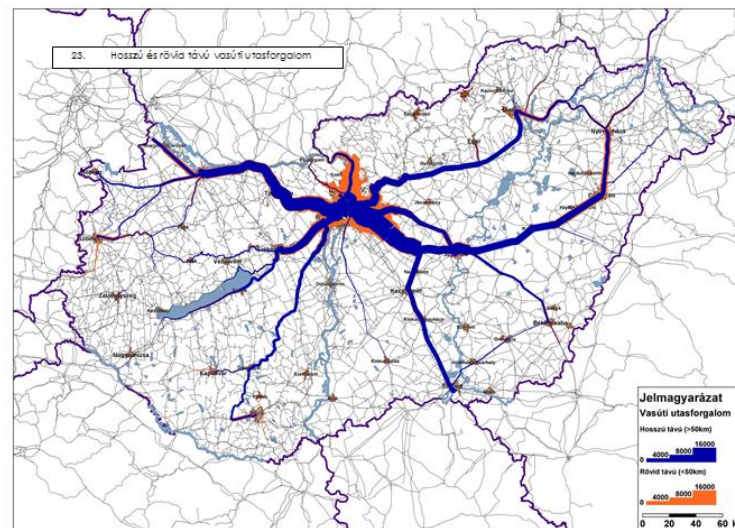
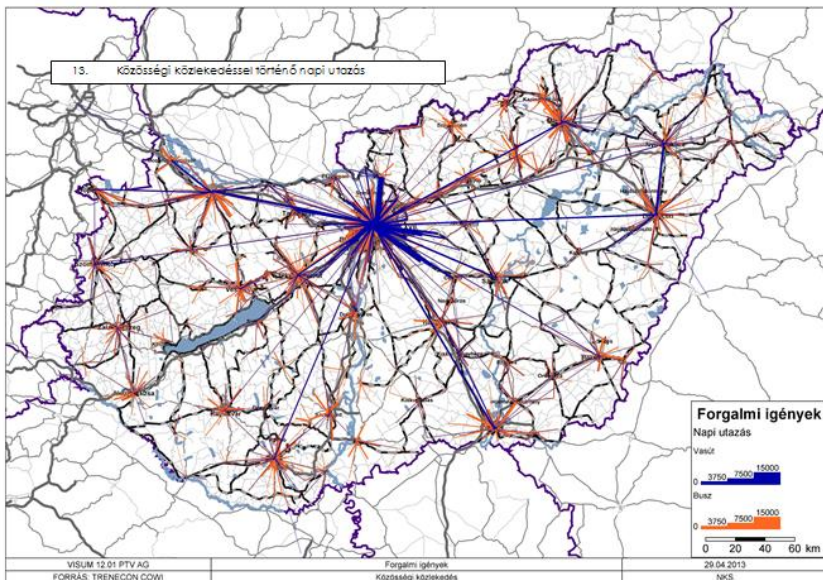
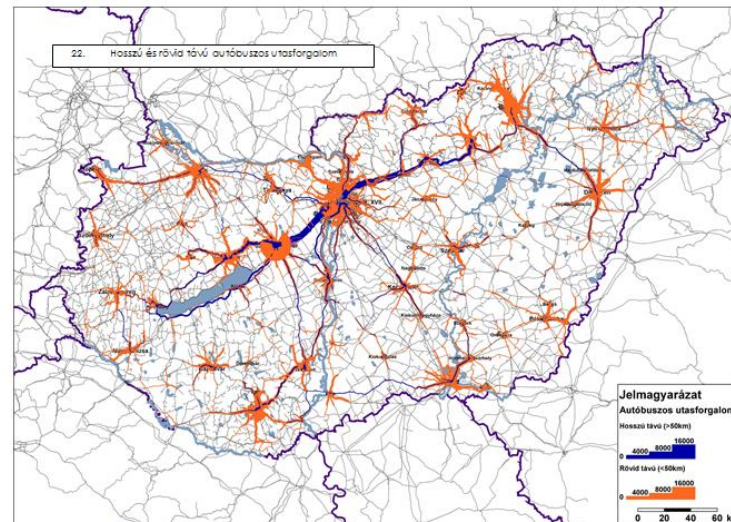
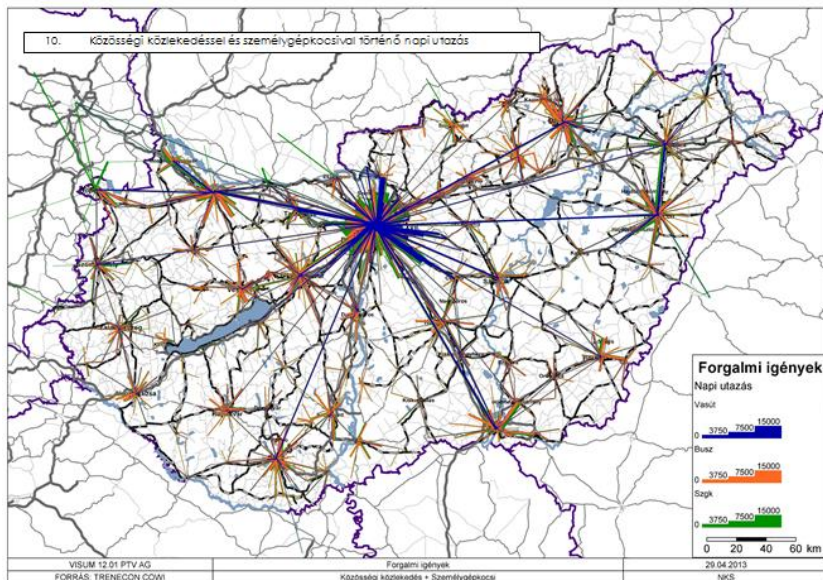
Vonalankénti
funkcionális vizsgálat

- Szállítási szegmensek
- Forgalmi adatok

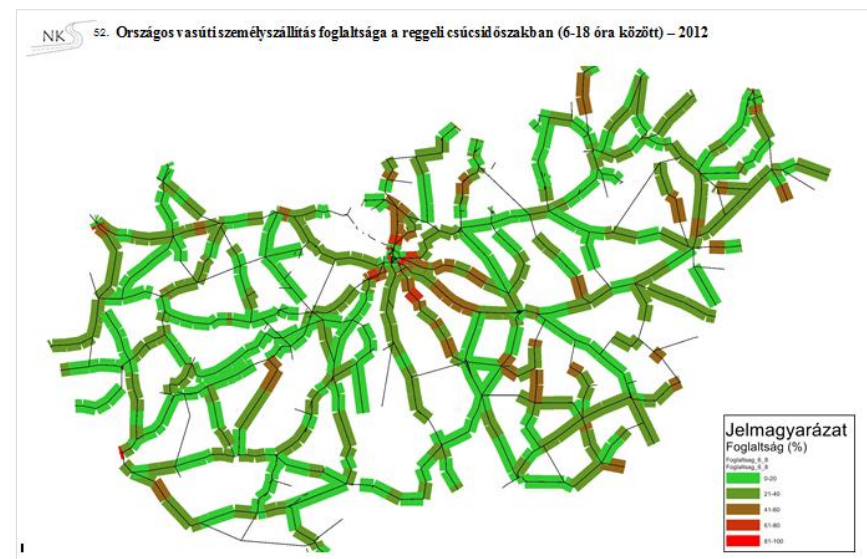
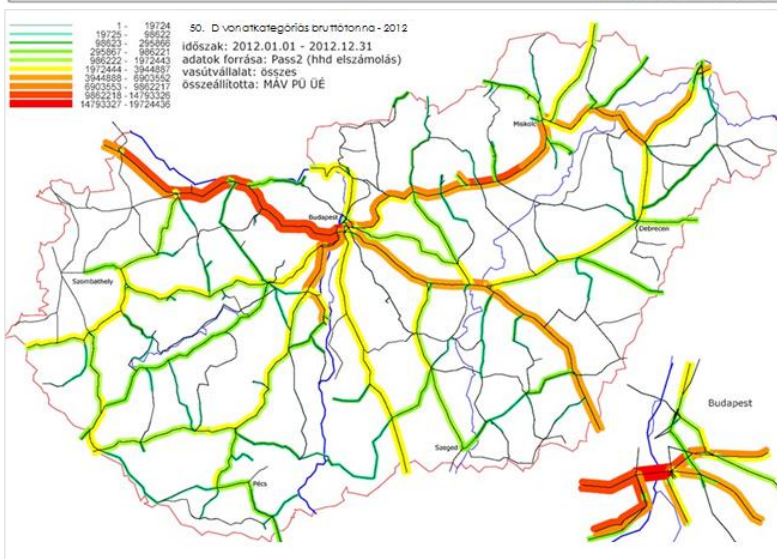
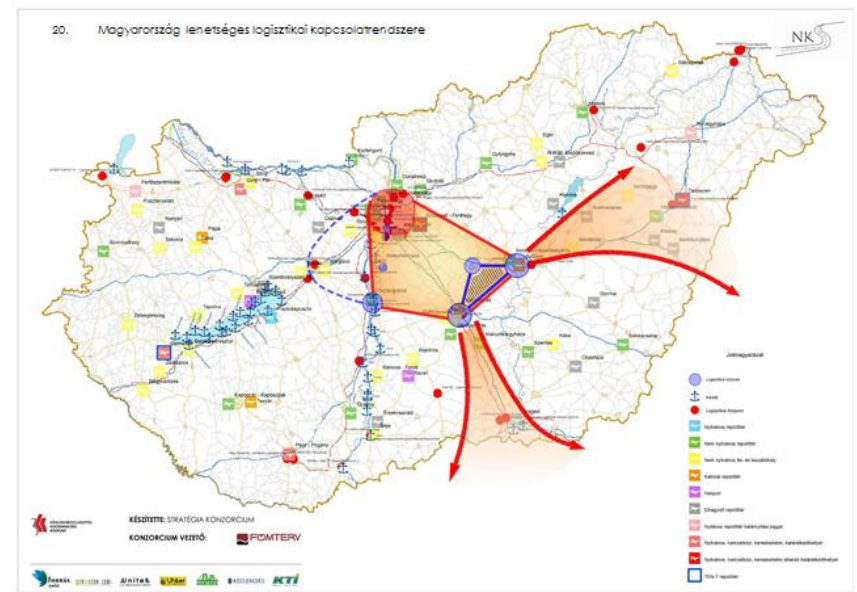
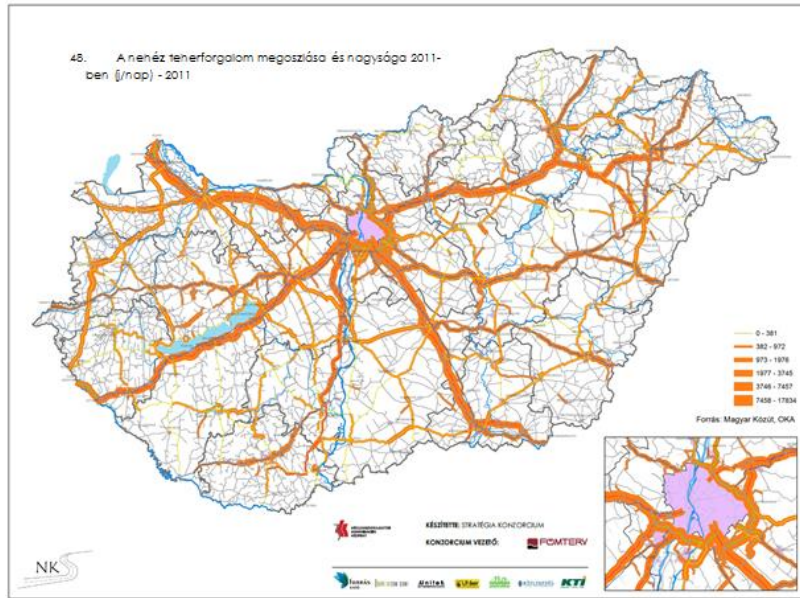


Területi alapon
történő
gazdasági –
funkcionális
helyzetértékelés

A helyzetfeltárási folyamat – tematikus ábrák NKS



A helyzetfeltárási folyamat – tematikus ábrák NKS



Vasúti „problémafa” – a „célfa” megalapozója

3. Problémaszint – „a problémák gyökere”:

- Beruházások, fejlesztések hiányossága
- Fizikai rendszer működtetésének problémái
- Szolgáltatás működtetési hiányosságai
- Szabályozási problémák
- Támogatási, finanszírozási kérdések
- Intézményrendszer hiányosságai

2. Problémaszint a szolgáltatások kínálati oldalán:

Szállítási szolgáltatás nyújtásával kapcsolatos hiányosságok

- szolgáltatói közösségek hiánya
- utastájékoztatási hiányosságok
- ütemes, integrált menetrend hiánya
- ráhordások, átszállások szervezetlensége
- kényelmi hiányosságok

A közlekedés fizikai rendszerlemeinek hiányosságai

- infrastruktúra minősége
- alacsony színvonalú utasterek
- előregedett, nem modern gördülőállomány

CORE PROBLÉMÁK a kereslet oldalán:

- Piaci igényeket ki nem elégítő
 - sűrűségű és minőségű szolgáltatási színvonal
 - eljutási idők
 - átszállási idők
 - kiszámíthatatlan vasúti szolgáltatás
 - Lassú elegytovábbítási idő
- TSI-ben előírt feltételek hiányos teljesülése
- Korlátozott paraméterű vonatközlekedés

1. problémaszint Társadalmi kérdések:

- Társadalmilag kedvezőtlen fogadtatás
- Magas környezeti terhelés
- Magas közlekedésbiztonsági kockázat
- Magas üzemeltetési és fenntartási költségek

OVK fejlesztési célértékek

Vonalanként meghatározott célértékek / fejlesztési igények



Jelenlegi vasúti modalsplit értékek (vonalanként)

- ☉ Napi utasmennyiség
- ☉ Vasúti jelenlét
- ☉ Infrastruktúra állapot
- ☉ Az összközlekedésből levezethető potenciál

EU elvárások, Közlekedéspolitikai célkitűzések

vasúti személyszállítás	vasúti modal split elvart célértéke 2050-ig	Követési célértékek (perc)	minimális utasforgalom / a fejlesztés küszöbértéke
Nemzetközi*	15-20%**	120 perc	1000 utas/nap
Nagytávolságú	40-70%	60 perc	megyeszékhely: 2000 utas/nap
	30-50%	60 – 120 perc	nem megyeszékhely: 1000 utas /nap
Elővárosi (Bp és vidék)	40-60%	15-30 perc	2000 utas/nap
Egyéb	20-25%	120 perc (szakaszos sűrítéssel)	egyedileg meghatározott

Az OVK (NKS illeszkedésű) célrendszere

"A lakosság és a gazdaság ésszerű és szükséges igényeinek kielégítése, valamint egyes hazai térségek és az ország nemzetközi versenyképességének javítása, a lakosság jólétének elősegítése, a fenntarthatóság feltételeinek biztosítására való törekvéssel."

1. célszint: Társadalmi, horizontális célok

Környezeti hatás - Egészség – Gazdasági növekedés – Foglalkoztatás - Lakossági jólét -
Területi egyenlenség - Társadalmi igazságosság - Nemzetközi kapcsolatok

2. célszint: Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása a kereslet és kínálat befolyásolásával

Közlekedési módválasztás befolyásolása
Vasúti kötöttpályás közlekedés erősítése
Összehangolt térségi közlekedésfejlesztés
Szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése

3. célszint: Eszközök

Beruházás, fejlesztés - Működtetés - Szolgáltatásnyújtás - Szabályozás - Támogatás -
Intézményrendszer

2. célszint : A kínálati oldal befolyásolásának céljai

Szolgáltatási szintű kínálatbefolyásolás

- piaci igényeket **kielégítő sűrűségű** vasúti személyszállítás
- piaci igényeket **kielégítő kényelmi szintű** vasúti személyszállítás,
- piaci igényeket **kielégítő eljutási idő** biztosítása a vasúti személyszállításban,
- piaci igényeket **kielégítő átszállási idő** biztosítása a vasúti személyszállításban,
- **tervezhető, kiszámítható nagyvasúti személyszállítás** biztosítása (ITS, menetrend)
- **megbízható, menetrendiséget tartó** nagyvasúti személyszállítás biztosítása
- piaci igényeket kielégítő, **rugalmas vasúti áruszállítási** kiszolgálási feltételek biztosítása,
- piaci igényeket **kielégítő biztonsági szint** nyújtása a vasúti áruszállításban résztvevő áruk és járművek biztonságának szavatolásával,
- a nemzetközi **távolsági vasúti közlekedés átjárhatóságának** biztosítása a
- piaci igényeket **kielégítő eljutási és elegyrendezési idő** biztosítása a vasúti áruszállításban

Infrastruktúra oldalról történő kínálatbefolyásolás

- **TEN-T törzshálózat kiépítése** EU átjárhatósági elvárások alapján
- **Elővárosi közlekedési hálózat** igények szerinti fejlesztése
- **Nagysebességű nemzetközi hálózat** hazai fejlesztése EU elvárások alapján, és a Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér bekötése az európai nagysebességű hálózatba
- **Regionális közlekedési rendszer** igények szerinti fejlesztése
- **Intermodalitás** biztosítása a nagyvasúti személyszállítási közlekedésben
- Meglévő **vasúti hálózat műszaki színvonalának** piaci igényekhez igazodó **fenntartása**
- Korszerű információtechnika alapuló irányítástechnikai és **utastájékoztatói rendszerek** alkalmazása (ITS)
- Korszerű, gazdaságos, energiahatékony, rugalmasan üzemeltethető **vasúti járműpark** alkalmazása
- gazdaságos vonatközlekedtetést biztosító **villamosított vonalszakaszok arányának növelése**
- mind a vonali közlekedésben, mind pedig a **logisztikai központok, áru fel- és leadási pontok** esetében piaci igényeknek megfelelő kapacitás biztosítása
- A beruházás alapú fejlesztések esetében területhasználat és a környezeti terhelés minimalizálására kell törekedni

3. célszint : A célok eléréséhez felhasználható fejlesztési eszközök I.:

Beruházás, fejlesztés

- Vasúti TEN-T hálózat átjárhatósági hiányosságainak feloldása (TSI)
- Hálózati, vonali szűk keresztmetszetek megszüntetése
- Határon átnyúló , gazdaságilag indokolt kapcsolatok hiányosságainak felszámolása
- Budapesti vasúti hálózat kapacitáshiányának feloldása
- A módváltó és eszközváltó (P+R és B+R) helyszínek számának növelése (város-előváros)
- Városi kötőtpályás forgalom infrastruktúra fejlesztése
- Állomási infrastruktúra fejlesztés, akadálymentesítés, szolgáltatási szint emelés
- Intermodális személyforgalmi központok kialakítása
- Intelligens informatikai és távközlési (ITS) technológiák elterjesztése
- Vasúti személyszállítás gördülőállomány mennyiségi és minőségi fejlesztése
- Áruszállítási ráhordó vasútvonalak kapacitás- és műszaki hiányosságainak feloldása
- Saját célú vágányhálózat igény szerinti infrastrukturális fejlesztése
- Határkezelési technológia gyorsítása
- Villamosított vasútvonalak arányának növelése
- Korszerű és hatékony zaj- és rezgéscsökkentő technológiák alkalmazása
- Közúti szintbeni átjárók számának csökkentése , biztonságuk növelése

3. célszint : A célok eléréséhez felhasználható fejlesztési eszközök II.: Közlekedés fizikai rendszerlemeinek és szolgáltatási elemeinek működtetése

- tervezett, ütemezett fenntartási és karbantartási munkák elvégzése
- meglévő lassújeles szakaszok feloldása
- lépcsős fejlesztések alkalmazása, kikerülő anyagok újrahasznosítása
- logisztikai központok és állomási kereskedelmi létesítmények fenntartása
- pálya és gördülőállomány folyamatos karbantartásával a menetrendszerűség biztosítása
- alágazati szolgáltatók közötti összehangolt, integrált menetrend biztosítása
- intermodalitást biztosító ráhordó forgalom biztosítása a közúti-vasúti közlekedésben
- ütemes menetrend alkalmazása a vasúti hálózat minél nagyobb hányadán
- pálya állapotának megfelelő menetrend alkalmazása, szervezési kérdéssel a menetrendi zavarok csökkentése
- háztól-házig tervezhető utazási-, menetidő és útvonal tájékozási lehetőség biztosítása

3. célszint : A célok eléréséhez felhasználható fejlesztési eszközök III.: Ún. „menedzsment” eszközök: szabályozás, intézmények, finanszírozás

- Vasúti pályák költséghatékonyága, fenntartási finanszírozásának biztosítása
- Regionális pályák csökkentett üzemeltetési szabályozása, térségi támogatás igénybevétele
- Összekapcsolt közlekedési láncok kialakítása, együttműködési megállapodások
- Regionális tarifaszövetségek, összehangolt helyi-helyközi tarifarendszerek alkalmazása
- Vasúti pályahasználati díjszámítás továbbfejlesztése
- EU értéknek megfelelő szabványok hazai előírásokba áttemelésének folytatása; a műszaki szabványrendszer évtizedes örökségének tisztázása, korszerűsítése, egyszerűsítése; közreműködők (hatóság, önkormányzat, szakhatóságok) szerepének tisztázása, újragondolása
- Saját célú vágányhálózat tulajdonviszonyainak rendezése, a létesítés feltételeinek egyszerűsítése
- Vasúti szakmai utánpótlás biztosítása; K+F+I tevékenység felkarolása
- Túlszabályozott környezetvédelmi előírások elleni lakosság tiltakozások figyelembevétele
- Túlzott méretű vasúti ingatlanállomány racionalizálása

Az Országos Vasúti Koncepció vizsgálati elemei I.

A Nagytávlatú Vasúti Koncepció vizsgálati elemei

1. Infrastruktúra és eszközállomány
2. Fenntartási és karbantartás
3. Üzemeltetés
4. Logisztika
5. Transzeurópai átjárhatóság
6. Határátmenetek
7. Gördülőállomány
8. Intelligens rendszerek
9. Menetrend
10. Intézményrendszer, szervezet, szabályzás
11. Pénzügy és finanszírozás

Fejlesztési lehetőségek a vizsgált szegmensekben:

- ❖ elővárosi - nemzetközi és távolsági - regionális személyszállítás
- ❖ nemzetköz és távolsági - belföldi áruszállítási
- ❖ személy és áruszállítási horizontális és üzemeltetési jellegű

"Eszköz alapú" elemzés
a 2. szinten megfogalmazott célok elérése érdekében
a meglévő infrastrukturális elemek fejlesztése / új fejlesztések
figyelembevételével

Az Országos Vasúti Koncepció vizsgálati elemei II.

	I. Személyszállítás orientációjú vasút	II. Áruszállítás orientációjú vasút
A. Fejlesztés központú koncepció	2. célszintű (kereslet és kínálat befolyásoló) elvárások teljesüléséhez szegmensenként megfogalmazott fejlesztési / menedzsment eszközök meghatározása	
B. Meglévő infrastruktúra jobb kihasználására irányuló koncepció		

Példa az infrastruktúra és gördülőállomány fejlesztési lehetőségekre (Példa I.)

Meglévő infrastruktúra jobb kihasználására irányuló személyforgalmi fejlesztések	
Beavatkozás neve	Cél
Lassújel megszüntetés	Menetidő csökkentése Vontatási energia felhasználás csökkentése
Gördülőállomány felújítás	Utaskényelem fokozása
SK+55 emelt peron építés	Utaskényelem fokozása Utاسبiztonság fokozása
P+R, B+R parkoló létesítés	Utaskényelem fokozása
Jegykiadó automata telepítés	Utaskényelem fokozása
Peronlefedés (esőbeálló)	Utaskényelem fokozása
Ráhordó hálózat (autóbuszos és vasúti) fejlesztés	Utasszám növelése Utaskényelem fokozása
Szintbeni átjárók biztonságának fokozása	Közlekedésbiztonság fokozása

Fejlesztés központú teherforgalmi beruházások	
Beavatkozás neve	Célok
Vasúti pálya átépítés, kapacitásnövelő beruházás, második vágány létesítés, sebességemelés, tengelyterhelés emelés (22,5t)	Menetidő csökkentése Tengelyterhelés növelése Pálya kapacitás növelése Vontatási energia
Felsővezetéki rendszer kiépítés	Vontatási energia felhasználás csökkentése Környezetterhelés mérséklése
750 m használható hossz biztosítása	Kapacitás növelése
Előztetés gyorsítása	Menetidő csökkentése Kapacitás növelése
Korszerű biztosítóberendezési és távközlési és irányítási rendszer kialakítás	Menetidő csökkentése Pálya kapacitás növelése

Személyszállítás meglévő infrastruktúra jobb felhasználására irányuló koncepciója (Példa II.)

A koncepció változatot alátámasztó célrendszer (NKS 2.célszint):

- távolsági, regionális és elővárosi közlekedésben a vasúti közlekedés részarány csökkenésének megállítása

A koncepció változat megvalósításának kitörési pontjai (NKS 3.célszint):

- Sebességkorlátozás-mentes vasúti pályahálózat
- Alacsony fajlagos üzemeltetésű, a forgalmi igényekhez igazodó több kiépítési szintű hálózat kialakítása
- Pénzügyi fenntarthatósági szempontok szerinti hálózat és üzemeltetés

Infrastruktúra jellegű fejlesztések:

- **TEN-T alaphálózat megkezdett fejlesztéseinek végig vitele**
- **Pályarehabilitációs programok megvalósítása**, melyek célja az eredeti engedélyezési sebességparaméterek visszaállítása
- A kiemelt fejlesztéssel és pályarehabilitációval nem érintett vonalakon a sebességkorlátozások pontszerű, és ütemezett felszámolása
- **Járműfejlesztési program ütemezett folytatása**, ingavonati rendszer általánossá tétele, a motorvonati beszerzés mellett a meglévő járműállomány felújítása
- A magas forrásigényű személyszállítási célú fejlesztések hosszú- (2030) és nagyávú (2050) időszakra való halasztása
- A gazdaságosabb üzemeltetést biztosító **villamosítási program folytatása**
- A megvalósuló fejlesztések esetén utaskiszolgálást, szolgáltatási színvonalat javító beruházások kapcsolt elvégzése

Szolgáltatás jellegű fejlesztések:

- **Ütemes menetrend kiterjesztése** a teljes hálózatra

Szabályzási, szervezési jellegű fejlesztések:

- Hazai **építési- és engedélyezési előírások** költségtakarékos szempontú **felülvizsgálata**, összevetése a nemzetközi előírásokkal
- A **TEN-T vonalak pályarehabilitációs fogalmának és EU pályázati lehetőségének elfogadtatása**
- A kizárólag régiós vagy kistérségi igényeket szolgáló vasútvonalakra **egyszerűsített személyszállítási üzemeltetési szabályozás** kidolgozása
- A vasúti pályák regionális működtetése jogi-, gazdasági- és szervezeti alapjainak megteremtése.
- Személyszállítási szegmensek felelős gazdálkodási rendszerének kialakítása

Áruszállítás fejlesztési koncepciói (Példa II.)

A fejlesztési koncepció változatot alátámasztó célrendszer (NKS 2.célszint):

- 2030-ra a 300km-nél hosszabb távolságú közúti árufuvarozás 30%-át, 2050-re pedig 50%-át a vasúti vagy vízi közlekedésnek kell átvállalnia.
- A nemzetközi áruszállítási folyosók átjárhatóságának biztosítása

A meglévő infrastruktúra jobb felhasználását célzó koncepció változatot alátámasztó célrendszer:

- A nemzetközi áruszállítási folyosók átjárhatóságának biztosítása
- A vasúti áruszállítás részaránya csökkenésének megállítása

A célokat szolgáló vasútfejlesztési eszközök _ Infrastruktúra jellegű fejlesztések (Példa):

- **225 kN tengelyterhelés** biztosítása a TEN-T Core törzshálózaton
 - A nagy tengelyterhelésű forgalommal bíró **fel- és leadóállomások és viszonylatok bekötése** a 225 kN-os tengelyterhelésű hálózatba
 - **6., 7. árufuvarozási folyosó** árufuvarozási célú infrastruktúra és szolgáltatásfejlesztése
 - **„V0” kiépítése** a megfelelő rendezési bázisok kialakításával, vagy más beavatkozásokkal a budapesti átmenet szűk kapacitásának oldása
 - **Vasútvonal villamosítás, kétvágányú szakaszok** növelése
 - **Konténer átrakó** bázisok és saját célú vágányok (iparvágányok) fejlesztése
 - Meglévő logisztikai központok hiányzó kapcsolatainak pótlása
 - **Vasúti járműdiagnosztikai eszközök** beszerzése a karbantartás és a megelőzés hatékonyságának fokozás érdekében
- TEN-T törzshálózat (Core Network) megkezdett fejlesztéseinek végig vitele **225 kN tengelyterhelés** biztosításával
 - A következő ciklusban TEN-T fejlesztés alá nem kerülő, árufuvarozással érintett vasútvonalakon a **pályarehabilitációs programok** megvalósítása, melyek célja az eredeti kiépítési paraméterek visszaállítása
 - A megmaradó **rendezőpályaudvarok** és elegyfeldolgozó állomások technológia korszerűsítése
 - A magas forrásigényű árufuvarozási célú fejlesztések hosszú- (2030) és nagytávú (2050) időszakra való halasztása
 - **Vasúti járműdiagnosztikai eszközök** beszerzése a karbantartás és a megelőzés hatékonyságának fokozás érdekében

Az Országos Vasúti Kon koncepció iránya

Szoros iteráció az NKS stratégiai irányának meghatározásával

NKS: „A távlati célokkal nem ellentétes, hatékony, célorientált igénybefolyásoló beavatkozások, fejlesztések, valamint a csekély költségű szabályozási és szervezeti intézkedések előtérbe helyezése.”

A fejlesztés fókuszai (NKS):

- ✓ forgalmi igényekhez igazodik, a szállítási láncok összekapcsolása
- ✓ társadalmi hatásokat optimalizál: ösztönzi a környezetileg fenntartható, gazdaságot, területi felzárkóztatást pozitívan befolyásoló közlekedési megoldásokat
- ✓ költséghatékony és takarékos a fejlesztésekben: a kisebb fejlesztési költségű, nagyobb eredményt elérő, működésében fenntartható beruházásokat helyezi a középpontba
- ✓ költséghatékony és takarékos a működtetésben: a forgalmi igények szempontjából fontos hálózati elemeken a leromlott műszaki állapotok felszámolása, s egyben a megfelelő szintű állapotmegőrzésre való áttérés, hosszabb távú költségmegtakarítások elérésére

Vasúti fejlesztések iránya (OVK):

- ✓ Forgalmi igényen alapuló tervezés
- ✓ Intermodalitás növelése
- ✓ Közlekedésbiztonság fokozása, ITS
- ✓ Vasútra terelés fokozása, megfelelő/igényalapú fejlesztésekkel utas/áruvonzás elérése
- ✓ Átjárhatóság (TEN-T; TSI) biztosítása
- ✓ Nagy forgalmú, elővárosi fejlesztések
- ✓ Regionális/határátmeneti fejlesztések
- ✓ Szűk keresztmetszetek felszámolása
- ✓ Gazdaságos, megtérülő, fenntartható beruházások
- ✓ Ütemezett karbantartás/fenntartás
- ✓ Regionális vonalak egyszerűsített üzemeltetése
- ✓ Szabályozás, finanszírozás

Országos Vasúti Kon koncepció

"a meglévő vasúton utazókat megtartsa, továbbá új utasokat is megnyerjen, a teherforgalom fejlődése mellett..."

Fejlesztési eszközök értékelése társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság szempontjából:

- beruházási költség igény
- működési költségre gyakorolt hatás
- utazási időre gyakorolt hatás
- környezetre gyakorolt hatás
- baleseti kockázatra gyakorolt hatás
- érzékelt szolgáltatási színvonal javulás
- jármű üzemköltségre gyakorolt hatás
- gazdasági növekedésre gyakorolt hatás
- területi kiegyenlítődésre gyakorolt hatás
- nemzetközi kapcsolatokra gyakorolt hatás
- társadalmi méltányosságra gyakorolt hatás

Időhorizontok:

- ❖ **közép táv 2014 - 2020***
- ❖ hosszú táv: 2021 – 2030
- ❖ nagy táv: 2030 - 2050

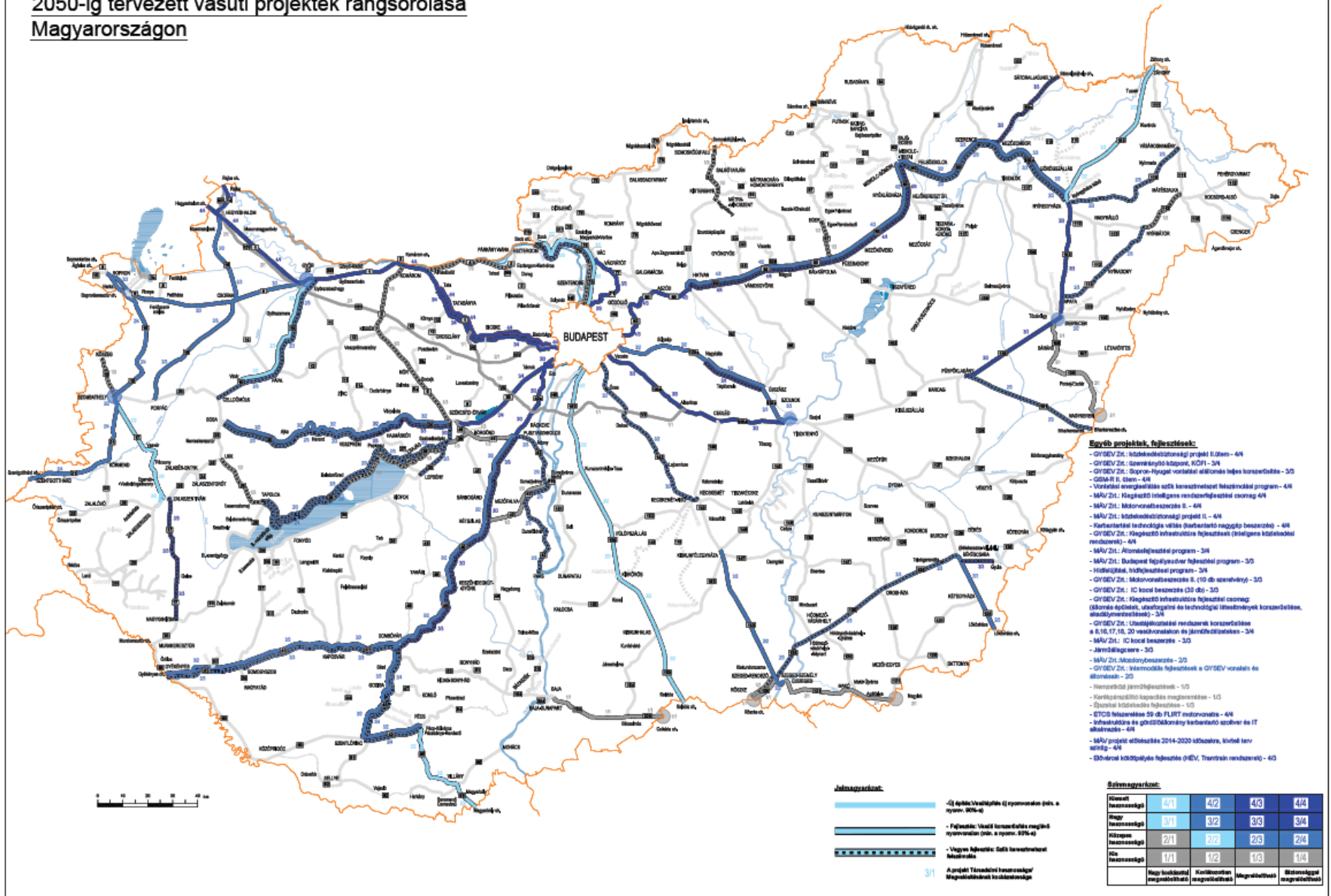
Szegmensek:

- Elővárosi
- Távolsági
- Regionális
- Áruszállítási

**Menetrendi és infrastrukturális fejlesztések meghatározása
a koncepció elvei alapján
vonalankénti bontásban**

Országos Vasúti Kon koncepció: tervezett fejlesztések (2014 – 2050)

2050-ig tervezett vasúti projektek rangsorolása Magyarország



Az NKS beavatkozási szintjei – vasúti érintettség

❑ Elsődlegesen megvalósításra javasolt eszközök

- ✓ a „menedzsment eszközök” megvalósítása
- ✓ közlekedésbiztonsági beavatkozások a vasúthálózaton
- ✓ személyszállító vasúti járműcsere program
- ✓ vasúti csomópont és állomásfejlesztés
- ✓ a hiányzó TEN-T törzshálózati elemek kiépítését

❑ Javasolt megvalósítású fejlesztési eszközök

- ✓ vasúti szűk keresztmetszetek felszámolása a TEN-T, valamint az országos vasúti hálózaton
- ✓ nagyvárosok elővárosi vasúti forgalmának fejlesztése
- ✓ Személy- és áruszállítási intermodális infrastruktúra fejlesztése
- ✓ kötöttpályás rendszerek integrálása

❑ Előkészítésű igényű fejlesztési eszközök

- ✓ vasúti korridorfejlesztés TEN-T hálózaton és nagyforgalmú relációkban
- ✓ Szűk keresztmetszet felszámolás regionális vasúti hálózaton
- ✓ Jelentősebb előkészítést igénylő fejlesztések, az előkészítés támogatása

❑ Távlati lehetőségek

- ✓ Középtávú fejlesztési ciklusnál nagyobb időhorizontú projektek

NK	nagy kockázattal megvalósítható	korlátozottan megvalósítható	megvalósítható	biztonsággal megvalósítható
Kiemelt hasznosságú		<ul style="list-style-type: none"> Szűk keresztmetszet felszámolás vasúti TEN-T korridoron Budapest vasúti átteresztőképességének fejlesztése Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése 	<ul style="list-style-type: none"> A közforgalmú közlekedési szolgáltatások igény alapú tervezése Vasúti szolgáltatások és ráhordás kis költségű fejlesztése nagyvárosok térségi forgalmában Módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése Városi áruszállítás fejlesztése Közlekedésbiztonsági beavatkozások Budapesten Vasúthálózat közlekedésbiztonsági fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Menedzsment eszközök megvalósítása (különösen a meglévő infrastruktúra felújítása) Utazási körülmények javítása, közlekedési láncok összekapcsolása az elővárosi közlekedésben Busz közlekedés indokolt fejlesztése elővárosban, ahol nincs vasút Közlekedésbiztonsági beavatkozások nagyvárosokban
Nagy hasznosságú	<ul style="list-style-type: none"> M0 hiányzó szakaszainak megépítése 	<ul style="list-style-type: none"> Szűk keresztmetszet felszámolás országos vasúti hálózaton Meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése Nagyvárosok elővárosi forgalmának vasúti fejlesztése Intermodális infrastruktúra fejlesztése Kötőpályás rendszerek integráló fejlesztése Hiányzó gyorsforgalmi út kapcsolatok építése megyeszékhelyekre Hiányzó haránt irányú közúti elemek kiépítése Összefüggő európai, országos kerékpárforgalmi hálózat hiányzó elemeinek kialakítása A vízi TEN-T hálózati kikötők paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztése, áruszállító hajók korszerűsítése 	<ul style="list-style-type: none"> Vasúti csomópont- és állomásfejlesztés Meglévő utak, csomópontok közlekedésbiztonsági fejlesztése Hiányzó közúti TEN-T törzs hálózati elemek építése Elkerülő utak fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Személyszállító vasúti jármű és autóbusz csere program
Közepes hasznosságú		<ul style="list-style-type: none"> Vasúti TEN-T átfogó hálózati elemek TSI alapú fejlesztése Szűk keresztmetszet felszámolása regionális vasúti hálózaton Vasúti fővonalak korszerűsítése Vízi TEN-T hálózati víziút, a Duna paramétereinek törzshálózati szintre való fejlesztése Személyforgalmi kikötési pontok fejlesztése, létesítése, a hajójáratok parti kapcsolatainak kialakítása, személyszállító hajók korszerűsítése 	<ul style="list-style-type: none"> Vasúti TEN-T törzshálózati elemek TSI szintű fejlesztése Nemzetközi vasúti forgalom fejlesztése jelentős forgalmú relációkban 	
Kis hasznosságú	<ul style="list-style-type: none"> Versenyképes regionális repterek fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> A légi TEN-T „törzshálózat” fejlesztése Alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztése 	<ul style="list-style-type: none"> Alacsony forgalmú vasúti vonalak szűk keresztmetszeteinek feloldása, szolgáltatásfejlesztés 	

OVK/NKS társadalmi egyeztetések - visszacsatolás

- ❑ Üzemeltetők, szállítmányozók
 - Különböző szintű felújítási/pályarehabilitációs programok szükségessége
 - Már programszinten egységes, összefésült infrastruktúra és gördülőállomány fejlesztés
 - Tarifapolitikai kérdések
 - Kombinált forgalom fejlesztési lehetőségeinek fokozottabb kihangsúlyozása
 - Az ITS rendszerek minél szélesebb körű elterjedése, alkalmazása
 - Sajátcélú vágányhálózatok fejlesztése
 - Tengelyátszerelt kocsik közlekedtetésének kérdése

- ❑ Térségi közlekedésért felelősök, személyszállítási szolgáltatást használók
 - Városi és elővárosi kötöttpályás rendszerek kiemelt szerepe, kapcsolatai
 - Haránt irányú vasúti kapcsolatok
 - Határmenti fejlesztések, határon átnyúló kapcsolatok, közlekedési rendszerek erősítése
 - Kisvasutak helyzete
 - Regionális központok vasúti szerepének erősítése
 - NSV kérdése

Vasúti fejlesztések programozása (2014 – 2020)

INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉS-FEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM (IKOP) 2014-2020



- A **gazdasági szereplők versenyképességének javítása** és nemzetközi szerepvállalásuk fokozása közvetetten a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, korszerűsítésével.
- A **foglalkoztatás növelése** közvetetten a közlekedési lehetőségek bővítésével és a földrajzi mobilitás növelésével.
- Az **energia- és erőforrás-hatékonyság növelése** közvetlenül a közösségi közlekedés és a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módok erősítésével.
- A **gazdasági növekedést** segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása közvetetten a regionális, városi-elővárosi közlekedés korszerűsítésével.

EURÓPAI HÁLÓZATFINANSZÍROZÁSI ESZKÖZ (CEF)

TEN-T törzshálózati folyosó fejlesztése

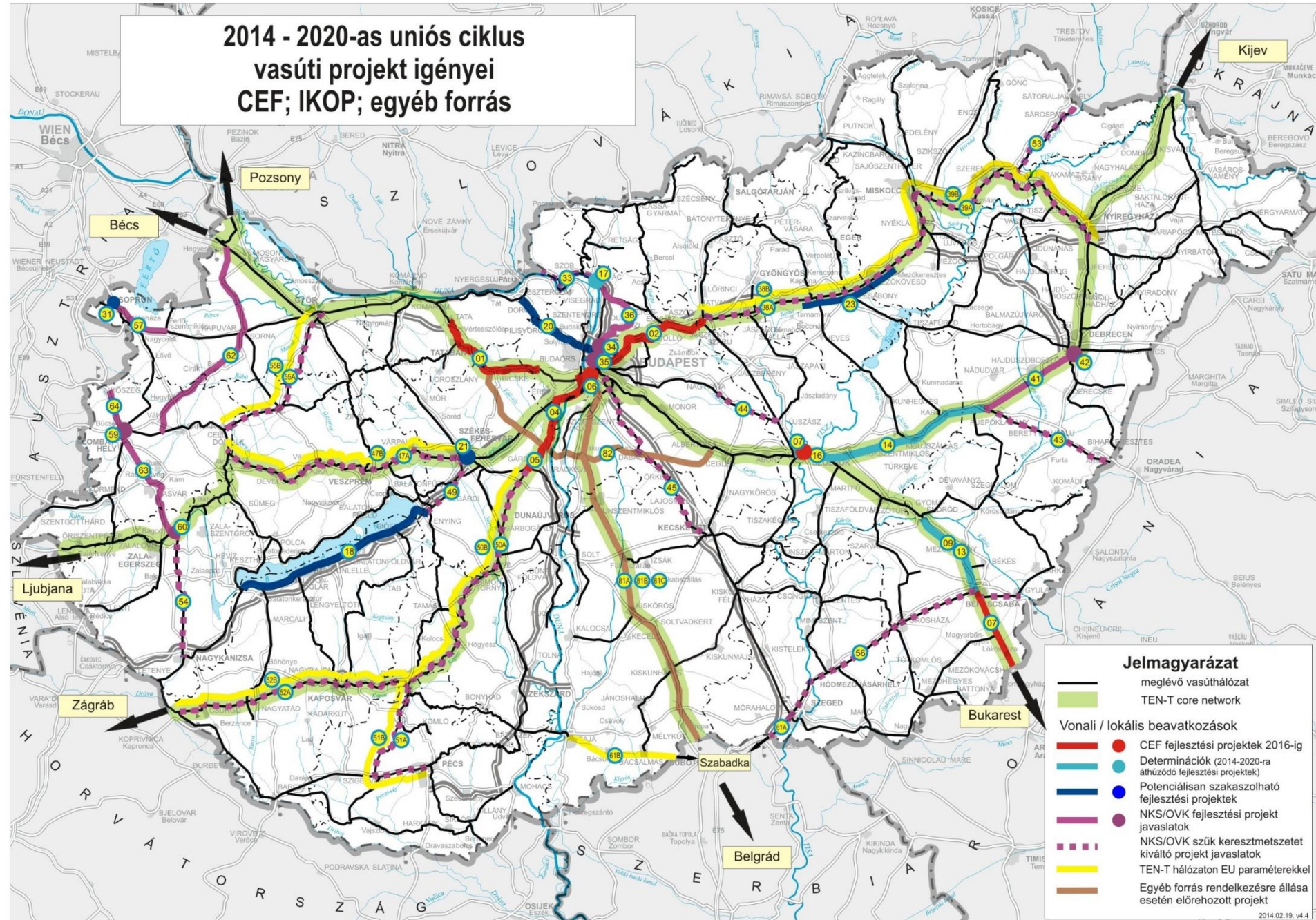
TÖBBI OPERATÍV PROGRAM

Egyéb közlekedésfejlesztési elképzelések

EGYÉB FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK

EU támogatás nélkül megvalósuló egyéb közlekedési fejlesztések

2014 - 2020-as uniós ciklus vasúti projekt igényei CEF; IKOP; egyéb forrás



OVK – és az időközben megkezdődött változások...

☐ **NFM [Vasúti Szabályzási Osztály]: Új vasúti törvény**

- 2005.évi „Vtv.” uniós szabályzás szerinti átírása
- Pályaüzemeltetők és vasútállatok működésének keretszabályzása
- Új fogalmak, meghatározások
(kiszolgáló létesítmény, alapszolgáltatás, járulékos szolgáltatás)
- Országos, helyi és egyéb kötöttpályás rendszerek
- Díjképzési változások
 - Zajhatás alapú díjképzés
 - ETCS alapú díjképzés

☐ **NFM: Regionális vasúti tarifarendszer bővítése**

- 2014. februárban újabb 15 vonalon
- 25% kedvezmény 30 mellékvonalon, 1400 km-en

☐ **VAPE (Vasúti Pályahasználók Egyesülete): Sajátcélú vágányhálózat kérdésének rendezése**

- Új utasítás szerkesztése (NKH, MÁV, Egyesület)
- Létesítés, üzemeltetés, kimutatások, tulajdonviszonyok

☐ **Következő lépések?...**



Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Ferencz Edina

**Stratégia Konzorcium
Főmterv ZRt.**