



Ikt. sz.: GIB/97-2/2013/KÖ.

KÖ-1/2013. sz. ülés
(KÖ-5/2010-2014. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Gazdasági és informatikai bizottság**
Közlekedési és infrastrukturális albizottsága
2013. december 9-én, hétfőn, 17 óra 30 perckor
az Országház főemelet 37-38. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Elnöki bevezető, a napirend elfogadása</i>	5
<i>Tájékoztató a Nemzeti Közlekedési Stratégiáról</i>	5
<i>Dr. Völner Pál (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) tájékoztatója</i>	5
<i>Vélemények és kérdések</i>	8
<i>Válaszadás</i>	
<i>További vélemények és kérdések</i>	21
<i>Válaszadás</i>	22

Napirendi javaslat

1. Tájékoztató a Nemzeti Közlekedési Stratégiáról

Előterjesztő:

dr. Völner Pál, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára

2. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Manninger Jenő** (Fidesz), az albizottság elnöke

Márton Attila (Fidesz)

Vantara Gyula (Fidesz)

Wintermantel Zsolt (Fidesz)

Volner János (Jobbik)

Helyettesítési megbízást adott

Wintermantel Zsolt (Fidesz) megérkezéséig Vantara Gyulának (Fidesz)

Meghívottak részéről

Hozzászóló

Dr. Völner Pál államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

Simon Attila műszaki igazgató (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ)

Takács Miklós közlekedéstervezési igazgató (FŐMTERV Zrt.)

Megjelent

Thoroczkay Zsolt főosztályvezető (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 17 óra 30 perc)

Elnöki bevezető, a napirend elfogadása

MANNINGER JENŐ (Fidesz), az albizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Megkezdjük az albizottság ülését. Üdvözlöm dr. Völner Pál államtitkár urat az albizottság ülésén.

Tájékoztató a Nemzeti Közlekedési Stratégiáról

A mai albizottsági ülést a Nemzeti Közlekedési Stratégia megtárgyalása, véleményezése miatt kértük, és a társadalmi egyeztetés állapotában van. Egy képviselő megígérte, hogy a Közlekedési albizottság ülésére eljön, de mivel negyed órával már túlléptük a kezdési időpontot, ezért ülésünket megkezdjük.

Átadom a szót az előterjesztőnek, és köszönöm szépen, hogy részt vesz az ülésünkön.

Dr. Völner Pál államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium) tájékoztatója

DR. VÖLNER PÁL államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): *(Vetítés.)* Köszönöm a szót. A regionális egyeztetéseket már megkezdjük, azt hiszem, talán még három egyeztetés van hátra, bocsánat, kettő, most pontosítom, nem vettem észre, ezért nem mondtam egyértelmű számot.

Tehát a Nemzeti Közlekedési Stratégia. Látható, hogy júliusban a ciklus forrásanyagának a lehívásánál is egy új közlekedési stratégiát kellett bemutatnunk, amely már az uniós csatlakozás óta kialakult irányelveknek és az egyéb szempontoknak is megfelel, és az új operatív programot már ez alapján kell megfogalmaznunk Brüsszel felé, gyakorlatilag ugyanúgy igazodva a brüsszeli irányelvekhez. 2050-ig tartalmazza majd ezt a kitekintést, hogy milyen közlekedésfejlesztési irányokkal fogunk dolgozni, és a fenti irányelvet, valamint az Európa 2020 stratégiát is figyelembe vettük.

Azok a szempontok, amelyek beépítésre kerültek a közlekedési stratégiai rendszerbe, tehát a pénzügyi fenntarthatóság, az energiahatékonyság, szintén olyan szempontok voltak, amelyek a brüsszeli elfogadást nagyban elősegítik. Látható, hogy bevontuk azokat a szereplőket, akik itt a közlekedés területén meghatározóak, a megyéket, a nagyvárosokat, a nagy közlekedési vállalatokat, például a MÁV-ot, illetve az Unió részéről a Jaspers-et is, és jó reményeink vannak arra, hogy ez a stratégia Brüsszelben is elismerést vált ki.

Az előzményekről annyit, hogy körülbelül egy 2 éves folyamatról beszélhetünk. A KKK volt az, amelyik a háttér-előkészítő munkák nagy részét az NFM-mel együtt végezte. Egyszerre, párhuzamosan folyt a közös stratégia kidolgozása, és amint az előbb említettem, az uniós és a Jaspers követelményeknek is megfeleltünk. Összehasonlítás volt a térségben, ha jól tudom, a mi stratégiánkkal voltak az előkészületek folyamán a legjobban megelégedve, főleg azért, mert a bevonásuk megtörtént. Itt a kérdés súlya az, hogy a közlekedés a magyar gazdaság meghatározó iparága. A közlekedés a hazai GDP 5 százalékát adja, és a nemzeti vagyon egyötödét jelenti az infrastruktúra, a hazai háztartásoknál a kiadások részaránya pedig 13 százalékos a közlekedés területén. A közlekedés fejlődése a többi ágazathoz képest: a közlekedésfejlesztési beruházások 1990 után elmaradtak, ezt a kérdést is megpróbálja kezelni a stratégia.

A fejlesztések mellett kiemelném, hogy a működtetés fontosságára is kellő hangsúlyt helyeztünk. A helyzetelemzésből következik, hogy a térségi összefüggéseket figyelembe vettük, elsősorban keresletorientáló és egyúttal vezérelt módon. Ez természetesen nem azt jelenti, hogy megpróbálunk építeni egy utat, hátha lesz rá kereslet, hanem azokat a térségeket tárjuk fel, ahol azok a potenciálok megvannak, amelyek ezt racionális döntés alapjává teszik. A térségi áttekintéseket szintén magában foglalja az anyag, a kereslet-kínálati oldalon a forgalmi

modelleket, az összes közlekedési szempontot ugyanúgy figyelembe vesszük. Megállapítható, hogy a centralizációt, a helyi és az elővárosi közlekedés kiemelt szerepét megpróbáljuk oldani, tehát szintén ott próbáljuk koncentrálni az erőforrásokat és az erőfeszítéseket, ahol a legnagyobb igénybevétel van, ahol a legnagyobb társadalmi rétegeket tudjuk elérni, de rámutat az anyag a pénzügyi fenntarthatóság veszélyeire is, amelyekkel az elmúlt 20 évben igen élesen szembesülhettünk. Ez a térkép tartalmazza a hazai nagy gazdasági gócpontokat, így azokkal az összefüggésekkel együtt, hogy melyik térség mivel függ össze a határ menti kitekintésekkel együtt. Látható, hogy a most meglévő fő útemvonalakon kívül azokat a feltáró összefüggéseket is megjeleníti, amelyek tehermentesítik Budapest térségét, illetve az országban a harántirányú megközelítéseket is feltárja.

Az NKS célrendszeren, tehát ezen belül ma a társadalmi, gazdasági célok azon nyolc csoportja, amelyeket figyelembe vettünk, valamint a fő közlekedési céloknak azt a két célszintjét, amelyeket ezekkel összhangban sikerült meghatározni, ezek mentén készült el az anyag. A stratégia ma előtérbe helyezi azokat a fejlesztéseket, amelyek csekély költségű szabályozási, szervezeti intézkedések, tehát nemcsak a nagyberuházásokkal foglalkozik. Itt két eszközcsoportot azonosít: a menedzsment eszközöket, a fejlesztési eszközöket, és gyakorlatilag megpróbálja feltárni azokat a menedzsmentlehetőségeket, amelyek csekély pénzügyi beavatkozással a szabályozás finanszírozási oldaláról lehetővé teszik a hatékony forrásfelhasználást. Ez az ábra – nem teljesen látszik a képen – tartalmazza, a színek alapján beazonosítható, tehát a sötétkéknel látható az elsődlegesen megvalósítható célok és feladatok meghatározása. Ilyen például a meglévő infrastruktúra felújítása, ami itt a felső ábrán látható. Már korábban is említettem a buszközlekedést, az utazási körülmények javítását a vasúti szolgáltatásoknál, vagy éppen a vasúti csomópont- és állomásfejlesztéseket, tartalmazza az autóbusszcseré-progamot, tehát amit első lépcsőben kívánnánk megvalósítani. A világosabb kék mező a megvalósítást támogatható kategóriát tartalmazza, ami a második lépcsőben követhető, tehát a szűk keresztmetszetek felszámolását, például a vasúti út menti korridorokat, a budapesti áteresztőképesség fejlesztését. Ilyen a meglévő és a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése, a hiányzó elemek megvalósítása, illetve hogy a gyorsforgalmi kapcsolatok a megyeszékhelyek felé teljes mértékben kiépítésre kerüljenek, vagy éppen a vasúti út menti törzshálózati elemek kiépítése, fejlesztése, a jelentős forgalmi relációkban a fejlesztések megvalósítása. Azon a nagyon kicsit lilás világoskéken látható. Ahol az előkészítés támogatható, az a nagyon kicsit hibás világoskéken látható, ilyenek például a Duna nemzetközi vízi út terv áthajózási paramétereinek a biztosítása vagy a vasúti fővonalak korszerűsítése, az M0 hiányzó szakaszainak a megépítése, és megvan az északnyugati körgyűrű egyik elemének a nyomvonala. A szürke, a legfelső sávban látható, milyen távlati lehetőségek vannak, itt van már a versenyképesebb terek fejlesztése vagy az alacsony forgalmú vasúti vonalak jelentős fejlesztése. Tehát ezek a célok már messzemenően figyelembe veszik az anyagi lehetőségek mértékét is és azoknak a prioritásoknak az előre vételét, amelyeket az előbb felsoroltam.

A Nemzeti Közlekedési Stratégia háttérdocumentumairól. Csaknem 5 ezer oldalnyi anyag készült el, az imént már felsoroltam, hogy azok az önkormányzatok, közlekedési vállalatok, szakmai műhelyek mind-mind bevonásra kerültek, amelyek a közlekedési szektorban ezen a területen jelentőséggel bírnak. Itt láthatóak az Európai Bizottság pozíciós papírján az elvárások a 2020-as időszakig terjedően, ezeket mind beépítettük a Közlekedési Stratégiába, tehát annak az operatív programnak, amit majd meg akarunk jeleníteni, a Közlekedési Stratégiában is szerepelnie kell. A TEN-T hálózatra való fókuszálás és az azon kívüli hálózatoknál vagy a közúti fejlesztéseknél a hazai források használatát írja elő az uniós elvárás, úgyhogy ennek megfelelően kellett ezeket beépíteni.

A fenntarthatóság szempontrendszere. Azt hiszem, az utóbbi 2 évben bizonyítottuk, hogy erre kiemelt figyelmet fordítunk, hiszen az EU-s források fennmaradó részéből amennyit tudtunk, azt a hazai úthálózat állapotának javítására fordítottuk. Ezen az ábrán látható, hogy a 2014-2020-as uniós források 60 százaléka gazdaságfejlesztésre fordítódik majd. Ebben az ovális körben látható az a két pénzügyi eszköz, amelyek közvetlenül a közlekedés céljait szolgálják. Az egyik az európai hálózatfinanszírozási eszköz, erre mintegy 1 milliárd eurót meghaladó összeg van, illetve az integrált közlekedésfejlesztési operatív program, amely 870 milliárd euró összeget tartalmaz, és elképzeltük, hogy egy kisebb része talán a GINOP-ban is a gazdaságfejlesztéshez kapcsolódóan tehát a közlekedési infrastruktúrafejlesztést is magában foglalhatja, vagy éppen a TOP-ban, tehát a terület- és településfejlesztési operatív programban lehetnek olyan közlekedési elemek, amelyek szintén az ágazathoz köthetők.

Ezen az ábrán láthatóak az operatív programok, hogy a CEF-en belül, illetve a Kohéziós Alapon vagy az EU-finanszírozáson belül mit tudunk megjeleníteni. Látható, hogy a CEF-források csak a törzshálózaton, mind a négy közlekedési ágban, tehát az elővárosiban, a közútiban, a vízi közlekedésben, a vasúti fejlesztésekben is megjeleníthetők, de csak a TEN-T-s hálózaton, annak is csak azon elemein, amelyek a fővárosok összeköttetése és a határ-összeköttetések irányába mutatnak.

A kék ábra a Kohéziós Alap. Itt látható, hogy a közúti fejlesztéseknél mik jeleníthetők meg, a főutak, illetve a gyorsforgalmi utak. Ami a problémát jelenti, ez az ERFA-források csekély mértéke. Itt mintegy 60 millió euró ERFA-forrásunk lesz az elkövetkezendő időszakban, de az is az áthúzódó KÖZOP-os programok miatt teljes egészében talán lefedettnek nevezhető, így a TEN-T hálózaton kívüli utaknál a hazai források kerülnek előtérbe. Ezt a kérdést magának a stratégiának nyilvánvalóan tartalmaznia kell, de a fejlesztések irányát nem ehhez kötötte, tehát nem a finanszírozási oldalról kell megjelenítenie.

Ezen az ábrán látható tehát, hogy a közlekedésfejlesztési források a korábbi időszakhoz, illetve a jelenlegi időszakhoz képest 33 százalékkal csökkennek. Itt a fő vesztes, amint említettem, a TEN-T hálózaton kívüli közúti közlekedés, amelyre ERFA-források hiányában nem marad forrás, az összes itt látható oszlop pedig tartalmazza a jelenlegi időszak, illetve az előttünk álló időszak forrásait. A vasúti ágazat az, amelyről mondhatjuk, hogy egyensúlyban marad, de a megjelenő Kohéziós Alap forrásainál és a CEF-forrásoknál is látható, hogy jóval nagyobb arányt kell a vasúti fejlesztésekre fordítanunk, amint az a korábbiakban volt. Itt olyan 60-80 százaléknál nagyobb arányt kell a vasúti közlekedésben megjeleníteni.

Rátérnék talán a legfontosabb ábránkra, a középtávú időszakra tervezett ágazatpolitikai, közúti projektlistára, amely tartalmazza mind a CEF-forrásokból, mind az OP-1 és OP-3 forrásokból megvalósuló fejlesztéseket. Látható a CEF-ben az M15-ös, az M2-es, az M70-es, az M3-as megjelenítése, tehát ahol el tudjuk a határig vinni az utakat, illetve vannak olyan fejlesztések, mint az M1-es Tatabányáig történő háromsávosítása – itt most már az IKOP-ról beszélek –, vagy a körgyűrű bezárása, illetve azok a fejlesztések, amelyek szintén megjelenítésre kerültek, de az uniós forrásokból azok csekélyisége vagy összetétele miatt nem finanszírozhatók, mint az M4-es vagy az M44-es fejlesztése. De megjelenik ezen a térképen természetesen a főútvonalak megújítása, akár a 83-as, ha jól látom, akár a 67-es út is, illetve attól nyugatra a 68-as út megerősítése.

A következő ábránk a vasúti fejlesztéseket tartalmazza. Itt látható, hogy az elővárosi vonalak fejlesztését kiemelten kezeljük. Az is látható, hogy a TEN-T hálózathoz kiindulva a maghálózati elemek elég jelentős hosszú képviselnek a magyar vasúti hálózaton belül, hiszen sok szomszédos fővárosnak van Budapestről összeköttetése, és ezeknek a fejlesztése uniós forrásokból finanszírozható. Tehát, hogyha sokkal-sokkal több forrásunk lenne, akkor is a TEN-T

irányelveknek, illetve a finanszírozási szabályoknak megfelelően tudnánk elkölteni, de látható, hogy a két fővonalon, a Hegyeshalom-Budapest, a Budapest-Lökösháza szakaszon történnek, illetve főleg a román határnál, valamint a Tata-Biatorbágy közötti szakaszon vagy éppen a Szlovéniából Székesfehérvárnál Budapest felé tartó szakaszon vannak ilyen fejlesztések, és a Budapesttől Záhony felé tartó szakaszon, mind a déli ágon, ahol Püspökladány-Szajol között futnak most a felújítások, vagy éppen a Szajol-Szolnok vonal átépítése zajlik, ennek a továbbfolytatása. Tehát van egy jelentős lassú jel kiiktató programunk, ami azt jelenti, hogy alacsony költségigényű beavatkozásokkal sikerül jelentősen javítani a hálózat állapotát. Még megemlíteném a GYSEV nyugati határtérségben történő fejlesztéseit, ami egy észak-déli áruszállítási korridorhoz is köthetően jelenik meg.

Amire nem tértem ki, de pár szóval megemlíteném a vízi és a légi közlekedést is a jelenlegi helyzete miatt. Ugyan az anyag tartalmaz erre vonatkozóan is természetesen irányokat, de nagyon élesen nem fogalmaztam, mert például a Duna hajózhatóságával, a meder állapotával, a víz visszatartásával vagy éppen a szlovák-magyar határszakasszal kapcsolatban vannak olyan kérdések, hogy ezekben éles megfogalmazásokat nem tudunk ejteni. A Malév kiesésével a légi közlekedés területén nem tudunk egy csaknem 40 éves prognózist felállítani, hogy pontosan hogyan történjenek a fejlesztések. A súlypontok meghatározásra kerültek, és kellően képlékeny az anyag ahhoz, hogy amennyiben valamilyen fordulatra sor kerül, akkor a Közlekedési Stratégia kereteibe beférően tudunk majd határozottabb megfogalmazásokat tenni.

Köszönöm szépen.

Vélemények és kérdések

ELNÖK: Köszönöm szépen. Engedjék meg, hogy néhány megjegyzést tegyünk, itt elkezdhetném én, ebben az esetben egy kérdéssel. Azt szeretném elmondani, először is megpróbálom rövidre fogni, és nem a stratégia értékelését adom, csak néhány megjegyzést és néhány szempontot. A stratégiában most a társadalmi egyeztetési verziót olvashatjuk, tehát ez azt jelenti, úgy gondolom, még kisebb változtatások esetleg bele is kerülhetnek. Azzal kezdeném most, és átfogóan talán azért azt lehet mondani, ahogy az államtitkár úr is említette, a környező országokhoz képest is előre tartunk, tehát ez egy alkalmas anyag arra, hogy az operatív programok alapjául szolgáljon, hogy azokat a megfelelő időben ki lehessen alakítani, el lehessen fogadtatni. Néhány megjegyzést talán tennék, amelyek inkább hangsúlybeli dolgok, azután néhány apróbb részletet is.

Korábban inkább az volt a nehézség vagy a kifogás a stratégiákkal szemben, hogy nem voltak elég integráltak, nem tartalmazták annyira az intermodalitást, nem részesítették eléggé előnyben a környezetbarát közlekedést, különösen Budapest városával kapcsolatosan merültek fel ilyen kérdések. Azt hiszem, azóta lényeges változások történtek, és ez az anyag most erre is alkalmas. Az elővárosi közlekedésből lehet látni, hogy óriási lehetőségek vannak a következő időszakban is, amit az Unió is preferál a kötöttpályás közlekedés fejlesztésében.

Néhány más megjegyzést azért hadd tegyek. Az nagyon fontos, hogy megfeleljünk az Unió elvárásainak, és olyan stratégiát alkossunk, amit el is fogadnak, így az operatív programot ki lehet építeni. Néhány hangsúlybeli változásra vagy néhány dologra felhívnom a figyelmet, ami szerintem viszont inkább a Nemzeti Stratégia kérdése, végül is lehet, hogy 2010 előtt az akkori kormánynál nem volt követelmény, de most biztosan követelmény, hogy a Nemzeti Stratégiát is szolgálja. Itt mire gondolok? Olyan kérdésekre, hogy végül is az egész Kárpát-medence közlekedési kapcsolatait meg kell teremteni. Itt szerintem fontos, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia hogyan szolgálhatja a gazdaság fejlődését és a Kárpát-medencei kapcsolatokat. Itt nem a nagyon lényeges változásokra gondolok, csak egy kicsit azért jobban hangsúlyoznám például a

stratégiánál a határ menti kapcsolatokat, minthogy erre vannak is kormányzati kezdeményezések, sőt a határon túli kapcsolatoknál a kormány is támogatja, hogy ebből több infrastrukturális elem is megvalósuljon. Ezek alapvetően nem változtatják meg ezt az elképzelést, mert nagyságrendileg nem ilyen dolgokról van szó, tehát ezt a helyén kezeli az anyag, inkább hangsúlyban tudnám kifejezni, egy új fejleményként az 2010 óta, hogy a kormány kifejezetten ösztönzi ezeket a kapcsolatokat, ezért most, hogy rögtön csak egy kis példát mondjak, a rédicsi átkelést még akkor is számon tartanám, ha ez természetesen az egész stratégia szempontjából egy kis részletkérdés, de elvi kérdésként nyitva hagynám az olyan megszüntetett vasútvonalakat, amelyeknek a visszaállítására, ha van reális lehetőség, és vannak tervek, akkor legalább nem mondanék le róluk, mint ahogy az anyagban lemondanak. Tehát inkább úgy fogalmaznék, hogy ahol az ésszerűség diktálja, és ezek a források lehetővé teszik, ott mindenképpen szükséges ezeknek az említése.

(Volner János megérkezik.)

Rátérve az ennél sokkal nagyobb nagyságrendű dologra a vasúti közlekedésnél, ahol az anyag is már említi, hogy bizonyos szemléletváltozásra van szükség, és úgy tudom, van ilyen továbbgondolkodás is. Nevezetesen arról van szó, hogy a stratégiacélt – most nyilván leegyszerűsítve mondom – úgy lehet megfogalmazni, hogy a vasút versenyképes legyen, az eljutási időben, komfortban, egyebekben kedvezőbb legyen például a közúti közlekedésnél a személyszállítás, az áruszállítás terén. Ennek azután vannak eszközei. Ez nem teljesen teljesült az elmúlt időszakban, hiszen olyan szerencsétlen helyzet állt elő, ezt negatív példaként is említik, hogy a Hegyeshalom-Budapest vonal az állatorvosi ló, ahol nagyon hosszú idő óta sokfajta uniós forrásból történnek meg a pályafelújítások, az eljutási idő – most vita van róla, hogy az gyorsabb vagy éppen 2 perccel kevesebb – mindenesetre nem javult lényegesen, sőt sokáig sokkal rosszabb volt. Ezt egyébként nem én mondom, hanem a Jaspers képviselője, aki egy nemzetközi adásban is elmondta, hogy ha ezt Béccsel összehasonlítjuk, akkor ez a rosszabb. Ezt most nem a stratégia hibájaként mondom, sőt még azt sem mondom, a stratégia említi ezt, de azt gondolom, célzottabban kell arra törekedni, hogy ténylegesen a fejlesztések eredménye az eljutási idő legyen. Ebben volt már egy többször felvetett kérdés, hogy az Unió elvárása, konkrétan az irányelv 160 kilométer/órát szab meg, de ezt nagyon nehéz teljesíteni. Ez a szint nagyon sokba kerül, elviszi a források nagy részét. Úgy gondolom, és láttam más országok példáit is, hogy bizonyos esetekben ez azért alkuképes, ha úgy célszerű, akkor ebben lehet alkudni az Unióval is. Tehát ezt mindenképpen hangsúlyoznám, az össz cél az lenne, hogy ne nyíljon ennyire az olló, mert vannak bizonyos vonalak, amelyek a források nagy részét lekötik, miközben a vasútnak vagy ugyanazon a vonalon, vagy pedig ráadásul a többi vonalon annyira romlik az állapota, hogy igazából így a vasút összességében mégiscsak néhány vonalon versenyképes. Ez nagyon érdekes, mert elsősorban nemcsak a nemzetközi tranzitot kell kiszolgálni, hanem a tranzitra való felhordást is és a vasútvonalak máshol való fejlesztését is. Ez lényegében benne van, csak a hangsúly igen fontos.

A közúthálózatnál nem akarok kitérni a közúthálózat említett fejlesztésére, de annyit itt is fontosnak tartok, hogy mindenképpen itt is kialakult egy olyan helyzet, ezt a helyzetelemzés is leírja, hogy az autópályák sokszor koncesszióból épültek, amelynek a visszafizetése most is sújtja az ágazatot, miközben az egyéb főúthálózatok és alsóbbrendű úthálózatok fenntartására kevesebb pénz jutott. Tehát itt is, hogyha a Nemzeti Stratégiát meghatározhatnám, akkor nyilván ahhoz, hogy a gazdaságot megfelelően szolgálhassa a közúthálózat, ennek a fejlesztésére szükség van, ezt tartalmazza is az anyag. Azért azt gondolom, esetleg itt is több helyen meg lehetne vizsgálni, nyilván nem is most az ábrán szereplő forrásra vagy projektekre gondolok, de a későbbiekben, amit az egyes útvonalaknál nem feltétlenül külön nyomvonalakon, hanem a gyorsforgalmi utak, a

jelenlegi úthálózat fejlesztésével lehessen elérni. Tehát itt is az lenne a stratégia, hogy nemcsak az eljutási idővel, hanem a közlekedési színvonallal, a biztonság növelésével is jelentős eredményeket lehet elérni. Ez is benne van az anyagban, hiszen lényeges közlekedésbiztonsági csomópontja van.

Ha úgy tetszik, bizonyos értelemben a nemzeti célokban is előrelépés van a korábbi stratégiákhoz képest, hiszen az M4-es vagy az Eger felé menő vasútvonal nemzetpolitikai célokból is fontos irányokat tartalmaz, tehát ezt üdvözölni lehet. Zala megye képviselőjeként itt is hadd jegyezzem meg, hogy a 2. oldalon az ábrán ennek az észak-déli gazdasági iránynak a hangsúlyozása van, de ez már nem köszön vissza a fejlesztési tervekben ilyen formában. Mindenképpen azt gondolom, ha az M9-est nem is lehet a közeljövőben a források hiánya miatt bejelölni, lévén, hogy ez is a TEN-T komparatív hálózat, fontos irány, a stratégiának a fejlesztését legalább a meglévők között mindenképpen tartalmaznia kellene ebben az irányban, hogy legalább a meglévő alapelveket végigvigyük.

Van néhány kisebb észrevételem. Az 56. oldalon az van beírva, hogy bizonyos közlekedésbiztonsági csomópontok fejlesztése a 60 ezer lakosnál nagyobb városokban. Nem tudom, miért pont a 60 ezres szám van itt, talán nem biztos, hogy itt a 60 ezret köbe kellene vésni a későbbi viták elkerülése végett. Vannak fontos megyei jogú városok is, amelyek például nem érik el a 60 ezres lakosság számot. Általában a nagyobb városokban ez indokolható.

A repülési ágazattal viszonylag keveset foglalkozik, de nyilván a helyzetelemzés leírja ennek a jelentőségét. Azt gondolom, itt azért egy dolgot mindenképpen javasolnék változtatni, mert egy kis ellentmondás is van a repülőterekkel kapcsolatban, miközben a helyzetelemzésben elég korrekt a megfogalmazás, végül is, ahol besorolást kell adni. Ez azért fontos, mert később a fejlesztési finanszírozásnál, ha a nagy kockázattal megvalósítható és kis társadalmi hasznosságú eszközök közé soroljuk be ezeket a nyilvános repülőtereket, akkor ezek gyakorlatilag kiesnek a finanszírozásból. Értem azt, és nem is azt gondolom, hogy ezekre jelentős állami pénzeket kellene fordítani, de ha egyszer egy repülőtér versenyképes, akkor valamiképpen legalább meg kellene fogalmazni, hogy annak a működtetését gazdaságilag célszerű biztosítani.

Itt elsősorban a magyar közlekedéspolitika által is elfogadott nemzetközi közlekedésű repülőtereket – itt Debrecenről és Sármellékről van szó – azért nem írnám le ebbe a kategóriába, lehet, hogy ezt nem ideillesztették, de nem tudom értelmezni, mi az, hogy a versenyképesség, a kis repülőterek fejlesztése kis társadalmi hasznosságú és nagy kockázattal megvalósítható. Az biztos, ha a Pécs-Pogányra gondolunk, tehát valóban vannak olyan fejlesztések, gondolom, ez lehetett a példa, tehát valóban vannak olyan fejlesztések, amelyek ésszerű, racionális, kisebb fejlesztések, vagy akár itt lehetne utalni arra is, ahogy az államtitkár úr is mondta, hogy lehet, hogy a GINOP-ban kell ezeket megvalósítani, ezeket gazdasági fejlesztésként kell felfogni. Csak azt kérném, ne zárjuk ki ezeknek a fejlesztését azzal, hogy esetleg egy kedvezőtlen besorolást kapnak, mert egy adott régióban azért a gazdaságfejlesztésben ezek játszhatnak olyan szerepet, de természetesen a fejlesztését a stratégiának legalább a meglévők között mindenképpen vállalniuk kell. Az Unióban is van egy ilyen törekvés. Egy-két hete jelent meg, hogy bizonyos állami támogatások a 300 ezer utas/év alatti repülőtereknél megkaphatóak legyenek. Erről, úgy tudom, szakmapolitikai vita van. Tehát ezek a repülőterek ebbe a kategóriába esnek bele.

Most már tényleg rövid leszek, a Balatonhoz szeretnék még vonatot, mert az anyag is tartalmazza, mint a legfőbb turisztikai övezet fejlesztését. Azt gondolom, a legfontosabb elérhetőségek benne vannak, tehát az M7-es bekötése Keszthely, Hévíz irányába. Itt nyilván nagyon fontos a Balaton déli vasútjának a fejlesztése, azt hiszem, ezzel is kifejezetten egy ésszerű, gazdaságos fejlesztést irányoz elő, ami benne van már a mostani KÖZOP-programban is, tehát ezek szerepelhetnek a stratégiában is. Talán a 84-es út gyorsforgalmivá való fejlesztését

majd a Balaton Fejlesztési Tanács mindenképpen javasolni fogja. Ez sem egy teljesen új elem, lehet, hogy a meglévőt inkább csak az útfenntartáshoz kell besorolni, tehát nem új út építéséről van szó, de ezek is szükségesek ahhoz, hogy megfelelő megközelítés legyen.

Köszönöm szépen. Elnézést, hogyha kicsit ilyen mozaikos voltam, de az idő rövidsége miatt, mint említettem, inkább csak felvettem néhány dolgot, amelyeket vagy be lehet írni, vagy reagálnak rá, vagy még néhány hangsúlybeli változást jelenthet a meglévő anyaghoz képest. Köszönöm szépen.

Talán az a megoldás kellene, ha egyetértenek vele, hogy körbe megyünk, utána esetleg rövid viszontkérdésekre még van idő.

(*Jelzésre:*) Márton Attilának megadom a szót.

MÁRTON ATTILA (Fidesz): Köszönöm szépen. Amikor legelőször a kezembe vettem ezt az anyagot, megvallom őszintén, először nagyon meglepődtem, azután megdöbbsentem. Ha már arról beszélünk, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia a hazai közlekedés valamennyi területét tartalmazza, akkor egész egyszerűen nem értettem, nem értem, a mai napig sem értem azt, hogy a 7. oldalon, ahol a megalapozó részstratégiák fel vannak sorolva, hogyan lehet az, hogy nem szerepel még megemlítve sem az a légügyi stratégia, amely 2011 júniusában készült el, és a hazai légi közlekedés, kutatás-fejlesztés, oktatás, környezetvédelem és mindenki, aki él, mozog, dolgozik a légi közlekedés területén, ennek a megalkotásában részt vett. Ebben az anyagban nem is szerepel, tehát mintha valóban nem is létezne légi közlekedés. A helyzet az, hogy a légi közlekedés és az ahhoz kapcsolódó területek nemcsak a Malév, ez ennél sokkal-sokkal több, sokkal bővebb, ezért is döbbsentem meg, hogy az anyagban összesen öt helyen találtam bármiféle légi közlekedéssel kapcsolatos említést.

Ami viszont itt felmerült kérdésként, hogy ennek az anyagnak a fejlécében az van, hogy társadalmi egyeztetési verzió, ugyanakkor viszont a kivetített táblákon már az operatív programhoz kapcsolódóan konkrét forráselosztásokat is láttunk, majd... (*Hangosítás nélküli hozzászólás.*) Jó, köszönöm, ezt értem, csak azt nem tudom, hogy ennek az anyagnak az alapján történtek-e már olyan jellegű döntések, amelyek a későbbi forráselosztásra valamilyen módon hatással vannak. Ha igen, akkor viszont a légi közlekedés és az ahhoz kapcsolódó területek, mint ahogy az ábrából is láttuk, teljes egészében kimaradtak az anyagból. Ráadásul nekem az is a gondom, hogy ahol itt a légi közlekedés valamilyen szinten megemlítésre kerül, ott azért vannak konkrét tárgyi tévedések meg nagyon súlyos szakmai tévedések az anyagban. Csodálkozom, hogy például a légi áruszállításról – 19. oldal – ott mindösszesen annyi szerepel, hogy a légi áruszállítás tulajdonképpen az egyik legbiztonságosabbnak és a leggyorsabbnak volt tekinthető, de most a terrorizmus megjelenése miatt ez fokozott kockázattal rendelkezik, és nagyjából pont, semmi tovább.

A 24. oldalon a repülőterekre vonatkozóan, hogy a kisebb vidéki repülőterek a gyógyturizmust szolgálják ki, konkrétan meg van említve Szeged, Nyíregyháza, Siófok, Kiliti. Ezek a repülőterek a gyógyturizmust egyáltalán nem szolgálják ki, mert ezeken a helyeken érdemi gyógyturizmus, különösen olyan, ami a légi közlekedéshez kapcsolódna, semmi nincs, tehát a gyógyturizmust ezek a repülőterek egyáltalán nem szolgálják ki.

Azután, amit itt már az elnök úr is említett, hogy az anyagban a célok és az azokhoz szükséges eszközök felsorolása, elemzése a SWOT-analízis kapcsán, meg sincs említve a repülőterekkel kapcsolatosan bármilyen dolog, majd van az az ellentmondás, amire az elnök úr itt már felhívta a figyelmet, hogy ha egyszer valamit versenyképesnek tekintünk, akkor annak a fejlesztése nagy kockázatú és kis társadalmi hatékonyságú. Nem tudom, szerintem bennünket annak idején a vezetéselméleti és a szervezéselméleti vizsgán páros lábbal rúgtak volna ki, ha

nagyjából ilyen összefüggéseket hozunk ki. Az a helyzet, hogy meggyőződésem szerint vannak olyan súlyos témák, amelyek az anyagba egyáltalán nem kerültek beépítésre, megemlítésre, pedig a légügyi stratégiában szerepeltek, és tulajdonképpen azokat a dolgokat aktualizálni kellett volna. Tételesem, pontokba szedve el is mondom, melyek ezek, amelyeknek részben – és hangsúlyozom, részben – közlekedésfejlesztési ága van, részben pedig gazdaságfejlesztés, tehát a GIOP-pal közösen, együttműködve kellett volna vagy kellene ezeket megvalósítani.

Kezdem. Először is a vidéki repülőterek. Az elmúlt években, most nagyjából, ha az elmúlt 10 évre tekintünk vissza, valahol 10-20 milliárd forint között van az az összeg, amit a vidéki repülőterek fejlesztésére részben hazai forrásból, részben európai uniós forrásból fejlesztésre, bővítésre, tehát az infrastruktúra kialakítására fordítottunk. A helyzet az, hogy lényegében Debrecen, Sármellék és Győr-Pér kivételével ezeken a repülőtereken ma érdemi forgalom igazából nincs. Ott van egy infrastruktúra, ami semmilyen konkrét anyagi hasznot, érdemi bevételt nem hoz, viszont mi annak idején a légügyi stratégiában megfogalmaztuk, és akkor, amikor ezt átadtuk, arról volt szó, hogy majd azok a témakörök, amelyeket megfogalmaztuk, az össznemzeti közlekedési stratégiába kerülnek beépítésre. Mi akkor világosan megfogalmaztuk azt, hogy ezeknek a repülőtereknek, a fejlesztett vidéki repülőtereknek a működtetése, hosszabb távon a rentábilissá tétele egy komplex gazdaságfejlesztési programmal együttműködő fejlesztési programot és megoldást igényel. Ebben az anyagban semmi nincs erről. Tehát, ha most levezetem azt, amit ott az ábrán láttam, akkor ebből az következik, hogy tulajdonképpen közlekedési oldalról a közlekedési tárca egyáltalán nem is számol ezeknek a repülőtereknek a hosszabb távú működtetésével és bármilyen módon a rentábilissá tehetőségével, pedig ezekre igenis nagyon komoly fejlesztési elképzeléseket kellene megfogalmazni. Való igaz, hogy elsősorban – és ezt annak idején is megállapítottuk – a gazdaságfejlesztési programokkal közösen lehet ezt megvalósítani. Ezeknek nagyon komoly térségi összefüggésük és gazdaságfejlesztési összefüggésük van. Itt ki lett emelve, hogy ennek a stratégiának is pontosan az lenne a lényege, hogy a térségi összefüggéseket megfogja, összerakja, valamilyen módon koncepcióba szervezze.

El kell dönteni, kellene-e ezek a repülőterek, akarunk-e ezekkel hosszabb távon tenni valamit vagy nem. Ha azt mondjuk, hogy igen, nem mondunk le róluk, akkor ebben a táblázatban szerintem egyáltalán nem itt kell szerepeltetni őket, nem feltétlenül, és hangsúlyozom, nem feltétlenül csak pusztán és „üresen” – az üresent idézőjelbe teszem – infrastrukturális fejlesztésről van szó, hanem még egyszer mondom, egy közlekedési és gazdaságfejlesztési közös fejlesztési programot kell ezekre a repülőterekre és a repülőtér környéki területekre kidolgozni. Szerintem ez a foglalkoztatásban, az iparfejlesztésben, a közlekedésben és áru fuvarozási szempontból is egy komoly kérdést jelent. Még egyszer mondom, ez hiányzik az anyagból, tehát mindenképpen szükségét láttam, hogy ez benne legyen.

A következő. Egy olyan nagy cég van ma Magyarországon, amely még érdemben a légi közlekedéssel foglalkozik, és nagyon komoly tevékenységet végez, ez pedig a HungaroControl Zrt. Semmilyen módon nincs megemlítve ebben az anyagban, hogy a HungaroControlról – mint a nemzetközi közlekedés egyik nagyon fontos szereplőjéről – bármilyen elképzelés lenne a továbbiakban. Miért nagyon fontos az, hogy ez itt szerepeljen? Azért, mert három nagyon komoly projekt zajlott le a HungaroControlban az elmúlt időszakban. Az egyik az ANS III., az új irányító központ építése, bővítése, a koszovói légtérirányításba történő hazai bekapcsolódás és egy olyan nemzetközi irányítói képző központ létrehozása, amely Európában is az egyik példaértékű lépés volt, és akkor még nem beszéltem arról a szimulációs központról, amelyből Európában összesen kettő darab van. Ezzel szemben viszont elindultak olyan folyamatok az Európai Unión belül, amely a SES, tehát a Single European Sky, az Egységes Európai Égbolt kezdeményezésébe tartozik, az Európai Unió centralizálni, összevonni akarja a légtérirányítást.

Ha mi most nem tudjuk, nem fogalmazzuk meg, hogy Magyarországról a nemzetközi érdekeket figyelembe véve mit szeretnénk a nemzetközi kapcsolatokban a légtérirányítás területén elérni, akkor ennek az lesz a vége, hogy akár néhány éven belül meg is szűnhet a magyar légtérirányítás, és létrejöhet akár mondjuk egy bécsi központtal – az osztrákok ezen nagyon keményen dolgoznak – egy olyan irányító központ, amely lefedi a közép-kelet-európai térséget, hiszen ma egy légtérblokkot alkotunk. De erre vonatkozóan nem találunk semmit sem az anyagban, tehát nem tudjuk, hogy akkor most van-e szándék arra, hogy ebben az irányban megtartsuk ezt a lehetőséget, uram bocsá' az osztrákokkal szemben mi próbáljunk versenyelőnybe kerülni, hiszen ez nagyon fontos, szerintem létkérdés, de az anyagban erre vonatkozóan nem találunk semmit. Tehát ez megint csak olyan, aminek szerintem, ha valóban Nemzeti Közlekedési Stratégiáról beszélünk, akkor ebben mindenképpen szerepelnie kell.

A következő a logisztikával, az áruszállítással, az air cargoval kapcsolatos dolgok. Tudvalevő tény, hogy a Budapest Airport 3 évvel ezelőtt elkészített egy 3 lépcsős, közel 100 milliárd forint bekerülési értéket tartalmazó fejlesztési tervet, amellyel kapcsolatosan, úgy gondolom, valamilyen szinten állást kellene foglalni, már csak azért is, mert az utóbbi időben konkrét érdeklődések, konkrét megkeresések vannak az irányban, hogy a Magyarországon és Közép-Kelet-Európában működő nagy nemzetközi cégek a ma Bécsben, Münchenben működő központjaikat szívesen hoznák ide Budapestre, abban az esetben, ha itt megfelelő infrastruktúra, kiszolgálás rendelkezésükre állna a Liszt Ferenc Repülőtéren. De ahhoz valamit lépni kellene, és mindenképpen, mert a vasúti és közúti áruszállítás azért bekerült az anyagba, és vannak mindenféle gondolatok erre vonatkozóan, de ennek is szerepelnie kellene, hiszen tudnunk kellene, hogy az állam tervezne-e egy ilyenben valamiféle részvételt. Tudnunk kellene, hogy van-e valamilyen szándék, legalább koncepcionális szinten. Tervezik-e azt, hogy ennek a megvalósításába a magyar állam akár már rövidtávon is beszálljon? Ha igen, akkor ennek az összes áru fuvarozással kapcsolatos összefüggését valamilyen módon legalább meg kellene említeni az anyagban, hogy lehessen arról tudni, hogy igen, itt vannak olyan komoly koncepcionális elképzelések, amelyek adott esetben a fejlesztésekhez is kell hogy kapcsolódjanak.

Tehát mondom, nekem a légi közlekedéssel kapcsolatban nagyon komoly hiányérzetem van. Most így, ebben a formájában ez az anyag lényegében úgy néz ki, mintha Magyarországon vagy nem lenne légi közlekedés, vagy a stratégia időtávján belül egyáltalán nem is számolnánk azzal, hogy itt a légi közlekedés valamiféle fejlesztése és a légi közlekedéshez kapcsolódó tevékenység lesz vagy lenne. Ezt nagyon komoly problémának tartom, úgyhogy javasolom, ezt mindenképpen bele kellene még foglalni az anyagba.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Megyünk tovább. *(Jelzésre:)* Vantara képviselő úré a szó.

VANTARA GYULA (Fidesz): Vantara Gyula vagyok. Az előttem szólók megígérték, hogy rövidek lesznek, én valóban az leszek.

Két dolog, inkább érdeklődés, illetve figyelemfelhívás. Az egyik az önkormányzati utak kérdése. Az önkormányzati utak ugyanúgy a nemzeti vagyon részét képezik, mennyiségében a kétszerese, háromszorosa az országos közúthálózatnak, ez ezen a táblázaton, ugyan jobban látszik a saját kinyomtatottunkon, de néhány olyan kérdésben, mint például a módváltás, P+R-ről B+R-re történő váltás, a városi áruszállítás fejlesztése, a közlekedési láncok összekapcsolódása, ezek mind a városokban vagy a településeken történnek meg.

Kérdés. Az önkormányzati utak állapotával kapcsolatban van az a régi szakmai mondás, hogy a közlekedőt nem érdekli, hogy önkormányzati vagy állami úton érkezik vagy közlekedik, mindenütt ugyanazt a szolgáltatást várja, ugyanazt a jelzésrendszert, ugyanazt a biztonságot. A kérdés tehát az, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia részének kellene-e lennie az önkormányzati utakkal kapcsolatos kérdéskörnek, tekintettel arra, hogy jó néhány helyen kapcsolódnak ezek a feladatok az önkormányzati úthálózathoz.

A másik a közlekedésbiztonság. Úgy gondolom, a Nemzeti Közlekedési Stratégia részének kell lennie, azon túl, amik itt a táblázatban, illetve a szövegben megfogalmazódtak, hogy bizonyos csomópontok átalakításával, a nagyvárosi és egyéb csomópontok átalakításával a közlekedés biztonsága növelendő. Talán ennél többet érdemelne, hiszen úgy tudom, elfogadott az Unión belül is a baleseti számok csökkentése. Erre vonatkozóan nem látszik ezeken a beavatkozásokon túl, amelyek, ha jól látom, a csomópontokra koncentrálnak, ezeken túl nem látszik egy ilyen átfogó, a balesetszám csökkenése irányába mutató stratégia. Ezzel kapcsolatban mindig van egy félsz az emberben, hogy egy stratégia igazán akkor hasznosítható, ha az úgy van megfogalmazva, hogy feladat, határidő, pénz és egy felelős. Itt nagyjából ebből a 3-4 elemből a zöme megvan, csak itt van a felelősség kérdése. Tehát ki felel ennek a végrehajtásáért? Honnan lesznek meg ezek a pénzek itt a végén? Tehát nyilván alapos tervezőmunkával meg lettek tervezve.

Köszönöm szépen.

ELNÖK: *(Jelzésre:)* Megadom a szót Volner Jánosnak.

VOLNER JÁNOS (Jobbik): Köszönöm szépen. Igyekszem a lehetőségekhez képest röviden, de annyira röviden értelemszerűen a téma kiterjedt jellege miatt nem nagyon lehet hozzászólni.

A közösségi közlekedéssel kezdeném, amelyre nem kaptunk itt az anyagban megfelelő válaszokat. A tarifaközösség kérdésében nem látjuk még egyelőre a fejlődést, illetve, ha csak arra gondolok, hogy Budapesten és környékén mi zajlott, ott, ahol a legégetőbb ez a probléma, az előzetes VEKE-féle tervekhez képest még 2006-os tanulmányokat olvastam, hogy akkor még miket fogalmazott meg Vitézy Dávid a társadalmi szervezet vezetőjeként, ahhoz képest gyakorlatilag sehogy nem állunk ezzel a dologgal.

A vasút, közút összhangja a tömegközlekedésben. Ez szintén egy olyan terület, ahol nem láttuk ennek az eredményeit, és ennek az anyagnak a tartalmában sem látjuk ennek a kibontakozását. Értelemszerűen többször megfogalmazódik az, hogy össze kell hangolni a menetrendeket, de alapvetően ez még mindig nem történt meg, és most sem látom megnyugtató módon rendeződni ezt a kérdést.

Az elektronikus jegyrendszer kérdése. Azt gondolom, egyszerűbb lett volna, ha a kormány kitart a nemzeti egységes kártyarendszer mellett, és megcsinálja, mert nagyon sok mindenre jó lett volna, többek között arra is, hogy az utazási jogosultságokat egy kártyán belül tartsák nyilván. Ehhez értelemszerűen a különböző szervezetek különböző jogosultságokat tudnak hozzárendelni, egymástól – adatvédelmi szempontból ez is fontos – nem tudják ezek a szervezetek megtudni azt, hogy az adott polgár még éppen hol rendelkezik különböző jogosultságokkal, csak a saját jogosultságait, illetve adott esetben a polgár jegyét, bérletét tudják ilyen módon ellenőrizni. Azt gondolom, ez nemcsak azért lenne fontos, mert a polgárok élete könnyebb lenne, hanem azért is, mert a közösségi közlekedésben a jegyárbevétel, illetve a bérlet-árbevétel növekedését okozhatná ez a lépés. Ezt sem látjuk ilyen módon megnyugtató

módon rendeződni. Ezeket a lépéseket az egész országban jelenleg a kor technikai fejlettsége mellett már meg lehetne valósítani, de még mindig nem látjuk ezt ilyen módon körvonalazódni.

A P+R parkolók kérdése ismét egy ilyen kérdés. Fizetőparkolást üzemeltetnek most már az ország kisebb városaiban is a nagyvárosok mellett, mindenhol kiterjedten működik a rendszer és általában veszteségesen. Értelemszerűen ezekből a rendszerekből, hogyha veszteséges, nem fog soha beruházás származni, tehát nem épül mélygarázs, parkolóház, ami segíthetne azon a közösségi közlekedés versus egyéni közlekedés problémán, ami a nagyvárosokban rendszeresen dugókat okoz. Értelemszerűen, amíg a közösségi közlekedés nem jelent versenyképes alternatívát az autózással szemben, addig az autósok nem fognak átszokni a közösségi közlekedés igénybevételére.

Még egy valami, amiről azt gondolom, ide kellene tartoznia, ez a közösségi közlekedési eszközök gyártásának a kérdése. Milyen módon próbáljuk helyzetbe hozni a magyar ipart? Vannak kezdeményezések, most gondolhatok akár a Rába-féle együttműködésre vagy az egyébként jól sikerült, szintisztán piaci alapon működő szolnoki Stadler-beruházásra, amelyek, azt gondolom, előremutatóak, példaértékűek lehetnek, de ezek még mindig elszigetelt kezdeményezések, illetve ha a tendereket nézem, ott más országok, más európai országok gyakorlatától eltérően nem a magyar gyártókat látjuk kedvezményezett helyzetben, nem azokat a cégeket, amelyek itt termelnek, itt foglalkoztatnak munkaerőt. Azt gondolom, ha sikerülne a közbeszerzési és iparpolitikai sikeres gyakorlatot lemásolni a nyugat-európai országokról, akkor sokkal előrébb juthatnánk ezeken a területeken is.

A közösségi közlekedésről áttérve a közúti áruszállításra, csak néhány szóban. Az elektronikus útdíj kérdéseit az államtitkár úrnak egy törvényjavaslatunk kapcsán már szóba hoztam. Jelenleg sajnos nem látjuk jól működni ezt a rendszert, hiszen azt láttuk, hogy a nagy forgalom leterelődött az autópályákról, mert ott drágábban közlekedtek ezek a járművek, mint mondjuk a mellékutakon, és igyekeztek a fuvarozók megkerülni ilyen módon az autópályákat, értelemszerűen olyan utakra tévednek, amelyek nincsenek ekkora teherforgalomra felkészülve, és ezeknek az utaknak a burkolatát súlyosan károsítják a nagy tömegű tehergépjárművek. Tehát ez is egy olyan kérdés, amelyben, azt gondolom, érdemes lett volna átgondoltabban cselekedni, de még most sem késő, ha már stratégiát fogalmazunk meg.

A gázközlekedés kedvezményezése ismét egy olyan kérdés, amit a figyelmükbe szeretnék ajánlani. A nagyvárosokban a részecskeszűrők alkalmazásával együtt is egyre nagyobb problémát jelent a szállópor-szennyezés. Adott esetben a részecskeszűrők annyit változtattak a dolgon, hogy a kibocsátott szálló por volumene kisebb lett, azonban ezek a részecskék kisebbek lettek, ebből kifolyólag még veszélyesebbek, a lakosságnak súlyos egészségügyi problémái származtak ebből. Csak egy összehasonlító adat: 8 évvel él kevesebbet egy átlagos kőbányai ember, ennyivel rövidebb az átlagos élettartama, mint mondjuk egy II. kerületinek. Nyilván nemcsak a légszennyezettség, hanem a táplálkozás, az életmód, nagyon sok minden beletartozik ebbe, de mondjuk alapvetően a légszennyezés több évet elvesz a nagyvárosokban élő emberek életéből. Ezért is lenne érdemes megfontolni egy olyan közlekedési alternatívát, ahol a finom por szennyezés csökkentett mértékben jelenik meg. Ennek érdekében több javaslatot tettünk, ezeket most idő hiányában nem szeretném ismertetni.

Érdemes lenne egyszer a gazdaságossági hasznosság szempontjából utána számolni az autópálya-beruházásoknak, ugyanis nagyon sokszor azt láttuk, hogy nincs meg az a fajta előzetes tervezés, ami egy-egy beruházás megtérülésére megnyugtató válaszokat adhatna a honatyáknak, a döntéshozóknak, hanem adott esetben axiómaként fogadja el a kormány például azt, hogy ha autópályát építünk, akkor az meg fog térülni. Csak kérdezem önöktől: 8 ezer autó a forgalma jelenleg például az M6-os autópályának. Ez az autópálya tényleg kihasznált a jelenlegi keretek

között? 55 ezret visz el emlékezetem szerint az M0-ás autópálya naponta, tehát többszörös a terhelése. Értelemszerűen azt axiómaként nem lehet kezelni, hogy az autópálya-beruházás törvénytörően új befektetéseket fog indukálni. Jelenleg olyan térségekbe vezetnek autópályák, ahol nagy munkaerő-felesleg van, mégsem jön létre az a fajta gazdasági növekedés, amelyet ezektől a beruházásoktól várhatnánk.

A vasúti közlekedésre, ezen belül is elsősorban a vasúti teherfuvarozásra áttérve. Olvastam egyszer egy nagyon érdekes tanulmányt, egy Paul Lacord nevű kínai-francia úriember írta, egyébként a CEU-n docensként tanít, ő felvetette azt a lehetőséget a magyar logisztikai kitérés szempontjából, amit én magam is reálisnak tartok, hogy a kínai Selyemút újjáéledése akár Magyarországon keresztül vezethető. Itt azokra a termékekre gondolunk, amelyeknek viszonylag gyors az erkölcsi avultatásuk, éppen ezért vasúton szállítják, nem pedig a jóval hosszabb szállítási utat jelentő hajóúton. Ez a termék gyorsabban, könnyebben szállítható, adott esetben elektronikai cikk, két hét alatt ideérhet Kínából. Jelenleg a magyar vasúthálózat, a magyar logisztikai ágazat fejletlensége miatt Csehország, Lengyelország irányában kerül el minket ennek az áruforgalomnak a jelentős része, értelemszerűen a magyar logisztikai ágazat jelentős veszteségeket szenved el emiatt. Ez is egy olyan kérdés, amelyen, azt gondolom, érdemes lenne eltöprengeni.

A záhonyi átkelő korszerűsítése. Jelenleg az történik, hogy beérkezik oda egy tehervonat, a hét különböző terminál valamelyikébe jelentős trakciós költséggel, jelentős időfelhasználással elviszik, megtörténik az átrakása a széles nyomtávúról az európai vasútra, és ilyen módon mehet tovább. A szlovák oldalon sokkal versenyképesebb módon egy modern vállalatszervezési elv alapján megoldott terminál várja a tehervonatokat. Értelemszerű, amíg Magyarországon ez a helyzet, addig el fogja kerülni északi irányba Magyarország területét a teherforgalom, ami azért is problémás, mert a logisztikai ágazathoz kapcsolódó összeszerelő üzemek, azok, amelyek az európai uniós származáshoz szükséges 50 százalékos hozzáadott értéket biztosítják ezeknél a beruházásoknál, megint csak nem Magyarországon valósulnak meg. Azt gondolom, érdemes lenne ezt ilyen módon tisztába tenni.

Van még egy olyan kérdés, amit megint csak a vasúti teherfuvarozással kapcsolatban érdemes megemlíteni, ezek a trakciós költségek, illetve az ezzel kapcsolatos MÁV-Trakció működése. Addig, amíg nem lát a versenyszféra adott esetben megnyugtató választ arra, hogy ezek a költségek nem úgy fognak alakulni, hogy a MÁV a magyar állam nyomására adott esetben magasabb trakciós költséget érvényesít, csak azért, mert mondjuk igyekszik más ágazatokhoz hasonlóan a vasúti teherfuvarozás szereplőit is megsarcolni, addig, azt gondolom, nem lehet elvárni, hogy nagy beruházások történjenek ebben a szektorban, holott fontos lenne, hiszen Magyarország adott esetben központja lehetne a Kelet-Európát érintő vasúti teherfuvarozásban folyó terjeszkedésnek.

A 160 kilométer/órás sebesség helyett, kollégáimhoz csatlakozva én is azt mondom, elég lenne a jóval lassabb vasúti sebességet is elérni. A cégek már megelégednének azzal is, hogyha a vasúti lassú jeleket kivennék ezekből az érintett szakaszokból. A 160 kilométer/órát jelenleg – bár úgy lenne, hogy nincs igazam – sajnos irreálisnak és túlságosan drágának tartom a jelenlegi magyar viszonyok között. A kormánynak évi 12 milliárd forintos költési terve van a magyar logisztikai ágazat felfuttatására. Azt kérem önöktől, hogy ha végiggondolják a kínai Selyemútban rejlő lehetőségeket, az intermodális szállítási formák lehetséges felfuttatását, azt gondolom, akkor sokkal többet is érdemes ebbe az ágazatba invesztálni akkor, hogyha ez kellő szakmapolitikai intézkedésekkel valósul meg. Amit például nem látok, és értelmetlennek látom, mert ismerem az áruszállítás volumenét és fő irányait, az ezzel kapcsolatos ábrákat, a térszerkezeti berendezéseket is ismerem, a Belgrád felé menő vasútvonal, most mondják meg őszintén, milyen jelentős

mértékű áru- vagy személyforgalom zajlik a két ország viszonylatában, amelyre érdemes lenne egy új beruházást alapozni? Én ezt egész egyszerűen nem látom. Tehát ez egy olyan beruházás, amelyről már most nagy biztonsággal el tudom mondani önöknek, hogy nem fog megtérülni. Amiben érdemes lenne elgondolkodni, ez az úgynevezett Inermarium együttműködés, a lengyel-horvát-magyar tengely, amit most már egyre többen forszíroznak egyébként ezeknek az országoknak a politikusai közül is. Azt gondolom, hogy az iparpolitika összehangolásával ezt meg lehet tölteni tartalommal, ebben már valóban lehet olyan együttműködési lehetőséget találni, amelyek üzleti megtérülést is jelentenek.

Az intermodális szállításnál érdekes és ígéretes fejlesztéseket láttunk több ágazatban is a Baja Port kiépülésével például. Ott azt kell látni, ha a Duna Stratégiát komolyan akarja venni a kormány, és a Duna hajózhatóságát a teljes szakaszon biztonsággal biztosítani szeretné, akkor nem megkerülhető az egyébként a Jobbik programjait között szereplő dunai duzzasztás kérdése. Ez egy olyan kérdés, amelyben át kellene végre lépni ezt a Bős-Nagymaros tabut, több vízlépcsővel hajózhatóvá kellene tenni a Duna magyarországi szakaszát, mert egészen addig, ameddig ez nem történik meg, nemhogy a logisztikai ágazat nem tud ebből részesedni jelentős nyereséggel, hanem az alacsony vízállás miatt nagyon sokszor még a termelők számára is problémát okoz, hogy a gabonatermést kivigyék az országból, mert az uszályok nem tudnak közlekedni, tehát más ágazatokban is jelentkezik ez a fajta veszteség.

A repülési ágazatra áttérve. Ha csak a BA Zrt. tevékenységéből indulok ki, azt láthatom, hogy elmaradt fejlesztések vannak, és olyan színvonalú repülőterünk van, ami leginkább egy közép-afrikai ország színvonalát idézi, tehát egész egyszerűen méltatlan Budapesthez az, ami itt történik. Azt gondolom, a kormánynak akár kormányzati eszközökkel, nyomásgyakorlással, ahogy már egyébként kilátásba is volt helyezve, a területarányos adó kivetésével rá kell szorítania a beruházót arra, hogy ezeket az állapotokat normalizálja. A minőségi turizmus jelenleg elkerüli Magyarországot. Ha most komolyan veszem azt, amit a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium a Malév Fehér Könyvében leírt, hogy Magyarországnak 70 milliárd forint költségvetési bevétele származott a légitársaság működtetéséből, ennyi volt egészen pontosan, akkor azt gondolom, érdemes átgondolni azt, hogy az első osztályú turizmus elvesztésével mekkora bevételtől esik el az ország. A turisták, akik idelátogatnak Magyarországra, a külföldi turisták 1200 milliárd forintot költenek el évente ebben az országban. Ha Magyarország lemond a minőségi turizmusról, és csak a fapados gépek szállnak le ebben az országban, akkor az a turizmus, ami nem nagy tömeget, de rengeteg pénzt hoz ide, el fogja kerülni elsősorban a Bécs-Prága desztinációban Magyarországot, értelemszerűen jelentősek lesznek ennek a nemzetgazdasági veszteségei.

A másik, ami nagyon fontos, amiben a kormány jelenleg gondolkodik, az úgynevezett SSC-k, azaz az üzleti szolgáltató központok megtelepedése. Fapados légitársasággal megközelíthető helyekre alpból nem mennek ezek a cégek nagy számban, egész egyszerűen el fogják kerülni, ez a lehetőség ma fennáll Budapest részére, bár adott esetben munkaerőt, nyelvet beszélő, jól képzett munkaerőt tudnánk biztosítani, infrastrukturális feltételeket ezt leszámítva tudnánk biztosítani. Ha csak a fapados légitársaságok jönnek ide, adott esetben nem megközelíthető más módon a főváros, akkor sajnos erről az ágazatról nagymértékben le kell mondania a kormánynak.

Idő hiányában csak ennyit szerettem volna mondani. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Nyilván sok kérdést nem tettünk fel, de még így is elment az idő, úgyhogy most megadnám a szót a válaszokra, illetve véleményekre. Parancsoljon!

Válaszadás

DR. VÖLNER PÁL államtitkár (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Köszönjük az elővárosi közlekedésre adott dicsérő szavakat. A határ menti kapcsolatokat lehet, hogy említette ugyan az elnök úr, benne van az anyagban, hogy mennyire hangsúlyozottak. Az ETE-programokra, tudjuk, a következő ciklusban is legalább akkora forrás áll rendelkezésre, mint ebben a ciklusban, és ebből az infrastruktúra jelentős részt fog kapni. A CEF-et is azért a határ menti kapcsolatok körébe utalnám, ami például itt a gyorsforgalmi kiépítéseknél a négysávosság Szlovénia irányába, vagy éppen a pozsonyi összeköttetés megteremtése mind-mind ebbe a körbe sorolható. Tudjuk, van egy szlovák-magyar határegyezmény. Nagy erőfeszítéseket teszünk arra, hogy a többi környező állammal is ilyen átfogó határegyezményeket kössünk, hogy az infrastruktúrafejlesztések külön kormányközi egyezmények nélkül valósulhassanak meg. Nem mi tehetünk róla, hogy mondjuk Romániában 3 év alatt a negyedik miniszter távozik a posztjáról, tehát azért vannak nehézségeink ebben a tekintetben, de dolgozunk rajta, valahogy megpróbálunk ezen javítani.

A Hegyeshalom-Budapest eljutási idő, ami szóba került, itt is azért több szempontot kell megvizsgálni. Egyrészt tehát látható, hogy ezen a vonalon, ha már ilyen állatorvosi lóról beszélünk, itt is történnek majd fejlesztések. A Takta-Biatorbágy szakasz kiépítésével lezárul majd ez a fejlesztés, illetve megújul az egész pályaszakasz. Valószínűleg jobban le kell majd válogatni, hogy a gyorsvonatok ne álljanak meg minden településen, mint ami az elmúlt 20 évben a menetrend-módosítások eredménye volt, hanem a személyvonat személyvonat legyen, a gyorsvonat gyorsvonat, az IC IC legyen. Tehát ezeket a szegmenseket nyilván majd rendbe kell tenni.

Ami a közút, autópálya viszonyát illeti, gyakorlatilag Volner János képviselő úr felvetésében is elhangzott, valóban nem biztos, hogy az autópálya-fejlesztések optimálisan történtek. Ha már a kormánypártokról beszélünk, akkor tegyük hozzá, hogy az előző kormánypártokat illeti ez a címke. Mi olyan autópálya-fejlesztést, ami gyakorlatilag PPP-konstrukcióban a jövőt terhelve és extraprofitot biztosítva a különböző vállalkozói köröknek valósult volna meg, nem indítottunk, nem is folytattunk, ebben teljes egészében egyetértünk.

Ami itt a repülőterek kapcsán, a légi közlekedés kapcsán és néhány fejlesztésnél is elhangzott, gyakorlatilag a stratégia, amit említettem, egy keretet foglal magában, próbálja a fő irányokat feltárni, megjelölni. Ahol ezt nem vállaltuk be, mint a vízi közlekedésnél vagy a légi közlekedésnél, ott természetesen projektszinten arra bármikor lehetőséget nyújt, hogy a fejlesztések meg tudjanak valósulni akár gazdasági célból, ami elhangzott, tehát teljesen, maximálisan nyitott a program, hogy a GINOP-forrásokat befogadja, és ezek közlekedésfejlesztésként is megjelenjenek.

A légi áruszállítás kérdése, amit Márton Attila képviselő úr felvetett. Valóban nagyon jó lenne, ha ez a térség lenne annak a cargo bázisa, hogy itt a közép-európai térségben mi tudnánk összegyűjteni az árumennyiségeket, amelyre Budapest központi fekvése, vasúti és közúti centralizált szerepe jó lehetőségeket nyújt. Folyamatosan teszünk erőfeszítéseket. Most itt is a fő problémát az jelenti – ezzel Volner János képviselő úr felé is részben választ adnék –, hogy a Budapest Airport üzletpolitikájával kapcsolatban, itt gondolunk a fapados vagy a minőségi turizmusra, a kormánynak nincs befolyása, tehát ilyen értelemben nem tudjuk meghatározni, hogy mennyiért és honnan fogadjanak. Mi azt látjuk, hogy gyakorlatilag a privatizációt követően egy olyan cégcsoport kezébe került a reptér, amely azokat a vételárrésztleteket vételként ráterhelte a cégre, ezért olyan üzemieredmény-követelményekkel küzd, amely nem tesz lehetővé olyan piaci fejlődési árazást, amely kedvezne a térségben a budapesti repülőtér felfuttatásának.

Az, hogy a vidéki repülőterek kérdésében az anyag nem tartalmaz egyes megállapításokat, és a légügyi stratégia valóban nem került beépítésre, korábban elfogadásra sem, de Márton Attila képviselő úrral már az előző évben is tárgyaltunk róla, valóban ezt az anyagot majd ki kell értékelni, és azért hamarosan meg tudjuk majd jeleníteni azokat az elemeit, amelyek kimondottan a közlekedéshez köthetők, hiszen ez egy átfogó stratégia volt, amely a gyártástól egészen a képzésig minden területet felölelt. Tehát meg tudjuk majd úgy jeleníteni, hogy akkor a realitásokhoz vagy éppen a fejleményekhez igazodóan a Közlekedési Stratégia részét képezze.

A HungaroControl szerepe aktualitás, amely most itt az Unión belül zajlik, hogy milyen légi irányítás lesz, mennyire centralizálják, de ez nem jelenti azt, hogy feladnánk a pozícióinkat, mert ha éppen van egy ilyen centralizációs törekvés, akkor azt szeretnénk, hogy pont a HungaroControl legyen az a centrum, ahol ez a légi irányítás megvalósul, amire a műszaki fejlettség, az elmúlt évek beruházásai, a cég működése éppenséggel egy objektív mérce alapján jó reményeket nyújtana. Szerintem sokkal fejlettebbek vagyunk a térségen belül, mint akár az osztrákok. Tehát ezt az észrevételt köszönöm, és megpróbálunk ennek megfelelően eljárni.

Vantara Gyula képviselő úr nyilván polgármesterként is említette az önkormányzati utak kérdését, a városi közlekedést, a közlekedésbiztonságot. Ezt a táblázatot, ami ott fent van, azért átnéztem, ott a kódszavak egy kis keretben benne vannak, tehát a közlekedésbiztonság, külön a nagyvárosi közlekedésbiztonsági beavatkozások szerepelnek, a vasúthálózati, a budapesti külön megjelenítésre került. Szerintem ilyen értelemben a közlekedésbiztonságba az utak állapota ugyanúgy beletartozik, nemcsak a körforgalmak kiépítése, hiszen most is zajlik országosan egy útfelújítási program, amely éppen a közlekedésbiztonsági, felületi egyenlőtlenségek megszüntetésével kapcsolatos. Tehát a stratégia megfogalmazásai ezeket magukban foglalják.

Volner János képviselő úr említette, hogy hogyan jelenik meg a közösségi közlekedésben például az elektronikus jegyrendszer. Az anyagban szó van róla, hogy a közösségi közlekedés összehangolása, tehát ez alatt a címszó alatt természetesen a tarifaközösség és maga a jegyrendszer ugyanígy beleértendő. Maga az anyag tömörített, tehát nem tud erre kitérni, de azt hiszem, ha az 5 ezer oldalnak a megfelelő fejezeteit kivesszük, akkor, amint említettem, a két gyengébb terület, a légi közlekedés és a vízi közlekedés kivételével azért kellő mélységű feltárás történt. Éppen valamelyik regionális egyeztetésen volt az, hogy az egyik megyei vezető sérelmezett bizonyos kitételeket, amelyeket az anyag tartalmazott. Kiderült, hogy abból a megyei anyagból vettük át, amelyet éppen az ő irányítása alatt álló önkormányzat készített el, tehát az anyagmennyiségbe így egy kicsit bele lehet fulladni.

Honnan lesz pénz a fejlesztésekre meg a fenntartásra, ez egy jó kérdés, csak szerencsére nem a Nemzeti Közlekedési Stratégia feladata volt, hogy ezt meghatározza, mert akkor beletörtött volna a bicskánk, hiszen a megfogalmazott projektek forrásigénye és az általunk most 2020-ig belátható idejű forrásigénye többszörösen meghaladja azt, amit ténylegesen látunk. Persze remélem, hogy a költségvetés javuló helyzetében, pontosan azért, mert óvatos becslésekkel dolgoztunk, nem vettük ezeket figyelembe, de vannak olyan projektek, amelyek csak nyilvánvalóan költségvetési forrásokból tudnak megvalósulni. Remélhetőleg itt az ED szerepe lényegesen enyhíti majd az ágazat gondjait, noha nem oldja meg, mert ha magával az ED-bevételekkel együtt is letisztítanánk a PPP-terheket, akkor is azt kellene mondanunk, hogy azért örülünk, hogy az ED egy költségvetési bevétel, mert így a költségvetés soha nem mondhatja azt, hogy az ágazat oldja meg a saját bevételeiből a saját gondjait. Mindig kell egy költségvetési többlet. Ha az most uniós forrás formájában jelenik meg, akkor úgy jelenik meg, de a fejlesztések költségét az ágazat nyilván soha nem fogja kitermelni, mert annak a hasznai társadalmi, gazdasági szinten kell hogy jelentkezzenek, vagy éppen az oktatás, az egészségügy, a közigazgatás megközelíthetősége szempontjából.

Volner János képviselő úr: tehát részben már érintettem, a menetrendek szerkesztése meg a P+R parkolók szerepe egy örök téma. Látható, hogy a mostani vasúti fejlesztéseknél például már nemcsak a síneket cseréljük, felújítjuk az állomásokat, a parkolórendszereket kiépítjük, megpróbáljuk ezeket kamerával őrzött parkolóként megvalósítani, hogy minél nagyobb kedvet, minél nagyobb átszállást biztosítsunk, és közkedvelté tegyük ezeket a közösségi közlekedési módokat.

A buszgyártást inkább a gazdasági program részeként fogom fel, de nyilvánvaló, a közlekedési járműgyártás részét képezi a kormányzat politikájának, de nem a stratégián belül kellene megjelenítenünk. Nyilvánvaló, ha lesz is ilyen támogatás, az a GINOP-forrásaiból valósul majd meg, ha az uniós aspektusokat vesszük figyelembe.

A közúti áruszállítást az ED kapcsán is említettem. A múltkor is említettem, tehát gyakorlatilag a KRESZ módosításával egyidejűleg a 6500 kilométeren kívüli úthálózatnál nagyon korlátozott mértékben lehet igénybe venni az utakat. Én ezt rendőrségi kérdésnek tekintem. Úgy látom, hogy egyre jobban kiépül az ellenőrzés, most már a főutakon is megvannak a leágazások, néhány helyen azok a kapuk, amelyek ezt biztosítják. Van egy olyan gyanúm, hogy ha itt ezek a különböző mérőberendezések kiépítésre kerülnek, akkor ezt a célt is fogja szolgálni a rendőrség szempontjából, hogy – mondjuk – volt-e jogosult vagy jogosulatlan útigénybevétel annál, aki ott éppen áthaladt. A szálló por kérdése szerintem több ágazat összefogását igényli, tehát ez legalább annyira környezetvédelmi ágazati kérdés, és nyilvánvaló, ebben mi együtt fogunk működni, és amit tudunk, a magunk részéről meg fogunk tenni. Szó van esetleg a gázüzemű buszok elterjesztéséről mondjuk a helyi közlekedésben, ami szintén azt biztosítaná, hogy a tisztább széndioxid kibocsátás megtörténjen ilyen szempontból úgy, hogy nem kötődik hozzá koromrészecske, mint a dízelüzemű járműveknél.

Az autópálya-beruházások gazdaságossága, ezt részben már érintettem. Hál' istennek, abban a helyzetben vagyunk, hogy ebbe nem ugrottunk fejest. Azt azért látni kell, hogy az autópálya-építéseknél sok-sok éves előkészítő folyamat van, tehát gyakorlatilag hozott anyagból dolgozunk. Amiket mi készítünk elő, azokat majd a következő kormány tudja megvalósítani, mi nyilván nem, és amiket mi építünk, azok nyilván részben már egy vagy két ciklussal ezelőtti fejlesztések vagy tervezési folyamatok eredményei.

A vasúti árufuvarozás művelésében egyértelműen érdekeltek vagyunk. Legutóbb a Transzszibériai Egyesületnek volt Budapesten egy ülése, ahol itt volt az orosz közlekedési miniszterhelyettes is. Itt inkább azzal a problémával küzdünk, hogy gyakorlatilag Belorusszia és Oroszország vámunióban vannak, sokkal kedvezőbb nekik a breszti átrakodás a lengyel határon. Tehát ami a mi térségünket érintheti, az a mediterrán, Dél-Olaszország, Lombardia, Dél-Franciaország térségébe tartó áruszállítás. Megvan az oroszokban a nyitottság, de nyilván itt ezt az orosz-ukrán helyzet is befolyásolja. Igazából Szlovákiával pedig szerintem lehet egy kiegyensúlyozott forgalommegosztást kialakítani. Volt ugyan egy lélektanilag kedvező pillanat még az előző szlovák kormány idején, amikor talán jobban, aktívabban megfoghattuk volna ezeket a dolgokat.

A trakció árképzésére nincs ilyen értelemben direkt befolyása a kormányzatnak, nincs elvárása sem ezzel kapcsolatban. Nyilván a MÁV-nál már elkezdtünk egy átalakítási folyamatot, most éppen lelassultunk, mert a banki adósság rendezésére a 300 milliárdot meghaladó adósságot 260 milliárd körüli összeggel stabilizáltuk. Kell majd egy újabb költségvetési áldozatvállalás ahhoz, hogy ezt letisztázzuk, és akkor azokat a szerkezeti átalakításokat le tudjuk zongorázni, amelyek a hatékonyságot, a menedzsmenthez kapcsolódó lépéseket tartalmazzák, amelyek a Közlekedési Stratégiában is megjelennek.

A logisztikai támogatások kérdése. A logisztika a GDP 6 százalékát produkálja. Hogyan a leghatékonyabb ezt felhasználni? Ez nyilván megint a stratégia keretein kívül akár egy napi vagy operatív problémát jelent, ennek a részleteibe ezért nem merülnék bele.

Az intermodális fejlesztések szerepe. Több nagyváros foglalkozik ezzel a kérdéskörrel, tervezési folyamatok zajlanak. Remélem, beváltják az ezekhez fűződő elvárásokat, az utazóközönség megelégedését szolgálják, illetve megfelelően sikerül majd kombinálni a lehetőségeket.

A Budapest Airport kérdését részben érintettem, hogy területarányosan és mit, mivel lehet. Itt folyik egy folyamatos polémia az Airporttal, ugyanakkor abban vagyunk érdekeltek, hogy jól működjön, legutóbb éppen a DHL létesített egy logisztikai bázist a repülőtér területén. Tehát nem rossz a viszony a kormányzat és a Budapest Airport között, ugyanakkor az nem várható el, hogy mondjuk amellet asszisztáljunk, hogy ha kötelezettségeket vállaltak fejlesztésekre, és utána ezeket a lehetőségeket vagy fejlesztéseket átjátsszák másoknak, akik ebből profitálnak, ha van egy szerződés, akkor azt vagy tartásák be, vagy adják vissza, ha nem bírják ezeket végrehajtani. Tehát mi is tudunk bevonni harmadik felet, ha arról van szó. Bocsánat, Márton Attila képviselő úrnak ezt a kérdését akkor így nem válaszolhatom meg.

A vízlépcső kérdéskörét most nem keverném bele a stratégiába. Amint említettem, ez azért sikerült ilyen elnagyoltra, mert ennek a stratégiának nem feladata, hogy ilyen alapvető kérdéseket, amelyek részben politikaik, szakmailag ilyen vagy olyan irányban eldöntsük. Remélem, ezekben a kérdésekben is történik majd előrelépés, és mindenféle Duna Stratégia, környezetvédelmi, árvízvédelmi, öntözési, turisztikai és egyéb szempontok mellett megoldódnak majd minél optimálisabban ezek a problémák.

Biztos, hogy nem tértem ki mindenre, ami itt elhangzott, az idő rövideje nem is tette lehetővé, de ha jobban el kívánunk mélyedni az anyagokban, akkor akár Takács úr, akár Simon úr a rendelkezésükre áll.

Elnök úr, ha megengeded, most van egy találkozóm, de pár perc múlva visszajövök, addig az urak a rendelkezésekre állnak.

További vélemények és kérdések

ELNÖK: Ha esetleg olyan politikai kérdést tartalmaz, akkor azt megismételjük, de azt hiszem, eddig igazából nem nagyon került ilyenre sor. Köszönöm, akkor folytatnánk, ha már egyszer így sikerült a bizottsági ülést összehívni egy ilyen fontos témában, mert végül is a közlekedési albizottságnak mégis csak a Nemzeti Közlekedési Stratégia megtárgyalása a legfontosabb. Akkor egy második kört, ahol csak nagyon röviden lehet reflektálni és esetleg újabb kérdéseket feltenni.

Annyit szeretnék hozzátenni, és megpróbálok rövid lenni, de, hogy világos legyen, azért hangsúlyozom, hogy a Nemzeti Közlekedési Stratégia nemzeti is legyen, mert ez nem volt mindig így. Szerintem tehát 2010 előtt nem teljesen így volt, és nem is az a lényege, hogy most át legyen kötve egy nemzeti színű szalaggal, és olyan legyen a retorikája, hanem konkrétan fejlesztési problémák adódtak ebből. Tehát amikor a szemlélet elsősorban az volt, és nyilván a szakemberek most is így ülnek le, hogyha az Unió számára el kell készíteni a stratégiát, akkor figyelembe kell venni az uniós előírásokat, az uniós közlekedéspolitikát. Ez helyes. Nagyon hasznos dolog volt a környezetbarát közlekedési módok előnyben részesítése, sajnos, ez kevésbé valósult meg, pedig nagyon hasznos.

Másfelől viszont, mint említettem, hogy csak egy példát mondjak, ahol szemléleti problémákat láttam 2010 előtt, a közútfejlesztésekben is az volt a feladat, ugyanúgy, mint a vasútnál, ezt is kimondták az akkori stratégiákban, hogy a feladatunk az, hogy a közlekedési

folyosókat biztosítsuk, most leegyszerűsítve mondom. Ezt úgy is le lehet fordítani, hogy nemzeti célból minél gyorsabban menjen át Magyarországon a tranzitforgalom, ami nyilván egyébként nem magyaros szempontból azért egy kicsit differenciáltabb. Nagyon sok helyen ezért nem volt prioritás, hogy elkerülő utak épüljenek az útfelújításoknál. Rendkívül olcsón tették ezt meg, de már ez is megváltozott az elektronikus útdíj bevezetésével. Gyakorlatilag azok a fajta célok, hogy viszonylag arra koncentráljuk a forrásokat, hogy át tudjanak haladni minél előbb, viszonylag olcsón Magyarországon, leegyszerűsítve ez a szemlélet uralta egy kicsit a közlekedésfejlesztést. Azt gondolom, ez a stratégia már nem ezt tartalmazza, csak lehet, hogy egy kicsit karakteresebben is meg lehetett volna fogalmazni, hogy itt azért jelentős eltérés van. Tehát ne szégyelljük mondjuk a határ menti kapcsolatokban, ami ennek a feladatnak nyilván csak egy nagyon kis részét teszi ki, ezt meg is fogalmazni, mint ahogy egyébként minden ország megteszi, legfeljebb az egy más kérdés, hogy hogyan fogalmazzák meg. Látjuk, hogy az osztrákok miért nem fejlesztenek Magyarországra felé, vagy nagyon sok esetben miért fejlesztenek lassabban, hogy így mondjam, és így tovább, mert rengeteg ilyen példa van. De voltak pozitív példák is például az előző kormány alatt is, az esztergomi híd megnyitása is egy ilyen nagyon fontos dolog, ami egyébként előre lett hozva a közlekedésfejlesztésből, pont a határ menti kapcsolatok miatt. Tehát ez azért egyértelműen fontos, hogy azután később valóban a magyar nemzeti céloknak megfelelően lehessen a forrásokat felhasználni.

Egy kérdést tennék fel, ami kicsit összefügg ezzel. Az 57. oldalon, amit kinyomtattam, ebből az összegző anyagból az 56-57. oldalon a fejlesztési eszközöket több kategóriára osztják: vannak a megvalósítható, a kiemelt és a nagy társadalmi hasznosságú eszközök, utána a korlátozottan megvalósítható és kiemelt, illetve nagy társadalmi hasznosságú eszközök. Ez a korlátozottan megvalósítható tulajdonképpen igazából mit takar? Az itt lévő felsorolások, ahogy az anyag helyesen említi is, nagy társadalmi hasznosságú eszközök, azt hiszem, ez igazán Magyarország és a Közlekedési Stratégia érdeke. Vajon akkor ez azt jelenti-e, hogy itt nyilván az uniós források felhasználása céljából korlátozottabb az igénybevételi lehetőség? Ezt jelenti-e a felsorolás? Esetleg ha erre kaphatnék választ.

Köszönöm szépen.

Válaszadás

TAKÁCS MIKLÓS közlekedéstervezési igazgató (FŐMTERV Zrt.): Köszönöm a szót. Takács Miklós vagyok. Ebben a táblázatban a beavatkozások, intézkedések csoportosítása kétféle rendszerben történik meg. Egyszer, ami most korlátozottan megvalósítható, az egyfajta kockázati tényezők szerinti besorolás, hogy biztonsággal megvalósítható vagy korlátozottan, vagy nagy kockázatú. Ez elsősorban az előkészítettséget jelzi.

A jobboldali oszlopba az olyan típusú intézkedések vagy azok a projektek kerülhetnek majd, amelyek rendelkeznek érvényes építési engedéllyel, környezetvédelmi engedéllyel, a forrás rendelkezésre áll, a társadalmi konszenzus megtörtént, tehát, ha minden téren indításra készek a projektek, akkor ezek nagy biztonsággal megvalósíthatók. Ezek közül pedig a vízszintes, soronkénti besorolás azt jelzi, hogyha kiemelt hasznosságúnak hívjuk, annak nagy a társadalmi hasznossága az utazási, a környezeti, a baleseti, az üzemeltetésből adódó egyéb társadalmi költségek terén, lefelé pedig ez a hasznosság csökken. Tehát egy ilyen fajta besorolás történt meg.

Amit ön az előbb kérdezett, hogy mi a korlátozottan megvalósítható, az azért korlátozottan megvalósítható, mert például még nem rendelkezik építési engedéllyel, és adott esetben annak a típusú beavatkozásnak az előkészítése 3-4-5 évet is igénybe vehet, tehát nem tudunk azonnal hozzákezdeni. Ilyen esetben javasoljuk ennek az előkészítésnek a megkezdését,

kifejezetten akkor, ha mondjuk ebben a felső szegmensben van, ahol a társadalmi hasznossága magas.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Parancsoljon!

SIMON ATILA műszaki igazgató (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ): Simon Attila vagyok a megrendelő részéről.

Nagyon unikum ez a táblázat, egy kicsit furcsa is mindenki számára, mert gyakorlatilag a koordinátarendszerben az abszcissza a koordináta megfelelésével működik úgy, hogy ahogy távolodunk a zérótól, nagyobb az intézkedések értéke. Tehát gyakorlatilag itt a jobb felső sarokban jelennek meg azok a fejlesztési irányok, amelyek a legpozitívabbak és a legjobban támogathatók, tehát ezek azok, ahol a társadalmi hasznosság nagyon magas, és kis kockázatú a megvalósítás. Tehát ezért érdekes ez a tábla, mert nem nagyon jellemző, hogy így jelenik meg, ahogy a jobb felső sarokban. Ez általában mindig megjelenik kérdésként, ezt külön hangsúlyozzuk.

ELNÖK: Köszönöm. A bizottság még kíván-e reagálni vagy kérdezni? (*Simon Attila jelzésére:*) Parancsoljon!

SIMON ATTILA műszaki igazgató (Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ): Bocsánat, csak itt elhangzott a közlekedési folyosók biztosítása, a tranzitátszáguldás kérdésköre. Ez egészen addig probléma volt, amíg az elektronikus útdíjat konkrétan be nem vezettük a közúthálózat tekintetében, hiszen most jött el az a pillanat, amikor a tranzit elgondolkodhat, hogy keressen-e esetleg más megoldást, vagy átszáguldjon-e az országon. Gyakorlatilag azt a károsodási folyamatot, illetve magának a burkolat leromlásának a felgyorsulását így lehet most kompenzálni a díjbevételekkel.

Itt egy nagyon fontos kérdés az, hogy a bevételek felhasználása hogyan fordítódik vissza majd az ágazatba. Ez egy rettenetesen fontos kérdés, ez az NGM-mel még egy nagyon komoly küzdelem lesz.

A határ menti kapcsolatok fontossága az eddigi társadalmi egyeztetéseken már felmerült. Az a problematika, hogy abban a 77 oldalas stratégiai dokumentumban, ami önök előtt van, és eléggé ismeretes is ennek az összefoglalója, itt már felmerült az igény, hogy hangsúlyosabban jelenjen meg. Természetesen az alátámasztott dokumentumokban ezek megjelennek, ezt az igényt, mivel mindenhol jön ez a jelzés, ezért természetesen a végleges anyagban ezt mindenképpen hangsúlyosabban szeretnénk megjeleníteni.

A stratégia legyen nemzeti, ez még a legelején elhangzott. Úgy gondolom, maga a stratégiaalkotás mindenképpen a magyar szempontokat, tehát a nemzeti szempontokat helyezte előtérbe. Az más kérdés, hogy az Unió által elvárt keretrendszerbe kell becsomagolni, de gyakorlatilag egyértelműen kihangsúlyozódik benne minden olyan kérdés, ami jelenleg nemzeti kérdés. Például a Trianon kérdésköre itt elhangzott a határproblematikáknál, hogy jelenleg nagyon hiányoznak ezek a kapcsolatok, amelyek hiánya egyértelműen a gazdaságfejlesztés gátja. Tehát mindazok a kormányzati intézkedések, amelyek most a határtérségi pontokra vonatkoznak, azok a határtérség esetében biztos, hogy a megjelenő új kapcsolatok esetében gazdaságfejlesztési szempontokat fognak megoldani.

Köszönöm.

ELNÖK: Csak azért kívántam ezt megjegyezni, mert van eltérés a korábbi stratégiákkal szemben, és a közlekedéspolitikában szükséges ezt hangsúlyozni, de nem akartam ebbe belemenni, mert nincs itt az érintett másik fél, aki 2010 előtt ezt kialakította, ezért ebbe most jobban nem mennék bele. Azt gondolom, lehet, hogy a szakemberek között nyilván vannak olyanok, akik korábban is sok szakmai anyagot készítettek, csak arra hívtam fel a figyelmet, hogy természetesen az uniós céloknak, akár a nyelvezetnek is megfelelően nyugodtan, de határozottabban bele lehet foglalni ezeket a változásokat.

Van-e még kérdés? *(Nincs jelzés.)* Megkaptuk a válaszokat, köszönöm szépen, hogy eljöttek, és tájékoztatták a bizottságot.

Köszönöm a megjelenést, a bizottsági ülést bezárom.

(Az ülés befejezésének időpontja: 19 óra)

Manninger Jenő
az albizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Gálné Videk Györgyi