

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz támogatásával újabb projektek valósulhatnak meg, a pénzt döntően a vasúthálózat megújítására költené Magyarország

# Élénkítik a hazai gazdaságot a közlekedési beruházások

Putsay Gábor

Az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) kezdeményezése alapján Magyarország 11 projekthez összesen 75 milliárd forint értékben kér támogatást az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) még rendelkezésre álló közlekedés-fejlesztési forrásaiból – mondta el lapunknak Mosóczi László, az ITM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára azzal kapcsolatban, hogy máig lehet benyújtani a pályázatok az Európai Uniónak.

**– Mit érdemes tudni a CEF-ről?**

– Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz a jelenlegi uniós költségvetési ciklusban indult új támogatási forrás, amely a transzeurópai hálózatok fejlesztésének felgyorsítását szolgálja az energetika és a távközlés mellett a közlekedésben is. Az európai közlekedési ágazat fejlesztésére fordítható teljes pénzügyi keret mintegy 7500 milliárd forint, ebből 3500 milliárd kizárólag a kohéziós országoké. A felzárkózó tagállamok dedikált támogatásokhoz férhettek hozzá 2016 végéig. A Magyarország számára elkülönített 333 milliárd forintnyi összeget az utolsó fillérig sikerült lekötünk. A hazai pályázók a nemzetközi versenyben elnyerhető összegekből további kilencmilliárd forintot hoztak el. E támogatási forrásból így összesen 1,1 milliárd euró, több mint 342 milliárd forint hasznosul magyarországi közlekedésfejlesztési beruházásokban. A CEF jelenleg nyitva lévő kiírásában a kohéziós országok újabb 650 millió eurót, vagyis 220 milliárd fo-

rintot érhetnek el az úgynevezett visszahulló forrásokból.

**– Miből adódnak a visszahulló források, miért ennyi pénzre pályázhatnak most a felzárkózó tagországok?**

– A fel nem használt összegeket folyamatosan visszaforgatják új pályázatokba, így a tavaly októberben indított kiírásban, február végi benyújtási határidővel a kohéziós országok újabb, mintegy 220 milliárd forintot érhetnek el a visszahulló forrásokból. Ebben a pénzügyi ciklusban még egy kör várható az év végén.

**– Milyen projektjavaslatokat és mekkora összegben nyújtunk be ezúttal?**

– A tárca kezdeményezése alapján hazánk 11 projekthez kér összesen 75 milliárd forintnyi uniós támogatást, ezek összértéke mintegy 95 milliárd forint. A két legnagyobb tétel célja a nemzetközi vasúti összeköttetések javítása. A Budapest és Bécs közötti vasúti kapcsolat gyorsítása érdekében csaknem húszmilliárd forint támogatást kérünk a Kelenföld–Hegyeshalom vonalon tervezett biztosítóberendezési, központi forgalomirányítási és egyéb rendszerfejlesztésekhez. Nem pályafelújítást tervezünk ezúttal, hanem az átjárhatóságot szolgáló beavatkozásokat, amelyek elvégzése után javítani, bővíteni tudjuk a menetrendi lehetőségeket az osztrák főváros és Nyugat-Európa felé. Keleti irányba előkészítéshez kérünk forrást a Rákos–Rákosliget harmadik vágány, a Debrecen–Nyíregyháza-vonalszakasz, a Hatvan–Füzes-

abony-vonalszakasz és az Újszász, Gyöngyös, Eger felé tartó kapcsolódó vonalak fejlesztéséhez 23 milliárd forint értékben. Jelentősen kisebb, százmilliós nagyságrendű költséggel jár a Magyar Közút Non-profit Zrt. projektje, a gyorsforgalmi utak melletti pihenőhelyek tehergépkocsi-állásainak foglaltságát jelző informatikai rendszer bővítésére vagy a vasúti árufuvarozó Rail Cargo Hungaria egyes kocsik-működési modell megújítását célzó javaslata. A Fővárosi Önkormányzat a csepeli gerincút befejező ütemeinek teljes előkészítéséhez, a szükséges területszerzés megkezdéséhez igényel forrást a már meglévő szakasztól az M0-s körgyűrűig.

**– Mennyire megalapozottak, illetve előkészítettek azok a projektek, amelyekre támogatást nyújtunk be?**

– Ahogy az eddigi pályázati sikerek mutatják, jól mukszikálunk, ezúttal is sokak érdekét szolgáló, európai dimenzióban is értelmezhető, a támogatás elnyerése esetén gyorsan megkezdhető beruházásokhoz kérünk hozzájárulást.

**– Hol tart azoknak a projekteknek a megvalósítása, amelyekre eredetileg igényeltünk CEF-támogatást?**

– Az eddigi támogatást elnyert 53 hazai projekt közül mindenképpen érdemes kiemelni a Kelenföld–Pusztaszabolcs- és a Rákos-Hatvan-vasútvonal idén befejeződő felújítását. Az év első felében adjuk át a szlovák együttműködéssel megépülő új komáromi Duna-hidat is. Tavaly decemberben vehették



Mosóczi László: A tervezett ütemet felülmúlva fizettük ki tavalyelőtt és tavaly a támogatásokat a kedvezményezettek részére

Fotó: Purger Tamás

birtokba az autósok a négysávosra átépített M15-ös és M70-es autótut, amelyek CEF-pénzből valósultak meg. Idén megkezdjük az ország vasúti közlekedésében talán legfontosabb műtárgy, a déli Összekötő vasúti híd korszerűsítését, háromvágányosra bővítését. De a kisebb projektekkal is jól haladunk, a tervezett ütemet felülmúlva fizetjük ki a forrásokat: az éves tervek a tavalyelőtti csaknem százmilliárd forinttal 116 százalékban, a tavalyi 138 milliárd forinttal mintegy másfélszeresen, 148 százalékban teljesültek.

**– Mekkora a hazai hozzájárulási hányad ezeknél a beruházásoknál, és honnan teremti elő a pénzt az állam?**

– A támogatási intenzitás az esetek túlnyomó többségében 85 szá-

zalékos a CEF-ben. A hazai projektekből harminc esetében az ITM a kedvezményezett, az önrész fedezetét ezeknél a költségvetés biztosítja. A további fejlesztéseket jellemzően állami vagy magáncégek valósítják meg, amelyek a támogatás és a teljes beruházási érték közötti különbséget saját forrásból teremtik elő. Magyarország élni tudott az új finanszírozási eszközzel megnyílt lehetőségekkel, az egyre magasabb szolgáltatási színvonalú közlekedési infrastruktúra pedig országos szinten és helyben is élénkíti a gazdaságot. A jobban teljesítő gazdaság munkahelyeket és magasabb béreket jelent a magyar családok számára, a kormány tehát a közlekedésfejlesztést is a fenntartható növekedés szolgálatába helyezi. ■