



Balatonföldvár 2008

közlekedés-fejlesztés

területfejlesztés

regionalitás

hálózatok

együttműködés

Európai Unió

források

A közlekedés jelentősége, nemzetgazdasági pozíciója, fő stratégiai feladatok



dr. Csepi Lajos
főigazgató, KKK

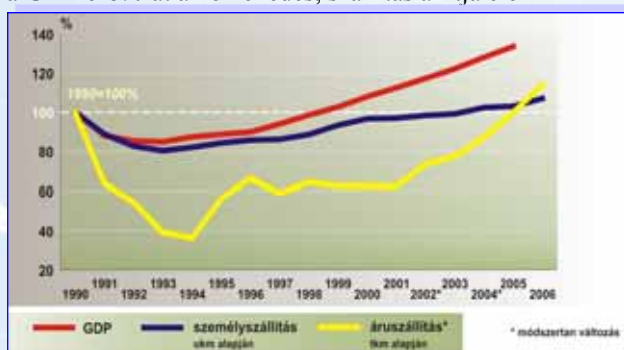
„A közlekedés helyzete, jövője ma Magyarországon”

Balatonföldvár, 2008. május 13-15.

- A közlekedés jelentősége
- A közlekedési nemzetgazdasági pozíciója a legjelentősebb eredmények, változások tükrében
- A közlekedési ágazatot jellemző alapvető problémák
- Fő stratégiai feladatok
- Összefoglalás



- a GDP 6-8%-át a közlekedés, szállítás állítja elő



Forrás: KTI

- minden tizedik munkahely a közlekedéssel kapcsolatos
- az elmúlt években a GDP közel 2%-át fordítottuk, a következő években pedig több mint 2%-át fordítjuk (az EU források felhasználásának következtében) közlekedésfejlesztésre

A közlekedés jelentősége

- Az ország fejlődése szempontjából alapvető a közlekedési infrastruktúra fejlettsége, állapota.
- A társadalom és gazdaság igényein alapuló közlekedés-fejlesztés befolyásolja a gazdasági, társadalmi folyamatokat, miközben az általa támogatott fejlődés alakítja magát a közlekedést is.
- A közlekedés szolgáltatás, amely alapjaiban befolyásolja egy adott ország helyzetét, a társadalom közérzetét.
- EU tagként a szolgáltatások színvonala a nagyobb európai közlekedési kapcsolatok tekintetében kerül megmérettetésre.



A közlekedés jelentősége

A közlekedés szerepe alapvető, mivel

- növeli a vállalkozások és a munkavállalók versenyképességét,
- a munkahelyek, oktatási szolgáltatások elérhetőbbé válnak,
- javítja a munkaerő mobilitását,
- hozzájárul a foglalkoztatás bővítéséhez,
- ösztönzi a belföldi/külföldi működő tőke áramlását,
- kiegyenlítheti a területi fejlődésbeli különbségeket stb.



A közlekedés jelentősége



Magyarország az átalakuló európai térség súlypontjában, Ny-K és É-D irányú közlekedési tengelyek metszéspontjában fekszik.

Eredmények, változások

Legfontosabb eredmények, változások

- kiépülő autópálya-hálózat (☞ **TEN hálózat** elemeinek kiépítettsége)
- jogi háttér tekintetében (☞ **új törvény**)
- EU-s támogatással megvalósuló projektek terén (☞ **KözOP, ROP**)
- ágazati stratégiák terén (☞ **Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia**)
- műszaki szabályozás terén (☞ **új tervezési szabályzat**)
- elektronikai alkalmazások (ITS) terén (☞ **díjfizetés, telematika**)
- közlekedésbiztonság terén (☞ **szigorodó szabályozás**)
- intézményi téren (☞ **átalakult intézményi struktúra**)



**2007-2013 közötti időszak javasolt
vasúthálózat-fejlesztési feladatai a
KözOP-ban**

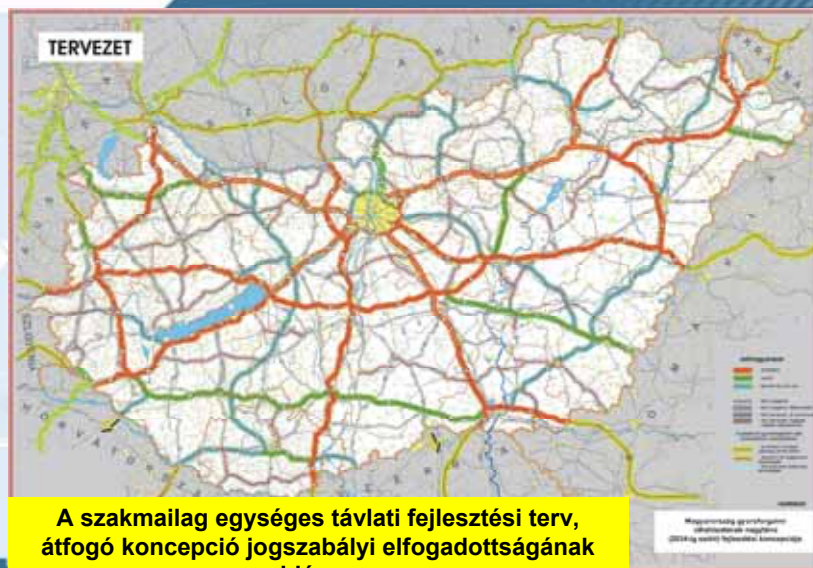


Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (2007-2020)



Társadalom számára érzékelhető problémák:

- közutak romló minősége,
- az elmaradott térségek kedvezőtlen infrastruktúra ellátottságának fennmaradása,
- vasúti szolgáltatások színvonala,
- a közlekedési szolgáltatások összehangolatlansága,
- a forgalombiztonság nem megfelelő,
- a gyorsforgalmi úthálózat megvalósítása körüli anomáliák,
- az uniós és hazai források ellenőrizhetetlennek tűnő felhasználása



Szakma szempontjából érzékelhető problémák:

- átfogó koncepció, egységes stratégia jóváhagyásának hiánya,
- források igénybevételének nehézkessége és lassúsága,
- folyamatosan változó intézményi környezet, nem tisztázott feladat- és felelősségi körök,
- hiányzó összközlekedési szemlélet,
- párbeszéd és koordináció hiánya ágazaton belül és társágzatok között
- lemaradó műszaki-jogi szabályozások



**A csatlakozási szerződésben vállalt
115 kN-os terhelhetőségű főúthálózat**

Alapvető problémák

Megvalósult 11,5 tonnás burkolatmegerősítési munkálatok az országos közúthálózaton



A kiemelt hálózati hossz: 7400 km
2008 végéig vállalt hálózat: 2265 km
Jelenleg elkészült megerősítés: 954 km

Alapvető problémák

11,5 tonnás burkolatmegerősítési munkálatok az országos közúthálózaton 2008-2013. között



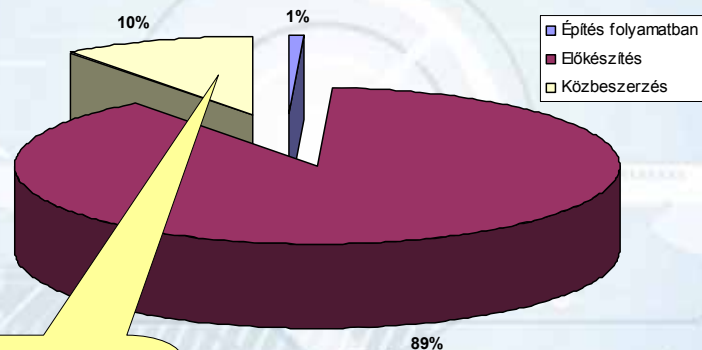
A kiemelt hálózati hossz: 7400 km
2008 végéig vállalt hálózat: 2265 km
Jelenleg elkészült megerősítés: 954 km

Alapvető problémák



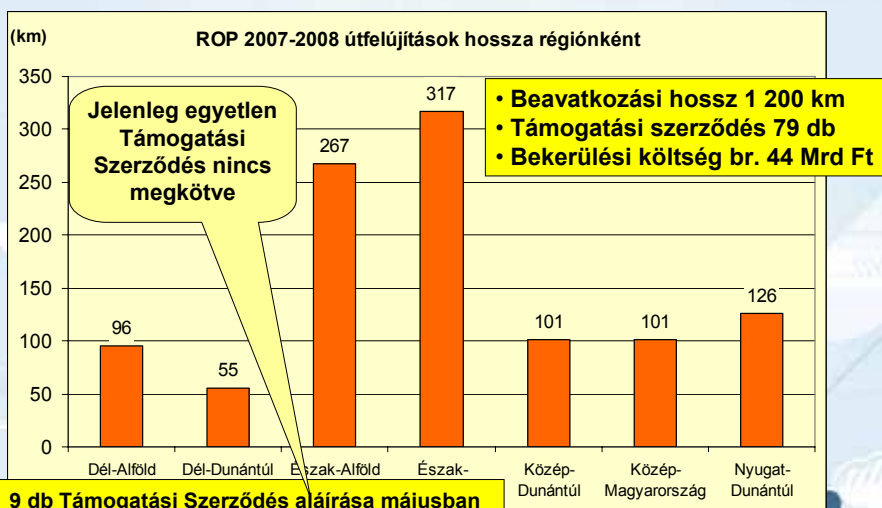
Alapvető problémák

A KÖZOP építési projektek (125 db) előrehaladásának aktuális állapota



Miniszteri döntéssel az Útpénztár fedezetével elindított 14 db közbeszerzési eljárás

A ROP keretében 2007 – 2008-as akciótervben megvalósuló projektek



- 9 db Támogatási Szerződés aláírása májusban
- 41 db Támogatási Szerződés aláírása júliusban
- 29 db Támogatási Szerződés aláírása októberben

Problémák az EU-s támogatások kapcsán:

- a KözOP és ROP esetében a rendszer lassan működik, túlszabályozott,
- párhuzamos rendszerek futnak sokszor más-más szereplőkkel,
- a projektek előkészítése túl bonyolult, a pénzhívások lassúak (jelenleg még nincs támogatási szerződés megkötve sem a ROP -ban, sem a KIOP -ban),
- régóta húzóódó jogi problémák /ROP vagyonátadás, ÁFA – gondok/

Legfőbb stratégiai feladatok:

- társadalmilag – szakmailag egyeztetett, elfogadott EKFS
- összehangolt infrastruktúra hálózatok távlati terveinek előállítása, alágazatok, rendszerek működésének jobb összehangolása
- Az ország fekvéséből adódó logisztikai fejlesztések
- A közlekedési ágazat állami vagyonának védelme
 - Az útfelújítások gyakorlatának újragondolása
 - Nemzeti Út- és Hídfelújítási Program elindítása
 - Használatarányos díjszedési rendszer bevezetése
 - 11,5 tonna teherbírás, tengelysúly – szabályozás, úthálózatvédelem

- Forrásháttér bővítése és kiszámíthatóvá tétele
 - EU-s intézményrendszer működésének felgyorsítása
 - úthasználati díjbevétel növelése
 - közszolgáltatási szerződés intézményesítése
- Intézményrendszer piacszerűbbé tétele – MÁV, VOLÁN, MK Kht, ÁAK Zrt
- Jogszabályi háttér rendezése
- Közlekedésbiztonság javítása

- Tudatosabbá, célratörőbbé kell tenni az ágazat fejlesztését
 - Hálózatfejlesztés
 - forrásteremtés
 - Vagyonvédelem
 - Közlekedésbiztonság
 - környezetvédelem
- Széleskörű szakmai összefogásra van szükség



Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

dr. Csepi Lajos, főigazgató
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
1024 Budapest, Lövőház u. 39.
Tel.: (36-1) 3368-101
Fax: (36-1) 3361-770
E-mail: csepi.lajos@kkk.gov.hu