

A jövő generáció magyarországi közlekedési stratégiájának főbb irányai

Ötvös Viktória – Dr. Lévai Zsolt – Albert Gábor – Dr. Munkácsy András

KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet

e-mail: otvos.viktoria@kti.hu, levai.zsolt@kti.hu, albert.gabor@kti.hu, munkacsy.andras@kti.hu

Absztrakt

Az ágazati stratégiák lényeges jellemzője, hogy hosszabb, 20-30 éves időtávra terveznek. Ez egyrészt előny, mert a stratégiák által kijelölt célok elérése több időt vesz igénybe, ugyanakkor hátrány is, mert a megvalósulás céldátumának műszaki fejlettsége nem ismert. További kérdéseket vet fel, hogy a készítőik több esetben nem lesznek használók, vagyis a stratégiák a következő generációk részére készülnek. A cikk a Magyarországon a most készülő megújuló közlekedési stratégia esetében vizsgálja egy újszerű stratégiaalkotási folyamat kezdeti lépéseként megtartott workshopok eredményeit, amelynek szintézisaként – szakítva a hagyományos alágazati megközelítéssel – irányvonalakat határoz meg egy középtávú, a jövő generáció számára készülő közlekedési koncepció számára.

Kulcsszavak: közlekedéspolitikai, közlekedéstervezés, közlekedésstratégia, döntés-támogatás, jövő generáció közlekedése

DOI: <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2026.1.5>

1. BEVEZETÉS

A mobilitás és a közlekedés mindannyiunk számára rendkívül fontos. A mindennapi ingázástól a munkába és iskolába járáson, a családtagok, barátok meglátogatásán át az idegenforgalomig és a boltjainkba árukat szállító, valamint az ipari termelést támogató globális ellátási láncok zökkenőmentes működéséig a mobilitás gazdasági és társadalmi tevékenységeink létfontosságú elősegítője. Az emberek és áruk Európai Unió (EU) belső határain való korlátlan mozgása az EU és egységes piaca alapvető szabadsága. A hatékony közlekedési rendszer, amely biztosítja az összeköttetést és az elérhetőséget, elengedhetetlen az EU valamennyi régiójának gazdasági potenciáljának kiaknázásához, a belső piac és a növekedés támogatásához,

valamint a gazdasági, területi és társadalmi kohézió előmozdításához. Az európai háztartások második legnagyobb kiadási kategóriájaként a közlekedési ágazat az európai bruttó hazai termék (GDP) körülbelül 5%-át teszi ki, és közvetlenül mintegy 10 millió embert foglalkoztat. A szektor hatékonyságát és a mobilitás folyamatos fejlődését a közlekedési stratégiák képesek biztosítani (Európai Bizottság, 2020).

A mobilitás számos előnyt kínál a felhasználóknak, ugyanakkor költségeket is ró a társadalomra. Ezek a költségek magukban foglalják az üvegházhatású-gázok kibocsátását, a levegő-, zaj- és vízzszennyezést, valamint a baleseteket, a közúti baleseteket, a forgalmi dugókat és a biodiverzitás csökkenését, amelyek mindegyike hatással van egészségünkre és jólétünkre

(Tánczos, 2025). A korábbi erőfeszítések és politikai intézkedések ellenére ezek a kérdések még nem kerültek megfelelően kezelésre. A közlekedési ágazat üvegházhatásúgáz-kibocsátása az idők folyamán nőtt, és ma már az Európai Unió teljes kibocsátásának egynegyedét teszi ki. Az Európai Parlament és a Bizottság 2020-ban elfogadta az Európai Zöld Megállapodást (EU, 2019), amelynek célja, hogy 2050-re az Európai Unió klímasemlegessé váljon (Tronca, 2025). A nemzeti kormányoknak nemzeti hosszú távú stratégiákat kell kidolgozniuk, míg a városok és a helyi önkormányzatok felelősek a városi közlekedés, a lakhatás és a hulladékkezelés helyi szintű dekarbonizációját célzó intézkedések végrehajtásáért (Franco et al., 2025; Marsden et al., 2021).

Az ágazati kormányzati stratégiák egyik fő jellemzője a 20–30 éves hosszú távú tervezési horizont. Ez egyszerre előny – mivel a stratégiák által kitűzött célok elérése időt igényel – és hátrány is, mivel a megvalósítás idején a technológiai kontextus bizonytalan. Ezért a közlekedési stratégiákat rendszeresen meg kell újítani ahhoz, hogy relevánsak maradjanak. Mégis, ahogy Banister és munkatársai (2003) jelezték, a közlekedéspolitikai a jó szándék ellenére gyakran nem rendelkezik egyértelmű irányvonallal. További kihívásokat okoz az a tény, hogy sok esetben a stratégiaalkotók nem a végfelhasználók, így a stratégiákat gyakran a jövő generációi számára készítik. Ezért a kidolgozás során létfontosságú az előrettekintő, adaptív és részvételen alapuló megközelítés, amely nemcsak a jelenlegi, hanem a következő generációt is szolgálja.

Európa célja egy modern, integrált közlekedési rendszer kidolgozása, amelynek segítségével javítható a globális versenyképesség, és segít a fenntartható és inkluzív regionális fejlesztés kihívásainak megoldásában (Bakkar et al., 2025).

Az EU közlekedéspolitikája jelentős eredményeket ért el az uniós polgárok és vállalkozások érdekében. A határon átnyúló közlekedési szolgáltatások megkönnyítésével és a belső piacon belüli hozzáférés javításával a mobilitási stratégia javította az uniós polgárok jólétét, törekedve arra, hogy megfizethető, hozzáférhető,

megbízható és biztonságos közlekedési hálózatot biztosítson felesleges adminisztratív terhek nélkül (Európai Bizottság, 2024). A közlekedési stratégiák biztosítják a szektor hatékonyságát és fejlődését.

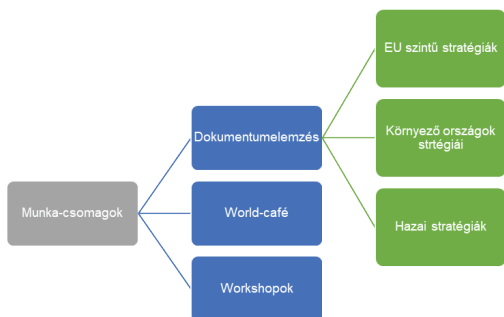
A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS2014) a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ vezetésével széles körű szakértői megalapozó munka és társadalmi egyeztetés eredményeként készült el, amit a Kormány 2014-ben fogadott el. A 2014–2050-es időszakra kiterjedő stratégia alapvető céljának tekintette, hogy a közlekedési infrastruktúra a gazdasági folyamatok hatékony kiszolgálásával a lehető legnagyobb mértékben segítse elő Magyarország versenyképességének növelését.

Az elmúlt 10 évben a gazdasági, társadalmi változások és a technikai fejlődés olyan mértékű volt, hogy szükségessé vált a stratégia felülvizsgálata, kiegészítése és egy korszerű, a 21. sz. harmadik évtizedének gazdasági, társadalmi kihívásaira válaszoló, az Európai Unió közlekedési politikájával koherens, aktív, környezetbarát, a 2028–2034 közötti Európai Unió programozási időszak fejlesztéseit megalapozó közlekedési stratégia megalkotása.

Az előzőekből az a következtetés vonható le, hogy a közlekedési stratégiákat időről időre meg kell újítani, ugyanakkor felmerül a kérdés, hogy a stratégiák kidolgozói nem részesülnek a munkájuk gyümölcséből, mert időhorizontjuk (20–30 év) hosszabb, mint a jelenlegi generáció élettartama. Ezért szükségesnek tartjuk megvizsgálni, hogyan lehet közlekedési stratégiát kidolgozni a következő generáció számára.

A magyarországi közlekedési stratégia megújítási folyamata 2025-ben kezdődött el és 25 éves távlatba tekint. A projekt ennek megfelelően az „NKS2050” nevet kapta.

Jelen cikkünkben elemezzük a stratégiaalkotási folyamat első lépéseként közlekedési szakértők bevonásával tartott workshopok eredményeit, valamint a vonatkozó európai és hazai közlekedési stratégiai dokumentumokat. Ezek



2. ábra: A kutatási folyamat lépései
(forrás: saját szerkesztés)

3. EREDMÉNYEK

Ebben a fejezetben összefoglaljuk a módosított World Café módszer és a szófelhő eredményeit, hogy meghatározzuk a 21. századi közlekedési stratégia fő irányvonalait.

3. 1. A közlekedés legfontosabb tényezőinek meghatározása a jövő generációi számára

A workshopok összefoglalása alapján megállapítottuk, hogy a szakértők egyetértenek abban, hogy a hosszú távú stratégiai tervezés megerősítése elengedhetetlen ahhoz, hogy Magyarország közlekedési rendszere jobban integrálja a fenntarthatóságot, és összhangba kerüljön az uniós és globális célkitűzésekkel. A legfontosabb kihívások közé tartoznak az erőforráskorlátok, a munkaerőhiány és az alacsony közlekedési kultúra, amelyek gátolják a versenyképességet és a biztonságot. A szén-dioxid-semlegesség és a zöld technológiák előtérbe helyezése elengedhetetlen a társadalmi és környezeti követelmények teljesítéséhez, amelyeket olyan globális trendek alakítanak, mint az önvezető járművek, a mesterséges intelligencia és az uniós szabályozás.

A vasúti árufuvarozás központi szerepet játszik a járművezető-hiány megoldásában és a fenntarthatósági célok elérésében. A prioritások között szerepel továbbá a mikromobilitás, a kerékpáros infrastruktúra és az autonóm közlekedési rendszerek. A vízi és légi közlekedés ugyan elengedhetetlen a kapacitás és az elérhetőség érdekében,

de politikai és gazdasági korlátokkal kell megküzdeni. A stratégia hatékony kidolgozásához szektorok közötti együttműködésre, intézményi kapacitásfejlesztésre és társadalmi szerkezetváltásra van szükség: csak egy átfogó megközelítés biztosíthatja a biztonságos, hatékony és fenntartható közlekedési rendszert 2050-re.

3. 2. A kulcsfontosságú tényezők meghatározása (szófelhő)

A szakértők által azonosított legfontosabb problémák alapján definiáltuk a kulcsszavakat, amelyből szófelhőt hoztunk létre: ez azt mutatja, hogy az elsődleges kérdések (és kihívások) a *digitalizáció és a fenntarthatóság*. Ez a két téma nem csak a közlekedést, hanem az egész világot érinti; a szakértők ezeket a szektorban is jelentős problémának tartják. Egy másik kulcsfontosságú tényező a viszonylag alacsony közlekedésbiztonsági kultúra Magyarországon (*Európai Bizottság, 2025; Szabó et al., 2024*); ezért a szakértők szükségesnek tartják a biztonság tudatosításának növelését. E téma kutatása nagy jelentőséggel bír, és a legújabb kutatási eredményeket be kell építeni a koncepcióba. Hasonlóképpen, a *reziliencia* és a *megbízhatóság* is kulcsfontosságú tényezők, mivel a közlekedési rendszer folyamatos működése ma már a társadalom és a gazdaság alapvető eleme. Közlekedés nélkül sem a társadalom, sem a gazdaság nem tud működni. A jó közlekedési rendszer pozitív hatással van a *mobilitásra*, mert az *interoperabilitás* révén lehetővé teszi az emberek mozgását. Ehhez *infrastruktúra-karbantartás, intermodalitás, összeköttetés* és a *bevált jó gyakorlatok* alkalmazása szükséges. A magyar közlekedési rendszerre jellemző a közutakra való összpontosítás, ezért a *közúti biztonság* kulcsszerepet játszik a közlekedésbiztonsági rendszerben. Ezen a területen javulást lehet elérni a 3E-rendszer (*oktatás, mérnöki munka, végrehajtás*) megerősítésével, kiegészítve megfelelő *képzéssel*, valamint *szabályozási és szankciós* rendszerrel.

A közösségi közlekedés *versenyképessége és rugalmassága* szükséges a megfelelő *modal split* eléréséhez. A következő generáció közlekedését erősen befolyásolja a *mikromobilitás*.

A mikromobilitási eszközhasználók is védtelen közlekedők, ezért elengedhetetlen a *partnerség erősítése* más közlekedőkkel. Ehhez a mikromobilitási eszközöket járműkategóriákba kell sorolni. Ezek együttesen elősegítik a *veszélyérzékelést* és lehetővé teszik a megfelelő döntések meghozatalát, ezáltal megelőzve a baleseteket.

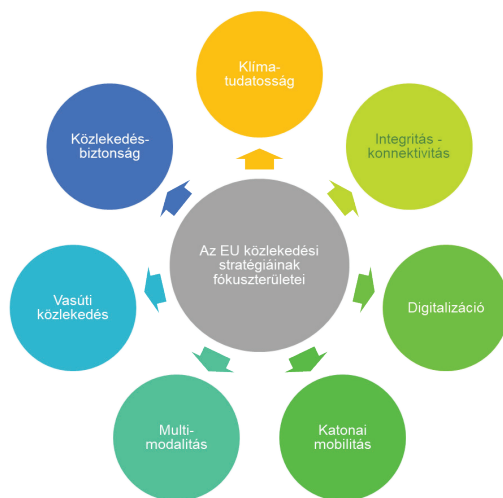
A közlekedési stratégiának reagálnia kell olyan társadalmi jelenségekre, mint a *társadalmi mobilitás*, a *klimaválság*, a *népességsökkenés* és a *szakemberhiány*. Ezek jelentős hatással vannak a *közlekedési igényre*.

3. 3. Európai és nemzeti stratégiák

Az európai stratégiák, politikák és prioritások dinamikusan fejlődnek, tükrözve a kontinens integrációs és fenntarthatósági céljait. Az EU közlekedéspolitikája folyamatosan alkalmazkodik a globalizáció, a technológiai innovációk és a környezeti kihívások által előidézett változásokhoz. Az intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése, a szennyezőanyag-kibocsátás csökkentése, a zéró-emisszió elérése 2050-ig és az európai közlekedési hálózatok integrációjának előmozdítása az EU politikáinak központi elemei. Az európai zöld megállapodás és a „Fit for 55” csomag alapvető alapot biztosít a felülvizsgált célokhoz való alkalmazkodáshoz.

Az elmúlt évtizedben az EU közlekedési stratégiája átalakult, miközben korábbi célkitűzéseinek nagy része megmaradt. Ez az átalakulás a változó környezethez való alkalmazkodás eredményeként a 3. ábrán bemutatott kulcsfontosságú területeken a prioritások és a hangsúlyok eltolódásához vezetett.

A társadalmi és gazdasági környezet változásaira reagálva Magyarországon több alágazati stratégiai dokumentumot készítettek, amelyek még inkább előtérbe helyezték a közlekedési infrastruktúra modernizálását és a fenntartható közlekedés támogatását. A hazai stratégiák az észak-déli tengelyek megerősítését mutatják, és Magyarország 2024-ben csatlakozott a Balti-tenger–Adriai-tenger, a Nyugat-Balkán–Kelet-Földközi-tenger és a Balti-tenger–Fekete-tenger–Égei-tenger európai közlekedési



3. ábra: Az EU közlekedési stratégiáinak fókuszterületei (forrás: saját szerkesztés)

folyosókhoz. A kelet-nyugati közlekedési útvonalak felértékelődése komoly kapacitási problémákat vet fel, elsősorban a teherszállításban. Ennek eredményeként szükségessé vált belső projektek indítása a jelenlegi kapacitáshiányok megszüntetése érdekében. A határokon átnyúló mobilitási igények összehangolt kiszolgálása az együttműködésekben továbbra is rendezetlen kérdés, ezért további irányítási és fejlesztési eszközök létrehozására lehet szükség. A fejlesztési célok szervesen kapcsolódnak a katonai mobilitás igényeihez.

Kutatásunk során elemeztük a szomszédos EU-tagállamok (Ausztria, Horvátország, Románia, Szlovákia, Szlovénia) és nem EU-tagállamok (Szerbia, Ukrajna) közlekedési stratégiáit is. Ezen országok közlekedéspolitikai irányelvei gyakran jelentős hatással vannak Magyarországi közlekedési rendszerére, különösen a határon átnyúló közlekedési folyosók és összeköttetések tekintetében. A szomszédos országok közlekedési fejlesztései, például a vasúti és közúti infrastrukturális beruházások, kulcsfontosságúak a regionális közlekedési hálózatok egységesítésében és hatékonyságának növelésében.

3. 4. A stratégia kidolgozásának fő irányvonalainak meghatározása

A stratégia kidolgozásának fő területeit a kulcsfontosságú tényezők, a workshopok során megosztott ötletek, javaslatok és a stratégiaelemzések összefoglalása alapozta meg. Ennek alapján a fő irányvonalak, mint munkacsomagok címei, a következő fejlesztési területeket fedik le.

3. 4. 1. Kereslet

A gazdaság és a társadalom működése, vagyis az emberi tevékenységek különböző helyszíneken zajlanak, emiatt közöttük helyváltoztatás szükséges. A területfelhasználás közlekedési igényeket generál, amelyeket a közlekedési rendszereknek kell kielégíteniük. A stratégia egyik feladata a közlekedési kereslet megértése, majd befolyásolása és a fenntartható közlekedési szokások ösztönzése. Továbbá, szükséges a fenntartható közlekedési igények ismerete.

3. 4. 2. Digitalizáció

A digitalizáció a teljes közlekedési rendszer korszerűsítésének nélkülözhetetlen hajtóerejévé válik, gördülékenyebbé és hatékonyabbá téve azt. Európának a digitalizációt és az automatizálást is fel kell használni a biztonság, a védelem, a megbízhatóság és a kényelem szintjének további növelése érdekében, egyben javítva globális versenyképességünket a hatékony logisztikai láncok révén. Főbb kapcsolódó fogalmak: intelligens közlekedési rendszerek (ITS); valós idejű adatgyűjtés és -megosztás; új technológiák és szolgáltatások fejlesztése; intelligens infrastruktúra; mesterséges intelligencia; integrált digitális jegy- és díjfizetési rendszerek; önvezető és automatizált járműrendszerek, járműkommunikáció; kibervédelem és adatbiztonság; blokklánc a logisztikában; digitális iker és szimuláció.

3. 4. 3. Reziliencia

A klímaváltozás, az urbanizáció, a kibernetizáció és más globális problémák miatt egyre fontosabb, hogy a közlekedési rendszerek ne csak hatékonyak, hanem rugalmasak és ellenállóak is legyenek. Ezért napjaink

közlekedéspolitikájának egyik kiemelt célja a reziliens mobilitási rendszer megteremtése, azaz az ellenállóbb, egységes európai közlekedési térség, nemzeti szempontból pedig a hazai közlekedési rendszer ellenálló képességének kialakítása. Együtt a közúti és tömegközlekedési közlekedésbiztonság is kiemelkedően fontos terület. A közúti közlekedésbiztonság javítása számos intézkedési területen indokolt, beleértve a jogszabályi változásokat, a járművek műszaki fejlesztéseit és a figyelemfelhívó kampányokat. A közösségi közlekedésben a biztonságos üzemeltetés és a balesetek megelőzése is prioritást élvez, amit a járművek rendszeres karbantartásával, a járművezetők képzésével és az utasok tájékoztatásával érnek el.

3. 4. 4. Finanszírozás és irányítás

A szakpolitikai irányítás a szabályozási keretek között, a kapcsolódó intézményrendszerre és a társadalmi részvételre támaszkodva biztosítja a közlekedési rendszer működéséhez szükséges, alapos előkészítéssel nyugvó döntéseket és ezek végrehajtását, egyúttal a stratégia koherens megvalósítását. Kapcsolódó fogalmak: közlekedésszabályozás, közlekedésszervezés, intézményi keretek, intézményi együttműködés, politikai és szakpolitikai integráció, köz- és magánszféra együttműködése, stratégiai közlekedés- és mobilitástervezés, társadalmi részvétel, monitoring és értékelési rendszerek, többszintű irányítás, jogszabályi keretek és fenntarthatóság és innováció.

A stratégia készítése során előtérbe kell helyezni azokat a beruházásokat, amelyek a legmagasabb társadalmi, környezeti, gazdasági és uniós hozzáadott értékkel rendelkeznek, továbbá a munkahelyteremtést, a növekedést és a rezilienciát kedvezően befolyásolják. A kiemelt szakpolitikai területeken a piaci hiányosságokat és az optimálistól elmaradó beruházási szintet finanszírozási eszközökkel kell kezelni. A gazdaságpolitikai célkitűzések, a kiemelt nemzetgazdasági beruházások esetén is lényeges a közlekedési vonatkozások tisztázása, kiemelt figyelmet fordítva a reziliencia javítására, a fenntartható és intelligens technológiák bevezetésének

felgyorsítására. Kapcsolódó fogalmak: uniós és nemzeti forráskoordináció, zöld és fenntartható finanszírozás, infrastruktúra-beruházások finanszírozása, magántőke bevonása, felhasználói díjstruktúrák, projektértékelés.

3. 4. 5. Környezetvédelem (fenntarthatóság)

Magyarország fenntartható közlekedési jövője szorosan kapcsolódik az Európai Unió közlekedéspolitikai célkitűzéseiseihez, amelyek egyre hangsúlyosabban ösztönzik az alacsony és zero kibocsátású járművek, valamint a megújuló és alacsony szén-dioxid-kibocsátású üzemanyagok alkalmazását a közúti, vasúti, vízi és légi közlekedésben. A hazai közlekedéspolitikának e célkitűzések mentén kell előmozdítania a környezetbarát technológiák, fenntartható szolgáltatások és az innováció (K+I) fejlesztését, különösen a járműgyártás, az alternatív üzemanyagok előállítása és az ezekhez szükséges infrastruktúra kiépítése terén. Ugyanakkor a kibocsátáscsökkentés önmagában nem elegendő. Elengedhetetlen a közlekedési módváltás elősegítése: az egyéni gépjárműhasználat helyett előtérbe kell helyezni a vasúti, közösségi, kerékpáros és gyalogos közlekedést. A mindennapi mobilitás fenntarthatóbbá tétele – különösen a nagyvárosokban és az agglomerációban – hozzájárul a légszennyezés, a zajterhelés és a közlekedési dugók csökkentéséhez, miközben javítja az életminőséget és támogatja a klímavédelmi célokat. Az ágazat átalakulása során figyelembe kell venni a közlekedési rendszerek terület-használati igényét és a közlekedési eszközök teljes életciklusának környezeti hatásait. Fontos, hogy a fejlesztések összehangoltan történjenek más szektorokkal – különösen a várostervezéssel, energiagazdálkodással és környezetvédelemmel – a körforgásos gazdaság, a biodiverzitás védelme és a zöld infrastruktúra integrálása érdekében. A fenntartható közlekedés feltételeinek megteremtése Magyarországon nemcsak környezetvédelmi, hanem gazdasági és társadalmi szempontból is elengedhetetlen. Ezzel biztosítható, hogy hazánk versenyképes maradjon az európai és nemzetközi gazdasági térben, miközben hozzájárulunk a közös európai klímacélok megvalósításához.

3. 4. 6. Kínálat

A közlekedési kínálat magában foglalja mindazokat az infrastruktúrákat, hálózatokat és szolgáltatásokat, amelyek lehetővé teszik az utazások lebonyolítását. Ide tartoznak az úthálózatok, vasútvonalak, autóbusz- és villamospályák, valamint az ezekhez kapcsolódó állomások, megállóhelyek és intermodális csomópontok. A kínálat szintjét alapvetően meghatározza a hálózat kiterjedtsége, kapacitása és állapota, illetve az, hogy mennyire biztosítja a különböző közlekedési módok közötti átjárhatóságot. Emellett a járműállomány minősége, a forgalomszervezés, a menetrendi struktúra és a szolgáltatási színvonal mind kulcsfontosságú tényezők, amelyek meghatározzák, hogy az utasok milyen szintű mobilitási lehetőségekhez jutnak hozzá.

A közlekedési kínálat nemcsak fizikai infrastruktúrát, hanem az utastájékoztatás, az utaskiszolgálás és a szolgáltatási rendszerek szintjét is jelenti. A munkacsoportok témáihoz szorosan kapcsolódnak a digitális megoldások – valós idejű menetrendi információk, integrált jegy- és díjrendszerek, mobilalkalmazások – amelyek nagyban hozzájárulnak a közlekedési rendszer használhatóságához és vonzerejéhez. A kínálat értékelése és fejlesztése során ezért a hagyományos kapacitásbővítés mellett egyre nagyobb szerepet kapnak a hatékonyságot és az utasélményt javító intelligens közlekedési rendszerek (ITS), az intermodalitás, az interoperabilitás és a fenntarthatóság.

3. 4. 7. Hozzáférhetőség és konnektivitás

A hozzáférhetőség, azaz a közlekedési rendszer térbeli és időbeli elérhetősége kulcsfontosságú a társadalmi egyenlőség és az igazságosság szempontjából. Kapcsolódó fogalmak: akadálymentes közlekedés, elérhetőség, közlekedési szegénység csökkentése, különböző társadalmi csoportok igényeinek kezelése, szociálpolitikai szempontok a tarifarendszerben, digitális hozzáférés biztosítása. Területi és időbeli hozzáférhetőség, közlekedési szegénység. Kiemelten kell kezelni az oktatáshoz, szolgáltatásokhoz (állami és magán) és munkahelyekhez való hozzáférhetőséget.

A konnektivitás, azaz a közlekedési rendszer összehangoltsága és átjárhatósága kulcsfontosságú nemcsak az európai, hanem a hazai közlekedési rendszerben is. Minél jobb a konnektivitás, annál gördülékenyebb és hatékonyabb az utazás – helyi, regionális és nemzetközi szinten is. Magyarország tranzitország a földrajzi fekvéséből adódóan, így kiemelt jelentősége van a közlekedési hálózatok konnektivitásának és az európai rendszerekhez való kapcsolódásának. Kapcsolódó fogalmak: ágazati rendszerek integrációja, TEN-T, országos és helyi hálózatok és rendszerek összhangja, határon átnyúló közlekedési kapcsolatok erősítése, intermodális csomópontok fejlesztése, interoperábilis rendszerek fejlesztése, egységes jegy- és információs rendszerek.

Az országos áruszállítás és logisztika a termékek országos szintű mozgatásának és a kapcsolódó logisztikai folyamatoknak az összessége. Magában foglalja a termékek felvételét, szállítását, raktározását, kezelését és elosztását az ország különböző pontjaira, valamint a kapcsolódó tervezési, szervezési, irányítási és ellenőrzési tevékenységeket. Ide tartozik az áru fuvarozási, rakodási és tárolási rendszerek fejlesztése, fenntartása és intelligens logisztikai rendszerek bevezetése. Az ajánlásoknak ki kell térniük a civil és katonai logisztikára, és ezek együttműködésére.

3. 4. 8. Közlekedési és hatásmodellezés

A stratégia megalapozásához elengedhetetlen a közlekedési hálózatok és fejlesztési forgatókönyvek hatásainak objektív, adatalapú vizsgálata. A közlekedési modellezési munkacsoport biztosítja az egységes adatkezelést, a forgalmi és hálózati modellek magas szakmai színvonalának folyamatos biztosítását, és biztosítja a referenciavizsgálatok elvégzését. Működése lehetővé teszi a legnagyobb gazdasági, társadalmi és környezeti haszonnal járó fejlesztések kiválasztását, megfelelően az uniós és nemzetközi követelményeknek. A munkacsoport szakmai koordinációja garantálja, hogy a stratégia megalapozott, összehangolt és fenntartható legyen.

4. KONKLÚZIÓ

A közlekedés szerepe a jövőben is megkérdőjelezhetetlen marad. Ezért van szükség közép- és hosszú távú közlekedési stratégiákra. Ezeknek a stratégiáknak azonban figyelembe kell venniük a bolygónkon bekövetkező változásokat.

Időkeretük miatt a közlekedési stratégiák első sorban nem azoknak szólnak, akik kidolgozzák őket, hanem a következő generációnak. Ez a cikk egy ilyen közlekedési stratégia elemét mutatja be. Kutatásunkban egy módosított World Café módszert alkalmaztunk, szövefelhőt hoztunk létre, és elemeztük az európai és magyar stratégiákat, hogy meghatározzuk a következő generációs közlekedési stratégia fő irányait, amelyek megfelelnek a következő generáció mobilitásfelfogásának, és lefedik a közlekedés teljes spektrumát. Az így kapott kulcsfontosságú tényezők alapján azonosítottuk azokat a munkacsoportokat és feladataikat, amelyek lehetővé teszik egy, Magyarország társadalmi és gazdasági igényeire, valamint a Föld bolygóra szabott, előremutató koncepció kidolgozását.

A szakértők megfelelő tudással rendelkeznek a stratégia kidolgozásához, de úgy véljük, hogy elengedhetetlen a jövő generációk igényeinek megértése is. A további kutatások ennek értékelésére és stratégiai keretbe való átalakítására összpontosíthatnak. Ez valóban megkönnyítheti a következő generációk életét.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Bakkar, Yassine, Bark, Eunice, Prause, Gunnar, Ul-Durar, Shajara (2025) Green Deal and financing sustainable transport in Europe: A target costing analysis, Transport Policy, Volume 163, 2025, Pages 185-198, ISSN 0967-070X, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.01.014>
- [2] Banister, David, Dominic Stead 2003. Transport policy scenario-building Transportation Planning and Technology, Taylor & Francis Journals, vol. 26(6), pages 513-536, December. Handle: RePEc:taf:transport:v:26:y:2003:i:6:p:513-536; <https://doi.org/10.1080/0308106032000167382>

- [3] European Commission (2025). Road safety thematic report – Traffic Safety Culture. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.
- [4] European Commission (2024) Transport in the European Union Current trends and issues, June 2024, doi:10.2832/131741
- [5] European Commission (2020) Communication From The Commission To The European Parliament, The Council, The European Economic And Social Committee And The Committee Of The Regions – Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future; Brussels, 9.12.2020, COM/2020/789 final; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>
- [6] The European Green Deal (EU) (2019) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en
- [7] Franco, C., Melica, Giulia V.P., Bertoldi, P. (2025) Evidence on local climate policies achieving emission reduction: targets by 2030; Urban Clim., 59
- [8] Marsden, G., Anable J. (2021) Behind the Targets? The Case for Coherence in a Multi-Scalar Sustain., 13 <https://doi.org/10.3390/su13137122>
- [9] Szabó A., Bíró J. (2024) Transport Safety and Transport Culture Index (In Hungarian: Közlekedésbiztonsági és Közlekedési Kultúra Index (KB-KKI)), In: Transportation Science Journal (In Hungarian: Közlekedéstudományi Szemle), 74(5), 4-20. <https://doi.org/10.24228/KTSZ.2024.5.1>
- [10] Tánczos, K. (2025) “Adapting the ITF’s Transport Policy with a Focus on the EU’s Strategy of Sustainable Mobility”, Periodica Polytechnica Transportation Engineering, 53(2), pp. 222–225. <https://doi.org/10.3311/PPtr.39780>
- [11] Tronca, Luciano Pana (2025) Climate and transport planning: A messy junction, European Transport Studies, Volume 2, 2025, 100025, ISSN 2950-2985, <https://doi.org/10.1016/j.ets.2025.100025>



Main directions of the Hungarian transport strategy for the next generation

Keywords: transport policy, transport planning, transport strategy, decision-support, transport of the next generation

A significant characteristic of sectoral strategies is that they plan for a longer period of 20-30 years. This is an advantage, because achieving the goals set by the strategies takes more time, but it is also a disadvantage, because the technical development of the target date for implementation is unknown. Further questions are raised by the fact that in many cases the creators will not be users, i.e. the strategies are being prepared for the next generations. The article examines the results of workshops held as the initial step of a novel strategy-making process in the case of the renewable transport strategy currently being prepared in Hungary, the synthesis of which – breaking with the traditional sub-sectoral approach – defines guidelines for a medium-term transport concept prepared for the next generation.

