



# A Közlekedés OP (KözOP) tervezésének állása

Jobbágy Valér  
GKM



## 2. NFT (NSRK) mérföldkövek

- OP második draft + Ex-ante indítása: 2006. április
- Partnerség: már megkezdődött
- NSRK, OP véglegesítés és leadásuk: 2006. június-július
- NSRK/OP-tárgyalások a Bizottsággal: 2006. második fele



## Helyzetkép

### Közúti közlekedés

- Magyarország számos fontos közlekedési csomópont találkozásánál fekszik
- A gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége alig harmada az EU-énak
- A közúthálózat nagy részének teherbírása nem felel meg az uniós követelményeknek
- Az önkormányzati utak 46%-a kiépítetlen, nagy részük nem megfelelő állapotú



## Helyzetkép

### Vasúti közlekedés

- A vasúthálózat sűrűsége megfelelő, de a hálózat műszaki állapota és kihasználtsága gyenge
- A pályahálózat több mint harmadán folyamatos sebességkorlátozás van érvényben
- A vasút eszközállománya elavult
- Éles verseny a közúttal, és a megjelenő külföldi vasúttársaságokkal



## Helyzetkép

### Vízi közlekedés

- A Duna az év felében-harmadában csak merülési korlátozásokkal hajózható
- Kevés a folyamatos üzemre képes kikötőnk

### Légi közlekedés

- Ferihegyi kapacitáskorlát
- Regionális repülőterek



## Helyzetkép

### Szállítás-logisztika, kombinált közlekedés

- Az ország fekvése nemzetközi kereskedelmi-szállítási szempontból nagyon kedvező
- A Nyugat- és Kelet-Európa közötti áruforgalom jelentős növekedése prognosztizálható
- Jelentős mértékben nő a szállítás-kereskedelem igényeit kiszolgáló logisztika iránti kereslet
- A kombinált közlekedés fejlődik



## Helyzetkép

### Városi, elővárosi közlekedés

- Növekszik az egyéni közlekedés a közösségi közlekedéssel szemben
- A forgalmi zsúfoltság (a közutak túlterheltsége) egyre nagyobb problémát jelent a városi elérhetőségben és jelentős környezetterhelést okoz
- A budapesti elővárosi vasúti közlekedés fejlesztése nem tart lépést az igényekkel
- A vidéki városokon áthaladó fő közlekedési utak zsúfoltságot, zaj- és légszennyezést okoznak



## Helyzetkép

### Közlekedési munkamegosztás, szerkezet, fő tendenciák

- Egészében közlekedési ágazatok közötti munkamegosztás még mindig jóval kedvezőbb, mint az EU-ban
- A személyközlekedésben az egyéni közlekedés szerepe nő a közösségi közlekedés rovására
- A motorizáció terén jelentős növekedés prognosztizálható
- Az áruszállításban a közút vált domináns ágazattá, növekedése gyorsabb a vasúténál



	Határ		Folyosók száma	Egyéb
	EU	Nem-EU		
Magyarország	3	4	4	-
Lengyelország	4	3	4	tenger
Ausztria	6	2	3	-
Csehország	4	0	2	-
Szlovénia	3	1	2	tenger
Szlovákia	4	1	2	-



Drezda/Nürnberg - Prága - Bécs/Pozsony - Győr -Budapest - Bukarest - Craiova/Constanta - Szófia - Thesszaloniki/Plovdiv - Isztambul



Velence - Trieszt/Koper - Ljubljana - Maribor - Budapest - Ungvár - Lvov (Kiev)

A ág: Pozsony - Zsolna - Budapest

B ág: Rijeka - Zágráb - Budapest

C ág: Ploce - Szarajevó - Eszék - Budapest



Duna

X Salzbürg - Villach - Ljubljana - Zágráb - Belgrád - Nis - Skopje - Thesszaloniki

A ág: Graz - Maribor - Zágráb

B ág: Belgrád - Újvidék - Budapest

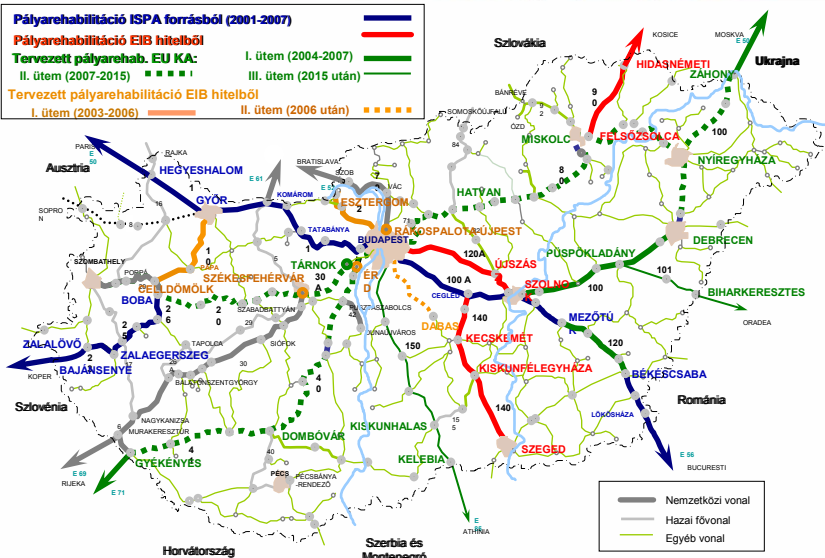
C ág: Nis - Szófia

D ág: Bitola - Florina - Via Egnata - Igoumenitsa



Forrás: KTI







## Tervezett országos logisztikai szolgáltató központ (LSZK) hálózat és vonzaskörzetei



## Szakpolitikai megfontolások

- A közlekedési fejlesztések célja az elérhetőség javítása, ami hozzájárul az általános célok megvalósításához: versenyképesség, növekedés, foglalkoztatás, területi kiegyenlítés
- => Intermodalitás
- Uniós prioritás: TEN-T, ezen belül 3 kiemelt irány: Kijev-Trieszt, Bécs-Isztambul, Duna; a vasút és a városi közösségi közlekedés (de...)
- Logisztika szerepének erősítése (intermodalitás fő szempont)
- Komplex fejlesztések: szolgáltatás fejlesztése is (gördülőállomány, telematika, közlekedés szervezés)
- Közlekedési fejlesztések összehangolása egymással és más területek és érdekeltek (programok, magánszféra) fejlesztési elképzeléseivel
- Fejlesztések koordinálása a szomszédos országok fejlesztéseivel



## Az OP tervezett céljai

1. Az elérhetőség javítása
2. Fenntarthatóság
3. Az ország gazdaságföldrajzi adottságainak kihasználása



## Az OP tervezett prioritásai

1. Az ország (nemzetközi) elérhetőségének javítása
2. A térségi elérhetőség javítása
3. Intermodális logisztikai kapcsolódások és kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése
4. Városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése





## 1. Az ország (nemzetközi) elérhetőségének javítása

### Tervezett intézkedések:

- Közút : TEN-gyorsforgalmi úthálózat
- Vasút: TEN vonalak + gördülőállomány; informatikai, telematikai forgalomirányítási fejlesztések
- Dunai vízi-út
- Légitársaságok: Ferihegy



## 2. Térségi (régió belüli) elérhetőség javítása

- Közúti infrastruktúra fejlesztése:
  - o TEN-re ráhordó;
  - o 11,5 t rehabilitáció
- Községi közlekedés fejlesztése: regionális/térségi közlekedési szövetségek,
- Regionális repterek



### 3. **Intermodális logisztikai kapcsolódások és kapcsolódó infrastruktúra fejlesztése**

- a hiányzó infrastrukturális kapcsolódási elemek a központokban
- közlekedési eszközváltás (Ro-La, Ro-Ro)
- csak OLSZK-kban, a többi ROP!



### 4. **Városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése**

- Elővárosi vasúthálózat fejlesztése
- Kötőpályás (villamos/metró) közlekedés fejlesztése
- Kapcsolódó intermodális csomópontok
- ROP-okban:
  - o Egyéb városi közösségi közlekedés fejlesztése
  - o Agglomerációs közlekedési szövetségek kialakítása



## További feladatok

- KözOP második draft: április közepe
- Ex-ante értékelés indítása, partnerség folytatása
- Projektek:
  - Projekt-listák összeállítása,
  - Elsőnek beadandók dokumentációjának elkészítése,
  - A többinél előkészítettség vizsgálata,
  - Előkészítés mechanizmusának kialakítása és megindítása
- OP véglegesítése és leadása: 2006. június-július