



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

A magyar közlekedéspolitika: Nemzeti Közlekedési Stratégia

Szűcs Lajos, főosztályvezető

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

2013. február 21.

„XVII. A magyar közlekedés helyzete az EU-ban”

(Változó körülmények, újszerű kihívások a vasúti és közúti közlekedés területén)

Kápolnásnyék



TÉMAVÁZLAT

- **Stratégiai alapok**
- Determinációk
- Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Program



Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) – miért?

Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS)

- 2007-2020-as összközlekedési stratégia, közlekedési módokra részstratégiák (pl. közút, vasút, városi-elővárosi)
- A 2007-2013-as közlekedési operatív program (KözOP) stratégiai alapja

A 2014-2020-as EU támogatások lehívásának előzetes feltétele egy olyan közlekedési stratégia megléte, mely:

- A 2011-es EU közlekedéspolitika, új TEN-T irányelv elvárásainak megfelel
- Stratégiai környezeti hatásvizsgálattal rendelkezik
- Valamennyi közlekedési módra kiterjedő forgalmi modellen alapszik (pl. a leendő projektek tesztelésére)

Az EKFS ezeket sajnos nem teljesíti



Eddigi eredmények, várható lépések

Eddigi eredmények:

- Helyzetfeltárás önkéntes munkacsoportok mintegy 160 szakértőjével (2012. első felében)
- Ezeket egy ötfős team átvizsgálta (2012. augusztus-november), SWOT-tal, jövőképekkel, cselekvési tervekkel egészítette ki (NKS előzetes koncepció és stratégia)
- NKS workshop 20 szakértő bevonásával: kulcstényezők, célok, intézkedések, projektek-források –determinációk megvitatása



Közeljövőben várható lépések:

- 2013. elején NKS tézisek Kormány elé vitele a főbb irányvonalak rögzítésére.
- 2013. január-2014. április NKS konzorcium munkavégzése
- 2013: folyamatos koordináció a 2014-2020-as Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Program készítésével



Szakmai egyeztetések

- Konzultációs Testület és Opponensi Bizottság: szakmai véleményezés (pl. Hungrail, Volán Egyesülés, Magyar Kerékpáros Klub, VEKE, Levegő Munkacsoport, MLSZKSZ) ~ összesen mintegy 30 szakértő
- 2012. december – 2013. január 19 magyarországi megyével egyeztetés
- JASPERS (Európai régiók projektjeit támogató közös program), mely az EU-hoz benyújtott valamennyi közlekedési nagyprojektet előzetesen véleményezi
- Országos Környezetvédelmi Tanács
- Irányító Bizottság: stratégiai kérdések megvitatása (pl. NFÜ, Közlekedésfejlesztési koordinációs Központ, Magyar Mérnök Kamara, Nemzeti Közlekedési Hatóság bevonása) – folyamatosan
- 2012/2013. Társminisztériumok (pl. NGM, VM, KIM)
- 2013 januártól Központi Koordinációs Bizottság (IB+OB= 26 tag (10 szavazó))

Számtalan szakmai egyeztetés várható még az NKS 2014-es elfogadásáig



Az NKS végső kidolgozását végző konzorcium

- A KözOP technikai segítségnyújtás keretéből pályázat kiírása
- Nyertes a FŐMTERV Zrt. vezette konzorcium, résztvevők „Közlekedés” Kft., KTI Nonprofit Kft., TRENECON COWI Kft., UNITEF-83 Zrt., UTIBER Kft., UVATERV Zrt., VITECO Kft.
- A 0,88 milliárd Ft-os megbízás jóval több mint „stratégiaírás”, mivel feladata még:
 - Országos Vasútfejlesztési Konceptió , hiányzó vasúti elő-megvalósíthatósági tanulmányok elkészítése
 - Az országos közúthálózat felújítási programjának megalapozó vizsgálata, Mellékúthálózat és önkormányzati utak fejlesztési terve, a hálózati struktúra felülvizsgálata
 - A gyorsforgalmi úthálózat hiányzó csomópontjainak értékelése és rangsora
 - Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv elkészítése
 - Közlekedési Energiahatékonyság-javítási Cselekvési Terv elkészítése
 - A 2014-2027 közötti fejlesztési (gördülő-) terv projektjeinek kiválasztása, ehhez modellszerű hatásvizsgálat, rangsorolás
 - Hajózási útvonalak vizsgálat



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, Stratégiai Környezeti Vizsgálat (SKV) befejezése.	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.



Tervezett témák

- Stratégiai alapok
- **Determinációk**
- Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Program



TEN-T vasúti törzshálózati determinációk



- Közel 1500 km-es magyarországi hálózat
- Az elvárásoknak (pl. 22,5 tonna/tengely, GSM-R+ETCS2) a hálózat kb. 3/4-e nem felel meg
- Becsült fejlesztési igény: 1900 mrd Ft
- Kiépítési határidő: 2030



TEN-T közúti törzshálózati determinációk

- Közel 1200 km-es magyarországi hálózat
- Az elvárásoknak nem felel meg: kb. 150 km szakasz, alternatív üzemanyag-töltőállomások hiánya
- Becsült fejlesztési igény: 500 mrd Ft
- Kiépítési határidő: 2030





TEN-T determinációk - Duna



Környezet, hajózhatóság, árvízvédelem,
egyéb igények (pl. turizmus, öntözés,
energia) harmóniája





Az Európai Bizottság elvárásai

A fő elvárásokat ún. országspecifikus ajánlásokban és a pozíciós papírban mutatták be. Ezek közül a legnagyobb kihívások:

1. Megfelelően egyeztetett új közlekedésstratégia és az ebből levezetett projekt-rangsor (fordított sorrend nem elfogadható)
2. TEN-T törzshálózat fejlesztése, különösen Orient és Mediterrán folyosók, Duna
3. Közlekedésbiztonság további jelentős javítása
4. A magyarországi közlekedési rendszer pénzügyileg fenntarthatóvá tétele (pl. közösségi közlekedési szolgáltatók eladósodásának, infrastruktúra-olló nyílásának megállítása)



Lassújelek a MÁV hálózaton



Tervezett témák

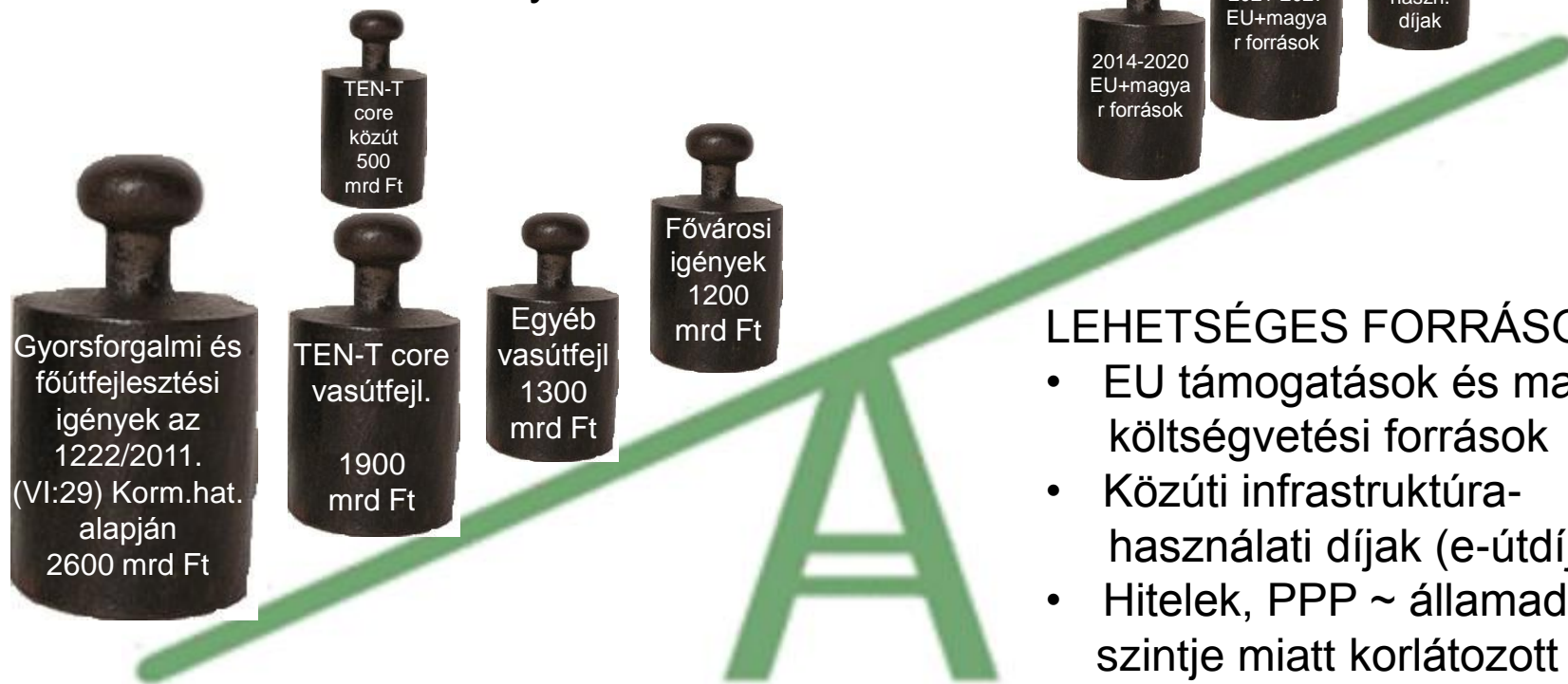
- Stratégiai alapok
- Determinációk
- **Intelligens Közlekedésfejlesztési Operatív Program**



Közlekedésfejlesztési igények vs. forráslehetőségek

FŐBB IGÉNYEK

- Az előkészített projektek igénye is óriási
- Rangsorolás, minimum követelmények és azok következetes érvényesítése kell



LEHETSÉGES FORRÁSOK

- EU támogatások és magyar költségvetési források
- Közúti infrastruktúra-használati díjak (e-útdíj)
- Hitelek, PPP ~ államadósság szintje miatt korlátozott



2014-2020 Intelligens közlekedésfejlesztési OP (IKOP)

A Kormány terveit szerint a 2014-2020-as EU források (~ 20,5 milliárd €, kb. 6000 mrd Ft)

- 60%-a gazdaságfejlesztésre (gazdasági és területi/regionális operatív programok),
- 40%-a humánerőforrás-fejlesztés, az infrastruktúrafejlesztés, a környezetvédelem és az energiahatékonyság

2013. február 28-ig kell a Kormány elé terjeszteni az operatív programok 0. változatait:

- Az NGM terveit szerint az IKOP forrása a 2007-2013-as KözOP-nak kb. harmada lenne
- Előzetes egyeztetések a többi operatív programmal történő elhatárolásokról (GINOP, TOP, VEKOP), például városokon belüli közlekedésfejlesztések, kerékpárutak
- Az év során további egyeztetések várhatók (ex-ante, SKV, társadalmi)



Köszönöm a figyelmet!