



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A román általános közlekedési főterv rövid összefoglalója

Bevezető

A Közlekedési Minisztérium (KM) az AECOM-ot 2012. áprilisában kérte fel Románia általános közlekedési főtervének (GTMP) elkészítésére. Az általános közlekedési főterv egyértelműen meghatározza Románia közlekedési szektorának fejlődését az elkövetkező 20 évre vonatkozóan. Ahhoz, hogy a stratégia valóban értékes lehessen, megvalósítható megoldásokkal kell szolgálnia Románia közlekedési problémáira és kihívásaira.

A Főterv határozza meg azon projekteket és politikákat amelyek a lehető legjobban megfelelnek a román közlekedési szektor szükségleteinek a következő 5-20 év során, minden közlekedési módra vonatkozóan, és szilárd analitikai alapot nyújt ezen politikák és projektek kiválasztásához.

A Főterv elkészítése előfeltétele annak, hogy az Európai Bizottság elfogadja a Közlekedési Stratégiai Operatív Programot (SOPT) a 2014-2020-as programozási időszakra, és támogasson egyéb döntéseket, amelyekre a közlekedési infrastruktúrába való befektetések optimális tervezéséhez van szükség.

A Főtervet az Európai Bizottság javaslatai alapján alakították ki ¹, a bukaresti JASPERS egységgel együttműködésben.

A Közlekedési Főterv nem a végső cél. A Főtervnek fenntartható módon hozzá kell járulnia Románia gazdasági fejlődéséhez. A Főterv felsőbb szintű eredményei a következők lesznek:

1. eredmény: Hosszú távú terv, amely fenntartható módon hozzájárul Románia nemzetgazdaságának fejlődéséhez.

A Terv időtartama 15 év lesz, és a projektek teljesen programjának megvalósítása ennél tovább fog tartani. Ez logikus, hiszen a nagy közlekedési infrastrukturális projektek általában 5-10 év alatt jutnak el a kigondolástól a megvalósulásig, és hatásuk 50 évnél is tovább érezhető, annak ellenére, hogy hagyományosan a közlekedési projektek gazdasági élettartamát 30 évben szokták megadni.² Ez a megközelítés abból indul ki, hogy a közlekedéspolitikai hosszabb távon következetes megközelítést alkalmaz, amely a politikai haszonelvűség felett áll.

Másodsorban a terv legfőbb célja az, hogy meghatározza azon projekteket és politikákat, amelyek kihatással lesznek nemzeti szinten és az európai TEN-T folyosókra vonatkozóan is.

2. eredmény: A pénzügyi források hatékonyabb felhasználása a közlekedés céljaira.

A kulcsszó itt a "hatékonyság". Minden EU országnak – saját szempontjukból – nagyobb szüksége van a jobb közlekedési befektetésekre, mint amennyi pénzügyi forrás ezek fedezésére rendelkezésre áll, és ez a következő 15-20 évben sem fog változni. Ezért a rendelkezésre álló pénzügyi források korlátozottságára való tekintettel a

¹ Lásd az EB 2013.09.27-én és 2013.12.11-én kelt leveleit.

² További részletekért lásd a közlekedési projektek értékelésének nemzeti ismertetőjének (National Guide for Transport Project Evaluation) 2. kötetében foglalt A. mellékletet: Tájékoztató a gazdasági és pénzügyi ár/érték-arány elemzéséről és a kockázati elemzésekről. AECOM.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

hangsúlyt olyan projektekre és politikákra kell fektetni, amelyeknek gazdasági megtérülése megfelelő, és amelyek hasznos funkciókat fognak ellátni.

3. eredmény: Jobb összeköttetések és ebből adódóan jobb kereskedelem a szomszédos országokkal.

A Terv nem csak azt ismeri fel, hogy Románia az Európai Unió része, amely természeténél fogva gazdasági unió szabad kereskedelemmel és tisztességes versennyel a tagok között, hanem azt is, hogy fontos (bár pillanatnyilag nem túl fejlett) piacokkal is rendelkezik Ukrajna és Moldova számára.

4. eredmény: Nagyobb termelékenység a román iparban és szolgáltatási szektorban, és ebből kifolyólag nagyobb gazdasági növekedés és magasabb életszínvonal.

A hatékony közlekedési rendszerek csökkentik az ipar és a lakosság költségeit. Az ipar számára ez alacsonyabb költségeket és nagyobb termelékenységet, kevesebb készletekben lekötött forrást, és több versenyképes terméket, valamint ezek számára nagyobb piacokat jelent. A közlekedési/szállítási szolgáltatók számára a jobb közlekedés alacsonyabb költségeket, és a járművek és alkalmazottak jobb kihasználtságát jelenti. A lakosság számára a jobb közlekedés időt takarít meg, és több munkalehetőséget, fogyasztói árut és szabadidős lehetőséget kínál.

Az ár/érték-arány elemzése megemlíti ezen termelékenységi előnyök legnagyobb részét.

5. eredmény: Fenntartható közlekedési rendszer.

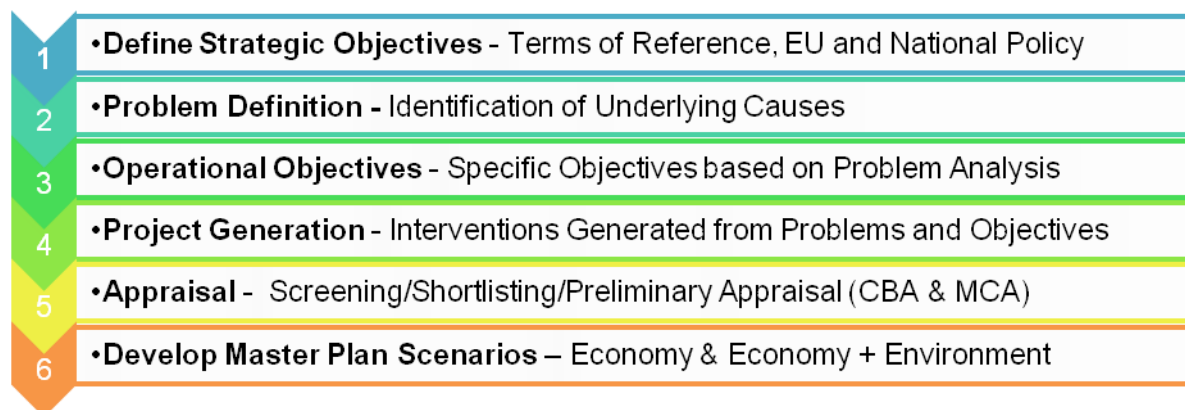
A 'fenntartható' szó többet foglal magában, mint csak a környezeti fenntarthatóság, bár ez az a kontextus, amelyben a szót sokszor használják. A fenntarthatóság magában foglal gazdasági, pénzügyi és operatív fenntarthatóságot, csak úgy, mint környezeti fenntarthatóságot. A pénzügyi fenntarthatóság kérdése különösen releváns a román vasutak finanszírozása szempontjából.

Az összefoglalóban a Főterv meghatározza azon projekteket és politikákat amelyek a lehető legjobban megfelelnek a román közlekedési szektor szükségleteinek a következő 5-15 év során, minden közlekedési módra vonatkozóan, és szilárd analitikai alapot nyújt ezen politikák és projektek kiválasztásához.

Módszertan

A Főterv kialakításának átfogó folyamatát az alábbi 1. ábra mutatja be:

1. ábra. A román közlekedési főterv kialakításának átfogó folyamata



- **1. lépés:** a **stratégiai célkitűzések** olyan célkitűzések, amelyeket kormányzati vagy miniszteri szinten határoznak meg, és magas szinten alkalmaznak a kormány és a közlekedési minisztérium átfogó céljaiként. A Főtervhez ezeket a megbízásban, a közlekedési minisztérium különböző állásfoglalásaiban, és az Európai



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Bizottság közlekedéspolitikáról szóló fehér könyvében foglalt célkitűzések figyelembe vételével határozták meg.

- **2. lépés:** A **problémaleírás** a közlekedési rendszer átvilágításának eredménye. Beazonosítottuk a problémák jelentkezésének alapvető okait, valamint területi szinten is beazonosítottunk problémákat, hogy ezekre konkrét célkitűzéseket és beavatkozásokat lehessen meghatározni.
- **3. lépés: Operatív célkitűzések:** ezek olyan célkitűzések, amelyek a beazonosított konkrét problémákhoz kapcsolódnak, és a stratégiai célkitűzések egy kisebb halmazát képezik.
- **4. lépés: Projektkidolgozás:** ezek konkrét beavatkozások, amelyek az operatív célkitűzésekre és problémákra irányulnak.
- **5. lépés: Projektértékelés és prioritizálás:** Szisztematikus projektértékelési folyamatra van szükség két fontos okból: Először is egy operatív célkitűzéshez több projekt is kapcsolódhat, így szelekcióra van szükség. Másodsorban egy projekt lehet, hogy egy problémát vesz célba, de mégis rossz az ár/érték-aránya. Románia jelenlegi helyzetében, ahol is a közlekedés céljaira rendelkezésre álló források messze a szükségletek alatt vannak, a pénzügyi forrásokat gazdaságilag hatékony módon kell elosztani. Tisztességes és független projektértékelési módszert kell alkalmazni erre a célra. Többtényezős elemzést (MCA) alkalmaztak erre a célra.
- **6. lépés: A Főterv scenárióinak kidolgozása:** A megbízás szerint két scenáriót kell kidolgozni, egy "gazdaságilag fenntartható" scenáriót és egy "gazdaságilag és környezetvédelmi szempontból fenntartható" scenáriót. Minden projektet a többtényezős elemzés (MCA) során aszerint pontoznak, hogy mennyiben felelt meg a meghatározott értékelési kitételeknek. A pontszámok különböző súlyozásával minden projekt két különböző pontszámot kapott a két különböző scenárió figyelembe vételével, amelynek révén mindkét scenárióra megállapításra kerültek a magas prioritású projektek.

A román nemzeti közlekedési főterv, ahogy azt a neve is mutatja, nemzeti terv. Ebből adódóan a Főtervben foglalt projektek, politikák és programok esetén a megvalósítás léptéke is lényeges. A magas szintű célkitűzéseket éppen ezért megfelelő léptékű politikákkal, programokkal és projekkel fogják elérni, amelyek nemzeti szinten is kihatással lesznek. Ezek olyan beavatkozásokat foglalnak magukban, mint pl.:

- Nagy infrastrukturális projektek
- Nemzeti karbantartási programok
- Új gördülőállomány és mozdonyok
- Nagy volumenű rehabilitációs projektek
- Nemzeti politikák, mint pl. a vasúti reform

Célkitűzések kialakítása

A célkitűzések kialakítása alapvető fontosságú minden stratégia és projekt tervezésekor. A célkitűzések fogják össze a tanulmány értékelését és eredményeit. Emellett a célkitűzések központi jelentőségűek a megvalósítási szakaszban szükséges monitoring és értékelés szempontjából.

A "stratégiai" célkitűzések egyértelmű és átfogó célokat szabnak meg, amelyeknek elérésére a stratégia célja. Ezek a közlekedési politika, projektek és beavatkozások alapvető céljait testesítik meg, és a közlekedési minisztérium és a román kormány általános céljait és célkitűzéseit testesítik meg a közlekedés kapcsán.

Fontos hangsúlyozni, hogy a Főterv hosszú távú stratégia Románia egészére nézve, és nem csak az ország európai folyosókban található területeire vonatkozik. A Főtervben foglalt projektek és politikák kapcsán a meghatározó tényező a nemzeti szintű szükséglet lesz; a programozás prioritizálásában természetesen fontos tényező lesz a források rendelkezésre állása.

A problémák alapos felmérése révén meghatározott magas szintű és operatív célkitűzések koncepciója határozza meg a célkitűzések hierarchiáját. Ez a szerkezet határozza meg a beavatkozások logikáját, és keretet nyújt a jövőbeni felméréshez és értékeléshez. A Főterv értékelési folyamata kétszintű hierarchia mentén alakul, amely a következőket foglalja magában:

- **Magas szintű vagy stratégiai célkitűzések** – A stratégia szempontjából ezek az ország gazdasági fejlődését szolgálhatják, vagy projekt-szinten pedig a transzeurópai közlekedési hálózat fejlődését. Ezek általában olyan



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

célkitűzések, amelyekhez a közlekedés is hozzájárul, de nem mindig közvetlenül. Ezen túlmenően ezek a célkitűzések már lehet, hogy korábban meghatározásra kerültek, pl. EU-s vagy nemzeti politikai dokumentumokban; és

- **Operatív célkitűzések** – Ezeket a problémák részletes kivizsgálásából vezetik le, ill. ezen problémák alapvető okaiból. Éppen ezért ezek folyósokra, útvonalakra vagy közlekedési csomópontokra nézve specifikusak (mint pl. kikötő vagy repülőtér), és lehetővé teszik, hogy a beavatkozásokat pontosan a célkitűzéseknek megfelelően lehessen kialakítani.

Emellett fontos megjegyezni, hogy a célkitűzések meghatározása feltételezi az intézkedésekben és projekteknél való megvalósításuk iránti elkötelezettséget is. A kívánatosnál vagy tervezettnél lassabb megvalósításnak lehetnek jogos okai, de a közlekedési projektek alapvető mozgatórugója a Főtervben a célkitűzések teljesítése kell, hogy legyen.

A Főterv magas szintű célkitűzéseit az alábbiakban foglaltuk össze:

Gazdasági hatékonyság: a közlekedési rendszernek gazdaságilag hatékonyan kell lennie a közlekedési szolgáltatók és felhasználók számára. Egész pontosan a közlekedésbe való befektetések értékének meg kell haladnia a befektetések árát.

Fenntarthatóság: a közlekedési rendszernek gazdaságilag, pénzügyileg és környezetvédelmi szempontból fenntarthatónak kell lennie. Az ún. fenntartható közlekedési módok – vasút, busz és vízi utak –, amelyek energiahatékonyabbak és alacsonyabb a kibocsátásuk, elsőbbséget kell, hogy élvezzenek a fejlesztésekben.

Biztonság: a közlekedésbe való befektetésnek biztonságos közlekedési rendszert kell eredményezniük. A balesetek által okozott gazdasági károkat a gazdasági elemzés számszerűsíti, de mivel a kormány, az EU és a megbízás célja egyértelműen a közlekedéshez köthető balesetek számának csökkentése, a biztonságnak külön célkitűzésnek kell lennie.

Környezeti hatások: A közlekedési beruházások fizikai környezetre gyakorolt negatív hatásait a lehető legkisebb szintre kell csökkenteni.

Kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés: A közlekedési rendszert úgy kell kialakítani, hogy lehetővé tegye a gazdasági fejlődést mind nemzeti, mind regionális szinten. A beruházásoknak méltányosnak is kell lennie a román állampolgárokra nézve.

Finanszírozás: Az EB strukturális alapokból (KA, ERFA és európai összekapcsolódási eszköz /Connecting Europe Facility, CEF/) és PPP-konstrukcióban biztosított forrásainak elérhetősége kihatással lesz a "megépíthetőségre" és ezzel a projektek prioritizálására is. A teljes programnak a tervezési időszakban a nemzeti és egyéb források realisztikus becsült keretei között kell maradnia.

A problémák azonosítása és a beavatkozások meghatározása

A problémák azonosításának szakasza minden terv vagy stratégia fejlesztésében kulcsfontosságú folyamat, mivel ez beazonosítja és megerősíti a közlekedési rendszer alapvető problémáit, és nem csak a tüneteket írja le. A problémák azonosítása az operatív célkitűzések kialakításához is alapot nyújt, amely célkitűzések pedig a jelenlegi közlekedési rendszer javítására tett intézkedések értékeléséhez nyújtanak keretet.

A folyamat ezen szakasza teszi lehetővé a közlekedésbe való beavatkozások szükségességének megértését, és értékes információkat szolgáltat a célkitűzések meghatározásához azzal, hogy beazonosítja a meglévő és potenciális közlekedési problémákat, lehetőségeket és korlátokat. Az AECOM jelenlegi állapotokat részletező jelentése a fennálló kihívásokat közlekedési módokra bontva írja le. A közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások javításának szükségességét már korábban felismerték, és rengeteg elmaradt szükséges projektet azonosítottak már eddig is a projektgazdák. Ez különösen áll az utak és a vasúti hálózat karbantartására.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Kulcsfontosságú, hogy kivizsgáljuk a problémák okait még a megoldások meghatározása előtt. A problémákra (és nem pedig az alapvető okokra), mint a lehetséges opciók kidolgozásának kiváltóira való összpontosítás olyan megoldásokhoz vezethet, amelyek tüneti kezelést hoznak csupán a valós alapvető gondok megoldása nélkül.

Számos forrásból származó információkat használtak fel a problémák elemzésénél, amelyek többek között a következőket foglalták magukban:

- Statisztikai adatok a jelenlegi hálózat működéséről;
- A jelenlegi közlekedési hálózat teljesítményének modellezése;
- A jövőbeni közlekedési igény és hálózati teljesítmény előjelzése; és
- Fontos stakeholderekkel való konzultáció.

A nemzeti közlekedési modell (NKM) a jelenlegi problémák elemzésének központi elemét képezte, előrejelzésekkel szolgált a jövőbeni "referenciaeset" scenárióhoz, és így lehetővé tette a jövőbeni közlekedési hálózatok vizsgálatát, és rámutat arra is, hogy milyen problémák rosszabbodhatnak a jövőben.

A nemzeti közlekedési modell a közlekedési rendszer leképezése, amely magában foglalja a kínálat oldalt, amelyet a hálózatok, kapacitások és szolgáltatások adnak, és a kereslet oldalt is, vagyis minden közlekedési módban a különböző kiindulási pontok és célpontok közötti utazást. Az eredmények a hálózat egyes kapcsolódási pontjain mért átáramló forgalom mértékét jelzik, kiegészítve statisztikákkal, mint pl. utas- és járműkilométer, áruszállítási tonnakilométer, utazási időtartamok és költségek közlekedési módonként.

A jelenlegi állapotok áttekintése teljes részletességgel Románia általános közlekedési főtervének jelenlegi állapotokról szóló jelentésében (ECR) és a problémák meghatározásáról szóló jelentés (PDR) probléma-azonosítási folyamatában található meg.

A közlekedési beavatkozások értékelése a beavatkozás nélküli helyzet összehasonlítását foglalja magában a beavatkozás után előálló helyzettel. A beavatkozás nélküli scenáriót alaposan végig kell gondolni, amely magában foglalja egy igen nagy valószínűséggel bekövetkező referencia scenárió meghatározását is. Ez nagyon fontos, hiszen befolyásolni fogja mind a beavatkozás szükségességének meghatározását, mind a javaslat ár/érték-arányának meghatározását is.

A referencia scenárió realisztikus rálátást ad arra is, hogy milyen fejlemények várhatóak akkor, ha a beavatkozást nem indítványozzák. Ez a meglévő karbantartási rend folytatódásán alapul, és minden olyan a közlekedés fejlesztését célzó elkötelezettségen, amelyekre már van politikai és finanszírozási jóváhagyás, és amelyektől visszalépni nehéz volna. Ez megfelel a jelenlegi közlekedési létesítmények fenntartásának és a nemzeti és megyei közlekedési stratégiák azon elemeinek megvalósításának, amelyek már bizonyosak. Figyelembe veszi az európai és nemzeti adatbázisokból származó demográfiai előrejelzések változásait (népesség, foglalkoztatottság és háztartások) és az autóvásárlások tényezőit, valamint emellett a földhasználat változásait is.

Problémák és lehetőségek

A közlekedés problémáinak, korlátainak és lehetőségeinek megállapítása egy adott területre, ill. ezek jövőbeni következményeinek megállapítása biztosítja, hogy a közlekedési beavatkozások előrelátóak és nem egyszerűen az aktualitásokra reagálnak. Éppen ezért mind a közlekedés problémáinak, mind ezek jövőbeni kihatásainak - amelyek gyakran túlmutatnak a közlekedés témakörén - kell meghatározniuk a közlekedési beavatkozásokra tett javaslatokat.

A Főterv a javaslatok kidolgozására és értékelésére szolgál, amelyek vagy hozzájárulnak a közlekedéshez kapcsolódó célkitűzésekhez, vagy rámutatnak arra, hogy az alapvető lehetőségek mely esetekben érintik a közlekedést. Ez azért van így, mert ha a közlekedési javaslatokat fontolóra veszik olyan célkitűzések elérésére is, amelyeket más módon (nem a közlekedés által) is el lehetne érni, az rossz döntéseket eredményezhet.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Jelenlegi és jövőbeli közlekedéssel kapcsolatos problémák

A problémákat több különböző módon azonosították:

- A felhasználók által érzékelt problémák, beleértve az utazás során tapasztalt saját problémáikat és a mások utazásából adódó problémákat is;
- A stakeholderek képviselőivel folytatott viták révén, amelyek a közlekedési és tervezési szakemberek által közlekedési rendszer kapcsán érzékelt problémák jobb megértését segítették;
- A közlekedési rendszer egyes elemeinek kivizsgálása az ezek által betöltött szerep alaposabb megértésére és annak elemzésére, hogy a célkitűzések mennyiben nem teljesülnek;
- A nemzeti közlekedési modell által generált vagy már meglévő egyéb adatok elemzése annak megállapítására, hogy a helyi, megyei és nemzeti közlekedési, vagy szélesebb körű politikai célok milyen mértékben teljesülnek; és
- A helyi teljesítmény benchmarkolása hasonló, máshol dokumentált esetekkel való összehasonlítással.

A jövőbeni problémákat a referencia scenárióban foglalt jövőbeni közlekedési igények és a nyújtott közlekedési kínálat alapján elemezték.

Problémák meghatározásáról szóló jelentés

A hivatalos problémák meghatározásáról szóló jelentés (PDR) a közlekedési rendszer minden szektorában beazonosította a problémákat, ezt alátámasztotta minden egyes szektor teljesítményének elemzésével, és figyelembe vette a közlekedési rendszer üzemeltetőivel és szolgáltatóival, valamint felhasználóival folytatott konzultációt is.

A PDR a következő folyamatokból épül fel:

- A meglévő közlekedési rendszer elemzése az elérhető adatok, újonnan gyűjtött adatok és meglévő elemzések áttekintésével;
- A nemzeti közlekedési modell használata adatok előállítására a tárgyevi és későbbi referencia scenárióhoz, és a probléma-azonosítási folyamat alátámasztása bizonyítékokkal.
- A legfontosabb stakeholderekkel folytatott konzultációk eredményei a problémák gyökerének azonosítására, és
- A beazonosított problémák rövid leírása valamennyi adatforrás figyelembe vétele után, amely a román közlekedési szektorban tapasztalt valós problémák és kihívások bizonyítékokra épülő azonosításához vezet.

A PDR-ből származó adatok vezettek a kulcsfontosságú "operatív célkitűzések" meghatározásához, amelyek a projekt-azonosítási szakaszban irányadóak. Ezeket munkadokumentumokban (komplex jelentések problémákról, célkitűzésekről, beavatkozásokról) fogták össze, amelyeket egyeztettek a közlekedési miniszterrel és a JASPERS-szel is.

A projektek prioritizálása

A projektek prioritizálása kritikus fontosságú szakasz a Főterv beruházási programjának összeállításakor, mivel a beazonosított beruházási igények messze felülmúlják az elérhető pénzügyi forrásokat. Ez felveti a projektek besorolásának szükségességét egy előre meghatározott kitélrendszer alkalmazásával, amely lehetővé teszi a projektek tisztességes és semleges prioritizálását. A besorolt projektek listájának a finanszírozási megszorításokkal, mint kitélvel való újrendezése adja a megvalósítási ütemtervet.

A stratégiák első szakaszban történő felmérésének célja, hogy kiszűrje azokat a projekteket, amelyek gazdasági teljesítménye alacsony, figyelembe véve a Főterv egyik magas szintű célkitűzését, a "gazdasági hatékonyságot". Az így kijelölt projektek erős jelöltek lesznek az egyik vagy akár mindkét fejlesztési scenárióba való felvételre a "gazdasági fenntarthatóság" (GF) vagy a "gazdasági és környezeti fenntarthatóság" (GKF) elvei alapján.

Ehhez a projektek széles körű, erős értékelésére van szükség. Az értékelést az ár/érték-arány elemzésével, ill. egy összesítő többletelemzéssel.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



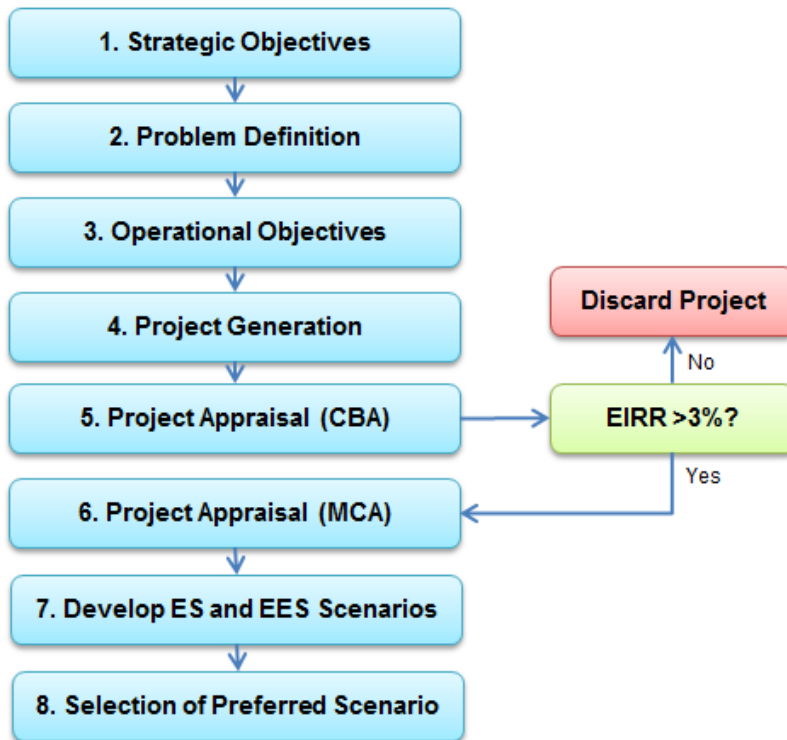
Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A projektek értékelésének átfogó folyamatát az alábbi 2. ábra mutatja.



2. ábra: A projektek és scenáriók értékelésének folyamata

A projektek kidolgozásának folyamata a problémák elemzésén és azon beavatkozások azonosításán alapul, amelyek a lehető legjobb megoldást kínálják az elemzett konkrét problémára.

Az alábbi fejezetek azt írják le, hogy a projekteket hogyan értékeltük egyenként, és építettük be aztán a "beavatkozás" scenárióba (gazdasági fenntarthatósági /GF/ scenárió, gazdasági és környezeti fenntarthatósági /GKF/ scenárió).

Az egyes projekteket teszteltük, mielőtt bekerültek volna a két scenárió egyikébe. Ez azért szükséges, mert az EU egyik szigorú követelménye az, hogy minden a Főtervben foglalt projektnek indokoltnak kell lennie gazdasági szempontból a scenáriókba való felvételhez. Ha előbb a scenáriókat állítanánk össze, fennállhatna annak a veszélye, hogy "keresztámogatás" történik, vagyis a scenárió összességében gazdasági előnyökkel jár, de ez elfedi a tényt, hogy ezen belül egyes projektek gazdasági előnyei semlegesítik más projektek gazdasági hátrányait.

Éppen ezért a projektek kezdeti listáját a gazdasági érték, mint egyetlen kitétel alkalmazásával dolgoztuk fel. Minden a Főtervben potenciálisan figyelembe vett projektnek teljesítenie kell ezt a kitétel (belső gazdasági megtérülési ráta /EIRR/ > 3%), ami megfelel az EU követelményeinek. Ezen minimális EIRR-elvárás a magas szintű elemzésben inherensen meglévő bizonytalansági tényező figyelembe vételével határoztuk meg, szem előtt tartva, hogy a gazdasági diszkontráta az EU következő programozási időszakára 5%-os.

Azon projektek, amelyek teljesítik a gazdasági kitétel, bekerültek mind a GF, mind pedig a GKF scenárióba.

A projektek kiválasztása a GF és a GKF scenáriókhoz

A projektek értékelésének eredménye egy projektlista, amelyben mindegyik projekt mindkét scenárióra egy max. 100 pontos értékelést kap. Ezután a kritikus lépés a projektek prioritási sorrendjének meghatározása volt, amelynek során minden az egyes kritériumokra adott pontszámokat súlyoztuk, ami végül kiadja a projekt összpontszámát.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A projektek pontszámainak súlyozása és pontszámaik a két scenárió jellegzetességeitől függenek. A GF scenárióhoz a projektek nagyobb súlyozást kaptak a gazdasági kritériumoknál, mind a GKF scenárió esetén. A súlyozási rendszert, amely a közlekedési minisztérium és a JASPERS korábbi konzultációin alapul, az alábbi 1. táblázat tartalmazza.

1. táblázat: Kritériumok és súlyozás a GF és a GKF scenáriók esetén

Kritérium	GF	GKF
Gazdasági hatékonyság	70%	50%
Transzeurópai integráció/TEN-T politika	30%	20%
Környezeti hatás	-	20%
Fenntarthatóság	Nincs pontozva, de a források módok közötti elosztásakor figyelembe veszik	
Kiegészítő gazdasági fejlődés	-	10%

Forrás: AECOM / román közlekedési minisztérium / Jaspers

Minden projektet mindegyik scenárióra pontoztak az alábbi súlyozás alkalmazásával. A projektek rangsora az egyes scenáriókban ezt követően állt össze.

A projektek értékelésének eredménye alapján vannak olyan projektek, amelyek erős jelöltek a két fejlesztési scenárióba (gazdasági fenntarthatóság, ill. gazdasági és környezeti fenntarthatóság) való felvételre. Általánosan érvényes:

- A korlátozott gazdasági előnyökkel és jelentős környezeti hátrányokkal járó projekteket kizártuk.
- A nagy gazdasági előnyökkel és jelentős környezeti hátrányokkal járó projekteket felvettük a „gazdasági fenntarthatóság” scenárióba;
- A korlátozott gazdasági előnyökkel és pozitív környezeti hatásokkal járó projekteket felvettük a „gazdasági és környezeti fenntarthatóság” scenárióba; és
- A jelentős gazdasági előnyökkel és semleges, vagy pozitív környezeti hatással bíró projekteket mindkét scenárióba felvettük.

A GF és GKF scenáriók értékelése: A többtényezős elemzés alkalmazása

A Főterv az ország közlekedésének fejlődési irányát határozza meg a következő 15-20 évre. Éppen ezért fontos, hogy széleskörű értékelést végezzünk stratégiai szinten, hogy a Főterv átfogó hatását megismerhessük és értékelhessük. Ez az értékelés a következő kritériumok alkalmazásával fog történni.

- Gazdasági hatások
 - EIRR
- Közlekedési politika
 - A TEN-T maghálózatról/átfogó hálózatról
- Környezeti hatások



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

- Hatások Natura 2000-es területekre
- Fenntarthatóság
 - Közlekedés átállítása fenntartható módokra
- Kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés
 - Nehezebben megközelíthető régiók hozzáférhetősége

Az értékelési kritériumok leírása

A. Gazdasági hatékonyság

A közlekedés gazdasági hatásait érintő kritérium a projekt közlekedési rendszerre gyakorolt közvetlen hatásaival foglalkozik, amelyet az EIRR (belső gazdasági megtérülési ráta) alapján értékelünk.

B. Transzeurópai integráció

A TEN-T maghálózat/átfogó hálózat kapcsán: Ez az alkritérium azért került figyelembe vételre, mert Románia és az EU politikája is egyben a legfontosabb országon belüli, ill. az országon átvezető útvonalak minőségének javítása. Emellett a TEN-T maghálózat részeként megjelölt útvonalakra már korábban is készült alapos elemzés és értékelés, tehát logikus, hogy a Főterv azon projekteknek kedvezzen, amelyek ezeket az útvonalakat javítják. A nemzeti hálózat kritériumának felvétele annak a ténynek köszönhető, hogy a TEN-T hálózat földrajzilag nem átfogó, és sok nagy és közepes város van, amely csak nemzeti úthálózattal, ill. a vasúti hálózat maghálózatként jelölt vonalaival csatlakozik.

C. Környezeti hatás

A **Natura 2000** területek hálózatot alkotnak, amelyek Európa szerte magukban foglalják a legfontosabb élőhelyeket. A Natura 2000 területek védelmét az EU jogszabályai garantálják. Ez az al-célkitűzés fel kell, hogy mérje, milyen mértékben érinti a stratégia, ill. a stratégián belüli fontos projektek ezeket a területeket mind azok számát, mind a hatás mértékét tekintve. Ezen területek élőhelyei és fajai védettek, így bármely projekt által gyakorolt hatás valószínűleg jelentősnek minősül.

Az értékelés azt is figyelembe veszi, hogy a projekt milyen értékben fogja vélhetően érinteni a biológiai sokféleség egyes aspektusait a Natura 2000-es területeken kívül, besorolja ezen aspektusok jelentőségét és azok esetleges összefüggéseit, valamint a biodiverzitásra gyakorolt hatás leírását is adja, beleértve annak megkülönböztető jegyeire és a helyi sokféleségre gyakorolt hatást is.

D. Közlekedés átállítása fenntartható módokra

A fenntarthatóság magában foglalja a közlekedés átállítását fenntartható közlekedési módokra, és megfelel mind a nemzeti, mind az EU-s fenntartható közlekedési módokra irányuló politikáknak. Ezek azok a módok, amelyek hosszú távon alacsonyabb kibocsátási és energiafogyasztási szinteket eredményeznek utaskilométerenként, és amelyek biztonsági statisztikái jobbak. Gyakorlatban ez a vasúti és vízi közlekedést jelenti, ill. bizonyos mértékben a busz közlekedést. A nemzeti modell számszerűsíti az utas- és a teherszállítás átállítását a fenntartható közlekedési módokra, amely a scenáriók értékelésének alapját képezi.

E. Kiegyensúlyozott gazdasági fejlődés

Ez a mind külföldi, mind hazai piacok számára nehezen megközelíthető területeket érintő javulást foglalja magában. A megközelíthetőség átfogó elemzését a Nemzeti Közlekedési Modell használatával végeztük, és ennek eredményeinek segítségével számszerűsítettük ezt a kritériumot.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Az előnyben részesített scenárió kiválasztása

Az értékelési szakasz végére kialakulnak a román közlekedési rendszer fejlesztésének optimalizált stratégiái a "gazdasági fenntarthatóság" és "gazdasági és környezeti fenntarthatóság" alapján. A folyamat végső szakasza az általános ajánlott stratégia meghatározása volt.

Az ajánlott stratégia arra törekszik, hogy egyesítse a két scenárióból adódó stratégiát mindkét scenárió legerősebb elemeinek átvételével, a valószínűsíthető finanszírozási keretek figyelembe vételével. Mivel mindkét scenárió érinti a gazdasági fenntarthatóságot, valószínű, hogy jelentős lesz a kettő közötti átfedés. A mindkét scenárióban javasolt projektek valószínűleg bekerülnek a végső javasolt stratégiába, pár olyan egyéb projekttel együtt, amelyek csak egy stratégiában szerepelnek.

Az ár/érték-arány elemzése és a többletanyag elemzés tömör és objektív értékelést adnak mindegyik scenárió legfontosabb hatásairól. Ez lehetővé teszi a felmérést végzők számára, hogy figyelembe vegyék mindegyik scenárió előnyeit és hátrányait egy következetes, átlátható, és ellenőrizhető megközelítés alkalmazásával.

Átfogó Stratégia, 2020 és 2030

Az általános közlekedési főterv egyedülálló lehetőséget jelent Románia számára. Most először Románia egy megalapozott, átfogó tervvel fog rendelkezni minden fontos közlekedési módra vonatkozóan a 2030. évig. Többlépcsős programot tartalmaz a beavatkozások megvalósítására, amelyek nem csak közlekedési infrastruktúra javítására tett javaslatokat foglalják magukban, hanem foglalkoznak a karbantartással, kezeléssel és üzemeltetéssel, valamint a biztonsággal is.

A jó minőségű közlekedés biztosítása nem a végső cél. A hatékony közlekedés kritikus eleme a gazdasági növekedésnek, globális és nemzeti szinten is. A közlekedés elérhetősége kihatással van a globális fejlődési mintázatokra, és fellendítheti vagy akadályozhatja a gazdasági növekedést az egyes országokban. A közlekedési beruházások termelőkből és fogyasztókból álló kapcsolati hálóban fogják össze a termelési tényezőket, ezzel a termelés hatékonyabb elosztását eredményezve, kihatással vannak a komparatív földrajzi előnyökre, és eszközt adnak a méret- és választékgazdaságosság kibővítésére.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A román általános közlekedési főterv környezeti jelentésének rövid összefoglalója

A 2001/42/EK SKV-irányelv és az 1979/409/EGK vadon élő madarak védelméről szóló irányelv, és az 1992/43/EGK természetes élőhelyek és vadon élő állatok és növények védelméről szóló irányelv szerint ezek nemzeti jogba való átültetése után az általános közlekedési főtervre vonatkozóan környezeti hatásvizsgálatot kell lefolytatni, az előírt eljárás szerint.

A GTMP céljaira szükség volt egy környezeti jelentés és egy a megfelelő vizsgálatról szóló tanulmány elkészítése. A megfelelő vizsgálatról szóló tanulmány következtetései beépítésre kerültek a környezeti jelentésbe.

A román általános közlekedési főterv (GTMP) környezeti jelentését a 2001/42/EK SKV-irányelv szerint dolgozták ki, amelyek a román kormány a tervek és programok környezeti hatásvizsgálatáról szóló 1076/2004 sz. rendeletben ültetett át a román nemzeti jogba. A környezeti jelentésben foglalt információkkal kapcsolatos részleteket, és a GTMP környezetre gyakorolt hatásainak vizsgálatát megvitaták és elfogadták a munkacsoport ülései során.

A környezeti hatásvizsgálat fontos szerepet játszik a javasolt terv kapcsán, és lehetővé teszi a környezeti hatások figyelembe vételét a terv javaslatainak kidolgozása során, ugyanakkor nem összpontosít minden egyes javasolt projekt környezeti hatásainak részletes vizsgálatára, mivel ezek a vizsgálatok a környezeti hatásvizsgálati eljárás és/vagy a megfelelő vizsgálat tárgyát képezik.

A környezeti jelentés keretében a következő scenáriókat vizsgálták:

- „Nem beavatkozás”-scenárió, amely a jelenlegi állapotot mutatja be azzal a feltevéssel, hogy más projekt nem kerül megvalósításra;
- „Minimális beavatkozás” scenárió, amely a már finanszírozással is rendelkező jóváhagyott projekteket veszi figyelembe, amelyek közül néhány már a kivitelezési szakaszban van;
- „Beavatkozás” (gazdasági fenntarthatósági /GF/ és gazdasági és környezeti fenntarthatósági /GKF/) scenárió, amely olyan projekteket foglal magában, amelyeket kiválasztottak az általános közlekedési főtervbe való beépítésre.

A környezeti hatások felmérésére a következőket vették figyelembe a GTMP hatásai kapcsán: levegő, klímaváltozás, víz, biodiverzitás, lakosság és közegészség, hulladék és veszélyes anyagok kezelése, energiahatékonyság, megújuló energiaforrások fogyasztása, tájképi és kulturális örökség, fenntartható közlekedés.

A Főtervben foglalt projektek helyétől és kihatásaitól függően a környezeti jelentés a lehetséges hatásokat határokon való áttérjedés szempontjából is.

A „minimális beavatkozás” referencia-scenárióban foglalt, még a megvalósítás előtt álló projektek közül 5-nek a helyszíne van határközeli területen vagy kapcsolódik a Duna hajózásához.

- 2 közúti infrastruktúrát érintő projekt van, amelyek közül egy egy már meglévő út felújítását érinti, egy másik pedig egy híd építését a Duna folyón;
- 1 vasúti közlekedési infrastrukturális projekt van, amely a vasutak modernizálását érinti
- 2 vízi közlekedési infrastruktúra projekt van, amelyek egyike a hajózás körülményeinek javítását célozza a Duna-Calarasi-Braila térségben, egy projekt pedig a kikötői infrastruktúrát érinti.

A jelenleg rendelkezésre álló információk vizsgálata alapján ezen projektek egyike sem fog jární jelentős negatív országhatárokon áttérjedő hatással. Ezen túlmenően olyan esetekben, ahol olyan projektek valósulnak meg,



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

amelyek potenciálisan ilyen hatással bírhatnak, a szomszéd országokat értesítik a környezeti hatásvizsgálat eljárásainak megfelelően.

2. táblázat: Határközeli területeken megvalósuló projektek a „minimális beavatkozás” szcenárió keretében

Közlekedés típusa	Projekt kategóriája	Projekt neve
Közúti	Közúti infrastruktúra modernizálása	A DN24-es út Galati / Vaslui megyék határa és Crasna közötti és a Crasna és Albita közötti 3. szakasz felújítása: DN24B 22+000 - DN 24B km 47+ 881 (Albita városhatára)
Közúti	Hidak	Giurgiu híd a Duna felett a DN5-ös út 64 884 kilométerénél
Vasúti	A vasúti infrastruktúra modernizálása	A magyar határ és Curtici közötti vonal Arad és Simeria közötti 1. szakasza: Magyar határ – Arad – 614 km
Vízi	Jobb hajózás a hajózási útvonalon	A hajózási körülmények javítása a Duna Calarasi-Braila szakaszán
Vízi	Kikötői infrastruktúra felújítása/modernizációja	Oltenita kikötője infrastruktúrájának felújítása és modernizálása



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

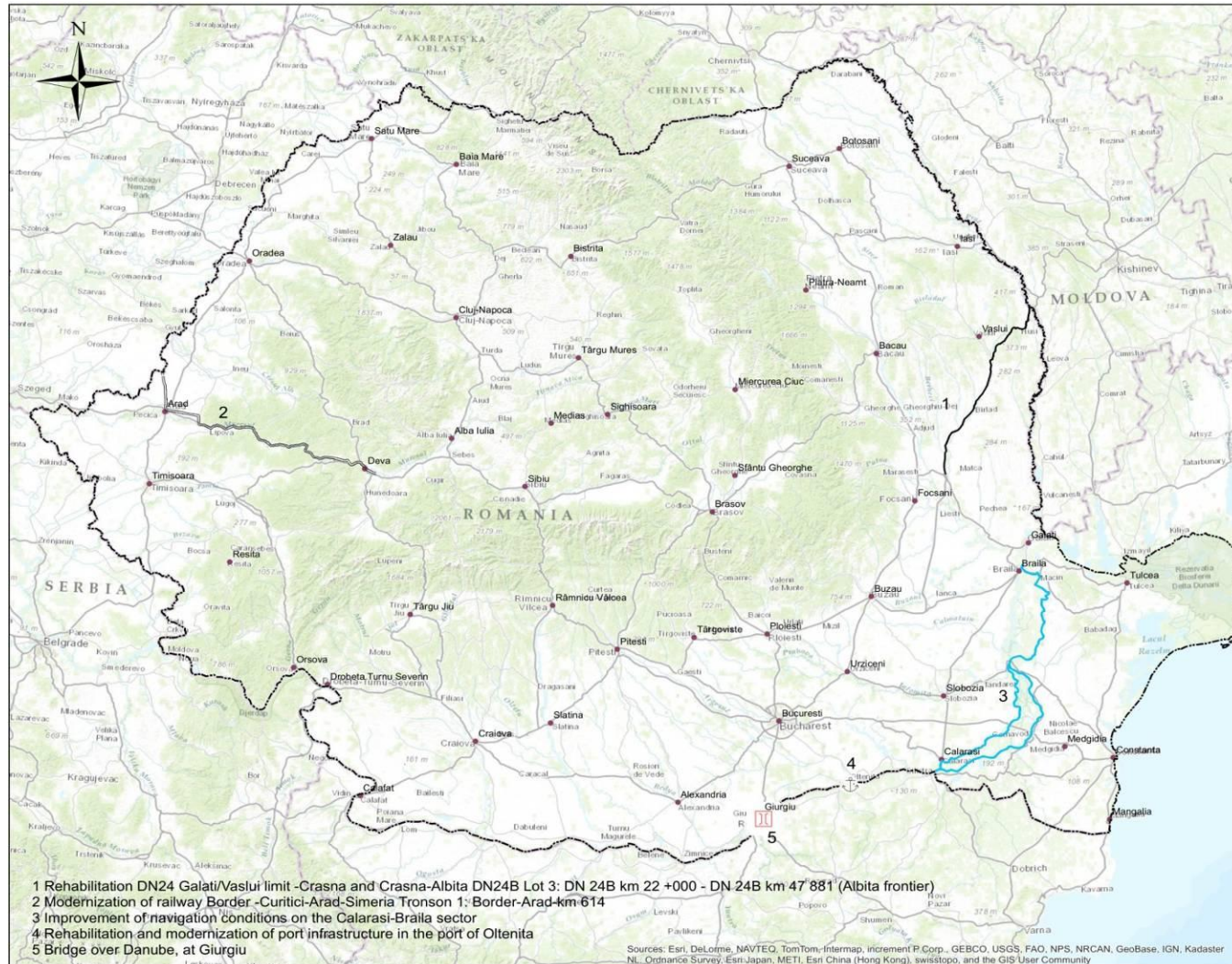


Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRAN
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.



- 1 Rehabilitation DN24 Galati/Vaslui limit - Crasna and Crasna-Albita DN24B Lot 3: DN 24B km 22 +000 - DN 24B km 47 881 (Albita frontier)
- 2 Modernization of railway Border - Curtici-Arad-Simeria Tronson 1: Border-Arad-km 614
- 3 Improvement of navigation conditions on the Calarasi-Braila sector
- 4 Rehabilitation and modernization of port infrastructure in the port of Ottenita
- 5 Bridge over Danube, at Giurgiu

Sources: Esri, DeLorme, NAVTEQ, TomTom, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Swisstopo, and the GIS User Community

AZCOM

Legend

- Bridge
- National Road
- Improving navigation on fairways
- Construction/rehabilitation of infrastructure
- Port
- City
- Romania's Border

BENEFICIARY
Ministry of
Transportation and
Infrastructure

Environmental
Report to the
General Transport
Master Plan

**Transboundary
transport
infrastructure
Reference
Case**

Date: May 2014

Scale 1:2.100.000

1. ábra: Határközeli

területeket érintő javasolt infrastrukturális projektek, "minimális beavatkozás" szcenárió (referencia eset)



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A fentiekhez hasonlóan a „beavatkozás” scenárióban foglalt határközeli, vagy határfolyót átszelő, vagy a dunai hajózást érintő projekteket is megvizsgálták a határokon áterjedő hatások vizsgálatának szükségességére. Itt 19 projektet azonosítottak, amelyeket az alábbi 3. táblázat és 2. ábra mutat be:

- 9 közúti infrastrukturális projekt van, amelyek közül 1 autópálya építését érinti, 4 projekt gyorsforgalmi út építését, 4 projekt egy meglévő út modernizációját/felújítását;
- 4 vasúti infrastrukturális projekt van, amelyek a tervezési sebességre való újbóli alkalmassá tételt érintik;
- 7 projekt hajózási infrastruktúrát érint: 1 projekt a Duna hajózási körülményeinek javítását a román-bolgár határszakaszon (Vaskapu 2 - Călărași) és 6 projekt érinti kikötői infrastruktúra fejlesztését.

A környezeti hatásvizsgálat szempontjából csak olyan projektek lényegesek, amelyek építési munkákat foglalnak magukban.

Ezek a projektek 3 kategóriára oszthatóak az alábbiak szerint:

- Építési munkát és új közlekedési folyosók építését magukban foglaló projektek (autópálya és gyorsforgalmi út építése)
- Felújítási munkákat magukban foglaló, és meglévő közlekedési folyosókon megvalósítandó projektek (vasúti és közúti)
- A Duna hajózási körülményeinek javítását és kikötői infrastruktúra javítását magukban foglaló projektek.

2. táblázat: Határközeli területeken megvalósuló projektek a „beavatkozás” scenárió keretében

Közlekedés típusa	Azonosító jel	Projekt kategóriája	Projekt neve és leírása	Szomszédos ország
Közúti	R1	Közúti infrastruktúra modernizálása/felújítása	Timișoara- Moravița	Szerbia
Közúti	R2	Közúti infrastruktúra modernizálása/felújítása	Bukarest - Giurgiu	Bulgária
Közúti	R3	Közúti infrastruktúra modernizálása/felújítása	Craiova - Calafat	Bulgária
Közúti	R4	Közúti infrastruktúra modernizálása/felújítása	Drobeta Turnu Severin - Calafat	Bulgária
Közúti	OR12	Közúti infrastruktúra építése	Gilău – Borș autópálya	Magyarország
Közúti	OR7B	Közúti infrastruktúra építése	Suceva – Siret gyorsforgalmi út	Ukrajna
Közúti	OR13A	Közúti infrastruktúra építése	Pașcani- Iași-Ungheni gyorsforgalmi út	Moldovai Köztársaság
Közúti	OR6B	Közúti infrastruktúra építése	Bacău –Focșani – Galați - Brăila – Giurgiu-lești gyorsforgalmi út	Moldovai Köztársaság Ukrajna
Közúti	OR9B	Közúti infrastruktúra építése	Turda – Halmeu gyorsforgalmi út és a Livada – Petea bekötő út	Ukrajna Magyarország
Vasúti	DS04	Vasútvonal felújítása tervezési sebességre	Bukarestből Iași-ba Bacău-n keresztül + Buzău és Galați között + Pașcani-ból Ukrajnába (DS04A)	Ukrajna



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Közlekedés típusa	Azonosító jel	Projekt kategóriája	Projekt neve és leírása	Szomszédos ország
Vasúti	DS10	Vasútvonal felújítása tervezési sebességre	Bukarest és Giurgiu közötti vasútvonal (DS10A)*	Bulgária
Vasúti	DS11	Vasútvonal felújítása tervezési sebességre	Craiova és Calafat közötti vasútvonal (DS11A)*	Bulgária
Vasúti	DS12	Vasútvonal felújítása tervezési sebességre	Oradea Timișoara – Stamora Moravița*	Szerbia
Vízi (kikötői)	P-DB-S	Infrastruktúra fejlesztése	Drobeta-Turnu Severin kikötője	Bulgária
Vízi (kikötői)	P-MV-S	Infrastruktúra fejlesztése	Moldova Noua kikötője	Bulgária
Vízi (kikötői)	P-GR-S	Infrastruktúra fejlesztése	Giurgiu kikötője	Bulgária
Vízi (kikötői)	P-OT-S	Infrastruktúra fejlesztése	Oltenița kikötője	Bulgária
Vízi (kikötői)	P-CB-S	Infrastruktúra fejlesztése	Corabia kikötője	Bulgária
Vízi (kikötői)	P-OV-S	Infrastruktúra fejlesztése	Orșova kikötője	Bulgária
Vízi (vízi úti)	W1	Kotrás és egyéb intézkedések a dunai hajózás javítására	Kotrás és egyéb intézkedések a dunai hajózás javítására – Vaskapu 2 – Călărași szakasz	Bulgária Szerbia

* Magában foglalja az utolsó vasúti pályaudvart és a határállomást

Azokat a projekteket, amelyeknek potenciálisan jelentős negatív környezeti hatásuk lehet kézzel jelöltük a 3. táblázatban.

A "Kotrás és egyéb intézkedések a dunai hajózás javítására – Vaskapu 2 – Călărași szakasz" nevű projekt esetén a környezeti hatásvizsgálat eljárása folyamatban van, és ennek kapcsán már megkezdődött a határokon átnyúló konzultációs folyamat a szomszédos országokkal.

A közúti és vasúti infrastruktúra felújítása kapcsán (R1, R2, R3, R4, DS04, DS10, DS11, DS12) a jelenlegi közlekedési folyosó elhelyezkedése megőrizhető. A közúti infrastruktúra felújítása kapcsán (R1, R2, R3, R4) lehetnek átmeneti változások a földhasználatban (a munkaterület határa, szervezése, az építési anyagok tárolása, anyagárkok, átmeneti felvonulási utak stb. kapcsán), amelyet követően végleges változások is lesznek a földhasználatban az új sávok és útszélesítések miatt. A környezeti hatások átmenetiek, lokálisak és nem folyamatosak, így nem valószínű, hogy jelentős negatív hatások jelentkeznek majd a környezetre és a szomszédos országokra nézve.

Az új közlekedési folyosók (gyorsforgalmi utak és autópályák - OR13A, OR7B, OR9B, OR6B és OR12) építését érintő projektek lehetővé teszik a közlekedési körülmények és biztonság javulását, elősegítik az aktív kapcsolatok kialakulását a határ két oldalán élő közösségek között, és közvetlenül hozzájárulnak a transzeurópai (TEN-T) és páneurópai folyosók modernizációjához/kibővítéséhez, valamint javítják a Nyugat-Európa és Kelet-Európa közötti összeköttetéseket.

Mivel jelenleg nem áll rendelkezésre információ az új utak végleges nyomvonaláról (gyorsforgalmi utak és autópályák - OR13A, OR7B, OR9B, OR6B és OR12) és a terepi viszonyok teljesen nem ismertek, ezen projektek elemzését a közlekedési folyosókra vonatkozó tájékoztató jellegű információkra alapozva végezték el, néha a



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

szándékok szintjén rendelkezésre álló kiindulási adatokra támaszkodva. A stratégiai környezeti vizsgálat szerepe az, hogy elemezze a projektek csoportjait és típusait, és emellett részletezze a keletkező hatásokat. A hatások jelentkezésének mértékét minden egyes projektre egy későbbi szakaszban végzik el, amelyben a projektek potenciális hatásairól értesítik az érintett országokat.

Ezen hatások megelőzésére és csökkentésére a tervezési szakasztól kezdve az általános közlekedési főterv egy sor intézkedést javasol, amelyek lehetővé teszik a javasolt projektek által okozott környezeti hatások további részletes vizsgálatát, elkerülését, megelőzését és csökkentését, ill. javasol egy monitorozási rendszert a potenciális hatások megfigyelésére.

A javasolt intézkedések a projekt minden szakaszát lefedik (tervezés, építés és üzemeltetés), és minden környezeti aspektust figyelembe vesznek (levegő, klímaváltozás, víz, talaj, biodiverzitás, népesség és közegészségügy, hulladékok és veszélyes anyagok kezelése, energiahatékonyság és megújuló energiaforrások használata, tájképi és kulturális örökség, fenntartható közlekedés). Ezek az intézkedések a következőkhöz kapcsolódnak:

- Az érzékeny területek kerülése (védett természeti területek, sűrűn lakott területek, akadálytárgyak és természetes akadályok, így folyók, hegyes területek, stb.) a lehető legjobb nyomvonal-alternatíva választásával a GTMP-ben foglalt projektek során, ill. a környezeti hatásokat megelőző és csökkentő intézkedések megvalósítása, ahol az ilyen területek nem elkerülhetők
- A környezeti hatásvizsgálat és a megfelelő vizsgálat eljárásának megkezdése már a tervezés első szakaszában, és folytatása a GTMP által javasolt projektek fejlesztése és megvalósítása során.
- A legjobb tervezési és építési módszerek kiválasztása a környezeti hatások megelőzésére és csökkentésére (a felszíni és felszín alatti vizekre, a talajra, a biodiverzitásra, a levegő minőségére gyakorolt közvetlen és közvetett hatások csökkentése, klímaváltozás: a generált hulladék csökkentése, zajszennyezést csökkentő intézkedések, az emberek egészségét védő intézkedések);
- A GTMP által javasolt projektek által átmenetileg vagy állandó jelleggel elfoglalt földterület méretének korlátozása;
- A szennyezés megelőzése és ellenőrzés alatt tartása mind az építkezés, mind az üzemeltetés szakaszában;
- Alkalmazkodás a klímaváltozáshoz a közlekedési szektorban;
- A GTMP javasolt intézkedéseinek összekötése a közlekedési szektort érintő programok, stratégiák, nemzeti és európai tervek által javasolt intézkedésekkel.

A hatályos nemzeti és európai szabályozásoknak való megfelelés és a javasolt intézkedések értékelése és megvalósítása következtében az elvárások szerint a közlekedési projektek által a környezetre és az emberi egészségre gyakorolt potenciális országhatárokon átnyúló negatív hatások nem lesznek jelentősek.

Ugyanakkor a határ menti projektek, amelyeknek célja a közlekedési infrastruktúra fejlesztése összehangolt módon, hozzá fognak járulni a közinfrastruktúra javításához általánosságban véve, és így jobb koordinációt és kooperációt eredményeznek a határ menti területeken a határokon átnyúló együttműködési programok szellemében (olyan programok esetén, amelyek beavatkozásokat irányoznak elő azért, hogy a határokon átnyúló fejlesztési stratégiák összekapcsolódjanak, a beavatkozások koherensek legyenek, és beruházási programok jöjjenek létre a közlekedési szektorban).

Ebben a szakaszban a rendelkezésre álló információkból kiindulva és az általános közlekedési főterv által javasolt alternatívák elemzésével stratégiai szinten, valamint az európai és nemzeti szinten meghatározott célkitűzések kapcsán elmondhatjuk, hogy potenciálisan jelentős, határokon átnyúló környezetre vagy az emberi egészségre gyakorolt jelentős hatások nem kerültek megállapításra.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

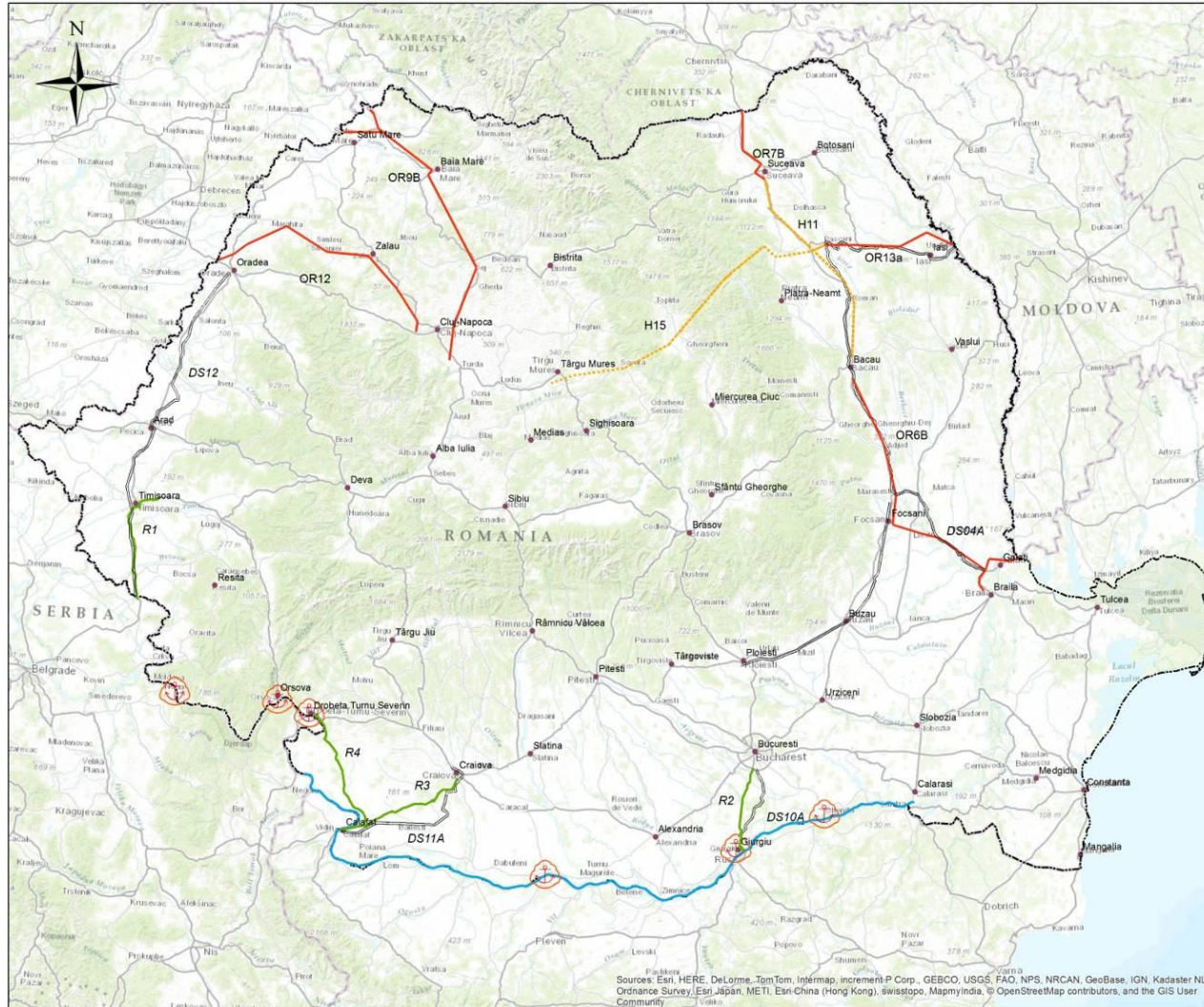


Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.



AECOM

Legend

- Motorway
- Expressway
- Existing roads rehabilitation
- Construction/rehabilitation railway infrastructure
- Improving navigation on fairways
- Port
- City
- Romania's border

MINISTRY OF
TRANSPORT

Environmental
Report for the
General Transport
Master Plan

Transboundary
transport
infrastructure

Date: October 2014

Scale 1:2.100.000

2. ábra: Határközeli területeket érintő javasolt infrastrukturális projektek, "beavatkozás" Szenarió



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

A román általános közlekedési főterv Natura 2000 területekre gyakorolt lehetséges hatásainak megfelelő vizsgálati tanulmányát a nemzeti törvények írják elő, a Tervek és projektek közösségi jelentőségű védett területekre gyakorolt potenciális hatásainak megfelelő vizsgálatáról szóló módszertani iránymutatás előírásainak megfelelően (19/2010 sz. MMP rendelet).

A megfelelő vizsgálati tanulmány következtetései beépítésre kerültek a környezeti jelentésbe.

A környezeti jelentéshez hasonlóan a megfelelő vizsgálati tanulmány 3 javasolt scenáriót vizsgál meg a GTMP-n belül, a fentiek szerint.

A megfelelő vizsgálat szerepe az volt, hogy előzetesen mutassa ki a román Natura 2000 területekre gyakorolt jelentős hatások esetleges előfordulását.

Ez a tanulmány csak olyan projekteket elemzett, amelyek építési munkákat foglaltak magukban, és amelyek térben behatárolhatóak. Emellett az építési munkákat magukban foglaló projektek külön kategóriáját is azonosították, de mivel a GTMP gazdája nem tudott tájékoztató jellegű nyomvonalat megadni, ezeket a projekteket nem lehetett térben behatárolni.

Meg kell jegyezni, hogy megfelelő vizsgálati tanulmányban foglalt elemzésben a projektek jelentős részére vonatkozóan csak tájékoztató jelleggel lehetett meghatározni a nyomvonalakat, amelyek még jelentősen változhatnak a tervezési szakaszokban. Ezen túlmenően a projektek helyszíne (amelyről a GTMP gazdája semmilyen adatot nem szolgáltatott vektor formátumban) ebben a tanulmányban a projektek nevéből levezett hozzávetőleges helyszín, amelyben a jelen esetben jelentős változások történhetnek az egyes projektek megvalósítása során.

A megfelelő vizsgálati tanulmányban a környezeti jelentésben (2. táblázat) meghatározott "*minimális beavatkozás*" scenárió 5 határ menti vagy a Duna hajózásához kapcsolódó projektjéből egy, "Oltenita kikötői infrastruktúrájának felújítása és modernizálása" abba a kategóriába tartozik, amelyre nem lehetett térbeli behatárolást meghatározni, mivel a GTMP gazdája nem adott meg tájékoztató jellegű nyomvonalat.

Az olyan projektekre vonatkozóan, amelyekre elérhetőek voltak a tájékoztató jellegű útvonalak vagy egy hozzávetőleges helyszín meghatározásra került, a 4. táblázat mutatja azokat a legközelebbi Natura 2000 területeket, amelyek a szomszédos országok területén találhatóak. Ezeket az Európai Környezetvédelmi Ügynökség weboldalán elérhető adatbázis segítségével határozták meg (Natura 2000 területek shp formátumban Bulgáriában és Magyarországon).

A két beazonosított Natura 2000 terület közül az egyik Magyarország területén található (HUKM20010), amely 3.500 méternél nagyobb távolságban van a listázott projektektől, a másik pedig Bulgáriában (BG0000534), amely kb. 7.000 méteres távolságban található a projektektől. Figyelembe véve, hogy a "*minimális beavatkozás*" scenárió projektjei milyen távolságban vannak ezektől a Natura 2000 területektől a határ közelében vagy a Duna hajózásával összefüggésben, úgy gondoljuk, valószínűtlen, hogy ezeken a területen jelentős negatív hatások jelentkezzenek.

Ahogy fent említettük, amennyiben az olyan projektek, amelyek a határ közelében kerülnek megvalósításra, vagy a Duna hajózásához kapcsolódnak potenciális hatásokkal járnának, minden szomszéd államot értesítünk a környezeti hatásvizsgálat eljárásáról.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.**4. táblázat: Határ menti projektek a „minimális beavatkozás” scenárió szerint, kódjaik, nevük, és hozzávetőleges távolságuk a szomszédos országokban található Natura 2000 területektől**

Közlekedés és típusa	Projekt kategóriája	Név	Szomszédos ország	Natura 2000 terület kódja	Natura 2000 terület neve	Hozzávetőleges távolság a projekt helyszínétől (m)
Vasúti	A vasúti infrastruktúra modernizálása	A magyar határ és Curtici közötti vonal Arad és Simeria közötti 1. szakasza: magyar határ - Arad- 614 km	Magyarország	HUKM20010	Gyula-Szabadkígyósi Gyepék	3500
Vízi	Jobb hajózás a hajózási útvonalon	A hajózási körülmények javítása a Duna Calarasi-Braila szakaszán	Bulgária	BG0000534	Ostrov Chayka	7000

A „beavatkozás” scenárió projektjeire vonatkozóan, amelyekre elérhetőek voltak a tájékoztató jellegű nyomvonalak vagy egy hozzávetőleges helyszín meghatározásra került, az 5. táblázat mutatja azokat a legközelebbi Natura 2000 területeket, amelyek a szomszédos országok területén találhatóak. Ezeket az Európai Környezetvédelmi Ügynökség weboldalán elérhető adatbázis segítségével határozták meg (Natura 2000 területek shp formátumban Bulgáriában és Magyarországon).

Így a szomszédos országok területén 23 Natura 2000 terület került azonosításra, amelyek közül egy (HUHN20014) található Magyarországon, a fennmaradó 22 pedig Bulgáriában. Ezen scenárió olyan projektjeinek legnagyobb része, amelyek a határ közelében kerülnek megvalósításra, vagy átszelik a határfolyókat, vagy a Duna hajózásához kapcsolódnak, jelentős távolságra (több mint 3000 méterre) vannak a szomszédos országok területén beazonosított Natura 2000 területektől. Kivételt képez a „A Duna hajózási körülményeinek javítása a Vaskapu 2 – Calarasi szakaszon” c. projekt, amely 21 Natura 2000 területen halad át, amelyek Bulgária területén találhatóak).

Ahogy már említettük, hogy a „A Duna hajózási körülményeinek javítása a Vaskapu 2 – Călărăși szakaszon” nevű projekt esetén a környezeti hatásvizsgálat eljárása folyamatban van, és ennek kapcsán már megkezdődött a határokon átnyúló konzultációs folyamat a szomszédos országokkal.

A „Nadașel-Borș autópálya” (OR12), „Craiova és Calafat közötti vasútvonal (DS11A) felújítása tervezési sebességre”, „Bukarest és Giurgiu közötti vasútvonal (DS10A) felújítása tervezési sebességre” projektekre vonatkozóan úgy véljük, hogy a Natura 2000 területekre gyakorolt negatív hatások valószínűsége csekély.

Figyelembe véve, hogy a vizsgált projektek nyomvonalai tájékoztató jellegűek, amelyekben jelentős változások következhetnek be a tervezési szakaszban, és mivel nem minden, a „beavatkozás” scenárióban szereplő projekt fog bekerülni Románia általános közlekedési főtervének végleges verziójába, a keletkezett



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

hatásokat és azok mértékét a projektek szintjén, a későbbiekben lehet részletezni, amikor a szomszédos országokat értesítik a lehetséges határokon átnyúló hatásokról.

A fentieknek megfelelően, figyelembe véve, hogy szinte minden potenciálisan határokon átnyúló hatással bíró projekt jelentős távolságban kerül megvalósításra a szomszédos országok területén található Natura 2000 területektől (azoktól, amelyeket az Európai Környezetvédelmi Ügynökség weboldalán található adatbázis segítségével azonosítani lehetett), kivéve "A Duna hajózási körülményeinek javítása a Vaskapu 2 - Calarasi szakaszon" (amelyre folyamatban van a környezeti hatásvizsgálat, és a határokon átnyúló hatások kapcsán megkezdődött a konzultációs folyamat a szomszédos országokkal), úgy gondoljuk, hogy mivel a megadott nyomvonalak csak tájékoztató jellegűek, és az általános közlekedési főterv nem fogja tartalmazni a "beavatkozás" szcenárió minden megvizsgált projektjét, nem valószínű, hogy jelentős negatív hatások fognak jelentkezni az említett területeken.



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.**5. táblázat: Határ menti projektek a „beavatkozás” scenárió szerint, kódjaik, nevük, és hozzávetőleges távolságuk a szomszédos országokban található Natura 2000 területektől**

Közlekedés típusa	Projekt kategóriája	Beavatkozás	Szomszédos ország	Natura 2000 terület kódja	Natura 2000 terület neve	Hozzávetőleges távolság a projekt helyszínétől (m)
Közúti	Közúti infrastruktúra építése	Gilău – Borș autópálya (OR12)	Magyarország	HUHN20014	Kismarjai Nagy-szik	7000
Vasúti	A vasúti infrastruktúra felújítása	Craiova és Calafat közötti vasútvonal (DS11A)	Bulgária	BG0000552	Ostrov Kutovo	3400
Vasúti	A vasúti infrastruktúra felújítása	Bukarest és Giurgiu közötti vasútvonal (DS10A)	Bulgária	BG0000529	Marten - Ryahovo	8700
Vízi	Jobb hajózás a hajózási útvonalon	A hajózási körülmények javítása a Duna Vaskapu 2 – Calarasi szakaszán	Bulgária	BG0000199	Tsibar	0
				BG0000232	Batin	0
				BG0000237	Ostrov Pozharevo	0
				BG0000241	Srebarna	0
				BG0000334	Ostrov	0
				BG0000335	Karaboaz	0
				BG0000377	Kalimok - Brashlen	0
BG0000396	Persina	0				



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI

Instrumente structurale
2007-2013Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Közlekedés típusa	Projekt kategóriája	Beavatkozás	Szomszédos ország	Natura 2000 terület kódja	Natura 2000 terület neve	Hozzávetőleges távolság a projekt helyszínétől (m)
				BG0000529	Marten - Ryahovo	0
				BG0000530	Pozharevo - Garvan	0
				BG0000532	Ostrov Bliznatsi	0
				BG0000533	Ostrovi Kozloduy	0
				BG0000534	Ostrov Chayka	0
				BG0002007	Ostrov Ibisha	0
				BG0002008	Ostrov Do Gorni Tsibar	0
				BG0002017	Kompleks Belenski Ostrovi	0
				BG0002018	Ostrov Vardim	0
				BG0002024	Ribarnitsi Mechka	0
				BG0002030	Kompleks Kalimok	0
				BG0002067	Ostrov Golya	0



UNIUNEA EUROPEANA



GUVERNUL ROMANIEI



Instrumente structurale
2007-2013

Asistență tehnică pentru elaborarea unui
Master Plan General de Transport
CCI: 2007 RO 161 RO 003
Cod Proiect: POST/2011/4/1/0



PROGRAMUL OPERATIONAL SECTORIAL TRANSPORT
TRANS
Mobilitate în România. Conexiuni cu Europa.

Közlekedés típusa	Projekt kategóriája	Beavatkozás	Szomszédos ország	Natura 2000 terület kódja	Natura 2000 terület neve	Hozzávetőleges távolság a projekt helyszínétől (m)
				BG0002091	Ostrov Lakat	0