



Ikt. sz.: GAB-41-/31-2/2018.

KÖ-1/2018. sz. ülés
(KÖ-1/2018-2022. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Gazdasági bizottsága**
Közlekedési albizottságának
2018. december 4-én, kedden 9 óra 32 perckor
az Országház főemelet 37. számú tanácstermében
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása	5
Tájékoztató a vasúti fejlesztésekről - különös tekintettel az elővárosi közlekedésre és a balatoni fejlesztésekre, valamint Sopron-Szombathely-Zalaegerszeg/Keszthely-Nagykanizsa térségére	5
<i>Dr. Mosóczy László előadása</i>	<i>5</i>
<i>Kérdések, hozzászólások</i>	<i>8</i>
<i>Dr. Mosóczy László válaszai</i>	<i>12</i>
Az ülés berekesztése	16

Napirendi javaslat

1. Tájékoztató a vasúti fejlesztésekről - különös tekintettel az elővárosi közlekedésre és a balatoni fejlesztésekre, valamint Sopron-Szombathely-Zalaegerszeg/Keszthely-Nagykanizsa térségére
2. Egyebek

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: Manninger Jenő (Fidesz), az albizottság alelnöke

Hadházy Sándor (Fidesz)
Potocskáné Kőrösi Anita (Jobbik)

A bizottság titkársága részéről

Dr. Bósi Ferenc bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium)
Barcza Attila, a Gazdasági bizottság tagja (Fidesz)

(Az ülés kezdetének időpontja: 9 óra 32 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképeség megállapítása, a napirend elfogadása

MANNINGER JENŐ (Fidesz), az albizottság alelnöke, a továbbiakban ELNÖK: Az ülést megnyitom. Köszöntöm dr. Mosóczi László közlekedéspolitikáért felelős államtitkár urat. Köszönöm, hogy elfogadta felkérésünket a mai albizottsági ülésre. Megállapítom ugyanakkor, hogy a bizottság határozatképes.

Technikai kérdés, hogy szavazni kell a napirendről. A napirendet kiküldtük. Kérem a megjelent képviselőket, hogy aki egyetért a napirenddel, jelezze! (Szavazás.) Köszönöm szépen. Megállapítom, hogy az albizottság tagjai közül megjelentek egyhangúlag egyetértenek a napirendi pontokkal.

Tájékoztató a vasúti fejlesztésekről - különös tekintettel az elővárosi közlekedésre és a balatoni fejlesztésekre, valamint Sopron-Szombathely-Zalaegerszeg/Keszthely-Nagykanizsa térségére

Így akkor nekiláthatunk a napirendnek. Kérem dr. Mosóczi László államtitkár urat, hogy a megjelölt napirendről, a vasúti fejlesztésekről tartsa meg előadását. Köszönöm szépen.

Dr. Mosóczi László előadása

DR. MOSÓCZI LÁSZLÓ államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium): Köszönöm szépen. Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt bizottsági Tagok! Köszönöm a lehetőséget, hogy itt lehetek.

Vasúti fejlesztések a nyugat-magyarországi régióban. - A vasúti közlekedésben Magyarországon mind az infrastruktúra-üzemeltetésben, mind a személyszállítás lebonyolításában két társaság van: a MÁV és a GYSEV. Erre a térségre jellemző, hogy itt vannak mind a ketten, hiszen a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Nyugat-Magyarországon, a határközeleli térségben mind az infrastruktúra-üzemeltetést, mind pedig a személyszállítást ellátja.

A GYSEV hajdanában egy vasútvonal volt, a nevében is benne van: a győr-sopron-ebenfurti vasútvonal. Aztán 2004-től kezdve folyamatosan vett át a MÁV-tól vonalakat üzemeltetésre, így ma már a hálózata megközelíti egy vasútvállalati szempontból mikrovállalatnak tekinthető méretet.

Jellemzően - de ez általában az átlagembert nem nagyon érdekli - az európai uniós terminológiában szét kellett választani a pályavasutat és a személyszállítást, árufuvarozást. A GYSEV mérete miatt maradhatott úgynevezett integrált vasútvállalat, tehát őt nem kellett szétszedni. Kivéve a GYSEV CARGO vált ki évekkal ezelőtt, amikor is a MÁV CARGO privatizálásra került. Akkor született egy ilyen döntés.

A GYSEV méreténél fogva is jobban tudja képviselni a térség vasúti közlekedési érdekeit, fejlesztések tekintetében. Ugyan szoktuk mondani, hogy az a torta, amit a magyar költségvetés a vasúti személyszállítás támogatására tud biztosítani, az ugyanakkora, tehát ezt idézőjelben a MÁV kárára teszi, de én ezt mégsem mondanám így, mert a GYSEV lehetőségei, illetve a magyar-osztrák kapcsolatok révén másmilyen forrásokat is szokott találni, amit vasútfejlesztésre fordíthat.

Ugyanakkor a GYSEV-nél meg kell azt is említeni, hogy működésében, illetve tulajdonosi összetétele alapján nem tisztán csak a magyarországi érdekeket szolgálja ki, hanem fogalmazhatunk úgy, hogy egy régió érdekeit. A régióba beletartozik Burgenland is, hiszen amikor fejlesztésekről beszélünk például a GYSEV-nél, akkor látjuk, hogy vannak olyan tervezett fejlesztések, amelyek a magyar érdekeknek annyira

nem fontosak. Ilyen például a Szombathely-Felsőőr-vasútvonal újjáépítésének gondolata, hiszen magyarországi viszonylatban ez nem lenne fontos vasútvonal, viszont Burgenlandnak igen.

Aztán van olyan, ami nekünk lenne fontos, például a Szentgotthárd-Graz-vasútvonal villamosítása, hogy könnyebben el lehessen érni Grazot. Ezt meg az osztrákok tartják kisebb prioritásúnak. De ha azt mondjuk, hogy egy régió érdekeit szolgálja ki, akkor helyes a válasz.

Úgyhogy maradjunk a magyarországi oldalon! A legfontosabb, ami a GYSEV-et érinti, hogy a Szombathely-Zalaszentiván közötti vasútvonal 2016-os befejezéssel teljes mértékben megújult és villamosításra került. Szeretnénk a folytatást a következő években a Zalaszentiván-Nagykanizsa - ez MÁV üzemeltetésű - vonalon folytatni, hiszen ismerjük a 86-os utat a térségben. Ennek a 86-os útnak megvan a vasúti párhuzamos megfelelője, a Rajka-Hegyeshalom-Csorna-Porpác-Szombathely-Zalaszentiván-Nagykanizsa-Gyékenyes-vonal, tehát északról délre, az adriai kikötőbe tartó - akár Koperbe, akár Fiumébe - vonatok itt közlekednek, nem is elhanyagolható a vasúti forgalom. Egyedül ez a Zalaszentiván-Nagykanizsa-szakasz maradt még ki a villamosításból meg a felújításából; tehát 60 kilométeren mozdonyt váltanak a tehervonatok, de annak örülök, hogy a vonal többi szakasza a GYSEV-részen - tehát Rajkától egész Szombathelyen át Zalaszentivánig - már megújításra került. A GYSEV az, amely nagyon jól bővíti a személyszállítási járműflottáját. Komoly számú motorvonatot üzemeltetnek mind a magyar, mind az osztrák oldalon, illetve egyéb kocsijaikat is használt osztrák kocsik vásárlásával fiatalították meg.

A térségnek fontos vasútvonalai a Balaton déli és északi partján futó vonalak. A déli parton a 30-as vonal egész Lepsénytől Balatonszentgyörgyig teljes mértékben megújult. Maradt persze az egy vágány, de korszerűsítésre és részleges kétvágányúsításra került sor, hogy egy sokkal kiszámíthatóbb és jobb menetrendet lehessen nyáron lebonyolítani.

Ezzel párhuzamosan, ugyanebben a projektben megújult a Fonyód-Kaposvár-vasútvonal. Ott is a megállóhelyek akadálymentesítése történt meg, és stabil 80 km/óra Folyód-Kaposvár közt. Ez egy dízelvontatású vonal. Eredményt hirdettünk az észak-balatoni vasútvonalnak a Szabadbattyán-Balatonfüred első szakaszának a villamosítás, plusz akadálymentesítés, részleges pályafelújítás tekintetében, és ugyancsak a NIF pályázatot hirdetett az északi és a déli parton levő vasútállomások felújítására, hiszen sehol sem mindegy, hogy hogy néz ki egy vasútállomás, de a Balatonnál, ami idegenforgalmi szempontból nagyon komoly térség Magyarországon, azért fontos, hogy a vasútállomások hogy nézzenek ki, hiszen a hazai utazóközönség mellett komoly létszámú külföldi is használja ezeket a vonalakat.

Általában a vonattal közlekedőkről: vannak olyan projektek, amiket a vasutat használók nem vesznek észre. Ilyen például a vasúti távközlési rendszernek a korszerűsítése, az úgynevezett GSMR, illetve a vasúti biztonság és forgalomirányítás színvonalát és forgalombiztonsági színvonalát növelő beruházások, ezek közül pedig az ETCS, az egységes európai vonatbefolyásoló rendszer. Ez jelen pillanatban van telepítés alatt az Őri-Hódos-Zalaegerszeg-Boba-vasútvonalon, valamint a GYSEV-hálózaton egész Soprontól Szombathelyen keresztül Szentgotthárdig.

Ebből, mint említettem, az utazóközönség nem sokat lát, viszont nagyon sokat ad egyrészt a forgalombiztonsághoz, egyébként is jó a forgalombiztonság, tehát egy szóval sem akarom azt mondani, hogy itt ezzel teszünk most rendet -, valamint biztosítja az interoperabilitást, amit az európai törzshálózaton az Unió elvár, tehát ez azt jelenti, hogy átjárhatóak a vasútvonalak. Nemcsak a nyomtáv egyforma, hanem minden olyan műszaki rendszer azonos színvonalú szolgáltatást nyújt minden államban, és egy mozdonyvezető egy mozdonnyal közlekedhet a vonatokkal.

A további projektekről, amiket tervezünk a térségben: az észak-balatoni vonal villamosítása projekt tartalmazza a Balatonfüred-Tapolca-Keszthely-szakaszra vonatkozó tervek elkészítését. A GYSEV szeretné a MÁV-val közösen a zalaszentiváni deltavágányt előkészíteni és elkészíteni, ez teherforgalmi szempontból lenne fontos, illetve a személyszállításban is a Szombathely-Zalaegerszeg közti gyorsabb közlekedés megteremtése érdekében.

Az IKOP ÉFK-lista nem tartalmazza forráshiány miatt, de a stratégia tartalmazza a Szombathely-Kőszeg-vasútvonal villamosítását és megújítását. Egyébként ez a GYSEV-nek ma már az egyetlen vasútvonala, ami nem villamosított, a Szombathely-Kőszeg-vonal. Ezzel gyakorlatilag ez is teljes lenne. Illetve egy iparvágányról tárgyalunk a „Modern városok” program keretében Zalaegerszeggel.

Ennek a sorsa még nem tisztázott, hiszen egy úgynevezett intermodális konténerterminál-csomóponthálózat gondolatával is foglalkozunk, és Zalaszentiván térségében tervezünk egy ilyen terminált. Nyilván akkor a zalaegerszegi iparvágány nem biztos, hogy gazdaságilag szükséges vagy megéri. Ezt még a következő évben kell eldönteni.

Készít az Innovációs és Technológiai Minisztérium a vasúti fejlesztésekre egy stratégiai tervet, melynek két célja van. Egyrészt, hogy nevesítsünk olyan projekteket, amelyek tervezése már lehetőleg a jövő évben megkezdődik annak érdekében, hogy a 2021-27-es európai uniós finanszírozási ciklusra legyenek előkészített projektek, tehát rögtön a kivitelezéssel lehessen indulni. Ez azért is szükséges, mert most úgy látjuk, hogy míg eddig a CEF - a Connecting Europe Facility - és az IKOP-finanszírozott közlekedési és azon belül vasúti projekteket is, a hangsúly egyre inkább a CEF felé fog eltolódni.

A CEF-nél pedig versenyezni kell a projektekért, még ha az országnak van is egy biztosított büdcséje, azon belül is meg kell versenyeztetni, hogy megkapja azt a pénzt, tehát nem automatikus a juttatás. Minél jobban előkészített egy projekt, annál komolyabb eséllyel pályázunk, ezért kellenek tervek és megterveztetett vasútvonalak.

Céljaink egyrészt a megyeszékhelyek és Budapest, illetve a megyei jogú városok összeköttetésének javítása, tehát ki kell jelölni stratégiaileg, hogy mely megyeszékhelyet milyen időn belül szeretnénk vonaton személyszállítás tekintetében elérni, és a hiányzó szakaszokat fejleszteni. Ami fontos, hogy el kell érni a horvát határt is egy jó vasúti infrastruktúra-kapcsolattal, és mivel a dél-balatoni vasútvonal gyakorlatilag teljesen kiépült, illetve a Budapest-Székesfehérvár-szakasz is, így adódik, hogy a Balatonszentgyörgy-Nagykanizsa-Murakeresztúr-Gyékényes vonalat érdemes korszerűsíteni. Szükséges ez azért is, mert Horvátország is építi már két vágánnyal 160 km/óra sebességre a Zágráb-Gyékényes-szakaszt.

Illetve sokszor vizsgáljuk stratégiai úticélként a fiumei kikötőt. Koperrel vannak időnként problémák. A mikrofon mellett is megemlítem, hogy nem a legkellemesebb tárgyalópartnerek általában a szlovének. Ugyanakkor Szlovéniával kapcsolatban van egy tervezésünk, egyelőre részletes megvalósíthatósági tanulmány készül a Zalaegerszeg-Rédics-Lendva-vonal felújítása, illetve a hiányzó határátmetsző szakasz újjáépítésével kapcsolatban. Szlovénia szeretné, hogy ez ne csak Lendváig tartson, hanem Beltinciig, sajnos annak nem tudom a magyar nevét.

Nyilván ezt teszik azért, mert ha mi megépítjük a vasútvonalat Lendváig, akkor Szlovénia ezzel még - idézőjelben - nem sokat nyert, hiszen Lendva ma egy olyan szlovén település, amelyre Szlovéniából nem lehet bemenni vonattal, csak Horvátországból, illetve ha ezt az összeköttetést megépítjük, akkor Magyarországról tettük. Azt szeretnék, hogy Lendvára Szlovéniából is be lehessen menni. Ezért kell nekik ez a Lendva-Beltinci-összeköttetés. Gyakorlatilag ez azt jelenti, hogy ebben az esetben lenne kettő darab párhuzamos lehetőség Zalaegerszeg és Muraszombat között:

egyrészt Rédics-Lendva útirányon át, másrészt pedig a meglévő Zalaegerszeg-Zalalövő-Óri-Hódos-Muraszombat-szakaszon.

Összességében ennyit tudok mondani a térség vasúti közlekedéséről, illetve fejlesztéséről. Ismeretes, a kormány is döntött róla, hogy a közösségi közlekedési rendszer átszervezésében a vasútnak adjuk a vezető szerepet abban az esetben, ha a vasút ezt kapacitással és szolgáltatási színvonallal tudja bírni.

Úgy érzem, hogy Nyugat-Magyarországon már most is nagyon jó kooperáció van egyrészt a GYSEV és az illetékes volánok közt ráhordás tekintetében, jegyek, bérletek elfogadása tekintetében. Tehát ezt mindenképp mintaprojektként felhasználva, országos szintre szeretnénk emelni. Mint említettem, az interoperábilis projektek révén pedig azt szeretnénk, ha minél több tehervonat is közlekedne ezen a vasúti hálózaton, hiszen minél több tehervonat közlekedik a pályán, idézőjelben annyival olcsóbb az államnak a személyszállítás, hiszen a pálya költsége ugyanannyi, ha tehervonat több van, többet fizetnek, kevesebbet kell fizetni az államnak a személyszállításért. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen államtitkár úrnak. Van-e kérdés? *(Jelzésre:)* Parancsoljon!

Kérdések, hozzászólások

POTOCSKÁNÉ KŐRÖSI ANITA (Jobbik): Köszönöm szépen. Szeretném megköszönni államtitkár úrnak ezt a tájékoztatást. Pár kérdésem lenne. Az egyik, hogy visszatérnék az utolsó mondatára: nemcsak az, ha tehervonaton több szállítás folyik, akkor a személyszállítás olcsóbb lesz, hanem akkor kevesebb kamion lesz talán az utakon, és szerintem ez is nagyon fontos dolog, hogy a teherszállítás preferálása a vasúti hálózaton megtörténjen.

Nagyon jónak tartom azt, hogy stratégiai tervekben gondolkodnak, és tényleg hosszú távon fejlesztik és próbálják ezeket a vasúthálózatokat, különösen a csatlakozó országokkal való egyeztetéseken, tehát ez egy nagyon jó elmozdulás. Szeretném megkérdezni államtitkár úrtól, hogy hogy látja, mikorra lehet majd teljes mértékben az észak-balatoni régióban ezt a villamosított vasutat használni. Időben körülbelül hány éves terv van?

Továbbá még egy kérdés lenne: én több panaszt hallottam azzal kapcsolatban, hogy a Balaton déli részén felújított vasúti sínpályák mintha hangosabbak lennének, mint a régié. Sajnos többen panaszkodtak, és ezt szeretném megkérdezni, hogy hogy látják önök: valóban ez megtörténhetett, vagy valóban ez így alakult, hogy hangosabbak? Bár én ezt nem tudom, mert nem közvetlenül a vasúti sínpálya mellett élek, de az biztos, hogy onnan egy jó kilométerre lakom, és hallatszik, különösen a tehervagonok közlekedése éjszaka.

Van egy olyan szakasz Siófok belterületén is, ahova terveztek zajvédő falat. Nem tudom a pontos, szakszerű megnevezését, és ez nem készült el talán azért, mert a mérések nem indokolták, hogy ezek felépüljenek, vagy mi annak az oka, hogy ez nem épült meg? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Összegyűjtenék a kérdéseket. Parancsolj!

HADHÁZY SÁNDOR (Fidesz): Köszönöm szépen, és köszönöm, hogy lehetőségünk van arra, hogy a közlekedési kérdésekben tájékozódjunk. Valóban a vasúti közlekedés az egyik fontos terület. Köszönöm az információkat, ez nagyon hasznos volt.

Van azonban néhány olyan kérdés, amit az előadás nem érintett, illetve van néhány felvetésem. Az egyik kérdés az, hogy államtitkár úr hogyan látja a vasúti szállítás, a vízi szállítás és közúti szállítás összehangoltságát. Ebben vannak-e még tartalékok, és ha igen, akkor milyen erőfeszítéseket tud tenni nemzetközi viszonylatban a kormányzat, hogy ez javuljon? Ugyanis meggyőződésem, hogy a vízi szállítás az egyik legkörnyezetbarátabb szállítási mód. A közút közlekedés pedig lassan - világszintről beszélek - katasztrofális állapotokat mutat. Túlzsúfoltak a közlekedési utak.

A másik kérdés az elővárosi közlekedéssel kapcsolatos. Igen sajnálatos, hogy a stratégia nem abban látszik, hogy a Budapestről történő kivándorlást valamilyen formában szabályozzuk, értve ez alatt azt, hogy jelenleg az a tapasztalat, hogy nagyon sok a kiköltöző, a zöldbe kiköltöző ember, aki aztán majd csalódik természetesen, mert a rigók elköltöznek a beépítésektől, de ez részletkérdés; kiköltöznek, azonban az összes szolgáltatást Budapesten veszik igénybe, beleértve a munkalehetőséget is.

Emiatt az egész agglomerációt ma már olyan mértékű közlekedési zsúfoltság jellemzi, ami nem kezelhető. És számomra nem megfelelő válasz erre a problémára, hogy újabb és újabb közlekedési folyosókat nyissunk, vagy ilyen típusú fejlesztéseket valósítsunk meg. Ez ellen nem tudok most tenni semmit, bár próbálom a magam környezetét befolyásolni.

A meglévő közlekedési folyosók fejlesztésével kapcsolatban azonban két olyan terület van, amit szeretnék jelezni. Az egyik az Esztergom-Budapest Nyugati pályaudvar közötti korszerűsített vasútvonal. Azt tudom államtitkár úrnak mondani, hogy ez alapvetően nagyon jó projekt volt, azonban nincs teljes egészében befejezve. Utalok elsősorban a P+R pakolórendszer hiányára. Ahol van, ott rendkívül szűk a kapacitása, és éppen ezért szerintem nem tudja beváltani a hozzá fűzött reményeket, mivel nagyon sokan inkább úgy döntenek, hogy mivel nincs parkoló, nincs ráhaladási lehetőség, ezért beül az autójába és közlekedik.

Tehát ebben a kérdésben kérném tisztelettel a segítséget, hogy ezt a meglévő problémát tudjuk orvosolni, illetőleg érdemes volna felülvizsgálni a járatsűrűséget, menetrendet, hogy a meglévő igényekhez tudjunk minél jobban alkalmazkodni. Minden eszközt meg kellene ragadni arra, hogy a közúti közlekedést, amennyire lehet, tehermentesítsük, és erre nagyon jó lehetőség az Esztergom-Budapest Nyugati pályaudvar közötti szakasz teljes értékű rendbetétele.

Hasonlóképpen, bár ott még ilyen típusú fejlesztés nem történt a H5 HÉV vonala Budapest Batthyány tér-Szentendre között. De azt gondolom, hogy ez nem csupán a mi térségünk problémája, hanem a gödöllői, a ráckevei vonal hasonló problémákkal küzd.

Szeretném az ön figyelmébe ajánlani azt, hogy itt is hiányzik a P+R parkolórendszer, és azt tudom mondani, hogy az érintett önkormányzatok, beleértve Budakalászt és Pomázt, teljesen partnerek ebben a kérdésben, és szeretnének együttműködni a magyar állammal, illetve a MÁV-val annak érdekében, hogy a szükséges P+R parkolórendszer kiépítésre kerülhessen. Az egyik vagy talán az első kérdés, amit e tekintetben rendezni kellene, az a területek tulajdonjogának rendezése, ugyanis jelen pillanatban a BKK vagy Budapest Főváros Önkormányzata és a magyar állam a tulajdonos, másik rész az önkormányzat tulajdonában van, de a kettő együtt mégsem működőképes, és nem lehet igazából ezeket a kérdéseket kezelni.

Az önkormányzatok szeretnék a pályaudvarok, megállóhelyek környezetét is rendezni, P+R parkolókat kialakítani, és a megfelelő rendezettséget előállítani. Ebben ők partnerek, és szívesen vennék, örömmel vennék, ha le tudnának ülni önökkel, és ezeket a kérdéseket át lehetne tekinteni, utána pedig egy cselekvési programot lehetne kialakítani.

A meglévő probléma szintén szerintem nem egyedülálló, de például a Tisza és a Duna mentén számos helyen adódhat ilyen típusú probléma, hogy nincs teljes

mértékben összehangolva a MÁV-menetrend és például a révek és a kompok menetrendjei, valamint a Volán menetrendje is. Ha valaki mondjuk átkel a Dunán az egyik partról a másikra, akkor éppen lemarad a csatlakozásról. Itt nyilvánvalóan háromszereplős a dolog, és az lenne a kérésem, hogy ebben próbáljunk meg rendet teremteni, és a lehető legjobb csatlakozási pontokat kiépíteni.

Visszatérve a H5 HÉV-re, itt sajnálatos módon még a pályakorszerűsítés nem történt meg, de örömmel olvastam a médiában arról, hogy tervezik a H5 és a ráckevei HÉV összekötését Budapesten. Azt gondolom, hogy ez újabb mérföldkő lesz ebben. Azonban szükséges a pályakorszerűsítés is, és rendkívül régi a szerelvényrendszer is. Azt gondolom, hogy az már olyan állapotban van, hogy nem érdemes annak a felújításában gondolkodni, hanem vagy egy új beszerzése, vagy pedig mint ahogy a GYSEV is használja ezt a lehetőséget, egy jó állapotú, viszonylag korszerű, használt rendszer honosítása volna célszerű. Nagyjából ezt szerettem volna elmondani, és köszönöm a lehetőséget.

ELNÖK: Köszönöm szépen. Azt javaslom, hogy menjünk körbe most már. Parancsolj! A képviselő úr is tagja a Gazdasági bizottságnak, parancsolj!

BARCZA ATTILA (Fidesz), a Gazdasági bizottság tagja: Egy kérdésem és egy véleményem lenne. Sopronnak vagyok a választókerületi képviselője, és talán mondhatjuk azt, hogy Sopron Magyarországon a belső migráció fellegvára. Óriási közlekedési forgalmat bonyolít le minden szempontból, és a GYSEV székhelye, központja is. Nagyon örvendetesnek tartom, hogy a GYSEV egy 700 méter hosszú vágány megépítésével a teherforgalmat és logisztikai központját bővíti. Úgy tudom, ezzel kapcsolatban minden menetrend szerint halad. Ezúton is szeretném megköszönni az ez irányú támogatását a magyar kormánynak és államtitkár úrnak.

Amit mondott képviselőtársam az összehangoltságról, azt én is szeretném kiemelni minden szempontból. Csak egy példa. Nálunk fordult elő a választókerületben olyan, hogy azért szűnt meg buszjárat, mert arra hivatkozott a Volán, hogy jó a vonatközlekedés azon a szakaszon, és ez problémákat okozott.

Illetve még Sopronról elmondhatjuk, hogy gyakorlatilag reptere van, hiszen a bécsi reptér 35-40 perce helyezkedik el, naponta több mint húszezer autó megy ki a határon és ingázik. Már most érezzük annak a pozitív hatását, hogy az M85-ös út építése elkezdődött, és így valóban becsatolásra kerülünk az országos gyorsforgalmi úthálózatba.

Egy kérdésem lenne egy kicsit más témakörben. Van-e arra bármilyen elképzelés, hogy a ferihegyi repteret valamilyen gyorsvasút vagy vasúti vonal összekösse a belvárossal, ahogy azt számos európai reptérenél tapasztalhatjuk vagy látjuk, vagy ennek valami más oka van, hogy ebben eddig nem gondolkodtunk akár anyagi, akár egyéb okok miatt. Azt gondolom, hogy ez fontos kérdés. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm. Én is szeretnék néhány észrevételt tenni. Először is csatlakoznék képviselőtársamhoz, és csak annyi javaslatot tennék, hogy a P+R-re vonatkozóan rengeteg pozitív példát látunk, és látszik, hogy a vasúti fejlesztéseknél nagyon sok helyen már alkalmazzák, jól is működik, de azt gondolom, hogy itt még van bőven tartalék és tennivaló. Nyilván a fejlesztések fokozatosan valósulhatnak meg, de a magam részéről is felhívnom erre a figyelmet, hogy a következő uniós ciklusban érdemes nagy erővel fejleszteni a P+R parkolókat. Ez nagyon sok esetben egyébként nem a tárca egyedüli legfőbb feladata, főleg az önkormányzatok fejlesztési terveibe és uniós pályázataiba is be kell állítani, de erre nagy lehetőség lenne.

Például Kelenföldön, ami persze nemcsak a vasutat, hanem inkább a metró szolgálja ki, de én azt látom már, hogy már nagyon kora reggel megtelnek a parkolók. Ez is egy-két éve épült. Nyilván lesz majd további fejlesztés, de ott többezres P+R parkoló lesz, ami részben a vasutat is szolgálná. Nyilván megvalósítható úgy, ahogy nagyon sok helyen máshol is, és kisebb vidéki városokban is egy korszerűen kialakított P+R parkoló, ami hasonlóan a többihez, zárt, és még jobban növelné a vasút használatát, egészen biztos vagyok benne. Tudom, hogy készülnek ilyen tervek, de azt gondolom, hogy ez tényleg nagyon fontos a következő uniós ciklusban is.

Örömmel hallottam én is a Zala megyét érintő, illetve a nyugat-magyarországi fejlesztési terveket. Csak megerősíteni tudom, hogy nagyon fontos ez az észak-déli folyosó, és Ausztria fővárosának, Bécsnek a megközelítése. Voltak bizonyos járatok, igazából a kihasználtsága kérdéses volt, de a jövő mindenképpen az, hogy a vasúti fejlesztés a személy és természetesen a teherforgalom számára is fejlődjön. Remélem, hogy majd tovább terjeszkedik a GYSEV, akkor a zalaszentiváni deltavágány után is majd sor kerül a Zalaszentiván-Nagykanizsa-vonal villamosítására és felújítására is. Ma egyébként nem egy túlságosan használt a személyforgalom szempontjából, de a hálózat szempontjából mindenképpen indokolt lenne a fejlesztés és a teherforgalom számára is.

A balatoni fejlesztésekkel kapcsolatban azt gondolom, hogy óriási előrelépés volt a déli vasútvonal fejlesztése. Tényleg most már újra érdemes a vasutat használni a személyforgalomra is. Nem tapasztaltam ilyet, persze én a vasúton ülök és nem ott lakok, úgyhogy nem tudom megállapítani, de furcsa lenne...

Ezt majd államtitkár úr megválaszolja, nem hozzám jött a kérdés, de hadd mondjak el annyit, hogy miután többször ott voltunk az előkészítésen és az átadáson is, biztos vagyok benne, hogy a korábbinál sokkal jobb feltételek között valósult meg az ott lakók szempontjából is. Nagyon gondos tervezés volt, láthatjuk, hogy új zajvédő falak vannak. Egyedül egy dolog lehet, amikor nem járt a vonat, mert építkeztek, akkor nem volt semmilyen zaj, de egyébként nehezen elképzelhető, hogy a korábbinál nagyobb zaj legyen. Még a sebesség sem olyan, hanem egy kompromisszum született a környezethez képest, de kétségtelen, hogy nagy előrelépés volt.

Talán annyit, hogy ez nem is a fejlesztésekhez, inkább a MÁV-START-hoz tartozik, hogy ami állampolgári megkeresés engem érintett, az inkább a nyári menetrenden kívüli, de még egyébként a meleg időjárásban, tehát május-szeptemberben is bizonyos utaskényelmi szempontokat majd figyelembe kell venni. Gondolom, hogy a jövőben lehet ezzel is foglalkozni, de összességében óriási előrelépés volt az elmúlt időszakban ez is.

Azért is kértem napirendre, mert ha nem is most, de a következő uniós ciklusban is biztos ez lesz a jövő. És igazából nincs kihasználva személyszállítási szempontból még az osztrák fővárostól Sopronon keresztül az ország nyugati része - egyébként közlekedési folyosó - a döntő része. Biztos, hogy a jövő fejlesztése ezt tartalmazni fogja.

Tehát azt kérem, hogy majd a fejlesztések során ezzel foglalkozzanak úgy, ahogy eddig is foglalkoztak, hisz a GYSEV tulajdonképpen nagyon jó megoldás volt, és nagyon sok kérdést megoldott. Például - ez nem tartozik az én közvetlen körzetembe - a régióban kiváló példa a Szentgotthárd-Körmend-Szombathely elővárosi közlekedés, amely már azt is elérte, hogy egyébként nagyon sokan újra a vasutat használják munkába járásra, tehát ilyen jellegű fejlesztésekre minden esély megvan, hogy folytatódjanak.

Köszönöm szépen, a magam részéről ennyit szerettem volna. Tessék!

Dr. Mosóczi László válaszai

DR. MOSÓCZI LÁSZLÓ államtitkár (Információs és Technológiai Minisztérium): Köszönöm a kérdéseket. Igyekszem mindegyikre reflektálni abban a sorrendben, ahogy érkeztek a kérdések.

A kamionos közlekedés volt az első. Úgy gondolom, hogy Európa abba az irányba megy és nekünk is abba az irányba kell menni, mint említettem a bevezető előadásomban, hogy úgynevezett intermodális, közúti-vasúti, adott esetben légi-vízi átszállási csomópontok alakuljanak áruszállítás szempontjából. Ilyeneket kell létesíteni ott, ahol gazdaságilag megéri, ahol van ipar, ahol ilyen utak, vasutak találkoznak. A célszerű, egészséges az lenne, ha ezek az intermodális csomópontok gyűjtőszerepet játszanának, tehát a kamionok, a közúti áru fuvarozás idehord, a vonat közlekedik két ilyen csomópont között, utána pedig el kell hordani.

Gyakorlatilag ebbe az irányba fog ez menni Európában, úgy érzem, és Magyarországnak is célszerű ezt az irányt folytatni, illetve kezdeményezőként is fellépni. Valóban nem biztos, hogy a 7-8-900 kilométer hosszú kamionútvonalak egészségesek, látjuk a határokon a hosszú sorokat, illetve néha olyan országokon keresztül vezetnek, ahol sem a személyi, sem az árubiztonság nincs a felsőfokon. Mint említettem, megkezdtuk ennek az intermodális csomóponthálózatnak a terveit, hogy hol legyen.

Vannak már meglévők is, hiszen Sopront említhetjük, a soproni vasúti csomópontot, illetve a terveit a zalaszentiváninak. Tehát úgy gondolom, hogy ha itt ebbe az irányba megyünk, jó irányba megyünk, illetve fontos, hogy a kikötők elérése érdekében is hol vannak, mert a kikötőket általában vonattal közelítjük meg annak ellenére, hogy a közúti áru fuvarozás is komoly szerepet játszik benne.

Az észak-balatoni vasútvonal első fázisa 2020. IV. negyedévére lesz kész, és tartalmazza a továbbépítés terveit. Remélem, hogy a következő EU-s finanszírozási ciklusban a Tapolca-Keszthely, tehát a körülváros megvalósítható, illetve akkor már célszerű a Tapolca-Sümeg-Ukk-szakasz villamosítása és tulajdonképpen forgalomirányítási rendszerbe illesztése, mert ebben az esetben a Dunántúlnak ez a része teljes mértékben villamos vontatású korszerű közlekedés lenne.

A dél-balatoni vasútvonal felújítása valóban szükséges és jó projekt volt. Úgy gondolom, hogy a szolgáltatási színvonal nagymértékben növekedett. A zajprobléma rendkívül érdekes. Az elmúlt hónapokban sok mindennel foglalkoztam, többek közt zajproblémákkal is. Régen nem voltak zajvédő falak e mellett a vasútvonal mellett. Elég sok helyen épült hatósági előírás vagy eleve zajvédelmi okok miatt, mert a határértéket nem biztos, hogy elérte volna a vasúti közlekedés által keltett zaj, de mégis a lakosság komfortérzete végett építettük, és nem utolsósorban balesetvédelmi szempontból sem utolsó, bár a Balatonnál általában az emberek főleg nyáron ott szeretnek átjárnálni, ahol a legrövidebb.

Ez persze néha problémát is okozott, hogy miért építettünk oda falat. Volt, aki azért problémázott, hogy azért építettünk falat, hogy ha betörő jön, akkor ne lássák, tehát ilyen indokok is voltak egyébként, meg hogy ritkák az átjárók. Úgy gondolom, hogy meg kell találni és meg is találjuk azt a kompromisszumot, hogy hol legyen, hol ne legyen. Általában a felújított vasúti pályán, főleg, ha jobb szerelvények, korszerűbbek is járnak, az kevesebb zajt szokott eredményezni, de valószínűleg a tehervonatok igen, nagyobb zajt okoznak. Tehát a személyvonat nem.

Már hallottunk olyan kérést is egy másik vasútvonalnál, hogy egy ívben levő vasúti átjáróhoz, ahol csak labirintkorklát volt, telepítsünk fénysorompót, mert olyan csendesen jön a vonat, hogy nem hallják meg. Ez konkrétan Ecser településen volt. Örülök neki, hogy csendes vonatok vannak.

Teljen nem ide tartozó és nem is volt rá kérdés, de a zajjal kapcsolatban megjegyezném, hogy Budapest környékén most a fel-leszálló repülőgépekkel vannak többeknek problémái. Van olyan kerület, aki azt mondta, hogy annyi repülőgép száll le, amennyi akar, mert az nem zavarja őket, csak a felszálló gépek, míg egy másik területet csak a leszálló gépek zavarják. Tehát nehéz, mint említettem, a zajkérdésben kompromisszumot találni.

Visszatérnék a vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre. Összehangolás: amit ön kérdezett, képviselő úr, ez a vasúti-vízi-közúti összehangolás. Pont azért tervezzük ezt a konténerterminál-hálózatot. Az első tervek között vannak Paks, Békéscsaba, a záhonyi térség, Debrecen, Miskolc, Kiskunhalas, Sopron. Talán semmit nem hagytam ki. Illetve vannak meglévők, a budapesti, a BILK vagy a csepeli. Például Kiskunhalas olyan csomópont a rövidesen építés alatt álló Budapest-Belgrád-vasútvonalon, ahonnan el lehet jutni vonaton például a bajai kikötőbe. Ebben a programozási periódusban három kikötőhöz is biztosítunk kikötőfejlesztési támogatást, többek közt a bajai kikötőhöz is.

Tehát valóban a vízi közlekedés előnyeit ki kell használni, és Magyarország ma ebben még nagyon alacsony részaránnyal részesedik, tehát érdekünk, Alapvetően a Dunára tudunk csak összpontosítani, hogy a Dunán az áru fuvarozás volumene jelentősebb legyen. Nyilván ezért szabályozással is tudunk tenni, jobban mondva a tárca két dolgot tud tenni: infrastruktúrát fejleszteni, vagy a szabályozásban. A járműveknél szintén csak szabályozással tudjuk befolyásolni, hogy milyen járműveket üzemeltessenek a tulajdonosok.

De még hozzátartozik a vasúti-vízi-közúti áru fuvarozáshoz, ahogy említettem, hogy az lenne a jövő, hogy terminálok közt szalad a vonat, ott pedig ráhordunk. Létezik még az úgynevezett egyes kocsiforgalom az áru fuvarozásban, ami tulajdonképpen elosztó-gyűjtő áru fuvarozás, amikor egy tehervonat végigmegy egy vonalon, itt lerak egy kocsit, ott fölvesz kettőt. Ez nagyon drága, ezt általában üzleti alapon már nem szeretik csinálni az áru fuvarozó vasútállalatok, ők az irányvonalakat szeretik. De Európa sok országában kapnak az egyes kocsis-közlekedésre támogatást áru fuvarozó vasútállalatok.

Legutóbb az osztrák példát tanulmányoztuk náluk is. Amennyiben nyilván a költségvetés teherviselő képessége ezt megengedi, akkor foglalkozunk a kérdéssel, hogy ezt az egyes kocsis-támogatást hogy használjuk ki, illetve ugyanezt gondoljuk a kombinált áru fuvarozásról. Vagy a Ro-La vagy legalábbis a Ro-Ro, amikor csak a kamionnak a pótkocsija közlekedik, maga a traktornak nevezett vontatójármű nem.

Az elővárosi közlekedés szintén nagyon fontos. Ha megnézzük Magyarországon a vasúti személyszállítási statisztikát, ha a HÉV-et is bele vesszük, akkor 70 százalékban budapesti elővárosokban van, tehát hatalmas mennyiség, az ország többi része mindösszesen 30 százalék. Sajnos a fejlesztések jórészt a budapesti részt elkerülték, hiszen ha megnézzük, hogy elővárosi vasútvonalak fejlesztése hogy történt, akkor mindig csak a Budapest városhatár utáni szakasz fejlesztése történt meg. Ez érvényes az esztergomi vonalra is, mert Angyalföld-Esztergom volt a projekt. Mindig Budapest valami miatt elmaradt, tekintve, hogy akkora volumen lett volna, nagyon drága lett volna, ezért inkább Pestszentlőrincnél kezdődött a szolnoki vonal felújítása is a Ferencváros-Vecsés-projekt.

Budapest és az agglomeráció fejlesztése átkerült a Miniszterelnökséghez: Fürjes államtitkár úr foglalkoznak vele, de együttműködünk velünk, tehát tudjuk, hogy mik a fejlesztési irányok. A közelmúltban döntött a kormány a kezdeményezésükről. A budapesti és a budapesti elővárosi vasúti közlekedési rendszer átalakítására vonatkozó tervek elkészítésére. Ez tartalmazza mind a HÉV, mind a vasúti projekteket, és a leglényegesebbek a csepeli és a ráckevei HÉV bevezetése a Kálvin térig. Ez tartalmazná

a Kunszentmiklós-Tass-Budapest-vasútvonal személyforgalmát is, tehát Dunaharaszti térségében a vonatok is erre a pályára térnének át.

Foglalkozik a Nyugati és a Déli pályaudvar közti vasúti összeköttetés megteremtésével is, illetve amit ön említett, a H5 szentendrei és a ráckevei, csepeli HÉV összekötésével a Kálvin térig; egyelőre tervszinten, de a kormány ezt a koncepciót elfogadta.

Ferihegy bekötése a vasúti közlekedésbe napirenden lévő projekt. A NIF meg is tervezte a 100-as, a Budapest-Cegléd-Szolnok-vasútvonal ferihegyi bekötését. Még egyelőre a kormány döntésére várunk, hogy ez valósuljon majd meg a következő programozási ciklusban, vagy csak egy, a városközpont és Ferihegy közötti úgynevezett célvasút.

Nyilvánvaló, ha célvasút lesz, azt is úgy célszerű megépíteni, hogy egyszerre a folytatása Monor irányába lehetséges legyen. Azt szokták mondani a statisztikák, hogy ha a tízmillió utast eléri egy repülőtér utasforgalma, akkor már megéri a vasutat odavinni. Ferihegy most már lassan a tizenötmilliót közelíti, tehát biztos vagyok bene, hogy a 2020-as években ez a projekt elkezdődik.

Nem túl egyszerű maga a kivitelezés, mert mind a HungaroControlnak, mind a Budapest Airportnak komoly légiirányító-rendszerei vannak a térségben, ha be akarjuk vinni a repülőtérre, ott komoly munkák szükségesek a részükről is. Ha tehát megvannak a tervek és megvan a döntés, akkor csak három évet kér az Airport meg a HungaroControl a különböző légi navigációs rendszerek, kábelrendszerek, fényrendszerek áttelepítésére.

A park and ride rendszerek valóban nagyon népszerűek. Magam is olyan vasútállomás mellett lakok Budapesten, Rákoskerten, ahol pár éve létesült a park and ride szerintem akkor elegendő kapacitással, ma már az utcán is vannak autók. Tehát valóban szeretik az emberek használni, de nemrég mentem vonattal Bécsbe és Hegyeshalom után szinte minden megállónál vannak park and ride-ok, azok is tele voltak. Tehát ezzel a problémával nemcsak mi szembesültünk, hogy ahol megépítjük, ott szeretik az emberek és használják.

A héten és a múlt héten döntött a kormány a közösségi közlekedési rendszer átalakításáról. Mint említettem, a gerinc a vasút, hordjunk rá, hangoljuk össze valóban a menetrendeket a kompok, a volánok és a vasút közt. Alapítottunk egy munkabizottságot, amely jövő év június 30-áig vizsgálja meg, hogy mit lehet tenni. Ehhez az is kell, hogy ha mi a vasutat akarjuk gerincnek, akkor olyan vasútnak kell lenni, ami el is tudja vinni az embereket, tehát legyen elegendő kapacitás. Új motorvonatokat vesz a MÁV, illetve a GYSEV. Jövőre már az első emeletes motorvonat is üzembe fog állni.

Készül - nyilván ez csak egy régiója az országnak - Hódmezővásárhely és Szeged közt a tram-tram, de azt is lehetővé kell tenni, hogy az utasok kényelmesen és jól tudjanak átszállni. Ezt a célt kell szolgálni majdan az intermodális csomópontoknak, ami személyszállításra értendő, ami tulajdonképpen egy közös autóbusz-, vasútállomás, de úgy, hogy legyen ott parkolási lehetőség, lehessen ott hagyni a biciklit, legyen arra megoldás, hogy akit csak kivisznek az állomásra - ez az úgynevezett K and R rendszer - kiss and ride; adj egy puszit, aztán menj tovább; ilyenek is vannak már - ezeknek a megépítése fontos. Csak akkor fogják a polgárok a közösségi közlekedést használni, ha valahogyan oda eljutnak.

Ráadásul Magyarország küzd egy olyan problémával, amit meg kell oldani, hogy itt, a Monarchia keleti felén még úgy építették a vasútállomásokat, hogy általában a település szélén vagy attól távol, míg a Monarchia nyugati felén bevitték a központba. Nálunk nagyon kevés településen van a központban a vasútállomás. Itt nyilván meg kell oldani a ránhordást a településen belül is.

És való igaz, hogy a volán az elmúlt években nagyon sok utast elvitt a vasúttól azzal, hogy a településen belül járnak, aztán kihagyták a vasútállomást, elvitték a járás-, megyeszékhelyre közvetlenül az utasokat. Ilyen példát számtalan ember tudna mondani. Én is a gyerekkoromból még emlékszem, hogy felénk akkoriban milyen vonatok meg buszok jártak, és ma mik nem járnak, illetve járnak.

A HÉV-szerelvények - 98 darab HÉV-szerelvény van - átlagéletkora több mint 40 év. A legidősebbek, a csepeli vonalon járók 1963-ban álltak üzembe, tehát akkor 55 évesek. Ezek egyébként „Trabantok”. A HÉV menetrendszerúsége rendkívüli módon javítja a vasúti közlekedés menetrendszerúségét, mert 99,6 százalékos - egyébként nagyon kevés közlekedési ágazat produkál ilyet; nyilván minimális műszaki hiba vagy baleset ez a 0,4. Említettem, hogy Trabantok, mert korszerűtlen, de üzembiztos.

De tervben van mind a 98 szerelvénynek a cseréje, hiszen vannak olyanok, amiket már a kocsiszerkezet elavulása miatt nem is lehet felújítani. Van, amit még fel lehetne újítani. Ezeken is program készül, tehát a HÉV-re komolyan kell számítanunk, számítunk is, és ott is park and ride rendszerek, pályakorszerűsítés, járműkorszerűsítés jön szóba. Ezekkel, amint említettem, Fürjes államtitkár úrék foglalkoznak. Kapcsolatban vagyok velük, tehát én említem neki ezeket a kérdéseket.

Sopronról szó esett. Sopron térségében komoly vasúti fejlesztéseket tervezünk: egyrészt a Sopron-Harka-vonal kétvágányúsítását, hiszen azt használja a Sopron-Szombathely-vasútvonal is, illetve a Sopron-Sopronkeresztúr, azaz Deutschkreutz. Akkora a forgalom, hogy az egy vágány gátat szab a forgalom növekedésének.

Vannak némi tulajdonjogi problémák is, de nyilván ezek megoldandók, hogy az az egy vágány egyébként nem a mienk, hanem az osztrákoké, mert két vágány volt hajdanában. Az egyik a magyar állam tulajdona volt, a másik az osztrák állam tulajdona, de Trianonban az volt a döntés, hogy a magyar állam tulajdonában levőt fel kell szedni, így Sopron és Harka közt ma egy ÖBB-tulajdonú vágány van, és még fizetik is egyébként a fenntartását.

Nyilván ha itt ez a kétvágányúsítás megtörténik, akkor Sopron állomáshoz is hozzá kell nyúlni kapacitáshiány miatt. Illetve az osztrákok szeretnék, de ez is GYSEV-, illetve régiós érdek, a Sopron-Bécsújhely, azaz Wiener Neustadt-vonal villamosítását is.

Az M85-ös halad Sopron felé a tervek szerint, úgyhogy 2022-ben Sopront eléri a kétszer kétsávos gyorsforgalmi út. Ferihegyet említettem. Amit pedig elnök úr kérdezett, hogy a park and ride-ban valóban nagy tartalékok vannak, én is azt látom, hogy valóban használják.

A közösségi közlekedésre vonatkozó koncepciót mint említettem, elfogadta a kormány 2030-ig terjedően, hiszen olyan infrastruktúra-fejlesztés, illetve menetrendfejlesztési pontok is vannak benne, amiket nem lehet máról holnapra létesíteni. Például ezek az intermodális csomópontok. Egy van Magyarországon ma építés alatt - a kaposvári kettőnek az elrendelése folyamatban van -, valamint Kecskemét és Bicske. A debrecenit a nagyon magas költségek miatt nem valósítjuk meg ebben a formában, jövő évre pedig már készítettünk egy programot, hogy milyen intermodális csomópontokat szeretnénk - nyilván a realitás talaján maradván. Tudjuk, hogy a városok szeretnék, ha egy ilyen beruházással kapcsolatban magában a városban, a településen is megvalósulnának beruházások, nem biztos, hogy mindent ehhez kell kapcsolni, mert akkor adott esetben túl magas költségek lehetnek.

A GYSEV kimagaslóan jó szolgáltatási színvonalát én is elismerem. Támogatom is, hogy az észszerűség határában belül a GYSEV maradjon meg akkora vállalatméretben, amit jól tudnak kezelni, esetleg még bővíteni a hálózatát. Nyilván ez az elkövetkezendő évek döntése lehet. Köszönöm szépen. Úgy gondolom, igyekeztem mindenre válaszolni.

ELNÖK: Én is köszönöm a válaszokat. Még van-e esetleg kérdés? *(Senki sem jelentkezik.)* Akkor köszönjük államtitkár úrnak a tájékoztatót, jövőre találkozunk. Köszönöm szépen.

DR. MOSÓCZI LÁSZLÓ államtitkár (Innovációs és Technológiai Minisztérium): Ezt tanultam az iskolában, '84-ben végeztem, azóta mindig közlekedéssel foglalkoztam, úgyhogy szívesen jövök.

Az ülés berekesztése

ELNÖK: Köszönöm szépen. Hivatalosan is lezárom az ülést, és jövőre várjuk, majd a témát egyeztetjük.

(Az ülés befejezésének időpontja: 10 óra 21 perc)

Manninger Jenő
az albizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezető: Barna Beáta