

A fizikai elérhetőség prioritásai és beavatkozási irányai 2007-2013-ra (tervezet)

A) Elérhetőség javítása

- **Transz-európai hálózat teljes körű kiépítése ill. korszerűsítése**

Magyarországot 6 TEN folyosó ill folyosóág érinti, amely kapcsolódik az Északi és Földközi tenger, a FÁK országok és az EU-s tagállamok kiemelt közlekedési kapcsolataihoz. A szóban forgó helsinki folyosók tervezett magyarországi **közúti szakaszait** gyorsforgalmi utak alkotják. Ezek egy része elkészült, egy része építés alatt áll, egy része pedig tervezési fázisban van. Alapvető cél a stratégiai program keretében az érintett gyorsforgalmi utak döntő részének kiépítése, korszerűsítése.

A 2003. év végén elfogadott – a gyorsforgalmi úthálózat közérdekűségéről és fejlesztéséről szóló – ún. “sztrádatörvény” közérdekűnek mondja ki a gyorsforgalmi úthálózat-fejlesztési programot. [A gyorsforgalmi úthálózat tervezett fejlesztése nagymértékben rontja majd az elérhetőséget és az ország versenyképességét. Részletes indoklását ld.: http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf](http://www.levego.hu/konyvtar/olvaso/autopalya.pdf)

A **Duna** a TEN eleme. A Duna német, osztrák, szlovák, szlovák-magyar és magyar szakaszán azonos normák figyelembe vételével végrehajtott munkálatok eredményeként homogén mutatókkal jellemezhető szállítási pálya létrehozása a cél, ami elősegíti a vasúti és közúti szűk keresztmetszetek tehermentesítését. [A vízi közlekedés az összes áruszállítási teljesítmény 1%-át teszi ki, a személyszállításban az aránya még ennél is jóval csekélyebb. Ugyanakkor a közúti áruszállítási teljesítmény évente legalább 3-4 százalékkal növekszik. Ezért teljesen neveltséges bármilyen „tehermentesítést” várni a vízi szállítás növekedésétől. Ráadásul a folyón történő ilyen jellegű beavatkozások súlyos ökológiai károkat okoznak.](#)

Magyarország a korábbi, páneurópai közlekedési folyosóknál szélesebben értelmezett vasúthálózat-részt bocsát a Közösség rendelkezésére az európai szállítások lebonyolításához. Ebből következően feladataink nemcsak a páneurópai folyosók magyar szakaszainak fejlesztésére, hanem az ún. TEN-T hálózat összes hazai elemének modernizálására irányulnak.

- **Vasúti törzshálózat fejlesztése**

Magyarország általános stratégiai célja egy fokozatosan liberalizált, európai szinten működőképes és versenyképes vasúti közlekedés megteremtése, mely az alapvető utasigények terén (sebesség, gyakoriság, pontosság, járműkomfort) átlagos európai színvonalú, az áru fuvarozás terén versenyképes, a magyar pályahálózat pedig az európai tranzitforgalomnak vonzó alternatívát legyen képes kínálni.

- Meg kell valósítani a regionális jelentőségű vonalak különválasztását.
- A 2007-2013 időszakra vonatkozóan a pályahálózat terén történjék meg a törzshálózat többségének 120 – 160 km/h sebessége való átépítése, valamint a kihasználatlan vonalak leválasztása [\(Ez utóbbi mit jelent? Megvizsgálták-e, hogy amennyiben a közlekedésben az árak valóban tükröznék a költségeket, és amennyiben ezeket a vasútvonalakat korszerűsítének, akkor mekkora lenne a kihasználtságuk?\)](#)
- Elő kell készíteni az európai nagysebességű vasúti hálózathoz való csatlakozást.

- **A közúthálózat kapcsolati hiányainak pótlása, a forgalmi igényeknek nem megfelelő kapcsolatok fejlesztése**

Magyarországon a közúthálózat sűrűsége alapvetően megfelel az ország fejlettségének és igényeinek, de számos fontos kapcsolati elem hiányzik. Ez többek között azt jelenti, hogy a közlekedők esetenként jelentős kerülőre kényszerülnek. A közúthálózat hatékony működése szempontjából mindenképpen szükséges azon hiányzó kapcsolati elemek mielőbbi megvalósítása, amelyek révén a nagyobb vagy fontosabb forgalmi áramlatok gyorsabban, biztonságosabban és megbízhatóbban tudnak lebonyolódni.

Ilyen tekintetben a kiemelhető legfontosabb feladatok:

- A jelenlegi hálózat kiegészítése jelentős útvonal-rövidülést eredményező elemekkel a forgalmi igényeknek megfelelően.
- Hidak és a hozzájuk kapcsolódó úthálózat kiépítése.
- A számos akadállyal (útcsatlakozás, vasúti átjárók), belterületi szakasszal nehezített útvonalak fejlesztése.
- A szomszédos országokkal való jobb együttműködés érdekében a hiányzó határátmenetek kiépítése és a meglévők fejlesztése.
- A rossz elérhetőségből adódóan hátrányos helyzetű zsáktelepülések elérésének fejlesztése.

- **Logisztikai csatlakozások kiépítése, fejlesztése fontos kereskedelmi útvonalak mentén**

Kedvező földrajzi fekvésünk jó lehetőséget kínál a növekvő nemzetközi kereskedelem-szállítás szolgáltatások iránti keresletének oly módon történő kielégítésére, mely hosszú távon jelentős hatással lehet a GDP alakulására. A közlekedési infrastruktúra hálózat jelenlegi kiépítettsége, színvonala, a különböző közlekedési módok kombinálásának lehetősége, a nemzetközi szállítást támogató szolgáltató létesítmények (kombiterminálok, logisztikai központok) kiszolgálási színvonala és kapacitása nem mindenben felel meg a kor követelményeinek.

A szállítás-logisztika távlati fejlesztésének legfontosabb lépései:

- A közlekedési-infrastruktúra fejlesztése a perspektivikus nemzetközi kereskedelmi útvonalak mentén (közutak, vasúti törzhálózat, kikötők, agrárkikötők, repülőterek)
- Logisztikai központok hálózatának kialakítása, a meglévők korszerűsítése, hiányzó központok megépítése, (esetenként ipari parkkal ill. az agrárlogisztika esetében termelési és értékesítési szövetkezettel közös létesítményként) magánvállalkozók bevonásával (helyi infrastruktúra kiépítése).
- *Ezeknek a költségeit a közlekedés résztvevői teljes egészében meg kell hogy fizessék. Nem szabad folytatni azt a gyakorlatot, hogy mindezt a piacgazdaság elveivel és a közgazdasági ésszerűséggel gyökeresen ellentétben közpénzekből finanszírozzák.*
- *Figyelembe kell venni a környezetvédelmi követelményeket, egyebek mellett azt, hogy az ország szén-dioxid-kibocsátását nem szabad növelni, sőt csökkenteni kell.*

- **Repülőterek, a légi közlekedés kiszolgáló rendszereinek fejlesztése**

A Magyarországra irányuló megnövekedett légi és légtér forgalom szükségessé teszi egyfelől a Ferihegyi repülőtér kapacitásbővítő fejlesztését ill. szerepének újrafogalmazását a Közép-

Európai gazdasági térben, másfelől a légitforgalmi irányítás korszerűsítését, valamint a légtér biztonságának növelését.

Fokozatos fejlesztést igényel a regionális jelentőségű repülőterek infrastruktúrája és szolgáltatási színvonala is.

Ezekre egyetlen forint közpénzt nem szabad adni. A légi közlekedés nem közszolgáltatás, hanem piaci alapon működő vállalkozás (legalább is az kellene, hogy legyen). Ugyanakkor a légi közlekedés áraiba be kell építeni az általa okozott összes költséget, beleértve a környezeti és egészségi károk költségeit.

B) A közlekedési rendszer legkisebb környezetterheléssel járó fejlesztése

- **Környezetkímélő városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése (ideértve a parkolási létesítményeket is: P+R, B+R stb., a kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítását)**

A városi közlekedéspolitikai fő prioritása olyan városi közlekedési rendszer kialakítása, amely a fenntartható mobilitás érdekében határozottabban támaszkodik a személyközlekedésben a közforgalmú közlekedésre az egyéni gépjármű közlekedéssel szemben, továbbá javítja a gyalogos közlekedés és a kerékpáros közlekedés feltételeit, valamint a közlekedésbiztonságot. A városi közlekedés fejlesztésével kapcsolatos kiemelt beavatkozási területek a következők:

- az országos közforgalmú vasutak valamint a budapesti helyiérdekű vasutak városi és elővárosi közlekedésbe történő, fokozottabb szerepvállalását elősegítő, kapacitásnövelő pályá- és járműfejlesztések megvalósítása;
- az autóbusz-közlekedés korszerűsítése;
- a tömegközlekedési járatok forgalmi előnyben részesítése;
- a környezetbarát kötőpályás városi közlekedési módok (metró, villamos, trolibusz) pályáinak, járműveinek, utasforgalmi és üzemi létesítményeinek rekonstrukciója továbbá megfelelő utasforgalmi igények alapján hálózataik fejlesztése;
- a lakóhelyről személygépkocsival indulók közforgalmú közlekedési eszközre váltását lehetővé tevő P+R (parkolj és utazz tovább) létesítmények építése;
- forgalomcsillapítási intézkedések bevezetése, a kerékpáros és gyalogos forgalom feltételeinek javítása;
- a kerékpárral közlekedők közforgalmú közlekedési eszközre váltását elősegítő B+R (kerékpározz és utazz tovább) létesítmények kialakítása;
- a Budapesten-településeken átmenő forgalom mérséklése.

- **Településeket elkerülő utak építése**

A magyarországi országos közúthálózat összes hosszának mintegy negyede települési átkelési szakasz. Így a főközlekedési utak tranzit forgalmának egy része a településeken halad át. Az elkerülő utak hiánya rontja az érintett települések lakhatóságát, és indokolatlanul terheli a környezetet. Ezért az elkerülő és tehermentesítő utak építése kiemelt célterület. Ezzel egyidejűleg az érintett települések belső területein forgalomcsillapítási intézkedéseket kell bevezetni. Az újonnan megépült út környékét pedig megfelelő területrendezési előírásokkal kell védeni a fokozott környezeti ártalmaktól (például attól, hogy újabb forgalomgerjesztő létesítmények települjenek oda).

- **Kombinált fuvarozás infrastruktúrájának fejlesztése**

Magyarországon az utóbbi években jelentősen megnőtt a közúti forgalom részaránya és a közúti tranzit áruforgalom, növelve a hálózat terhelését, a zaj- és légszennyezést, valamint az energia-felhasználást. Ezen hatások mérséklésének hatékony eszköze a kombinált szállítás fejlesztése. A kombinált szállítás nagyobb térhódítása csak infrastruktúrájának (a terminálok és a szállító eszközök) fejlesztésével, az adók, díjak (és így az árak) rendszerének átalakításával és megfelelő szabályozással képzelhető el.

A hazánkban üzemelő terminálok zöme közúti-vasúti kapcsolatra épül. A forgalmában sikeres magyar kombinált áru fuvarozási rendszer iránt egyre nagyobb kereslet nyilvánul meg a hazai és a nemzetközi fuvarozatók részéről. Ezzel párhuzamosan viszont az eszköz és infrastruktúra oldalán kapacitáshiány jelentkezik. Környezetvédelmi szempontok és pozícióknak megtartásának szándéka a szomszédos országokkal folytatott versenyben egyaránt a magyarországi kombinált áru fuvarozás minden lehetséges módjának fejlesztését igényli.

Ennek fontosabb eszközei:

- a gördülő országút (Ro-La) fenntartása, és a jelenlegi járműállomány fejlesztése, Ez a legkevésbé hatékony módja az teherfuvarozásnak. Nem a kamionokat kell szállítani, hanem az árut!
- a nem kísért forgalom fejlesztése érdekében a speciális vasúti járműállomány bővítése,
- a Ro-Ro forgalomra alkalmas hajók kapacitásának bővítése.

- **Vízi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése**

A beavatkozás a kikötői infrastruktúra, kikötői logisztikai központok és kombiterminálok fejlesztésére irányul, amelynek lényeges eleme a kikötők trimodálissá tétele, azaz közúti, vasúti, vízi úti átrakóhelyek megépítése (ipari, kereskedelmi, mezőgazdasági tömegárú fogadására). Ld. a fenti észrevételt a vízi közlekedéssel kapcsolatban.

C) Gazdasági fenntarthatóság

- **Meglévő közlekedési infrastruktúra (hálózat, létesítmények, járműállomány) szolgáltatási színvonalának fejlesztése**

Magyarország közlekedési hálózatának sűrűsége – egyes kapcsolati elemek hiánya ellenére - megfelel a kor igényeinek. A fő problémát a létező hálózatokon tapasztalható utazási színvonal sokszor alacsony minősége jelenti. A közlekedési hálózatok szolgáltatási színvonalának emelése nemzeti érdek. A célok elérésének legfontosabb eszközei:

- A rossz minőségű vagy leromlott burkolatok, vasúti pályák, **hajózó utaktömegközlekedés felújítása**, minőségének fejlesztése korszerű technológiával.
- A nem megfelelő kialakítású csomópontok, pályaudvarok, kikötők átépítése.
- A korszerű jármű és gördülő állomány részarányának növelése.
- A tájékoztatás színvonalának fejlesztése korszerű információs technológiák (mobilkommunikáció, internet) alkalmazásával.
- A fogyatékkal élők, kisgyermekesek, családostok és idősek számára a közlekedési rendszerek akadálymentesítése.

- A közlekedési környezet vonzóbbá, ápoltabbá tétele.
- A környezetvédelmi szempontból kedvező berendezések közlekedési módok folyamatos fejlesztése, feltételeinek javítása, a környezet védelmét szolgáló szigorúbb intézkedések bevezetése.

- **Korszerű informatikai rendszerek alkalmazása (e-közlekedés)**

Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS – Intelligent Transport Systems) kialakításának célja, hogy a magyar közlekedési rendszer az innováció-vezérelt gazdaság szerves részévé, hatékony, gazdaságos és biztonságos infrastrukturális és szolgáltatási háttérévé váljék. Ma már rendelkezésre állnak azok az alap technológiák (kommunikáció, mérés, adatgyűjtés, stb.), amelyek felhasználásával és megfelelő összekapcsolásával elérhető az intelligens közlekedési megoldások fokozatos bevezetése.

A közlekedési telematika fejlesztésével kapcsolatos beavatkozási területek:

- komplex, multimodális utazási információk és intermodális áruszállítási információk rendszerek fejlesztése, kiemelten az internetes technológián alapuló közlekedési tájékoztató rendszerek kiépítése. Olyan összehangolt információk rendszerek megvalósítása indokolt, amelyek segítségével valamennyi közlekedési alágazatra vonatkozó információk egy helyről érhető el;
- az elektronikus közlekedési tranzakciós szolgáltatások fejlesztése, kiemelten az elektronikus fizetési rendszerek és menetjegyek kialakítására.
- a forgalom monitorozására és irányítására alkalmas eszközök, technikák és eljárások, operatív forgalommenedzsment rendszerek fejlesztése.
- A fedélzeti navigációs és biztonsági berendezések elterjesztése, a beszerzés ösztönzése és segítése.

- **Az eljutás biztonságának fokozása**

Az eljutás biztonságát három fő tényező összessége adja. Ezek legfontosabbika a közlekedési baleset bekövetkezésének kockázata (azaz a közlekedésbiztonság), de nem hagyható figyelmen kívül az eljutás körülményeinek kiszámíthatósága, valamint az esetleges külső fenyegetettség szintje sem.

A magyar közutakon főleg a balesetek súlyossága okoz gondot. A közlekedés más alágazatainak biztonsága jellegéből adódóan jelentősen jobb, de ott is indokolt a legkorszerűbb technikák, technológiák, eljárások megismerése és átvétele.

Legfontosabb eszközök:

- A közlekedési munkamegosztás szerkezetének megváltoztatása a biztonságosabb közlekedési módok javára.
- A közúti gépjármű-forgalom csillapítása, különösen a sűrűn lakott településrészekben és üdülőterületeken.
- A közlekedésben a szabálykövető magatartás kikényszerítése, ennek segítése korszerű technikai eszközökkel.
- A közlekedő emberek szemléletének, tudásának és hozzáállásának folyamatos fejlesztése és tudatos alakítása.
- A legújabb eljárások és műszaki megoldások meghonosítása.
- A közlekedési hálózat elmeinek biztonsági szempontú fejlesztése.
- A közlekedési rendszerek (*esetleg: ezen belül kiemelten a közforgalmú közlekedés*) kiszámíthatóságának növelése korszerű technológiák alkalmazásával.

- A közlekedési rendszerek katasztrófavédelmi szempontokat is figyelembe vevő fejlesztése.

- **Közúthálózat burkolat-megerősítése 115 kN teherbírásra**

A burkolatmegerősítési program hozzájárul a közlekedési infrastruktúra komplex szemléletű fejlesztéséhez. Az EU csatlakozási szerződésben Magyarország 2008 végéig kapott felmentést a 115 kN tengelyterhelésű járművek engedélymentes közlekedtetése alól. A hazai feltételek biztosítására a Kormány kötelezettséget vállalt.

Az utak teherbírásának növelése jelentősen hozzájárul a közúthálózat szolgáltatási színvonalának javításához, a balesetveszély csökkenéséhez.

A 11,5 t tengely és a 44 t össz tömegű járműszerelvények közlekedése szükségessé teszi, hogy a meglévő nyomvonalú utak burkolat megerősítése mellett megerősítésre kerüljenek a műtárgyak (hidak, átereszek, stb.), sor kerüljön a szükség szerinti ívkorrekciókra, a vízelvezető rendszerek felújítására, a baleseti gócpontok szükséges forgalomtechnikai beavatkozásaira, a csatlakozó utak csomópontjainak rendezésére.

Ezt teljes egészében azoknak kell finanszírozniuk, akiknek erre igényük van. A szükséges összeget fizessék be egy elkülönített alapba, és a munkálatokat abból finanszírozzák. Részletesebb indoklás: <http://www.lelegzet.hu/archivum/2002/03/0175.hpp>

- **Hatékonyan együttműködő regionális, térségi közlekedési rendszerek kialakítása és működtetése**

A közforgalmú közlekedés térvesztésének megállításához, a tömegközlekedéssel történő utazási idők csökkentéséhez és a jobb szolgáltatási színvonal eléréséhez elengedhetlenné válik a közlekedési ágazatok (közút, vasút, egyéb) összehangolt kínálatának kialakítása regionális, térségi és agglomerációs szinten.

Legfontosabb eszközök:

- közlekedési szövetségek létrehozása a helyi és helyközi (elővárosi) személyszállítási feladatok összehangolására (menetrendek illesztése, egységes tarifarendszer kialakítása),
- régiók közötti összehangolt tömegközlekedési szolgáltatások megszervezése, feltételeinek biztosítása (közút, vasút),
- regionális közforgalmú hatósági rendszer kialakítása.