

## 15. Korszerű közlekedést!

A közlekedés mint a személyek és áruk szállítását végző gazdasági, szolgáltató tevékenység a jövőben még inkább felértékelődik, és kulcsszerepet tölt be az életminőség javulásában és a modern gazdaságban. Az ágazat nemcsak gazdasági igényeket elégít ki, hanem hozzájárul az ország művelődési és politikai hálózatainak, kapcsolatainak működtetéséhez is, fontos szerepet tölt be a társadalmi mobilitás emelésében.

A közlekedés fejlesztése nem cél, hanem eszköz annak érdekében, hogy:

- Mérsékelni tudjuk a klímaváltozás hatását - a CO<sub>2</sub>-kibocsátás jelentős része a közlekedésből (19%-a a közúti közlekedésből) származik, más ágazatokkal összevetve azonban itt nem csökken, hanem növekszik (egyedülként 25%-kal 1990 óta). Célunk az, hogy 2050-ig 68%-kal csökkenjen a közlekedés üvegházhatású gáz-kibocsátása.
- Javítsuk az emberek egészségi állapotát, növeljük a várható élettartamot. A közlekedés közvetlenül felelős évente kb. 500 ember haláláért Magyarországon. A Vision Zero elvek mentén ez 2050-ig 0-ra csökkentendő, de 2030-ig 50%-kal kell mérsékelni. A jórészt közlekedés okozta légszennyezés miatt évente 8000 ember hal meg.
- Növeljük a gazdaság versenyképességét, a vidék népességmegtartó erejét, segítsük a nagyvárosok belső területeinek revitalizációját. A globális termelési láncok egyre nagyobb kiterjedése, a házhozszállítás robbanásszerű fejlődése, a főbb közlekedési korridorok mentén egyre növekvő logisztikai igényeket generál, amelyek fenntartható módon történő megoldása elengedhetetlen a fenti problémák kezeléséhez.
- Biztosítsunk egyenlő hozzáférést az oktatáshoz, munkához, szolgáltatásokhoz és a szórakozáshoz. A közlekedésnek biztosítania kell, hogy az alacsonyabb jövedelemmel rendelkező, látásában, mozgásában (vagy más módon) korlátozott emberek is megfizethető áron, akadálymentesen hozzáférhessenek a munkahelyek, oktatási intézmények és szolgáltatások széles köréhez. Az a cél, hogy 10 percen belül, gyaloglással elérhető legyen közösségi közlekedési megálló minden városban, és minden közösségi közlekedési eszköz és megálló/állomás akadálymentes legyen 2030-ig.

Az Európai Unió által megfogalmazott célkitűzésekből, a Közösség hatályos közlekedési stratégiájából kiindulva a magyarországi közlekedési rendszer fejlesztése során kiemelt szempont a környezeti negatív hatások csökkentése, a társadalmilag hasznosabb szerkezet kialakítása, a lakossági mobilitás feltételeinek javítása, a területi egyenlőtlenségek mérséklése, a szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése és a nemzetközi, transzeurópai kapcsolatok erősítése. A közlekedési rendszer fejlesztését és megújítását ezek figyelembevételével kell megtervezni és végrehajtani, ugyanis azok hosszú évtizedekre megfogják határozni az alapvető kereteket.

Magyarország az elmúlt évtizedben drasztikus mértékben eltávolodott ezektől a közösségi céloktól.

Az Orbán-kormány közlekedési politikáját a teljes koncepciótlanság, a leépülés és a mérhetetlenül nagy korrupció jellemzi. A 2021-ben elfogadott Nemzeti Közlekedési Stratégia egyrészt nem ad releváns válaszokat, másrészt megvalósítása sem halad időarányosan. Miközben az állami vasúttársaság (MÁV) jól láthatóan a teljesítőképessége szélén áll, közben többszörösen túlárazott vasúti beruházások valósulnak meg, vagy éppen akadnak el. Miközben az ország vidéki útjain már alig lehet közlekedni, addig autópálya-koncesszió keresztül szivattyúzzák ki a pénzt Mészáros Lőrinc cégeihez. Miközben leállították az elengedhetetlenül szükséges vasúti és közúti beruházások százait, addig az Orbán család bányái milliárdos profitot hoznak. Miközben

sokmilliósi fizetésekkel tömik ki a közlekedési cégek vezetésében ülő csókosokat, addig a közösségi közlekedésben dolgozók reálbére csökken.

A kormány csak egy dologban következetes: egyformán bünteti a budapestieket és nagyvárosban élőket a közösségi közlekedés és útfelújítások támogatásának megvonásával, az agglomerációban élőket a vasútvonalak, a HÉV- és autóbushálózat elhanyagolásával, a fejlesztések elmaradásával, továbbá a vidéken élőket a szárnyvonalak bezárásával, a minősíthetetlen állapotú alsóbbrendű úthálózat elhanyagolásával.

## 15.1. Az Árnyékkormány közlekedési programjának céljai

Integrált közlekedési stratégiánk középpontjában a közlekedés kiegyensúlyozott fejlesztése áll, amely a közösségi közlekedés - ezen belül különösen a kötöttpályás közlekedés - korszerűsítése és fejlesztése mellett a közúti közlekedés feltételeit is javítja, továbbá hangsúlyosabban jelenik meg benne az aktív mobilitás.

A közlekedési program megvalósítása egy sor egyéb kiemelt társadalmi cél elérését is elősegítheti, amelyek közül a legfontosabbak:

- A környezetre gyakorolt negatív hatások csökkentése, klímavédelmi szempontok érvényesülése: a klímaváltozás elleni küzdelem fontos eleme a közlekedési hálózatok elektromos átállása, a kisebb környezeti lábnyomú közlekedési módok támogatása. Szintén fontos cél a természeti erőforrásokkal történő fenntartható gazdálkodás, elsősorban az energiahatékonyság, a megújuló energiák alkalmazása, illetve anyagtakarékos technológiák, újrahasznosítható anyagok felhasználása, valamint a nem megújuló energiaforrások és nyersanyagok felhasználásának csökkentése. Célunk, hogy a közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése az élővilág, a természetes táj és kulturális örökség megőrzésével összeegyeztethető módon történjen. Ugyanakkor a fejlesztések csökkenthetik a környezeti hatásokat, például a korszerű vasúti pálya és járművek nyomán a környezeti zajterhelés és rezgések kibocsátása 12-15%-kal csökkenhet.
- A területi egyenlőtlenségek mérséklése: a társadalmilag-gazdaságilag elmaradottabb térségek intenzívebb fejlesztése, a vidék népességmegtartó és népességeltartó erejének erősítése, a helyi gazdaság dinamizálása, ezáltal a foglalkoztathatóság növelése elképzelhetetlen a közlekedési hálózat fejlesztése, a meglévő úthálózat minőségének javítása, térségi központok, megyeszékhelyek elérhetőségének könnyítése, a településeket elkerülő, tehermentesítő, összekötő utak fejlesztése nélkül.
- A magyar vidék megtartóerejének növelése: a munkába és iskolába járás feltételeinek javítása, a közszolgáltatások, kulturális és kereskedelmi lehetőségek elérhetősége lehetővé teszi, hogy javuljon az élet minősége az ország minden részén, és minél kevesebb honfitársunk adja fel a vidéki lakóhelyét.
- A nemzetközi kapcsolatok erősítése: Globális szinten a kedvező közlekedés-földrajzi helyzetből adódó magas szintű kontinentális kapcsolatok kihasználása, illetve a szomszédos országok esetében a határmenti kapcsolatok harmonizációja és szorosabb együttműködés, hozzájárulva ezzel a nemzetközi versenyképesség erősítéséhez. Fontos cél Magyarország szerepének megerősítése a közép-európai logisztikai piacon. Ennek érdekében sokkal jobban kiaknázzuk az ország földrajzi fekvésében rejlő lehetőségeket, és versenyelőnyre formáljuk Magyarországot hídszerepét Európa és a keleti piacok között.
- A foglalkoztatás javulása: A közlekedési feltételek javulásával a munkába járás feltételeinek javításán, s így a munkaerő áramlásának támogatásán keresztül a foglalkoztatottság bővülése. A foglalkoztatottság növelése a gazdasági fejlődéshez szervesen kapcsolódó cél.

- Az egészség- és vagyónbiztonság javulása: a közlekedési baleseti események számának és súlyosságának visszaszorításában jelentkezik. A Vision Zero elképzeléssel összhangban a halálos kimenetelű balesetek legkésőbb 2050-re zéró szintre történő csökkentése a településeken belül, valamint azokon kívül is. A vasúti átjárókban történt balesetek visszaszorítására további biztonsági elemek beépítése szükséges. A gyalogosok és kerékpárosok közlekedésbiztonsági fejlesztései prioritást kell élvezzenek, különös tekintettel a gyermekekre, idős honfitársainkra, valamint a fogyatékkal élőkre.

## 15.2. Az országos közlekedési hálózat fejlesztése

Az országos közlekedési hálózat működése kulcsfontosságú, mint az emberek mobilitása, életminősége, mint a gazdaság működése szempontjából. Az elmúlt évtizedben néhány botránnyosan túlárázott beruházáson túl megállt ennek a hálózatnak a fejlesztése, ami súlyos károkat okoz az országnak.

2020-ban Magyarországon a villamosított vasúti vonal aránya 40% volt. Magyarországon jelenleg kizárólag Tata és Hegyeshalom között bizonyos szakaszokon elérhető az európai fővonal standardnak tekinthető 160 km/h pályasebesség, de jellemző, hogy ezen a Budapest-Bécs fővonalon is 100 km/h-ra kellett korlátozni a sebességet.

- A magyar vasúthálózat átfogó és átgondolt fejlesztésre szorul. Baross Gábor vasútfejlesztési tervet dolgozunk ki és valósítunk meg az uniós források célszerű felhasználásával. Ennek keretében:
  - Villamosítjuk, és Budapestről vasúton közvetlenül elérhetővé tesszük a megyeszékhelyeket, megyei jogú városainkat. Fejlesztjük továbbá a megyeszékhelyek és a vidéki kis-, közép- és nagyvárosok közötti vasúti kapcsolatot is.
  - 2030-ig 50 % felé növeljük a villamosított vasúti hálózatok arányát, és olyan hosszú távú villamosítási programot indítunk el, amely az összes fő- és elővárosi vonalon befejezi a villamosítást.
  - Minden évben annyi vasúti pályát kell megfelelő állapotba hozni, amennyi a teljes pályahálózat 30 éves megújításához szükséges, és ezt már az első kormányzati ciklusban el kell kezdeni.
  - A menetidő javításához szükség van a Budapesten belüli vasúti pálya és berendezéseinek felújítására, a biztosítóberendezések korszerűsítésére, a villamos vontatás teljes körű kiépítésére.
  - Bekapcsoljuk Magyarországot a kiépülő európai nagysebességű vasúti hálózatba, először Bécs és Pozsony, majd Nagyvárad, Arad és Zágráb felé.
  - Annak érdekében, hogy jelentős tranzitforgalom ne terhelje a fővárost, megépítjük a Budapestet délről kikerülő V0-ás vasútvonalat, a hozzá tartozó új vasúti Duna-híddal. A Budapest-Belgrád vasútvonal pénzügyi teljesítéseinek felülvizsgálata után a pénzeket átcsoportosítjuk a V0 elkerülő nyomvonalára. A teherforgalomnak el kell kerülnie Budapestet, és nem pedig a városon belül átrobogni!
- Fontos célkitűzés, hogy a teher- és áruszállítás is egyre nagyobb mértékben a vasútra terelődjön át. Ennek alapvető feltétele a vasúti közlekedés kiszámíthatóságának javítása.
  - Az áru fuvarozás számos olyan intézkedést igényel, amelyek eredményeképpen – az európai uniós célkitűzésekkel összhangban – 2030-ig 50%-kal, 2050-ig pedig 100%-kal fog nőni a vasúti áruforgalom volumene úgy, hogy a vasút versenyképessége jelentősen növekedni tudjon a közúti áruszállítással szemben.
  - Fontos lépés lesz a pályahasználati díjfizetés megreformálása, ami által a hazai vasúti hálózat használata nemzetközi összehasonlításban nemcsak a közúti

fuvarozás feltételeihez, hanem a versengő külföldi vasúti korridorokhoz mérten is előnyösebbé válik.

- Létrehozunk egy vasúti áruszállítási ösztönzőrendszert is, amelynek kiemelt eleme lesz a fenntartható, környezetkímélő vasúti szállításhoz elengedhetetlen villamosenergia árának kiszámíthatóvá tétele.
  - Az árufuvarozási keretrendszert meg kell újítani, ennek érdekében jelentősen előre kell lépni a digitalizáció eredményeiben, különös tekintettel a gyorsabb és korszerűbb fuvarszervezési és -követési, valamint forgalomirányítási technológiák bevezetésére.
- A vasúti csomópontok eléréséhez indokolt összehangolni a távolsági buszközlekedést és a vasúti személyszállítást. Országos integrált ütemes menetrendet alakítunk ki: a gerincvonalakon és a jelentősebb ráhordó szakaszokon legalább órás ütemet biztosítunk. A szórványterületeken lehetőséget kell teremteni az igényvezérelt közlekedés megteremtésére.
  - A rossz szolgáltatásért nem kérünk pénzt! Javítjuk a menetrendszerúséget, és a késett vonatok ellenében kompenzációs módszertant dolgozunk ki ausztriai mintára.
  - Gyorsforgalmiút-fejlesztésre kiárólag azokon a nyomvonalakon kerülhet sor, ahol ezt az adott térségek fejlesztése, munkahelyek teremtése megköveteli, illetve ahol a tranzitforgalom biztonságos és gyors átvezetése szükségessé teszi (M1 három sávossá alakítása), és nem gátolja az áruszállítás vasútra terelését. Az infrastruktúra bővítése előtt közlekedésszimulációs vizsgálattal mérjük fel, hogy a jelentősen kisebb költséggel megvalósítható forgalomirányítási, -szabályozásai beavatkozásokkal (pl. felhajtószabályozás - ramp metering, sebességszabályozás - VMS) van-e lehetőség a forgalmi problémák kezelésére.
  - Emellett a kistelepülések és a vasúti állomások közötti – alacsonyabb rendű – útvonalak felújítása fontos eleme a vidéki népesség életkörülményei javításának. Ahol lehetséges, a község központjához közelebb kell hozni a vasúti megállóhelyeket.
  - Biztosítjuk a folyamatos vasúti és autóbusz-járműbeszerzéseket, amennyiben lehetséges, állami kézben tartjuk a járműgyártást. A vasúti kocsik selejtezését meg kell haladnia az új járművek üzembe helyezésének, ha szükséges, külföldről kell használt járműveket vásárolni. Felülvizsgáljuk a MÁV Vagon Kft. és a Magyar Vagon Zrt. ügyeit. A járművek gyártását, karbantartását megfizethető áron kell biztosítani.
  - Biztosítjuk a meglévő autópálya-hálózat szükség szerinti karbantartását. Felülvizsgáljuk az autópálya-koncessziót, és helyette átlátható és olcsóbb gyorsforgalmiút-fenntartási rendszert alakítunk ki.
  - Infrastuktúra-fejlesztéssel és célzott támogatásokkal segítjük a közúti elektromobilitás terjedését, nemcsak a személygépkocsik, hanem a buszok és teherjárművek esetében is. Növelni fogjuk az elektromos töltőállomások számát.
  - Az EuroVelo és az országos kerékpárúthálózat-program keretében aktívan részt veszünk a jó minőségű kerékpárutak megvalósításában, amely turisztikai szempontból is fontos projektnek tekinthető. Biztosítjuk a lehetőséget a kerékpárral történő helyi és helyközi hivatásforgalom megvalósulásának.

### 15.3. A budapesti, nagyvárosi és agglomerációs közlekedés fejlesztése

Budapest, a vidéki nagyvárosok és az agglomerációk életminőségének javításában döntő szerepet játszik a közlekedés, elsősorban a kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése. Ilyen módon nemcsak a közlekedéssel töltött időt lehet csökkenteni és a szolgáltatások elérhetőségét javítani,

de a városi környezet minősége is jelentősen javulhat a közlekedéssel járó zaj- és légszennyezés minimalizálásával.

- Megteremtjük az M3 és M4 metró meghosszabbításának feltételeit annak érdekében, hogy ezek elérjék Káposztásmegyert, a Bosnyák teret, majd Újpalotát, illetve a Budaörsi Virágpiacot.
- A fejlesztések révén mindegyik elővárosi vonalon biztosítjuk a legalább 15-20 perces követést csúcsidőben, illetve a budapesti városrészek a jelenleginél sokkal jobb lefedését átlós, S-Bahn-jellegű járatok közlekedtetésével.
- Újabb helyszíneken kell biztosítani Budapesten belüli vasúti átszállási lehetőségeket a BKK járataira, és új megállóhelyeket építeni a körvasúton, amely évtizedes ígéret.
- Felújítjuk a HÉV-hálózatot és új járműveket szerzünk be. A HÉV-vonalakat és az elővárosi vonalakat hálózatszerűen fejlesztjük annak érdekében, hogy a budapesti agglomeráció minden településéről vonzó alternatíva legyen a kötöttpályás közlekedés.
- A buszközlekedés átalakításával, agglomerációs és városszéli P+R parkolók és védett kerékpártárolók építésével támogatjuk a HÉV- és a vasúti közlekedés elérhetőségét. Kényelmes átszállást biztosító intermoduláris csomópontokat építünk ki az elővárosi és a városi közösségi közlekedés összekapcsolása érdekében.
- A HÉV-vonalakon korszerű vonatbefolyásoló berendezéseket kell beüzemelni, amely hatására a pálya és a jármű kapcsolata nyomán csökkenthető lesz a balesetveszélyes helyzetek valószínűsége, nő majd a közlekedésbiztonság.
- Az átmenő forgalom csökkentése érdekében befejezzük az M0 körgyűrűt, folytatjuk a településeket érintő, nagy környezetszennyezést okozó közúti forgalom (településeket érintő tranzit) csökkentését (elkerülő utak építése).
- Az új dél-budapesti közúti híd helyéről (Galvani híd, illetve Albertfalvai híd), a megvalósítás módjáról és az Óbuda és Újpest közötti híd szükségességéről alapos és nyilvános hatásvizsgálat, az alternatívák mérlegelése és az érintettek megkérdezése után döntünk.
- Hasonló elvek alapján fejlesztjük a vidéki nagyvárosok elérhetőségét is. Regionális közlekedési szövetségeket alakítunk ki: a nagyvárosok és környékük közlekedésében a központi szerep egy integrált szövetségé kell legyen, amiben valódi döntéshozói szereppel rendelkeznek az érintett települések is.
- Normatív, kiszámítható, átlátható támogatási rendszert vezetünk be a helyi közösségi közlekedés fenntartására. A közösségi közlekedés utasok által nem fedezett költségeinek biztosítása, kiegészítése, egy olyan, Európában használt képlet felállítása, mely hosszú távon biztosítja a kiszámítható és indokolt finanszírozási igényt.
- Az önkormányzati szolgáltatók megfelelő kompenzálása mellett a vármegye- és országbérletek érvényességét kiterjesztjük a vidéki-városi közösségi közlekedésre is.
- Összehangoljuk a közlekedési szolgáltatók (MÁV, VOLÁN, BKV és más helyi szolgáltatók) menetrendjét és vonalait, egységes tarifarendszert vezetünk be a nagyvárosi és elővárosi közlekedésben.
- Támogatjuk az elektromos hajtású buszok és taxik beállítását a helyi tömegközlekedésbe, a százezer lakosnál nagyobb városokban pedig trolibuszhálózatok létesítését.
- Hazai fejlesztő- és összeszerelő üzemek létrehozása után gáz- illetve elektromos üzeművé alakítjuk át a tömegközlekedés meglévő dízelüzemű autóbuszparkját. A magyar

buszgyártás hagyományaira, technológiai tudására is építve úttörő szerepet kívánunk vállalni az elektromos városi buszok fejlesztésében és gyártásában.

- Támogatjuk a városi közlekedésben a kerékpáros és a gyalogos közlekedés feltételeinek, valamint a közösségi közlekedés feltételeinek javítását. Az autósokat és gyalogosokat, kerékpárosokat nem ellenfeleknek, hanem partnereknek tekintjük, és olyan megoldásokat keresünk, amelyek minden közlekedő számára elfogadható megoldásokat teremtenek.
- Radikálisan lépünk fel a közlekedésbiztonság javítása, a kirívó és veszélyes szabálytalanságok, durva gyorsajtás, utcai versenyzés felszámolása érdekében.
- Feladatunk a turistabusz-szolgáltatás önkormányzati szabályozása és a működtetés hatékony, a köz számára és hasznot hozó megoldása.
- Javítjuk a Dunai közlekedés feltételeit a Fővárosban. Észszerű, a túrizmus, a városlakók és a környezet érdekeit is szolgáló szabályozást dolgozunk ki kiránduló és városnéző hajók működésére és kiszolgálására.

#### 15.4. A vidéki közlekedés fejlesztése

A kisebb településen élők számára is lehetővé lehetővé kell tenni a munkába járás, illetve állami és kereskedelmi szolgáltatások megközelítését, a közlekedés minőségének javítása, a kötöttpályás közszolgáltatások hozzáférhetőségének javítása révén. A kényszerű ingázással, közlekedéssel töltött időt csökkenteni kell, az átszállások, felesleges várakozások kiküszöbölésével 8 év alatt minden magyar településről 30 percen belül elérhetővé tesszük a megyeszékhelyeket és regionális központokat, továbbá legalább óránként közlekedő InterCity vagy InterRégió szolgáltatással biztosítjuk a regionális központok és a megyeszékhelyek megközelíthetőségét.

- Összehangoljuk a vasúti és buszmenetrendeket annak érdekében, hogy ezek kiszolgálják a munkába és iskolába járást, az egészségügyi ellátás és városi szolgáltatások elérését, a járási székhelyek és megyeszékhelyek megközelítését.
- Korszerűsítjük a települési fő- és gyűjtőúthálózatot, hogy megfelelő minőségben elérhetőek legyenek a vasútállomások és helyközi autóbusz-állomások a helyi forgalomvonzó pontokból.
- Az elmúlt 15 évben elszorvasztott, és a vasúttal meg nem közelíthető települések lakóinak korszerűsített buszhálózat, az iskolabuszrendszer és az önkormányzat által üzemeltetett lakossági kisbusz /falubusz/ egységes rendszerbe történő szervezésével kell javítani a mobilitás lehetőségét.
- A keleti országrészt érintő fejlesztések eredményeként immár országos kiterjedésű InterRégió hálózatot kell létrehozni, ugyanis ez jelenleg csak foltszerű, és teljesen kimaradt belőle a Dél-Alföldi régió.
- A közlekedést és a vidékfejlesztést összehangoljuk, a helyi lakosok céljaihoz igazítjuk. Olyan módon alakítjuk ki a közlekedési szolgáltatásokat, hogy azok nemcsak az életminőség javítását, hanem a vidék lakosságmegetartó erejének növelését és gazdasági fejlesztését is szolgálják.
- Különös figyelmet fordítunk a gazdasági funkcionális kapcsolatokat elősegítő infrastruktúra-fejlesztésekre, a leszakadó periférikus területek bekapcsolására. Összehangoljuk a terület-, a település- és a közlekedésfejlesztést a közlekedési és szállítási igények észszerűsítése, és ezen keresztül a költségek és a környezeti terhek csökkentése céljából.

- A helyi közösséggel közösen dolgozzuk ki a vasúti szárnyvonalak újraindításának és fenntartásának módját a vonalak funkcióira való tekintettel.

## 15.5. Új kihívások a közlekedésben

Számos olyan terület van a közlekedésben is, ahol az elmúlt időszak változásai nyomán új szabályozási keretekre van szükség annak érdekében, hogy az új eszközök és megoldások is illeszkedjenek a közlekedés rendszerébe, és segítsék a közlekedési célok megvalósítását. Ezeket a szabályokat az érintettek bevonásával, széles körű egyeztetés után célszerű kialakítani.

Ilyen kihívások:

- A mikromobilitási eszközök (például elektromos rollerek, robogók) helyzete, rendezni kell ennek jogszabályi háttérét, valamint a szabványok szintjén megjelenő követelményeit;
- A megosztott mikromobilitás: átfogó szabályozás kell erre a szegmensre (car-sharing, car-pooling, ride-sharing);
- A munkába járás munkavállalói költségtérítési rendszerének átalakítása: a helyi közlekedés ne szenvedjen hátrányt a helyközi közlekedéssel szemben, valamint az egyéni gépjárművel történő munkába járás támogatásának mértéke alacsonyabb legyen, mint a közösségi közlekedéssel történő esetben. Az állam olyan szabályozást hozzon létre, amelyben a kerékpárral és gyalogosan munkába járók is kapnak támogatást abban az esetben, ha a motorizált közlekedőknek ez jár;
- Új közúthálózati típusok bevezetése: kerékpáros utca, iskolautca stb.;
- A szabadabb tervezést és forgalomszervezést lehetővé tevő útépitési és forgalomtechnikai szabványok, jogszabályok, amelyek lehetővé teszik a korszerű közterülettervezési szempontok alkalmazását;
- Átfogó városi logisztikai szabályozások: parkolási létesítményeknél hely biztosítása cross-docking műveletek számára, last-mile áruszállítás logisztikai szolgáltatókkal koordinált megszervezése;
- A közlekedési adatbázisok elérhetővé, átláthatóvá tétele mindenki számára, térinformatikával összekapcsolt, közös dashboard felület létrehozása a helyi, regionális és országos közlekedésszervezésben;
- A járműfedélzeti rendszerek magasabb szintű bevonása a közlekedésbiztonság javításába;
- A légi közlekedés szabályozásának újraalkotása, a vidéki repülőterek szerepének újragondolása, a drónozás szabályainak egyszerűsítése, a benne rejlő potenciál kiaknázása.