

Fotó: Közlekedési és Beruházási Minisztérium, beruhazas.gov.hu

MILYEN TÉRSÉGEK ÉLVEZZENEK ELSŐBBSÉGET A KÖZLEKEDÉSI FEJLESZTÉSEK SORÁN?

NKS tervezése, elvei, adatai, megállapításai
2026

TRENECON

AZ NKS2050 KERETEI



500+

rendszerezett, értékelt hipotézis

10 000

háztartás országos felvétele

1000

fős mobilitási panel, négy hullámban

1500+

forgalmi körzet az országos modellben

Időtáv 2050: az uniós klímasemlegesség és a TEN-T átfogó hálózat céldátuma. A stratégia rövid, közép és hosszú távú intézkedéseket és felülvizsgálati rendet is ad.

TRENECON

RENDEZŐELV: MOBILITÁS, SZOLGÁLTATÁS, INFRASTRUKTÚRA



Ki, hová, miért utazik. Életmód, munkaerőpiac, home office, közlekedési szegénység.

Járat, menetrend, átszállás, tarifa. Ezen múlik, hogy az infrastruktúra használható-e.

Út, vasút, csomópont, állapot. A legdrágább és leglassabban változó elem.

Stratégiai mobilitási modell
Egység: háztartás, személy, funkcionális térség. Kérdés: hogyan alakítják a társadalmi és gazdasági folyamatok az igényt.

Négylépcsős forgalmi modell
Egység: legalább 1500 forgalmi körzet. Kérdés: utazások, módválasztás, hálózati terhelés. Ezzel priorizáljuk az intézkedéseket.

AZ NKS2050 LÉNYEGE: A MÓDSZERTAN

Hipotézisgyűjtés
500+ vélemény igazolása vagy cáfolása

Helyzetértékelés, adat
interjú, kérdőív, workshop, háztartásfelvétel

Funkcionális térség
elemzési és tervezési egység

Két modell
stratégiai mobilitási és négylépcsős

NKS2050
módszertan

SUMP és SRMP elvek
országos szintre emelve

Kiterjesztett értékelés
CBA, elérhetőség, elosztás, reziliencia

Vagyongazdálkodás
HDM-4, felújítási szintek, prioritás

EU 2028-2034
partnerségi terv, CEF, TEN-T

Minden eszközt felhasználunk, ami jobbá teszi a döntést.

TRENECON

A HIPOTÉZISGYŰJTÉS: MI EZ ÉS MIRE JÓ

Hipotézis

„a közlekedési rendszerrel kapcsolatos minden releváns szakmai és egyéb vélemény”, amelyet a stratégiaalkotás során igazolni vagy cáfolni kell.



Gyűjtés	Rendszerezés	Értékelés	Besorolás
legalább 500 vélemény, javasolt 45 napos gyűjtés	azonos tartalmúak összevonása, kölcsönös függőségek	adat, stratégia vagy forgalmi modell alapján, a vizsgálat eszközével együtt	alátámasztott, részben alátámasztott, további vizsgálatot igénylő, nem igazolható

Honnan jön?

- nyilvánosság a projekt honlapján
- szakmai szervezetek, workshopok, tanácsadó testület
- a KTI korábbi és a TRENECON saját hipotézisei

Mire jó?

A megerősített hipotézisekből és a helyzetértékelésből készül az alátámasztott SWOT, abból a vízió és a célok.

Torzítás: az önkéntes beküldés nem reprezentatív. Súlyozással és célzott megkereséssel pótoljuk a hiányzó térségeket és témákat.

TRENECON

ÖNÖK IS SZERZŐK: HIPOTÉZIST KÉRÜNK



Az NKS2050 legalább 500 hipotézisből indul.
A konkrét tapasztalat a legjobb adatforrás.

1 **Olvassa be a QR-kódot**

Telefonon két perc. Papírkártya is van a helyszínen.

2 **Írja le egy-két mondatban**

Mi a gond, hol, és szerinte miért. Ha van, adat vagy tapasztalat.

3 **Annyit küld, amennyit szeretne**

Egy űrlap egy hipotézis. Az űrlap többször is kitölthető.

NKS2050 hipotézisgyűjtés

Mi lesz vele?
A KTI NKS2050 hipotézis-adatbázisába kerül, ott rendszerezik és értékelik.

TRENECON

A SUMP NYOLC ELVE ORSZÁGOS SZINTEN

1
Funkcionális térség
a teljes városi térségre, nem a határig

2
Együttműködés
intézményi és ágazati határokon át

3
Bevonás
polgárok és érintettek a kezdetektől

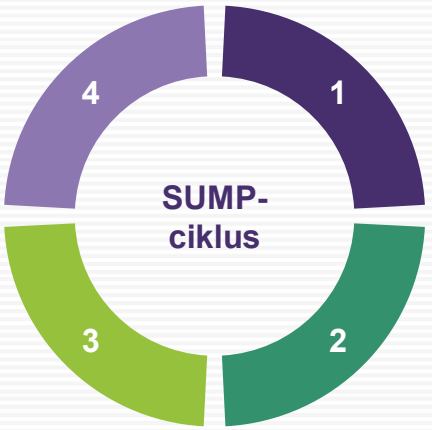
4
Teljesítmény
a jelenlegi és a jövőbeli állapot értékelése

5
Vízió és terv
hosszú távú vízió, világos megvalósítási terv

6
Minden mód
integrált fejlesztés, nem módonként

7
Monitoring
rendszeres mérés és értékelés

8
Minőség
független minőségbiztosítás



1 Előkészítés és elemzés
2 Stratégiaalkotás
3 Intézkedéstervezés
4 Megvalósítás és monitoring

Vidéki változat: SRMP, a funkcionális térségre

Forrás: Rupprecht Consult (szerk.): SUMP Decision Makers Summary, 2020, EU Urban Mobility Observatory, 2025.09.17.

TRENECON

2028-2034: KÉT LOGIKA, EGY TERVALKU

CEF 2028-2034

Uniós szintű verseny. Közlekedés 51,5 Mrd EUR, ebből kb. 17,5 Mrd EUR katonai mobilitás.

Érett projekt kell: CBA, engedély, határon átnyúló partner.

Partnerségi terv (NRPP)

Egy terv tagállamonként, mérföldkövekhez kötött kifizetés. Nincs közlekedési részkeret.

Régiókategóriák: 75% alatt, 75-100%, 100% felett. Regionális és területi fejezet lehetséges.

Magyar szempontból kritikus

A közlekedés részesedése a 2027-es nemzeti tervalkun dől el, nem 2028-ban.

Nyitott a CEF kohéziós borítékjának sorsa.

A mutatók eredményalapúak lesznek: időmegtakarítás, módváltás, kibocsátás.

Amit az NKS2050-nek 2027 közepéig szállítania kell

Érett, rangsorolt projektlista. Mérhető célértékek: elérési idő, hálózatállapot, közösségi közlekedési kínálat. Funkcionális térség szerinti, NUTS-3-ra visszavezethető címkék. Reformok: vagyongazdálkodás, nemzeti SUMP- és SRMP-program, szolgáltatás-megrendelés.

Forrás: COM(2025) 547, COM(2025) 565, Az EU Tanácsa, ST 13922/26, 2026.10.10., DG MOVE 2025.12.16., EP TRAN tanulmány (Papí, 2026)

MIT VÁR AZ EU A MAGYAR KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁSI RENDSZERTŐL?

A Tanács ajánlása

4. pont: tiszta közlekedés, beruházás a villamosításba és a megfizethető közösségi közlekedésbe.

2. pont: keleti határrégiók, kettős felhasználású infrastruktúra.

3. pont: hatásvizsgálat, az érdekelt felek bevonása, verseny a közbeszerzésben.

6. pont: alapszolgáltatások a hátrányos helyzetű településeken.

A Bizottság helyzetképe

Vasút: 73,4 EUR/fő beruházás, uniós átlag 114,3 EUR/fő. A közút előnyt élvez a vasúttal szemben.

Tervezés: nincs átfogó közlekedési infrastruktúra-tervezés, nő a közlekedési szegénység.

Térség: Budapest-központú hálózat, fejletlen másodlagos és harmadlagos úthálózat.

Mit jelent a 2028-2034-es tervnek

Kötelező: a kihívások összességét vagy jelentős részét érdemben kezelni kell (22. cikk).

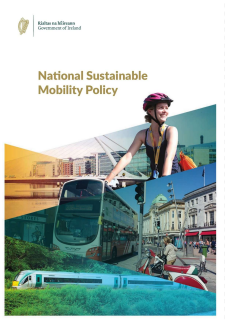
Közút: fejlesztést nem kér. A mellékút-felújítás a hozzáférés, a biztonság és a reziliencia felől indokolható.

Koncesszió: 2025 óta kötelezettségszegési eljárás folyik az autópálya-koncesszió miatt.

Javaslat az NKS2050-re: az ajánlás minden közlekedési kihívását rendeljük intézkedéshez, célértékhez és forráshoz, mert a partnerségi terv ezt kihívásonként kéri.

Forrás: Az EU Tanácsa ST 11129/26, 2026.07.03., Európai Bizottság SWD(2026) 217, 2026.06.03., Az EU Tanácsa ST 9808/26, 2026.06.11.

FENNTARTHATÓ MOBILITÁS ORSZÁGOSAN: STRATÉGIÁK ÉS MÓDSZERTANOK



Írország, 2022
Számszerű célok 2030-ra: +50% aktív, +130% közösségi utazás, -20% járműkm.



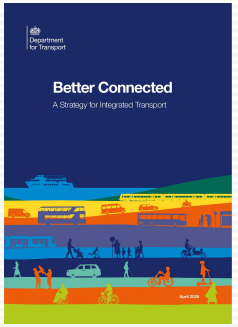
Ausztria, 2021
Backcasting: a 2040-es klímasemleges célállapotból tervez visszafelé.



Hollandia, 2023
Az elérhetőség jog: integrált elérhetőségi célok, térségenként kidolgozva.

Nasjonal transportplan 2025-2036
Meld. St. 14

Norvégia, 2024
Előbb a meglévő megőrzése. Külön gyermek-közlekedési terv.



Egyesült Királyság, 2026
Vízióvezérelt tervezés: a cél előbb, a modell utána.

Módszertani útmutatók

EU, 2023
Nemzeti SUMP-támogató program, külön irodával és nemzeti útmutatóval.

Anglia, 2026
Kötelező, vízióvezérelt helyi közlekedési terv az előrebecslés helyett.

Wales, 2023
Térségi közlekedési terv, miniszteri jóváhagyás nélkül nincs támogatás.

Írország, 2018-2024
Területi közlekedési értékelés minden módra, terület-felhasználással együtt.

Skócia, 2022
Célvezérelt értékelés, fenntartható utazási és beruházási hierarchiával.

Magyarország, 2025
Balatoni SRMP: a SUMP elvei vidéki és üdülőkörzeti térségre.

Forrás: DoT Írország 2022, BMK 2021, IenW 2023, Samferdselsdep. 2024, DfT 2026, (EU) 2023/550, Welsh Government 2023, NTA-TII, Transport Scotland 2022

TRENECON

MIÉRT FUNKCIONÁLIS TÉRSÉG?



Az igény ott keletkezik, ahol az emberek laknak, dolgoznak, tanulnak és ügyeket intéznek.

Ezek a kapcsolatok átlépik a megye- és járáshatárt. A funkcionális térség a valós kapcsolatok alapján lehatárolt egység.

Nemzetközi gyakorlat: Lengyelország városi funkcionális térségei, a francia mobilitási medencék és a német középfokú vonzáskörzetek. Az NKS2050 módszertana is funkcionális klaszterekkel és várostérségekkel számol.

2028-2034

Az új uniós ERFA-javaslat integrált városfejlesztési stratégiákat vár, a funkcionális városi területek fejlesztésére és a város-vidék kapcsolatokra.

A TEN-T rendelet a városi csomópont mobilitási tervét a teljes funkcionális városi térségre írja elő.

Forrás: COM(2025) 552, 5. cikk, 2025.07.16., (EU) 2024/1679 rendelet, NKS2050 módszertani összefoglaló, 2026.10.12.

HÁLÓZAT A KÖZPONTOKBÓL: A NÉMET RIN

0	**kontinentális**	metropolisz - metropolisz
I	**nagytérségi**	felsőfokú - felsőfokú
II	**térségek feletti**	középfokú - felsőfokú
III	**regionális**	alapfokú - középfokú
IV	**közeli**	település - alapfokú

Minden központ a legközelebbi és a második legközelebbi azonos szintű központtal kapcsolódik.

Elérési cél, perc	Autó	Közösségi
Lakóhely - alapfokú központ	20	20
Lakóhely - középfokú központ	30	45
Lakóhely - felsőfokú központ	60	90
Középfokú - legközelebbi középfokú	45	65
Felsőfokú - legközelebbi felsőfokú	120	150

A szövetségi terv területi modulja

Hiánypont, ha a kapcsolat minősége csak elégséges, hiányos vagy elégtelen. Népességgel súlyozva. 163 közúti projektet vizsgáltak részletesen, a bővítési beruházások kb. 8%-a jutott a magas területi hatású projektekbe.

Forrás: FGSV RIN 2008, Gerlach 2012, BBSR KOMPAKT 04/2018

TRENECON

ÍGY HATÁROLHATÓ LE: ÖT LÉPÉS

Centralitás	Hierarchia	Hozzárendelés	Alközpontok	Mutatók
Minden település 0-100 közötti indexet kap adatokból: munkahely, vállalkozás, intézmények, bejáró diák, iparűzési adó.	Öt szint: főváros, regionális és megyei nagyváros, térségi középváros, kistérségi és helyi központ.	Domináns ingázási cél szerint (2706 település), ennek hiányában menetidő szerint (106 település).	Helyi központ, illetve erősen a szülőközpontba ingázó központ. Kis vonzáskörzetek összevonása.	Népesség, ingázás, önellátottság, átlagos és legnagyobb menetidő a központig.

3155 település

102 funkcionális térség

241 alközpont

19 település egy térség mediánja

TRENECON

KITERJESZTETT ÉRTÉKELÉS: MI VAN BENNE

Kiindulópont a hatások azonosítása, nem az, ami könnyen pénzesíthető.

Alap költség-haszon elemzés	utazási idő, járműüzemi és szolgáltatói költség, baleset, zaj, légszennyezés, klíma. A tágabb hatás érzékenységként vizsgálható.
Tágabb gazdasági hatás	1. szint: felhasználói haszon. 2.: klaszter, verseny, munkaerő-kínálat. 3.: földhasználat-változás, indikatív.
Területi és elérhetőségi hatás	hiánypontok a központok elérésében, népességgel súlyozva, a német területi modul mintájára.
Nem pénzesíthető hatás	mennyiségben vagy minőségi kritériummal. Ha nincs fajlagos érték: mekkora kellene az egyenleg megfordulásához?
Elosztás	ki és hol nyer: jövedelem, kor, régió. Minőségi leírás, csoportonkénti bontás, súlyozás érzékenységként.
Később és máshol	hosszú távú kockázat, határon átnyúló hatás, reziliencia. Visszafordíthatatlan döntésnél lépcsőzés.
Megvalósíthatóság	előkészítettség, műszaki megvalósíthatóság, elfogadottság, finanszírozhatóság, pontszámmal.

Összegzés

Kétszintű többszempontú értékelés: célonként súlyozott szempontcsoportok, -3 és +3 közötti pontozás, a súlyokat workshop adja.

Rangsor a társadalmi hasznosság és a megvalósíthatóság pontszámából.

Korlát: teljes foglalkoztatás és 100% kiszorítás az alapfeltevés. A GDP-hatás nem adható a jóléti haszonhoz.

Forrás: EB CBA Guide 2014, DfT TAG A2.1, 2026.05., CPB-PBL 2022.06.02., TRENECON SUMP Tervezési útmutató 2021.08., SUMP-útmutató 2019, 7.1.

KITERJESZTETT ÉRTÉKELÉS: PÉLDÁK

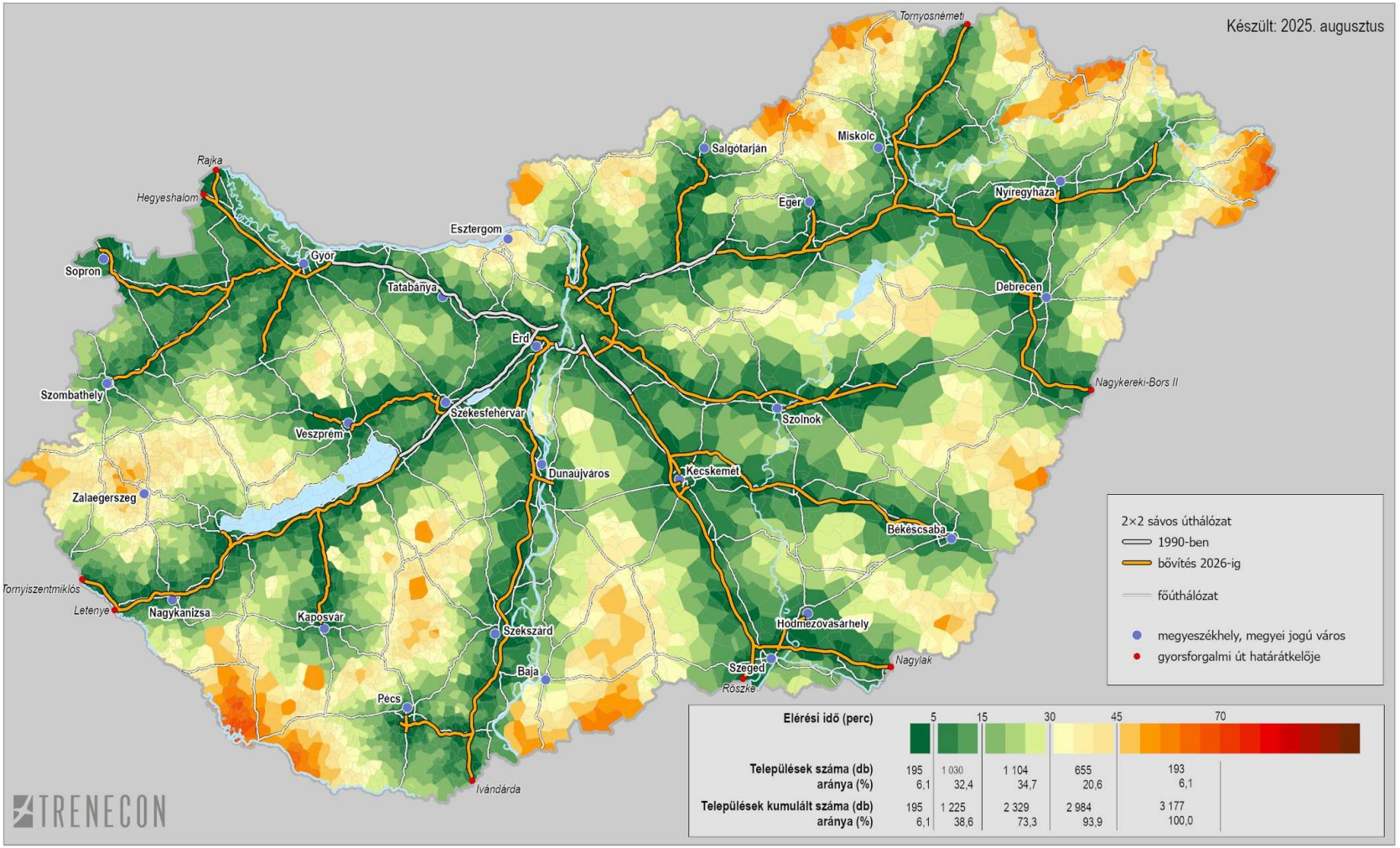
Ország	Vizsgált hatások	Pénzben kifejezve	Pénzben nem kifejezve, döntési szabály
Németország	BVWP 2030: négy modul, haszon-költség, környezet, terület, városépítés	idő, üzemköltség, baleset, kibocsátás, zaj, megbízhatóság, fenntartás	környezeti, területi és városépítési modul pontszámmal, ebből sürgősségi kategória
Egyesült Királyság	TAG: felhasználói hatás, környezet, társadalmi hatás, tágabb gazdasági hatás három szinten	felhasználói haszon, baleset, levegő, zaj, klíma, 2. szintű tágabb hatás	3. szint indikatív, táj és örökség az értékelési táblában. GDP csak a jóléti eredmény mellett
Hollandia	tágabb jólét: itt és most, később, máshol, elosztás	minden hatás, amire mennyiség és fajlagos érték van	a többinél: mekkora kellene az előjelváltáshoz. Elosztás kötelező, eltérés csak indokolással
Svájc	Verkehr ’45: öt hatáscsoport súlyok nélkül	költség és gazdaságosság	szolgáltatás, hálózat, terület, környezet félkvantitatívan, hat prioritási szint
Írország	költség-haszon elemzés 30 millió EUR felett, többszempontú értékelés	a költség-haszon elemzés hasznai	illeszkedés a beavatkozási és módhierarchiához, indoklás kötelező
Norvégia	társadalmi-gazdasági elemzés	árazott hatások	nem árazott hatások külön bemutatva, a nem megtérülő választás indokolandó

Forrás: BMDV BVWP 2030, DfT TAG A2.1, 2026.05., CPB-PBL 2022.06.02., IVT ETH Zürich 2025, NTA TAF 2024, Samferdselsdepartementet 2022

MIÉRT AZ ELÉRÉS A JÓ MÉRCE?

ÚTHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI PROGRAM

A 2x2 sávos úthálózat elérhetősége, 2026. március



FENNTARTÁS ELŐSZÖR: A NEMZETKÖZI MINTA

Fenntartás
Maintain

Optimalizálás
Optimise

Javítás
Improve

Új
New

Svédország

1171 Mrd SEK tervből 354 Mrd SEK az állami utak fenntartása. Cél: az útfenntartási hátralék teljes ledolgozása 2037-ig.

Norvégia

Évente átlagosan 40 Mrd NOK fenntartásra, üzemeltetésre, 35 Mrd NOK nagy beruházásra.

Egyesült Királyság

8,4 Mrd GBP felújításra. Tudatos váltás a nagy bővítésekről.

Írország

Minden projektnek illeszkednie kell a beavatkozási és a módhierarchiához.

Lengyelország

Ellenpélda: kb. 2500 km új autópálya és gyorsút a középpontban.

A magyar helyzet, a hálózat 47%-a ciklusidőn túl, a norvég és svéd logikát indokolja: először a meglévő hálózat.

Forrás: Regeringen 2026.04.24., Meld. St. 14 (2023-2024), DfT RIS3 2026, TII NR2040 2023, Rada Ministrów 2022

VAGYONGAZDÁLKODÁS: NEMZETKÖZI JÓ GYAKORLATOK

Felújítás és karbantartás tervezése, priorizálása

ISO 55000 és 55001:2024

Lényeg: Életciklus-szemlélet. A teljesítmény, a kockázat és a költség egyensúlya a szervezet céljaihoz kötve.

Tanulság: A felújítási program a kezelő vagyongazdálkodási rendszerének része legyen, mérhető célokkal.

USA: 23 CFR 515

Lényeg: Kötelező, kockázatalapú vagyongazdálkodási terv: életciklus-tervezés, kockázatkezelés, pénzügyi terv. Tervtáv legalább 10 év.

Tanulság: A terv a szövetségi forrás feltétele. Ki kell mutatni a vagyonérték megőrzéséhez szükséges éves ráfordítást.

Egyesült Királyság: UKRLG, DfT

Lényeg: Kockázatalapú karbantartás, helyben meghatározott szolgáltatási szintek.

Tanulság: A karbantartási forrás egy része a kezelői gyakorlat minőségéhez köthető.

Svédország: Trafikverket

Lényeg: Az elmaradás pénzben mért adósság, évente kimutatják a törlesztését. Elmaradás: 35 Mrd SEK.

Tanulság: A felújítási elmaradás változását évente jelenteni kell.

Ausztria: ASFINAG

Lényeg: Az állapotcél korlát: a legrosszabb állapotosztály aránya legfeljebb 10,6%. A PMS költségvetési forgatókönyveket számol, ebből gördülő építési program készül.

Tanulság: A döntéshozó forgatókönyvek közül választ, a projektlista ebből következik.

Világbank, ITF/OECD

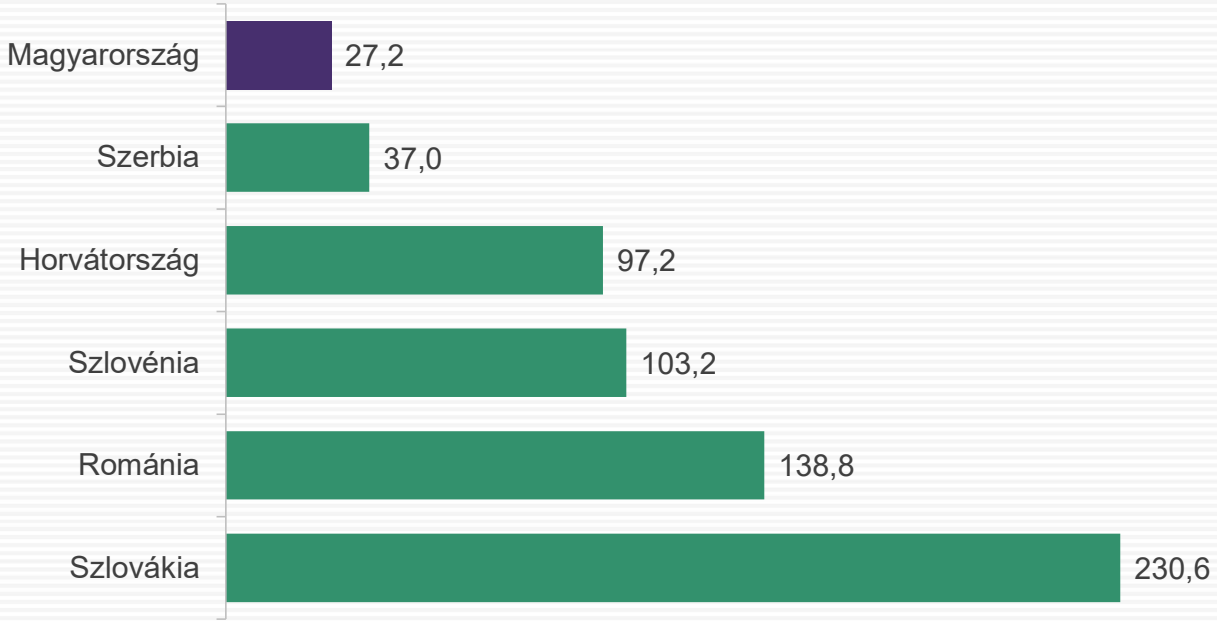
Lényeg: Elhanyagolás után az újjáépítés a karbantartás legalább háromszorosába kerül.

Tanulság: A jó állapotú szakaszok állagmegóvása ne szoruljon ki a nagy felújítások mögül.

Forrás: ISO 2024, 23 CFR 515, UKRLG 2016, DfT, Trafikverket 2026, ASFINAG 2025, Világbank TRN-4 2005, ITF 2013, 2018

MENNYIT KÖLTÜNK EGY KILOMÉTERRE

Nemzeti közútkezelők ráfordítása a kezelt hálózat kilométerére, ezer EUR/km



Mit mutat?

A magyar érték a szerb szint háromnegyede, a szlovén negyede.

Hasonló hálózatsűrűség mellett Szlovénia közel négyszer ennyit költ.

A teljes közlekedési kiadás viszont a GDP 3,78%-a, a vizsgált országok közt a legmagasabb (vasúttal).

Közlekedésre sokat, a közúthálózat megőrzésére keveset költünk.

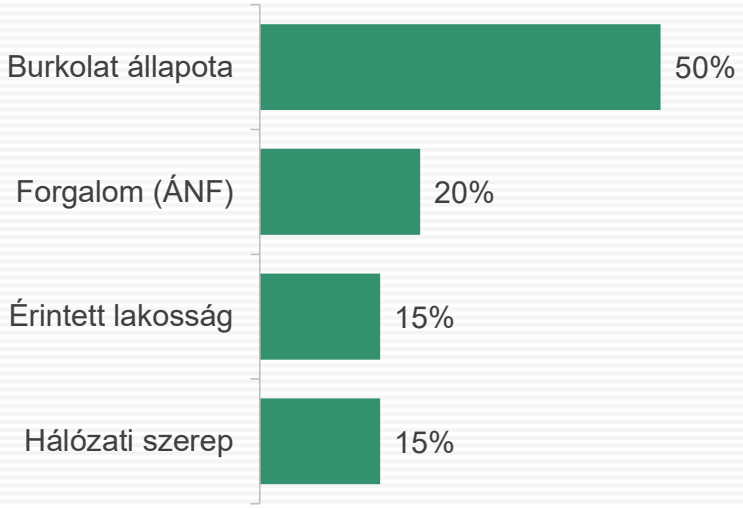
Forrás: kezelők 2023-2024. évi beszámolói alapján, Eurostat gov_10a_exp, GF0405. A magyar érték az M5 és M6 rendelkezésre állási díja nélkül.

TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

ÚTFELÚJÍTÁSI PRIORITÁS

A négy szempont súlya



Mind a négy szempont 1-5 skálán, 1 = leginkább indokolt.
Forgalom és lakosság kvintilisekben, fő- és mellékútra külön.

Burkolat \ egyéb	1	2	3	4	5
1 rossz	P1	P2	P2	P3	P3
2	P2	P2	P3	P3	P4
3	P2	P3	P3	P4	P4
4	P3	P3	P4	P4	P5
5 jó	P3	P4	P4	P5	P5

Kategória	Ütemezés
P1 kiemelt	0-3. év
P2 magas	1-5. év
P3 közepes	4-7. év
P4 alacsony	7-10. év
P5	állagmegóvás

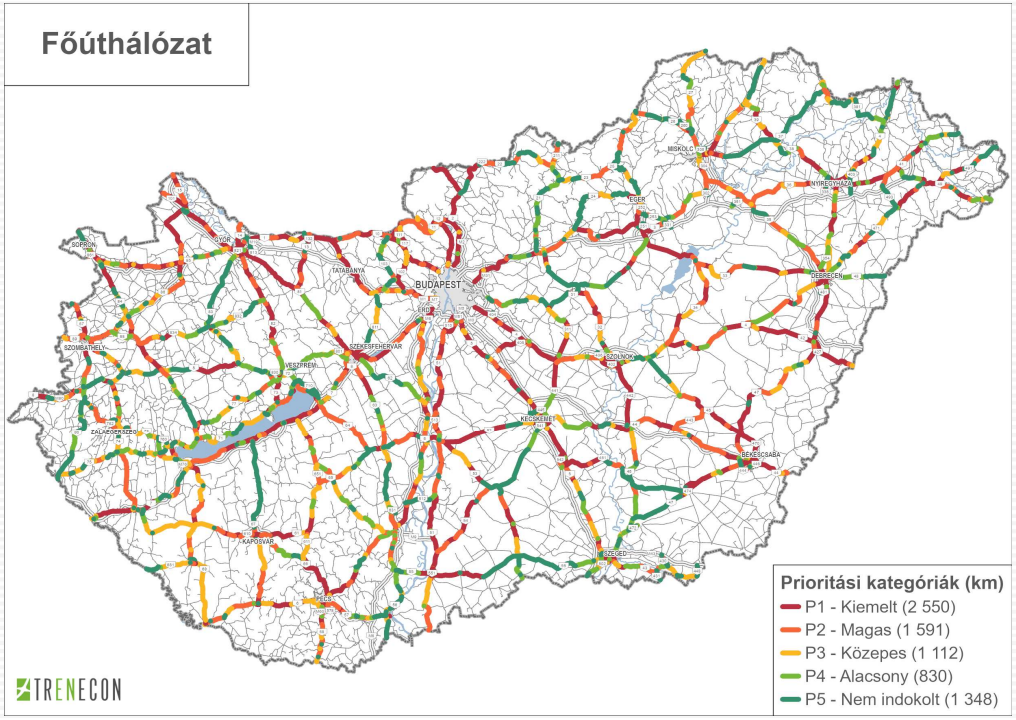
A felújítási program szintjeit lehet modellezni

Tényszint: Korábbi évek alacsony szintjének megtartása
Jelenlegi szinten tartó
Felzárkóztató: A felzárkóztató szint 10 év alatt a fenntartható vagyoni szintre visz.

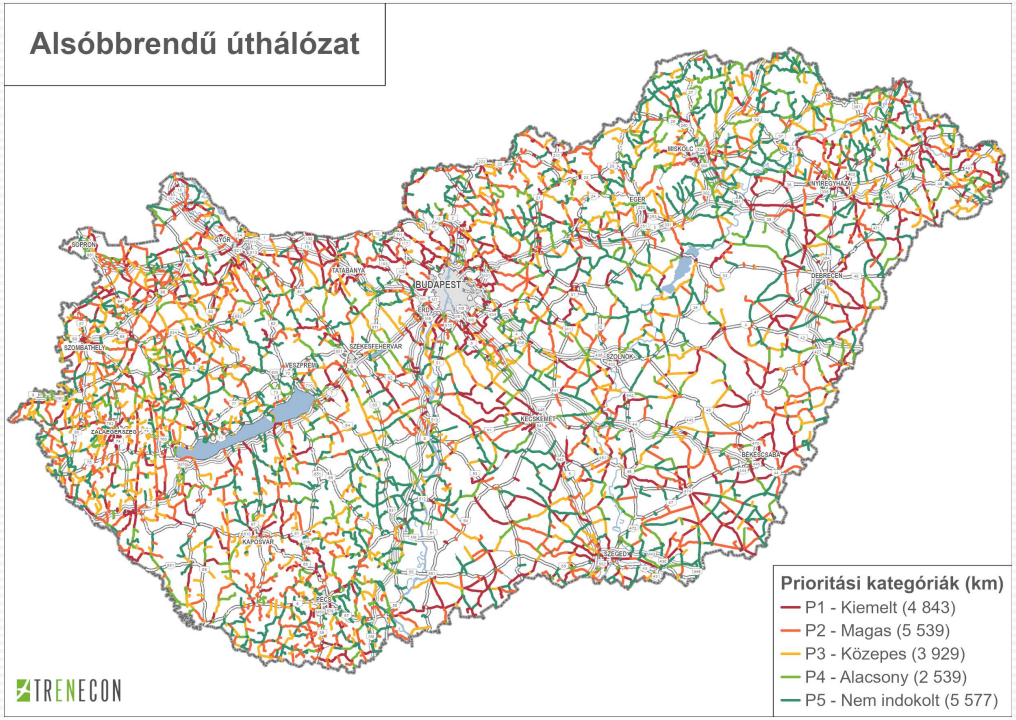
TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

A HÁLÓZAT ÁLLAPOTA: HOL SÜRGŐS A FELÚJÍTÁS



Főúthálózat, felújítási prioritás



Mellékúthálózat, felújítási prioritás

TRENECON

A MÓDOK EGYMÁSHOZ KÉPEST

Közös lista, közös mérce

Svájc, Verkehr ’45: kb. 500 projekt 226 tételben, út, vasút és agglomeráció egy listán, egységes hatásbecsléssel, hat prioritási szinttel.

Svédország, 2026-2037: módokon átívelő tervezést kértek, a prioritás mégis módonként készült.

Előbb a szolgáltatás

Németország, Deutschlandtakt: előbb a célmenetrend, abból a vasúti szűk keresztmetszetek. Út és vasút azonos módszerrel, külön keretben.

Egyesült Királyság, 2026: az utas teljes útja a tervezési egység. Járda és kerékpárút az úttal azonos prioritással.

Sorrend és hierarchia

Írország, NIFTI: előbb a meglévő megőrzése, a módok közül aktív, közösségi, aztán egyéni.

Norvégia, NTP 2025-2036: előbb a meglévő, új csak ahol szükséges. Az állami keret kb. 40%-a üzemeltetésre, fenntartásra.

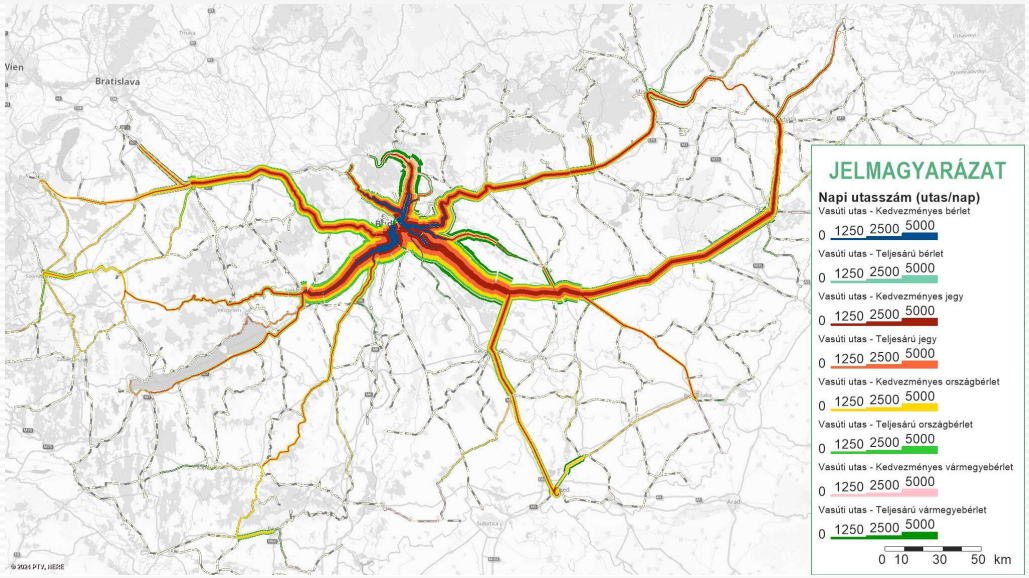
Franciaország, COI 2023: az ökológiai forgatókönyv a felújítást és a vasutat helyezi előre.

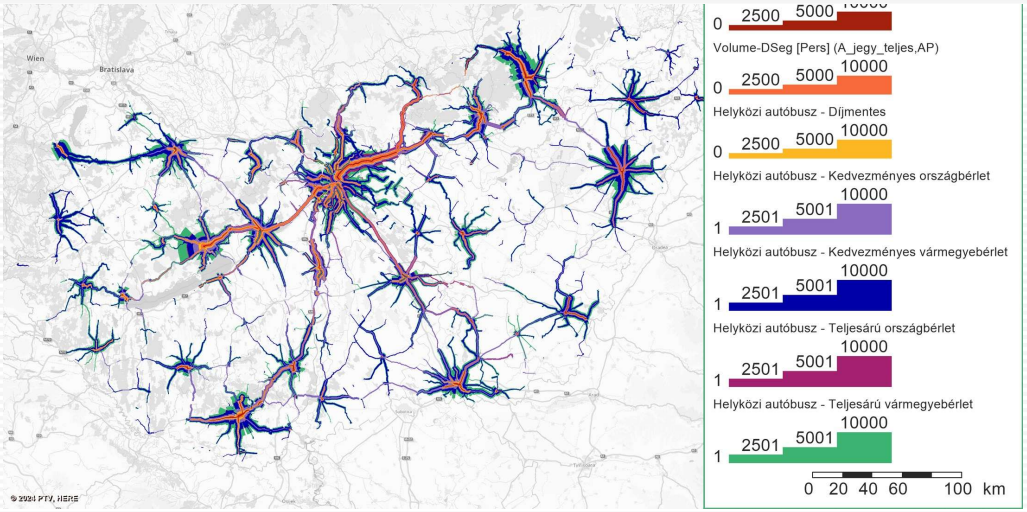
Javaslat az NKS2050-re: a problémát folyosó vagy funkcionális térség szintjén, módtól függetlenül fogalmazzuk meg. A szolgáltatási szint a mobilitási modellből jön, egy többszempontú értékelés kell mindegyik módra.

Forrás: ETH Zürich 2025.10.09., BMV 2017.12.05., Trafikanalys 2025:10, regjeringen.no 2024.03.22., DfT 2026.04., COI 2023.01.17., NIFTI 2021

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

KIK UTAZNAK: DÍJTERMÉKEK SZERINTI UTASFORGALOM





Vasúti utasforgalom díjtermékek szerint

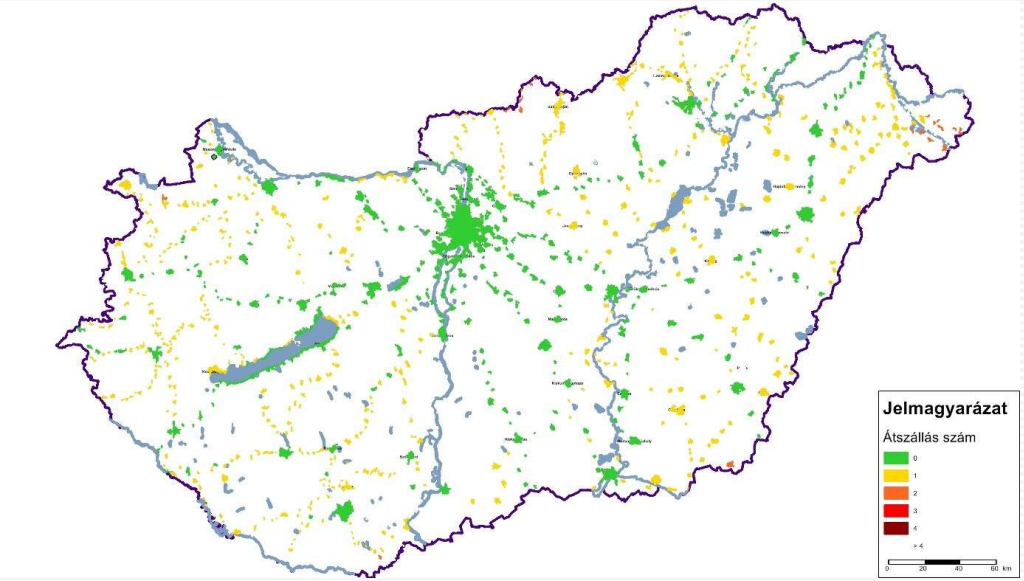
Autóbusz-utasforgalom díjtermékek szerint

A bérletes utazás rajzolja ki a valódi ingázási térségeket. A buszos csillagok a funkcionális központok körül állnak.

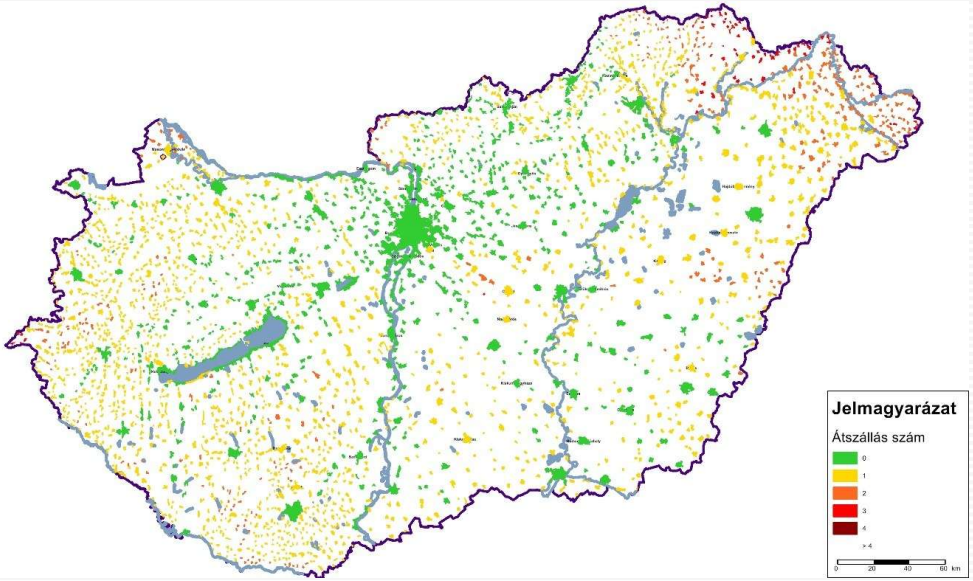
TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

BUDAPEST ELÉRÉSE: HÁNY ÁTSZÁLLÁSSAL?



Vasúttal



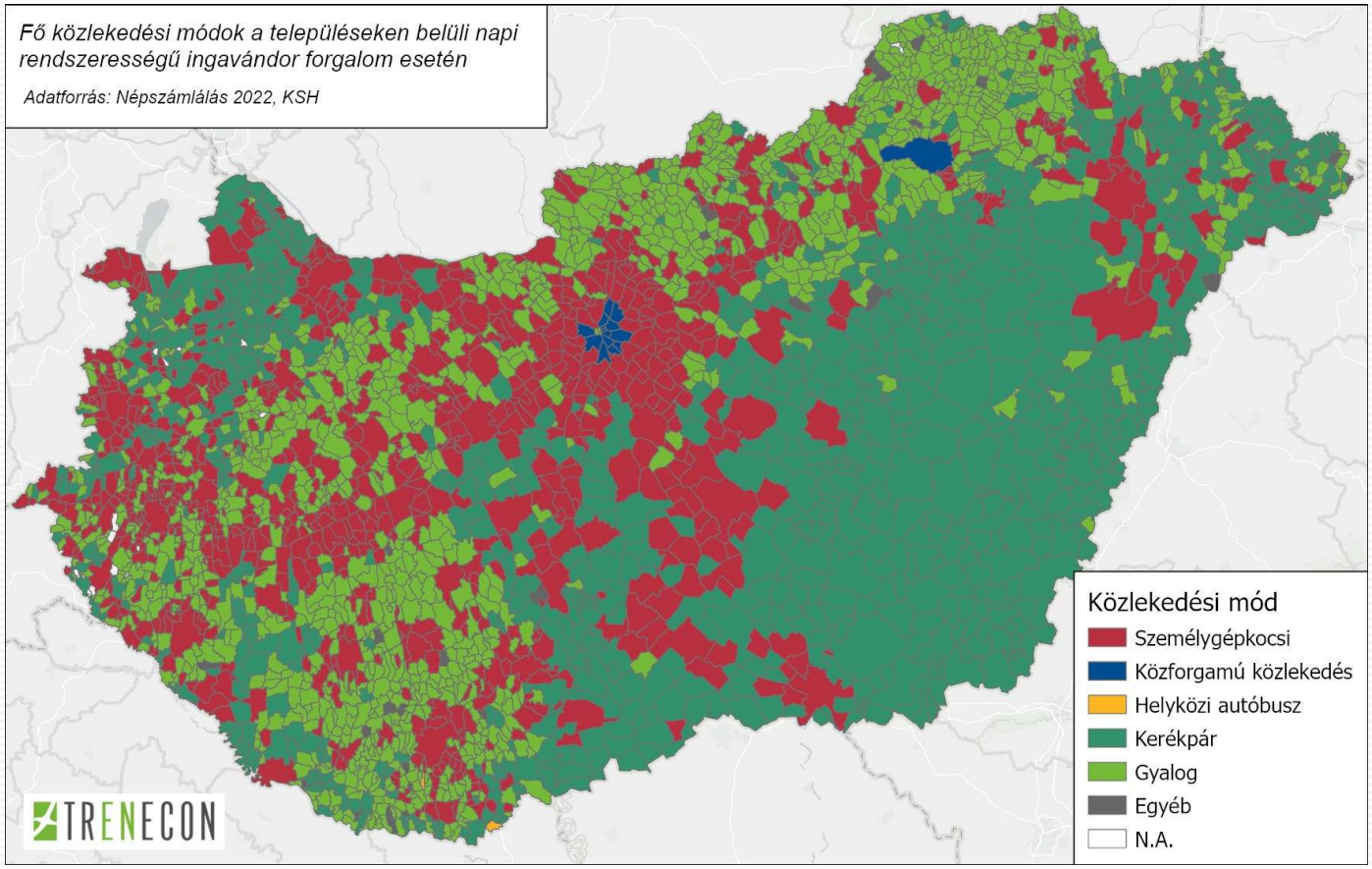
Helyközi autóbusszal

Az átszállások száma településenként: zöld közvetlen, sárgától pirosig egyre több átszállás.

Forrás: TRENECON, menetrendi adatok feldolgozása

TRENECON

RÖVID UTAK, HELYI MÓDOK



Fő közlekedési mód a településen belüli ingázásban

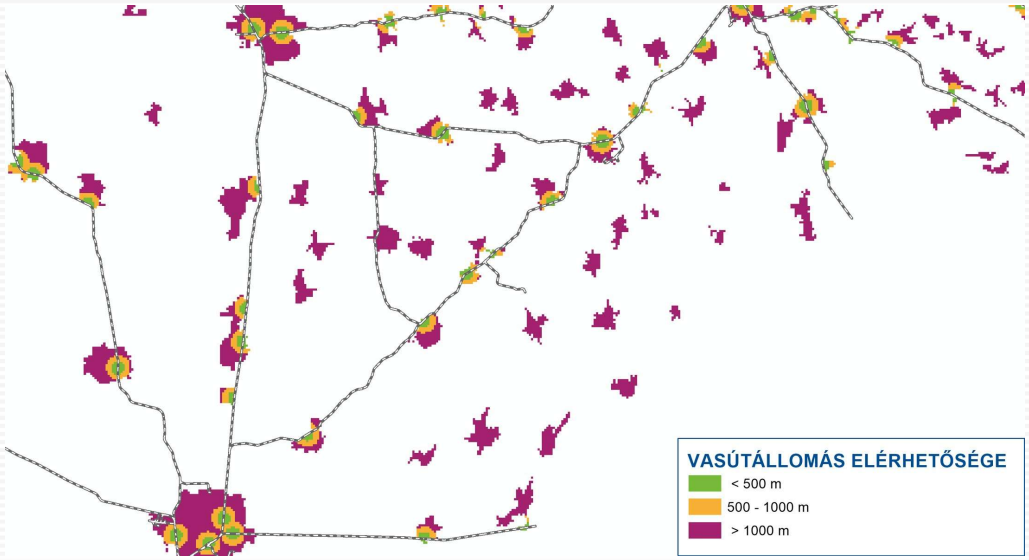
Az Alföldön a településen belüli ingázás fő módja a kerékpár.

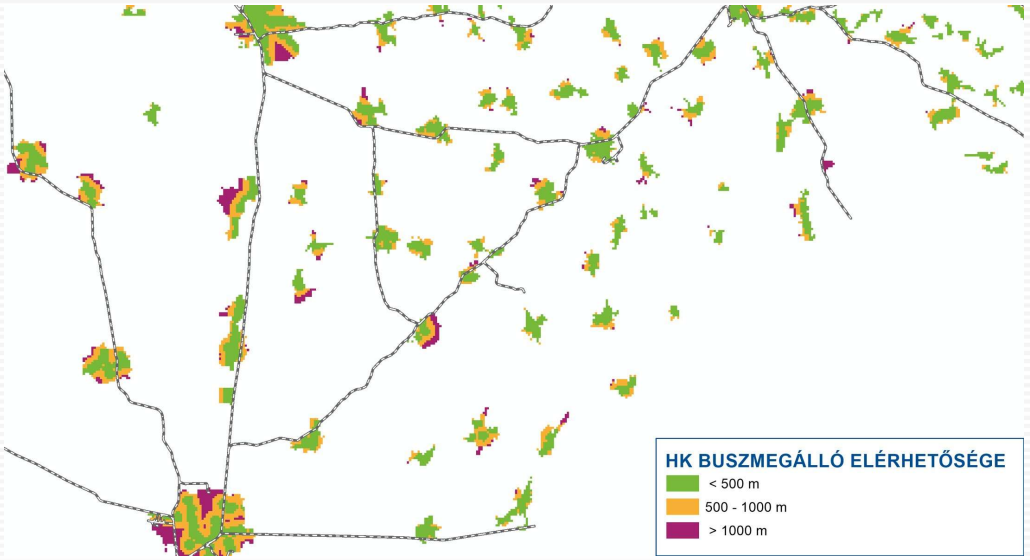
Forrás: KSH, Népszámlálás 2022

TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

AZ UTOLSÓ KILOMÉTER: MEGÁLLÓ A TELEPÜLÉSEN BELÜL





Vasútállomás gyalogos elérése

Helyközi buszmegálló gyalogos elérése

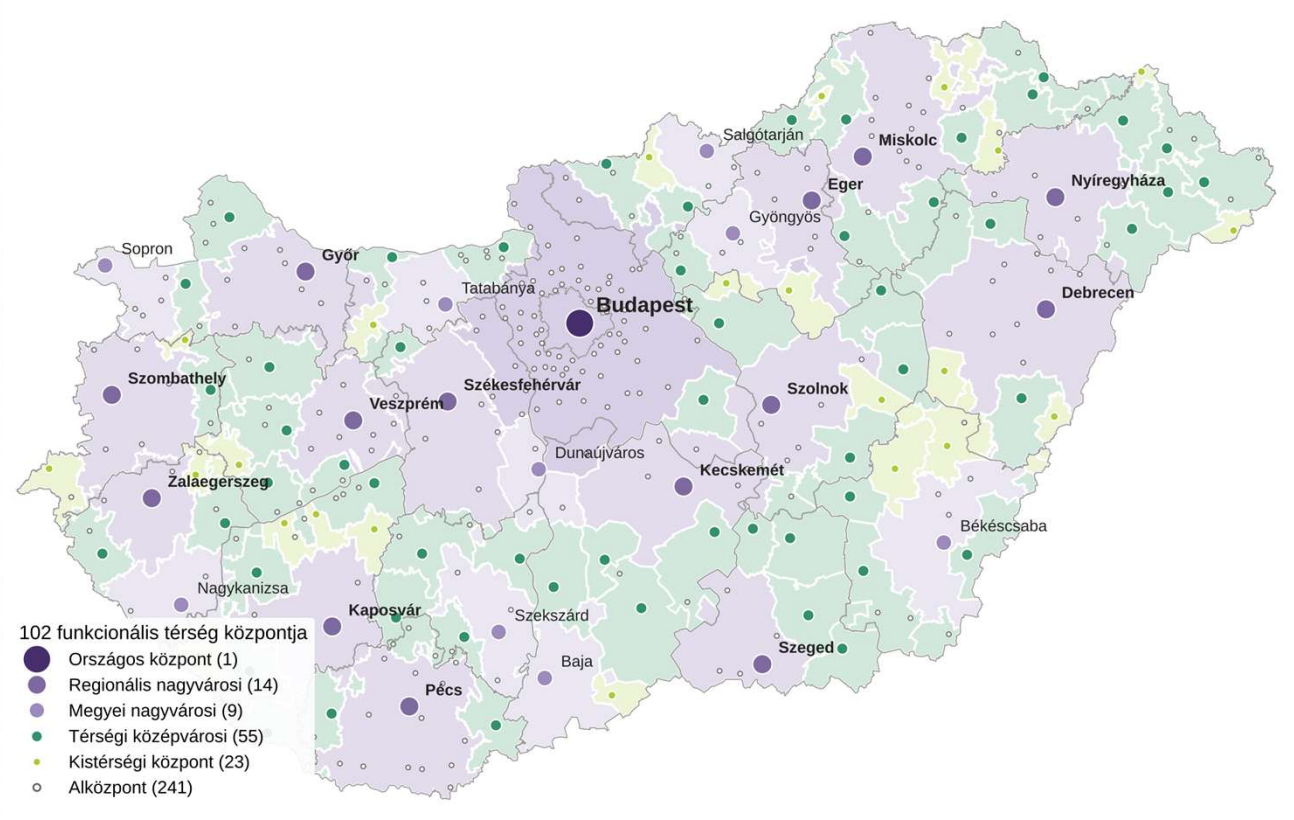
Zöld 500 m-en belül, narancs 500-1000 m, lila 1000 m felett. A vasútállomás gyakran a település szélén van.

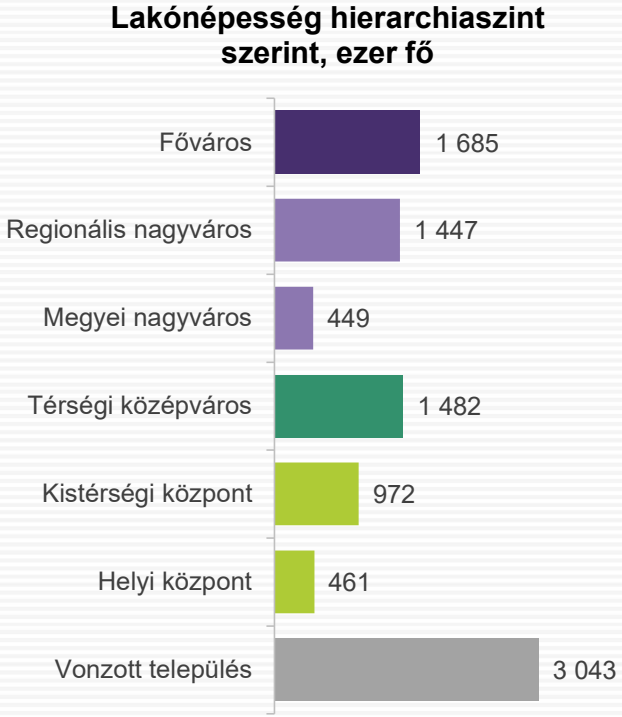
Forrás: TRENECON, megállóhelyi és beépítettségi adatok térinformatikai elemzése

TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

102 FUNKCIONÁLIS TÉRSÉG



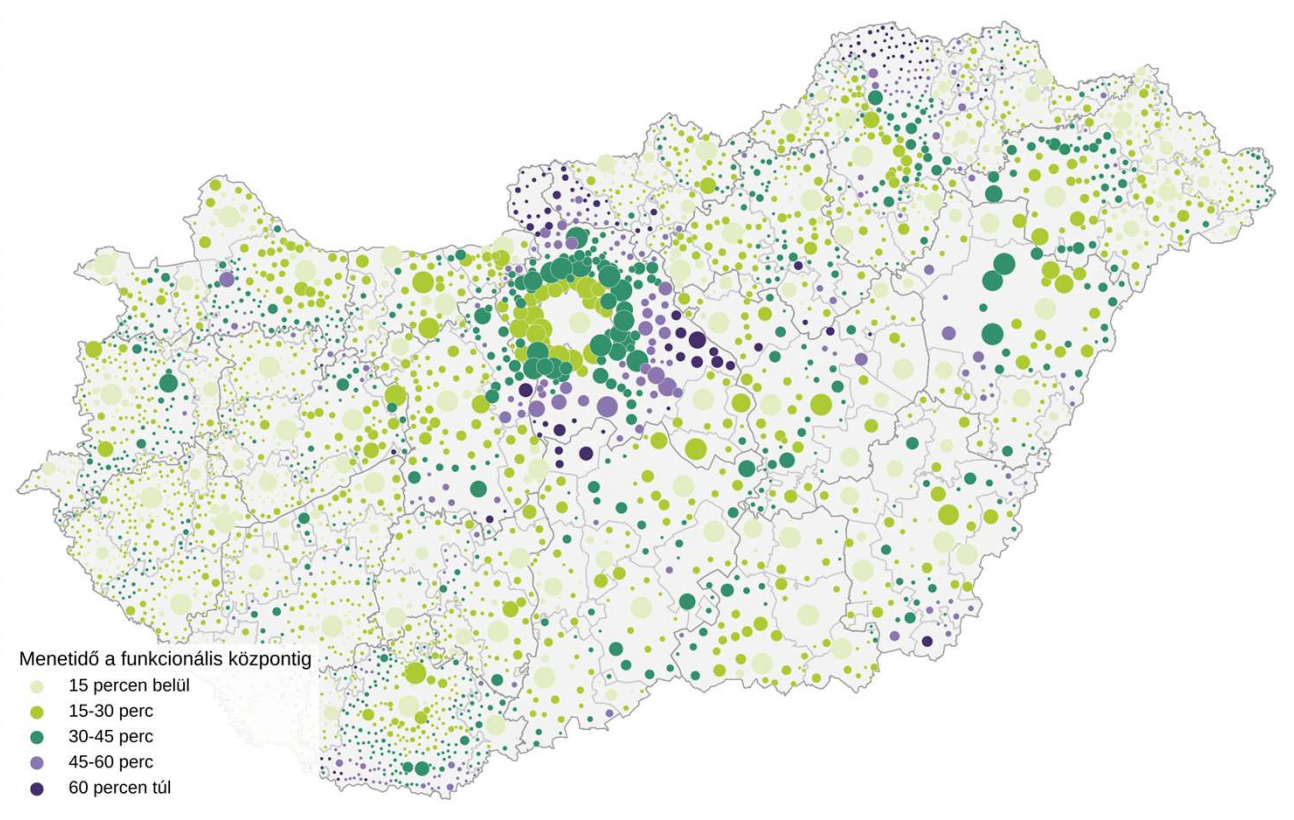


Forrás: TRENECON funkcionális térség lehatárolás, 2026, lakónépesség 2025

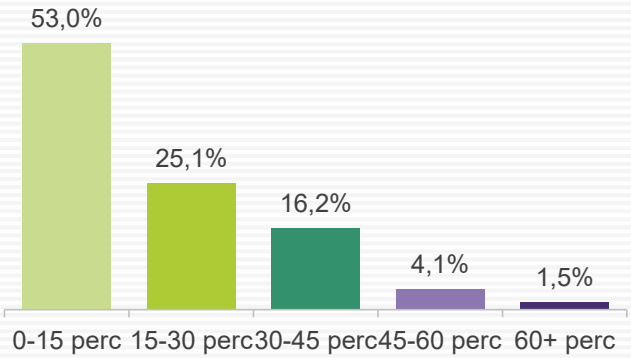
TRENECON

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

BELSŐ PERIFÉRIA OTT IS, AHOL NEM VÁRNÁNK



Népesség a központig tartó menetidő szerint



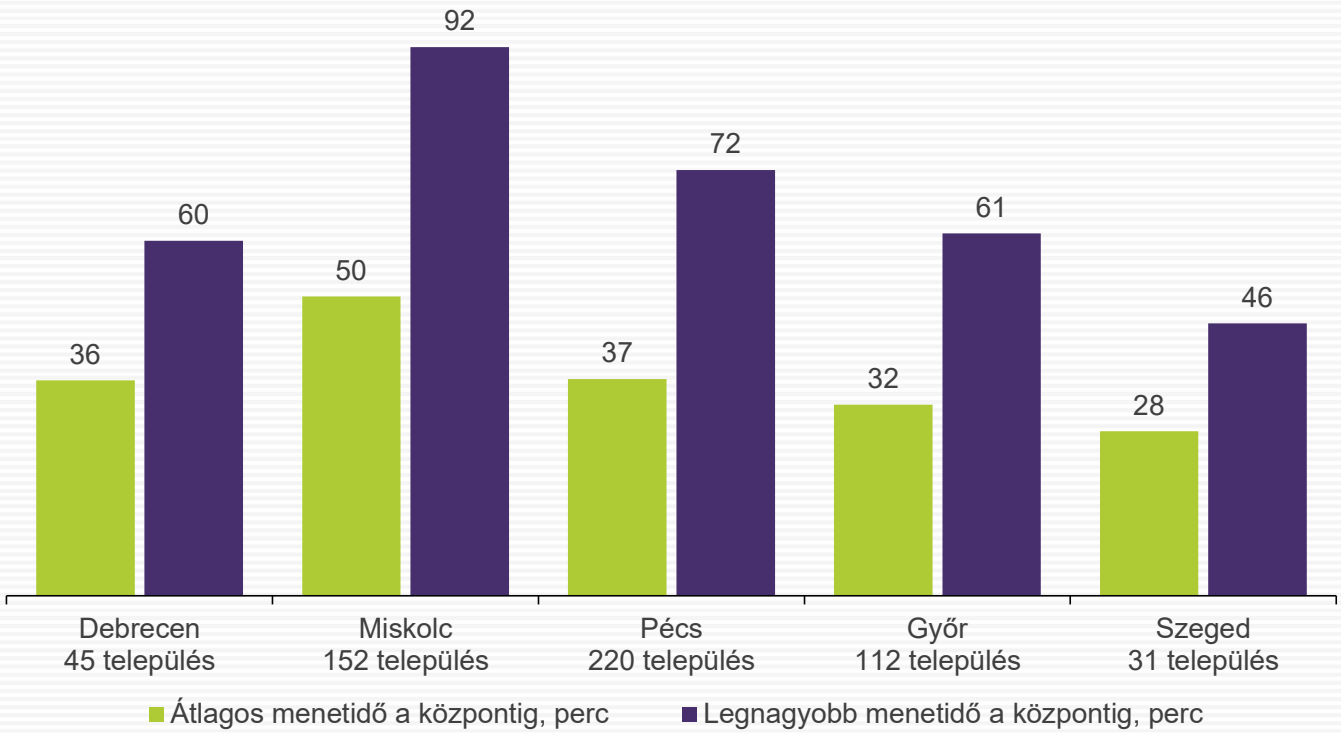
539 438 fő

él 45 percnél messzebb. Közel fele, 259 236 fő Pest vármegyében: Tápió-vidék, Ipoly mente.

Forrás: TRENECON funkcionális térség lehatárolás, 2026, lakónépesség 2025

TRENECON

UGYANAZ A SZINT, MÁS FELADAT



Regionális nagyvárosi központok térsége

Szeged térsége kompakt: kevés település, rövid utak. Itt a központ belső közlekedése a feladat.

Miskolc és Pécs térsége aprófalvas, széles peremmel. Itt a perem elérése, az állapot és a járat a feladat.

Azonos rang, eltérő beavatkozás.

Forrás: TRENECON funkcionális térség lehatárolás, 2026

TRENECON

MÁSHOL IS ÍGY CSINÁLJÁK

Ország	Módszer	Lényeg	Közlekedési felhasználás
Norvégia	SSB centralitási index, BA-régiók	90 percen belül elérhető munkahely és szolgáltatás, 0-1000 skála. 160 régió.	Regionálpolitika, a városnövekedési megállapodások keretei
Németország	Központi helyek, Mittelbereiche, RIN	803 középfokú körzet, 30 perces autós norma, mobiltelefonos hozzárendelés.	Az út funkciója a központok kapcsolatából, a szövetségi terv területi modulja
Lengyelország	MOF, WMDT elérhetőségi index	Városi funkcionális térségek 7 mutatóval. Potenciálmodell községi szintig.	Uniós programok ex-ante értékelése, monitoring, ITI-területek
Svájc	Cselekvési terek, agglomerációs programok	12 térség ingázási izovonalakkal.	Szövetségi társfinanszírozás négyéves ciklusban
Franciaország	Vonzáskörzetek, életterek, mobilitási medencék	15%-os ingázási küszöb, 1707 élettér.	Medencénként mobilitási szerződés
Egyesült Királyság	Munkaerőpiaci körzetek (TTWA)	228 körzet, 75%-os önellátottság.	Agglomerációs hatás a beruházás-értékelésben

Forrás: SSB 2017, NIBR 2013, BBSR 2024, FGSV RIN 2008, IGiPZ PAN 2018, ARE 2012, INSEE 2020, 2022, ONS 2016

Első szakmai gondolatok, még nem javaslat!

NÉGY TÉRSÉGTÍPUS, NÉGY BEAVATKOZÁSI LOGIKA

Agglomerációs nyomás

Budapest, Győr, Kecskemét térsége

Kötöttpályás és közösségi kapacitás, ráhordás, SUM/SRMP a teljes funkcionális térségre.

Belső perem

Pest vármegye peremei, Miskolc és Pécs térségének széle

Állapotjavítás, átszállásmentes kapcsolat a központba, igényvezérelt közlekedés.

Gyenge központközi kapcsolat

Standard alatti kapcsolat azonos szintű központok között

Célzott hálózatfejlesztés, elkerülő, gyorsforgalmi elem.

Átmenő terhelés

Tranzitforgalmú települési átkelések

Elkerülő, forgalomtechnika, biztonság.

Forrás: TRENECON javaslat

ÖT ÁLLÍTÁS: EGYETÉRT?

1. **Funkcionális térség:** A térségi prioritás alapegysége a funkcionális térség, nem a megye.
2. **Állapot:** A felújítási elmaradás pótlása minden térségtípusban előfeltétel.
3. **Kapcsolat:** Új útkapacitás elsősorban ott kell, ahol a térségi központok nehezen érhetők el egymásból.
4. **Belső perem:** A belső peremen többnyire szolgáltatás és állapotjavítás a megoldás, nem új út.
5. **Értékelés:** A fejlesztések rangsora a teljes társadalmi hasznon alapuljon, beleértve az elérhetőségi, területi és környezeti hatásokat, valamint a megvalósíthatóságot.

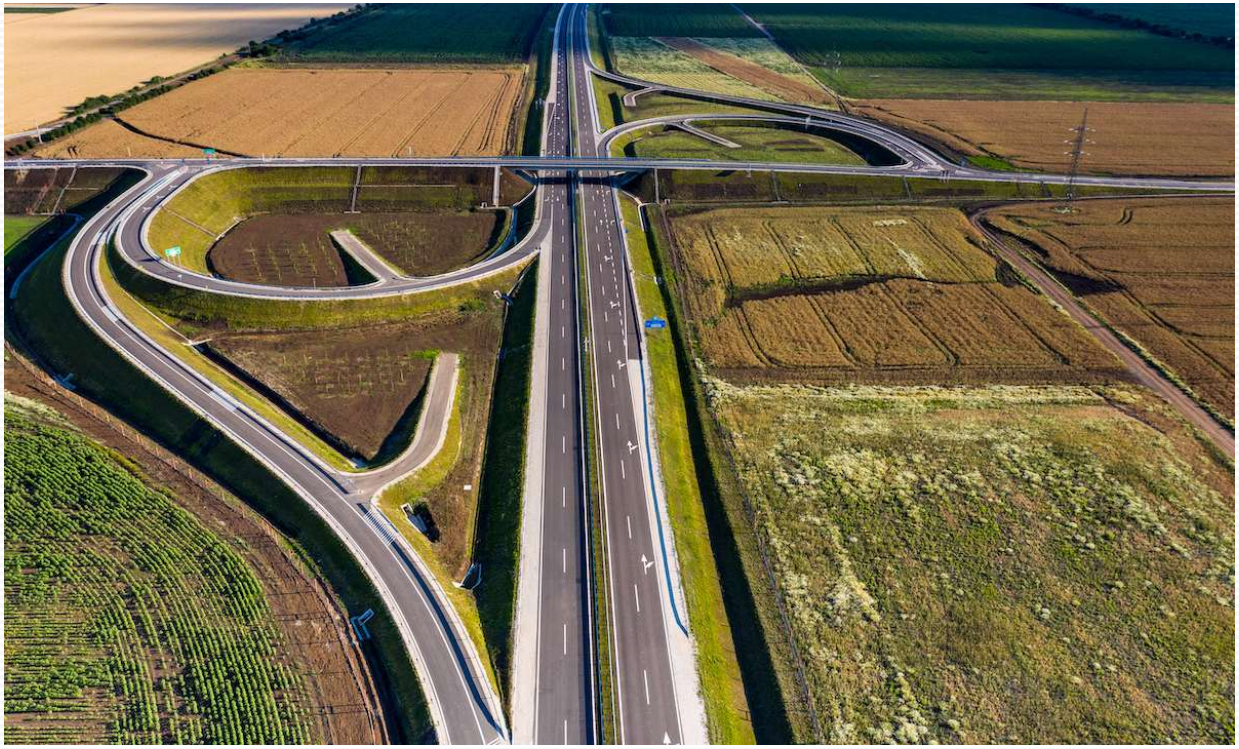


Szavazás most

Egyetért, részben egyetért, nem ért egyet.

TRENECON

VÁRJUK A HIPOTÉZISEIKET



Fotó: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.

NKS2050 hipotézisgyűjtés

Egy űrlap egy hipotézis, többször is kitölthető.

TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

TRENECON