

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 2009.09.02
B(2009)6793

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2009.09.02

a „konvergencia” célkitűzés keretében a magyar régiókban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból származó közösségi strukturális támogatásra vonatkozó „Közlekedés operatív program” részét képező „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” nagyprojektről

CCI No 2008HU161PR003

(CSAK A MAGYAR NYELVŰ SZÖVEG HITELES)

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

2009.09.02

a „konvergencia” célkitűzés keretében a magyar régiókban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból származó közösségi strukturális támogatásra vonatkozó „Közlekedés operatív program” részét képező „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” nagyprojektről

CCI No 2008HU161PR003

(CSAK A MAGYAR NYELVŰ SZÖVEG HITELES)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról és az 1260/1999/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. július 11-i 1083/2006/EK tanácsi rendeletre¹ és különösen annak 41. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2007. augusztus 1-i B(2007) 3794 határozatával a Bizottság a „konvergencia” célkitűzés keretében Magyarország régióiban az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) és a Kohéziós Alapból származó közösségi támogatásra vonatkozó „Közlekedés operatív programot” fogadott el.
- (2) 2008. augusztus 11-én Magyarország benyújtotta a Bizottságnak a „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” nagyprojektet, amelyhez támogatást igényel a Kohéziós Alapból a Közlekedés operatív program „A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése” ötödik prioritási tengelye szerint. A Bizottság kérésére Magyarország kiegészítő információt nyújtott be 2008. október 31-én, december 10-én, 2009. február 16-án, március 9-én, 22-én és 31-én, április 6-án, 21-én és 29-én, valamint 2009. június 18-án és 19-én. A nagyprojekt részleteit a Bizottság 2006. december 8-i, az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alapra és a Kohéziós Alapra vonatkozó általános rendelkezések megállapításáról szóló 1083/2006/EK tanácsi rendelet, valamint az Európai Regionális Fejlesztési Alapról szóló 1080/2006/EK európai parlamenti és a tanácsi rendelet végrehajtására vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló 1828/2006/EK rendeletének² XXI. mellékletében megadott nyomtatvány alapján nyújtották be.
- (3) Magyarország az 1083/2006/EK rendelet 40. cikkével összhangban elküldött a Bizottságnak minden szükséges információt a nagyprojektről.

¹ HL L 210., 2006.7.31., 25. o.

² HL L 371., 2006.12.27., 1. o.

- (4) A Bizottság, tekintettel a JASPERS véleményére, elbírálta a nagyprojektet az 1083/2006/EK rendelet 40. cikkében felsorolt tényezők szerint, és úgy találta, hogy az megfelel az operatív program prioritásainak, segít e prioritások alapján meghatározott célok elérésében, és összhangban van más közösségi politikákkal is.
- (5) Az 1083/2006/EK rendelet 55. cikkének (1) és (2) bekezdésével összhangban azon összeg meghatározásakor, amelyre az operatív program prioritási tengelyének társfinanszírozási rátája alkalmazandó, a nagyprojekt által termelt nettó jövedelem becsült jelenlegi értékét vették figyelembe.
- (6) Ezért a Kohéziós Alapból származó, a nagyprojektre szánt pénzügyi hozzájárulást jóvá kell hagyni.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

1. A „konvergencia” célkitűzés keretében Magyarország régióiban az ERFA-ból és a Kohéziós Alapból származó közösségi támogatásra vonatkozó „Közlekedés operatív program” részét képező „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” nagyprojekt Kohéziós Alapból származó pénzügyi hozzájárulását a Bizottság ezennel jóváhagyja.
2. A nagyprojekt fizikai tárgyát az I. melléklet határozza meg.
3. Az összeg, amelyre az operatív program „A városi és az agglomerációs közösségi közlekedés fejlesztése” ötödik prioritási tengelyének társfinanszírozási rátája alkalmazandó, 857 090 000 EUR.
4. A nagyprojektre vonatkozó, a Kohéziós Alapból származó pénzügyi hozzájárulás éves terve a II. mellékletben található.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Magyar Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2009.09.02-én.

*a Bizottság részéről
Paweł Samecki
a Bizottság tagja*

I. MELLÉKLET

A nagyprojekt fizikai tárgyának leírása

1. **A projekt címe: „Budapest 4-es metróvonal I. szakasz” CCI: 2008HU161PR003**

2. **A végrehajtásért felelős testület:**

2.1. Név: Fővárosi Önkormányzat

2.2. Cím: H-1052, Budapest, Városház u. 9-11.

3. **A projekt leírása**

3.1. A projekt fizikai tárgyának általános leírása

A projekt Budapest négyes számú metróvonalának megépítésére irányul. A projekt a tervezett négyes vonal első szakaszának létrehozását foglalja magában, a Kelenföldi pályaudvartól kiindulva belső Buda (XI. kerület) és Pest (V.- IX. kerületek) városrészein áthaladva a Keleti pályaudvarig. A választott útvonalat a következő állomások határozzák meg: Kelenföldi pályaudvar – Tétényi út – Bocskai út – Móricz Zs. körtér – Szent Gellért tér – Fővám tér – Kálvin tér – Rákóczi tér – Népszínház utca– Keleti pályaudvar. A projektlétesítmény magában foglalja az alagútpárat, tíz földalatti állomást, a gördülő állományt és az elektronikai rendszereket.

A projekt a négyes számú metróvonal megépítésének első szakasza. Az első szakasz megvalósítható a második szakasztól függetlenül. A projekt második szakasza a négyes számú metróvonal meghosszabbítása a Keleti pályaudvartól a Bosnyák térig.

A projekt fő kedvezményezettjei az új metróra átszálló, közösségi közlekedést jelenleg is használó utasok (beleértve a vasút- és a távolságibusz-hálózat használóit ez megközelítőleg 300.000 utas/nap), azok a jelenlegi gépkocsi-használók, akik e fejlesztés elkészültével a metróhasználatra térnek át, valamint a fővárost látogató turisták. A létesítményt 2012 végén használók száma előzetesen 360.000 utasra becsülhető.

A projekt fő céljai a következők:

- A közösségi közlekedés versenyképességének növelése - de legalábbis fenntartása – az autós közlekedési móddal szemben,
- a közösségi közlekedés használatára ösztönző elemek körének bővítése a beruházás által illetve ahhoz kapcsolódóan,
- a különböző közlekedési hálózatok intermodális összekapcsolásának javítása különös hangsúllyal a vasút és távolságibusz-hálózatokra (MÁV és Volán),
- a szolgáltatási színvonal, az elérhetőség és a közösségi közlekedés vonzerejének növelése elsősorban a jelenlegi gépkocsi-használók vonzásának érdekében

- a közösségi közlekedési rendszer biztonságának és megbízhatóságának növelése
- a csökkent mozgásképességű emberek közösségi közlekedéshez való hozzáféréseinek javítása,
- a károsanyag-kibocsátás valamint negatív környezeti hatások csökkentése valamint a közösségi közlekedési rendszer fenntarthatóságának növelése,
- lakóövezetek újjáélesztése, a lakóövezetkből a gazdasági gócpontokba való eljutás könnyítése, felszíni városrendezés a környezetbarát közlekedési módok használatának előmozdítására,
- a turizmus támogatása két fontos vasúti pályaudvar közötti közvetlen összeköttetés létrehozásával valamint a turisztikai látványosságok könnyebb megközelíthetőségével,
- a projekt megvalósítása olyan módon, hogy az egy budapesti fenntartható közösségi közlekedésfejlesztési stratégiába illeszkedve a jobb közlekedési összeköttetés és magasabb szolgáltatási színvonal mellett a felszíni parkolási lehetőségek csökkentésével és egyéb az autósokat hátrányosan érintő intézkedésekkel is párosuljon.

3.2. Az infrastruktúrába való beruházás műszaki leírása

A projekt az alábbi alapelemeket foglalja magában:

- 3.2.1. Fürt alagútpár megépítése: A páralagutak (mindkettő belső átmérője 5,2 m) párhuzamosan kerülnek megépítésre. A páralagutak nettó hossza (az állomások és a kiterő vágány műtárgyak nélkül) 2 x 5 690 méter.
- 3.2.2. Tíz új metróállomás építése, melyek: Kelenföldi pályaudvar, Tétényi utca, Móricz Zsigmond körtér, Népszínház utca, Kálvin tér, Bocskai utca, Szent Gellért tér, Fővám tér, Rákóczi tér és Keleti pályaudvar. Az építkezés magában foglalja a falakat, belső falakat, vasbeton lemezeket és támaszgerendákat.
- 3.2.3. Vágányépítési munkák az alagútban és a járműtelepen: A vonal és a járműtelep összes vágányának megépítése, a környezetvédelmi és üzemeltetési követelményeknek megfelelő al- és felépítményt alkalmazva.
- 3.2.4. A metróállomások befejezése, mozgólépcsők, liftek, ventilátorok stb. beszerelése: Az állomások összes gépészeti berendezéseit tartalmazza, mint mozgólépcsők, liftek, fő szellőztetőrendszeri elemek, a technológiai helyiségek légkondicionáló rendszere, valamint a tűzvédelmi és tűzoltási készülékek, pl. a vízköd rendszer, vészhelyzeti riasztórendszer, stb. telepítése és beszerelése, valamint az állomások utas- és technológiai területein a világítás kialakítása, továbbá, a vízellátási- és csatornarendszer létesítése.
- 3.2.5. Gördülőállomány beszerzése: 15 db, teljes hosszában osztatlan belső térrel rendelkező, egyenként 4 kocsiállóból álló, metrószerelvény megtervezése és leszállítása.
- 3.2.6. A vonal járműtelepének megépítése: Ez a munka épületek, műhelyek megépítését foglalja magában, a vonal üzemeltetéséhez és karbantartásához szükséges gépészeti

és villamos munkák, berendezések teljes körű végrehajtásával, beszerelésével. A teljes projekt járműállománya számára szükséges járműtelep Kelenföldön, az Etele tértől délre, a MÁV nagyvasúti vágányai és a Borszéki út közötti területen fog megépülni.

- 3.2.7. Integrált rendszer létesítése – energiaellátó-, jelző-, biztonsági-, és távközlési rendszer: A vontatási energiaellátó rendszer (750V DC) és az állomások megépítése, kábelfektetési munkák. A vezető nélküli ATC szintű vonatbefolyásoló rendszer összes eleme, ami magában foglalja az automatikus vonatbefolyásoló rendszer telepítését a 7,34 km hosszú két vágányon, a szabadtéri járműtelepi vágányokon, valamint a járműtelep hangárjában található 11 db fedett tároló vágányon. Ezen kívül ide tartozik még a következő egységek telepítése és beszerelése is: egy szimpla teszt-vágány, az automatikus vonatbefolyásoló rendszer 15 vonatra, egy szimulátor (1 csoport), vonatbefolyásoló központok (5 csoport).
- 3.2.8. Kapcsolódó felszíni létesítmények, forgalom áthelyezés: A munkálatoknak tartalmazniuk kell az építési területek rendezését és a rehabilitációját, de öt megálló esetében további munkálatokat is, a metró áthelyezett forgalomhoz, környezethez és a felszínhez való jobb beillesztéséhez. A Kelenföldi pályaudvar, a Keleti pályaudvar, a Fővám tér, a Kálvin tér és a Rákóczi tér esetében ezek a munkálatok tartalmazzák (a) a forgalom csökkentésére szolgáló intézkedéseket, (b) a többi közlekedési szolgáltatáshoz való csatlakozást, (c) az állomások kijáratainak környezetéhez kapcsolódó munkálatokat, (d) gyalogos aluljárók építését. Ezek az elemek műszakilag és pénzügyileg részei a projektnek.
- 3.2.9. A mozgásukban korlátozott és csökkent mozgásképességű személyek hozzáférése érdekében akadálymentesítési intézkedések foganatosítása. Ezek közé tartoznak a következők: liftek (belső méret: 140x210cm) minden állomáson, különleges akadálymentesítő intézkedések a vagonokra való felszálláshoz valamint az azokról való leszállásról, fenntartott ülőhelyek a metrójárműveken, akadálymentesített útvonalak a mozgásukban korlátozott és csökkent mozgásképességű személyek számára az állomások bejárata és a vágányok között.
- 3.2.10. Kapcsolódó felszíni létesítmények, forgalom átszervezés: az állomások kijáratainak közvetlen környezetéhez kapcsolódó építési munkálatok, de öt metróállomás esetében további fejlesztések szükségesek.

A projekt elemei összefoglalva a következők:

A vágányok hossza: 7,34 km

Nyomtáv: 1435 mm

Az alagút átmérője: 5,2 m

Alagutak hossza: 2 x 5,69 km

Állomások hossza: 85 - 125 m

Állomások mélysége: 14,5 métertől 31 méterig

Gördülő állomány: 15 szerelvény (4 kocsis, hossz: 79,8 m)

Utás-befogadó képesség: 807 szerelvényenként

Kocsiszín: 1 (Kelenföldi pályaudvar (71.622 m²))

Megállók: 10 (2 fordulóval a végállomásokon)

Megállási időtartam az állomásokon: 20-30 másodperc

Legsűrűbb követési idők: 90 másodperc

Legmagasabb sebesség: 80 km/h

3.3. A legfontosabb indikátorok

Indikátor	Leírása (egység)	Kiinduló érték	Hozzávetőleges Célérték 2013-ra
output	Újonnan épített metróvágány (km)	0	7,34
	Állomások száma (db)	0	10
	Kocsiszín (db)	0	1
	Gördülőállomány száma (4 kocsi/szerelvény)	0	15
eredmény	Megtakarított eljutási idő a fejlesztett szakaszokhoz kapcsolódóan. (utasóra/év)	0	8 600 000
hatás	Üvegház-hatású gázok emissziójának csökkenése - CO ₂ , N ₂ O, CH ₄ (ktonna CO ₂ ekv/év)	0	-76,80
	Szálló por csökkenése (PM10) Budapesten (tonna/év)	0	-21,45

Az összes megtakarított eljutási idő diszkontált értéke a 2012-2036 időszakban hozzávetőlegesen 964 600 000 EURO.

3.4. Nem támogatható költségek

Az Irányító Hatóság által a Közlekedés Operatív Programra vonatkozóan lefolytatott szabálytalansági eljárás eredményét követően, az alábbi szerződések összege nem vehető költségként figyelembe:

Szerződés száma	Cím
P17 (bsz 29/06)	Projektmenedzsment szolgáltatás
Co-04/A	Tétényi út
Co-04/B	Bocskai út
Co-04/C	Móricz állomásszerkeze

K2C	Felszíni kapcsolódó beruházások tervezése - Rákóczi
Co-03	Kelenföldi állomásszerkezet
Co-00B	Baross tér 2-es vonal és Keleti pu. második kijárat
Co-05/A	Fővám tér, térszerkezet
Co-05/B	Kálvin téri állomásszerkezet
Co-06/A	Rákóczi tér, térszerkezet
Co-06/B	Népszínház utcaszerkezet

3.5. Az infrastruktúra működtetése

A létrehozott infrastruktúra a Budapesti Közlekedési Vállalat Zrt. kezelésébe és működtetésébe kerül. A Fővárosi Önkormányzat e vállalat egyetlen és kizárólagos tulajdonosa.

3.6. A projekt intézkedései

A Tanács 1084/2006-os 2006. július 11-én elfogadott rendeletében foglalt környezetvédelmi célok elérésének érdekében a projekt a Budapesti Közlekedésfejlesztési Terv részeként kerül megvalósításra.

Összhangban a Budapesti Közlekedésfejlesztési Tervében lefektetett intézkedésekkel, úgynevezett hozzáférési díj (vagy dugódíj) kerül bevezetésre a főváros belső, legforgalmasabb területein, legkésőbb a 2007-2013-as programozási időszak végéig (3/4-es intézkedés, melyet a Fővárosi Közgyűlés 62/2009-es határozatával fogadott el 2009. január 29-én).

Annak érdekében, hogy a projekt a Közlekedésfejlesztési Tervvel kompatibilis legyen, az alábbi intézkedések kerülnek megvalósításra:

A Kelefeldi pályaudvar állomáson (átszállás a MÁV és Volán hálózatokra):

- Új autópálya-csomópont az M1-M7 utakhoz kapcsolódóan, a városi és városközi buszok, valamint a P+R parkoló könnyebb megközelítése érdekében
- 1500 férőhelyes P+R parkoló
- A már meglévő buszvégállomás felújítása és bővítése a helyközi buszjáratok befogadásának érdekében is
- Felszíni út- és területrendezés
- A vasútállomás peronjainak közvetlen elérése
- A buszok közvetlen módon történő megközelítése

A Fővám tértől a Kálvin térig (átszállás a hármas metró vonalára)

- A hármas metróvonal közvetlen elérése
- A 47-es és 2-es villamos megállójának közvetlen elérése

- A trolibuszok és buszok közvetlen elérés
- Földalatti gyalogátjáró a 2-es és 47-es villamosmegállók megközelítésére
- Újonnan létrehozott gyalogos terület
- Villamosvágányok felújítása
- Kapcsolódó út- és területrendezés

Keleti pályaudvar (átszállás a kettes metróra és a MÁV hálózatára)

- A pályaudvar közvetlen elérése
- A kettes metró közvetlen elérése
- A villamosok és buszok közvetlen elérése
- Újonnan létrehozott gyalogos terület
- Újonnan létrehozott földalatti gyalogátjáró
- Kapcsolódó út- és területrendezés

3.7. A projekt bevételei

A támogatási kérelemben megadott információk alapján a várható nettó bevétel jelenértéke a becsült beruházás költség 9,84%-át teszi ki.

II. MELLÉKLET

A nagyprojektre vonatkozó, a Kohéziós Alapból származó pénzügyi hozzájárulás éves terve

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kohéziós Alap	46 350 000 EUR	98 190 000 EUR	172 080 000 EUR	202 360 000 EUR	128 260 000 EUR	54 740 000 EUR	26 550 000 EUR