

	Európai Duna Régió Stratégia EDRS
Prioritás	<i>II. Fenntartható gazdaságfejlesztés</i>
A program megnevezése	3. Környezetbarát közlekedés a Duna régióban
<i>A program előzményei, indokoltsága, célja</i>	<p>A Duna régió országaiban a folyó melletti gyorsforgalmi utak bonyolítják le kamionokkal az Európa és Ázsia közötti teherforgalom jelentős részét, míg a személyforgalom jelentős része Európán belüli légi járatokkal valósul meg. Az ebből származó környezetszennyezés, illetve zsúfoltság csökkentése érdekében elsősorban a környezetkímélő közlekedési formák lehetőségeinek megteremtése szükséges, elsődlegesen a vasúti személy- és áruszállító kapacitások növelésével.. A nemzetközi vasúti forgalomban cél az európai nagyvárosok közötti zárt nagysebességű nappali vonatok befogadására való felkészülés, a 400–600 km-nél nagyobb távolságra fekvő európai fővárosokkal és nagyvárosokkal a meglévő minőségi összeköttetés megtartása és fejlesztése nappali órákban EC, éjszaka EN vonattípusokkal (klímaberendezéssel, étkezőkocsi szolgáltatással, idegen nyelvű hangos utas tájékoztatással és helybiztosítással), a 400–600 km-nél kisebb távolságú viszonylatokban az üzlet- és térségpolitikai szempontok mérlegelésével napi 2–3 pár egyéb nemzetközi vonat közlekedtetése.</p> <p>A program egyik célja a vasúti összeköttetés infrastrukturális feltételeinek megteremtése a térség számára legfontosabb fő közlekedési irányokban.</p> <p>A program másik fő feladata a Duna hajózhatóságának javítása érdekében jelenleg megvalósítás alatt álló hazai TEN-T finanszírozású projektek ENSZ-EGB AGN követelményeinek megfelelő, 1812-1641 folyamkilométerek közé eső, a VI/B, 1641-1433 folyamkilométerek közötti szakaszán a VI.C kategóriájú vízi út megteremtése. Azonban a Duna térség esetében az ivóvíz-készletek és a természeti értékek miatt a társadalmi-gazdasági és környezetvédelmi szempontból egyaránt fenntartható hajózás megteremtése szükséges. Ezért a kérdés komplex kezelése szükséges, ami érinti a hajózásnak a többi közlekedési alágazathoz (vasút és közút) való viszonyát, a vízi út természeti környezetet átmenetileg és tartósan érintő következményeit, illetve az ághajlat-változás következményeinek figyelembe vételét.</p> <p>A Duna medre a magyarországi szakaszon folyamatosan mélyül, és a kisvízszintek csökkennek, ami a hajózás feltételeit is rontja, továbbá jelentős ökológiai károkat is okoz. A Víz Keretirányelv előírásainak megfelelően az ökológiai károk enyhítése, illetve megszüntetése érdekében a hajózási célú műszaki beavatkozások nélkül is műszaki beavatkozásokat kell végezni, amit a vízgyűjtő-gazdálkodási tervekben meg kell tervezni és a terveket a társadalmi vita után véglegesíteni kell.</p>

	<p>Az Országos Környezetvédelmi Tanács állásfoglalása szerint a hajózhatóság feltételeinek javítását támogatni kell, de csak úgy, hogy a hajózás érdekében végzett beavatkozások kedvezőtlen ökológiai és környezeti hatásainak elhárításához szükséges beavatkozásokat is elvégzik, és a beavatkozások összesített hatása jelentősebb mértékű javulást fog eredményezni a hazai Duna-szakasz ökológiai állapotában, mint a helyenként esetleg jelentkező, de a Víz Keretirányelv előírásai szerint még elfogadható mértékű kedvezőtlen hatások.</p> <p>A program célja, hogy a fejlődés fenntarthatóságával kapcsolatos követelményeket betartva növelje a Duna, mint vízi szállítási útvonal kapacitását és ezzel igénybevételek arányát a szállítások lebonyolításában.</p> <p>A program az érintett országok érdekeinek, valamint a hajózás szerepének és jelentőségének figyelembe vételével alakítja a dunai hajózás jövőjét. Ez érinti a hajózó utat, a hajóállományt, a kikötői infrastruktúrát és a hajózás személyforgalomban betöltött növekvő szerepét. Az információs és kommunikációs technológiák belvízi közlekedésben történő alkalmazása elősegíti a belvízi közlekedés biztonságának és hatékonyságának jelentős növekedését; míg a hulladék-kezelési rendszerek fejlesztése a szennyezések megelőzését és a természeti környezet védelmét szolgálják.</p> <p>A multimodális fejlesztések megvalósításával, valamint a jelenlegi közlekedési infrastruktúra hiányzó közúti és vasúti kapcsolatainak kiépítésével erősíthető Magyarország logisztikai szerepvállalása a nemzetközi tranzit áruforgalomban.</p>
<p><i>A program tartalma (alprogramok)</i></p>	<p>3.1 Nagysebességű összeköttetés megteremtése a dunai térség fővárosai között. Ennek során a két megvalósítandó vasúti főirány:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Kiemelt TEN-T 6. projekt Lyon-Trieszt-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-ukrán határ nagysebességű vasútvonal (5/b Helsinki közlekedési folyosó)▪ Kiemelt TEN-T 17. projekt Párizs-Strasbourg-Stuttgart-Bécs-Pozsony nagysebességű vasútvonal meghosszabbítása Győr-Budapest – Belgrád (Bukarest-Constanza) felé. (4-es Helsinki közlekedési folyosó) <p>Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) tartalmazza mindkét nyomvonalváltozatot. Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) vasúti alágazati célrendszere konkrét nyomvonal meghatározása nélkül támogatja a nagysebességű személyszállítás nemzetközi forgalomban történő elindítását.</p>

	<p>3. 2. A transz-balkáni vasútvonal rekonstrukciója és fejlesztése a Constanza – Temesvár – Szeged –Szabadka – Baja – Gyékényes - Zágráb – Rijeka útvonalon. A szükséges munkálatok a következők:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Felújítás: Bácsalmás-Csikéria 10 km, Subotica (Szabadka) pályaudvar vágányhálózata;▪ Felépítmény-visszahelyezés: Csikéria-határátmenet 2,5 km, Újszentiván-Országhatár 6 km, Országhatár-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) 6 km;▪ Alépítmény-megerősítés: Újszentiván-Országhatár 6 km, Országhatár-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) 6 km;▪ Új építés: Szegedi közúti-vasúti híd építésével a Nagyállomás átmenő pályaudvari funkcióinak helyreállítása). <p>3.3 A Duna hajózhatóságának javítása környezetbarát és fenntartható módon, illetve a vizsgálatok elvégzése:</p> <ul style="list-style-type: none">• A dunai hajózó út-fejlesztés egészének stratégiai környezeti vizsgálata• A dunai hajókikötők élőhelyi jelentőségének feltárása és speciális ökológiai funkcióik kialakíthatóságainak vizsgálata• A klímaváltozás dunai hajózásra gyakorolt potenciális hatásainak vizsgálata• A nemzetközi hajóút paraméterek (VI.C) kritériumainak eléréséhez a következő országokban szükséges lehet a hajóút javítása: Németország: (Straubing-Vilshofen); Ausztria: Bécs alatti szakasz; Magyarország: <i>Szap</i> (Győrzámoly és Nagybajcs közötti) – <i>Déli országhatár</i> (Kölked); Románia: teljes román Duna szakasz, így Duna-delta Románia és Ukrajna területén is., <p>3.4 A fenntartható hajózás információs és környezetvédelmi feltételrendszerének fejlesztése (Implementation of River Information Services - IRIS projekt kiterjesztése: Donau River Information Service - DonauRIS, Waste Management for Inland Navigation on the Danube - WANDA projekt továbbfejlesztése)</p> <ul style="list-style-type: none">• Az Európai Unió közösségi belvízi hálózatában a harmonizált, összekapcsolható és nyílt navigációs és információs rendszer biztosítása érdekében közös követelményeket és műszaki előírásokat kell bevezetni. A folyó információs rendszer (RIS) keretében lehetőség van arra, hogy minden hajó helyzete ismert legyen különös tekintettel a veszélyes anyagokat szállító hajókra, illetve legyenek meg azok a kikötői parti infrastruktúrák, amelyek a rendkívüli, illetve az üzemszerű szennyeződések fogadni, és hatástalanítani tudják. Ugyanakkor a hajózások folyamatosan hozzájuthatnak az aktuálisan legfrissebb információkhoz a folyómeder és gázlók, valamint a hajóút állapotáról, az áthajozási lehetőségekről, egyben az aktuális
--	--

	<p>hajózást szabályozó rendelkezésekről</p> <ul style="list-style-type: none"> • Egységes elveken és előírásokon alapuló környezetvédelem és a hulladékkezelés feltételrendszerének megteremtésének elősegítése a dunai hajózásnál (WANDA projekt eredményei alapján) <p>3.5 A Duna térség kikötőinek és a kapcsolódó komplex közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kikötők és multimodális logisztikai központok Duna és Tisza menti (pl. Szeged) rendszerének összehangolt fejlesztése (Magyarországon: kis és közepes városok kikötői rendszere: Győr (személykikötő), Győr-Gönyű, Komárom, Adony, Dunaújváros, Kalocsa-Foktő vagy Bogyiszló-Fadd, Baja, mohácsi magyar-horvát közös stb.) • Közcélu belső kikötői vasúti, közúti és vízdoldali infrastruktúra, illetve hajójavító kapacitások fejlesztése • A hiányzó haránt irányú közúti gyorsforgalmi és vasúti kapcsolatok kiépítése (M8, M9, Győr-Gönyű kikötő – M19 – M1 gyorsforgalmi utak, V0 Budapestet délre elkerülő vasútvonal kiépítése) <p>3.6 Nagyvárosokon belüli és várostérségek közötti nemzetközi kapcsolódást jelentő hajózási kezdeményezések támogatása pl.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duna Expressz: Dunakanyar és a fővárosi agglomeráció településeinek vízibuszos összeköttetése kombinálva a hagyományos hajókkal végezhető forgalommal, illetve új hajókonstrukciók kialakításával a Duna-Majna-Rajna vízi úton való forgalomra történő kiterjesztése. • CityLine: Bécs-Pozsony gyorshajó járat kiterjesztése Győr és Budapest felé
<p><i>Potenciálisan érintett további országok</i></p>	<p>Bajorország (hangsúlyos vasúti fejlesztések), Ausztria (nevesítik a Bécs-Budapest-Bukarest tengelyt), Szlovákia, Románia, Szerbia</p> <p>A V4+2 országok 2010. március 29-i miniszteri találkozásán Románia támogatta az NSV (csökkentett sebességgel történő) megépítésének tervét. A közös zárónyilatkozat hangsúlyozza, hogy a V4+2 szintű területfejlesztési jövőkép képezze e TEN-T hálózat felülvizsgálati eljárásának hátterét.</p> <p>Ausztria (non-paper szerint: környezetbarát közlekedési ütőér a Duna), Bulgária, Románia, Szlovákia, Horvátország, Szerbia (non-paper szerint fontos a vízi szállítás szerepe).</p>

<p><i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i></p>	<p>TEN-T projektek esetében: Az EU alapszerződés XV. fejezet (154, 155 és 156 cikkelyek) és Decision No. 884/2004/EC</p> <p>Transz-balkáni vasút esetében: Az Európai Bizottság COM [2007/32] 2007. január 31-i közlekedéspolitikai iránymutatásokról szóló közleménye, amely szerint „a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Páneurópai folyosó/térség kiterjedését aktualizálni kell, hogy abban tükröződjenek az EU bővítését követő új geopolitikai összefüggések, és hogy jobban összekapcsolják a transzeurópai hálózatok fő tengelyeit a szomszédos országokéval. Ezért... javaslatot tesz ... a Földközi-tenger, a Fekete-tenger és a Kaszpi-tenger térségeinek, valamint ... a tengerparttal nem rendelkező országok összekapcsolására.”</p> <p>A legutóbbi magyar-román együttes kormányülés döntése előírta az érintett országok közlekedésért felelős miniszterei számára a Budapest-Bukarest nagysebességű vasútvonal részeként a Szeged-Temesvár szakaszon történő vasútépítés lehetőségeinek vizsgálatát.</p> <p>Az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény.</p> <p>EU alapszerződés XV. fejezethez (154, 155 és 156 cikkelyek) illeszkedés. A 2000/60/EK számú irányelv: az EU Víz Keretirányelvről szóló direktívája. az Európai Parlament és a Tanács 884/2004/EK határozatában foglaltakhoz kapcsolódóan és a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. Törvény. Országos Környezetvédelmi Tanács állásfoglalása (2009.11.16) a Duna magyarországi szakasza hajózhatóságának javításával kapcsolatos elképzelésekről</p> <p>A folyami információs rendszerekre vonatkozó Európai Uniós jogszabályi háttér:</p> <ul style="list-style-type: none">• Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS)• A Bizottság 414/2007/EK rendelete (2007. március 13.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott, a folyami információs szolgáltatások (RIS) tervezésére, megvalósítására és működtetésére vonatkozó műszaki iránymutatásokról.• A Bizottság 415/2007/EK rendelete (2007. március 13.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott hajó-helyzetmegállapító és nyomon követő rendszerekre vonatkozó műszaki előírásokról• A Bizottság 416/2007/EK rendelete (2007. március 22.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó
--	---

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	<p>harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott, hajósoknak szóló hirdetményekre vonatkozó műszaki előírásokról</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Bizottság 164/2010/EK rendelete (2010. január 25.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott elektronikus hajózási adatszolgáltatás műszaki előírásairól • A magyar jogszabályi háttere: 219/2007. (VIII. 15.) Korm. rendelet „a folyami információs szolgáltatásokról” • a hajózásra alkalmas, illetőleg hajózásra alkalmassá tehető természetes és mesterséges felszíni vizek vízi úttá nyilvánításáról szóló 17/2002. (III. 7.) KöViM rendelet • Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény • Intermodális fejlesztések: Magyar Logisztikai Stratégia.
<i>Illeszkedés a Duna stratégiához</i>	II. A Duna-térségi közlekedési kapcsolatok és a határok átjárhatóságának javítása
<i>A projekt érintettjei (célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	<p>EU Koordinátorok: Laurens Jan Brinkhorst (TEN-T 6. projekt) és 2009. áprilisig Balázs Péter (TEN-T 17. projekt)</p> <p>Érintett országok állampolgárai, vállalkozásai</p> <p>Célcsoport: érintett városok lakossága, a térségben élők, a térségbe vízi úton érkezők</p> <p>Kedvezményezettek: a szolgáltatásokat igénybe vevők teherfuvarozók és szállítmányozók</p> <p>Együttműködő partnerek: önkormányzatok, kutatóintézetek, érintett civil szervezetek, vállalkozások</p>
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	<p>Az EU Bizottság Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett közleménye [COM (2007) 135 final] "Trans-European Networks: Towards an integrated approach", címmel kiemelte a különböző infrastruktúra-elemek kombinációiból fakadó jelentős hozzáadott-értéket, mint hatékony térhasználat, csökkenő költségek és környezeti hatások, illetve a három (közúti, vasúti és vízi) közlekedési módból fakadó lehetséges szinergiákat. A létrejövő infrastruktúra elemek a természeti környezet védelme, a szennyezések és zsúfoltság csökkentése mellett hozzájárulnak a kereskedelmi akadályok lebontásához és ezzel az Egységes Piac megteremtéséhez. A nagysebességű vasútvonali összeköttetés jelentősen csökkentené az utazásra, szállításra fordított időt, ezáltal segítene áttérni az utasforgalmat a jóval környezetszennyezőbb repüléstől. A transz-balkáni vasútvonal lehetőséget teremthet az érintett országok régióközpontjainak (pl. Temesvár, Szeged, Szabadka) vasúti összeköttetésére.</p> <p>Az EU Bizottság Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett közleménye [COM (2007) 135 final] "Trans-European Networks: Towards an integrated approach", címmel kiemelte a különböző infrastruktúra-elemek kombinációiból fakadó jelentős hozzáadott-értéket, mint hatékony térhasználat, csökkenő költségek és környezeti hatások, illetve a három (közúti, vasúti és vízi) közlekedési módból fakadó lehetséges szinergiákat.</p>

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	A program várható eredményeként mérséklődik a közúti szállításból adódó környezetterhelés a régió átmenő forgalommal terhelt területein, emellett élénkül az ipari-kereskedelmi tevékenység az fejlődő infrastruktúra-beruházások környezetében, valamint új munkahelyek jöhetnek létre.
<i>Program típusa</i>	Kohéziós Alap és Európai Regionális Fejlesztési Alap
<i>A megvalósítás időtartama</i>	A TEN-T 17. (Párizs-Pozsony) projekt 2020-ig jön létre, míg a 6. projekt (Lyon-Trieste-ukrán határ) 2025-ig (ebből a Ljubljana-Budapest vonal 2015-ig) jön létre. <ul style="list-style-type: none"> • A dunai hajókikötők élőhelyi jelentőségének feltárása és speciális ökológiai funkcióik kialakíthatóságainak vizsgálata 2011-2015 • Ökológiai célállapot meghatározása a Duna komplex hasznosításának feltételrendszerében 2011-2015 • Folyami információs rendszerek: 30 hónap (2010-2013 között), míg a fejlesztések többsége esetében 2-5 év a kivitelezés időtartama. Duna hajózhatóságának javítása érdekében vizsgálatok várható időigénye 1-2 év • Kikötőfejlesztések időigénye eltérő • A közúti és vasúti fejlesztések előkészítésének időigénye minimum 5-10 év
<i>A program előkészítettsége (engedélyek, tervek, indítás várható időtartama stb.)</i>	A transz-balkáni vasútvonal esetében előzetes tanulmányterv rendelkezésre áll, a megvalósíthatósági tanulmányterv készítésére 2009. évben SEE pályázat benyújtása történt meg. A legutóbbi magyar-román együttes kormányülés döntése előírta az érintett országok közlekedésért felelős miniszterei számára a Budapest-Bukarest nagysebességű vasútvonal részeként a Szeged-Temesvár szakaszon történő vasútépítés lehetőségeinek vizsgálatát. <ul style="list-style-type: none"> • A dunai hajókikötők élőhelyi jelentőségének feltárása és speciális ökológiai funkcióik kialakíthatóságainak vizsgálata és az ökológiai célállapot meghatározása a Duna komplex hasznosításának feltételrendszerében kutatások alapját a Consortium Danubiale (MTA Dunakutató Állomásnak a Nemzetközi Dunakutató közösséggel (IAD) kialakított kapcsolatrendszerére alapján) biztosítja. • A nemzetközi hajózó út kialakításához a környezeti hatástanulmányok előzetes változatai készültek el. • A vízibuszos összeköttetésre vonatkozó koncepció elkészült és részletes kidolgozása folyamatban van. A projekt (Duna Expressz Projekt-néven) tervezési szakaszban van. Indítás várható időpontja 2010. Fejlesztési átfutás 2,5 év, Első járatok indítása 2013-ban (M0 Észak/M0 Dél). A hagyományos hajók intenzívebb bevonása a korszerűsítésükre fordítható források függvénye.
<i>Kapcsolódás más projektekhez</i>	4. Fenntartható dunai hajózás és intermodalitás További TEN-T hálózati elemekhez kapcsolódnak a nagysebességű vasútvonali projektek. A transz-balkáni vasútfejlesztést más kapcsolódó fejlesztések is támogatják: <ul style="list-style-type: none"> ○ Szeged „Biopolisz-híd” terve (kombinált közúti-vasúti híd építése esetén). ○ Budapest-Bukarest-Constanța nagysebességű vasútvonal terve és az erre vonatkozó kormány-

	<p>megállapodások (2007. nov. 14.).</p> <ul style="list-style-type: none">○ A módosított OTrT (az európai nagysebességű vasútvonal magyarországi szakaszának Szeged felé vezetése, elágaztatása D-DK felé).○ A vasút mellett halad a KKK által javasolt Ljubljana-Nagykanizsa-Szeged-Arad-Nagyszében nemzetközi közúti folyosó (2008. május). <p>Kapcsolódó 2014 után megvalósítandó EKFS vasúti alágazati fejlesztések (Dombóvár – Kaposvár (2 vágány alépítmény, 1 vágány felépítmény megépítése, Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer kiépítése); Kaposvár – Gyékényes (1 vágányú al- és felépítmény kiépítése)</p> <p>A Duna hajózhatóságának (a Duna 1708,2. és 1433. folyamkilométere közötti szakasza) javítására irányuló pénzügyi támogatást intézkedésre odaítélő Határozat 2008/XI/17 a transzeurópai közlekedési hálózatok (TEN-T) területén történő „Tanulmányok a Duna hajózhatóságának javításáról (a 18. számú kiemelt projekt magyar része)” - 2007-HU-18090-S közös érdekű projekt számára közösségi pénzügyi támogatás nyújtásáról (jelenleg megvalósítás alatt!)</p> <p>IRIS II: Az infrastruktúrák transzeurópai hálózatainak és az éves közlekedési program (TEN-T) keretében, a folyami információs szolgáltatások megvalósítása Európában (IRIS-Europe) a 2005-95003 S-S 07.57527 közös érdekű projekt számára közösségi pénzügyi támogatás nyújtásáról 2006. június 7-i határozat a C(2006)2299 határozat módosításáról. a projekt már a végrehajtás fázisában van; a már jóváhagyott Strategic Action Plan szerint valósul meg.</p> <p>WANDA – Hulladékkezelés a Duna belvízi hajózásnál (célja; fenntartható, környezetvédelmi szempontból megfelelő és transznacionálisan koordinált nemzeti hajózási hulladékkezelési koncepciók kidolgozása, próba üzemek alkalmazása, és a finanszírozáshoz pénzügyi modell kialakítása, amelyek mind a „szennyező fizet” alapelvet veszik figyelembe.)</p> <p>A hajózhatósággal kapcsolatos kutatási projektek szorosan kapcsolódnak a <i>2. Élővizeink értékeinek megtartása programhoz.</i></p> <p><i>A közlekedési beruházások összhangban kell, hogy legyenek a 3. Környezetbarát közlekedés a Duna régióban valamint a 12. Turizmus a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig programokkal.</i></p>
--	--

A program megalapozását jelentő további háttér-információk:

	Európai Duna Régió Stratégia EDRS
Alprogram	3.1 Nagysebességű összeköttetés megteremtése a dunai térség fővárosai között: Párizs – Budapest (Belgrád, Bukarest-Constanza) és Lyon-Trieste-Budapest-ukrán határ nagysebességű vasútvonali összeköttetés kiépítése
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Németország, Ausztria, Magyarország, Szlovákia, Románia, Szerbia
<i>Területi lehatárolás</i>	-Párizs - Strasbourg - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - Augsburg - München - Salzburg – Bécs (Pozsony) – Győr - Budapest – Belgrád (Bukarest-Constanza) és -Lyon-Trieszt-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-ukrán határ
<i>Az alprogram projektjeinek előzményei, indokoltsága, célja</i>	A nagysebességű vasútvonali összeköttetés jelentősen csökkentené az utazásra, szállításra fordított időt, ezáltal segítene áttekinteni az utasforgalmat a jóval környezetszennyezőbb repüléstől.
<i>Kötelezettség (jogsabályi, egyéb)</i>	Az EU alapszerződés XV. fejezet (154, 155 és 156 cikkelyek) és Decision No 884/2004/EC
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	Távolsági közlekedés fejlesztése.
<i>Az alprogramérintettjei (célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	Az érintett országok vasúti társaságai, lakossága, vállalkozásai.
<i>Az alprogram tartalma</i>	A TEN hálózat Párizs – Bécs-Pozsony vonalának meghosszabbítása, hogy Budapesten keresztül Constanza városáig is elérjen, illetve fejlesztésének felgyorsítása.
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	Olcsóbb, környezet-barát és hatékony közlekedés Közép-Kelet-Európán keresztül.
<i>Az alprogram költségigénye</i>	Jelenleg nem ismert, de a Párizstól Pozsonyig tartó szakasz teljes költsége kb. 13 Mrd EURO
<i>A megvalósítás időtartama</i>	2020-ig tervezett
<i>Az alprogram készültségi foka (engedélyek, tervek, indítás várható időtartama, kapcsolódás folyó beruházáshoz, stb.)</i>	A projekt a TEN tervek között szerepel, azonban kiterjesztése szükséges Budapestig, illetve Bukarestig, Constanzáig és Belgrádig.

A nagysebességű vasútvonali kapcsolatot jelentő jelenleg megvalósítás alatt álló TEN-T projektek és aktuális készültségi állapotuk



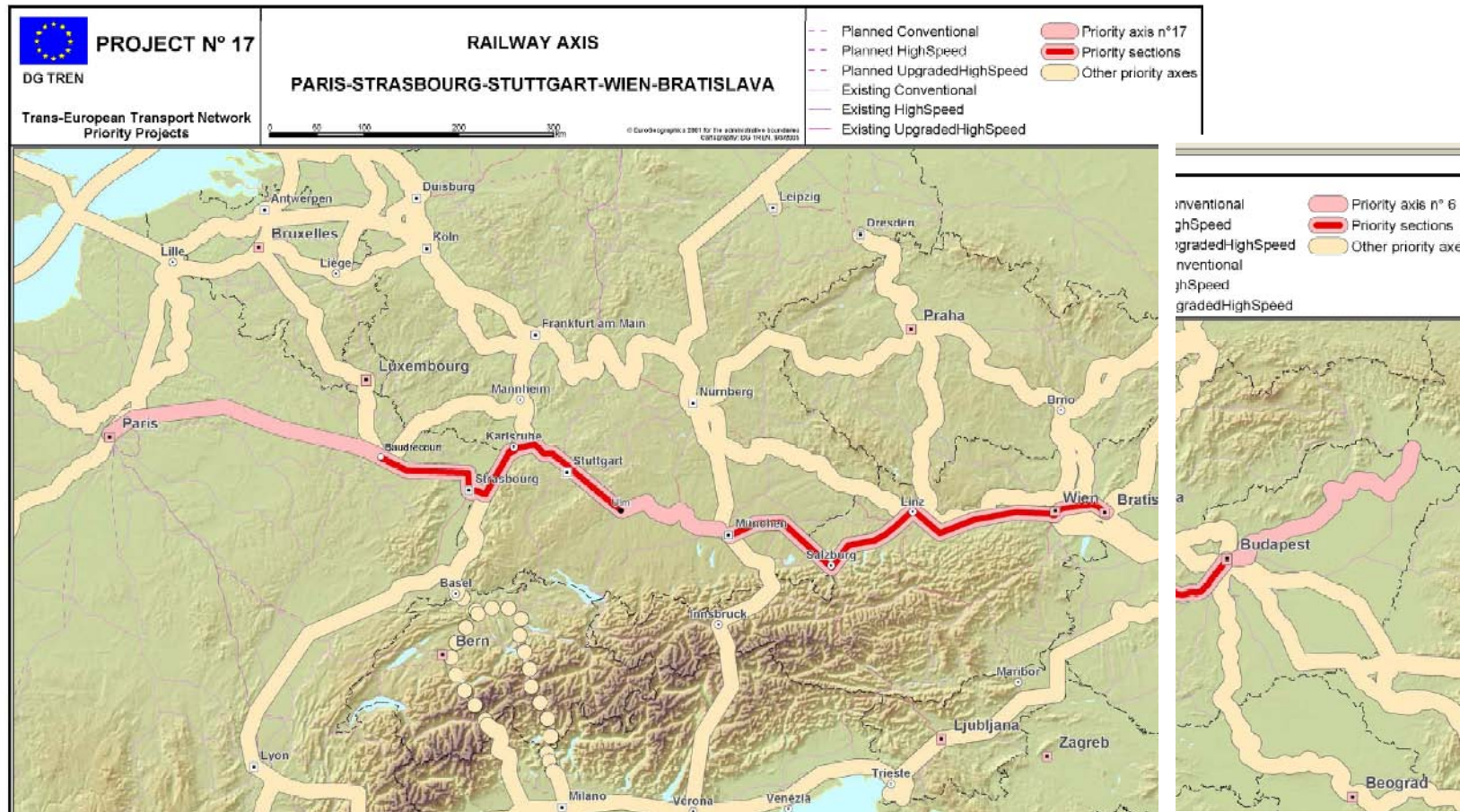
Priority Project N° 6



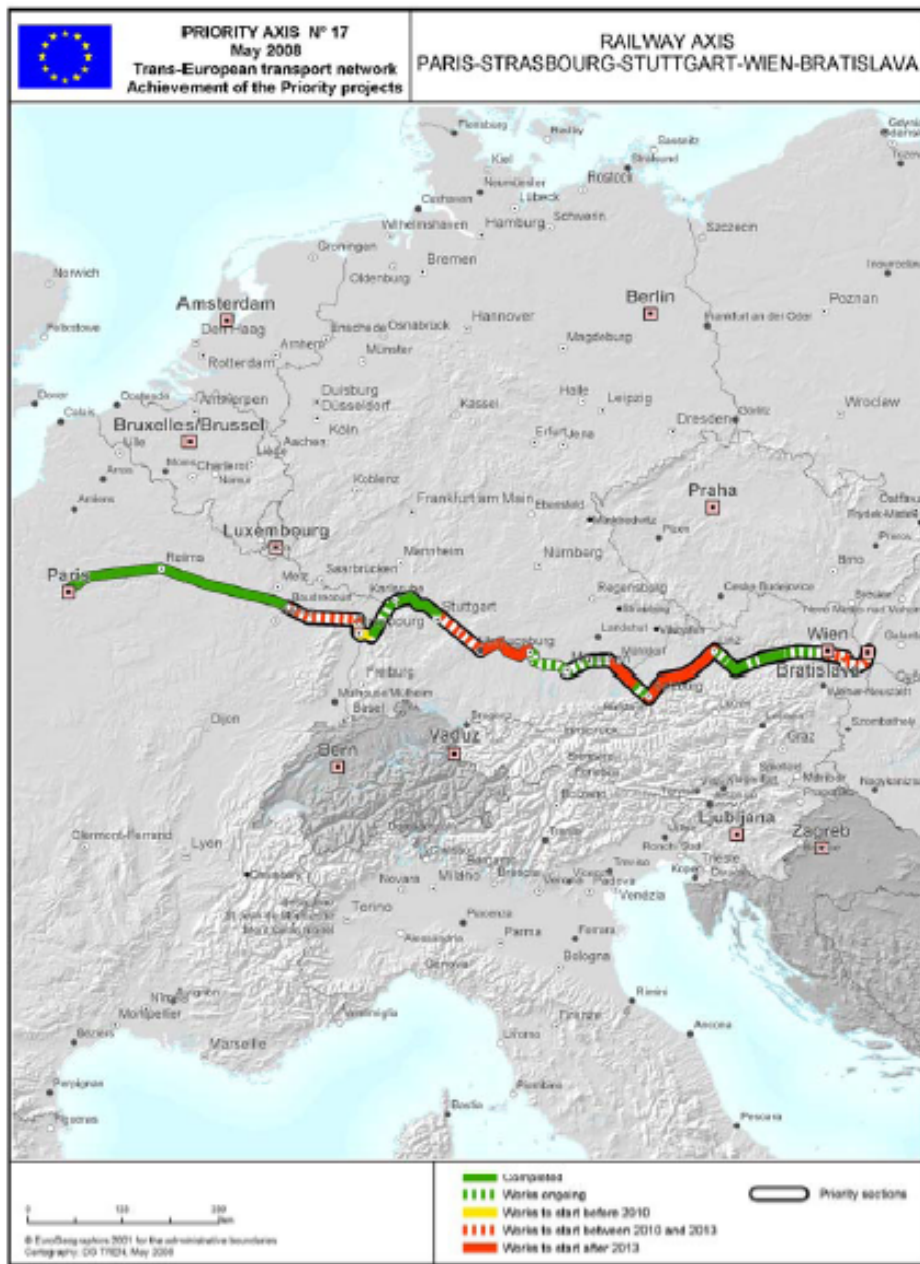
MS Involved	Estimated completion date	Total cost in M EUR	Investment before 2007 in M EUR				Degree of completion end 2006	Investment 2007-2013 in M EUR				Degree of completion in 2013	Investment after 2013	Investment after 2013 as % of total investment
			Total Invested	Of which				Total invested	Of which					
				TEN-T budget	Structural / Cohesion	EB			TEN-T budget	Structural / Cohesion	EB			
FR, HU, IT, SI	2025	60,741.96	7,827.03	334.02	77.48	184.00	12.9%	10,427.94	754.50	674.85	369.41	30.1%	42,486.98	69.9%

Length of the PP in km	Total 1688	Works			of which:	Start before 2010	Start 2010 - 2013	Start after 2013
		ongoing	completed	to be started				
		in km	in km	in km				
		158	190	1340	92	724	524	
		9.4%	11.3%	79.4%	5.4%	42.9%	31.1%	

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

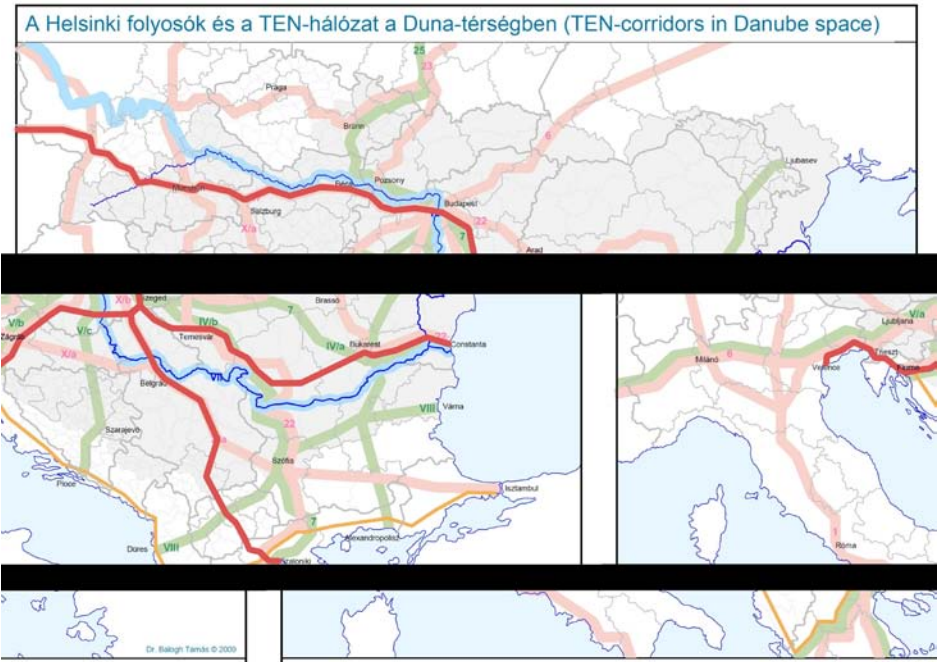


Priority Project N° 17



MS Involved	Estimated completion date	Total cost in M EUR	Investment before 2007 in M EUR				Degree of completion end 2006	Investment 2007-2013 in M EUR				Degree of completion in 2013	Investment after 2013	Investment after 2013 as % of total investment
			Total invested	Of which				Total invested	Of which					
				TEN-T budget	Structural / Cohesion	EIB			TEN-T budget	Structural / Cohesion	EIB			
AT, FR, DE, SK	2020	13.563,29	3.528,68	139,34	0,00	140,00	26,0%	6.779,99	438,33	440,74	600,00	76,0%	3.254,62	24,0%

Length of the PP in km	Total 1298	Works			of which:	Start before 2010	Start 2010 - 2013	Start after 2013
		Works ongoing	Completed	Works to be started				
		in km	in %	in km				
		266	466	566	20	271	274	
		20,5%	35,9%	43,6%	1,6%	20,9%	21,1%	

Európai Duna Régió Stratégia EDRS	
Alprogram	3.2. Transz-balkáni vasútvonal rekonstrukciója
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Magyarország, Románia, Szerbia, Horvátország
<i>Területi lehatárolás</i>	 <p>A Helsinki folyosók és a TEN-hálózat a Duna-térségben (TEN-corridors in Danube space)</p>
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	A jelenleg ismert adatok és előrejelzések szerint már ma is jelentős, de ehhez képes különösen a kínai áruk szállításának növekvő igénye miatt Constanza kikötőjének az európai irányába történő áruszállításának növekedése várható. A projekt a Fekete-tenger és az Adriai tenger vasúti összeköttetése és az európai vasúti hálózatba való bekapcsolása mellett lehetővé teszi a szegedi és a bajai folyami kikötőknek az ilyen áruszállítási kapcsolatokba való bekapcsolódását.
<i>Kötelezettség (jogsabályi, egyéb)</i>	Dél-alföldi és Dél-dunántúli regionális fejlesztési tervekben szereplő fejlesztés, Országos Területrendezési Terv
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	Az érintett országok elsősorban áruszállítási célú kapcsolatrendszerének bővítése
<i>Az alprogram érintettjei(célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	A négy érintett ország lakói, és áruszállításban, kereskedelemben érdekelt vállalkozásai. Lehetőséget teremt az érintett uniós országok régióközpontjainak (pl. Temesvár, Szeged, Szabadka) vasúti összeköttetésére.
<i>Az alprogram tartalma, projektjei</i>	A transz-balkáni vasútvonal rekonstrukciója és fejlesztése (Constanza – Temesvár – Szeged –Szabadka – Baja – Gyékényes - Zágráb – Rijeka útvonalon). A szükséges munkálatok a következők: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Felújítás: Bácsalmás-Csikéria 10 km, Subotica (Szabadka) pályaudvar vágányhálózata; ▪ Felépítmény-visszahelyezés: Csikéria-határátmenet 2,5 km, Újszentiván-Országhatár 6 km, Országhatár-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) 6 km; ▪ Alépítmény-megerősítés: Újszentiván-Országhatár 6 km, Országhatár-Banatso Arandjelovo (Oroszlámos) 6 km; ▪ Új építés: Szegedi közúti-vasúti híd építésével a Nagyállomás átmenő pályaudvari funkcióinak helyreállítása).

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	A projekt hatásaként az érintett régiók bekapcsolása az európai nemzetközi vasúthálózatba, az áruszállítási és személyszállítási lehetőségek bővülése, valamint a két tengeri kikötő és a Dunához kapcsolódó kikötők és logisztikai központok közlekedési kapcsolatainak bővülése várható. Az érintett magyarországi régiók határ-menti régiókként jelentős részükben hátrányos helyzetű térségek és ennek a projektnek a közvetlen és közvetett hatásai hozzájárulhatnak e térségek gazdasági fejlődéséhez és népességmegtartó képességük növekedéséhez.
<i>Az alprogram költségigénye</i>	A megvalósíthatósági tanulmány elkészülte után meghatározható
<i>A megvalósítás időtartama</i>	2013-2020. közötti időszak
<i>Az alprogram készültségi foka</i>	Előzetes tanulmányterv rendelkezésre áll, a megvalósíthatósági tanulmányterv készítésére 2009. évben SEE pályázat benyújtására került sor.

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.



	Európai Duna Régió Stratégia EDRS
Az alprogram megnevezése	3.3 A Duna hajózhatóságának javítása környezetbarát és fenntartható módon; illetve előzetes vizsgálatok elvégzése
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Németország, Ausztria, Bulgária, Magyarország, Románia, Ukrajna
<i>Területi lehatárolás</i>	A fenti országok területe, de átvitt értelemben a teljes hajózható Duna szakasz
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	<p>Az EU a TEN-T program keretében a dunai nemzetközi hajóút fejlesztését tervezi, de az egész tervnek stratégiai környezeti vizsgálata, illetve további szakmailag megalapozó vizsgálatok még nem készült el. A hajóút biztosítása és a bioszféra védelem egyaránt prioritásként szerepel a Duna régió stratégiai célrendszerében. A Duna transzkontinentális európai hajóút, amelyen a hajózhatóság feltételeinek javítása nemzetközi igény. A hajóforgalom várható növekedése esetén a hajóút középső szakaszán elhelyezkedő tranzit-országok közös érdeke a nemzetközi kapcsolódást jelentő belső kikötői infrastruktúrájuk fejlesztése.</p> <p>A Duna szabályozása és felső szakaszának belépcsőzése következtében lényegesen megváltozott a folyó hordalékjárása, ami a meder folyamatos mélyülését idézte elő a Közép-Duna térségében. A degradálódási folyamat veszélyezteti Duna jó ökológiai állapotának megteremtését, a folyó-mellékág kapcsolatok fennmaradását, a hullámtéri élőhelyeket, illetve azok ökológiai funkcióinak érvényesülését.</p> <p><i>A kikötői élőhelyek vizsgálatát célzó kutatási projekt célja</i> a hajózhatóság fejlesztése és a bioszféra védelem, mint irányultságukban eltérő stratégiai prioritások közötti konszenzus létrehozásának elősegítése, speciális ökológiai funkciókat biztosító hajókikötők kialakításával.</p> <p>A folyami ökoszisztémák változását elsősorban a külső tényezők befolyásolják, és ennek megfelelően a Duna ökológiai rendszerének rehabilitálása és biológiai sokféleségének megőrzése az élőhelyi mintázatokat alakító természeti folyamatok helyreállításával biztosítható eredményesen. Az eredeti természeti viszonyok teljes visszaállítását általában behatárolják az irreverzibilis környezeti változások, a folyószabályozás hosszú idejű hatásai, valamint a társadalom gazdasági és kulturális igényei. Az ökológiai célállapot nem a történelmi tájkép helyreállítására, korábban előfordult fajok visszahonosítására, vagy egy stabil állapot létrehozására vonatkozik, hanem azokra a hidrológiai és hidromorfológiai folyamatokra, amelyek a folyami élőhelyek kiterjedésének és szerkezetének természetes dinamikáját alakítva határozzák meg a folyó-ártér ökológiai rendszer működőképességét.</p>
<i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i>	<p>A Stratégiai Környezeti Vizsgálatról (SKV) szóló 2001/42/EC számú EU Direktíva</p> <p>A Duna nemzetközi hajóút, Európa legjelentősebb belvízi vízi út rendszerének, a DMR része. A hajózhatóság feltételeit számos jogszabály és nemzetközi egyezmény rögzíti: Duna Bizottság ajánlásai (Belgrádi Egyezmény 1948), EB közlekedéspolitikai stratégia (Fehér</p>

	<p>Könyv 2001), 151/2000. (IX. 14.) Korm. és a 172002. (III. 7.) KöViM rendelet, európai parlament és tanács 884/2004/EK határozata (TEN-T).</p> <p>Élőhely védelmi Irányelv (Natura 2000), Biológiai Sokféleség Egyezmény (Rio de Janeiro 1992), 1995. évi LXXXI törvény, EU VKI (2000/60/CE). 2005-ben az Országos Területfejlesztési Konceptió elfogadásával az Országgyűlés kiemelt feladattá nyilvánította a Duna fenntartható fejlesztését, természeti területeinek és kulturális értékeinek védelmét.</p>
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	<p>Valamennyi Duna menti ország érdeke a térségi közlekedési kapcsolatok javítása mellett a fenntarthatóság követelményeinek megfelelő hajózás megalapozása. Ez egyúttal a Duna ökológiai állapotának/potenciáljának javítását, és a folyó természeti értéknek hatékonyabb védelmét is szolgálja. Továbbá valamennyi állam érdeke, hogy a Dunát érintő fejlesztések csak indokolt esetben kerüljenek kivitelezésre.</p>
<i>Az alprogram érintettjei</i>	<p>helyi lakosság, civil szervezetek, önkormányzatok, kormányzati szervek, területileg illetékes nemzetipark-igazgatóságok, területileg illetékes természetvédelmi, környezetvédelmi és vízügyi felügyelőségek, vízügyi igazgatóságok, termelői szféra, hajózási ágazat.</p> <p><i>Kedvezményezettek:</i> elsősorban az MTA Consortium Danubiale tagjai: MTA MDI, Bécsi Tudományegyetem, Bécsi Környezettudományi Egyetem (BOKU). <i>Együttműködők:</i> MTA TAKI, KvVM, NyME, Duna menti vízügyi igazgatóságok, VITUKI, M. Hidrol. Társ., ICPDR, Fluvius Vienna.</p>
<i>Az alprogram tartalma</i>	<p>A projekt magában foglalja a jelenleg zajló összes fejlesztési terület és az egész Duna hajózás kérdésének vizsgálatát. A nemzetközi hajóút paraméterek kritériumainak eléréséhez a következő országokban van szükség a hajóút javítására: Németország: Straubing-Vilshofen; Ausztria: Bécs alatti szakasz; Magyarország: Győrzámoly és Nagybajcs Szap – Déli országhatár (Kölked); Románia: egyes román Duna szakasz; Duna-delta Románia és Ukrajna.</p> <p>További kutatási irányok:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A klímaváltozás dunai hajózásra gyakorolt potenciális hatásainak vizsgálata ▪ A dunai hajókikötők élőhelyi jelentőségének feltárása és speciális ökológiai funkcióik kialakíthatóságának vizsgálata <p>Ennek oka, hogy esetenként megfigyelhető, hogy egyes zárt öbölben vagy medencében elhelyezkedő dunai kikötők hasonló ökológiai funkciót biztosítanak, mint az időszakosan átfolyó, többnyire állóvízű hullámtéri mellékágak. A projekt keretében felmérésre kerül a Bécs és Baja közötti Duna-szakasz jelentősebb hajókikötőinek élővilága, élőhelyi adottságai és potenciális ökológiai funkciói (menedékhely az árhullámok levonulásakor, telelőhely, ivadéknevelő élőhely, planktonikus szervezetek élőhelye stb.) . A feltárt összefüggések tervezési alapadatokat szolgáltatnak a speciális ökológiai funkciókat is betöltő kikötők kialakításához, amelyek részben ellensúlyozzák</p>

	a Duna folyamatos medermélyülésével összefüggő kedvezőtlen élőhelyi változásokat, a hullámtéri holtágak lefűződését, és ökológiai funkcióik korlátozott érvényesülését.
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	<p>Az SKV értékeli, hogy valóban szükség van-e hajóút-fejlesztésre, és ennek milyen társadalmi, gazdasági, ökológiai hatásai vannak.</p> <p>A hajózási infrastruktúra fejlesztésével a biológiai sokféleség védelme is elősegíthető. A fenntarthatóság követelményeinek megfelelő hajózás megvalósítása nem veszélyezteti a Duna ökológiai állapotának megőrzését.</p> <p>Tervezési alapadatok meghatározásával speciális ökológiai funkciót betöltő kikötők kialakítására nyílik lehetőség.</p>
<i>Az alprogram költségigénye</i>	<p>Pontos költségbecslés nem készült, de 50 000 – 100 000 € közötti összeg becsülhető.</p> <p>A kikötői élőhelyek kutatása 500 M Ft</p>
<i>A megvalósítás időtartama</i>	A vizsgálat egy év alatt kivitelezhető, míg a kikötői élőhelyek kutatása 5 évig tart.
<i>Az alprogram készültségi foka</i>	<p>A jogszabályi előírások szerint minden érintett országban kell készíteni SKV-t, ez néhol már elkészült (Németország, Ausztria, Magyarország), de valahol nem (Románia, Bulgária, Ukrajna).</p> <p>Az MTA M. Dunakutató Állomás több mint félévszázados hidroökológiai kutatásai, dunai tapasztalatai és nemzetközi kapcsolatrendszere (Nemzetközi Dunakutató Munkaközösség – IAD, ICPDR, stb.) szavatolja a kikötői élőhelyek kutatási projekt színvonalas teljesítését. Az Állomás 2010. májusában várható Intézetté nyilvánításával meginduló fejlesztés az eddigi tevékenységi kör számottevő bővítésére is kiterjed. Az MTA elnöke 2006-ban egy dunai konzorciumot (<i>Consortium Danubiale</i>) hívott életre a Bécsi Tudományegyetem, a Bécsi Környezettudományi Egyetem és a Karlsruhei Egyetem (Németország) illetékes intézeteivel, professzoraival, a Duna ökológiai funkcióinak átfogó értékelésére, valamint a folyó és a folyó menti térségek, természeti értékeket is figyelembe vevő harmonikus fejlesztésének megalapozására. A tervezett projekt megvalósítása döntően a Consortium Danubiale intézményeinek munkájára épül. A kutatáshoz szükséges eszközök részben rendelkezésre állnak. A több éves munka részletes tervezése 2010-ben megtörténhet, a projekt megkezdésének feltételei az év végére biztosíthatóak.</p>

Európai Duna Régió Stratégia EDRS	
Az alprogram megnevezése	3.4 Fenntartható hajózás információs és környezetvédelmi feltételrendszerének fejlesztése
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Magyar Köztársaság (hazánkon kívül a Duna menti közösségi tagállamok)
<i>Területi lehatárolás</i>	Duna középső és alsó szakasza
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	<p>Az információs és kommunikációs technológiák belvízi közlekedésben történő alkalmazása elősegíti a belvízi közlekedés biztonságának és hatékonyságának jelentős növekedését.</p> <p>Az Európai Unió közösségi belvízi hálózatában a harmonizált, összekapcsolható és nyílt navigációs és információs rendszer biztosítása érdekében közös követelményeket és műszaki előírásokat kell bevezetni.</p> <p>A Duna egyedülálló ökoszisztémával és nagy biodiverzitással rendelkezik, fontos vízkészlet tartalék, és fontos nemzetközi szállítmányozási útvonal. A szállítmányozási kihasználtság a jövőben várhatóan jelentősen megnövekedik. Ezzel együtt növekedik a Dunába juttatott szennyező anyag mennyisége is.</p>
<i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i>	<p>A Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról, és az ezt átültető 219/2007. (VIII. 15.) Korm. rendelet, a folyami információs szolgáltatásokról; a vízi közlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvényben meghatározott állami feladat.</p> <p>A RIS gyakorlati bevezetése és fejlesztése Európai Unió kötelezettség, melyet az Európai Unió érintett tagállamai szoros együttműködésben végeznek.</p> <p>Európai Unió jogszabályi háttér:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) • A Bizottság 414/2007/EK rendelete (2007. március 13.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott, a folyami információs szolgáltatások (RIS) tervezésére, megvalósítására és működtetésére vonatkozó műszaki iránymutatásokról. • A Bizottság 415/2007/EK rendelete (2007. március 13.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott hajó-helyzetmegállapító és nyomon követő rendszerekre vonatkozó műszaki előírásokról • A Bizottság 164/2010/EK rendelete (2010. január 25.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5.

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	<p>cikkében meghatározott elektronikus hajózási adatszolgáltatás műszaki előírásairól</p> <ul style="list-style-type: none"> • A Bizottság 416/2007/EK rendelete (2007. március 22.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 5. cikkében meghatározott, hajósoknak szóló hirdeteményekre vonatkozó műszaki előírásokról
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	Az uniós belső piacon az áruk szabad áramlását támogató, fenntartható közlekedés részvételi arányának növelése az információáramlás informatikai és hírközlési feltételeinek megteremtése révén;
<i>Az alprogram érintettjei (célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	Az Egységes Piac szereplői;
<i>Az alprogram tartalma, projektek</i>	<p>A parti és hajófedélzeti feltételek megteremtése a 2005/44/EK irányelvben meghatározott célkitűzések elérése érdekében</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. DonauRIS: folyami információs rendszerek fejlesztése 2. Fenntartható, környezetvédelmi szempontból megfelelő és transznacionálisan koordinált nemzeti hajózási hulladékkezelési infrastruktúra kiépítése szükséges.
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	A közlekedési al-ágazatok közötti egészségesebb munkamegosztás, azaz a vízi közlekedésnek a megszokottnál nagyobb szerepvállalása révén az emissziós hatások jelentős csökkentése
<i>Az alprogram költségigénye</i>	A RIS hazai szakasz becsült költsége 1,2 milliárd Ft
<i>A megvalósítás időtartama</i>	2009-2012 évek időszakában valósul meg a hazai RIS
<i>Az alprogram, projekt készültségi foka (engedélyek, tervek, indítás várható időtartama stb.)</i>	A projekt már a végrehajtás fázisában van; a már jóváhagyott Strategic Action Plan (SAP) szerint (all Activities) valósul meg

	Európai Duna Régió Stratégia EDRS
Az alprogram megnevezése	3.5 A Duna térség kikötői és komplex közlekedési infrastruktúra-fejlesztése
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Magyarország, Ausztria, Szlovákia, Szerbia, Románia, Ukrajna, Oroszország
<i>Területi lehatárolás</i>	Magyarországon adonyi, dunaújvárosi bajai, mohácsi, győri és komáromi kistérség, Bogyiszló-Fadd térsége, illetve a Tisza mellett Szeged
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	<p>A projekt célja a személyhajó kikötés biztosításával, hogy e térség is bekapcsolódhasson a vízi turisztikai vérkeringésbe, nyitottabbá és ez úton is elérhetőbbé válhasson az ide látogatók számára.</p> <p>A hazai vízi utakon közlekedő hajók havarija esetén, vagy katasztrófa elhárítás céljából kell lenni egy olyan sólyának a Duna parton, ahol a 100-135 méter hosszú hajók is partra húzhatók. (A sólya méreteinek igazodni kell a Dunán közlekedő hajók méreteihez.)</p> <p>Kedvező földrajzi fekvésénél fogva Magyarország jelentős szerepet tölthet be az Európai Unióban a logisztikai szolgáltatási piacon, fontos kiépíteni az ehhez szükséges hiányzó közlekedési infrastrukturális elemeket. Mivel hazánk sugaras közúthálózata túlzottan Budapest központú, a fővárostól délre haránt irányú hálózati elemeket szükséges kiépíteni, melyek egyrészt a TEN-T hálózat részeként fontos tranzitszereppel bírnak, másrészt tehermentesítik a főváros és környéke közlekedési hálózatát.</p> <p>Az intermodális kikötőfejlesztések révén jelentősen nőhet az Európába érkező áruk elosztó kapacitása.</p>
<i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i>	Jogszabályi kötelezettség nem áll fenn. Az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) tartalmazza az M8 és M9 autóutak megépítésének szükségességét. A közforgalmú nemzetközi és országos jelentőségű kikötőket az Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. Törvény (OTrT) törvény 1/7. számú melléklete tartalmazza. Országos Területrendezési Tervről szóló 2003. évi XXVI. törvény
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	<p>Közös érdek a folyó menti népek, közösségek összekapcsolódásának elősegítése.</p> <p>Szerb Turizmus Szervezet kiemelten fontosnak tartja a valaha igen népszerű Duna menti turisztikai célpontok Veliko Gradiste, Golubac, Donji Milanovac és Kladovo infrastrukturális fejlesztését.</p>
<i>Az alprogram érintettjei (célcsoport, kedvezményezettek, együttműködők köre)</i>	<p>Célcsoport: érintett városok lakossága, a térségben élők, a térségbe vízi úton érkezők, szállítványozó cégek</p> <p>Kedvezményezettek: a szolgáltatásokat igénybe vevők, Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt.</p> <p>Együttműködő partnerek: önkormányzata, érintett civil szervezetek, logisztikai vállalkozások.</p>
<i>Az alprogram tartalma</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Havaria esetén szükséges hajójavító kapacitások létesítés a 100-135 m hosszú hajók számára • A projekt keretében személyhajók fogadására alkalmas kikötő létesítése, valamint a látogatók fogadására alkalmas létesítmények megvalósítása történik Adonyban. • A bajai elkerülő út III. ütemének a várostól északra eső

	<p>körforgalmi csatlakozásától a Bajai OKK területéig terjedő út (3 km) 11,5 t-s tengelyterhelésű út megépítése a Duna és a DVCS közötti terület logisztikai fejlesztési területként való előkészítése érdekében.</p> <ul style="list-style-type: none">• A meglévő bajai kikötő rakodókapacitásához nincs elég feldolgozó, tároló, kiszolgáló létesítmény, az új betelepülő vállalkozások nem juthatnak közvetlen vízparti rakodórészhez és igényelt 5-10 ha logisztikai fejlesztési területhez.• A bajai kikötőhöz kapcsolódó új intermodális logisztikai központ kialakítása, amely rendelkezik infrastruktúrával ellátott fejlesztési területtel, jó közúti megközelítéssel, vízi és vasúti összeköttetéssel.• Bogyiszló-Fadd mezőgazdasági célú kikötői rakodó építése• Győr-Gönyű kikötő fejlesztése logisztikai központ, ipari fejlesztési terület, agrárlogisztika, csatlakozó környezetbarát ipari termelésre alkalmas infrastruktúrával, mivel az országos közforgalmú kikötő külső infrastruktúrája részben elkészült, ennek hasznosítása érdekében a kikötői belső területek (partfal, belső infrastruktúra, területek kialakítása, inkubátorház, raktárak) megépítésére üzemeltetésére van szükség.• A komáromi kikötőben vízi, vasúti, közúti kapcsolatokkal bíró, tranzittárolást lehetővé tevő intermodális kapcsolati pont kialakítása, fejlesztése történhet. Víz felőli oldalon függőleges partfal építése, illetve a konzolos rakpart építését. Az áru tárolásához szükséges konténerterminál, ömlesztett áruhoz, a vízjárást figyelembe vevő lábakon álló silókat, valamint fedett könnyűszerkezetes építményt a kedvezőtlen időjárás esetére is, továbbá daru beszerzését, illetve méréshez digitális mérleget. Az átrakodást, árumozgatást biztosító közlekedés-szervezést, területfeltöltés, útépitéseket, két iparvágány telepítését. A kikötő elválaszthatatlan részeként kötött pályán mozgatott, mind a vízőldalt, mind a vasúti pályát és üzemi utat elérő konténer daru létesítését. A terület üzemi biztonságát szolgáló biztonságtechnika, térvilágítás kialakítását, továbbá a Duna hajózhatóságáról információt nyújtó vízállást jelző tábla modernizálását.• A jelenlegi épületek átalakítását a szállítmányozásban érdekelt cégek számára, valamint eszközök rakodáshoz, árumozgatáshoz.• Mohácson a tervezett új közforgalmú, nyíltvízi kikötő kereskedelmi – szolgáltatási feladatokat ellátó első részeként a vasútállomáshoz közelebb eső parti és szárazföldi területen, a város önkormányzatának tulajdonában lévő, az 1448,670 – 1449,000 folyamkilométer (fkm) közötti partszakaszon létesül, mintegy 330 folyóméter függőleges partfal és a hozzá kapcsolódó kikötői infrastruktúra kiépítésével. Mohácsi logisztikai szolgáltató központ létesítményei, melyek építési engedéllyel rendelkeznek. A Közforgalmú Kikötő II. fázisa a Duna 1449+340 – 1449+600 fkm közötti partszakaszán 53 000 m² nagyságú, önkormányzati tulajdonú területen.
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Mohácson üzemel az Európai Unió dunai vízi egyben schengeni határkikötője. Horvátország és Szerbia uniós csatlakozása esetén a közös határkikötő kialakítása a cél. • Szegedi személy és gabona teherforgalmi kikötő: a szegedi kikötő (170fkm) nemzetközi jelentőségű belföldi kikötő, melynek elsősorban személyforgalmi fejlesztése szükséges • Hajójavító kapacitások fejlesztése: A hazai eszközpark üzemeltetéséhez szükséges partra húzások (hatósági szemle, javítások) végzéséhez a sólyázási lehetőség elengedhetetlenül szükséges. • V0 Budapestet délre elkerülő vasútvonal kiépítése: Új, mintegy 50 km hosszú vasúti kapcsolat létesítése Ercsi és Cegléd között, elkerülve a Kiskunsági Nemzeti Park területét. A projekt eleme egy új dunai vasúti híd építése. • M8-as és M9-es gyorsforgalmi utak hiányzó elemeinek megépítése.
<p><i>Vízió/hatások/eredmények</i></p>	<p>A kikötő működésével jelentős számban növekedik a térségbe látogatók száma. Bővülne a szolgáltatások köre, ezáltal munkahelyek jöhetnének létre.</p> <p>Baján a közel 3 km-es útszakasznak a megépítése lehetővé teszi a Duna és a DVCS közötti terület logisztikai célú hasznosítását és a kikötővel együtt logisztikai központtá való fejlesztését a város belterületi útjainak további terhelése nélkül.</p> <p>Az út lehetővé tenné az új Logisztikai Központ, a medencés kikötő, a Türr István Duna-híd valamint a meglévő kikötőrész jó színvonalú közúti elérését. A Logisztikai Központ biztosítaná az eddigi rakodókapacitás mennyiségi és minőségi bővítését, háttérintézményeinek kialakítását, bővítését, új betelepülő vállalkozásoknak a területigényét. A medencés kikötő lehetővé tenné vízdalról a logisztikai terület közvetlen megközelítését, egyúttal rakodóhelyeket biztosít befektetőknek, kikötői szolgáltatást végző cégeknek a teljes körű, jó minőségű kiszolgálás érdekében.</p> <p>Az M8, M9 gyorsforgalmi utak megépülésével az ország középső részén vezetett nyugat-keleti irányban áthaladó gyorsforgalmi tengelyek a forgalmi és a nemzetközi kapcsolódási igényeknek megfelelő keresztmetszettel kiépülnek az országhatárokig. Ezzel és az új V0 vasúti kapcsolattal oldható az ország közlekedési térszerkezetének túlzott Budapest központúsága is.</p>
<p><i>Az alprogram költségigénye</i></p>	<p>Adonyban a személyhajó kikötő létesítése és a szálláshely kialakítás összesen várhatóan 200 millió Ft-os beruházást igényel.</p> <p>Baján a kikötőhöz vezető út terület-előkészítésének becsült összege: 1,8 milliárd Ft, míg a teljes beruházás 50 Mrd Ft</p> <p>Bogyiszló-Fadd: 0,2 Mrd Ft</p> <p>Győr-Gönyű: 16,9 Mrd Ft</p> <p>Komáromi kikötő: 2 Mrd Ft</p> <p>Mohácsi kikötői beruházások kb. 15,5 Mrd Ft</p> <p>Mohácsi közös határkikötő: Becsült költség: 0,5 milliárd Ft</p>
<p><i>A megvalósítás időtartama</i></p>	<p>Az egyes kikötőkben a projekt megkezdésétől számított 1,5-2 év, Győr-Gönyű: 3,5 év. Bajai feltárási út 3, medencés kikötő 6, a logisztikai Központ infrastruktúra 10 év</p>

EDRS – Magyarország II. hozzájárulás tervezete
2010. április. 30.

	M8, M9 gyorsfogalmi utak, V0 vasútvonal: a megfelelő előkészítést követően 5-7 év
<i>Az alprogram készültségi foka (engedélyek, tervek, indítás várható időtartama stb.)</i>	<p>Adonyban: kikötő létesítési engedéllyel rendelkezik 2007. évben elkészült a bajai fejlesztés előzetes megvalósíthatósági tanulmánya 10 éves környezetvédelmi engedéllyel. Részletes megvalósíthatósági tanulmány várhatóan 2011-re elkészül.</p> <p>Komáromban rendelkezésre áll a fejlesztési koncepció, előtanulmányok a kapcsolható áruféléről, a területet érintő városfejlesztési tervek, a tágabb régió ipari parkjainak igényeinek felmérése, mérnöki vázlatterv, illetve költségbecslés. A beruházás várható kezdési időpontja: 2011.</p> <p>Mohácson: A közforgalmú kikötő létesítése az 1448,670 – 1449,000 fkm közötti partszakaszon engedélyezési terv szinten előkészített, jelenleg az engedélyek megszerzése folyik. Mohácsi logisztikai szolgáltató központ létesítményei, melyek építési engedéllyel rendelkeznek. Mohácsi közös határkikötő: 2011-ben kezdhető</p>

Európai Duna Régió Stratégia EDRS	
Az alprogram megnevezése	3.6 Nagyvárosokon belüli és várostérségek közötti nemzetközi kapcsolódást jelentő hajózási kezdeményezések támogatása
<i>Potenciálisan érintett országok</i>	Magyarország, Ausztria, Szlovákia
<i>Területi lehatárolás</i>	Bécs, Győr, Budapest, Dunaújváros, Mohács, Belgrád
<i>Az alprogram előzményei, indokoltsága, célja</i>	A dunai vízi közlekedésben jelenleg a hosszirányú személyhajózás elsősorban idegenforgalmi jelentőségű. Az nagyvárosi térségek közlekedési/tömegközlekedési infra ellátottsága kielégítő, de a szolgáltatás színvonala (sebessége) nagyban függ a forgalmi körülményektől. A Duna mint „dugómentes főútvonal” használata indokolt a személyforgalom számára is.
<i>Kötelezettség (jogszabályi, egyéb)</i>	nincs
<i>Duna menti tagállami közös érdekek</i>	Policentrikus városhálózati elemek együttműködései erősödnek.
<i>Az alprogram érintettjei</i>	Nagyvárosi térségek lakosai
<i>Az alprogram tartalma</i>	Dunai hivatásforgalmú menetrend szerint közlekedő hajójárat létrehozása.: olyan menetrend szerint, rögzített útvonalon közlekedő hajójárat, melynek elsődleges célja a napi iskolába, valamint munkába járás generálta utazási igény kielégítése. A szolgáltatás napi rendelkezésre állásának időtartama megfelel az ingázó közlekedési igények kielégítésének, illetve a szolgáltatás a járművek követési időközeiben, ill. férőhelykínálatában biztosítja a délelőtti és délutáni csúcSORában a szükséges minőségi és mennyiségi színvonalat
<i>Vízió/hatások/eredmények</i>	Kiszámítható közlekedési alternatíva biztosítása, a főváros (belvárosának is) gyors elérése.
<i>Az alprogram költségigénye</i>	Vízi buszhálózat kialakítása, infrastruktúra kifejlesztése, alapfeltételek megteremtése prototípusok kifejlesztése az EU FP-7 támogatásával kb.10 millió euro. A teljes flotta kiépítése PPP-ben, 10- 12 milliárd Ft, kikötő fejlesztés 15-18 milliárd Ft (ebben a kikötői infrastruktúra fejlesztése is szerepel)
<i>A megvalósítás tartama</i>	Folyamatos
<i>Az alprogram készültségi foka</i>	Tervezés alatt