

A NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA TÉZISEI

KTE

XIV. Közlekedésfejlesztési és beruházási konferencia

Szűcs Lajos
főosztályvezető

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, Közlekedési
Infrastruktúra Főosztály

Bük-fürdő, 2013. április 10-12.

A Nemzeti Közlekedési Stratégia

tézisei:

*„A főirányok meghatározása az előkészítés alatt
álló ágazati stratégia kritikus kérdéseiben”*

8+1 tézis

- I.) Gazdasági növekedés, hatékonyság**
- II.) Fejlesztési területek**
- III.) Felzárkózás, esélyegyenlőség, alapellátás**
- IV.) Fenntarthatóság**
- V.) Környezeti terhelés és energiafüggőség**
- VI.) Közlekedésbiztonság**
- VII.) ITS**
- VIII.) Szállítási láncok**
- IX.) Részletes Nemzeti Közlekedési Stratégia
kormány elé terjesztése**

„I.) El kell érni, hogy a közlekedési rendszer a gazdasági növekedést a **hatékonyság folyamatos javításával** szolgálja”

- felhasznált társadalmi **erőforrások** ésszerűsítésére
- Szállítani, utazni a **legalkalmasabb móddal** (vagy módokkal és módváltási megoldásokkal)
- az ország kedvező **földrajzi elhelyezkedésének** kihasználása
- **„exportbevételek”**
- fokozatosan kerül bevezetésre a **szabályozott verseny**
- fokozatosan megszűnnek a **piaci torzulások** (árképzés, adózás)
- **helyi, járási és regionális** szint: közút meghatározóbb lehet; **távolsági:** ráhordó szerep (kivétel kötöttpályás közlekedés léte/hiánya – 2000 település)
- **városi-elővárosi** környezetben az egyéni és a közforgalmú közlekedés ésszerű aránya (sokféle eszköz; dugódíj is - - feltételek: pl. gondos előkészítés, módváltást segítő fejlesztések)

„II.) Meg kell határozni a gazdasági növekedést közép és hosszú távon legjobban szolgáló **közlekedésfejlesztési területeket**”

- szomszédos országokkal hálózati harmonizáció
- hazai szolgáltatók és gazdasági szereplők érdekeinek figyelembe vétele
- turisztika
- fejlesztési gócterületek
- foglalkoztatás

•**közúthálózat:** európai tranzitvonalak hiányai (prioritás), többközpontúság, periférikus területek, megyeszékhelyek és MJV-k 2x2 bekötése, határok átjárhatósága

•**vasúthálózat:** TEN-T, forgalmi prognózisok, nagysebességű vasút

•**hajózás:** természet- és környezetvédelmi, örökségvédelmi, tájvédelmi, vízbázisvédelmi és vízgazdálkodási komplex szempontok

•**légiközlekedés:** három nemzetközi repülőtér, Közép-európai Funkcionális Légtérblokk

•**város:** élhető város, települési tervezés, forgalomcsillapítás, kerékpározás, „gyalogostengelyek”, parkolás tarifális szabályozása,

•beruházások tervezése: haszon-költség arány szerint rangsor, környezetvédelmi szempontok előtérbe emelése

„III.) Felzárkózást támogató fejlesztéspolitikát kell folytatni, biztosítani kell az **esélyegyenlőséget és a **kiegyenlített alapellátást**”**

- A versenyképességet, a környezeti terhek csökkentését és a regionális **felzárkózást egyaránt** biztosítani kell, ezzel együtt az **esélyegyenlőséget** és a kiegyenlített **alapellátást** a közlekedési szolgáltatásokban.
- Vidék – nagyváros – főváros kapcsolatok
- Törvényben rögzített napi három járatpár
- Akadálymentesítés minden értelemben

„IV.) A közlekedési rendszer fejlesztését gazdasági és műszaki értelemben is **fenntarthatóság orientált stratégia** keretében kell megvalósítani, a közszolgáltatók eladósodását meg kell állítani, a nemzeti vagyont meg kell őrizni”

- **pénzügyileg fenntartható** rendszer, részrendszerek, projektek
- **a közúthálózat műszaki állapotjellemzőit** (teherbírás, felületépség) 2020-ig legalább a 2000. évi szintre kell visszaállítani
- országos közúthálózat felújítási program
- **vasút szerepének** növelési lehetősége az általa gazdaságosan kiszolgálható a piaci területeken, különösen a 300 km feletti áruszállításnál.
- vasúti pálya „**lassújel**” felszámolási program
- **állami szerepvállalás**, hosszútávon tervezhető keretek
- közlekedési **adattárház** koncepció

„V.) Csökkenteni kell a közlekedés környezeti terhelését és energiatartósságát”

- csökkenteni kell az energia-, ezen belül az olajfüggőséget, törekednie kell az erőforrás hatékonyság emelésére, a környezetterhelés mérséklésére
- törekedni kell az üvegházhatású gázkibocsátás, a talaj és a vizek terhelésének csökkentésére, valamint a környezet- és természetvédelmi célból védelem alá helyezett területek megőrzésére
- ráhordó” (P+R, B+R), módváltó rendszerek fejlesztése
- bővíteni szükséges a csomóponti és szakaszi (villamos, busz) előnyben-részesítés megoldásait
- a „**használó fizet**” és a „**szennyező fizet**” a közúti útdíjakban
- zajtérkép, zajcsökkentés, kisméretű szálló por kibocsátás csökkentés
- Településfejlesztés, zöldmezős beépítési igények visszafogása

„VI.) Jelentősen csökkenteni kívánjuk a közlekedés baleseti áldozatainak számát”

- 2020-ra a közúti balesetben **meghaltak száma** a 2010-es évi szintnek felére, a személyi sérüléssel balesetek száma azok kétharmadára csökkenjen.
- A **közlekedésbiztonság javítása** komplex fellépést igényel, a megfelelő szabályozási háttér, a személyi tényező fejlesztése, a korszerűsödő közúti infrastruktúra és gépjárműpark, valamint a hatékony közúti ellenőrző és baleset-megelőzési tevékenység területeire kiterjedően.

„VII.) Javítani kell a közlekedési szolgáltatások színvonalát a korszerű és költségkímélő informatikai eszközök alkalmazásával”

A közlekedési rendszer eredményességét **elsődlegesen** a gazdaságilag hatékony, **költségkímélő** szabályozási eszközök és technológiák alkalmazásával szükséges javítani, különös tekintettel a korszerű („intelligens”) infokommunikációs (IT) technológiára épülő **„e-közlekedés”** -re

„VIII.) Összekapcsolt, együttműködő **utazási és szállítási láncokat** hozunk létre”

- „használó fizet” - hosszú távon a „szennyező fizet” alapú tarifa politika
- előtérbe kell helyezni a környezetet kevésbé terhelő **kombinált szállítási** formákat
- intermodális áruszállítási-logisztikai **infrastruktúra és eszközrendszer** együttes fejlesztése
- utasközpontú személyszállítást, gyors, megbízható és kényelmes átszállást, biztonságos eszközváltást (P+R, B+R, stb.) eredményező fejlesztések
- Az összetett **szállítási-logisztikai láncok** teljesítményének növelése
- energiahatékonyabb szállítási módok, **kíséretlen kombinált áruszállítási** megoldások komplett fejlesztése

„IX.) El kell készíteni és a **Kormány elé kell terjeszteni** a közlekedési célokat forgalmi vizsgálatokkal és hatásértékeléssel optimalizáló Nemzeti Közlekedési Stratégiát”

- Finanszírozási források: CEF, KA, ERFA + hazai önrész
- az európai közúti, vasúti és vízi tranzitfolyosók fejlesztése,
- a térségi közúti elérhetőség javítása,
- a közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok bekötése,
- a városi és elővárosi (legalább részben közösségi) közlekedés fejlesztése,
- a vasúti, városi, elővárosi közösségi környezetbarát személyszállító eszközök beszerzése,

NKS teljes változatának tervezett ütemezése

Nemzeti Közlekedési Stratégia	Határidő
1. mérföldkő: Helyzetelemzés értékelése, szükség szerinti kiegészítése, összközlekedési forgalmi modell elkészítése, NKS-t megalapozó kiegészítő vizsgálatok és koncepciók elkészítése.	2013.03.31.
2. mérföldkő: NKS nagytávú koncepcióváltozatok kidolgozása munkabizottsági részanyag kritikai felhasználásával, változatok elemzése, optimális változat kiválasztása. Az OVK optimális változatára projektképzés a prioritás megadásával, elő-megvalósíthatósági tanulmányok véglegesítésével.	2013.05.31.
3. mérföldkő: Az NKS kiválasztott optimális változatára a közlekedési stratégia felépítése, részletes bemutatása, a 2014-2020 közötti EU-s költségvetési ciklusban megvalósítandó és a 2021-2027 között előkészítendő közlekedésfejlesztési projektek meghatározása és prioritás adása. Speciális feladatelemek (cselekvési terv, OP részanyagok) elkészítése, <u>Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) befejezése.</u>	2013.08.31.
4. mérföldkő: Jóváhagyott koncepció végszállítás, az NKS szakmapolitikai, társadalmi egyeztetése kapcsolódó Kormány-előterjesztés tervezet elkészítése.	2013.10.31.
5. mérföldkő: A Kormány-előterjesztés készítéséhez kapcsolódó és az EU Bizottság által kijelölt szervezetekkel elvégzendő egyeztetési feladatok, az NKS véglegesítése	2014.04.30.



Köszönöm a figyelmet!