

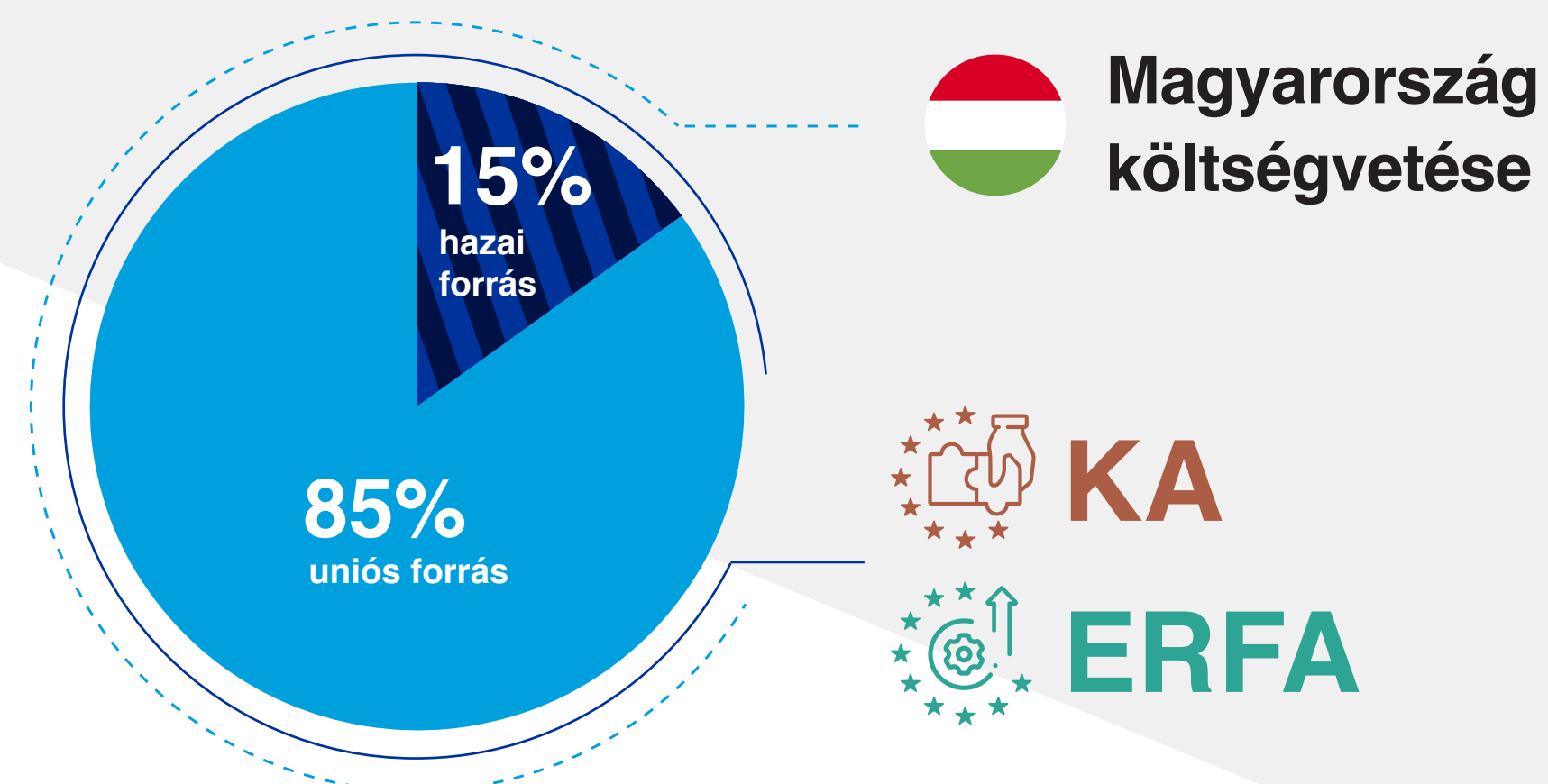
INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM PLUSZ (IKOP Plusz)

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz a 2021 és 2027 közötti, EU támogatásokból megvalósuló közlekedésfejlesztések többségét tartalmazza.

Az IKOP Plusz forráskerete

Az IKOP Plusz teljes forráskerete 1 559,7 milliárd forint hazai társfinanszírozással együtt*.

Az IKOP Plusz forráskeretének 85%-a uniós forrás a **Kohéziós Alap (KA)** és az **Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA)** támogatásával, míg 15%-a hazai forrás **Magyarország költségvetésének** finanszírozásával.









*Az összegek 373,9 Ft/euró tervezési árfolyamon vannak feltüntetve

A IKOP Plusz prioritásai és azok tervezett forráskerete

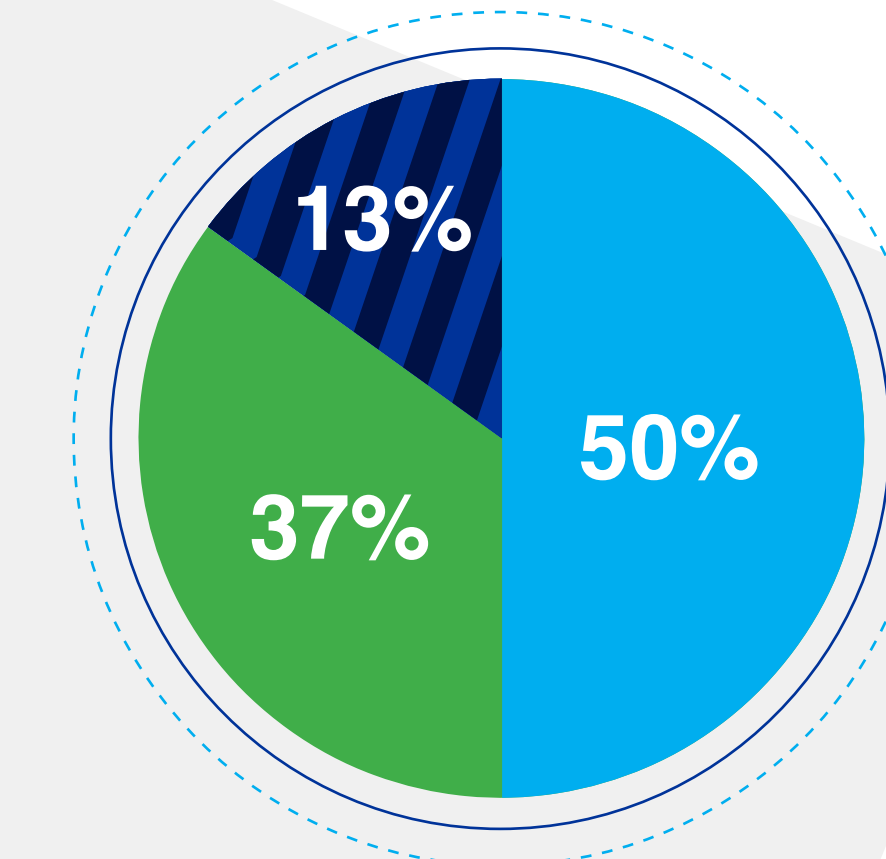
Az operatív program három prioritásból áll:

Prioritás	Alap	Tervezett forráskeret (milliárd forint*)
1. Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése	KA	501,6
	ERFA	283,5
2. TEN-T (Transzeurópai közlekedési hálózat) vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése	KA	458,599
	ERFA	261,2
3. Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás	KA	23,475
	ERFA	31,3
Összesen		1 559,7

*Az összegek 373,9 Ft/euró tervezési árfolyamon vannak feltüntetve

1. Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése prioritás		2. TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése prioritás		3. Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás prioritás	
 KA 501,6 milliárd Ft <i>(Budapest és agglomeráció)</i>	 ERFA 283,5 milliárd Ft <i>(vidéki Magyarország)</i>	 KA 308,6 milliárd Ft <i>(Budapest, Pest megye, Közép- és Nyugat-Dunántúl)</i>	 ERFA 261,2 milliárd Ft <i>(Észak-Magyarország, Észak- és Dél-Alföld, Dél-Dunántúl)</i>	 KA 173,5 milliárd Ft <i>(TEN-T)</i>	 ERFA 31,3 milliárd Ft
<ul style="list-style-type: none"> • Nagyvárosok elővárosi vasúti (például budapesti HÉV) és villamos pályafejlesztései • Kibocsátásmentes közösségi közlekedési járművek (például városi elektromos buszok, trolibuszok, villamosok) beszerzése és kapcsolódó elektromos töltők, telephelyek fejlesztése • P+R, B+R, intermodális csomópont beruházások • Projekt-előkészítések 		<ul style="list-style-type: none"> • TEN-T (nemzetközi) vasúti infrastruktúra fejlesztése (állomások, vasúti pálya és biztosítóberendezések), villamosítás • Motorvonat beszerzések • TEN-T kikötői beruházások • Projekt-előkészítések 		<ul style="list-style-type: none"> • Hiányzó vagy kapacitáshiányos TEN-T törzshálózati utak fejlesztése • Közlekedésbiztonsági beruházások, például a VÉDA közúti intelligens kamerahálózat fejlesztése • EuroVelo 6 és 14 nemzetközi kerékpárúti hálózathoz tartozó szakaszok fejlesztése • Projekt-előkészítések 	

IKOP Plusz források eloszlása a 3 prioritás között



 Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése prioritás

 TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése prioritás

 Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás prioritás

Az **irányító hatósági feladatait** a Miniszterelnökség Közlekedési, Környezeti és Energiahatékonysági Fejlesztési Programok Végrehajtásáért Felelős Helyettes Államtitkársága látja el.

Az IKOP Plusz mindhárom prioritásából lehetőség van a 2014-2020-as IKOP-ból 2023 végéig be nem fejeződő projektek finanszírozására, amennyiben azok megfelelnek a vonatkozó uniós elvárásoknak. Az IKOP éves fejlesztési keretében már szereplő, hazai túlvállalásból finanszírozott projektekből az elszámolhatóakat az IKOP Pluszba terveztük be.



A közlekedésfejlesztések IKOP Pluszból történő támogathatóságának főbb, uniós rendeletekből vagy európai bizottsági elvárásokból származó korlátai

1. Az IKOP Plusz ERFA források:

a. **Minimum 65%-át a 4 leghátrányosabb helyzetű, azaz Észak-Magyarország, Észak-Alföld, Dél-Alföld és Dél-Dunántúl régióban** megvalósuló beruházásra kell költeni.

b. **Az operatív program szinte csak 100%-os klíma-együtt-hatójú beavatkozásokat** finanszírozhat, ezért az – uniós előírások alapján – intermodális csomóponti, vasúti megállóhely-fejlesztési, nem villamosított vasútvonalakon történő, valamint kikötői és digitalizációs beavatkozások támogatása korlátozott lesz.

2.

A 100 ezer fő feletti városok közlekedési beruházásainak a **fenntartható városi közlekedésfejlesztési tervükben** (továbbiakban: SUMP) szerepelniük kell.

3.

Az uniós módszertan szerint készített költség-haszon elemzés alapján **a projekt hasznai meghaladják a költségeit.** Ez a kisebb lakosságszámú területeken, településeken jelent kihívást, ahol az alacsonyabb utasszám miatt az egyes projektek hasznai is kisebbek.

4.

Fontos alapelv, hogy a projektek ne okozzanak jelentős környezeti kárt. A nagyobb negatív hatással járó közútfejlesztések várhatóan környezeti kárcsökkentő intézkedés-csomag végrehajtását is igényelik.

5.

A **kettős finanszírozás uniós tilalma** miatt az IKOP Plusz nem támogathatja a Magyarország Helyreállítási és Ellenálló-képességi Eszközből, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből (továbbiakban: CEF) vagy más operatív programokban elszámolható beruházásokat.

6.

Az IKOP Plusz **beruházásait 2029 végéig be kell fejezni**, ami a **jobban előkészített projekteket hozza helyzeti előnybe**. A 2024-ig befejezett projektek indikátoraitól függ az IKOP Plusz keretének közel a harmada.

7.

Az uniós **állami támogatási szabályok** kizárják egyes beruházások támogatását, például a repülőterekét, a nem közösségi közlekedést szolgáló járműbeszerzéseket.

