

## **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz (IKOP Plusz) stratégiai környezeti vizsgálata – online partnerségi műhelytalálkozó**

**2021. május 18. (kedd) 14-16 óra**

### **Kérdések és válaszok összefoglalása**

Szervező: Miniszterelnökség, Európai Unió Fejlesztések Koordinációjáért Felelős Helyettes Államtitkárság

#### **Program / Előadások:**

14:00-14:10 Köszöntő

Pichler Balázs, főosztályvezető, Európai Unió Fejlesztések Koordinációjáért Felelős Helyettes Államtitkárság

14:10-14:25 Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz bemutatása

Gecse Gergely, vasúti közlekedési referens, Közlekedésért Felelős Helyettes Államtitkárság, Innovációs és Technológiai Minisztérium

14:25-14:40 Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz stratégiai környezeti vizsgálati jelentésének bemutatása

Dr. Kukely György, Dr. Fehér Balázs – SKV szakértők

14:40-14:50 Stratégiai környezeti vizsgálatok partnerségi folyamatának bemutatása

Éger Ákos, Magyar Természetvédők Szövetsége

14:50-16:00 Kérdések és válaszok

Levezető: Farkas István, Magyar Természetvédők Szövetsége

## Kérdések és válaszok

### ***Kérdés1***

*Vasúti nyomvonal és a hozzá kapcsolódó közlekedésbiztonsági fejlesztések között szerepelni fog a Budaörs- Tata 2013-ban előkészített fejlesztési projektje?*

*Egy komplex vasúti projektet (van benne pálya és állomás, vagy ezeken felül még jármű is) hogyan kell a klíma-besorolás alapján értelmezni? - Egy olyan vasúti projektet, amely villamosított vonal fejlesztését jelenti, de jelentős közúti forgalmat (pl. autóbusz, de személygépkocsi is) vált ki, hogyan kell a klíma-besorolás alapján értelmezni?*

*Tervezett-e komolyabb költségvetési forrás az IKOP Plusz-ból kimaradó fejlesztésekre?*

*A TEN-T hálózat kiépítése közút esetében még célkitűzés-e? Vasúti/intermodális áruszállítás infrastruktúra oldalról támogatható-e? Ha igen, akkor ez a 2-es prioritás alatt?*

*Vannak-e indikátor célértékek?*

### **Gecse Gergely (ITM) válaszai a feltett kérdésekre:**

Budaörs-Tata – valószínűleg Biatorbágy-Tata útvonalra gondolt a kérdező, támogatható lesz a projekt a 2021-27-es IKOP Plusz-ból, de még nincs kormánydöntés róla.

A következő kérdés a klímacél szerinti besorolásról szólt egyes projekteknél – Az Operatív Programokért felelős regionális Főigazgatóság (EU Bizottság Operatív Programokért felelős egysége) iránymutatása alapján alapvetően a leginkább jellemző kategóriába kell besorolni a projektet. Például TEN-T törzshálózati vasútvonal átépítése oda tartozik akkor is, ha ez a projekt tartalmaz egy európai vonatbefolyásoló rendszer fejlesztést, azaz ETCS-t is.

Az RRF-nél a legutolsó információ szerint szét kellett bontani mégis a klímacélok a beavatkozásoknál, azaz ami nem tisztán vasúti beruházást, azt külön kérték számolni. Holnap lesz a következő egyeztetés a Régiós Főigazgatósággal, felteszik nekik újra a kérdést, hogy mit és hogyan számoljanak. Ennek nagyon komoly hatása van arra, hogy Magyarország hogyan tudja teljesíteni ezt a klímacélt.

Lesznek egyéb, nem uniós források közlekedésfejlesztésre, már többről is született döntés, vannak köztük vasúti fejlesztések is, ilyen például a TEN-T törzshálózat fejlesztése a 150-es vasútvonalon. Vannak olyan beavatkozások is, amelyek különböző termelő beruházások környezetbarátabb vasúti szállítását segítik elő.

Illetve az útprogram keretében igen jelentős források vannak a kormány által kitűzött útfejlesztési célokra: a megyei jogú városok bekötésére és az országhatárok elérésére.

TENT-T törzshálózati határidők maradnak-e kérdésre a válasz, hogy igen, ezt az Unió a tavalyi év végén megjelentett Mobilitási Stratégiájában is egyértelműen leírta, hogy a 2030-as törzshálózati átépítési cél nagyon kemény és elvárja, hogy 2030. december 31-ig az általa meghatározott szabványok és átjárhatósági műszaki szabványok szerint át kell építeni a vasútvonalakat és egyéb közlekedési infrastruktúra elemeket.

***Kérdés2:*** *Az LNG autóbusz beszerzések városi-elővárosi üzemeltetésre támogathatóak lesznek-e?*

*Az előadásban említett "do no significant harm" elv check listája hol érhető el?*

**Gecse Gergely (ITM)** elmondja, hogy az IKOP Pluszból CNG-LNG városi-elővárosi buszok beszerzése nem lesz támogatható, mivel a fosszilis üzemanyag miatt ezeknek a fejlesztéseknek 0%-os a klímabesorolása, mert elérhető már más alternatíva. Emellett az 1537/2019 Korm.

határozat alapján csak zéró-kibocsátású városi-elővárosi buszok beszerzése tervezett. (írásban is megválaszolva)

A ne okozz jelentős kárt (do no significant harm, DNSH) elv kapcsán a Helyreállítási Eszköz (RRF) DNSH bizottsági közleménye az alábbi linken érhető el: [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/c\\_2021\\_1054\\_hu.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/c_2021_1054_hu.pdf), mellékletei pedig a következőn [https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/c\\_2021\\_1054\\_f1\\_annex\\_hu.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/c_2021_1054_f1_annex_hu.pdf)

**Kérdés3:** *Az, hogy sem a kérdéseket, sem a megjegyzéseket nem láthatja minden résztvevő, szerintem súlyos hiba. Ha személyesen lennénk jelen, akkor mindenki hallaná a többiek kérdéseit, megjegyzéseit, ami segíti a civil vélemények erősödését. Az Önök által választott megoldás – gondolom – éppen ennek a megakadályozását szolgálja.*

**Farkas István (MTVSZ)** levezető reagál a kérdésre, hogy azért használjuk a Q&A ablakot, hogy a chat-ben ne induljon párhuzamos beszélgetési folyamat és minden kérdés megválaszolható legyen.

**Kérdés4:** *Az általam elolvasott anyag – A 2021–2027 közötti időszak operatív programjainak stratégiai környezeti vizsgálata Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz Előzetes Környezeti Jelentés Projektvezető: Kolossa Péter*

*A következőket tartalmazza: „Az operatív programok Magyarország teljes területére gyakorolnak hatást, és nagyságrendjüknel fogva az országos összesítésű mutatókban is érzékelhető változást képesek kifejteni. Ugyanakkor a tapasztalatok azt mutatják, hogy az OP-k megvalósításhoz kapcsolódóan projekt szinten gyűjtött mutatók meghatározása, és rögzítése sok bizonytalansággal terhelt. Ezért a program környezeti hatásainak értékelésre elsősorban országosan rendelkezésre álló mutatók alkalmazását javasoljuk.”*

*Kérdésem, hogy milyen gyakorlati tapasztalatokra támaszkodva tették ezt az állítást?*

*Éppen hogy az országosan rendelkezésre álló mutatók akár arra is vezethetnek, hogy az EU támogatásból végrehajtott környezetrombolások okozta romlást elfedjék más fejlemények. Példa: a Budapest XI. Etele úti villamosvágányt egy fasor helyére telepítették, pedig nem ez nem volt elkerülhetetlen. A kivágott 100+ fa hiányát egy országos mutató jól el tudja fedni, pedig a környezeti veszteség számottevő.*

*Erről a kérdésről egy egész fejezetet voltam bátor írni a Dr. Pogátsa Zoltán, Fábíán Attila által szerkesztett, „Az európai kohéziós politika gazdaságtana” című könyvbe. Ismerik?*

*2007-2008-ban számos SKV született, amelyekben mindben benne van a javaslat egy projekt szintű környezeti hatás indikátorokat gyűjtő, nyilvános monitoring adatbázis létrehozására. Vajon miért nem történt erre semmi az azóta eltel 14 évben?*

Az SKV-k elérhetők itt:

[https://www.palyazat.gov.hu/2007\\_2008\\_as\\_akcioterv\\_skv\\_k](https://www.palyazat.gov.hu/2007_2008_as_akcioterv_skv_k)

**Fehér Balázs (SKV csoport)** válaszol a mutatók generálásával, gyűjtésével, számításával kapcsolatban. A korábbi OP-k kapcsán készült elemzések, értékelések és a horizontális indikátorok közvetlen feldolgozása is azt mutatta, hogy nem összesíthetőek megfelelően a projekt szinten gyűjtött mutatók – ezért országos mutatókkal próbálták mérni az eredményt, hatást.

Egy-egy konkrét projekt környezeti hatásait a környezeti hatásvizsgálat alapján, vagy a környezetvédelmi engedély alapján lehet vizsgálni. Ez a mutatóknál jóval szigorúbb rendszert jelent és ez alapján kapja meg a projekt az engedélyt.

**Kérdés5:** 2007-2008-ban számos SKV született, amelyekben mindben benne van a javaslat egy projekt szintű környezeti hatás indikátorokat gyűjtő, nyilvános monitoring adatbázis létrehozására. Vajon miért nem történt erre semmi az azóta eltelt 14 évben?

**Pichler Balázs (ME)** – Az OP-kban szereplő indikátorok képzik a monitoring adatbázist, mely indikátor adatok tisztítása, javítása, előrehaladása folyamatos – a 2014-2020-as programokra vonatkozó éves jelentésekben elérhetők az indikátorok a jelentések fül alatt a honlapjukon:

<https://www.palyazat.gov.hu/ves-vgrehajtsi-jelentsek-1>

<https://www.palyazat.gov.hu/ves-vgrehajtsi-jelentsek-polgroknak-szl-sszefoglali-2>

**Kukely György (SKV csoport)** : kiegészítése szerint az üvegházhatású gáz indikátorok már az előző jelentésben is megjelentek, illetve a klíma területen a következő időszakra mitigációs útmutató és klímaadaptációs útmutató is készül, amelyeket a projekt fejlesztés során figyelembe kell venni.

**Kérdés6:** Az SKV-ban nem találtam semmit arról, hogy a most zajló IKOP-ban a különféle indikátorok mennyire elégtelenek és semmitmondók, és javaslatok sincsenek arra, hogy milyen indikátorokkal érdemes gondoskodni arról, hogy a pénzek felhasználása összhangban legyen az uniós szabályozásban foglalt horizontális elvekkel.

Az SKV szerint: „Az utak menti zöldinfrastruktúra felmérésére és fenntartására vonatkozó akcióterv kidolgozása, amely keretében a tervezés és a fenntartást (az utak védelmét, a sávok ökoszisztéma jellemzőit, és szolgáltatásainak állapotát is bemutató monitoring és értékelési rendszer kidolgozásával) biztosító beavatkozás valószínűleg meg a KEHOP Plusz célkitűzéseivel nem átfedve, hanem összhangoltan illeszkedve.”

120 000 km út van, ebből 30 000 országút! Hogyan gondolják ennek a javaslatnak a végrehajtását?

**Kukely György (SKV csoport)** - Az indikátor rendszer jelentősen leegyszerűsödött a korábbi időszakhoz képest, akár a horizontális, OP vagy projekt szinten is. Az OP-ban szereplő indikátorok nehezen értelmezhetők külső szemlélő számára, akár a korábbi OP-khoz képest is, de ennek az európai uniós előírásokhoz való alkalmazkodás a háttere. A horizontális elvek alkalmazási, érvényesítési lehetőségei kidolgozási fázisban vannak.

Az utak menti zöldinfrastruktúra felmérésére és fenntarthatóságára vonatkozó akcióterv javaslat megvalósításával kapcsolatban fontos kiemelni, hogy ez nem új dolog, mert már korábban pilot és nagyprojektek kapcsán elindultak felmérések (pl. MÉTA<sup>1</sup> rendszer – természetvédelmi hatásterületek és hatások értékelése a nagyprojektek kapcsán) és egyéb más pályázatok kapcsán is voltak pilotok. Útmutató és ütemterv szükséges a fenntartóknak, üzemeltetőknek (pl. Magyar Közút), mely a fenntartási tervek alapja is lehet, hiszen a végrehajtás során az üzemeltetőknek is fontos, hogy a zöld infrastruktúra elemei fel legyenek mérve és a beavatkozásokat ez alapján lehessen meghatározni. Ugyanakkor valóban óriási feladatot jelent egy ilyen kataszter létrehozása.

---

<sup>1</sup> Magyarország Élőhelyeinek Térképi Adatbázisa

**Kérdés7:** Az SKV Javasolja, hogy: „, hogy az építéssel járó beavatkozások (új szakaszok építése, illetve a felújítások) során a lehető legnagyobb mértékben használjanak fel másodlagos nyersanyagokat (pl. inert hulladékot), illetve hulladékok feldolgozása során előállított termékeket. Erre vonatkozóan legkésőbb a kiírásokban kötelező hasznosítási arány előírása javasolt. „és „• Javasoljuk, hogy a bontással járó beavatkozások esetében a keletkező építési-bontási hulladék ártalmatlanításra történő átadása vagy területfeltöltésre való „hasznosítása” helyett a valódi hasznosításra történő átadást (vagy a projekten belüli hasznosítást) minél nagyobb arányban követeljék meg.”

Miért nem azt javasolják, hogy mekkora legyen a hasznosítási arány, illetve azt, hogy a hulladékot – igazodva a körkörös gazdaság kialakításának a céljához – 100 százalékos legyen? (Ha ez nem megvalósítható, azt a kedvezményezett bizonyítsa be!)

**Fehér Balázs (SKV csoport)** – az, hogy milyen projekt típusnál milyen arányt lehet elérni (lehet-e 100%), beavatkozásoként kell mérlegelni és előírni a pályázati felhívásokban. Az OP maga ilyen típusú előírásokra nem alkalmas, ez egy más szintű tervezési dokumentum. Egyetértünk abban, hogy ezt érdemes szabályozni az egyes kiírásoknál, egy optimális szintet előírva. Ugyanakkor itt hulladékgazdálkodási rendszerekről van szó, nem egy projekten belül kell megteremteni az egész hulladékgazdálkodási vertikumot, ez egy országos feladat és nem lehet egy projekten számon kérni.

**Gecse Gergely (ITM)** a tervezői oldalról annyival egészíti ki, hogy az arányokat egyes projekteknél valóban nem az operatív programok szintjén lehet eldönteni.

### **Kérdés8**

A) Az Irányító Hatóság és a kedvezményezett között kötött támogatási szerződés tartalmazzon egy záradékot arról, hogy ha állampolgári bejelentés érkezik arról, hogy a projekt megvalósítása- vagy eredményeképpen a szükségesnél és elkerülhetetlennél nagyobb környezeti kár keletkezett illetve keletkezik, és a kedvezményezett nem tudja bizonyítani ennek ellenkezőjét, akkor a szerződést az Irányító Hatóságnak fel kell mondania és a már kifizetett támogatást a kedvezményezettnek vissza kell fizetnie. A bejelentés bármikor megtörténhet a kedvezményezettnek kifizetett utolsó támogatást követő öt éven belül.

B) A magyar állam állítson fel egy monitoring rendszert, amely egy meghatározott indikátorkészlet szerint, a kedvezményezett által évente kétszer kitöltött adatlap alapján gyűjti a 100 millió forintnál nagyobb támogatást kapott projektek környezeti hatását a megvalósítás során és utána az első hároméves működés alatt. A monitoring rendszer nyilvánosan hozzáférhető, adatai mindenkinek elérhető.

**Fehér Balázs (SKV csoport)** az első kérdéskörre azt válaszolja, hogy ezt a hatásvizsgálatnak, környezetvédelmi engedélynek kell szabályoznia, ennek kell garantálnia, hogy nem okoznak az építkezés során károkat. Ez egy jogszabályi szinten szabályozott kérdés.

A keretrendszer adott, ez egy államigazgatási rendszer, a hatóság által megállapított károkozás esetén a projektgazda feladata, hogy bizonyítsa, hogy károkozás nem történt. Ez egy működő, szabályozott rendszer.

A **B. pontot Pichler Balázs (ME) válaszolja meg**, köszöni a javaslatot, már több kérdés is érkezett arra, hogyan próbálják nyomon követni a folyamatot, amelyre egy horizontális rendszert dolgoznak ki, illetve a projektek klímahatását kell majd értékelni a Bizottsági

iránymutatás szerint. Úgy gondolja, hogy a jelenlegi rendszer elégséges lesz a hatások felmérésére. A projektgazdákra nem akarnak további adminisztrációs terhet rakni. Fontosak az ütemtervek, amelyek szerint az Uniós források felhasználhatók, ezeket tartani kell, hogy a források ne vesszenek el. Egyensúlyt kell találni a projektek megvalósulása, a felhasználás ütemezése és az adminisztratív terhek között.

***Kérdés9:** a szemléletformálással kapcsolatos. Említve lett az előadásban a szemléletformálás, pl. a közösségi közlekedés használatával kapcsolatban. Ez ha jól értem az SKV-t készítő csapat javaslata. Örülünk a felvetésnek, mivel húsz éve foglalkozunk mi is ezzel. A kérdésem, hogy hogyan lehet ebből a javaslatból kötelező elem legyen az OP-ban? Ha sikerül, hogyan vehetnek részt ebben a tevékenységben az ezzel foglalkozó civil szervezetek, beleírnák ezt is a javaslatukba a készítők?*

**Fehér Balázs (SKV csoport)** azt válaszolja, hogy ennél konkrétabb javaslatokat nem az OP-kban kell megjeleníteni, az OP-ban a támogatható tevékenységeknek kell megjelennie. A megvalósítás módját az adott pályázati felhívásokban külön kell szabályozni. Különböző területeken, pl. az útépités vagy a vasútépités területén is más, a szemléletformálással kapcsolatos lehetőségek is mások.

**Kukely György (SKV csoport)** azzal egészíti ki, hogy az egyik legfontosabb tevékenység a szemléletformálás, hiszen a közösségi közlekedés előtérbe helyezése a cél, akár utasszám növekedés, akár utazási mód választása esetében.

**Gecse Gergely (ITM)** – örömmel veszik a javaslatokat és megvizsgálják, hogyan ültethető át a gyakorlatba. Továbbá javaslatokat várnak arról is, hogyan lehet megvalósítani a gyakorlatban. Az OP-kban nehezen számon kérhető a szemléletformálás, ehhez várnak bevált javaslatokat a [www.palyazat.gov.hu](http://www.palyazat.gov.hu) oldalon az SKV jelentés, vagy az OP véleményezési felületen.

***Kérdés10.** Készült-e követési rendszerre javaslat annak érdekében, hogy áttekinthető legyen, hogy az SKV-ben megfogalmazott javaslatok közül melyek épültek be az OP-ba, és amik esetleg nem kerültek bele, vagy módosulva kerültek bele, annak mi volt az indoka?*

*Az OP kiírásokat lehet majd még véleményezni? Ezekbe beépülnek az SKV javaslatok?*

**Pichler Balázs (ME)** elmondja, hogy az Operatív programok jelenleg is véleményezhetők, a társadalmi egyeztetés fülön lehet elérni a [www.palyazat.gov.hu](http://www.palyazat.gov.hu) honlapon, itt az SKV-k is megtalálhatók. Konkrét kiírások közül 1-2 db felhívás egyeztetése indult el a GINOP Plusz keretében. A társadalmi egyeztetés fülön a többi program SKV véleményezése is elérhető lesz. Az összes felhívás társadalmi egyeztetésre kerül, várhatóan az OP-k elfogadása után.

**Kukely György (SKV csoport)** azzal egészíti ki, hogy magában az Operatív programban már most is megjelentek olyan javaslatok, amelyet az SKV készítők tettek. Az SKV jelentésben egy külön fejezet foglalkozik ezzel: pl. a fényszennyezés, zöld területek kérdése. Az SKV-knak már így is voltak hatásai az OP-kra, illetve az SKV-ban külön megjelennek a végrehajtásra vonatkozó javaslatok, ezeket a pályázati kiírások készítői ismerik, így a beépítése megtörténhet. A készülő/formálódó horizontális javaslatok között is szerepel szemléletformálási akció.

***Kérdés11:** A bemutatott táblázat alapján úgy tűnik, hogy a klíma esetén csak a közvetlen kibocsátások kerültek figyelembevételre, a kötöttpályás közlekedés általi közvetett kibocsátások*

*növekedése, azok negatív hatása nem jelenik meg. Javasolt a közvetlen és a közvetett kibocsátások figyelembevétele és vizsgálata is.*

*Közúti fejlesztéseket a 0%-os klíma arány miatt nem lehet finanszírozni az IKOP Pluszból? Mi van a vegyes beruházásokkal, mint a Galvani híd, ahol lesz villamos és kerékpárút is a közúti sávok mellett?*

**Gecse Gergely (ITM)** A klímaarányokat Uniós rendelet írja elő, ezek az általános rendelet tervezet 1. mellékletének, 1. táblázatában szerepelnek. A rendelet június végén, július elején kerül kihirdetésre. A 0%-40%-100% arányok a rendeletben szerepelnek, Uniós szinten határozták meg, ezen módosítani nem tudunk, annak ellenére, hogy nem teljesen veszi figyelembe a fejlesztések közvetett hatásait.

Ami a közút fejlesztéseket és a Galvani híd fejlesztését illeti, ennek támogatására az IKOP Pluszból nem lesz lehetőség, mert Budapest közigazgatási területén belül található, így csak kohéziós alapról támogatható, ebből viszont csak TENT-T fejlesztések valósíthatók meg. A Galvani híd pedig nem ilyen. Annak ellenére, hogy található rajta villamos és kerékpárút, ez valójában egy közúti Duna híd fejlesztés némi pozitív hatással a villamos és kerékpárút révén. Nem lehet megbontani ezeket a projekteket, a nem közutas fejlesztések aránya nagyon alacsony lenne az összköltségen belül.

**Kukely György (SKV csoport)** azzal egészíti ki a felvetett közvetett és közvetlen ÜHG kibocsátásokkal kapcsolatban, hogy egyrészt költség-haszon elemzést kell készíteni a projektekhez (melyben figyelembe kell venni a közvetett és közvetlen ÜHG kibocsátásokat, másrészt mitigációs útmutató is készül, ahol szintén figyelembe kell venni a közvetett és közvetlen ÜHG kibocsátásokat).

***Kérdés12:** Elhangzott, hogy a nagyvárosok számára SUMP megléte elvárt az IKOP Plusz pályázatokhoz. Ennek teljesítéséhez a 2021-27-es időszakra vonatkozó új SUMP készítése elvárt-e - beépítve az EU-s 2050-es klímasemlegességi célkitűzés elérésének helyi módját, ahhoz való illeszkedését - vagy ezt a feltételt kielégíti-e meglévő SUMP?*

*Milyen támogatási intenzitással számolhatnak a pályázók az IKOP Plusz, az RRF, a CEF és az INTERREG programok tekintetében?*

**Gecse Gergely (ITM) elmondja,** a fenntartható városi mobilitási terveket illetően ez a kérdés még nem került szóba az EU Bizottsággal való egyeztetés során, remélik, hogy tekintettel arra, hogy ezek a tervek 3-4 évvel ezelőtt készültek, a meglévő SUMP-ok megfelelőek lesznek a Bizottság számára és nem követelnek újra írást. A nagyobb városok meghatározása vitatott – 100 000 fő felettiekre vonatkozik csak vagy az összes megyei jogú városra. A támogatási intenzitást illetően: ez a költség-haszon elemzésektől függően kerülnek meghatározásra, döntően azonban igen magas intenzitású – tekintve, hogy a támogatott tevékenységek igen kevésbé megtérülők pénzügyileg mind az IKOP-ban, mind az RRF-ben, mind az Interreg programok esetében. Így 80-100 % közötti, közutas projektek esetében alacsonyabb lesz a támogatási intenzitás.

***Kérdés13:** „Az egyes, közösségi közlekedést érintő projektek esetén a projekt költségvetésének x %-át, de minimum y Ft-ot szemléletformálásra kell fordítani, és ebbe a tevékenységbe a közösségi közlekedéssel foglalkozó civil szervezeteket kötelezően be kell vonni. A szemléletformálás során az adott közösségi közlekedést fejlesztő projekt sikerességét*

*elősegítendő olyan társadalmi tájékoztatási tevékenységet kell érteni, amely az utasok számának növelését, az utaskomfort növelését eredményezi, az utasok véleményének becsatornázását, a projekt ismertségének növekedését stb. jelenti." Ez így befogadható az ITM-nek?*

**Gecse Gergely (ITM)** megvizsgálják a javaslatot.

**Kérdés14:** *Az OP-ban van tervezve dunai kikötő fejlesztése? Az SKV vizsgálta specifikusan a hajóút fejlesztéseket? A CEF-ből tervezett dunai hajóút fejlesztés olyan paraméterekre tervezi a Duna átalakítását, ami nem EU kritérium és veszélyezteti a Duna ökológiai állapotát. Mi erről az SKV véleménye?*

*Az EU biodiverzitás stratégia helyreállítási céljai között explicit módon szerepel az édesvízi ökoszisztémák helyreállítása, ezen belül a folyók természetes funkcióinak helyreállítása, beleértve az árterek rehabilitációját. A hazai Duna-szakasz hajózhatóságának további, kimondottan közlekedési/ipari célú fejlesztése természeti területek sérülésével, illetve a folyó ökológiai állapotának várható romlásával jár, a konkrét beavatkozások (mederkotrás, műtárgyak, illetve kikötő-fejlesztések), illetve a hajóforgalom növekedése miatt. Tekintettel a biodiverzitás stratégia említett céljaira, a hazai Duna-szakasz közösségi jelentőségére (Natura 2000 hálózat) a fejlesztésnek a TEN-T irányelvekben meghatározott minimális szint elérését szabad legfeljebb céloznia - amelynek a Duna jelen állapotában is megfelel. Az elmúlt évtizedek elmaradt beavatkozásaival a folyó komplex ökológiai rehabilitációját kell elérni.*

**Gecse Gergely (ITM)** a dunai kikötők támogathatók lesznek az IKOP plusz 2. prioritásában, itt azonban csak TENT-T hálózat besorolású kikötők lesznek támogathatók. Jelenleg a TENT-T Uniós rendelet felülvizsgálat alatt áll.

A kikötők 2007-2019-es átlagforgalmát fogják vizsgálni – tegnap az EU Bizottság Mobilitási Főigazgatósága részéről elhangzott, hogy csak azok a kikötők lehetnek TENT-T hálózat besorolásúak a tervek szerint – amelyek elérik az évi 500 000 tonna forgalmat. Nem sok ilyen kikötő fog maradni.

Nagyon röviden elmondja a dunai hajóút paramétereiről, hogy az 1315/2013. uniós rendelet előírja, hogy IV. osztályú hajóutat kell biztosítani a Dunán, ez minimum 2,5 méteres merülési mélységet jelent – ezt a magyarországi Duna szakaszon tudomása szerint nem tudjuk mindenhol teljesíteni.

**Fehér Balázs (SKV csoport)** kiegészíti, hogy vizsgálták a hajózással kapcsolatos kérdéseket is, ez a témája volt az SKV-nak.

**Kérdés15:** *Az SKV vizsgálja-e, hogy milyen más intézkedések segítenék egy fenntarthatóbb mobilitási rendszer kialakítását vagy csak az OP-ban bemutatott prioritás/intézkedés struktúra hatásait? Ha igen, tudnak példákat mondani, arra, hogy mi szerepelhetne még az OP-ban?*

**Fehér Balázs (SKV csoport)** a közlekedésfejlesztés sok forrásból valósul meg, az SKV az OP által előirányzott fejlesztéseket vizsgálta, ezeknek az optimalizálására törekszik, nem vizsgált más területeket.

**Kérdés16:SKV:** *Milyen ajánlásokat azonosított az SKV a későbbi pályázatok műszaki tartalmára, elszámolhatósági szabályaira vonatkozóan?*

**SKV:** *Miért nincsenek SKV hatásmutatók? Még csak definiálásra sem kerültek.*

**Fehér Balázs (SKV csoport)** elmondja, hogy a műszaki tartalomra vonatkozóan sok ajánlást tettek. Azt gondolja, hogy nagyon sok műszaki ajánlást tettek az OP megvalósítására, ezek mind elérhetőek a nyilvánosságra hozott SKV jelentésben. SKV hatásmutatók definiálása nem része a folyamatnak, ezzel nem foglalkoztak.

**Kérdés17:** *Gecse úr említette, hogy a holnapi napon tárgyalnak a Bizottsággal és megkérdezik a klímaszámítások részleteit. Két dolgot kérem a komplex projekteken túl feltétlenül tisztázzanak:*

- *Egy olyan vasúti projektet, amely villamosított vonal fejlesztését jelenti, de a fejlesztés ezáltal jelentős közúti forgalmat (pl. autóbusz, de személygépkocsi is) vált ki, hogyan kell a klímabesorolás alapján értelmezni?*

- *a járműbeszerzések esetén (zéró kibocsátású közösségi közlekedési járművek) számít-e, hogy meglévő járműpark cseréjéről van szó, vagy új vonalra új járműről van szó?*

**Gecse Gergely (ITM)** Az uniós módszertan szerint egyértelmű a besorolás – ha villamosított vonalon történik a beavatkozás, akkor 100%-os a klíma együtthatója az adott projektnek, illetve egyszerűen összefoglalva: nem számít, hogy lecserélnek, vagy új viszonylatra szereznek be egy járművet, minden esetben zéró kibocsátású jármű beszerzése esetén 100%-os klímabesorolást kap.

**Kérdés18:** *Az RRF módosulása (kevesebb fejlesztés) hatással lesz az OP-ra? Lehet, hogy átkerülnek fejlesztések?*

*Most változik az OP az RRF miatt?*

**Gecse Gergely** megválaszolja a kérdést. Igen, az RRF miatt, annak következményeként, hogy Magyarország a kapcsolódó hitelt nem tervezi igénybe venni több, jól előkészített program az IKOP pluszba kerülhet. Ez az OP-k jelentős módosítását nem teszi szükségessé, néhány dolgot kell majd figyelembe venni, elsősorban az Uniós források közötti lehatárolásokat.