

41. Ütügyi Napok  
2016. szeptember 21-22.

# KÖZÚTI NAGYPROJEKTEK

dr. Kukely György  
Terra Studio Kft.  
stúdióvezető

**TERRA**  
studio

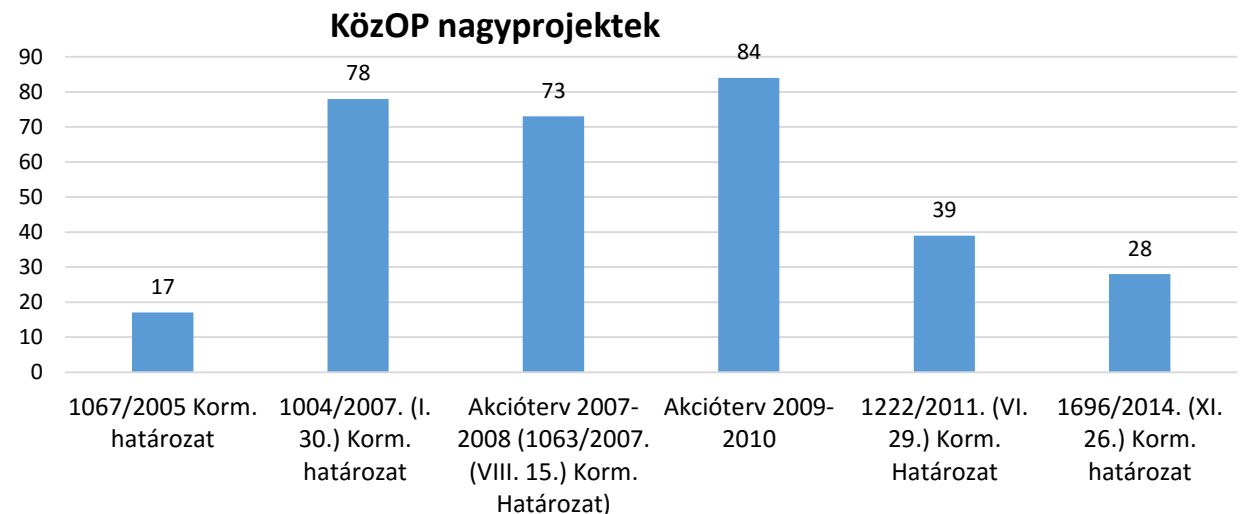
# MI A NAGYPROJEKT?

- A 1083/2006/EK rendelet 39-41. cikkei rendelkezésével összhangban, az ERFA vagy KA által finanszírozott 50 millió eurót meghaladó összköltségű projekt
- Célja egy műszaki-gazdasági szempontból **oszthatatlan** feladat elvégzése, amely egyértelműen meghatározott célkitűzésekkel rendelkezik
- E projekteket az Operatív Program és az akcióterv nevesítve tartalmazza.
- E projekteket a Bizottságnak el kell fogadnia.
- Többnyire a Kohéziós Alapból finanszírozható nagyberuházások.
- Különleges eljárásrend (nincs verseny az adott területen, nemzetgazdasági érdek, vagy derogációs kötelezettség fűződik a megvalósításhoz).
- a Kormány 1067/2005 (VI. 30.) sz. határozatában nevesített nagyprojekteket, amelyek előkészítéséhez forrást biztosított
- A további nagyprojekteket az Akciótervekben lettek nevesítve

# A nagyprojektek köre

1067/2005. (VI. 30) Korm. határozat:

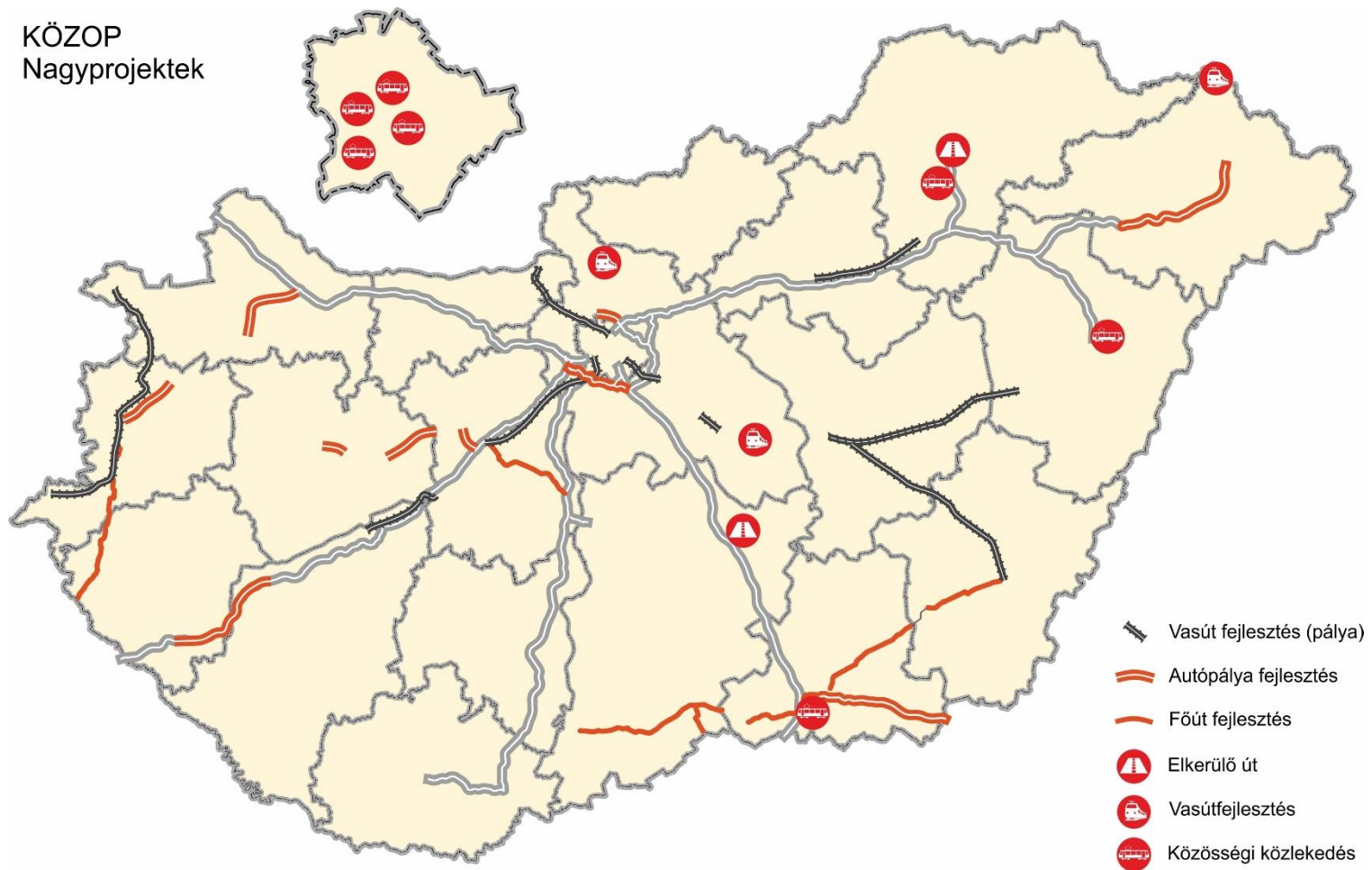
- **Közlekedési fejlesztések:** 14 projekt (2 vasút, 1 elővárosi vasút, 7 közút, 3 helyi közl., 1 vízi.)
  - M3 gyorsforgalmi út Nyíregyháza– Vásárosnamény szakasz építése
  - 4. sz. főút Monor–Pilis elkerülő szakasz építése
  - 86–85. sz. főutak Csorna elkerülő szakaszának építése
  - 4. sz. főút burkolat erősítése (Szapárfalu–Karcag)
  - 8. sz. főút burkolat erősítése (Ajka– országhatár)
  - M6 autópálya nem PPP konstrukcióban megvalósuló szakaszainak megvalósítása
  - M44. sz. gyorsforgalmi út kiépítése
- **Budapesti nagyprojektek:** 3 közl. projekt



# A 1067/2005. (VI. 30) Korm. határozatból megvalósult projektek

| 1067/2005 Korm. Határozat közútfejlesztési nagyprojektjei                                | Eddigi eredmény, megvalósult szakasz   | 2014-2020 IKOP-ból   |
|--|--|--|
| 86-85. sz. főutak Csorna elkerülő szakaszának építése                                    | Szeleste-Hegyfalu  | Csorna – Hegyfalu közötti szakasz (2x2)                                      |
| M44. sz. gyorsforgalmi út kiépítése  | elmaradt   | Kondoros – Békéscsaba között (2x2)   |
| M3 gyorsforgalmi út Nyíregyháza-Vásárosnamény szakasz építése                            | a tervezett szakasz megépült   | Vásárosnamény – Beregdaróc, országhatár között (2x1) – előkészítés (2018-ig) |
| M6 autópálya nem PPP konstrukcióban megvalósuló szakaszainak megvalósítása               | Dunaújváros-Szekszárd (PPP)<br>Szekszárd-Bóly (PPP)                          |  |
| 4. sz. főút Monor–Pilis elkerülő szakasz építése, burkolat erősítése (Szapárfalu–Karcag) | Nem valósult meg   |  |
| 8. sz. főút burkolat erősítése (Ajka–országhatár)  | Márkó–Ajka –Veszprém;<br>8-72. számú főút külön szintű csomópont kialakítása | Várpalota elkerülő (2x2) (IKOP szakaszolt)                                   |

# KözOP nagyprojektek 2007-2015



# KÖZÚTI NAGYPROJEKTEK 2007-2013 KÖZÖTT

| Projekt megnevezése   | Átadás         | Összköltség, Ft        |
|---|----------------|------------------------|
| Az M43 autópálya Szeged és Makó közötti szakasza  | 2011. II. név  | 87 100 177 911         |
| M0 budapesti körgyűrű déli szektora, M1 és M5 autópálya közötti szakasz                       | 2016. IV. név  | 105 598 375 515        |
| Az M3 autópálya Nyíregyháza és Vásárosnamény közötti szakasza                                 | 2014. IV. név  | 69 484 281 324         |
| 62. sz. főút fejlesztése M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszainak kiépítése    | 2015. III. név | 30 008 126 648         |
| 445. sz. Kecskemét északi elkerülő út   | 2015. III. név | 22 360 599 908         |
| 47. számú főút fejlesztése, Szeged-Békéscsaba   | 2015. IV. név  | 40 010 187 084         |
| 55. sz. főút Kelebia-Tataháza-Baja szakaszainak fejlesztése, Mórahalom elkerülő               | 2015. IV. név  | 50 809 769 732         |
| M43 gyorsforgalmi út Makó-Csanádpalota/Nagylak (országhatár) közötti szakaszának kivitelezése | 2015. III. név | 70 440 636 630         |
| M86-M85 gyorsforgalmi utak fejlesztése a Szombathely-Csorna-Győr szakaszokon                  | 2016. IV. név  | 140 183 295 102        |
| 86. sz. főút Rédic (országhatár) - Szombathely közötti szakasz fejlesztése                    | 2016. IV. név  | 47 016 650 872         |
| M30-26. sz. főút Miskolc északi elkerülő II. ütem   | 2015. II. név  | 21 831 025 234         |
| 8. sz. főút Székesfehérvár - Veszprém szakasz megvalósítása                                   | 2018. IV. név  |                        |
| M7 autópálya Balatonkeresztúr - Nagykanizsa közötti szakasza (retrospektív projekt)           | 2008. III. név |                        |
| M0 északi Duna-híd (retrospektív projekt)   | 2008. III. név |                        |
| <b>Mindösszesen</b>   |                | <b>684 843 125 960</b> |

*Forrás: EMIR, 2016. május*

# STRATÉGIAI ILLESZKEDÉS – MI ALAPJÁN KAPOTT PRIORITÁST A PROJEKT?

- Gyakoriak voltak a **nem stratégiai alapú döntések**
  - sokszor még a nagyprojektek se voltak benne a stratégiákban
  - a nagyprojektek „szalámizása” gyakori volt - hogy ne legyen nagyprojekt
- A stratégia nem tudott megfelelően **adaptálódni** a döntéshozatali folyamatba → **Projektlistákon** keresztül valósult meg a fejlesztéspolitika – aktuálpolitikai szempontok hatása.
- A **forráslehívás okozta nyomás** túlzott szerepe a projektkiválasztásban
  - a megfelelően előkészített projektek alacsony száma
  - nem volt valódi tartalékprojekt-rendszer
  - nem támogatott költségek (ÁFA), csúszások miatt új projektek beemelése – ami gyorsan megoldható – pl. retrospektív projektek beemelése

# IGÉNYEK VS. PROJEKTEK

- A projektek nem minden esetben a **valós társadalmi igényekhez** kapcsolódnak (pl. nem szükséges minden típusú infrastruktúra kiépítése mindenhol, és nem szükséges a legdrágább, legmodernebb infrastruktúra fejlesztése minden szinten)
- Túlzott **társadalmi elvárások (?)** → a döntéshozók meg akarnak felelni, nem számba véve annak költségterheit.
- **Megvalósíthatósági tanulmányok** (igényfelmérés és célcsoportvizsgálat, változatelemzés) **szerpe** sokszor csak a támogatási ráta alátámasztására szolgált, s nem a döntés-előkészítést alapozta meg – a döntéshez kellett igazítani
- A **jelenlegi infrastruktúra üzemeltetése** és megfelelő szinten tartása nem elhanyagolható a fejlesztések miatt.



# Repülnek az évek...

- **M2 Bp.-Vác** – 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat tartalmazta, most az IKOP listán szerepel
- **M44** - már a 1067/2005 Korm. Határozat tartalmazta, aztán kivették a nagyprojekt listából, a 1222/2011. (VI.29.) Korm. hat.-ban már csak autóútként szerepel. 2016-ban Kunszentmárton-Kondoros, 2020-ig Kondoros-Békéscsaba szakasz átadását tervezik gyorsútként
- **M85 Pereszteg-Sopron, országhatár** - 1004/2007. (I. 30.) Korm. határozat tartalmazta, most nemzeti költségvetésből megvalósítani tervezett projekt 2014-2020 között

# MIBE KERÜLTEK EZEK A PROJEKTEK?

## KözOP 1

| Projekt neve  | Összköltség, Ft        | km         | Átlagköltség, Ft/km  |
|---|------------------------|------------|----------------------|
| M43 autópálya Szeged és Makó közötti szakasza                           | 87 100 177 911         | 31,6       | 2 756 334 744        |
| M0 budapesti körgyűrű déli szektora, M1 és M5 autópálya közötti szakasz | 105 598 375 515        | 26,6       | 3 969 863 741        |
| M3 autópálya Nyíregyháza és Vásárosnamény közötti szakasza              | 69 484 281 324         | 45,7       | 1 520 443 793        |
| <b>KözOP 1 összesen</b>   | <b>262 182 834 750</b> | <b>104</b> | <b>2 523 415 156</b> |

## KözOP 3

| Projekt megnevezése  | Összköltség, Ft | km     | Átlagköltség, Ft/km |
|--|-----------------|--------|---------------------|
| 62. sz. főút fejlesztése M8 (új Duna-híd) és Székesfehérvár közötti szakaszainak kiépítése | 30 008 126 648  | 17,86  | 1 680 186 262       |
| 445. sz. Kecskemét északi elkerülő út  | 22 360 599 908  | 13,4   | 1 668 701 486       |
| 55. sz. főút Kelebia-Tataháza-Baja szakaszainak fejlesztése, Mórahalom elkerülő            | 50 809 769 732  | 26,5   | 1 917 349 801       |
| 86. sz. főút Rédics (országhatár) - Szombathely közötti szakasz fejlesztése                | 47 016 650 872  | 52,319 | 898 653 470         |

Mennyire alkalmas az EMIR a nyomkövetésre? Pl. 47. számú főút fejlesztése, Szeged-Békéscsaba 7km



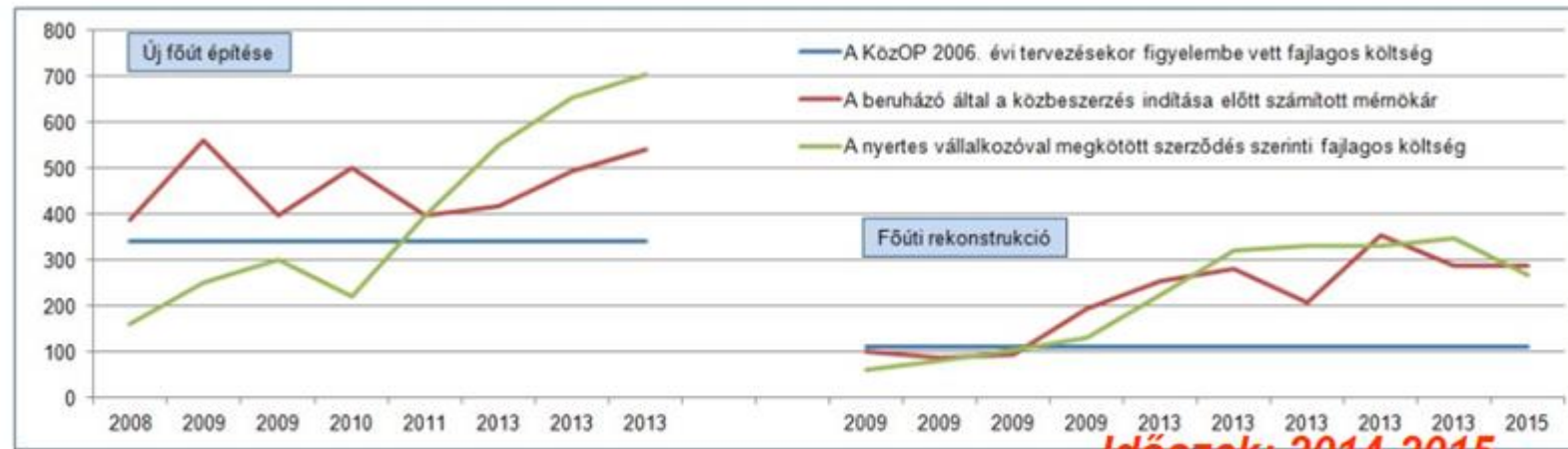
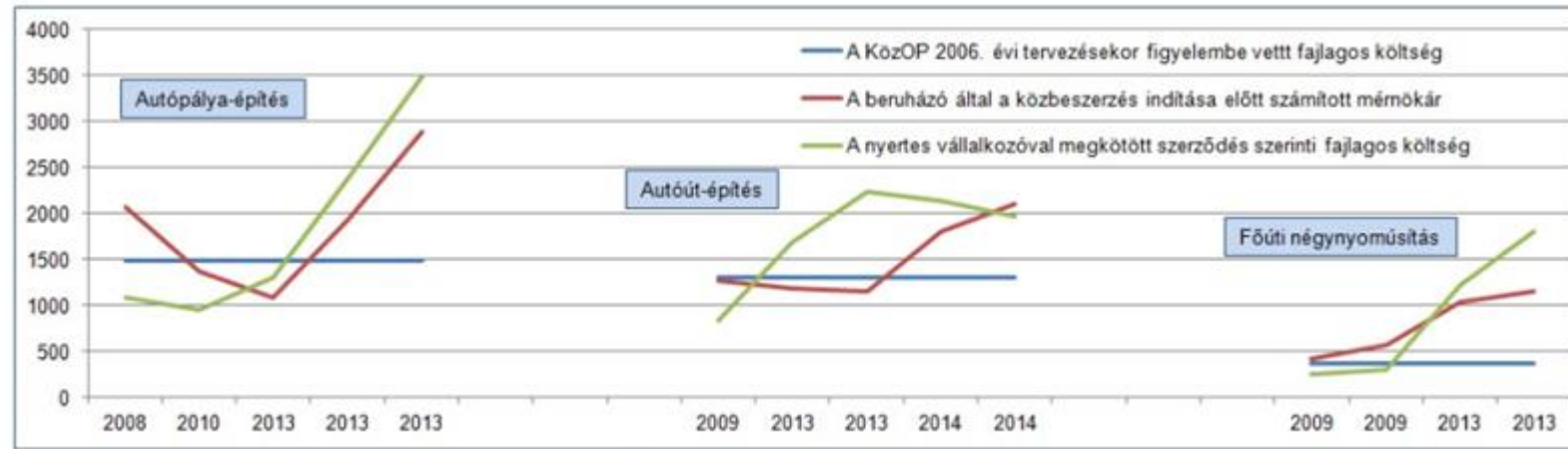
## Időbeli csúszások okai

- Az **intézményrendszer** többszöri átalakítása (átmeneti időszak, elhúzódó döntések, lelassulás), rugalmatlan intézményi működés.
- Engedélyezési eljárások, közbeszerzési eljárások, jogi akadályok, támogatási szerződések megkötése, pótmunkák elbírálása, adminisztrációs kötelezettségek stb. lassították a megvalósítást
- Rendkívül sok idő megy el a **tenderezettésre**, a döntéshozás kitolódik – a legkevesebb idő a tervezésre és a kivitelezésre jut – minőségi problémák (ugyanakkor jelentős eredmények is: felére csökkent a döntéstől a szerződéskötésig eltelt idő a ciklus elejéhez képest),
- A legtöbb csúszás és költségtúllépés **jogi problémákra**, rosszul előkészített projektekre, helytelen pénzügyi számításokra vezethető vissza.
- A projektek csúszásában a környezeti szempontok nem megfelelő figyelembe vétele és a környezeti tanulmányok nem elégséges előkészítése is szerepet játszik.

## Költségtúllépések okai

- Nem sikerült jól ütemezni a projekteket, minden egyszerre épült, ami az árakat is megnyomta
- Az EU-s forrásbőség is megnyomta az árakat
- Kevés volt a szakmailag felkészült vállalkozó – koncentráció
- Bizonyos projekt költségek nem elszámolhatóvá váltak - A társfinanszírozás egyre komolyabb költségvetési hozzájárulást igényelt
- Közbeszerzési szabálytalanságok
- ...

# A fajlagos költségek változása



**Időszak: 2014-2015.**

Forrás: Thoroczky Zsolt  
Balatonföldvár, 2015. május 13.

# A költség-haszon elemzés relevanciája

- A költség-haszon elemzés a nagyprojektek esetén **nem töltött be meghatározó szerepet a döntéshozatalban** (Legtöbb esetben csak megerősítés a pályázat eléréséhez szükséges uniós támogatáshoz, legfeljebb input az alternatívák közötti választáshoz).
- A változatelemzésben ma a **műszaki szempontok dominálnak**. Az üzemeltetés finanszírozási kérdése másodlagos, a műszaki tartalmat alig befolyásolja. Noha a CBA hozzájárulhatna az indokolatlan beruházások elkerüléséhez.
- A projektek **fenntarthatóságára** nagyobb hangsúlyt kell helyezni – valós működési ktg.-k használata! Karbantartási ktg. nagysága? (a projektek egy részének oka: a karbantartás hiánya)
- **Támogatási arány** meghatározása – jövedelemtermelő projekteknél a CBA egyik feladata, demotiválttá tesz a jövedelemtermelésre.

# OPTIMALIZÁCIÓ

- A fenntarthatóságra különösen az időszak elején kisebb hangsúlyt fektettek.
- **A fenntartási költségek problémájának megoldását nem a megvalósítás után, hanem a tervezés, projekt előkészítés során kell keresni!**
- A rövid távú projektszemlélet **pénzügyi fenntarthatósági problémákat** okoz: maximális finanszírozási rátára, a minél nagyobb támogatási összegre törekvés miatt:
  - a valós igények túlbecslése, a beruházások felduzzasztása (és így a működési költségek növekedése),
  - a bevételek csökkentése (gazdasági funkciók kihagyása a projektből).
- Az új technológiák, az új infrastrukturális elemek jelentősen növelték a fenntartási költségeket.
- Az **előkészítés** során a műszaki tartalom sokszor kiterjedt olyan elemekre vagy megoldásokra, amelyek feleslegesek és nem voltak hatékonyak.

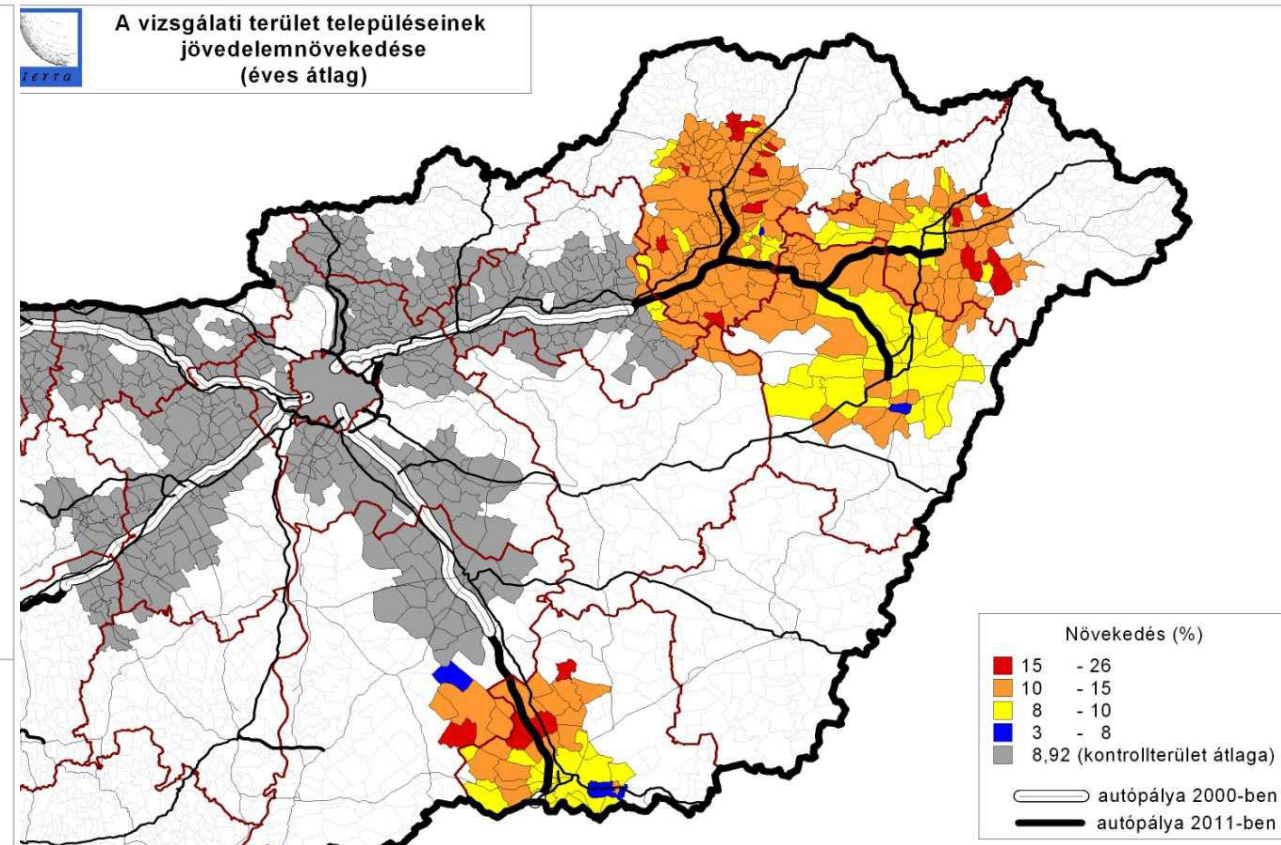
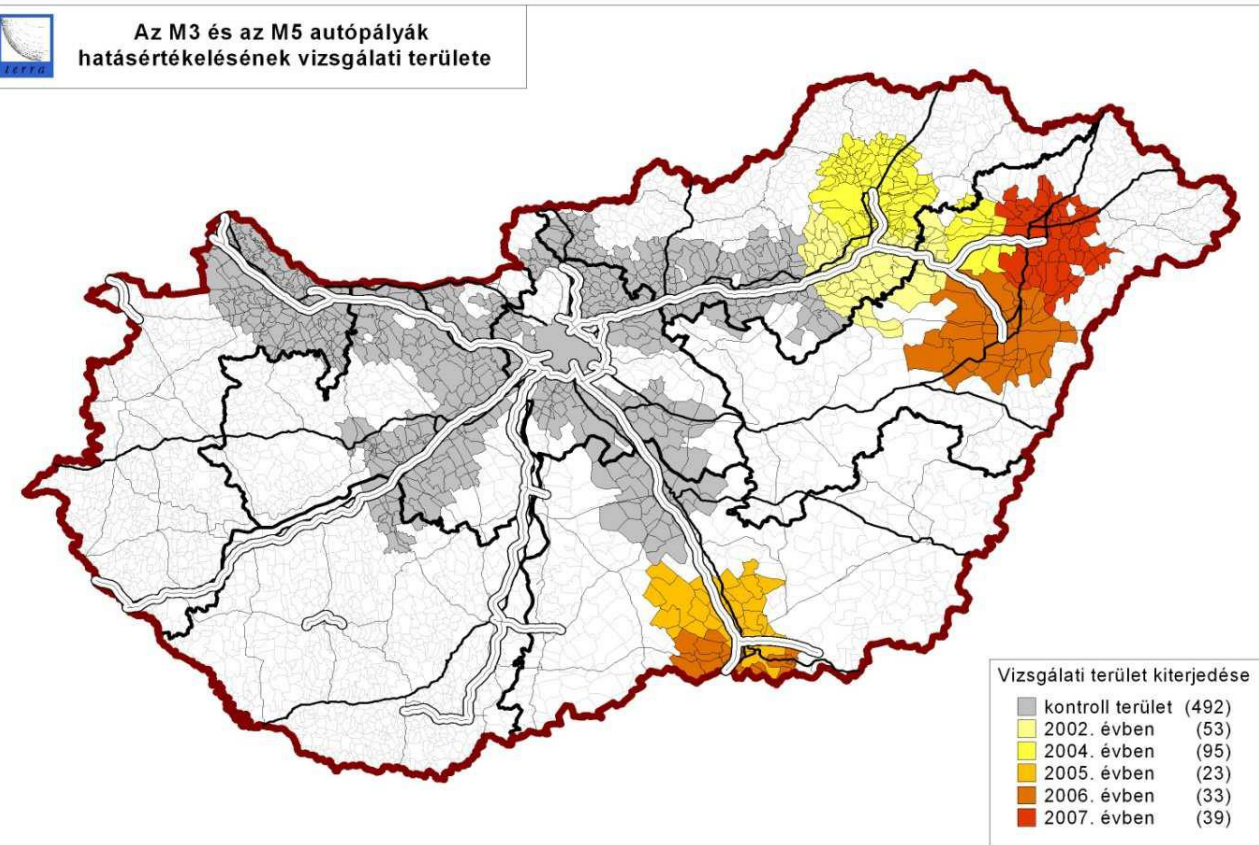


# MILYEN HATÁSAI VOLTAK A FEJLESZTÉSEKNEK?

## Az M3 és M5 példája (2011)

A települések autópálya-hálózathoz történő csatlakozásának időpontja

Az autópálya-csomópontoktól kissé távolabb, de még nem túl távol, a fejlődési ütem (igaz, alacsonyabb bázisról) magasabb volt 2000 és 2009 között, mint a közvetlenül a csomópontok közelében lévő területeken.



# MILYEN HATÁSAI VOLTAK A FEJLESZTÉSEKNEK?

## Az M44 és M3 példája (2016)

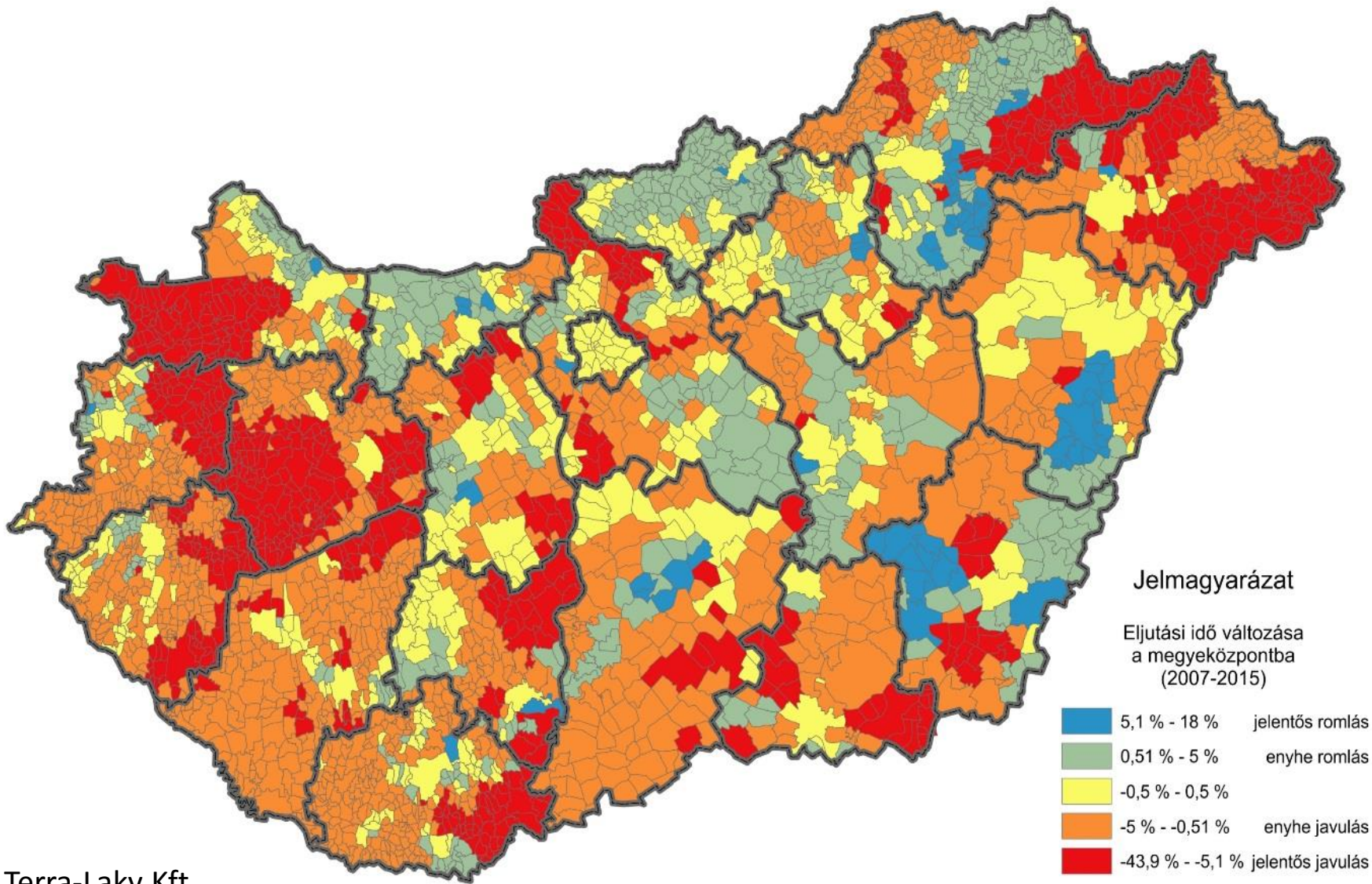
A megvalósult autópálya építés által leginkább érintett területen 2007 és 2014 között gyorsabb társadalmi- és gazdasági fejlődés ment végbe, mint az autópályával nem rendelkező térségben.

|   | Az egy főre jutó összes belföldi jövedelem változása 2007 és 2014 közt (%) | 1000 lakosra jutó adófizetők számának változása 2007 és 2014 között (%) | 1000 főre jutó vállalkozások számának változása 2007 és 2014 között (%) | Az újonnan épített lakások arányának változása 2007 és 2014 közt (éves lakásállomány százalékában) |
|---|--|---|---|--|
| A tervezett M44 térsége                         | 32   | 12,5  | 16,6  | -85,1  |
| Az M3 térsége Nyíregyháza és Vásárosnamény közt | 40   | 31,2  | 36,8  | -94,4  |

# A közlekedésfejlesztés kiemelt hatása: az elérhetőség javulása

- A KözOP nagy hangsúlyt helyezett a **nemzetközi hálózatok** fejlesztésére
- A **gyorsforgalmi úttal való ellátottság területi különbségei jelentősen csökkentek.**
- A megyeszékhelyek elérhetősége **országos szinten** jelentősen javult.
- A megyék nagy részében 1-2 perc közötti volt az átlagos időnyereség. A nagy időnyereséget elkönnyvelő területek általában egy új gyorsforgalmi útnak (M0, M3, M43, M6/M60, M8, M85/M86), vagy hídnak köszönhetik a javulást.
- A **területi kohézió „kudarca”**: hiányos a rossz elérhetőségű, perifériális térségek **integrálása** (elsősorban Békés megye középső, északi fele, Jász-Nagykun-Szolnok megye keleti fele, a Nyugat-Dunántúli régió nyugati-délnyugati pereme, Dél-Dunántúl nyugati, délnyugati része).

# A megyeszékhelyek elérhetőségének változása 2007-2015 (%)



Forrás: Terra-Laky Kft.

# MI LESZ EZUTÁN?

| 2014-20-ra áthúzódó szakaszolt projektek   | Tervezett befejezés |
|--|---------------------|
| Kelenföldi pályaudvar térsége, nyugati kijárat, M1–M7 autópálya bevezetés módosított csomópontjának előkészítése és megvalósítása  | 2016.12.31          |
| M7 autópálya Érd, Iparos úti csomópont átépítés előkészítése és kivitelezése   | 2016.09.05          |
| M86 gyorsforgalmi út Szeleste–Csorna 98+300 – 139+165 km sz. közötti szakasz II. építési ütem (105+800 – 139+165 Hegyfalu – Csorna szakasz)  | 2016.12.31          |
| 8. sz. főút Székesfehérvár nyugati elkerülő III. szakasz építése   | 2016.12.30          |
| 8. sz. főút Várpalota I. szakasz 23+900 – 29+700 km szelvények közötti szakasz tervezése és kivitelezése   | 2018.05.19          |
| TEN-T közúti hálózat közlekedésbiztonságának, szolgáltatási színvonalának, fenntarthatóságának javítását célzó, az üzemeltetési, fenntartási telephelyek fejlesztése KÖZOP keretében-Szombathelyi Mérnökségi telep fejlesztése, Csorna Mérnökségi Telep fejlesztése, Szolnoki Mérnökségi Telep fejlesztése | 2016.06.30          |
| Tengelysúly- és össztömeg-mérő állomás kiépítése az M7 autópálya 192 km szelvényében lévő kétoldali pihenőhelyen (Zalacomári pihenő)/  | 2017.12.31          |
| M0 autóút kiegészítő munkái  | 2016.12.31          |
| Építési engedélyezési eljárás nélkül megvalósítható közlekedésbiztonsági beruházások az Állami Autópálya Kezelő Zrt. üzemeltetésében lévő gyorsforgalmi úthálózaton  | 2016.09.13          |
| M86 gyorsforgalmi út Szombathely – országhatár (86. sz. főút Zalalövő elkerülő szakasz)  | 2016.10.10          |

# MI LESZ EZUTÁN?

- IKOP 1. prioritási tengely (TEN-T közúti lista)
- IKOP 4. prioritási tengely (TEN-T-n kívüli közúti lista)
- CEF (Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz) projektek
- Határmenti programok
- Hazai finanszírozású projektek

# Köszönöm a figyelmet!

dr. Kukely György

Terra Studio Kft.

[kukely.terra@prourbekft.hu](mailto:kukely.terra@prourbekft.hu)

**TERRA**  
studio