



KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM (KÖZOP)

2007. július

Az operatív program hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007

Rövidítések jegyzéke

ÁAK Zrt.	Állami Autópályakezelő Zrt.
ÁSZ	Állami Számvevőszék
BKV	Budapesti Közlekedési Vállalat (Részvénytársaság)
CSG	Community Strategy Guidelines (Közösségi Stratégiai Iránymutatások)
DMR	Duna-Majna-Rajna víziút rendszer
EHA	Európai Halászati Alap
EGK	Európai Gazdasági Közösség
EIB	Európai Beruházási Bank
EK	Európai Közösség
EMIR	Egységes Monitoring Információs Rendszer
EMVA	Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alap
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
ERFA	Európai Regionális Fejlesztési Alap
ESDP	European Spatial Development Perspective (Európai Területfejlesztési Tervek)
ESZA	Európai Szociális Alap
ETCS	European Train Control System (Európai Vonatbefolyásolási Rendszer)
EU	Európai Unió
EU15	Az Unió 15 tagállama a 2004-es bővítés előtt
EUROSTAT	Európai Közösségek Statisztikai Hivatala (Statistical Office of the European Communities)
FÁK	Független Államok Közössége
FIT	Fejlesztéspolitikai Irányító Testület
FKTB	Fejlesztéspolitikai Koordinációs Tárcaközi Bizottság
GOP	Gazdaságfejlesztési Operatív Program
GYSEV	Győr-Sopron- Ebenfurti Vasút
HÁT	Helyettes Államtitkárság
HEFOP	Humán erőforrás fejlesztés Operatív Program
HÉV	Helyi Érdekű Vasút
HOPE	Halászati Orientációs Pénzügyi Eszköz
IG	Integrated Guidelines (Integrált Iránymutatások)
IH	Irányító Hatóság
IKT	Információs és kommunikációs technológia
ISPA	Strukturális Felzárkózást Segítő Eszköz
KA	Kohéziós Alap
Kbt.	Közbeszerzési Törvény
KDB	Közbeszerzési Döntőbizottság
KEHI	Kormányzati Ellenőrzési Hivatal
KIOP	Környezetvédelmi és Infrastruktúra Operatív Program (2004- 2006)
KEOP	Környezeti és Energetikai Operatív Program (2007- 2013)
KIKSZ	Közlekedési Integrált Közreműködő Szervezet
KKK	Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
KMR	Közép-magyarországi Régió
KÖZOP	Közlekedési Operatív Program
Kht.	Közhasznú Társaság
KKV	Kis- és Középvállalkozások
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KSZ	Közreműködő Szervezet

LSZK	Logisztikai Szolgáltató Központ
MÁV	Magyar Államvasutak
MEH	Miniszterelnöki Hivatal
MTA	Magyar Tudományos Akadémia
NAP	Nemzeti Akcióprogram
Natura 2000	Külön védelem alatt álló Európai Unió területök ökológiai hálózata
NFÜ	Nemzeti Fejlesztési Ügynökség
1. NFT	első Nemzeti Fejlesztési Terv (2004-2006)
NAVS	Nemzeti Agrár- és Vidékfejlesztési Stratégia
NIF Zrt.	Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt.
OGY	Országgyűlés
OP	Operatív Program
OPTKB	Operatív Program Tervezési Koordinációs Bizottság
OTK	Országos Területfejlesztési Konceptió
PHARE	Közép- és Kelet-Európa Országainak Nyújtott EU támogatások programja (előcsatlakozási alap)
PM TVI	Pénzügyminisztérium Támogatásokat Vizsgáló Iroda
PPP	Public Private Partnership
RoLa	Gördülő országút (közúti kamionok továbbítása vasúton)
ROP	Regionális Operatív Program
RoRo	Roll-on roll off (közúti szállítmány /kamion, konténer stb./ továbbítása vízi úton)
SA	Strukturális Alapok
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (Erősségek, gyengeségek, Lehetőségek, Veszélyek)
TA	Technikai Segítségnyújtás (Technical Assistance)
TEN	Trans European Network (Transz-európai Hálózat)
TEN-T	Trans European Network – Transport (Transz-európai közlekedési hálózat)
TIR	Tervezési Informatikai Rendszer (Kormányzati)
UKIG	Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság
ÚMFT	Új Magyarország Fejlesztési Terv (Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete)
ÚMVST	Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv

TARTALOMJEGYZÉK

Vezetői összefoglaló	7
Fejlesztések	10
Bevezető	11
A közlekedés a magyar gazdaságban	11
A KÖZOP súlypontjai (Összefoglaló)	12
Az ex-ante és az SKV értékelés megállapításai	15
Az értékelés hatása az OP minőségére	15
Átfogó értékelői vélemény.....	16
További hiányosságok, vitás kérdések	17
<i>Formai észrevételek.....</i>	<i>17</i>
<i>Kiemelt szakmai észrevételek.....</i>	<i>17</i>
Hivatalos nyilatkozat a Közlekedés OP stratégiai környezeti vizsgálatáról.....	18
Partnerség.....	24
1. Helyzetelemzés.....	27
1.1 Gazdaságföldrajzi adottságok, infrastruktúra, eszközállomány	27
1.2 SWOT elemzés	40
1.3 A 2004-2006 programozási időszak tanulságai	42
1.3.1 Környezetvédelmi és Infrastruktúra OP végrehajtásának tapasztalatai	42
1.3.2 A Kohéziós Alap projektjei megvalósításának tapasztalatai	44
2. Stratégia	47
2.1 Az állam hosszú távú szerepe a közlekedésben	47
2.2 A közlekedés Operatív program stratégiájának megalapozása	48
2.3 A Közlekedési Operatív program céljai.....	49
2.4 A célok elérése	52
2.5 KÖZOP indikátorok.....	55
2.6 A stratégia konzisztenciája és koherenciája	57
2.6.1 EU-politikáknak való megfelelés	57
2.6.2 Nemzeti és regionális politikáknak való megfelelés	60
2.6.3 A horizontális politikáknak való megfelelés	62
3. Prioritási tengelyek.....	64
3.1 Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása.....	64
3.2 Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása .	65
3.3 Térségi elérhetőség javítása.....	66
3.4 Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése.....	67
3.5 Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	67
3.6 A Közlekedés operatív program lebonyolításának finanszírozása (technikai segítségnyújtás)	69

3.7 Állami támogatásra vonatkozó információk	71
4. A KÖZOP kapcsolata az Új Magyarország Fejlesztési tervvel, a többi ágazati és regionális operatív programmal, az európai területi együttműködési hálózattal, valamint más közlekedés-fejlesztési Tervekkel	72
4.1 Kapcsolat az Új Magyarország Fejlesztési Tervvel.....	72
4.2 Kapcsolat az Európai Területi Együttműködési hálózattal.....	72
4.3 A KÖZOP kapcsolata más ágazati operatív programokkal és az Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Tervvel	73
4.4 A KÖZOP kapcsolata a regionális operatív programokkal, beavatkozások lehatárolása	74
4.5 A KÖZOP és más közlekedés-fejlesztési tervek.....	76
5. Pénzügyi tábla	77
6. Az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alap és az Európai Halászati Alap által finanszírozott intézkedésekkel való összefüggés.....	79
7. Az operatív program végrehajtására vonatkozó rendelkezések	80
7.1 MENEDZSMENT	80
7.1.1 Stratégia és koordináció.....	80
Koordinációs eljárások.....	82
7.1.2 Irányító Hatóság (IH)	83
Az irányító hatóság helye	83
Az IH feladatköre és felelőssége.....	83
7.1.3 Közreműködő szervezet.....	85
7.1.4 A közreműködő szervezet feladatai	85
A KSz minősítése, kiválasztása és finanszírozása.....	86
A Közlekedés Operatív Program közreműködő szervezete	86
7.1.5 Az OP lebonyolítása során használt eljárások	87
7.1.6 A végrehajtás adminisztratív kapacitása	89
7.2 MONITORING és ÉRTÉKELÉS.....	90
7.2.1 Monitoring.....	90
Monitoring Bizottság.....	90
7.2.2 Értékelés.....	92
Értékelési terv	92
A folyamatos értékelés kiválasztási mechanizmusa	93
Értékelés menedzsment.....	93
Tervezett értékelési kapacitások	94
7.3 Pénzügyi irányítás és ellenőrzés.....	94
7.3.1 Igazoló Hatóság – feladatai.....	94
Az Igazoló Hatóság felépítése	94
7.3.2 Pénzügyi irányítás szabályai	95
Az IH felelőssége:	95
A KSz felelőssége:	96
7.3.3 Kedvezményezett részére történő kifizetés folyamata.....	96
7.3.4 Az Európai Unió támogatások ellenőrzése	97
Pénzügyi irányítás és ellenőrzés (kontroll).....	97
Az Ellenőrzési Hatóság feladata, felelőssége.....	98
7.4 Információ és nyilvánosság biztosítása	99

7.4.1 Tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos rendelkezések	99
7.5 Közösségi politikák és horizontális elvek – Fenntarthatóság, esélyegyenlőség és partnerség, Állami támogatások, Közbeszerzések	100
7.5.1 Fenntarthatóság, esélyegyenlőség és a diszkrimináció tilalma	100
7.5.2 Állami támogatások:	102
7.5.3 Közbeszerzés	102
7.6 Az elektronikus adatközlésre vonatkozó rendelkezések a Bizottság és a tagállam között	103
Az adatszolgáltatás rendje.....	103
7.7 A KÖZOP specifikumai a végrehajtás szempontjából.....	104
7.7.1 Projekt-kiválasztás folyamata, projekt előkészítettség megalapozottságának vizsgálata	104
7.7.2 A Közép-magyarországi régióban levő főúti szakaszok fejlesztésének menedzselése	105
7.7.3 Egyéb többszereplős, komplex projektek végrehajtása.....	105
8. Nagyprojektek	106
Mellékletek	110
KÖZOP forrásokon kívüli forrásokból megvalósítandó Projektek.....	110
Vasúti fejlesztések	110
Tervezett vasúti és közúti fejlesztések térképen.....	111
Kategorizálás.....	112

VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A közlekedési fejlesztések átfogó célja az **elérhetőség javítása a versenyképesség növelése és a társadalmi-területi kohézió erősítése érdekében**. A jó megközelíthetőség és a megfelelő **intermodális kapcsolatok** vonzzák a működő tőkét, orientálják a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozzák a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret adnak a munkaerő mobilitásának és lehetővé teszik többletjövedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén. A jó közlekedési infrastruktúra előmozdítja a vidéki, esetenként hátrányos helyzetű térségek felzárkózását, a gazdasági fejlettség térbeli kiegyenlítését. Az operatív program átfogó célja emellett a **környezetkímélő közlekedési módok** fejlesztése a környezeti fenntarthatóság érdekében.

Specifikus cél	Indikátor
Az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével	- a teljes TEN közút hálózat utazási idejének csökkenése (óra, perc) - a teljes TEN vasúthálózat utazási idejének csökkenése (óra, perc) - áruszállítási volumen növekedése a magyar vasúti hálózaton (ezer tonna)
Régiók (belső és egymás közötti) elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében	- a főúthálózat átlagos burkolat állapotosztályzatának javulása - megyei jogú városokat 30 ill., 60 percen belül elérő munkaképes korú lakosság száma (közösségi busz közlekedést is ideértve) (fő)
A közlekedés intermodalitásának fejlesztése a vállalkozások versenyképességének és a régiók alternatív megközelíthetőségének javítása céljából	- támogatott központokba beérkező árumennyiség növekedése (ezer tonna, érték) - Intermodális árfogalom növekedése a támogatott központokban (ezer tonna, érték)
A közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztése	- megtakarított eljutási idő a fejlesztett szakaszokhoz kapcsolódóan (utasóra/év) - a fejlesztések által jobb közlekedési lehetőséggel kiszolgált lakosság (fő)

A KÖZOP az Európai Unió újrafogalmazott lisszaboni stratégiáját strukturális célokká transzformáló Integrált Irányelvek tíz mikrogazdasági célkitűzése közül egyet (infrastruktúra) közvetlenül, egy másikat (termelési bázis) közvetve támogat.

A KözOP-ot alátámasztó Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS)

A magyar hatóságok megnevezik és gyors értékelését adják azoknak a stratégiáknak, amelyek további projekt kiválasztáshoz, projekttervezéshez és project megvalósításhoz szükségesek. A stratégiákat egy dokumentum integrálja, amely az áruszállítás (ezen belül a logisztika) stratégiáját, a személyközlekedés stratégiáját és a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének stratégiáját tartalmazza. Mindhárom stratégiai területen belül megjelennek a horizontális stratégiák. A stratégiákból a magyar hatóságok kulcsterületeket vezetnek le, célkitűzéseket neveznek

meg, amelyek fejlesztésére programok és akciótervek dolgozhatók ki. A kormány júliusban várható első reakcióját követően történik meg a stratégiai célok finomítása. A dokumentum elkészítése, Kormány általi elfogadása és benyújtása a Bizottsághoz 2007. végéig megtörténik. Ezek a stratégiák adják az alapját a további Akcióterveknek. Az Egységes Közlekedésfejlesztési stratégia hiányában az első projektek kiválasztása a KözOP-pal és a stratégia tervezetével összhangban az előkészítettség mértékét figyelembe véve egy alapos kockázatelemzés alapján történik. Az EKFS követelményei és mérőföldkövei:

- Koherencia: A fejlesztési irányok meghatározásánál az EKFS figyelembe veszi a legfontosabb háttér dokumentumokat, mint az EU stratégiai (Fehér Könyv, Közöségi Stratégiai Irányelvek, Integrált Irányelvek) és a Magyar Parlament határozatai a területfejlesztésről, a közlekedéspolitikáról, és szomszédos országos közlekedési hálózataiból való csatlakozásnak a jelentőségéről.
- Teljes-körűség: Az EKFS a különböző hálózatok közlekedési infrastruktúrában betöltött stratégiai szerepét a fenntarthatóság követelményeinek szem előtt tartásával határozza meg (különösen fontos ez pl. a természetes közlekedési utak, a Duna és a Tisza esetében), és a fejlesztéseknél figyelembe veszi a legkorszerűbb műszaki megoldások alkalmazásának lehetőségét (pl. gyorsvasút):
- Helyzetelemzés és SWOT analízis: Az elemzések eredményeképpen a közlekedési szektor az egyes felhasználók (személyek és szállítók) szállítási, illetve utazási időkre és költségre vonatkozó elvárásai optimalizálásnak kibíráásával néz szembe, és azaz a nyomással, amely mind a társadalom, mind az egyének felől a fenntartható megoldásokra irányul.
- A beavatkozás kulcsterületei: A piaci megközelítésen alapuló és a háttér dokumentumokkal koherens helyzetelemzés és SWOT analízis alapján az EKFS céljait és eszközeit az alábbi kulcsterületeken határozzuk meg:
 - A személyközlekedésben a vasúti és villamos szolgáltatások előnyeit és az ingázó, elővárosi és városi közlekedésben, valamint a regionális központok egymás közötti és külföldi városok közötti intercity közlekedésében irántuk mutató növekvő keresletet az infrastruktúra, a gördülő állomány és az irányító és átviteli rendszerek minőségi és mennyiségi fejlesztésében fogjuk hasznosítani. Azokban az esetekben, amikor a vasúti és villamos közlekedés nem nyújt elég vonzó megoldást az utasok számára, multimodális megoldásokat dolgozunk ki és valósítunk meg.
 - Az áruszállításban a vasút és a belvízi közlekedés közép- és nagy távolságú forgalomban jelentkező költségelőnyeit kombináljuk mindazon megoldásokkal, amelyek már bizonyították életképességüket a fenntarthatósági elvek gyakorlati megvalósításában. A vasút és a belvízi közlekedés hálózati infrastruktúrájának fejlesztésekor további lépéseket teszünk annak érdekében, hogy a fenntartható közlekedés a kis- és közepes vállalkozások számára is vonzóbb legyen. Ami a KözOP-ot illeti, ezek az intézkedések az irányítási és információs rendszerekre is összpontosítanak. Azokban az esetekben, amikor a vasúti és vízi közlekedés nem nyújt elég vonzó megoldást a szállítók számára, multimodális megoldásokat dolgozunk ki és valósítunk meg. Ezekben az esetekben a közúti szektor szerepe az elővárosi és a háztól házig szállításban előtérbe kerül.
 - Azokban az esetekben, amikor a vasúti, villamos és belvízi közlekedés nem tud versenyezni a közúti szállítás vagy helyváltoztatás előnyeivel az infrastruktúra-fejlesztés a minőséget javító megoldásokra fog fókuszálni, pl. gyorsforgalmi utak építésére, kapacitásbővítésekre és elkerülő utak építésére.
 - A stratégia hangsúlyt fektet az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátásának csökkentésére, mint horizontális célkitűzésre.

- Mérőföldkövek: A dokumentum első tervezete 2007. május végéig elkészül, a koncepcionális elvek első szintű egyeztetése 2007. június végére lezajlik. A végső dokumentum kidolgozása, a Magyar kormány általi jóváhagyása és a Bizottságnak való benyújtása 2007. végéig megtörténik.

FEJLESZTÉSEK

Folyó áron, 15 %-os nemzeti társfinanszírozás figyelembevételével

Prioritás	Támogatás összesen	
	%	Euro
1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása*	19,0	1 391 316 634
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása*	27,7	2 024 831 498
3. Térségi elérhetőség javítása	24,5	1 796 454 844
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	2,4	178 911 126
5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	25,1	1 833 887 141
6. Technikai segítségnyújtás	1,3	96 280 110
Összesen	100,0	7 321 681 353

* A közúti fejlesztések aránya teljes KözOP-ból (1.+3. prioritás = 43,5%

**26,7% vasút, 1% vízi út fejlesztésre.

Az ÚMFT (Magyarország NSRF-je) egészében a fenntartható közlekedés aránya több mint 50%. A KözOP ehhez olyan módon járul hozzá, hogy a KözOP-ban a téma szerinti kategorizálás alapján fenntartható közlekedés (16., 17., 24., 25., 28., 32., 52. kategóriák) tervezett aránya az OP teljes közlekedési fejlesztéseiben 55,63%.

Az operatív programban lévő pénzügyi táblázatban az EU metodikának megfelelően folyó áras összegek szerepelnek.

Az operatív programok beavatkozásainak hatékonyságát, az egymást erősítő fejlesztések integrált megvalósítását az ún. zászlóshajó projektek is segítik¹.

¹ Közop esetében pl az "Akadálymentes Magyarország" program. (lásd még: koordinációs eljárások, 7.1.1.1. fejezet

BEVEZETŐ

A KÖZLEKEDÉS A MAGYAR GAZDASÁGBAN

Magyarországon a közlekedés, szállítás állítja elő a GDP 6%-át. A közlekedési hálózatok építését és a járműgyártást is figyelembe véve minden tizedik munkahely a közlekedéssel kapcsolatos. A háztartások fogyasztásában a szállítási szolgáltatás részaránya 12%, a járművásárlási és személyjármű üzemeltetéssel együtt 21%*. A közlekedési infrastruktúra értéke mintegy ötöde az ország nemzeti vagyonának.

Földrajzi, geopolitikai helyzete és nyitott gazdasága következtében Magyarország gazdasági versenyképessége és ezzel szoros összefüggésben az életmód minősége meghatározó mértékben függ a közlekedés fejlettségétől. Geopolitikai helyzetéből adódóan Magyarország a nyugati-keleti irányú áruáramlás infrastrukturális feltételeinek magas színvonalú létrehozásával tud a leghasznosabban bekapcsolódni az európai munkamegosztásba.

A megfelelő teljesítőképeségű és biztonságos vasút, közút, folyami utak és légi folyosók nélkülözhetetlenek az ország gazdasági fejlődéséhez. (Az 1990-es évek adatai alapján a működő tőke beruházás „sebessége” 30km/év volt az autópályák mentén nyugat-kelet irányban.)

Az ország tranzithálózatának áteresztőképessége, minősége jelentős befolyást gyakorol a szomszédos uniós tagországok és Európai Unió kívüli országok versenyképességére, az áruk, a személyek és a tőke szabad áramlására.

A magyar közlekedés jelentős fejlődésen ment keresztül az 1990-es évektől, a piacgazdaságra áttérés időpontjától. Intermodális logisztikai központok épültek, az autópálya hálózat közel háromszorosára, a magyar légtér forgalma több mint ötszörösére nőtt.

Az eredmények ellenére azonban a sok évtizedes elmaradás miatt a hazai közlekedés nagy kihívás előtt áll. Ezt felismerve alkotta meg a kormány a 2003-2015-re vonatkozó magyar közlekedéspolitikát, amelyet az Országgyűlés a 19/2004. (V.26.) OGY határozattal fogadott el.

A Közlekedési Operatív Program (továbbiakban: KÖZOP) az érvényes magyar közlekedéspolitikában és az Európai Unió közös közlekedéspolitikájában (2001 Közlekedéspolitikai Fehér Könyv)** megfogalmazott stratégiai elveken és prioritásokon nyugszik., valamint figyelembe veszi az utóbbi dokumentum félidei felülvizsgálatának következtetéseit is. A KÖZOP előbecsléseiben felhasználja a 2004. május 1. – Magyarország EU taggá válása – és 2006 májusa közötti közlekedési piac változásának adatait, tapasztalatait, és figyelembe veszi az Európai Unió délkeleti irányú bővülése következtében az egyes tranzitfolyosókon várhatóan megnövekvő közlekedési igényeket.

A KÖZOP kiemelt feladatának tekinti, hogy a gazdaságilag és műszakilag indokolt projektek az ország versenyképességének és a társadalom kohéziójának növelését elősegítve jobb struktúrájú és minőségű, biztonságosabb, intelligensebb és környezetbarát közlekedési rendszert eredményezzen és hozzájáruljon a területi különbségek mérsékléséhez.

* KSH - 2005

** COM(2001)370; COM(2006)314 final

A KÖZOP SÚLYPONTJAI (ÖSSZEFOGLALÓ)

A **KÖZOP** az elkövetkező 7 év európai uniós támogatással megvalósuló közlekedés-fejlesztéseit megalapozó operatív program. **Átfogó stratégiai céljai** – a Fehér Könyv célkitűzéseit is szem előtt tartva – elsősorban a versenyképesség támogatását és a környezeti fenntarthatóság javítását szolgálják.

- A közlekedési fejlesztések átfogó célja az **elérhetőség javítása a globális és regionális versenyképesség növelése valamint a társadalmi-gazdasági és a területi kohézió erősítése érdekében**. Az elérhetőség minősége döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét és növekedését. A jó megközelíthetőség vonzza a működő tőkét, orientálja a vállalkozások telephelyválasztását, közelebb hozza a beszerzési és értékesítési piacokat, nagyobb teret ad a munkaerő mobilitásának és lehetővé teszi többletjövedelmek realizálását a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén. A jó közlekedési infrastruktúra előmozdítja a vidéki, esetenként hátrányos helyzetű térségek felzárkózását és a gazdasági fejlettség térbeli kiegyenlítését. A lakosság szolgáltatások iránti igényeit kielégítő kistérségi központok elérhetőségének biztosításával közvetlenül is hat az ott élők életminőségére. Az elérhetőség javításához a közlekedési alágazatok összességének hozzá kell járulnia, ezért a fejlesztések megfogalmazásánál a komplex szemlélet érvényesítése az elsőrendű szempont. Ennek megfelelően javítani kívánjuk a régiók alternatív megközelíthetőségét, a gazdasági, vállalkozói központok elérhetőségét azáltal, hogy lehetővé tesszük a különböző közlekedési módok összekapcsolódását. Az elérhetőség javításakor messzemenően figyelembe kell venni a közlekedés iránti kereslet alakulását, s a várható gazdasági és társadalmi hasznok összességét.

A fenti átfogó célhoz az alábbi specifikus célokat határoztuk meg:

- Az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe, és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével
 - A régiók belső és egymás közötti elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében
 - A közlekedési módok összekapcsolása, a gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
- **A közösségi személyközlekedés fejlesztése:** A személyközlekedésben az üzemanyagárak folyamatos változása ellenére, és részben a közösségi közlekedés szolgáltatásainak színvonala következtében egyre nagyobb teret hódít az egyéni (autós) közlekedés. Ez jelentős környezetterhelést okoz (légszennyezést és zajterhelést) – elsősorban a városokban.

A személyközlekedés fejlesztésénél érvényesülnie kell a környezeti értékek és természeti erőforrások védelmének, ezért a fejlesztésekben súlyponti kérdés a környezetbarát közlekedési módok: a vasúti és a vízi közlekedés preferálása, a városi és agglomerációs (elsősorban kötöttpályás) közösségi közlekedés fejlesztése. A közlekedési hálózat és járműállomány modernizációja, a személy és áruszállítás biztonságának felügyelete is nagymértékben csökkenti a környezetterhelést, valamint a balesetveszélyt.

Specifikus cél:

- A közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztése

A közlekedés-fejlesztés területén **hat prioritási tengelyt határoznak meg**:

1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása
3. A térségi elérhetőség javítása
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
5. A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése
6. Technikai segítségnyújtás

Az első átfogó cél megvalósítását szolgálják az 1-4 prioritások. Az 5. prioritás a második átfogó célt valósítja meg.

Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségének javítását az első két prioritás szolgálja. A beavatkozások folytán javulni fog az ország nemzetközi elérhetősége és versenyképessége, gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban jutunk el az ország egyik részéről a másikba közúton és vasúton egyaránt, jelentősen növekednek az áruszállítási szükségleteket kielégítő, versenyképes és környezetkímélő közlekedési kapacitások.

Az ország nemzetközi elérhetőségének javításában elsődleges cél a vasúti és közúti TEN folyosók fejlesztése, a gyorsforgalmi utak továbbépítése az országhatárok felé, és a Duna-folyó hajózhatóságának a javítása.

A térségi elérhetőség javítása azt a célt szolgálja, hogy a régiókon belül és a régiók között nagyobb teherbírású és jobb minőségű közutakon gyorsabb és biztonságosabb legyen a fontosabb centrumok elérése. Ennek keretében a pályaszerkezetek 115 kN-os tengelyterhelés elviselésére szolgáló megerősítésére és kapacitásbővítésre kerül sor a régióközpontok elérését szolgáló főutakon. A kapcsolódó elkerülő utak kiépítése révén a beavatkozás erőteljes hatással lesz a közlekedésbiztonságra és a települési környezetre.

Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése. A régiók alternatív megközelíthetőségét, valamint a gazdasági, vállalkozói központok elérhetőségét kívánjuk javítani azzal, hogy elősegítjük a különböző közlekedési módok összekapcsolódását, fokozzuk az országos és regionális közlekedés intermodalitását, megteremtjük az intelligens közlekedés-szervezés infrastruktúráját. A szállítási áramlatok mentén nagy hozzáadott értéket előállító szolgáltató, termelő és feldolgozó központok (logisztikai központok, ipari parkok, agrárbázisok) elérhetőségét támogatjuk azzal, hogy fejlesztjük a fő közlekedési hálózathoz való infrastrukturális kapcsolataikat (iparvágányok, bekötő utak, kikötői kapcsolatok és alpinfrastruktúra).

A városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése. Célunk a városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítése, a városi és az elővárosi forgalom feltételeinek, szolgáltatási minőségének a javítása oly módon, hogy a személyforgalom az egyéni közlekedés helyett a megközelítőleg hasonló szolgáltatási színvonalat nyújtó korszerű, kényelmes, ütemes (azaz kiszámítható) menetrendet biztosító, környezetbarát közösségi módok javára tolódjon el. A közösségi közlekedés feltételeinek javulását elsősorban a nagy tömegek környezetbarát és akadálymentes szállítását biztosító *kötőtpályás közlekedés* korszerűsítése és az intermodális csomópontok fejlesztése révén kívánjuk elérni.

AZ EX-ANTE ÉS AZ SKV ÉRTÉKELÉS MEGÁLLAPÍTÁSAI

Az **ex-ante értékelés** célja a 2007-2013 közötti programozási időszakra vonatkozó Közlekedés-fejlesztési Operatív Programban meghatározott szükségletek, célok eszközök és hatások független elemzésével az OP minőségének javítása, ezen belül kiemelten:

- a program relevanciájának, a stratégia **ésszerűségének**, és **konzisztenciájának** vizsgálata és szükség szerint javítása,
- **koherenciájának** megerősítése,
- illetve a költségvetési **források optimális allokációjának** segítése volt

a tervezési folyamat támogatásával.

Összefoglalásként elmondható, hogy az projektvégrehajtás jelentősen módosult az ajánlatba foglaltakhoz képest, alapvetően két irányban:

- Az OP **egyes részeinek** (helyzetértékelés, SWOT, stratégia, stb.), **valamint az értékelési szempontok** (például konzisztencia, koherencia) **egymás után történő értékelése helyett** az értékelők folyamatosan szorosan együttműködve a tervezőkkel, észrevételeikkel **szimultán komplex módon** segítették gyakorlatilag **valamennyi fejezet** elkészítését.
- Az értékelés folyamata még **az eredetileg tervezettnél is iteratívabban és interaktívabban** zajlott. Az értékelők által, az OP egyes fejezeteiről írott jelentések és a tervezőkkel folytatott **személyes konzultációk, workshopok** súlya felcserélődött (a **hangsúly** a tervezők kérésére az utóbbira **helyeződött**, az előbbi a tervezettnél kisebb szerepet kapott).

Megjegyezzük, hogy az ismertetett változtatási irányokat a tervezők és az értékelők közösen jelölték ki, tehát ezek álláspontunk szerint is adekvátabb megoldásnak tekinthetők a helyzet vonatkozásában.

AZ ÉRTÉKELÉS HATÁSA AZ OP MINŐSÉGÉRE

Összefoglalóan megállapítható, hogy **a tervezők nyitottak voltak az ex-ante értékelőkkel való együttműködésre**, kifejezetten igényelték a szakértők segítségét, a folyamatos konzultációt, döntési alternatívák kidolgozását; kiváló szakmai párbeszéd és konstruktív vita alakult ki közöttünk.

Az értékelők észrevételei, javaslatai alapján különösen az alábbi területeken javult az OP minősége:

- Az OP struktúrája jobb, áttekinthetőbb lett.
- Beépítésre került több, a korábbi időszakból származó európai jó gyakorlat.
- A tervezésben érintett különböző szereplők között nagyobb fokú konszenzus alakult ki az OP-t illető kérdésekben.
- A helyzetelemzés a közlekedési szektor több területre kiterjedő, átfogóbb elemzését nyújtja. Az elemzés mélyebb, megállapításai pontosabbak lettek.
- A helyzetelemzés megállapításainak alátámasztottsága, a számszerű, adott esetben trendjellegű adatok nagyobb mértékben kerültek bemutatásra.

- A SWOT elemzés módszertanilag fejlődött.
- A stratégia sokkal markánsabban, fókuszáltabban fogalmazza meg a program célrendszerét, a célok és a prioritások kapcsolatát. A KÖZOP ÚMFT-hez való stratégiai kapcsolódása erősödött.
- Pontosodott a KÖZOP és más OP-k (elsősorban a GOP és a regionális programok) közötti lehatárolás.
- Az indikátorrendszer nagymértékben átalakult, minőségében sokat javult, részletesebben és pontosabban definiált lett.
- A horizontális célok érvényesítése nagyobb hangsúlyt kapott.
- A finanszírozási rendszer részletei pontosabbak lettek, világosabban szerepelnek a programban.

Mindezek ellenére túlzás volna azt állítani, hogy az értékelők észrevételei teljes körűen beépültek az OP-ba. Ennek fő okai:

- Az értékelési indulása után nem sokkal (nyár elején) átszervezésekre került sor a tervezésben érintett kormányzati szerveknél. Ennek eredményeként **az OP korábbi** (vezető státuszú) **tervezője más területre távozott**. Hosszú időn keresztül a programmal kapcsolatos döntéshozói kompetencia helye tisztázatlan volt. Ezt követően csak meglehetősen **késői stádiumban kerülhettünk kapcsolatba a stratégiai döntéshozói szinttel**, és ez a kapcsolat is egyes esetekben közvetett volt. Ezáltal lényegi, stratégiai kérdések módosítására nem nyílt lehetőség.
- A magyar államigazgatásban teljesen általános **ágazati szemléleten, valamint a közlekedés-fejlesztés projektorientált gondolkodásán** az OP tervezése sem jutott túl. A stratégiai megalapozottság hiányosságai miatt az értékelők érvei nem minden esetben voltak tökéletesen érthetőek a tervezés számára. Nem egyszer előfordult, hogy a felek nem ugyanazon szakmai logika mentén választották ki az általuk optimálisnak tartott megoldást, és érveléseik a másik rendszerében nagyságrendekkel kevésbé voltak hatások.
- A stratégiai megfontolások mellett a KÖZOP tervezésében számos **külső korlátozó tényezőt** kellett érvényesíteni, mint a derogációs kötelezettségek vagy a konvergencia program elveinek érvényesítése.
- A KÖZOP az átlagosnál nagyobb politikai figyelmet kapott, ami a stratégiai szintű módosításokat a programban nehézkessé tette.

ÁTFOGÓ ÉRTÉKELŐI VÉLEMÉNY

A KÖZOP jelenlegi formájában a formai követelményeket alapvetően kielégítő, és **összességében megfelelő minőségű programdokumentum**, amely jó alapját jelenti a Bizottsággal folyó tárgyalások megindításának. Ugyanakkor több aspektusból is felmerültek olyan hiányosságok, amelyek az OP bizonyos mértékű módosítását igényelhetik, vagy a végrehajtás során követelnek meg nagyobb gondosságot.

TOVÁBBI HIÁNYOSSÁGOK, VITÁS KÉRDÉSEK

Formai észrevételek

Álláspontunk szerint az OP alapvetően megfelel a vonatkozó formai követelményeknek, néhány apróbb észrevétel tekintetében azonban továbbra is javításra szorul:

- Az OP terjedelme meghaladja a javasolt mértéket.
- A prioritástengelyek leírása nem az elvárt formában tartalmazza a szükséges információkat.
- A költségvetési táblák nem megfelelő részletezettséggel tartalmazzák a kért információkat.

Kiemelt szakmai észrevételek

Stratégiai alátámasztottság, indokoltság és programozási logika területén: A hazai szakpolitikai dokumentumok, ágazati stratégiák nem teljes körűek, így a KÖZOP-ot nem minden tekintetben képesek alátámasztani, külső kapcsolódási pontjainak (például közútfejlesztések és útdíj-policy összefüggése) keretet teremteni. A helyzetértékelés, a stratégia és a beavatkozások egymásra épülése nem minden részletében kifejtett: néhány beavatkozás esetében nem világos, hogy a helyzetelemzésben említett hiányosságok közül miért éppen azokat emelték ki és milyen elvek szerint alakult ki a megoldandó feladatok fontossági sorrendje. Az OP-ban jelenleg található célhierarchia néhány eleme nincs teljesen összhangban a helyzetelemzésben, illetve a stratégiában leírtakkal (például a kombinált áruszállítással kapcsolatban a helyzetelemzés negatív trendeket mutat be, ugyanakkor célként fogalmazza meg az e téren történő beavatkozásokat anélkül, hogy a beruházások kihasználtságát érintő esetleges kockázatok kezelésének lehetőségeit elemezné). Az OP-ból több helyen hiányzik a kereslet oldali megközelítés, a fejlesztések jövőbeli lehetséges kihasználtságának elemzése.

Koherencia stratégiai dokumentumokkal: Az OP tervezett beavatkozásai szintjén nem elég markánsan jelennek meg az ÚMFT-ben megfogalmazott növekedési és foglalkoztatási célkitűzések, valamint a lisszaboni célok támogatása.

Célhierarchia és prioritások konzisztenciája kapcsán: Az átfogó stratégiai célok tekintetében a „Közösségi közlekedés fejlesztése” önálló célként történő szerepeltetésének indoka nem világos. A 2. és 3. prioritástengely egyaránt tartalmaz a régiók megközelíthetőségét tartalmazó elemeket, ezek lehatárolása nem világos.

Indikátorok területén: A bizottsági útmutatóban szerepeltetett magindikátorokat nem teljes körűen építették be a KÖZOP indikátorkészletébe. A közlekedési szektor egyes területeit érintő kutatások, felmérések, adatgyűjtési rendszerek hiányosságai miatt mind a kontextus, mind a programindikátorok esetében több alkalommal a specifikusság vagy a kiinduló adat hozzáférhetőségének rovására kellett kompromisszumokat kötni.

Horizontális elvek és egyéb EU irányelvek: A közlekedéshez kapcsolódó specifikus problématerületek az EU vonatkozó irányelvei szerint a fejlesztések során kiemelten kezelendők. Ilyenek például a negatív környezeti hatások minimalizálása, a közlekedési eszközök akadálymentesítése, az energiafelhasználás ésszerűsítése, a közlekedésbiztonság fokozása, az intelligens rendszerek alkalmazása, és a felhasználók jogainak biztosítása. A tervezett beruházások ezeket ugyan a Magyarországon eddig megszokott mérték fölött, de többnyire csak az általánosságok szintjén veszik figyelembe.

Végrehajtás vonatkozásában: A 2004-2006-os programozási időszak, illetve az előcsatlakozási alapok kapcsán leírt tapasztalatok alapján jelentkező kockázatok kezelésére nem tér ki megfelelő módon a dokumentum. Az OP vonatkozó fejezetéből nem derül ki, hogy az említett újonnan létrehozandó közreműködő szervezet esetében hogyan biztosítják a korábbi időszak alatt megszerzett végrehajtási tapasztalatok átültetését, a végrehajtás hatékonyabbá tételét.

HIVATALOS NYILATKOZAT A KÖZLEKEDÉS OP STRATÉGIAI KÖRNYEZETI VIZSGÁLATÁRÓL

Az OP jelen fejezete az OP stratégiai környezeti vizsgálatához kapcsolódóan összefoglaló ismertetést ad arról, hogy a környezeti szempontok hogyan kerültek beillesztésre a Közlekedési Operatív programba, hogy a környezeti jelentés, a konzultáció során kifejtett vélemények, valamint a határon átnyúló hatások vizsgálatának eredményei miképpen kerültek figyelembe vételre az operatív program tervezése és elfogadása során. Továbbá, hogy milyen okok indokolták az elfogadott programba került alternatíva választását a szóba került egyéb ésszerű alternatívák ismeretében. Ezeken túl bemutatásra kerül, hogy milyen intézkedéseket határozott meg az OP a környezeti szempontokhoz kapcsolódó nyomonkövetéssel kapcsolatban.

Jelen fejezet egyúttal (az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról szóló 2/2005. (I.11.) Kormányrendelet 11. paragrafusa, valamint az Európai Parlament és a Tanács 2001. június 27-i bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK Irányelve 9. cikke értelmében) a Magyar Köztársaság Kormányának az elfogadott operatív program tekintetében tett **hivatalos nyilatkozattétele** is.

Az OP stratégiai környezeti vizsgálatának menete

A fenntarthatóság és a környezeti szempontok érvényesítésének elősegítése céljából és a jogszabályi előírások (az Európai Parlament és a Tanács 2001/42 EK irányelve – a továbbiakban Irányelv –, valamint annak hazai jogszabályi adaptációját jelentő 2/2005 (I. 11.) Kormányrendelet „Az egyes tervek, illetve programok környezeti vizsgálatáról” – továbbiakban Kormányrendelet) teljesítése érdekében az Nemzeti Fejlesztési Hivatal (a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség - továbbiakban NFÜ - jogelőd szervezete) gondoskodott az operatív programokra vonatkozó stratégiai környezeti vizsgálatok (SKV) elkészítéséről. A környezeti vizsgálat célja volt, hogy az ex-ante értékelőkkel és a társadalmi partnerekkel együttműködve elősegítse az ÚMFT operatív programjainak készítése során a környezeti és komplex fenntarthatósági szempontok integrálását, érvényesítését.

Az SKV folyamatban különös hangsúlyt helyeztünk a partnerségre, illetve a partnerek tájékoztatására, valamint a partnerek véleményének tervezőkkel való megismertetésére és megtagyargalására.

Az SKV folyamat végigvitelére az OP-k elkészítéséért felelős NFÜ nyílt közbeszerzés keretében a Respect Kft. által vezetett konzorciumot² választotta ki.

Az SKV jelentésnek a Kormányrendelet 4. melléklete (és az Irányelv 1. melléklete) alapján kidolgozott tematikája 2006. június 15. és július 17. között a hivatalos és társadalmi partnerek által véleményezhető volt (a Kormányrendelet 7. § szerint), illetve 2006. június 19-én partnerségi fórum keretében megvitatásra is került. A Kormányrendelet 3. melléklete által meghatározott hivatalos szervek, valamint a meghívott civil és tudományos szervezetek, illetve kormányzati szervek képviselői részt vettek a fórumon, és egy részük írásban is élt a véleményezés lehetőségével.

Az SKV-t az elfogadott módszertan és tematika szerint a tervezőkkel történt dokumentált egyeztetések segítették.

² A konzorcium további tagjai: Budapesti Corvinus Egyetem (Környezetgazdaságtani és Technológiai Tanszék, valamint a Tájtervezési és Területfejlesztési Tanszék), Környezettudatos Vállalatirányítás Egyesület és a BFH Európa Kft.

A Közlekedési OP készítésekor a hivatalos, államigazgatási, valamint a társadalmi partnerek több alkalommal kaptak lehetőséget véleményük, ezen belül különösen környezeti-fenntarthatósági szempontú véleményeik kifejtésére, illetve ezeknek a tervezők felé történő közvetítésére:

- A Közlekedési OP első társadalmi partnersége során (2006. október 18. - november 20., a társadalmi partnerek környezeti véleményeik beépüléséről 2007 február 14-től - május 31-ig névre szóló levélben tájékoztatást is kaptak)
- Az ex ante értékelés folyamatában (hivatalos és államigazgatási partnerek bevonásával)
- Az SKV értékelés folyamatában (az SKV-t végzők több civil szervezettel álltak kapcsolatban)
- Az SKV jelentés és az alapját képező OP konzultációja során (2006. november 15 - december 14, amelyben valamennyi társadalmi szereplő számára nyitott volt a lehetőség, továbbá az érintett környezetvédelmi civil és kormányzati szervezetek külön célzott felkérést is kaptak a részvételre)

Az említett egyeztetési folyamatok mindegyikének az OP október 16-i verziója képezte az alapját. A fenti egyeztetések lezárulása után az OP-ba beépültek azok megállapításai.

Az elkészült SKV jelentésről a vizsgálat alapját képező KÖZOP verzióval együttesen 2006. november 15-től 30 napos konzultációra került sor a Kormányrendelet 8. §-a és az Irányelv 6. cikke alapján, a jogszabályok által meghatározott hivatalos, illetve kibővített társadalmi és civil partnerek körében, továbbá a teljes nyilvánosság által is hozzáférhetően (a Kormányrendelet 8.§ (5) alapján) az NFÜ honlapján és egy országos napilapban meghirdetve.

Az SKV konzultációja során a társadalmi partnerek számára az NFÜ több csatornás egyeztetési lehetőséget biztosított, részben az NFÜ saját honlapján, részben egy e célra létrehozott internetes felületen. A KözOP nagyprojekt-listája – az azt megerősítő kormányhatározat egyeztetési folyamatainak sajátosságai következtében – külön dokumentumban, a főszövegnél kicsit később került a nyilvánosság elé. A KözOP szövege megjelölte, hogy a nagyprojekt-lista mikor válik elérhetővé, és egyértelműen utalt a két dokumentum egymáshoz tartozására és elérhetőségére (GKM és NFÜ honlapja). A társadalmi egyeztetés ideje a projektlista "kése delme" miatt meg lett hosszabbítva. Az SKV értékelés egyeztetése idején KözOP már a maga teljességében állt az SKV értékelők és a társadalmi partnerek rendelkezésére az SKV egyeztetés teljes időtartama alatt. A KÖZOP esetében 2006. november 22-én egy fórum került megrendezésre a Kormányrendelet által meghatározott körben, kiegészítve további társadalmi szervezetekkel.

A meghosszabbított partnerségi egyeztetés következtében az SKV konzultációja és a partnerség részben átfedésbe került, így a november 10-e utáni időszakban a KÖZOP-ra vonatkozó társadalmi vélemények több csatornán is érkeztek. Összesen 100 szervezet vagy magánszemély tett észrevételt – a partnerségi csatornán 74 db, az SKV konzultáció keretében 26 db vélemény érkezett. Mivel összességében 28 környezeti szempontból releváns észrevétel került megfogalmazásra, megállapítható, hogy a környezetvédelmi kérdések megvitatására a társadalmi szervezetek elsősorban az SKV konzultációt használták fel. A beérkezett vélemények többnyire összecsengtek az SKV jelentésben foglaltakkal, azokra erősítették rá, illetve fontos kiegészítéseket tettek az abban foglaltakhoz.

Az SKV folyamata során beérkezett észrevételek megerősítették az SKV-t végzők észrevételeit, egyben ki is egészítették azokat. Az SKV készítői a jelentést a konzultáción beérkezett véleményekkel bővítették, majd a kibővített verziót megvitatták a tervezőkkel. Ezen egyeztetéseket követően véglegesített OP-k kerültek benyújtásra a Bizottságnak. A program benyújtása után az NFÜ nyilvánossá tette a végső jelentést és annak összefoglalóját a honlapján (www.nfu.gov.hu) A végső környezeti jelentésből világosan bemutatja azt is, hogy hol és hogyan változott az OP az SKV hatására.

Összefoglaló ismertetés arról, hogy a környezeti szempontokat hogyan illesztették be a programba

Az SKV jelentések részét képezték az SKV ajánlásokra adott tételes tervezői válaszok. A dokumentum „A Gazdaságfejlesztési és Közlekedési Operatív Program környezeti vizsgálata”, amely elérhető az NFÜ honlapjáról.

A jelentés legfontosabb megállapításai és azok figyelembevételével kapcsolatos tervezői válaszok a következők:

Vélemények, javaslatok	Válaszok
A fejlesztés súlypontjában a választott gazdaságfejlesztési modellel összhangban a közúti közlekedési hálózat áll. A közúti közlekedés jelentős fejlesztések hatására nem csak domináns marad (ami egyébként is elkerülhetetlen), hanem az arányaiban is jelentős fejlesztések hatására várhatóan növeli részesedését az összforgalomban.	Milyen okok miatt választották az elfogadott programot a szóba került egyéb ésszerű alternatívák ismeretében? A megállapítást nem találtuk helytállónak. A fejlesztés súlypontjában a kötöttpályás projektek állnak, az összes OP források mintegy 53%-ával. A közúti fejlesztések a Csatlakozási Szerződésben vállalt kötelezettségünk (főúthálózat 115 kN-ra való megerősítése) teljesítéséhez is szükségesek.
A meglévő főúthálózati szakaszok egy része még a környezetvédelmi engedélyeztetés időszaka előtt épült, több helyen a út közvetlen környékét az elmúlt évtizedekben beépítették, az új szakaszok a régi utakon zajló forgalmat is növelni fogják. A fejlesztésben a környezeti szempontoknak jóval nagyobb hangsúlyt kell kapniuk a jelenleginél, hogy a jelentős társadalmi konfliktussal járó környezeti károkat és az európai közösségi értéket képező természeti területek érintettségét mérsékelni lehessen.	Elfogadtuk. „A KözOP-ból csak olyan projektek kaphatnak támogatást, amelyek előzetesen végiggondolják a lehetséges környezeti kockázatokat és lehetőségeikhez mérten úgy alakítják a projekt műszaki tartalmát, hogy a kivitelezést követően a környezetterhelés a legkisebb legyen.”
A 2,5 méter merülésű hajók közlekedésének biztosítása az év nagy részében a magyarországi Duna jellege miatt nagymértékű egyszeri és azt követően több ponton folyamatos fenntartást igénylő beavatkozással oldható meg. A beavatkozás környezeti hatásainak nagy részéről jelenleg még nem állnak megbízható ismeretek rendelkezésre. A Duna mellett élő nagyszámú lakosság életminőségének, az ivóvízbázisok védelmének és a folyam európai szinten elismert természeti értékeinek biztosítását a hajózhatóság javításával egyenértékű módon kell kezelni.	Elfogadtuk. A magas környezeti kockázat miatt a Duna komplex program ökológiai vizsgálatának 2007-ben várható eredményei befolyásolhatják a fejlesztés tényleges irányát és volumenét. A fejlesztési elképzelések vázolásánál a Duna, mint homogén mutatókkal jellemezhető szállítási pálya megfogalmazás – a hazai folyamszakasz adottságaihoz messzemenően illeszkedve – kikerült az anyagból.
A felszíni közlekedést tehermentesítő metró a főváros közlekedés eredetű komplex környezetvédelmi problémáira nem tekinthető a leghatékonyabb lépésnek. Mivel emellett más jelentős hatású, budapesti közösségi közlekedési fejlesztési projekt nem szerepel az OP-ban, a közlekedési munkamegosztás szempontjából	A megállapítást nem találtuk helytállónak. A budapesti közösségi közlekedési fejlesztésében a metróhoz hasonló jelentőségű projektek még az elővárosi vasutak fejlesztése, valamint az észak-déli gyorsvasút fejlesztésének megkezdése (lásd 8. Nagyprojektek). E három projekt együttes hatására várhatóan mérséklődik az

alapvetően pozitív lépést is konfliktushelyzetként ítéljük meg. A városi környezetminőség sarokpontjának számító egyéni autós közlekedés volumenét sem érdemben sem összességében (egész Budapestet tekintve) a beruházás nem befolyásolja. Az OP által is elismert kritikus pontokon (agglomerációs csatlakozások, nagy forgalmú, fő közlekedési vonalak) a gépjárműforgalom további növekedésére lehet számítani. A forgalommnövekedést lokálisan mérsékelheti, ha az elővárosi vasútvonalak az OP-ban nem részletezett fejlesztése környezeti érdekeket kiemelten figyelembe véve történik.	egyéni autó használat, ez azonban csak a következő programozási időszak vége felé lesz érzékelhető, mivel a két utóbbi projekt csak ekkor fejeződik be.
A „Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése” prioritás alapvetően magában hordozza a környezetkímélő közlekedés erősítésének lehetőségét. Ennek ellenére a prioritás rejt magában a Programban nem kellően feltárt környezeti kockázatot, amely a „zöldmezős” beruházásokon, a bekötőutak építésén, a tervezett és a várható tranzit teherforgalom növekedésén keresztül jelentkezik. Mivel a prioritás pályázati eljárás keretében nyújt támogatást a projektek megvalósításához, a környezeti szempontok integrálására kiváló lehetőség nyílik.	Elfogadtuk. Erre a prioritásra is vonatkozik, hogy: „A KözOP-ból csak olyan projektek kaphatnak támogatást, amelyek előzetesen végiggondolják a lehetséges környezeti kockázatok és lehetőségeikhez mérten úgy alakítják a projekt műszaki tartalmát, hogy a kivitelezést követően a környezetterhelés a legkisebb legyen.” Ez az elvárás az Akciótervben és természetesen a pályázati eljárásban is megjelenik.
Az esélyegyenlőség fontos területe a különböző társadalmi csoportok közlekedési lehetőségei. Amikor az egyéni (autós) közlekedést kedvezőbb helyzetbe kerül, mint a közösségi közlekedés, a hátrányos helyzetű társadalmi csoportok esélyegyenlősége sérül.	Válasz: A közút fejlesztés nemcsak az egyéni közlekedés feltételeit javítja, hanem a közösségi busz közlekedését is (ami az országot 100%-ban lefedi), ezáltal az említett társadalmi csoportok esélyei nem romlanak.
Az SKV értékelés javasolja az integrált térségi értékelések és monitoring bevezetését és alkalmazását, amelyeknek nélkülözhetetlen alapja a térségek ökológiai rendszereinek térinformatikai alapú állapotértékelése, valamint térbeli és időbeli mintázatának elemzése (például MÉTA³ Program alapján). A részletes értékelési szempontok és monitoring kialakítását az akciótervek mellett, azok készítésével párhuzamosan elkészíteni javasolt SKV követő intézkedések programját önálló dokumentumban szükséges rögzíteni minden operatív program esetében.	Az OP monitoring rendszerébe beépítésre kerül a követő intézkedések terve.

³ Magyarország Élőhelyeinek Térképi Adatbázisa, MTA Ökológiai és Botanikai Kutatóintézete, Vácrátót

A hatóságok és a társadalmi szervezetek véleménye és az arra adott tervezői válaszok összefoglalása

Vélemények	Válaszok
Gazdasági és környezetvédelmi szempontból is megkérdőjelezhető az a törekvés, hogy a sűrűn és a ritkán lakott területeken is hasonló mértékben kívánjuk biztosítani az elérhetőséget. Az utóbbi esetben ugyanis a fajlagos költségek rendkívül megugranak. Sok esetben célszerű például inkább a helyi munkalehetőségeket támogatni, mint hatalmas költséggel a közlekedést fejleszteni és fenntartani. Az elérhetőséget esetenként nem új közlekedési infrastruktúrával, hanem keresletkorlátozással lehet javítani. Például Londonban és Stockholmban a torlódási díj bevezetését követően a nagy többség számára lényegesen javult az eljutási idő.	Milyen okok miatt választották az elfogadott programot a szóba került egyéb ésszerű alternatívák ismeretében? A KözOP ágazati program jellegénél fogva a fő közlekedési hálózatok fejlesztését támogatja (TEN vasút, TEN közút és 1-2-3 számjegyű utak, Duna), a ritkán lakott területeken nem támogatja hasonló mértékben az elérhetőséget. A keresletkorlátozásra vonatkozó javaslat nem tartozik a KözOP kompetenciájába.
A KözOP több helyen is említi a településeket elkerülő utak fontosságát. Ugyanakkor figyelembe kell venni az elkerülő utak által okozott problémákat, és ezeket az elkerülő út megépítésével egyidejűleg szintén kezelni kell.	Elfogadtuk. „A KözOP-ból csak olyan projektek kaphatnak támogatást, amelyek előzetesen végiggondolják a lehetséges környezeti kockázatokat és lehetőségeikhez mérten úgy alakítják a projekt műszaki tartalmát, hogy a kivitelezést követően a környezetterhelés a legkisebb legyen.”
Egyes indikátorok hibásak, illetve semmitmondóak tűnnek, Ugyanakkor számos indikátort hiányolunk, így például: - a közlekedés által kibocsátott különféle légszennyező anyagok mennyiségének alakulása, - a közlekedés által elfoglalt terület nagysága, - a tömegközlekedés és a személygépkocsi-közlekedés arányának alakulása.	Részben elfogadtuk. Az SKV értékelés javaslatára a KözOP kiegészült a horizontális célként megfogalmazott környezeti fenntarthatóság mérésére alkalmas indikátorral: a közlekedési szektor üvegházhatású gázok kibocsátása indikátorával (2.5 Indikátorok fejezet). A tömegközlekedés és a személygépkocsi közlekedés arányának alakulásáról statisztikai adatok állnak rendelkezésre.
A piacgazdaság hatékony működésének egyik alapfeltétele, hogy az árak tükrözzék a valódi költségeket. A nyílt és rejtett állami támogatások torzítják a piacot, gyakran érdemtelenül előnyben részesítenek egyes vállalkozásokat vagy ágazatokat, míg másokat a piaci teljesítményüktől függetlenül hoznak hátrányba. Ezért a közúti és légi közlekedés közvetlen vagy közvetett finanszírozása uniós forrásokból ellentmond a piacgazdaság elveinek és az EU Alapszerződésében rögzített „szennyező fizet” elvnek.	Nem fogadtuk el. A KözOP kompetenciáján túlmutat az állami támogatások kezelésének kérdése. A közutak fejlesztése nem csak a piacgazdaság céljait szolgálja, hanem legalább ilyen mértékben a társadalmi és területi kohézió céljait is. Emiatt nem mondhatunk le a közutak fejlesztéséről. Az OP a légi közlekedés fejlesztését nem támogatja.

A közúti fejlesztések uniós forrásokból történő támogatása azért is megkérdőjelezhető, mert így lemondunk azokról a forrásokról, amelyek révén gazdaságilag ésszerű és társadalmilag igazságos módon fizettethetjük meg a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének költségeit.	Ennek a kérdésnek a kezelése túlmutat a KözOP kompetenciáján.
A közúti fejlesztéseket a személy- és tehergépkocsik egyre növekvő forgalmi igényeihez kívánják igazítani, holott éppen a keresletszűkítő politikákat javasolja az EU mind az éghajlatvédelem, mind az olajfüggőség politikai problémái miatt.	A KözOP a Közösségi Stratégiai Iránymutatások szellemében készült, amely a közlekedési infrastruktúrák kiterjesztését és fejlesztését az érintett régiók és országok egyéni igényeihez és gazdasági fejlettségük szintjéhez javasolja igazítani (1.1.1 A közlekedési infrastruktúrák kiterjesztése és fejlesztése), fontosnak tartja, hogy a régiók részesüljenek a fő hálózatok által létesített lehetőségekből, és a társadalmi és területi kohéziót is növelni kívánja.
A KözOP nem veszi figyelembe, hogy a közlekedésnek nemcsak fejlesztési, hanem működtetési, fenntartási, felújítási költségei is vannak.	Ennek a kérdésnek a kezelése túlmutat a KözOP kompetenciáján. Az OP társadalmi vitája során a működtetésért, fenntartásért és felújításért felelős szervezetektől ezzel a felvétellel kapcsolatban nem kaptunk konkrét észrevételt, javaslatot, így azt nem is tudtuk figyelembe venni.
Mind a hatóságok, mind a civil szervezetek hangsúlyozták a követő intézkedések kidolgozását környezeti és fenntarthatósági szempontból is megfelelő módon, a civil szektor részvételét a végrehajtásban, és a horizontális politikáknál megfogalmazott alapelvek alapján fenntarthatósági (vagy horizontális) minimumkritériumok meghatározását, amelyek a pályázás alapvető feltételeként jelennek meg.	ld. a 2.1.4. Monitoring intézkedések c. fejezetet.

Határokon átnyúló hatások⁴

Az SKV során az értékelés megvizsgálta, hogy az OP stratégiai dokumentum jellegéből adódóan, az abban foglalt információk részletezettsége alapján érdemben megállapíthatóak-e jelentős határon átnyúló hatások, és ezért szükséges-e határon átnyúló konzultációk lefolytatása. Az SKV során megállapítást nyert, hogy az OP szövege alapján a tervezett stratégiai lépések és beavatkozások területi jellege, megvalósításának a környezet állapotát befolyásoló tevékenységi szintű lebontása nem beazonosítható, ezért nem állnak rendelkezésre a konkrét területi hatások – így a határon átnyúló hatások – elemzéséhez szükséges információk.

Az SKV értékelés arra hívta fel a figyelmet, hogy a stratégiai dokumentumok hierarchiájában az Irányelv 4. cikk (3) bekezdés alapján elsősorban az OP-t megelőzően készült, annak alapjául szolgáló ágazati stratégiai programokat, koncepciókat lehet ebből a szempontból vizsgálni, illetve az OP-t követő alacsonyabb szinteken (az akciótervekben, pályázati kiírásokban) a szükséges részletes adatok rendelkezésre állása után szükséges érdemben vizsgálni, hogy felmerülnek-e határon átnyúló jelentős hatások. Ennek megfelelően, a magyar Kormány szomszédos országok kormányaival folytatott kétoldalú tanácskozásokon ismertette az ÚMFT szintű elképzeléseit, mint a ter-

⁴ A Kormányrendelet 9. § és az Irányelv 7 bekezdésének megfelelően.

vek stratégiai hierarchiában az OP-k felett álló stratégiai keretét. Ezen túlmenően a KÖZOP 2007-2008. évi akciótervei esetében az akcióterv SKV folyamat keretében a határon átnyúló hatásokról egyeztetési anyag készült, melyet valamennyi szomszédos állam környezetvédelemért felelős hatóságának levélben megküldtünk. A határon átnyúló hatások akciótervek szintjén történő vizsgálatára és konzultációjára a teljes tervezési periódus (2007-2013) tekintetében elkötelezzük magunkat.

Monitoring intézkedések⁵

Mivel a KÖZOP tervezői maguk is egyetértenek az SKV-val abban, hogy az OP-tervezés szintjén kiküszöbölhetetlen probléma, hogy az egyes célok egymással ellentétes irányban is hathatnak. Mivel az általános szintű szöveg alapján nem ítéltető meg a támogatások egyedi környezeti hatása, egyetértve az SKV javaslatával a KÖZOP akcióterveinek és végrehajtásának folyamatai során, vagyis a KÖZOP további tervezési szintjein (akciótervek, pályázati kiírások) konkrét egyedi mérlegelés tárgyává kell tenni fenntarthatósági szempontból a lehetséges alternatív támogatási megoldásokat. Az erre vonatkozó garanciális elemek ezért részletesen megjelenítésre kerültek a KÖZOP végrehajtási fejezetében, különös tekintettel

- a pályázatok támogatásának befogadhatósági feltételeként megszabott fenntarthatósági kritériumra (minimum kritérium),
- a fenntarthatóság elvét segítő fenntarthatósági útmutató elkészítésére,
- a monitoring bizottságokban delegált környezetvédelmi szervezeti tagságra,
- a fenntarthatóság szempontjából elvégzett értékelésekre,
- valamint a jogszabályi kötelezettségből is adódóan az akciótervekre elvégzendő stratégiai környezeti vizsgálatra.

Az OP indikátorrendszerén keresztül folyamatos monitorozásra kerül az OP előrehaladása, közöttük a horizontális szempontok megvalósulása is.

Ezeket a követő intézkedéseket a KÖZOP monitoring és végrehajtási rendszerébe integráltan építette be az átfedések elkerülése érdekében.

PARTNERSÉG

A KÖZOP tervezése szakmai és társadalmi partnerek, civil szervezetek (köztük az egyházak) bevonásával történt. Az operatív program társadalmi egyeztetésének alapelve a lehető legszélesebb körű tájékoztatás, a program dokumentumaihoz vélemények, javaslatok begyűjtése, kiértékelése és az azok felhasználásáról szóló visszacsatolás volt a minél nagyobb mértékű társadalmi elfogadás érdekében.

A partnerségi egyeztetés során a szakmai és társadalmi partnereket az alábbi fórumok keretében vontuk be a KÖZOP tervezésének folyamatába:

- Folyamatos részvétel a KÖZOP tervezésében, elsősorban a prioritási tengelyek és a beavatkozási területek elemeinek kidolgozásában, ill. a javaslatok, tapasztalatok beépítése a tartalmi részletekbe
- Szakmai partnerekkel közös műhelymunkák az operatív program egyes fejezeteinek kidolgozása mentén:

⁵ A Kormányrendelet 12.§ és az Irányelv 10. bekezdése alapján

- Helyzetértékelő workshop: 2005. november
- Stratégiai workshop 1. (célrendszer és prioritási tengelyek): 2006. január
- Stratégiai workshop 2. (prioritási tengelyek és beavatkozási területek): 2006. április
- Nyilvános szakmai konferenciák a Közlekedési Operatív Program tervezésének mérföldköveinél
 - 2006. március
- A KÖZOP tervezetének szakmai és civil szervezetekkel, régiókkal és tudományos műhelyekkel történő véleményeztetése
 - 2006. június
- KÖZOP partnerségi változat egyeztetése a társadalmi partnerekkel
 - 2006. október-november

Az operatív programokat a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség 2006. október 16-án bocsátotta társadalmi egyeztetésre, egyidejűleg azzal, hogy mind a 15 programot elérhetővé tett a honlapon, a www.nfh.hu oldalon. A KözOP társadalmi vitája során beérkező véleményeket november 20-ig fogadtuk be.

A partnerségi egyeztetés módszertana az Új Magyarország Fejlesztési Terv (amely Magyarország Nemzeti Stratégiai Referenciakerete) vitája során alkalmazott eszközökön alapult. Az Ügynökség mintegy 4000 partnerszervezetet – köztük szakmai, érdekképviselői és civil szervezeteket, a gazdaság és a tudományos élet képviselőit – kért fel közvetlenül postai vagy elektronikus levélben, az egyeztetésben való részvételre. A társadalmi vita nyitott volt, hiszen az Ügynökség honlapjáról bárki letölthette az operatív programokat a hozzájuk tartozó kérdőívvel együtt, és azt az operatív program feltüntetett e-mail címére elküldhette.

Az egyeztetés bázisát egy elektronikus, strukturált kérdőív adta, amely technikailag megkönnyítette a beérkező vélemények feldolgozását és beépíthetőségét. Összesen csaknem 1350 szervezet juttatta el véleményét az elektronikus kérdőívek segítségével, valamint esszé formájában, amelyek az átláthatóság érdekében bárki számára megtekinthetők voltak a honlapon. A legtöbb vélemény, közel 350 a Társadalmi Megújulás Operatív Programra és 150 a Közlekedés Operatív Programra érkezett.

Az Ügynökség ezen felül mind az ágazati, mind a regionális operatív programok megvitatására egyeztető fórumorozatot szervezett az érintett szaktárca képviselőjének és a Fejlesztéspolitikai Irányító Testület illetékes tagjának részvételével. A fórumokra meghívott szervezetek körét az a közel 4000 partnerszervezetet számláló adatbázis szolgáltatta, amely valamennyi tervezési egység – minisztériumok, országos hatáskörű hivatalok és a regionális fejlesztési tanács – partnereit foglalja össze. Az egyes ágazati vitafórumokra kb. 20-25, a téma szempontjából meghatározó véleményformáló szociális, szakmai, tudományos és civil szervezet kapott meghívót. Az egyeztető fórumok időpontjait a honlapon feltüntettük, és azon szervezetek jelentkezését is elfogadtuk, amelyek meghívót előzetesen nem kaptak. A közel 2 órára tervezett beszélgetések mindegyikéről készült szerkesztett emlékeztető, amely az Ügynökség honlapján ugyancsak elérhető. Az egyes operatív programokat a kiemelt makrofórumok, többek között az Országos Érdekegyeztető Tanács – amelynek a döntés-előkészítő Nemzeti Fejlesztési Bizottságával az NFÜ rendszeresen ülésezik – a Gazdasági és Szociális Tanács, a Magyar Tudományos Akadémia, az Országos Környezetvédelmi Tanács, az Országos Területfejlesztési Tanács, valamint a 2006. szeptember 5-én alakult Nemzeti Fejlesztési Tanács is napirendjére tűzte. A regionális operatív programok megvi-

tatására a regionális fejlesztési tanácsok ülésein került sor a régióközpontokban. A tanácsüléseken elhangzott véleményeket, javaslatokat hangfelvétel rögzíti, így az elkészült jegyzőkönyvek a honlapról letölthetők voltak. Az ágazati regionális és makrofórumok mellett a Fejlesztéspolitikai Irányító Testület folyamatosan egyeztetett az operatív programok tartalmi elemeit illetően.

A határidőig beérkezett valamennyi véleményt táblázatos formában, az adott operatív program struktúrájának megfelelően dolgozta fel az Ügynökség. Az így elkészült táblázatokban található hozzászólásokhoz az adott témáért felelős tervezési egységek készítették el a javaslattervezeteiket, feltüntetve az elfogadott, elutasított és a részben befogadható „státuszokat”. Az egyes javaslatok végleges sorsáról mind az ágazati, mind a regionális operatív programok esetében először egy két-két napos Operatív Program Tárcaközi Bizottság tárgyalta, majd pedig a Tervezési Operatív Bizottság döntött.

A beérkezett vélemények és javaslatok elbírálását követően a véleményező szervezetek személyre szabott válaszleveleket kaptak, ahogy eddig is minden egyes társadalmi egyeztetés lezárását követően.

A társadalmi véleményezés során beérkezett észrevételek feldolgozásával (elfogadásával – el nem fogadásával) a KÖZOP TKB egyetértett, vitatott kérdés nem maradt.

1. HELYZETELEMZÉS

1.1 GAZDASÁGFÖLDRAJZI ADOTTSÁGOK, INFRASTRUKTÚRA, ESZKÖZÁLLOMÁNY

Gazdaságföldrajzi adottságaink - nemzetközi és országon belüli elérhetőség

Magyarország gazdaságföldrajzi fekvése kedvező. Az országon több Kelet- és Nyugat-Európát összekötő fő európai közlekedési folyosó (TEN-T) halad át, ami komoly lehetőséget jelent a gazdasági versenyképesség növelésére a nemzetközi kereskedelem logisztikai kiszolgálása révén. Ezek kiépítettségének mai, elsősorban minőségi hiányosságai (gyorsforgalmi úthálózat kiépítési hiányai, vasúti pályahálózat elavultsága, közutak és vasutak helyenkénti szűkös kapacitása, alacsony teherbíró-képessége, állaga, a Duna és a Tisza hajózhatóságának korlátai, a Ferihegyi nemzetközi repülőtér egyes területeken még meglévő hiányosságai és a regionális repülőterek alulfejlettsége stb.) azonban még nehézkessé teszik az ország elérhetőségét, átjárhatóságát és a közlekedési módok közötti váltást, a környezetet kevésbé szennyező közlekedési módok előtérbe helyezését.

A magyar közlekedési hálózatra fokozódó nyomást – de egyben nagy lehetőséget is – jelent a környező országok EU-val való kereskedelmének dinamikus növekedése. Bulgária EU-25-tel folytatott kereskedelme (export és import együtt) 1999 és 2005 között több mint duplájára emelkedett (5,4 Mrd €-ről 12,4 Mrd €-ra), Romániáé pedig közel háromszorosára (13,4 Mrd €-ról 37,1 Mrd €-ra. Forrás: Eurostat). E két országból a tengeri szállítást leszámítva a legtöbb természetes szállítási útvonal hazánkon keresztül vezet, és EU-csatlakozásukkal a forgalom további dinamikus bővülése várható, ami jelentős kihívás elé állítja a hazai vasút- és közúthálózatot.

Ehhez hozzájárul a magyar szállítási igények jelentős növekedése is: 1999 és 2005 között az EU-25 viszonylatában számított egyesített import és export értéke közel kétszeresére, 37,9 Mrd €-ról 74,4 Mrd €-ra emelkedett.

A nemzetközi forgalom által leginkább igénybevett közúti és vasúti tranzit forgalmat az 1.sz. és 2.sz. ábrák szemléltetik:



Forrás: KTI

1. sz. ábra

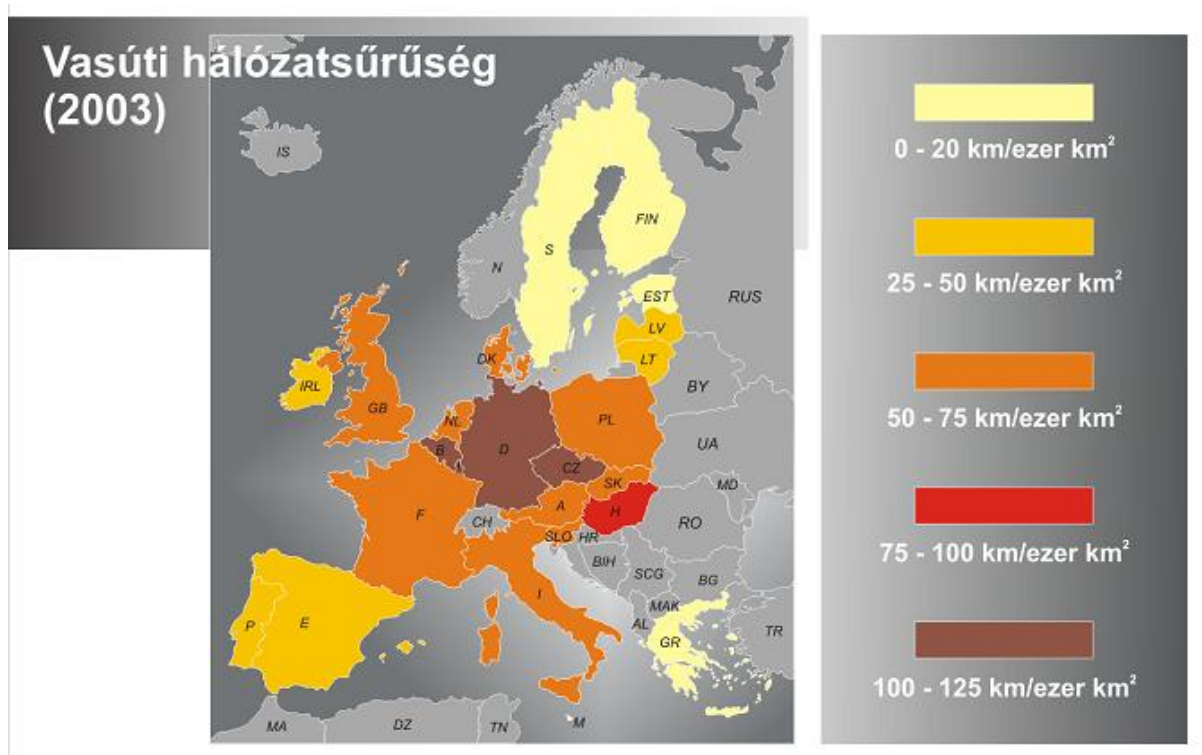


Forrás: KTI

2.sz. ábra

A Budapest központú hálózat hosszadalmassá és nehézkesé teszi egyes régiók, kistérségek és nagyvárosok megközelítését. A **közúton** való elérhetőség tekintetében a közép-dunántúli régió és a Nyugat-Dunántúl egy részének helyzete a legkedvezőbb, míg hátrányos helyzetű a dél-alföldi, az észak-magyarországi, valamint a dél-dunántúli régió. A multinacionális és hazai vállalkozások telephelyei számára elérhetőség szempontjából Budapest és környéke, a közép-dunántúli és részben a nyugat-dunántúli térség vonzó, míg a legkevésbé a tiszántúli térségek, és egyes északi és déli határtérségek keresettek. A lakosság hétköznapi közlekedési igényeit figyelembe véve a közúti elérhetőség szempontjából a keleti országrész határmenti kistérségei, valamint néhány dél- és nyugat-magyarországi kistérség van kedvezőtlen helyzetben

A helyközi közlekedés egy részét (utasszámban egyharmad vasút - kétharmad autóbusz közlekedés) lebonyolító **vasúthálózat** sűrűsége magasabb, mint például a jóval nagyobb népsűrűségű Hollandiában, vagy a közel azonos népsűrűségű Franciaországban (3.sz. ábra). Eloszlása viszonylag egyenletes, de az előregedett járműpark, a villamosított pályaszakaszok alacsony aránya, a pályatest állapota, a gyakran elégtelen átszállási kapcsolatok és a szolgáltatás megbízhatatlansága nem teszik versenyképessé ezt a közlekedési módot a közúti közlekedéssel szemben.



Forrás: KTI

3. sz. ábra

A regionális kapcsolatok erősítését gátolja a folyami hidak elégtelen száma. Az elmaradottabb térségek, települések fejlődését a régió belüli hiányos közlekedési hálózat is akadályozza. A nagyvárosok és környékük – különösen a Budapesti Agglomeráció belső elérhetőségi viszonyai kimagaslóan rosszak, Budapest és közvetlen környékén 10 km út megtétele közúton csúcsforgalomban hosszabb ideig tart, mint 50-70 km út megtétele másutt az országban.

Hálózati infrastruktúra, eszközállomány az egyes közlekedési ágakban

Magyarország közlekedési hálózata Budapest központú, sugaras elrendezésű, mind a közúti, mind a vasúti hálózatban hiányoznak ill. gyenge színvonalúak a keresztirányú összeköttetések. Ma még egyes fontos sugárirányú elemek is korszerűtlen kiépítésűek. Az alaphálózat sűrűsége megfelelő, műszaki kiépítettsége, állapota azonban már nem felel meg a forgalmi igényeknek, és messze elmarad az EU15 átlagától. A közlekedési szolgáltatások színvonala (járatsűrűség, komfort, utasinformáció biztosítása, a közlekedési eszközváltás (intermodalitás) feltételei stb.) alatta marad az elvárhatónak. Mindezen hálózatszerkezeti és szolgáltatás minőségi hiányosságok következtében a közlekedés nem támogatja a munkaerő mobilitást a szükséges mértékben.

Közút

A közlekedésben Magyarországon a szűk keresztmetszetet elsősorban a közúti közlekedés infrastruktúrája jelenti, ahol a forgalomnövekedés üteme a legutóbbi időkhöz meghaladta a kapacitások bővülését.

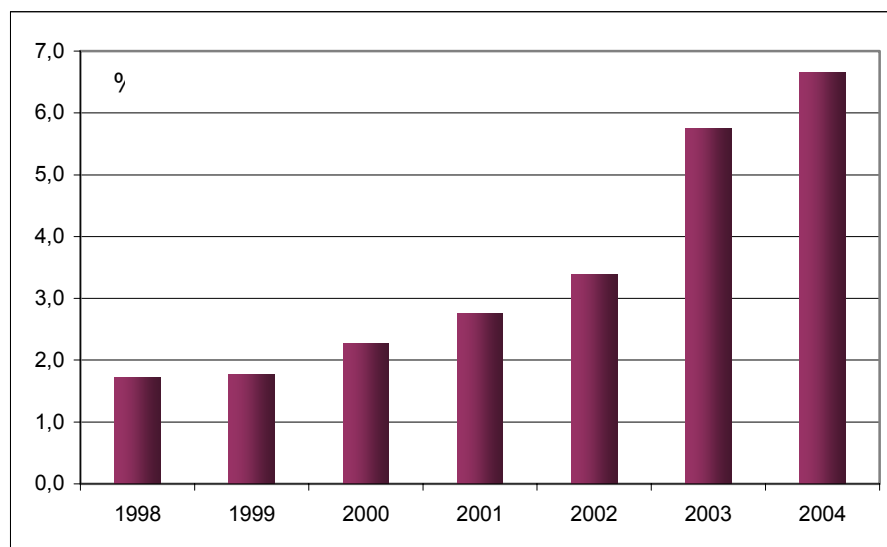
2006-ban a hálózat sűrűsége (329 km/1000km²) az EU átlag 88%-a, az autópálya ellátottság (9,6 km/1000km²) viszont mindössze 40%-a az EU 15 átlagának. A TEN-T hálózat Magyarországon mintegy 2100 km hosszú gyorsforgalmi úthálózatot feltételez, amelynek a jelenlegi kiépítettsége kb. 47%-os. A közúti elérhetőség területén meglévő lemaradás jelentős negatív hatást gyakorol az ország gazdasági versenyképességére is.

Csökken a lemaradás a folyami hidak kiépítése területén, 2000-2008. között összesen négy új Duna-híd épül, amelyből kettőt már átadtak. 2008-ban a Duna-hidak átlagos távolsága mintegy 60 km lesz. Nem megfelelőek azonban az új hidakra vezető útkapcsolatok, amelyek tökéletesítésével a hidak kihasználtsága növelhető, illetve az eljutási idő csökkenthető.

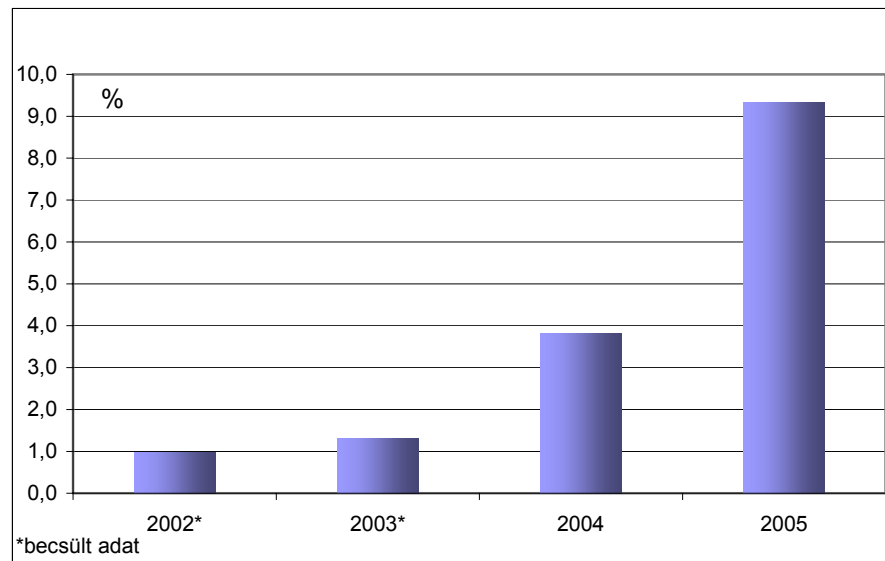
A határátkelőhelyek modernizációja az EU-csatlakozásra lezajlott.

A hálózati hiányosságok mellett jelentős többlet karbantartási igényt jelent az a körülmény, hogy az utak pályaszerkezete 100 kN-os egyes tengelyterhelésre épült, az EU-ban általános 115 kN-nal szemben. Hazánk az EU csatlakozási tárgyalások során 2008 végéig derogációt kapott a 115 kN tengelyterhelésű gépjárművek közlekedésének engedélyhez kötésére. Mint az AC 153/8/02. REV 8 dokumentum 9. fejezetében (Közlekedéspolitika) megtalálható, az út-megerősítési program 2008-ig 1900 km magyarországi fő- és összekötő út megerősítését tartalmazza. A vállalat teljesítéséhez az eddig végrehajtott, illetve megindított programokon túl 2007-2008 között mintegy 1.000–1.200 km burkolat megerősítésére lesz szükség.

Az utóbbi 20 évben a felújításokra fordítható erőforrások hiánya miatt nem sikerült az úthálózat burkolatai és hídjai állapotának leromlását mérsékelni. E kedvezőtlen jelenség felszámolása azért is fontos, mert az országos közutak nyomvályús szakaszainak aránya 1998 és 2004 között gyakorlatilag folyamatosan romlott. Különösen figyelemre méltó, hogy a romlás ütemében is határozott növekedés tapasztalható (4.sz. és 5. sz. ábra).



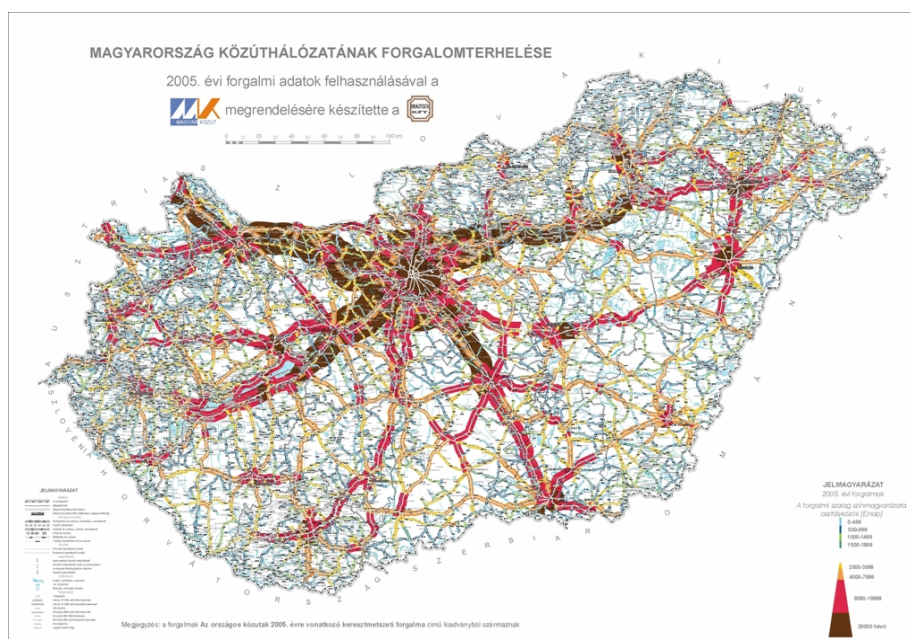
4. sz. ábra: Az országos közúthálózat nyomvályús szakaszainak aránya 1998-2004 között



5.sz. ábra: Az országos közutakon a burkolat rossz állapota miatt sebességkorlátozással érintett szakaszok arányának változása

Kevés a településeket elkerülő út. Az országos főutak hosszának közel 30 %-a lakott területen halad át, ami jelentős közlekedésbiztonsági és környezeti problémát okoz.

Az országos közúthálózat forgalomterhelését a 6.sz. ábra mutatja:



Forrás: Magyar Közút Kht. szerkesztette: Roadtech

6.sz. ábra

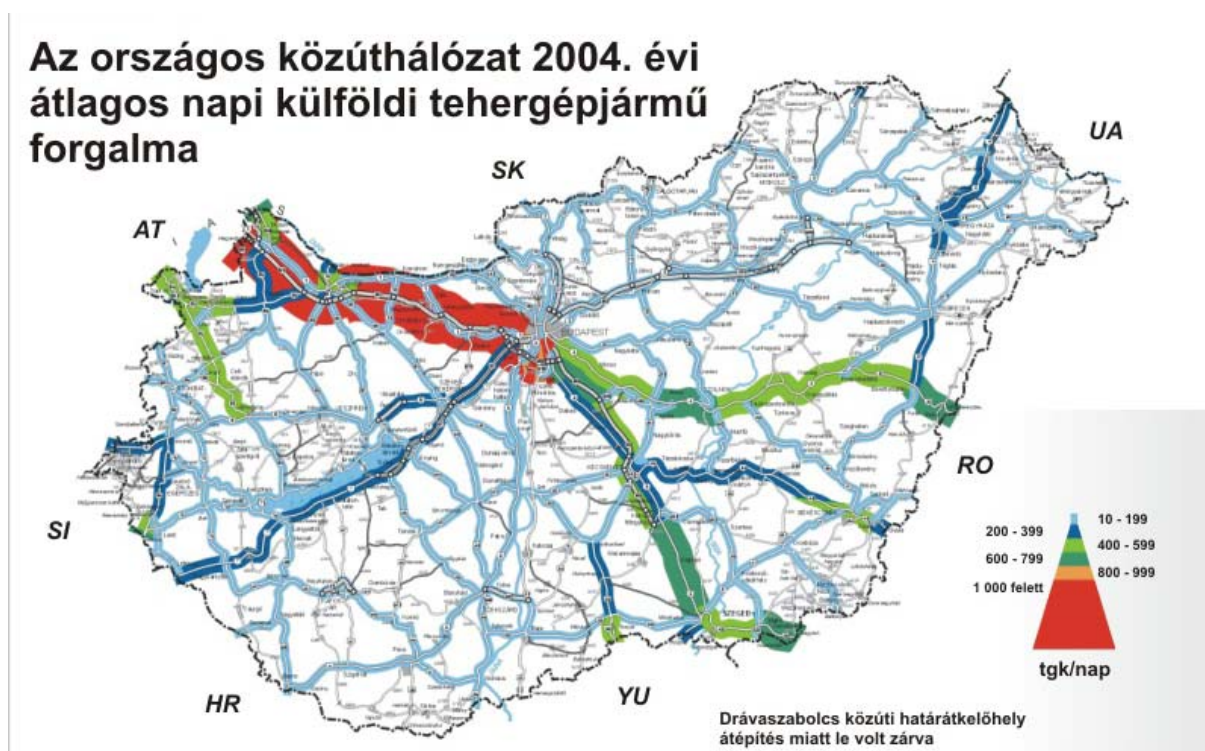
Mint ahogy az ábrából is kitűnik, az ország közúthálózatának szerkezetét és a forgalomáramlási viszonyokat alapvetően meghatározza a főváros centrikusság, a kialakult társadalmi-gazdasági súly következményeként. Várható azonban, hogy a regionalizmus folyamatos felértékelődése során ez jelentősen oldódni fog, aminek hatása a közúti kapcsolatok fejlődésében is meg fog jelenni.

A külföldi tehergépjárművek (tranzit) forgalmát a 8. ábra szemlélteti (következő oldal).

A közútfejlesztés és üzemeltetés intézményrendszere

Az országos közúthálózat fejlesztésének és üzemeltetésének koordinációját a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium háttérintézményeként működő Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ (KKK) mint az Útgazdálkodási és Koordinációs igazgatóság (UKIG) jogutódja látja el.

Az országos közutak fejlesztése az KKK-val kötött szerződés alapján a Nemzeti Infrastruktúra-fejlesztő Zrt. feladata. A fenntartási feladatokat – szintén a KKK-val kötött szerződés alapján – a gyorsforgalmi úthálózat tekintetében az Állami Autópálya Kezelő Zrt., az egyéb országos közúthálózat tekintetében a Magyar Közút Kht. végzi. Ezen szabály alól azon gyorsforgalmi utak képeznek kivételt, amelyeket koncessziós formában építenek meg és üzemeltetnek; ezeknél a koncessziós társaság végzi a fejlesztést és a későbbi üzemeltetést.



Forrás: KTI, szerkesztette: Roadtech

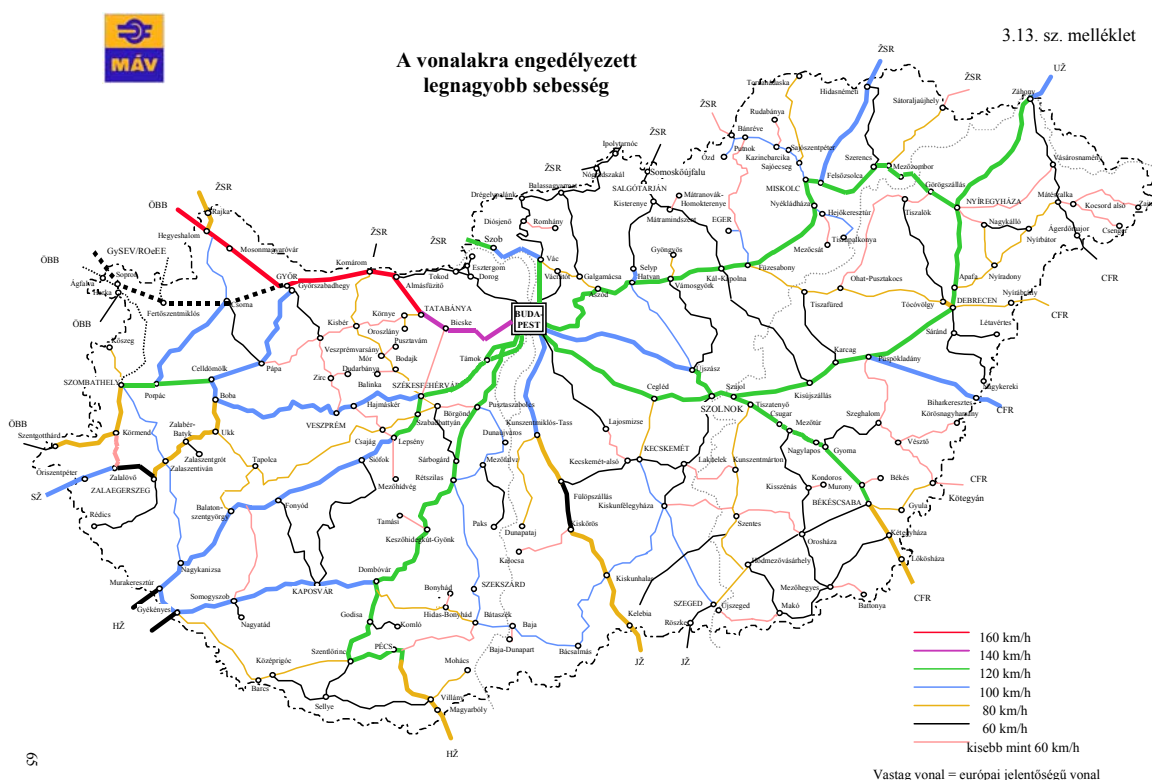
8. ábra: Az országos közúthálózat 2004. évi tranzit teherforgalma

Vasút

Magyarország 7 685 km hosszú vasúthálózatát is a Budapest központú sugaras szerkezet jellemzi. A hálózat ellátottsági mutatója 85 km/1000 km² jóval meghaladja a 47 km/1000 km²-es EU15 tagország átlagát (Forrás: Eurostat). A pályák műszaki állapota miatt a vonalak közel 40%-án sebességkorlátozás van érvényben (9.sz. ábra). A pályák 17%-a kétvágányú, 36%-a villamosított,

szemben az EU 41%-os és 48%-os mutatóival. A villamosított pályák viszonylag alacsony aránya mellett az egy főre vetített hossz eléri a fejlett EU-s országok átlagát. A villamosított pályaszakaszokon bonyolódik a forgalom közel 85-90 %-a.

A közösségi közlekedés járműállománya (vasúti vontató járművek, személykocsik,) átlagéletkora magas, sok a műszakilag korszerűtlen, és alig van akadálymentes jármű. Az egyes országok vasúti üzemi jellemzőiben meglevő különbségek (áram-nemek, jelző- és biztosítóberendezések különbözősége), valamint a vámkezelés és egyéb hatósági eljárások hosszadalmassága mind a személy-, mind az áruszállításban lassítja a határátkelést. A forgalomirányításban még nem terjedt el a modern telematikai megoldások alkalmazása, a nemzetközi vasúti forgalomban szükséges korszerű interoperabilis eszközök használata még nem jellemző.



Forrás: MÁV

9.sz. ábra

Vízi út

A Dunára vonatkozó hajózhatósági követelmények (VI/B hajózóút) leglényegesebb eleme, hogy az európai nemzetközi hajózásban szabványos 2,5 méter merülésű, 1300-1600 tonna hordképességű hajók számára a Rotterdamtól Constantáig terjedő transz-európai vízi út (DMR) teljes hosszán, és ezen belül a Duna magyarországi teljes szakaszán akadálymentes és tartósan megbízható közlekedési feltételeket kell biztosítani. E követelmény teljesülése alapvető feltétele a gazdaságos és versenyképes hajózási tevékenység végzésének. Ennek a magyar-szlovák és a magyar Duna-szakasz nem tesz eleget, a hajók a vízjárástól függően az év felében-kétharmadában csak merülési korlátozással közlekedhetnek. A hajózás biztonságát szolgáló informatikai rendszer fejlesztésre szorul.

A megfelelő színvonalon kiépített, folyamatos üzemre képes magyarországi kikötők telepítési sűrűsége mintegy egyharmada az EU átlagnak. A szolgáltatások színvonala tekintetében azonban ezen kikötők is (összességükben) az EU átlag alatt helyezkedik el.

A fentiek következtében a vízi fuvarozásokat a legtöbb viszonylatban elő- és felfuvarozások, többszöri átrakás és tetemes eljutási időtöbblet terheli. Ez az igénybevevők és a vízi fuvarozást végzők részére egyaránt hátrányos, jelentősen rontja a folyami fuvarozás versenyképességét.

A Tisza gazdasági és idegenforgalmi kihasználását akadályozza a folyó gyakori alacsony vízállása, a gázlók kialakulása, valamint a hajózó zsilipek időszakos használhatatlansága.

Légi közlekedés

Magyarországon a közforgalmú repülési szolgáltatások mintegy 50%-át egy, a korábban magyar állami tulajdoni többségű, 2007-ben orosz tulajdonba került légi társaság végzi, amelynek bázis-repülőtere a Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtér. Ezt a repülőteret használják a légi közlekedési piac új szereplői, az alacsony költségű diszkont légi társaságok, amelyek a megjelenésükig lefedetlen piaci igényeket szolgálnak ki.

A Ferihegyi repülőtér éves utasforgalma 2006-ban meghaladja a 8 milliót. A kiugró növekedés nagyrészt a diszkont légi társaságok tevékenységének köszönhető. Magyarországon menetrend-szerinti belföldi forgalom nincs.

Az áruszállítás volumene Budapest Ferihegy Nemzetközi Repülőtéren 1998 és 2005 között 31,7 ezer tonnáról mintegy 60 ezer tonnára növekedett. Várható, hogy a repülőtér légi-áru forgalmának növekedési üteme az európai átlagot közel 3 százalékponttal meghaladva átlagosan évi 8,1%-os lesz, az elkövetkező években a növekedés a 10%-ot is meghaladhatja.

Az országban további két, nemzetközi forgalmat is lebonyolító regionális jelentőségű repülőtér működik. A debreceni repülőtér forgalma 2005-ben 33 000 fő volt, 2006-ban jelentős növekedésre számítanak. Sármellék forgalma a 2005. évi 25 000-ről 2006-ra 80 000-re emelkedett. A repülővel érkezők célpontja a Balaton, valamint Hévíz és Zalakaros. E repülőterek közúti kapcsolatai a célállomásokkal jelenleg nem kielégítő. Az ország és a régiók elérhetőségének javítása és a szomszédos országokkal való összeköttetés fejlesztése érdekében – Debrecen és Sármellék mellett – további vidéki repülőterek bevonása a közforgalmú légi közlekedésbe piaci alapon lehetséges.

Kombinált szállítás, logisztika

Hazánkban – állami támogatással – már több mint egy évtizede megindult a **kombinált áruszállítás** és az ezt kiszolgáló alpinfrastruktúra (terminál-, illetve logisztikai központ hálózat) fejlődése. A vasúton továbbított kamionok (RoLa) száma – 2003-ban több mint 100 ezer, 2004-ben 89 ezer, 2005-ben már csak 64 ezer db – a teljes jogú EU taggá válást követően gyorsuló ütemben esik vissza, főként az EU csatlakozásból adódó nemzetközi közúti áru fuvarozási liberalizációnak köszönhetően. A nem kísért vasúti-közúti kombinált forgalom teljesítménye – 2005-ben 5,2 millió tonna 309,4 ezer db egységben – ezzel szemben az utóbbi években mérsékelten növekvő trendet mutat, míg a vízi kombinált forgalom (RoRo) részaránya – 2005-ben 11,6 ezer db egység – egyelőre alacsony. A nemzetközi tendenciák hosszabb távon a kísértlen kombinált szállítási megoldások előretörését valószínűsítik, így a fejlesztéseket is e mód ösztönzésére célszerű összpontosítani.

Az **intermodális** (vagy az 1998-ban elfogadott koncepció elnevezése alapján ún. országos jelentőségű) **logisztikai központok** közül a csepeli, továbbá a győr-gönyői és a bajai központ, valamint a Debreceni LSZK trimodális (közút-vasút-víziút ill. közút-vasút-légi út), a többi bimodális (közút-vasút) kiépítettségű. Az üzletileg leginkább prosperáló országos logisztikai központok a

budapesti (Budapesti Intermodális Logisztikai Központ = BILK, Csepeli Szabadkikötő), valamint a debreceni, a székesfehérvári és a soproni térségekben működnek. A többi kijelölt központban is megindult a fejlődés: Győr-Gönyűn újabb létesítményeket adnak át, Szegeden és Szolnokon is elkezdtek a nagy volumenű beruházásokat. Nagykanizsán és Miskolcon egyelőre kevésbé jelentkeznek az igények, csakúgy, mint a kiépítettségét tekintve mezőgazdasági centrum szerepet betölthető Baján. Záhonyban számottevő kapacitású, de egyúttal leromlott állagú infrastruktúra vár korszerűsítésre. Az egyéb logisztikai létesítmények többnyire magánkezdemenyvezések mentén fejlődnek, ám néhány regionális logisztikai központ intermodalitása révén teljesítheti a magasabb szintű követelményeket is. A további fejlesztés már elsősorban a magántőkére, mintsem állami forrásokra támaszkodik.

Városi, agglomerációs közlekedés

Az időben egymástól függetlenül kialakult rendszerek összehangolására, a hálózati kapcsolatok és az átszállási lehetőségek kialakítására nem fordítottak kellő figyelmet. Ezért a magyar nagyvárosok közlekedése sok tekintetben további fejlesztésre szorul, mind az infrastruktúra és járműállomány, mind a forgalomszervezés összehangolása és szolgáltatási színvonalát tekintve.

Általában jellemző az egyéni gépkocsi-használat terjedése, a tömegközlekedés háttérbe szorulása. Az európai átlagos helyzethez mérten kedvezőbb, hogy a fővárosban a teljesítmények megoszlása 60-40% a közösségi közlekedés javára. Hasonlóan az európai nagyvárosokhoz, az egyéni közlekedés Magyarországon is jelentős zsúfoltságot, zajterhelést és levegőszennyezettséget okoz. A városi célpontok elérését a városkörnyéki településekről az intermodalitás, a közlekedési eszközváltás infrastrukturális feltételeinek és szervezésbeli összehangoltságának hiányosságai nehezítik. A fővárosban nincsenek interoperábilis (átjárható) rendszerek.

Magyarország lakosságának kb. 22-25 %-a lakik a budapesti várostömörülésben. A lakosság jelentős része, mintegy 600 ezer fő, napi rendszerességgel bejáró, ami nagy terhelést ró az elővárosi közlekedési hálózatra.

A Budapestre vezető közutak kapacitása messze nem elégíti ki az elővárosi közlekedési igényeket. A rendszeresen gépkocsit használó 360 ezer fő városba és visszajutása a csúcsforgalmi torlódások miatt egyre nehezebbé válik, egyúttal a környezet állapota a zaj- és légszennyezés miatt fokozatosan romlik. A budapesti közutak felújítása elhasználódásuk üteménél lassabb.

A napi közösségi közlekedési igénybevétel mértéke a fővárosi agglomerációban 3,8 millió utazás/nap, gyakorlatilag eléri a jelenleg rendelkezésre álló műszaki feltételek csúskapacitását. Budapestre naponta 86 ezer utas vonattal, 105 ezer pedig menetrend szerint közlekedő autóbusszal érkezik, illetve távozik. Egyre nagyobb a kereslet az elővárosi vasúti közlekedés iránt. Az agglomerációban az elérhetőség azonban több viszonylatban kedvezőtlen.

A fővárosban egyre égetőbben jelentkezik a gyorsvasúti kapcsolat hiánya a Ferihegyi repülőtérrel. A városközpont megközelítése a repülőtérrel nemritkán annyi vagy több időt vesz igénybe, mint maga a repülőút egy közeli fővárosból.

A közösségi közlekedés járműállományának átlagos életkora az elmúlt 10 évben Budapesten folyamatosan növekedett.

Vidéki városaink (amelyek lakossága csak Debrecen esetében haladja meg a 200 000 főt) közül csak Miskolcon, Debrecenben és Szegeden van villamos és/vagy trolis hálózat, amely bővítésre és fejlesztésre szorul. Néhány más város (például Győr, Pécs, esetleg Kecskemét) növekedése és felépítése, a lakótelepeknek köszönhetően kialakult különálló koncentrált lakóterületek ezekben is a kötöttpályás közlekedés kiépítésének igényét vetítik előre a következő évtizedekben. A kötöttpályás viszonylatokon szinte kivétel nélkül előregedett, régóta cserére érett járműpark üzemel.

Néhány városban elérhetőségi és közlekedésbiztonsági gondot okoz, hogy a vasút gyakorlatilag kettévágja a települést.

Általában jellemző, hogy a vidéki városokban is növekszik a gépkocsi-használat, a közösségi közlekedésben problémák jelentkeznek a járatszervezés, a különböző közlekedési módok járatainak összehangolása és a tarifapolitika terén. Vidéki városaink többségében az integrált forgalomirányítási és utas-tájékoztatási rendszerek hiányoznak. Nem alakultak még meg azok az agglomerációs közlekedési szövetségek, amelyek a közlekedés-szervezésében, és összehangolásában rejlő tartalékokat a szolgáltatási színvonal növelésében érvényesíthetnék.

Közlekedési munkamegosztás

A nyugat-európai tendenciához hasonlóan a **személyközlekedésben** Magyarországon is növekszik az egyéni közlekedés aránya (jelenleg mintegy 60%) a közösségi közlekedés rovására. A motorizáció foka még csak 50%-a az EU15 átlagának, de a személygépkocsi állomány 1999-től évi 5% feletti ütemben nő. A motorizáció növekedése mellett a közösségi közlekedés térvesztésének oka részben a közösségi közlekedés színvonalában keresendő (lassúság, nem megfelelő járatsűrűség, menetrendi összehangoltság hiánya, utas-komfort és utas-kiszolgálás elégtelensége és zsúfoltság). A fajlagos személygépkocsi szám növekedését jellemzi az 1. sz. táblázat:

1. sz. táblázat: A motorizáció alakulása az EU15-ben és Magyarországon
(szgk/1000 lakos)

	1970	1990	2000	2004
EU15	184	393	479	495*
Magyarország	23	187	235	280

Megjegyzés: */ 2003. évi adat

Forrás: EU Statistical Pocketbook 2005

Az **áruszállításban** is a közút válik dominánssá, teljesítményének növekedése Magyarországon is gyorsabb a vasútnál, miközben a vasút teljesítménye is növekszik.

Mindazonáltal a közlekedési munkamegosztás Magyarországon még mindig jóval kedvezőbb, mint az EU15-ben. A két ágazat részesedése (teljesített árutonna és utaskilométer alapján) az összes szállítási teljesítményen belül 2000-től 2002-re a vasúti arány 24 %-ról 27,2%-ra, a közúti arány 57%-ról 59,9%-a nőtt. Ez az arány az EU15-ben a vasútnál 12,9%, közútnál pedig 75,5%.

Az ország teljesítménye értékelhető az unió közlekedéspolitikáját összefoglaló Fehér Könyvben megjelenő forgatókönyvek tükrében, amely változatok (2.sz. táblázat) a különböző jellemzőjű közlekedéspolitikák munkamegosztásra gyakorolt hatását jelzik a közlekedési ágazatok várható növekedése ütemében.

A 3.sz. táblázat pedig azt mutatja, hogy Magyarországon várhatóan, hogyan növekszik a közlekedés teljesítménye, és ennek figyelembe vételével 2015-ig hogyan változnak a munkamegosztás arányai.

2. sz. táblázat: A közlekedési teljesítmények és a munkamegosztás várható változása az EU-ban

	Módozatok részaránya, %	Százalékos növekedés
--	-------------------------	----------------------

	1990-1998-2010					1998-2010		
	1990	1998	2010 T1	2010 T2	2010 T3	2010 T1	2010 T2	2010 T3
Személyszállítás								
Személygépkocsi	78	79	78	71	77	23	12	21
Busz, szgk., metró, villamos	11	10	8	14	9	6	80	21
Vasút	7	6	6	9	7	13	74	38
Repülőgép	4	5	8	6	7	90	55	69
Mindösszesen	100	100	100	100	100	24	24	24
Áruszállítás								
Közúti	68	75	78	66	75	50	18	38
Vasúti	19	13	12	18	13	13	60	38
Belvízi	8	7	5	11	7	14	101	38
Csővezetékes szállítás	5	5	5	5	5	15	13	15
Mindösszesen	100	100	100	100	100	38	38	38

Forgatókönyv változatok: T1 = liberális közlekedéspolitika, T2 = szigorú környezetvédő közlekedéspolitika, T3 = a reálisan megvalósítható közlekedéspolitika

Forrás: EU Fehér Könyv 2001.

3. sz. táblázat: A közlekedési teljesítmények és a munkamegosztás várható változása 2015-ig Magyarországon

	Munkamegosztási arányok % 1990-2000-2015					Növekedés %-ban 2000-2015		
	1990	2000	2015 I	2015 II	2015 III	2015 I	2015 II	2015 III
Személyszállítás								
Személygépkocsi	58	60	70	61	64	50	43	45
Autóbusz	27	26	16	20	19	24	30	28
Vasút	13	11	8	12	9	25	38	28
Repülőgép	2	3	6	7	8	120	140	150
Mindösszesen	100	100	100	100	100	31	31	31
Áruszállítás								
Közúti	39	59	65	58	60	60	54	57
Vasúti	43	25	20	23	22	16	19	18
Belvízi	5	3	4	7	6	27	48	39
Csővezetékes szállítás	13	13	11	12	12	29	32	33
Mindösszesen	100	100	100	100	100	28	28	28

I. Forgatókönyv: Az utolsó 15 év tendenciájának extrapolálása, 4,5 %-os GDP növekedést feltételezve

II. Forgatókönyv: Radikális változat, arra a feltételezésre építve, hogy a környezetbarát közlekedési módok aránya jelentősen megnő, ugyanolyan GDP és mobilitás növekedés mellett

III. Forgatókönyv: Reális változat, amely a 2000-es arányokhoz közeli állapot stabilizálását tűzi ki célul, miközben fékezni kívánja a közúti közlekedés növekedésének ütemét.

Forrás: KTI

Akadálymentesítés, közlekedésbiztonság

Akadálymentesítés: Az akadálymentességre való törekvés, nemcsak a lakosság mintegy 10%-ét kitevő fogyatékkal élő emberek és családjaik igényét szolgálja, hanem az idős embereket, a kis-

gyermekes szülőket és a nehéz csomaggal közlekedő embereket is. E társadalmi csoportok számossága a lakosság akár 35-40%-át is elérheti.

A 2000-2004 közötti időszakban kormányzati kezdeményezésre és forrásokból megindult az akadálymentesítési folyamat a közlekedés terén. A rendelkezésre álló forrás miatt azonban eddig a közlekedési infrastruktúra töredék része vált csak alkalmassá a különleges igényű személyek (mozgáskorlátozottak, látás- és halláskárosultak) számára.

A felvételi épülettel rendelkező 965 vasútállomás ill. megállóhely közel 10%-a rendelkezik mobil-emelő berendezéssel. A 3200 darab személyszállításra szolgáló vasúti kocsi közül 31-t szereltek fel mobilemelő berendezéssel, és további 51 kocsi alkalmas – a vasútállomáson telepített emelő használatával – kerekesszékes utasok szállítására (a kocsikban megfelelő WC és rögzítő szerkezet van).

A autóbusz szolgáltatást biztosító társaságok (a BKV kivételével) 7415 menetrendszerűen közlekedő autóbuszának közel 2%-a alkalmas kerekesszékes szállítására (alacsonypadlós vagy emelő-szerkezettel van ellátva).

Közlekedésbiztonság: Hazánkban – csakúgy, mint a legtöbb más országban – a közúti közlekedés okozza a legtöbb halálos balesetet valamennyi közlekedési alágazat közül. 2005-ben a repülésben 2, vasúton 91, közúton pedig 1278 személy vesztette életét. Vagyis a közlekedési baleset következtében meghaltak 93%-a közúti baleset áldozata volt.

Míg korábban a gyalogosokat érte a legtöbb halálos közúti baleset, 1988 óta egyre nő azok száma, akik személygépkocsi vezetőjeként, vagy utasaként vesztik életüket. Különösen nyugtalanító, hogy az utóbbiak 1996 és 2001 között stabilizálódni látszó (40% körüli) részaránya az utóbbi években meredeken növekedni kezdett, és 2005-ben már megközelítette az 50%-ot. Ez azt jelenti, hogy a balesetben elhunytak csaknem fele személygépkocsiban ülve szenvedett halálos sérüléseket.

A halálos közúti balesetek 60%-a lakott területen kívül történik. (2005-ben az 1278 áldozat közül 776 lakott területen kívül vesztette életét). Tapasztalati tény, hogy a jelenlegi közlekedési körülmények között lakott területen kívül a forgalomsűrűség és egyéb közrejátszó körülmények következtében 3-4-szer akkora a halálos sérülés kockázata, mint lakott területen belül.

A közlekedés környezeti hatásai

A magyar közlekedés környezeti helyzetét az elmúlt évtizedben tapasztalt mennyiségi növekedés és a szállítási módok közötti munkamegosztás kedvezőtlen módosulásának hatása jellemzi.

A közúti közlekedés részaránya dinamikus növekszik, a vasúti közlekedés aránya csökken. A személyközlekedésre szolgáló gépjárműállomány növekedése kedvezőtlenül befolyásolja a környezet terhelését.

A magyar közúti közlekedés járműállománya korszerűtlen, műszakilag és fizikailag elavult, működése jelentős környezeti károkkal, elsősorban légszennyezéssel és zajkibocsátással jár, amit az Euro1 előírásnak sem megfelelő, ma még üzemben tartott járműállomány aránya is jelez.

	személygépkocsi		kis tehergépkocsi		nehéz tehergépkocsi	autóbuszok
Kategóriák	benzin üzemű	dízel üzemű	benzin üzemű	dízel üzemű	dízel üzemű	dízel üzemű
Euro1 előtti	25,2	20,0	76,8	25,3	49,5	69,8
Euro1	14,1	18,3	13,9	30,2	5,2	5,9
Euro2	20,4	34,5	4,4	16,3	14,0	14,0
Euro3	33,3	21,3	4,8	28,2	22,4	10,2
Euro4	6,9	5,9	-	-	8,9	-
összesen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

4.sz. táblázat: A hazai közúti járműállomány százalékos megoszlása a forgalomba kerülő járművek európai légszennyezési és zajkibocsátási követelmények szerint

A városi közlekedésben a közösségi közlekedés még mindig meghatározó (például Budapesten min. 60%), de a romló tendencia itt is megfigyelhető.

A járművek működtetéséhez használt tüzelőanyagok minősége fokozottan javult – elsősorban a kéntartalom megszüntetése volt e téren jelentős –, és jelenleg az összetétel nem különbözik a nyugat-európai országokban használtaktól.

A közlekedés célú bio-üzemanyagok hazai elterjesztése az EU ösztönzésére megindult, további felhasználásukat külön rendelet szabályozza.

A gyorsforgalmi utakon végzett fejlesztések mérsékeltek a tranzitforgalomból származó károk növekedését, az elkerülő utak pedig a városi/települési légszennyezettséget és zajterhelést csökkentették. A közutak és vasúti pályák mentén lévő települések zajvédelmét eredményesen szolgálják a különböző zajvédő falak és egyéb, a terhelést csökkentő műszaki megoldások.

A magyarországi légtérbe jutó levegőszennyező anyagok közül a szénmonoxid és nitrogénoxidok mintegy 60%-a, a széndioxid mennyiségének kb. 17%-a a közlekedésből származik. Jelentősebb változás csak a forgalomban résztvevő járműállomány korszerűsítésétől várható.

A 245/2004(X.8.) Kormányrendelet az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekre vonatkozóan a Natura 2000 területek kijelölésével szabályozza a nyomvonalas létesítmények építésének engedélyezését. Ez a szabályozás a természet- és környezetvédelem területén további feladatokat jelöl meg az infrastrukturális fejlesztések területén.

A fenntartható közlekedés hazai megvalósítása számos további feladat megoldását jelenti.

A járműállomány korszerűsítését az EU előírások jelenleg folyamatban lévő továbbfejlesztésének hazai adaptációja biztosítja. A készülő előírások követelményei a megengedett szennyezőanyag kibocsátás szigorítása mellett kiterjednek a jármű teljes élettartamára vonatkozó kritériumokra is (teljes körű fedélzeti diagnosztikai rendszerek, fokozott élettartam bizonyítása).

Várható, hogy az elkövetkező évek során fokozatosan elterjednek a nem hagyományos tüzelőanyaggal működő járművek, amelyek üzemeltetési feltételéről való gondoskodás további feladatokot jelent.

1.2 SWOT ELEMZÉS

1. Erősségek

- jó földrajzi elhelyezkedés, gazdaságföldrajzi adottság
- az EU legkeletibb autópálya-végpontja, 2007-ben az EU magzónából kelet, és délkelet irányban
- vasúti, közúti hálózati ellátottság
- kedvező modal-split arány a nagyvárosokban, a fővároson belül fejlett villamos- és buszhálózat
- az európai átlagnál kedvezőbb vasúti szállítási arány
- kiváló kötőtpályás hálózati adottságok a budapesti agglomerációban
- gyakorlatilag teljes hálózati lefedettséget biztosító menetrend szerinti autóbusz közlekedés

2. Gyengeségek

- Magyarország közlekedési hálózata Budapest-központú, sugaras elrendezésű, hiányoznak a keresztirányú közlekedési csatornák mind a közút-, mind a vasúthálózat rendszerében
- a gyorsforgalmi utak nem minden országrészben érik el az országhatárokat, szűkösek a határkeresztező kapacitások
- a vasúti hálózat egyes településekről nehezen érhető el, az eszközök műszaki állapota korszerűtlen
- a közutak nem megfelelő teherbíró képessége, nem megfelelő szintű és műszaki paraméterű kiépítettsége, a településeket elkerülő utak hiánya, a meglévő közúthálózat elégtelen karbantartása, a felújítások elmaradása befolyásolja a közlekedés biztonságát
- nem kellően összehangolt közösségi közlekedés (menetrendek /autóbusz, vasút/, átszállási csomópontok elégtelensége, utas-információ, akadálymentesítettség alacsony foka)
- a főváros megközelíthetősége az agglomeráció egyes pontjairól nehézkes, lassú
- a sugaras közlekedési hálózat az agglomeráció települései közötti kapcsolatok kialakulását, fejlődését is gátolja
- a Duna nem felel meg a VI/B hajózóút előírásoknak, a kikötőhálózat nem megfelelően kiépített
- a munkahelyek és a városias szolgáltatások elérhetőségében a kistérségek között jelentős különbségek vannak
- az infrastruktúra hiányosságai következtében a közlekedés nem támogatja megfelelően a munkaerő mobilitását, az áruszállítási logisztika kiszolgálását és a turizmust
- hiányosak az intermodalitás, interoperabilitás feltételei, az alágazatok között nem jó az együttműködés

3. Lehetőségek

- a csatlakozással az ország és a főváros európai léptékben is kiemelt jelentőségű stratégiai földrajzi helyé válhat
- a kelet-nyugati kereskedelmi forgalom növekedéséből, az EU és Ázsia közötti, az adriai és a fekete-tengeri kikötő-fejlesztésekből adódó áru áramlási irányok gazdasági lehetőségeinek kihasználása, EU határ-országgént árumegállítási lehetőség kihasználása
- az EU bővítése kapcsán jelentősen növekedhet a folyami áruszállítás volumene
- a nemzetközi légi közlekedés iránti igény folyamatosan növekszik, Magyarországnak számos kisebb repülőtere van, melyek alapul szolgálhatnak a hazai légi közlekedés további fejlesztéséhez
- kialakuló regionalizmus és növekedési pólusok lehetőségeinek kihasználása
- az elérhetőség javulásával a tőkebefektetések, telephely létesítések és munkaerő mobilitási lehetőségek növekedése az elmaradottabb térségekben

4. Veszélyek

- komplex fejlesztés hiányában tranzit orszaggá válás esetén csak a forgalomnövekedésből származó negatív hatások érvényesülnek
- a közutak burkolatának leromlása a terhelési határérték növelésével visszafordíthatatlanná válik
- folytatódik a vasút térvesztése
- nem kellő fejlesztési dinamika és komplexitás esetén a szomszédos országok bizonyos irányokban komoly versenyt jelenthetnek az áruszállítás kiszolgálásában
- a forgalomnövekedés rontja a közlekedésbiztonságot, növekszik a települések tranzitforgalma és környezetének terhelése
- megfelelő finanszírozás hiánya
- leromlott állapotú ráhordó mellékúthálózat mellett a gyorsforgalmi utak területfejlesztő hatása nem elég hatékonyan érvényesül
- elégtelen közösségi szolgáltatások esetén, a nagyvárosi agglomerációkban nem sikerül megállítani az egyéni közlekedés térnyerését, így a közlekedés fenntarthatatlanná válik
- a közlekedés intézményi és jogi háttere nem segíti hatékonyan az alágazatok jobb együttműködését

1.3 A 2004-2006 PROGRAMOZÁSI IDŐSZAK TANULSÁGAI

1.3.1 Környezetvédelmi és Infrastruktúra OP végrehajtásának tapasztalatai

A KIOP kereteinek 103,6%-át 2006. augusztus végéig lekötötték, 94%-a támogatási szerződéssel rendelkezik, 37,06%-át kifizették. Az N+2 tekintetében a KIOP ERFA kerete a közösségi hozzájárulás rendezésekhez viszonyítva 159 %-on állt.

Intézményrendszer

A KIOP lebonyolításához szükséges feltételeket az EU előírásainak megfelelően alakították ki, figyelembe véve a hazai jogszabályokat. Mind az OP IH, mind a kapcsolódó KSz-ek elvárható színvonalon kezdték meg a munkájukat. A jogi környezet és a szervezeti felépítés azonban folyamatosan változtak, a meglévő eljárásrendek esetenként túl bonyolultnak bizonyultak vagy nem voltak összhangban a gyakorlattal, ami kockázatot jelentett a rendszer egészének működése szempontjából.

A programok sikeres lebonyolításához a tárgyi feltételek adottak voltak mind IH, mind KSz szinten, azonban lényeges kockázati tényező a létszámhiány, a fluktuáció szintje és a betanulás időigényessége, különösen a pénzügyi területen. E miatt a projektek személyes helyszíni ellenőrzése nem volt megoldható, ezért a feladat kiszervezésre került.

Előkészítés, végrehajtás

A **pályáztatások rendszere** az EU-s követelményeknek megfelelően került kialakításra. A pályázatok regisztrációja, a döntés-előkészítés szabályszerűen működik. Problémát kezdetben a benyújtott pályázatok alacsony színvonala, - és ebből következően – az elutasított pályázatok viszonylag nagy száma jelentett.

Az **IH**-nál a pályázatok értékelésének egyes szakaszai bürokratikusak. A Projekt Kiválasztó Bizottság ülésének megtartása és az azt követő IH vezetői jóváhagyás vette el a legtöbb időt, melynek egy része jogszabályokban kötelezően meghatározott időintervallum volt.

A pályázatokra vonatkozó tapasztalatok, a sikertelenség legfontosabb okai:

- A pályázásra vonatkozó ismeretek hiánya, járatlanság a pályázat írásban, nem megfelelő szakértelem.
- **A projekt nem megfelelő előkészítettsége:** a projektek megvalósítása során gyakran problémák adódnak az előkészítettséggel. Többször a támogatási szerződés aláírása után derül ki, hogy a projekt előkészítettsége nem teszi lehetővé a tendereljárás azonnali megindítását. Az előkészítettség ugyan pontozási szempont, azonban nem érvényesül kellő súllyal. Így a pályázó csak a pályázat beadásához elengedhetetlenül szükséges mértékig dolgozza ki a projektet. Problémát jelent továbbá a tendertervek kidolgozásának és a tendereljárásnak elhúzódása is.
- Nem megfelelő megvalósíthatósági tanulmány, nem megfelelő háttérszámítások.
- **Hatósági engedélyek hiánya:** esetenként további késedelmet okoz az, hogy a nyertes projektek kivitelezéséhez szükséges építési terület nem áll rendelkezésre, és a megvalósítás közben kell a területbiztosítási eljárást lefolytatni.

- **Nem megfelelő költségvetés:** a pályázathoz csak az engedélyezési tervhez készített költségbeclést és pénzügyi ütemtervet kell benyújtani. Mivel a kiviteli tervek készítése során a műszaki tartalom változhat, a később kidolgozott kiviteli költségvetés akár 20-50%-kal is eltérhet a pályázatban megadott összegtől, és a megvalósítási és pénzügyi ütemterv is módosulhat.
- Hiányosan vagy felületesen összeállított pályázat, nem kielégítő ajánlatok, az „érték a pénzért” elv teljesülése bizonyításának hiánya.
- A horizontális szempontok (fenntarthatóság, esélyegyenlőség, tájékoztatás-nyilvánosság) érvényesülése bemutatásának hiánya.
- Nem megfelelő forrás-igazolás.

A **megfelelő előkészítettség hiánya jelentős kockázatot** rejt magában, mivel a költség túllépést az EU nem finanszírozza, a felhasználás n+3, ill. n+2 szabályának be nem tartása pedig **viszszafizetési kötelezettséget** jelenthet az országnak.

Pénzügyi folyamatok

Kezdetben hiányosságok voltak a számviteli rendszerben, aminek oka az **EMIR fejlesztésének késésében** keresendő.

A projektek megvalósítása során beérkezett számlák kifizetése a bevezetett kötelező előleg nyújtása miatt bürokratikussá, nehézkessé vált. A számlák kifizetése több körben történik.

Ellenőrzés

A KIOP végrehajtásának ellenőrzését a GKM Belső Ellenőrzési Főosztálya Közösségi Támogatások Belső Ellenőrzési Osztálya végzi. Az Állami Számvevőszék a szabálytalanságok kezelése tárgyában folytatott ellenőrzése során megállapította, hogy a feladat ellátására csak rendkívül szűkös személyi erőforrások állnak rendelkezésre. Így a KIOP rendszerellenőrzését csak külső megbízott alkalmazásával lehetett elvégezni.

Az egységes monitoring rendszerben nem készült el a szabálytalansági modul, ami a szabálytalanság-felelőst akadályozza munkájának teljes körű végzésében.

Változtatások, eredmények

A kezdeti problémák megoldására a KIOP IH az alábbi intézkedéseket kezdeményezte:

- Kidolgozta a TA stratégia végrehajtási tervét.
- Megfelelő felkészítéssel, képzéssel segítette a Magyar Közút Kht. Területi Igazgatóságait a KIOP működésének, eljárásainak megismerésében.
- Közvetítő tevékenységet vállalt az engedélyek kiadásának felgyorsítása érdekében.
- Kellő időben átcsoportosította a támogatási összegeket a meghíúsult projektektől a megvalósítható projektekre.
- Szoros együttműködést alakított ki a közreműködő szervezet és a kedvezményezettek között a projektek elfogadható időben való befejezése, illetve a kifizetések teljesíthetősége érdekében.

1.3.2 A Kohéziós Alap projektjei megvalósításának tapasztalatai

Intézményrendszer

Az intézményrendszerrel, illetve annak működésével kapcsolatosan a legalapvetőbb megállapítás, hogy a folyamatok feleslegesen bonyolultak. Ez a bonyolultság a rendszer egészét áthatja, az egyes projektek esetében az előkészítéstől az átadásig.

Az átmeneti időszak legfontosabb tanulsága *(csatlakozás miatti változások, új Közbeszerzési törvény (Kbt.) alkalmazása, új intézményrendszer kialakítása stb.)*: az intézményrendszerek bizonytalansága, a felelősségi körök, döntési pontok nem egyértelmű meghatározása, és ebből fakadóan a döntéshozók habozása, a működési keretek állandó változása jelentős késedelmet okoz a projektek megvalósítása és a számlák kifizetése, valamint a források EU-tól történő lehívása során. Általános tapasztalat, hogy a lebonyolító egységek humánerőforrás hiánnyal küzdenek. Ez mindkét alágazatra érvényes a jelenlegi lebonyolítási rendszerben, ezért feltétlenül megoldandó feladatként definiálendő.

Projekt-előkészítés, végrehajtás

A legfontosabb pozitív tapasztalat a nemzetközi közbeszerzési eljárás alkalmazásából származik. Ez egyes projektek esetében jelentős forrás-megtakarítást eredményezett, ami további támogatási kérelmek beadását tette lehetővé.

A végrehajtás során azonban több projektnél is keletkezett többletköltség, mert a projekt támogatási kérelmének beadásakor nem álltak rendelkezésre tervek (például nem volt engedélyezési terv, illetve engedély csak tanulmányterv), nem voltak ismertek a helyi hatóságok és a lakosság igényei. Ebben szerepet játszik az lebonyolító testületek körében tapasztalható forráshiány (például útépitésnél a területszerzésre), ami – az utóbbi évek igen jelentős költségvetési erőfeszítései ellenére – még mindig ahhoz vezet, hogy a lebonyolító testületek a beruházások előkészítését általában a támogatási döntést követő időre halasztják.

Az elmúlt időszak rámutatott arra is, hogy az ISPA időszakhoz képest többször nagyobb EU forrás felhasználáshoz a tervezői és a hatósági kapacitást, és az engedélyezési eljárások hatékonyságát a jelenlegihez képest növelni kell.

Jellemző gyakorlat a tervezői túlvállalás, ami a vasúti és közúti fejlesztéseknél eleve késedelmet kódolt a lebonyolítás ciklusába.

A beruházás-előkészítés speciális, az utóbbi időben egyre több gondot okozó vetületét jelentik a régészeti feltárások. A kulturális örökség megmentése érdekében az építési beruházások helyszínén végzett feltárások időigénye és költségkerete sok esetben nehezen előrelátható, illetve a beruházási döntés pillanatában nem kellően tisztázott.

Megállapítható továbbá, hogy a tenderezési, és végrehajtási szakaszokba túl sok ellenőrzési pont van beépítve, nem érvényesül a szubszidiaritás elve.

A projekt jóváhagyása után elkezdődött tervezések és egyeztetések, valamint a megvalósítás során felmerülő változtatási igények lassú realizálódása együttesen nemcsak jelentős költségtúllépést, de jelentős időbeli csúszást is előidézett.

Csúszásokat okoz a közbeszerzési eljárások elhúzódása. A nagyobb értékű közbeszerzéseket gyakran alapos ok nélkül is megtámadják, a Közbeszerzési Döntő Bizottság (KDB) ennek ellenére nem alkalmaz szankciókat ilyen esetekben. További probléma a közbeszerzésekkel kapcsolat-

ban, hogy a KDB egyes határozataiban nem konzekvens álláspontra helyezkedik, ami a kiszámíthatóságot nagymértékben veszélyezteti, és a gyakori jogorvoslat miatt jelentős késedelmet okoz.

Pénzügyi folyamatok

A pénzügyi folyamatok tekintetében is alapvetően a bonyolultság jellemző, túl sok a beépített ellenőrzési pont. A több feladat esetében létező duplicitás jelentős adminisztrációs terhet, és időbeli veszteséget eredményez a számlák kifizetésében, illetve a jelenlegi létszám nem tudja határidőben kezelni. Ez különösen a földvásárlások tekintetében mondható el. A számlák kifizetését tovább hátráltatta az EMIR rendszer szükségesnél lassabb fejlesztése, a rajta alkalmazott gyakori változtatások miatti leállások.

Ellenőrzés

A KSZ-nél és a lebonyolító testületeknél mind a rendszer működéséhez kapcsolódó, mind az egyes projektekhez kapcsolódó ellenőrzések esetében **évente átlagosan több mint 10 alkalommal** kell a munkatársaknak a különböző felügyelő-, ellenőrző szervezetek (EU, KEHI, ÁSz, belső ellenőrzés stb.) rendelkezésére állni. Ez, a létszámhoz viszonyítva, jelentős személyi és adminisztrációs terhet jelent, ami a projektek lebonyolítását tovább nehezíti. A KSZ által végrehajtandó ellenőrzések terén is szembesülni kell a létszámhiánnyal. A projektmenedzserek, fent leírt feladataik ellátása miatt, nem, vagy alig tudnak helyszíni bejárást végezni.

Változtatások

A Monitoring Bizottság 2005 második felében a projektek végrehajtása felügyeletének szigorítását, havonta egyeztető megbeszélések, illetve hetente nyomonkövető (follow-up) megbeszélések összehívását kezdeményezte. Előbbi témája a havi előrehaladást bemutató részletes, szöveges jelentéscsomag megtárgyalása. Az ún. follow-up értekezletek keretében hetenként aktualizált speciális tender-, engedélyezési- és feladatlistát tekintenek át a résztvevők, akik egy-egy projekt összes szereplőjét képviselik (KSZ, LT, Közlekedési HÁT, felügyelet stb.). Az egyes alágazatok specifikus problémáinak kezelése érdekében a vasúti, illetve a közutas projekteknél külön-külön értekezletek megszervezésre került sor. Az intézkedések eredményeképpen:

- Az eddig egymás után végzett tevékenységeket párhuzamossá tettük.
- A tender dokumentáció KSZ jóváhagyását lerövidítettük.
- Kihasználtuk a rendelet változások adta lehetőségeket:
 - Közbeszerzés indítása engedélyezési tervek alapján
 - Közbeszerzés indítása jogerős építési engedély nélkül
- Az Előzetes Összesítő Tájékoztató igénybevételével a közbeszerzési eljárásban az ajánlat-tétel 54 nap helyett 36-ra rövidült.
- Az ajánlatok kiértékelési időszakát 1 hónapról átlagosan 2 hétre rövidítettük le.
-

Eredmények:

- Több projekt késését okozó - elsősorban hatósági engedélyezési eljárási - akadályt sikerült megszüntetni.
 - A 11,5 t út-megerősítési projektek év elején jelentkező késéseit sikerült behozni.
 - Az M0 keleti szektor mindhárom kivitelezési szerződést meg lehetett kötni.
 - Előkészítési, versenyeztetési időt sikerült lerövidíteni.

A fenti intézkedések révén több projektet sikerült a holtpontról kilendíteni. Az intézményrendszer egyszerűsítése, az előkészítési, a jóváhagyási, kifizetési és ellenőrzési folyamatok racionalizálása nélkül azonban a többszörösére növekedett támogatási összeg felhasználása csak a jelenlegi kapacitások jelentős növelése mellett biztosítható.

A KözOP esetében a végrehajtás gördülékenységének és hatékonyságának biztosítása érdekében a rendelkezésünkre álló VOP és KözOP TA forrást célzottan szükséges felhasználni egyfelől a folyamatok racionalizására, másfelől a humán erőforrás biztosítására mind mennyiségi, mind minőségi vonatkozásban.

2. STRATÉGIA

2.1 AZ ÁLLAM HOSSZÚ TÁVÚ SZEREPE A KÖZLEKEDÉSBEN

A stratégia ismertetését megelőzően áttekintjük az állam hosszú távon tervezett szerepét a közlekedésben. Ez a szerepvállalás a jövőben is igen nagy lesz, azonban a mai állapothoz képest jelentős változások történnek.

Infrastruktúra fejlesztés

Az infrastruktúra fejlesztése, a fejlesztési irányok meghatározása továbbra is döntően állami feladat marad, hiszen a tisztán piaci alapon történő fejlesztés nem, vagy nem kellő mértékben veszi figyelembe az externális hatásokat, a szociális és esélyegyenlőségi szempontokat.

Ugyanakkor az infrastruktúra üzemeltetése hosszú távon nem feltétlenül állami feladat. A közúthálózat üzemeltetése esetében jelenleg is több megoldás létezik párhuzamosan, az állami Magyar Közút Kht. mellett a piaci alapon működő, de állami tulajdonú ÁAK Zrt. és a magántulajdonban lévő koncessziós társaságok is üzemeltetnek utakat. Hosszú távon nem köteleztük el magunkat egyik megoldás előnyben részesítése mellett sem.

Közszolgáltatások megrendelése

A közlekedési közszolgáltatásokat jelenleg jellemzően állami/önkormányzati tulajdonban lévő gazdasági társaságok végzik, amelyeknél keverednek a megrendelői, szolgáltatói, üzemeltetői és – a kötöttpályás közlekedés esetében – az infrastruktúra üzemeltetői funkciók.

Célunk az infrastruktúra üzemeltetési, szolgáltatás nyújtási és a szolgáltatás megrendelői szerepek szétválasztása. A MÁV-ból 2006. január 1-én kivált az áru fuvarozási tevékenységet végző MÁV Cargo Zrt., 2007 folyamán pedig a személyszállítási üzletág kerül leválasztásra.

Az egységes tarifa- és kedvezményrendszerrel, a helyközi tömegközlekedésben meglévő párhuzamosságok megszüntetésével, és a szolgáltató társaságokat jobb minőségű szolgáltatások nyújtására ösztönző pótdíjrendszerrel a közúti személyszállításban is megkezdődik az állam/önkormányzat szolgáltatás megrendelői szerepének hangsúlyosabbá válása, és a piaci liberalizációra való felkészülés.

A közszolgáltatásoknál az állam/önkormányzat hosszú távú fő szerepe a szolgáltatások megrendelése, a szolgáltatásokat egy liberalizált piacon, versengő szolgáltatóktól veszi igénybe. A cél, hogy a szolgáltatók között transzparens, az utasok minőségi igényeit kielégítő, de az állami költségeket kordában tartó verseny jöjjön létre. A szolgáltató nem csak magán szolgáltató lehet, hanem állami vagy önkormányzati is, de ez esetben ennek is a piac körülményei között kell megméretnie magát.

Infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása

Az infrastruktúrához való hozzáférés a liberalizált piacon mindenki számára szabad, de ez nem jelenti azt, hogy ingyenes is. Mivel a közlekedés hálózati infrastruktúrája hosszú távon állami tulajdon marad, a hozzáférés szabályozása, a díjpolitika kialakítása is állami feladat.

A vasút esetében olyan pályadíj politikát kell kialakítani, amely figyelembe veszi mind a gazdaságosság, mind a környezeti fenntarthatóság szempontjait, azaz a pályadíj kisebb lehet az üzemeltetési költségeknél annnyival, amennyi pozitív externális hatást jelent a vasúti fuvarozás a közútihoz képest.

A közúthálózat esetében előkészítés alatt áll az úthasználattal arányos, korszerű elektronikus díjszedés bevezetése. A cél a használó és szennyező fizet elv alkalmazása, a közúti közlekedést jelenleg csak részben terhelő externális költségek internalizálása. A tervezett rendszer – amelyet elsőként 2008-ban a nehéz tehergépjárművek esetében vezetnek be – a használatarányos díjfizetés alapelveire és arra a megfontolásra épül, hogy az utak használati díja a jövőben legalább azok üzemeltetésének, fenntartásának és időszakos felújításának költségeit fedezze.

A rendszerbe bevonandó utak körét a későbbiekben határozzák meg. A kiválasztott utak körének meghatározásánál fontos szempont lesz, hogy a díjrendszer ne eredményezze a gépjárműforgalomnak a gyorsforgalmi utakkal párhuzamos utakra terelődését.

A városi, városkörnyéki közlekedésben létre kell hozni:

- a) a tulajdonosok által a szövetségeket, vagy
- b) az üzemeltetők által a társaságokat.

Az integrált közösségi közlekedés alapfeltételét jelentő közlekedési szövetségek (vagy szerencsésebben társaságok) létrejöttéhez és működéséhez rendezni kell a pálya és az üzem viszonyát, tehát az üzemeltető pályabérleti lehetőségének jogi megalapozását.

2.2 A KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM STRATÉGIÁJÁNAK MEGALAPOZÁSA

A KÖZOP stratégiájának és prioritás tengelyeinek kialakítása a releváns uniós és hazai szakpolitikai dokumentumokra, valamint az Új Magyarország Fejlesztési Terv stratégiájára épül. Emellett a tervezés során az alábbi szakmai szempontokat alkalmaztuk:

- **Az elérhetőség javítása:** A közlekedés fejlesztésének az elérhetőség javítását kell szolgálnia, ami hozzájárul a versenyképesség növeléséhez, a gazdasági növekedés gyorsításához, a foglalkoztatási szint emeléséhez, valamint a területi kiegyenlítéshez. A fejlesztések elsődleges szempontja a gazdasági szereplők és a lakosság áruk, szolgáltatások, telephelyek, munkahelyek stb. jobb elérésére irányuló igényének kielégítése, a gazdaságos üzemeltetés és fenntartás, valamint a környezeti fenntarthatóság szempontjainak figyelembevételével. A különböző közlekedési alágazatok beruházásait az elérhetőség szempontjából együttesen célszerű kezelni, ezért kiemelten fontos a közlekedési módok közti átjárhatóság (intermodalitás) biztosítása, valamint a gazdaságtalan párhuzamos szolgáltatások egyidejű állami finanszírozásának elkerülése.
- **A fejlesztés komplexitása, integritása:** Az elérhetőség javítását a közlekedési infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások (járművek, forgalomirányítás, intermodalitás, intelligens rendszerek, stb.) együttes fejlesztése révén valósítjuk meg. Az integrált, komplex fejlesztések révén hatékonyabban valósulnak meg a közlekedéspolitikai célok. A fejlesztések során következetesen érvényesíteni szükséges a közlekedésbiztonság és az akadálymentesítés szempontjait is. Az operatív programok beavatkozásainak hatékonyságát segíti például az olyan komplex zászlóshajó projektekhez való hozzájárulás mint az Akadálymentes Magyarország.
- **Uniós kiemelt célok és kötelezettségek:** Az Unió közlekedés-fejlesztési prioritásai: a vasúti és közúti TEN vonalak fejlesztése, ezen belül az országot érintő 6. elsőbbségi projekt (PP

6: Lyon–Trieszt-Divac/Koper-Divace-Ljubjana-Budapest-ukrán határ vasútvonal), 22. elsőbbségi projekt (PP22: Athén-Szófia-Budapest-Bécs–Prága-Nürnberg/Drezda vasútvonal), és 18. elsőbbségi projekt (PP18: Duna) magyarországi szakaszainak fejlesztése, a 7. elsőbbségi projekt (PP7: Igoumenitsa/Patras-Athén-Szófia-Budapest gyorsforgalmi út magyar szakaszainak, valamint a városi, elővárosi közösségi közlekedés szerepének fokozása. A PP6 prioritás esetében – mivel a Budapest – Szolnok vasútvonal fejlesztése már megtörtént – ebben az időszakban a Szolnok – Debrecen – Záhony irányt fejlesztjük tovább az ukrán határig.

A Csatlakozási Szerződésben vállalt kötelezettségünk teljesítése (2008. december 31. után a 115 kN-os nagyobb tengelyterhelésű járművek is korlátozás és kiegészítő díj fizetése nélkül használhatják a főúthálózat nem korszerűsített szakaszait is) feltételezi, hogy a főutak érintett útpályaszakaszainak 100 kN-ról 115 kN-os tengelyterhelésre történő megerősítése már a fejlesztési időszak elején megkezdődjék.

- **A fejlesztés folyamatossága, tervszerű forrás-abszorpció és kivitelezés biztosítása:** Annak érdekében, hogy folyamatosan legyenek a stratégiához illeszkedő és kivitelezésre megfelelően előkészített projektjeink, a 3. prioritást kivéve minden prioritásban forrást különítünk el projektek előkészítésére. Ezzel mérsékeljük a megvalósítás kockázatait, és biztosítjuk a következő programozási periódus előkészítését is.

2.3 A KÖZLEKEDÉSI OPERATÍV PROGRAM CÉLJAI

Az átfogó és specifikus célok, valamint a prioritási tengelyek meghatározásakor szorosan kapcsolódunk az ÚMFT céljaihoz. A foglalkoztatás bővítése célkitűzéssel összhangban célunk az, hogy a munkahelyek jobb elérhetőségével minél több embernek adjunk lehetőséget belépni a munkaerőpiacra. A közlekedési beruházások számának növekedése pedig új munkahelyeket biztosít elsősorban éppen azok számára, akik viszonylag alacsony képzettségük miatt nehezen tudnak elhelyezkedni.

A tartós növekedésnek alapvető feltétele, hogy a közlekedési hálózat és szolgáltatások fejlesztése révén a vállalkozások gyorsabban elérjék piacaikat, és a tőke mozgását ne gátolják eljutási nehézségek. Emellett célunk, hogy az áthaladó áruszállítás és a turizmus kiszolgálásával az exportszolgáltatások volumenét tartósan növeljük.

Mindemellett a környezeti fenntarthatóság szempontját és a várható klímaváltozással kapcsolatos feladatokat is figyelembe vesszük.

A helyzetelemzésben feltárt erősségek és gyengeségek közül a jelen programozási periódusban elsősorban az alábbiakra fókuszálunk:

- jó földrajzi elhelyezkedés, gazdaságföldrajzi adottság;
- kiváló kötöttpályás hálózati adottságok a budapesti agglomerációban;
- vasúti hálózat és eszközök műszaki állapota korszerűtlen;
- a közutak teherbíró képessége és egyéb műszaki paraméterei nem megfelelőek;
- a főváros megközelíthetősége az agglomeráció egyes pontjairól nehézkes, lassú;
- nincsenek meg az intermodalitás feltételei, az alágazatok között nem jó az együttműködés.

A prioritási tengelyekben a beavatkozásokat a fentieknek megfelelően fogalmaztuk meg az Európai Unió támogatási preferenciáinak szem előtt tartásával.

A KÖZOP cél- és prioritás struktúrája

Átfogó stratégiai célok	Specifikus célok	Prioritási tengelyek	Forrás	Indikatív Művelet-típusok
Az elérhetőség javítása a versenyképesség növelése és a társadalmi-területi kohézió erősítése céljából	Az ország jobb bekapcsolása az európai gazdasági vérkeringésbe és a fejlődő piacok adta lehetőségek jobb kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével	Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	KA	TEN hálózathoz tartozó főutak gyorsforgalmi jellegű fejlesztései
		Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása		vasúti pálya fejlesztés a TEN hálózaton, GSM-R, ETCSII , Duna
	Régiók (belső és egymás közötti) elérhetőségének javítása a társadalmi és területi kohézió erősítése érdekében	Térségi elérhetőség javítása	SA	nem TEN főutak fejlesztése , továbbá TEN hálózati elemek nem gyorsforgalmi jellegű fejlesztése, kerékpárutak fejlesztése ,
A közösségi közlekedés fejlesztése	A közlekedés intermodalitásának fejlesztése, a vállalkozások versenyképességének segítése és a régiók alternatív megközelíthetősége céljából	Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	SA	Közlekedési módok közötti váltás elősegítése, logisztikai központok, ipari parkok bekapcsolása a fő közlekedési (közút, vasút, légi és vízi közlekedés) hálózatba
	A közösségi közlekedés környezetbarát fejlesztése	Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	KA	kötőpályás városi és elővárosi közlekedési infrastruktúra, intermodális csomópontok

- 1. Az elérhetőség javítása a versenyképesség növelése és a társadalmi-területi kohézió erősítése céljából:** A közlekedési fejlesztések legfontosabb célja az **elérhetőség** javítása. E cél eléréséhez a közlekedési alágazatok összességének – koherens rendszerként – hozzá kell járulnia, ezért a komplex szemlélet érvényesítése a fejlesztések megfogalmazásánál elsőrendű szempont. Az elérhetőség javításakor messzemenően figyelembe kell venni a közlekedés iránti keresletet és a várható gazdasági és társadalmi hasznok összességét. Célunk, hogy a beavatkozások folytán javuljon az ország nemzetközi elérhetősége, növekedjen a versenyképessége, gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban jussunk el az ország egyik részéről a másikba, elősegítsük a munkaerő mobilitását, jelentősen növekedjenek az áruszállítási szükségleteket kielégítő versenyképes, ahol lehet környezetkímélő és biztonságos közlekedési kapacitások. Az ország területén európai jelentőségű szállítási útvonalak haladnak át, ezért kiemelten fontos az ebből fakadó szállítási, logisztikai lehetőségek hatékony kihasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztése révén. A cél nem pusztán az átmenő forgalom lebonyolítása, sokkal inkább az áthaladó áruáramlatokhoz a lehető legnagyobb hazai hozzáadott érték kapcsolása, az egyszerű „transit” helyett a „transform” előtérbe helyezése. Ez a tevékenység Románia,

Bulgária EU-hoz való csatlakozásával, valamint a fekete-tengeri kikötők áruáramlatokba való fokozottabb bevonásával egyre nagyobb jelentőségre tesz szert.

A régió belüli fontos gazdasági, oktatási, szolgáltató és egyéb központok elérhetőségét elsősorban a főúthálózat minőségének jobbításával szándékozunk javítani, aminek eredményeképpen a közúti közösségi közlekedés szolgáltatási színvonala és biztonsága is emelhető.

Indoklás: A nemzetközi és régió belüli elérhetőség minősége döntően befolyásolja a gazdaság versenyképességét és növekedését. „Közelebb hozza” az értékesítési és beszerzési piacokat a helyi vállalkozókhoz, befolyásolja a kis és nagyvállalkozók telephelyválasztását, javítja a munkaerő mobilitását, és többletjövedelmek realizálását teszi lehetővé a nemzetközi áruszállítás kiszolgálása révén.

Nemzetközi szervezetek adatai szerint a világkereskedelem közel kétszer olyan gyorsan nő, mint a világtermelés, és ezzel párhuzamosan fokozott igény jelentkezik az áruszállításhoz kapcsolódó logisztikai szolgáltatások iránt. Az ország területén jelentős európai korridorok metszik egymást, ráadásul a domborzati viszonyok (síkkvidék) is kedvezőbb feltételeket biztosítanak a tranzit közlekedési útvonalak fejlesztéséhez, mint több környező országéi. Az e folyamatból származó előnyök az ország tranzitútvonalainak és logisztikai csomópontjainak fejlesztésével használhatók ki, aminek révén Magyarország a nemzetközi szállítók, fuvarozók számára jelentős exportszolgáltatást nyújthat a tranzitszállítások logisztikai kiszolgálásával. A kereskedelem-áruszállítás „iparszerű” kiszolgálása növeli az ország versenyképességét, új vállalkozások jönnek létre.

A jól kiépített fontos szállítási útvonalak, a különböző közlekedési módok összekapcsolása és a magas színvonalú szolgáltatások a hazai és nemzetközi tőke egyéb beruházásait is ösztönzik (jelentős hozzáadott értéket előállító feldolgozó és szolgáltató bázisok Magyarországra telepítése), és az idegenforgalom számára is kedvezőbbé teszik a feltételeket.

A jó közlekedési infrastruktúra előmozdítja a vidéki, esetenként hátrányos helyzetű térségek felzárkózását, a gazdasági fejlettség térbeli kiegyenlítését, a foglalkoztatás javulását. A főúthálózat minőségének javítása (burkolat-megerősítés) számos gazdasági és foglalkoztatási szempontból jelentős városunk gyorsabb és biztonságosabb elérését teszi lehetővé. A különböző közlekedési módok összekapcsolása a gazdaság és az idegenforgalom regionális igényeit egyaránt szolgálják.

Mind a nemzetközi, mind a térségi elérhetőség javítása közvetlenül hat a lakosság életminőségére, mivel a rövidülő utazási idők révén „közelebb” hozza a munkahelyeket, iskolákat, szolgáltatásokat ill. bővíti ezek körét. Különösen a nem városias környezetben élők számára jelent ez előrelépést.

2. **A közösségi közlekedés fejlesztése:** Felismerve a fokozódó egyéni autós közlekedésből származó növekvő környezetterhelés negatív hatásait, lényegesnek tartjuk, hogy a közlekedési fejlesztéseknél érvényesüljön a környezeti értékek és természeti erőforrások védelme, a kedvezőbb környezeti hatással jellemezhető közlekedési módoknak (elsősorban a vasúti és más kötöttpályás közlekedésnek) a feltételek függvényében történő előtérbe helyezése. Lehetőségeinket és a környezetterhelés mértékét figyelembe véve fejlesztési stratégiánk középpontjában a jelen programozási periódusban a nagyvárosi ill. nagyvárosi agglomerációs kötöttpályás közösségi közlekedés fejlesztése áll.

Indoklás: Az áru- és a személyszállítás egyre nagyobb hányada a térben és időben jóval rugalmasabb, ugyanakkor a környezetet nagyobb mértékben terhelő közúti közlekedésben jelenik meg. A közúti teljesítmények gyorsabban nőnek, mint az egyéb ágazatok teljesítményei. A

személyautók használatának dinamikus növekedése különösen a nagyvárosokban és elővárosaikban okoz fokozódó légszennyezést és zajterhelést.

A környezet terhelésének növekedése elfogadhatatlan mértékben rontja az életminőséget, aminek hosszú távon beláthatatlan következményei lehetnek. Ennek megakadályozása, valamint az emberi és a természeti környezetnek, a népesség egészségének óvása érdekében fejlesztéseinknél a közlekedési eredetű környezetszennyezés lehető legalacsonyabb szintre szorítása a cél. Olyan együttműködő közlekedési ágazati rendszer kialakítására van szükség, amely az áru- és a személyszállítási igények növekedése mellett, és a mobilitás életminőséget rontó korlátozása nélkül csökkenti a negatív tényezők hatásait.

A személyszállítás terén a fejlesztéseket elsőként a legnagyobb közlekedési eredetű környezet-szennyezésnek kitett településeken, a nagyvárosokban és környezetükben kezdeményezzük.

2.4 A CÉLOK ELÉRÉSE

A lisszaboni stratégia két fő célja (versenyképesség növelése és munkahelyteremtés) teljesülésének alapvető feltétele a közlekedés fejlesztése. A növekedés elképzelhetetlen a tőke, az árujavarok és a munkaerő szabad áramlásának biztosítása, illetve ennek az áramlásnak a gyorsabbá és több irányúvá tétele nélkül. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése hozzájárul a foglalkoztatás növeléséhez is, amennyiben segíti a munkahelyek jobb elérhetőségét, többek számára teszi lehetővé, illetve könnyebbé a lakóhelytől távolabbi munkavállalást.

1. Az elérhetőség javítása a versenyképesség növelése és a társadalmi-területi kohézió erősítése céljából:

Ha a közlekedési hálózatok indokolt és összehangolt fejlesztése a 2007–2013 közötti időszakban elmarad, várható, hogy a közlekedési hálózatok kapacitás-problémája a versenyképességet befolyásoló módon egyre több relációban jelenik meg. Csak a hálózat komplex, rendszerszemléletű, intermodális fejlesztése eredményezheti a megkívánt hatékonyságot. Ebben az összefüggésben vizsgálni kell azt is, hogy a TEN folyosók fejlesztése kapcsán – figyelembe véve az összes hazai és EU-forrást, a hatékonyabb közlekedési rendszerek kiépítése érdekében miképpen biztosítható a határátlépés gyorsítása.

A *közüthutak* esetében folytatódik a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése annak érdekében, hogy a magisztrális folyosók tovább épüljenek az országhatárok felé, illetve a jelenlegi sugaras szerkezet oldódjon. További gyorsforgalmi fejlesztésekkel javítandó az elérhetőség a forgalmi szempontból kritikus TEN folyosókon. A szűk keresztmetszetek ilyen oldása is az elérhetőség javítását eredményezi. A területi struktúrák hazai rendszerében egyre inkább *meghatározó tényezővé válik a regionális szint, amelynek intézményrendszerét továbbfejlesztjük.*

A közúthálózat korszerűsítésének az új területi struktúra igényeit kell követnie (törzsutak, regionális utak, helyi utak rendszere). Az úthálózati struktúra várható változása lényegesen befolyásolhatja a gyorsforgalmi hálózat kapcsolódási pontjait, azok jelentőségét, így a hálózatszerkezeti hierarchiában elfoglalt helyét. A kiegyensúlyozottabb területi fejlődés, az országos hálózat monocentrikus jellegének oldása érdekében a sugaras mellett a transzverzális főutak fejlesztése is szükséges.

Célunk, hogy a régióközpontok bekapcsolódhassanak a transz-európai folyosók forgalmába, valamint hogy a gazdasági és foglalkoztatási szempontból jelentős városok régióon belüli és egymás közötti elérhetősége is javuljon. Ennek megfelelően a régióközpontok elérését és a régiók gazdasági növekedését és foglalkoztatási helyzetét nagymértékben befolyásoló városok elérését és összekapcsolását szolgáló főutakon a pályaszerkezetek 115 kN-os egyes tengelyterhelés elviselésére történő megerősítésére, valamint kapacitásbővítésre kerül sor.

A közutakon való gyorsabb, torlódásmentes és egyenletes haladás feltételeinek megteremtése a környezetbarát üzemanyagok felhasználásának terjedésével együtt a üvegházhatású gáz emisszió csökkenésében és az energia-megtakarításban is pozitív eredményeket várunk.

A *vasútfejlesztés* egyik területe a fő nemzetközi vasútvonalak korszerűsítése egészen az országhatárokig. A pályafelújítás lehetővé fogja tenni, hogy a ma még sok helyen forgalmat lassító sebességkorlátozások megszűnjenek, az elérhetőség jelentős mértékben javuljon. Jelentős fejlesztések lesznek a kapcsolódó informatikai, biztonság- és irányítástechnikai eszközök terén is, ezáltal mind a személy-, mind az áruszállításban nyújtott szolgáltatások színvonala javul. A főváros agglomerációs elérhetősége szempontjából kiemelkedő jelentősége van a városhatárt átlépő elővárosi vasútnak.

A *vízi közlekedés* fejlesztése Magyarországon elsősorban a Duna–Majna–Rajna víziút-rendszer kínálja lehetőségek jobb kihasználását, a turisztikai célú hajózás mellett az áruszállítási teljesítmények növelésének lehetőségét szolgálja. Ennek fő eszköze a dunai vízi út-hálózat fejlesztése, mely az Unió közlekedési hálózatának egyik kiemelt közlekedési folyosója.

A mobilitási feltételek fenti javításán túlmenően külön figyelmet fordítunk a különböző közlekedési módok összekapcsolására, az utazási-szállítási eszközváltás megkönnyítésére (intermodalitás). A regionális repülőterekhez vezető közutak fejlesztése, a kikötői infrastruktúra és a kikötői-közúti, kikötői-vasúti kapcsolatok kiépítése, korszerűsítése megkönnyíti a régiók vállalkozásainak, gazdasági központjainak (logisztikai szolgáltató központok, ipari parkok) tevékenységét, a „gyorsuló” gazdaság igényeinek megfelelően „közelebb” hozza a piaci szereplőket egymáshoz. A működő tőke is előnyben részesíti az alternatív közlekedési lehetőségeket biztosító térségeket.

Ezen célkitűzés megvalósítását segíti elő a *logisztikai központokhoz és ipari parkokhoz vezető közlekedési infrastruktúra* hiányzó kapcsolati elemeinek (iparvágányok, bekötő utak) megépítése, ill. korszerűsítése, ami lehetőséget ad a területi fejlődéssel együtt járó centrumok kapacitás-növekedésére is.

2. A közösségi közlekedés fejlesztése

A mobilitási trendek ismeretében minden ágazatban a forgalom további növekedésével kell számolni. Minimális cél a közlekedés jelenlegi alágazati szerkezetének (a közlekedési munkamegosztásnak), illetve a környezetbarát alágazatok (kötöttpályás városi, vasúti és vízi közlekedés) pozíciójának a megőrzése. A közlekedési hálózat és a járműállomány modernizációja önmagában is csökkentheti a környezetterhelést, és a főútfejlesztések részeként megvalósuló elkerülő utak kiépítése is erőteljes hatással lesz a települési környezet minőségének javulására és a közlekedésbiztonságra. A közlekedési munkamegosztásban kialakult arányokat azonban leginkább a környezetbarát közlekedési módok preferálása, az eszközváltást lehetővé tevő intermodális logisztikai kapcsolódások kiépítése, a városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése, a városi és a térségi közösségi közlekedés szervezése révén célszerű javítani.

Már az elérhetőség versenyképességet és társadalmi-területi kohéziót fokozó javítása is részben hozzájárul a közlekedés környezetkímélő fejlesztéséhez a vasúti közlekedés preferálása tekintetében.

A környezeti fenntarthatóság javítását ezen túlmenően a jelentős terhelésnek kitett nagyvárosok és nagyvárosi agglomerációk közlekedés fejlesztése terén célozzuk meg.

A városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, és a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítése érdekében az egyéni közlekedés felől a korszerű, kényelmes, akadálymentes ütemes menetrendet biztosító, környezetbarát közösségi módok használata felé kívánunk elmozdulni.

A közösségi közlekedés feltételeinek javulását elsősorban a nagy tömegek környezetbarát és akadálymentes szállítását biztosító *kötőtpályás közlekedés* korszerűsítése és az intermodális szolgáltatások fejlesztése révén kívánjuk elérni. Az intermodalitás mellett kiemelten kezeljük az egyes kötőtpályás közösségi közlekedési módok egymás közötti kommunikációját, aminek eredményeképpen egyazon közlekedési eszközön átszállás nélkül közlekedhetünk a városi és a nagyvasúti pályaszakaszokon (interoperabilitás).

A fentiek érdekében többek között bővíteni kell a metróhálózatot, valamint meg kell kezdeni a Budapestre befutó *elővárosi vasútvonalak korszerűsítését*, ami a budapesti agglomeráció lakosságának a fővárosban belüli, a fővárosba és vissza történő közlekedését fogja megkönnyíteni. Az intermodális csomópontok kialakítását elsősorban vasútállomásokhoz ill. a vasút és a metró találkozási pontjaihoz kapcsoltnak preferáljuk, ezek tér- és gazdaság/szolgáltatás-szervező szerepét erősíteni kívánjuk. Fontos eleme a fejlesztéseknek az elővárosi vasútra/metróra a városon kívül busszal, azon belül villamossal ráhordó hálózati elemek összehangolása.

A városi közlekedés fejlesztésének lényeges eleme megfelelő járatok és járatsűrűség kialakítása, a közlekedési módok közötti váltás térbeli és időbeli összehangolása (menetrendek harmonizálása, egységes tarifarendszer, stb.), az utasok informálásának, valamint kényelmének javítása.

A nagyvárosi agglomerációk közlekedés fejlesztési igényeinek feltárása, a közlekedés működésének összehangolása, optimalizálása érdekében *agglomerációs közlekedési szövetségek* felállítása célszerű.

A kitűzött cél megvalósítását eredményesen szolgálja a közösségi közlekedés egyéb feltételeinek javítása is: a gyalogos közlekedés fejlesztése, kerékpárutak, közösségi közlekedési járművek részére fenntartott elsőbbségi forgalmi sávok létrehozása, a megfelelő komfort- és műszaki színvonalú környezetbarát gördülőállomány kialakítása, a szolgáltatások minőségének javítása, a megfelelő tájékoztatás az esélyegyenlőségi elvek betartása mellett, a közlekedési csomópontok (át)építése és korszerűsítése, és a különböző forgalomcsillapító megoldások alkalmazása. Az infrastrukturális fejlesztéseken túl cél az alapvető szemléletváltás. A korábbi évtizedek tömegközlekedésének fejlesztését a nagykapacitású A-B pont közötti megoldások, a sok kényelmetlen átszállás, a nem megfelelő kapcsolódások, illetve független tarifarendszer jellemezte, pedig az összehangolt közösségi közlekedés alapvetően kötött/zártpályás elágazó és hurok megoldásaival nemcsak a városi, hanem az elővárosi közlekedési igényeket is képes kiszolgálni. Az intelligens közlekedési rendszerek folyamatos bevezetése a forgalomszervezés mellett a közlekedés biztonságát is jelentős mértékben szolgálja.

A fejlesztések során kiemelt figyelmet fordítunk a közlekedésbiztonság és az akadálymentesítés szempontjaira a fizikai infrastruktúra és a tájékoztatás terén egyaránt.

2.5 KÖZOP INDIKÁTOROK

Az alábbi táblázat OP-szintű és prioritás szintű eredmény és hatásindikátorokat tartalmaz. A KözOP prioritásai a közlekedési infrastruktúra fejlesztését a reális gazdasági és társadalmi igények figyelembevételével határozzák meg. Az OP horizontálisan kezeli a fenntarthatóságot és ennek mérésére OP szintű indikátorokat határoz meg.

Az output indikátorok az OP akciótervében fognak megjelenni, kivéve a kötöttpályás fejlesztéseket, amelyeknek a fenntarthatóság szempontjából rendkívüli jelentőséget tulajdonítunk, így ezek output indikátorait itt is jelezzük.

OP szintű horizontális célkitűzések	Indikátor típusa	Indikátor	Mértékegység	Bontás	Kiinduló érték	Célérték (2015)	Forrás
A közlekedési szektor üvegházhatású gáz emissziójának csökkentése	Eredmény indikátor	Üvegházhatású gáz (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄) emisszió mértéke	CO ₂ e		2006. évi számított érték		Nemzeti ÜHG Leltár
	Eredmény indikátor	Üvegházhatású gáz (CO ₂ , N ₂ O, CH ₄) emisszió mértékének változása az OP hatására	CO ₂ e		0		Nemzeti ÜHG Leltár

Célkitűzések prioritások szintjén	Indikátor típusa	Indikátor	Mértékegység	Bontás	Kiinduló érték	Célérték (2015)	Forrás
1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása prioritás	Eredmény indikátor	A teljes TEN-T hálózat utazási idejének csökkenése	óra, perc		2007. évi felmérés értéke		felmérés
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása prioritás	Output indikátor	Az újonnan épített és korszerűsített kötöttpályás hálózat hossza	km		0	518	
	Eredmény indikátor	A teljes TEN-T hálózat utazási idejének csökkenése a nemzetközi expressz vonatok menetrendjei szerint	óra, perc		2007. évi téli menetrendből számítva		
	Hatás-indikátor	Áruszállítási volumen növekedése a magyar vasúti hálózaton	Ezer tonna		229 ezer tonna		Magyar Vasúti Hivatal
3. Térségi elérhetőség javítása prioritás	Eredmény indikátor	A főúthálózat átlagos burkolat állapotosztályzatának javulása (Magyar Közút Kht. Által 5 fokozatú skálán értékelt adatok)	osztályzat		Induló súlyozott átlagérték*: 2,246 * 2005 decemberi felmérés adataiból		EMIR (KSZ)

Célkitűzések prioritások szintjén	Indikátor típusa	Indikátor	Mértékegység	Bontás	Kiinduló érték	Célérték (2015)	Forrás
	Eredmény indikátor	Megyei jogú városokat 30, ill. 60 percen belül elérő munkaképes korú lakosság száma (közösségi busz közlekedést is ideértve)	fő	régiós bontás	2007. évi felmérés értéke		felmérés
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	Eredmény indikátor	Támogatott központokba beérkező árumennyiség növekedése	tonna, érték		0		EMIR
	Eredmény indikátor	Intermodális áruforgalom növekedése a támogatott központokban	tonna, érték		0		EMIR
5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése prioritás	Output indikátor	Az újonnan épített és korszerűsített kötöttpályás hálózat hossza	km		0	70	
	Eredmény indikátor	Megtakarított eljutási idő a fejlesztett szakaszokhoz kapcsolódóan (kiinduló érték: 2006. év végi felszíni eljutási idő (forgalommal korrigálva), célérték: tervezett eljutási időből számítva)	(utasóra/év)		0		felmérés
	Eredmény indikátor	A fejlesztések által jobb közlekedési lehetőségekkel kiszolgált lakosság	fő		0		felmérés
6. Technikai segítségnyújtás	Eredmény indikátor	Támogatott projektek megvalósulásának aránya (az eldöntött fejlesztések és a ténylegesen (lezárt projektekben) megvalósított fejlesztések aránya)	%		0	(2015-re) 100%	

A megadott indikátor célértékeket az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia fényében év végéig pontosítjuk. Az indikátorok értéke – legkésőbb – a 2007. évi OP végrehajtási jelentésben is megjelenik majd.

2.6 A STRATÉGIA KONZISZTENCIÁJA ÉS KOHERENCIÁJA

Az operatív program a helyzetelemzés alapján, a közlekedés gazdaságban és társadalomban betöltött szerepének megfelelő módon – az intermodalitás jegyében – integrálja az egyes közlekedési ágazatok fejlesztési igényeit. Figyelembe veszi az Unió elvárásait a fejlesztési irányok meghatározásában (Fehér Könyv, Közösségi Stratégiai Iránymutatások, Integrált Iránymutatások), a magyar Országgyűlés területfejlesztésre és közlekedéspolitikára vonatkozó határozatait, valamint a környező országok közlekedési hálózataihoz való kapcsolódás fontosságát.

Mindebből következően az egyes prioritások és célok tartalma szorosan összefügg az adott szakterület uniós politikájával, és azok illeszkedő részelemeit célszerűen beépíti, illetve összehangolja a hazai politikákban megfogalmazott követelményekkel. A horizontális politikák közül figyelmet fordít a fenntartható fejlődésre, környezetvédelemre és az esélyegyenlőségre, valamint a közlekedésbiztonságra és az infokommunikációs technológiák fejlesztésére is.

2.6.1 EU-politikáknak való megfelelés

A közlekedési operatív program az alábbi legfontosabb közösségi politikákhoz és stratégiákhoz kapcsolódik:

- Fehér Könyv (COM(2001)370) és (COM(2006)314) – az európai közlekedéspolitika 2010-ig, és az Európai Bizottság félévei felülvizsgálata a Fehér Könyvről
- Közösségi Stratégiai Irányelvek (CSG)
- Integrált Iránymutatások a Növekedéshez és Munkahelyteremtéshez (Integrated Guidelines for Growth and Jobs)
- Kohéziós Alap Keretstratégia (2004-06)

Fehér Könyv (COM(2001)370) és félévei felülvizsgálata – az európai közlekedéspolitika 2010-ig

A 2001-ben kiadott **Fehér Könyvben** megfogalmazott és 2010-ig érvényes javasolt intézkedések közül 7 területen érintett a KÖZOP. Ezekre a területekre vonatkozóan a Fehér Könyv Cselekvési Programja az alábbi ajánlásokat tartalmazza:

- A transz-európai közlekedési hálózatok fejlesztésére vonatkozó iránymutatásnak való megfelelést az ország Csatlakozási Szerződésében nevesített **TEN-projektek** megvalósításával teljesíti a KÖZOP. Ez a javasolt EU intézkedés képezi az országban a legnagyobb közlekedési beruházási programot.
- A vasút újjáélesztésével kapcsolatos irányelvet a KÖZOP követi, amikor a **vasúti törzshálózat** vonalainak fejlesztésére koncentrál, lehetővé téve a személyszállítás mellett az áru fuvarozás közlekedési feltételeinek intenzív javítását. Az irányelvben foglalt feladatok részletes meghatározását a 884/2004. EGK határozat tartalmazza (a Pán-Európai közlekedési folyosókban futó vasútvonalak fejlesztéséről), ahol a kiemelt fontosságú projektek között szerepel a Hegyeshalom–Budapest–Szolnok–Lökösháza és a Bajánsenye–Zalaegerszeg–Boba–Budapest–Szolnok–Nyíregyháza–Záhony vonal, melynek fejlesztését a KÖZOP tartalmazza.
- A KÖZOP egyik célja a közúti közlekedés minőségének és biztonságának javítása, ami – a közúthálózaton bonyolódó tranzitforgalom autópályákon/gyorsforgalmi utakon, szabá-

lyozott körülmények közötti levezetése mellett – a hálózat **115 kN-os egyes tengelyterhelés elviselésére** való fejlesztését, az elkerülő utak építését, a közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztését tartalmazza, egyúttal eredményesen szolgálhatja a közúti balesetek számának csökkentését is. A félidei felülvizsgálat felismeri, hogy az újonnan csatlakozott tagállamoknak jelentős lemaradást kell behozniuk a közúti infrastruktúra terén, ezt a helyzetet a KÖZOP stratégiája is tükrözi.

- A jó minőségű városi közlekedés fejlesztése célt a KÖZOP egyik kiemelt prioritásában tervezett intézkedéssor teljesítésével éri el. A közösségi közlekedés fejlesztésének területén a közúti, a vasúti és a városi **kötőtpályás közlekedés fejlesztése**, a közlekedési szövetségek kialakítása tükrözi az EU és az országos azonos céljait.
- A belvízi hajózás támogatására vonatkozó intézkedési javaslatnak megfelelő programcél a Duna hajózhatóságának a fejlesztése.
- Az **intermodalitás** és komodalitás (a közlekedési módok közötti együttműködés) gyakorlati megvalósítása mind a négy prioritási tengelyt áthatja. Mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás területén megjelennek ezek az elemek a műszaki harmonizáció és az interoperabilitás vonatkozásában. A félidei felülvizsgálat erős hangsúlyt helyez a „módközi közlekedésre (komodalitás)”, azaz az egyes közlekedési módok fejlesztésén túl azok összekapcsolására. Ezt a szemléletet tükrözi a KÖZOP 3. prioritása a közlekedési módok összekapcsolásáról.
- Nem elkerülhető probléma a közlekedés **globalizációjának** kezelése. Az irányelv szerint a két legfontosabb cél a vasút közlekedési munkamegosztásban elfoglalt helyének a megtartása, és a hálózatok működtetésében jelentkező szűk keresztmetszetek oldása. A KÖZOP-ban a vasútfejlesztési tervek és a közúti hálózaton ismert szűk keresztmetszetek megszüntetésére való törekvés ezen céloknak való megfelelést szolgálják.

Közösségi Stratégiai Iránymutatások (CSG)

A Tanács 2006/702/EK határozata a 2007-2013 időszakban a kohézióra vonatkozó stratégiai iránymutatásokról megfogalmazza, hogy a kohéziós politika által támogatott programoknak törekedni kell arra, hogy a forrásokat három fő prioritásra fordítsák. Ezek közül első a „tagállamok, régiók és városok vonzerejének növelése az elérhetőség javításával, a szolgáltatások megfelelő minőségének és szintjének biztosításával, valamint környezetük megőrzésével”. A prioritások mellett a tagállamoknak és a régióknak támogatniuk kell a fenntartható fejlődés célkitűzését, valamint serkenteniük kell a gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi dimenziók közötti összhangot.

A növekedést és munkahelyteremtést támogató kohéziós politika **első iránymutatása**: 1.1 Európa és régióit a beruházás és a munka szempontjából vonzóbbá kell tenni. Az iránymutatás kifejti, hogy a növekedés és a munkahelyteremtés egyik előfeltétele az, hogy megfelelő infrastruktúra (közlekedési, környezeti, energetikai) álljon a vállalkozások rendelkezésére. Rámutat arra, hogy az infrastrukturális beruházások különösen a közösségi átlagtól elmaradó, új tagállamokban fognak lendületet adni a növekedésnek, és ezáltal a gazdasági és társadalmi felzárkózásnak. **A KözOP egésze alapvetően ehhez az iránymutatáshoz (konkrétan az 1.1.1 A közlekedési infrastruktúrák kiterjesztése és fejlesztése) kapcsolódik, de egyes prioritásai nagymértékben elősegítik a kohéziós politika területi dimenziójának kiteljesedését is.** Az 1.1.1 iránymutatás cselekvési iránymutatásait a KözOP prioritásai az alábbi módon veszi figyelembe:

- A **TEN hálózat** elsőbbségi projektjeinek és egyéb TEN-T projekteknek a támogatását valósítják meg: az „1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása” és a „2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása” prioritások.
- A régiók számára a fő hálózatok elérhetőségét a „3. Térségi elérhetőség javítása” prioritás biztosítja. A prioritás intézkedései emellett a **„kiegyensúlyozottabb, többközpontú fejlődést”** is előmozdítják azáltal, hogy jó minőségű kapcsolatot teremtenek a gazdaságilag erősebb nagyvárosok és a kis és közepes nagyságú városokat felölelő térségek között. A vidéki térségek fő nemzeti és európai hálózatokhoz való csatlakoztatása **korlátozza az elvándorlást, segíti a turizmust, ezzel fokozza a társadalmi kohéziót** (2.2 A vidéki területek, a halászerületek és a természeti hátránnyal küzdő területek gazdasági sokféleségének támogatása).
- A **vasúti infrastruktúra** nagyobb hozzáférését, átjárhatóságát a „2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása” prioritás biztosítja a TEN vonalak **ETCS fejlesztései** révén.
- A **környezetileg fenntartható közlekedési hálózatok fejlesztését** különösen a városi területeken javasolja az iránymutatás. Ezt a KözOP „5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” prioritása valósítja meg a főváros és a vidéki városok kötőtpályás hálózatainak (metró, villamos, elővárosi vasutak) fejlesztése révén. A közlekedési hálózat fejlesztése a **környezetkímélő módok favorizálása** mellett számos közterület kialakításának áttervezésével, megváltoztatásával is együtt jár, ami ily módon lehetőséget ad arra, hogy biztonságos és vonzó utcák, terek, parkok jöjjenek létre, ami hozzájárul a **kohéziós politika területi dimenziójának** megvalósulásához is (2.1 A városok hozzájárulása a növekedéshez és foglalkoztatáshoz).

A CSG kiemeli, hogy a **környezetvédelmet „figyelembe kell venni a programok és a projektek előkészítése során”**.

A KözOP ezt a horizontálisan érvényesítendő iránymutatást többféle módon támogatja. A 2. „Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása” prioritás, valamint az „5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” prioritás csak **környezetbarát kötőtpályás fejlesztéseket** tartalmaz, és az OP összes forrásainak **közel 53%-át adja**. A „4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése” prioritás legnagyobb részt multimodális központok közlekedési infrastruktúráját fejleszti, lehetővé téve ezzel az áruszállítás egy részének áterelését a **környezetkímélő szállítási módokra**.

A közutak esetében a **TEN hálózati fejlesztések** (1. prioritás) a **lakott települések környezet-terhelését csökkentik** (levegő és zajszennyezést), és ezáltal lakhatóságát javítják, ami visszafogja az elvándorlást, erősíti a **társadalmi és területi kohéziót**.

Az egyéb közúti fejlesztések esetében az OP és az abból levezetett Akciótervek a CSG szellemében projekt szinten biztosítják, hogy a fejlesztések a lehető legkisebb negatív környezeti hatással járjanak, illetve, hogy ezek a negatív hatások a legnagyobb mértékben mérsékelve legyenek. A környezeti fenntarthatóság szempontjainak minden projektben érvényesülniük kell, a projektek indítás előtti értékelésekor az értékelőknek külön ki kell térniük annak vizsgálatára, hogy a környezeti szempontok megjelennek-e a projekttervekben. A KözOP-ból **csak olyan projektek kaphatnak támogatást, amelyek** előzetesen végiggondolják a lehetséges környezeti kockázatot és lehetőségeikhez mérten **úgy alakítják a projekt műszaki tartalmát, hogy a kivitelezést követően a környezetterhelés a legkisebb legyen.**

Integrált Iránymutatások a Növekedéshez és Munkahelyteremtéshez (Integrated Guidelines for Growth and Jobs)

A stratégia iránymutatásai közül a 16. foglalkozik az európai közlekedési kapcsolatok javításával. A KÖZOP ezeknek az iránymutatásoknak következetesen megfelel, mikor az elérhetőség javítását helyezi a fejlesztés középpontjába, és foglalkozik a környező országok közlekedési hálózatához való kapcsolódás kérdéseivel.

Kohéziós Alap Keretstratégia (2004-06)

A Kohéziós Alap Keretstratégia közlekedés-fejlesztésre vonatkozó 2004-2006 közötti tervezési időszakra érvényes előírásai átvezetnek a 2007-2013 tervezési időszakra is, ugyanis ez a keretdokumentum mind az EU szabályozási rendszerét, mind a hazai stratégiák céljait figyelembe veszi. A KÖZOP céljaiban és prioritásaiban tovább viszi az előző időszakéit, nevezetesen: megfelelő közlekedési infrastruktúra nélkül lehetetlen az egységes európai piac nyújtotta lehetőségek kihasználása, és háttérbe szorul az ország versenyképessége is. Mindezek mellett a jobb minőségű infrastruktúra biztosítja a fenntartható fejlődést, és a környezetbarát közlekedési módok preferálásával összhangban van az Európai Unió Közlekedési Politikájának 2010-ig szóló iránymutatásaival.

A Csatlakozási Szerződésben leírt derogációk figyelembevétele, a TEN folyosók kiépítése és a folyosókra ráhordó szakaszok megkezdett fejlesztésének a lehetősége kibővült a közösségi közlekedésfejlesztési témakörrel, amelyet a KÖZOP kiemelten kezel.

2.6.2 Nemzeti és regionális politikáknak való megfelelés

A KÖZOP-ban leírt három stratégiai cél az alábbi politikákhoz, illetve meghatározó jellegű törvényekhez illeszkedik:

- ÚMFT és Magyarország Nemzeti Lisszaboni Akcióprogramja
- Magyar Közlekedéspolitika 2003-2015
- Országos Területfejlesztési Koncepció
- Közlekedés-fejlesztési szektorstratégiák 2007-2020
- Konvergencia Program

- 2003. évi CXXVIII. törvény a Magyar Köztársaság gyorsforgalmi közúthálózatának közérdekűségéről és fejlesztéséről
- 2005. évi CLXXXIII. törvény a vasúti közlekedésről
- Országos Területrendezési Tervről szóló törvény
- Kétoldalú megállapodások a szomszédos országokkal
- Regionális fejlesztési koncepciók és programok

A KÖZOP cél- és prioritás rendszere megfelel az **ÚMFT-ben** megfogalmazott gazdaságélénkítő és a versenyképesség javítását szolgáló közlekedési infrastruktúra-fejlesztést támogató programok tartalmának.

A **Nemzeti Lisszaboni Akcióprogram** „Infrastruktúra-fejlesztés és versenyelvű szabályozás” prioritása az elérhetőség javítását tűzi ki célul a közlekedési infrastruktúra fejlesztése révén. A NAP a közforgalmú személyközlekedés és a vasúthálózat infrastruktúrájának, valamint az intermodális logisztikai központok közlekedési hálózati csatlakozásainak fejlesztését emeli ki. Ezek a beavatkozások KözOP-ban is nagy hangsúlyt kapnak, ami által az OP hozzájárul a NAP megvalósításához.

A KözOP fejlesztési stratégiája a 2003-2015 időszakra elfogadott **Magyar Közlekedéspolitikai (19/2004 (III.26.) OGY határozat)** stratégiai célkitűzéseire építkezik. A közlekedéspolitikai fő stratégiai irányokként jelöli meg az Európai Unióba való integrálódás elősegítését, a környező országokkal való kapcsolatok javítását, a területfejlesztési célok előmozdítását, az életminőség javítását az egészség megőrzése, a közlekedésbiztonság növelése és az épített és természeti környezet védelme révén, valamint a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtését szabályozott verseny segítségével.

Az **Országos Területfejlesztési Koncepció**ról hozott 97/2005. (XII. 25.) OGY. határozatban a térségi versenyképesség javítása az egyik kiemelt feladat. Ennek megfelelően a KÖZOP a prioritások között foglalkozik az ország és a régióközpontok **nemzetközi elérhetőségének** javításával. A KÖZOP-ban fejleszteni tervezett közúti, vasúti, vízi, légi közlekedési és logisztikai projektek nevesítve szerepelnek az országos területrendezésről szóló 2003. évi XXVI. törvényben, amely az OTK-ról szóló Országgyűlési határozatok és a Magyar Közlekedéspolitikai alapján került kidolgozásra.

A közlekedéspolitikában megfogalmazott hálózatfejlesztési stratégiai irányok egyértelműen területpolitikai célokat is szolgálnak annak érdekében, hogy az Európai Unióba való **gazdasági és társadalmi integrálódás** infrastrukturális feltételei folyamatosan javuljanak, és mindez segítse elő az ország kiegyensúlyozottabb térségi fejlődését.

A KÖZOP-ban tervezett fejlesztési célkitűzések megfelelnek a közúti, a vasúti és a vízi közlekedés-fejlesztési **szektorstratégiában** meghatározott irányvonalaknak.

A Kormány által kidolgozott **Konvergencia Program** 2005-2009 elsődleges célja a stabilitás megteremtése és egyben a tartós gazdasági növekedés feltételeinek biztosítása.

A Konvergencia Program 2005-2009 alapjául szolgáló gazdasági fejlesztések, makrogazdasági prognózisok kedvező alakulásához, egyértelműen biztosítandó egy olyan közlekedési háttér, mely alapja lehet Magyarország gazdasági és társadalmi fejlődésének, a közösségi kihívásoknak való megfelelésnek.

A **közúthálózat közérdekűségéről szóló törvény** a fejlesztésre kerülő autópályák és autóutak kiépítésének jellegét írja elő, és nevesíti az előkészítés alatt álló utakat. A **vasúti közlekedésről szóló törvény** pedig vonalanként határozza meg az országos törzshálózati pályákat, melyek a transz-európai vasúti szállítási hálózat részeként működnek. Az Európai Területfejlesztési Tervek (ESDP) – mint a területfejlesztés hosszú távú irányelveinek gyűjteménye – kiemelik az infrastrukturális kapcsolatok bővítését a szomszédos régiókkal és országokkal. A két törvényben, valamint az ESDP-ben foglaltakkal és azok iránymutatásaival a KÖZOP céljai maradéktalanul összhangban vannak, amikor az egyes hálózatok kiépítését, vagy a határátkelők fejlesztését az érintett országokkal előzetesen egyeztetett **nemzetközi szakmai megállapodások** alapján állítja programba.

A hatékonyan együttműködő hálózatok érdekében a regionális és a megyei szintű fejlesztésekre is koncentrálni a KÖZOP, ezzel is biztosítva az országos hálózat koherenciáját.

2.6.3 A horizontális politikáknak való megfelelés

A KÖZOP-ban a környezeti fenntarthatóságot, a nemek közötti egyenlőséget és a diszkriminációmentességet horizontális politikáknak tekintjük, amelyek nem önálló prioritásokként, hanem a projektek szintjén kerülnek érvényesítésre.

A Fehér Könyv a **fenntarthatóság** és a globalizáció problémáinak együttes kezelését javasolja, jelezve, hogy a stratégiai célok közül az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése és a különböző közlekedési módok kiegyensúlyozott használata a jövőt illetően döntő jelentőségű. A KÖZOP is ezekre a területekre koncentrálni fog. Egyrészt a TEN hálózaton fejlesztendő gyorsforgalmi utak és a főútfejlesztéshez kapcsolódó településeket elkerülő utak építésével ad lehetőséget a települések környezeti terhelésének csökkentésére, más oldalról pedig a közösségi közlekedés és a vasúthálózat infrastruktúrájának fejlesztésével kívánja fenntartani a közlekedési munkamegosztásban kialakult arányokat. A társadalom és gazdaság mobilitási igénye és az ökológiai követelmények közötti összhangra való törekvés lényeges szempont. Bármely alágazat fejlesztésénél alapvető cél a környezeti értékek és természeti erőforrások védelme, a környezetterhelés minimalizálása. A környezeti fenntarthatóság szempontjainak minden projektben érvényesülniük kell, a projektek indítás előtti értékelésekor az értékelőknek külön ki kell térniük annak vizsgálatára, hogy a környezeti szempontok érvényesülnek-e a projekttervekben. A KÖZOP-ból csak olyan projektek kaphatnak támogatást, amelyek előzetesen végiggondolják a lehetséges környezeti kockázatokat és lehetőségeikhez mértén úgy alakítják a projekt műszaki tartalmát, hogy a kivitelezést követően a környezetterhelés a legkisebb legyen.

A közösségi közlekedés fejlesztése hozzájárul az **esélyegyenlőség** javításához is: lehetővé teszi a női foglalkoztatottak arányának növelését, a logisztikai és más gazdasági központok területén történő fejlesztések pedig a hátrányos helyzetűek foglalkoztatását segíthetik elő. A program céljai nem tartalmazznak hátrányos megkülönböztetést, sem diszkriminációt.

Fontos horizontális célkitűzésünk a közlekedés **akadálymentességének** javítása. Az indokolt közlekedés-fejlesztési igények sokasága és a KÖZOP korlátozott forrásai azt nem teszik lehetővé, hogy az akadálymentesítést ebben az időszakban önálló beavatkozásként jelenítsük meg a programban. A fogyatékkal élők esélyeinek javítását azonban minden új projekt esetében érvényesíteni kívánjuk. A fejlesztésre kerülő infrastrukturális létesítmények mindegyikénél, az alap- és kiszolgáló létesítmények, a járműállomány fejlesztésénél, valamint az információkhoz való hozzáférés, a tájékozódás szempontjából figyelembe vesszük az **akadálymentesítés** követelményének való folyamatos megfelelést. E követelmény teljesítését a projektek befogadásának feltételül szabjuk.

Mind a Magyar Közlekedéspolitika, mind a Fehér Könyv nagy hangsúlyt helyez a közlekedésben az **információs technológiák** fejlesztésére mint horizontális kérdésre. A KÖZOP kiemelten foglalkozik a közösségi közlekedés fejlesztésével, ahol a közösségi közlekedés több területén is – az agglomerációs- és városi-, valamint a vasúti közlekedés – elkerülhetetlen az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása.

Ezek összefüggenek az elektronikus díjszedéssel, a forgalomirányítással, a szolgáltatási színvonalal és a **közlekedés biztonságával**. Mivel a közlekedési módok közül a közúti közlekedés jelenti a legtöbb potenciális balesetveszélyt, a KÖZOP-ban megjelenő projektek mindegyike – a lehető legkisebb környezetterhelési megoldásokra összpontosítva – kiemelten foglalkozik a közutak biztonságával, és előtérbe helyezi a közlekedés biztonságát szolgáló műszaki és forgalomszervezési megoldásokat. A településeket érintő közúthálózati fejlesztések mindegyikénél előtérbe kerül a forgalomcsillapítást elősegítő műszaki megoldások különböző formáinak megvalósítása a baleseti kockázatok csökkentése érdekében. A fejlesztésre kerülő projekteknél ezek a szempontok a támogatathatóság egyik legfontosabb kritériumaként jelennek meg.

A KÖZOP céljainak megvalósítása során kiemelkedő figyelmet fordít az ÚMFT horizontális politikájának megfelelően a (1) **területi kohézió** céljainak és a (2) területiség horizontális elvének (területi szemlélet, területi fókuszok, területi integráltság, térhasználati elvek) érvényesítésére.

A területiség elvének figyelembevétele magában foglalja: a megfelelő szakértelem biztosítását; az elv alkalmazását és számonkérését a konkrét akciótervek kidolgozásánál, nyomon követésénél és értékelésénél; valamint a projektek fejlesztésénél, elbírálásánál, hatásértékelésénél; továbbá a területi célok és elvek képviselését a programvégrehajtás intézményrendszerében és monitorozásában. A területiség érvényesítésénél szem előtt kell tartani, hogy a közlekedés fejlesztése a KÖZOP kereteiben alapvetően az országos hálózat (amely összefüggő rendszer) fejlesztését jelenti, ezért a regionális területi szempontokat minden esetben össze kell hangolni az országos szempontokkal.

A területi kohézió érvényesülése érdekében a teljes program időszak alatt a monitoring rendszerben folyamatosan nyomon követjük a pénzügyi források allokációját az egyes régiók és kiemelten a hátrányos, leghátrányosabb kistérségekben. Ezen eredmények megjelennek az évente készített monitoring jelentésben is.

3. PRIORITÁSI TENGELYEK

A stratégia alapján a megfogalmazott célok elérését lehetővé tevő beavatkozások az alábbi prioritási tengelyek mentén rajzolódnak ki:

1. Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása
3. Térségi elérhetőség javítása
4. Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
5. Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése
6. Technikai segítségnyújtás

3.1 AZ ORSZÁG ÉS A RÉGIÓKÖZPONTOK NEMZETKÖZI KÖZÚTI ELÉRHETŐSÉGE- NEK JAVÍTÁSA

Az ország és a régióközpontok nemzetközi elérhetőségét és átjárhatóságát közúton a TEN-hálózat elemei biztosítják, ezért a 2007-13-as időszakban e prioritáson belül ezeket fejlesztjük.

A transz-európai közlekedési folyosók (TEN-T) magyarországi közúti szakaszait részben gyorsforgalmi utak, részben főutak alkotják. Távlati cél az országot átszelő TEN közutak gyorsforgalmivá fejlesztése. A TEN hálózathoz tartozó IV. és V. Helsinki folyosó legnagyobb része már ma is gyorsforgalmi út, a jelen stratégiai program célja e folyosók még hiányzó gyorsforgalmi szakaszainak, valamint egyéb TEN utak gyorsforgalmi ill. gyorsforgalmivá fejleszthető szakaszainak kiépítése. A fejlesztések a főúthálózat sugaras szerkezetének oldása érdekében, valamint azért történnek, hogy az ország régiói/régióközpontjai jobban bekapcsolódhassanak a nemzetközi elérhetőséget biztosító hálózatba.

Ezen uniós fejlesztések eredményeképpen megépül mintegy 320-340 km gyorsforgalmi vagy gyorsforgalmivá fejleszthető út. A fejlesztések következtében a közúthálózat szolgáltatási színvonalát jellemző úthálózati állapot mutatók nagymértékben javulni fognak, gyorsabban, kényelmesebben és biztonságosabban juthatunk el az ország/régiók egyik részéről a másikba, javul az ország nemzetközi elérhetősége, növekszik a vállalkozások és az ország versenyképessége. Várható továbbá, hogy a fejlesztett útvonalak mentén fekvő településeken az áthaladó forgalom megszűnése következtében jelentősen csökken a környezetterhelés és javul a közlekedésbiztonság. A járművek egyenletesebb haladása és rövidebb utak igénybevételének lehetősége csökkenti az energiafogyasztást is.

3.2 AZ ORSZÁG ÉS A RÉGIÓKÖZPONTOK NEMZETKÖZI VASÚTI ÉS VÍZI ÚTI ELÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA

Magyarország általános stratégiai célja olyan fokozatosan liberalizált, működő- és versenyképes **vasúti közlekedés** megteremtése, amely az alapvető utazási igényeket (sebesség, gyakoriság, pontosság, utazási komfort, biztonság) európai színvonalon képes kiszolgálni, versenyképes az áruforgatás terén, a magyar pályahálózat pedig az európai tranzitforgalomnak is vonzó alternatívát kínál. A 2007-2013 időszakban a vasúti törzshálózaton belüli pályafejlesztések a TEN-T hálózathoz tartozó szakaszokra koncentrálnak, melyeket komplex módon, a kapcsolódó informatikai, telematikai és biztonsági fejlesztések egészítene ki.

A vasútfejlesztés meghatározó területe a transz-európai vasúthálózat részét képező (TEN) hazai vasútvonalak, azon belül is a Helsinki folyosókban futó vasútvonalak fejlesztése, különös tekintettel a transz-európai elsőbbségi projektekre (priority projects). Az Európai Parlament és Tanács 2004. április 29-én kelt 884/2004 EGK határozata III. számú melléklete Magyarország esetében a korridorokon belül futó vasútvonalak közül kiemelt fontosságú projektként definiálta a IV. korridorban futó Hegyeshalom (Oh.)–Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lökösháza (Oh.) vonal (PP22), valamint az V. korridorban futó Bajánsenye (Oh.)–Zalaegerszeg–Boba–Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony (Oh.) (PP6) fejlesztését, korszerűsítését országhatártól országhatárig.

A pályafelújítás lehetővé fogja tenni, hogy a ma még sok helyen forgalmat lassító sebességkorlátozások megszűnjenek, a korridorokban futó vasútvonalaknál 2 vágányú vonalak, 120-160 km/h sebesség, 225 kN tengelyterhelés, az egyéb TEN vonalakon pedig 1 vágány, 100-120 km/h sebesség, 225 kN tengelyterhelés valósuljon meg. Megkezdődik a GSM-R rendszer kiépítése a vasúti törzshálózat teljes vonalán, valamint az ETCS vonatbefolyásoló rendszer telepítése a TEN hálózat egyes szakaszain, sor kerül továbbá minden olyan pályával kapcsolatos összetevő beépítésére, ami a fenti műszaki követelményeket az adott vonalon biztosítja. A telepítésre kerülő korszerű elektronikus irányító- és biztosító berendezések növelik a vasúti közlekedés biztonságát és a forgalom szervezhetőségét. A határállomásokhoz futó vasútvonalak tervezett fejlesztése minőségi változást eredményez.

Cél, hogy a vasúti törzshálózaton minőségi változás történjen, növekedjen a villamosított vonalak hossza és aránya, és ennek eredményeképpen jelentősen javuljon az elérhetőség.

Az uniós fejlesztések eredményeképpen megvalósulhat mintegy 500 km vasútvonal (elővárosiakat is ideértve) korszerűsítése, a kapcsolódó informatikai, biztonság- és irányítástechnikai eszközökkel együtt. A fejlesztések eredményeképpen azt várjuk, hogy a közúti szállításhoz képest magasabb energiahatékonyaságú vasúti szállítás versenyképessége és piaci pozíciója javul. Célunk a további energia-megtakarítás azáltal, hogy a nagyobb tengelyterhelésű vasúthálózat nagyobb egységrakományok továbbítását teszi lehetővé.

A **vízi közlekedés** fejlesztése Magyarországon elsősorban a dunai vízi út fejlesztését szolgálja, amely az Unió közlekedési hálózatának egyik kiemelt folyosója (a PP18 elsőbbségi projekt része). Az EU-s szabvány szerint a Dunán mint TEN vonalon, biztosítani kell a 2,5 m merülésű hajók közlekedését. A hajózóút fejlesztése mellett a környezetkímélő szállítási módok közötti választási lehetőségek szélesítését szolgálja. A fejlesztések tartalmának meghatározásakor a NAIADES program célkitűzéseit is figyelembe vesszük.

A hajózóút biztosítani fogja a Duna–Majna–Rajna vízi út rendszer nyújtotta lehetőségek jobb kihasználását, a turisztikai célú hajózás mellett az áruszállítási teljesítmények növekedését. Hossz-

szabb távon a nagyobb energiahatékonyságú vízi szállítás arányának javulását várjuk a közlekedési munkamegosztáson belül.

A fejlesztési feladatok pontosítása érdekében uniós források támogatásával átfogó tanulmány készítése van folyamatban. Ebben kerülnek kidolgozásra azok az ajánlások, amelyek megvalósítása megalapozottan biztosítani fogja a Duna magyarországi szakasza környezeti állapotának és hajózhatóságának elvárt mértékű javítását. A fejlesztési projektek azonosítására és megvalósítására a tanulmány alapján kerül sor. A tanulmány zárójelentésének leadására 2007. szeptemberben kerül sor. A fejlesztést a magyar- szlovák közös szakaszon a két ország együttműködésével szükséges megvalósítani.

E fejlesztés eredményeképpen javul az ország/régiók nemzetközi vízi úton történő elérhetősége, jelentősen növekedhetnek az áruszállítási (mezőgazdaság is!) és turisztikai szükségleteket kielégítő alacsony költségű, versenyképes és környezetkímélő szállítási kapacitások.

3.3 TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSA

Kohéziós Alap forrásaink korlátozottsága miatt a TEN hálózat egyes fontos elemeinek fejlesztését ERFA-ból valósítjuk meg. Ezek nem gyorsforgalmi fejlesztések, hanem az igényeknek megfelelő kapacitásbővítés ill. burkolat-megerősítés a településeket elkerülő szakaszokkal, vagy új útszakaszok építése.

A TEN-T-hálózat elemeinek kiépítésén túl a térségi elérhetőség szempontjából kiemelkedő jelentősége van a gyorsforgalmi hálózathoz kapcsolódó, és a régiók egyes térségeit összekötő főutaknak. Ezért annak érdekében, hogy az ország régiói hatékonyabban bekapcsolódhassanak a nemzetközi munkamegosztásba, fejleszteni kívánjuk a régiókat a TEN-hálózatra csatlakoztató közúti elemeket.

Másfelől a térségi (régió belüli) elérhetőséget nagymértékben meghatározza a régió főútjainak kapacitása, állapota, ezért a főúthálózat azon szakaszait, amelyek 100 kN tengelyterhelésre lettek kiépítve, alkalmassá kell tenni a 115 kN egyes tengelyterhelésű járművek forgalmának elviselésére. Ezzel egyúttal az uniós Csatlakozási Szerződésben vállalt kötelezettségünk teljesítésének (2008. december 31. után a 115 kN tengelyterhelésű járművek is korlátozás és kiegészítő díj fizetése nélkül használhatják a főúthálózat nem korszerűsített szakaszait is) műszaki megalapozása is megtörténik. A nagyobb teherbíró képességű főutakon megnő az egy jármű által elszállítható rakomány mennyisége, aminek következtében csökken a fajlagos energiafelhasználás. Az útminőség javulása és az elkerülő utak egyenletesebb haladási sebességet tesznek lehetővé, ami tovább csökkenti az energia-fogyasztást.

A közforgalmú közlekedés térvesztésének megállításához, a közösségi közlekedéssel történő utazási idők csökkentéséhez és a jobb szolgáltatási színvonal eléréséhez elengedhetetlen a közlekedési ágazatok (közút, vasút, egyéb) kínálatának összehangolása regionális/térségi szinten, ami a gazdaságos üzemeltetést és fenntarthatóságot is elősegíti.

A teljes indikatív projektlistát az akcióterv fogja tartalmazni.

Ezen uniós fejlesztések eredményeképpen megvalósul mintegy, 1.000 km főútvonal fejlesztése..

3.4 KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA, GAZDASÁGI KÖZPONTOK INTERMODALITÁSÁNAK ÉS KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRÁJÁNAK FEJLESZTÉSE

A prioritás célja az országos és regionális közlekedés intermodalitásának fokozása, az intelligens közlekedés-szervezés infrastruktúrájának megteremtése, és ennek révén a gazdaságos és - ahol lehet - környezetbarát elérhetőség javítása. Egyfelől a nemzetközi kereskedelmi útvonalak mentén fekvő intermodális logisztikai központok (és gazdasági centrumok) infrastrukturális összeköttetését kívánjuk javítani a fő közlekedési hálózathoz kapcsolódó bekötő utak, ill. iparvágányok kiépítésével, korszerűsítésével, másfelől a különböző közlekedési módok olyan fizikai és szervezeti összekapcsolását tervezzük, amely az elérhetőséget javítja, és segíti a kisebb üvegházhatású gáz emisszióval és kevesebb energiafelhasználással járó közlekedési módok fokozott bevonását az áruszállításba.

A logisztikai központok közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése lehetővé teszi, hogy a kedvező gazdaságföldrajzi adottságokkal rendelkező Magyarország vállalkozásai növelhessék exportszolgáltatásaikat a tranzit szállítások logisztikai kiszolgálása révén (raktározás, átsomagolás, fuvarszervezés, vám szolgáltatások, kiegészítő tevékenységek). A prioritáson belül előnyben részesítjük azokat a projekteket, amelyeknél a kedvezményezett valamilyen környezetkímélő közlekedési mód alternatíváját biztosítja az áruszállítás számára. A különböző közlekedési módok összekapcsolása (közúti, vasúti, vízi és légi közlekedési módozatok összekapcsolásának elősegítése például regionális repülőterekhez is kapcsolódó közúti, illetve vasúti hálózati elemek fejlesztése támogatásával, vagy a kikötői alpinfrastruktúra kiépítésével a vízi közlekedés összekapcsolása a közúti vagy vasúti közlekedési módozatokkal) biztosítja az ország régióinak alternatív közlekedési eszközökkel való megközelíthetőségét, gyorsabbá és kényelmesebbé teszi a szállítást, ill. az utazást, ami egyaránt szolgálja a vállalkozások és a turizmus érdekeit.

A prioritás pályázati eljárás keretében nyújt támogatást az alábbi projektekhez:

- különböző közlekedési módok összekapcsolását is biztosító infrastruktúra beruházások támogatása, ahol a hiányzó infrastrukturális elem egyszerre tölt be közhasznú funkciót, illetve biztosítja egy meghatározott helyen az elérést legalább eggyel több közlekedési módon, mint előtte (például: regionális repülőterekhez vezető közutak kiépítése, fejlesztése, kikötői alpinfrastruktúra és közlekedési kapcsolatok kiépítése). Folytatjuk a megkezdett kikötői fejlesztéseket is.
- logisztikai szolgáltató központok és más gazdasági centrumok (ideértve az agrárlogisztikai bázisokat is) külső közlekedési infrastruktúrájának fejlesztésére irányuló projektek (hiányzó kapcsolati elemek: bekötőút, iparvágány, kikötői kapcsolat).

3.5 VÁROSI ÉS ELŐVÁROSI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE

A városok elérhetőségének és átjárhatóságának javítása, a városi közlekedés zsúfoltságának enyhítése, a közlekedésbiztonsági kockázatok csökkentése érdekében jelentős fejlesztésekre kerül sor Budapesten, a vidéki nagyvárosokban és agglomerációikban. A fejlesztésekkel a közösségi közlekedés igénybevétele ösztönözhető, ami az előbbieket mellett a városi környezetterhelést (levegő és zajszennyezés) is csökkenti. Cél az egyéni közlekedéssel szemben valódi alternatívát nyújtó, gazdasági és környezeti szempontból fenntartható közösségi közlekedés megteremtése.

A 4-es metró projekt egy nagyprojekt azon projektek között, amelyek megvalósítása ezen prioritási tengely keretében tervezett. A Községi Stratégiai Irányutatók egyik stratégiai eleme a tiszta városi közösségi közlekedési rendszerek főbb elemei kialakításának támogatása. Ez a nagyprojekt 2007-ben kerül benyújtásra az Európai Bizottsághoz jóváhagyásra a vonatkozó rendeleteknek megfelelően. Jelen operatív program Bizottság általi jóváhagyása nem jelent semmilyen irányú kötelezettséget a 4-es metró projekt vagy annak bármelyik eleme jövőbeli elfogadására. A magyar hatóságok vállalják, hogy a nagyprojekt pályázati kérelemben bemutatják, hogyan illeszkedik a projekt a budapesti agglomeráció stratégiai és területi terveibe. E projekt finanszírozása nem érintheti hátrányosan további, a prioritási tengelyben előrelátott, megvalósítható projektek finanszírozását a tiszta városi közlekedés terén. A fenti szakpolitikai irányvonallal való összhang biztosításának egyik módja, hogy ez a projekt a prioritási tengely feltüntetett Kohéziós Alap allokációjának legfeljebb 60 %-át kötheti le.

Az integrált elővárosi közlekedés csak a kötöttpályás közlekedés (MÁV, BKV ill. városi közlekedési szolgáltatók), a kapcsolódó ráhordó közlekedési szolgáltatások (Volán), valamint az elővárosi autóbusz-közlekedés (helyi, távolsági) együttműködésével lehet hatékony és fenntartható.

A hálózatfejlesztés terén elsősorban a nagy tömegek szállítását környezetbarát módon biztosító kötöttpályás közlekedés korszerűsítése (Budapesten a metró és a villamos, a vidéki nagyvárosokban: Debrecenben, Miskolcon, Szegeden a villamos és a trolibusz), valamint a városi közlekedés feltételeit és biztonságát javító egyéb fejlesztések megvalósítása a cél (például intermodális csomópontok kialakítása, P+R (Park & Ride) és B+R (Bike&Ride) parkolók létesítése, forgalomcsillapítás, forgalomszabályozás, forgalomirányítás). A legnagyobb forgalmú útvonalakon a feladat a kötöttpályás hálózatok összekötése, az átszállásokat minimalizáló üzemmódváltó megoldások alkalmazása. A mellékirányokból a csomópontokba befutó útvonalak esetében az intermodalitás kiteljesítése a cél, ami gyors átszállást, integrált tarifarendszert, megfelelő járatok és járatsűrűség kialakítását, a különböző közlekedési módok menetrendjeinek összehangolását is jelenti. Az intermodális csomópontok kialakítása és fejlesztése elsősorban a nagy forgalmú vasút- és metróállomások, ill. ezek találkozási pontjainak közvetlen környezetében szükséges és indokolt. A városi közlekedés fejlesztésének lényeges elemei az intelligens közlekedési rendszerek kiépítése, az utasok informálásának és kényelmének javítása, valamint az akadálymentesség biztosítása.

A meglévő vasúti infrastruktúrára épülő **elővárosi vasúti** szolgáltatás kiépítése, illetve korszerűsítése Budapesten kiemelkedő jelentőségű. A Budapestre befutó 14 elővárosi vasútvonal (11 MÁV- és 3 HÉV-vonal) korszerűsítésének megkezdése a budapesti agglomeráció lakosságának a fővárosba és vissza történő közlekedését fogja megkönnyíteni. A fejpályaudvarokra is kiterjedő fejlesztés lehetővé teszi, hogy a korszerű, kényelmes, ütemes menetrendet biztosító, környezetbarát vasúti közlekedés kerüljön előtérbe a zsúfoltságot, közlekedési dugókat és jelentős környezetszennyezést okozó egyéni gépkocsi közlekedéssel szemben. Az elővárosi vasúti fejlesztéseknél meg kell vizsgálni a vasúti és a városi kötöttpályás infrastruktúrát eszközváltás nélkül igénybevevő megoldások lehetőségét is. A Budapestre befutó TEN hálózati elemeken szükségessé válhat harmadik, illetve negyedik vágány építése a személyforgalom zavartalan, az áruforgalomtól elkülönített lebonyolítása érdekében.

A vidéki nagyvárosok esetében át kell gondolni a helyi és a helyközi közösségi rendszerek összekapcsolásának lehetőségeit. Ennek módja lehet intermodális központok kialakítása, vagy a villamos közlekedés meghosszabbítása a városhoz közeli települések felé (villamos HÉV-ként történő üzemeltetése). A megfogalmazott fejlesztések kidolgozásakor, végrehajtásakor kiemelt figyelmet kell fordítani a környezeti és az esélyegyenlőségi horizontális célokra.

E fejlesztések eredményeképpen kiépül a főváros átjárhatóságát jelentősen javító új metróvonal, megkezdődik az elővárosi vasúti szolgáltatás korszerűsítése. Az elővárosi vasúti közlekedés fejlesztésének része a személyközlekedést szolgáló vasúti szerelvények megújítása is. A vidéki nagy-

városokban is jelentősen javul a közösségi közlekedési infrastruktúra és a szolgáltatások minősége, aminek várható eredménye, hogy kevesebben választják majd az autós egyéni közlekedést, így csökken az utak zsúfoltsága és a környezetszennyezés, javul az energiahatékonyság, közlekedésbiztonság és a lakhatóság.

3.6 A KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM LEBONYOLÍTÁSÁNAK FINANSZÍROZÁSA (TECHNIKAI SEGÍTSÉGNYÚJTÁS)

A technikai segítségnyújtás prioritás célja az Operatív Program műveleteinek eredményes és hatékony megvalósítása.

Technikai segítségnyújtás az ÚMFT-ben

Az Európai Tanács 1083/2006/EK Rendeletének 46. cikke szerint az alapokból lehetőség nyílik az operatív programok előkészítési, menedzsment, monitoring, értékelési, tájékoztatási és ellenőrzési tevékenységeinek finanszírozására, beleértve az alapok megvalósításához szükséges adminisztratív kapacitás megerősítését.

A 2007-13-as időszakban a technikai segítségnyújtás forrásai két helyen jelennek meg: az OP-k technikai segítségnyújtási prioritásaiban és a horizontális *Végrehajtás operatív programban* (VOP).

A VOP és az OP-szintű TA tevékenységek közötti elhatárolás az intézményrendszer egyes szintjei közötti munkamegosztás, valamint az intézmények működtetéséből fakadó tevékenységek és azok költségeinek megoszlásának figyelembe vételével került kialakításra.

Mindezek alapján

- az OP-k technikai segítségnyújtás prioritásai az egyes programok operatív, elsősorban projektszintű végrehajtásához kötődő tevékenységeit,
- a VOP prioritásai pedig az ÚMFT, illetve az operatív programok végrehajtásához kötődő, stratégiai, rendszer-szintű tevékenységeket hivatottak támogatni.

A rendelkezésre álló technikai segítségnyújtási források megoszlása az alábbiak szerint alakul:

TA forrás	Források megoszlása (az ÚMFT százalékában)
VOP	1,3%
Operatív program TA prioritások összesen	2,6%
Összesen	3,9%

A Közlekedés Operatív Program technikai segítségnyújtás prioritás által támogatott tevékenységek

1. Az operatív program technikai-adminisztratív lebonyolítása (közreműködő szervezeti feladatok)

Az operatív program végrehajtásában a közreműködő szervezetek az irányító hatóságtól kapott felhatalmazás és iránymutatás alapján végzik a felelősségi körükbe utalt prioritás(ok) lebonyolítását, így többek között:

- a pályázati kiírások és támogatási szerződések mintáinak elkészítését,
- projekt javaslatok befogadását és értékelését,
- támogatási szerződések megkötését és módosítását,
- projektek megvalósításának nyomon követését,
- támogatások kifizetését, projektek zárásával kapcsolatos feladatok elvégzését,
- ellenőrzések lebonyolítását, szabálytalanságok feltárását és jelentését,
- az operatív programhoz, vagy OP prioritáshoz kötődő, célzott kommunikációs tevékenység ellátását, az NFÜ által elfogadott éves kommunikációs terv alapján.

(A közreműködő szervezetek feladatainak részletes felsorolását ld. a Végrehajtási fejezetben).

A közreműködő szervezetek feladatai az irányító hatóság és a közreműködő szervezetek közötti feladat-ellátási szerződésekben kerülnek rögzítésre. A **közreműködő szervezeteknek az OP lebonyolításával kapcsolatos feladatai** az elvégzett tevékenységek és a teljesítmény alapján **jelen TA prioritási tengely terhére kerülnek finanszírozásra.**

A közreműködő szervezetek finanszírozásával kapcsolatos egyik legfőbb problémát a 2004-06 közötti programozási időszakban az jelentette, hogy a finanszírozás a felmerült költségek alapján történt, mely nem teremtett motivációt a költség-hatékonyság javítására. Ezt orvosolandó a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség a 2007-13-as programozási időszak közreműködő szervezeteit az ÚMFT-hez kötődő feladatok ellátásáért kizárólagosan, a teljesítmény elv érvényesítésével, vállalkozási jellegű szerződéseken keresztül finanszírozza. Ahol lehetséges a finanszírozás alapja az egységár (pl. értékelt projektjavaslatok száma, teljesített kifizetések száma stb.). *(A KSz-ek finanszírozási módjáról ld. bővebben a Végrehajtási fejezet „A végrehajtás adminisztratív kapacitása” c. pontját.)*

2. Az operatív program lebonyolításával kapcsolatos egyéb feladatok ellátása

A fenti, KSz-ek által ellátott feladatokon túl, a TA prioritási tengely keretében szükséges támogatni a következő, az Operatív Program megvalósításához kapcsolódó tevékenységeket:

- az OP monitoring bizottságának működtetése, beleértve annak titkársági feladatainak ellátását;
- éves megvalósítási jelentések, OP végrehajtását érintő tanulmányok, elemzések, az ÚMFT-szintű értékelési tervben nem szereplő, valamint a monitoring bizottságok kezdeményezésére indított értékelések,
- - tanulmányok, melyek célja egyrészt, hogy nemzeti és regionális szinten becsüljék a klímaváltozás költségeit a közlekedési szektor vonatkozásában (beleértve a beavatkozás hiányában bekövetkező jövőbeni költségnövekedést), másrészt, hogy új integrált klímaváltozási koncepciót hozzanak létre, vagy a már létező koncepciókat naprakész állapotra hozzák, harmadrészt, hogy a korai beavatkozások vonatkozásában intézkedési terveket adjanak.

3.7 ÁLLAMI TÁMOGATÁSRA VONATKOZÓ INFORMÁCIÓK

Prioritástengely	Beavatkozások	Állami támogatás szempontjából minősítés
Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	TEN közutak gyorsforgalmi fejlesztése	Közcélú infrastruktúra fejlesztés, nem minősül állami támogatásnak
Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása	TEN vasúthálózaton pályakorszerűsítés és kapcsolódó fejlesztések, GSMR , Duna	Közcélú infrastruktúra fejlesztés, nem minősül állami támogatásnak
Térségi elérhetőség javítása	TEN közúton nem gyorsforgalmi fejlesztés, egyéb főutak fejlesztése , főutak mentén kérekpár-utak,	Közcélú infrastruktúra fejlesztés, nem minősül állami támogatásnak
Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	Közlekedési módok közötti váltás elősegítése, logisztikai központok, bekapcsolása a fő közlekedési (közút, vasút, légi és vízi közlekedés) hálózatba	Részenben közcélú fejlesztések repülőterekhez vezető utak) , részben célzott kör által használt fejlesztések (bekötő utak, iparvágányok): ez beruházási támogatásnak minősül
Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	kötőtpályás városi és elővárosi közlekedési infrastruktúra, intermodális csomópontok	közcélú infrastruktúra fejlesztés, nem minősül állami támogatásnak

4. A KÖZOP KAPCSOLATA AZ ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERVVEL, A TÖBBI ÁGAZATI ÉS REGIONÁLIS OPERATÍV PROGRAMMAL, AZ EURÓPAI TERÜLETI EGYÜTTMŰKÖDÉSI HÁLÓZATTAL, VALAMINT MÁS KÖZLEKEDÉS-FEJLESZTÉSI TERVEKKEL

4.1 KAPCSOLAT AZ ÚJ MAGYARORSZÁG FEJLESZTÉSI TERVVEL

Felismerve az elérhetőség és „átjárhatóság” társadalmi-gazdasági fontosságát, az ÚMFT igen nagy szerepet szán a közlekedési infrastruktúra-fejlesztésnek.

Az ország nemzetközi elérhetőségének javítása, mind a gyorsforgalmi úthálózat, mind a kötöttpályás közlekedés fejlesztése terén a nemzetközi piacok jobb megközelíthetősége révén javítja a magyar gazdaság versenyképességét.

A régiók elérhetősége és átjárhatósága hivatott biztosítani a régiók közötti fejlődési tendenciák kiegyenlítését, az egyes városok és települések gazdasági fejlődésével összhangban. Szerepet szán a folyami infrastruktúra bővítésének, többek között a Duna, mint közlekedési folyosó fejlesztésének. A térségi közlekedés fejlesztése során a főúthálózat fejlesztése, a teherbíró-képesség növelése és a regionális közlekedési szövetségek felállítása jelenik meg legfőbb feladatként.

A fejlesztési terv a különböző közlekedési módok összekapcsolása révén kíván alternatív közlekedési lehetőségeket biztosítani a régiók elérésére. A gazdasági központok fő közlekedési hálózatba való bekapcsolása a vállalkozások versenyképességét növelheti.

A városi és agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése magában foglalja az elővárosi vasútvonalak fejlesztését, a helyi tömegközlekedéssel történő összekapcsolódását. Az egyre szélesebb körben igényként felmerülő kerékpárút-építés szintén nagy hangsúlyt kap.

A KÖZOP az ÚMFT prioritásait követve alakította ki fejlesztési stratégiáját.

4.2 KAPCSOLAT AZ EURÓPAI TERÜLETI EGYÜTTMŰKÖDÉSI HÁLÓZATTAL

Az Európai Unióban számos olyan együttműködési program fog megvalósulni, amelynek közlekedés vonatkozású prioritásai vannak és amelyben Magyarország is részt vesz, ezért elengedhetetlen az intézményi együttműködés a jövőbeli Európai Területi Együttműködés hálózattal. A KözOP több olyan fejlesztést tartalmaz (közúti, vasúti és folyami fejlesztést egyaránt), amely átszeli az országhatárt, ezért a megvalósítás során biztosítani szükséges, hogy ezek összhangban legyenek a szomszédos országok terveivel.

4.3 A KÖZOP KAPCSOLATA MÁS ÁGAZATI OPERATÍV PROGRAMOKKAL ÉS AZ ÚJ MAGYARORSZÁG VIDÉKFEJLESZTÉSI STRATÉGIAI TERVVEL

A Közlekedési Operatív Program számos ponton kapcsolódik a többi ágazati operatív programhoz. Az alábbiakban az ezekkel való cél és prioritás szintű kapcsolódásokat mutatjuk be.

Gazdaságfejlesztés Operatív Program

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése az elérhetőség javítása révén támogatja az áruk, a tőkejavak és a munkaerő áramlását, ami döntően hat arra, hogy egy ország, annak régiói és vállalkozásai milyen mértékben tudnak bekapcsolódni a gazdasági folyamatokba. A KÖZOP fejlesztései ily módon a GOP általános célkitűzése – a produktív szektor⁶ hosszú távon fenntartható versenyképességének erősítése - teljesülésének feltételeit javítják. A nagy tőkeerejű vállalkozások telephely-választásában eleve meghatározó elem a beszerzési, szolgáltatási és fogyasztási piacok gyors elérhetősége. A kevésbé mozgékony KKV-k esetében pedig jelentős versenyképesség javító tényező az elérhetőség javulása.

Prioritás szintű kapcsolatok a két OP között:

	KÖZOP	GOP
Prioritás	3.3 Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	3.3 Az információs társadalom és modern üzleti környezet erősítéséért
Fejlesztés tartalma	Különböző közlekedési módok összekapcsolása, intermodális és regionális logisztikai szolgáltató központok és a közlekedési hálózat között hiányzó kapcsolati elemek megépítése (iparvágányok, bekötő utak) a telekhátárig	Telephelyfejlesztés: Intermodális és regionális logisztikai központok kerítésen belüli infrastruktúrájának és szolgáltatásainak fejlesztése

A két OP együttesen támogatja az országos logisztikai központok vállalkozásainak külső és belső infrastruktúrájának fejlesztését, valamint technológiájuk javítását.

Környezet és Energia Operatív Program

A KÖZOP egyik átfogó stratégiai célja a közösségi közlekedés környezetkímélő fejlesztése. A program kiemelten a városi és elővárosi kötöttpályás közösségi közlekedést (metró, elővárosi vasút, villamos) támogatja. E fejlesztésekkel azt kívánjuk elérni, hogy az érintett településeken csökkenjen vagy legalábbis ne növekedjen tovább a közlekedésből származó környezeti terhelés (légszennyezés, zajterhelés, zsúfoltság). A KÖZOP-nak ez a célkitűzése és az ehhez kapcsolódó prioritás összhangban van a KEOP „Élhető környezet megteremtése és fenntartása” és „Értékvédelem és megőrzés” célkitűzéseivel, illetve az „Egészséges, tiszta települések” prioritással.

⁶ Az angol „productive sector” kifejezés eredeti értelmének megfelelően a termelő és szolgáltató szektorok együttesét értjük alatta.

A KÖZOP környezeti fenntarthatóságra irányuló fenti célkitűzését erősíti a KEOP „Környezetbarát energetikai fejlesztések” prioritás tengelye, amelyben a környezetbarát bioüzemanyagok előállítása beavatkozás is helyet kapott.

A két OP különböző, de egymást kiegészítő beavatkozásai együttesen a települési környezet minőségét javítják.

Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv

Az Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégiai Terv a vidéki térségek népességmegtartó szerepét hangsúlyozza. Annak ellenére, hogy az agrárium gazdasági és társadalmi szerepe visszaszorulóban van, a vidéki lakosság igen nagy hányada kötődik valamilyen formában az ágazathoz. A megfelelő jövedelmezőség elérése érdekében az ÚMVST célja, hogy a vidéken élők egyéb alternatív jövedelemforrással rendelkezzenek. Olyan gazdasági, szociális és társadalmi háttér megteremtése a cél, melynek megléte biztosítja a vidéki lakosság helyben maradását, elkerülve ezzel a túlzott urbanizációt és a vidék elnéptelenedését.

Ennek elérése érdekében a vidéki struktúra megváltoztatására összehangolt és széleskörű fejlesztési stratégia szükséges, amely stratégia koherenciát mutat a többi OP-val. A KÖZOP fejlesztéseinek megvalósulása a vidéki térségekben is gazdasági fejlődést indukálhat, részben a piacok, részben a munkahelyek „közelebb” hozásával.

4.4 A KÖZOP KAPCSOLATA A REGIONÁLIS OPERATÍV PROGRAMOKKAL, BEAVATKOZÁSOK LEHATÁROLÁSA

Prioritások	KÖZOP beavatkozások	Regionális OP (konvergencia célkitűzés) beavatkozások (ERFA forrás csak)
Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	TEN közutak gyorsforgalmi fejlesztése	nincs beavatkozás
Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása	TEN vasúthálózaton pályakorszerűsítés és kapcsolódó fejlesztések, GSMR, Duna	Nincs beavatkozás

Prioritások	KÖZOP beavatkozások	Regionális OP (konvergencia célkitűzés) beavatkozások (ERFA forrás csak)
Térségi elérhetőség javítása	• 1-2-3 számjegyű főutak fejlesztése); kivéve a KMR területe, • Kerékpár-utak az 1-2-3 számjegyű főutak mentén, kivéve KMR és az 1-2-3 számjegyű utak belterületi szakaszai	• 4-5 számjegyű közutak fejlesztése, kivéve a KMR, ahol az összes nem TEN út; • Kerékpárutak a 4-5 számjegyű utak mentén, kivéve KMR, ahol valamennyi úttípus esetében, és kerékpárutak valamennyi belterületi út mentén; • regionális közlekedési szövetségek kialakítása
Különböző közlekedési módok összekapcsolása és gazdasági központok közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	repülőterekhez vezető utak, kikötő fejlesztések, intermodális és regionális logisztikai központok külső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a fő közlekedési hálózathoz (bekötő utak számozástól függetlenül, iparvágányok),	Személykikötők bekötő útjainak fejlesztése
Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	kötőtpályás városi és elővárosi közlekedési hálózatok fejlesztése (metró, villamos, elővárosi vasút + utóbbihoz kapcsolódó P+R és B+R parkolók)	• elővárosi vasútra közúti ráhordó infrastruktúra fejlesztése, egyéb nem kötőtpályás fejlesztések (közút, kerékpárút, gyalogos közlekedés); • városi és agglomerációs közlekedési szövetségek

Az intermodális és regionális logisztikai központokhoz vezető 4-5 számjegyű utak esetében intézményi szinten gondoskodni szükséges arról, hogy ezek projektként csak egy OP-ban jelenhessenek meg. Mind a KözOP mind a ROP-ok pályázati kiírásaiban rögzíteni kell, hogy ilyen utak csak egy OP-ban pályázhatnak, továbbá ilyen pályázat esetén az adott KSZ-nek ellenőriznie kell a másik esetlegesen érintett KSZ-nél, hogy ugyanaz a projekt (út) pályázott-e a másik OP-ban is.

Tekintettel arra, hogy a Regionális versenyképesség és foglalkoztatás célkitűzés alá tartozó KMR régióban közlekedési fejlesztéseket a KÖZOP csak a Kohéziós Alapból támogathat, a nem TEN vonalakon tervezett fejlesztéseket a régió csak saját ERFA forrásából valósíthatja meg. Ez egy sajátos helyzet, amelyben megnehezülhet az országos közúthálózat mint rendszer egységes koncepció alapján történő fejlesztése. Biztosítani szükséges, hogy a főúthálózat egységes fejlesztése érdekében a KMR területén levő tervezett főúti fejlesztések megvalósuljanak.

4.5 A KÖZOP ÉS MÁS KÖZLEKEDÉS-FEJLESZTÉSI TERVEK

Felismerve, hogy a közútfejlesztések megvalósításában komoly magán érdekeltség is megjelenik, szándékunkban áll a közúti fejlesztések egy részét PPP (Public Private Partnership) források bevonásával megvalósítani. Közel 280 km gyorsforgalmi utat tervezünk ilyen finanszírozási konstrukcióban megépíteni a jelen programozási időszakban Kelet-Magyarországon és a Duna mentén észak-dél irányban. A tervezett fejlesztéseket a mellékletben szereplő térkép mutatja be.

5. PÉNZÜGYI TÁBLA

A Közlekedés OP finanszírozási terve

Az operatív program hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007

		folyó áron, euró		
	Év	ERFA (1)	Kohéziós Alap (2)	Európai Unió összesen (3)=(1)+(2)
2007	Átmeneti támogatás nélküli régióban	196 449 898		196 449 898
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	196 449 898	181 123 815	377 573 713
2008	Átmeneti támogatás nélküli régióban	190 822 659		190 822 659
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	190 822 659	388 207 487	579 030 146
2009	Átmeneti támogatás nélküli régióban	181 951 518		181 951 518
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	181 951 518	624 243 605	806 195 123
2010	Átmeneti támogatás nélküli régióban	188 638 468		188 638 468
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	188 638 468	773 131 736	961 770 204
2011	Átmeneti támogatás nélküli régióban	214 300 608		214 300 608
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	214 300 608	812 018 061	1 026 318 669
2012	Átmeneti támogatás nélküli régióban	345 928 885		345 928 885
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	345 928 885	858 636 636	1 204 565 521
2013	Átmeneti támogatás nélküli régióban	360 969 038		360 969 038
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Összesen	360 969 038	907 006 735	1 267 975 773
Összesen	Átmeneti támogatás nélküli régió- ban	1 679 061 074		1 679 061 074
	Átmenetileg támogatott régióban			
	Mindösszesen	1 679 061 074	4 544 368 075	6 223 429 149

A Közlekedés OP finanszírozási terve

Az operatív program hivatkozási (CCI) száma: 2007HU161PO007

€-ban

Prioritási tengely	Forrás	Társfinanszírozás számítási módja*	Európai Unió finanszírozás (a)	Hazai finanszírozás (b)=(c)+(d))	Hazai indikatív felosztása		Összes finanszírozás (e)=(a)+(b)	Társfinanszírozás aránya (f)=(a)/(e)	Tájékoztató adatok	
					Állami (c)	Magán (d)			Egyéb pénzügyi eszközök	EIB hitelek
Az ország és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása	KA	Közkidások	1 182 619 139	208 697 495	208 697 495	0	1 391 316 634	85,0%		n.a.
Az ország és régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása	KA	Közkidások	1 721 106 773	303 724 725	303 724 725	0	2 024 831 498			
Térségi elérhetőség javítása	ERFA	Közkidások	1 526 986 617	269 468 227	269 468 227	0	1 796 454 844	85,0%		
Közlekedési módok összekapcsolása, gazdasági központok intermodalitásának és közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése	ERFA	Közkidások	152 074 457	26 836 669	26 836 669	0	178 911 126	85,0%	n.a.	
Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése	KA	Közkidások	1 558 804 069	275 083 071	275 083 071	0	1 833 887 140	85,0%		n.a.
Technikai segítségnyújtás	KA	Közkidások	81 838 094	14 442 017	14 442 017	0	96 280 111	85,0%		
Összesen			6 223 429 149	1 098 252 204	1 098 252 204	0	7 321 681 353	85,0%	n.a.	n.a.

A táblában csak a közfinanszírozást (EU + hazai finanszírozást) tüntettük fel. Ezek a források azonban a versenyszabályok adta kereteken belül és szakpolitikai megfontolások alapján magánforrásokkal egészülhetnek ki.

A közúti fejlesztések aránya a KÖZOP-on belül 43,5, %.

6. AZ EURÓPAI MEZŐGAZDASÁGI ÉS VIDÉKFEJLESZTÉSI ALAP ÉS AZ EURÓPAI HALÁSZATI ALAP ÁLTAL FINANSZÍROZOTT IN- TÉZKEDÉSEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉS

A KÖZOP-ban történő fejlesztések az elérhetőség javítása által szinergikus hatással vannak az EMVA által támogatott fejlesztésekre. A térségi elérhetőség fejlesztése prioritás javítja a mezőgazdasági és más vidéki vállalkozások piacra jutási lehetőségeit, jobb feltételeket biztosít a turisztikai tevékenységnek és a vidéki lakosság szolgáltatásokhoz való hozzáférését is megkönnyíti.

A KÖZOP-ban támogatni tervezett fejlesztéseknél az is törekvés, hogy az alap célkitűzés mellett a mezőgazdaság közúton, vízi úton és vasúton érkező termékeinek fogadását és kezelését a nagy agrárlogisztikai központokban megfelelő közlekedési csatlakozások biztosítsák.

A KözOP és az ÚMVST között nincsenek átfedő célok és prioritások. Az ÚMVST olyan számozás nélküli, a közúthálózat részét nem képező mezőgazdasági és erdészeti bekötő és feltáró utak fejlesztését támogatja, amely kívül esik a KözOP által támogatott közlekedési hálózatokon.

7. AZ OPERATÍV PROGRAM VÉGREHAJTÁSÁRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

A végrehajtási rendszer kialakításával kapcsolatos alapvető szempont a 2004-2006-os időszak tapasztalatainak összegzése, egy koordinált és hatékony rendszer kialakítása, a feladat- és felelősségi körök világos elválasztása, az egyes folyamatokban meglévő átfedések megszüntetése, az eljárások átláthatóvá tétele és egyszerűsítése, valamint egy ügyfélbarát rendszer kialakítása.. Ezen alapvető szempontokat a folyamat minden szereplőjének, a végrehajtási rendszer minden szintjének folyamatosan figyelembe kell vennie.

A következő nemzeti jogszabályok szabályozzák a végrehajtást:

- a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának szabályairól és felelős intézményeiről szóló 255/2006 (XII.8.) Korm.rendelet rögzíti.
- a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának általános szabályairól szóló 16/2006. (XII.28.) MeHVM-PM együttes rendelet szabályozza.
- a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások fogadásához kapcsolódó pénzügyi lebonyolítási és ellenőrzési rendszerek kialakításáról szóló 281/2006. (XII.23.) Korm. rendelet szabályai rögzítik.

7.1 MENEDZSMENT

7.1.1 Stratégia és koordináció

A tervezés és végrehajtás során a koordináció alábbi szempontjait folyamatosan biztosítani kell:

- A nemzeti ill. EU forrásból finanszírozott fejlesztések összhangját;
- Az EU különböző fejlesztési alapjai – EMVA, EHA, strukturális alapok, Kohéziós Alap – által nyújtott támogatások koordinált tervezését és felhasználását;
- Az ÚMFT-n belül az egyes operatív programok közötti szinergiák kihasználását, a célkonfliktusok, párhuzamosságok kiküszöbölését;
- Az ágazati jellegű operatív programokban a regionális szempontok figyelembe vételét, a regionális fejlesztési tanácsok folyamatos bevonását;
- A regionális operatív programokon belül az ágazati politikai keretek érvényesülését, a szakminisztériumok részvételét a fejlesztéspolitika alakításában;
- Az egyes operatív programok határain túlterjedő zászlóshajó programok, ezen belül a több régióra kiterjedő területi fejlesztési programok kialakítását és megvalósítását;
- A horizontális célok – a 1083/2006/EK rendelet 16. cikkben foglaltaknak megfelelően a nők és férfiak közötti egyenlőség érvényesülésének elősegítése, a nemen, faji vagy etnikai származáson, valláson vagy meggyőződésen, fogyatékossgon, koron vagy szexuális irányultságon alapuló bármilyen megkülönböztetés tilalma, a fogyatékossggal élő személyek hozzáféréseinek biztosítása, valamint, a 17. cikk rendelkezéseinek megfelelő fenntarthatóság – érvényesülésének előmozdítását és betartását.

A **koordináció intézményi garanciái** egyaránt átfogják a tervezés, a végrehajtás, a monitoring, az értékelés és a visszacsatolás fázisait. Az intézmények hatékony együttműködése érdekében a **koordináció folyamatait** jogszabályok rögzítik.

Intézményi keretek

A stratégiai tervezés átfogó koherenciáját a Kormány biztosítja. Ennek érdekében a Kormány jóváhagyja

- a Nemzeti Stratégiai Referenciakeretet (a továbbiakban: Új Magyarország Fejlesztési Tervet (ÚMFT)) és az operatív programokat az Európai Bizottság számára történő benyújtásukat megelőzően;
- az operatív programokban megvalósítandó támogatási konstrukciókat részletesen kibontó akcióterveket – azok megvalósításának bemutatását, tervezett ütemezését, indikatív forrásmegosztását, célrendszerét és célcsoportjait, valamint a pályázat nélkül megvalósítandó projektek, és a nagyprojektek listáját;
- az operatív programok módosítási javaslatait a monitoring bizottságok által történő elfogadást megelőzően.

A Kormány rendszeresen értékeli az ÚMFT és az operatív programok megvalósításának előrehaladását.

A stratégiai tervezés koordinációjának elősegítésére a Kormány felállította a **Fejlesztéspolitikai Irányító Testületet (FIT)**, amely összehangolja az ÚMFT, a Nemzeti Lisszaboni Akcióprogram, a Fenntartható Fejlődés Nemzeti Stratégia és az Új Magyarország Vidékfejlesztési Stratégia stratégiai tervezésével kapcsolatos feladatokat. A FIT feladata a Kormány elé kerülő javaslatok és jelentések – így az operatív programoknak, akcióterveknek, pályázati kiírások tartalmának – előzetes megtárgyalása és a Kormány számára történő javaslattétel. (Ezen feladatai ellátása során nem korlátozza a Monitoring Bizottságok feladat- és hatáskörét.)

Felállításra került továbbá egy magas szintű kormánytanácsadói szerv, a **Nemzeti Fejlesztési Tanács (NFT)**, melynek tagjai:

- a miniszterelnök;
- a Regionális Fejlesztési Tanácsok képviselői;
- a Gazdasági és Szociális Tanács képviselői;
- neves szakértők;
- a FIT meghívott tagjai

Az NFT értékeli a fejlesztéspolitikai célok megvalósulását, nyomon követi az ÚMFT-ben rögzített célok teljesülését, és az EU fejlesztési irányelvek érvényesülését és összhangját, és ennek alapján javaslatokat fogalmazhat meg a Kormány számára. (Ezen feladatai gyakorlása során nem korlátozza a Monitoring Bizottságok feladat- és hatáskörét.)

Az ÚMFT tervezésének és végrehajtásának koordinációjával megbízott Kormány ügynökség a **Nemzeti Fejlesztési Ügynökség (NFÜ)**. Az NFÜ felel:

- az ÚMFT tervezésének, programozásának, értékelésének és végrehajtásának összehangolásáért,
- az operatív programok tervezésének, programozásának és megvalósításának koordinációjáért
- a 1083/2006/EK tanácsi rendelet 27. cikk 4. bekezdés g) pontjában foglaltaknak megfelelően az operatív programok, illetve – az Új Magyarország Vidékfejlesztési Program irányító hatósá-

gával együttműködésben – az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alap (EMVA), valamint az Európai Halászati Alap (EHA) támogatásainak összehangolásáért;

- továbbá mindezen támogatásoknak az Európai Beruházási Banktól, az Európai Beruházási Alapból és egyéb forrásokból származó támogatásokkal való összehangolásáért;
- az ÚMFT-t és a több operatív programot érintő kérdések tekintetében az Európai Bizottsággal való kapcsolattartásért;
- az ÚMFT és az OP-k általános eljárásrendjének szabályozásáért, beleértve az egységes működési kézikönyv kidolgozását;
- az egységes monitoring és informatikai rendszer kifejlesztéséért, működtetéséért, folyamatos továbbfejlesztéséért;
- a közösségi politikák és horizontális szempontok, így a fenntarthatóság, az esélyegyenlőség, és a diszkrimináció tilalma, a partnerség, a közbeszerzések, illetve – a Pénzügyminisztérium Támogatásokat Vizsgáló Irodájával (PM TVI) együttműködve – az állami támogatási szabályok érvényesítéséért. Ennek keretében az ezekkel kapcsolatos dokumentumok, útmutatók, stb. elkészítéséért, ezen elvek pályázati kiírásokban és a projektértékelés szempontjai között történő megjelenéséért, valamint nyomon követéséért.
- az ÚMFT megvalósítására vonatkozó egységes kommunikációs stratégia kidolgozásáért, továbbá és az ÚMFT egészére vonatkozó tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos kötelezettségek teljesítéséért;
- az intézményrendszer szervezetfejlesztéséért (pl. képzések biztosítása, tananyagok fejlesztése, jó gyakorlatok terjesztése, ösztönzése, jogszabályi koordináció biztosítása);
- az ÚMFT végrehajtásának vonatkozásában egységes pályázati ügyfélszolgálat kialakításáért és működtetéséért.

Koordinációs eljárások

Az egyes **operatív programok** tartalmi összehangolása, az átfedések elkerülése érdekében a tervezés során az elhatárolás biztosítása érdekében az egyes operatív programokban részletes lehatárolási (demarkációs) elvek kerülnek meghatározásra.

A végrehajtás során a tartalmi koordinációt az – egyes operatív programok tervezési-végrehajtási részleteit tartalmazó, kétéves kitekintéssel készülő – az egy OP-ra vagy annak prioritási tengelyére vonatkozó **akciótervek** biztosítják. Az akcióterv-dokumentumban be kell mutatni a megvalósulást szolgáló támogatási konstrukciókat, ezek ütemezését és indikatív forrásfelosztását. Ezen felül, részletesen be kell mutatni a tervezett támogatások indokoltságát és célját, beleértve:

- a közösségi politikákhoz (ideértve a Közöségi stratégiai iránymutatásokat és a Lisszaboni Akciótervet), valamint az ágazati és regionális stratégiákhoz és programokhoz való kapcsolódást (ideértve a zászlóshajó programokat is),
- a nemzeti finanszírozásból megvalósuló fejlesztésekkel való összhangot.

Az akcióterveket az irányító hatóság vezetésével az érintett tárcák ill. régiók és a közreműködő szervezetek szakembereiből álló munkacsoport (Operatív Program Tervezési Koordinációs Bizottság (OPTKB)) készíti elő, amelyben valamennyi tárca és régió képviselteti magát.

A vidékfejlesztéssel és halászattal való komplementaritás megteremtése és biztosítása, valamint a kettős finanszírozás kizárásának megteremtése érdekében az OPTKB-kben tagként ill. a monitoring bizottságokban tanácsadói minőségben jelen vannak az EMVA és EHA végrehajtásával foglalkozók.

lalkozó szervezetek képviselői. Az ÚMFT, valamint az EMVA-EHA kistérségi tanácsadói hálózatainak szoros együttműködésben dolgoznak egymással.

A partnerség alapelveinek kiterjesztéseként, valamint a programok és beavatkozások közötti koordináció érvényesülésének erősítése érdekében az NFÜ – az ÚMFT-n és az OP-kon túlmenően – lehetővé teszi a társadalmi partnerek és civil szervezetek véleményének kifejtését az egyes akciótervek és pályázati kiírások **társadalmi egyeztetése** során is. Az írásos, vagy ilyen célú konzultáció során tett javaslatok a műveletek véglegesítésekor figyelembe vételre kerülnek.

A koordináció érvényesülését teszi lehetővé az egyes programozási végrehajtási dokumentumok társadalmi egyeztetése is, valamint az, hogy a projektszelekció során a bíráló bizottságba tagot delegálhat az érintett szakminiszter, ill. – a ROP-ok esetében – az érintett Regionális Fejlesztési Tanács. A monitoring bizottságok tagjaként a régiók részt vesznek a projektszelekciós kritériumok kialakításáról szóló döntés meghozatalában is.

7.1.2 Irányító Hatóság (IH)

2006. júliusától valamennyi OP irányító hatósága a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség önálló szervezeti egységként működik.

A végrehajtás irányításának koncentrációja elősegíti az OP-k végrehajtása közötti koordináció hatékonyságának növelését, a tapasztalatcserét (amely az eljárásrendek egységesítése miatt még inkább felértékelődik), az átláthatóságot, az elszámoltathatóságot, valamint a feladatszervezés racionalizálását

Az irányító hatóság helye

A 1083/2006/EK rendelet 59. cikk (1) a) pontjának megfelelően a Közlekedés Operatív Program Irányító Hatósági feladatait a Nemzeti Fejlesztési Ügynökség Közlekedési Programok Irányító Hatóság főosztálya látja el.

Az IH feladatköre és felelőssége

A 1083/2006/EK rendelet 60. cikkében foglaltaknak megfelelően az irányító hatóság felelős az operatív programnak a hatékony és eredményes pénzgazdálkodás elvével összhangban történő irányításáért és végrehajtásáért, és különösen a következőkért:

- Koordinálja a felelősségi körébe utalt operatív programok és kapcsolódó dokumentumok tervezését. Ennek keretében létrehozza és az érintett tárcák/régiók és szakértők részvételével működteti a Tervezési Operatív Bizottság albizottságaként az Operatív Program Tervezési Koordinációs Bizottságát (OPTKB).
- Biztosítja, hogy a finanszírozásra kiválasztott műveletek összhangban álljanak az operatív programra alkalmazandó feltételekkel, valamint, hogy végrehajtásuk teljes időtartama alatt megfeleljenek a vonatkozó közösségi és nemzeti szabályoknak.
- Biztosítja az operatív program minden egyes műveletének számviteli nyilvántartását számítógépes formában nyilvántartó és tároló rendszer naprakész adatokkal való feltöltését, valamint azt, hogy a pénzügyi ellenőrzéshez, monitoringhoz, ellenőrzéshez és értékeléshez szükséges végrehajtási adatok gyűjtése megtörténjen.
- Biztosítja, hogy a kedvezményezettek és a műveletek végrehajtásába bevont egyéb szervezetek – a nemzeti számviteli szabályok sérelme nélkül – vagy külön számviteli rendszert, vagy a művelettel kapcsolatos valamennyi ügylet számára megfelelő számviteli kódot alkalmazzanak.

- Jóváhagyja a pályázati kiírásokat és a támogatási szerződésmintákat; jóváhagyja a projektjavaslatokról szóló döntéseket.
- Befogadja és ellenőrzi a KSz-ek által készített forrásle hívásokat, ellenjegyzi és az igazoló hatóságnak továbbítja a KSz-ek által készített hitelesítési jelentéseket.
- Biztosítja, hogy az operatív programok értékelései a vonatkozó közösségi rendelkezésekkel összhangban történjenek. Az IH – együttműködésben a Monitoring Bizottsággal – vezető szerepet tölt be az értékelési prioritások és tevékenységek meghatározása során. (Ld. még az értékelésre vonatkozó alfejezetet.)
- Elkészíti, és folyamatosan aktualizálja az operatív program ellenőrzési nyomvonalát. Eljárásokat dolgoz ki annak érdekében, hogy a megfelelő ellenőrzési nyomvonal biztosításához előírt valamennyi költség- és ellenőrzési dokumentumot a vonatkozó rendelkezéseknek megfelelően megőrizték.
- Biztosítja, hogy az Igazoló Hatóság a költségekkel kapcsolatban igazolás céljából folytatott eljárásokról és vizsgálatokról valamennyi szükséges információt megkapja.
- Működteti az operatív program monitoring bizottságát és biztosítja az ehhez szükséges dokumentumokat annak érdekében, hogy a monitoring bizottság az operatív program végrehajtásának minőségét – figyelemmel annak konkrét céljaira – felügyelhesse.
- Felel az éves és záró végrehajtási jelentések elkészítéséért, valamint – a monitoring bizottság általi jóváhagyásukat követően – a Bizottsághoz történő benyújtásukért.
- A Bizottság részére átadja a nagyprojektek értékeléséhez szükséges információkat.
- Kidolgozza az operatív program módosítására vonatkozó javaslatokat.
- Biztosítja az OP a Monitoring Bizottság döntésének megfelelő kiválasztás kritériumainak megfelelő végrehajtását, az akciótervek végrehajtását, valamint a műveletek szabályosságát és megvalósíthatóságát.
- Felügyeli a felelősségi körébe utalt programok végrehajtását.
- Az operatív program(ok)kal kapcsolatos ügyek tekintetében az Európai Bizottság illetékes főigazgatóságával/-aival kapcsolatot tart.
- Részt vesz vagy – amennyiben a feladat delegálásra kerül – felügyeli az ÚMFT egészére, illetve a felelősségi körébe utalt operatív programra vonatkozó tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos feladatok ellátásában és ügyel az ezzel kapcsolatos követelmények betartására.
- Ellenjegyzi a végrehajtásra vonatkozó többéves programozási dokumentumokat.
- Gondoskodik az operatív program szakmai segítségnyújtási keretének kezeléséről.
- Kezeli a rendszerszintű szabálytalanságokat, megteszi a szükséges korrekciós intézkedéseket.
- Az illetékes miniszter és regionális fejlesztési tanács véleményének kikérésével és bemutatásával, javaslatot tesz a kormány számára a kiemelt projektek azonosítására.

Az OP IH feladatainak ellátásában – jellemző módon a horizontális, több OP-t érintő feladatok pl. pénzügy, kommunikáció tekintetében – részt vesznek az NFÜ további szervezeti egységei is.

A végrehajtás egyes delegált adminisztratív, pénzügyi és technikai feladatait végző **közreműködő szervezetek** (továbbiakban: KSZ) tekintetében az IH:

- Szakmai felügyeletet gyakorol a KSZ OP végrehajtásával kapcsolatos tevékenységei vonatkozásában.
- Jóváhagyja a KSZ OP-források felhasználásával kapcsolatos belső eljárásrendjét.
- Az operatív program megvalósításának részleteit szabályozó utasítások kidolgozása és kiadása a KSZ részére.
- Rendszeresen ellenőrzi és értékeli a KSZ tevékenységét.

A közreműködő szervezetek a rájuk delegált feladatokat feladat-ellátási szerződés alapján látják el, mely szerződés biztosítja, hogy a KSZ szolgáltatásaiért cserébe teljesítményalapú finanszírozásban részesüljön.

7.1.3 Közreműködő szervezet

7.1.4 A közreműködő szervezet feladatai

A KSZ egy vagy több prioritás tekintetében különösen az alábbi feladatokat látja el:

- Részt vesz a feladatkörébe tartozó akcióterv kidolgozásában.
- Az Irányító Hatóság által meghatározott követelményeknek megfelelően éves munkatervet készít, amely tartalmazza a pályázatok meghirdetésének és beadási határidejének tervezett dátumait, a kötelezettségvállalásra, támogatási szerződések megkötésére és kifizetésre vonatkozó éves irányszámokat.
- Közreműködik a pályázati kiírások és támogatási szerződések mintáinak elkészítésében az IH-val és a szakminisztériumokkal együttműködésben.
- Befogadja és értékeli a projekt javaslatokat, az irányító hatósággal történt megállapodásnak megfelelően szükség szerint bíráló bizottságokat állít fel és működtet, amennyiben ezt az Irányító Hatóság a közreműködő szervezetre delegálta.
- Vizsgálja a társfinanszírozott termékek és szolgáltatások teljesítését, valamint ellenőrzi, hogy a műveleteknek a kedvezményezettek által bejelentett költségei valóban felmerültek, és a közösségi és nemzeti szabályokkal összhangban állnak.
- Megkötöti és módosítja a támogatási szerződéseket.
- Nyomon követi a projektek megvalósítását, elvégzi a támogatások kifizetését és a projektek zárásával kapcsolatos feladatokat, lebonyolítja az ellenőrzéseket, feltárja és jelenti a szabálytalanságokat (ennek kapcsán szabálytalanságkezelési rendszert alakít ki és működtet).
- Folyamatosan rögzíti az adatokat az egységes monitoring informatikai rendszerben, valamint biztosítja az adatbázis naprakészségét és megbízhatóságát.
- Az operatív program és annak részleteit tartalmazó akcióterv és az éves munkaterv megvalósításában történt előrehaladásról negyedévente beszámolókat készít, amely tartalmazza a szükséges intézkedésekre vonatkozó javaslatokat is.

- Elkészíti és folyamatosan aktualizálja az ellenőrzési nyomvonalat.
- Tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos feladatok ellátása, az NFÜ által elfogadott éves kommunikációs terv alapján.

A KSz minősítése, kiválasztása és finanszírozása

Az operatív program végrehajtásában közreműködő szervezetek az intézményes-szakmai felkészültségüket előre rögzítő, objektív szempontrendszer alapján a közreműködő szervezet intézményi kapacitását és szakmai kompetenciáját mérő **minősítési rendszer** keretében kerültek kiválasztásra. A feladat tényleges delegálásának előfeltétele volt, hogy a leendő közreműködő szervezet a minősítés során a feladat elvégzéséhez szükséges szervezeti feltételek, technikai és emberi erőforrások, és szakmai kompetenciák meglétéről bizonyítottan számot adjon. *(A kiválasztási folyamatról bővebben ld. az adminisztratív kapacitásról szóló alfejezetet.)*

A végrehajtás hatékonyságának biztosítása érdekében, a közreműködő szervezetek teljesítménye rendszeresen értékelésre kerül.

Az operatív programok közreműködő szervezetei a fenti pontban említett minősítési eljárás eredményének függvényében, a 2007-2013 programozási időszakban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból, az Európai Szociális Alapból és a Kohéziós Alapból származó támogatások felhasználásának szabályairól és felelős intézményeiről szóló 255/2006 (XII.8.) Korm.rendelet 10.§-ának rendelkezései értelmében együttes miniszteri rendeletben kerültek kijelölésre. Ezt követően a KSz-ek konkrét feladat-, felelősség- és hatásköreinek, valamint finanszírozásuk módjának és feltételeinek rögzítése többoldalú feladat-ellátási szerződés keretében került meghatározásra, melyet az NFÜ, a KSz és – amennyiben releváns volt – a KSz tulajdonosi jogainak gyakorlója írt alá.

A program hatékony végrehajtása érdekében egyes támogatási konstrukciók esetében egyedi döntés alapján közvetítőként gazdasági társaságok, kereskedelmi bankok, civil szervezetek is bevonhatók (pl. indirekt támogatások vagy tőkealapok lebonyolítóiként).

A KSz-ek fenti feladatainak finanszírozása a feladat-ellátási szerződések keretében az OP szakmai segítségnyújtás prioritásának terhére történik. A KSz-ek a felmerült működési költségeik kapcsán, valamint az általuk igazolt költségek helytállóságának és szabályszerűségének, valamint a megbízható pénzügyi gazdálkodás biztosítása érdekében a szerződések többek között a következő kötelezettségeket írják elő:

- a KSz a közreműködői feladatok ellátásával kapcsolatos bevételeit és költségeit nyilvántartásában és analitikusan teljes körűen elkülöníteni köteles. Amennyiben az egységárák nem versenyztetés eredményeként kerülnek kialakításra, a KSz-feladatok ellátásával kapcsolatos bevételek profit elérésére és/vagy a szervezet egyéb tevékenységeiből eredő veszteségek finanszírozására nem fordíthatóak;
- az IH a KSz-nél a végrehajtásra vonatkozó ellenőrzéseket végez, mely kiterjed a KSz közreműködői feladatokkal kapcsolatos ráfordításainak, költségeinek és kiadásainak elkülönített nyilvántartására, eredményességére, szabályosságára és valódiságára is.

Az IH szabálytalanság felmerülése esetén felfüggesztheti a KSz által elkövetett szabálytalansággal érintett, indokolt esetben az összes jelen megállapodással kapcsolatos tevékenységet.

A Közlekedés Operatív Program közreműködő szervezete

A minősítési eljárás alapján az OP végrehajtásában közreműködő szervezetként az alábbi szervezet került kijelölésre:

Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ – Közlekedésfejlesztési Integrált Közreműködő Szervezet (KKK-KIKSZ)

A KIKSZ a KKK-n belül működő független, elkülönített szervezet, amely a közlekedéssel kapcsolatos, EU-s társfinanszírozással (PHARE, TEN-T, Schengen Alap, a 2004-2006 időszakban a Kohéziós Alap, KIOP, KözOP, KMOP) megvalósuló közlekedési beruházások operatív menedzsmentjét végzi. A KIKSZ kizárólagosan ezen alapokból finanszírozott beruházásokkal foglalkozik. A KIKSZ a kizárólagos közreműködő szervezet valamennyi KözOP prioritás vonatkozásában.

Ezeket a feladatokat – a KözOP és a KMOP kivételével - a 2006. év végéig a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumon belül működő KSZ látta el. A közreműködői feladatok a hatékonyság növelése, a nagyobb transzparencia, valamint a minisztériumi és a KSZ funkciók egyértelmű elkülönítése céljából a kiszervezésre kerültek. A KSZ tevékenysége a kiszervezés által stabilabb keretek között biztosítható. A KIKSZ-szel kötendő Támogatási Szerződés előírja és egyben biztosítja annak feltételét, hogy a KSZ vezetője a KözOP végrehajtásához szükséges megfelelő számú és képzettségű munkavállalót foglalkoztathasson, és az ehhez szükséges pénzügyi forrás rendelkezésre álljon.

A KIKSZ integritását a döntéshozatal és a kötelezettségvállalás, valamint a Támogatási Szerződés által a KözOP feladatok menedzselésére biztosított források felhasználása terén többféle eszközzel biztosítjuk.:

- Számviteli és pénzforgalmi szabályzat garántálja, hogy a Támogatási Szerződés által a KIKSZ működéséhez biztosított elkülönített források felett a KIKSZ vezetője rendelkezik. .
- A fenti szabályzatokon kívül a döntéshozatal és a kötelezettségvállalás függetlenségét a KKK Szervezeti és Működési Szabályzata, valamint további belső szabályozások biztosítják, amelyek világosan definiálják a KSZ vezetőjének feladatait, felelősségeit és hatásköreit. Ezek a szabályzatok biztosítják a KIKSZ független és transzparens működését.

A Gazdasági és Közlekedési Minisztériumból átvett erőforrások bázisára épülő humán kapacitások és a támogatási szerződés által megteremtett pénzügyi stabilitás egyaránt biztosítja, hogy a stratégiai szemlélet, a kompetenciák, valamint a kapacitások rendelkezésre álljanak.

Az egyes közreműködő szervezetek a 255/2006 (XII.8.) Korm.rendelet 10. §-ában foglalt feltételek mellett lecserélhetőek.

Annak érdekében, hogy a 2004-2006-os időszakban tapasztalt duplikációk és hatásköri átfedések kiküszöbölhetőek legyenek, főszabályként egy KSZ önállóan felel egy vagy több prioritási tengely (vagy minimum támogatási konstrukció) lebonyolításáért. A KSZ-ek közötti feladatmegosztás tematikus és nem horizontális, mint az előző időszakban volt. A pályázó vagy kedvezményezett csak egy szervezettel (KSZ) áll kapcsolatban, amely felel a támogatási konstrukció lebonyolításának egészéért.

7.1.5 Az OP lebonyolítása során használt eljárások

A végrehajtás hatékonyságának és eredményességének növelése, valamint átláthatóságának további elősegítése érdekében szükséges a végrehajtási folyamatok egységesítése és egyszerűsítése.

A projekt kiválasztási szempontoknak általánosan biztosítaniuk kell, hogy olyan projektek kerüljenek kiválasztásra, amelyek

- megvalósulása hozzájárul az ÚMFT és az operatív program, illetve az adott prioritás társadalmi-gazdasági céljaihoz;
- egyértelmű, mérhető és elérhető célokkal rendelkeznek;
- költség-hatékonyak;
- pénzügyileg és szervezetenként fenntarthatók;
- hozzájárulnak a fenntarthatóság, valamint az esélyegyenlőség és diszkrimináció tilalmának érvényesítéséhez;
- sikeres megvalósulásuk valamennyi feltétele biztosított.

A kiválasztási kritériumokat az operatív program monitoring bizottsága fogadja el.

Az OP végrehajtás során az allokációs döntések meghozatala az alábbi eljárások mentén folyik:

- Nagyprojekt: A 1083/2006/EK rendelet 39-41. cikkei rendelkezésével összhangban, az ERFA vagy KA által finanszírozott olyan, munkálatok, tevékenységek és szolgáltatások sorából álló műveletek, amelyek célja valamely pontos gazdasági vagy műszaki természetű oszthatatlan feladat elvégzése, amely egyértelműen meghatározott célkitűzésekkel rendelkezik és, melynek összköltsége meghaladja az 50 millió eurót (környezetvédelem területén a 25 millió eurót). Azon esetekben ahol nagyprojekt kerül végrehajtásra a projektek indikatív listáját az operatív program és az akcióterv is tartalmazza, így az társadalmi egyeztetés tárgyát képezi.
- Kiemelt projekt: A projekt kiválasztás olyan esete, amikor nincs szükség pályáztatásra. Ezen projektek is gondosan kiértékelésre kerülnek az értékelési eljárás során, először amikor előzetesen kiválasztásra kerülnek az akciótervben történő nevesítés előtt (az előzetes projektjavaslat alapján) és másodszor a jóváhagyási döntést megelőzően (részletes projektjavaslat alapján). A partnerségi elv mindkét fázisban érvényesül, hiszen az akciótervek társadalmi vitán vesznek részt és a civil szervezetek mindkét esetben helyet kapnak a bíráló bizottságokban. Elsősorban azon projektek tartoznak ebbe a kategóriába, amelyek megvalósítása a gazdaságra, a társadalomra, a térszerkezetére stb. jelentős hatást gyakorolnak. Kedvezményezettjeik többnyire – de nem kizárólagosan – állami vagy önkormányzati szervezetek. (pl. *közvetlen infrastruktúra projektek, kiemelt foglalkoztatási hatással járó befektetések állami támogatása*).
- Egyfordulós nyílt pályázat: Olyan támogatási konstrukciók esetében alkalmazott eljárás, ahol a pályázók száma, ill. összetétele (pl. magán szervezetek) indokolja a versenyeztetést.
- Kétfordulós pályázat: Olyan esetekben alkalmazott pályázatos projekt-kiválasztási eljárás-típus, ahol a célcsoport és a várható pályázatok száma limitált (tipikusan: közberuházások), és a finanszírozandó projektek összetettebbek. Az eljárás során először előzetes (kevéssé részletes) projekt-javaslatok kerülnek kiválasztásra. Az első körben sikeres projekt-javaslatok a KSz-től segítséget kapnak részletes, támogatható projektté történő kidolgozásukhoz.
- Közvetett támogatás: az eljárásnak két típusa lehet:
 - Indirekt támogatás: olyan, meghatározott értékhatár alatti pályázatok esetében használt eljárás, amelynek kapcsán a támogatások elosztását, a projektek szabályos és szerződészerű végrehajtásának felügyeletét – az irányító hatósággal kötött támogatási szerződés alapján – szakmai lebonyolító szervezet – pl. civil szervezet – látja el.

- Pénzügyi támogatási eszközök: olyan eljárás, amelyben a projektek kiválasztását, megvalósulásának nyomon követését, ellenőrzését, a támogatás kifizetését pénzügyi közvetítők (pl. bankok) végzik. (pl. hitel, tőke, garancia eszközök).

Az egyes támogatáscsoportok esetében alkalmazandó projekt-kiválasztási eljárásokat a részletes akciótervek tartalmazzák.

7.1.6 A végrehajtás adminisztratív kapacitása

Az új időszakban a fejlesztési terv költségvetése – és ezen belül a felhasználandó EU-támogatás nagysága – igen jelentős mértékben megemelkedett. Magyarország elkötelezett az intézményrendszer olyan továbbfejlesztése mellett, hogy az EU-támogatások hatékony, eredményes és időben történő felhasználásához szükséges szervezeti kapacitás folyamatosan és teljes körűen rendelkezésre álljon.

Annak érdekében, hogy a feladatnak meg tudjon felelni, figyelembe véve a 2004-2006 közötti tapasztalatokat, Magyarország az intézményrendszer jelentős strukturális átalakítása mellett döntött. A szerkezeti átalakítás kiterjed a hatékonyabb feladat- és munkafolyamat-szervezésre, valamint ezzel összefüggésben – előzetes felméréseknek megfelelően – a rendelkezésre álló adminisztratív kapacitások bővítésére.

Ennek érdekében:

- Az összes irányító hatóság egyetlen intézményben került összevonásra. Ennek eredményeként:
 - Egységessé vált a programok tervezésének és végrehajtásának teljes szabályrendszere. Ez növeli a rendszer átláthatóságát, megkönnyíti a „legjobb gyakorlatok” elterjesztését.
 - A minden IH esetében azonos tartalmú technikai háttérfunkciókat (pl. pénzügy, számvitel, kommunikáció, jogi feladatok) összevontan, az NFÜ horizontális szervezeti egységei látják el valamennyi IH számára. Így növelhető volt a feladatellátás hatékonysága.
- A Kormány a tervezéshez és a végrehajtáshoz kötődő feladatokat egységes elvek alapján az IH-k és a KSz-ek között újra osztotta. Az IH az OP végrehajtásával kapcsolatos stratégiai feladatokért felel, míg a KSz nagyobb döntési jogosultságot és felelősséget kap a konkrét pályáztatást érintő ügyekben. Ennek eredményeként megszűnik a párhuzamos feladatellátás (duplikáció), csökken a hibák lehetősége, minden szereplő teljesítménye egyértelműen mérhetővé és számonkérhetővé válik.
- Az NFÜ 2006. őszén a potenciális közreműködő szervezeteknél – a 2003-ban követett gyakorlathoz hasonlóan – független szervezeti audit, ún. minősítési eljárást folytatott le. A minősítés célja egyrészt az volt, hogy megállapítsa a szervezet alkalmasságát a KSz feladatokra, másrészt, hogy felmérje az adott szervezetnél a feladat ellátása érdekében még továbbfejlesztendő területeket. A minősítés szempontjai különösen:
 - rendelkezik-e a szervezet megfelelő szakmai tapasztalattal és felkészült humán erőforrás kapacitással;
 - a szervezeti forma lehetővé teszi-e a munkatársak teljesítményének ösztönzését;
 - a szervezet működése kellőképpen szabályozott-e;
 - a szervezeti forma lehetővé teszi-e a 2007-13-as időszakban a KSz-hez delegált feladatok önálló ellátását.

A minősítés eredményeként a szervezet fejlesztésére vonatkozóan **konkrét intézkedési terv készült minden egyes KSz számára**, Ennek keretében a KSz-ek pontosan megállapított ha-

táridőkkel kötelezettséget vállalnak a kapacitások ill. kompetenciák tekintetében szükséges intézkedések mielőbbi végrehajtására (amely adott esetben a megfelelő feladatellátáshoz szükséges adminisztratív kapacitások bővítését, vagy a személyi állomány képzését is jelenti).

Az intézkedési tervek az NFÜ-KSz feladatellátási szerződések részét képezik és ezek megvalósítását az IH folyamatosan nyomon követi. Ezáltal biztosított, hogy minden IH megfelelő létszámú és képzettségű humán kapacitással rendelkezzen.

- Átfogó teljesítménymérési és ösztönzési rendszert került bevezetésre mind szervezeti, mind egyéni szinten. Így az intézményrendszer minden tagja érdekeltté válik a programok hatékony, tartalmi szempontból eredményes végrehajtásában.
- Rugalmas, teljesítményarányos, hosszú távon kiszámítható intézmény-finanszírozási rendszer került bevezetésre a KSz-ek esetében. A finanszírozás éves üzleti tervek alapján történik. Az NFÜ és a KSz között kötött feladat-ellátási szerződés biztosítja a KSz magas szintű, gyors projekt-kiválasztási és –menedzsment feladatok ellátásában való pénzügyi érdekelttségét. Egyben garantálja, hogy a közreműködő szervezetek a feladatellátáshoz szükséges létszámot és technikai feltételeket – saját hatáskörben – rugalmasan meg tudják teremteni: középtávú feladataiktól függően szabadon növelhetik vagy csökkenthetik kapacitásaikat. A KSz-költségek pénzügyi fedezetét a 2004-06-os időszak részletes intézményi költségfelmérésének eredményei alapján kialakított OP TA-prioritások biztosítják.

A KSz-szintű feladat- és kapacitásigény kielégítésére a szakmai segítségnyújtás források kb. 2/3-át különítettük el.

7.2 MONITORING ÉS ÉRTÉKELES

7.2.1 Monitoring

Monitoring Bizottság

Feladat- és hatásköre:

Az operatív program monitoring bizottság felelősségi körébe tartozó feladatokat – különös tekintettel a végrehajtás eredményességére és minőségére – ill. a bizottság összetételére vonatkozó szabályokat a 1083/2006/EK rendelet 65. cikke és a 255/2006-os Korm.rendelet 14.§-a tartalmazza:

- az operatív program jóváhagyásától számított hat hónapon belül megvizsgálja és jóváhagyja a finanszírozott műveletek kiválasztási kritériumait, és jóváhagyja ezen kritériumoknak a programozási igények szerinti bármely felülvizsgálatát;
- az irányító hatóság által benyújtott dokumentumok alapján rendszeres időközönként felülvizsgálja az operatív program konkrét céljainak megvalósítása felé tett előrelépést;
- megvizsgálja a végrehajtás eredményeit, különösen az egyes prioritási tengelyek mentén kitűzött célok elérését, valamint az értékeléseket;
- megvizsgálja és jóváhagyja az éves és záró végrehajtási jelentéseket, valamint az évente aktualizált értékelési tervet;
- tájékoztatást kap az éves ellenőrzési jelentésről vagy a jelentésnek az operatív programra vonatkozó részéről, valamint a jelentés vizsgálatát követően vagy a jelentés említett részére vonatkozóan a Bizottság által tett esetleges észrevételekről;

- az Irányító Hatóságnak javasolhatja az operatív program bármely olyan felülvizsgálatát vagy vizsgálatát, amely elősegíthetné az alapok célkitűzéseinek elérését, illetve a program irányításának javítását, a pénzügyi ellenőrzést is beleértve;
- megvizsgálja és jóváhagyja az alapokból származó hozzájárulásról szóló bizottsági határozat tartalmának módosítását célzó javaslatokat.

A monitoring bizottság továbbá megtárgyalja a 7.1.1. fejezetben hivatkozott akcióterveket. A 1083/2006/EK tanácsi rendelet 63. cikk (1) bekezdésével összhangban egy monitoring bizottság több operatív program végrehajtását is felügyelheti.

Összetétele:

A monitoring bizottságok felállításáért az irányító hatóságok felelnek.

A 1083/2006/EK rendelet 64. cikkében foglaltaknak megfelelően az operatív program Monitoring Bizottságának összetétele az alábbiak szerint alakul:

A 1083/2006/EK rendelet 64. cikk (1) bekezdésének megfelelően a Monitoring Bizottság elnökét a tagállam jelöli ki, aki a Fejlesztéspolitikai Irányító Testület adott tématerületért felelős mindenkor tagja.

A Monitoring Bizottság tagjai:

- az Irányító Hatóság,
- az OP végrehajtásában érintett szakminiszterek delegált képviselője,
- az OP végrehajtásában érintett közreműködő szervezetek,
- az államháztartásért felelős miniszter képviselője,
- az érintett regionális fejlesztési tanácsok delegált képviselője
- egy önkormányzati szövetségek közösen jelölt egy képviselője,
- környezetvédelmi civil szervezetek által delegált legalább egy képviselő,
- az Országos Érdekegyeztető Tanács munkavállalói és munkáltatói oldalának egy-egy képviselője,
- a romákat, a fogyatékossgal élő embereket és a nők és férfiak esélyegyenlőségét képviselő civil szervezetek legalább egy-egy delegált képviselője,
- az érintett szakmai és társadalmi szervezetek egy-egy delegált képviselője.

Tanácsadói minőségében részt vesz:

- saját kezdeményezésére vagy a monitoring bizottság kérésére az Európai Bizottság egy képviselője;
- az OP végrehajtásával érintett másik OP Irányító Hatóságának egy képviselője;
- az Igazoló Hatóság és az Ellenőrzési Hatóság és a központi harmonizációs egység egy-egy képviselője;
- azon operatív programok esetében, amelyekhez az EIB vagy az EIF hozzájárul, az EIB és az EIF egy-egy képviselője;
- állandó meghívottként az EMVA és az EHA végrehajtásáért felelős szervezet egy képviselője

- az Európai Területi Kooperáció (European Territorial Cooperation) hálózat egy képviselője.

Monitoring információs rendszer leírása – indikátorok és adatgyűjtés

A pályázók és a támogatást igénybevevők által szolgáltatott adatok a monitoring információs rendszerbe, az Egységes Monitoring Információs Rendszer (EMIR) továbbfejlesztett változatába kerülnek. A rendszer adatokkal történő feltöltése a közreműködő szervezetek feladata, az NFÜ biztosítja a rendszer folyamatos működtetését és fejlesztését.

A rendszer biztosítja az adatok gyűjtését, feldolgozását és továbbítását, valamint a végrehajtás támogatását, segíti az ÚMFT végrehajtásában résztvevő valamennyi szervezet napi munkáját csakúgy mint az Európai Bizottságét és más hazai intézményekét.

Tekintettel arra, hogy az EMIR-ben rögzítésre kerülnek a keretfelosztással kapcsolatos döntések, valamint arra, hogy új döntéshozatal előtt a program előrehaladása mindig ellenőrzésre kerül, az alapok különböző régiókba áramlásának nyomon követése és a különböző közlekedési módok közötti keretfelosztási terv NSRK által meghatározott egyensúlyának fenntartása biztosított.

A 2007-13-as programozási időszakban alapkövetelmény, hogy a pályázók és a támogatást igénybe vevők adatszolgáltatási kötelezettségeiknek minden támogatási forma esetében lehetőleg elektronikusan tegyenek eleget. A rendszer ezen szempontok figyelembevételével került kialakításra.

Az informatikai rendszer valós idejű adatokat szállít a megvalósítási rendszer minden egyes szintjéről, valamint elektronikus kommunikációs eszközként szolgál az Európai Bizottság és Magyarország között.

A rendszer az átláthatóság biztosítása érdekében nyilvántartja

- az egyes prioritások esetében a 1083/2006/EK Rendelet 34. cikk (2) bekezdésében foglaltaknak megfelelően alkalmazott – az ERFA és az ESZA támogatásterületei közötti – „átjárhatóság” teljesülését és az időszak során nyomon követi maximumainak teljesülését, beleértve az Európai Parlament és a Tanács 1081/2006/EK Rendelet 3. cikk, (7). bekezdésében, valamint a 1080/2006/EK Rendelet 8. cikkében foglalt speciális eseteket is,
- a 1083/2006/EK Tanácsi rendelet II. melléklet 15. pontja szerint a Középmagyarországi régióra jutó addicionális támogatások felhasználását.

7.2.2 Értékelés

Értékelési terv

Az OP-k értékelése ÚMFT szinten biztosított koordináció mentén, szisztematikus rendszerben, értékelési terv mentén történik. Az értékelési terv biztosítja az értékelések elvégzésére való felkészülést, a külső és belső értékelő kapacitásokkal való hatékony gazdálkodást, valamint az értékelések összehangolásában rejlő lehetőségek kihasználását.

Az OP értékelési terve 3 éves kitekintésben készül, évente felülvizsgálatra, illetve kiegészítésre kerül a folyamatos értékelési rendszer jellegéből adódóan.

Az OP értékelési tervét az OP IH – az értékelés ÚMFT szintű koordinációját biztosító szervezeti egységgel egyetértésben – terjeszti az OP Monitoring Bizottsága elé, amely azt évente jóváhagyja. (A Monitoring Bizottságnak szintén joga van értékelés lefolytatását kezdeményezni.) Az értékelési terv a végrehajtás 2015-ig terjedő időszakára vonatkozóan előre tervezett értékeléseket, illetve a folyamatos értékelés rendszerében évente kiválasztásra kerülő értékeléseket is tartalmaz.

Az értékelési terv az alábbi értékeléseket tartalmazza:

- az OP stratégia és végrehajtási rendszer félidei felülvizsgálata (2009-2010);
- az OP utólagos értékelése (2015-2016);
- az akciótervek éves operatív értékelése (2008, 2010, 2012, 2014);
- az akciótervek utólagos értékelése (2009, 2011, 2013, 2015);
- akciótervek és egyedi beavatkozások, nagyprojektek OP célok és horizontális célkitűzések érvényesüléséhez való hozzájárulásának előzetes értékelő vizsgálata (2006, 2008, 2010);
- az operatív program horizontális céljai teljesülésének átfogó értékelése (pl. esélyegyenlőség, fenntarthatóság stb.) (2008, 2010, 2012)

Az értékelés kiterjed az Operatív Program klímaváltozással kapcsolatos hatásaira (lehetőség szerint számba véve a kapcsolódó természeti, társadalmi és gazdasági költségeket és hasznokat is), hogy megalapozza a hatékony fellépést a klímaváltozás elleni küzdelemben.

Az értékelések tervezett felhasználására (közzététel, értékelési jelentések hozzáférhetősége, eredmények bemutatása és terjesztése, ajánlások nyomon követése) vonatkozó szabályokat az egységes működési kézikönyv tartalmazza. Ezen szabályok összhangban vannak a Bizottság folyamatos értékelésre vonatkozó munkadokumentumainak (*Working Documents on on-going evaluations*) ajánlásaival.

A folyamatos értékelés kiválasztási mechanizmusa

Az előre tervezett (átfogó, stratégiai) értékelések mellett az ÚMFT egységes értékelési terve évről-évre kiegészül az akciótervekhez kapcsolódó értékelésekkel, amelyekre az OP IH tesz javaslatot a monitoring bizottsággal egyetértésben. Az értékelési terv keretében értékelést kell indítani:

- az akcióterv azon műveletei esetében, amelyek végrehajtása során a végrehajtási ütemtervben meghatározott indikátor-értékektől jelentős eltérés mutatkozik;
- az akcióterv műveleteihez kapcsolódó I. NFT-ben megvalósított intézkedés(ek) tapasztalatainak összegyűjtésére;
- az innovatív, hazai végrehajtási előzménnyel nem rendelkező műveletek lezárása után 2 évvel a végrehajtás tapasztalatainak összegyűjtésére, valamint a hatásmechanizmusok feltárására;
- 2009-től kezdődően évente prioritásonként legalább 1 művelet szándékolt és nem szándékolt hatásainak utólagos értékeléssel történő felmérésére.

Az értékelési tervtől függetlenül ad-hoc értékelés indítása indokolt a végrehajtás rendszerében (KSZ, IH) felmerülő előre nem látható igények, valamint a Monitoring Bizottság igényei alapján.

Értékelés menedzsment

Az értékelés horizontális, ÚMFT szintű koordinációját biztosító szervezeti egység:

- előkészíti és lefolytatja az előre tervezett, átfogó stratégiai értékeléseket;
- biztosítja a rendszerszerűen lebonyolított értékelések forrásait, módszertani egységességét és az értékelési terv betartatását;
- előkészíti és lefolytatja a több OP-t érintő kérdésekben lefolytatott értékeléseket;

- előkészíti és lefolytatja az innovatív, hazai előzményekkel nem rendelkező műveletek értékelését;
- biztosítja, hogy az értékelések eredményei a közvélemény számára hozzáférhetővé váljanak.

Az IH az megfelelő kapacitást tart fenn az értékelésekhez kapcsolódó menedzsment feladatok elvégzésére, amely

- felelős az OP és a hozzá kapcsolódó akciótervek és műveletek értékeléséhez kapcsolódó feladatok elvégzéséért, az ÚMFT értékelési tervének OP-t érintő részeinek megvalósulásáért;
- koordinálja, fejleszti és ösztönzi az OP-hoz kapcsolódó értékelési tevékenységet;
- javaslatot tesz az ÚMFT 3 éves értékelési tervéhez;
- biztosítja az értékelések eredményeinek tervezésbe és végrehajtásba való becsatornázását;
- gondoskodik az OP értékelési indikátorok adatainak előállításáról és monitoring információs rendszerben való tárolásukról;
- két évente, az akciótervek lezárásakor, felülvizsgálja az OP prioritásszintű indikátorainak célértékeit;
- indokolt esetben – pl. a monitoring bizottság kezdeményezésére – az OP értékelési tervében nem szereplő értékeléseket indít a műveletekhez kapcsolódóan, azok végrehajtásának támogatására.

Tervezett értékelési kapacitások

Pénzügyi erőforrások:

Az ÚMFT-szintű értékelések, valamint az értékelési módszertanok kidolgozása, az értékelési tevékenységek koordinációja, illetve az éves értékelési tervben szereplő értékelési tevékenységek pénzügyi feltételeit a Végrehajtás Operatív Program illetve központi költségvetési források teremtik meg.

További – pl. a Monitoring Bizottság kezdeményezésére lefolytatott – értékelések finanszírozási forrását jelen OP szakmai segítségnyújtás prioritása jelentik.

Humán erőforrások:

Az NFÜ értékelésért felelős 6 fős horizontális egységének kapacitásain kívül az IH-k megfelelő mértékű címzett humán erőforrást biztosítanak az értékelési tevékenységek ellátására.

7.3 PÉNZÜGYI IRÁNYÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS

7.3.1 Igazoló Hatóság – feladatai

Az Igazoló Hatóság felépítése

A strukturális alapok és a Kohéziós Alapból támogatott fejlesztések megvalósítására szolgáló operatív programok igazoló hatósága a Pénzügyminisztérium elkülönült szervezeti egysége. Az igazo-

ló hatósági feladatok ellátása az előző programozási időszak kifizető hatósági (Pénzügyminisztérium NAO Iroda) szervezetére és gyakorlatára épül.

Az Igazoló Hatóság a következő **feladatokat** látja el:

- átutalások fogadása az Európai Bizottságtól;
- az uniós hozzájárulások átutalása a Nemzeti Fejlesztési Ügynökségnek a vonatkozó fejezeti kezelésű előirányzat-felhasználási keretszámlájára;
- a költségnyilatkozatok és átutalás igénylések elkészítése, igazolása és benyújtása a Bizottsághoz;
- annak igazolása, hogy a költségnyilatkozat pontos, megbízható számviteli rendszerekből származik, és ellenőrizhető bizonylatokon alapul, továbbá, hogy az igazolt költségek megfelelnek az alkalmazandó közösségi és nemzeti szabályoknak, és a programra alkalmazandó kritériumokkal összhangban finanszírozás céljából kiválasztott, valamint a közösségi és nemzeti szabályoknak megfelelő műveletek tekintetében merültek fel;
- igazolás céljából az ellenőrzési hatóság által vagy annak hatáskörében elvégzett valamilyen ellenőrzés eredményének figyelembevétele;
- a költségek megfelelőségének ellenőrzése érdekében saját hatáskörében kockázatelemzésen alapuló mintavétel alapján tényfeltáró vizsgálat és tényfeltáró látogatás elvégzése a pénzügyi lebonyolításban résztvevő szervezeteknél
- az átutalások fogadására szolgáló kincstári számlák forgalmáról, a követelésekről és a kötelezettségekről számviteli nyilvántartás vezetése;
- a visszafizetendő, valamint az adott művelethez történő hozzájárulás egészének vagy egy részének visszavonásából eredő összegek nyilvántartása;
- az adminisztratív hibák, valamint az operatív program megvalósítása során bekövetkezett szabálytalanságok következtében szükségessé váló pénzügyi korrekciók végrehajtása, a visszafizetett uniós hozzájárulások Európai Bizottság felé történő elszámolása;
- az adott pénzügyi évre, valamint a következő pénzügyi évre vonatkozó, előrelátható átutalási igénylésekkel kapcsolatos ideiglenes előrejelzések megküldése az Európai Bizottság részére minden évben legkésőbb április végéig.

7.3.2 Pénzügyi irányítás szabályai

Az IH felelőssége:

- Az Irányító Hatóság felel az Operatív Programnak a megbízható pénzügyi gazdálkodás elvével összhangban történő irányításáért és végrehajtásáért.
- Az IH a kedvezményezettek elszámolásainak befogadását, feldolgozását és ellenőrzését közreműködő szervezetre – amennyiben van KSZ - delegálja.
- Az IH a delegált feladatok ellátását folyamatosan nyomon követi.
- Az IH biztosítja, hogy igazolás céljából az igazoló hatóság kellő információval rendelkezzen az operatív program végrehajtása során felmerült költségekkel kapcsolatban folytatott eljárásokról, továbbá a közreműködő szervezet hitelesítési jelentésének ellenjegyzésével nyilatkozik az igazoló hatóság felé az általa delegált feladatokat ellátó közreműködő szervezet által alkalmazott eljárások uniós és hazai előírásokkal való összhangjáról. Az irányító

hatóság gondoskodik a közreműködő szervezet által összeállított hitelesítési jelentés igazoló hatóság részére történő benyújtásáról.

- Kockázatelemzésen alapuló helyszíni ellenőrzés a KSz-eknél a KSz által ellenőrzött és jóváhagyott támogatási összegek tekintetében. Ezen feladat hatékony ellátásának erősítése érdekében az IH-nak lehetősége van arra, hogy a Magyar Államkincstár (MÁK) egy vagy több munkatársát (kincstárnokok) a KSz-hez delegálja, annak érdekében, hogy biztosítsa a KSz által ellenőrzött és jóváhagyott támogatási összegek szabályosságát és pontosságát, beleértve az adatok monitoring rendszerben (EMIR) történő rögzítésének pontosságát.

A KSz felelőssége:

- A közreműködő szervezet felelős az irányító hatóság által delegált feladatok uniós és hazai előírásokkal összhangban való ellátásáért.
- A közreműködő szervezet gondoskodik az Operatív Program keretében jóváhagyott projektek uniós és hazai előírásokkal összhangban történő végrehajtásának ellenőrzéséről.
- A közreműködő szervezet gondoskodik a kedvezményezett elszámolásainak befogadásáról, feldolgozásáról és folyamatba épített ellenőrzéséről, valamint kockázatelemzés alapján helyszíni ellenőrzés lefolytatásáról, és az elvégzett ellenőrzéseknek hitelesítési jelentésben való összegzéséről az irányító hatóság és az igazoló hatóság tájékoztatása céljából. A KSz gondoskodik a támogatásoknak kedvezményezettek részére történő kifizetéséről.

7.3.3 Kedvezményezett részére történő kifizetés folyamata

A kedvezményezett a projekt megvalósítása során keletkezett számláit az előrehaladási jelentéssel együtt rendszeres időközönként benyújtja a közreműködő szervezethez.

A közreműködő szervezet az elszámolásokat pénzügyileg, tartalmilag és formailag ellenőrzi, a kockázatelemzés alapján készített ellenőrzési tervnek megfelelően helyszíni ellenőrzést is végezhet.

A KSz a jóváhagyott elszámolások alapján gondoskodik a támogatások kedvezményezettek részére történő kifizetéséről. Az elvégzett ellenőrzések eredményéről hitelesítési jelentésben tájékoztatja az irányító hatóságot és az igazoló hatóságot.

A kedvezményezett részére kifizetendő támogatás uniós részét az irányító hatóság a központi költségvetésből megelőlegezi, majd a rendelkezésre álló előfinanszírozási forrásból és a későbbi időközi kifizetésekből az igazoló hatóság az irányító hatóság részére megtéríti.



7.3.4 Az Európai Unió támogatások ellenőrzése

Pénzügyi irányítás és ellenőrzés (kontroll)

Az irányító hatóság, az igazoló hatóság és a közreműködő szervezet kialakítja és működteti a pénzügyi irányítás és kontroll rendszerét. A pénzügyi irányítás és kontroll rendszerének biztosítania kell, hogy a szervezetek tevékenysége szabályszerű és megfelelően szabályozott, gazdaságos, hatékony és eredményes legyen, az információk pontosak legyenek és megfelelő időben rendelkezésre álljanak. A tervezés, pályáztatás, pénzügyi lebonyolítás, számvitel, ellenőrzés és monitoring feladatait funkcionálisan el kell különíteni, ezen feladatok megfelelő szabályozásáról a vonatkozó belső szabályzatokban gondoskodni kell.

Az irányító hatóság, az igazoló hatóság és a közreműködő szervezet gondoskodik az ellenőrzési nyomvonal, a kockázatkezelési és szabálytalanságkezelési szabályzat kialakításáról és az esetleges változások haladéktalan átvezetéséről.

A pénzügyi lebonyolítás során az irányító hatóságnak, illetve a közreműködő szervezetnek gondoskodnia kell a kifizetéseket megelőző dokumentum alapú, valamint a – kockázatelemzés alapján történő – helyszíni ellenőrzések lefolytatásáról. Ennek keretében ellenőrizni kell a programok, illetve projektek támogatási szerződéseknél megfelelő fizikai és pénzügyi előrehaladását, valamint azt, hogy a benyújtott számla vagy egyéb, a gazdasági eseményt hitelesen dokumentáló bizonylat összhangban van a pályázatra vonatkozó döntéssel és a szerződéses feltételekkel, a fizikai és teljesítmény mutatószámok teljesítésével, a közbeszerzésre vonatkozó közösségi és nemzeti jogszabályokkal.

A Nemzeti Fejlesztési Ügynökség vezetője és a közreműködő szervezet vezetője, valamint az Igazoló Hatóság és az Ellenőrzési Hatóság – minden évben, jogszabályban meghatározott tartalommal és határidőre – köteles nyilatkozni az általa működtetett irányítási és kontroll rendszerek megfelelő működéséről.

Az államháztartásért felelős miniszter a központi harmonizációs egységen keresztül látja el az alapokból származó támogatások ellenőrzésének szabályozásával, harmonizációjával, koordinációjával kapcsolatos feladatokat. A központi harmonizációs egység kidolgozza és folyamatosan továbbfejleszti az alapokból származó támogatások ellenőrzésére és a belső kontrollokra vonatkozó hazai jogszabályokat és módszertani útmutatókat; az ellenőrzési erőforrások harmonizálása révén biztosítja az alapokból származó támogatások vonatkozásában végzett átfedésektől mentes, hatékony és eredményes ellenőrzéseket; minőségértékelés keretében vizsgálja a belső kontroll rendszerek vonatkozásában a jogszabályi előírások, módszertani útmutatók alkalmazását és végrehajtását.

Az államháztartásért felelős miniszter, az európai uniós támogatások felhasználásának átláthatósága érdekében, az európai uniós támogatások lebonyolításában résztvevő szervezetek bevonásával audit bizottságot hoz létre és működtet.

Az Ellenőrzési Hatóság feladata, felelőssége

Az Ellenőrzési Hatóság a közösségi és nemzeti jogszabályok előírásaival összhangban kijelölt, az irányítási és ellenőrzési rendszerek eredményes működésének ellenőrzéséért felelős szervezet, amely működésében független az irányító hatóságtól, az igazoló hatóságtól és a közreműködő szervezetektől. Magyarországon valamennyi operatív program vonatkozásában ugyanazon szervezet látja el az Ellenőrzési Hatóság feladatait. A Kormányzati Ellenőrzési Hivatalról szóló 312/2006. (XII. 23.) Korm. rendelet rendelkezéseinek megfelelően az Ellenőrzési Hatóság feladatait a Kormányzati Ellenőrzési Hivatal (KEHI) látja el, amely Pénzügyminisztérium fejezet alá tartozó önálló fejezeti jogosítványokkal rendelkező költségvetési szerv (központi hivatal).

Az Ellenőrzési Hatóság feladatai:

- az 1083/2006/EK rendelet 71. cikk (2) bekezdésének megfelelően kidolgozza az irányítási és ellenőrzési rendszerek értékelési kritériumrendszerét, lefolytatja az értékelést, valamint elkészíti az értékelésről szóló jelentést és véleményt;
- gondoskodik a nemzeti ellenőrzési stratégia, valamint az éves beszámolási kötelezettségek (éves ellenőrzési jelentések és vélemények) elkészítéséről és teljesítéséről, valamint a Bizottsággal a szükséges egyeztetési eljárások lefolytatásáról;
- gondoskodik a rendszer- és mintavételes ellenőrzések elvégzéséről, a nemzeti ellenőrzési stratégia teljesülésének, az ellenőrzési jelentések elkészítéséről;
- gondoskodik az Európai Bizottság felkérésére végzendő ellenőrzések ellátásáról;
- gondoskodik az ellenőrzési jelentések megállapításainak, javaslatai hasznosulásának, az intézkedési tervek végrehajtásának nyomon követéséről;
- elkészíti a részleges zárásról szóló nyilatkozatokat, valamint a zárónyilatkozatokat és az azokat megalapozó ellenőrzési jelentéseket;
- részt vesz az Európai Bizottság által végzett ellenőrzésekre adandó tagállami válaszok kialakításában, a szükséges tárgyalások lefolytatásában;
- részt vesz az 1083/2006/EK rendelet 73. cikke szerinti – Európai Bizottsággal történő – egyeztetéseken az ellenőrzési tervek összehangolása az ellenőrzések eredményeinek kicserélése érdekében.

7.4 INFORMÁCIÓ ÉS NYILVÁNOSSÁG BIZTOSÍTÁSA

7.4.1 Tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos rendelkezések.

A hazai és közösségi jogszabályi követelmények figyelembevételével az NFÜ felel az ÚMFT és az operatív programok tájékoztatásra és nyilvánosságra vonatkozó feladatainak ellátásáért, különös tekintettel a következőkre:

- A potenciális kedvezményezettek, gazdasági és szociális partnerek tájékoztatása a támogatások nyújtotta lehetőségekről. Ezen belül kiemelt szerepet kap a potenciális pályázók hatékony mozgósítása, a jól megalapozott projektgeneráló tevékenység és a pályázati lehetőségek megismertetése.
- A közvélemény tájékoztatása arról a szerepről, amelyet az Európai Unió betölt a fejlesztések megvalósításában. Ennek során a kommunikáció az uniós társfinanszírozással megvalósuló tevékenységek eredményeinek bemutatására koncentrál.

A tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos tevékenységek megvalósítása mind az intézményrendszer szereplői (NFÜ, közreműködő szervezetek) mind pedig a kedvezményezettek részéről kötelezettségekkel jár. Az ÚMFT egészére vonatkozó általános, illetve az operatív programokhoz kötődő általános kommunikációs tevékenységeket, partnerségi akciókat központi szinten szükséges megszervezni. A közreműködő szervezetek részt vesznek a támogatási lehetőségek megismertetéséhez kapcsolódó egyéb kommunikációs feladatok ellátásában (szakmai és információs napok, fórumok szervezése a programokról a potenciális pályázók számára, országos, regionális, megyei és kistérségi szinten), a kedvezményezettek kommunikációs tevékenységének támogatásában valamint adatgyűjtést és adatszolgáltatást is végeznek.

A kedvezményezettek az NFÜ által kiadott arculati kézikönyv és útmutató alapján, kötelező jelleggel végzik saját projektjük megismertetését a lehető legszélesebb körben.

A tájékoztatással és nyilvánossággal kapcsolatos teendők megvalósítására vonatkozóan a jogszabályi kötelezettségeknek megfelelően az NFÜ ÚMFT egészére vonatkozóan egységes kommunikációs stratégiát készít, amely meghatározza a vonatkozó intézkedések célját, üzenetét, végrehajtásuk stratégiáját, tartalmát, a megcélzott társadalmi és gazdasági csoportokat, az intézkedések hatékonyságát mérő értékelési kritériumokat, az intézkedések ajánlott költségvetését, azok várható időbeli ütemezését, valamint a megvalósításért felelős adminisztratív egységeket és azok kötelezettségeit. A kommunikációs terv a kommunikációs stratégia alapján készül évente. A közreműködő szervezet feladata a kezelésében lévő operatív programhoz és/vagy prioritások összességéhez kapcsolódó kommunikációs terv elkészítése és benyújtása az NFÜ-nek jóváhagyás céljából.

Főbb területek:

- *Támogatási lehetőségek megismertetése, pályázók hatékony mozgósítása, projektgenerálás*
A fejlesztési források sikeres és eredményes felhasználásához nélkülözhetetlen a lehetséges kedvezményezettek hatékony mozgósítása, a támogatási lehetőségek megismertetése. E területeken különösen aktív, hatékony és koncentrált, a jól behatárolható célcsoportokra (a potenciális kedvezményezettek körének különböző szegmenseire) fókuszáló kommunikációra van szükség. Ennek során külön hangsúlyt kell fordítani a leghátrányosabb helyzetben lévő csoportokat képviselő szervezetek direkt módon való informálására, ill. az ilyen csoportokat érintő projektgenerálásra és szükség esetén a megvalósítás során nyújtandó szakmai segítségre is.
- *A társfinanszírozással megvalósuló fejlesztési programok eredményeinek bemutatása*
A megvalósult projektek bemutatása a strukturális alapok hazai felhasználásának sikerességét hirdeti, egy gyorsan és lendületesen fejlődő Magyarország képét tudatosítja a közvélemény-

ben, az Európai Unió imázsát erősíti, valamint – a jó példa elvén – ösztönzőleg hat a potenciális pályázók körére.

- *Partnerség*

A partnerség elvének alkalmazásával kapcsolatos módszertani feladatok – partnerségi stratégia, partnerségi akciók, partnerségi beszámolók – ellátása a társadalmi egyeztetés kapcsán, a kiemelt partnerekkel történő kapcsolattartás és a partnerek szakmai együttműködésekbe történő bevonása, valamint a partnerség elvének alkalmazásával kapcsolatos stratégia és beszámolók elkészítése a magyar kormány és az Európai Bizottság részére rendkívüli fontosságú. Minden egyes OP és akcióterv egyenként kerül társadalmi egyeztetésre. A meghatározott felelősségi rendnek megfelelően a partnerséggel kapcsolatos feladatokat ágazati OP-k esetében az NFÜ horizontális szervezeti egysége látja el a KSz-ek bevonásával a VOP-ból finanszírozva. A monitoring bizottság működését minden esetben az OP TA forrása fedezi.

- *Ügyfélszolgálat*

Kiemelt feladata az intézményrendszernek a lehetséges és már nyertes pályázókkal való kapcsolattartás. Ez az intézményrendszer szolgáltató jellegének erősítése szempontjából, valamint az átláthatóság szempontjából hangsúlyos terület. Ennek megfelelően központi és helyi szinten is szükséges az ügyfél-tájékoztatási és információs feladat egységes rendszerben történő ellátása. Az egységes ügyfél-tájékoztatási rendszer fő elemei: internetes pályázó-tájékoztató felület, online és telefonos ügyfélszolgálat működtetése (*Contact Center*), a közreműködő szervezetek információs tevékenységének koordinálása, az információk áramlását koordináló belső információs rendszer kialakítása és működtetése.

7.5 KÖZÖSSÉGI POLITIKÁK ÉS HORIZONTÁLIS ELVEK – FENNTARTHATÓSÁG, ESÉLYEGYENLŐSÉG ÉS PARTNERSEG, ÁLLAMI TÁMOGATÁSOK, KÖZBESZERZÉSEK

7.5.1 Fenntarthatóság, esélyegyenlőség és a diszkrimináció tilalma

A 1083/2006/EK rendelet 17. cikkében foglaltaknak megfelelő fenntarthatóság kritériumait (különös tekintettel a környezeti fenntarthatóságra) a tervezés és a végrehajtás teljes folyamatában garantálni kell. Ennek érdekében az NSRK, és az operatív programok vonatkozásában stratégiai környezeti vizsgálat készült. Az ÚMFT-t és az operatív programokat az Országos Környezetvédelmi Tanács elé terjesztettük.

A programvégrehajtás valamennyi szintjén megfelelő irányítási rendszerek kerülnek kialakításra annak érdekében, hogy az esetlegesen nem fenntartható vagy környezeti szempontból kedvezőtlen hatások, különös tekintettel a klímaváltozásra, a biológiai sokféleség és ökoszisztémák fenntartására valamint a természeti erőforrások igénybevételeire vonatkozó hatásokra, kiküszöbölhetőek vagy minimalizálhatóak legyenek, és így az OP környezeti költségei összességében klíma- és erőforrás-semlegessége biztosítható legyen. Az OP pozitív környezeti hatásait és a szinergiából adódó környezeti fenntarthatósághoz történő hozzájárulás optimalizálásának lehetőségeit a lehető legnagyobb mértékig ki kell használni és amennyiben lehetséges meg kell erősíteni.

Az irányító hatóságok közös működési kézikönyve iránymutatást tartalmaz annak érdekében, hogy a közbeszerzési eljárások során a fenntarthatósági szempontok is érvényesüljenek (zöld közbeszerzés).

A partnerségi folyamat keretében az NSRK és OP dokumentumokhoz nagyszámú – többek között környezetvédelmi, illetve az esélyegyenlőség különböző aspektusaival foglalkozó – civil szer-

vezet fűzött észrevételeket, amelyeket feldolgoztunk, és a dokumentumok véglegesítése során lehetőség szerint érvényesítettünk. A partnerségi konzultáció mechanizmusát az akciótervekre és a pályázati kiírások tervezeteire is kiterjesztettük.

Az ÚMFT és az egyes operatív programok végrehajtásának valamennyi szintjén elő fogjuk segíteni a nők és férfiak közti egyenlőség érvényesülését, valamint a nemek, faji vagy etnikai származáson, valláson vagy meggyőződésen, fogyatékossgon, koron vagy szexuális irányultságon alapuló bármilyen megkülönböztetés megakadályozását. A megkülönböztetés tilalmának elve a végrehajtás minden szakaszában betartásra kerül, különös tekintettel a támogatásokhoz való hozzáféréssel kapcsolatosan. A különböző operatív programok műveleteinek meghatározása során és a végrehajtás valamennyi szintjén különös tekintettel leszünk a fogyatékkal élő emberek hozzáférhetőségének kritériumára.

A Koordinációs Irányító Hatóság irányelveket, útmutatót készít és Működési Kézikönyvet állít össze a fenntarthatóság, az esélyegyenlőség és megkülönböztetés tilalma horizontális céljainak a végrehajtás valamennyi szintjén történő és az intézményrendszerrel kapcsolatos érvényesítése érdekében. Az OP irányító hatósága az Alap, a program, valamint a potenciális kedvezményezettek és célcsoportok sajátosságainak figyelembevételével specializálja ezen útmutatókat. Ezenfelül az IH folyamatosan keresi, díjazza, és terjeszti a legjobb gyakorlatokat, a kedvezményezettek számára a projekt-megvalósítás során a horizontális szempontok gyakorlati érvényesítésére vonatkozó tanácsadást biztosít. A monitoring során speciális figyelmet fordít az esélyegyenlőségi célkitűzések program szintű elérésében történt előrehaladásra.

A műveletek kiválasztása során a környezeti fenntarthatóság, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés tilalma szempontrendszerének érvényesítését (kötelező minimum követelményként) jogszabály garantálja. Ennek érvényesítésére – újdonságként – a pályázatok értékelésekor bevezettük az ún. kétszintű értékelést, melynek során a horizontális szempontokhoz való hozzájárulás minden projektjavaslat vonatkozásában kötelező befogadhatósági feltételként szerepel.

A Monitoring Bizottságokba kötelező jelleggel meg kell hívni legalább egy környezetvédelmi civil szervezet, valamint a romákat, a fogyatékossggal élő embereket és a nők és férfiak esélyegyenlőségét képviselő legalább egy-egy civil szervezet képviselőjét.

A fenntarthatóság, az esélyegyenlőség és a megkülönböztetés tilalma szempontjainak érvényesüléséről a program végrehajtásáról szóló értékelésekben, rendszeres, a Kormány, a Monitoring Bizottságok, a FTT, az NFT illetve az Országgyűlés számára készülő jelentésekben külön is számot adunk.

Az ÚMFT környezetvédelmi hatásairól, valamint a fenntarthatóság horizontális szempontjainak teljesüléséről évente tájékoztatást adunk az Országos Környezetvédelmi Tanács számára.

A végrehajtás során kiemelt figyelmet kell szentelni

- a nemek közti egyenlőség monitoringjának (különös tekintettel a nemek szerinti adatgyűjtésre);
- a partnerség elvének érvényesülésére;
- valamint a hátrányos helyzetű csoportok (különös tekintettel a romákra) hatékony részvételének elősegítésére.

A fentieknek megfelelően az intézményrendszer működése során a pályázók számára széles körű információs és ügyfélszolgálati támogatást nyújt. Ezen belül a hátrányos helyzetű csoportok számára célzott tájékoztatási és támogatási tevékenységet tervezünk. Az ügyfélszolgálati munkatársak számára külön, a célcsoport szükségleteihez igazodó képzést szervezünk. A fogyatékkal élők eligazodása érdekében - középtávon - tervezzük honlapunk akadálymentesítését. A hátrányos hely-

zetű térségekben működő pályázókat országos, kistérségi szintű tanácsadói hálózatunkon keresztül közvetlenül is elérjük, számukra helyben is tanácsadási lehetőséget biztosítunk.

Nemzeti szintű szakértői hálózat segíti a potenciális kedvezményezetteket valamennyi kistérségben. Roma szakértők révén speciális segítség áll rendelkezésre a roma kedvezményezetteknek.

A végrehajtási rendszer teljes mértékben elkötelezett a fenntarthatóság, valamint a férfiak és nők közötti esélyegyenlőség és a diszkrimináció tilalma horizontális elveinek érvényesülése és elősegítése mellett, ezért az NFÜ tervezi az Európai Unió Hitelesített környezetvédelmi vezetési rendszer (EMAS) minősítésének megszerzését. Továbbá intézkedéseket teszünk a család-barát munkahely kialakítására.

A partnerség elve a végrehajtás minden szintjén érvényesül:

- (mind a projekt koncepciókat, mind pedig a már előkészített projekteket) bíráló bizottságokban szavazati joggal vesznek részt a civil szervezetek képviselői;
- a monitoring bizottságokban a tagok fele nem kormányzati intézményt képvisel;
- a jelentős hatású projektek előkészítése során készülő Környezeti Hatásvizsgálat keretében a lakossági egyeztetés kötelező.

A végrehajtás egyes szereplőinek partnerséggel kapcsolatos feladatait részletesen a működési kézikönyv tartalmazza.

7.5.2 Állami támogatások:

Az NFÜ maximális mértékben figyelembe veszi a hatályos állami támogatási szabályokat. Az állami támogatásokra vonatkozó szabályozás biztosítása érdekében a **Pénzügyminisztérium** Támogatásokat Vizsgáló Irodája (PM TVI) részt vesz a programok és akciótervek előkészítésében (ld. később). Ezen túlmenően pedig a társfinanszírozandó tevékenység vonatkozásában minden esetben megvizsgálja az állami támogatási szabályok relevanciáját. Az IH felel az operatív programnak az állami támogatási szabályokkal összhangban való végrehajtásáért, a TVI pedig ezen követelmény teljesülésének szakmai kontrollját biztosítja. Ennél fogva a TVI valamennyi támogatási konstrukciót megvizsgálja.

7.5.3 Közbeszerzés

A magyar Közbeszerzési törvényt a Parlament 2003-ban fogadta el. A közbeszerzések egyes részletes szabályait több mint 10 végrehajtási rendelet szabályozza pl. a pályázati felhívások formátumát, a felhívás közzétételének módját, építési beszerzésekre vonatkozó speciális szabályokat, tervpályázat, stb.

A kedvezményezettek által lefolytatott közbeszerzések utólagos ellenőrzéséért a KSz-ek felelnek. Az NFÜ külön szervezeti egységet állított fel a közbeszerzések szabályosságának az eljárás folyamatában történő biztosítására. Az Európai Unió Közbeszerzési Koordinációs és Szabályossági Egység (EKKE) feladata, hogy folyamatba épített ellenőrzést gyakoroljon a közbeszerzési eljárások lebonyolítása során.

A folyamatba épített és utólagos ellenőrzésekre vonatkozó eljárási szabályokat a fejlesztéspolitikáért felelős miniszter és az államháztartásért felelős miniszter közös rendelete tartalmazza (16/2006 (XII. 28.) MeHVM-PM együttes rendelet).

7.6 AZ ELEKTRONIKUS ADATKÖZLÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK A BIZOTTSÁG ÉS A TAGÁLLAM KÖZÖTT

Az Európai Bizottság fejlesztés alatt álló SFC2007 rendszere a Bizottság elvárásai szerint elektronikus adatszolgáltatás alapján működik. Az informatikai rendszer két különböző módon érhető el a tagországok intézményei számára (honlapon keresztül – Web Application, illetve közvetlenül a tagállami rendszerrel elektronikus kapcsolaton keresztül – Web Service). A rendszerhez akár kizárólag az egyik módszer használatával, akár a két módszer kombinálásával is lehet kapcsolódni. A rendszerben az egyes OP komponensek szintjéig kell megjeleníteni a rendelet mellékleteiben kötelezően megjelölt adatokat.

Azon adatok esetében, melyek szerepelnek az EMIR-ben, a Bizottság által megadott specifikációnak megfelelően biztosítjuk az adatfeltöltést. Azokat az adatokat, amelyek rögzítése nincs előírva az EMIR-ben (duplikált adatkezelés elkerülése) közvetlenül a felelős központi intézmények kulcsfelhasználói (úgy mint központi koordináció, igazoló hatóság és ellenőrzési hatóság) viszik fel az SFC-be.

A rendszerrel kapcsolatos teendőkért felelős tagállami szervezet (Member State Organisation – MSO) a hazai jogszabályoknak megfelelően az NFÜ, így a tagállami összekötő (MS Liaison), illetve az „MS System Owner”, a technikai kérdésekért felelős tagállami személyt is szintén az NFÜ állományából kerül kijelölésre

Az adatszolgáltatás rendje

Az adott adatra vonatkozóan adatszolgáltatás módja attól függ, hogy a kijelölt intézmények a két kapcsolódási módszer közül melyiken keresztül szolgáltatnak a kijelölt intézmények adatot:

- amennyiben az adatokat a honlap felületen keresztül töltik fel az SFC2007 rendszerbe, a fentiekben megbízott intézmények (központi koordináció, igazoló hatóság és ellenőrzési hatóság) erre képesített kulcsfelhasználói feltöltik adatokkal a szervezetük hatáskörébe tartozó táblákat az ott kért formában, illetve verifikálják azokat.
- amennyiben az adatokat a közvetlen elektronikus kapcsolaton keresztül küldi meg a tagállami rendszer a SFC2007 rendszerbe, a fentiekben megbízott intézmények (központi koordináció, igazoló hatóság és ellenőrzési hatóság) erre jogosított kulcsfelhasználói a tagállami rendszerbe töltik fel az adatokat, majd verifikálják és küldik meg azokat az SFC2007-nek.

Az ezzel megbízott intézmények (központi koordináció, igazoló hatóság és ellenőrzési hatóság) feladata – függetlenül az adatok rögzítésének módjától – az adatok közvetlen és hibátlan feltöltése a rendszer(ek)be olyan módon, hogy mind a számukra megszabott határidők betartására kerüljenek, mind az ő jelentésükhöz kapcsolódóan más intézmények által végzendő adatszolgáltatás megvalósulhasson az arra megszabott határidőn belül.

A dokumentumok továbbításának időpontja azok rendszerbe történő feltöltésének időpontja. A dokumentumok csak akkor számítanak elküldöttnek a Bizottság számára, ha annak érvényesítése megtörtént a rendszerben az erre felhatalmazottak által.

A rendszer tartós elérhetetlensége esetén, különösen, ha az információ leadására megfogalmazott határidő betartását ez az elérhetetlenség fenyegeti, a tagország papír alapú dokumentum formájában továbbítja a Bizottság számára az információkat a vonatkozó jogszabályban megadott formában. Az elérési probléma elmúltával a tagország, illetve a kijelölt illetékes szervezet pótlólag az

információk rendszerbe (SFC2007) történő feltöltését. Ilyen esetben a dokumentumok megküldésének hivatalos dátuma a papír alapú dokumentumok megküldésének dátuma.

7.7 A KÖZOP SPECIFIKUMAI A VÉGREHAJTÁS SZEMPONTJÁBÓL

A Közlekedésfejlesztési OP végrehajtásának van néhány alább ismertetendő specifikuma, amely túlmutat az általános végrehajtási szabályokon, és amelynek szervezeti és humán feltételeit, valamint eljárásrendjét az OP sikeres végrehajtása érdekében részleteiben ki kell dolgozni.

7.7.1 Projekt-kiválasztás folyamata, projekt előkészítettség megalapozottságának vizsgálata

A KÖZOP-ban támogatandó projektek döntő többsége 50m€ (13 250 mrd Ft) értéket meghaladó **nagyprojekt**, maradék része is több milliárdos nagyértékű projekt. E fejlesztések megvalósításához több éves előkészítő munka szükséges, a kivitelezés csak kellőképpen megalapozott műszaki, költségvetési, finanszírozási és menedzselési tervek alapján, társadalmi konszenzus megléte esetén kezdhető meg. A projektek tervezettől eltérő tartalommal, költségvetéssel és ütemezéssel történő megvalósítása jelentős kockázattal jár. Célunk az OP megvalósítási kockázatainak minimalizálása, az n+3 ill. n+2 szabály betartása (azaz a kötelezettségvállalás automatikus visszavonásának elkerülése), a többletköltségek és az esetleges visszafizetések elkerülése.

Mivel a KÖZOP-ban a projektek a hosszú előkészítési folyamat következtében csak igen korlátozottan helyettesíthetők, mindez szükségessé teszi, hogy a szakminiszter, az Irányító Hatóság és a Közreműködő Szervezet meggyőződjön az indikatív listán szereplő projektek megfelelő előkészítettségéről, és reálisan állapítsa meg a kivitelezendő projektek körét és a megvalósítás ütemezését. Ugyanezen okból a végrehajtás monitorozása során nem elégséges az n+3 (n+2) szabály által definiált minimum követelményekből kiindulni, hanem a projektek – az akciótervezés során – előzetesen megállapított végrehajtási ütemezését kell alapul venni.

A 2007-2013 időszak előkészítése során a Kormány 1067/2005 (VI. 30.) sz. határozatában nevesített közlekedési nagyprojekteket, amelyek előkészítéséhez forrást biztosított. Az előkészítés támogatási szerződéseit a NFÜ kötötte meg. Ezt követően az előkészítés folyamatát a Közreműködő Szervezet a projektgazdák rendszeres beszámoltatásával követi. A folyamatos együttműködés keretében lehetővé válik, hogy a felszínre kerülő problémák időben megoldódjanak.

Az ebbe a körbe nem tartozó nagyprojektek és egyéb projektek kiválasztásának feltételeit, előkészítésük menedzselésének eljárásrendjét a KÖZOP Akciótervében ill. a KSZ szervezeti és működési szabályzatában szükséges részletesen kidolgozni. A közlekedési rendszer fejlesztése - mint-hogy országos hálózatról van szó - egységes szemléletben kell, hogy történjen, az EU által támogatott fejlesztések nem különülhetnek el a más forrásokból finanszírozott fejlesztésektől. Ezért biztosítani szükséges, hogy a projektkiválasztás folyamatának és az Akciótervnek a kidolgozása az ágazati miniszter, az Irányító Hatóság és a KSZ szoros együttműködésében történjék, és utóbbi a miniszter egyetértésével kerüljön a Kormány elé jóváhagyásra.

A fejlesztések folyamatosságát és a megvalósítás megalapozottságát biztosítandó, a KÖZOP nem pályázatos formában bonyolított prioritásai esetében a prioritás költségvetésén belül előkészítésre forrást különítünk el. Ez az Akcióterv részletes pénzügyi tervében jelenik meg.

7.7.2 A Közép-magyarországi régióban levő főúti szakaszok fejlesztésének menedzselése

Tekintve, hogy a nem TEN hálózathoz tartozó főutak KMR területére eső szakaszainak fejlesztése csak a Közép-magyarországi Régió ERFA forrásából történhet, míg ugyanannak a főútnak a régióon kívül eső szakaszai KÖZOP támogatással épülhetnek, néhány esetben egyébként egy projektként kezelhető fejlesztések két elkülönült projektben fognak megvalósulni. Mivel ugyanazon főút egybefüggő szakaszairól van szó, gondoskodni szükséges a projektek megvalósításának műszaki és időbeli összehangolásáról.

Ehhez nélkülözhetetlen az ágazati OP és a KMR OP Irányító Hatóságainak és Közreműködő Szervezeteinek koordinált munkája.

Az együttműködés módjának feltételeit és részleteit ki kell dolgozni.

7.7.3 Egyéb többszereplős, komplex projektek végrehajtása

A projekt menedzselés koordinálásának szükségessége egyéb többszereplős projektek (például egyes fővárosi és városi projektek) esetében is felvetődik. Egy komplex projekt sikeres megvalósításához elengedhetetlen a szervezetiileg elkülönült projektgazdák tevékenységének koordinálása. Egy intermodális csomópont esetében például szükség van a különböző közlekedési módok összekapcsolásának együttes tervezésére (hiszen nem egy közlekedési mód elkülönült fejlesztéséről, hanem komplex szolgáltatás infrastrukturális feltételeinek megteremtéséről van szó), a finanszírozás, a kivitelezés összehangolására. Az elkülönült projektgazdák érdekeltsége nem terjed túl a saját ágazatuk fejlesztésén, ezért a közös érdekeltséget csak egy magasabb szinten lehet létrehozni. Az ilyen esetek kezelésének eljárásait is ki kell alakítani a KÖZOP végrehajtás specifikumait tartalmazó dokumentációban.

8. NAGYPROJEKTEK

A nagyprojektek indikatív listáját prioritásonként adjuk meg. A projektlisták a rendelkezésre álló forráshoz képest túltervezettek annak érdekében, hogy a végrehajtás során a legkedvezőbb feltételekkel rendelkezőket lehessen megvalósítani. A nagyprojektek indikatív listája nem jelenti azt, hogy a rajta szereplő projektek a jövőben feltétlenül támogatásra kerülnek.

1. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi közúti elérhetőségének javítása

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Összhossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
M0 autótút, 51. sz. főút - M5 ap. között	Gyorsforgalmi út	6,3	2x3	2008
M0 autótút, M1 ap. - 51 sz. főút között pályabővítés	Gyorsforgalmi út	20,4	2x3	2007
M2 Budapest-Vác dél (2104. j. ök. út)	Gyorsforgalmi út	20,0	2x2	2010
M35, M4 autópálya Debrecen - Berettyóújfalú - Nagykereki (Biharkeresztes) között + M35 Debreceni repülőtér bekötése	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	66,0	2x1	2010
PP7 M43 Szeged - Maroslele	Gyorsforgalmi út	16,0	2x2	2009
PP7 M43 Maroslele - Makó + 43 sz. főút Makó keleti elkerülő (15,6 km + 7,0 km)	Gyorsforgalmi út	22,6	2x1 2x1	2009
PP7 M43 Makó - Csanádpalota (oh.)	Gyorsforgalmi út	23,1	2x1	2009
M8 441. sz. főút - Szolnok + 445. sz. főút Kecskemét É-i elkerülő	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	54,2	2x1	2010
M8 Körmeny nyugat - Rábafüzes (oh) + Körmeny elkerülő szakasz I. ütem	Gyorsforgalmi út + Gyorsforgalmivá fejleszthető út	30,7	2x2	2008
M7 Balatonkeresztúr - Nagykanizsa	Gyorsforgalmi út	35,5	2x2	2006
M8 Dunavescse-Kecskemét	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	45,0	2x2	2010
M8 Duna-híd				
M0 autótút a 10. és 11. sz. főutak között *	Gyorsforgalmi út	9,0	2x2/2x1	2011

* A TEN hálózat felülvizsgálatakor kezdeményezzük ennek az útszakasznak TEN úttá minősítését.

A prioritás keretében megvalósítani tervezett projektek becsült összköltsége 1622 millió EUR (2006, ÁFA nélkül).

2. prioritás: Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi úti elérhetőségének javítása

Vasúti fejlesztések:

Projekt megnevezése	Projekt tartalma	Össz km (ahol releváns)	Kivitelezés várható kezdete (év)
PP22 Budapest-Lökösháza vonal fejlesztése	Budapest-Lökösháza ETCS-II kiépítés, biztosító berendezés és felsővezeték korszerűsítés Gyoma-Békéscsaba-Lökösháza vágányépítés 120-160 km/h pályasebesség az egész szakaszon	180	2008
Budapest-Székesfehérvár-Veszprém vonal fejlesztése	Budapest-Székesfehérvár vonal fejlesztése, 120-160 km/h pályasebesség, ETCS-II	55	2007
PP6 Szolnok-Debrecen-Záhony vonal fejlesztése	Szolnok-Debrecen szakasz fejlesztése, 160 km/h pályasebesség, ETCS-II	121	2008
GSM-R rendszer kiépítése	ETCS-II rendszer támogatásra alkalmas GSM-rendszer kiépítése		2007
Győr-Pápa-Celldömök-Boba vonal fejlesztése	Vonalfejlesztés 160 km/h pályasebességre, villamosítás, ETCS-II	72	2008
Sopron - Szombathely- Szentgotthárd	Vonalkorszerűsítés, 100-120 km/h pályasebesség, ETCS-II	116	2008
Budapest - Pusztaszabolcs – Dombóvár - Gyékényes vonal fejlesztése	Budapest-Pusztaszabolcs szakasz, 160 km/h pályasebesség, ETCS-II Dombóvár-Kaposvár szakasz, 120 km/h pályasebesség, ETCS-II	80	2008

A vasútfejlesztési nagyprojektek becsült összköltsége 2923 millió EUR.

Vízi út

* A

Projekt megnevezése	Projekt tartalma	Össz km (ahol releváns)	Kivitelezés várható kezdete (év)
PP18 Duna hajózhatóságának fejlesztése	Hajózó út fejlesztése*		2010

fejlesztés tartalma a 2007. szeptemberre elkészülő tanulmány alapján kerül kidolgozásra.

A becsült teljes projektköltség 75 millió EUR.

3. prioritás: Térségi elérhetőség javítása

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Össz-hossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
M85 Országhatár - Sopron - Pereszteg (terv jelölés szerint M9)	Gyorsforgalmi út	28,5	2x2	2009
M85 Győr - Csorna kelet, + Csorna elkerülő,	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	34,0	2x2	2008
M9 Dombóvár dél - Bonyhád kelet	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	34,1	2x1	2011
új 86. sz. főút Szombathely - Csorna közötti szakasz (távlati M86)	új út építés + elkerülők	61,3	2x2	2007
4. sz. főút 2x2 sávossal kiépítése Szolnok és Püspökladány között (a 4. sz főút Kenderes, Kisújszállás elkerülése a távlati M4 nyomvonalán)	négysávosítás + elkerülők építése	55,0	2x2	2007
6. sz. főút Baranya, Somogy és Tolna megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk. erősítése / fejlesztése + Szentlőrinc elkerülő	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülő építése	125,0		2008
21. sz. főút négysávosítás (hiányzó szakaszok)	Gyorsforgalmiváfejleszthető út	39,1	2x2	2009
4. sz. főút Hajdú, Szabolcs megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk. erősítése / fejlesztése + 354. sz. főút Debrecen észak-nyugati elkerülés	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülő építése	117,8		2007
49. sz. főút fejlesztése az M49 nyomvonalán M3 és Ökörítőfülpös között	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	30,0	2x1	2009
51. sz. főút 11,5 t-s burk.erősítése / fejlesztése + elkerülők (Solt elkerülés + Solt elkerülőtől - Baja ÉK-i elkerülőig + Baja ÉK-i elkerülő)	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülők	87,1	2x1	2007
67. sz. főút 2x1 sávossal kiépítése, elkerülő szakaszok (Somogybabod, Mernye, Kaposfüred) Kaposvár és a Balaton között	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülők építése	49,5	2x1	2007
68. sz. főút Somogy megyei szakasza(i) 11,5 t-s burk. erősítése / fejlesztése + Marcali és Nagyatád elkerülés	11,5 t-s burk.erősítés + elkerülők	98,3		2010
71. sz. főút elkerülő (távlati M8), Lepsény (M7) - Balatonakaratya; 72.sz.főút Balatonfűzfő-Veszprém burkolatmege erősítés	Gyorsforgalmivá fejleszthető út	20,1	2x1	2008

A prioritás keretében megvalósítani tervezett projektek becsült összköltsége 1265 millió EUR (2006, ÁFA nélkül).

5. prioritás: Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése

Városi, elővárosi nagyprojektek	Fejlesztés jellege	Össz km	Kivitelezés várható kezdete (év)
Budapest. 4-es metró fejlesztése*		7,3	2002
Budapesti elővárosi vasutak fejlesztése	egyres budapesti elővárosi vasútvonalak fejlesztése		2008
Miskolc villamoshálózat fejlesztése	vonalhosszabbítás, pályarekonstrukció,	2,8 + 27	2007
Debrecen villamoshálózat fejlesztése	Villamoshálózat bővítése	7,8	2007
Szeged villamoshálózat fejlesztése	villamos vonalak felújítása, kpcs. troli vonalak kiépítése	21	2007
Bp. É-D-i gyorsvasút fejlesztése	üzemmódváltásra felkészülés	10,1	2008
Bp. 1-es és 3-as villamos fejlesztése	vonalhosszabbítás + rekonstrukció, akadálymentesítés,	2,2 + 15	2008

* A 4-es metró fejlesztése a munkák előkészítettsége, a kivitelezési terület rendelkezésre állása, valamint a kivitelezői szerződések függvényében több projekt-fázisban valósul meg, két, három vagy négy projektként.

A prioritás keretében megvalósítani tervezett projektek becsült összköltsége 2475 millió EUR (2006, ÁFA nélkül).

MELLÉKLETEK

KÖZOP FORRÁSOKON KÍVÜLI FORRÁSOKBÓL MEGVALÓSÍTANDÓ PROJEKTEK

PPP és EIB vagy egyéb források bevonásával az alábbi projektek megvalósítását tervezzük.

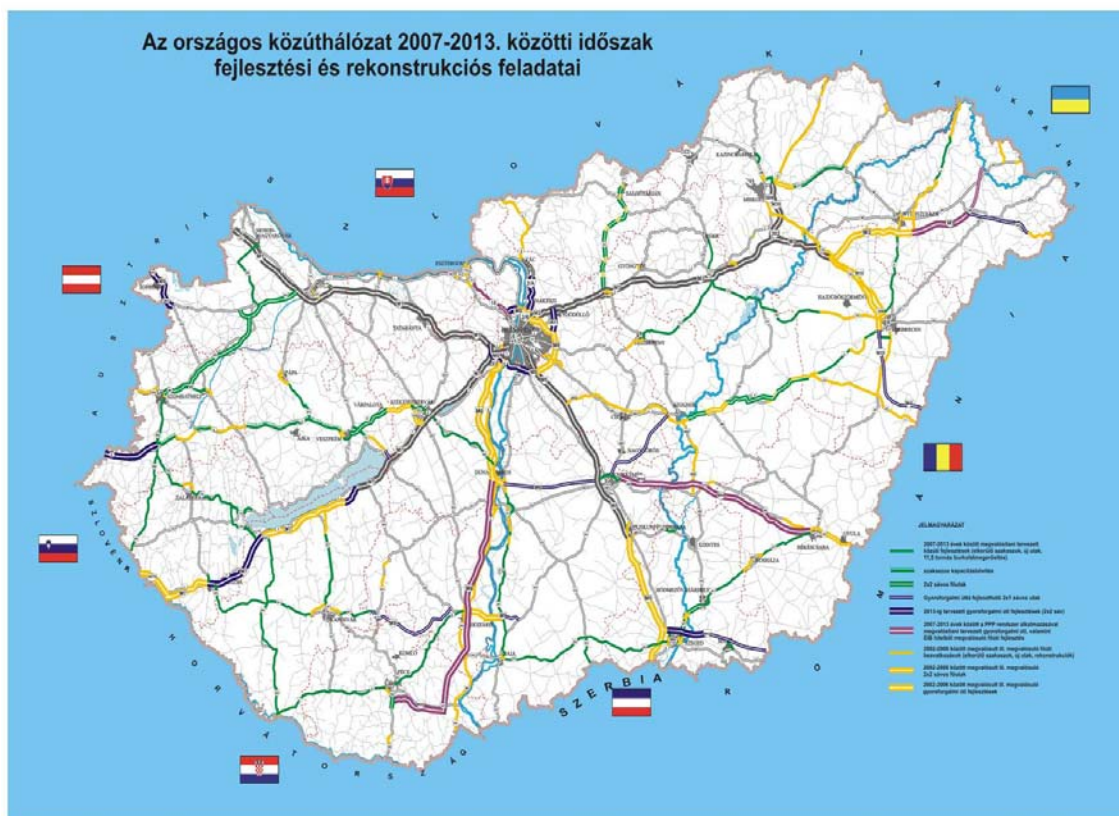
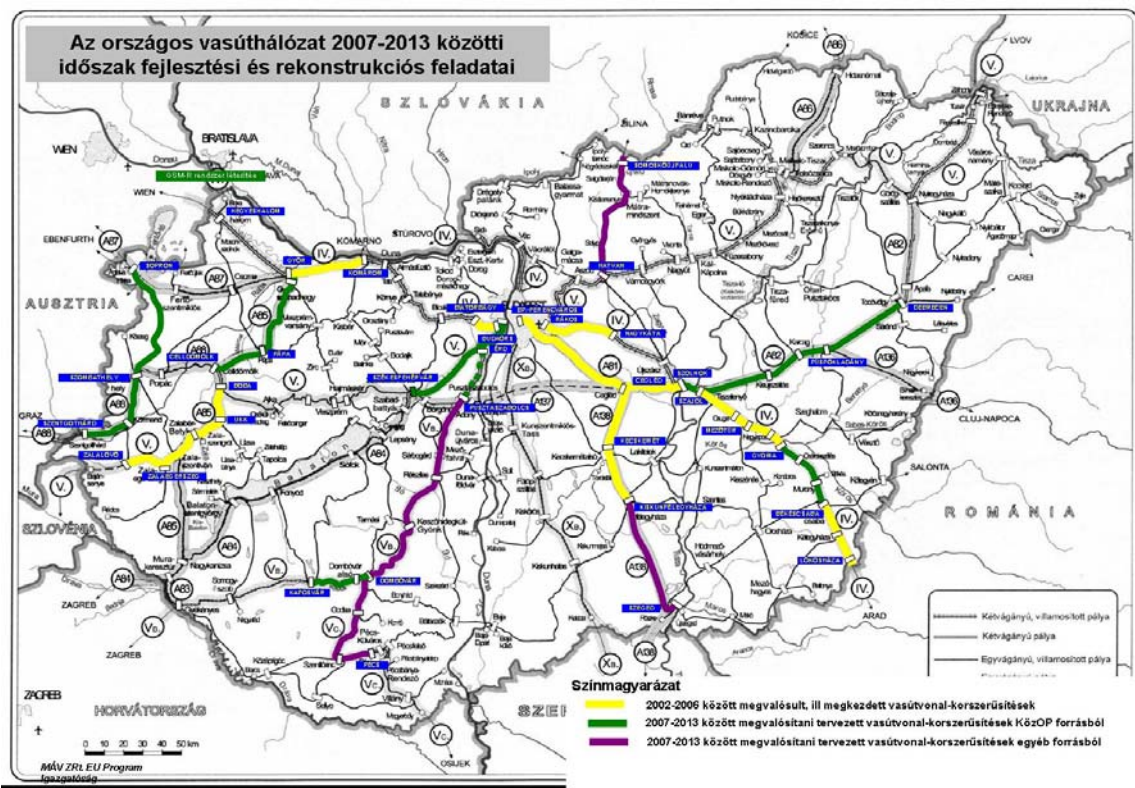
Közút fejlesztések

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Össz-hossz (km)	Sáv	Kivitelezés várható kezdete (év)
M3 Nyíregyháza-Vásárosnamény	Gyorsforgalmi út	46,0	2x2 2x1	2010
M6 Dunaújváros - Szekszárd	Gyorsforgalmi út	67,0	2x2	2008
M6 Szekszárd - Bóly	Gyorsforgalmi út	49,0	2x2	2007
M60 Pécsi bekötés (Bóly - Pécs)	Gyorsforgalmi út	30,0	2x2	2007
M44 Kecskemét - Tiszakürt	Gyorsforgalmi út	42,0	2x2	2012
M44 Tiszakürt - Kondoros	Gyorsforgalmi út	62,0	2x2	2010
M44 Kondoros - Békéscsaba	Gyorsforgalmi út	22,0	2x2	2013
10. sz. főút Budapest - Keszthely között	új út építés	28,9	2x2 2x1	2009

Vasúti fejlesztések

Projekt megnevezése	Fejlesztés jellege	Várható kezdés (év)
Pusztaszabolcs - Dombóvár - Pécs vonal felújítása	pályarekonstrukció	2007
Hatvan-Somoskőújfalu vonal fejlesztése	pálya és biztosítóberendezés korszerűsítés 120km/h pályasebesség	2010
Cegléd-Szeged vonal fejlesztése	Kiskunfélegyháza-Szeged szakasz pálya és biztosítóberendezés korszerűsítés 120km/h pályasebesség	2007

TERVEZETT VASÚTI ÉS KÖZÚTI FEJLESZTÉSEK TÉRKÉPEN



KATEGORIZÁLÁS

Téma szerint		
Kód	Megnevezés	euró
16	Vasútak	
17	TEN-T vasútak	1 657 356 773
18	Mobil vasúti eszközök	
19	Mobil vasúti eszközök TEN-T	
20	Gyorsforgalmi utak	
21	TEN-T gyorsforgalmi utak	1 182 619 139
22	Országos főutak	1 474 986 617
23	Regionális/helyi utak	
24	Kerékpárutak	52 000 000
26	Multimodális közlekedés	152 074 457
27	TEN-T multimodális közlekedés	
28	Intelligens közlekedési rendszerek	
29	Repülőterek	
30	Kikötők	
31	Belvízi utak (regionális és helyi)	
32	TEN-T belvízi utak	63 750 000
52	Tiszta városi közlekedés	1 558 804 069
85	TA: végrehajtás	73 654 285
86	TA: értékelés, tanulmányok, információ, kommunikáció	8 183 809
Összesen:		6 223 429 149

Finanszírozás formája		
Kód		euró
1	Vissza nem fizetendő	6 223 429 149
2	Kölcsön, kamattámogatás, garanciák	
3	Kockázati tőke	
4	Egyéb finanszírozás	
Összesen:		6 223 429 149

Területi megoszlás		
Kód		euró
1	Városi	1 558 804 069
2	Hegyek	
3	Szigetek	
4	Ritkán lakott területek	
5	Rurális területek	
6	Korábbi EU külső határ	
7	Távoli régió	
8	Határon átnyúló kooperáció terület	
9	Nemzetek feletti kooperáció terület	
10	Interregionális kooperáció terület	
0	Nem alkalmazható	4 664 625 080
Összesen:		6 223 429 149