

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

Megbízó: Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ

STRATÉGIA Konzorcium

Konzorcium vezető:		
		
		
		

Budapest, 2014. november

Miért kell nekünk közlekedési stratégia?!

- ❑ A rendszerszintű gondolkodás alapköve
- ❑ Szigorodó EU-s támogatási szabályok 2014-2020-ra → az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Európai Bizottság általi elfogadásához
- ❑ Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-2020 elavult cél- és eszközrendszerében egyaránt

Miről nem szól az NKS?

- ❑ A stratégia nem arról szól, miként tudjuk lehívni a következő Uniós finanszírozási ciklus pénzeit.
- ❑ A projekteknek nincs közük a stratégiához.
- ❑ A stratégia nem a célkitűzések összessége.

Kereslet vezérelt tervezés, térségi alapokon

- ❑ Adatgyűjtés, adatelemzés
 - ❑ Helyzetelemzés (nem helyzetkép)
 - ❑ **Funkcióelemzés**
 - ❑ **Hipotézis vizsgálat**
-
- Irányok, intézkedések kijelölhetőek
 - Nincs „kőbe vésett” nagytávú koncepció
 - Nem kell teljes projekthalmaz
 - Stabil rövid- és középtávú program

Felépítése

Változatelemzés → Stratégia prioritásai

Menedzsment és fejlesztési eszközök elemzése

- Megoldási lehetőségek
- Optimalizálás
- Költségek becslése (+ hatások számítása = értékelés)

Helyzetteltárás

- Helyzetelemzés
- Értékelés, alágazati prioritások
- Következtetések, részeredmények

Gazdasági,
társadalmi igények

- Külső prioritások
- Regionalitás

Általános alágazati

OVK
OKKHT

Funkcionális térségi
elemzés

HELYZETÉRTÉKELÉS – Hol tartunk ma?

- A közlekedés funkcionális, térségi elemzése
- Utazási, szállítási igények elemzése
- Közlekedési rendszer finanszírozási problémái

Eszközeink

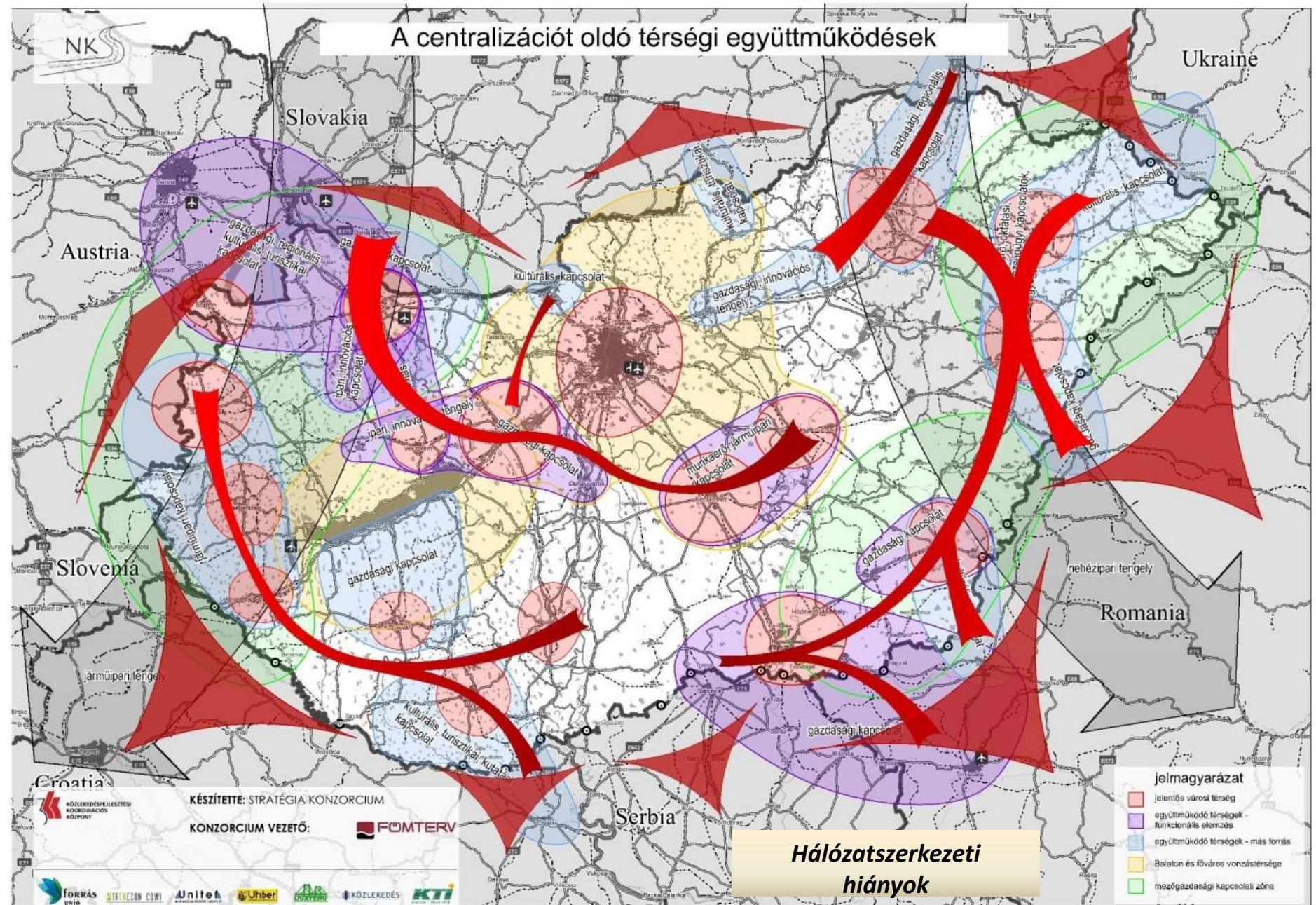
- ❑ A közlekedés funkcionális, térségi elemzése
- ❑ Összközlekedési szemléletű igény- és forgalmi modell
- ❑ Közúti infrastruktúra leromlási modellje
- ❑ Közlekedési rendszer finanszírozhatóságának vizsgálata

(Ez egy kicsit leegyszerűsítése annak a mintegy 2 ezer! oldalnak, ami helyzetfeltárás címén készült...)

Fő megállapítások

- ❑ A trendszerű forgalmi vizsgálatokkal nem jutunk előre → a gazdaság együttműködő kapcsolatainak, és az egyes közlekedési infrastruktúra elemek funkció szemléletű tervezése szükséges
- ❑ A jelenlegi szállítási igények döntő hányada – minden utazást számításba véve az utazások 97%-a, a motorizált utazások 96%-a – a helyi és elővárosi közlekedésben jelentkezik.
- ❑ Bár évente mintegy 2000-2500 milliárd Ft-ot! költ a magyar gazdaság a közlekedésre, mégis a magyar közlekedési rendszer legsúlyosabb problémája a pénzügyi fenntarthatóság területén mutatkozik.
- ❑ Az infrastruktúra vagyonvesztése gyorsuló ütemben folytatódik, a közszolgáltatások jelentős támogatást igényelnek, a közszolgáltatóink magas hitelállománnyal, veszteségekkel küzdenek.
- ❑ A közlekedés szabályozási keretei és rendszere olyan mértékben avult el, hogy az infrastruktúra fejlesztések értelmüket veszítik, ha ez az állapot tartósan fennmarad.

A centralizációt oldó térségi együttműködések

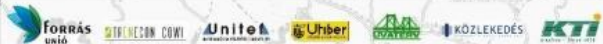


KÉSZÍTETTE: STRATÉGIA KONZORCIUM

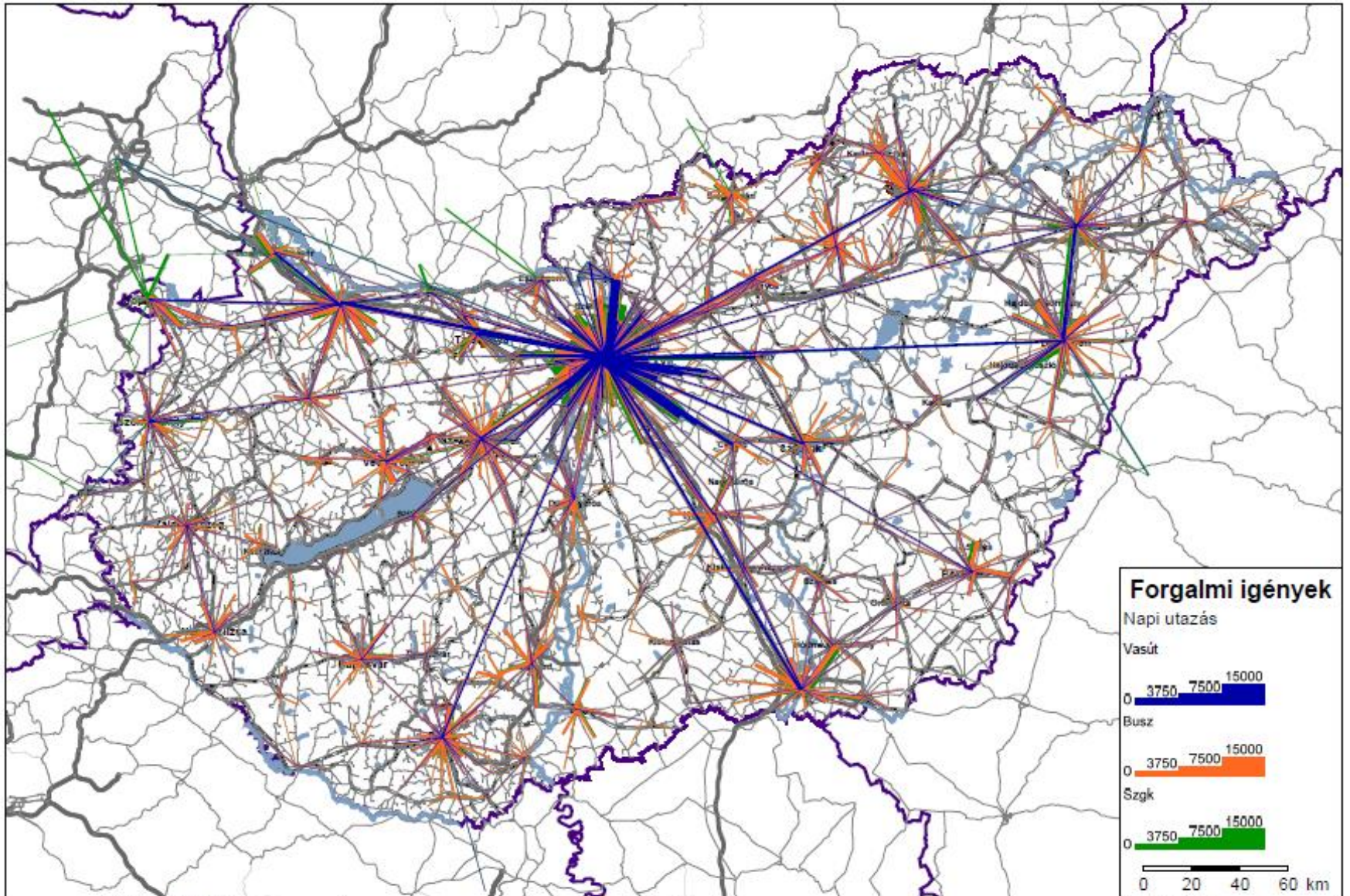
KONZORCIUM VEZETŐ:



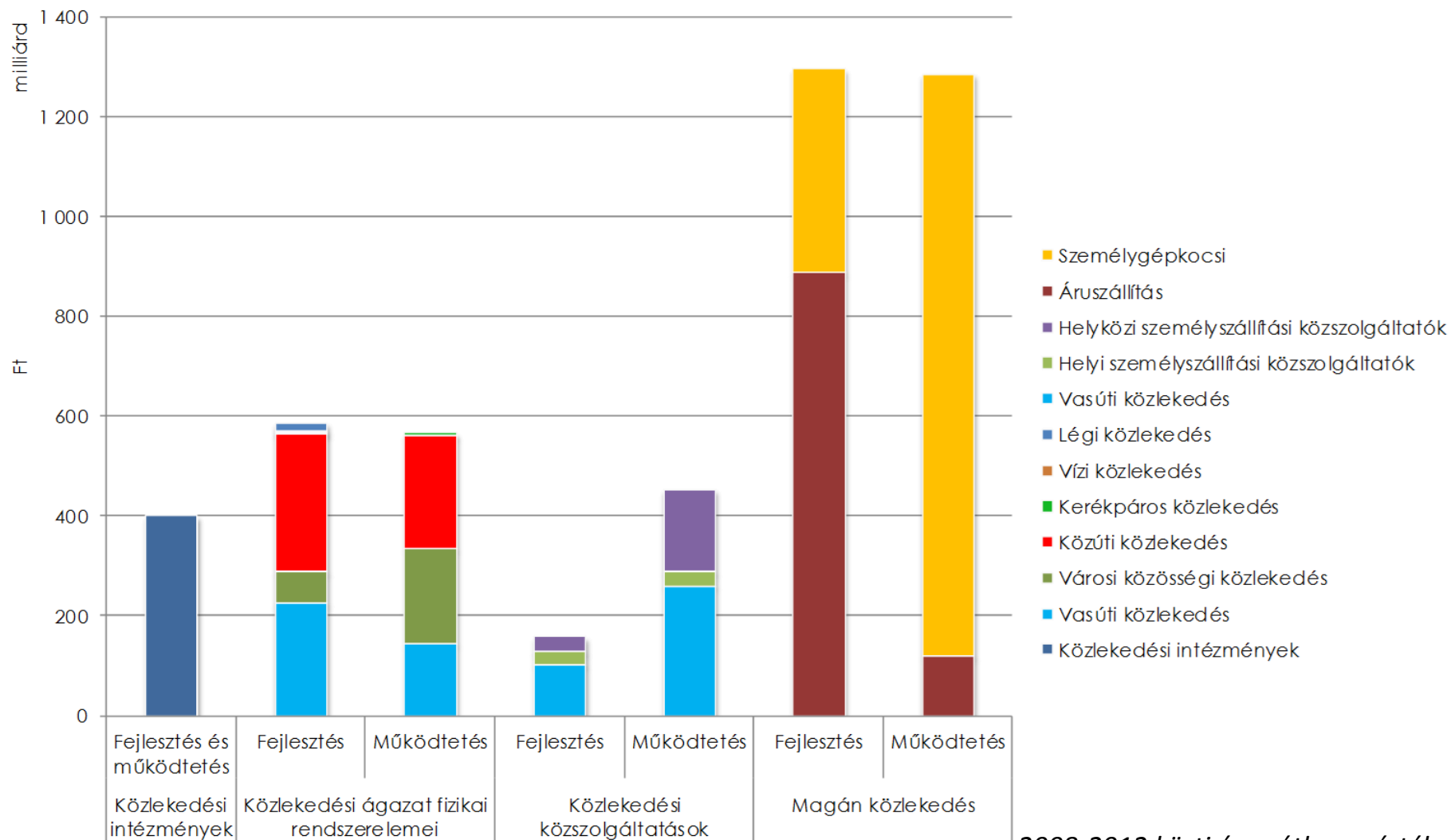
Hálózatszerkezeti hiányok



Utazási relációk



A közlekedés éves kiadásainak szerkezete



2008-2012 közti éves átlagos érték

Finanszírozási problémák

- ❑ A magyar közlekedési rendszer legsúlyosabb problémája a pénzügyi fenntarthatóság területén mutatkozik
- ❑ Infrastruktúra működtetésében jelentkező problémák
 - az országos közúthálózaton a túlhasznált utak aránya 20%-25% között mozog
 - a vasúti pálya állapotának megőrzéséhez évi 200-250 kilométer pálya folyamatos rehabilitációját kellene elvégezni (ehhez képest kb. 20km a tényleges)
- ❑ Közszolgáltatások jelentős támogatás igénye, a közszolgáltatók magas hitelállománya, veszteségei

KONCEPCIÓ – Hova tartunk?

- ❑ valós térszerveződési folyamatok felismerése
- ❑ a társadalmi célok valamennyi szintet ill. az eszközöket is áthatják

NKS célrendszere

Társadalmi-gazdasági célok (1. célszint)

Környezetre gyakorolt hatások javulása

Egészség és vagyonbiztonság javulása

Gazdasági növekedés elősegítése

Foglalkoztatás javulása

Lakosság jólétének javulása

Területi egyenlőtlenségek mérséklődése

Társadalmi igazságosság, méltányosság javulása

Nemzetközi kapcsolatok erősítése

Fő közlekedési célok (2. célszint)

Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása

Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése

Társadalmi szinten „előnyösebb személy-és áruszállítás” erősítése

Szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése

Szállítási szolgáltatások javítása

Fizikai rendszerelemek javítása

STRATÉGIA

Az NKS előtérbe helyezi a távlati célokkal nem ellentétes, hatékony, célorientált igénybefolyásoló beavatkozásokat, fejlesztéseket, valamint a csekély költségű szabályozási és szervezeti intézkedéseket.

Beavatkozási eszközcsoporthok

- A stratégia két beavatkozási *eszközcsoporthot* azonosít a célok eléréséhez:
 - a menedzsmment eszközöket: a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú eszközeit és
 - a fejlesztési eszközöket: infrastrukturális, beruházási típusú fejlesztési eszközöket.

(A projekt nem közlekedéspolitikai eszköz!)

Stratégia 2030.

A stratégia fókuszai a következők:

- ❑ forgalmi igényekhez igazodik, összekapcsolja a szállítási láncokat
- ❑ 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: törekszik felszámolni a forgalmi igények szempontjából fontos közúti és vasúti hálózati elemeken a leromlott műszaki állapotokat, s egyben áttér a megfelelő szintű állapotmegőrzésre, ami hosszabb távon költségmegtakarításokhoz vezet.

Stratégia 2030.

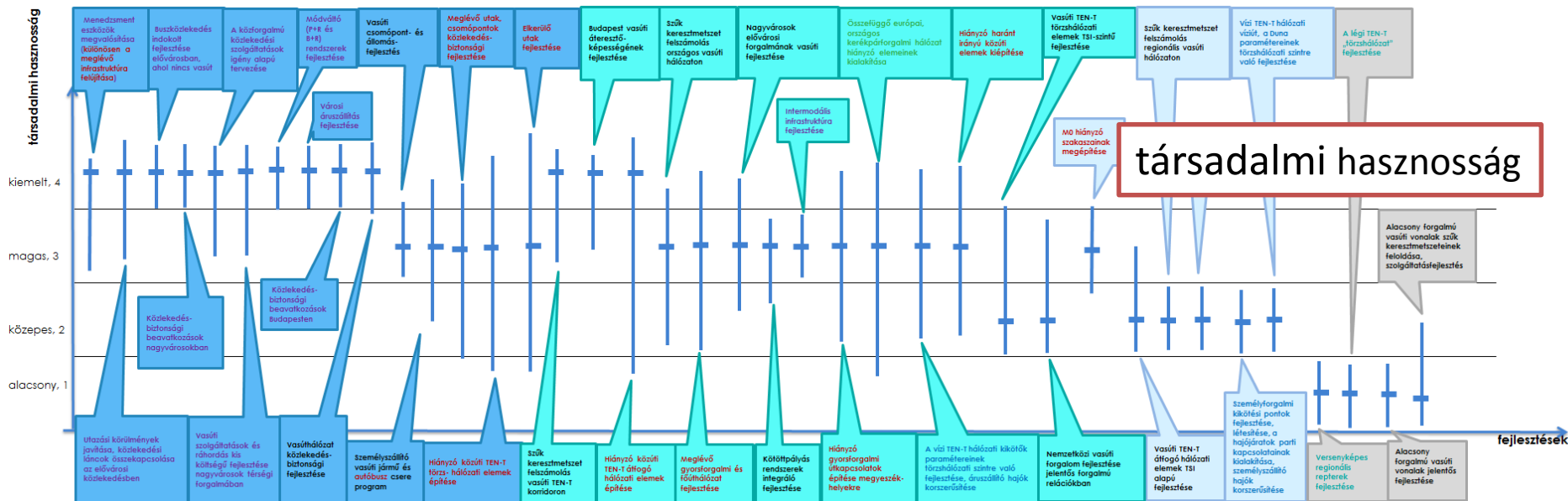
- ❑ A **menedzsment eszközök** rendszerét 2030-ig teljes körűen be kell vezetni és erre az időszakra már jelentős működési tapasztalattal kell rendelkezni.

- ❑ A **fejlesztési eszközök** körében a stratégia 2030-ra megjelölt célja az első három kategória minél magasabb fokú megvalósítása:
 - Elsődleges megvalósítású fejlesztési eszközök: Ezek a 2030-ig mindenképpen megvalósítandó fejlesztések.
 - Javasolt megvalósítású fejlesztési eszközök: Megvalósításuk támogatása javasolható, ha a projekt megfelelő előkészítése megtörténik.
 - Előkészítési igényű fejlesztési eszközök: 2030-ig elsősorban az előkészítésük támogatása történhet meg. Megfelelő előkészítés mellett a projektek jelentősebb része a 3. kategóriából átkerül a 2-be, így a megvalósíthatósága is támogathatóvá válik.

Menedzsment eszközök

- ❑ Közfeladatok költséghatékony ellátása, hosszú távú, kiszámítható finanszírozása
- ❑ Költséghatékony közszolgáltatások hosszú távú, kiszámítható finanszírozásának biztosítása
- ❑ Az ösztönzési rendszer (díjak, támogatások, tudatformáló eszközök) összehangolt fejlesztése
- ❑ Hatékony tervezési, szabályozási, intézményi, monitoring háttér biztosítása

A fejlesztési eszközök értékelése




A fejlesztési eszközök megvalósíthatósága

- környezeti kockázat
- műszaki kockázat
- funkcionális megfelelés
- forgalmi kockázat
- üzemeltetési, fenntarthatósági megfelelés

	távlati lehetőségek	előkészítése támogatható	megvalósítás támogatható	elsődlegesen megvalósítandó
Kiemelt hasznosságú		<ul style="list-style-type: none"> Szűk keresztmetszet felszámolás vasúti TEN-T korridoron Budapest vasúti áteresztőképességének 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 Buszközlekedés 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 	
	nagy kockázattal megv.	korlátozottan megvalósítható	megvalósítható	biztonsággal megvalósítható

Fejlesztési eszközök - Projektek

- Fejlesztési eszköz
 - Fejlesztési eszköz értékelése / kategória
 - Forrásokhoz való kapcsolódás (pl. IKOP, CEF)
 - Projekt
 - Projekt értékelése
 - Projekt előkészítettsége
- 
- Projekt megvalósítása

Hol tartunk?

- ❑ 1486/2014. (VIII. 28.) Korm. határozat
- ❑ IKOP alátámasztása a tárgyalásokon
- ❑ Alágazati rész-stratégiák kidolgozása

Köszönöm a megtisztelő figyelmet

Dr. Berki Zsolt
Főmterv Zrt.