

SZÉCHENYI 2020



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM

INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉS- FEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM (IKOP)

4.0 verzió
2014-2020

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁGHOZ
BENYÚJTOTT VÁLTOZAT.

2014. június 7.

Tervezet



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFECTETÉS A JÖVŐBE



CCI	2014HU16M1OP003
Cím	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
Verzió	4.0
Első év	2014
Utolsó év	2023
Támogathatóság kezdete	2014. január 1. (1303/2013/EU rendelet 65. cikk (2) pontja alapján)
Támogathatóság vége	2023. december 31. (1303/2013/EU rendelet 65. cikk (2) pontja alapján)
Bizottsági határozat száma	
Bizottsági határozat dátuma	
Tagállami határozat száma	
Tagállami határozat dátuma	
Tagállami határozat hatálybalépésének dátuma	
Az operatív program hatálya alá tartozó NUTS-régiók	HU10 Közép-Magyarország HU21 Közép-Dunántúl HU22 Nyugat-Dunántúl HU23 Dél-Dunántúl HU31 Észak-Magyarország HU32 Észak-Alföld HU33 Dél-Alföld





Tartalom

1. SZAKASZ	Az operatív program intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó uniós stratégiához ÉS A GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS TERÜLETI KOHÉZIÓ MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ való hozzájárulására vonatkozó stratégia.....	5
1.1.	Az operatív program intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó uniós stratégiához és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megvalósításához való hozzájárulására vonatkozó stratégia.....	5
1.1.1.1.	Az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúra magyarországi szűk keresztmetszetei.	5
1.1.1.2.	Fenntartható városi-elővárosi közlekedés	12
1.1.1.3.	Hazai közlekedés helyzete az Európa 2020 közlekedési célkitűzéseinek függvényében	14
1.2.	A forráselosztás indokolása.....	22
2. SZAKASZ	Prioritási tengelyek	27
2.A.1	Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása prioritási tengely	27
2.A.1.1	Egynél több régiókatégoóriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása.....	27
2.A.1.2	Alap, régiókatégoória és az uniós támogatás kiszámításának alapja	27
2.A.1.3	Beruházási prioritás	27
2.A.1.4	A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények	28
2.A.1.5	A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések.....	28
2.A.1.5.1.	A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását.....	28
2.A.1.5.2	A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek	30
2.A.1.5.3	Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása	31
2.A.1.6	Nagyprojektek alkalmazása	31
2.A.1.7	Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoóriánként	31
2.A.1.8	Eredményességmérés keret	31
2.A.1.9	Beavatkozási kategóriák.....	32
2.A.2	Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritási tengely.....	34
2.A.2.1	Egynél több régiókatégoóriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása.....	34
2.A.2.2	Alap, régiókatégoória és az uniós támogatás kiszámításának alapja	34
2.A.2.3	Beruházási prioritás	34
2.A.2.4	A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények	34
2.A.2.5	A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések.....	37
2.A.2.5.1	A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását.....	37
2.A.2.5.2	A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek	40
2.A.2.5.5	Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoóriánként	41
2.A.2.6.	Eredményességmérés keret	42
2.A.2.7	Beavatkozási kategóriák.....	42





2.A.3 Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása	
prioritási tengely.....	44
2.A.3.1. Egynél több régiókatégoriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása.....	44
2.A.3.2. Alap, régiókatégoria és az uniós támogatás kiszámításának alapja	44
2.A.3.3 Beruházási prioritás	44
2.A.3.4. A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények	45
2.A.3.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések.....	48
2.A.3.5.1 A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását.....	48
2.A.3.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek	50
2.A.3.5.3 Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása (adott esetben).....	51
2.A.3.5.4 Nagyprojektek alkalmazása (adott esetben)	51
2.A.3.5.5 Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoriánként	
52	
2.A.3.6 Eredményességmérés keret	52
2.A.3.7. Beavatkozási kategóriák.....	53
2.A.4 Közlekedési rendszer energia-hatékonyágának javítása prioritási tengely	55
2.A.4.1. Egynél több régiókatégoriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása.....	55
2.A.4.2 Alap, régiókatégoria és az uniós támogatás kiszámításának alapja	55
2.A.4.3 Beruházási prioritás	55
2.A.4.4 A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények	56
2.A.4.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések.....	57
2.A.4.5.1 A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását.....	57
2.A.4.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek	58
2.A.4.5.5 Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoriánként	
60	
2.A.4.6 Eredményességmérés keret	60
2.A.4.7 Beavatkozási kategóriák.....	61
3. SZAKASZ Finanszírozási terv	63
3.1 Az egyes alapokból származó pénzügyi előirányzat és az eredményességi tartalékhoz tartozó összegek	63
3.2 Összes pénzügyi előirányzat alaponként és nemzeti társfinanszírozás (€)	64
4. SZAKASZ Integrált területfejlesztési megközelítés	68
4.1 Közösségvezérelt helyi fejlesztés.....	68
4.2 Fenntartható városfejlesztés	68
4.3 Integrált területi beruházás (ITI)	68
4.4 A legalább egy másik tagállamban működő kedvezményezettekkel az operatív program keretében végrehajtott interregionális és transznacionális intézkedésekre vonatkozó rendelkezések	68





4.5	A tagállam által azonosított programterület szükségleteire is figyelemmel a program szerint tervezett beavatkozásoknak a makroregionális stratégiákhoz és tengeri medencéket érintő stratégiákhoz való hozzájárulása	68
5.	SZAKASZ A szegénység által leginkább sújtott földrajzi területek vagy a hátrányos megkülönböztetés vagy társadalmi kirekesztés legnagyobb kockázatával szembenező célcsoportok egyedi szükségletei	71
5.1	A szegénység által leginkább érintett földrajzi területek/a kirekesztés által leginkább veszélyeztetett célcsoportok	71
5.2	Stratégia a szegénység által leginkább érintett földrajzi területek/célcsoportok egyedi szükségleteinek kezelésére és adott esetben a partnerségi megállapodásban meghatározott integrált megközelítéshez való hozzájárulás	71
6.	SZAKASZ Súlyos és tartós természeti vagy demográfiai hátrányban lévő földrajzi területek sajátos szükségletei	72
7.	SZAKASZ Az irányításért, a kontrollért és az ellenőrzésért felelős hatóságok és szervezetek, valamint az érintett partnerek szerepe	73
7.1	Az érintett hatóságok és szervezetek.....	73
7.2	Partnerek bevonása.....	73
7.2.1	Az érintett partnereknek az operatív program elkészítésébe történő bevonására tett intézkedések és a partnerek szerepe az operatív program végrehajtásában, monitoringjában és értékelésében	73
7.2.2	Globális támogatások	78
7.2.3	Összegek elkülönítése kapacitásépítő tevékenységek számára.....	78
8.	SZAKASZ Az alapok, az EMVA, az ETHA és más uniós és nemzeti finanszírozási eszközök közötti, valamint az EBB-vel történő koordinációt biztosító mechanizmusok.....	79
9.	SZAKASZ Előzetes feltételrendszer	83
9.1	Előzetes feltételrendszer.....	83
9.2	Az előzetes feltételrendszer teljesítését szolgáló intézkedések, a felelős szervezetek és az ütemterv ismertetése.....	87
10.	SZAKASZ A kedvezményezettek adminisztratív terheinek csökkentése.....	88
11.	SZAKASZ Horizontális elvek.....	91
11.1	Fenntartható fejlődés	91
11.2	Esélyegyenlőség és megkülönböztetés-mentesség	92
11.3	Férfiak és nők közötti egyenlőség.....	95
12.	SZAKASZ Külön elemek.....	97
12.1	A programozási időszak alatt végrehajtani tervezett nagyprojektek.....	97
12.2	Az operatív program eredményességmérési kerete.....	98
12.3	Az operatív program elkészítésében résztvevő érintett partnerek.....	99
	Rövidítések jegyzéke.....	103



1. SZAKASZ AZ OPERATÍV PROGRAM INTELLIGENS, FENNTARTHATÓ ÉS INKLUZÍV NÖVEKEDÉSRE VONATKOZÓ UNIÓS STRATÉGIÁHOZ ÉS A GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS TERÜLETI KOHÉZIÓ MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ VALÓ HOZZÁJÁRULÁSÁRA VONATKOZÓ STRATÉGIA

1.1. Az operatív program intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó uniós stratégiához és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megvalósításához való hozzájárulására vonatkozó stratégia

1.1.1. A program intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó uniós stratégiához és a gazdasági, társadalmi és területi kohézió megvalósításához való hozzájárulására vonatkozó stratégiájának ismertetése.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) Magyarország (és az Európai Bizottság 2014-2020-as időszakra szóló) Partnerségi Megállapodásban megcélzott fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és foglalkoztatás bővítésére épülő gazdasági növekedést szolgálja. Az IKOP a Partnerségi Megállapodás prioritásait a következőképpen szolgálja:

- A gazdasági szereplők versenyképességének javítását és nemzetközi szerepvállalásuk fokozását közvetetten a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével, korszerűsítésével.
- A foglalkoztatás növelését közvetetten a közlekedési lehetőségek bővítésével és a földrajzi mobilitás növelésével.
- Az energia- és erőforrás-hatékonyság növelését közvetlenül a közösségi közlekedés és a környezetet kevésbé terhelő közlekedési módok erősítésével.
- A gazdasági növekedést segítő helyi és térségi fejlesztések megvalósítását közvetetten a regionális, városi-elővárosi közlekedés korszerűsítésével.

Az IKOP a 2014 és 2020 közötti EU támogatásokból megvalósuló közlekedésfejlesztések többségét tartalmazza, amelyek önmagukban a Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) beavatkozásainak csak egy részét jelentik. Az NKS-hez hasonlóan összközlekedési szemléletű IKOP a párhuzamos támogatások elkerülése érdekében nem terjed ki:

- az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (CEF) támogatható TEN-T törzshálózati folyosó és horizontális (pl. Duna hajózhatósága, alternatív üzemanyag-töltő infrastruktúra, SES légiforgalmi irányítás), valamint a többi operatív programból tervezett közlekedésfejlesztésekre (lásd a 8. fejezetet).
- azon intézkedésekre, melyek EU támogatás nélkül is megvalósíthatóak (pl. e-Call). Ezen intézkedések arányának növelését az Európai Bizottság is elvárja.

1.1.1.1. Az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúra magyarországi szűk keresztmetszetei

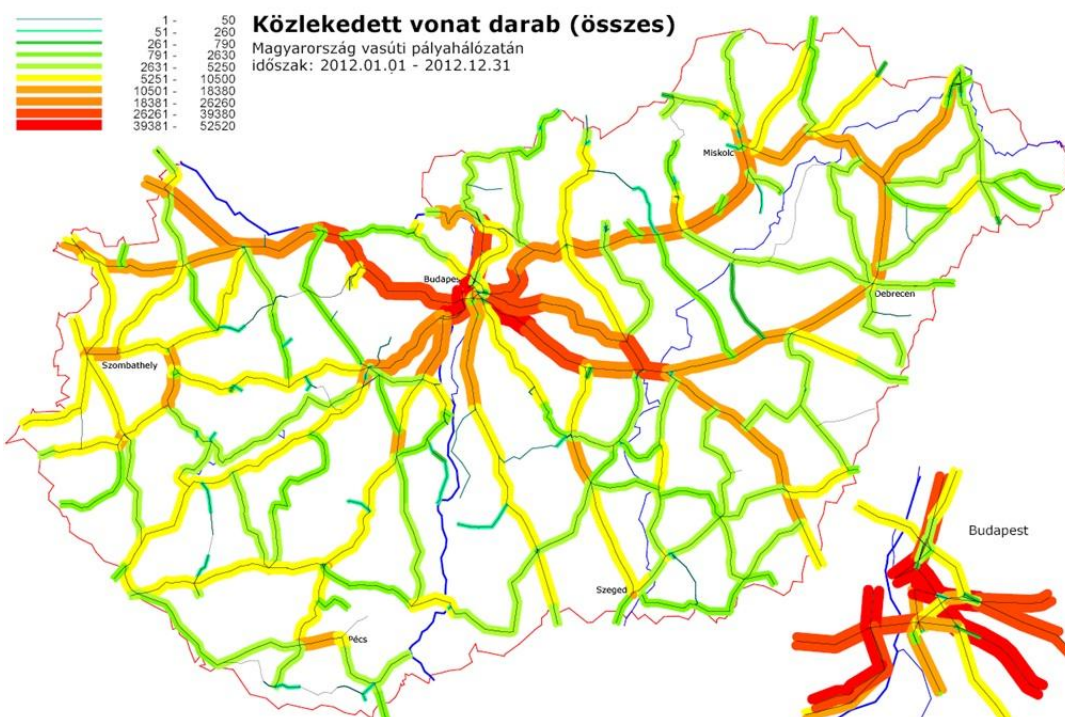
TEN-T vasúthálózat

Magyarország vasúthálózatából 1613 km a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) törzshálózatának része, mely a TEN-T fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013 EU rendeletnek és a vasúti rendszerek kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2008/57/EK irányelvnek csak részben felel meg, mert:

- a törzshálózat 71,9%-án nem teljesíti a 22,5 tonnás tengelyterhelési előírást.
- Az ETCS jelző, biztosító és forgalommenedzsment rendszer csak a Budapest-Hegyeshalom vonalon épült ki, ott is csak 1-es szinten. A GSM-R vasúti kommunikációs rendszer 935 km-es első ütemének kiépítése az ERTMS nemzeti megvalósítási terv alapján elindult.

A hazai vasúthálózaton az Orient és a Mediterrán folyosó bonyolította a legnagyobb forgalmat. A tranzitforgalmi kapacitásproblémák elsősorban Budapesten és annak elővárosi vasútvonalain jelentkeznek, melyeket főleg a reggeli és délutáni csúcsidőben az ingázókat szállító elővárosi személyvonatok szinte teljesen lekötik.

1. ábra: A magyar vasúthálózat összes vonatforgalma 2012-ben

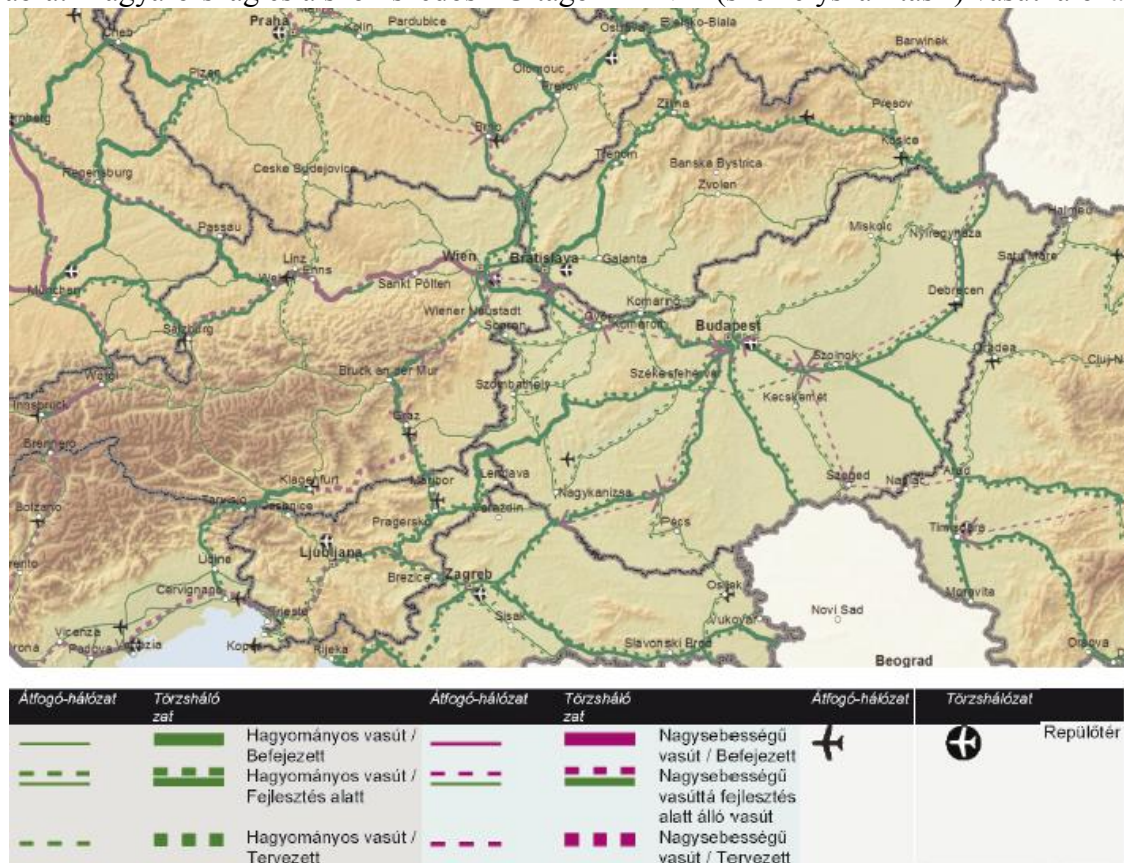


Forrás: MÁV Zrt., GYSEV Zrt.

A mintegy 1400 km-es hazai TEN-T vasúti átfogó hálózat a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer „infrastruktúra” alrendszerének átjárhatósági műszaki előírásairól szóló 2011/275 (európai) bizottsági határozat 20 tonnás tengelyterhelési szempontjainak megfelel.



2. ábra: Magyarország és a szomszédos EU tagok TEN-T (személyszállítási¹) vasúthálózata



Forrás: 1315/2013/EU rendelet, I. melléklet 6.3

A hazai vasútvonalakon az utazási időt és az energiafogyasztást növelik a vasúti szűk keresztmetszetek. Ezek az NKS két elő-megvalósíthatósági tanulmánya (lassújel, villamosítási program) által részletesebben vizsgált szűk keresztmetszetek a következők:

1. lassújelek (sebesség-korlátozások), melyek a hálózat 38%-án vannak érvényben döntően a felépítmény rossz állapota miatt. A vasúti lassújelek felszámolása az Európa 2020-ban meghatározott energiahatékonysági cél mellett az utazási időt és javítja.

¹ Az áruszállítási TEN-T hálózat ettől csak abban tér el, hogy a Szajol-Debrecen-Nyíregyháza vasútvonal ott csak átfogó, míg a Budapest-Miskolc-Nyíregyháza törzshálózatnak minősül.





3. ábra: Állandó lassújelek Magyarország vasúthálózatán (2012)



Forrás: NKS, Országos Vasúti Koncepció

2. egyes vasútvonalakon (pl. a TEN-T átfogó hálózat vasútvonalainak harmadán) hiányzó villamosítás, mely az energiahatékonyság és interoperabilitás mellett a mozdonycsere elmaradása miatt az utazási időt is jelentősen javítaná.
3. egyéb szűk keresztmetszetek (pl. leromlott állapotú hidak, felsővezetéki és energiaellátó berendezések², kis szakaszon hiányzó második vágány, forgalmi kitérők, állomásvégeken nagyobb sebességet lehetővé tevő kitérők, egyidejű állomási vonatbejárás, központi forgalomirányítás (KÖFI), deltavágányok, bújtatások hiánya, illetve elavult vasúti optikai hálózat), melyek néha már a napi működést veszélyeztetik vagy nehezítik.

Az érintett vasútvonalak szűk keresztmetszeteinek további romlása menetrendi (zavarérzékenységi) szempontból kritikus. A szolgáltatási színvonal (pl. utazási idő,

² A berendezések szűk keresztmetszetei miatt néha egy tehervonat energiafelhasználása lekorlátozza a közelben haladó személyvonatok sebességét.



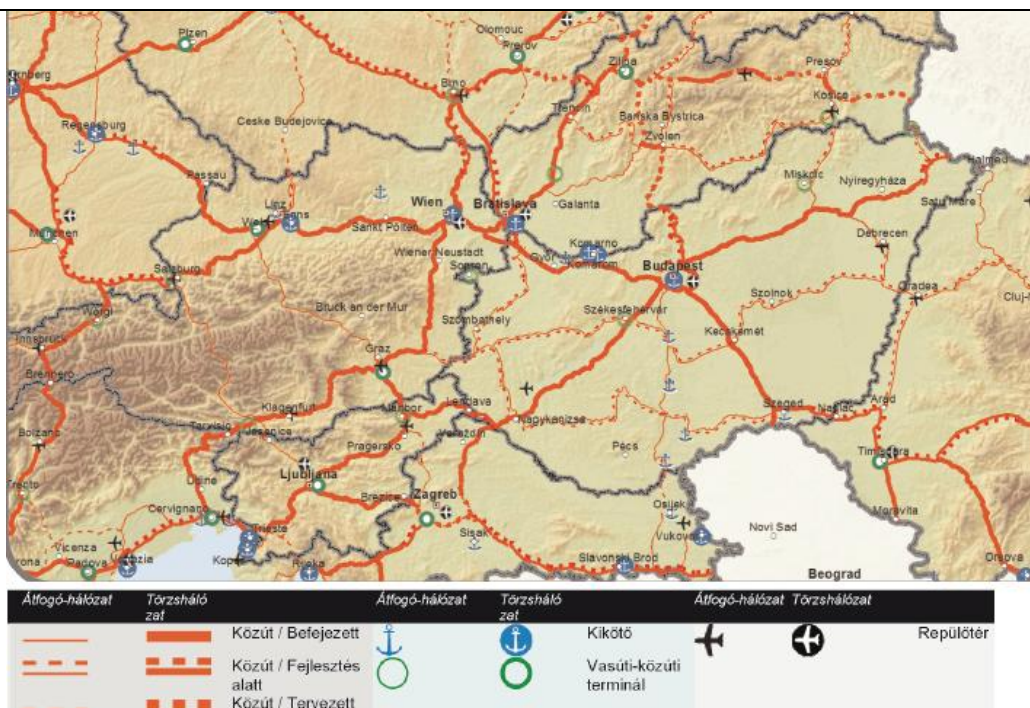
járművek állapota, utas-tájékoztatás) újabb csökkenése a kevésbé környezetbarát egyéni közlekedés felé terelheti a még vonattal közlekedőket, melynek összközlekedésen belüli aránya 2011-ben – az EU-n belüli egyik legmagasabb érték – 9,9% volt. Magyarországon a MÁV-START Zrt. és a GYSEV Zrt. végez vasúti személyszállítást, melyekkel a Magyar Állam az 1370/2007 EU rendelettel összhangban személyszállítási közszolgáltatási szerződést kötött, mely 2023-ig érvényes. 2012-ben a magyarországi vasúti személyszállítás működtetése az NKS szerint 232 milliárd Ft-ba került, ennek alig negyede származott jegy és egyéb piaci bevételekből, a fennmaradó 78%-ot az állam fedezte személyszállítási költségtérítés, illetve szociálpolitikai menettíj támogatás formájában. Az államnak a megrendelt közszolgáltatásokat (pályaműködtetés, helyközi személyszállítási közszolgáltatás) az EU szabályozás alapján ki kell fizetnie, ezért a MÁV eladósodása csökken. Az országspecifikus ajánlásokkal összhangban (CSR) 2013 májusától bevezetésre került a gyorsvonati pótjegy.

A hazai vasúthálózat pénzügyi fenntarthatóságát 2011-től a Magyar Állam MÁV Zrt-vel és a GYSEV Zrt-vel kötött pályaműködtetési szerződések biztosítják. A MÁV Zrt. és a GYSEV Zrt. várhatóan a jövőben sem tudja csak az infrastruktúra-használati díjbevételekből fedezni a viszonylag alacsony műszaki szintet biztosító, az NKS szerint 171 milliárd Ft/év vasúti pályaműködési ráfordítást, melynek 2012-ben 13%-a származott az áru fuvarozóktól, 46%-a az állami tulajdonú személyfuvarozóktól, a fennmaradó 41%-a pedig állami költségtérítésből.

TEN-T közúthálózat

A 31,7 ezer km-es országos közúthálózatból 1144 km a TEN-T 2030-ig megvalósítandó törzshálózatának része. Utóbbiból 144 km (M0 északnyugati, M2, M3 határ közeli része) kiépítése még nem kezdődött meg, szükséges továbbá a közúthálózaton a szűk keresztmetszetek felszámolása, egyes meglévő szakaszokon (pl. M15, M70) pedig közlekedésbiztonsági és forgalmi okokból újabb sávok építése szükséges. Az intelligens közlekedési rendszereknek (ITS) a közúti közlekedés területén történő kiépítése is fejlesztéseket igényel még (pl. utazási, forgalmi információs szolgáltatások, közlekedésmenedzsment).

4. ábra: Magyarország és a szomszédos EU tagok TEN-T közúthálózata



Forrás: 1315/2013/EU rendelet, I. melléklet 6.4

A TEN-T átfogó közúthálózat magyarországi része közel 1300 km, melynek többsége (pl. M4, M86) még nem valósult meg. A Nemzeti Közlekedési Stratégia által kiemelt hasznosságúnak tartott átfogó TEN-T hálózati beruházások megvalósítása hazánk sugaras szerkezetű közúti főhálózatát oldhatná, hozzájárulhatnának a határon túli kapcsolatok megerősítéséhez és a beruházások ösztönzéséhez (pl. megyeszékhelyek bekötése).

A hazai gyorsforgalmi és főutak forgalma alapján a szűk keresztmetszetek, torlódások leginkább nagyvárosi belső úthálózaton és a Közép-Magyarországi Régióban lévő gyorsforgalmi, valamint a főutak Budapest közeli szakaszain vannak, melynek egyik oka a sugaras, főváros-centrikus TEN-T utak jelentős fejlesztése.

Az NKS szerint az országos közúthálózaton az elmaradt felújítások elvégzése után kb. 115 milliárd Ft/év lenne szükséges az állapotok fenntartásához. 2012 végéig az erre fordítható időarányos útdíj-bevételből kevesebb, mint 50 milliárd Ft bevétel származott. Ennek a pénzügyi fenntarthatatlanságnak a 2013. július 1-től a 3,5 tonna feletti járművekre, 6,5 ezer km-es gyorsforgalmi és főúthálózaton bevezetett megtett úttal arányos elektronikus díjrendszer vehet véget feltéve, hogy a Széll Kálmán Terv 2.0 által tervezett 150 milliárd Ft/év többletbevétel többsége felújítási célra lesz fordítható.

TEN-T vízi és légi hálózat, kikötők, repülőterek





A TEN-T hálózat részét képező Duna hajózhatóságának³ javítását nehezíti az, hogy a folyó végig NATURA2000-es terület, a szlovák-magyar szakaszt a lezáratlan bős-nagymarosi konfliktus is terheli. A hosszú távú fenntarthatóság miatt hazánk átfogó rendszerben tekint az árvízvédelmi, természetvédelmi, vízügyi és hajózhatósági kérdésekre. Hazánkban 2 törzs-, és 6 átfogó hálózati kikötő található, újra nincs szükség, a meglévők szolgáltatási színvonalát kellene a tényleges gazdasági, piaci igények alapján költséghatékonyan növelni. Ennek során figyelembe kell venni az Európai Bíróság Lipcse-Halle repülőtér támogatásával kapcsolatos ítéletét, ami a kikötőfejlesztésekre is kihat. Ez alapján a gazdasági tevékenységhez kapcsolódó infrastruktúra támogatása (pl. hajóállás) csak alacsonyabb intenzitással engedélyezett, melynek önrésze közvetetten sem származhat állami forrásból (kivéve az országos közforgalmú kikötőket), illetve kötelezettségvállalásból. Ezek figyelembevételével lehet az EU közlekedéspolitikájában kiemelt szerepet kapó TEN-T vízhálózati elemeket fejleszteni. A hazai Duna szakaszon 2011 szeptemberétől bevezetésre került az automatikus hajóazonosító és nyomon követő rendszer (AIS) működtetési és használati kötelezettsége. A hazai hajópark részben a múlt század 50-70-es, részben a 80-90-es évek színvonalát képviseli, főgépeinek energiahatékonysága rossz.

A 2005-ben privatizált, TEN-T törzshálózati Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér utasforgalma a MALÉV 2012-es megszűnése ellenére is csak 4,7%-kal csökkent az előző évi 8,9 millió fős csúcsról. A TEN-T átfogó hálózatba a debreceni és a sármelléki repülőtér tartozik, bár a működtetés pénzügyi fenntarthatóságához szükséges 100-200 ezer utas/év forgalmat sem éri el. A repülőterek fejlesztését az NKS a kis hasznosságú fejlesztések közé sorolja, de működtetésüket könnyíthetné a távoli toronyirányítási képesség kiépítése. Az utóbbihoz hasonló fejlesztések megvalósítására a CEF nyújt lehetőséget. 2013. februártól üzemel a 13 milliárd Ft-ból épített HungaroControl csúcstechnológiás légiirányító (ANS III) központja, mely alkalmas lesz az egységes európai égbolt részét képező közép-európai légtérblokk (FAB CE) megfelelő kiszolgálására.

A TEN-T hálózaton a határok átjárhatóságát az áruforgalomnál alapvetően az EU (szomszédaink közül Szerbia és Ukrajna nem tagja a vámunióknak), a személyforgalomnál pedig a schengeni övezeti tagsági (a szomszédos Horvátország, Szerbia, Románia és Ukrajna nem tag) kötelezettségek határozzák meg. A határátkelést tovább lassítja

- az elöregedett vagonok állapotának ellenőrzésére, a mozdonycserére fordított idő és az ETCS hiánya, amelyek miatt akár fél napot is állhatnak a tehervonatok.
- a schengeni belső határokon a korábbi átkelőhelyek akadálymentesítésének hiánya. (pl. korábbi épületek, lassító elemek)

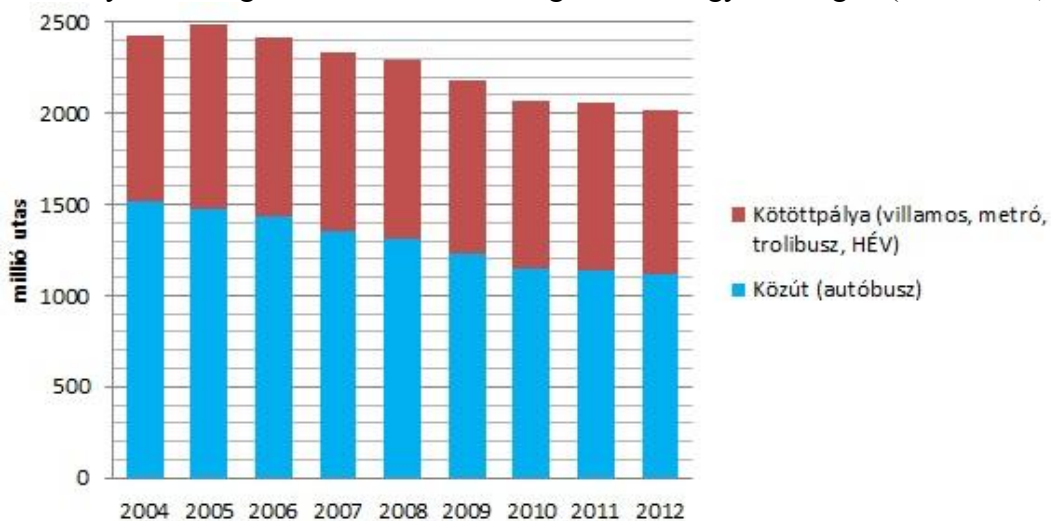
³ A hazai Duna szakaszon mértékadó hajózási kisvíz-szintél 49 gázló és hajóút szűkület található, 2/3-uk a Szóbtól délre eső szakaszon.



1.1.1.2. Fenntartható városi-elővárosi közlekedés

A KSH adatai szerint 2012-ben Magyarország lakosságának 69%-a lakott városokban, melyekből az 1,8 milliós Budapest mellett 8 település érte el az EU szinten is nagyvárosnak tekinthető 100 ezer fős lakosságát. A helyi közösségi közlekedési utasok száma Magyarországon a folyamatos csökkenés ellenére 2012-ben még mindig meghaladta a 2 milliárd főt, amiből 55,1% autóbusszal, 21,9% villamossal, 15,1% metróval, földalattival, 4,6% trolibuszal és 3,4% HÉV-vel utazott.

5. ábra: A helyi közösségi közlekedés munkamegosztása Magyarországon (2004-2012)



Forrás: KSH

Helyi közösségi közlekedés közel 100 településen van hazánkban, melyet zömében a

VOLÁN társaságok látnak el, de egyes városokban (pl. Budapest, Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs, Kaposvár) erre a célra külön vállalatot hoztak létre. A 1370/2007 EU rendelettel összhangban kialakított helyi közösségi közlekedési közszolgáltatási szerződések a működés finanszírozását kiszámíthatóbbá tették. A helyi közösségi közlekedés az NKS szerint 190 milliárd Ft/év működtetési ráfordítását az utasoktól származó bevételek önmagukban nem képesek finanszírozni, azokhoz az önkormányzat mellett egyes esetekben még állami hozzájárulás is szükséges.

A helyi közösségi közlekedés fontos problémája az elöregedett és környezetszennyező (pl. szállópor, nitrogén-oxidok kibocsátás) járműpark. A helyi közösségi közlekedésben részt vevő közel 3000 busz átlagéletkora 15 év, az elővárosi közlekedést is kiszolgáló helyköziekénél valamivel alacsonyabb. A Budapesti Közlekedési Központ ezért a közszolgáltatási szerződés keretében piaci szereplőktől autóbusszal végzett szolgáltatást rendelt meg⁴, mellyel 2013-ban 159, 2014-ben pedig 167 új busz került a fővárosi és elővárosi forgalomba, Miskolc 2014-ben 75 CNG-s buszt kíván beszerezni a Zöld Beruházási Rendszer támogatásával. A kötöttpályás járművek átlagéletkora a buszokénál is nagyobb, melyet csak részben csökkentettek az új beszerzések (pl. villamos és trolibusz). A helyi légszennyezők kisebb emissziója (pl. szálló por, nitrogén-oxidok) és az alacsonyabb zajkibocsátás ellenére az új járművek fajlagos üzemeltetési ráfordításai nagyobbak, mint a régieké a drágább alkatrészek, a 10-20%-kal magasabb üzemanyag-fogyasztás (pl. klímaberendezés energiaigénye) és az alacsonypadlós kialakítás miatti kisebb utastér következményeként. A magasabb üzemanyag-fogyasztás magasabb szén-dioxid kibocsátást és alacsonyabb energiahatékonyságot jelent, ami az Európa 2020 közlekedési célkitűzéseinek a magasabb működtetési költségek révén megnövekedett költségtérítési igény pedig a Bizottság 2013-as CSR ajánlásának mond ellent. Megoldásként a használt járművek beszerzése is felmerülhet, amit több jó példa is bizonyít (pl. Van Hool buszok, hannoveri villamosok), mivel ezzel az új árának harmadába-negyedébe kerülő, a régieknél jobb szolgáltatási színvonalú járművek állíthatók forgalomba, igaz ezek csak ideiglenesen kezelik a problémákat.

Az intelligens közlekedési rendszerek, a korszerű utastájékoztató csak kis részben tekinthető megvalósultnak, bár kedvező folyamatok már elindultak. Budapesten kiépül a Forgalmirányítási és Utastájékoztató (FUTÁR) rendszer, mely 2295 járművön és 263 megállóhelyen növeli a szolgáltatási színvonalat, a közel 16 milliárd Ft-ba kerülő e-jegyrendszer pedig EBRD hitelből valósulhat meg. Az e-jegyrendszer egységes platformját a parkolási szolgáltatásokhoz hasonlóan a nemzeti mobil fizetési rendszerről szóló 2011. évi CC. sarkalatos törvény határozza meg. Az e-jegyrendszerek bevezetéséig a CSR bevétel-növelési elvárásával összhangban egyre több helyen alkalmazzák a buszokra az elsőajtós

⁴ Debrecen 2009-ben hasonló megoldással 140 korszerű alacsonypadlós autóbusszt állított forgalomba

felszállást. (pl. Budapesten közel 130 nappali járaton) A 2007-2013-as regionális operatív programok keretében vidéki városokban is valósultak meg utastájékoztatói projektek. (pl. Miskolc, Debrecen, Győr)

A helyi közösségi közlekedés biztosítása a szubszidiaritás elve és az önkormányzati törvény alapján az adott önkormányzat feladata. A 2007-2013-as Közlekedés Operatív Program (KözOP) 5. prioritásából több mint kéttucat hazai város igényelt támogatást a helyi közlekedésfejlesztéseinek tanulmányozására. A főváros a „Budapest 21” keretében 844-1324 milliárd Ft, a vidéki városok összesen 313 milliárd Ft fejlesztési igényű megvalósíthatósági tanulmányt készítettek. A megvalósítási döntés esetén a további előkészítés (pl. engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése) mellett egyes esetekben a szabályozást és az üzleti modellt (pl. A települések belterületét kiszolgáló villamosok és a városhatárokon kívüli hagyományos vasutak átszállásmentes utazást lehetővé tevő összekapcsolása, azaz a tram-train figyelembevétele az országos vasúti szabályzatban, a buszhoz képest fajlagosan 2,2-szeres üzemeltetési költségek megosztása) is ki kellene még dolgozni.

1.1.1.3. Hazai közlekedés helyzete az Európa 2020 közlekedési célkitűzéseinek függvényében Magyarország EU csatlakozásától a közúti áruszállítás részesedése a nemzetközi korlátozások eltűnése (pl. fuvarozási engedélyek, vámhatárok) miatt nőtt, a közösségi közlekedésé pedig enyhén csökkent, de még ennek ellenére is hazánkban 2011-ben a(z):

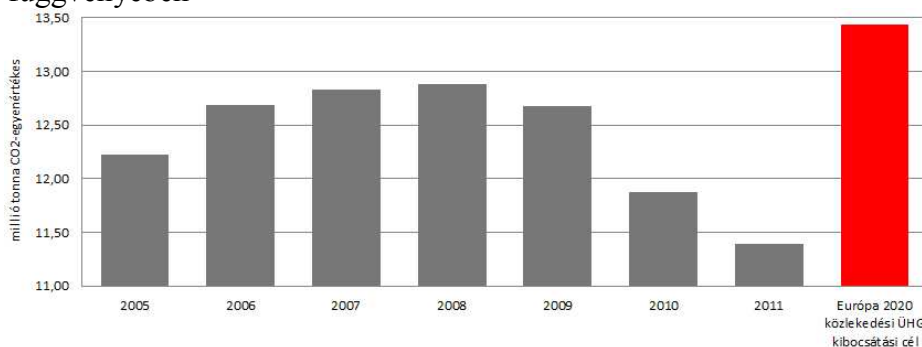
- személyszállításból a közösségi közlekedés 33,9%-kal részesedett, míg az EU-ban csak 17,4%-kal. Az EU-ban az egyik legkedvezőbb közlekedési munkamegosztás háttérben hazánk viszonylag alacsony motorizációs értéke (2011-ben Magyarországon 299, az EU-27-ben 483 személyautó jutott ezer főre), és a vásárlóerő-paritáson számított magas egyéni közlekedési üzemeltetési költségek (pl. üzemanyagár) is fontos szerepet játszanak.
- áruszállításban a vasúti, vízi úti és csővezetékes szállítás aránya 32,4%, míg az EU-ban 28,2% volt.

A közlekedési teljesítmény és munkamegosztás változása a „szektor” üvegházhatást okozó gázkibocsátásán is látszik, melynek 1995-től növekvő tendenciája a 2008-as gazdasági-pénzügyi válság óta csökkenésbe váltott. Ez a kedvező tendencia a nagyobb gazdasági növekedés megindulásakor megváltozhat. A közlekedés üvegházhatású gázkibocsátása (ÜHG) a 2005-ös referenciaévhez képest 2011-re 6,7%-kal csökkent, azaz az Európa 2020-ban vállalt legfeljebb 10%-os növekedést engedő korlát alatt marad. A 2008-as EUROSTAT értékek szerint a hazai közlekedési szén-dioxid kibocsátás 93,1%-ban a közúti forgalomhoz,



5,5%-ban a légit közlekedéshez, 1,4%-a a vasúthoz volt köthető, amit az EU ún. tank-to-wheel⁵ módszertana is befolyásolt. Az EU-átlaga (közút: 70,9%, hajózás 15,9%, légit közlekedés 12,5% és vasút 0,6%) azért tér el a magyar adatoktól, mert hazánk tengerparttal, így tengeri hajózással sem rendelkezik.

6. ábra: A magyarországi közlekedési szektor ÜHG kibocsátása (2005-2011) az Európa 2020 célkitűzés függvényében



Forrás: EUROSTAT, EEA

A közlekedési ÜHG-kibocsátás a szektor kőolajfüggőségének és előregedett járműállományának köszönhető. Magyarországon 2009-ben a közlekedés 192 Petajoule energiafelhasználása 97%-ban kőolajból származott, melynek 86%-a volt import. Az agroüzemanyagok (bioetanol, biodízel) aránya 2011-ben az összes hazai közlekedési energiafelhasználáson belül 4,5% volt. Az Európa 2020-ban szereplő 10%-os közlekedési megújuló energia arányt hazánk a Nemzeti Energiestratégia alapján döntően bioetanol és -dízel hagyományos üzemanyagba keverésével, illetve biogáz felhasználással kívánja elérni, ami IKOP szinten nem igényel beavatkozást. Az európai hálózatok superhálózatokká alakítását lehetővé tevő alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának (pl. elektromos mobilitás) EU irányelve várhatóan 2014-re születik meg. Magyarországon a regisztrációs adómentesség ellenére is drága elektromos meghajtású személygépjárműből alig 100 van csak, az elektromos üzemű buszok elterjedését pedig a hagyományoshoz képest 2-3-szoros ár, és az élettartam alatt többszöri akkumulátorcsere nehezíti. Az NKS Közlekedési energiahatékonysági cselekvési terve (Kehcst.) szerint Magyarországon 2025 körül lesz az elektromos személygépjárművek ára versenyképes a hagyományosokkal, tömeges elterjedésükhöz az elektromos hálózat jelentős fejlesztése is szükséges.

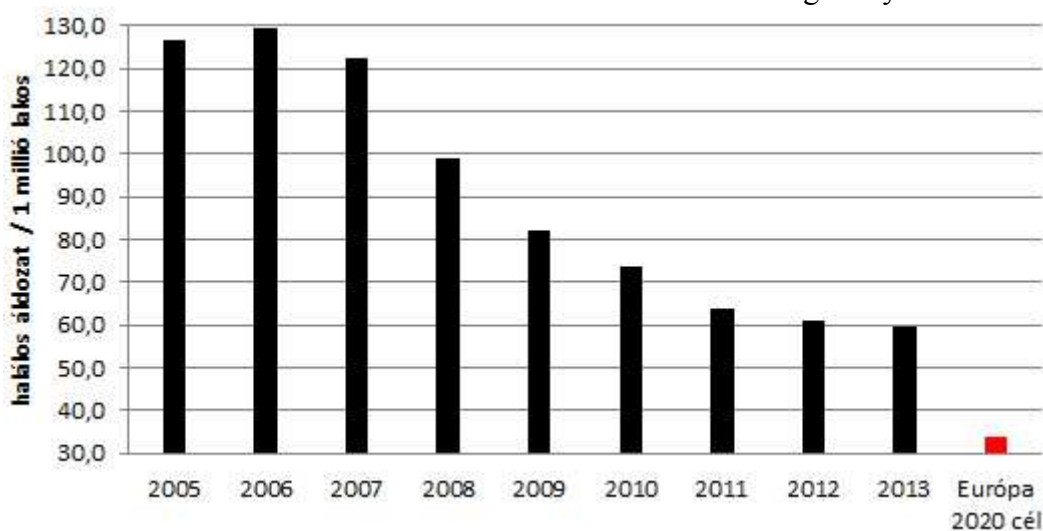
Magyarországon a közlekedési balesetek és személyi sérülések közel 99%-a, a halálos esetek

⁵ Csak a jármű „tankjától” a „kerék”-en történő mozgás létrehozásig tartó kibocsátásokat veszi figyelembe, ami alapján egy villanymozdony közlekedési szempontból zéró kibocsátású attól függetlenül, hogy hő- vagy atomerőmű által termelt villamos energiát használ-e. Ezen hatások figyelembevételével tényleges kibocsátás a jelenleginél 10-12%-kal magasabb lenne.



mintegy 90%-a a közúti közlekedéshez köthető, melyek a sebesség nem megfelelő alkalmazása, az elsőbbség meg nem adása, a szabálytalan irányváltás, haladás, kanyarodás, a figyelmetlenség és a gondatlanság miatt következtek be. A fejlesztéseknek és szabályozásnak (pl. zéró tolerancia, tulajdonosi felelősség) köszönhetően 2006-tól a közúti balesetek halálos áldozatainak száma ugyan jelentős mértékben csökkent, de 2013-ban 591 fő halt meg közúti balesetben, ami elmarad az Európa 2020-ban megfogalmazott 1 millió lakosra jutó 33,8 halálos áldozat céltól.

7. ábra: Közúti balesetek halálos áldozatainak száma a hazai lakosság arányában



Forrás: KSH

Magyarországon több olyan rendezvény van, amely a közlekedési igények mérséklését, az ésszerű módváltást, a környezettudatos és biztonságos közlekedési magatartásformák elterjesztését segíti. Az Európai Autómentes Nap és Mobilitási Hét, a Kerékpárosbarát munkahely és település mozgalom, a Bringázz a munkába, a KRESZ-Suli, rajzpályázatok, Látni és látszani (közlekedésbiztonsági) kampány igazolják, hogy számos szervezet tartja fontosnak az emberek tájékoztatását és pozitív irányú befolyásolását kampányok, akciók révén. A közlekedési szemléletformálást segítő rendezvények egyik lényeges hatása a klímavédelmet és energiahatékonyság növelést segítő, de költséges intézkedések társadalmi elfogadásának támogatása. A másik fontos elem az, hogy a rendezvények és pályázatok fontos üzeneteket továbbítanak a fiatalokhoz, akiknek az értékrendjét, magatartásformáit még jobban befolyásolni lehet. Mindezek ellenére a lakosság csak csekély mértékben van tisztában a közlekedés környezeti (pl. levegő- és zajszennyezési), pénzügyi (pl. személygépkocsi működtetése mekkora kiadásokkal jár) és közlekedésbiztonsági (pl. alkohol, fáradtság) hatásaival.

A lakosság anyagi körülményei miatt lassan cserélődő személygépkocsi állomány mellett is van lehetőség az energiahatékonyság növelésre, például az üzemanyag-takarékos vezetési képzéssel vagy a teleautó⁶ rendszer ösztönzésével. Az igen költséghatékony képzéssel akár 8-10%-os üzemanyag-megtakarítás is elérhető, ami a Kehcst. elemzése szerint az egyik legköltség-hatékonyabb energiahatékonysági beavatkozás.

1.1.1.4 Az NKS és az IKOP hozzájárulása az Európa 2020-hoz

Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program stratégiai alapját a Nemzeti Közlekedési Stratégia jelenti. Az NKS helyzetelemzésének ismertetése után a jelen alfejezetben a megújult magyar közlekedéspolitikát Európa 2020-hoz való hozzájárulását ismertetjük a célok és a beavatkozások szempontjából.

Az Európa 2020 három, egymást kölcsönösen megerősítő prioritása közül az NKS és rajta keresztül az IKOP a „Fenntartható növekedés: erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság” megnevezésű prioritással áll közvetlen kapcsolatban. A közlekedés az Európa 2020 fenntartható növekedéshez kötődő „Erőforrás-hatékony Európa” kiemelt kezdeményezéséhez kapcsolódik leginkább.

A célok szempontjából az NKS fő célkitűzései Európa 2020-hoz történő kapcsolódása a következő:

1. Az NKS erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése elsősorban a gyalogos, kerékpáros és megfelelő haszon-költség arányok esetében a vasúti és a vízi szállítás térnyerését célozza, amely közvetlenül támogatja az Európa 2020 „Fenntartható növekedés: erőforrás-hatékonyabb, környezetbarátabb és versenyképesebb gazdaság” prioritását, és az energiahatékonyság növelését.
2. Az NKS társadalmi szinten előnyösebb személy- és áruszállítás erősítése a közösségi közlekedés fejlesztését és előnyben részesítését célozza meg. A közösségi közlekedés méretgazdaságosságával elősegíti az Európa 2020 közlekedési energiahatékonyság növelési, és ezzel együtt a szén-dioxid kibocsátás-mérséklési célkitűzéseit.
3. Az NKS szállítási szolgáltatások javítása célja a gazdaság szereplői számára kedvezőbb eljutási lehetőségeket biztosítva hozzájárul:
 - a. az ipar versenyképességének növeléséhez, mely az Európa 2020 iparpolitikai kezdeményezésének célja.
 - b. a helyi és regionális különbségek csökkentéséhez, amely az Európa 2020 szegénység és társadalmi kirekesztés elleni küzdelem kezdeményezésének célja

⁶ Az NKS szerint „családi gépkocsival utazó szülőktől és gyerekektől, az egymáshoz közel lakó és azonos vagy közeli munkahelyre együtt bejáró dolgozókon át, a hasonló időpontban és irányba utazó ismeretleneket összehozó internetes „piactérig” terjedő megoldások összessége.

4. Az NKS fizikai rendszerelemek javítása cél a közlekedési infrastruktúra annak transzeurópai (TEN-T), regionális és helyi elemeinek hatékonyságának és fenntarthatóságának növelését célozza. Emellett hozzájárul az európai digitális menetrend keretében az intelligens közlekedési rendszerek kiépítéséhez (pl. ETCS, közúti közlekedésbiztonsággal, forgalomirányítással kapcsolatos ITS, közúti forgalmi és utazási adatok optimális felhasználása).

Az NKS a fenti célok alapján összesen 39 féle beavatkozási lehetőséget vizsgált, melyeket a társadalmi hasznosság és a megvalósíthatósági kockázat szintjei alapján négy kategóriába sorolt:

- I. Az NKS **elsődleges megvalósítású** 15 beavatkozása a két legnagyobb hasznossági és a két legkevésbé kockázatos megvalósíthatóságú eszközöket takarja. Ezek közül az IKOP az alábbiakat tervezi támogatni:

- a menedzsment eszközök megvalósítását,
- a közlekedésbiztonsági beavatkozásokat a nagyvárosokban, a vasúthálózaton és a TEN-T közutakon,
- a személyszállító vasúti járműcsere programot,
- a vasúti csomópont és állomásfejlesztést,
- a hiányzó TEN-T törzshálózati elemek kiépítését.

A többi elsődleges megvalósítású fejlesztési eszköz más EU támogatások (pl. kerékpáros fejlesztések, városi áruszállítás elősegítése a gazdaságfejlesztési és területi operatív programokban) vagy hazai forrás (pl. elkerülő utak) segítségével valósulhat meg.

- II. Az NKS **javasolt megvalósítású** fejlesztési eszközeinek csoportjába 14 féle beavatkozás tartozik. Ezek közül az IKOP tervezi támogatni:

- a vasúti szűk keresztmetszetek felszámolását a TEN-T, valamint az országos vasúti hálózaton
- a nagyvárosok elővárosi vasúti forgalmának fejlesztését
- a személyszállítási intermodális infrastruktúra fejlesztését
- a kötőtpályás rendszerek integrálását
- a hiányzó TEN-T átfogó hálózati közutak fejlesztését
- a meglévő gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztését, amennyiben az a TEN-T része

A többi javasolt megvalósítású fejlesztési eszköz más EU-s források (pl. a vasúti hálózati elemek teljeskörű korridorfejlesztése az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből) vagy hazai forrás (pl. TEN-T hálózaton kívüli gyorsforgalmi utak és főutak) segítségével valósulhat meg.

- III. Az NKS **előkészítésű igényű** fejlesztési eszközei azt jelentik, hogy ezek továbbtervezése során jelentősebb kockázatok (pl. környezetvédelmi) merülhetnek

fel. Az IKOP ezeknél elsősorban a meglévő tervek további kidolgozását tervezi támogatni, amelyek segítségével az előző két kategóriába léphetnek előre vagy megvalósításuk végleg elutasításra kerül.

IV. Az NKS **távlati lehetőségek** közé sorolt beavatkozásait 2020-ig még előkészítési szinten sem tervezzük az IKOP-ból támogatni, mivel azok időhorizontja lényegesen hosszabb a középtávú operatív programokénál.

Az Európa 2020 közlekedési céljai közül az IKOP:

- Az energiahatékonyság növelését és az ezzel szorosan korreláló szén-dioxid kibocsátás növekedésének korlátozását a közösségi közlekedés- és vasútfejlesztésekkel, valamint kapcsolódó szemléletformálással segíti.
- A közúti közlekedési balesetekben elhunytak számának csökkentéséhez a közúti beavatkozások, szemléletformálás és közlekedési kultúra javítása járul hozzá.
- A megújuló üzemanyagok célhoz az IKOP közvetlenül nem járul hozzá, mivel a 10%-os közlekedési megújuló arányt hazánk a Nemzeti Energiastratégia alapján döntően a hagyományos üzemanyagba történő bekeveréssel kívánja elérni.

1.1.2. A tematikus célkitűzések és a kapcsolódó beruházási prioritások kiválasztásának indokolása a partnerségi megállapodásra tekintettel, az azonosított regionális igények és adott esetben a nemzeti igények alapján, ideértve az EUMSZ 121. cikke (2) bekezdésével összhangban elfogadott országspecifikus ajánlásokban és az EUMSZ 148. cikke (4) bekezdésével összhangban elfogadott vonatkozó tanácsi ajánlásokban azonosított kihívásokat, az előzetes értékelés figyelembevételével

Az IKOP azért az 1303/2013/EU rendelet 7. „Fenntartható közlekedés és a fő infrastruktúra hálózatokon a szűk keresztmetszetek eltávolítása” tematikus célját szeretné csak alkalmazni, mivel egy közlekedésfejlesztési operatív program alapvetően azt támogatja. A közlekedési beruházások további, például a 4. „Alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás” tematikus célkitűzéshez is hozzájárulnak. Ehhez a kapcsolódás csak közvetetten és nehezen mutatható ki, ráadásul ezt az EU közlekedési CO₂-kibocsátással kapcsolatos tank-to-wheel módszertana is torzítja, ugyanis az eredetileg is elektromos energiát használó közlekedési kapcsolat fejlesztése (pl. energiahatékonyság-javítása) esetén legfeljebb a gépkocsiról a közösségi közlekedésre átszállás (modal shift) révén lehet szén-dioxid kibocsátás-csökkentést elérni. Az IKOP közlekedési ágazati és nem egyéb (pl. foglalkoztatási) főcélú operatív program, ezért más tematikus célkitűzéseket nem választottunk ki. (pl. a 8. „Fenntartható és minőségi foglalkoztatás, valamint munkavállalói mobilitás” tematikus célt ezért nem alkalmaztuk)

Az IKOP beruházási prioritásainak kiválasztását az alábbiak indokolták:

- az Európai Bizottság pozíciós papírjában is hangsúlyozott EU-s kötelezettségek (pl. TEN-T törzshálózat fejlesztése, regionális mobilitás fokozása, fenntartható városi mobilitási rendszerek fejlesztése)
- az EU 2011-es közlekedéspolitikai fehér könyvének, illetve az arra épülő Nemzeti Közlekedési Stratégia célkitűzései.
- Az IKOP-ot finanszírozó Kohéziós Alap (KA) és Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) által a 7. és a 4. tematikus célkitűzés keretében támogatható beavatkozások (beruházási prioritások) köre, amelyek a TEN-T hálózaton végzett beruházásokat, vasúti, multimodális városi mobilitás, környezetbarát és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek fejlesztését, valamint a másodlagos és harmadlagos csomópontok TEN-T hálózathoz kapcsolását teszik csak lehetővé.

1. táblázat: A tematikus célkitűzések és a beruházási prioritások kiválasztásának indokolása

Kiválasztott tematikus célkitűzés	Kiválasztott beruházási prioritás	A kiválasztás indokolása
-----------------------------------	-----------------------------------	--------------------------



7. Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából	7i - a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén	<ul style="list-style-type: none"> • Európa 2020 közlekedési széndioxid kibocsátási és energiahatékonysági céljai • Az EU közlekedéspolitikai fehér könyv (COM (2011) 144) 5. és 7. célkitűzései. • A TEN-T fejlesztésekre vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló 1315/2013 EU rendelet 9. cikk (2) és 38. cikk (3) • Az Európai Bizottság 2012. október 30-i pozíciós papírjának TEN-T-vel kapcsolatban megfogalmazott fejlesztési javaslatai • CSR ajánlása az állami tulajdonú közlekedési vállalatok működési költségeinek csökkentésére és a bevételeinek növelésére • A Nemzeti Közlekedési Stratégia helyzetelemzésében a TEN-T közúthálózaton feltárt kiépítési hiányosságok, a vasúthálózat szűk keresztmetszetei és az azzal kapcsolatban fizikai rendszeres elemek (infrastruktúra) javítása céljainak megvalósítása
	7ii, 7c - környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony széndioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”	<ul style="list-style-type: none"> • Európa 2020 közlekedési széndioxid kibocsátási és energiahatékonysági céljai • Az Európai Bizottság 2012. október 30-i pozíciós papírjának környezetbarát közlekedés és a fenntartható városi mobilitás támogatásával kapcsolatos javaslatai • A Nemzeti Közlekedési Stratégia szállítási szolgáltatások javítása célkitűzése. • A szállópor csökkentéssel kapcsolatban az 1330/2011. (X.12.) Kormányhatározatban tett kötelezettségvállalások.
	7b - a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával	<ul style="list-style-type: none"> • A Nemzeti Közlekedési Stratégia által feltárt igények a regionális utak fejlesztésére



1.2. A forráselosztás indokolása

A Kormány döntése alapján a 2014-2020-as operatív programok forrásainak 13,83%-ával rendelkezik, forrásai 82,7%-ban KA-ból és 17,3%-ban ERFA-ból állnak. Az IKOP összes forrása a 2007-2013-as KözOP forrásainak alig felét, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel együtt is alig 4/5-ét éri el. A pénzügyi források IKOP prioritástengelyek közötti felosztásakor az alábbiakat vettük figyelembe:

1. A Nemzeti Közlekedési Stratégia középtávú megvalósításra javasolt beavatkozásainak (fejlesztési és menedzsment eszközök) forrásigényét. Az NKS 2020-ra a finanszírozási korlátok figyelembevétel összesen 2405 milliárd Ft-nyi forrásigénnyel tervez, amely az IKOP mellett az egyéb EU-s támogatásokat (lásd a 8. fejezet) és hazai forrásokat (pl. buszbeszerzéshez MFB közösségi közlekedésfejlesztési hitelprogram, zöld beruházási rendszer) is figyelembe vesz.
2. Az Európai Bizottsággal folytatott egyeztetések során kapott javaslatokat. (pl. városi-elővárosi, közútfejlesztési források aránya)
3. A magyar társfinanszírozás arányát a Közös rendelkezésekről szóló 1303/2013/EU rendelet (CPR) 120. cikk (3) a) és b) pontjai alapján 15%-ra terveztük. Megjegyezzük, hogy a nettó bevételt termelő műveletek (pl. elektronikus útdíj miatt) esetén ez az érték nőni fog, a KözOP 1. (TEN-T utak) prioritásában például egyes projekteknél az 50%-ot is elérte.
4. A partnerségi megállapodás alapján a 2014-2020-as operatív programokban a technikai segítségnyújtás prioritás hiányát.
5. A szakaszolt közlekedési projektek forrásigényét, melyet IKOP finanszírozás hiányában a nemzeti költségvetésnek kell fedeznie.
6. Az IKOP nem tervez alkalmazni:
 - a) a CPR 70. cikk 2. pontja szerinti ún. „programterületen kívüli támogatás”-t. A Partnerségi megállapodás készítésekor döntés született arról, hogy Magyarország nem veszi igénybe a CPR 93. cikk 2. pontjában lévő, régiókat kategóriák közti forrásátcsoportosítást.
 - b) Pénzügyi eszközöket, a hazai közlekedési cégek (pl. MÁV Zrt., BKV Zrt.) jelentős eladósodottsága, és az államháztartási szempontból sikertelen köz- és magánszféra együttműködésében (PPP) megvalósult infrastruktúrafejlesztések miatt. A TEN-T hálózat egyes PPP konstrukcióban kiépült magyarországi szakaszai (pl. M5, M6 autópályák) után 2030-ig 100-120 milliárd Ft/év kiadás keletkezik a költségvetésben.

Az IKOP forráselosztásánál elsődleges szempont volt az EU kötelezettségek (különösen TEN-T) teljesítése, illetve az erőforrás-hatékony közlekedési módok (pl. kötöttpályás) fejlesztésének prioritizálása. Valamennyi prioritás tartalmaz projekt-előkészítést, horizontális szempontként közlekedésbiztonságot és a – lehetőleg az egymással való összekapcsolás (ITS interoperabilitási



platform) lehetőségét is biztosító - intelligens közlekedési rendszerek fejlesztését, energiahatékonyságot és –takarékoságot.

A tervek alapján az Integrált Közlekedésfejlesztési OP és az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz együttes támogatásainak:

- közel 2/3-a megy vasúti és vízi közlekedésfejlesztésekre,
- legalább felét a városi-elővárosi közlekedésfejlesztések kapják, mivel az IKOP 3. prioritástengelye mellett az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz szinte valamennyi „nemzeti borítékra” tervezett projektje ilyen célt szolgál.
- a TEN-T közútfejlesztésére összesen a források 26%-a jutna csak. Összehasonlításképpen a KözOP-on belül a közútfejlesztések aránya még 42% volt.



**2. táblázat: Az operatív program beruházási stratégiájának áttekintése**

Prioritási tengely	Alap	Uniós támogatás (€)	Az operatív programhoz nyújtott összes uniós támogatás részaránya	Tematikus célkitűzés	Beruházási prioritások	A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések	Közös és program-specifikus eredménymutatók, amelyekre célértéket határoztak meg
1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	KA	863 122 401	26,42%	7. Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”	1.1. Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton	P1.1 Utazási idő (szgk.) a TEN-T úthálózat fejlesztése miatt
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása	KA	1 259 035 159	38,54%		7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”	2.1. A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése	P2.1. Utazási idő a TEN-T vasúthálózat fejlesztése miatt
						2.2. A dunai hajózás biztonságának javítása	P2.2. Dunai hajózási balesetek száma
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti	KA	578 551 389	17,71%	7ii - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási	3.1. Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése	P.3.1. Utasok száma a fejlesztett elővárosi közösségi közlekedési szakaszokon	





elérhetőség javítása					útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”	3.2. A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkentése	P3.2. Utazási idő a korszerűsített városi kötőpályás közlekedési szakaszokon
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	ERFA	164 625 419	5,04 %		7ii - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”	3.3. Az intermodális személyszállítási kapcsolatok javítása	P3.1. Utasok száma a fejlesztett elővárosi közösségi közlekedési szakaszokon
4. Közlekedési rendszer energiahatékonyságának javítása	ERFA	401 473 857	12,29%		7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás	4.1 A közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése	P4.1. A villamosított vasútvonalak aránya





					előmozdítása érdekében”		
					7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”	4.2. A torlódások csökkentése a magyarországi regionális úthálózaton	P4.2. Utazási idő (szgk.) a regionális úthálózat fejlesztése miatt



2. SZAKASZ PRIORITÁSI TENGELYEK

2.A A technikai segítségnyújtáshoz nem kapcsolódó prioritási tengelyek ismertetése

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program összesen 4 prioritási tengelyből áll és a partnerségi megállapodás alapján technikai segítségnyújtást prioritást nem tartalmaz.

2.A.1 Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása prioritási tengely

A prioritási tengely azonosítója	1.
A prioritási tengely címe	Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag uniós szinten létrehozott pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása közösségvezérelt helyi fejlesztés révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> Az ESZA esetében: A teljes prioritási tengely a szociális innovációt vagy a transznacionális együttműködést, vagy mindkettőt szolgálja.	nem releváns

2.A.1.1 Egynél több régiókat érintő, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indoklása

Nem releváns, mivel az IKOP 1. prioritástengelye csak a 7. tematikus célkitűzésre vonatkozik, teljes egészében a Kohéziós Alapból finanszírozott, mely az 1303/2013/EU rendelet alapján a fejlett és kevésbé fejlett régiókban is felhasználható.

2.A.1.2 Alap, régiókat érintő és az uniós támogatás kiszámításának alapja

Alap	Régiókat érintő	A számítás alapja (elszámolható közkiadás vagy összes elszámolható költség)	A legkülső régiókra és az északi ritkán lakott régiókra vonatkozó régiókat érintő (adott esetben)
KA		Összes elszámolható költség	nem releváns

2.A.1.3 Beruházási prioritás

(A prioritási tengelyen belül minden egyes beruházási prioritásra megismétlendő)

Beruházási prioritás azonosítója	7i
Beruházási prioritás megnevezése	„a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”

**2.A.1.4 A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények**

<i>Azonosító</i>	1.1.
<i>Egyedi célkitűzés</i>	Az eljutási idő javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	Az elvárt fő eredmény az, hogy a beavatkozások eredményeként a hálózaton az utazási idő javuljon. A prioritástengely specifikus céljai az EU Duna Régió Stratégia (EUSDR) 1/b prioritás területe 1. akciójának (TEN-T közúti és vasúti prioritási projektek megvalósítása) közúti vonatkozásait is támogatják. Az EUSDR a határon átnyúló infrastruktúra elemek összehangolt fejlesztésének támogatásával és ezzel a határon túli összeköttetések felgyorsításával és a tranzitfolyások jobb kihasználásával járul hozzá a megvalósításához.

3. táblázat: Programspecifikus eredménymutatók egyedi célkitűzésenként (az ERFA és a Kohéziós Alap tekintetében)

<i>Azonosító</i>	<i>Mutató</i>	<i>Mértékegység</i>	<i>Régiókat egória (adott esetben)</i>	<i>Bázisérték</i>	<i>Bázis év</i>	<i>Célérték (2023)</i>	<i>Adatforrások</i>	<i>A beszámolás gyakorisága</i>
P1.1	Utazási idő (szgk.) a TEN-T úthálózat fejlesztése miatt	1000 járműóra/év		630541*	2013	csökken	NKS forgalmi modell	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

2.A.1.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések

2.A.1.5.1. *A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását*

<i>Beruházási prioritás</i>	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
A 2007-2013-as időszak talán legfontosabb közútfejlesztési tapasztalata, hogy a fejlesztéseket ütemezni kell, mert az építőipari kapacitás korlátos, és az egyszerre kivitelezésre kerülő projektek tömege a költséghatékonyságot rontja.	





Az IKOP 1. prioritástengelye az 1315/2013/EU rendelet I. melléklet 6.4 részében meghatározott magyarországi TEN-T közúti törzs- és átfogó hálózaton vissza nem térítendő támogatásokkal segíti:

- a) A határokig történő eljutáshoz, a megyeszékhelyek bekötéséhez szükséges hiányzó szakaszok gyorsforgalmi vagy főútként történő kiépítését elsősorban a TEN-T átfogó hálózaton, valamint azokon a törzshálózati szakaszokon, amelyek a CEF-ből nem finanszírozhatóak.
- b) A torlódásoktól és a forgalmi igényektől függően a meglévő TEN-T közúthálózat kapacitásának bővítését, például új sáv(ok), előzési szakaszok, csomópontok kiépítésével, a forgalmi menedzsment rendszer fejlesztésével, a schengeni határokon az egykori átkelőhelyek (pl. épületek, akadályozó elemek) elbontásával. Ezen intézkedések elsősorban a Budapest körzetében lévő TEN-T utakra (pl. M0, M1) terjednének ki.
- c) A közúti infrastruktúra környezeti és műszaki fenntarthatóságát növelő beavatkozásait, például a lakosság életkörülményeit javító zajvédő falak kiépítését, a hirtelen és nagymennyiségű csapadék miatt a vízelvezető rendszerek korszerűsítését, a burkolatrovátkolást (grooving vágást), a vadbejutások és vadelőtések megelőzése érdekében a védőkerítések korszerűsítését, a hiányzó vadátjárók, vadkivezető rámpák, vadkibúvó kapuk létesítését. Ezek megvalósítását a kritikus pontokra kiterjedő több-helyszínes program keretében tervezzük,
- d) Közlekedésbiztonságot növelő beavatkozásokat például hiányzó leállósáv, gyűjtő-elosztó sávok építését, a fizikai elválasztás korszerűsítését (pl. üzemi átjárók korszerűsítését, terelőfal építést, szalagkorlát cseréjét), rosszul belátható vagy kedvezőtlen geometriájú csomópontok átépítést, körforgalmak kialakítását, energiaeinyelők telepítését. Emellett támogatható a láthatóságot javító közvilágítás kiépítése, a pihenőhelyeken a tehergépjárművek parkolási lehetőségeinek bővítése és biztonságának növelése, valamint a járművezetők tájékoztatását növelő elemek. (pl. változtatható jelzésekű táblák, meteorológiai állomások, térfigyelő kamerák telepítése). Támogatni tervezzük még további fix és változtatható helyű komplex közúti ellenőrzési pontok (KKEP) terveinek elkészítését, beszerzését, telepítését, a meglévő KKEP-k kiegészítő fejlesztését, az előbbiekhöz adatkommunikációs hálózat fejlesztését. Ennek megvalósítását a KözOP-hoz hasonló (több helyszínes) közlekedés-biztonsági program keretében tervezzük.
- e) A TEN-T közúthálózat fejlesztési projektjeinek (beleértve az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből kivitelezésre tervezetteket is) előkészítését (pl. engedélyezési, kiviteli tervek elkészítése, területszerzés), a korábbi fejlesztések





érékelését, valamint a kedvezményezettek adminisztratív kapacitásának javítását.

- f) Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis (KIRA), a kapcsolódó közlekedési/forgalmi adatgyűjtések fejlesztését, és az NKS forgalmi és hatás modell megújítását, a projektértékeléssel összhangban az alkalmazhatóság feltételeinek kiszélesítése.
- g) Közúti hatósági szabályozáshoz kapcsolódó eszközök vizsgálatát (pl. műszaki szabályok)
- h) A KözOP TEN-T közúti hálózatba tartozó szakaszolt projektjeinek IKOP-ot terhelő részét.

Az IKOP 1. prioritástengelyének lehetséges kedvezményezettjei például a NIF Zrt., a Belügyminisztérium, az Országos Rendőr-főkapitányság, Közigazgatási és Elektronikus Közszolgáltatások Központi Hivatala, illetve a meglévő szakaszok esetében a Magyar Közút Nzrt, valamint előbbieik esetleges jogutódai.

2.A.1.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek

<i>Beruházási prioritás</i>	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
-----------------------------	---

Az IKOP 1. prioritástengelyében a projektek kiválasztásának az alábbi fő vezérelvei van:

1. kivitelezési projektek esetén:

- a) A 2014-2020-as EU támogatások ex-ante feltételét jelentő Nemzeti Közlekedési Stratégia legalább nagy társadalmi hasznosságú (társadalmi költség/haszon (BCR) mutatóval meghatározott) fejlesztési eszközei közé tartozzon. A NKS által kiemelt hasznosságúnak ítélt beavatkozások közé sorolható projektek előnyt élveznek a nagy hasznosságúakkal szemben. Azonos beavatkozási kategórián belül a közúti projektek rangsorát a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 11. §-a (2) pontjában előírtak alapján kell elvégezni, amelyekből meghatározó súlyt kap a létesítés, a felújítás, az üzemeltetés és a használat közvetlen társadalmi költsége, a települési környezetre gyakorolt hatások, valamint az elérhetőség-javulásból fakadó térségi gazdaságélénkítő hatás.
- b) ne az 1316/2013/EU rendelet I. mellékletében szereplő törzshálózati folyosók előre meghatározott szakaszainak fejlesztésére irányuljanak, ha Magyarország számára a CEF Kohéziós Alapból elkülönített forrásai még elérhetőek.
- c) teljesítsék az Európai Bizottság által megkövetelt „kidolgozott projektsatorna” feltételeket (lásd 12.1 fejezet). A kiválasztás során különös hangsúlyt kap a projekt pénzügyi életképességének igazolása, azaz a megvalósult beruházás működtetési finanszírozhatóságának bemutatása.



2. projekt-előkészítés esetén a Nemzeti Közlekedési Stratégia „elsődlegesen megvalósítandó”, „megfelelő előkészítéssel támogatható” vagy „előkészítése támogatható” fejlesztési körébe tartozzanak. Megjegyezzük, hogy az előkészítési folyamat akár 5-8 évig is tarthat, mivel ennyi időt igényel, amíg a projektötletből megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési majd kiviteli terv készül, ami a kivitelezés megkezdésének feltétele.

2.A.1.5.3 Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
A prioritástengely keretében a pénzügyi eszközök alkalmazását nem tervezzük.	

2.A.1.6 Nagyprojektek alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
A prioritástengely keretében tervezett nagyprojektek a 12.1 fejezet tartalmazza.	

2.A.1.7 Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoriánként

4. táblázat: Közös és programspecifikus kimeneti mutatók

(beruházási prioritásonként, régiókatégoriánkénti bontásban az ESZA és adott esetben az ERFA tekintetében)

<i>Azonosító</i>	<i>Mutató</i>	<i>Mértékegység</i>	<i>Alap</i>	<i>Régiókatégoria (adott esetben)</i>	<i>Célérték (2023)</i>	<i>Adatforrás</i>	<i>A beszámolás gyakorisága</i>
CO13a	Az újonnan épített TEN-T utak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	85*	NIF Zrt., Magyar Közút NZrt.	évente egyszer
CO14a	A felújított vagy korszerűsített TEN-T utak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	12*	NIF Zrt., Magyar Közút NZrt.	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

2.A.1.8 Eredményességmérési keret

5. táblázat: A prioritási tengely eredményességmérési kerete

(alaponként és régiókatégoriánként)

Azonosító	Mutató típusa	Mutató vagy a végrehajtás kulcsfontosságú lépése	Mértékegység, adott esetben	Alap	Régiókatégoria	2018-ra vonatkozó rész cél	Végső cél (2023)	Adatforrás	A mutató relevanciájának ismertetése, adott esetben
CO13a	Kimeneti mutató	Az újonnan épített TEN-T utak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	Megkötött támogatási szerződések száma: 14*	85*	NIF Zrt., Magyar Közút Nzt.	
F2.1	pénzügyi	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	KA	fejlett, kevésbé fejlett	a teljes keret 40%-a	a teljes keret 100%-a	Irányító Hatóság	

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

Kiegészítő minőségi információ az eredményességmérés keret kialakításáról

Az IKOP 1. prioritástengely esetében a források volumene alapján a tipikus beavatkozás új TEN-T utak építése lesz. A 2018-as rész cél tekintetében azért a megkötött támogatási szerződések száma került meghatározásra, mivel a közlekedésfejlesztési projektek többségének lezárása (az output mutatók csak ezt követően tekinthetők teljesítettnek) időigényes, ezért nem várható, hogy többségük 2018-ra megvalósuljon.

2.A.1.9 Beavatkozási kategóriák

A Bizottság által elfogadott nomenklatúrán alapuló, a prioritási tengely tartalmának megfelelő beavatkozási kategóriák és az uniós támogatások indikatív bontása.

Beavatkozási kategóriák

Hangsúlyozzuk, hogy a beavatkozási terület szerinti forrásfelosztás a 1303/2013/EU rendelet 96. cikke (2) bekezdése b) pontjának vi. alpontja szerint indikatív. Megjegyezzük, hogy az új sáv építését, meglévő út kapacitásának növelését „új építésnek” tekintettük.

6. táblázat: 1. dimenzió – Beavatkozási terület

Prioritástengely		1 - nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség	
Alap	Régiókatégoria	Kód	Összeg (€)
KA		028. TEN-T autópályák és utak – törzshálózat (új építés)	300 000 000
KA		029. TEN-T autópályák és utak – átfogó hálózat (új építés)	550 000 000
KA		033. TEN-T korszerűsített vagy felújított út	10 000 000
KA		044. Intelligens közlekedési rendszerek	1 000 000



KA		122. Értékelés és tanulmányok	2 122 401
----	--	-------------------------------	-----------

7. táblázat: 2. dimenzió – Finanszírozási forma

Prioritástengely		1 - nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		01. vissza nem térítendő támogatás	863 122 401

8. táblázat: 3. dimenzió – Területtípus

Prioritástengely		1 - nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		07. Nem alkalmazható	863 122 401

9. táblázat: 4. dimenzió – Területi végrehajtási mechanizmusok

Prioritástengely		1 - nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		07. Nem alkalmazható	863 122 401



2.A.2 Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritási tengely

A prioritási tengely azonosítója	2.
A prioritási tengely címe	Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása

<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag uniós szinten létrehozott pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása közösségvezérelt helyi fejlesztés révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> Az ESZA esetében: A teljes prioritási tengely a szociális innovációt vagy a transznacionális együttműködést, vagy mindkettőt szolgálja.	nem releváns

2.A.2.1 Egynél több régiókatéoriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása

Nem releváns, mivel az IKOP 2. prioritástengelye csak a 7. tematikus célkitűzésre vonatkozik, teljes egészében a Kohéziós Alapból finanszírozott, mely az 1303/2013/EU rendelet alapján a fejlett és kevésbé fejlett régiókban is felhasználható.

2.A.2.2 Alap, régiókatéória és az uniós támogatás kiszámításának alapja

Alap	Régiókatéória	A számítás alapja (elszámolható közkiadás vagy összes elszámolható költség)	A legkülső régiókra és az északi ritkán lakott régiókra vonatkozó régiókatéóriák (adott esetben)
KA		Összes elszámolható költség	nem releváns

2.A.2.3 Beruházási prioritás

(A prioritási tengelyen belül minden egyes beruházási prioritásra megismétlendő)

Beruházási prioritás azonosítója	7i
Beruházási prioritás	„a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”

2.A.2.4 A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények

Azonosító	2.1.
-----------	------

<i>Egyedi célkitűzés</i>	A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	<p>A nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritástengely elvárt eredménye, hogy a beavatkozásokat követően a TEN-T hálózaton az utazási idő csökkenjen.</p> <p>A prioritástengely specifikus céljai továbbá az EUSDR 1/b prioritás területe 1. akciójának (TEN-T közúti és vasúti prioritási projektek megvalósítása) vasúti vonatkozásait támogatják.</p>

<i>Azonosító</i>	2.2.
<i>Egyedi célkitűzés</i>	A dunai hajózás biztonságának javítása
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	<p>A nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása prioritástengely elvárt eredménye, hogy a beavatkozásokat követően a dunai hajózás biztonsága növekedjen.</p> <p>A prioritástengely 2. specifikus célja nevesített módon támogatja az EUSDR 4. akciójának (RIS) fejlesztését a TEN-T törzshálózat korszerűsítése keretében. Tekintettel arra, hogy a RIS regionálisan valósul meg, hozzájárulása maximális a hazai és a tranzitforgalom támogatásához. A fejlesztések az érintett hatóságok számára is optimálisan hasznosulnak, továbbá minimalizálják az időjárási szélsőségekből származó veszteségeket a vízi közlekedésben.</p>

10. táblázat: Programspecifikus eredménymutatók egyedi célkitűzésenként (az ERFA és a Kohéziós Alap tekintetében)

<i>Azonosító</i>	<i>Mutató</i>	<i>Mértékegység</i>	<i>Régiókaté- gória (adott esetben)</i>	<i>Bázisérték</i>	<i>Bázisév</i>	<i>Célérték (2023)</i>	<i>Adatfor- rás</i>	<i>A beszámolás gyakorisága</i>
------------------	---------------	---------------------	---	-------------------	----------------	------------------------	-------------------------	---



P2.1	Utazási idő a TEN-T vasúthálózat fejlesztése miatt	ezer utasóra / év	fejlett, kevésbé fejlett	90682*	2013	csökken	NKS forgalmi modell	évente egyszer
P2.2	Dunai hajózási balesetek száma	darab	fejlett, kevésbé fejlett	72	2012	csökken	Közlekedésbiztonsági szervezet	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül



2.A.2.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések

2.A.2.5.1 A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását

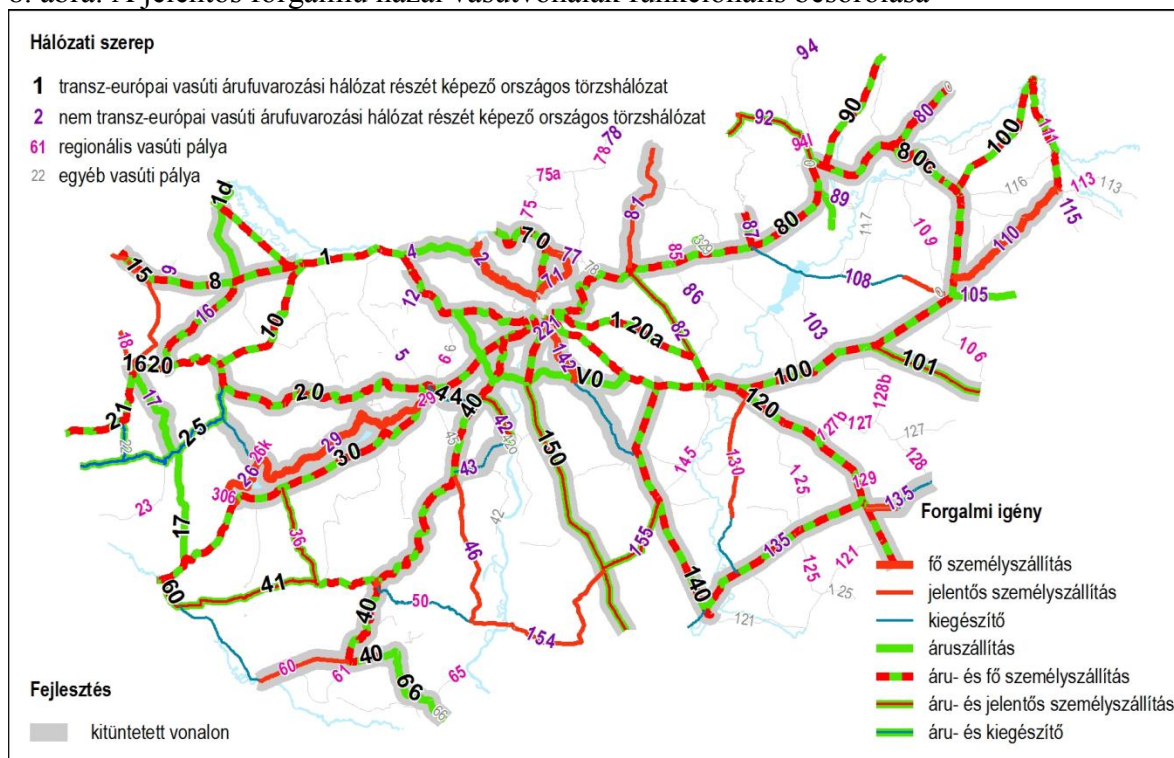
Beruházási prioritás	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
<p>A 2007-2013-as időszak vasútfejlesztési tapasztalatai alapján:</p> <ul style="list-style-type: none"> • költséghatékonyabb korszerűsítésekre van szükség, mivel ezzel az NKS alapján 3-4-szer hosszabb szakaszokra kiterjedően lehet a szolgáltatási színvonalat javítani. • a vasúti pályát a közlekedési stratégiában meghatározott funkcionalitásának (pl. nemzetközi, elővárosi személyszállítás vagy áruszállítás) megfelelően érdemes fejleszteni. • A Nemzeti Közlekedési Hatóság 160 km/h sebességű közlekedést csak ETCS rendszer kiépítése után engedélyez, mely egyes ilyen sebességre átépített vonalakon még nem történt meg, ezért ezeken a teljes sebességtartományt nem lehet kihasználni. • A fejlesztéseket ütemezni kell, mert az építőipari kapacitás korlátos, és a csúcserő terhelés a költséghatékonyt rontja. • A tervezési folyamat során nagyobb figyelmet kell fordítani a fenntartási költségekre, a tervezésbe az üzemeltetőt is célszerű bevonni és hosszabb garancia intervallumot érdemes vállaltatni a kivitelezőkkel. <p>Az IKOP 2. prioritástengelye az 1315/2013/EU rendelet I. melléklet 6.2 és 6.3 részeiben meghatározott magyarországi TEN-T vasúti törzs- és átfogó hálózaton vissza nem térítendő támogatásokkal segíti:</p> <p>a) A <u>vasútvonalak szűk keresztmetszeteinek felszámolását</u></p> <ol style="list-style-type: none"> az NKS által vizsgált szakaszokon a <u>lassújelek megszüntetésével</u>, a hidak rekonstrukciójával történne. A vonattalálkozások miatti idővesztések csökkentése érdekében igény esetén az előbbieken túl az egyvágányú vasútvonalakon részleges második vágány, forgalmi kitérők, deltavágányok, bújtatásos műtárgyak, állomásvégeken nagysebességű kitérők építése ad megnyugtató megoldást. Továbbá az egyes nagyforgalmú vasútvonalakon a biztosítóberendezések korszerűsítése (pl. KÖFI, Forgalmi Vonatközlekedési Információs Rendszer - FOR), távvezérlő rendszerek kiépítése, egyidejű állomási vonatbejárás biztosítása, valamint egyéb korszerű pályavasúti, gördülőállomány IT alkalmazások bevezetése és az adatátviteli hálózat szűk keresztmetszeteinek felszámolása valósulna meg. A korszerűsített vonalak működtetésének fenntartása és biztonsága érdekében szükséges <u>vasúti infrastruktúra diagnosztikai és karbantartó</u> 	



eszközök (pl. pályakarbantartó nagygépek) beszerzése, valamint az infrastruktúra karbantartás egységes szoftverrendszer szintű támogatása, az alkalmazáskonzolidáció, és az egységes informatikai rendszer kialakítása.

- b) A vasútvonalak interoperabilitásának javítását vonalkorszerűsítésekkel. Az NKS-ben meghatározott funkciójuknak megfelelő műszaki paraméterek szerinti infrastruktúrakorszerűsítésekbe beleértendők a kapcsolódó GSM-R és ETCS (mind a pályán, mind a járműveken, például motorvonatokon), az adatátviteli hálózat, a közlekedésbiztonság (pl. közúti átjárók, vonatérzékelés korszerűsítése), az akadálymentesítési célú beruházások, az utastájékoztató kiépítése, illetve utóbbiak szabványosított adatcseréjén alapuló központi rendszereinek és kapcsolódó szolgáltatásainak fejlesztése. A vasúti szűk keresztmetszet felszámolási és korszerűsítési beavatkozások részének tekintjük azon utazásszervezési megoldásokat (pl. csatlakozási rendszerek, állomási technológiák átrendezése, az országhatárokon történő rövid tartózkodások) is, melyek az utazási időt tovább csökkentik.

8. ábra: A jelentős forgalmú hazai vasútvonalak funkcionális besorolása



Forrás: Nemzeti Közlekedési Stratégia

- c) Az utazóközönség magasabb szintű kiszolgálása érdekében a vasúti csomópont- és





állomáskorszerűsítéseket (pl. megállóhely, közepes forgalmú állomás, budapesti fejpályaudvar). Ez kiterjedne a meglévő felvételi épület rekonstrukciójára, épületenergetikai korszerűsítésére, akadálymentesítésére, a várótermi és peronon lévő hangos és vizuális utastájékoztató és jegyértékesítés korszerűsítésére, az utasáramlási útvonalak megújítására, perontetők felújítására, újak létesítésére, esőbeállók építésére, kapcsolódó P+R, B+R parkolók létesítésére, a térvilágítási rendszer korszerűsítésére, központi információs adatbázisának létrehozására, és a vagyonbiztonságot segítő rendszer kiépítésére, szükség esetén új megállóhelyek létesítésére. A korszerűsítés során tekintettel kell lenni az éghajlatváltozási hatásokra (pl. hőhullámok, hirtelen és intenzív csapadék) miatt szükséges beavatkozásokra (pl. csapadékvíz-elvezető rendszerek, váltófűtés, árnyékoló felületek, ivókutak, kevésbé melegező burkolatok)

- d) A vízi közlekedést segítő fejlesztéseket a RIS mellett magukba foglalják a rendszeresen frissített elektronikus hajózási térképet és azok rendszeres mérésekkel való megújítását, az ECDIS használatának bevezetését, valamint a hajóút kitézési rendszer komplex fejlesztését és a kijelölés korszerűsítését.
- e) A kivitelezési projektekhez kapcsolódó (beleértve az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből kivitelezésre tervezetteket is) projektek előkészítését, a korábbi fejlesztések értékelését, a fejlesztések hatékonyságát növelő utazásszervezési megoldásokat (pl. menetrend felülvizsgálata, beleértve a párhuzamos közúti-vasúti kapacitások konszolidálását), valamint a kedvezményezettek adminisztratív kapacitásának javítását.
- f) az NKS legnagyobb hasznosságúnak ítélt menedzsment eszközeinek előkészítését (pl. tanulmánykészítés, adatfelvétel), amelyek közül az alábbiakat emeljük ki:
- Közlekedési közfeladatok, személyszállítási közszolgáltatások költséghatékonysági, szabályozási, finanszírozási hátterének javítása (tarifarendszer, szabályozás és finanszírozás, a közszolgáltatások megrendelésének egységes módszertana)
 - Vasúti szabályozáshoz kapcsolódó beavatkozások vizsgálata (pl. műszaki szabályok)
 - Közlekedési szakképzési rendszer felülvizsgálata
 - Nemzeti Közlekedési Stratégia felülvizsgálata
- g) A KözOP TEN-T vasúthálózatba tartozó szakaszolt projektjeinek IKOP-ot terhelő részét.

A fejlesztések kedvezményezettje például

- a vasúti közlekedési projektek esetén NIF Zrt., MÁV Zrt., Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt., MÁV-START Zrt., GYSEV Zrt., NISZ Zrt., a



Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, valamint

- a vízi közlekedési projekteknek a Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület (RSOE), a Duna hajózóút kijelölésért felelős vízügyi igazgatóságok (ÉDUVIZIG, KDVVIZIG és ADUVIZIG) illetve előbbiek esetleges jogutódai.

2.A.2.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek

Beruházási prioritás	7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
Az IKOP 2. prioritástengelyében a projektek kiválasztásának az alábbi fő vezérelvei vannak:	
1. kivitelezési projektek esetén:	
<ul style="list-style-type: none"> a. a 2014-2020-as EU támogatások ex-ante feltételét jelentő Nemzeti Közlekedési Stratégia legalább közepes társadalmi hasznosságú projektjei közé tartozzon. A NKS által kiemelt hasznosságúnak (társadalmi költség/haszon (BCR) mutatóval meghatározott) ítélt fejlesztési eszközei közé sorolható projektek előnyt élveznek a nagy hasznosságúakkal, azok pedig a közepes hasznosságúakkal szemben. Azonos beavatkozási kategórián belül a vasúti projektek rangsorát az NKS társadalmi és üzemeltetői hasznosság (utasszám, menetidő megtakarítás, bevételnövelés), illetve a megvalósíthatósági tényezői (környezeti, hatósági kockázat, fajlagos beruházási költség) adják meg. b. ne az 1316/2013 EU rendelet I. mellékletében szereplő törzshálózati folyosók előre meghatározott szakaszainak teljeskörű korridorfejlesztésére irányuljanak. c. A tervezett műszaki paraméterek ne haladják meg a vasútvonal funkcionalitásának (lásd 8. ábra) betöltéséhez szükséges előírásokban megkövetelteteket (pl. 2011/275 (európai) bizottsági határozat) d. teljesítsék az Európai Bizottság által megkövetelt „kidolgozott projektcsatorna” feltételeket (lásd 12.1 fejezet). A kiválasztás során különös hangsúlyt kap a projekt pénzügyi életképességének igazolása, azaz a megvalósult beruházás működtetési finanszírozhatóságának bemutatása. 	
2. projekt-előkészítés esetén a Nemzeti Közlekedési Stratégia „elsődlegesen megvalósítandó”, „megfelelő előkészítéssel támogatható” vagy „előkészítése támogatható” fejlesztési körébe tartozzanak. Megjegyezzük, hogy az előkészítési folyamat akár 5-8 évig is tarthat, mivel ennyi időt igényel, amíg a projektötletből megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési majd kiviteli terv készül, ami a kivitelezés megkezdésének feltétele.	

2.A.2.5.3 Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása (adott esetben)

Beruházási prioritás	7i „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
A prioritástengely keretében a pénzügyi eszközök alkalmazását nem tervezzük.	

2.A.2.5.4 Nagyprojektek alkalmazása (adott esetben)

Beruházási prioritás	7i „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén”
A prioritástengely keretében tervezett nagyprojekteket a 12.1 fejezet tartalmazza.	

2.A.2.5.5 Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoriánként

11. táblázat: Közös és programspecifikus kimeneti mutatók

(beruházási prioritásonként, régiókatégoriánkénti bontásban az ESZA és adott esetben az ERFA tekintetében)

Azonosító	Mutató	Mértékegység	Alap	Régiókatégoria (adott esetben)	Célérték (2023)	Adatforrás	A beszámolás gyakorisága
CO12a	A felújított vagy korszerűsített TEN-T vasútvonalak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	135*	MÁV Zrt., GYSEV Zrt	évente egyszer
O2.2	Továbbfejlesztett intelligens közlekedési rendszerrel ellátott TEN-T belvízi hajózási útvonalak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	50*	RSOE	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

2.A.2.6. Eredményességmérési keret

12. táblázat: A prioritási tengely eredményességmérési kerete

(alaponként és régiókatégeriánként)

Azonosító	Mutató típusa	Mutató vagy a végrehajtás kulcsfontosságú lépése	Mértékegység, adott esetben	Alap	Régiókatégeria	2018-ra vonatkozó rész cél	Végző cél (2023)	Adatforrás	A mutató relevanciájának ismertetése, adott esetben
CO12a.	Kimeneti mutató	Felújított vagy korszerűsített TEN-T vasútvonalak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	Megkötött támogatási szerződések száma: 11*	135*	MÁV Zrt., GYSEV Zrt.	
F2.1.	pénzügyi	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	KA	fejlett, kevésbé fejlett	a teljes keret 21%-a	a teljes keret 100%-a	Irányító Hatóság	

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

Kiegészítő minőségi információ az eredményességmérési keret kialakításáról

Az IKOP 2. prioritástengely esetében a források volumene alapján a tipikus beavatkozás a felújított vagy korszerűsített TEN-T vasútvonalak teljes hossza lesz. A 2018-as rész cél tekintetében azért a megkötött támogatási szerződések száma került meghatározásra, mivel a közlekedésfejlesztési projektek többségének lezárása (az output mutatók csak ezt követően tekinthetők teljesítettnek) időigényes, ezért nem várható, hogy többségük 2018-ra megvalósuljon.

2.A.2.7 Beavatkozási kategóriák

A Bizottság által elfogadott nomenklatúrán alapuló, a prioritási tengely tartalmának megfelelő beavatkozási kategóriák és az uniós támogatások indikatív bontása.

Beavatkozási kategóriák

Hangsúlyozzuk, hogy a beavatkozási terület szerinti forrásfelosztás a 1303/2013/EU rendelet 96. cikke (2) bekezdése b) pontjának vi. alpontja szerint indikatív. Megjegyezzük, hogy ha egy vasúti szakasz TEN-T áruszállítási szempontból törzshálózati és személyszállítási szempontból átfogó hálózati vagy fordítva, akkor 024 beavatkozási kódúnak tekintjük. A vasúti pályakarbantartó nagygépet 027, a GSM-R és az ETCS fejlesztéseket 044 beavatkozási kódúnak tekintjük.

13. táblázat: 1. dimenzió – Beavatkozási terület



Prioritástengely		2 - Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		024. Vasút (TEN-T törzshálózat)	720 000 000
KA		025. Vasút (TEN-T átfogó hálózat)	300 000 000
KA		027. Mobil vasúti eszközök	30 000 000
KA		044. Intelligens közlekedési rendszerek	200 000 000
KA		122. Értékelés és tanulmányok	9 035 159

14. táblázat: 2. dimenzió – Finanszírozási forma

Prioritástengely		2 - Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		01. vissza nem térítendő támogatás	1 259 035 159

15. táblázat: 3. dimenzió – Területtípus

Prioritástengely		2 - Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		07. Nem alkalmazható	1 259 035 159

16. táblázat: 4. dimenzió – Területi végrehajtási mechanizmusok

Prioritástengely		2 - Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		07. Nem alkalmazható	1 259 035 159



2.A.3 Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása prioritási tengely

A prioritási tengely azonosítója	3.
A prioritási tengely címe	Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása

<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag uniós szinten létrehozott pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása közösségvezérelt helyi fejlesztés révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> Az ESZA esetében: A teljes prioritási tengely a szociális innovációt vagy a transznacionális együttműködést, vagy mindkettőt szolgálja.	nem releváns

2.A.3.1. Egynél több régiókatégeriára, tematikus célkitűzésre vagy alapra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása

Az IKOP 3. prioritástengelye csak a 7. tematikus célkitűzésre és beruházási prioritásra vonatkozik, a Kohéziós Alapból és az Európai Regionális Fejlesztési Alapból finanszírozott.

2.A.3.2. Alap, régiókatégeria és az uniós támogatás kiszámításának alapja

Alap	Régiókatégeria	A számítás alapja (elszámolható közkiadás vagy összes elszámolható költség)	A legkülső régiókra és az északi ritkán lakott régiókra vonatkozó régiókatégeriák (adott esetben)
KA		Összes elszámolható költség	nem releváns
ERFA	kevésbé fejlett	Összes elszámolható költség	nem releváns

2.A.3.3 Beruházási prioritás

(A prioritási tengelyen belül minden egyes beruházási prioritásra megismétlendő)

Beruházási prioritás	7ii - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak,
----------------------	--

kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”

2.A.3.4. A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények

(A beruházási prioritáson belül minden egyes egyedi célkitűzésre megismétlendő)

<i>Azonosító</i>	3.1.
<i>Egyedi célkitűzés</i>	Elővárosi vasúton utazók számának megőrzése
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	<p>Az intézkedés elvárt eredménye</p> <ul style="list-style-type: none"> az elővárosi vasúti utasok számának - figyelembe véve Magyarország az EU-ban kiemelkedően magas vasúti közösségi közlekedési részarányát, és a népességfogyást (2012 és 2023 között az előrejelzések szerint több mint 200 ezer fővel csökken Magyarország népessége) – megőrzése. <p>A prioritástengely fenntartható városi közösségi közlekedés erősítésére vonatkozó specifikus célja az EUSDR 1/b prioritás területének 4. akciójához (fenntartható városi közlekedési rendszerek) járul hozzá, míg 3. specifikus célja az EUSDR közúti közlekedési prioritása 7. akcióját (intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése) támogatja.</p>

<i>Azonosító</i>	3.2
<i>Egyedi célkitűzés</i>	A városi közösségi közlekedési utazási idő csökkentése
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	<p>Az intézkedés elvárt eredménye az utazási idő csökkentése a korszerűsített városi kötőpályás szakaszokon.</p> <p>A prioritástengely fenntartható városi közösségi közlekedés erősítésére vonatkozó specifikus célja az EUSDR 1/b prioritás területének 4. akciójához (fenntartható városi közlekedési rendszerek) járul hozzá, míg 3. specifikus célja az EUSDR közúti közlekedési prioritása 7. akcióját (intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése) támogatja.</p>

<i>Azonosító</i>	3.3
<i>Egyedi célkitűzés</i>	Az intermodális személyszállítási kapcsolatok javítása



A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények

Az intézkedés elvárt eredménye az utazási láncok összekapcsolásának javításával az utasok száma ne csökkenjen a fejlesztett elővárosi közösségi közlekedési szakaszokon

A prioritástengely fenntartható városi közösségi közlekedés erősítésére vonatkozó specifikus célja az EUSDR 1/b prioritás területének 4. akciójához (fenntartható városi közlekedési rendszerek) járul hozzá, míg 3. specifikus célja az EUSDR közúti közlekedési prioritása 7. akcióját (intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése) támogatja.



**17. táblázat: Programspecifikus eredménymutatók egyedi célkitűzésenként (az ERFA és a Kohéziós Alap tekintetében)**

<i>Azono sító</i>	<i>Mutató</i>	<i>Mértékegy ség</i>	<i>Régióka tegória (adott esetben)</i>	<i>Bázisérté k</i>	<i>Bázisé v</i>	<i>Célérték (2023)</i>	<i>Adatf orrás</i>	<i>A beszámol ás gyakorisa ga</i>
P3.1	Utazók száma a fejlesztett elővárosi közösségi közlekedési szakaszokon	ezer utas / év	fejlett, kevésbé fejlett	42330	2013	nem csökken	Kötőpá lyás személy szállítási közszolg áltatási szerződés sel rendelke ző szerveze tek	évente egyszer
P3.2	Utazási idő a korszerűsített városi kötőpályás szakaszokon	ezer utasóra / év	fejlett, kevésbé fejlett	29064	2013	csökken	Helyi közössé gi közleked ést ellátó szerveze tek	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül



2.A.3.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések

2.A.3.5.1 A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását

Beruházási prioritás	7ii és 7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”
<p>2004 és 2012. augusztus között 1175 milliárd Ft összköltségű városi és elővárosi közösségi közlekedési projekt valósult meg. A legfontosabb tanulságokat a források közel harmadát lekötő 4-es metró példája mutatja:</p> <p>a) a projekt-előkészítettség és a szakmai minőségbiztosítás szintje alacsony volt, generálkivitelezőt nem alkalmaztak.</p> <p>b) más fejlesztéseket szorított ki, mivel a 452 milliárd Ft-nyi beruházásból szinte a teljes budapesti közösségi közlekedési járműállományt le lehetett volna cserélni.</p> <p>c) pénzügyi fenntarthatóságát a tervezéskor nem kellően vették figyelembe. A közel 10 milliárd Ft/év üzemeltetési költség finanszírozási alapját a Széll Kálmán terv 2.0. alapján a személyforgalmi behajtási díj biztosíthatja majd.</p> <p>A 2014-2020-as időszak során a fentieket el kívánjuk kerülni, melyet a tényleges igényekhez és pénzügyi fenntarthatósághoz igazodó színvonalas projekt-előkészítés (pl. tanulmányterv) és erre jobban ösztönző rendszer segíthet elő (pl. lakosságáramnyos támogatási korlát, önerő bevezetése). Utóbbi hiányában a jelenleg ötlet vagy megvalósíthatósági tanulmány fázisban lévő tényleges igényeket jelentősen meghaladó beruházási és működtetési költségigényű közlekedésfejlesztési projekteket az érintettek továbbterveztetik (pl. engedélyezési, kiviteli tervek).</p> <p>Az IKOP fenntartható városi-elővárosi prioritástengelye keretében az alábbi intézkedések részesülhetnek vissza nem térítendő támogatásban:</p> <p>d) A1315/2013/EU rendelet I. melléklet 6.2 és 6.3 részeiben meghatározott magyarországi <u>TEN-T hálózat részét nem képző elővárosi</u> (beleértve a HÉV vonalakat is) <u>vasútvonalak</u></p> <p>i. <u>szűk keresztmetszeteinek felszámolása, mely elsősorban a lassújelek megszüntetésével</u>, a hidak rekonstrukciójával történne és a Közép-Magyarországi Régió területén lévő vonalak villamosításával. A vonattalálkozások miatti időveszteségek csökkentése érdekében igény esetén az előbbieken túl részleges második vágány, állomásvégeken</p>	



- nagysebességű kiterők építése ad megnyugtató megoldást. Továbbá az egyes nagyforgalmú vasútvonalakon a központi forgalomirányítás kiépítése, egyidejű állomási vonatbejárás biztosítása, valamint egyéb korszerű pályavasúti IT alkalmazások bevezetése valósulna meg.
- ii. a közlekedésbiztonság javítása érdekében tett beavatkozások, például közúti átjárók, vonatérzékelés korszerűsítése.
 - iii. Az utazóközönség magasabb szintű kiszolgálása érdekében az állomáskorszerűsítéseket (pl. megállóhely, közepes forgalmú állomás). Ez kiterjedne a felvételi épület rekonstrukciójára, szükség esetén új megállóhelyek létesítésére, épületenergetikai korszerűsítésére, akadálymentesítésére, a várótermi és peronon lévő hangos és vizuális utastájékoztató korszerűsítésére, az utasáramlási útvonalak megújítására, perontetők felújítására, újak létesítésére, esőbeállók építésére, kapcsolódó P+R, B+R parkolók létesítésére, a térvilágítási rendszer korszerűsítésére, központi információs adatbázisának létrehozására, és a vagyonbiztonságot segítő rendszer kiépítésére. A korszerűsítés során tekintettel kell lenni az éghajlatváltozási hatásokra (pl. hőhullámok, hirtelen és intenzív csapadék) miatt szükséges beavatkozásokra (pl. csapadékvíz-elvezető rendszerek, váltófűtés, árnyékoló felületek, ivókutak, kevésbé melegedő burkolatok)
- e) a jelentős utasforgalmú elővárosi vasútvonalakon közlekedő közösségi közlekedési járművek beszerzése történne meg.
- f) Az elővárosi közlekedésben a közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztésekkel:
- i. Intermodális infrastruktúra-fejlesztéssel (pl. P+R, B+R parkolók, tram-train, intermodális személyszállítási csomópontok), ha a beruházási ráfordítás legalább 50%-a a kötőpályás létesítmény(ek)hez kapcsolódik. (7c beruházási prioritás)
 - ii. a különböző utastájékoztató, forgalomirányító és egyéb közlekedési informatikai rendszerek összekapcsolásával (pl. interfacek).
 - iii. utazási láncok összekapcsolásával. (pl. P+R, B+R parkolók, mélygarázs, különböző közösségi közlekedési szolgáltatók együttműködése)
- g) A városi kötőpályás közlekedés (pl. villamos, trolibusz) vonali infrastruktúrájának, a kapcsolódó megállóhelyeknek a forgalom fenntartását akadályozó szűk keresztmetszeteire fókuszáló korszerűsítések, rövidebb új vonali szakaszok költséghatékony kiépítését, valamint kötőpályás közösségi közlekedési járművek beszerzését és kisebb kapcsolódó fejlesztéseket (pl. járdák, utak).
- h) Közlekedésbiztonsági beavatkozásokkal a nagyvárosokban,



- i. a közúti közlekedésbiztonságot növelő elméleti és gyakorlati (pl. szimulátoros) képzésekkel. Ez a képzés a Közép-Magyarországi régió esetében kiterjedne az üzemanyag-takarékos vezetésre is, mivel az IKOP 4. prioritásának ERFA forrása ezt nem teszi lehetővé.
 - ii. infrastrukturális beavatkozásokkal (pl. kritikus csomópontoknál forgalomtechnikai eszközökkel való fejlesztésével, esetleges átépítésével)
- i) A kivitelezési projektekhez kapcsolódó projektek előkészítését, a korábbi fejlesztések értékelését, a fejlesztések hatékonyságát növelő utazásszervezési megoldásokat, valamint a kedvezményezettek adminisztratív kapacitásának javítását.
- j) A KözOP városi-elővárosi prioritás szakaszolt projektjei.

Az IKOP fenntartható városi-elővárosi prioritástengely lehetséges kedvezményezettjei például a NIF Zrt., a MÁV Zrt., a Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt., a MÁV-START Zrt., a GYSEV Zrt., a személyszállítási közszolgáltatást megrendelői (pl. önkormányzatok, BKK Zrt.) a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást ellátó cégek, illetve előbbiek esetleges jogutódai.

2.A.3.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek

<i>Beruházási prioritás</i>	7ii és 7c. „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”
-----------------------------	---

Az IKOP 3. prioritástengelyében a projektek kiválasztásának az alábbi fő vezérelvei van:

1. kivitelezési projektek esetén:

- a. a 2014-2020-as EU támogatások ex-ante feltételét jelentő Nemzeti Közlekedési Stratégia legalább közepes társadalmi hasznosságú projektjei közé tartozzon. A NKS által kiemelt hasznosságúnak (társadalmi költség/haszon (BCR) mutatóval meghatározott) ítélt fejlesztési eszközeibe sorolható projektek előnyt élveznek a nagy hasznosságúakkal, azok pedig a közepes hasznosságúakkal szemben. Azonos beavatkozási kategórián belül az elővárosi vasúti projektek rangsorát az NKS társadalmi és üzemeltetői hasznosság (utasszám, menetidő megtakarítás, bevételnövelés), illetve a megvalósíthatósági tényezői (környezeti, hatósági kockázat, fajlagos

- beruházási költség) adják meg.
- b. A városi megaprojektek által okozott kiszorítási hatás elkerülése érdekében egy adott településen megvalósuló városi kötöttpályás fejlesztésekhez és intermodális csomópont beruházásokhoz – a szakaszolt KözOP/IKOP projektek támogatásigényét is beleszámítva - összesen maximum 60 millió Ft/ezer lakos és legfeljebb 90 milliárd Ft/település IKOP támogatás adható.
 - c. A városi közlekedési projektek szerepeljenek az adott város Integrált Településfejlesztési Stratégiájában, kimutatható legyen a tervezett közlekedési projekt és a többi fejlesztési elem egymásra hatása, szinergiája.
 - d. teljesítsék az Európai Bizottság által megkövetelt „kidolgozott projektcsatorna” feltételeket (lásd 12.1 fejezet). A kiválasztás során különös hangsúlyt kap a projekt pénzügyi életképességének igazolása, azaz a megvalósult beruházás működtetési finanszírozhatóságának bemutatása.
2. projekt-előkészítés esetén a Nemzeti Közlekedési Stratégia „elsődlegesen megvalósítandó”, „megfelelő előkészítéssel támogatható” vagy „előkészítése támogatható” fejlesztési körébe tartozzanak. Megjegyezzük, hogy az előkészítési folyamat akár 5-8 évig is tarthat, mivel ennyi időt igényel, amíg a projektötletből megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési majd kiviteli terv készül, ami a kivitelezés megkezdésének feltétele.

2.A.3.5.3 Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	7ii és 7c. „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony széndioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”
A prioritástengely keretében a pénzügyi eszközök alkalmazása felmerülhet.	

2.A.3.5.4 Nagyprojektek alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	7ii és 7c. „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony széndioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri
-----------------------------	--

infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”

A prioritástengely keretében tervezett nagyprojekteket a 12.1 fejezet tartalmazza.

2.A.3.5.5 Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatéóriánként

18. táblázat: Közös és programspecifikus kimeneti mutatók

(beruházási prioritásonként, régiókatéóriánkénti bontásban az ESZA és adott esetben az ERFA tekintetében)

Azonosító	Mutató	Mértékegység	Alap	Régiókatéória (adott esetben)	Célérték (2023)	Adatforrás	A beszámolás gyakorisága
O3.1.1	Új kötőpályás közösségi közlekedési járművek kapacitása	férőhely	KA	fejlett, kevésbé fejlett	28800*	Kötőpályás személyszállítási közszolgáltatási szerződéssel rendelkező szervezetek	évente egyszer
O3.2	Új intermodális személyforgalmi kapcsolatok száma	összekapcsoltság utasok száma, ezer fő	ERFA	kevesbé fejlett	5*	Helyi közösségi közlekedést ellátó szervezetek	évente egyszer
CO15	Az új vagy felújított villamos- és metróvonalak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	17*	Helyi közösségi közlekedési ellátó szervezetek	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

2.A.3.6 Eredményességmérés keret

19. táblázat: A prioritási tengely eredményességmérés kerete

(alaponként és régiókatéóriánként)

Azonosító	Mutató típusa	Mutató vagy a végrehajtás kulcsfontosságú lépése	Mértékegység, adott esetben	Alap	Régiókatéória	2018-ra vonatkozó rész cél	Végző cél (2023)	Adatforrás	A mutató relevanciájának ismertetése, adott esetben
CO15	kimeneti	Az új vagy felújított villamos- és metróvonalak teljes hossza	km	KA	fejlett, kevésbé fejlett	Megkötött támogatási szerződések	17*	Helyi közösségi közlekedési ellátó szervezetek	

						száma: 4*			
F2.1	pénzügyi	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	KA	fejlett, kevésbé fejlett	a teljes keret 20%-a	a teljes keret 100%-a	Irányító Hatóság	

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

Kiegészítő minőségi információ az eredményességmérési keret kialakításáról

Az IKOP 3. prioritástengely esetében a források volumene alapján a tipikus beavatkozás a felújított vagy korszerűsített városi kötőpályás hálózat lesz. A 2018-as rész cél tekintetében azért a megkötött támogatási szerződések száma került meghatározásra, mivel a közlekedésfejlesztési projektek többségének lezárása (az output mutatók csak ezt követően tekinthetők teljesítettnek) időigényes, ezért nem várható, hogy többségük 2018-ra megvalósuljon.

2.A.3.7. Beavatkozási kategóriák

A Bizottság által elfogadott nomenklatúrán alapuló, a prioritási tengely tartalmának megfelelő beavatkozási kategóriák és az uniós támogatások indikatív bontása.

Beavatkozási kategóriák

Hangsúlyozzuk, hogy a beavatkozási terület szerinti forrásfelosztás a 1303/2013/EU rendelet 96. cikke (2) bekezdése b) pontjának vi. alpontja szerint indikatív és nem definitív. A képzési beavatkozásokat az Európai Szociális Alap finanszírozás hiányában nem a 117-es (... tudás, képességek és kompetenciák megújítása ...), hanem a 043-as (Tiszta városi közlekedési infrastruktúra és promóció) kategóriába soroltuk.

20. táblázat: 1. dimenzió – Beavatkozási terület

Prioritástengely		3 - Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		026. Egyéb vasútvonalak	30 000 000
KA		027. Mobil vasúti eszközök	320 000 000
KA		036. Multimodális közlekedés	53 000 000
KA		043. Tiszta városi közlekedési infrastruktúra és annak elősegítése	175 551 389
ERFA	Kevésbé fejlett	043. Tiszta városi közlekedési infrastruktúra és annak elősegítése	164 625 419

21. táblázat: 2. dimenzió – Finanszírozási forma

Prioritástengely		3 - Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		01. vissza nem térítendő támogatás	578 551 389
ERFA	Kevésbé fejlett	01. vissza nem térítendő támogatás	164 625 419



22. táblázat: 3. dimenzió – Területtípus

Prioritástengely		3 - Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		01. Nagyméretű városi területek (sűrűn lakott > 50 000 fős lakosság)	450 000 000
KA		02. Kisméretű városi területek (közepes népsűrűség > 5 000 fős lakosság)	16 000 000
KA		07. Nem alkalmazható	112 551 389
ERFA	Kevésbé fejlett	01. Nagyméretű városi területek (sűrűn lakott > 50 000 fős lakosság)	100 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	07. Nem alkalmazható	64 625 719

23. táblázat: 4. dimenzió – Területi végrehajtási mechanizmusok

Prioritástengely		3 - Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
KA		07. Nem alkalmazható	578 551 389
ERFA	kevésbé fejlett	07. Nem alkalmazható	164 625 719



**2.A.4 Közlekedési rendszer energia-hatékonyágának javítása prioritási tengely**

A prioritási tengely azonosítója	4.
A prioritási tengely címe	Közlekedési rendszer energiahatékonyság javítása

<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása kizárólag uniós szinten létrehozott pénzügyi eszközök révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> A teljes prioritási tengely végrehajtása közösségvezérelt helyi fejlesztés révén történik.	nem releváns
<input type="checkbox"/> Az ESZA esetében: A teljes prioritási tengely a szociális innovációt vagy a transznacionális együttműködést, vagy mindkettőt szolgálja.	nem releváns

2.A.4.1. Egynél több régiókatégoáriára, tematikus célkitűzésre vagy alagra vonatkozó prioritási tengely kialakításának indokolása

Nem releváns, mivel az IKOP 4. prioritástengelye csak a 7. tematikus célkitűzésre vonatkozik, teljes egészében az Európai Regionális Fejlesztési Alapból finanszírozott és csak a kevésbé fejlett régiókban tervezünk felhasználni.

2.A.4.2 Alap, régiókatégoória és az uniós támogatás kiszámításának alapja

Alap	Régiókatégoória	A számítás alapja (elszámolható közkiadás vagy összes elszámolható költség)	A legkülső régiókra és az északi ritkán lakott régiókra vonatkozó régiókatégoóriák (adott esetben)
ERFA	kevésbé fejlett	Összes elszámolható költség	nem releváns

2.A.4.3 Beruházási prioritás

(A prioritási tengelyen belül minden egyes beruházási prioritásra megismétlendő)

Beruházási prioritás	7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”
----------------------	---



7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”

2.A.4.4 A beruházási prioritáshoz kapcsolódó egyedi célkitűzések és a várt eredmények

(A beruházási prioritáson belül minden egyes egyedi célkitűzésre megismétlendő)

<i>Azonosító</i>	4.1
<i>Egyedi célkitűzés</i>	A közlekedési rendszer olajfüggőségének csökkentése
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	A prioritástengely célja energiahatékonyságának javítása azzal, hogy a közlekedési rendszer olajfüggősége csökkenjen azáltal, hogy nő a villamosított vasútvonalak aránya.

<i>Azonosító</i>	4.2
<i>Egyedi célkitűzés</i>	A torlódások csökkentése a magyarországi regionális úthálózaton
<i>A tagállam által az uniós támogatással elérni kívánt eredmények</i>	A prioritási tengely célja, hogy a közlekedés energiahatékonysága javuljon azzal, hogy a nem TEN-T úthálózaton a forgalmi torlódások csökkenjenek.

24. táblázat: Programspecifikus eredménymutatók egyedi célkitűzésenként (az ERFA és a Kohéziós Alap tekintetében)

<i>Azonosító</i>	<i>Mutató</i>	<i>Mértékegység</i>	<i>Régiókategória (adott esetben)</i>	<i>Bázisérték</i>	<i>Bázisév</i>	<i>Célérték (2023)</i>	<i>Adatforrás</i>	<i>A beszámolás gyakorisága</i>
P4.1	A villamosított vasútvonalak aránya	%	kevésbé fejlett	35,3%	2013	nő	MÁV Zrt., GYSEV Zrt.	évente egyszer
P4.2	Utazási idő (szgk) a regionális úthálózat fejlesztése miatt	1000 járműóra/év	kevésbé fejlett		2013	csökken	NKS forgalmi modell	évente egyszer

2.A.4.5 A beruházási prioritás keretében támogatandó intézkedések

2.A.4.5.1 A támogatandó intézkedések típusának és példáinak ismertetése és ezek várható hozzájárulása az egyedi célkitűzésekhez, beleértve adott esetben a fő célcsoportok, az egyedi célterületek és a kedvezményezettek típusainak azonosítását

<p><i>Beruházási prioritás</i></p>	<p>7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”</p> <p>7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”</p>
<p>A <u>közlekedési rendszer energiahatékonyságának növelése</u> specifikus cél keretében támogatásban részesülhetnek:</p> <p>a) A Közép-Magyarországi Régió kívüli, jelentős átmenő forgalommal terhelt <u>TEN-T hálózathoz nem tartozó közutak</u> fejlesztése, korszerűsítése (pl. elkerülő utak) és a KözOP TEN-T hálózaton kívüli közutak szakaszolt projektjeinek IKOP-ot terhelő igénye. (7b beruházási prioritás keretében)</p> <p>b) A Közép-Magyarországi Régió kívüli <u>vasútvonalak villamos energiaellátásnak fejlesztése</u>,</p> <ol style="list-style-type: none"> még nem villamosított vasútvonalak esetében a felsővezeték kiépítésével, a már villamosított vonalakon leromlott felsővezetéki, valamint energiaellátó berendezések (pl. vontatási állomás kapacitásbővítése) korszerűsítésével, esetlegesen kapcsolódó kisebb beruházások. A villamosított vasútvonalak működtetésének fenntartása és biztonsága érdekében felsővezeték-karbantartó nagygépek beszerzése is ezen intézkedés keretében történne. A fenti projektek kivitelezésének előkészítése érdekében szükséges előkészítési projektek (pl. engedélyezési, kiviteli terv elkészítése, területszerzés). <p>c) Az <u>eco-driving</u> keretében a járművezetők üzemanyag-takarékos vezetését erősítő elméleti és gyakorlati (pl. szimulátoros) képzéséhez nyújtanánk támogatást.</p> <p>d) Több utassal közlekedő személygépjárműveket (<u>teleautó</u>) előnyben részesítő rendszer (jogosultsági, ösztönzési, ellenőrzési háttér, teleautó kialakítási jellemzői) kialakításához szükséges előkészítő tanulmányok, a rendszert népszerűsítő kampányok, valamint a teleautózás elterjedését segítő beavatkozások (pl. sávok kialakítása, táblák, ITS eszközök telepítése).</p> <p>e) Az áru- és személyszállító <u>hajók</u> elavult, legalább 100 kW teljesítményt meghaladó <u>főgépeinek cseréje</u>.</p> <p>f) <u>Szemléletformálás</u>, melyben országos szinten a közösségi közlekedést népszerűsítő és</p>	



közlekedésbiztonsági kampányok kerülnek megrendezésre. Utóbbi keretében nagyobb hangsúlyt kell helyezni a passzív és az aktív biztonsági eszközök használatára, a korszerű technológiák alkalmazására (e-call rendszer). Biztonságot javító tényezőnek tekintendő a közúti közlekedési baleseteket követő mentési tevékenység hatékonyságának növelése is. Az e-call rendszer járműhöz kötődő elemeinek (érzékelők, jeladók és maga a hívástovábbító készülék) beépítésével, működtetésével kapcsolatban ismeretterjesztés szükséges. A járműbiztonság fejlesztésének a fentiek alapján a gyártókon kívül a szabályozó és ellenőrző hatóságok és a közlekedésbiztonsági propagandát végző szervezetek egyaránt részesei. Ezzel kapcsolatban szükséges az ehhez fűződő attitűdök vizsgálata: milyen ösztönzők mentén lehetne hatásosan és gyorsan elterjeszteni a biztonságfokozó technológiák alkalmazását, illetve milyen szereplők bevonásával lehetne hatékonyan kommunikálni az innovációk fontos szerepét a biztonság terén.

- g) A közlekedési rendszer környezeti és energetikai modelljének kidolgozása
 h) A kivitelezési projektekhez kapcsolódó projektek előkészítését, a korábbi fejlesztések értékelését, valamint a kedvezményezettek adminisztratív kapacitásának javítását.

Az IKOP közlekedési rendszer energiahatékonyságának javítása prioritástengely lehetséges kedvezményezettjei például a NIF Zrt., a Magyar Közút Nzrt., a MÁV Zrt., a Nemzeti Vasúti Pályaműködtető Zrt., a MÁV-START Zrt, a GYSEV Zrt., autósiskolák, vízi áru- és/vagy személyfuvarozást végző vállalkozások, az Országos Rendőr-főkapitányság, illetve előbbieket esetleges jogutódai.

2.A.4.5.2 A műveletek kiválasztásában alkalmazandó vezérelvek

<i>Beruházási prioritás</i>	<p>7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”</p> <p>7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”</p>
-----------------------------	--

Az IKOP 4. prioritástengelyében a projektek kiválasztásának az alábbi fő vezérelvei van:

1. kivitelezési projektek esetén:

- a. a 2014-2020-as EU támogatások ex-ante feltételét jelentő Nemzeti Közlekedési Stratégia legalább közepes társadalmi hasznosságú projektjei közé tartozzon. A NKS által kiemelt hasznosságúnak (társadalmi költség/haszon (BCR) mutatóval





meghatározott) ítélt beavatkozásaiba sorolható projektek előnyt élveznek a nagy hasznosságúakkal, azok pedig a közepes hasznosságúakkal szemben. Azonos beavatkozási kategórián belül a vasúti projektek rangsorát az NKS társadalmi és üzemeltetői hasznosság (utasszám, menetidő megtakarítás, bevételnövelés), illetve a megvalósíthatósági tényezői (környezeti, hatósági kockázat, fajlagos beruházási költség) adják meg.

- b. teljesítsék az Európai Bizottság által megkövetelt „kidolgozott projektesatorna” feltételeket (lásd 12.1 fejezet). A kiválasztás során különös hangsúlyt kap a projekt pénzügyi életképességének igazolása, azaz a megvalósult beruházás működtetési finanszírozhatóságának bemutatása.
- c. Az eco-driving és hajók főgép-cseréje pályázatos formában valósulna meg.

2. projekt-előkészítés esetén a Nemzeti Közlekedési Stratégia „elsődlegesen megvalósítandó”, „megfelelő előkészítéssel támogatható” vagy „előkészítése támogatható” fejlesztési körébe tartozzanak. Megjegyezzük, hogy az előkészítési folyamat akár 5-8 évig is tarthat, mivel ennyi időt igényel, amíg a projektötletből megvalósíthatósági tanulmány, engedélyezési majd kiviteli terv készül, ami a kivitelezés megkezdésének feltétele.

2.A.4.5.3 Pénzügyi eszközök tervezett alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	<p>7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”</p> <p>7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”</p>
A prioritástengely keretében a pénzügyi eszközök alkalmazását nem tervezzük.	

2.A.4.5.4 Nagyprojektek alkalmazása (adott esetben)

<i>Beruházási prioritás</i>	<p>7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők,</p>
-----------------------------	---





	<p>multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében”</p> <p>7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával”</p>
<p>A prioritástengely keretében tervezett nagyprojekteket a 12.1 fejezet tartalmazza.</p>	

2.A.4.5.5 *Kimeneti mutatók beruházási prioritásonként és adott esetben régiókatégoriánként*

25. táblázat: Közös és programspecifikus kimeneti mutatók

(beruházási prioritásonként, régiókatégoriánkénti bontásban az ESZA és adott esetben az ERFA tekintetében)

Azonosító	Mutató	Mértékegység	Alap	Régiókatégoria (adott esetben)	Célérték (2023)	Adatforrás	A beszámolás gyakorisága
O4.1	Újra villamosított vasútvonalak teljes hossza	km	ERFA	kevésbé fejlett	41*	MÁV Zrt., GYSEV Zrt.	évente egyszer
CO14	Az újjraépített vagy felújított utak teljes hossza	km	ERFA	kevésbé fejlett	35	Magyar Közút Nzrt.	évente egyszer

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

2.A.4.6 Eredményességmérés keret

26. táblázat: A prioritási tengely eredményességmérés kerete

(alaponként és régiókatégoriánként)

Azonosító	Mutató típusa	Mutató vagy a végrehajtás kulcsfontosságú lépése	Mértékegység, adott esetben	Alap	Régiókatégoria	2018-ra vonatkozó rész cél	Végső cél (2023)	Adatforrás	A relevanciájának ismertetése, adott esetben
F2.1	pénzügyi	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	ERFA	kevésbé fejlett	a teljes keret 26%-a	a teljes keret 100%-a	Irányító Hatóság	





O4.1	output	Újonnan villamosított egyéb vasútvonalak teljes hossza	km	ERFA	kevésbé fejlett	Megkötött támogatási szerződések száma: 3*	41*	MÁV Zrt., GYSEV Zrt.
------	--------	--	----	------	-----------------	--	-----	----------------------

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

Kiegészítő minőségi információ az eredményességmérés keret kialakításáról

Az IKOP 4. prioritástengely esetében a források volumene alapján a tipikus beavatkozás a vasút-villamosítás lesz. A 2018-as rész cél tekintetében azért a megkötött támogatási szerződések száma került meghatározásra, mivel a közlekedésfejlesztési projektek többségének lezárása (az output mutatók csak ezt követően tekinthetők teljesítettnek) időigényes, ezért nem várható, hogy többségük 2018-ra megvalósuljon.

2.A.4.7 Beavatkozási kategóriák

Hangsúlyozzuk, hogy a beavatkozási terület szerinti forrásfelosztás a 1303/2013/EU rendelet 96. cikke (2) bekezdése b) pontjának vi. alpontja szerint indikatív és nem definitív. A képzési beavatkozásokat az Európai Szociális Alap finanszírozás hiányában nem a 117-es (... tudás, képességek és kompetenciák megújítása ...), hanem a 043-as (Tiszta városi közlekedési infrastruktúra és annak elősegítése) kategóriába soroltuk.

27. táblázat: 1. dimenzió – Beavatkozási terület

Prioritástengely		4 - Közlekedési energia-hatékonyság javítása	
Alap	Régiókatégoria	Kód	Összeg (€)
ERFA	Kevésbé fejlett	025. Vasút (TEN-T átfogó hálózat)	150 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	026. Egyéb vasútvonalak	100 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	027. Mobil vasúti eszközök	8 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	030. Másodrendű útkapcsolat a TEN-T úthálózathoz és csomópontokhoz (új építésű)	130 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	031. Egyéb nemzeti és regionális utak (új építésű)	2 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	034. Egyéb felújított vagy javított út (autópálya, nemzeti, regionális vagy helyi)	6 000 000
ERFA	Kevésbé fejlett	069. A környezetbarát gyártási eljárások és az erőforráshatékonyság támogatása a kkv-kben	1 300 000





ERFA	Kevésbé fejlett	070. Az energiahatékonyság előmozdítása a nagyvállalkozásokban	1 300 000
ERFA	Kevésbé fejlett	121. Előkészítés, megvalósítás, monitoring és vizsgálat	500 000
ERFA	Kevésbé fejlett	122. Értékelés és tanulmányok	2 373 857

28. táblázat: 2. dimenzió – Finanszírozási forma

Prioritástengely		4 - Közlekedési energia-hatékonyság javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
ERFA	Kevésbé fejlett	01. vissza nem térítendő támogatás	401 473 857

29. táblázat: 3. dimenzió – Területtípus

Prioritástengely		4 - Közlekedési energia-hatékonyság javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
ERFA	Kevésbé fejlett	07. Nem alkalmazható	401 473 857

30. táblázat: 4. dimenzió – Területi végrehajtási mechanizmusok

Prioritástengely		4 - Közlekedési energia-hatékonyság javítása	
Alap	Régiókatégória	Kód	Összeg (€)
ERFA	kevésbé fejlett	07. Nem alkalmazható	401 473 857



**3. SZAKASZ FINANSZÍROZÁSI TERV****3.1 Az egyes alapokból származó pénzügyi előirányzat és az eredményességi tartalékhoz tartozó összegek****31. táblázat**

Alap	Régiók ategória	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020		Összesen	
		Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)	Fő allokáció (€)	Eredményességi tartalék (€)
ERFA	Kevésbé fejlett	70 067 006	33 965 956	71 957 419	0	73 967 782	0	75 749 522	0	77 768 169	0	80 039 949	0	82 583 473	0	532 133 320	33 965 956
Összes ERFA		70 067 006	33 965 956	71 957 419	0	73 967 782	0	75 749 522	0	77 768 169	0	80 039 949	0	82 583 473	0	532 133 320	33 965 956
KA		331 393 334	162 042 537	341 904 215	0	352 931 686	0	362 105 832	0	371 811 412	0	383 468 995	0	395 050 938	0	2 538 666 412	162 042 537
Összesen		401 460 340	196 008 493	413 861 634	0	426 899 468	0	437 855 354	0	449 579 581	0	463 508 944	0	477 634 411	0	3 070 799 732	196 008 493





3.2 Összes pénzügyi előirányzat alaponként és nemzeti társfinanszírozás (€)

32A. táblázat: Finanszírozási terv

Prioritás	Alap	Régió kategória	Az Unió támogatás számításának alapja (Összes elszámolható költség vagy elszámolható közkiadás)	Unió támogatás (€)	Nemzeti önrész (€)	A nemzeti önrész indikatív bontása		Összes finanszírozás (€)	Társfinanszírozás mértéke	Tájékoztatóként EBB hozzájárulás (€)	Fő allokáció (összes forrás az eredményességi tartalék nélkül)		Eredményességi tartalék		Eredményességi tartalék aránya az összes uniós támogatás arányában
						Nemzeti közfinanszírozás (€)	Nemzeti magánfinanszírozás (€)				Unió támogatás (€)	Nemzeti önrész (€)	(h)=(a)-(j)	(i) = (b) - (k)	
				(a)	(b) = (c) + (d)	(c)	(d)	(e) = (a) + (b)	(f) = (a)/(c)	(g)	(h)=(a)-(j)	(i) = (b) - (k)	(j)	(k)=(b)+(j)/(a)	(l)=(j)/(a)*100
1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	KA		Összes elszámolható költség	863 122 401	152 315 718	152 315 718	0	1 015 438 119	85%	NA	802 703 833	141 653 618	60 418 568	10 662 100	7,00%
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása	KA		Összes elszámolható költség	1 259 035 159	222 182 675	222 182 675	0	1 481 217 834	85%	NA	1 192 124 273	210 374 872	66 910 886	11 807 803	5,31%





3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása prioritástengely	ERF A	kevésbé fejlett	Összes elszámolható költség	164 625 419	29 051 545	29 051 545	0	193 676 964	85%	NA	154 747 894	27 308 452	9 877 525	1 743 093	6,00%
	KA		Összes elszámolható költség	578 551 389	102 097 304	102 097 304	0	680 648 693	85%	NA	543 838 306	95 971 466	34 713 083	6 125 838	6,00%
4. Közlekedési energiahatékonyság javítása prioritástengely	ERF A	kevésbé fejlett	Összes elszámolható költség	401 473 857	70 848 328	70 848 328	0	472 322 185	85%	NA	377 385 426	66 597 428	24 088 431	4 250 900	6,00%
Összesen	KA		Összes elszámolható költség	2 700 708 949	476 595 697	476 595 697	0	3 177 304 646	85%	NA	2 538 666 412	447 999 955	162 042 537	28 595 742	6,00%
Összesen	ERF A	kevésbé fejlett	Összes elszámolható költség	566 099 276	99 899 873	99 899 872	0	665 999 149	85%	NA	532 133 320	93 905 881	33 965 956	5 993 992	6,00%
Mindösszesen	-	-	Összes elszámolható költség	3 266 808 225	576 495 570	576 495 569	0	3 843 303 795	85%	NA	3 070 799 732	541 905 836	196 008 493	34 589 734	6,00%

32B. táblázat: A pénzügyi terv bontása prioritási tengely, alap, régiókatégória és tematikus célkitűzés szerint

Prioritási tengely	Alap	Régiókatégória	Tematikus célkitűzés	Unió támogatás (€)	Nemzeti önrész (€)	Összes finanszírozás (€)
--------------------	------	----------------	----------------------	--------------------	--------------------	--------------------------





1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	KA		7. tematikus célkitűzés	863 122 401	152 315 718	1 015 438 119
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása	KA		7. tematikus célkitűzés	1 259 035 159	222 182 675	1 481 217 834
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása	ERFA	Kevésbé fejlett	7. tematikus célkitűzés	164 625 419	29 051 545	193 676 964
	KA		7. tematikus célkitűzés	578 551 389	102 097 304	680 648 693
4. Közlekedési rendszer energia-hatékonyágának javítása	ERFA	Kevésbé fejlett	7. tematikus célkitűzés	401 473 857	70 848 328	472 322 185
ÖSSZESEN	-	-	-	3 266 808 225	576 495 570	3 843 303 795

33. táblázat: Az éghajlatváltozás célkitűzésekhez felhasználandó támogatás indikatív összege

Prioritási tengely	Az éghajlatváltozás célkitűzésekhez felhasználandó támogatás indikatív összege (€)	Az operatív programhoz rendelt teljes összeg részaránya (%)
1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	400 000	0,01%
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi úti elérhetőség javítása	500 000 000	15,31%
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasúti elérhetőség javítása	297 270 723,2	9,10%



4. Közlekedési rendszer energia-hatékonyságának javítása	105 020 000	3,21%
Összesen	902 690 723,2	27,63%



4. SZAKASZ INTEGRÁLT TERÜLETFEJLESZTÉSI MEGKÖZELÍTÉS

Az IKOP a Nemzeti Közlekedési Stratégiára épül, mely az országos területi vonatkozású tervdokumentumokkal összhangban, azok céljainak figyelembevételével készült. Az IKOP prioritástengelyei a nemzetközi, regionális és városi-elővárosi szempontok integrálásával kerültek kialakításra.

4.1 Közösségvezérelt helyi fejlesztés (adott esetben)

Az IKOP esetében nem releváns.

4.2 Fenntartható városfejlesztés (adott esetben)

Az IKOP esetében nem releváns.

4.3 Integrált területi beruházás (ITI) (adott esetben)

Az IKOP esetében nem releváns.

4.4 A legalább egy másik tagállamban működő kedvezményezettekkel az operatív program keretében végrehajtott interregionális és transznacionális intézkedésekre vonatkozó rendelkezések (adott esetben)

Az IKOP esetében nem releváns.

4.5 A tagállam által azonosított programterület szükségleteire is figyelemmel a program szerint tervezett beavatkozásoknak a makroregionális stratégiákhoz és tengeri medencéket érintő stratégiákhoz való hozzájárulása

Az Operatív Program tervezése az előkészítés stádiumától kezdve mind az előkészítés, mind a végrehajtás fázisaiban az EUSDR figyelembevételével, releváns elemeinek beépítésével zajlik.

Az IKOP 1. és 2. prioritástengely specifikus céljai az EUSDR 1/b prioritás területe 1. akciójának TEN-T közúti és vasúti prioritási projektek megvalósítását támogatják. Az EUSDR a határon átnyúló infrastruktúra elemek összehangolt fejlesztésének támogatásával és ezzel a határon túli összeköttetések felgyorsításával és a tranzitfolyások jobb kihasználásával járul hozzá a specifikus célok hatékony megvalósításához.

Az IKOP 2. prioritástengely 1. specifikus célja nevesített módon támogatja az EUSDR 4. akciójának (folyami információs rendszer) fejlesztését a TEN-T törzshálózat korszerűsítése keretében. Tekintettel arra, hogy a RIS regionálisan valósul meg, hozzájárulása maximális a hazai és a tranzitforgalom támogatásához. A fejlesztések optimálisan hasznosulnak az érintett hatóságok számára is, továbbá minimalizálják az időjárási szélsőségekből származó





veszteségeket a vízi közlekedésben.

A prioritástengely specifikus céljai továbbá az EUSDR 1/b prioritás területe 1. akciójának (TEN-T közúti és vasúti prioritási projektek megvalósítása) vasúti vonatkozásait támogatják. A vasútvonalak átépítésének hozadékai a nemzetközi elérési időben is érvényesülnek, a beruházások a nemzetközi forgalom következtében a pályahasználati díjakban hamarabb megtérülnek.

Az IKOP 3. prioritástengely kötőpályás városi közlekedésfejlesztéseire vonatkozó specifikus célja az EUSDR 1/b prioritás területének 4. akciójához (fenntartható városi közlekedési rendszerek) járul hozzá, míg 2. specifikus célja (intermodalitás javítása) az EUSDR közúti közlekedési prioritása 7. akcióját (intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése) támogatja.

A Duna Stratégia mindkét specifikus cél tekintetében a határon átnyúló agglomerációk intelligens közlekedésfejlesztésének koordinált megvalósítását tudja támogatni.

Az IKOP tervezése során figyelembevételre kerültek az EUSDR-ben szereplő közlekedésfejlesztési projektek, melyek közül Magyarországot a következők érintik:

- TEN-T Mediterrán vasúti folyosó fejlesztése
- Egyes észak-déli közúti folyosók (pl. CETC-Route 65, Gdansk-Ploce, Via Carpathia) fejlesztése, melyek hazai szakaszai a TEN-T hálózat részét képezik.
- EuroVelo 6 kerékpárút.
- Nagysebességű vasúthálózat előkészítése
- Duna hajózhatósága

A fenti projektek megfelelő előkészítést (pl. szükséges környezetvédelmi engedélyek megszerzését) követően az IKOP és CEF keretében tervezettek, ez alól az EuroVelo 6 kerékpárút a kivétel, mely az operatív programok közötti lehatárolások alapján a Gazdasági és Innovációs Operatív Program (GINOP) hatáskörébe tartozik.

Nemzeti Közlekedési Stratégia elő-megvalósíthatósági tanulmánya alapján 705-870 milliárd Ft-ba kerülő Budapest-Bécs nagysebességű vasútvonal megépítése csak 10-12 millió utas/év küszöbérték esetén lehet pénzügyileg fenntartható, amit a forgalmi modell 2035 utánra prognosztizál.

A Duna hordalékegyensúlya felborulásának és medermélyülésének ivóvízbázisokra, Natura 2000 területekre, turizmusra és hajózásra gyakorolt kedvezőtlen hatásainak visszafordítása és az ezeket célzó komplex hatásvizsgálatok és tervek megalapozására az EUSDR keretében az érintett Duna országokat lefedő hordalékegyensúly modell kerül kidolgozásra. A későbbiekben





azonosított fejlesztések hajózási elemeinek finanszírozására a CEF forrásai lehetnek alkalmasak.





5. SZAKASZ A SZEGÉNYSÉG ÁLTAL LEGINKÁBB SÚJTOTT FÖLDRAJZI TERÜLETEK VAGY A HÁTRÁNYOS MEGKÜLÖNBÖZTETÉS VAGY TÁRSADALMI KIREKESZTÉS LEGNAGYOBB KOCKÁZATÁVAL SZEMBENÉZŐ CÉLCSOPORTOK EGYEDI SZÜKSÉGLETEI

5.1 A szegénység által leginkább érintett földrajzi területek/a kirekesztés által leginkább veszélyeztetett célcsoportok

Az IKOP esetében nem releváns.

5.2 Stratégia a szegénység által leginkább érintett földrajzi területek/célcsoportok egyedi szükségleteinek kezelésére és adott esetben a partnerségi megállapodásban meghatározott integrált megközelítéshez való hozzájárulás

Az IKOP esetében nem releváns.





6. SZAKASZ SÚLYOS ÉS TARTÓS TERMÉSZETI VAGY DEMOGRÁFIAI HÁTRÁNYBAN LÉVŐ FÖLDRAJZI TERÜLETEK SAJÁTOS SZÜKSÉGLETEI

Az IKOP esetében nem releváns.



7. SZAKASZ AZ IRÁNYÍTÁSÉRT, A KONTROLLÉRT ÉS AZ ELLENŐRZÉSÉRT FELELŐS HATÓSÁGOK ÉS SZERVEZETEK, VALAMINT AZ ÉRINTETT PARTNEREK SZEREPE

7.1 Az érintett hatóságok és szervezetek

34. táblázat: Az érintett hatóságok és szervezetek

Hatóság/szervezet	A hatóság/szervezet, osztály vagy csoport megnevezése	A hatóság/szervezet vezetője (beosztása vagy tisztsége)
Irányító Hatóság	NFM, Közlekedési Operatív Programokért Felelős Helyettes Államtitkárság	Szalóki Flórián, helyettes államtitkár
Igazoló hatóság, ahol alkalmazható	Magyar Államkincstár	Dr. Dancsó József, elnök
Ellenőrzési hatóság	Európai Unió Támogatásokat Auditáló Főigazgatóság	Dr. Dencső Balázs, főigazgató
Szerv, amely számára a Bizottság kifizetést eszközöl	Magyar Államkincstár	Dr. Dancsó József, elnök

7.2 Partnerek bevonása

7.2.1 *Az érintett partnereknek az operatív program elkészítésébe történő bevonására tett intézkedések és a partnerek szerepe az operatív program végrehajtásában, monitoringjában és értékelésében*

Az IKOP tervezését a közlekedésfejlesztés szempontjából releváns partnerek a kezdetektől segítik és nyomon követik. Az első szakaszban a partnerek bevonása döntően az IKOP tervezést megalapozó Nemzeti Közlekedési Stratégia kidolgozásában jelent meg, melynek már korai fázisába valamennyi megye és szinte az összes közlekedési szakmai szervezet bekapcsolódott. Az NKS átfogó jellegére tekintettel a megfogalmazott kihívások, gyengeségek és célok, valamint előirányzott kezelési módok olyan szakmai szervezetekkel történt konzultáció eredményeképp kerültek azonosításra, amelyek a minisztérium feladatkörét érintően fajsúlyos érdekek képviselőiként lépnek fel, vagy a minisztériumnak egyébként is stratégiai partnerei.

2013 októberéig az IKOP készítésébe a kormányzaton kívüli szereplők közül többek között a KözOP monitoring bizottsági tagok, MMK, LEF és tagszervezetei (pl. HUNGRAIL), kerékpáros szervezetek, megyei jogú városok tervezői kapcsolódhattak be, emellett a különböző konferenciákon is ösztönöztük a partnerek bekapcsolódását. A partnerek tájékoztatása elsősorban a 2014-2020-as időszakban a különböző döntések eredményeként csökkenő forráskeret, illetve a szigorúbb előírásokkal kapcsolatban (pl.



kidolgozott projektcsatorna, Nemzeti Közlekedési Stratégia, Európa 2020 célok) történt meg. A rendezvényeken és egyéb fórumokon a partnerek által adott észrevételek alapján az IKOP-ban a legjelentősebb változás az volt, hogy az 1.0 változatában még nem szerepelt városi közlekedési prioritás, mivel a szaktárca azt a helyi közlekedés és a szubszidiaritás elve miatt a területi operatív programok hatáskörének tekintette. A partnerek javaslatára a későbbi változatokba már bekerült ez a prioritás, melynek kerete az IKOP 3.0 változatára tovább emelkedett. Emellett egyes prioritások az eredetinel komplexebb fejlesztéseket is lehetővé tesznek azáltal, hogy kibővültek a projekt-előkészítési, járműbeszerzési elemekkel. A valamennyi közlekedési ágazatban a korábbi IKOP verziókban szigetszerűen kezelt közlekedésbiztonsági és ITS fejlesztések horizontális elemmé váltak

A 2013. októberig tartó partnerségi szakaszban a szakma elvárásainak és tapasztalatainak felhasználásával elkészült az IKOP 3.0 változata, amelyet a központi honlapon (www.nfu.hu/partnerség) tettük elérhetővé, ahonnan az információk bárki számára megismerhetővé váltak. Ezen folyamattal kezdődött meg az operatív program központilag koordinált, rendszerszerű eszközökkel támogatott széles körű társadalmi egyeztetése, így 2013 őszétől a partneri dialógus kiegészült a fejlesztések kedvezményezettjeit és érintettjeit tömegesen elérő szervezett tájékoztatással is. Az operatív program központi honlapon történő közzétételével egyidejűleg több ezer felkérés került kiküldésre írásban a szakmai partnereinken túl mindazon szervezetek részére is, akik a partnerség jegyében bármely téma kapcsán kapcsolatban álltak a záruló fejlesztési ciklusban a támogatókkal. Ezekben a figyelemfelhívó levelekben arra biztattuk partnereinket, hogy osszák meg velünk javaslataikat és észrevételeiket akár a honlapon, akár egy központi email címen keresztül. Az operatív program véleményezése kapcsán az on-line felületre összesen 112 vélemény érkezett be.

Annak érdekében, hogy a párbeszédünket kiterjesszük a szakmai partnereinken túl az egyéb érdeklődők körére is, szakmai fórum megrendezésére került sor 2013. november 14-én, ami az operatív program részletesebb megvitatását helyezte fókuszba. A szakmai fórumon összesen 72 partner képviseltette magát, ahol az operatív program tervezői részéről történő bemutatásán kívül lehetőség nyílt a programhoz észrevételt, javaslatot megfogalmazó partnerekkel szakmai párbeszéd, vita lefolytatására is.

Szintén személyes konzultációra nyílt lehetőség a hét régió központjába szervezett rendezvényeken, ahol további közel ezer résztvevő jelenlétében tudtunk vitát folytatni. A regionális rendezvények helyszíneit és időpontjait az alábbi táblázat foglalja össze:





Regionális rendezvény helyszíne	Regionális rendezvény időpontja	Regionális rendezvényen résztvevők száma (fő) (jelenléti ív alapján)
Miskolc	2013. november 28.	149
Debrecen	2013. november 29.	175
Szeged	2013. december 2.	113
Budapest	2013. december 3.	133
Székesfehérvár	2013. december 4.	114
Győr	2013. december 5.	98
Pécs	2013. december 6.	131
ÖSSZESEN:		913

A rendezvények a lehető legszélesebb szakmai partneri kör számára elérhetőek voltak, meginvitálásra kerültek a tervezés első fázisában megszólított szakmai partnerek, továbbá mindazok, akik a tervezéshez eddig inputot szolgáltattak, valamint az illetékes helyi és más hatóságok, a gazdasági és szociális partnerek és a civil társadalmat képviselő testületek több száz fős köre. Résztvételi lehetőséget biztosítottunk továbbá a jelenlegi programozási ciklus monitoring bizottsági tagjainak és a közreműködő szervezeteknek, valamint az irányító hatóságoknak és valamennyi központi kormányzati szervnek az adott rendezvény tematikájától függetlenül. A fentiekén kívül megszólításra kerültek azon kiemelt horizontális szervezetek is, akik programokon átívelő, horizontális érdekek és elvek érvényesítése érdekében tevékenykednek.

A szakmai fórumokon és a regionális rendezvényeken a résztvevők 27 véleményt, javaslatot fogalmaztak meg a programmal kapcsolatban.

Össességében a partnerségnek ebben az utolsó nyílt szakaszában 139 (on-line és rendezvényeken megtett) észrevétel érkezett be a program kapcsán, amelyre egyenként visszacsatolást és választ küldtünk.

A nyílt társadalmi konzultáció során beérkezett észrevételek megválaszolása érdekében IKOP partnerségi munkacsoport felállítására került sor. A munkacsoport tagjai a 2014-2020-as programozási időszak tervezésének koordinációjáért főfelelős tárca





(Nemzetgazdasági Minisztérium), a 2007-2013-as időszak végrehajtási feladatait ellátó irányító hatóságok, az operatív program partnerségi egyeztetésének koordinálását végző Miniszterelnökség, valamint a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium munkatársai voltak. A munkacsoport feladata a beérkezett vélemények feldolgozása, megvitatása volt azok operatív programba történő beépítés céljából. A munkacsoport keretében biztosított volt, hogy minden, a tervezésben és végrehajtásban érintett kormányzati szereplő kifejthesse véleményét a beérkezett javaslatok kapcsán, és ennek eredményeképpen szülessen meg a partnerek számára megküldendő visszajelzés is. Az operatív program partnerségi egyeztetése keretében érkezett hozzászólásokra adott válaszok az on-line felületen kerültek közzétételre és így mindenki számára elérhetővé váltak az operatív program Kormány általi elfogadását követően, a nyilvánosság követelményeinek megfelelően.

Fentiek alapján az operatív program nyílt szakmai konzultáció egyaránt megjelenítette a kormányzati és a nem kormányzati szervezeteket, a civil és az üzleti szféra képviselőit. A partnerség kiterjedt a társadalmi, gazdasági és környezeti struktúrák fejlesztésében érdekelt és a fejlesztések által érintett központi és területi szereplőkre. Így kulcspartnerek a területi önkormányzatok, a kormányzat mellett működő tanácsok és érdekegyeztető fórumok, egyes hatóságok és szakmai vagy érdekképviseleti civil szervezetek (különösen környezeti, esélyegyenlőségi, szociális, gazdaságfejlesztési), a kamarák és a gazdasági szereplők egyéb tömörülései, az egyetemek és a kutatóintézetek, az egyházak.

Az operatív program partnerségi egyeztetésének folyamata során az alábbi alapelvek érvényesültek:

- Koordináció – az operatív program társadalmi egyeztetése koordináltan, a vélemények fogadása meghatározott szempontrendszer szerint, az operatív program kialakításában résztvevő összes kormányzati szerv bevonásával, strukturáltan történt;
- Dokumentáció – az egyeztetés lépései, az abban résztvevő partnerek véleménye dokumentált;
- Folyamatosság – az operatív program egyeztetése a prioritások kialakításától kezdve a végleges változat megvitatásáig folyamatosan történt;
- Visszacsatolás – érdemi dialógus jött létre az észrevételek, javaslatok strukturált feldolgozása és megválaszolása során;
- Transzparencia – az operatív program partnerségi egyeztetése az Internet, írott és elektronikus média bevonásával a lehető legnagyobb nyilvánosság mellett zajlott;
- Esélyegyenlőség – az operatív program egyeztetésének teljes folyamatában érvényesült az esélyegyenlőség.

A partnerség legfontosabb outputjai:

A partnerség során a több partner által is jelzett főbb észrevételek, tanulságok a





következők voltak:

1. Szinte valamennyi területi szereplő javasolta az IKOP forrásainak, ezen belül is a TEN-T hálózaton kívüli közútfejlesztések támogatásainak jelentős növelését. Az Európai Bizottság a 2014-2020-as tárgyalásokat megkezdő 2012. októberi ún. pozíciós papír kiadásától folyamatosan utóbbival ellentétes állásponton volt, majd 2014. február 7-i egyeztetésen végleg elzárkózott a TEN-T hálózaton kívüli utak IKOP-os támogatásától, de a témát május 22-én újraindította.
2. Az egyeztetések során a legtöbb esetben sikerült tisztázni a partnerekkel, hogy:
 - a) ha az általuk javasolt beavatkozást az IKOP nem is tartalmazza, attól még más EU-s vagy hazai forrásból tervezzük azt támogatni. A legtöbb ilyen észrevétel a vízi (pl. kikötőfejlesztés) és kerékpáros közlekedéssel, valamint a közösségi közlekedési járművek beszerzésével (pl. autóbusz) kapcsolatban érkezett.
 - b) a projektek IKOP listára kerülésének feltétele a stratégiai (pl. Európa 2020, NKS) megalapozottság, a megfelelő előkészítettség és a 2014-2020-as EU támogatási szabályokkal való összhang. Ennek egyik példája a repülőtéri infrastrukturális beruházások, amelyek ellentétesek az Európa 2020 szén-dioxid kibocsátás mérséklési céljával, az NKS alacsony prioritást adott nekik, előkészítetlenek és az IKOP fő finanszírozását jelentő Kohéziós Alapról szóló 1300/2013/EU rendelet 2. cikk (2) f) pontja alapján csak igen korlátozottan lenne támogatható.
 - c) a gyakran nehezen érthető támogatási szakzsargon és az operatív program kialakításával kapcsolatos korlátok (pl. az OP szerkezete, karakterek száma). A partnerek emellett fontosnak tartották, hogy az IKOP tartalmazza az NKS helyzetelemző részeinek megállapításait és a főbb 2014-2020-as EU támogatási szabályokat.

A tervezés kulcspartnerei meghívást kapnak az operatív program végrehajtási partnerségében való részvételre is. A partnerek bekapcsolódhatnak a programok végrehajtáshoz és teljesítménykeret teljesüléséhez kötődő monitoring tevékenységbe és jelentéstételbe. A központi monitoring bizottság, illetve annak albizottságainak tagjai lehetőséget kapnak álláspontjuk kifejtésére. E bizottság és albizottságai tárgyalják az operatív program alatti tervezési szint tervdokumentumait és hagyják jóvá a kiválasztási szempontrendszer.

Az IKOP Monitoring Bizottságába kötelező jelleggel meg kell hívni legalább egy környezetvédelmi civil szervezetet, valamint a romákat, a fogyatékkal élő embereket és a nők és férfiak esélyegyenlőségét képviselő legalább egy-egy civil szervezet képviselőjét.





A partnerség elve a végrehajtás minden szintjén érvényesül:

- a monitoring bizottságokban a tagok fele nem kormányzati képviselő
- a jelentős hatású projektek előkészítése során készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében a lakossági egyeztetés kötelező

7.2.2 Globális támogatások

Az IKOP esetében nem releváns

7.2.3 Összegek elkülönítése kapacitásépítő tevékenységek számára

Az IKOP esetében nem releváns



8. SZAKASZ AZ ALAPOK, AZ EMVA, AZ ETHA ÉS MÁS UNIÓS ÉS NEMZETI FINANSZÍROZÁSI ESZKÖZÖK KÖZÖTTI, VALAMINT AZ EBB-VEL TÖRTÉNŐ KOORDINÁCIÓT BIZTOSÍTÓ MECHANIZMUSOK

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program mellett az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) kivételével hangsúlyozottan nem közlekedésfejlesztési fő célú alábbi operatív programok közvetett hatásként hozzájárulhatnak egyes közlekedési beruházások céljainak megvalósításához. Az érintett programok a következők:

- Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP)
- Terület és Településfejlesztési Operatív Program (TOP)
- Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program (VEKOP)

35. táblázat. Az IKOP és CEF kapcsolata a többi operatív programmal

	IKOP és CEF beavatkozások	GINOP beavatkozások	TOP és VEKOP beavatkozások
Vasút-fejlesztés	TEN-T és elővárosi vasúthálózat korszerűsítése, motorvonat beszerzés	Magántulajdonú ipari parkok, telephelyek, logisztikai központok, kiemelt növekedési zónák iparvágány-fejlesztése (kerítésen belül)	nincs beavatkozás
Közút-fejlesztés	TEN-T és a 7b beruházási prioritásnak megfelelő közutak fejlesztése	Magántulajdonú ipari parkok, telephelyek, logisztikai központok, kiemelt növekedési zónák útfejlesztése (kerítésen belül)	<u>TOP</u> : 4-5 számjegyű utak és belterületi (köz)utak foglalkoztatás bővítését segítő korszerűsítése, és önkormányzati többségi tulajdonú ipari parkok, telephelyek útfejlesztése (kerítésen belül és kívül), és (többségi) magántulajdonú ipari parkok, telephelyek útfejlesztése kerítésen kívül. <u>VEKOP</u> : nincs beavatkozás
Városi és elővárosi közlekedés-és-fejlesztés	városi és elővárosi kötöttpályás hálózatok korszerűsítése (pl. vasút, villamos, tram-train, HÉV, trolibusz),	nincs beavatkozás	<u>TOP</u> : nem kötöttpályás városi és elővárosi közlekedés-fejlesztések (közúti közösségi, kerékpáros és gyalogos közlekedés), elektronikus jegyrendszer



ek	kötőtpályás közösségi közlekedési járműbeszerzés		
Vízi közlekedés és fejlesztése	Duna hajózhatóságának javítása és annak előkészítése, hajóút kitérzési rendszer, RIS, elektronikus hajózási térképek	Intermodális logisztikai központok szolgáltatásainak fejlesztése az az EUSDR-hez kapcsolódóan	nincs beavatkozás
Kerékpáros közlekedés és fejlesztése	Kötőtpályás fejlesztésekhez kapcsolódó kerékpár-hálózati fejlesztések	Nemzetközi és országos turisztikai kerékpárforgalmi hálózat (pl. EuroVelo) és létesítmények fejlesztése, korszerűsítése	<u>TOP</u> : Hivatásforgalmú kerékpárforgalmi hálózatok, kerékpár-tárolási lehetőségek, kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek fejlesztése <u>VEKOP</u> : kerékpáros közlekedés fejlesztés, P+R és B+R parkolók (ezen fejlesztésekhez kapcsolódó eszközbeszerzések és a kerékpáros közlekedés biztonságát növelő fejlesztések)
Közlekedési módok összekapcsolása	Olyan személyszállítási intermodális csomópontok fejlesztése, ahol a projekt összköltségének legalább fele kötőtpályás létesítményhez kapcsolódik	Intermodális logisztikai központok szolgáltatásainak fejlesztése az az EUSDR-hez kapcsolódóan	<u>TOP</u> : Olyan személyszállítási intermodális csomópontok fejlesztése, ahol a projekt összköltségének kevesebb, mint 50%-a kapcsolódik a kötőtpályás létesítményhez (pl. autóbusz-pályaudvarok) <u>VEKOP</u> : kerékpáros közlekedés közösségi közlekedésbe integrálása (B+R parkolók, kerékpártárolók, BUBI)

A CEF és az IKOP tervezése integráltan történt, melynek keretét a Nemzeti Közlekedési Stratégia jelentette. Hangsúlyozzuk, hogy a CEF nem az IKOP része, a jelen fejezetben





szereplő kapcsolódási pontok ismertetésén túl az IKOP-tól elkülönítve kezeljük. A CEF kohéziós államoknak fenntartott része⁷ kizárólag az 1316/2013/EU rendelet I. mellékletében szereplő TEN-T-s törzshálózati folyosókra és horizontális projektekre vehetők igénybe. Ezeket azért nem az IKOP-os finanszírozásra terveztük, mert a projektgazdák nem lennének kellően ösztönözve a CEF-es forrás lehívására, amire a többségében jól előkészített fejlesztések egyébként lehetőséget adnának. A CEF új tagállamok számára fenntartott közlekedési borítékjába a hazai KA forrásokból 1075 millió € (a 2013. évi tervezési köriratban szereplő 295,1 Ft/€ árfolyamon és 15%-os magyar társfinanszírozással 373 milliárd Ft) kerül átcsoportosításra, aminek allokációját 2016 végéig fenntartják („magyar boríték”). A CEF nemzeti borítékjaiból 2016 után megmaradó keretet a kohéziós államok projektjei között pályázatos alapon kerül megversenyztetésre. A CEF-re a legjobban előkészített infrastruktúrafejlesztéseinket kívánjuk benyújtani. A projekteket a 12.1 fejezet tartalmazza.

Megjegyezzük, hogy a 12.1 fejezetben szereplő táblázat nem tartalmazza az igény esetén felmerülő egyes intelligens közlekedésfejlesztési rendszereket (pl. SES), a védett kamionparkolókat (autohofok), illetve az egyes kivitelezéseket előkészítő tanulmányokat (pl. Duna hajózhatósága).

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközzel kapcsolatos hazai feladatokat az NFM Közlekedési Programért Felelős Helyettes Államtitkárságon belüli CEF Főosztály látja el.

A CEF projektek még abban különböznek az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programéitól, hogy:

- A forrásuk kezelője nem a Régiós és Várospolitikai Főigazgatóság, hanem Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság lesz. A projektek előzetes szakmai értékelését várhatóan az Innováció és Hálózatok Végrehajtó Ügynökség (INEA) végzi majd.
- A projektek beadása a CEF-ben nem folytonos, hanem szakaszos lesz. A pályázatok ún. többéves és éves formában lesznek elérhetőek.

A 2014–2020 közötti programozási időszakban a határon átnyúló nemzetközi, valamint a transznacionális együttműködési programok esetében az 1865/2013. (XI.19.) Kormányhatározat alapján Magyarország forrásallokációja folyó áron összesen 361,8 millió € (~ 106,7 milliárd Ft), melyből csak korlátozott mértékben valósulhatnak meg zömmel határmenti közlekedésfejlesztések:

⁷ A CEF másik része a jelenlegi TEN-T eszközhöz hasonló, amivel várhatóan alacsony támogatásintenzitása miatt külön nem foglalkozunk.





- A határon átnyúló nemzetközi együttműködési programoknál a határon fekvő megyék szintjén, melynél valamennyi szomszédos országgal⁸ tervezett program tartalmaz közlekedésfejlesztést,
- A transznacionális együttműködési programok (Közép-Európai Program, Duna Program) keretében NUTS2 régiók szintjén, és
- Az interregionális együttműködési program keretében

A fenti együttműködési programok nemzetközi egyeztetések miatt várhatóan csak 2014 végén indulhatnak.

A 2014-2020-as időszakban az Európai Beruházási Bank (EIB) hitelei is segítik a közlekedési beruházásokat. Az EIB a 2016-ig terjedő időszakra például 250 millió € hitelkeretet biztosított vasúti infrastruktúra felújítására és korszerűsítésére szolgáló projektek felmerülő központi költségvetési kiadások refinanszírozására.

⁸ Ausztria-Magyarország, Magyarország-Horvátország, Magyarország-Románia, Magyarország-Szlovákia, Szlovénia-Magyarország, Magyarország-Szerbiával (IPA) és Magyarország-Szlovákia-Románia-Ukrajna (ENI).





9. SZAKASZ ELŐZETES FELTÉTELRENDSZER

9.1 Előzetes feltételrendszer

Az előzetes feltételrendszer alkalmazhatósága és teljesülése értékelésére vonatkozó információ (választható).

A közlekedést közvetlenül az A7.1 közút, A7.2 vasút és A7.3 egyéb közlekedési módok ex-ante feltételek érintik.

Magyarország közlekedési stratégiája az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia 2007-2020 (EKFS). Az Európai Unió 2011-ben nyilvánosságra hozott közlekedéspolitikai fehér könyvének változásai (pl. nagytávú időhorizont, hatásvizsgálatok, fenntarthatóság előtérbe kerülése, a TEN-T fejlesztéséről szóló 1315/2013/EU rendelet új elvárásai és a stratégiai környezeti hatásvizsgálat hiányában az EKFS nem felel meg az ex-ante feltételnek. Ezért a KözOP technikai segítségnyújtása keretében 0,88 milliárd Ft értékben a Stratégia Konzorcium (FŐMTERV Zrt., Forrás Unió Kft., TRENCON COWI Kft., UNITEF-83 Zrt., UTIBER Kft., UVATERV Zrt., „Közlekedés” Kft., KTI nKft.) 2013 januárjától a 2012 tavaszától elkészített előzmények felhasználásával kidolgozta az A7.1-A7.3. ex-ante feltételeket egyszerre teljesítő Nemzeti Közlekedési Stratégiát (NKS).

A Nemzeti Közlekedési Stratégia tervezete 2013. november 18-án lett nyilvánosságra hozva a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapján. Az NKS készítésében az Európai Bizottság 2012. október 30-i pozíciós papírjában megfogalmazott ajánlások alapján a megyék, a nagyobb szervezetek (pl. MÁV) és a JASPERS bevonásra került. A nyilvánosságra hozott NKS tervezet az alábbi tervdokumentumokat tartalmazza:

- NKS stratégiai dokumentum (angol nyelven is)
- Stratégiai környezeti vizsgálat (SKV)
- Natura2000 hatásbecslés
- Összközlekedési forgalmi modell
- Vízi közlekedés fejlesztési lehetőségeinek vizsgálata
- Közlekedési rendszer finanszírozhatóságának vizsgálata
- Közlekedési energiahatékonyság-javítási Cselekvési terv
- Országos Kerékpáros Konceptió és Hálózati Terv
- Országos Vasútfejlesztési Konceptió és annak helyzetképe
- Nemzeti Közlekedési Konceptió és annak megalapozó vizsgálata
- A közlekedési rendszer funkcionális, térségi áttekintése
- NKS menedzsment eszközök vizsgálata
- NKS fejlesztési eszközök elemzése





- NKS változatelemezés a stratégia elemekre
- NKS helyzetelemzés
- Előkészített középtávú vasúti fejlesztések
- Előkészített középtávú közúti fejlesztések

Az NKS-ről széleskörű egyeztetés történt, melynek keretében

- 2013. december 3. és 11. között vasúti, közúti, vízi, légi, kerékpáros, stratégia és környezeti egyeztetések történtek a szakmai szervezetekkel.
- 2013. december 2. és 13. között a 19 megye és Budapest képviselőivel szakmai konzultációkat folytattunk.
- 2013. november 18. és december 21. között a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ honlapján bárki írásban véleményezhette az NKS nyilvánosságra hozott anyagait.



36. táblázat: Az alkalmazandó előzetes feltételrendszer azonosítása és teljesülésének értékelése

Előzetes feltételrendszer	Prioritási tengelyek, amelyekre feltételrendszer vonatkozik	Az előzetes feltételrendszer teljesülése (igen/nem/részben)	Kritériumok	Kritériumok teljesülése (igen/nem)	Hivatkozás	Magyarázatok
T.07.1. Közlekedés: A tagállamok intézményi felépítésével összhangban álló, közlekedési beruházásokra vonatkozó olyan átfogó terv vagy tervek, illetve keret vagy keretek megléte (beleértve a regionális és helyi szintű közösségi közlekedést is), amelyek támogatják az infrastruktúrafejlesztést és javítják a TEN-T törzs- és átfogó hálózathoz való csatlakozást.	1., 2., 3. és 4.	Nem. Az NKS a Kormány általi elfogadása után lesz teljesítve a feltétel.	<p>A közlekedési beruházásokra vonatkozó olyan átfogó közlekedési terv vagy tervek, illetve keret vagy keretek megléte, amely megfelel a stratégiai környezeti vizsgálat jogi követelményeinek, és amely tartalmazza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • az egységes európai közlekedési térséghez való hozzájárulást a 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet 10. cikkének megfelelően, a következőkre vonatkozó beruházási prioritásokat is beleértve: <ul style="list-style-type: none"> ○ a TEN-T törzs- és az átfogó hálózat, amennyiben a beruházást az ERFA és a KA támogatja; valamint ○ a másodlagos csatlakozó hálózat; • egy reális és alaposan kidolgozott projektsatornát az ERFA és a Kohéziós Alap keretében nyújtott támogatások vonatkozásában; • intézkedéseket a közreműködő szervezetek és a kedvezményezettek kapacitásainak biztosítására a projektsatorna megvalósítása érdekében. 	Nem, mert a Kormány még nem fogadta el az NKS-t.	<p>A Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) Magyarország átfogó közlekedési stratégiája a 2014 és 2050 közötti közlekedési beruházások vonatkozásában. Az NKS-hez készült SKV és Natura2000 hatásvizsgálat.</p> <p>Az NKS tartalmazza az egységes európai közlekedési térséghez való hozzájárulást, kiterjed a TEN-T-re és a másodlagos hálózatokra.</p> <p>Az NKS tartalmaz középtávú indikatív projektlistákat</p> <p>Az NKS menedzsment eszközei keretében javaslatokat fogalmaz meg a kedvezményezettek megvalósítása érdekében.</p>	



<p>T.07.2. Vasút: A tagállamok intézményi felépítésével összhangban álló átfogó közlekedési tervben vagy tervekben, illetve keretben vagy keretekben (beleértve a regionális és helyi szintű közösségi közlekedést is) szerepelnie kell egy vasúti fejlesztésről szóló külön szakasznak, amely támogatja az infrastruktúrafejlesztést és javítja a TEN-T törzs- és az átfogó hálózathoz való csatlakozást. A beruházások lefedik a mobil eszközöket, illetve az átjárhatóságot és a kapacitáskiépítést.</p>	2., 3. és 4.	Nem. Az NKS a Kormány általi elfogadása után lesz teljesítve a feltétel.	<p>Vasútfejlesztési szakasz megléte a fentiekben említett közlekedési tervben vagy tervekben, illetve keretben vagy keretekben, amely megfelel a stratégiai környezeti vizsgálat jogi követelményeinek, és amely reális és alaposan kidolgozott projektsatornát (beleértve az ütemtervet és a költségvetési keretet) tartalmaz;</p> <p>Intézkedések a közreműködő szervezetek és a kedvezményezettek kapacitásainak biztosítására a projektsatorna megvalósítása érdekében.</p>	Nem, mert a Kormány még nem fogadta el az NKS-t.	<p>A Nemzeti Közlekedési Stratégia tartalmaz vasútfejlesztési szakaszt (Országos Vasútfejlesztési Konceptió). Az NKS-re készült SKV és Natura2000 hatásvizsgálat.</p> <p>Az NKS menedzsment eszközei keretében javaslatokat fogalmaz meg a közreműködő szervezetek és kedvezményezettek megvalósítása érdekében.</p>	
<p>T07.3. Más közlekedési módok, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúra. A tagállamok intézményi felépítésével összhangban álló átfogó közlekedési tervben vagy tervekben, illetve keretben vagy keretekben (beleértve a regionális és helyi szintű közösségi közlekedést is) szerepelnie kell egy belvízi és tengeri hajózási útvonalakról, kikötőkről, multimodális összeköttetésekről és repülőtéri infrastruktúráról szóló külön szakasznak, amely hozzájárul az átfogó TENT-hálózathoz és a TEN-T törzshálózatához való csatlakozás javulásához, és a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdításához.</p>	2., 3. és 4.	Nem. Az NKS a Kormány általi elfogadása után lesz teljesítve a feltétel.	<p>Egy belvízi és tengeri hajózási útvonalakról, kikötőkről, multimodális összeköttetésekről és repülőtéri infrastruktúráról szóló külön szakasz megléte az átfogó közlekedési tervben vagy tervekben, illetve keretben vagy keretben, amely:</p> <ul style="list-style-type: none"> • megfelel a stratégiai környezeti vizsgálat jogi követelményeinek; • reális és alaposan kidolgozott projektportfóliót (beleértve az ütemtervet és a költségvetési keretet mutat be); <p>Intézkedések a közreműködő szervezetek és a kedvezményezettek kapacitásainak biztosítására a projektportfólió megvalósítása érdekében.</p>	Nem, mert a Kormány még nem fogadta el az NKS-t.	<p>A Nemzeti Közlekedési Stratégia tartalmaz multimodális, vízi és légiközlekedési szakaszt. (Tengeri hajózási azért nem, mert Magyarországnak nincs tengerpartja). Az NKS-re készült SKV és Natura2000 hatásvizsgálat</p> <p>Az NKS tartalmaz középtávú indikatív projektlistákat</p> <p>Az NKS menedzsment eszközei keretében javaslatokat fogalmaz meg a közreműködő szervezetek és kedvezményezettek megvalósítása érdekében.</p>	





9.2 Az előzetes feltételrendszer teljesítését szolgáló intézkedések, a felelős szervezetek és az ütemterv ismertetése

37. táblázat: Az alkalmazandó tematikus előzetes feltételrendszer teljesítéséhez szükséges intézkedések

Tematikus előzetes feltételrendszer	Nem teljesült kritériumok	Meghozandó intézkedések	Határidő (dátum)	Felelős szervezetek
	7.1, 7.2 és 7.3.	NKS Kormány-előterjesztés elkészítése, és Kormány általi elfogadtatása	2014.	NFM



**10. SZAKASZ A KEDVEZMÉNYEZETTEK ADMINISZTRATÍV TERHEINEK CSÖKKENTÉSE**A 2007-2013 közötti időszak tapasztalatai:

A 2014-2020-as időszak végrehajtási intézményrendszerében és eljárásrendjében folytatódik a kedvezményezettek és a végrehajtási intézményrendszer adminisztrációs terheinek csökkentése érdekében 2007-2013-ban megkezdett folyamat, az eddigi **tapasztalatok érvényesítésével**.

A vonatkozó vizsgálatok és értékelések⁹ szerint az adminisztratív nehézségek a korábbi programozási időszakban az alábbi főbb okokra vezethetők vissza, pl.:

- a versenyszellemű támogatási konstrukció, mint az egyedüli kiválasztási eljárás a támogatási konstrukciók túlnyomó többségénél,
- magas a nyilatkozattal kiváltható költséges dokumentumok száma,
- kockázatminimalizálási szándék a fejlesztéspolitikai intézményrendszerben.

A fenti problémák kiküszöbölésére **már a 2007-2013-as időszak folyamán elkezdődtek** az adminisztrációs terhek csökkentésére, illetve az eljárási folyamatok gyorsítására irányuló **erőfeszítések**. Ezek keretében csökkentésre került a pályázathoz bekérhető mellékletek száma, megjelent a pályázatok, beszámolók és értesítések elektronikus benyújtásának, továbbításának lehetősége. A 2014-2020 között tervezett intézkedések illeszkednek a 2007-13 időszak már meghozott intézkedéseinek sorába (pl. bekért nyilatkozatok számának csökkentése, illetve csak szerződéskötéshez történő bemutatása, a pályázati folyamat részbeni elektronizálása, a kitöltő programok önellenőrző funkciójának bevezetése stb.).

Alapelvek:

A 2014–2020-as európai uniós programok lebonyolításának alapelveiről szóló 1731/2013. (X. 11.) Korm. határozatban foglalt alapelvek számos pontja az adminisztratív terhek csökkentésére irányul, melyeket jelen fejezet szempontjából relevánsnak tekintünk.

Szükséges intézkedések:

A Partnerségi Megállapodással összhangban az operatív program tekintetében a következő

⁹ Zárótanulmány „A projektgazdák támogatások megszerzésére és felhasználásával kapcsolatos költségeinek felmérésére”

Záró Értékelési Jelentés a 2007-2013 időszak végrehajtási funkcióinak értékeléséről

Záró Értékelési Jelentés a szabályozási kötelezettségek értékeléséről

ÚMFT projekt kiválasztási eljárások értékelés zárójelentése

Az ÚMFT közreműködő szervezetei finanszírozási rendszerének (SLA) értékelése

Az Állami Számvevőszék tájékoztatója „A Strukturális Alapok szabályainak egyszerűsítése” című ellenőrzés keretében feltárt egyszerűsítési javaslatokról

Állami Számvevőszékjelentése: "A nemzetgazdasági tervezés megújítása – Nemzeti igények, uniós követelmények"

„A Jó Kormányzás program keretében a Hétfá Kutatóintézet által készített „Adminisztratív terhek Magyarországon” című tanulmány

A Új Széchenyi Terv végrehajtását vizsgáló, az AAM Tanácsadó Zrt. által a szabályozási kötelezettségekről készített értékelés





intézkedések járulnak hozzá az adminisztratív terhek csökkentéséhez:

a) Projektfejlesztési, pályázati szakasz:

- elektronikus és on-line ügyintézés és kapcsolattartás biztosítása a programok végrehajtása során;
- a pályázatok és egyéb támogatási konstrukciók ütemezése előre meghatározott és nyilvános lesz;
- mindenki számára elérhető internetes felület, ügyfélszolgálat, illetve egyéb tájékoztató eszközök csökkentik a pályázatokkal és a követelmények értelmezésével kapcsolatos terheket;
- előnyt élveznek a hosszabb ideig nyitva tartó támogatási ablakok;
- a projektgazdától megkövetelt adminisztratív elvárások a szükséges minimumra lesznek szorítva;
- egyszeri adatbekérés elve érvényesül: a pályázók által megadott adatok, igazolások és egyéb dokumentumok – az adatvédelmi előírások figyelembevételével – adatbázisokban lesznek tárolva;
- az útmutatók és sablonok egyszerűsítése és pontosítása;
- felkészült intézményrendszeri szakértői bázis kialakítása annak érdekében, hogy a projektötlet megszületésétől a projekt megvalósulásáig segíteni tudjon a pályázóknak.

b) Projekt kiválasztási szakasz

- a közzsféra fejlesztései esetén a pályáztatás jelenlegi gyakorlata megszűnik, a projektszelekció egyszerűsített ágazati-szakmai szempontokon alapuló kiválasztási eljárással valósul meg;
- pályázatalapú kiválasztás a valóban versenyalapú kiválasztást igénylő területeken kerül alkalmazásra;
- nagyszámú projektet érintő kiírások esetében a jogosultsági és kiválasztási szempontokat értékelő objektív mutatók rendszere előre meghatározott és a potenciális pályázók számára is elérhető lesz.

c) Projektmegvalósítási szakasz

- a kedvezményezettek számára közvetlen, gördülékeny és hozzáférhető kapcsolattartás;
- egyablakos ügyintézés biztosítása;
- pénzügyi könnyítések (önerő biztosítása, előfinanszírozás, állami garanciavállalással megvalósuló könnyített hitelfelvétel);
- pályázati folyamatok felgyorsulását eredményező lépések pl. a közbeszerzési eljárások elhúzódó ellenőrzési folyamatának racionalizálása, teljesítésigazolások számának csökkentése (projektgazda vagy intézményrendszer által megbízott műszaki ellenőrök,





kamarák bevonása), előrehaladás bemutatásának egyszerűsítése (pl. féléves jelentések, kifizetési kérelmekhez kapcsolódó időszakai beszámolók új rendszere).

Az intézményrendszer adminisztrációs terheinek csökkentése az alábbi intézkedések révén valósul meg:

- a pályázati rendszer elektronizáltságának növelése, az e-adatcsere rendszerek fejlesztése;
- a fejlesztéspolitikai jogviszonyban érintett ügyfelekről egységes nyilvántartás kerül kialakításra;
- az egyszerűsített kiválasztási eljárás és elszámolási módok alkalmazása.





11. SZAKASZ HORIZONTÁLIS ELVEK

11.1 Fenntartható fejlődés

A társadalmi jól-lét a gazdaság-környezet-társadalom összefonódó pilléreire nyugszik. A hármastörpiller-rendszer könnyen sebezhető egyensúlyának megóvásán múlik, hogy a jövő nemzedékek is kielégíthetik szükségleteiket. A fenntarthatóság fejlesztéspolitikában való alkalmazásának lényege annak a szemléletnek az érvényre juttatása, mely során a fejlesztések megvalósításakor a gazdasági racionalitás mellett figyelemmel vagyunk a környezet állapotának megóvására és a társadalmi egységet fenyegető problémák kezelésére is.

Ezt a szemléletet a 2014-2020-as fejlesztési időszakban is biztosítani fogják a fejlesztési programok a projektkiírások előkészítésétől kezdve, a pályázatok kiválasztásán és megvalósításán át egészen a projektek működtetéséig. Az átfogó fenntarthatósági szemlélet áthatja a fejlesztéspolitika egészét, ezért a szemlélet minden területen megvalósuló érvényre jutását nem követi nyomon az intézményrendszer. Azonban az unió fejlesztési céljai közt kiemelten kezelt éghajlatváltozással kapcsolatos fejlesztések területen elért eredményeket a tagállamoknak egységes módszertan alapján készítendő statisztikákkal kell figyelemmel kísérniük, annak érdekében, hogy összeurópai szinten nyíljon lehetőség a területen megtett erőfeszítések értékelésére. A környezetvédelmi követelmények, az erőforrás-hatékonyság, az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás, a katasztrófákkal szembeni ellenálló képesség, valamint a kockázatmegelőzés és -kezelés figyelembevételét célzó konkrét intézkedéseket a végrehajtási szabályozásban fogjuk részletesen kifejteni.

A fenntarthatóság kritériumainak érvényesülésének egyik legfontosabb mérföldköve, hogy a Partnerségi Megállapodás és az operatív programok vonatkozásában stratégiai környezeti vizsgálat készül. Az SKV ajánlásainak betartásával minimalizálhatóak a környezeti kockázatok, biztosítható, hogy a fenntarthatóság horizontális elve a program végrehajtása során ne sérüljön. Az operatív programok kialakítása során figyelembe vettük a releváns stratégiákban (pl. Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégiában, a Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégiában, az elfogadás előtt álló Nemzeti Környezetvédelmi Program és Nemzeti Biodiverzitás Stratégiában) foglaltakat.

A Partnerségi Megállapodásban megfogalmazott célkitűzésekkel összhangban az operatív program megvalósítása során különös figyelmet fordítunk a horizontális elvek integrált keretek között történő érvényesítésére. Az előző időszak gyakorlatával szemben a projektszintű horizontális vállalások rendszere helyett a programszintre





helyezzük a hangsúlyt. Így a pályázók irányában jelentős adminisztratív tehercsökkenés lesz érzékelhető, hiszen a horizontális témákkal kapcsolatos feladatok gyakorlatilag az intézményrendszer oldalára kerülnek át. A horizontális szempontok érvényesítését az intézményrendszer működésében konzultációs, koordinációs és nyomon követési mechanizmusok segítségével biztosítjuk. Ennek legfontosabb fóruma az összes érintett szereplő – így a kormányzati, területi, szakmai, a civil és a társadalmi partnerek – bevonását biztosító Horizontális Monitoring Albizottság, melyben környezetvédelmi érdekképviselői szervezetek is helyet kapnak.

A közlekedési projektek kivitelezésénél minimalizálni szükséges a területfoglalással járó beavatkozások területigényét, a nyomvonalak kijelölését a természetvédelmi értékek szem előtt tartásával kell elvégezni. Törekedni kell arra, hogy az infrastruktúra-fejlesztések során minél több alkalmas inert hulladék, újrafelhasznált anyagból készült termék kerüljön felhasználásra és a beruházások során a szelektív hulladékgyűjtés rendszere bevezetésre kerüljön. A beavatkozások során tekintettel kell lenni arra, hogy az ökoszisztéma szolgáltatásait annak rugalmasságának megsértéséig lehet használni, illetve az építészeti, táji és kulturális értékek fennmaradását biztosítsák. Nagy hangsúlyt kell fektetni a vonalas létesítményekhez kapcsolódó növényesítésre, ha lehet őshonos fajok felhasználásával, illetve az ökológiai átjárhatóság biztosítására. Emellett figyelembe kell venni, hogy egyes létesítmények jelentősen módosítják (pl. új, nagy töltésmagasságú úttestek, nagy csomópontok) a felszíni és ezen keresztül a felszín alatti vizek rendszerét, a vízelvezető rendszerekre a korszerűsítéseknél is tekintettel kell lenni. A projekteknel előnyben kell részesíteni a megújuló energiaforrások alkalmazását (pl. utastájékoztató táblák, közlekedési lámpák)

A közlekedésfejlesztési projektekből és egyéb forgalomvonzó létesítmények fejlesztése esetén törekedni kell a kerékpáros közlekedés feltételeinek a megteremtésére, a kerékpárosbarát beavatkozások távlati elhelyezésére, tervezésére a projekt keretében, és amennyiben a beruházás azt lehetővé teszi, a hiányzó elemek megvalósítására, valamennyi releváns támogatási cél esetében a kerékpáros barát szemlélet érvényre juttatására.

A kerékpáros közlekedés feltételeinek a javítása költséghatékonyan és alacsony ráfordítás mellett erősíti a projektek szinergikus hatását és a mobilitási szabadságot, hozzájárul a széndioxid-kibocsátás csökkentéséhez, továbbá integrált projektmegvalósításra ad lehetőséget.

11.2 Esélyegyenlőség és megkülönböztetés-mentesség

Az esélyegyenlőség elősegítésének célja a hátrányos megkülönböztetésből fakadó hátrányok társadalmi szintű csökkentése, azaz a társadalmi szintű esélyegyenlőség





minél szélesebb körű megvalósítása. A programok végrehajtása során ez olyan csoportok segítségét és szempontjaik kiemelt figyelembevételét jelenti, melyek saját erejükből nem lennének képesek a hátrányaikból fakadó nehézségek leküzdésére, fokozottan ki vannak téve a hátrányos megkülönböztetés veszélyének, illetve támogatásra szorulnak a programok forrásaihoz történő hozzáférés során.

Az esélyegyenlőség biztosítása érdekében a fejlesztések megvalósítása során törekedni kell az alábbiakra:

- az esélyek kiegyenlítésére a hátrányos helyzetű családban élő gyermekek számára, a mélyszegénységben élők, a romák esélyegyenlőségére, különösen a foglalkoztatási, szociális, egészségügyi, oktatási és képzési fejlesztésekben, a közszolgáltatásokhoz való hozzáférésben, valamint a lakhatásban, kiemelt figyelmet fordítva a roma nőkre a fejlesztések során és a mutatók mindegyikénél;
- a fogyatékossgal élő személyeknek az épített környezethez, információhoz és kommunikációhoz, a fejlesztésekkel érintett szolgáltatásokhoz való hozzáféréseinek megteremtésére;
- a fogyatékossgal élő és megváltozott munkaképességű személyek foglalkoztatási esélyeinek biztosítására;
- a tartósan munkanélküliek újbóli foglalkoztathatósági esélyeinek biztosítására;
- a pályakezdekők esélyegyenlőségére a foglalkoztatásban, különösen a szakirányú foglalkoztatásban;
- a jelenleginél differenciáltabban kell kidolgozni a támogatási formákat a kedvezményezett célcsoportok eltérő lehetőségeinek és fejlesztési céljainak megfelelően.

Különös odafigyelést igényelnek egyes érzékeny társadalmi csoportok, elsősorban a nők, a mélyszegénységben élők, a roma származásúak, a nemzeti kisebbségek, a migránsok, a fogyatékossgal élő személyek, a nyugdíjazás előtt állók, a fogvatartásból szabadulók. Minden fejlesztést az akadálymentesítés szempontjait figyelembe véve kell megvalósítani, ezáltal biztosítva a minél szélesebb körű hozzáférést. A kirekesztett célcsoportok érdekképviseleti szervei helyet kapnak a Horizontális Monitoring Albizottságban. Az operatív programok kialakítása során figyelembe vettük a releváns stratégiákban (pl. Magyar Nemzeti Társadalmi Felzárkózási Stratégiában, a Korai Iskolaelhagyás Elleni Stratégiában) foglaltakat.

A horizontális szempontok biztosításának alapelvei, lépései:

Tervezés során:

- az intézményrendszer biztosítja a horizontális elvek érvényesülésében meghatározó





szerpet játszó szervezetek részvételét az operatív programok és a konstrukciók tervezésében;

- az operatív programban beazonosításra kerülnek azok a beavatkozások, amelyek számszerűsített módon a horizontális célok elérését kívánják szolgálni. Ezen célzott beavatkozások önmagukban elősegítik a horizontális területek egy-egy aspektusának támogatását, összhangban az uniós és nemzeti szintű stratégiákkal;
- egységes szabályozás kialakítása és az eljárásrendek módosítása a hatékonyság és eredményesség, és a kedvezményezettek adminisztrációs terheinek csökkentése érdekében;

Projektek kiválasztása során:

- versenyalapú pályáztatás esetén a kiválasztási kritériumok specifikálása annak érdekében, hogy a kiválasztandó pályázatok tevékenységei a lehető legnagyobb mértékben járuljanak hozzá horizontális elvek érvényesítéséhez (elvárás, hogy a kritériumoknak feltétlenül objektíveknek, egyszerűen kezelhetőnek, fajlagosan számszerűsíthetőnek kell lenniük);
- szakpolitikai szempontrendszer alapján történő projektkiválasztás esetén (közsféra - állami , önkormányzati - kedvezményezettek esetében) a konstrukció tervezése során a horizontális elvek érvényre juttatásának konkrét követelményrendszer meghatározásával kell megtörténnie;
- minőségbiztosítás alkalmazása (négy szem elvének érvényesülése) a kiválasztás során,

Végrehajtás során:

- egységes informatikai rendszer keretében monitoring- és indikátorrendszer kialakítása (továbbfejlesztés szükséges a jelenleginél egységesebben működő, a teljesítménykeret-rendszer kihívásainak eleget tevő rendszer kialakítása érdekében);
- kiemelt, egyedi beruházások esetében – figyelemmel e projektek volumenére és társadalmi-gazdasági hatására – projekt szinten is szükséges a releváns horizontális elvárásoknak való megfelelés;
- a programszintű értékelések elvégzése során a programok horizontális elvekhez való hozzájárulásának – esélyegyenlőség szempontú – vizsgálata; az irányító hatóságok értékeléseiben a nemek közötti egyenlőség érvényesítése elvének alkalmazása;
- partnerek részvétele a program végrehajtásában;
- a végrehajtó intézményrendszer tanácsadással és képzéssel segíti az elvek programszintű érvényesítését.





11.3 Férfiak és nők közötti egyenlőség

Alapvető követelmény, hogy a 2014-2020 időszak során az egyes operatív programok végrehajtásának valamennyi szintjén elő kell segíteni a nők és férfiak közti egyenlőség érvényesülését a végrehajtás minden szakaszában. A nemek közti egyenlőség szempontjait szem előtt tartva aktívan támogatni kell azon intézkedéseket, amelyek segítenek főlészámolni a nőket vagy a férfiakat érintő egyenlőtlenséget a társadalmi élet valamennyi területén, beleértve a foglalkoztatást, a képzést, a gazdasági életet, a közéletet, a javakhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférést is.

A nemek közötti társadalmi egyenlőségre törekvés jegyében elő kell segíteni a programozásnál, a projektkiválasztásnál és a fejlesztések végrehajtásakor a nők és férfiak közötti legkülönfélébb hátrányok felszámolását és a társadalmi nemek közötti egyenlőség megteremtését. Ennek alapvető módja a hátrányos megkülönböztetés elkerülése, az esélyteremtés eszközrendszerének alkalmazása és a demográfiai kihívás kezelése. A demográfiai változásokra való felkészülés elsősorban a családbarát, a gyermekvállalást és a népességnövekedést elősegítő, másodsorban az előregedő népesség igényeire figyelemmel lévő megfontolásokat igényel a tervezésben és a végrehajtásban.

A végrehajtás során kiemelt figyelmet kell szentelni:

- a nők esélyegyenlőségére a foglalkoztatásban; fokozott figyelemmel a roma nők és a kisgyermekes anyák foglalkoztatási esélyeire, valamint a nők esélyeire a vezető munkakörök betöltésében,
- a férfiak és nők közötti esélyegyenlőségre a foglalkoztatási, szociális, egészségügyi, közlekedési, oktatási és képzési szolgáltatásokban, a közkincsekhez, közjavakhoz, közszolgáltatásokhoz való hozzáférésben, a vállalkozóvá válásban, kiemelt figyelemmel a kisgyermeket nevelőkre, illetve a gyermeküket egyedül nevelő szülőkre;
- a munkahelyek családbaráttá tételére, különösen a kisgyermekes anyák atipikus foglalkoztatási módjainak előnyben részesítésére (részmunkaidő, munkaidő ütemezés, távmunka);
- a nők esélyegyenlőségére a munkáért járó javadalmazásban (munkaerőpiaci bérkülönbségek, egyenlőtlenség, diszkrimináció csökkentése, mindennek hatása a nyugdíjak összegére);
- a nők gazdasági függetlenségének előmozdítására; fokozott figyelemmel a nők vállalkozóvá válásának elősegítésére;
- a férfiak esélyegyenlőségének előmozdítására a családtámogatási ellátások igénybevétele területén (apasági szabadság, GYES, GYET);
- a szervezetek vezetésében a nemek közti arányok kiegyensúlyozottságára;

A horizontális szempontok biztosításának alapelvei, lépései:

Tervezés során:





- az intézményrendszer biztosítja a horizontális elvek érvényesülésében meghatározó szerepet játszó szervezetek részvételét az operatív programok és a konstrukciók tervezésében
- az operatív programban beazonosításra kerülnek azok a beavatkozások, amelyek számszerűsített módon a horizontális célok elérését kívánják szolgálni. Ezen célzott beavatkozások önmagukban elősegítik a horizontális területek egy-egy aspektusának támogatását, összhangban az uniós és nemzeti szintű stratégiákkal.
- egységes szabályozás kialakítása és az eljárásrendek módosítása a hatékonyság és eredményesség, és a kedvezményezettek adminisztrációs terheinek csökkentése érdekében;

Projektek kiválasztása során:

- versenyalapú pályázat esetén a kiválasztási kritériumok specifikálása annak érdekében, hogy a kiválasztandó pályázatok tevékenységei a lehető legnagyobb mértékben járuljanak hozzá horizontális elvek érvényesítéséhez (elvárás, hogy a kritériumoknak feltétlenül objektíveknek, egyszerűen kezelhetőnek, fajlagosan számszerűsíthetőnek kell lenniük);
- szakpolitikai szempontrendszer alapján történő projektkiválasztás esetén (közsféra - állami, önkormányzati - kedvezményezettek esetében) a konstrukció tervezése során a horizontális elvek érvényre juttatásának konkrét követelményrendszer meghatározásával kell megtörténnie,
- minőségbiztosítás alkalmazása (négy szem elvének érvényesülése) a kiválasztás során,

Végrehajtás során:

- egységes informatikai rendszer keretében monitoring- és indikátorrendszer kialakítása (továbbfejlesztés szükséges a jelenleginél egységesebben működő, a teljesítménykeret-rendszer kihívásainak eleget tevő rendszer kialakítása érdekében);
- kiemelt, egyedi beruházások esetében – figyelemmel e projektek volumenére és társadalmi-gazdasági hatására – projekt szinten is szükséges a horizontális elvárásoknak való megfelelés;
- a programszintű értékelések elvégzése során a programok horizontális elvekhez való hozzájárulásának – esélyegyenlőség szempontú – vizsgálata; az irányító hatóságok értékeléseiben a nemek közötti egyenlőség érvényesítése elvének alkalmazása;
- partnerek részvétele a program végrehajtásában;
- a végrehajtó intézményrendszer tanácsadással és képzéssel segíti az elvek programszintű érvényesítését.





12. SZAKASZ KÜLÖN ELEMEEK

12.1 A programozási időszak alatt végrehajtani tervezett nagyprojektek

Az Európai Bizottság Ex-ante feltételek útmutató-tervezet A.7.1. Közút, A.7.2. Vasút és A.7.3. Egyéb közlekedési módok „kidolgozott projektcsatorna” meghatározása alapján csak azok a projektek kerülhetnek fel az operatív programok definitív projektlistára, melyek megfelelnek az alábbi feltételeknek:

1. **Megvalósíthatósági tanulmánya** (beleértve a változatelemzést és előzetes tervezést) elkészült.
2. **Pozitív társadalmi-gazdasági CBA** (beleértve a részletes becsült költségeket) bizonyítja a **pénzügyi életképességet** (ti. üzemeltetés finanszírozhatóságát) és a közösségi pénzügyi hozzájárulás szükségességét.
3. **Környezeti hatásvizsgálat és egyéb értékelések (pl. az élőhely és víz keretirányelvek) befejeződtek, vagy legalább eléggé előrehaladottak** (pl. a köz- és egyéb hatóságokkal az egyeztetések lezárultak) és az engedélyezés jelentősebb környezeti probléma nélkül várható.
4. A projektek lehetséges állami támogatási kapcsolódásainak azonosítása¹⁰.
5. **Részletes megvalósítási ütemezés**, közbeszerzési eljárások – a tenderfelhívásokat várhatóan az ütemezéssel összhangban befejezik – és engedélyek rendelkezésre állnak. (ezeknek indításra késznek kellene lenniük: például terület-kisajátítások eléggé előrehaladottak és a programozásnak megfelelő időben befejezhetők a munka megkezdéséhez)

2014 és 2020 között a CPR 99. cikke alapján a 7. (közlekedési) tematikus célkitűzés esetén 75 millió € (~ 22,13 milliárd Ft). Az IKOP nagyprojekt-listája a Nemzeti Közlekedési Stratégia középtávú projektlistájára épül. Az IKOP jelenlegi verziója egyelőre nem tartalmaz projektlistát, az az NKS Kormány általi elfogadását követően fog megjelenni.

¹⁰ Tekintettel arra, hogy többségében közlekedési közszolgáltatást érintő beruházásokról lesz szó, ezért várhatóan minimális problémát jelent majd.



**12.2 Az operatív program eredményességmérési kerete****38. táblázat: Eredményességmérési keret alaponként és régiókatégoóriánként (összefoglaló táblázat)**

Prioritási tengely	Alap	Régió-kategória	Mutató vagy a végrehajtás kulcsfontosságú lépése	Mértékegység, adott esetben	2018-ra vonatkozó rész cél	Végző cél (2023)
1.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	Az újonnan épített TEN-T utak teljes hossza	km	Megkötött támogatási szerződések száma (kulcsfontosságú lépés): 14*	85*
1.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	a teljes keret 40%-a	a teljes keret 100%-a
2.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	A felújított vagy korszerűsített TEN-T vasútvonalak teljes hossza	km	Megkötött támogatási szerződések száma (kulcsfontosságú lépés): 11*	135*
2.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	a teljes keret 21%-a	a teljes keret 100%-a
3.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	Felújított vagy korszerűsített városi kötőpályás hálózat teljes hossza	km	Megkötött támogatási szerződések száma (kulcsfontosságú lépés): 4*	17*
3.	KA	fejlett, kevésbé fejlett	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	a teljes keret 20%-a	a teljes keret 100%-a
4.	ERFA	kevesbé fejlett	Újonnan villamosított egyéb vasútvonalak teljes hossza	km	Megkötött támogatási szerződések száma: 3* (kulcsfontosságú lépés)	41*





4.	ERFA	kevésbé fejlett	A költségnyilatkozatba foglalt összeg	EUR	a teljes keret 26%-a	a teljes keret 100%-a
----	------	-----------------	---------------------------------------	-----	----------------------	-----------------------

*Az IKOP projektlista véglegesítését követően pontosításra kerül

12.3 Az operatív program elkészítésében résztvevő érintett partnerek

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program elkészítéséig bevont vagy arra véleményt adó partnerek.

- Agria Volán Zrt.
- Balatoni Integrációs Nonprofit Kft
- Balázs Daniella
- Baranya Megyei Önkormányzat
- Bátainé Balogh Erzsébet
- Beck Zoltán
- Békés Megyei Kormányhivatal
- Belügyminisztérium
- Bene Zsuzsa
- Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Önkormányzat
- Bozsakyová Barbara
- Budapesti Közlekedési Központ
- Budapest Főváros Önkormányzata
- Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem
- Budapesti és Pest Megyei Mérnöki Kamara
- CESC Határon Átnyúló Kezdeményezések Közép-Európai Segítő Szolgálata
- Csiáki Laura
- Csongrád Megyei Önkormányzat
- Dorogi Zoltán
- DKV Debreceni közlekedési Zrt.
- ELTE Fűvészkert
- Emberi Erőforrások Minisztériuma
- Európai Kerékpárosok Szövetsége (European Cyclists' Federation)
- Fejér Megyei Önkormányzati Hivatal
- Fekete Dóra
- Ferenc Nikolett
- Fleischer Tamás
- Forrás Unió Kft.
- FŐMTERV Zrt.
- Fridrich Ágnes





- Frittmann Fanni
- Glück Cintia
- Győr-Moson-Sopron Megyei Önkormányzati Hivatal
- Győr-Sopron-Ebenfurti vasút Zrt.
- Honvédelmi Minisztérium
- Horváth Evelin
- Horváth Fruzsina
- Horváth Katalin
- HungaroControl Zrt
- Hydea Tanácsadó Kft.
- Informatikai, Távközlési és Elektronikai Vállalkozások Szövetsége
- Jákli Tímea
- Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Kormányhivatal
- Kaposvár Megyei Jogú Város Polgármestere
- Kerékpáros Kerekasztal
- KIKSZ Közlekedésfejlesztési Zrt.
- Környezet és Természetvédő Társadalmi Szervezetek Országos Szervezete
- Közép-európai Logisztikai Klaszter
- Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium
- Közlekedés Kft.
- Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
- Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft.
- Közúti Közlekedési Vállalkozások Szövetsége
- Külügyminisztérium, Duna Régió Stratégia Kormánybiztosi Titkárság
- Levegő Munkacsoport
- Logisztikai Egyeztető Fórum és tagjai
- Magánfuvarozók Nemzeti Fuvarozó Ipartestülete NiT Hungary
- Magyar Arborétumok és Botanikus Kertek Szövetsége
- Magyar Belvízi Fuvarozók Szövetsége
- Magyar Bioetanol Szövetség
- Magyar Dunai Kikötők Szövetsége
- Magyar Gázüzemű Közlekedés Klaszter Egyesület
- Magyar Hajózási Országos Szövetség
- Magyar Hidrogén és Tüzelőanyag-cella Egyesület
- Magyar Iparszövetség
- Magyar Kerékpáripari és Kereskedelmi Szövetség
- Magyar Kerékpárosklub
- Magyar Kereskedelmi és Iparkamara
- Magyar Közgazdasági Társaság Logisztikai Szakosztálya





- Magyar Közlekedési Szövetség
- Magyar Közút Nzrt.
- Magyar Közúti Fuvarozók Egyesülete
- Magyar Logisztikai Egyesület
- Magyar Logisztikai, Beszerzési és Készletezési Társaság
- Magyar Mérnök Kamara
- Magyar Távhőszolgáltatók Szakmai Szövetsége
- Magyar Természetvédők Szövetsége
- Magyar Tudományos Akadémia, Közgazdaság és Regionális Tudományi Kutatóközpontja
- Magyar Urbanisztikai Társaság
- Magyar Utazásszervezők és Utazásközvetítők Egyesülete
- Magyar Útügyi Társaság
- Magyar Vakok és Gyengénlátók Szövetsége
- Magyar Vasúti Egyesülés (HUNGRAIL)
- Magyar Vámügyi Szövetség
- Magyarországi Logisztikai Szolgáltató Központok Szövetsége
- MÁV Magyar Államvasutak Zrt.
- Megyei Jogú Városok Szövetsége
- Megyei Önkormányzatok Országos Szövetsége
- Mérnökök és Technikusok Szabad Szakszervezete
- Microsoft Magyarország Kft.
- Miniszterelnökség
- Miskolci Városfejlesztési Kft.
- Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetsége
- Multicontact Consulting Kft.
- Munkástanácsok Országos Szövetsége
- Nagycsaládosok Országos Szervezete
- Nemzetgazdasági Minisztérium
- Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal
- Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Tanács Titkársága
- Nemzeti Gazdasági és Társadalmi Tanács
- Nemzeti Hírközlési és Informatikai Tanács
- Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt.
- Nemzeti Innovációs Hivatal
- Népesedési Kerekasztal
- Nordic Consulting Zrt.
- Nógrád Megyei Önkormányzat
- Nyíregyháza MJV Önkormányzata





- Nyugat-dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség
- Országos Fogytékosügyi Tanács
- Országos Rendőr-főkapitányság
- Országos Roma Önkormányzat
- ÖKO Zrt.
- Pest Megyei Mérnöki Kamara
- Pest Megyei Önkormányzat
- Pécsi Városfejlesztési Nzrt.
- Péteri László
- Podobni István
- Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
- Rigó Mihály
- Sasvári Csaba
- Simon Ágnes
- Somogy Megyei Önkormányzati Hivatal
- Szalma Botond
- Széphő Zrt.
- Szolnoki Városfejlesztő Zrt.
- Szövetség az Élő Tiszáért Alapítvány
- Szücs Valentina
- Természetvédelmi Világalap (WWF)
- Tolna Megyei Önkormányzati Hivatal
- Tomisa Ádám
- Tömör Judit
- Törökszentmiklós polgármestere
- TRENCON-COWI Magyarország Kft.
- UNITEF '83 Zrt.
- UTIBER Kft.
- UVATERV Zrt.
- Vámos Dóra
- Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
- Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete
- Veszprém Megyei Önkormányzat
- Vidékfejlesztési Minisztérium
- Volán Egyesülés
- Zala Megyei Önkormányzat
- Zamárdi polgármestere



**Rövidítések jegyzéke**

AIS	automatikus hajóazonosító és nyomon követő rendszer
B+R	bike and ride
BM	Belügyminisztérium
CBA	költség-haszon elemzés
CEF	Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz
CLLD	közösségvezérelt helyi fejlesztések
CNG	Sűrített földgáz
CPR	Közös rendelkezésekről szóló 1303/2013/EU rendelet
CSR	ország-specifikus ajánlások
EBRD	Európai Beruházási és Fejlesztési Bank
EIB	Európai Beruházási Bank
e-Call	Európai egységes segélyhívó-rendszer
ECDIS	Elektronikus Térképkijelző és Információs Rendszer
ECF	Európai Kerékpárosok Szövetsége
EKFS	Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia
ENI	Európai Szomszédági Támogatási Eszköz
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESB	európai strukturális és beruházási keret
ETCS	Egységes európai vonatbefolyásoló rendszer
ETE	Európai Területi Együttműködés
EuroVelo	Európai Kerékpárút
EUSDR	EU Duna Régió Stratégia
FAB CE	közép-európai légtérblokk
FOR	Forgalmi Vonatközlekedési Információs Rendszer
FUTÁR	Forgalomirányítási és Utas-tájékoztatási rendszer
GINOP	Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program
GSM-R	nemzetközi vezeték nélküli kommunikációs standard a vasúti kommunikációra és alkalmazásokra
HÉV	Helyi érdekű vasút
HUNGRAIL	Magyar Vasúti Egyesülés
IH	Irányító hatóság
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program





IKT	infokommunikációs technológia
INEA	Innováció és Hálózat Végrehajtó Ügynökség
IPA	Előcsatlakozási támogatási eszköz
ITI	integrált területi beruházás
ITS	intelligens közlekedési rendszer
JASPERS	Európai régiók projektjeit támogató közös program
K+F	kutatás-fejlesztés
KA	Kohéziós Alap
Kehcst.	Közlekedési energiahatékonysági cselekvési terv
KEHOP	Környezet és Energhatékony Operatív Program
KENYI	Kerékpáros Nyilvántartás
KIRA	Közlekedési Információs Rendszer és Adatbázis
KKEP	komplex közúti ellenőrzési pont
KKV	kis- és középvállalkozás
KOP	Koordinációs Operatív Programban
KÖFI	központi forgalomirányítás
KözOP	Közlekedés Operatív Program
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
ksz	közreműködő szervezet
LEF	Logisztikai Egyeztető Fórum
LNG	Cseppfolyósított földgáz
MMK	Magyar Mérnök Kamara
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NFÜ	Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
NGM	Nemzetgazdasági Minisztérium
NIF	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
NKS	Nemzeti Közlekedési Stratégia
NO-BO	tanúsító szervezet
NTH	Nemzetgazdasági Tervezési Hivatal
NUTS	Statisztikai Célú Területi Egységek Nomenklatúrája
OVK	Országos Vasútfejlesztési Konceptió
P+R	park and ride
PPP	köz- és magánszféra együttműködése
RIS	folyami információs rendszer
RSOE	Rádiós Segélyhívó és Infokommunikációs Országos Egyesület
SES	Egységes európai égbolt





SKV	stratégiai környezeti hatásvizsgálat
TEN-T	Transzeurópai közlekedési hálózat
TOP	Terület- és Településfejlesztési Operatív Program
TSI	műszaki átjárhatósági szabványok
ÜHG	üvegházhatású gáz
VEKE	Városi és Elővárosi Közlekedési Egyesület
VEKOP	Versenyképes Közép-Magyarország Operatív Program



SZÉCHENYI 2020



NEMZETI FEJLESZTÉSI
MINISZTERIUM



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Strukturális
és Beruházási Alapok



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE