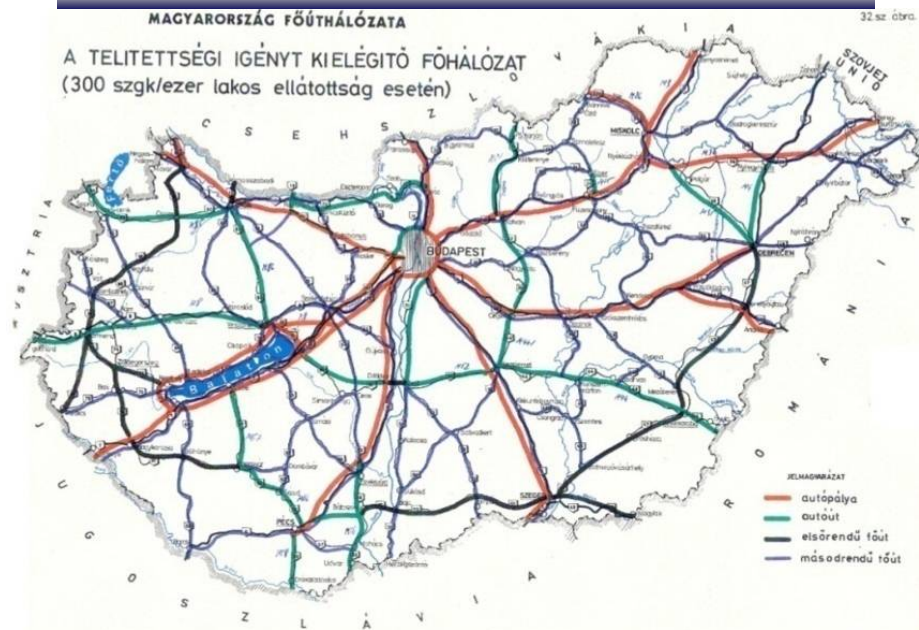
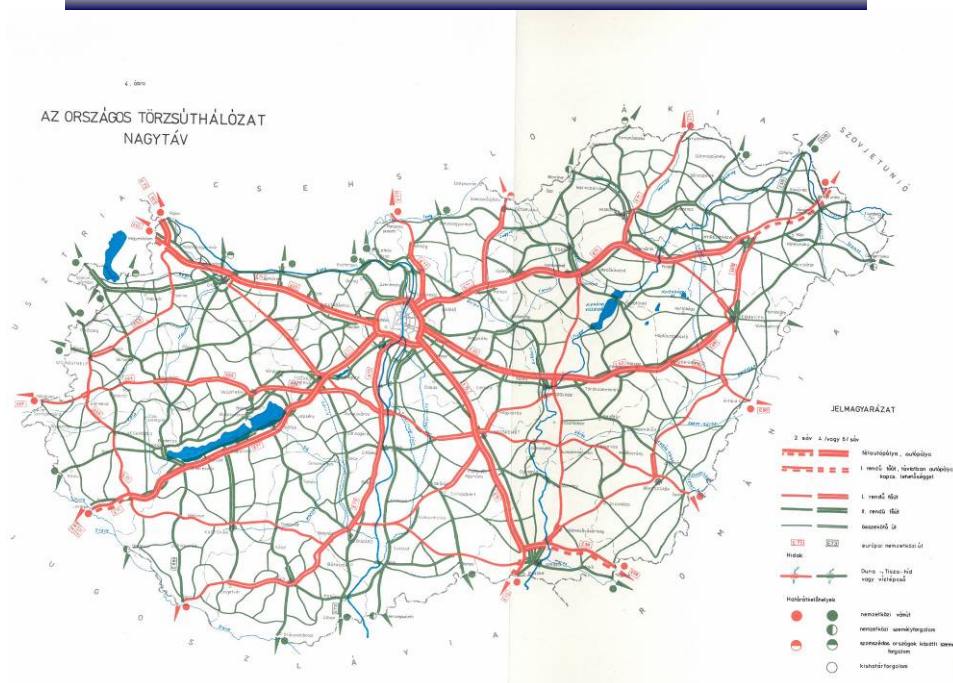


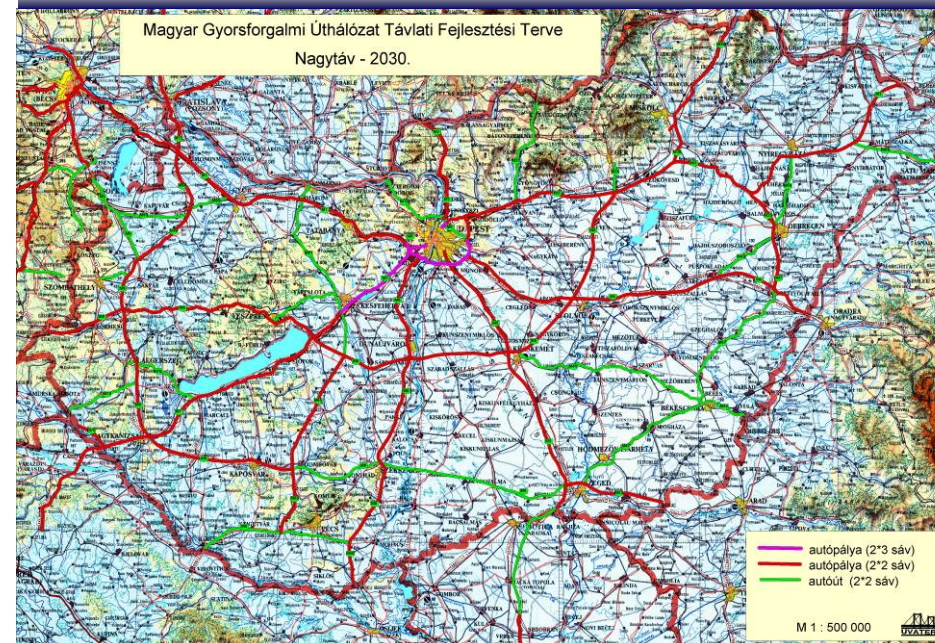
Országos Közúthálózat Fejlesztési Keretterv, 1977



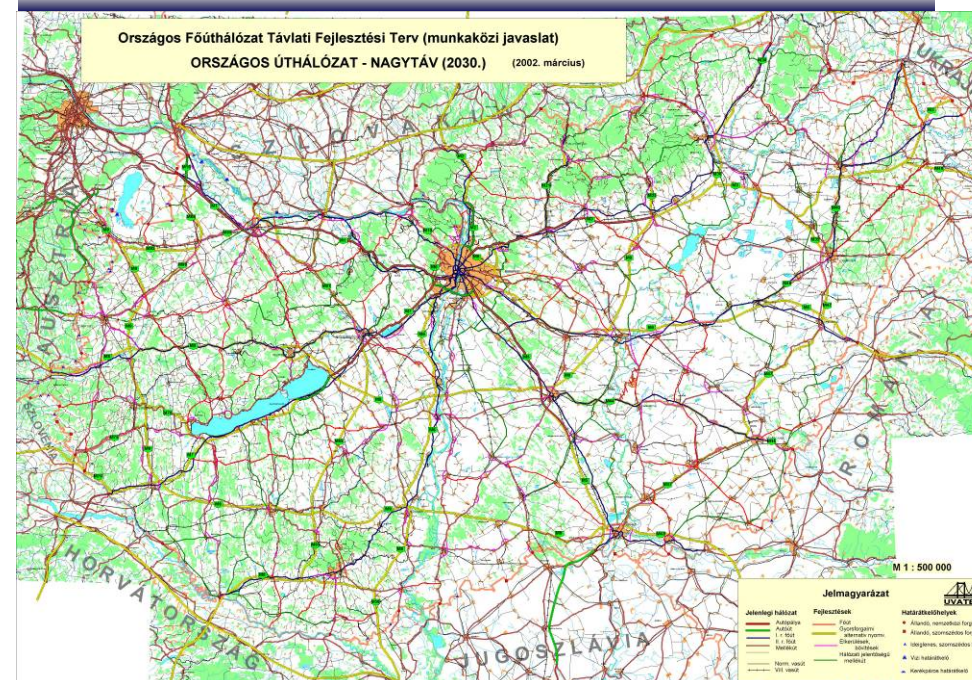
Országos Közúthálózat Fejlesztési Terv, 1985



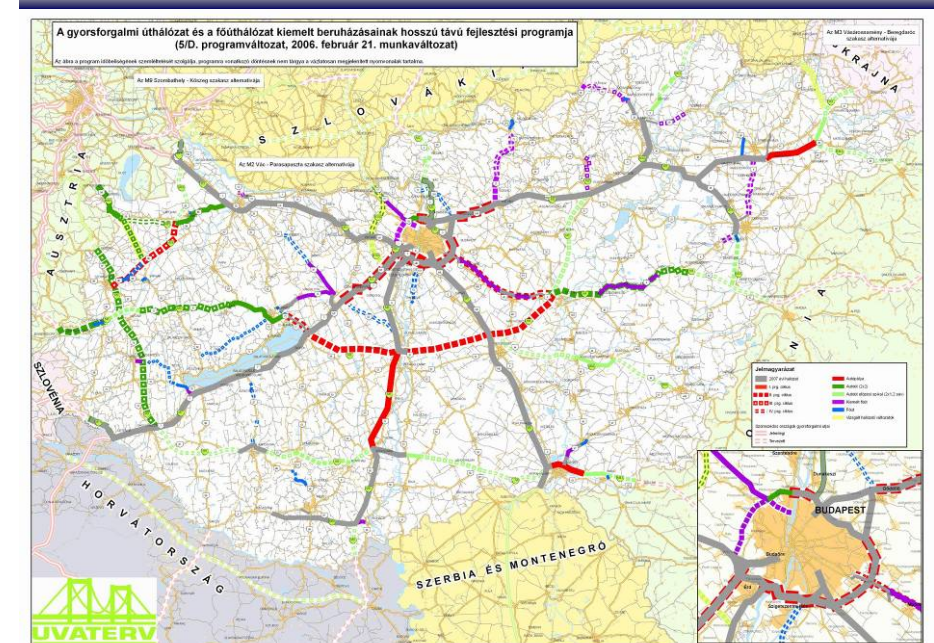
A Magyar Gyorsforgalmi Úthálózat Fejlesztési Terve, 1995



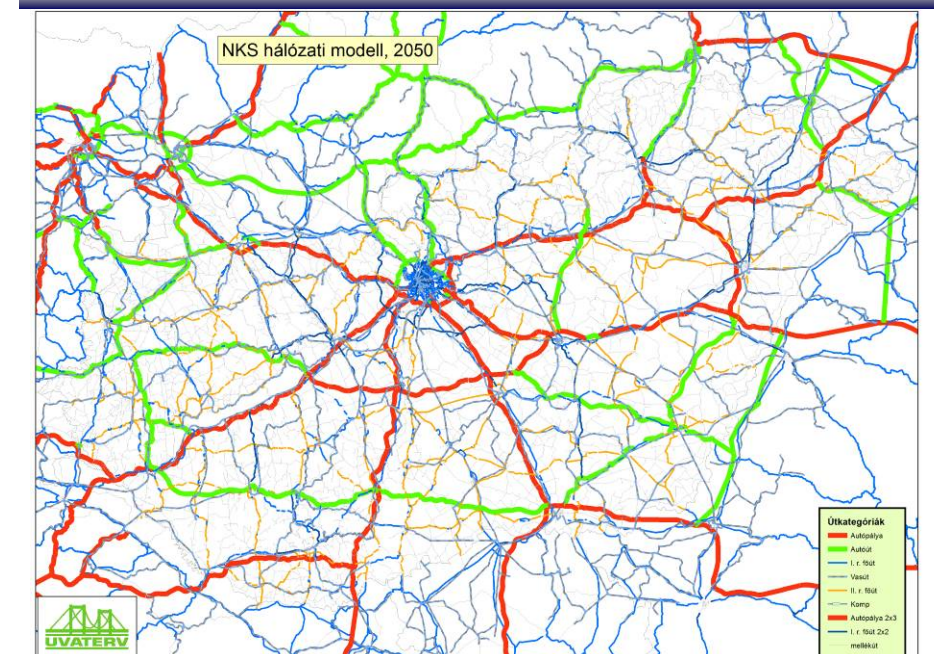
Az Országos Főúthálózat Távlati Fejlesztési Terve, 2000



Hosszú Távú Közúthálózat-Fejlesztési Program, 2005



Nemzeti Közlekedési Infrastruktúrafejlesztési Stratégia, 2015







# ORSZÁGOS HÁLÓZATFEJLESZTÉSI TERVEK

### Megrendelő:

**OKFT:** Közlekedés Minisztérium

Közúti Igazgatóságok Információs Szolgálat

**GYF:** Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi  
Minisztérium, Autópálya Igazgatóság

**OFHTF:** Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi  
Minisztérium Közúti Főosztály

**OHKFP:** Útgazdálkodási és Koordinációs  
Igazgatóság, UKIG

**NKS:** Közlekedésfejlesztési Koordinációs  
Központ

**Tervezők:** UVATERV (RT, Zrt.), TRANSMAN KFT,  
KTI RT, KÖZLEKEDÉS KFT, VÁTI RT, FŐMTERV  
RT, BUVÁTI RT.

### Műszaki adatok:

Országos Közúthálózat Fejlesztési Terv (**OKFT**)

A Magyar Gyorsforgalmi Úthálózat Fejlesztési  
Terve(**GYF**)

Az Országos Főúthálózat Távlati Fejlesztési  
Terve(**OFHTF**)

Hosszú Távú Közúthálózat Fejlesztési Program  
(**OHKFP**)

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúrafejlesztési  
Stratégia (**NKS**)

**Tervezés ideje:** **OKFT:** 1984-1985, **GYF:** 1993-  
1995, **OFHTF:** 1999-2000, **OHKFP:**2004-2005,  
**NKS:** 2013-2015

### Kivitelezés ideje:

### Szolgáltatások:

Lásd az **OKFT**, **GYF**, **OFHTF**, **OHKFP**, **NKS** -nál

Az UVATERV Rt a kezdetektől foglalkozott forgalomtervezéssel. Az 1960-as évektől használt különféle számítógépes részben saját fejlesztésű rendszereket, ami magába foglalja:

- hálózat modellezést,
- forgalom keltés modellezést,
- forgalom megosztás modellezést,
- forgalom ráterhelést,

1992-től a kanadai INRO cég által kifejlesztett, az egész világon különböző körülmények között alkalmazott EMME/2 programcsomag segítségével készítjük a közúthálózat modellezést, a forgalom ráterheléseket.

2013-ban PTV által forgalmazott VISUM programcsomagot is vásároltunk. Így mind a két Magyarországon alkalmazott jelentősebb hálózatfejlesztési rendszer segítségével egyrészt az aktuális feladatnak megfelelő legjobb, leghatékonyabb megoldást tudjuk szolgáltatni, és az országosan, esetleg EU támogatással készített fejlesztéseket (pl. OCF, NKS hálózati modell) konvertálás nélkül egy az egyben tudjuk alkalmazni.

A modellezéshez, előrebecsléshez rendelkezésünkre állnak az országos adatbázisok:

- Az Országos Közúti Adatbank (OKA) felhasználásával készítettük, módosítjuk a hálózati modelljeinket.
- A forgalmi és társadalmi, gazdasági előrebecslések, valamint a jelenlegi állapot modellezéséhez, folyamatosan évente megvásároljuk a KSH-tól a települések adatait (TSTAR).

Tanulságos egymás alatt, mellet látni, szinte a kezdetektől készített jelentősebb, hat országos közúthálózat fejlesztési tervet.

Mivel, mint minden fejlesztési javaslat az előző tervek figyelembe vételével készült megfigyelhető a folyamatosság, ugyanakkor Magyarország kapcsolatrendszerének változása miatt látszanak a súlypont eltolódások.

1977-es kerettervben és 1985 -ben az OKFT-ben *nagy távra (2010-2030.)* átlagosan 300 szgk/1000 lakos motorizációs szintet feltételeztek, amit mostanában érünk el, a GYF-ben és az OFHTF-ben már 430 szgk/1000 lakos alapján számolták a hálózatfejlesztési igényeket.