

# A mi folyónk. A Duna Stratégia civil megközelítésben

A folyó, ami összeköt. A közlekedés távlatai a Duna-medencében

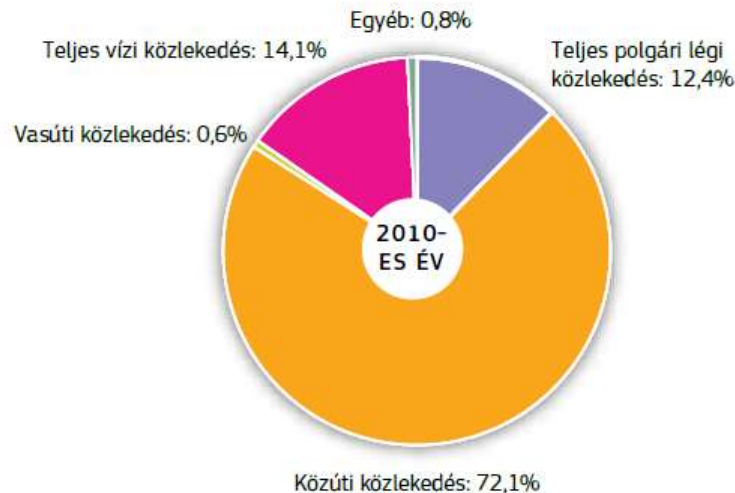
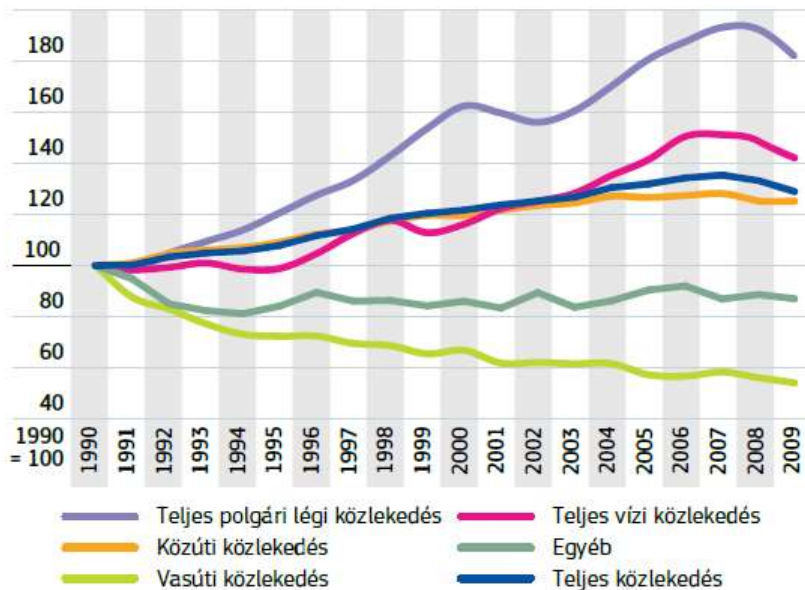
Budapest, 2017.03.09.

Az EU közlekedési stratégiáját meghatározó fő tények, adatok :

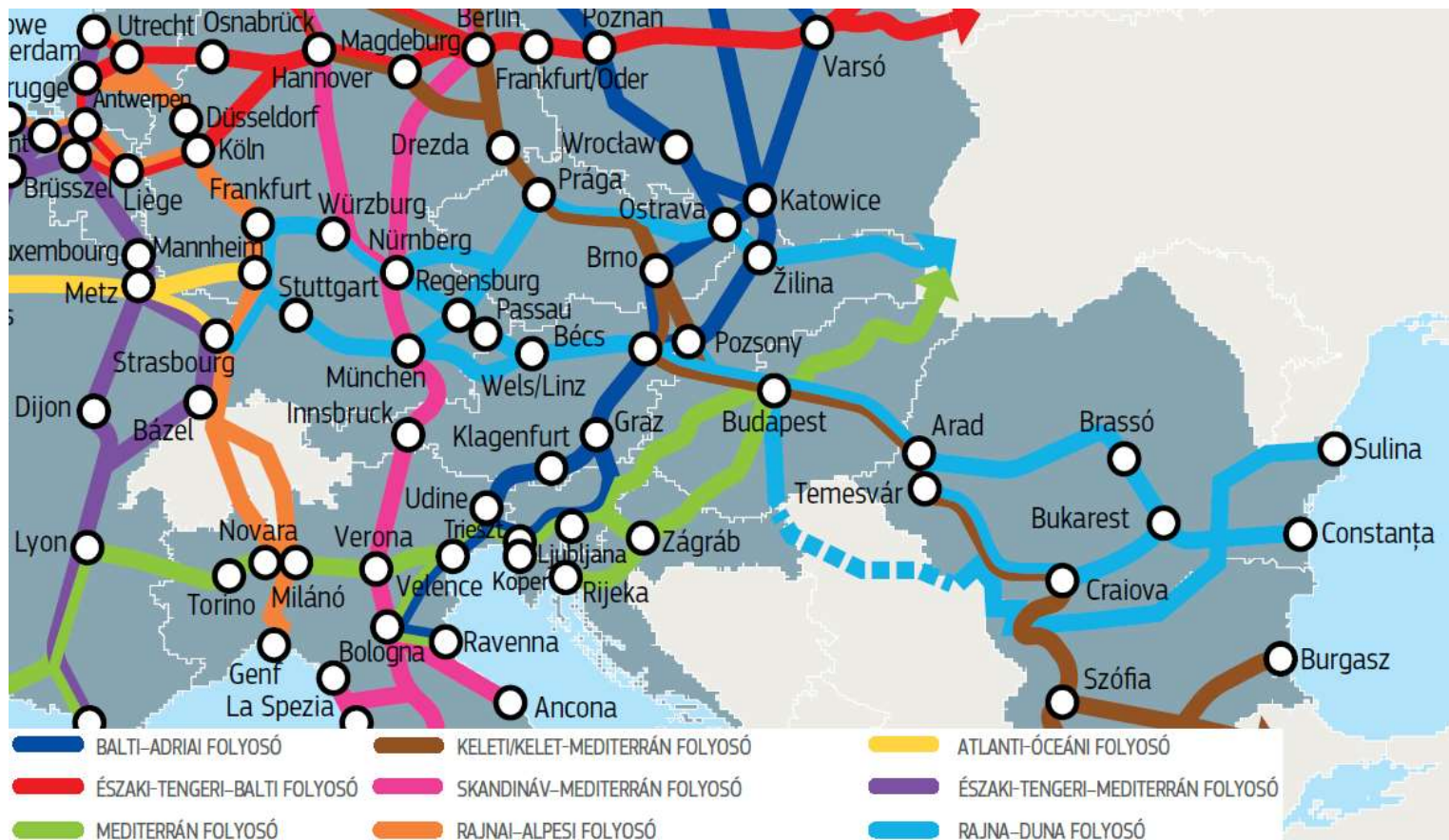
- az üvegház hatású gázok egyik fő kibocsájtója a közlekedés
- utak, légterek jelenleg is túlzsúfoltak, az EU áruforgalma 2015-ig várhatóan 2050-ig várhatóan 80%-al növekszik
- a vasúti, és még inkább a vízi (tengeri, belvízi) közlekedési pályák kapacitása nem kihasznált
- a TEN-T törzshálózat fejlettsége a később csatlakozott tagállamokban lényegesen elmarad a régebbi tagállamokéhoz képest
- erőforrás-hatékonyság és környezetbarátság mértékének növelése szükséges az olajfüggőség és környezetszennyezés csökkentésére

# Fehér könyv – egy egységes Európai közlekedési térség útiterve – közlekedéspolitikai stratégia

## ÜVEGHÁZHATÁSÚGÁZ-KIBOCSÁTÁS AZ EU-BAN KÖZLEKEDÉSI ÁGAZATONKÉNT



Az EU kibocsátásának 20%-át adja a közlekedés. Az EU kitűzött célja a közlekedési ágazatban 2050-ig 60%-al csökkenteni a kibocsátást. 2030-ra a 300km feletti áruszállítások 30%-át, 2050-ig több, mint felét vasútra vagy víziútra kell terelni.



A TEN-T hálózat Mo. környezetében  
(1315/2013 és 1316/2013 EU rendeletek)

## Az EU víziközelkedési stratégiai céljai a Naiades cselekvési programban:

1. Minőségi infrastruktúra (TEN-T víziutak , kikötők, RIS)
2. Innováció a minőség szolgálatában
3. Képzett munkaerő és minőségi munkahelyek
4. Minőségi piac kialakítása az átláthatóság és tisztességes verseny érdekében
5. A belvízi hajózási integrálása a multimodális folyosókba
6. Környezeti minőség az alacsony károsanyag kibocsátás révén

# Duna Régió Stratégia

## Célok:

- az áruszállítás 20%-al való növelése 2020-ig a 2010 évihez képest
- hajózási szűkületek felszámolása és hatékony víziút-fenntartás beindítása 2015-ig
- multimodális terminálok kiépítése kikötőkben a közúti és vasúti hálózatokkal való összeköttetésre 2020-ig
- Egységesített Folyami Információs Szolgáltatások bevezetése és RIS adatok nemzetközi adatcseréje lehetőleg 2015-ig
- A képzett hajózási személyzet hiány felszámolása és a képzési szabványok bevezetése 2020-ig

# Duna Régió Stratégia

PA1a belvízi szállítási prioritási terület, osztrák és román vezetéssel

- Miniszteri nyilatkozatok (2012, 2014,2016)
- 2014.10 Hajóút fenntartási főterv – nemzeti ütemtervek
- Fairway nemzetközi projekt
- honlapja - <http://www.danube-navigation.eu/>

# Duna hajózási feltételeinek javítása Magyarországon

Az első körös CEF kiíráson támogatást elnyert, jelenleg megvalósítási fázisban lévő projektek:

- A magyarországi TEN-T belvízi út fejlesztésének előkészítése
- Hajóút fenntartási főterv (Fairway nemzetközi projekt)
- A dunai hajóút kitűzési rendszer fejlesztése
- A magyarországi Folyami Információs Szolgáltatások hatékonyságának növelése

Összesen 11,5 mrd Ft költségvetéssel



# Kikötőfejlesztések

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program kiemelt kikötőfejlesztési projektjei:

- Győr-Gönyű Országos Közforgalmú Kikötő infrastrukturális továbbfejlesztése – szakaszolt projekt
- MAHART Mobil Árvízvédelmi Gát építése (Csepel Szabadkikötő)
- Új országos közforgalmú kikötő kiépítése Mohácson
- Bajai OKK infrastrukturális fejlesztése
- MAHART Passnave Kft. személykikötők minőség- és kapacitásnövelése

# Külföldi Főszereplők

- Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság
- Európai Bizottság, Környezetvédelmi Főigazgatóság
- Duna Bizottság -  
<http://www.danubecommission.org/dc/en/>

## Nemzetközi áruszállítás Mo.-n (2001–2015, KSH)

Év	Szállított áruk tömege,	Ebből:				Árutonnakilométer, millió	Ebből:				Víziközlekedés a	
		vasúti	közúti	vízi	csővezetékes		vasúti	közúti	vízi	csővezetékes	t	átkm
2001	54 491	32 293	5 022	1 655	15 498	16 475	5 764	5 653	1 018	3 989	3,0%	6,2%
2002	56 113	33 810	5 706	1 545	15 042	17 546	5 964	6 535	1 090	3 926	2,8%	6,2%
2003	60 265	36 020	6 694	1 241	16 297	19 390	6 516	7 530	1 093	4 211	2,1%	5,6%
2004	69 562	36 509	8 676	7 317	17 042	23 024	7 024	9 619	1 899	4 426	10,5%	8,2%
2005	75 799	37 411	12 523	8 359	17 490	27 963	7 445	13 737	2 105	4 612	11,0%	7,5%
2006	85 255	42 628	17 617	7 247	17 746	33 500	8 676	18 076	1 905	4 769	8,5%	5,7%
2007	93 696	43 149	25 130	8 344	17 056	38 283	8 848	22 631	2 206	4 563	8,9%	5,8%
2008	92 289	40 345	26 465	8 755	16 710	38 026	8 499	22 733	2 244	4 533	9,5%	5,9%
2009	80 510	29 916	27 753	7 701	15 124	35 708	6 404	23 244	1 826	4 216	9,6%	5,1%
2010	89 386	34 396	28 622	9 922	16 430	36 898	7 468	22 435	2 389	4 585	11,1%	6,5%
2011	92 470	36 661	33 147	7 137	15 513	38 247	7 949	23 981	1 836	4 458	7,7%	4,8%
2012	93 176	35 328	34 958	8 103	14 780	38 343	7 807	24 545	1 979	4 006	8,7%	5,2%
2013	96 895	36 624	37 061	7 821	15 382	40 664	8 116	26 589	1 921	4 027	8,1%	4,7%
2014	96 758	35 573	38 857	7 492	14 828	41 744	8 109	27 879	1 797	3 943	7,7%	4,3%
2015	97 352	35 923	40 253	7 942	13 211	41 651	8 225	27 986	1 813	3 597	8,2%	4,4%

Köszönöm a figyelmet!

Gerencsér Zsolt