

7.
KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI
PROGRAM

7. KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM

HELYZETKÉP

A szektor gazdasági jelentősége

A közlekedés a gazdaság és a társadalom szerves kiszolgáló háttérét alkotja. Előnyei közé tartozik általában az elérhetőség biztosítása, a területi egyenlőtlenségek kiegyensúlyozása, a személyek, áruk és szolgáltatások mobilitásának lehetővé tétele, gazdaság- és térségfejlesztő multiplikátor hatása, valamint a GDP-hez való közvetlen hozzájárulása is jelentős (7–9%). Fontos körülmény, hogy a közlekedés jövedelemtermelő képességén belül a gazdasági ágazatok közül az egyik legjobb a GDP/GNI arány, mert a közlekedés értékteremtő folyamatában részt vevő vállalatok nagyobb része áll magyar tulajdonban, mint több más gazdasági ágazat átlagában. Ugyanakkor számos – nem, vagy csak részben ellentételezett – költséget is ró a társadalomra, amelyek közösségi szinten jelentkeznek.

Személyszállítás

A motorizált közlekedés a legjelentősebb eleme a személyközlekedési rendszernek, szerepe folyamatosan erősödik. A személygépkocsi ellátottság Magyarországon elmarad az EU átlagától, de fokozatosan közelíti azt a szintet. A közforgalmú személyszállítás (közösségi- vagy tömegközlekedés) fontos társadalmi szerepet tölt be. Környezetkímélő jellege felértékelődött, és – a forgalmi torlódások, dugók miatt – elsősorban az úti célhoz eljutási időt tekintve versenyképes bizonyos (nagy)városi helyzetekben.

Európai viszonylatban elég sűrű közforgalmú közlekedési vonalhálózattal rendelkezünk, de a hálózaton megvalósuló szolgáltatás színvonala – az elővárosi közlekedés kivételével – stagnál. Települési és agglomerációs/környéki viszonylatban a közforgalmú személyszállítás valós mobilitási alternatívaként tűnik fel a személygépkocsi használat mellett, de a távolsági közlekedésben már csak bizonyos feltételek mellett. A jelenleg is állami tulajdonú Volán-társaságok célszerűtlenül és gazdaságtalanul működnek, több területen a vasúttal indokolatlanul versenyezve. A (főként vidéki) társadalom továbbra is a „szociális háló” egyik fontos elemének tekinti a távolsági autóbusz- és vasúti közlekedést, ezért a szektor jelentősége túlmutat pusztán gazdasági vonatkozásain. Hazánk relatíve jó helyzetben van, hiszen az egyéni és a közforgalmú személyszállítás közötti munkamegosztás még mindig nem mutat akkora személygépkocsi dominanciát, mint Nyugat-Európában.

Árufuvarozás

A megfelelő színvonalú áruszállítás-logisztika a gazdaság versenyképességének alapvető tényezője. Hazánk – geopolitikai helyzetéből adódóan – intenzív bel- és külkereskedelmi tevékenységet végez, valamint jelentős tranzit terhet visel, az áruk szállítási intenzitása nagy. Az áruszállítás-logisztika hatékonysága erősen kihat az egész nemzetgazdaság teljesítményére. Az áruáramlatok irányát tekintve domináns kapcsolat mutatható ki Budapest és az ország többi nagyvárosa között.

A külkereskedelmi forgalom egyértelműen a nyugat-európai kereskedelmi kapcsolatok súlyát emeli ki, de másodlagosan – inkább tranzit jelleggel – egy északnyugati–délkeleti tengelyen is egyre nagyobb forgalom jelenik meg.

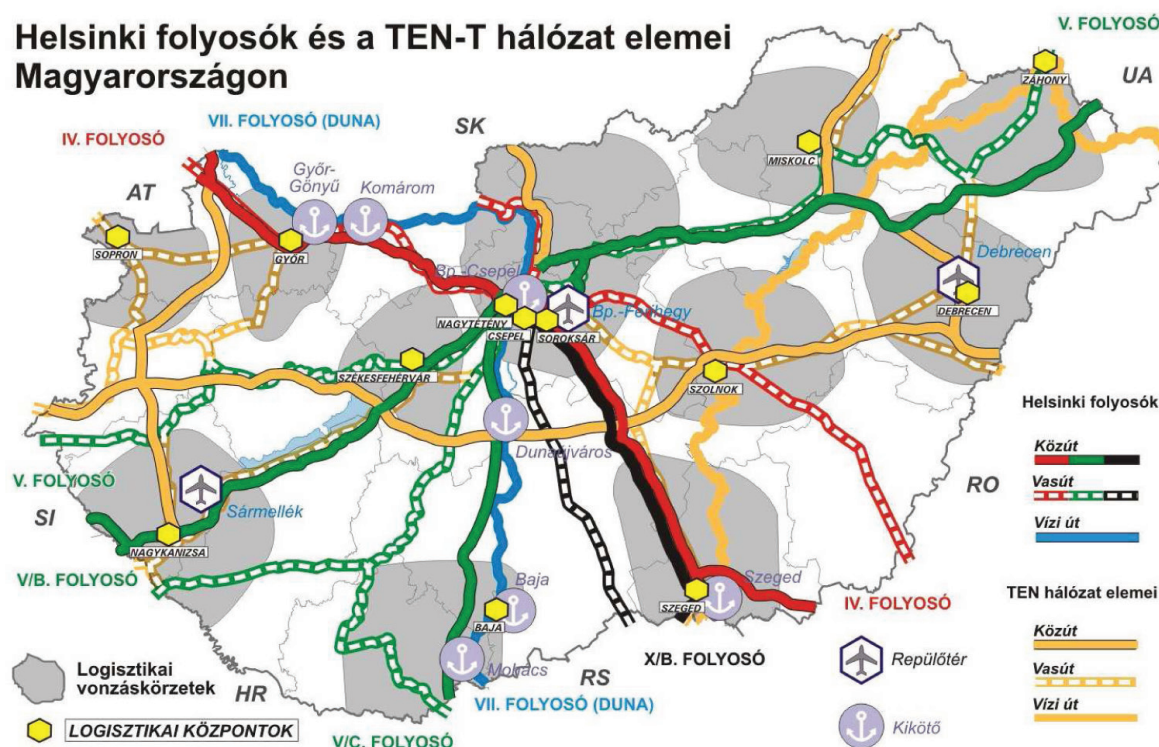
A gazdaság szereplői ellátási-szolgáltatási láncokban gondolkodnak, az áruszállításban-logisztikában ezek optimális működtetését tekintik súlyponti kérdésnek. A cél olyan szállítási láncok kialakítása, amelyek – a költségek és az idő tekintetében – a lehető leghatékonyabb árutovábbítást teszik lehetővé. A közúti túlsúly hosszú távon nem tekinthető kívánatosnak, mert egy növekedési pályát megcélzó gazdaság növekvő szállítási igényei olyan további közúti infrastrukturális fejlesztéseket vetítenek előre, amelyek sem pénzügyi, sem környezeti szempontból nem jelenthetnek valós alternatívát. Eközben a vasúti szektor és a belvízi hajózás is jelentős mértékű kihasználatlan kapacitásokkal rendelkezik, amelyek kitöltését egy korszerű és hatékony közlekedéspolitikának ösztönöznie kell.

Magyarország területe Európa összterületének csupán 1%-át teszi ki, azonban az itt található infrastruktúra kihasználtságának aránya ennél sokkal intenzívebb, tekintve az ország tranzit helyzetét. Közlekedési létesítményeink és közlekedési ellenőrzőrendszereink Európa közlekedési hálózatának központi – és kritikus jelentőséggel bíró – részét képezik, amelyeken keresztül a kontinens minden fő irányában haladnak a személyek, az áruk és a szolgáltatások. Nagyon részben egyelőre valóban csak áthaladnak, jelentős károkat okozva épített és természetes környezetünknek, gazdaságunk mérhető haszna nélkül.

Magyarországon négy páneurópai folyosó (TEN folyosó) halad át, amelyből három a főváros déli határán metszi egymást.

Magyarországon áthaladó Páneurópai folyosók

Helsinki folyosók és a TEN-T hálózat elemei Magyarországon



Forrás: KTI

A jelenlegi adatok alapján a prognosztizált áruszállítási és motorizációs tendenciák hosszú távon fenntarthatatlanok. A kedvezőtlen folyamatot csak a racionális és fenntartható gazdasági gondolkodásmód elterjedése, valamint a ténylegesen felmerülő direkt és indirekt költségek beszedése befolyásolhatja megfelelő irányban.

Környezetvédelem és energiafelhasználás

Magyarország éves energiafelhasználása már évek óta 1050–1125 PJ között ingadozik, ennek döntő részét fosszilis energiahordozókból (kőolaj, földgáz, szén) állítja elő. A jelenlegi, döntően fosszilis energiahordozókra épülő energiafelhasználási struktúra globális problémákat indukál (pl. éghajlatváltozás). Ezek a problémák, illetve a fosszilis energiahordozók várható kimerülése és növekvő ára a további gazdasági fejlődésnek korlátjai lehetnek mind világ-, mind hazai viszonylatban. Külső energiafüggőségünk mintegy 65%-os, importunk legnagyobb része (gázimportunk 90%-a) Oroszországból származik. Ez a továbbra is fennálló egyoldalú függőség jelentős bizonytalanságot visz a hazai ellátási rendszerbe.

Megújuló energiaforrásaink (szél-, víz-, geotermikus energia) kihasználása alacsony, az összes felhasználásban mindössze 3–4% körül alakul. Jelenleg fontos beruházások folynak a szélenergia hasznosítására és növényi eredetű üzemanyag előállítására.

Várható, hogy az elkövetkező évek során fokozatosan elterjednek a nem hagyományos tüzelőanyaggal működő járművek, amelyek üzemeltetési feltételéről való gondoskodás további feladatokkal jár.

Európában a közlekedés a teljes szén-dioxid (CO₂) kibocsátás mintegy negyedéért felelős, ezen belül is a közúti közlekedés a legjelentősebb szén-dioxid kibocsátó. Magyarország megközelítőleg 60 millió tonna CO₂-t bocsát ki évente, aminek 23%-a (13 millió tonna) köthető a közlekedéshez, ezen belül több mint 90% a közúthoz, kb. 5% a polgári légi közlekedéshez, 1-2% a vasúthoz és ehhez képest kimutathatatlan mértékben a belvízi hajózáshoz. A magyarországi légtérbe jutó további levegőszennyező anyagok közül a CO és NO_x mintegy 60%-a a közlekedésből származik.

A nehézgépjármű-állomány hazai forgalomban alkalmazott járművei részben még korszerűtlenek, műszakilag és fizikailag elavultak, működésük jelentős környezeti károkkal, elsősorban légszennyezéssel és zajkibocsátással jár. Jelentősebb változás csak a forgalomban részt vevő járműállomány teljes körű korszerűsítésétől várható.

Közúti közlekedés

A hazai közúti infrastruktúra gerincét az országos közúthálózat adja. Ennek a hálózatnak (mintegy 1100 km gyorsforgalmi út – autópálya és autóút, csomóponti ágak nélkül –, 6600 km I. és II. rendű főút, valamint 23 300 km mellékút) a fenntartása és üzemeltetése, továbbá fejlesztése állami feladat. A közúti szektor a hazai GDP mintegy 6%-ához járul hozzá, a munkahelyek csaknem 10%-a közvetlenül vagy közvetetten hozzá kapcsolódik.

A közúti infrastruktúra fenntartásának finanszírozása az Útpénztárból történik. Az elmúlt öt évben az Útpénztár központi költségvetési támogatása a felére esett vissza, amit az amúgy címkézetten befolyó, egészen 2009-ig folyamatosan növekvő úthasználati díjbevételek sem tudtak ellensúlyozni. A fejlesztési forrásokat csakis külső forrásokból sikerült olyan mértékben kipótolni, ami egy viszonylag elfogadható ütemű fejlesztést eredményezett, de csak a főúthálózaton; emellett a mellékúthálózat rohamos pusztulásnak indult. Az autópálya-hálózat egy része koncessziós rendszerben, rendelkezésre állási díj fejében működik, évről évre növekvő állami kötelezettségvállalást jelentve a költségvetés számára, ami mára nagyobb terhet jelent, mint az Útpénztár éves bevétele.

Vasúti közlekedés

A vasúti közlekedés eszközrendszerét (mind az infrastruktúra, mind a járműállomány oldaláról) az erős heterogenitás jellemzi. A kiemelt, nemzetközi kapcsolatot jelentő fővonalak, közlekedési folyosók infrastruktúrája – köszönhetően az EU támogatásának is – hazai viszonylatban korszerűnek, a fejlett EU-tagállamokhoz

képeket közepes állapotúnak mondható. A nemzetközi (tranzit) korridorokhoz nem – vagy csak közvetetten – kapcsolódó, de országos jelentőségű vasútvonalak általános műszaki állapota lényegesen gyengébb: a személyközlekedésben az eljutási idő és a menetrendszerűség, az áru fuvarozásban a villamosítottág és a tengelyterhelés mint legfontosabb paraméterek a piacképesség alsó határát érték el. A fejlett EU-tagállamokban tapasztalt részarányt továbbra is meghaladja a hazai vasúti áru fuvarozás, illetve személyszállítás alágazati összehasonlító aránya.

Az összes közlekedési alágazathoz hasonlóan a vasúti közlekedésben (elsősorban a pályahálózat-működtetésben és a személyszállításban) Európa-szerte általános jelenség az állam komoly részvétele a finanszírozási oldalon. Magyarországon a pályahálózat mérete és szolgáltatási színvonala, az állam által megrendelt személyszállítási szolgáltatási volumen és mindezek ráfordításigénye közötti összhangot két évtized alatt sem sikerült megoldani. Az egyre inkább kezelhetetlen mértékű adósságteher és göngyölődő finanszírozási hiány már a vasúti rendszerek mindennapi működését fenyegeti.

Légi közlekedés

A Budapest-Ferihegy nemzetközi repülőtérnek nincs versenytársa a hazai piacon. Ferihegy elsősorban Béccsel, másodsorban Pozsonnyal versenyez. Budapest a légi közlekedésben nem regionális központ, de még a regionális transzfer, illetve központ-kiegészítő szerepe is megkérdőjelezhető. A cargo típusú forgalom Ferihegyen nem számottevő. Jelenleg a regionális repülőtér szerep megszerzése terén vesztesre áll Budapest.

Ennek háttérében a következő okok állnak:

- ▶ A működtetési jogok privatizációja;
- ▶ Az LRI egykori átalakításával megszülető, de rendszerszemléletű megközelítésben teljesen diszfunkcionális cégtömeg;
- ▶ A repülőtér sok tekintetben korszerűtlen földi kiszolgáló infrastruktúrája;
- ▶ A tranzitlehetőségek erősen korlátozott volta;
- ▶ Az intermodalitás, a jó közlekedési kapcsolatok gyakorlatilag teljes hiánya.

A légi-navigációs szolgáltatások terén jók az adottságaink.

Belvízi hajózás

A járműméretek kialakult nagy választéka, valamint a rakodási technológia dinamikus fejlődése miatt, ma már rövidebb szállítási szakaszokon (100–150 km-en belül) is versenyképes lehet a belvízi hajózás. A személyhajózás idegenforgalmi, turisztikai,

és vendéglátó-ipari szerepe felerősödött. Budapestet évente mintegy 120–140 különböző folyami szállodahajó látogatja, minőségi turisták tízezreit szállítva hazánkba. A 70-es évekig meglévő, menetrendszerű, helyközi személyszállítási jellege ellenben mára nagymértékben csökkent.

A Duna-Majna-Rajna csatorna 1992. évi átadásával a magyar belvízi hajózás előtt új távlatok nyíltak. A Duna magyarországi szakasza központi fekvésével meghatározó része lett a DMR transzkontinentális vízi útnak. A DMR önmagában is, de különösen a hozzá közvetlen kapcsolódó belvízi utakkal együtt Európa legjelentősebb belvízi víziút-rendszere.

Hajózható vízi útjaink hossza 1366 kilométer, ez európai viszonylatban jó közepes víziút-sűrűséget jelent. Hazánkban a víziút-hálózat minőségi jellemzői (hajómerülési korlátozások miatt a rendelkezésre álló hajótér, kikötők telepítési sűrűsége, kikötési szolgáltatások stb.) az EU-átlagnál lényegesen rosszabbak. Működő kikötői létesítményeink kihasználtsága – az EU 60–70%-os aránya helyett – mintegy 30%-os. Közforgalmi kikötőink hálózatsűrűsége az európai átlaghoz viszonyítva mintegy 25%-os. A korszerű kikötők hiánya és a csatlakozó közlekedési létesítmények kiépítetlensége nagymértékben rontja a folyami szállítás versenyképességét. A Duna hazai szakaszán az alacsony szintű szabályozottság miatt a hajókapacitások csak 60–70%-ban használhatók ki, míg az európai átlag 80–100% közötti. A Tisza magyarországi szakaszán a vízi szállítás volumene rendkívül alacsony.

A magyar tulajdonban lévő teherhajók többsége idegen lobogó alatt hajózik.

A hozzánk hasonló vízi úti lehetőségekkel rendelkező országokkal való összehasonlításban Magyarországon a legkisebb a vízi áruszállítás részesedése az összes szállítási teljesítményből.

A belvízi áruszállítás különböző európai részesedési arányai az összes áruszállításon belül:

- ▶ Európa összes szállításában: 4–5%;
- ▶ Hat (jól szabályozott vízi úttal rendelkező) EU-országban: 12–18%;
- ▶ Németországban és Hollandiában a vízi út 100-100 km-es sávjában: 50–55%;
- ▶ A Duna-menti országokban (a délszláv háborúk előtti időszakban): 8–11%;
- ▶ Magyarország a délszláv háborúk előtti időszakban: 2,5–3%, közben ~2%, 2007-ben ~3,5–4 %.

A hajózás csaknem kizárólag az intermodális szállítási lánc elemeként tud az áru fuvarozásban részt venni – azaz szüksége van közúti és/vagy vasúti rá- és elszállításra.

Városi közlekedés

Magyarországon a városi közforgalmú személyszállítási közlekedési szolgáltatók jelentős belső adósságot görgetnek maguk előtt, eszközállományuk erősen elavult, utánpótlása nem megoldott. A (nagy)városi élet nélkülözhetetlen eleme a megfelelő színvonalú „tömegközlekedés”. Évtizedes elmaradásokat kell pótolnunk, jelentős beruházásokra, és szemléletváltásra is szükség van. A különböző közlekedési vállalatok működésének összehangolásával, az átszállási kapcsolatok javításával azonos költségvetési ráfordítás mellett is lényegesen színvonalasabb szolgáltatást kaphatnának az utasok.

Budapesten a Duna, mint közlekedési útvonal teljesen kihasználatlan – ez nagy pazarlást jelent annak fényében, hogy a főváros nem rendelkezik megfelelő átbocsátási kapacitású észak-déli tengellyel. Különösen érzékenyen érinti ez a budai oldalt, ahol a domborzati viszonyok miatt körgyűrű(k) kiépítése komoly műszaki és anyagi problémákba ütközik. A közlekedés résztvevői keresik az észak-déli irányú gyors áthaladási lehetőséget a városon, ezt mutatja a rakparti utak folyamatos zsúfoltsága. Megoldás lehet az észak-déli irányú személyközlekedés egy részének gyorsjáratú és jól szervezett menetrendű hajókkal történő lebonyolítása. Mindez bekapcsolható lenne az elővárosi közlekedési rendszerbe is, hiszen a főváros vonzáskörzetébe jelentős lélekszámú települések tartoznak a Duna mindkét partján, déli és északi irányban egyaránt.

A városi közlekedés jelentős eleme a kerékpáros közlekedés. A kerékpárral történő helyváltoztatás (bruttó) időszükséglete 5 km-nél rövidebb utazásoknál kisebb, mint személygépkocsival, 10 km-en belül kisebb, mint közösségi közlekedéssel. Európában a személygépkocsival megtett utazások fele 5 km-nél rövidebb. Amíg egy átlagos települési környezetben azonos útkeresztmetszeten óránként 2000 személygépkocsi halad át, addig ugyanezen a keresztmetszeten 14 ezer kerékpáros kaphatna lehetőséget.

Logisztika és intermodalitás

Az Új Széchenyi Terv közlekedésfejlesztési programjában az áru fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolt logisztikai folyamatok értendőek. A belső üzemi logisztikai tevékenységek az ipari fejlesztések részei. A szállítási logisztika speciális fajtája az intermodális (kombinált) szállítás, ahol nem az árukat, hanem a rakodási-szállítási egységeket rakják át a fuvarozási mód váltásakor. Az intermodális szállítások több közlekedési alágazat együttműködését igénylik. A fő cél a rakományok minél hatékonyabb módon történő továbbítása. Az utóbbi években új szemlélet uralkodott el az európai közlekedéspolitikusok között, ez a komodalitás.

A komodalitás már nemcsak közvetlenül az árura, hanem az egyes alágazatok komparatív előnyeire is tekintettel van: célja a közlekedési rendszer minél hatékonyabb

kihasználása az egyes alágazatok legjobb tulajdonságaira építve és azokat kihasználva, ezzel hozzájárulva a közlekedés által okozott kedvezőtlen külső hatások mérsékléséhez is.

A szállításokban rejlő, közvetlenül a közlekedési rendszer, közvetve a társadalom szintjén jelentkező hatékonyságnövelés, valamint a környezetterhelés csökkentése csak akkor valósítható meg, ha ehhez a közhatalmi adminisztráció szintjén megfelelő piaci feltételeket és (sokszor pénzügyi) ösztönző eszközöket teremt az állam.

A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM CÉLJA

A közlekedésfejlesztési célok makrogazdasági keretrendszere

A magyar közlekedési rendszer céljait nagyban befolyásolják a térségben jellemzővé váló társadalmi és gazdasági folyamatok; elsősorban a globalizáció (a távolság helyett az eljutási idő dominál) és az integrációs folyamatok. Jelentős a hatásuk az erősödő migrációs folyamatok következtében megnövekedő mobilitási igényeknek, a települési térségek koncentrációjának, a fosszilis üzemanyagok korlátozott elérhetőségének, a környezeti értékek kiemelt szerepének, valamint a lakosság átlagéletkora emelkedésének.

A fenti változásokat az alábbi közlekedési kihívások kísérik (a peremfeltételek a formálódó új EU-s közlekedéspolitika alapjai is):

- ▶ Az EU külkereskedelmi forgalma a belső forgalomhoz képest intenzívebben fejlődik;
- ▶ A tagországok közötti és a tagországokon belüli mobilitási igények tovább nőnek;
- ▶ A károsanyag-kibocsátással kapcsolatos szabályozások egyre szigorodnak;
- ▶ A szénelapú üzemanyagok elégetéséből származó CO₂ kibocsátás egyenes arányban van a felhasznált üzemanyag mennyiségével;
- ▶ A fosszilis üzemanyagok egyre drágulnak;
- ▶ A települési környezetben felértékelődnek az egyéni közlekedési módok;
- ▶ Az idősök ellátása egyre több forrást köt le, valamint egyre intenzívebbek a helyváltoztatási szokásaik.

Hazánk szempontjából figyelembe veendő az alábbi, vélelmezhető gazdasági-műszaki tendenciák, amelyek Kelet-Közép-Európára jellemzők:

- ▶ Gazdaságilag együttműködő Kárpát-medence;
- ▶ A lokális körülményekre építő kitörési pontok keresése (egészségipar, mezőgazdaság stb.);
- ▶ Növekvő környezettudatosság, Európa-szerte elterjedőben lévő lokális(abb) működésre törekvő gazdaságpolitikák;

- ▶ Az egyéni és a társadalmi szintű mobilitás alapvető, továbbra is döntő jelentőségű;
- ▶ A fosszilis energiahordozók (kőolaj, földgáz) jelentős drágulása;
- ▶ A távol-keleti kereskedelmi intenzitás legalább a 2010-es szinten marad;
- ▶ A településszerkezeti centralizáció és decentralizáció együttes jelenléte.

A nemzetközi elvárások mellett hasonló fontossággal bírnak a hazai nemzetgazdasági fejlesztési irányokból levezethető követelmények, amelyek az alábbi fő „hajtómotorok” köré építhetők: víz – individualitás – földrajzi elhelyezkedés.

A közlekedés szemszögéből a legutóbbi a legmeghatározóbb elem: Magyarország az átalakuló közép-, kelet- és délkelet-európai térség súlypontjában, Ny–K és É–D irányú közlekedési tranzit tengelyek metszéspontjában fekszik – amely földrajzi helyzettel versenytársaink nagyszerűen élnek, mi azonban eddig lényegében nem tudtuk kihasználni. A földrajzi elhelyezkedés előnyei csak akkor érvényesíthetők, ha a tranzitforgalom egy részét megfelelő közlekedési és szállítási hálózat, csomópontok, valamint azokra telepített intermodális és multifunkcionális logisztikai központok, illetve kapcsolódó ipari parkok birtokában képesek vagyunk megállítani és hozzáadott értéket biztosítani.

A hazai közlekedési rendszernek egyúttal támogatnia kell az egészségügyi szolgáltatóipart, a kertészeti gazdálkodást, a regionalizációt, az IT-t, az energiahatékonyságot, az energiafüggség csökkentését és a kreatív ipart.

Alágazati munkamegosztás

Vezérelv, hogy a hazai közlekedési rendszer szervesen illeszkedjen az európai hálózatokba, teljesítve a korábban meghatározott nemzetközi elvárásokat. Ezzel együtt, illetve ezen belül fokozottan érvényesíteni szükséges a nemzeti érdekeket, azaz versenyhelyzetbe kell hozni a hazai szolgáltatókat, és törekedni kell a magyar vonatkozású nemzetközi fejlesztések magas prioritásának elérésére, mivel az ország fejlődése szempontjából alapvető fontosságú a közlekedési infrastruktúra fejlettsége.

A megfelelő szabályozás alkalmazásával elérhetőnek tartott alágazati munkamegosztás (modal split) 2020-ban:

- ▶ áruszállítás: 67% közút – 20% vasút – 8% belvízi hajózás – 5% csővezetékes szállítás;
- ▶ személyszállítás: 65% egyéni közúti – 15% közforgalmú közúti – 15% vasúti – 5% légi;
- ▶ városi közlekedés: 50% közforgalmú – 50% egyéni (városközpontban 30–70%);

E munkamegosztás a jelenlegi átrendeződési tendenciák középtávon való megfordításával valósíthatók meg.

A Közútfejlesztési alprogram céljai

A közúti közlekedés területén jelentős súlypont-áthelyezésre van szükség. A fejlesztések súlypontját a főutak településeket elkerülő szakaszainak megépítésére, valamint a meglévő úthálózat fenntartási munkáira kell áthelyezni.

2020-ra a magyarországi közlekedési infrastruktúrának (mind műszaki, mind hálózati tekintetben), valamint ehhez szorosan kapcsolódva az infrastruktúrát használó mindenfajta járműállománynak, továbbá az előbbiekre alapozott, illetve az előbbiekből származtatott társadalmi-gazdasági mutatószámoknak együttesen el kell érniük az akkori, releváns adatok szerinti legfejlettebb 10 EU-tagország átlagának legalább 90%-át.

A jövő hazai közlekedésének jellemzői

- ▶ A közúti szektorban szükség van a társadalmi szintű fenntartható finanszírozás kialakítására, a használói díjbevételek és a központi források kiegyensúlyozott felhasználásával. Ennek eredményeképp a nettó/bruttó eszközérték-arány 75%-os szint körül tartandó. A „használó fizet” elvűvé válik az üzemeltetés és a fenntartás finanszírozása. A közúti közlekedési iparág továbbra is a hazai foglalkoztatás jelentős hányadát képviseli.
- ▶ A nemzetközi forgalmat lebonyolító gyorsforgalmi úthálózat szakaszait a környező országok elemeihez kell csatlakoztatni, hogy azokkal együtt a TEN-T folyosók közúti elemeit alkothassák.
- ▶ Megépülnek az M0-ás körgyűrű északnyugati, valamint a kritikusan érintett, 10 ezer fő lakosságszám feletti települések legforgalmasabb belterületeit tehermentesítő elkerülő útszakaszok is. A meglévő úthálózat jó minőségű, a nyomvályú- és kátyúmutatók az európai átlagtól alig 10%-kal térnek el.
- ▶ A közúti közlekedés – rugalmasságából adódóan – a közepes és nagy távolságú szállításokban a többi szárazföldi közlekedési alágazatot kiszolgálja, így az itteni munkamegosztásban betöltött szerepe mérséklődik, legfeljebb 50%-os. Mindemellett a közúti közlekedés – rugalmasságának köszönhetően – hosszú időtávon is a teljesítmények többségét viseli.
- ▶ Továbbra is a meghatározó közlekedési mód mind az áru-, mind személyszállításban. Nem hivatásforgalomban egyértelmű a közúti dominancia. A közúti közlekedés feladatát képezi a környező országokból az egészség- és kulturális központjainkba vonzott turizmus kiszolgálása.
- ▶ A közúti igazgatás szorosan illeszkedik a többi alágazat igazgatási rendszeréhez, eggyel magasabb szinten pedig az alágazatok közötti koordináció történik.
- ▶ Társadalmi hatásait tekintve is jelentős környezeti teljesítményjavulás tűzhető ki célul a terjedőben lévő alternatív meghajtásoknak köszönhetően. 30%-ossá válik az alternatív energia felhasználása, kevesebb, mint 250 ember hal meg az utakon (2009-ben 822 személy vesztette életét közúti balesetekben).

A Vasútfejlesztési alprogram céljai

A vasúti pályahálózat méretét a hosszú távú érdemi fenntarthatóság jegyében szükséges meghatározni. Mind a felhasznált finanszírozási eszközök, mind az alágazat gazdasági (és erkölcsi) megítélése szempontjából olyan pályahálózat-méret alakul ki, amely állami oldalról a társadalom előtt is vállalható finanszírozást igényel. A vasúti pályahálózat hossza (országos vasúti vonalak) legalább 6000 km.

A vasúti közlekedés elérhetősége szempontjából kiemelt szerepet játszanak a városok/települések központjához közel fekvő állomások/vonalak. Azokon a településeken, amelyeken a település központjától a vasútállomás/megállóhely gyalogosan 15 percnél hosszabb idő alatt érhető el, a személyszállító vasúttársaság üzemeltetésében ráhordó (kis)buszok, illetve iránytaxik működnek, a vasúti menetrendhez szorosan illeszkedve, szükség szerint folyamatos, illetve körjáratú forgalomban.

Olyan ipari tevékenység esetén, amely éves szinten legalább 3000 TEU pontszerű le- vagy feladási forgalmat jelent és a legközelebbi vasúti pályától vett távolsága kisebb, mint 10 km, a vasúti pályához illeszkedő tengelyterhelésű és vontatási energiaellátású iparvágány-kiágazással kell ellátni.

Műszaki állapot vonatkozásában alapkövetelmény, hogy a pályahálózat bármely nyíltvonalon szakaszán az utazási sebesség legalább 80 km/óra (minimális tengelyterhelés 20 tonna), a vasúti törzshálózaton az utazási sebesség legalább 120 km/óra (tengelyterhelés 22,5 tonna), a kiemelt vonalakon 200 km/óra. Vasúti törzshálózaton kizárólag kétvágányú, villamosított közlekedés valósítható meg központi forgalomirányítással. A kiemelt vonalakon meg kell építeni a 3. vágányt legalább 25 tonna tengelyterheléssel az áru fuvarozási szolgáltatások számára.

Az adott szakaszra érvényes tengelyterhelés maximális kihasználása esetén a megengedett sebesség legalább 60 km/óra, törzshálózaton legalább 100 km/óra.

A vasúti személyszállítás szolgáltatási-műszaki színvonala akkor elfogadható, ha az eljutási idő az egyéni közlekedés optimumához képest állomási le/felszállási pontokon mérve legfeljebb 120%, a vasúti utazást megelőző/követő helyi közforgalmú személyszállítási közlekedés időigényével együtt legfeljebb 150%.

A teljes országos hálózaton legalább egyórás követési időközű ütemes menetrend, elővárosi forgalomban legalább 30 perces ütemes menetrend valósul meg úgy, hogy az integráció a kapcsolódó közlekedési ágazatokra (helyi/autóbuszos közlekedés) is kiterjed (integrált ütemes menetrend). Magyarország két tetszőleges vasútállomása közötti eljutási idő legfeljebb négy óra, tetszőleges vasútállomásról, megállóhelyről valamely fővárosi állomás elérése legfeljebb 2,5 óra úgy, hogy a tetszőleges állomásról fővárosi állomásra – és fordítva – reggel legkésőbb 6 órai érkezéssel, este legalább 22 órai indulással az út megtehető.

A közforgalmú személyszállításban a járműállomány illeszkedik a vonalhálózat és a menetrendi szerkezet sajátosságaihoz, jelentős motorvonati túlsúllyal. Az ülőhelykínálat a reggeli és a délutáni elővárosi forgalomban legalább a megjelenő igény 90%-a, minden más esetben 100%-a. Bérletes, díjmentes és egyszeri utazások esetén is az utas és az adott utazás egyedi elektronikus azonosítása történik meg, amelyet automatikus, adaptív szerelvényforduló- és menetrendtervezés követ.

A járműállomány átlagéletkora legfeljebb nyolc év, műszaki színvonalában illeszkedik a kiszolgált vonal által megköveteltekhez. Minden járművön alapkövetelmény a legfeljebb 40 dB belső zajterhelés, kárpitozott ülések, belső térfigyelő kamera-rendszer, elektronikus jegykezelés, audiovizuális utas-tájékoztatás és klimatizált, fényárnyékolható utastér. Minden járművön lennie kell legalább egy olyan szakasznak, amely esetében a speciális igényű utasok közlekedése külső segítség igénybevétele nélkül is megoldható, beleértve a (vonatkésést nem okozó) fel- és leszállást, valamint a mellékhelyiség használatát is.

A városi közlekedéssel kapcsolatos interoperabilitást (vontatási energia, úrszelvény) kiválasztott viszonylatokban a városi villamos- illetve HÉV-hálózatokkal való (átszállásmentes) többszörös összekapcsolás biztosítja.

A vasúti személyszállítás teljesítménye 2020-ra utaskm-ben mérve 5%-kal, ülőhely km-ben mérve 30%-kal meghaladja az 1988-as szintet. Árufuvarozásban a szórt küldemények részarányának csökkenése mellett legalább 90%-ban irányvonati forgalom alapján, az éves szinten elszállított árumennyiség legalább 50 millió tonna, úgy, hogy a vasúti fuvarozás előnyeit kihasználó szegmensekben (ömlesztett áruk, nagy tömegű nyersanyagok, energiahordozók) a vízi és csővezetékes szállítást nem tekintve a piaci részarány legalább 60%. Személyszállítási elővárosi és regionális hivatásforgalomban az azonos viszonylaton mért közúthoz képest a vasút piaci részaránya legalább 50%, alkalmoszerű üzleti forgalomban 25%, turisztikai forgalomban 20%.

A Légi közlekedés fejlesztési alprogram céljai

Budapest-Ferihegy Nemzetközi Repülőtér mellett további három vidéki repülőtér képes fogadni menetrend szerinti nemzetközi forgalmú gépeket, amelyek elsősorban magyarországi utazási célpontokra szállítják utasaikat. Ezek hálózatban betöltött tényleges szerepét a légi közlekedési piac határozza meg.

Az ország bármely pontjáról legfeljebb 90 perc alatt elérhető valamelyik nemzetközi repülőtér. Minden közforgalmú nemzetközi repülőtér rendelkezik közvetlen vasúti kapcsolattal, amely leszállás után a tranzitterület elhagyását követő tíz percen belül gyalogosan, akadálymentesen megközelíthető.

A nemzetközi forgalomban részt vevő repülőterek betonozott futópályával és műszeres leszállító rendszerrel (ILS) rendelkeznek, és képesek közepes utasszállító gépek korszerű fogadására (egyajtós utas hidak).

Az ország bármely repülőterére csak az EU-s normáknak megfelelő környezet-terhelési értékekkel és műszaki állapottal rendelkező légi jármű szállhat le.

A légügyi hatóság a nemzetközi normák szerint (ICAO) működik, és a légügyi feladatok mellett integráltan tartalmazza a repülőterek működtetésével kapcsolatos környezetvédelmi hatósági jog- és feladatköröket. A hatósági szakembergárda és a légi közlekedés egyéb területein dolgozó szakembergárda szétválasztásra kerül.

A hatóságnál meglévő életpályamodell kedvezőbb a légi közlekedés más területein elérhető életpályamodellnél, így a szakemberek számára vonzó és megbecsült munkát jelent. Mindezek következtében töredékére csökken a korrupció, és a lojalitáshiány.

Az árképzésbe való állami beavatkozás a légi közlekedés esetén nem indokolt. Egy kivétel van, a regionális modal split-be való tevékeny beavatkozás területe. A vasúti preferencia erősítése érdekében – mintegy megelőzendő az egyre eltorzultabbá váló modal split későbbi, üzemanyagárak miatti robbanását (pl. a rendkívül megráguló légi közlekedés forgalma a felkészületlen vasútra zúdul) – elképzelhető a légi közlekedés átmeneti megadóztatása, beállítva ezzel egy minimum jegyárat.

A Belvízi hajózás fejlesztési alprogram céljai

A hajózást akadályozó gázlók és szűkületek megszűnnek a DB ajánlásainak és az ENSZ EGB előírásainak alapul vételével, azaz kiépül a Duna 1811–1641 fkm szakaszán a VI/B és az 1.641–1.433 fkm szakaszán a VI/C vízi út.

A hajóút folyamatos üzemeltetésének megoldása további járulékos előnyöket jelent társadalmi szinten:

- ▶ Az árvíz- és jéglevonulási viszonyok javulnak;
- ▶ A hajóút naprakész, biztonságos kijelölése megoldottá válik;
- ▶ Folyamatos monitoring (mérő, ellenőrző és hírközlő) rendszerek működnek;
- ▶ Az üzemeltetés intézményi (jogi, gazdasági és szervezeti) feltételei megteremtődnek;
- ▶ A parti-szűrészű vízkivételek, valamint a vízbázisok védelme biztosítva van;
- ▶ A vízépítési műtárgyak (partfalak, hídpillérek stb.) állékonysága hosszú távon megmarad;
- ▶ A folyó-menti turizmus és a rekreáció célszerűen fejlődik.

Mind a turizmus fejlesztése, mind a hajózás biztosítása érdekében a Tisza magyarországi szakaszán fejlesztésekre van szükség, ennek révén a térség gazdasági vonzereje megnövekszik. A fejlesztések terén azonban a Dunának – mint az egyetlen valóban nemzetközi vízi utunknak – prioritása van.

A hajópark fejlesztés területén:

- ▶ Magyar lobogójú hajók jelennek meg a nemzetközi turisztikai forgalomban;
- ▶ Növekszik a magyar lobogójú áruszállító flotta mérete, mind az összes hordképesség, mind a darabszám területén;
- ▶ Optimális megoszlás alakul ki a különböző árufélék szállítására alkalmas hajótípusok között (ömlesztett- és darabárus, konténerszállító, tartályhajó, személyautó szállító);
- ▶ A hajózás megjelenik a budapesti és az agglomerációs tömegközlekedési, valamint
- ▶ a Duna-menti városaink közötti belföldi személyszállításra alkalmas eszközként is.

A hajópark-fejlesztés finanszírozása tekintetében a „zöld kasszába” az egyes közlekedési ágak által a környezetterheléssel arányosan befizetett hozzájárulásokból az állam támogatást csoportosít át a hajóbeszerzésekre felvett hiteleknel kamattámogatás céljából, illetve különböző módon segíti a kedvező hitelkondíciók kialakítását.

A hazai kikötők fejlesztése az alábbi célkitűzések szerint valósul meg (a felsorolási sorrend egyben prioritási sorrend is):

- ▶ Az országos közforgalmú kikötők fejlesztése során az állami beruházásokat az érintett kikötőkön belül megvalósuló vállalkozói terminál-fejlesztésekkel összehangoltan hajtják végre;
- ▶ A Budapesti Szabadkikötőben: az M0-hoz való kijutást biztosító közúti kapcsolat (csepeli gerinc út) kiépítése úgy, hogy azok összhangban vannak a csepeli és a budapesti városrendezési és fejlesztési tervekkel. A Szabadkikötő belső áruforgalmának racionalizálása, belső infrastrukturális fejlesztésekkel történik.
- ▶ A Szabadkikötő fejlesztései ellenére – a főváros településszerkezetének átalakulása miatt a kikötő forgalmi tehermentesítése és fokozatos áttelepítése az elkövetkező tíz évben elkezdődik. Ennek első lépéseként az M0 körgyűrű és a HARBOR Park logisztikai és raktárbázis mellett – azzal integrált trimodális logisztikai rendszert alkotva – konténer- és darabáru-kikötő építése szükséges Nagytétény-Érd körzetében;

- ▶ A dunaújvárosi kikötőben: a város rendezési- és fejlesztési terveivel összhangban álló, a vasúti anyagmozgatási technológiai rendszeréhez jobban illeszkedő kikötői termináltelepítés (áttelepítés) alpinfrastruktúrájának kiépítése (legjelentősebb költsége a közúti-vasúti kapcsolat megteremtése);
- ▶ A bajai kikötőben: elsődleges cél a városrendezési és fejlesztési tervekkel összhangban lévő közúti kapcsolat javítása (az 51-es és az 55-ös főút közötti körforgalom megteremtése és az 51-es főút északról várost elkerülő kikötői, illetve dunai hídra történő bevezetése). Ezzel összhangban a hídtól északra a medencés kikötő fejlesztése és körülötte a logisztikai, raktározási funkciók fejlesztése, kiépítése;
- ▶ A mohácsi kikötőben: a határkikötő mellett délre három hajóállás fejlesztése konténer- és darabáru-, illetve szerviz-kikötő céljára, továbbá északra szintén darabáru céljára;
- ▶ A komáromi kikötőben: intermodális kapacitás növelését elősegítő infrastruktúrális fejlesztések megvalósítása kapcsolja össze a kikötőt, mind a Bécs–Budapest vasúti fővonal, mind a székesfehérvári ipari parkkal a vasúti kapcsolat révén, továbbá a komáromi ipari park kiszolgálását teszi lehetővé, illetve emeli be a TEN-T hálózatba, az elkészült – a várost elkerülő – M1 összekötő út révén;
- ▶ A győr-gönyűi kikötő esetében az intermodalitás biztosítása érdekében teljes értékű vízi kapcsolat valósul meg. A vasúti kapcsolat és az M1-es autópálya kapcsolat kiépítése (ezen belül legsürgetőbb az 1-es és a 19-es főút közötti kapcsolat kiépítése) megtörténik. Kombinált terminál épül;
- ▶ A közforgalmú kikötőknél a fejlesztési cél a multimodális kapcsolatok megteremtése, illetve a különböző áruajták rakodásához szükséges infrastruktúra kialakítása.

A legjelentősebb kikötők földterülete és alpinfrastruktúrája állami és/vagy önkormányzati tulajdonban marad. A szolgáltatásokat nyújtó, betelepülő vállalkozások hosszú távú bérleti szerződés, illetve földhasználati jog alapján működnek.

Fentiek hatására a közlekedési munkamegosztásban a magyarországi összes szállítási teljesítményeken belül a vízi áruszállítás részesedése eléri a 7–10%-os részarányt.

A Városi közlekedés fejlesztési alprogram céljai

A városi közlekedésben meghatározó a korszerű és jó minőségű helyi közforgalmú személyközlekedés, amely a megfelelő kínálattal és a közlekedési módok integrálásával (elsősorban a kötőpályás hálózatok összekapcsolásával) fokozza vonzerejét. Nagytérségi közlekedési szövetségek alakulnak ki, amelyek egyszerű használatuknál és szolgáltatási színvonaluknál fogva az egyéni közlekedési módok valódi alternatíváit jelentik. Ezek a rendszerek lehetővé teszik a motorizált

közlekedésről történő egyszerű és biztonságos átváltást (P+R). A hivatásforgalom tekintetében összehangolt közlekedési rendszerek működnek, ennek eredményeként a jól tervezhető és szervezhető hivatásforgalomban meghatározó (50% vagy afeletti) a közforgalmú közlekedés részaránya. Integrált elektronikus (ITS) forgalomirányítási, utas-tájékoztatási és tarifarendszer támogatja a nagyvárosok forgalomszervezését (beleértve a parkolási rendszereket is).

A belsőégésű motorok alternatíváival hajtott (pl. hibrid, üzemanyagcellás, vagy tisztán elektromos) járművek előnyben részesítése általános a behajtási és parkolási szinteken (kedvezőbb behajtási feltételek és/vagy díjak). Az élıhetőség jegyében a belvárosi részekben jelentős közúti forgalom-csillapítás teremti meg a városmagok vonzerejét.

A nem motorizált forgalom, azon belül a kerékpáros közlekedés fontos szerepet tölt be a települések életében és a közlekedési kultúrában. Az élıhető város, valamint az energia-hatékony és környezetbarát közlekedési rendszerek jegyében a kerékpárral történő helyváltoztatás a mindennapi élet szerves része, mind a szabadidős célú utazásoknál, mind a munkavégzés és hivatali ügyintézés céljából lebonyolódó helyváltoztatásoknál. A kerékpáros infrastruktúra integráns részét képezi a települési közlekedési hálózatnak, tehát a kerékpár úthálózat is prioritása a közlekedéspolitikának.

A települések belső részein külön szolgáltatásként nyilvánosan, térítés ellenében hozzáférhető kerékpár-kölcsönzési hálózatok működnek. A kerékpárral történő közlekedés egyfajta norma, elsősorban csak a fiatalabbak körében, viszont a többi közlekedési mód egyenjogú partnerként tekint a két keréken közlekedőkre. A közúti közlekedésről szóló törvény prioritásként kezeli ezt a területet.

A kerékpár a közlekedési munkamegosztásban Budapesten 10%-os, a megyeszékhelyeken és nagyobb vidéki városokban 15–20%-os, a kisebb településeken 20–50%-os részesedéssel bír.

Az Intermodális közlekedési és logisztikai fejlesztési alprogram céljai

A célállapotban ahol lehet és ahol ésszerű, mind a személy-, mind az áruszállításban megvalósul a közlekedési alágazatok magas szintű együttműködése.

- ▶ Az áruszállításban a kíséretlen (alapvetően konténeres) kombinált szállítást támogató logisztikai központok (terminálok), az azokat kiszolgáló vasúti és belvízi hajózási hálózatok, és az áruáramlatokat konszolidáló vasúti és vízi közlekedési szolgáltatások működnek a nem eszközalapú versenyben;
- ▶ A közúti úthasználati díj rendszer segíti az áruáramlatok vasútra és/vagy vízi útra terelését, ahol ezt a logisztikai szervezési szempontok lehetővé teszik.

Önmagában az úthasználati díjrendszer nem elegendő a módváltás jelentős befolyásolására. A közúti áru fuvarozásban ún. autohof-ok épülnek ki;

- ▶ A személyközlekedésben rendelkezésre állnak a helyi és a helyközi személyszállítási szolgáltatásokat összekötő pontok (intermodális terminálok); Ugyanez igaz a különféle közlekedési alágazatokra is;
- ▶ A gerinchálózatot a kötöttpályás módok alkotják, ezekre hordanak rá a közúti közforgalmú személyszállítási szolgáltatók;
- ▶ A közforgalmú személyszállítási közlekedés szervezése magas fokon integrált, egyértelműen azonosított a megrendelői, a szolgáltatói és az ellenőrzői szerepkör. A közforgalmú személyszállítási közlekedési csomópontokon megoldott a ráhordó egyéni közlekedés kulturált jelenléte is.

A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM ESZKÖZEI

A 2007–2013 közötti időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alap, az Európai Szociális Alap és a Kohéziós Alap három új célkitűzést támogat, ezek: a konvergencia, a regionális versenyképesség és foglalkoztatás, valamint az európai területi együttműködés.

- ▶ A konvergencia célkitűzés hasonló a 2000–2006-os időszak 1. célkitűzéséhez. Célja a legkevésbé fejlett államok és régiók felzárkózásának elősegítése. A 27 tagállamot számláló Európai Unióban ez a célkitűzés 17 tagállamban 84 régiót érint, melyek összlakossága 154 millió fő;
- ▶ A regionális versenyképesség és foglalkoztatás célkitűzés célja a konvergencia célkitűzés hatálya alá nem tartozó régiók versenyképességének, vonzerejének erősítése, foglalkoztatási mutatóinak javítása. A célkitűzés keretében 19 tagállam 168 régiója részesülhet támogatásban;
- ▶ Európai területi együttműködés célkitűzés a közös helyi és regionális kezdeményezések révén tovább erősíti a határokon átnyúló együttműködést. A célkitűzés a korábbi INTERREG közösségi kezdeményezésen alapul, s az ERFA finanszírozása alá került.

Az Európai Közösségeket létrehozó szerződés 158. cikke előírja, hogy a gazdaság és társadalom kohéziójának erősítése céljából csökkenteni kell a különböző régiók fejlettségi szintje közötti egyenlőtlenségeket és a kedvezőtlen helyzetű régiók vagy szigetek elmaradottságát. 2007-től a korábbi négy strukturális alap, a közösségi kezdeményezések és a Kohéziós Alap mellett két strukturális alap: az Európai Regionális Fejlesztési Alap és az Európai Szociális Alap maradt fenn.

2006. október 24-i 1692/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (3). bekezdése alapján a „Marco Polo” program II. célkitűzései a következők:

a túlterheltség csökkentése, a közlekedési rendszer környezetvédelmi teljesítményének javítása és az intermodális szállítás megerősítése, ily módon hozzájárulva a közösségen belüli hatékony és fenntartható közlekedési rendszerek kiépüléséhez, valamint – különösen a kkv-k esetében – a versenyképességhez és az innovációhoz.

Az Európai Parlament állásfoglalása a belvízi szállítás előmozdításáról: „Naiades”, integrált európai cselekvési program a belvízi szállítás érdekében (2006/2085(INI))

„Mivel az áruszállítás mértéke várhatóan tovább fog növekedni, és a belvízi szállítás még sok szabad kapacitással rendelkezik, a különböző szállítási módok kombinációjával hozzájárulhat a szállítási megoldások versenyképessé tételéhez.”

A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM FELÉPÍTÉSE

A közlekedésfejlesztési program elemei alágazatonként, horizontális célokban fogalmazhatók meg.

Horizontális közlekedésfejlesztési elemek

A fejlődéshez, fejlesztéshez szükséges háttér biztosítása

- ▶ Egységes, megvalósítható közlekedési stratégia kidolgozása az egész közlekedési rendszerre, illetve annak részelemeire;
- ▶ A modernizációhoz, fejlesztéshez szükséges anyagi források biztosítása;
- ▶ A törvényi, hatósági háttér modernizálása, átalakítása a kor igényeinek megfelelően, versenyképességünk feltételeinek megteremtéséhez;
- ▶ Határozott tulajdonosi szemlélet/érdekérvényesítés: az állam, mint tulajdonos konkrétan tudja, hogy a közlekedési rendszerrel, és annak egyes elemeivel milyen célja van, és annak megfelelően irányítja a vállalatokat és magát az organizmust;
- ▶ A közösségi közlekedési rendszer átalakítása, felépítésének, finanszírozásának modernizálása;
- ▶ Hatékony, rövid határidőkkel dolgozó, feddhetetlen szabályozó- és engedélyező hatóságok.

Ahhoz, hogy Magyarország valóban a régió középpontja legyen, kezdeményezően kell fellépnie. Ehhez rendszeres – kétoldalú, többoldalú – egyeztetések szükségesek Magyarország és a szomszédos államok gazdaságért, közlekedésért, valamint infrastruktúráért felelős minisztereivel, minisztériumaival, valamint a magyar és a szomszédos országok engedélyező hatóságai, felügyeleti szervei között. Rendszeres egyeztető fórumok szervezése szükséges a megyék, elegendő kapacitás esetén pedig a települési polgármesterekkel.

Ezek legfontosabb témái:

- ▶ Átfogó közlekedési kérdések;
- ▶ Közutak, és egyéb infrastruktúrafejlesztések;
- ▶ Fejlesztési javaslatok;
- ▶ Turisztikai kérdések;
- ▶ Környezetvédelmi javaslatok;
- ▶ Ippal kapcsolatos témák.

Szakmai kapcsolatot kell tartani a közúti fuvarozókkal – akár az egyik kiválasztott szervezet útján, akár fórumok szervezésével. Hasonlóképpen kapcsolatot kell tartani a Magyarországon működő vasúttársaságokat tömörítő szervezettel, a logisztikai klaszterek/központok vezetőivel, valamint a hajózási társaságokat és szolgáltatókat tömörítő, kiválasztott szervezetekkel.

Közútfejlesztési elemek

A közúti infrastruktúra-fejlesztés legfontosabb elemei

- ▶ Átfogó közút-üzemeltetési és fejlesztési koncepció kialakítása a hosszú távú közlekedési stratégia részeként;
- ▶ A közút-üzemeltetési és fejlesztési koncepció végrehajtása;
- ▶ A nemzetközi kereskedelmi folyosók kiépítése, modernizálása;
- ▶ Az országon belül futó, a gazdasági versenyképesség és az emberi kapcsolatok miatt fontos útvonalak modernizálása, ahol szükséges, kiépítése;
- ▶ A sugaras szerkezet enyhítése, a meglévő hálózati elemek mellett a logisztikai központok és a Helsinki folyosók közötti közvetlen átkötések kiépítése (a sugaras szerkezet enyhítése a főbb utak vízi/vasúti/logisztikai/ipari park központokhoz való közúti fejlesztések révén is megtörténhet);
- ▶ A Helsinki folyosók és a logisztikai központok közúton történő összekapcsolása;
- ▶ Az autópálya-fejlesztések után a fő- és alsóbb rendű útvonalak modernizációja, újak építése;
- ▶ Az autópályákat egymással, a nagyobb településekkel összekötő úthálózat kiépítése;
- ▶ Elkerülő utak építése a nemzetközi forgalmat (is) bonyolító közúthálózatok mentén fekvő településeknél;
- ▶ A kisebb településekre, zsákfalvakba vezető útvonalak felújítása, ha szükséges, új nyomvonalon történő megépítése, így kapcsolva be ezeket a településeket is a gazdaság és a társadalom vérkeringésébe;
- ▶ Elektronikus útdíj bevezetése, kilométer és használati intenzitás (áthaladó tengelyek száma) alapon történő díjfizetés;
- ▶ Az utak, autópályák, alsóbb rendű utak folyamatos karbantartása.

A közúti közforgalmú közlekedés fejlesztésének legfontosabb elemei

- ▶ A Volán társaságok irányításában a határozott tulajdonosi szemlélet megjelenítése: a vállalatok menedzsmentjei lássák, hogy a tulajdonos milyen hosszú távú stratégia mentén képzei el a társaságok jövőjét;
- ▶ Új stratégiai, üzleti terv készítése a Volánoknál a piaci nyitásra történő felkészülés jegyében;
- ▶ A Volánok és a személyszállító vasút összehangolt működésének (pl. ráhordási zónák- és központok, kooperáló menetrendek, egységes bérletek stb.) megteremtése;
- ▶ A Volánok eszközparkjának modernizálása (a magyar buszgyártás fellendítése, kapcsolat a hazai járműgyártást támogató vállalkozásfejlesztéssel);
- ▶ A belföldi közúti közösségi közlekedés tarifáinak és kedvezményrendszerének valódi reformja, a tarifák összhangjának megteremtése a közúti–vasúti–városi közösségi rendszerek között;
- ▶ A belföldi közúti közösségi közlekedés jegyrendszerének korszerűsítése oly módon, hogy annak köszönhetően konkrét és naprakész utazási információkat nyerjenek a társaságok és a szolgáltatásokat megrendelők (pl. egyes vonalak, járatok kihasználtsága, az utasok kedvezmények és korcsoportok szerinti összetétele vonatkozásában).

A közúti áruszállítás fejlesztésének elemei

- ▶ A közúti fuvarozók autópályákra, gyorsforgalmi utakra terelése;
- ▶ A határokon átnyúló, 800–1000 km-nél nagyobb távolságra történő árufuvarozás esetén a közúti teherszállítás áttelése a vasútra pl. ütemes menetrend megszervezésével;
- ▶ A magyar közúti fuvarozóknak a fejlődéshez elengedhetetlen gazdasági környezet megteremtése;
- ▶ A hosszú távon közúton bonyolódó közúti áruszállítási forgalomra vonatkozó munkabiztonsági előírások infrastrukturális támogatása (autohof rendszer).

Vasútfejlesztési elemek

A MÁV csoport és a GYSEV irányításában jelenjen meg a határozott tulajdonosi szemlélet, a vállalatok menedzsmentjei lássák, hogy a tulajdonos milyen hosszú távú stratégia mentén képzei el a társaságok jövőjét:

- ▶ Új stratégiai, üzleti tervek készítése;
- ▶ A MÁV holdingba szervezése, erős tulajdonosi kontroll, a leányvállalatok számának csökkentése (pl.: MÁV Trakció és MÁV Gépészet egy vállalatba szervezése);

- ▶ A MÁV-nak, a MÁV-Start-nak és a GYSEV-nek juttatott költségvetési pénzek hatékony kezelése, folyamatos tulajdonosi felügyelettel történő felhasználása.

A vasúti infrastruktúrafejlesztés legfontosabb elemei

- ▶ A nemzetközi alaphálózatba tartozó vasútvonalakon a tengelyterhelés 22,5 tonnára növelése;
- ▶ A nemzetközi alaphálózatba tartozó vasútvonalakon első lépésben a pálya-sebesség 160 km/h-ra, második ütemben pedig 200 km/h-ra emelése;
- ▶ A nemzetközi alaphálózatba tartozó vasútvonalak kétvágányosítása;
- ▶ A Helsinki folyosók és a logisztikai központok közötti vasúti kapcsolat megteremtése;
- ▶ Az alaphálózati, valamint egyéb vasúti fővonalak villamosítása, biztosító-berendezéseik korszerűsítése;
- ▶ A nagyvárosok – budapesti fejpályaudvarok is – irányítástechnikájának modernizációja, IT alapokra helyezése;
- ▶ A vasúti hálózat-hozzáférési (pályahasználati) díjak rendszerének felülvizsgálata, majd átalakítása úgy, hogy azzal a vasút újra a közúti áruszállítás versenytársa lehessen;
- ▶ Vasúti pályahálózati felmérés. A konkrét adatok birtokában a vasútvonal-hálózat újraértelmezése, alternatív, turisztikai hasznosítása (pl. hajtány-pálya kialakítása stb.);
- ▶ A vasúti járműpark megújításának megkezdése (korszerű, nagyteljesítményű és környezetbarát villamos- és dízelgépek beszerzése), különös tekintettel a régiós forgalomban közlekedő vonatokra (pl. motorvonatok);
- ▶ A Balaton körüli vasútvonalak villamosítása (északi part);
- ▶ A vasúti infrastruktúra folyamatos karbantartása;
- ▶ Kisvasutak felélesztése elsődlegesen turisztikai célból;
- ▶ A vasúti járműpark korszerűsítése hazai erőforrásból. A vasúti innováció terén Magyarország mindig az élen járt, és bár húsz év eltelt, de a GANZ mérnöki tudása még mindig megvan.

A vasúti közösségi közlekedés (személyszállítás) fejlesztésének legfontosabb elemei

- ▶ A személyszállító vasutak és a Volánok összehangolt működésének (pl. ráhordási zónák- és központok, kooperáló menetrendek, egységes bérletek stb.) megteremtése, elsődlegesen megfelelő megrendelések megadásával;
- ▶ Korrekt, mindenre kiterjedő (vonalak, kedvezményt igénybe vevők stb.) utasszámlálás;
- ▶ A vasúti személyszállítás jegyrendszerének korszerűsítése oly módon, hogy annak köszönhetően konkrét és naprakész utazási információkat nyerjenek a

társaságok és a szolgáltatásokat megrendelők (pl. egyes vonalak kihasználtsága, az utasok kedvezmények és korcsoportok szerinti összetétele);

- ▶ A vasúti tarifa- és kedvezményrendszer valódi reformja;
- ▶ A személykocsi park modernizálása (régikonstrukciók átépítése);
- ▶ P+R parkoló rendszerek kiépítése a nagyobb, ráhordási csomópontnak kiszemelt városokban;
- ▶ Balatoni „körvasút” kialakítása, ütemes menetrenddel.

A vasúti árufuvarozás fejlesztésének legfontosabb elemei

- ▶ A rendszerben jelenjen meg a határozott tulajdonosi szemlélet;
- ▶ Átfogó koncepció kialakítása, annak végrehajtása;
- ▶ Egy állami érdekeltségű vasúti áruszállító cég életre hívása és piacra történő bevezetése (pl. GYSEV Cargo);
- ▶ Az állami tulajdonú cargo cég fejlesztése, majd először belföldi, aztán a külpiacokon történő expanziója;
- ▶ A Ro-La forgalom osztrák és svájci minta szerint történő megszervezésével a túlterhelt közút és környezetünk tehermentesítése – a szabályozási háttér kialakítása.

Légiközlekedés fejlesztési elemek

A légiközlekedés esetében összevontan kezelhető fejlesztési elemek

- ▶ A Ferihegyi repülőtér köré települő logisztikai szolgáltatók nyújtotta lehetőségek kihasználása;
- ▶ A Ferihegyi repülőtér és Budapest közötti közösségi közlekedési kapcsolat kiépítése – kötőtpályás, ütemes menetrendű közlekedés;
- ▶ A regionális repterek környékbeli településekkel és üzemekkel történő kapcsolatának erősítése;
- ▶ A regionális repterek nyújtotta szolgáltatások bővítése;
- ▶ Új Malév-stratégia, illetve erős tulajdonosi kontroll annak végrehajtása során, egyúttal a társaság mindennapi gazdálkodásában;
- ▶ Budapest légi/földi, logisztikai és utazási csomópont fejlesztése.

Belvízi közlekedés fejlesztési elemei

A belvízi közlekedés esetében összevontan kezelhető fejlesztési elemek

- ▶ Nagyobb folyóink hajózhatóvá tétele, illetve a dunai hajózás biztosítása az év minden napján a 2,5 méter merülésű, 1300–1600 tonna hordképességű hajók számára;

- ▶ A folyamatok mentén elterülő intermodális logisztikai központok közúti és vasúti kapcsolatainak fejlesztése;
- ▶ A magyar vízi fuvarozók fejlődéséhez elengedhetetlen gazdasági, és a magyar lobogójú hajók számának növekedését célzó jogi környezet megteremtése;
- ▶ A folyami, tavi, valamint a csatorna hajózás újragondolása, turisztikai és közösségi közlekedési szempontból egyaránt;
- ▶ Új, turisztikát (is) ösztönző kedvezmények bevezetése;
- ▶ A balatoni hajók menetrendjének összehangolása a balatoni „körvasút” menetrendjével;
- ▶ A kikötői infrastruktúra fejlesztése: konténerterminálok több kikötőben, többféle áru rakodására alkalmas daruk (kötőtpályás és mobil) egyaránt, fedett hajórakodók kialakítása, hogy időjárástól függetlenül lehessen pl. ömlesztett árut rakodni. Új rakpartok és hozzájuk csatlakozó biztonságos, megvilágított belső úthálózat kialakítása.

Városi közlekedés fejlesztési elemei

A városi közlekedés esetében összevontan kezelhető, elsődlegesen a közforgalmú közösségi közlekedés támogatását megvalósító fejlesztési elemek:

- ▶ Kötőtpályás hálózatok összekapcsolása: fizikai és menetrendi kapcsolat létesítése az egymás közelébe érő, de elkülönülten üzemelő városi/környéki vasúti pályák között (pl. metró-HÉV kapcsolat, villamos-elővárosi vasút kapcsolat stb.);
- ▶ Hosszú távú stratégiai és üzleti tervek készítése településenként, régióként;
- ▶ A városi közösségi közlekedés infrastruktúrájának és eszközeinek fejlesztése;
- ▶ A nagyobb városok és agglomerációjuk számára elővárosi vasút-, egyben villamoshálózat kiépítése;
- ▶ Az egyéni, nem motorizált közlekedés lehetőségeinek javítása.

Logisztikai fejlesztési elemek

A logisztika esetében összevontan kezelhető, elsődlegesen az áruáramlás optimalizálását segítő fejlesztési elemek:

- ▶ A különböző szállítási ágak közötti mobilitás megteremtése, az átrakási lehetőségek bővítése, átrakási idők rövidítése;
- ▶ Logisztikai központok elérhetőségének javítása;
- ▶ Logisztikai központok közötti közlekedési kapcsolatok fejlesztése;
- ▶ Az ázsiai országokkal való intenzívebb gazdasági kapcsolat eredményeként Magyarországot Európa „fordítókorongjává” tenni (tranzitgazdaság mellé transzfergazdaság építése);

- ▶ Logisztikai szolgáltatók Ázsia és a Balkán felé irányuló kapcsolatépítésének segítése, ápolása;
- ▶ Inkubációs rendszerben logisztikai szolgáltatások integrálása kisebb fuvarozásigényű vállalatok számára. Gyűjtő-terítő áru fuvarozás egy jármű-rakománynál kisebb egységek esetén is.

KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

A közlekedésfejlesztési alprogramok a fejlesztési, beruházási volument és időtávot tekintve két részre bonthatók.

- ▶ Infrastruktúra-, jármű-, valamint rendszerfejlesztési nagyprojektek: ezeket a fejlesztéseket a folyamatban lévő, illetve a közép- és hosszú távú közlekedés-stratégiai dokumentumok tartalmazzák jelen program célkitűzéseivel összhangban.
- ▶ Viszonylag rövidtávon (2–3 év) megvalósítható, a jelentős infrastruktúra-é pítéshez, járműberuházásokhoz képest kisebb beruházási összeggel, ugyanakkor nagy gazdasági/társadalmi hozammal bíró beruházások, rendszerfejlesztések.

7.1. KÖZÚTI FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

A közúti közlekedés biztonságának fokozása

A közúti forgalom nagysága közvetlenül kihat a közlekedésbiztonságra, jelentősen befolyásolja a közúti balesetek számát, és az abból eredő személyi és anyagi károk mértékét. A közutakon felelősen és biztonsággal közlekedni tudó gépkocsivezetők színvonalas képzése, így a gépjárművezető-képzés európai uniós példákön és tapasztalatokon alapuló, átfogó reformja ma már elengedhetetlen, mind a civil szférában, mind a hivatásos területen.

A programban a közúthasználók – elsősorban a hivatásos gépjárművezetők – nevelési és oktatási módszereinek fejlesztése kiemelt cél. A program eszközei a közúti szimulációs berendezések (számítógépes szimuláció és tréning), a korszerű, az extrém út- és időjárás viszonyokat valóságban is előidézni képes közúti személygépjármű-vezetői és kamionos tanpályák megvalósítása üzleti alapon, valamint a tanfolyami részvétel támogatása.

A program eredménye a közlekedésbiztonság statisztikai mutatószámainak szignifikáns javulása. Kapcsolódó humán intézkedés: a tanfolyami részvétel támogatása a kieső munkaidőre eső közterhek mérséklésével.

Autohof rendszer kiterjesztése

A közúti közlekedésben rendkívül szigorú munkaügyi előírások (elsődlegesen a munkaidő, pihenőidő időtartamának szabályozása) betartása akkor reális, ha a nehéz tehergépjárművet, kamiont vezetőkhöz számukra megfelelő infrastruktúra és szolgáltatási környezet áll rendelkezésre a gépjárművek biztonságos (árubiztonságot is garantáló) parkolása, pihenési, tisztálkodási lehetőségek megteremtése vonatkozásában.

A lehetőségek megteremtésére az EU-ban az ún. „Autohof” rendszer (tehergépjármű-pihenő) alakult ki, amelynek minimális szolgáltatás-spektruma a következő:

- Kamion, nehéz tehergépjármű parkolási lehetőségek;
- Zuhanyzó, WC, büfé, bár;
- Fax, fénymásolás, nyomtatás;
- Ingyenes internet (Wi-Fi);
- Saját értékek megőrzésére alkalmas szekrények elhelyezése;
- Átrakás, rakományigazítás;
- Tengelytúlsúly megszüntetése;
- Éjszakai kutyás őrzés, térvilágítás;
- Kamerával megfigyelt terület, rendőrségre bekötött riasztó;
- Személygépjármű tárolása;
- Őrzött, biztonságos parkoló (ugyanis a nagy kamionos cégek számon tartják ezeket a „pihenőket”, csak oda engedik be a kamionosaikat, és az őket nemegyszer kísérő fegyvereseket).

Magyarországon is megjelentek a fenti szolgáltatásokat kínáló központok, azonban földrajzi sűrűségük – különösen az autópályával közvetlenül el nem érhető területeken, illetve a határ menti régiókban – nem megfelelő.

A pályázati rendszerben kedvezményes földterület-biztosítással, a település-rendezési tervek szükség szerinti módosításával, a gazdálkodási környezet megfelelő alakításával ösztönözni kell az ellátatlan területeken való újabb Autohof központok kialakítását.

7.2. VASÚTI FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

A vasúti fejlesztési területen a P+R rendszerfejlesztés alprogram az elővárosi/távolsági vasúti rendszerek jobb kihasználását célozza. Elsődlegesen a fővonalis/elővárosi, jó vasúti infrastruktúrával rendelkező településeken kerül sor a vasúti infrastruktúra jobb kihasználására az állomások/megállóhelyek közelében helyet kapó személygépkocsi-parkolók kialakításán keresztül. Munkavállalók/napi szinten ingázók esetében jellemző, hogy a lakóhely és a legközelebbi vasútállomás között egyéni közlekedéssel (személygépkocsival, kerékpárral) szervezik meg az utat, ugyanakkor nem kívánják vállalni a városi egyéni közlekedéssel járó költségeket (többlet üzemanyag és

járműhasználat, torlódások, parkolási díjak és balesetveszély). Ezen kör bővítése, illetve a meglévő megtartása lehetséges a P+R rendszerek, ezen belül elsődlegesen a vasútállomás-közeli parkolók fejlesztésén keresztül. Amennyiben nem a vasúti közlekedéshez ingyenesen juttatott „közműként”, hanem egyedi megoldással kínálja a vasúttársaság a szolgáltatást, nagyobb társadalmi figyelemre számíthat (pl. sorszámozott, kb. 40 km vasúti havi bérlet árának megfelelő díjért „névre szóló” bérelt parkoló, amelyhez adott körzetben, illetve viszonylatban „ingyenes” vasúti közlekedés lehetősége társul).

A P+R program eszközei

- ▶ Helykijelölés: azon vasúti állomások kiválasztása elsődlegesen forgalom-sűrűség, másodlagosan parkolók hiánya alapján, ahol a P+R parkoló megépítése a célkitűzéseket teljesítheti;
- ▶ Engedélyezés, szükség esetén kisajátítás, építés: viszonylag egyszerű építési technológia, az áruház-építkezéseknél szokásos parkoló-technológiák szerint. 100 személygépkocsi befogadásánál nagyobb parkolók esetén chipkártyás beléptető sorompó.

A chipkártyás beléptetés félig „örzött” parkoló jellegét biztosít, a kiépítésnek megfelelő (illetve a gépkocsi több utasa esetén annál nagyobb) számú ingázó számára. 1000 személygépkocsi felett vagyonőr alkalmazása válhat indokolttá.

Az Európai Unió több országában szinte minden vasúti állomás/megállóhely rendelkezik a forgalom nagyságához illeszkedő méretű parkolóval. A vasúti közlekedési lehetőségeket (annak méretgazdaságossági határai, valamint a lakott területektől sok esetben viszonylag távol fekvő vasúti állomások/megállóhelyek miatt) egyre több esetben csak a megelőző egyéni közlekedési móddal együttesen, kombináltan használják az utazók. Ezért több országban a vasútállomásokon úgy épült ki nagyobb befogadóképességű gépkocsi parkoló, hogy az más tevékenységek (szolgáltatások, kereskedelem) vonzását is megvalósította.

Alternatívaként kezelhető a vasútállomások körzetében a menetrendhez illeszkedő rendben működő iránytaxi. Utóbbi előnye az utasok fokozott kényelme (nem igényel személygépkocsit, sem annak vezetési tudását és képességét), hátránya a viszonylag nagy költségigénye (a kereslethez illeszkedően legalább egy, de inkább több gépjárművezető alkalmazása, mikrobusz beszerzése stb.).

A program a közlekedéspolitikai stratégiákban évek óta szereplő közösségi közlekedés előtérbe helyezésén keresztül a fenntartható közlekedési rendszerek kialakítását segítheti. A biztonságos, kényelmes személygépkocsi-leállítás lehetőségével kiegészített vasúti közlekedési kedvezmény összességében a városi torlódások csökkentését, a városok tisztaságának javulását, az életminőség javulását eredményezik.

7.3. ALÁGAZATKÖZI – HORIZONTÁLIS FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

Elektronikus viteldíj fizetési rendszerek kialakítása

A program célja, hogy a magyar állam által támogatott közösségi közforgalmú közlekedési rendszerek mindegyike (távolsági közúti és vasúti személyszállítás, helyi közlekedési rendszerek kialakítása) ugyanazzal az elektronikus igazolással (elektronikus jeggyel) igénybe vehetővé váljék, a tarifaközösség a teljes hálózaton egységes szerkezetben valósuljon meg. A chipkártyás fizetési konstrukcióban a használók választhatnak előre fizetett csomagok, illetve utólagos, használatarányos fizetési konstrukciók között.

Az elektronikus viteldíj program eszközei

- ▶ Tervezés, eszközválasztás: az alkalmazandó technológia és a tarifarendszer megtervezése, a szabályozási háttér kidolgozása;
- ▶ Kiépítés, megvalósítás: a járművek, jegyárusító helyek és terminálok felszerelése a szükséges kártyaolvasó eszközökkel, kapcsolódó informatikai adatbázis és adatfeldolgozási folyamatok kialakítása;
- ▶ Adatelemzés: az adatvédelmi törvények betartásával utasforgalmi információk, utazási szokások elemzése az elemi adatok alapján, utas-információs rendszer kapcsolásának lehetőségei, infrastruktúra- és eszközfejlesztés mért és elemi igényinformációk alapján.

A teljes integrált elektronikus viteldíj-rendszer egyetlen országos projektként jelenik meg, amely összefogja az érintett közszolgáltató személyszállító vállalatokat.

A program pályázata egy teljes közbeszerzési kiírás dokumentációja, amelyre jelentkező kivitelezők a megvalósítás eszköz- és szabályozási igényét előállítják.

Minimális jogszabályi érintettsége van a programnak, ugyanakkor a teljes helyi és helyközi közforgalmú személyszállítási tarifarendszer átdolgozása szükséges, erőteljes marketing tevékenységgel megtámogatva.

Alternatívaként megvalósítható az elektronikus viteldíj-rendszer „szigetszerű” alkalmazása Magyarország nagyobb városaiban, illetve azok vonzáskörzetében, és külön lépésben, a fővárosban. A harmadik lépés az országos kiterjesztés megvalósítása.

A végrehajtás megkezdhető a meglévő intézményrendszer érdemi átalakítása nélkül. A szükséges műszaki fejlesztések az elektronikus jegykiadás, -azonosítás fejlesztését tehetik szükségessé.

A közforgalmú személyszállítási szolgáltatások integrálása

A programelem célja a közforgalmú személyszállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának javítása az elszigetelten működő szolgáltatások fokozatos integrálásával. Mindez hozzájárul a szabadidős- és a hivatásforgalom feltételeinek javításához, így közvetetten a turizmusban és a vállalkozásfejlesztésben rejlő lehetőségek kiaknázásához. Egyúttal lehetővé válik a közforgalmú személyszállításban rejlő racionalizálási lehetőségek érvényesítése is.

A programelem célját szolgáló eszköz a közforgalmú személyszállítási megoldások integrálódása irányába ható, innovatív technológiai és szervezési megoldások alkalmazásának elősegítése. Ilyen megoldások lehetnek különösen: integrált utas-információs rendszerek működtetése, menetrendi összehangolás, tarifaközösség kialakítása, egységes elektronikus jegy- és bérletrendszer bevezetése, multimodális utasforgalmi terminálok kialakítása. Teljesítmény indikátorokként a megvalósult innovatív megoldások számossága, vagy mennyiségi jellemzői szolgálhatnak, így pl. az integrált megoldással érintett lakosok száma, lefedett szolgáltatási terület, megvalósult terminálok vagy információs rendszerek száma.

Output indikátorok: a fejlesztések révén közép- vagy hosszútávon megvalósuló többleteredmény a közforgalmú személyszállítás érintett területein. Kifejezhető utasszám-növekményben (esetleg a csökkenés megállításában), forgalom-növekedésben (bevétel), a működési költség megtakarításában.

Meghatározott résztvevői kör számára kiírt zárt pályázatok biztosítják a megvalósítás eszközrendszerét. Potenciális támogatók és/vagy pályázók lehetnek: önkormányzatok, közforgalmú személyszállítási közszolgáltatást végző vállalatok/vállalkozások, vagy ezek konzorciumai. A projektek jellemzően nagyobb méretűek, ugyanis így várható érdemi hozadék.

Kapcsolódó intézkedésként nagyobb hangsúlyt célszerű helyezni a közforgalmú személyközlekedés egységes szabályozásának kialakítására (akár önálló személyközlekedési törvényben). Megvizsgálandó, milyen esetleges akadályai vannak a különféle személyszállítási módok együttműködésének, illetve hogyan lehetne az integrációt előmozdítani. Az egyes személyszállítási módok tevékenységét össze kell hangolni, különös tekintettel a szolgáltatások egymásra épülésére, egymást kiegészítő (és nem versengő) meghatározására.

A fejlettebb európai országokban évtizedes hagyománya van a közforgalmú személyszállítási szolgáltatási integrációt célzó ún. közlekedési szövetségeknek, általában pozitív tapasztalatokkal. Hazánkban is megtörténtek a kezdeti lépések, de ezek megakadtak, vagy elvi síkon maradtak. Ezeket a kezdeményezéseket lehet felújítani, és – indokolt esetben – tovább folytatni.

A magas – vagy legalább elfogadható – színvonalat képviselő közforgalmú személyszállítási szolgáltatások kialakításának alternatívája az integráció mellett az egyes módok egymástól független, adott esetben redundáns fejlesztése. Ez nagyságrendekkel többbe kerül, viszont az eredményessége alig lehet jobb, mint az összehangolt, átgondolt és a lényeges szolgáltatási lánc elemekre koncentrált célzott fejlesztéseké.

Erősíteni szükséges (vagy létre kell hozni) a közforgalmú közlekedés országos és regionális szintű összehangolásának intézményét. A megvalósítás és a forrás-allokáció során ügyelni kell arra, nehogy elaprózódjanak a fejlesztések: célszerű a koncentrált felhasználás azokon a kulcsfontosságú szolgáltatási területeken, ahol a legnagyobb hozadék várható (vagyis a „kritikus tömeg” adott).

Korszerű ITS technológiák alkalmazásának elősegítése a közforgalmú közlekedésben

Az országos program célja a korszerű ITS technológiák alkalmazásának elősegítése a részben vagy egészben adóbevételekből fenntartott (állami vagy önkormányzati stb.) közforgalmú közlekedésben, átfogó elektronikus pályahasználati díjrendszer kialakításának megalapozása az infrastruktúrahasználathoz való viszonyulásában és a közforgalmú (közösségi) közlekedésben, valamint elektronikus pályahasználati díjrendszer megalapozása a közúti árufuvarozásra.

A program része on-line információszolgáltatás a közlekedés résztvevőinek: kapacitásinformációk, utastájékoztatók, kapcsolódó közlekedésirányítási és közlekedésbiztonsági szoftverek és hardverek alkalmazása pl.: GSM-R, ETCS stb.

Eredmény indikátorok meghatározása

- ▶ On-line közlekedésirányításba bevont járművek darabszáma;
- ▶ A közlekedésbiztonság növelése – balesetek számának csökkenése;
- ▶ Menetrendszerúség minőségbiztosítása, megbízható információszolgáltatás a megrendelő felé, kedvezményeket igénybe vevők pontos felmérése, célforgalmi felméréseket támogató adatgyűjtés;
- ▶ A közforgalmú városi és elővárosi közlekedést használók számának növekedése.

A leghatékonyabb eszközfelhasználás érdekében kisebb. ún. pilot-projektek kialakítását és támogatását kell megkezdeni.

A program célcsoportját részben vagy egészben adóbevételekből fenntartott üzemeltető cégek képezik, amelyek tulajdonosi szerkezetére jellemző a többségi állami vagy önkormányzati stb. befolyás.

Az elektronikus pályahasználati díjrendszer megalapozza a közúti áru fuvarozást, segíti a hatékony állami szabályozói környezet kialakítását. Érvényesíthetővé válik a „használó fizet” elv. Az improduktív tranzitforgalom az állami akaratnak megfelelő szállítási módra terelhető, csökkentve így annak környezeti és társadalmi költségeit.

7.4. VÍZI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

A magyar hajópark és a kikötők korszerűsítése alprogram célja a magyar lobogó alatt közlekedő hajópark műszaki színvonalának emelése, egyben a vízi közlekedés környezetterhelési szintjének csökkentése. Mindez hozzájárul a környezet minőségének javulásához, egyben tovább csökkenti a vízi közlekedés fajlagos költségeit. Ezzel is erősíti a leginkább környezetkímélő áruszállítási mód versenyképességét.

A program célját szolgáló eszközök

- ▶ Motorcsere program: a húsz évnél idősebb hajók fő- és segédgépeinek új, fajlagosan kisebb üzemanyag felhasználású és jobb emissziós tulajdonságokkal rendelkező motorokra történő cseréjének támogatása;
- ▶ Szenny- és olajos fenékvíz-tisztító, valamint kémiai lebontással működő fekáliatisztító berendezések beépítése; a nagyobb hajók esetében a berendezések beépítésének, esetleg meglévő, de korszerűtlen berendezések cseréjének támogatása;
- ▶ A magyar hajógyártás-javítás háttérparának támogatása, ami nemcsak megtartja a jelenlegi munkahelyeket, hanem képes újakat is létrehozni mind mérnöki, mind kivitelezői területen;
- ▶ Fedett hajórakodók építése. A meglévő rakodóhelyeken fajlagosan kis többletberuházásokkal csapadék ellen védett szakaszokat lehet kialakítani (maximum 20–25 m szerkezeti hosszban). Ez különösen a csapadékos gabonaexport időszakban erősítené a vízi áruszállítás gazdaságosságát azáltal, hogy a kieső rakodási napok számát minimálisra csökkentené. Ennek folyományaként lecsökkennek a teherautók és a hajók állásköltségei is.

A fejlesztések révén, rövidtávon megvalósuló többlet eredmény keletkezik a vízi áru- és személyszállítás érintett területein, mely a vízi közlekedés környezetterhelésének (levegő, víz, zaj) csökkenésében, és a költségcsökkenés miatti forgalomnövekedésben jelenik meg. A forrásigény az érintett hajópark nagyságának, továbbá a fedett alakítható hajó-rakodóhelyek számának függvénye.

A program kockázata, hogy a nagyobb hajóparkkal rendelkező vállalkozások még jelentősebb előnyre tesznek szert a kisebb méretű, illetve a most induló vállalkozásokkal szemben. A program segítségével tovább tudatosítható társadalmi szinten a közlekedéspolitikai környezettudatos szemlélete.

A kitűzött fejlesztések egy része erősíti a hajózás versenyképességét, elősegíti a kormány közlekedési stratégiájában megfogalmazott kívánatos „modal split” kialakulását, továbbá a vízhez kapcsolódó turisztikai termékek, szolgáltatások kialakításával segítheti a térségfejlesztést.

7.5. VÁROSI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

Pályahálózatok összekapcsolása

A program célja az egymás mellett futó/egymást megközelítő, de jelenleg elsődlegesen a hagyományos közlekedési rendszerek részeként használt vasúti pályahálózatok összekapcsolása (pl. HÉV-metró, városi/elővárosi vasút-városi villamosvasút stb.). A pályahálózatok összekapcsolásán keresztül a városi/elővárosi közlekedési rendszerek használói jelentős – irányonként naponta 10–15 perc – átszállási időt takarítanak meg. Az érintett kör nagysága – a megvalósult projektek számától és a földrajzi körzettől függően – elérheti a napi 200–500 ezer főt. Fontos, hogy a program meglévő pályahálózatok kihasználására épül, és viszonylag kis összegű befektetéssel, pontszerű fejlesztésekkel ér el jelentős minőségi fejlődést.

A pályahálózatok összekapcsolása program eszközei

- ▶ Tervezés: megvalósíthatósági vizsgálatok, műszaki tervkoncepciók és tervek készítése az épített környezet lehető legkisebb zavarásával. Projektenként külön-külön kell megvizsgálni a szükséges infrastrukturális- és járműoldali fejlesztéseket;
- ▶ Engedélyezés, tervjóváhagyás, nyomvonalak, összekapcsolási technológiák kijelölése;
- ▶ Végrehajtás a szükséges vágánykapcsolatok, műtárgyak megépítésével, járművek, peronok átalakításával.

A program pályázati konstrukcióban működtethető, amelyen helyi/helyközi személyszállítást végző gazdasági társaságok és a területileg illetékes önkormányzatok kötelező együttműködéssel vehetnek részt.

A járműpark jelentős cseréjének elkerülése olyan műszaki megoldásokat követel meg, amelyek a jelenlegi járműállomány bizonyos mértékű műszaki átalakítását feltételezik. Ennek műszaki értelemben vett tervezési, biztonsági kérdései olyan egyedi megoldásokat szülhetnek, amelyek – újszerűségükből adódóan – kockázatot hordozhatnak.

A homogén városi-vasúti pályahálózatoknak a II. világháborút követő fejlődése vezetett a jelenlegi közlekedési rendszereink kialakításához. A meglévő rendszerek összekapcsolása azok kialakításához mérhető, de lényegesen kisebb beruházás-igényű lépés, óriási előrelépés az integrált városi közlekedési hálózat kialakítása felé.

Kerékpáros közlekedés fejlesztése

A program célja az élhetőbb települési környezet kialakítása. A kerékpáros közlekedés fejlesztésére elsősorban a települési környezetben van szükség, ugyanis mind az igényeket illetően, mind pedig a várható hatások – élhetőség javulása, környezeti ártalmak csökkenése stb. – kapcsán a települések a legjelentősebb érdekelt felek. Ebből fakadóan elsősorban a helyváltoztatás (munkavégzés, iskolába járás, hivatali ügyintézés) célú kerékpáros feltételek javítására kell törekedni.

A fejlesztés első lépése a kerékpáros közlekedés biztonságát, könnyű elérhetőségét és komfortosságát megteremtő infrastrukturális létesítmények kialakítása. Az infrastruktúra része a helyváltoztatási igényekre épülő kerékpáros-hálózat kialakítása, mely nem jelenti automatikusan új kerékpárforgalmi elemek létesítését. A hálózat nem minden esetben jelenti az önálló kerékpárutak összességét, hanem olyan nyomvonal, melynek elemei (pl. kerékpárutak, forgalomcsillapított közutak) összefüggő hálózatot alkotnak. Az infrastrukturális feltételek részét képezik a komfortos és biztonságos helyváltoztatást lehetővé tevő forgalomtechnikai beavatkozások, mint pl.

- ▶ A gépjármű-közlekedés korlátozása;
- ▶ Csomópontok átalakítása;
- ▶ Baleseti gócpontok átépítése;
- ▶ Nyitott kerékpársávok kialakítása;
- ▶ Gyalogosoktól elkülönített pályák kijelölése is.

A megfelelő elérhetőségű és biztonságos kerékpártárolók elősegítik a kerékpáros közlekedés integrálását a települési közlekedési rendszerbe, továbbá lehetővé teszik az intermodális – a közforgalmú személyszállításhoz illeszkedő – személyszállítási feltételek javítását. Ez az alapja annak, hogy a kerékpárosokra (a gyalogosoktól eltérően), mint igazi járműhasználókra tekintsenek a közlekedők.

A kerékpáros közlekedés fejlesztési alprogram eszközei

- ▶ A kerékpározás feltételeinek javítása érdekében a kerékpárral közlekedők szempontjait a közutak fejlesztése, felújítása során szükséges figyelembe venni annak érdekében, hogy a kerékpárral közlekedők által már ma is használt útvonalakon a helyzet (legalább) ne romoljon, hanem javuljon, minél többet lehetőséget kapjanak a biztonságos kerékpározásra. Ennek első lépéseként a kerékpárforgalmi létesítmények előírásait szükséges a releváns útügyi műszaki előírásokba integrálni, szakmai továbbképzéseket, ismeretterjesztést folytatni, a megvalósítást ellenőrizni;
- ▶ A kerékpározás előnyeit a kormányzatnak a pénzügyi és közlekedési jogszabályok kerékpárosbarát módosításával és betartatásával szükséges erősítenie;

- ▶ Valamennyi általános iskolás gyermek kerékpáros közlekedési oktatását készségi szinten, szervezeten, a legjobb európai gyakorlatot követve lehetővé kell tenni;
- ▶ Szükséges a kerékpáros közlekedést népszerűsítő kampányok, akciók kormányzati támogatása;
- ▶ Hiányzó hálózati elemek kijelölése/kialakítása: az összefüggő kerékpáros-hálózat hiányzó elemeinek meghatározása és azok megvalósítása;
- ▶ Biztonságos kerékpártárolók létesítése: elsősorban nagyobb közlekedési csomópontokban, valamint a nagyobb kapacitással rendelkező, gerinc jellegű közforgalmú személyszállítás megállóhelyein védett, esetenként őrzött kerékpártároló hálózat kialakítása;
- ▶ A személyszállító közforgalom széles körű megnyitása a kerékpárszállítás céljára: az integrált személyszállítási rendszeren belül a kerékpárral közlekedők az erre a célra megfelelően ki/átalakított közforgalmú gépjárműveken együtt utazhatnak saját közlekedési eszközükkel;
- ▶ Kerékpár-kölcsönzési hálózatok létrehozása: a települések belső részein nyilvánosan, térítés ellenében hozzáférhető, kerékpár-kölcsönzési lehetőség technikai és szabályozási kereteinek megteremtése, kölcsönzési programok beindítása.

Az összefüggő kerékpáros-hálózat kialakításával és a kerékpár-kölcsönzési hálózatok létrehozásával várhatóan megnövekszik a kerékpáros forgalom részaránya. A megnövekedett forgalmi igények következtében nagy kihasználtsággal üzemeltethetők a tárolók, továbbá a feltételek javulásával vonzóbbá váló kerékpározás – akár a településközponttól távolabb is – egyre nagyobb igényt mutat a közforgalmú személyszállítással történő integrálásra.

A nem-motorizált közlekedési módok ösztönzésével a közlekedés környezetbarát jellege erősíthető, csökkentve a károsanyag-kibocsátást és a zajterhelést, továbbá ezzel is népszerűsíthető a mozgásban gazdag, egészséges életmódot.

7.6. LOGISZTIKAI FEJLESZTÉSI ALPROGRAMOK

Intermodális áruszállítás

A program célja a több közlekedési (szállítási) módot összefogó árutovábbítási és kapcsolódó logisztikai szolgáltatások fejlesztése. Ezáltal hazánk kedvező geopolitikai helyzetéből adódó lehetőségei jobban kihasználhatóvá válnak, miközben az alkalmazott megoldások a fenntartható fejlődés szempontjait is tekintetbe veszik.

A program célját szolgáló eszköz az intermodális szállítási-logisztikai szolgáltatások technológiai, infrastrukturális és informatikai fejlesztéseinek elősegítése. Ilyen megoldások lehetnek különösen az intermodális kapcsolódási pontok (a city-logisztikát is beleértve) technológiai korszerűsítése, integrált információs rendszerek vagy az elektronikus adatkezelés bevezetése, az árutárolás és az árukezelés körülményeinek javítása. Teljesítményindikátorok lehetnek pl.: megvalósított információs rendszerek száma, korszerűsített logisztikai építmények száma, működésbe állított új gépek/berendezések száma.

Az intermodális logisztikai szolgáltatások működtetése piaci alapokon történik, így a javasolt konstrukció nyílt pályázat. A projektek mérete változó. A célcsoport a szállítási-logisztikai szolgáltatásokat végző vállalkozások köre, különös tekintettel a több szállítási módot integráló ellátási láncokat működtetőkre, vagy az ezekben résztvevőkre.

Célszerű fenntartani az intermodális szállítást előnyben részesítő kedvezményeket, illetve meg kell vizsgálni ezek kiterjesztésének lehetőségét. Törekedni kell az érintett vállalkozói kör adminisztrációs terheinek mérséklésére. Újra kell gondolni az áruszállítás-logisztika, ezen belül különösen az alágazatok közötti koordináció intézményi feltételeit.

Alternatív intézkedésként vetődhet fel a logisztikai fejlesztések központosított meghatározása. Ez korábban gyakorlat volt, s kétségtelen eredménye a hazai logisztikai szolgáltatói hálózat kialakulása. Ugyanakkor számos olyan beruházás is történt ennek keretében, amely később kihasználatlan maradt. Ezért javasolt a piaci kezdeményezések kiegészítő támogatása a szállítás-logisztika terén.

A közvetlen kedvezményezett kört az érintett szállítási-logisztikai vállalkozások alkotják. Közvetett módon a logisztikai szolgáltatásokat igénybe vevő termelő/kereskedő vállalkozások üzleti környezete is javul. Ez utóbbiak között lehetnek olyanok is, amelyek éppen e célból telepítik tevékenységük egy részét hazánkba. A program megvalósításához kapcsolódóan szükséges létrehozni, illetve visszaállítani a logisztika minisztériumi szintű szakmai felügyeletét.

Kisvállalkozói szövetkezeti formák támogatása a logisztikában

A program célja szakmai alapon szerveződő civil (non-profit) beszerzési és értékesítési szövetségek, szövetkezetek létrehozása, inkubációja.

A pályázati rendszer kedvezményezettje a kkv-szektor – kiemelten a mikro- és kisvállalkozások szakmai alapon szerveződő non-profit együttműködésében részt vevő partnerek. Várható eredmény: a non-profit beszerzési és értékesítési szövetségek versenyképesség-javító hatásának érvényesüléséhez szükséges szabályozói környezet kialakítása.

Pályázati szinten meg kell fogalmazni minden olyan együttműködési lehetőséget, amely szövetkezeti formában (méretgazdaságossági okokból kifolyólag) hatékonyabban elvégezhető, mint egyenkénti megvalósítással:

- ▶ Közös raktárbázis kialakítása logisztikai szolgáltatásokkal;
- ▶ Közös eszközfelhasználás (pl. tehergépjármű-pool kialakítása);
- ▶ Egységes minőségi, szolgáltatás-színvonal sztenderdek kialakítása;
- ▶ Lobbizervezetek alakítása, működtetése.

A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROGRAM VÁRHATÓ EREDMÉNYEI, HATÁSAI

A közlekedésfejlesztés, mint az Új Széchenyi Terv egyik kitörési pontjának hatásai, eredményei egyszerre jelentik a program elemei fejezetben azonosított fejlesztési célkitűzések középtávon (2020) való megvalósulását, és az egyedi alprogramok, intézkedési javaslatok azonnali beindítását, és azok eredményeinek 2–5 éven belüli jelentkezését.

A várható eredmények összegezve

- ▶ Aktív kormányzati stratégiával 2020-ra hazánk nem csupán az európai szállítási rendszer tranzit forgalmat kiszolgáló eleme lesz, hanem multimodális szállítási kapcsolatok, logisztikai fejlesztések révén megalapozza transzfergazdaságát, így a térségben regionális központi szerepet alakít ki;
- ▶ A mobilitási növekedési ütem a telematikai és értékrend-váltásbeli kiváltó/visszafogó tényezők, valamint az infrastruktúra/járműpark adta megfelelő háttér következtében kezelhető mértékű marad;
- ▶ A közlekedési hálózat kiépítésénél figyelembe veszik, hogy a közúti közlekedésben az autópálya-hálózatnak különböző szolgáltatási színvonalú elemei vannak csak meg. Az unióhoz való csatlakozás fontos részeként a TEN-folyosók menti főközlekedési utak, a gazdasági és a logisztikai központokat összekötő, valamint a gazdaságilag elmaradt régiók infrastruktúrája megfelelő fejlődési szintet ér el, a mellékhálózatot és a városi elkerülő körgyűrűket kiépítik. A vasúti közlekedésben a nagysebességű, villamosított pályahálózat aránya 2020-ig nem éri el a nyugat-európai országok akkorra kialakult szintjét, de megfelel az alacsonyabb szintet kitűző elképzeléseknek. A dunai vízi út a 2,5 m merülésű vízi járművek folyamatos és korlátozás nélküli közlekedésére alkalmassá válik. A közlekedési pályák üzemeltetése és fenntartása mind a fő-, mind a mellékhálózaton költségvetési értelemben is fenntartható módon történik;

- ▶ A hatékony állami beavatkozás elősegíti a gazdasági fejlődéssel összehangolt közlekedési munkamegosztás kialakulását, a korszerű technológiák átvételével és fejlesztésével a gépjárművek környezetszennyezése számottevően csökken;
- ▶ Az állami szerepvállalás a közlekedési/szállítási piac korrekt versenyfeltételeit hozza létre, a folyamatokat a piaci alapú működés vezérli. Az állami beavatkozás a közszolgáltatásnak minősülő szállítási feladatok teljesítésének ellenőrzésére, a nagy beruházások részleges vagy teljes finanszírozására, a területtervezés és a közlekedésszervezés integrált kezelésére szorítkoznak;
- ▶ A közlekedési piacon élénkülő verseny a következő struktúraváltást eredményezi:
 - A közúti szállítás, szállítmányozás területén az egészséges piaci szelekció hatásaként tőkeerős vállalkozások prosperálnak (nagyobb vállalatméret és gyorsabb tőkekoncentráció);
 - A vasút finanszírozása és a hálózat mérete a közszolgáltatási és az üzleti tevékenység optimuma mentén kialakul, a gördülő adósságállomány felszámolásra kerül;
 - A belvízi közlekedés alapvetően kiszolgálói funkciót tölt be, az infrastruktúra és a nagyobb forgalmú kikötők állami tulajdonban (esetleg némelyikük magánkézben) vannak, a belvízi hajózás járműállománya magántulajdonban van;
 - A légi közlekedés infrastruktúrája állami tulajdonban van, a magyar légitársaság megerősített európai szolgáltatóként működik;
 - A városi és a városkörnyéki tömegközlekedés önkormányzati részvétellel, de magántőke bevonásával működik;
- ▶ A fejlesztések finanszírozása – a közlekedési alágazattól függően és a társadalmilag indokolt és jelentős forrásokat igénylő esetekben (pl. vasúti pályák, nemzetközi repülőterek, dunai vízi út) – állami (közösségi) forrásokból történik, de a lehető legtöbb esetben – jól elhatárolt gazdasági felelősséggel – a magántőke bevonására is sor kerül;
- ▶ A közlekedési infrastruktúra fenntartásában és üzemeltetésében a pályahasználati díj fontos finanszírozási forrást jelent. A díjak társadalmi konszenzussal, a nyújtott szolgáltatás színvonalával összehangolt, társadalmilag elismert költségként jelennek meg;
- ▶ A közlekedési technológiai fejlesztések fő célja a gazdaságosság, a forgalombiztonság növelése, a környezetvédelem és az emberi életminőség javítása:
 - Az informatika és a telematika felhasználása a közlekedési ágazatban egyre nagyobb teret kap. A közúti közlekedéstervezésben és a forgalomirányításban az informatika elterjedése részben a városi közlekedés forgalomtorlódásainak, az úti cél elérési idejének csökkenését eredményezi. A haszongépjárművek fedélzeti információs rendszerrel történő ellátottsága, a műholdas hely-

- meghatározó rendszerek alkalmazása növeli a járművek kihasználási fokát, biztosítja nyomon követésüket. Az információs technikák fejlesztése a személyszállítás területén az utas-tájékoztatást magas szinten valósítja meg;
- A vasúti közlekedésben befejeződik a szállítá irányítás és a gazdálkodás számítógépes rendszerének fejlesztése, amely a hatékonyság (kapacitáskihasználás) és a versenyképesség növelését eredményezi;
 - A forgalomirányítás automatizáltsága előrehaladott, de nem teljes;
 - A belvízi és a légi közlekedésben – a nemzetközi elvárások teljesítése miatt – a navigációs berendezések és technikák alkalmazása teljes körű;
 - A közlekedési pályák fenntartása/építése korszerű technológiákkal, magas gépesítettséggel történik. Előtérbe kerülnek a hosszabb élettartamú, valamint a „zajelnyelő” útburkolatok;
 - A közúti közlekedésben a gépjármű-parkban már jelentős részt képviselnek az alternatív hajtású típusok is (elsősorban tüzelőanyag-cellás, vagy hibrid hajtási móddal; a városi közlekedésben teret kapnak az elektromos hajtású közúti járművek is);
 - A vasúti közlekedésben a személyszállítás minőségi színvonalát növelő járműrekonstrukció közel jut a befejezéshez, az áruszállításban a speciális, valamint a többfunkciós kocsik döntő arányúak;
 - A járművek újrahajthatóságának köre lényegesen bővül;
- A korszerű információs technikák alkalmazása, a közlekedésszervezés és -irányítás, a közlekedési ágazat integrációs törekvései a tudás-intenzitás erőteljes fejlődését motiválja. A humán erőforrás minőségi változását hordozza a többszintű, élethosszig tartó képzés (LLL) elterjedése, a több idegen nyelv ismerete, a műszaki, a számítástechnikai és a közgazdasági tudásanyag együttes és magas szintű elsajátítása és alkalmazása;
- A közlekedési alágazatok közötti munkamegosztás alakulása:
- A közúti közlekedés továbbra is megőrzi vezető szerepét (a szállítási teljesítmények – a gazdaság növekedési üteméhez viszonyítva – lassabban, de emelkednek) a közúti szállítás rugalmassága és a felgyorsult világban jelentőssé váló időtényező miatt;
 - A vasúti közlekedés versenyképessége a szerkezetváltás utáni időszakban növekszik, ami elsősorban a nagysebességű, korszerű, törzshálózati fővonalak kiépítése után következik be. A színvonal emelése mellett is egyre élesebb versenyben kell helytállni a fuvarozási feladatok megszerzéséért;
 - A belvízi közlekedés igazi alternatívát a jövőben sem fog jelenteni az összes szállítási igény kielégítésében. A vízi útvonalak hajózhatóságra alkalmassá tétele után várható, hogy részesedése az össz-közlekedési munkamegosztásban 2020-ra megközelíti a 7–9%-ot;

- A légi személyszállítás nemzetközi viszonylatban – a kapcsolatok szélesedése miatt – növekszik, a nemzetközi repülőterek forgalma megközelíti az évi 8 millió utast, az áruforgalom – egy nemzetközi áruforgalmi központ kialakítása miatt – emelkedhet;
- A kombinált szállítás térhódítása az információs technikák és a logisztikai központok fejlődéséhez kapcsolható, amit a zöld mozgalmak civil szervezetei is erőteljesen támogatnak. Az áruszállításban betöltött szerepe azonban egyelőre – gazdaságtalansága miatt – nem lesz jelentős;
- A személyszállításban a városi és az elővárosi forgalomban intenzíven részt vesz a vasúti közlekedés, a közút-vasút találkozási pontokat kulturált kiépítés jellemzi. A városi (települési) közlekedésben a településfejlesztés, és a közlekedésszervezés és -tervezés szempontjainak összehangolása után, a közösségi közlekedés minőségi színvonalának emelésével elérhető, hogy az egyéni közlekedés részaránya lassabban növekedjen. A kulturált és a közösségi közlekedési fővonalakhoz kapcsolt parkolás lehetővé teszi az említett arány kedvező, a közutak zsúfoltságát csökkentő, a környezetet kevésbé szennyező/terhelő, gyors eljutási idővel járó alakulását. Ehhez társul a tudás-intenzitás növekedésével összefüggő értékrend-váltás, a közösségi érdekek előtérbe kerülésével és a közlekedési morál javulásával. A jól szervezett forgalom a torlódásokat, várakozási időket csökkenti.

A közlekedés–szállítás nemzetgazdasági ágazat mind az ország gazdasági fejlődésével, mind az európai integrációval összefüggő fejlesztésekkel – egy kissé lemaradva, de – lépést tart. A közlekedési ágazatot a gazdaságosságra való törekvés, a rendezett környezeti állapot és az emberi életminőség javítása jellemzi. Mindezek folyamatos erőfeszítésekkel és küzdelmekkel, ésszerű kompromisszumok árán, a célkitűzések és a lehetőségek dinamikus egyensúlyának fenntartásával valósíthatók meg.