

M6-M60 Autópálya

Hely:	MAGYARORSZÁG
Projektszám:	38376
Üzleti szektor:	Autópálya, út- és hídépítés
Állami/magán:	MAGÁN
Környezetvédelmi kategória:	A
Jóváhagyás dátuma:	2008. március 4.
Státusz:	Visszafizetés alatt
Angol közzétételi dátum:	2008. január 8.

Az információhoz való hozzáférésről szóló szabályzat III. szakasz 2.6 bekezdése alapján, a jelen PSD közzététele az információhoz való hozzáférésről szóló irányelv 1.4.4 pontjával összhangban elhalasztásra került.

A projekt bemutatása

A 75 millió eurós EBRD elsőbbségi hitel egy 784,8 millió eurós hitelkeret részét képezi, amely az M6-M60 autópálya építésének finanszírozására és a tranzakciós költségek fedezésére szolgál.

A javasolt projekt célja (i) az M6-os autópálya Szekszárd és Bóly közötti 48 km hosszú, 2x2 sávós szakaszának, valamint (ii) az M60-as autópálya Bóly és Pécs közötti 30,2 km hosszú szakaszának tervezése, építése, finanszírozása, üzemeltetése és karbantartása Magyarországon, egy 30 éves, rendelkezésre állási díjon alapuló koncesszió keretében. A koncesszió a Gazdasági és Közlekedési Minisztérium és a koncessziós jogosult Mecsek Autópálya Konzorcium között létrejött koncessziós szerződésen alapul, amely konzorcium tagjai a Strabag AG, a Bouygues Travaux Publics SA, a Colas SA, a John Laing Infrastructure Limited és az Intertoll Europe Zrt.

Projektcélok

A projekt célja az M6-M60-as autópálya két szakaszának tervezése, építése, finanszírozása, üzemeltetése és karbantartása Magyarországon, egy 30 éves koncesszió keretében.

A projekt hatása

ETI pontszám: 75

A tranzakció jelentős hatással van a gazdasági átalakulásra, főként a magántőke kiterjesztése és a know-how átadása révén.

A szóban forgó autópálya az eddigi harmadik nem állami kézben lévő autópálya Magyarországon, erősítve a magyar úthálózati szektorban a magántőke- és magánszolgáltatások jelenlétét. Az M6-M60 autópálya koncessziótulajdonosa mögött teljes egészében magántőke áll, és várhatóan új működési, vezetési és kereskedelmi gyakorlatokat vezetnek be, többek közt innovatív irányítási és alagútúrás módszerekkel.

A projekt a magánútkezelők számának növelésével hozzájárul a hatékonyság és a verseny javításához az ország koncessziós úthálózatán, valamint a műszaki innováció, a magasabb minőségi és biztonsági szabványok átvételéhez a magyar úthálózati rendszerben.

Információ az ügyfélről

MAK MECSEK AUTÓPÁLYA KONCESSZIÓS ZRT.

A Mecsek Autópálya Konzorcium tagjai a Strabag AG (30%), Bouygues Travaux Publics SA (15%), Colas SA (15%), a John Laing Infrastructure Limited (30%) és az Intertoll Europe Zrt. (10%). Ezek a társaságok jelentős helyi és nemzetközi útépitési tapasztalattal és erős pénzügyi háttérrel rendelkeznek. Tapasztalatuk kiterjed a nemzetközi BOT (Build-Operate-Transfer) modellek megvalósítására, és figyelmük középpontjában Közép- és Kelet-Európa, ezen belül Magyarország áll, amelyre hazai piacként tekintenek.

EBRD finanszírozás

74 617 730,45 euró

Az EBRD 75 millió euró összegű elsőbbségi hitelt finanszíroz a 784,8 millió euró összegű hitelkeret részeként.

A projekt teljes költsége

962 236 596,00 euró

Addicionalitás

A Bank részvétele erős adicionalitást biztosít azáltal, hogy lehetővé teszi egy 29,5 éves futamidejű, korlátozott megtérülésű finanszírozási struktúra kialakítását. Kulcsszerepet játszik továbbá a politikai kockázatok mérséklésében, támaszkodva magyarországi PPP-tapasztalataira, és fontos szerepet játszik a kereskedelmi hitelezők szélesebb körének bevonásában és a másodlagos piac fejlődésének támogatásában, ami különösen fontos a jelenlegi bizonytalan és kockázatkerülő piaci helyzetben.

Környezeti és társadalmi hatás

Az EBRD környezetvédelmi szabályzata szerint egy négy- vagy többsávós, 10 km vagy annál hosszabb út építése „A” környezetvédelmi kategóriába tartozik. Emiatt a projekthez környezeti hatásvizsgálat („KHV”) és nyilvános konzultáció szükséges az EBRD „A” kategóriás projektekkal szemben támasztott követelményeinek megfelelően.

A környezeti értékelés során vizsgált információk

A KHV a vonatkozó uniós irányelvekkel, a magyar szabályozásokkal és az EBRD előírásaival összhangban készült.

Alternatív nyomvonalak és a végleges nyomvonal kiválasztása

Az M6-os autópálya alternatív nyomvonalaira vonatkozó előzetes tanulmányok 1998-ban és 1999-ben készültek. A projekt tervezési fázisában három alternatívát vizsgáltak a Szekszárd-Bóly szakaszra, és kettőt a Pécs-Bóly szakaszra. 1999-ben előzetes KHV készült az autópálya Dunaújváros és a magyar határ közötti szakaszára (amely a jelen vizsgálatban érintett mindkét szakaszt lefedi). A nyilvános konzultáció és a hatóságok által végzett vizsgálatok alapján 2002-ben végül egyetlen útvonalat választottak ki részletes KHV-ra. Külön-külön KHV készült az autópálya 4. szakaszára (Szekszárd - országhatár) és az M60-as érintett szakaszára (Bóly és Pécs) 2003-ban, illetve 2004-ben.

A részletes környezeti hatásvizsgálatokról 2003-ban és 2004-ben további nyilvános konzultációkat tartottak. Mindkét szakaszra 2004-ben adták ki a környezetvédelmi engedélyt. Ezt követően a tervet tovább módosították, beleértve négy alagút építését Véménd közelében, egy hidat a Bóly és Pécs közötti szakaszon, valamint néhány kisebb módosítást az útvonalon. A módosítások környezeti hatásvizsgálatát elvégezték, és a két szakasz módosított környezeti vizsgálatát 2004-ben nyújtották be. A végső nyomvonal környezetvédelmi engedélyét 2006-ban adták ki.

Főbb környezeti problémák és azok mérséklése

A várható környezeti hatások nagy részét mérséklik a projekttervben található műszaki megoldások és a megfelelő ellenintézkedések. Ezen kívül kidolgozásra került egy Környezetvédelmi és Társadalmi Akcióterv („KTA”) tervezet az azonosított jelentős káros hatások enyhítésére. A környezeti hatásvizsgálat nem műszaki jellegű összefoglalója – amely leírja az azonosított jelentős hatásokat és a tervezett mérséklési intézkedéseket – az EBRD weboldalán található a <http://www.ebrd.com/projects/eias/index.htm> címen, ahol a teljes környezeti hatásvizsgálatra mutató link is megtalálható.

Az azonosított jelentős környezeti, egészségügyi és biztonsági, valamint társadalmi problémák, amelyekre enyhítő intézkedéseket dolgoztak ki, a következők:

- m Talaj és talajvíz
- m Felszíni víz
- m Levegőminőség

- m Zaj és rezgés
- m Ökológia
- m Tájkép
- m Épített környezet
- m Hulladékgazdálkodás
- m Régészet és kulturális örökség
- m Egészség és biztonság
- m Szociális és közösségi ügyek

Információs szolgáltatás és konzultáció

A magyar jogi szabályozás szerint nyilvános információs szolgáltatást és konzultációt kell folytatni az autópályák tervezésének minden fázisában. 1998-ban tanulmányokat dolgoztak ki több alternatív nyomvonalra. Ebben az előkészítő fázisban elkészült mindkét szakaszra az előzetes környezeti hatásvizsgálat (EKHV). Az EKHV-t az illetékes környezetvédelmi hatóság közzétette, és a gyorsforgalmi út építésével kapcsolatosan nem érkezett ellenző észrevétel.

A Részletes Környezeti Hatásvizsgálat (RKHV) az M6-os Szekszárd és az államhatár közé eső szakaszára 2003 novemberében készült el, így erre való tekintettel a Felügyelőség nyilvános közmeghallgatást tartott két településen, Bátaszéken és Bólyon. 2004-ben az M60-as Pécsig érő szakaszának Részletes Környezeti Hatásvizsgálata is elkészült és benyújtásra került a Felügyelőségre. Ennek kapcsán 2004-ben a Felügyelőség két nyilvános meghallgatást és egy nyilvános fórumot tartott Pécsen.

Elkészült egy Nyilvános Konzultációs és Közzétételi Terv („PCDP”) tervezete, és a Környezetvédelmi és Társadalmi Akcióterven („KTA”) belül javaslatot tettek a panaszok kezelésére az építés és az üzemeltetés során.

Monitorozás

A tanulmány részeként kidolgoztak egy KTA tervezetet, amelynek célja a kivitelezés és az üzemeltetés során alkalmazandó környezeti és társadalmi monitoring intézkedések és eljárások meghatározása. A KTA rögzíti a szükséges intézkedéseket, a beruházási igényeket, az erőforrásokat és az egyes intézkedések végrehajtásának ütemtervét. A monitoring középpontjában a KTA-ban azonosított főbb potenciális hatások állnak, biztosítva a tervezett mérséklési intézkedések hatékonyságát. Az EBRD a vonatkozó környezetvédelmi és társadalmi követelményeknek való megfelelést a projekt teljes élettartama alatt ellenőrzi monitoring látogatások és a projekthez készített éves környezetvédelmi jelentések (ÉKJ) felülvizsgálata révén.

Technikai együttműködés és támogatásfinanszírozás

Nincs.

A társaság elérhetőségei

MAK Mecsek Autópálya Koncessziós ZRT

projectenquiries@ebrd.com

+36 1 436 0930

MAK Mecsek Autópálya Koncessziós ZRT 1033 Budapest Kórház utca 6-12

PSD utoljára frissítve

2025. július 9.

Az átmenettel kapcsolatos információk

Az EBRD az átmeneti hatások mérésére alkalmazott módszerével kapcsolatos további információk ezen a [linken](#) találhatók.

Üzleti lehetőségek

Üzleti lehetőségek vagy beszerzés ügyében kérjük, hogy forduljon az ügyfél társasághoz.

Az EBRD-vel kapcsolatos (nem beszerzéssel kapcsolatos) üzleti lehetőségek ügyében kérjük, érdeklődjön az alábbi elérhetőségeken:

Tel.: +44 20 7338 7168

E-mail cím: projectenquiries@ebrd.com

Az állami szektorba tartozó projektek esetén látogasson el az [EBRD Procurement](#) oldalra:

Tel.: +44 20 7338 6794

E-mail cím: procurement@ebrd.com

Általános megkeresések

A konkrét megkereséseket kérjük az [EBRD Enquiries form](#) űrlapon benyújtani.

Környezeti és társadalmi politika (ESP)

Az [ESP](#) és az ehhez kapcsolódó teljesítménykritériumok (PR) határozzák meg, hogy az EBRD „a környezeti szempontból megfelelő és fenntartható fejlődés” támogatása iránti elkötelezettségét milyen konkrét módokon tudja a gyakorlatban kifejezésre juttatni. Az ESP és a teljesítménykritériumok konkrét rendelkezéseket fogalmaznak meg az ügyfelek számára, melyek értelmében kötelesek a publikus információkra és konzultációkra vonatkozó nemzeti törvények hatályos előírásait betartani, és olyan panaszkezelési mechanizmust kialakítani, amely lehetővé teszi az érintettek problémáinak és panaszainak fogadását és hatékony kezelését, különös tekintettel az ügyfél és a projekt környezetvédelmi és társadalmi teljesítményével kapcsolatos kérdésekre. Az EBRD az egyes projektek környezetvédelmi és társadalmi kockázatának és hatásának jellegével és mértékével arányosan előírja továbbá az ügyfelek számára, hogy tegyék közzé a projekt kockázataival és hatásával kapcsolatos információkat, folytassanak érdemi konzultációt az érintettekkel, a tőlük érkező visszajelzéseket vegyék figyelembe, és reagáljanak azokra.

Az EBRD e téren folytatott gyakorlatáról további információk az [ESP](#)-ben találhatók.

Integritás és jogszabályi megfelelés

Az EBRD megfelelőségi igazgatósági irodájának (Office of the Chief Compliance Officer, OCCO) feladata a jó vállalatirányítási gyakorlat elősegítése, és annak biztosítása, hogy a Bank valamennyi tevékenysége során a legjobb nemzetközi gyakorlatnak megfelelően, a legmagasabb fokú integritási standardok szerint járjon el. A Bank az integritás szempontjából minden ügyfelet átvilágít, így biztosítva, hogy a projektek ne jelentsenek a Bank számára elfogadhatatlan integritási vagy reputációs kockázatot. A Bank úgy ítéli meg, hogy a banki tranzakciók integritásának biztosításához a leghatékonyabb módszer az, ha az esetleges problémákat már a projektek értékelési és jóváhagyási fázisában azonosítjuk és kiszűrjük. Az OCCO kulcsszerepet játszik az említett megelőző intézkedések eredményességének biztosításában, továbbá a befektetési szakaszt követően is segíti a projektekkel kapcsolatos integritási kockázatok ellenőrzését.

Az OCCO feladata továbbá az EBRD által finanszírozott valamennyi projekttel kapcsolatosan bejelentett

csalás, korrupció vagy szabálytalanság gyanújának kivizsgálása. Csalás vagy korrupció gyanúja esetén bárki – akár a bankon belül, akár a bankon kívül – írásos bejelentést tehet a Chief Compliance Officer, azaz a jogszabályi megfelelésért felelős igazgató felé a compliance@ebrd.com címre küldött e-mailben. A továbbiakban minden bejelentett ügyet az OCCO kezel. Valamennyi bejelentés kivizsgálásra kerül, ez alól a névtelen bejelentések sem képeznek kivételt. A bejelentéseket minden olyan ország hivatalos nyelvén be lehet nyújtani, ahol a Bank hivatalosan jelen van. A bejelentésben foglalt információkkal szembeni elvárás a jóhiszeműség.

Információ-hozzáférési politika (AIP)

A 2020. január 1-jei hatálybalépését követően az AIP határozza meg az EBRD általi információközlés, valamint az EBRD és az érintettek közötti kapcsolattartás módját az EBRD stratégiájának, politikájának és működésének jobb megismerése és megértése érdekében. Kérjük, látogasson el az [Információ-hozzáférési politika](#) oldalára, ahol megtudhatja, mely információk találhatók meg az EBRD honlapján.

Információ iránti konkrét igényeket az [EBRD Enquiries form](#) űrlapon lehet benyújtani.

Független projekt-panaszkezelési mechanizmus (IPAM)

Amennyiben az ügyféllel vagy a Bankkal kapcsolatos környezeti és társadalmi ártalmakat, illetve az információközlést érintő aggályok kezelésére irányuló intézkedések (például az ügyfél projektszintű panasztételi mechanizmusán keresztül vagy a Bank vezetésével történő közvetlen kapcsolatfelvétel útján) sikertelennek bizonyulnak, az érintett magánszemélyek és szervezetek az EBRD független projekt-panaszkezelési mechanizmusán (IPAM) keresztül szerezhetnek érvényt panaszainak.

Az IPAM keretében függetlenül kivizsgálják a projekttel kapcsolatos problémákat, amelyek vélt vagy valós (vagy valószínűsíthető) kárt okoztak. A mechanizmus célja: a projektben érintett felek közötti párbeszéd elősegítése a környezeti, társadalmi vagy információközléssel kapcsolatos problémák megoldása érdekében; annak megállapítása, hogy a Bank betartotta-e a [Környezeti és társadalmi politikában](#) foglaltakat, illetve az [Információ-hozzáférési politikában](#) az egyes projektekre vonatkozó előírásokat; valamint adott esetben az említett szabályzatokban foglalt előírások be nem tartásának kezelése, és annak biztosítása, hogy a Bank a jövőben az előírásoknak megfelelően működjön.

Kérjük, keresse fel a [Független projekt-panaszkezelési mechanizmus oldalt](#), ahol részletes információkat talál az IPAM-et és annak felhatalmazását illetően; arról, hogy hogyan kell benyújtani az ellenőrzésre vonatkozó [kérelmet](#); vagy forduljon e-mailben az IPAM-hez az ipam@ebrd.com címen, ahol iránymutatást és bővebb tájékoztatást nyújtunk az IPAM-et és a kérelem benyújtását illetően.