



EURÓPSKA ÚNIA  
Európske štrukturálne a investičné fondy  
OP Integrovaná infraštruktúra 2014 – 2020



MINISTERSTVO  
DOPRAVY A VÝSTAVBY  
SLOVENSKEJ REPUBLIKY



## **Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program (6.0 változat) Módosítása**

### **A stratégiai dokumentumok változásainak összefoglalása**

Átfogó tanácsadás az Integrált Infrastruktúra OP 2014–2020 végrehajtása területén

2019. június 28.



# I. A stratégiai dokumentum alapvető adatai

## I.1 A stratégiai dokumentum tartalma és fő célkitűzései, más stratégiai dokumentumokhoz fűződő kapcsolata

### I.1.1 A stratégiai dokumentum jellege

Az Integrált Infrastruktúra Operatív Program a Szlovák Köztársaság programdokumentuma az EU-alapokból nyújtott támogatások 2014–2020-as időszakban történő felhasználásához a közlekedési ágazatban és az információs és kommunikációs technológiákhoz való hozzáférés javítása, valamint az igénybevételük és minőségük fejlesztése területén. Az OPII programot az Európai Bizottság a 2014. október 28-án kelt C(2014) 8045. végrehajtási határozatában hagyta jóvá.

Az OPII előkészítéséért, irányításáért, figyelemmel követéséért és értékeléséért az Irányító Hatóság („IH”) felelős, amelynek feladatait a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma (a továbbiakban: „Szk KÉÜM”) látja el. Az OPII Közreműködő Szervezetének (a továbbiakban: „KSz”) feladatait Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettesének beruházásügyi és számítógépesítési hivatala látja el<sup>1</sup>. A KSz az OPII keretében a 7. prioritási tengely – Információs társadalom célkitűzéseinek teljesítéséért felelős szervezet, az IH egyes feladatainak ellátására vonatkozó felhatalmazást az OPII 7. prioritási tengely keretében az irányító hatóság egyes feladatainak közreműködő szervezet általi ellátásáról szóló, a 2018. május 03-ától életbe lépett 1. sz. függelékkel módosított 58/2016. sz. szerződés tartalmazza, amely 2016. 10. 29-én lépett életbe.

Az OPII 2013–2014-es időszakban lefolytatott hatásvizsgálatát az illetékes ágazati hatóság – a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Építésügyi és Régiófejlesztési Minisztériuma (a továbbiakban: „Szk KÉRM”) biztosította a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának (a továbbiakban: „Szk KvM”) együttműködésében a bizonyos tervek és programok környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatáról szóló 2001/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (2001. június 27.) és a környezeti hatásvizsgálatról, valamint egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló Tt. 24/2006. sz. törvény (a továbbiakban: „Tt. 24/2006. sz. törvény”) szerint. Az OPII hatásvizsgálatának folyamatát a Szk KÉRM és a Szk KvM webhelyein tették közzé. A törvény és az Európai Parlament és a Tanács 2001/42/EK rendelete (2001. június 27.) szerint elvégzett OPII hatásvizsgálati folyamat eredményei alapján a Szk KvM 2014. március 04-én kiadott állásponjtjában az OPII jóváhagyását javasolta az abban foglalt feltételek betartásának kikötésével.

Az általános rendelet (az Európai Parlament és a Tanács 1303/2013/EU rendelete az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra, a Kohéziós Alapra, az Európai Mezőgazdasági Vidékfejlesztési Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó közös rendelkezések megállapításáról, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra és az Európai Tengerügyi és Halászati Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1083/2006/EK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről) 30. cikke értelmében az IH jogában áll, hogy javasolja az operatív program módosítását. A program-módosítási kérelmeket megfelelően indokolni kell, és tartalmazniuk kell a program módosításainak

---

<sup>1</sup> A kormányzati igazgatásról és a központi államigazgatásról, valamint egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló Tt. 575/2001. sz. törvényt módosító és kiegészítő Tt. 171/2016. sz. törvény elfogadásával 2016. 06. 01-jétől a Szlovák Köztársaság Pénzügyminisztériumának hatásköre a társadalom informatizálása területén a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettesének beruházásügyi és informatizálási hivatalára szállt át. A hatáskör megállapításáról szóló törvény módosítására való tekintettel a Szlovák Köztársaság kormánya jóváhagyta, hogy a 7. prioritási tengely – Információs társadalom közreműködő szervezetének feladatait a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettesének beruházásügyi és informatizálási hivatala látja el. Az OPII 7. prioritási tengelyének keretében a Közreműködő szervezet feladatait 2016. 06. 01. előtt a Szlovák Köztársaság Pénzügyminisztériuma látta el.

várható hatását az intelligens, fenntartható és inkluzív növekedésre vonatkozó uniós stratégiának és a programban meghatározott egyedi célkitűzéseknek az elérésére.

A stratégiai dokumentum olyan módosításai esetén, amelyek országos szintű előkészítés és jóváhagyás tárgyát képezik, és amelyek hatást gyakorolhatnak a környezetre, újra el kell végezni a környezeti hatásvizsgálatot.

Az OPII módosítására vonatkozó kezdeményezések elsősorban a 4., 5., 6. és 7.<sup>2</sup> prioritási tengelyek végrehajtásának jelenlegi állapotához kapcsolódnak, melyek nem mutatnak megfelelő előrehaladást, ill. az allokáció növelésének potenciáljával rendelkeznek. Az OPII irányító hatósága a 4., 5., 6. és 7. prioritási tengely keretében olyan új és módosított meglévő tevékenységeket terjesztett elő, amelyek növelni fogják az abszorpciós potenciáljukat. Ez megteremti az említett prioritási tengelyek pénzügyi keretének 2019. évi esetleges bővítésére vonatkozó előfeltételeket, mégpedig a belső allokáció vagy más operatív programokból történő finanszírozás útján. Az OPII módosítása ezenkívül az operatív program kiválasztott prioritási tengelyei tartalmi felépítésének módosítását és kiegészítését is magában foglalja.

#### I.1.2 A stratégiai dokumentum tartalma

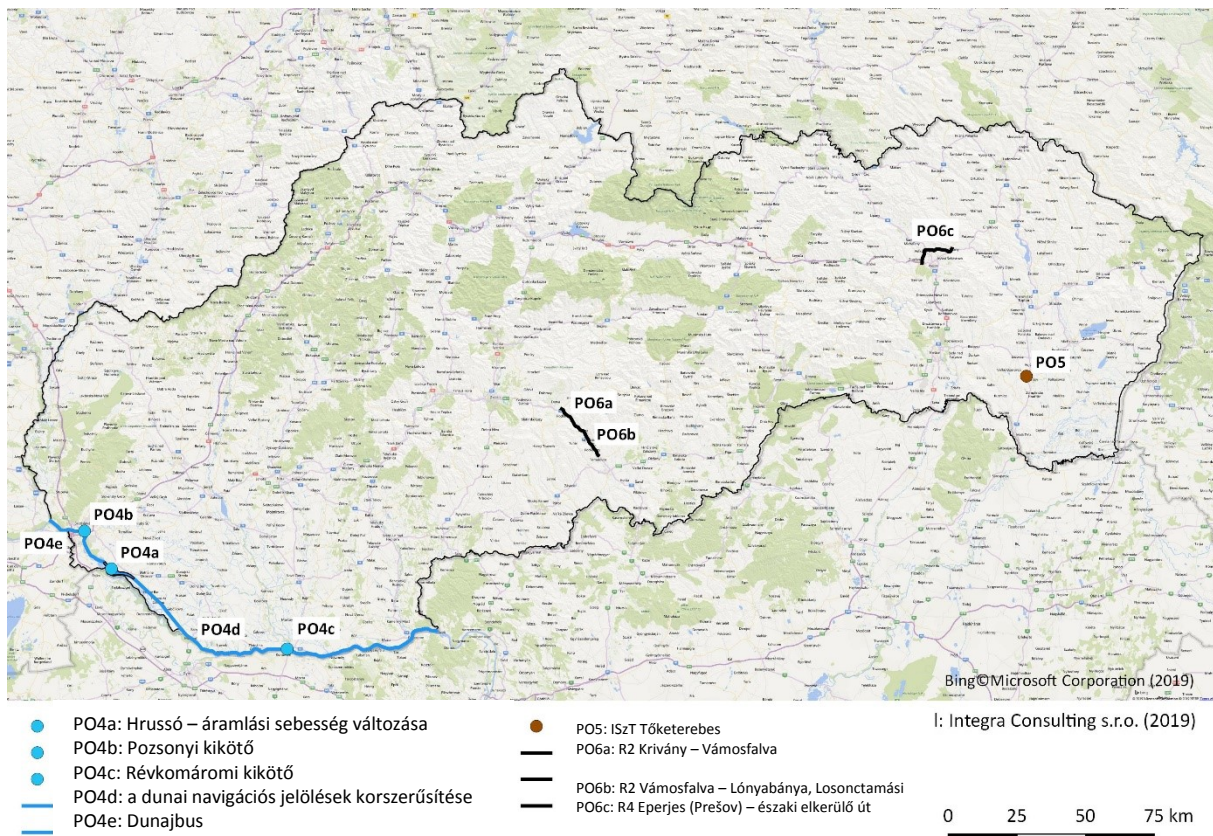
Az OPII 6.0 változat módosítása az operatív program kiválasztott prioritási tengelyei tartalmának módosítására és kiegészítésére irányul. Mivel az OPII egyes módosításainak és kiegészítéseinek megfogalmazása viszonylag általános, az OPII módosítás végrehajtására szolgáló konkrét tevékenységekre tettünk javaslatokat. Ezeket a tevékenységeket figyelembe vették az OPII módosítás lehetséges hatásainak értékelése során (lásd a IV. Értékelésről szóló jelentés c. fejezetet), ezért azok rövid leírása alább, a prioritási tengelyek módosításainak és kiegészítéseinek leírásában szerepel. Meg kell továbbá jegyezni, hogy annak ellenére, hogy jelenleg a konkrét tevékenységek tárgyát a projektdokumentáció és/vagy a kapcsolódó dokumentumok (például a megvalósíthatósági tanulmány) elkészítése képezi, feltételezhető – a készülő dokumentumok és tanulmányok jóváhagyása esetén, hogy ezek a tevékenységek is az OPII programból lesznek finanszírozva.

Az alábbi diagramon az OPII módosítása által újonnan kiegészített, területileg leírt OPII célkitűzések áttekintése látható a vízi közlekedés (4. prioritási tengely)<sup>3</sup>, a vasúti közlekedés (5. prioritási tengely) és a közúti infrastruktúra (6. prioritási tengely) területén.

---

<sup>2</sup> A 7. PT módosításai a SKV folyamat keretében lefolytatott konzultációk eredményeképpen jöttek létre – lásd a 2019. április 26-ai tárgyalás jegyzőkönyvét (1. sz. melléklet).

<sup>3</sup> A pozsonyi kikötő esetében nem új helyszínen megvalósuló új célkitűzésről, hanem a kikötőn belüli tevékenységek körének és típusának módosításáról van szó.



## I-1. ábra Területileg lehatárolt célkitűzések az OPII keretében

### Az OPII javasolt módosításainak összefoglalása:

1. A 4. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
2. A 5. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
3. A 6. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése,
4. A 7. prioritási tengely tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése.

#### 1. 4. prioritási tengely – Vízi közlekedési infrastruktúra (TEN-T CORE)

- **A 4.1. Egyedi célkitűzés elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és bővítését**

Az OPII IH az OPII 6.0 változatra történő módosításának keretében a 4.1. specifikus célkitűzés elnevezésének módosítását javasolja. Új elnevezése: „4.1. specifikus célkitűzés – A dunai vízi úton nyújtott szolgáltatások minőségének javítása”. Az OPII IH a specifikus célkitűzés keretében teret teremt az elsődlegesen a projektet megelőző előkészítésre és projekt-előkészítésre irányuló tevékenységek megvalósításához, illetve a dunai vízi út hajózhatóságának javítására irányuló konkrét projektek megvalósításához. A Dunai vízi úton megvalósuló beavatkozások olyan projekteket is magukban foglalnak, amelyek a pozsonyi és révkomáromi közforgalmú kikötők korszerűsítését és kiépítését is érintik.

- **A révkomáromi közforgalmú kikötőnek az OPII eszközökből történő finanszírozás alá vonása**

Annak ellenére, hogy a Pozsony közforgalmú kikötő mint a Szlovák Köztársaság főkikötőjének kiépítése továbbra is vitathatatlan, a korszerűsítése pedig a belföldi vízi közlekedés egyik legfőbb



prioritása, a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériumának célja, hogy a révkomáromi közforgalmú kikötő korszerűsítésére is eszközöket irányozzon elő. A Vág folyó és a TEN-T Rajna–Duna folyosó részét képező Duna nemzetközi vízi út torkolatán található révkomáromi közforgalmú kikötő Szlovákia második legnagyobb kikötője. A révkomáromi közforgalmú kikötő fontos szerepet játszik a Csallóközből érkező áru szállításában. Az OPII tervezett beavatkozásai a révkomáromi közforgalmú kikötőben komplementárisan kiegészítik az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből finanszírozott projekteket – a kikötő főtervének és megvalósíthatósági tanulmányának beszerzését, amelyek célja a közforgalmú kikötő korszerűsítésére vonatkozó alternatíva felmérése. A fejlesztési lehetőségekhez kapcsolódóan feltételezhető továbbá a projektdokumentáció beszerzése, valamint a kikötői infrastruktúra korszerűsítése a javasolt változatban.

#### • **A támogatásra jogosult kedvezményezettek módosítása**

A 4. PT tartalmi felépítésének módosítása és kiegészítése a prioritási tengely támogatásra jogosult kedvezményezettjeinek módosítását teszi szükségessé. Az új résztvevők bevonásával és elsősorban az általuk javasolt projektcélok megvalósításával várhatóan a Duna nemzetközi vízi út hajózási paramétereinek javítására és ezáltal a vízi közlekedés vonzóbbá tételére kerül sor a potenciális szállítók/fuvarozók számára, és egyúttal megnő a vízi közlekedés aránya a Szlovák Köztársaság szállítási teljesítményében. Az OPII IH a 4. PT támogatásra jogosult kedvezményezettjeinek körét az alábbi szereplőkkel javasolja kibővíteni:

- Slovenský vodohospodársky podnik, štátny podnik (Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat),
- Vodohospodárska výstavba, štátny podnik (Vízgazdálkodási Építővállalat),
- Szlovák Műszaki Egyetem, Pozsony,
- Pro-Danubia – a dunai helyi hajózást támogató települések társulása,
- szlovák Közlekedési Hivatal.

Ugyanakkor a belvízi hajózásról és egyes törvények módosításáról és kiegészítéséről szóló, többször módosított Tt. 338/2000. sz. törvénnyel módosított és kiegészített 284/2018. sz. törvény elfogadására való tekintettel a Vízi Közlekedésfejlesztési Ügynökség törlését javasolja a 4. PT támogatásra jogosult kedvezményezettjei közül. A Vízi Közlekedésfejlesztési Ügynökség az említett jogszabály elfogadásával 2018. november 1-én megszűnt, feladatait ezentúl a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma látja el az ügynökség jogutódjaként.

#### • **Az „A” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését**

*A projektdokumentáció egyes szakaszainak beszerzésére irányuló célkitűzésre, valamint a dunai vízi út hajóúttjára vonatkozóan megkövetelt paraméterek biztosítását célzó projektek megvalósítására való tekintettel az OPII IH az „A” tevékenység elnevezését „A. A dunai vízi út hajózhatóságának javítása” elnevezésre javasolja módosítani. Abban az esetben, ha az EB a jelen tevékenység keretében tervezett projektek megvalósíthatósági tanulmányaira vonatkozóan negatív álláspontot foglal, az OPII nem fogja finanszírozni az adott infrastruktúra kiépítését.*

A jelen módosítás végrehajtása érdekében elkészült az „Áramlási sebesség változása a Hruszó (Hrušov) víztározó alsó részében – a projektet megelőző előkészítés és projekt-előkészítés” projektcél tervezete. A jelen nemzeti projekt legfőbb célja a Hruszó-víztározó alsó része áramlási sebességének növelését biztosító műszaki megoldás tervének elkészítése, ezáltal a hordalékképződés megakadályozása és a vízi közlekedés biztonságának növelése, illetve a TEN-T vízi közlekedési infrastruktúra szűk pontjainak eltávolítását lehetővé tévő feltételek megteremtése, a vízi közlekedés vonzóbbá tétele az e területen működő szállítók és üzemeltetők számára. A Bősi Vízmű (VD Gabčíkovo) hatásterületének természetes környezetében ez idáig elvégzett megfigyelések eredményei alapján a Hruszó-víztározó alsó részében a hajózási feltételek folyamatos romlása tapasztalható. Az intenzív hordalékképződés a Hruszó-víztározó alsó részének vízcsatornájában elsősorban a hajózásra gyakorolt hatásokat tekintve jelent kockázatot, aminek eredménye, hogy a víztározónak ennek a szakaszában minimális üzemszint mellett nincs biztosítva a hajózáshoz szükséges vízmélység. A rendelkezésre álló megfigyelések és mérések megvizsgálása, valamint

a meder folyamatban lévő szedimentációjának és kolmatációjának megvizsgálása azt mutatja, hogy az üledékek eltávolítására irányuló, ez idáig megtett intézkedések nem elegendők, azokat új intézkedésekkel kell kibővíteni, amelyek a Hrussov-vízározó alsó részének áramlási sebességét növelik, és ezáltal elérhető a lerakódó üledékek mennyiségének csökkentése.

A műszaki megoldáshoz költség-haszon elemzés (CBA) és megvalósíthatósági tanulmány, ezt követően pedig építési tervdokumentáció készül, amely a környezeti hatások értékeléséről szóló Tt. 24/2006. sz. törvény szerinti környezeti hatásvizsgálat alapjául fog szolgálni.

- **A „B” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítésének módosítását és kibővítését**

A révkomáromi közforgalmú kikötő OPII eszközökből történő finanszírozás alá vonására való tekintettel az OPII IH a „B” tevékenység elnevezését „B. A pozsonyi és a révkomáromi közforgalmú kikötők korszerűsítése és kiépítése” névre javasolva módosítani.

A közforgalmú kikötők biztonságának és biztonságvédelmének állapotára való tekintettel a vészhelyzetek gyors felismerése és a mentő- és egyéb beavatkozó egységek reakcióidejének csökkentése érdekében megfelelő lépések megtétele szükséges (a kikötők megfigyelő rendszerének bevezetése). Egyúttal megfelelő vészhelyzeti intézkedések végrehajtásának biztosítása szükséges, amelyek vészhelyzetek kialakulása esetén minimálisra csökkentik a károk mértékét és biztosítják a személyek mentését. Az említett biztonsági intézkedések megvalósítása mindkét közforgalmú kikötőben (Pozsony, Révkomárom) várható.<sup>4</sup>

A „B” tevékenység módosítását követően a pozsonyi közforgalmú kikötőben tervezett beavatkozások az EB ajánlásai értelmében a vízi közlekedés környezetbarátabbá tételét eredményező alternatív üzemanyag fejlesztés támogatására is jogosulttá válnak (LNG-terminál építése), továbbá lehetőség nyílik a hajók üzemeltetési folyadékainak környezetbarát feltöltésére, illetve a vízi közlekedésben az üzemeltetés során keletkező hulladékok hatékony kezelésére és megsemmisítésére (hajókiszolgáló létesítmény építése). Ugyanakkor az OPII jelenlegi szövegének keretében törölték az adott kikötői infrastruktúra – kikötési elemek, merőleges élek, lépcsőzetek, part menti járdák, horgonyzóhelyek, figyelmeztető jelzések stb. korszerűsítésére irányuló tevékenységeket, mivel ezek megvalósítását nem tervezik.

Az említett módosítás bevezetése érdekében az alábbi projektcélok tervei kerültek kidolgozásra:

- Hajókiszolgáló létesítmény (Pozsony)

A projekt célja a következő műszaki-gazdasági tanulmány kidolgozása: „*Hajókiszolgáló létesítmény építése a Pozsonyi közforgalmú kikötőben – projektet megelőző előkészítés*”, amely azonosítja a vízi járművek üzemanyag- és ivóvízfeltöltéséhez kapcsolódó szolgáltatások legalkalmasabb technológiáját, a hulladékgyűjtést (szennyvíz, lecsapolt víz elvezetését, használt olaj gyűjtését, települési hulladék gyűjtését, veszélyes hulladék gyűjtését és ártalmatlanítását stb.), a hulladékok kezelését (tisztítását/feldolgozását), elszállítását, ill. a tisztított szennyvíz kiengedését.

- LNG-terminál építése a Pozsonyi közforgalmú kikötőben – projektet megelőző előkészítés

Az LNG-terminált a forgalmazási lánc szélesebb körű viszonyaira való tekintettel tervezik, amely keretében a földgázz szállító csővezetéken keresztül biztosítja a pozsonyi kikötő termináljának gázellátását, ahonnan a gáz a kezelését követően vízi úton jut el a végső felhasználóhoz –

---

<sup>4</sup> Mindkét közforgalmú kikötő átfogó fejlesztése az ún. főtervek kidolgozása keretében valósul meg. A Pozsonyi közforgalmú kikötő fejlesztési stratégiájának II. szakasza (Master Plan II) SKV vizsgálat tárgyát képezi, a vizsgálatról szóló határozatot 2019. januárjában adták ki – <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/strategia-rozvoja-verejneho-pristavu-bratislava-faza-ii-master-plan-ii>.

A Révkomáromi közforgalmú kikötő stratégiai fejlesztési tervhez (Master Plan) a stratégiai dokumentumról szóló közleményt 2018. decemberében nyújtották be.

a többi dunai kikötőbe stb. Mivel az LNG nemcsak kereskedés tárgyát képező árucikk, de üzemanyag is egyben, feltételezhető, hogy az LNG-terminál LNG-töltőállomásként is üzemelni fog. A megvalósíthatósági tanulmány célja, hogy azonosítsa az LNG előállításának és forgalmazásának technológiáit, azokat környezetvédelmi, gazdasági és biztonsági szempontból összevesse, illetve javaslatot tegyen olyan technológiára, amely a pozsonyi közforgalmú kikötő sajátosságait tekintve a legmegfelelőbb lesz. A megvalósíthatósági tanulmány az alábbi terjedelemben kerül elkészítésre:

- Műszaki tanulmány
- Biztonsági dokumentáció a kiválasztott technológiához
- CBA
- KHV

- Kikötői biztonságvédelem – projektet megelőző előkészítés

Célja a telepített megfigyelő rendszer által azonosított vészhelyzet esetén a válaszíró csökkentésére irányuló rendszer kidolgozása. A rendszer várhatóan a TENT-T Core alaphálózat közforgalmú kikötőinek teljes kijelölt területén kerül telepítésre. A megfigyelő rendszer kötelező részét képezi majd a teherkikötő medencéiben kialakuló vészhelyzetekről való információnyújtás, a hajók navigálása a vészhelyzet során a kikötőbe és a kikötőből, továbbá a biztonsági feltételekre vonatkozó információcsere a kikötők körzeteiben vészhelyzet esetén, amivel biztosítható a kikötő, a hajók és a kikötői berendezések védelme. A rendszer ugyanakkor a vészhelyzet gyors felismerését, és szükség esetén a mentő- és beavatkozó egységek hívását is biztosítja, amivel hozzájárul a vészhelyzetek környezetre gyakorolt negatív hatásainak mérsékléséhez a TENT-T Core alaphálózatában található közforgalmú kikötőkben. A megfigyelő rendszer a működése során az egyes rendszerek – pl. a Folyami Információs Szolgáltatások (RIS) elérhető hajózási adatait is felhasználja.

• **A „C. Korszerű technológiák bevezetése a hajózási és kikötői üzem irányításába” nevű tevékenység célkitűzésének kibővítése**

Az adott tevékenység eredeti célkitűzése kizárólag az RIS támogatására irányult. Mivel ezek a tevékenységek jelenleg az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) társfinanszírozásának tárgyát képezik, az OPII IH a tevékenység célkitűzésének kibővítését javasolja az RIS területét szinergikus módon kiegészítő hajózási jelzés korszerűsítésével. Az RIS-alkalmazás és a dunai vízi úton megvalósuló kapcsolódó műszaki intézkedések lehetővé teszik az infrastruktúrapacitás növelését, a meglévő infrastruktúra optimális igénybevételét, valamint a hajózási és kikötői üzem biztonságának növelését. Ebben a részben egyúttal a kitűzési vízi járművek beszerzésének lehetősége is felvetődik a dunai vízi út kiszolgálásához a Bósi Vízmű és Párkány (Štúrovo) közötti szakaszon, amennyiben azt a megvalósíthatósági tanulmány megerősíti.

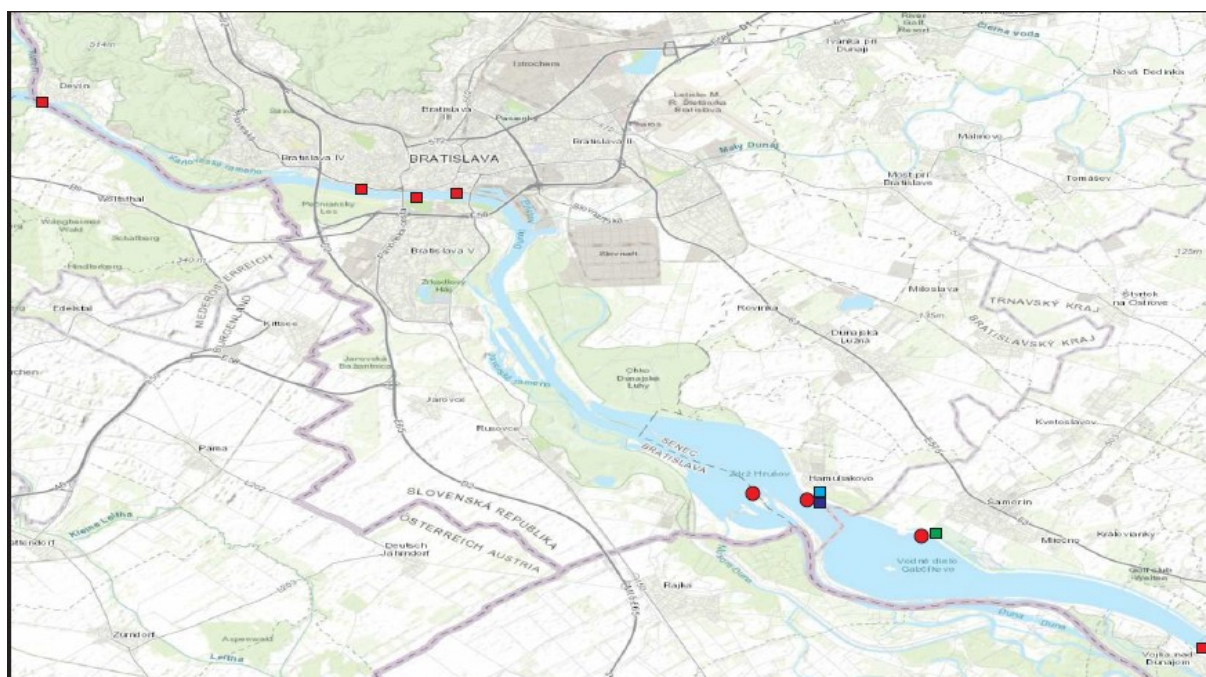
A jelen módosítás bevezetése érdekében „A kitűzési technika és a hajózási jelzés korszerűsítése a nemzetközi jelentőségű dunai vízi úton” c. projekt megvalósíthatósági tanulmányának javasolt célkitűzése is elkészült. A projekt a nemzetközi jelentőségű dunai vízi út szlovák-osztrák államhatár (1880,26 fkm) és szlovák-magyar államhatár (1708,20 fkm) közötti szakaszán a kitűzési technika és a hajózási jelzés korszerűsítésére irányul. A tanulmány magában foglalja a meglévő hajózási jelzések és a használt berendezések állapotának felmérését, a hajózási jelzések, ill. kitűzési berendezések elhelyezésének és korszerűsítésének javaslatát, a figyelmeztető jelzések korszerűsítésének javaslatát (intelligens AIS AtoNs bóják, a nyomon követésük és üzemeltetésük módja), az intelligens bóják és virtuális bóják rendszerének a folyami információs szolgáltatások rendszerébe történő integrálására vonatkozó javaslatot, a hajóút-kitűzés optimális megoldásának javaslatát figyelembe véve a Szlovák Vízgazdálkodási Vállalat meglévő flottáját.

• **A „D. Menetrend szerinti személyhajózás bevezetése a Dunán (Dunajbus)” nevű, támogatásra jogosult új tevékenység kiegészítése**

A tevékenység célja elsősorban a belvízi hajóutak igénybevétele a pozsonyi agglomeráció közlekedési kiszolgálásának javítása érdekében. A tevékenység tárgyát a dunai vízi út Somorja (Šamorín)–Pozsony szakaszán menetrend szerinti személyhajózás rendszerének kiépítésére irányuló teljes körű



célkitűzés megvalósítása képezi. A javasolt intézkedés célja a menetrend szerinti személyhajózás rendszerének kialakítása a Duna kb. 50 km-es szakaszán, Pozsony – Dévény (Devín) városrésze és Vajka (Vojka nad Dunajom) között új úszó kikötőhelyek kiépítése útján (amelyek fedett megállóhelyként, egy részük pedig frissítőhelyként fog szolgálni), és a meglévő kikötőhelyek részét fogják képezni, ezáltal 8 hajóállomás jön létre a Dunán. A személyhajózás forgalmának folyamatosságát 7 db katamarán típusú vízi jármű fogja biztosítani, melyek úrtartalma terhelés nélkül 40 t, terheléssel 50 t. A gútori kikötőhely közelében DEPO/téli kikötő építését tervezik. A tervezett tevékenység keretében az eredeti parkoló kibővítésére és új parkoló építésére is sor kerül.<sup>5</sup>



**Dátum:**

2018 október



1:120 000

**Jelmagyarázat:**

- meglévő kikötőhely
- **Javasolt tevékenység**
- újonnan épült kikötőhely
- új parkoló
- téli kikötő – DEPO
- meglévő parkoló kibővítése

## I-2. ábra A Dunajbus célkitűzés tágabb kapcsolatainak térképe.

**Forrás: A KHV célkitűzés dokumentációja, 2018. október, EKOJET, s.r.o., ipari és tájékológia**

A 4. PT forrásai elsődlegesen a megvalósíthatósági tanulmány beszerzésére fognak irányulni a menetrend szerinti személyhajózás pozsonyi agglomerációban való bevezetése potenciáljának alátámasztása céljából, a projekt indokoltsága esetén pedig a projektdokumentáció beszerzésére. Feltételezhető, hogy a projekt végrehajtási szakasza elsősorban horgonyzóhelyek, Park&Ride parkolók, illetve a horgonyzóhelyek védelmére szolgáló hullámtörők kiépítését, továbbá a személyszállítást biztosító vízi járműveknek a beszerzését fogja megkövetelni. Abban az esetben, ha az EB a megvalósíthatósági tanulmányra vonatkozóan negatív álláspontot foglal, az OPII nem fogja finanszírozni az adott infrastruktúra kiépítését, sem a vízi járművek beszerzését.

## 2. 5. prioritási tengely – Vasúti infrastruktúra, mobil eszközök felújítása

<sup>5</sup>A célkitűzés 2019 januárjában került benyújtásra, lásd: <https://www.enviroportal.sk/sk/eia/detail/-pravidelna-osobna-vodna-doprava-po-dunaji-dunajbus->

Az OPII irányító hatósága az 5. PT új tevékenységekkel való kibővítését és a prioritási tengely jelenlegi szövegének részletesebb leírását javasolja, konkrétan:

- **Az 5. prioritási tengely elnevezésének módosítása és az új 5.3 specifikus célkitűzés kiegészítése**

Az OPII IH az 5. PT elnevezését „Vasúti infrastruktúra és a mobil eszközök felújítása” névre javasolja módosítani. A OPII IH egyúttal az 5. prioritási tengely keretében új specifikus célkitűzést javasol: „5.3. specifikus célkitűzés: A vasúti személyszállítás vonzerejének és szolgáltatásminőségének növelése a mobil eszközök felújítása révén”. A módosítások célja, hogy teret teremtsen a vasúti személyszállításra használt vasúti járműpark felújításához.

- **„I. A vasúti személyszállítás mobil eszközeinek felújítása” nevű új tevékenység kiegészítése**

Mivel az utasok egyre nagyobb érdeklődést mutatnak a vasúti személyszállítás iránt, a Szlovák Köztársaság Közlekedési és Építésügyi Minisztériuma Szlovákia többi régiójában is lehetőséget lát az ilyen típusú projektek megvalósítására. Ebből az okból kifolyólag az elővárosi és regionális közlekedés támogatásának területén az 5. prioritási tengelyt új vonatszerelvények beszerzésének lehetőségével javasolja kiegészíteni, mégpedig elsődlegesen az Eperjesi kerület részére.

- **A ŽSR (Szlovák Államvasutak) hálózatában ellenőrzőpontok építésére irányuló tevékenység**

Az OPII IH a „B. A vasúti közlekedés biztonsági kockázatainak csökkentése (pl. a közúti infrastruktúrával való szintbeli keresztezések megszüntetése, vasúti átjárók korszerűsítése)” tevékenység keretében a pályahálózat-működtető ellenőrzési pontjainak (ún. check-points) kiépítésére irányuló célkitűzés részletesebb leírását javasolja. Az ilyen pontok kiépítése jelentős hozzájárulás lehet a Szlovák Államvasutak hálózatában bekövetkező biztonsági incidensek és közlekedési balesetek számának csökkentéséhez. A konkrét pontok hálózati elhelyezkedése és műszaki felszereltsége beleértve a vasúti hálózatba történő adatintegrációt a megvalósíthatósági tanulmánynak és a Szlovák Államvasutak hálózatában az ellenőrzési pontok építési koncepciójának megfelelően valósul meg.

- **A „C” tevékenység elnevezésének módosítása beleértve a tartalmi felépítése módosítását és kibővítését**

Az 5. PT-ből az átszálló terminál kiépítése Tőketerebesen (Trebišov) célkitűzéshez kapcsolódóan az OPII IH a „C” tevékenység elnevezését „C A vasúti személyszállítás átszálló termináljainak és az integrált személyszállítási terminálok, valamint azok közúthálózathoz történő csatlakozásának kiépítése és korszerűsítése” elnevezésre javasolja módosítani. Az OPII IH azért javasolja az említett módosítást, mivel a Tőketerebesi építmény legfőbb jellemzője a közlekedési rendszerek integrálása az integrált közlekedési rendszer (IKR) építése során a Kassai Önkormányzati Kerület Magasabb szintű területi egység keretében – az egyéni személyközlekedés (autó, kerékpár) és a tömegközlekedés (autóbusz és vonat) integrációja, illetve az egyes IKR-eket igénybe vevő utasok számára a felszereltség kereskedelmi szinten történő összevonása.

### **3. 6. prioritási tengely – Közúti infrastruktúra (a TEN-T CORE hálózaton kívül)**

Az OPII irányító hatóság a 6. PT jelenlegi szövegének részletesebb leírását javasolja, mégpedig:

- **Az R2-es és R4-es gyorsforgalmi utak kiegészítése**

Az OPII IH a gyorsforgalmi utak építése kapcsán az R2-es és R4-es gyorsforgalmi utak további szakaszainak kiegészítését javasolja, amelyek finanszírozása az OPII pénzügyi keretének emelése esetén az operatív program eszközeiből történhet. Az OPII IH által a 6. PT-be bevonni javasolt szakaszok áttekintése:

- R2 Krivány (Kriváň) – Vámosfalva (Mýtna)

- R2 Vámosfalva (Mýtna) – Lónyabánya (Lovinobaňa), Losonctamási (Tomášovce)

Az adott építményt (beleértve mindkét fentiekben említett szakaszt) a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma a Szlovák Köztársaság Nemzeti Tanácsának a környezeti hatásvizsgálatról szóló, Tt. 391/2000. sz. törvénnyel módosított Tt. 127/1994 törvény alapján vizsgálta. A KHV folyamat a következő végső álláspontokkal zárult: a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2006. február 17-én a környezeti hatásvizsgálattal kapcsolatban kiadott „R2 Zólyom (Zvolen) – Lónyabánya (Lovinobaňa) gyorsforgalmi út” (2006) c. végső álláspont és a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma által 2007. december 18-án a környezeti hatásvizsgálattal kapcsolatban kiadott „R2 Lónyabánya (Lovinobaňa) – Osgyán (Ožďany) gyorsforgalmi út” (18/ml.) c. végső álláspont.

Ezt követően az építési engedélyezési dokumentáció (ÉED) szintjén az „R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út” nevű tervezett tevékenység módosításáról szóló értesítés került kidolgozásra, amelyet a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma terjesztett elő, és amely a 2017. február 13-ai értesítés alapján úgy döntött, hogy nem várható jelentős kedvezőtlen környezeti hatás, ezért nem képezi a környezeti hatásvizsgálatról szóló, többször módosított Tt. 24/2006. sz. törvény 18. § (1) bek. e) pontjában meghatározott vizsgálat tárgyát. 2017. június 07-én a Národná diaľničná spoločnosť, a.s. (Nemzeti Autópálya-kezelő Társaság) az „R2 Krivány – Lónyabánya, Losonctamási gyorsforgalmi út, Krivány – Vámosfalva I. szakasz” módosításáról szóló második értesítést terjesztett elő. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma eljárást indított a vizsgálati eljárásban. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma a 2017. augusztus 23-án kelt (6260/2017-1.7/dj R) határozata alapján nem írja elő a projekt javasolt módosításainak további vizsgálatát. 2017. szeptember 25-én a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumához az eljárás résztvevője a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának 6260/2017-1.7/dj R. sz. határozata ellen jogorvoslat iránti kérelmet nyújtott be. A kérelemről ez idáig nem született döntés.

2018-ban mindkét szakaszra vonatkozóan közös módosítási értesítés készült, azonban a szakaszok különböző projekt-előkészítési fázisban találhatók. A Krivány – Vámosfalva szakaszra vonatkozóan „Az építési munkálatok kivitelezésére vonatkozó műszaki követelmények” kerültek kidolgozásra (pályázati dokumentáció formájában), a Vámosfalva – Lónyabánya, Losonctamási szakaszra vonatkozóan pedig építési engedélyezési dokumentáció készült.



**I-3. ábra A R2-es gyorsforgalmi út útvonala a Kriváň – Lónyabánya szakaszon**

**Forrás: Értesítés a tervezett tevékenység módosításáról a Tt. 24/2006. sz. törvény 8a. melléklete szerint Integra Consulting s.r.o., 2018.**

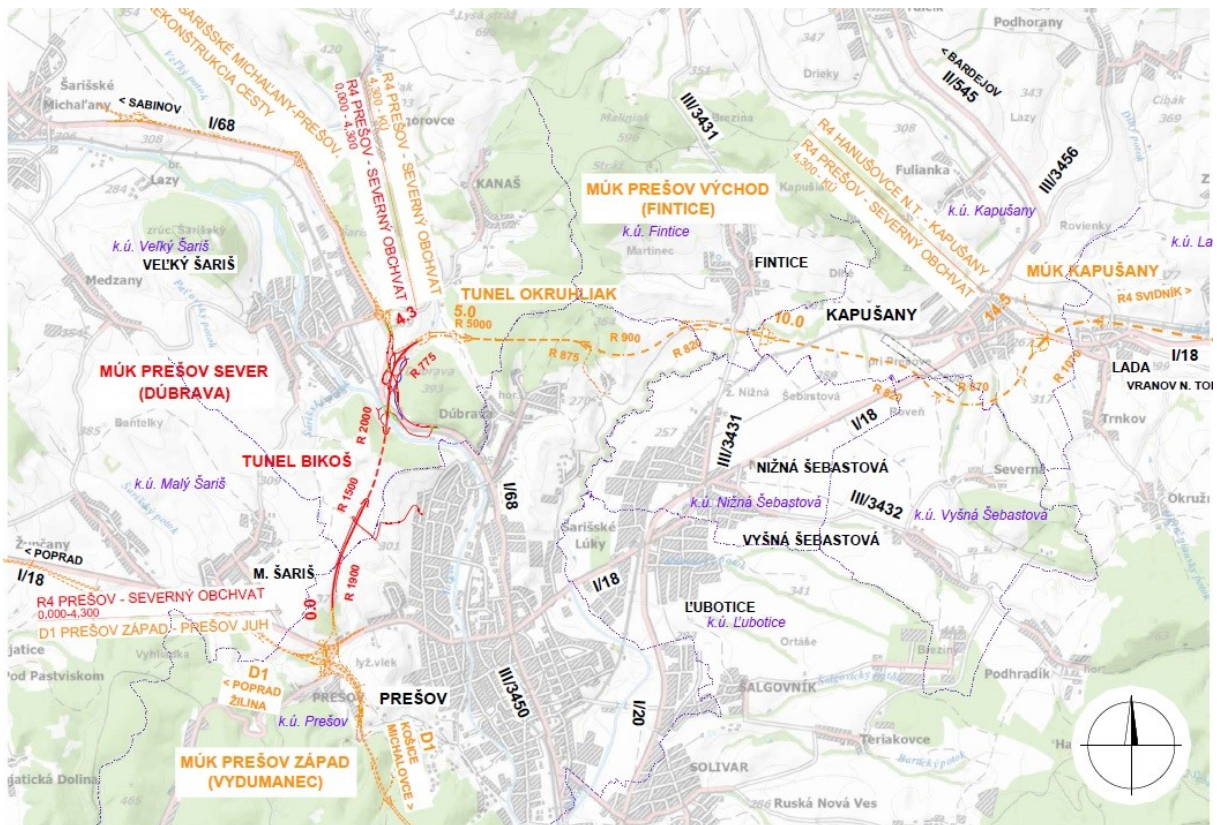
A 6. PT-be bevonni javasolt további szakasz:

- R4 Eperjes (Prešov) – északi elkerülő út.

Az R4-es gyorsforgalmi út Eperjes város északi elkerülő útjának szakaszában történő építése az R 24,5/100 javasolt kategóriában az átmenő forgalom kizárásának funkciójával, amely jelenleg Eperjesen halad keresztül. Az építkezés célja a D1-es autópálya és az R4-es gyorsforgalmi út Kapi (Kapušany) – Girált (Giraltovce) szakaszának összekötése úgy, hogy kiváltsa Eperjes város meglévő úthálózatának forgalmát, a nem szintbeli keresztezések kiépítésével pedig a kiinduló- és célforgalom átrendezése. Ez a forgalom résztvevőinek nagyobb biztonságát, illetve a forgalom folyamatosságának és kényelmének növelését fogja eredményezni. Az Eperjes – észak kereszteződés kizárja az átmenő forgalmat az I/68-as útról, a központi városi övezetből, és biztosítja az I/68-as út közvetlen csatlakozását a D1-es autópályához és az R4-es gyorsforgalmi úthoz.

2004-ben elkészült az „R4 gyorsforgalmi út Eperjes – északi elkerülő út szakasza” értékeléséről szóló jelentés (Dopravoprojekt, a.s. Pozsony), amelyet ezt követően a Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériumának mint a Tt. 24/2006. sz. törvény szerinti illetékes szervnek terjesztettek elő. A Szlovák Köztársaság Környezetvédelmi Minisztériuma 2006. február. 17-én adta ki a környezeti hatásvizsgálatra vonatkozó végső álláspontját. 2009-ben elkészült a területrendezési határozat dokumentációja (THD), amely a környezeti hatásvizsgálat szempontjából lényeges tényezők alapján jelentős változásokat jelentett az alagutak, hidak, védőfalak és az elfoglalt talajterület vonatkozásában. Az építkezés során további változásokra került sor, amelyeket 2014-ben az építési engedélyezési dokumentációba (ÉED), majd a javasolt tevékenység módosításáról szóló értesítésbe vezettek át (2015 és 2017).





**I-4. ábra Az R4 Eperjes – északi elkerülő út szakasz áttekinthető helyzete.**

**Forrás: R4 Eperjes – északi elkerülő út, Építéskivitelezési dokumentáció. HBH Projekt spol. s r.o., 2017.**

- **Alternatív üzemanyagok bevezetésének támogatása a közúti közlekedésben**

Az új tevékenység célja az alternatív üzemanyagok piacának fejlesztésére irányuló támogatás a közúti közlekedésben beleértve a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését. Az alternatív üzemanyagok támogatására vonatkozó releváns intézkedések végrehajtása a nemzeti szinten alapított pénzügyi forrásokból valósul meg, amelyeknek az OPII is a részét képezi. A kiválasztott intézkedések tiszteletben tartják a nemzeti politikai keretet és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére irányuló nemzeti politikát, amelyeket a Szlovák Köztársaság kormánya 2016-ban az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló 2014/94/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (2014. október 22.) rendelkezései alapján hagyott jóvá. Az OPII által támogatott legígéretesebb területnek Az elektromobilitás fejlesztése a Szlovák Köztársaságban c. akciótervvel összhangban az elektromos autótöltési infrastruktúra kibővítésének támogatása mutatkozik.

#### **4. 7. prioritási tengely – Információs társadalom**

- **Intelligens városok és térségek kiépítésének támogatása az IKT által (tevékenység kiegészítése a 7.4. specifikus célkitűzés keretében)**

Az információs és kommunikációs technológiák (IKT) fontos szerepet játszanak a városok átalakításában, a városok ún. szénlábnymódozása csökkentésében, az energiaforrások hatékonyabb felhasználásában és a jobb szolgáltatások nyújtásában a lakosok részére. Az IKT az intelligens városok koncepciójának szerves részét és alapját képezik, mivel lehetővé teszik a különböző városi rendszerek és folyamatok integrálását. Az új tevékenység célja az IKT bevezetése a városokban. A nemzeti projektek kedvezményezettjei a kísérleti városok lesznek, miközben az Európai Bizottság és a Világbank jelentős mértékű bevonását feltételezik, amelyek a „Catching-up regions” kezdeményezés keretében már jelenleg is együttműködnek az Eperjesi Önkormányzati Kerülettel és a Besztercebányai Önkormányzati Kerülettel.



- **A közigazgatás által nyújtott adatokat és szolgáltatásokat használó KKV-k innovatív megoldásainak támogatása (tevékenység kiegészítése a 7.2. specifikus célkitűzés keretében)**

Az új tevékenység célja egy olyan Kisléptékű Projekt Alap létrehozása, amely a voucher mechanizmus segítségével támogatná az olyan innovatív kis- és középvállalkozásokat (KKV), amelyek igénybe veszik a közigazgatás nyílt adatait az új alkalmazások és szolgáltatások létrehozásához. A Kisléptékű Projekt Alap a gyakorlatban nemzeti projekt keretében valósul meg, amelyek kedvezményezettje egyúttal a közigazgatási nyílt adatokat igénybe vevő innovatív alkalmazások finanszírozására szolgáló voucherek kiosztására jogosult kedvezményezett lesz. A nemzeti projekt kedvezményezettje lesz a Szlovák Köztársaság miniszterelnök-helyettesének beruházásügyi és számítógépesítési hivatala lesz. A támogatás kedvezményezettjei a szlovák Kereskedelmi Törvénykönyv 2. § (2) bek. szerint a Szlovák Köztársaság területén bejegyzett és a Szlovák Köztársaság területén működő természetes és jogi személyek lesznek.