



Ikt. sz.: VFB/10-2/2017.

VFB-10/2017. sz. ülés
(VFB-59/2014-2018. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Vállalkozásfejlesztési bizottságának**
2017. október 10-én, kedden 11 óra 35 perckor
az Országgyűlés Irodaháza I. emelet 128. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

<i>Napirendi javaslat</i>	3
<i>Az ülés résztvevői</i>	4
<i>Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása</i>	5
<i>A Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat (T/17578. szám) (Döntés a részletes vitában megtárgyalandó szerkezeti egységekről a HHSZ 92. § (4) bekezdés alapján)</i>	5
<i>A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tájékoztatója a közúti infrastrukturális beruházások helyzete és irányai Magyarországon</i>	5
<i>Hozzászólások</i>	8
<i>Egyebek</i>	14
<i>Az ülés berekesztése</i>	14

Napirendi javaslat

1. A Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat (T/17578. szám) (Döntés a részletes vitában megtárgyalandó szerkezeti egységekről a HHSZ 92. § (4) bekezdés alapján) (Vitához kapcsolódó bizottság)
2. a) EGYEZTETÉSI ELJÁRÁS - Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az ... rendelettel [ESC-rendelet] bevezetett európai szolgáltatási e-kártya jogi és működési keretéről ([COM (2016) 823; 2016/0402 (COD)]
b) EGYEZTETÉSI ELJÁRÁS - Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az európai szolgáltatási e-kártya és a kapcsolódó adminisztratív eszközök bevezetéséről [COM (2016) 824; 2016/0403 (COD)]
(Bizottsági vélemény kialakítása a HHSZ 140. § (4) bekezdése alapján)
3. A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tájékoztatója a közúti infrastrukturális beruházások helyzete és irányai Magyarországon
4. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Z. Kárpát Dániel** (Jobbik), a bizottság elnöke

Bányai Gábor (Fidesz), a bizottság alelnöke
Szatmáry Kristóf (Fidesz), a bizottság alelnöke
Becsó Zsolt (Fidesz)
Gelencsér Attila (Fidesz)
Törő Gábor (Fidesz)
Horváth Imre (MSZP)

Helyettesítési megbízást adott

Gúr Nándor (MSZP) Horváth Imrének (MSZP)

A bizottság titkársága részéről

Vásárhelyi Pál tanácsadó

Meghívott

Hozzászóló

Schaffhauser Gellért főosztályvezető-helyettes (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 11 óra 35 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik), a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Nagy szeretettel köszöntöm kedves megjelenteket, a bizottság tagjait, kedves meghívott vendégeinket. Egyben elnézést szeretnék kérni a párperces csúszás miatt, igyekszünk nem rendszert csinálni mindebből. Természetesen a sajtó munkatársait is üdvözölni kell, és a Vállalkozásfejlesztési bizottság ülését ezennel megnyitom.

Első feladatunk a határozatképeség megállapítása. A kollégákkal történő gyors egyeztetés megállapítom, hogy a bizottság határozatképes. 6 fő személyesen van jelen, 1 fő pedig eseti képviseleti megbízást adott.

Következő feladatunk a várakozásokhoz képest lerövidült napirend elfogadása. Ugyanis az Igazságügyi Minisztérium kezdeményezte, hogy az egyeztetési eljárást a mai napon ne folytassuk le, ezért az a kényszerű javaslatom, hogy a meghívóban szereplő 2. napirendi pontot vegyük le az ülés napirendjéről. Ezt teszem most fel szavazásra: ki az, aki támogatja ezt az indítványt? *(Szavazás.)* Úgy látom, hogy a döntésünk egyhangú, tehát a bizottság 7 igen szavazattal, egyhangúlag támogatja a módosított napirendet.

A Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat (T/17578. szám) (Döntés a részletes vitában megtárgyalandó szerkezeti egységekről a HHSZ 92. § (4) bekezdés alapján)

Ennek értelmében első napirendi pontunk a Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről szóló 2015. évi C. törvény végrehajtásáról szóló törvényjavaslat. Ez a T/17578. számon fut. Döntésre kerül sor a részletes vitában megtárgyalandó szerkezeti egységekről a HHSZ 92. § (4) bekezdés alapján. A bizottságunknak pedig arról kell döntenie, hogy a részletes vita során a törvényjavaslat mely részeit kívánja tárgyalni a bizottság. Azt javaslom, hogy a törvényjavaslat egészére kiterjedően jelentkezzen be a Vállalkozásfejlesztési bizottság a részletes vitára. Ez a zárójel tekintetében az 1-22. terjedő §-okat és az 1-5. számon futó mellékletet is érinti. Kérdezem, hogy ezzel kapcsolatban van-e valakinek észrevétele. *(Nincs jelentkező.)* Ha ezzel kapcsolatos további észrevétel nem merül fel, akkor kérem a bizottság döntését: ki támogatja, hogy a törvényjavaslat egészére kiterjedően jelentkezzen be a bizottság erre a vitára? *(Szavazás.)* Szintén egyhangú döntést hoztunk, így ellenpróbára sem lesz szükség. Megállapítom tehát, hogy a bizottság úgy döntött, hogy a törvényjavaslat egészére kiterjedően kívánja lefolytatni a részletes vitát.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tájékoztatója a közúti infrastrukturális beruházások helyzete és irányai Magyarországon

A napirend ellenőrzése során az új napirendi pontunk lett Nemzeti Fejlesztési Minisztérium tájékoztatója a közúti infrastrukturális beruházások helyzete és irányai Magyarországon tekintetében. Köszöntöm a minisztérium képviseletében Schaffhauser Gergely főosztályvezető-helyettes urat, és egyben meg is adom neki a szót nagy tisztelettel.

SCHAFFHAUSER GELLÉRT (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Sok szeretettel köszöntöm én is a bizottság tagjait. Schaffhauser Gellért vagyok a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumból, de semmi gond. Felkérésem szerint a magyar kormány

közlekedésfejlesztési stratégiájáról kéne pár szót szólnom önöknek. Mint az önök által - gondolom - nagyon jól ismeretes, a kormány közlekedési fő célkitűzései között két fő elemet fogalmazott meg. Az egyik a gyorsforgalmi utak országhatárig történő meghosszabbítása, kiépítése, a másik pedig a megyei jogú városok gyorsforgalmi úthálózatba történő bekötése. Mindkét feladattal, úgy gondolom, hogy elég jól haladunk. Az országhatárig történő hosszabbítással kapcsolatban el kell mondanom, hogy szakmai álláspontunk szerint Magyarország gyorsforgalmi úthálózata megközelíti a véglegesnek szánt kiépítési szintjét, ami a törzshálózatra vonatkozik. Ez az egyszámjegyű és jellemzően a páratlan számjegyű autópályákra vonatkozik. Tehát az M1, M3, M5, M7-es autópályák, mind elérnek az országhatárig. Most egy kicsit más irányba tolódik el a szakmai fórum, a kiegészítő elemeket és az egyéb, korábban elmaradt vagy máshová rangsorolt beruházásokat igyekszünk pótolni.

Nem azt mondom, hogy nincsenek előtte komoly nagy ívű feladatok, és ennek megfelelően a magyar kormány jóváhagyta, amit szakmai körökben útprogramnak szoktunk bélyegezni, és a 1371/2016, illetve az 1505/2016 kormányhatározatokat gyűjtjük össze, azoknak a közútfejlesztési feladatoknak a listáját, amiket 2022-ig meg kíván valósítani a magyar kormány. Ez a kormányhatározat negyedévente felülvizsgálatra kerül. Az előző felülvizsgálat egy kicsit elhúzódott, most jelent meg szeptember 14-én a legújabb hatályos állapot. Ebből hoztam önöknek egy pár példányt, aki kéri, annak nagyon szívesen átadom. *(A bizottság munkatársa szétosztja a fénymásolatokat.)* Térképpel is készültünk, de sajnos ez még nem a mai aktuális, hatályos állapotot mutatja be, hanem a korábbi, szeptember előtti állapotot.

A fejlesztések volumenéről engedjék meg, hogy pár szóval szóljak. A közelmúltban nem volt tapasztalható ekkora volumenű közútfejlesztési program. Ez a program uniós és magyar forrásokkal együtt összesen 2500 milliárd forint fölött jár már, talán némi büszkeséggel mondhatom, hogy ennek az 50 százaléka, jelenleg 53 százaléka hazai forrásból tervezett finanszírozása. Az EU-s források közül a fő volument az IKOP 1. prioritása hozza 29 százalékkal, 733 milliárd forinttal, az IKOP 4. 382 milliárd forint, az európai hálózatfinanszírozási eszköz, a CEF a 69 milliárd forintjával csak 3 százalékot ér el, és a központi költségvetésből 1359 milliárd forint forrás került allokálásra.

Ez a két kormányhatározat, mint említettem, ezek mindig egymással kapcsolatban állnak, az 1371-es tartalmazza inkább a projektlistát és az elvi irányokat, az 1505-ös pedig a finanszírozásra és az ütemezésre vonatkozik. Ezekben a listákban nemcsak kivitelezéssel szerepelnek projektek, hanem az előkészítések is itt szerepelnek, tehát kérem, így tekintsenek a listára, hogy van közöttük olyan, amelyiknek csak az előkészítése szerepel, tehát ezek a projektek nem fognak ténylegesen útépités tekintetében megvalósulni 2022-ig.

Ugyanúgy vállalkozásfejlesztési szempontból két fő aspektusa van ennek a programnak, egyrészt az óriási nagy volumene, ez a 2500 milliárd forint óriási megrendelés az építőipar számára, másrészt pedig természetesen a beruházások eredményeképpen javul Magyarország gazdasági teljesítőképessége, a vállalkozások helyzete főleg azokban a térségekben, ahol eddig nem volt gyorsforgalmi úthálózattal kellő sűrűséggel ellátva a terület.

Hogyha a térképet nézzük, akkor röviden felsorolnám, hogy mik azok a változtatások, amik a szeptember 14-i módosításban megjelentek, illetve, hogy mi az, ami már rosszul szerepel a térképen. Ez a kiosztott anyagnak a 6. oldalán található, a szürkével szedett rész jelenti a változást. A miskolci intermodális csomóponthoz tartozó Y-híd előkészítése került bele a kormányhatározatba. Ettől függetlenül egy önálló kormányhatározat előkészítését is megkezdtük a miskolci projekthez kapcsolódóan, ugyanis nemcsak az Y-híd a szakmai feladat, hanem a modern város

programban elhangzott ígéret szerint a miskolci intermodáli csomóponthoz is tartoznak még útépítési feladatok. A 3. számú főút lesüllyesztése és a visszakötése a régi 3. számú főútra. Tehát itt egy külön kormányhatározat is fog még várhatóan készülni.

Az 52. számú főút - Kecskemét - bevezető szakaszának 2x2 sávositásának előkészítése. Van még egy kecskeméti, az 54. számú főútnak is szerepel az előkészítése. A Szeged-Debrecen közötti 2x2 sávós új gyorsforgalmi út, ez a 47. számú főút mentén, annak fejlesztésével, illetve egy új 2x2 sávós főútként képzelhető el. Az M8 nyomvonalán, tehát az M7-es Siófok térségétől Kecskemétig terjedő szakasznak az előkészítése szerepel, itt két külön ütemre kell bontanunk az M8 fejlesztését, mert Dunaújváros és Kecskemét között nagyon erős környezetvédelmi akadályok, problémák állnak előttünk, amiket meg kell oldani, az M7 és az M6 autópálya között egy fokkal jobb a környezetvédelmi helyzet, úgyhogy az valószínűleg meg fogja tudni előzni az előkészítést.

Az M3 autópálya, igen, ez az M49 autópálya, csak egy kicsit furcsán van megfogalmazva, a 44. sor, M49 autót, bocsánat az M3 és a román országhatár között, ennek is szintén az előkészítést megkezdtük.

Az 54-est említettem. A 46. sorban a Győr-Likócs körforgalomnak a kivitelezése szerepel. A 47. sorban az 53., 54. főutak Soltvadkert teljes elkerülő szakaszára, a 48-as az M1 autópálya 2x3 sávra történő bővítése, ez önmagában egy óriási közútfejlesztési feladat, az M1 autópálya volt az elsők között, ami Magyarországon megépült. Ha ismerik, közlekednek arra, látják, hogy az állapota erősen leromlott, és ez nemcsak a felső aszfaltréteg elöregedésének köszönhető, hanem komoly állékonyságbeli problémák is vannak, ami nem oldható meg egy egyszerű szőnyegezéssel, hanem gyakorlatilag egy teljes újjáépítés lesz szükséges Budapest és Tatabánya közötti szakaszon. Ezzel egyidejűleg pedig szeretnénk 2x3 sávossá bővíteni az autópályát, mert a forgalmi áramlatok egyszerűen szükségessé, indokolttá teszik. Ez Magyarország ma legforgalmasabb úthálózati eleme.

Az 59. pont egy technikai módosítás, korábban egy másik bekezdésben az szerepelt a kormányhatározatban, most átkerült hazai forrásra, és egy kicsit egyszerűsítettet tartalmaz. A hegyeshalmi autópálya átkelőhelyének az elbontását, rekonstrukcióját mi úgy hívjuk, hogy közúti akadálymentesítését jelenti ez a sor.

50. sorként megjelent a mohácsi Duna-híd előkészítése, 51-esként a 21. számú főút, Salgótarjánt elkerülő országhatárig történő szakasz előkészítése. Ez szintén modern város program ígéretként került a kormányhatározatba.

52-esként a kiskörei Tisza-híd felújítása, 53. a lónyai új Tisza-híd előkészítése, 54-esként Győr keleti elkerülő országhatár közötti szakasz fejlesztésének előkészítése, erre szintén modern város-ígéret. A 441. főút Kecskemétet elkerülő Nagykőrös-szakasz fejlesztése. Itt továbbra nem szürkék, de ezek is új elemek, a 8. számú főút, Veszprém, a 82. számú főút összeköttetése, ott a sportcsarnok környezetében. A 87., 89. számú főút Szombathely, észak-kelet elkerülő hiányzó szakaszának, valamint Szombathely és Kőszeg közötti szakasz fejlesztésének az előkészítése szerepel. Ezek csak az új elemek, ha megengedik, akkor nem olvasnám fel a korábbi kormányhatározatban szereplő tételeket. Ezeknek rajta kell lenniük a kiadott térképen is. Annyi változás történt még, hogy az M44-esnek a kivitelezése más ütemezésben kerül most a kormányhatározatba. Egyelőre a kecskeméti, tehát északról elkerülően a 8. szakasz és az M44-esnek az első szakasza Lakitelekig most kikerült a kivitelezés alatt álló projektek köréből, előkészítése természetesen továbbra is folytatódik, és szándékaink, hogy ezt mihamarabb pótoljuk, de most jelen pillanatban Lakitelek és Békéscsaba között fog az M44-es gyorsforgalmi út kiépülni.

Én röviden ennyit szerettem volna elmondani. Ha van kérdés, akkor arra igyekszem válaszolni, és köszönöm a figyelmüket.

ELNÖK: Nagyon köszönjük főosztályvezető-helyettes úrnak a részletes előadását. Egyrészt elnézését kérem a neve elvételére okán, bocsássa meg nekem, én is puskából dolgozom, de a legjobb szándék mellett is sajnos becsúsznak ilyen hibák, javítottuk. Egyben a bizottság tagjaihoz fordulok kérdések, észrevételek, felvetések tekintetében. Egyben jelezném, hogy a bizottság elnökének is lesznek kérdései a sor végén. Alelnök úrnak adnám meg a szót, aki a leggyorsabb volt. Parancsoljon!

Hozzászólások

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz) alelnök: Köszönöm szépen. Nagyon röviden engedje meg a bizottság, hogy néhány felhasználói kérdésem is legyen. Nem az általános álláspont, tehát azokkal a fő célkitűzésekkel, amelyek itt elhangzottak, hogy a főutaknak, illetve a megyeszékhelyeknek az országos úthálózatba legalább autópályával történő elérése prioritást kell hogy élvezzen, azt gondolom, hogy ez mind nemzetgazdasági, de akár nemzetpolitikai szempontból is értelmezhető. Nem térnék ki erre, több helyen is az országhatárt tervezzük elérni autópályával, illetve az összes megyeszékhely bevonását. Azt gondolom, hogy ez bizonyos szempontból a mi részünkről mindenképpen támogatást kap, már a Fidesz-frakció részéről. De azt gondolom, hogy ez egyébként egy pártok feletti dolog, tehát az összes parlamenti párt ezekkel az elvekkkel egyetért.

Ez a hivatalos része, és mondom, a magunk részéről ezt támogatjuk. Látjuk ennek a korlátait az uniós források kifizetésével, ugye 2020-22 után nehéz tervezni ebből a szempontból, igazából a mostani állapotok szerint nem is nagyon lehet a későbbiekben, csak hazai forrásokból. Tehát nagyon lényeges ezeknek a megvalósítása, már csak az uniós elszámolások miatt is, hogy ezek időben kimenjenek.

Mivel konkrétan a választókerületemet nem érinti, lévén, hogy én budapesti vagyok, de néhány felhasználói kérdésem hadd legyen. Én azt láttam itt, hogy a 8. útnak a fehérvári bekötő szakasza, ez a feketehegyi elkerülő el is készült. Csak azt kérdeztem volna, hogy ott az lezárult. Az a körforgalmas csatlakozás a 7-es főúthoz, ami a torlódások szempontjából igen problémás, az úgy marad-e, vagy van ott esetleg valami további fejlesztés? Ugyanez a kérdésem a veszprémi elkerülő kapcsán, ami ugyancsak közlekedés szempontjából érdekes, nem is látom itt a fejlesztések között egyébként, de a déli elkerülő Veszprémben bármilyen tervben szerepel-e. Illetve még egy kérdésem lenne, ez Vas megyét érinti, ott látható az M8 kiépítése, most 2x1 sávosan, ami igazából a jelenlegi 8-as utat tehermentesíti elsősorban, de az nem gyorsforgalmi út a szó klasszikus értelmében. De azt akartam kérdezni - a térképen is látszik itt némi hiátus -, hogy ott az M8, illetve a tervezett Zalaegerszeg-Vasvár közötti M9 és a M86-os hogy érnek össze. Mert úgy tűnik, hogy mindegyik eljut valameddig, és ott van egy ilyen - legalábbis fölhasználói szinten nézve, egy ilyen - lyuk ezen utak összekötésénél. Hogy erre van-e valami logikus magyarázata a terveknek? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Egyben Bányai Gábor képviselőtársam kezét is láttam. Parancsoljon!

BÁNYAI GÁBOR (Fidesz) alelnök: Köszönöm a szót, elnök úr. Köszönjük a beszámolót. Viszont a térképére tekintve úgy látom, hogy Bács-Kiskun megyében, ha már hazabeszélünk, persze most nem a választók felé, hanem a szakma felé, de

gyakorlatilag az M7 autópálya fejlesztése, ami itt nem szerepel, már több soron jelezték kecskeméti képviselők is szerintem, de hogy a 2x3 sávósítása ma már létkérdés, hiszen a M1 a legforgalmasabb autópályaszakasz. Egyrészt 4,5 megyének a forgalma, plusz a román és a balkáni tranzit nagy része itt jön keresztül, és az út szinte már használhatatlan. Balesetek nap mint nap bekövetkeznek a túlsúfoltság miatt. Én kérem, hogy ezt ... egy kormányrendelet sok mindent elbír persze, forrásokat kevésbé, ha nincsen hozzá, de erről beszéljünk, mert ez az úgy egyre inkább gyakorlatilag terhére van az országnak, mint javára, akkora túlsúfoltság van rajta.

A másik, amit kérdeznék, hogy éppen a túlsúfoltság miatt a tervezését, látom, abbahagyták az M9-es útnak, legalábbis nem szerepel, amely van olyan jelentőségű, mint a majdan megépülő paksi híd, sőt nagyobb is. Hiszen a forgalom elterelésének az egyik rendkívül jó eszköze lenne, ami Szerbia és Románia felől sok-sok teherautót bírna levinni az autópályáinkról, és az M6-osra vinné, ahol gyakorlatilag a forgalom az M5-ös töredékét sem éri el. Ezt javaslom, hogy az NFM gondolja át, illetve nagyon nagy hibának tartom, most már 30-40 éve, hogy a Baját Kecskeméttel nem köti össze országút, bár van számát tekintve 54. számú, de annak a használhatósága jelen pillanatban kritikán aluli, és én kérem tisztelettel annak az újragondolását, hogy legalább a két megyéből a várost a mi megyénkkel kössék össze egy európai uniós úttal, az jót tenne, nemcsak Kecskemétnek, hanem a közte lévő 15 településnek. Ha lehetne egy ilyen kérést tolmácsolni a tervezők és a döntéshozó államtitkári kar felé.

És zárszóként jelzem tisztelettel, hogy óriási jelentősége volt annak, hogy az 55. út most már teljes szakaszában Szeged és Baja között fel lesz újítva. Nem hiszik el, de hatalmas terhet vette le a települések válláról is, hiszen sokkal biztonságosabb és gyorsabb út jött létre, sokkal terhelhetőbb. Egyetlenegy hibája van, amit kérdeznék is, erre egyszer kapjunk már választ is, hogy ezek a teherautó-figyelő kamerák, amelyek jelzik, hogy ki hol, merre jár, nemcsak az EKÁER miatt, gyakorlatilag nem ráterelik a teherautókat a magasabb minőségű utakra, hanem a kis alacsony minőségű, rossz utakra terelődik át a forgalom, ahol nincsen kamerarendszer. Én kérem, hogy ha lehet, akkor ezeket építsék ki, mert elképesztő, hogy milyen helyeken jönnek be a külföldi kamionok nemcsak Bács-Kiskun felől, hanem szerintem minden határátkelő irányából. Elképesztő, milyen útrombolást végeznek ezek, a szerintem 40 tonnát is meghaladó teljes terhelésű kamionláncolatok, és nem hiszem, hogy jót tenne egy most felújított útnak, ha a balkáni forgalomnak egy jelentős részét ezekre az utakra terelnék át. Bár el kell hogy bírják, de mégis csak nem odavaló egy külföldi kamion, amikor beérkezik egy kacskaringós kis városnak a közepére, ahol nem tud közlekedni, és kikerüli a fizetési kötelezettséget is. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönjük alelnök úr hozzáfűzését. Érdeklődnék, hogy más képviselőtársamban van-e hozzászólási inger. *(Nincs jelentkező.)* Nincs. Így magam is gyarapítanám a sort. Látszik, hogy egy pártok fölött álló kérdéstről van szó, mert pont azt súgtam itt alelnök kollégámnak, hogy hát a kunságiak szomorúak lesznek a térképre nézve, és Bányai alelnök úr utána pár perccel fel is vetette ezt az amúgy létező problémát. *(Bányai Gábor: A bácskaiak is.)* Ez fontos kiegészítés.

Én konkrét kérdésekkel szeretnék operálni kicsit én is felhasználói szempontból, hiszen mindenkit érdekel ez a kérdéskör. A 2500 milliárd forint valóban egy impozáns összeg. Ezzel nem akarok vitatkozni, a hazai forrástömege is. Arra lennék kíváncsi, hogy áll-e rendelkezésre olyan kimutatás, hogy a magyar kkv-szektor mekkora hányadát tudja lekötni ennek az összegnek. Tehát mennyiben viszik el ezt közepes vagy nagy méretű érdekeltségek? És mennyiben adott esetben a 10 vagy 20 főnél kevesebbet foglalkoztató társaságok? Illetve a 200 millió árbevétel alattiak?

Talán ez egy objektív határ, ami alatt tényleg kkv-król beszélünk. Nyilván nem a mikrovállalkozások fogják leginkább elnyerni a különféle forrásokat, de egyáltalán nem mindegy, hogy milyen beszállítói hányadról beszélhetünk e tekintetben.

Szintén nagyon fontos lenne tudnunk, főleg itt a Vállalkozásfejlesztési bizottságban, hogy a felhasznált alapanyagok és különböző források tekintetében mekkora a hazai hányad. Ezt meg lehet adni nyilván egy egyszerű százalékos formában is, egy részletes kimutatás bizonyára nagyban segítené a bizottság tagjainak munkáját is. A 2500 milliárd forint ismeretében, tekintetében fontosnak tartom megkérdezni azt, hogy a klasszikus állagmegóvás tekintetében mekkora összegeket kíván, illetve tud elkülöníteni a kabinet. Tehát az előkészítő munkálatok, az építő munkálatok fontosak, de a recsegő-ropogó állapotú jelenleg fennálló hálózat - nem is azt mondom, hogy - csinosíthatása, inkább életben tartása szintén hatalmas összegeket emészt fel, de ennek volumenét azért kellene tudnunk.

Két konkrét kérdéssel fordulnék még főosztályvezető-helyettes úrhoz: egyrészt a jelenlegi tervek alapján az északi körgyűrű, tehát a Budapestet bezáró északi körgyűrű befejezése 3- vagy 4-féle alagutas megoldással együtt az ön ismeretei szerint mikorra várható? Nyilván nem lehet pontos évet, hónapot megsaccolni, de nagyságrendileg talán be lehet lőni, hogy 10 vagy 22 évről van szó. Illetve az M7 tekintetében merül fel nagyon gyakran az, hogy többsávossá tétele mennyiben reális. Itt ugye sokszor elhangzik az, hogy nem ez a legforgalmasabb pálya talán Magyarországon, hiszen időszakos a terhelése, de az egészen biztos, hogy a társadalmi komfortérzet szempontjából ez egy kiemelt jelentőségű szakasz. Ugyanakkor a táblázat kiváló, tökéletes összefoglalója annak, hogy 2022-ig mit tervez a kabinet. Nem tudom, hogy áll-e rendelkezésre olyan táblázat, amely a tervezett elkészülési időpontokkal súlyozott, azzal kiegészített. Ha igen, úgy személyesen is szívesen vennék egyet ebből. Nem feltétlen most, akár a későbbiekben elektronikus formában is, de ezúton is szeretném megköszönni a részletekre kiterjedő előadást, hiszen egy szakmai bizottságban vélhetően ilyen színvonalú vitákra lenne szükség minden esetben. Le is zárnám a saját részemet, egyben visszaadom a szót főosztályvezető-helyettes úrnak a reakció tekintetében, abban az esetben, ha más képviselőtársamban nem merült fel hozzászólási igény.

SCHAFFHAUSER GELLÉRT (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Nagyon szépen köszönöm. Először is nagyon jó kérdéseket kaptam, én is örömmel és meglepődve tapasztaltam, hogy milyen jó szakmai vitába keveredtem itt bele, nagy örömmel vállalom. Amit átadtam elnök úrnak, az az 1505-ös kormányhatározat. Ebben szerepelnek az ütemezések és a forrásnak a felhasználása is.

Sorban mennék a kérdésekben. Igyekeztem jegyzetelni. Az 8-as és az M7-es körforgalma volt az első kérdés, valóban nagyon jó észrevétel, rendszeresek az olyan mértékű torlódások is a bevasárlóközpont csomópontjától, ami visszaduzzasztja a forgalmat egészen az autópálya lassító sávjáig ezáltal egy rendkívül balesetveszélyes helyzetet okozva. Itt nagy sebességű ráfutások balesetek lehetősége is fennáll, ami komoly kockázatot jelent. A körforgalom átépítésére vonatkozóan a városi kezdeményezésre is a Nemzeti Infrastruktúrafejlesztő Zrt. beruházásában is készültek átépítési tervek. Volt több változat, volt olyan, ahol egy külön szintű csomóponttá épült volna át az egész körforgalom. Jelenleg most ebben a fejlesztési csomagban nem szerepel, de mi is úgy tekintünk rá, mint fontos szakmai feladat, amit el kéne végeznünk. Volumenében ez a kormányhatározat azért nagy autópályákkal, gyorsforgalmi utakkal foglalkozik, egy-két ilyen csomópont van benne külön megemlítve. De rajta tartjuk a szemünket, igen köszönjük az észrevételt, és mi is fontos feladatként tekintünk rá.

A Veszprém-elkerülő kapcsán, sajnos nem hoztam magammal, csak pendrive-on, de jelenleg is folyamatban van az országos területrendezési terv törvénynek a rendszeres, kétéves felülvizsgálata, most egy ilyen véleményezési szakaszban van. Ebben természetesen szerepel a 410. számú útnak a meghosszabbításában a Veszprém déli elkerülő szakasz, és a Márkó környékén már felfejlesztett 8. úthoz csatlakozna vissza. Ez most még talán nem... még nem tartunk itt a fejlesztésekkel, úgy fogalmaznék. Tehát nem azt mondom, hogy nem időszerű, mert szintén egy nagyon fontos, a Balaton térségét jobban elérhetővé tévő beruházás, de jelen pillanatban nem szerepel az előkészítési listán. Vasvár térsége is egy nagyon érdekes szakmai kérdés, ott ezeket a bizonytalanságokat mi is észleljük. Nekem az a személyes véleményem, hogy egy kicsit ott talán túltervezés valósult meg az elmúlt időszakban. Tehát az M86 meg az M9 egymást folyamatosan egyre gyengíti. Ez a két beruházás egymással konkurál, elvonja egymás elől a forgalmat, mindkettő egymásnak csökkenti a megtérülési mutatóit és a finanszírozhatóságát.

Hogy miért nem tartunk még ott, és miért van ott egy üres folt a térképen? Erre azt tudom mondani, hogy most az M7-től indulunk el az R76-os gyorsforgalmi úttal, Fenékpusztá-elkerülő és ott Keszthely bekötése körül lesz az első ütemnek a vége. Tehát, ami itt a térképen kékkel szerepel, ez több szakaszból áll még.

De természetesen az elv az volt, hogy az M9 autóút, mint a legkülső gyűrűirányú elem, egészen Szombathely-Zalaegerszeg-Nagykanizsa-Kaposvár-Szekszárd és végül Szeged térségében záruljon, illetve egyesek összemoszák kicsit a 47-es folytatásával is, de gyakorlatilag - más útszámot visel, de - ugyanennek a gyűrűnek az eleme a korábban említett Szeged-Debrecen-fejlesztés is.

Volt még egy kérdés, arra átugranék, OTTrT-ben továbbra is természetesen szerepel a Kaposvár-Szekszárd-Szeged nyomvonal is, és elhangzott az 55. számú főút fejlesztésének megvalósulása. Itt is azt kell mondanom, hogy a két fejlesztés egymással konkurál, tehát az 55. számú főútra elköltött milliárdok mind csökkentik az M9 megépítésének az azonnali szükségességét. Természetesen hosszú távon ez szerepel a terveink között, az úthálózat fejlettségét tekintve egy későbbi, 2022 utáni idősíkra van beállítva az M9 fejlesztése.

Az M5 2x3 sávositása is felmerült szakmai körökben is, ahogy képviselő úr említette a második legforgalmasabb gyorsforgalmiút-hálózati elem Magyarországon, esetleg az M0-nak van egy-két szakasza, ami talán még megelőzheti, de az M0-nál jól haladunk a 2x3 sávositással. Az M5 esetében a koncesszor az üzemeltető. Egy nagyon vaskos koncesszori szerződésben minden az utolsó mozzanatig rögzítve van, nagyon nehéz bármit úgy fejlesztenünk, hogy ebből a magyar kormány jól tudjon kijönni. Ezt a koncesszori szerződést nagyon nehéz módosítani. Többször kíséreltük már meg, de sikertelenül. Úgyhogy tudjuk, hogy óriási forgalma van, mi is fókuszálunk rajta, keressük a megoldást, hogy hogyan lehetne az ÁAK-val közösen ezt a fejlesztést megvalósítani, de ez sem egy rövid távú beruházás.

A Baja-Kecskemét-szakasszal kapcsolatban meg elnök úrnak a kkv-szektor érintő kérdésére is közösen szeretnék válaszolni. Ez a 2500 milliárd forint valóban csak az úthálózat fejlesztésére vonatkozik, ezen kívül a meglévő úthálózat felújítására évi 100 milliárd forintos kerettel rendelkezik a szakma. Ez a társfőosztályunkhoz tartozik, nem tudok nagyon hosszan, részletesen beszélni róla. Minden megyének megvan a maga prioritási sorrendje, része, ezeknek a tervezése gőzerővel halad. Van, ahol még idén meg tud kezdődni a felújításnak a kivitelezése, van, ahol ez a tavaszi időszakra fog átesészni, de 100 milliárd forintnyi fejlesztés gyakorlatilag hónapokon belül megindul. A kkv-szektornak a jelenlétét itt egy kicsit - őszintén szólva - erősebbnek érzem, mint a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésénél. Ott jellemzően a nagyvállalatok, sőt a nagyvállalatoknak a konzorciuma szokott szerepelni ezeken a

pályázatokon. Nyilván az alvállalkozói sorban meg fognak jelenni a kis- és középvállalkozások is. Sajnos nincs erre kimutatásom, hogy milyen százalékban, de, ha igényli elnök úr, megpróbálok egy ilyen beszerezni.

Hasonlóan a hazai alapanyagokra, erre sincs most nálam itt kimutatás. De már csak az árfelhajtó hatás miatt is a kivitelezők igyekeznek hazai bányák alapanyagaival dolgozni, a MOL a legnagyobb bitumenszállító Magyarországon, egy-két importlehetőség van csak a saját finomítóból. Tehát az útépitésben azért túlnyomó és jellemző a hazai alapanyagok felhasználása.

A rossz utakra terelődik a forgalom a kamerás rendszer kiépítésével. Úgy gondolom, hogy ez is egy folyamatos fejlődési folyamat, amit éppen most megélünk, az EKÁER mellett megjelennek további kamerás rendszerek, és ott van a rendőrségnek a VÉDA-ja, illetve legújabban most telepítjük a menetközbeni tengelysúlymérő-rendszert, ezt TSM-rendszernek hívjuk. Még tesztüzemben van, reméljük, hogy hamarosan ez is működőképes állapotba fog kerülni. A teherautók lassítása nélkül, folyamatos áthaladásával menet közben méri meg minden egyes tengelynek a súlyát, ezáltal össztömeget is mér, meg minden tengelynek megvan a túlsúlya, és az az elképzelésünk, hogy hasonlóan a VÉDA-rendszerhez, ez automatikusan el is küldi a bírságot a túlsúlyos járműveknek az üzemben tartója felé.

Hogy miért terelődik a rossz utakra a forgalom? Ennek van még egy másik aspektusa, a magyarországi KRESZ-módosítások során most csak a főúton engedjük meg a teherforgalmat, tehát a négy- és ötszámjegyű mellékúthálózatokon a KRESZ szerint tilos a tranzitforgalom haladása. Hallottuk már máskor is, meg igen, tudomásunk van róla, hogy van, ahol ezt kikerülik, de ez innentől kezdve rendőrségi hatáskör, tehát ezeket a járműveket meg kell állítani, meg kell bírságot, és csak célforgalomban közlekedhet mellékúthálózaton tehergépjármű Magyarországon. Igen, az 55. számú főút 11,5 tonnás tengelyterhelésre került felújításra, tehát egy ideig bírnia kell, de egyetértek abban, hogy a tranzitforgalomnak nem főúthálózaton van a helye, hanem gyorsforgalmi úthálózaton. És ebben valóban az M9 nagy szerepet fog vállalni. Az M43 autópálya megépülésével mi is azt vesszük észre, hogy már nem Röszkénél, hanem Nagylaknál van a teherforgalomnak a csúcsa. Tehát inkább az M43-at használják, a román viszonylat felé megy a nagyobb forgalom, és jól meg is lehet figyelni azt a tranzitforgalmat, ami az M43, M5, M0, M1 útvonalon átlósan halad Magyarországon keresztül, tehát Románia és nyugat meg Észak-Nyugat-Európa felé.

Északi körgyűrű, amire még nem válaszoltam és az M7 többsávú fejlesztésére. Északi szakasznak nevezzük most a jelenlegi budakalászi csomóponttól Solymár térségéig a 10. számú főútig tervezett szakaszát. Engedélyezési tervek készítése folyamatban van, jelenleg nem minden önkormányzat adta meg a támogató hozzájárulását az építési engedély kiadásához, úgyhogy ilyen, nem is tudom, hogy jogi vagy inkább adminisztrációs probléma, de vannak akadályok. Egy ilyen sűrűn lakott térségben egy új gyorsforgalmi úthálózati elem megépítése mindig nagyon erős társadalmi feszültségeket okoz, és ez egy nagyon lassú előkészítés. Minden lehetséges változatot megvizsgáltak, próbáljuk a lehető legjobb változatot kiválasztani. Jelenleg az előkészítés van folyamatban, és a kivitelezésre nincsen kormánydöntés, tehát nem tudok időpontot mondani. Ennek az északi szektornak a volumene olyan, hogy erre külön kormánydöntést kell majd kérnünk, hogy mikor állhat elő ennek a szakasznak a megépítésére forrás.

A nyugati szektort pedig Solymártól a mostani budaörsi M0 térségéig nevezzük. Ennek az előkészítése is folyamatban van, egy picivel hátrébb, mint az északi szektor. A megvalósulása is pár évvel hátrébb tervezett, de nincsenek konkrét,

letűzött céldátumok, úgyhogy itt nem is mondanék semmit, ha megengedik, mert akkor rossz rögzül. *(Bányai Gábor elhagyja az üléstermet.)*

Az M7 kétszer 3 sávra történő fejlesztése, ez a kiadott térképen még szerepel, fontos szakmai szempont is. Mi is, igen, ahogy elnök úr említette, nem az ország legforgalmasabb gyorsforgalmi úthálózatáról beszélünk, de a nyári szezonban a hétvégi forgalom és a rendkívül sok baleset miatt valóban időszerű lenne a fejlesztése. Az M8 fejlesztése, félig-meddig sok funkciója közül az egyik funkciója az lenne, hogy el tudja egy kicsit terelni az M7-ről a forgalmat, főleg, ha valamilyen haváriaesemény történik. Azt hiszem, nagyjából igyekeztem megválaszolni a kérdéseket, egyik képviselő jelezte talán, hogy még lenne kérdése.

ELNÖK: Nagyon szépen köszönöm a részletekre kiterjedő választ. Kedves alelnöktársunk valóban jelezte felszólalási igényét, de mivel nem tartózkodik a teremben, ezért nyilván később is elérhető lesz számára ez a lehetőség akár online, akár más módokon keresztül. Megadom a szót alelnök úrnak. *(Bányai Gábor visszatér az ülésterembe.)* És mire alelnök úr hozzászól, a másik alelnökünk visszaért, és ő is meg tudja tenni saját pontosító kérdését.

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz) alelnök: Én igazából egy dolgot felejtettem el megkérdezni, köszönöm szépen az észrevételeket. Már csak azért is, hogy ne csak a nyugati országrészről kérdezzek, mintha lett volna szó az M3 és Szatmárnémeti felé való út - most nem tudom a számát, de hogy annak a - bővítéséről vagy bekapcsolásáról - ez is inkább nemzetpolitikai szempontból -, és azt most itt nem látom a listán, hogyha arról esetleg tud mondani néhány szót.

ELNÖK: Bányai alelnök úr, parancsoljon!

BÁNYAI GÁBOR (Fidesz) alelnök: Bocsánat, hogy még egyszer szót kértem. A tengelysúlymérő eszközökkel kapcsolatban csak úgy jelzem, hogy nem tudom, hatóság miért oda rakatta a kamerát. Az 53. számú útnak az 55. számú út kereszteződése előtti méterein van elhelyezve, de közben előtte 8 kilométerre jobbra-balra ki tudják kerülni a tengelysúlymérést a külföldi teherautók, és mennek is mind Kelebia, mind Bácsalmás, Baja felé, kikerülve minden mérőeszközt. Ezt megéljük nap mint nap, és az utak széttörtek azóta, mióta ez a lehetőség fennáll számukra. Csak ezt akartam jelezni, hogy ezt meg kéne oldani.

ELNÖK: Köszönöm. És egyben vissza is adnám a szót főosztályvezető-helyettes úrnak. Parancsoljon!

SCHAFFHAUSER GELLÉRT (Nemzeti Fejlesztési Minisztérium): Köszönöm szépen. Nem tudom, hogy a kerülőúton használnak-e mellékúthálózati elemeket a járművek, gyanítom, hogy igen, tehát négyszámjegyű utakat is. Tehát főúthálózaton nem tudják kikerülni ezt a mérőpontot, ha jól értem. *(Bányai Gábor: De ki tudják. Megoldható sajnós. Négyszámjegyű kerülőút. Utána nincsen mérőpont már Bajáig semmi sem.)* Ezeknek a mérőhelypontoknak a meghatározását nyilván a szakemberek úgy próbálták meghatározni, hogy ne lehessen vagy nagyon nehezen, vagy csak szabálytalanul lehessen kikerülni. Itt most úgy érzem, hogy a legutóbbi változatról van szó. Hát a fuvarosok is leleményesek, főleg, ha tudja, hogyha rosszban sántikál, főleg akkor fogja kikerülni. Tehát az a baj ezzel, hogy pont azok a járművek fogják megpróbálni kikerülni, akik eleve túlsúllyal közlekednek, és akkor az még

hatványozottan jobban roncsolja a mellékúthálózatot. Köszönöm szépen az észrevételt, megpróbálom továbbítani az illetékes kollégák felé.

A másik kérdésre viszont tudok pozitívan válaszolni. Csak ahogy hadartam, a módosításnál valószínűleg nem voltam elég egyértelmű. Ez az a sor, ami nem teljesen egyértelműen van definiálva ebbe a kormányhatározatban. Ez annak volt köszönhető, hogy amikor a kormányhatározat készült, még nem volt teljesen eldöntött ennek az útnak az útkategóriája. Ez a 44. sorral jelentkezik, M3 autópálya, Mátészalka, országhatár közötti kapcsolat fejlesztésének előkészítése. Ez az M49 autóútként tervezett útnak a fejlesztése, ami valóban Csenger térségében hagyná el Szatmárnémeti irányában. A román féllel úgy tűnik, hogy sikerült megegyezésre jutnunk, hogy a Szamos melyik partján fogunk találkozni, ez korábban kérdéses volt, most a csengeri irány tűnik elfogadottnak. Az egy szakmai kérdés, hogy rögtön a 2x2 sávós autóúti keresztmetszetet építsük meg, vagy esetleg egy első ütemben egy új építésű 2x1 sávós utat építsünk. Most a megvalósíthatósági tanulmányok készítése még el sem kezdődött, de annak a végén ezt a döntést fogjuk tudni tisztázni, és az alapján fognak a további előkészítések megkezdődni.

ELNÖK: Nagyon szépen köszönjük. Bár csak minden bizottsági vita hasonló szakmai színvonalon folya. Értem ezt egyébként a parlamenti vitákra is. Tehát ezt a bizottságot igyekszünk egy szakmai szigetként megőrizni. Ennek szellemében köszönöm az értékes hozzászólásokat, észrevételeket, egyben főosztályvezető úr kiváló válaszait. Amennyiben további észrevétel ehhez a napirendhez nincs, ezt a napirendi pontot lezárom, egyben megköszönöm szíves részvételét.

Egyebek

Végül egyedül az egyebek van hátra. Amennyiben pedig ezen napirenden belül senkinek nincs felvetnivalója - gyorsan körülnéztem, és úgy látom nincs -, szeretném tájékoztatni a bizottságot, hogy Seszták Miklós nemzeti fejlesztési miniszter úr meghallgatására 2017. november 7-én kedden 14 óra 30-kor kerül sor.

Az ülés berekesztése

Amennyiben pedig senkinek nincs további felvetnivalója, úgy az ülést lezárom, további eredményes munkát, és ami a legfontosabb: jó egészséget kívánok mindenkinek.

(Az ülés befejezésének időpontja: 12 óra 20 perc)

Z. Kárpát Dániel
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Lajtai Szilvia