



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

A közlekedéspolitika országos céljai

Fónagy János

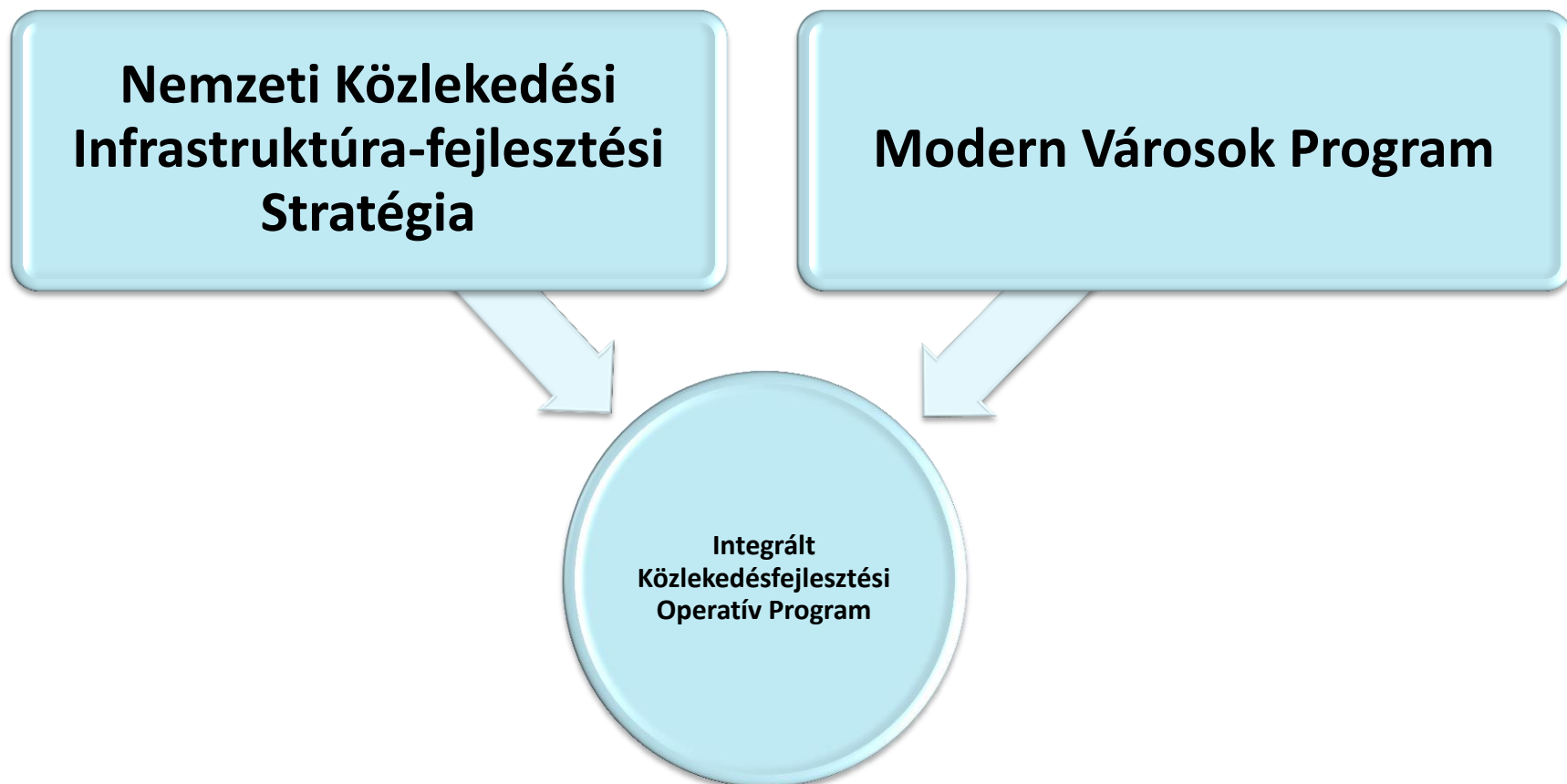
parlamenti államtitkár

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Salgótarján, 2015. október 1. – IX. Határok nélküli partnerség konferencia

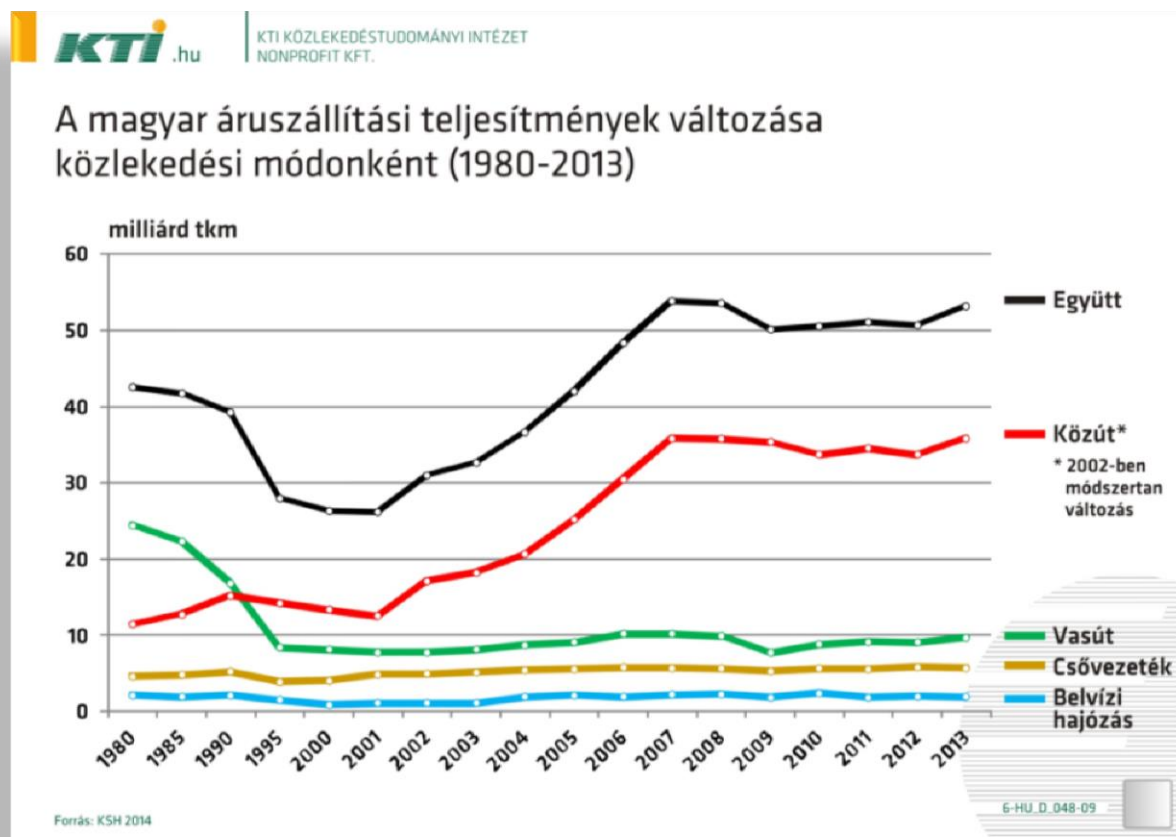


A hazai közlekedésfejlesztés három pillére



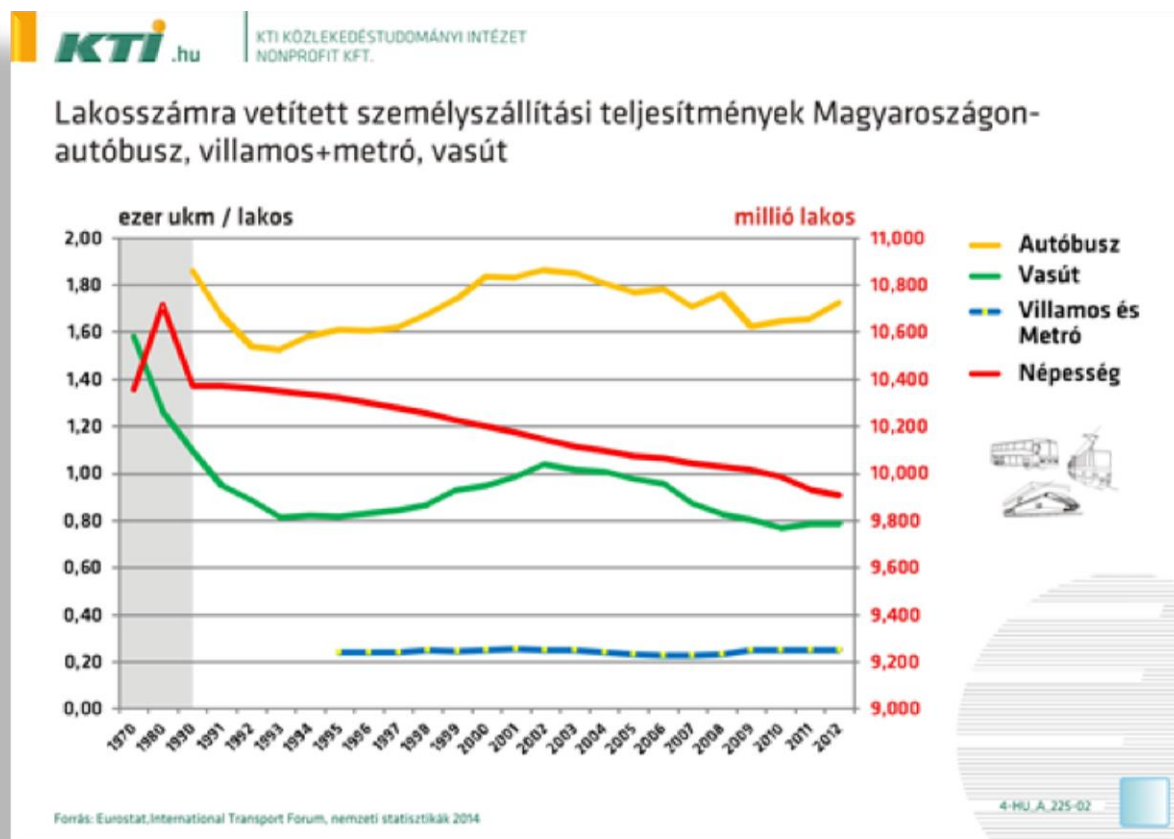


Mobilitási igények alakulása Magyarországon - áruszállítás



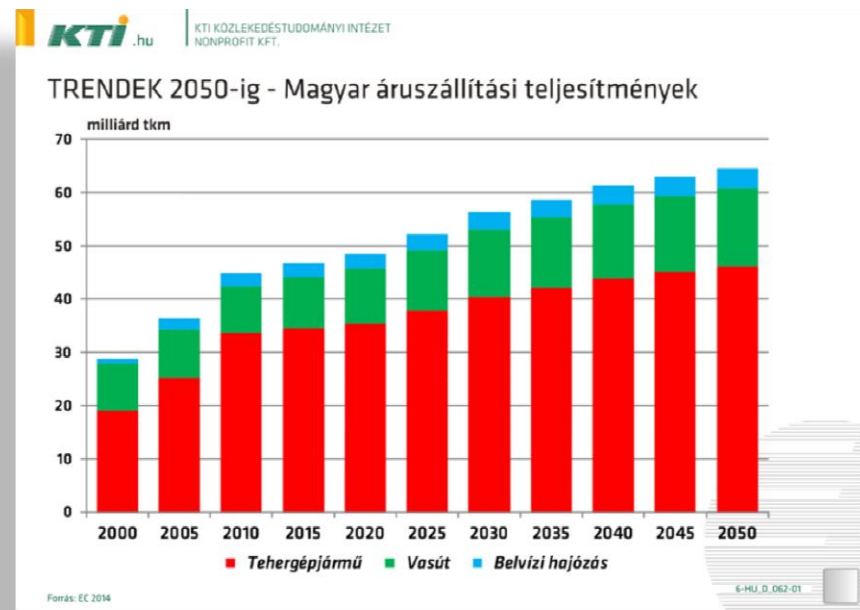
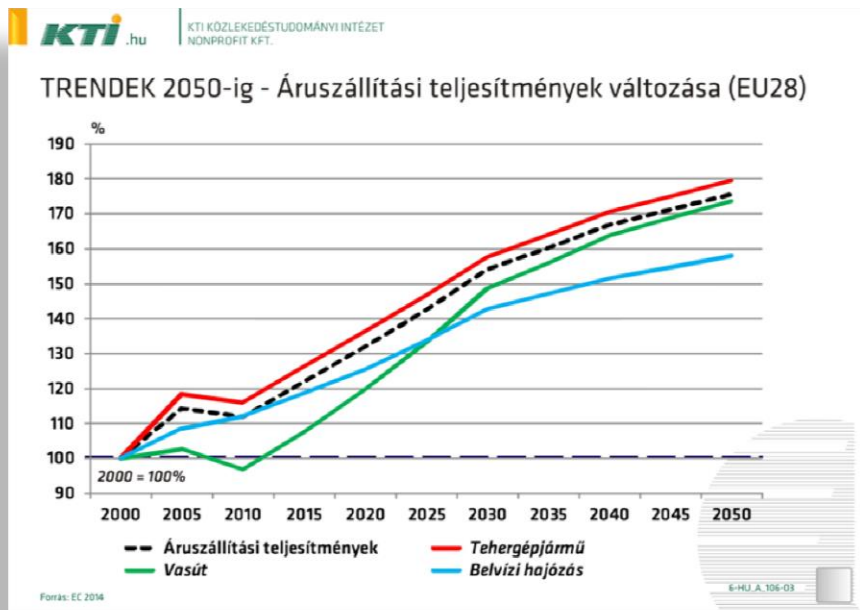


Mobilitási igények alakulása Magyarországon - személyszállítás



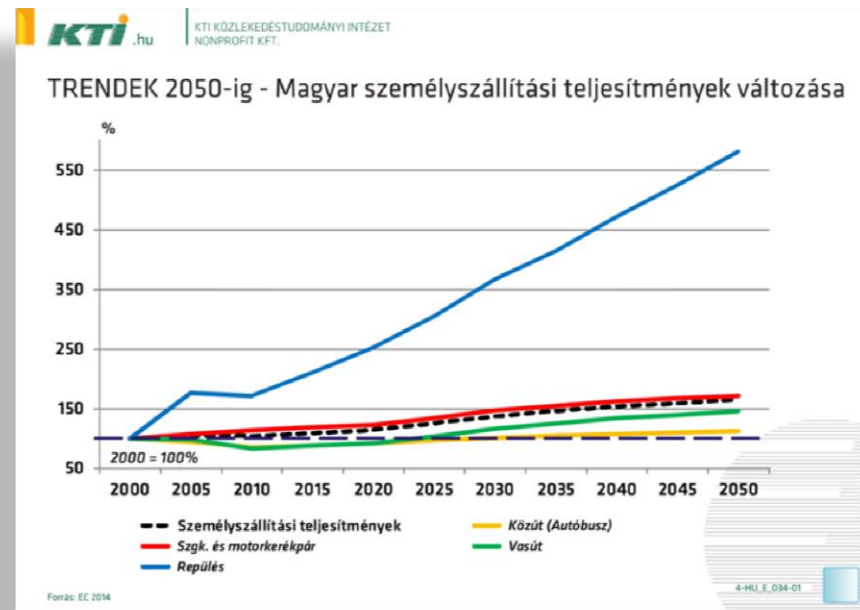
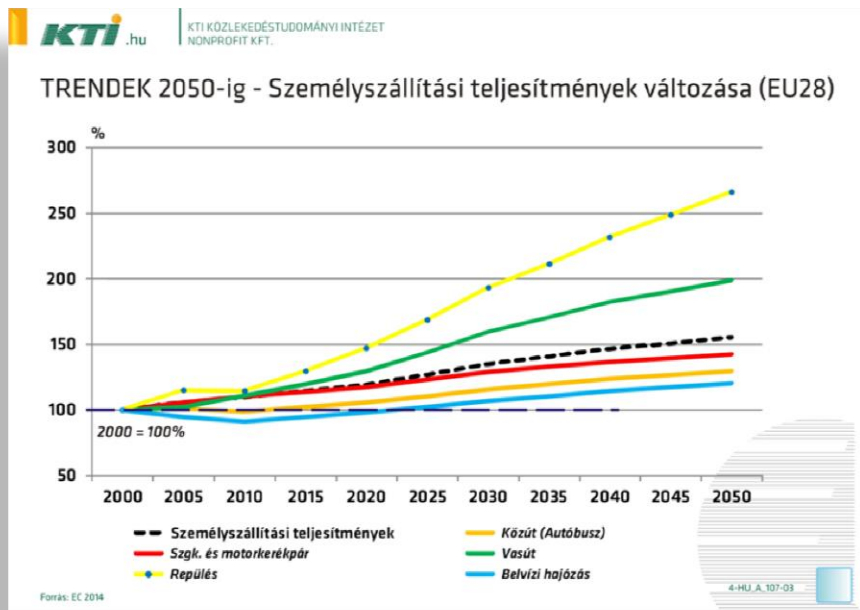


Prognózisok – a mobilitási igények várható alakulása 2050-ig





Prognózisok – a mobilitási igények várható alakulása 2050-ig





Környezetbarát megoldások támogatása az uniós közlekedésfejlesztés fókuszában

Az Európai Unió Fehér könyv: Európai Közlekedési Térség útiterve

A városi közlekedésre vonatkozó célok:

- a hagyományos üzemanyaggal működő járművek **fokozatos kivonása**, alternatív meghajtórendszerek **többlépcsős bevezetése**,
- az új típusú járművek üzemanyag- és energiaellátását biztosító **infrastruktúra kiépítése**,
- a gyalogos és kerékpáros közlekedés megkönnyítése (mobilitás és infrastruktúra tervezés),
- a közösségi közlekedés és a kisebb, könnyebb, célirányosabb személygépjárművek **használatának ösztönzése**,
- a távolsági fuvarozás és a szállítás utolsó szakasza közötti kapcsolódás **hatékonyabb megszervezése** (pl. intelligens közlekedési rendszerek használata).



Közösségi közlekedés igénybevételére ösztönző fejlesztési eszközök

Európában a folyamatosan növekvő mobilitás mellett sikerült a közforgalmú közlekedés részarányának csökkenését megállítani, egyes országokban még növelni is.

Ehhez szükségesek voltak:

- jelentős **infrastruktúra-beruházások** (nagysebességű, elővárosi vasúti, metró és villamoshálózat bővítése, intermodális csomópontok, repülőterek bekötése),
- **a járműpark fejlesztése** (környezetbarát autóbuszok, nagy kapacitású vasúti járművek, alacsonypadlós villamosok),
- **menetrendi és tarifális együttműködések** (közlekedési szövetségek, korlátlan használatra jogosító jegyek és bérletek, összehangolt menetrendek), és
- **intelligens megoldások** (chip-kártyák, GPS-es járműkövetés, valós idejű utastájékoztatás).



Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

Alapvető célja, hogy elősegítse a **versenyképesség fokozását**, a társadalom mobilitási feltételeinek biztosítását.

Fő feladata:

- a Magyarország közlekedési csomópont-szerepe és autópálya-hálózata adta lehetőségek kiaknázása,
- a fenntartható növekedés feltételeinek biztosítása,
- az egymással is konfliktusban lévő környezeti és gazdasági, nemzeti és uniós célkitűzések összehangolása,
- a sztrádák továbbépítése az országhatárokig, a megyei jogú városok gyorsforgalmi úti bekapcsolása, a vidék népességmegtartó és népességeltartó erejének erősítése,
- a közlekedési láncok kis költségű összekapcsolása és a módváltó (P+R és B+R) rendszerek fejlesztése.



Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)

Az IKOP az alábbi célok elérését szolgálja:

- a gazdasági szereplők versenyképességének javítása,
- a foglalkoztatás növelése,
- az energia- és erőforrás-hatékonyság növelése,
- a gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítása.



Modern Városok Program

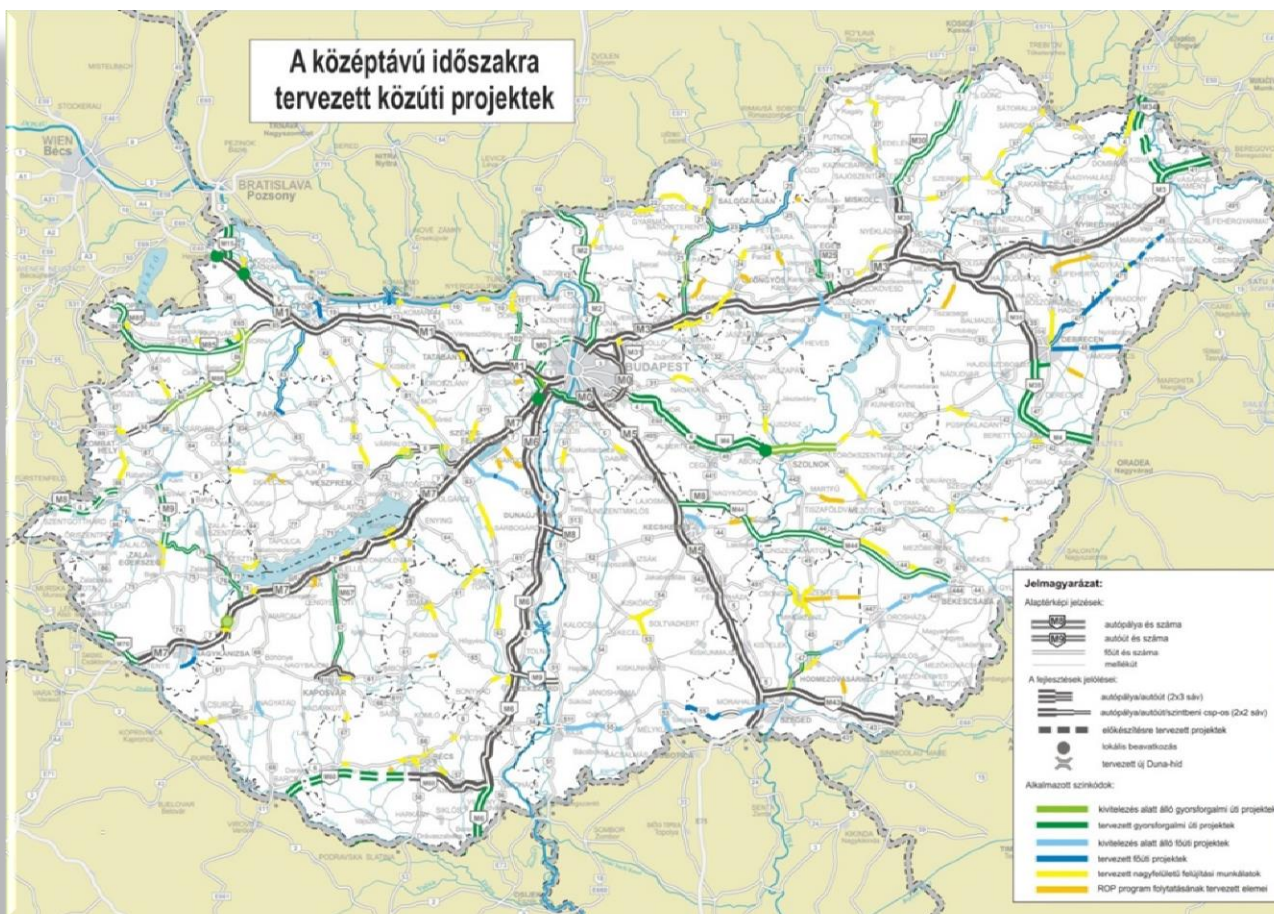
A kormány a vidék fejlődése érdekében **23 megyei jogú várossal** köt megállapodást.

10 megállapodás már megszületett: Debrecen, Eger, Érd, Miskolc, Nagykanizsa, Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Szolnok, Zalaegerszeg.

- A helyi önkormányzatokkal eddig létrejött megállapodások alapján Eger, Szolnok, Sopron és Zalaegerszeg magas szintű összeköttetéssel kapcsolódik be az országos gyorsforgalmi hálózatba,
- kiépülnek a sztrádák országhatárokig tartó szakaszai Miskolctól (M30), Pécstől (Bólytól (M60)) és Soprontól (M85).

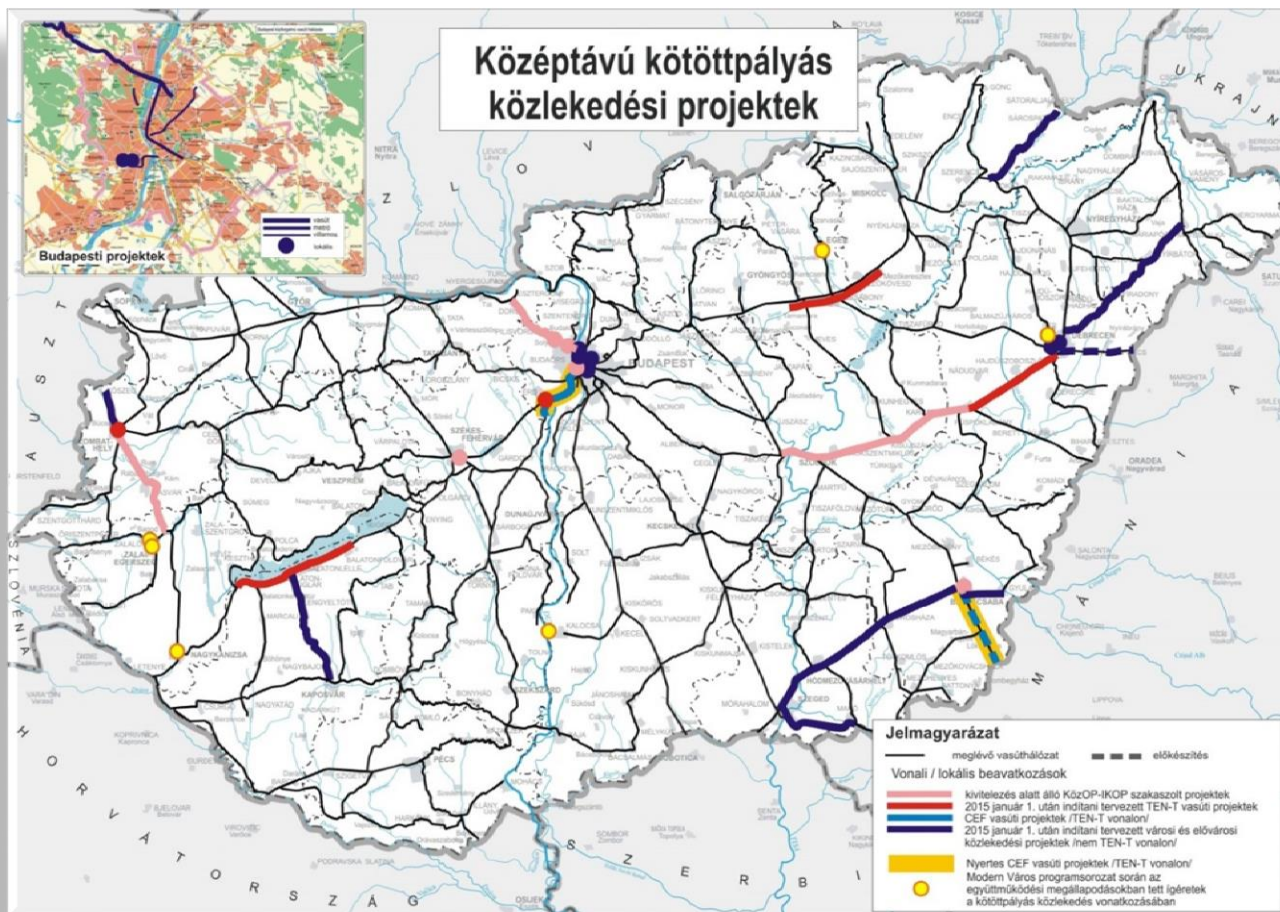


Közúti fejlesztési tervek





Vasúti fejlesztési tervek





Köszönöm megtisztelő figyelmüket!