Ikt. sz.: GAB-42/37-5/2022.

GAB-21/2022. sz. ülés
(GAB-21/2022-2026. sz. ülés)

J e g y z ő k ö n y v

az Országgyűlés **Gazdasági Bizottság**ának
2022. december 12-én, hétfőn, 10 óra 32 perckor
az Országház Tisza Kálmán termében (főemelet 37.)
megtartott üléséről

Tartalomjegyzék

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása ***5***

Tájékoztató a kormány közlekedéspolitikai céljairól ***5***

Lázár János tájékoztatója *5*

Tordai Bence hozzászólása *17*

Lázár János válasza *18*

További kérdések, hozzászólások *22*

Lázár János válaszai, reflexiói *33*

Az ülés berekesztése ***46***

Napirendi javaslat

Tájékoztató a Kormány közlekedéspolitikai céljairól
Előadó:
Lázár János építési és közlekedési miniszter

Az ülés résztvevői

A bizottság részéről

Megjelent

Elnököl: **Bánki Erik** (Fidesz), a bizottság elnöke
Barcza Attila (Fidesz), a bizottság alelnöke

Cseresnyés Péter (Fidesz), a bizottság alelnöke
Dr. Mellár Tamás (Párbeszéd), a bizottság alelnöke
Erős Gábor (Fidesz)
F. Kovács Sándor (Fidesz)
Riz Gábor (Fidesz)
Szatmáry Kristóf (Fidesz)
Varga Gábor (Fidesz)
Z. Kárpát Dániel (Jobbik)
Orosz Anna (Momentum)
Tordai Bence (Párbeszéd)

Helyettesítési megbízást adott

Dr. Molnár Ágnes (Fidesz) Barcza Attilának (Fidesz)
Witzmann Mihály (Fidesz) Erős Gábornak (Fidesz)
Dr. Seszták Miklós (KDNP) Cseresnyés Péternek (Fidesz)
Dr. Szeberényi Gyula Tamás (Fidesz) F. Kovács Sándornak (Fidesz)

A bizottság titkársága részéről

Dr. Palkó Katalin bizottsági főmunkatárs
Dr. Szőke Máté bizottsági munkatárs

Meghívottak

Hozzászólók

Lázár János építési és közlekedési miniszter
Bakos Bernadett (LMP) országgyűlési képviselő
Vajda Zoltán (MSZP) országgyűlési képviselő
Szolga József horvát nemzetiségi szószóló

Megjelentek

Csepreghy Nándor államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Juhász Tünde államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Lánszki Regő államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Nagy Bálint államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)
Ágh Péter államtitkár (Építési és Közlekedési Minisztérium)

(Az ülés kezdetének időpontja: 10 óra 32 perc)

Az ülés megnyitása, a határozatképesség megállapítása, a napirend elfogadása

BARCZA ATTILA (Fidesz), a bizottság alelnöke, a továbbiakban ELNÖK: Szép jó napot kívánok mindenkinek! Nagy tisztelettel köszöntök mindenkit a Gazdasági Bizottság mai ülésén. Tisztelettel köszöntöm Lázár János építési és közlekedési miniszter urat itt a bizottság ülésén. Köszönjük, hogy elfogadta a bizottság meghívását. Tisztelettel köszöntöm Csepreghy Nándor miniszterhelyettes urat, Juhász Tünde államtitkár asszonyt, Lánszki Regő államtitkár urat, Nagy Bálint államtitkár urat, aki majd érkezik, és az Építési és Közlekedési Minisztérium minden kollégáját.

Bizottsági ülésünket azzal kezdenénk, hogy megállapíthatjuk a határozatképességet, így munkánkat megkezdhetjük. Tisztelettel kérném képviselőtársaimat, hogy elsőként szavazzunk a kiküldött napirend elfogadásáról. Aki ezt a kiküldött meghívóban szerepelt napirendet el tudja fogadni, kérem, hogy az most szavazzon. *(Szavazás.)* Köszönöm. Megállapítom, hogy 13 igen szavazattal a napirendi pontot elfogadtuk.

Tájékoztató a kormány közlekedéspolitikai céljairól

A napirendi pont: Tájékoztató a kormány közlekedéspolitikai céljairól. Át is adnám a szót Lázár János miniszter úrnak, hogy tartsa meg tájékoztatóját. Parancsoljon, miniszter úr!

Lázár János tájékoztatója

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Tisztelt Bizottság! Köszönöm szépen a meghallgatás lehetőségét. Köszönöm szépen a bizottság tagjainak, hogy a parlamenti ülésszak lezárása után is készek voltak arra, hogy meghallgassák röviden a mondandómat. Nem szeretnék visszaélni sem a türelmükkel, sem az idejükkel, de annak ellenére, hogy a házszabály, illetve a vonatkozó jogszabályok ilyen kötelezettséget esetemben nem írtak elő, mégis fontosnak tartottam azt, hogy legutóbbi találkozásunk óta újra jelentkezzem a bizottságnál, tekintettel arra, hogy a kormány működési rendjében egy változás következett be, amely eredményeképpen létrejött vagy átalakult az Építési és Közlekedési Minisztérium, és nemcsak az építésügynek, hanem a közlekedés kérdéskörének is önálló tárcája és önálló minisztériumi felelőssége lett december 1-jei hatállyal. Ennek jegyében hoztam személyzeti és szervezeti döntéseket, és arra kértem a bizottság elnökét, hogy bár nem új miniszter vagyok, de mégis adjon lehetőséget arra, hogy a területtel foglalkozó illetékes bizottságnak egy rövid áttekintést adjak részben a helyzetről, részben a feladatokról és részben a lehetőségekről.

Először is azzal kezdeném, hogy a közlekedési államtitkárság átvétele jelen pillanatban zajlik az örökhagyó minisztériumtól. Ennek jegyében a közlekedéspolitikáért felelős államtitkárnak Nagy Bálint képviselőtársamat kértem föl, aki a szakpolitikával fog foglalkozni, és a minisztériumban Ágh Péter képviselőtársunk pedig a társadalmi koordinációt végzi majd. Ez azt jelenti, hogy a közlekedéspolitikai szakpolitikai felelősség Nagy Bálint képviselőtársunkat illeti, Ágh Péter pedig a képviselőtársaim rendelkezésére fog állni parlamenti, választókerületi vagy minden más közügyben. Ők kettejük állnak a

rendelkezésükre, természetesen Csepreghy miniszterhelyettes urat és magamat is beleértve.

Két helyettes államtitkársággal fog működni a közlekedési államtitkárság. Bói Loránd lesz a december 1-jével kinevezett közlekedési stratégiáért felelős helyettes államtitkár, neki a feladata a megrendelői pozíció betöltése. A magyar állam közszolgáltatást rendel meg a MÁV-tól és a Volántól praktikusan a tömegközlekedés keretében, és többek között az ő dolga a menetrend, a tarifarendszer, a szolgáltatás színvonalának a biztosítása, tehát minden, ami stratégiai kérdés Magyarország tömegközlekedésének működtetésével kapcsolatban. Kerékgyártó János lesz a hatósági ügyekért felelős helyettes államtitkár; itt minden, ami a tömegközlekedéssel, közlekedéssel, KRESZ-szel, szabályozással, oktatással kapcsolatos hatósági felügyeleti, szakmai tevékenységet jelenti. Mind a ketten a szakmából jönnek. Közpolitikus, politikus lett a közlekedésért felelős államtitkár, de a két helyettes államtitkár a MÁV-Volán-csoportban dolgozott korábban, abszolút szakmabélinek számít, és régen volánosok, illetve MÁV-osok mind a ketten, tehát mind a ketten szakmájuk ismerői, hivataluk avatott viselői, mind a ketten állnak a képviselőtársaim rendelkezésére, és lesz miről beszélni bőségesen. *(Ágh Péter és Nagy Bálint belép az ülésterembe.)*

Egyebekben azt a döntést hoztam, hogy a MÁV-Volán-csoport lesz a közlekedéspolitikának a magva abban az értelemben, hogy Magyarország legnagyobb vállalatáról beszélünk, amikor a MÁV-ról beszélünk, 57 ezer embernek ad munkát a MÁV-Volán-csoport összesen, és a tömegközlekedést napi szinten a MÁV és a Volán bonyolítja. Pafféri Zoltán maradt a vezérigazgató, és nem tervezek érdemi személyi változásokat sem a MÁV-csoporton belül, sem a Volán-csoporton belül, azonban irányítási és szervezeti változásokat tervezek. Ez pedig abban áll, hogy az igazgatóságok és a felügyelőbizottságok vonatkozásában január 1-jével teljes cserét szándékozom végrehajtani, és az igazgatóságban és a felügyelőbizottságban nem köztisztviselőket, nem politikai szereplőket, hanem gazdasági szereplőket szeretnék lehetőséghez juttatni és felelősséghez juttatni abban az értelemben, hogy szeretném, hogyha mind a MÁV-csoporton belül, mind a Volán-csoporton belül és az összes leányvállalatnál ügydöntő igazgatóság lenne, és a felügyelőbizottságok pedig adott esetben ügydöntő jelleggel működnének, és a működtetés racionalitása és hatékonysága tekintetében érdemi, forprofit jellegű lépések is történnének. Erről majd még néhány mondatot szeretnék mondani.

A minisztériumom vonatkozásában ide egy megjegyzést teszek, mert a bizottság közreműködésére és a képviselőtársaim munkájára szükség lesz, hiszen a közlekedéspolitikát megelőzőleg két politika került a tárcához, a beruházáspolitika és az építéspolitika. A beruházások tekintetében elkészült egy törvényjavaslat, egy kerettörvény, amelyet a kormány jóváhagyott november végén. Ez a kerettörvény az állami beruházások új rendjére vonatkozik. Ennek a törvénynek, bár notifikációs kötelezettsége nincs, de a jelenleg Magyarország és az Európai Unió között folyó tárgyalások izgalmas részlete, hogy a jövőben a magyar állam hogyan fogja lebonyolítani a beruházásokat. Még mielőtt beterjesztem az Országgyűlésnek, a kormány fölhatalmazása alapján ezt a komplex törvénycsomagot, amely megváltoztatja az állami beruházások teljes rendjét a korábbi 32 éves gyakorlattal és tapasztalattal együtt, az Európai Bizottsággal is egyeztetni fogunk. Ezek az egyeztetések részben elkezdődtek.

A másik törvénycsomag a másik szakterületet illeti. Lánszki Regő államtitkár kollégám, aki szintén jelen van kérdés esetén, a teljes építési anyagra, joganyagra vonatkozó szabályozáson dolgozik, ami azt jelenti, hogy Magyarországon három

jogszabály, az építési törvény, a településképi törvény és a világörökségi vagy örökségvédelmi törvény az, amely az építkezések rendjét meghatározza.

E három törvény összefoglalása, kerettörvénnyé alakítása és egy új joganyag elkészítése a feladat; a tavaszi ülésszakra tervezzük ennek a benyújtását. Jelen pillanatban mintegy nyolcvan szervezettel folyik az egyeztetés, köztük: Kereskedelmi és Iparkamara, Építész Kamara, Mérnöki Kamara. Érdemi, tartalmi mélységű változásokat tervezünk, részben a bürokráciacsökkentés, részben az ország gazdasági versenyképességének javítása érdekében. Ezekről alkalomadtán, azt gondolom, a februári ülésszak megnyitása után alkalmunk lesz beszélni.

Ami a közlekedéspolitikát illeti, a kormányátalakításnak nem a közlekedéspolitika és nem a beruházáspolitika volt az oka és a célja, hanem energetikai minisztériumot állít föl a kormány, és energetikai miniszter foglalta el hivatalát és tette le az esküt itt a parlamentben a múlt héten Lantos Csaba miniszter úr, minisztertársam személyében. A következménye az lett, hogy a közlekedés külön szervezésre kerül. Ebben az esetben azonban ne várja tőlem a bizottság és a törvényhozás sem, hogy világmegváltó, bullshit elképzelésekkel szórakoztassam a képviselőtársaimat, sokkal inkább az operatív tevékenységre fogok koncentrálni most és a következő években.

Számos nagyon fontos, intellektuális vita zajlik a közlekedéspolitikával kapcsolatban. Én azonban azt gondolom, hogy - a ma divatos zöld- és klímaszempontok tiszteletben tartása mellett is - a minisztériumnak az a feladata, hogy mindennap biztosítsa minden magyar honfitársunk szükségszerű ingázásához azokat a közlekedési eszközöket, amelyek most sem nem jó minőségűek, sem nem pontosak, sem nem hatékonyak, ezért változtatnivaló van bőven. Vannak persze középtávú céljaink és vannak hosszú távú céljaink, de ez az a terület, ahol mindennap cselekvésre van szükség.

Itt szeretném azt megjegyezni, hogy számomra a mobilitás - és ennyi az elvi mondandóm; természetesen bármilyen intellektuális vitára készen állok és versenyképesnek érzem magam, de nem részletezném ezt most túlzottan -, a mobilitás szó szerintem két értelemben is fontos mindannyiunk számára, pártállástól függetlenül. Először is, azt gondolom, nem létezhet olyan magyar politikai erő, amelyik a mobilitást társadalmi értelemben ne tartaná fontosnak és a fölzárkózást ne tartaná fontos dolognak. A mobilitás szó jól mutatja a magyar nyelv sokszínű jelentéstartalmát, hiszen a mobilitás legalább két dolgot jelent egyszerre: jelenti azt, hogy biztosítunk fölzárkózást, a középosztályba jutáshoz biztosítunk lehetőséget azoknak a társadalmi csoportoknak, akiknek erre eddig az elmúlt 32 évben nem volt lehetőségük; helytől és az ország különböző társadalmi csoportjaitól függetlenül a fölzárkózás mindig egy kifejezetten fontos dolog. És érdekes és izgalmas módon ennek a közlekedés, az, hogy az ember egyik pontból eljusson a másikba, ami a mobilitás szónak egy másik jelentése, ez legalább az egyik fontos eszköze vagy a legfontosabb eszköze. Arra gondolok, hogy ma a magyar társadalom legalább 70 százaléka mobilitásra kényszerül, nemcsak a szó társadalmi értelmében, hanem ingázásra kényszerül, és ez az ingázás meghatározza a fölzárkózás lehetőségét is adott esetben. Pontosan tudjuk azt, minden szociológiai kutatás mutatja, hogy az állami intézmények elérhetősége, színvonala, az oktatási intézmények elérhetősége, hozzáférhetősége, a nyelvtanulás fizikai elérhetősége, hozzáférhetősége teljesen más adottsággal bír egy halmozottan hátrányos helyzetű kistérségben, mint az ország járási központjaiban vagy az ország megyei jogú városaiban vagy éppenséggel a fővárosban. Sajnos ma nem mindegy Magyarországon, hogy ki hova születik. Ennek a különbségnek, ennek a területi és

társadalmi különbségnek az eltüntetésében és a különbségek megszüntetésében a közlekedésnek, a gyors, profi, hatékony, olcsó, környezetbarát, zöld közlekedésnek óriási jelentősége van. *(Bánki Erik megérkezik az ülésre.)* Ebben a teremben többségében olyan képviselőtársaim ülnek, akik vidéki választókerületeket képviselnek, ezért nem kell azt mondanom, hogy mekkora megterhelést jelent egy család számára a napi ingázás, munkába, iskolába, egészségügyi ellátás érdekében, és sorolhatnám.

(Az ülés vezetését Bánki Erik, a bizottság elnöke veszi át.)

Nagyon fontos dolognak gondolom azt, hogy akár a budapestiek ingázását Budapesten belül, akár a Budapestre való bejutást az agglomeráció és Budapest tekintetében, akár a 174 magyar járási központ megközelítését a következő időszakban megpróbáljuk könnyebbé tenni. Ennek két eszköze van Magyarországon, és ez a politikámnak a lényege: van, ugye, a közúti közlekedés és van a kötöttpályás közlekedés. A közúti közlekedéshez még hozzáilleszthetnénk a kerékpáros közlekedést, de ezzel most nem terhelnék senkit sem. Az én választókerületemben biciklivel járni nem hobbi és nem kikapcsolódás és nem sport, hanem a gyárakba járnak kerékpárral dolgozni a választóim, ezért a kerékpárút-építést rendkívül fontos, személyes küldetésnek tartom - de ezt most nem hoznám ide.

Mi a helyzet a közúti közlekedéssel? A közúti közlekedés tekintetében két nagyon fontos gondot látok és két fontos dolgot döntött el a kormány. Az egyik az infrastruktúra és üzemeltetés kérdése. Az infrastruktúrában és üzemeltetésben hoztunk egy döntést, ami azt jelenti, hogy koncesszióba adtuk és szerveztük - nemzetközi példák alapján - a gyorsforgalmi úthálózatunk szinte teljes egészét. Az elmúlt 32 évben Magyarország kiépítette Közép-Európa legjobb gyorsforgalmi hálózatát; ez a környező országokhoz képest messze versenyképes. Szlovákiához, Romániához, sőt Lengyelországhoz képest is jobb, kiépültebb autópálya-rendszerünk van, és sokkal erősebb a gyorsforgalmi úthálózatunk, ahol két dolgot tudtunk most az elmúlt tíz évben alapvetően megváltoztatni: az egyik az, hogy minden autópályát kiviszünk az országhatárra. Az ország legnagyobb közúti közlekedési beruházása volt a Kassa-Miskolc autópálya-építés 370 kilométer hosszon; ma a szlovákok Pozsonyból Kassára magyar autópályán, az M1-es és M3-as autópályán tudnak eljutni, nem kis hasznot hozva ezzel egyébként a magyar költségvetésnek, hiszen az autópálya-használatból származó bevételek gigantikus összeget jelentenek a magyar költségvetésben. Az átmenő tranzitforgalomból tehát óriási hasznot profitál a magyar állam, teszem hozzá. Tehát rengeteg fejlesztést hajtottunk végre, ami az autópályák kivitelét jelenti az országhatárig. Ezt folytatni is fogjuk, ami azt jelenti, hogy 2023-ban az M4-est építjük tovább és az M49-est kivisszük az országhatárra; az M6-osnak pedig a horvát határra vitele készen lesz a következő egy esztendőben. Tehát az autópálya-rendszerünk teljesen kiépül. Ehhez tartozik a megyei jogú városok bekötése az autópálya-hálózatba, ami egy rendkívül fontos kormányzati program volt. Ebben - Zalaegerszeg kivételével - mindent megoldottunk vagy minden megoldás alatt van. Zalaegerszegen egy 370 milliárd forintos autópálya-beruházást kellett leállítanom nekem személy szerint az idén nyáron, ami az M7-es autópálya összekötését jelenti Zalaegerszeg megyei jogú városával. Ennek az újratervezése zajlik a műszaki tartalom egyszerűsítésének és a beruházás olcsóbbá tételének céljával.

Ez a gyorsforgalmi hálózat. Ezt most, mint önök jól tudják, a koncessziós törvény adta lehetőségek keretei között, az európai jogszabályoknak megfelelve, a magyar állam kiadta koncesszióba; magyarán, a következő évtizedekben az autópályák működtetése, üzemeltetése és fejlesztése - hiszen a koncessziónak az a lényege, hogy a koncesszor fejleszt - több milliárd dollár értékben meg fog történni. Ez egy 3000 milliárd forint értékű, a következő évtizedekben megvalósuló autópálya-fejlesztést jelent. Az első etap 2027. december 31-e, amikor folytatódik az autópálya-hálózat fejlesztése, nem a magyar állam, hanem a koncesszor által. Itt szeretném elmondani, hogy a legfontosabb ezek közül az M1-es hatsávosítása, először Győr és Tatabánya, majd Tatabánya és Budapest között. Ennek nagy része a koncessziós szerződésben benne van, tehát a koncesszor azt vállalta, hogy hatsávossá építi ki az M1-est az országhatár, illetve Győr és Budapest térsége között.

Itt jegyzem meg, hogy az egész kormányátalakításnak a közlekedés így nem csak azért lesz haszonélvezője, mert lesz önálló közlekedési minisztérium. Sajnos ebben az országban van egy tévképzet azt illetően, hogy amelyik témának nincs minisztériuma, akkor az biztos, hogy nem is lesz már sikeres - ezért mondják, hogy a magyar sport nem szerepelhet jól az olimpián, ha nem lesz sportügyi minisztérium; a közlekedésügyiek és az építésügyiek is kicsit így fogják ezt fel. Abban azonban biztosan van igazság, hogy most a szakpolitika, tehát az, hogy mit csinálunk a közlekedésügyben, majd annak a végrehajtása, a beruházások levezénylése általam, a tárcám által egy kézbe került, tehát az én minisztériumomnál van a szakpolitika is és a teljes magyar beruházási portfólió, tehát amit eldönt a parlament a végrehajtó hatalommal közösen, azt nekem kell majd végrehajtanom. Ez azért fontos a közútfejlesztéseknél, mert bár Magyarország a gyorsforgalmi úthálózatát kiszervezte, de 32 ezer kilométernyi alsóbbrendű út állami kezelésben maradt. És a valódi problémát ez jelenti, a 32 ezer kilométernyi kettes, hármas, négyes számjegyű úthálózat; nincs a teremben olyan, akit ez így vagy úgy, valamilyen formában ne érintene. És akkor még nem beszéltem az önkormányzati tulajdonban és kezelésben lévő belterületi úthálózatról. Ha megkérdezzük a választópolgártársainkat ma Magyarországon, hogy mi a három legfontosabb probléma az életükben, a Fidesz és az ellenzéki pártok közös próbálkozása ellenére, az autóút-hálózat és az utak állapota a legfontosabb, s nem pedig az aktuálpolitikai kérdések, bármennyire is próbálkozik a kormánypárt vagy az ellenzék közösen, az embereket mégiscsak olyan hétköznapi dolgok érdeklik, mint hogy milyen az út a faluban vagy milyen az út a városban.

Ezért a 32 ezer kilométernyi állami fönntartású úthálózat följavítása az egyik legnagyobb kihívás. Erre európai uniós forrás nincs, a költségvetés a Magyar Közútnak, amely ezt kezeli, és szintén a minisztérium portfóliójához tartozó vállalat, relatív kevés forrást biztosít. Tehát a következő években, tíz év alatt ezt az úthálózatot följebb kell húznunk.

Nagyon sok változás történt részben korábban európai uniós forrásoknak, részben a „Magyar falu" programnak köszönhetően, de összességében a társadalmi elégedetlenség a magyar közlekedéspolitikában az úthálózatból fakad részben. Tehát ez maradt állami kezelésben, és ezzel foglalkoznunk kell, és föl kell javítani.

Mire gondolok? Visszakapcsolva oda, hogy 174 járási központba kell eljutni a választópolgártársainknak, és ingázniuk kellene, ingázniuk kell, és az ingázást befolyásolja, hogy milyen az út, van-e út, illetve milyen az út, milyen a hozzáférés. A kormánynak az a célkitűzése, és engem azzal bízott meg a miniszterelnök, hogy négy év alatt jussunk el oda, hogy egy magyar embernek Magyarországon 2026-ban 25 perc legyen az eljutása a munkahelyére vagy a gyerekkel az iskolába, és 25 perc

haza, 50 percnél többet ne kelljen ingáznia járási központ elérését föltételezve egy magyar választópolgártársunknak. Abból indulunk ki, hogy akinek ingáznia kell, az járási központba vagy megyei jogú városba, ami szintén járási központ, vagy a főváros egyik pontjából a másikba kell hogy eljusson, 25 perc, 30 perc oda, 30 perc vissza, ennél több ne legyen az ingázásra fordított idő.

Ez azért nagyon fontos, mert a kormány által is megbízott szociológiai kutatások világosan megmutatják, hogy a településelhagyás, az elvándorlás nagyon nagy mértékben van összefüggésben azzal, hogy az emberek ingázásra kényszerülnek, és föladják egy idő után, és beköltöznek a környékbeli nagyvárosba azért, mert nem bírják fizikailag a gyerek iskolába juttatását, vagy a gyerekek magát az ingázást, vagy éppenséggel a szülő azt, hogy naponta másfél-két órát ingázzon a munkahelyére, és ezért inkább odaköltözik abba a városba vagy abba a településbe, ahol a munkahelyét megkapja. Ha azt akarjuk, hogy a kistelepülések ne néptelenedjenek el, ennek egyik eszköze a modern, professzionálisan megszervezett közlekedés, aminek egyik eszköze az alárendelt úthálózat minőségének jelentős javítása. Tehát ezért mondtam az elején, hogy a mobilitás lehetősége összefügg a helymegtartó képességgel, összefügg az ország fölzárkózásával, és összefügg a társadalmi fölzárkózással is. A falvainkból, a 3200 magyar településből körülbelül 800-at veszélyeztet az elnéptelenedés lehetősége, ezért nagyon fontos dolognak gondolom azt, hogy ezen a területen a közlekedéssel segítsünk. Aki gyorsan el tud jutni a munkahelyére, nem gondolja azt, hogy be kellene költözni abba a városba, ahol dolgozik, vagy be kellene költözni a fővárosba vagy a nagyvárosokba, hogyha a környékben, az agglomerációban is kész és képes boldogulni. Ez egy nagyon fontos célkitűzés.

Mi ennek az eszköze? Az egyik megoldás lenne az, amit ’90 óta elvet a mindenkori államrezon - és nem biztos, hogy divatosnak tűnik, de Magyarországon adottság és hagyomány -, hogy ha olcsóvá tennénk az üzemanyagot, magyarul, a magyar állam lemondana, mondjuk, a gigantikus jövedékiadó-bevételéről, és azt mondanánk, hogy visszább jövünk a közösségi tömegközlekedésből, de olcsón hozzá lehet jutni Magyarországon az üzemanyaghoz, mindenki autót tart fönn és autóval közlekedik - mint, mondjuk, Amerikában ez egyáltalán nem kizárt dolog, ahol nagy távolságokat kell és szükséges megtenni -, ez is lehetne a magyar közlekedéspolitika egyik eszköze, hogy olcsó üzemanyagot biztosítunk a lakosság számára, biztosítok autóvásárlási kedvezményeket, támogatásokat, és mindenki autóval jár közlekedni. Ezt szisztematikusan elvetette Magyarország minden kormánya 1990 óta, és 2010 óta is folyamatosan elvetjük, mert a közösségi tömegközlekedésben hiszünk, és annak is ráadásul egy zöldített változatát próbáljuk majd megvalósítani.

De ne feledjük el, hogy Magyarországon van egy olyan geoföldrajzi adottság, hogy a lakosság, a polgártársaink egy jelentős része soha nem fog tudni lemondani arról, hogy gépjárművel közlekedjen. Ezért tartom nagy butaságnak, hogyha politikai pártok autósüldözést folytatnak, és az autósokat megbélyegzik akár a fővárosban, akár vidéken. Ma Magyarországon az emberek nem azért tartanak autót, mert ez egy hobbi, az autó nem az urizálás eszköze vagy módja, hanem a szükség oka, ami azt jelenti, hogy szüksége van autóra, hogy eljusson egyik helyről a másikra, mert nem tudja kiszolgálni a tömegközlekedés, vagy nincs, vagy olyan rossz a menetrend, vagy olyan rossz minőségű a tömegközlekedés, amire nem bízza sem saját magát, sem a gyerekét. Tehát ma az emberek egy jelentős része autóval azért közlekedik, mert erre kényszerül. Ezért én mint közlekedésért felelős miniszter nagyon fontosnak tartom az autósüldözés abbahagyását, mert az autósok,

még egyszer mondom, nem azért közlekednek autóval, mert ez a hobbijuk, hanem rászorulnak erre. Emellett természetesen a drága üzemanyagárak miatt az emberek nagy része nyilván tömegközlekedik.

Mit tudunk tenni a tömegközlekedéssel? Az egyik értelemszerűen az autóbusz, a másik pedig a kötöttpályás közlekedés. Én kötöttpálya-hívő vagyok, tehát én azt gondolom, hogy Magyarországon a közösségi tömegközlekedést kötött pályára kell alapozni, és a kötött pályának kell alárendelni az autóbusz-közlekedést. Ez praktikusan azt jelenti, hogy minden kötött pályát, annak minden változatát városon belül és városon kívül fejleszteni, erősíteni, hozzáférhetőbbé és olcsóbbá kell tenni. *(Z. Kárpát Dániel megérkezik az ülésre.)*

Nem rossz az ország kötöttpályás hálózata. Nem az alapgondolattal van a probléma, bár Trianon ezt, mint mindenki jól tudja, a mai napig keresztbe húzta. Pécsről eljutni Szegedre vonaton lényegében lehetetlen, szubtrópusi vállalkozás lenne. De annak idején az ország urbanizációjában, fölzárkózásában 1867 után, hogy Magyarország 1910-re elérte az osztrák GDP 70 vagy 80 százalékát, az egyik legfontosabb eszköz a vasút kiépítése volt, ez jelentette az ország fölzárkózását. Magyarország vasúti hálózatának kiépítése egy jó gondolat volt, a vasúti pálya a trianoni logisztikai problémák, a Trianon által okozta logisztikai, földrajzi problémák ellenére is mind a mai napig nem rossz adottságú, viszont borzalmas állapotban van. Ez mit jelent? Ma 8200 kilométernyi vasúti pálya van az országban, vasúti kilométernyi pálya van az országban, ennek 50 százaléka sebességkorlátozott, ami azt jelenti, hogy nem lehet 80-nal közlekedni rajta. Ezért van az, hogy a helyek egy nagy részén 40-50-nel mennek, vagy még kevesebbel, ebből adódik az, hogy körülbelül 150-200 órát késik naponta minden vasúti szerelvény, a teljes magyar vasúti hálózat. Tehát pályafölújítás, pályakorszerűsítés nélkül a vasutat nem tudjuk versenyképesen a választópolgártársaink számára javasolni, mert azt mondja, hogy bármennyire drága is az üzemanyag, ha ennyit késik a vonat, és ilyen lassú, és neki félórával többe kerül bejutni a munkahelyére vagy eljuttatni a gyereket az iskolába, akkor nem fogja a vasutat választani soha az életben.

Ennek két nagyon egyszerű következménye van: korszerűsíteni kell a pályát, és olyan járművekre van szükség, amelyek ezt lehetővé teszik. Ennek érdekében az elmúlt kétszer hétéves európai uniós ciklusban, hiszen az európai közlekedéspolitikának a kötött pálya az egyik fő célkitűzése, számos lépést megtettünk. Mutatja ezt nagyon jól a Budapest-Esztergom vasút-korszerűsítés, ami 100 százalékos kapacitással és kihasználással működik. Tehát abban a pillanatban, hogy ha föl van újítva a pályaudvar, ha föl van újítva a hálózat, és tud 80-100-zal közlekedni a vonat, nem 200-ról beszélünk meg nem 150-ről, és abban a pillanatban, hogyha komfortos a szolgáltatás, akkor a magyar választók ezt a járművet szívesen választják és szívesen közlekednek vele. Számos ilyen megvalósult példát tudnék mondani, hogy ahol a magyar hálózaton belül - 1200 kilométernyi hálózatot korszerűsítettünk az elmúlt években -, ezen az 1200 kilométernyi korszerűsített hálózaton belül, a 8400-on belül 1200 kilométeren belül jól működik a szolgáltatás, sikerült hozzá járműveket vásárolni, folyamatosan bővítjük a járműparkot, van megfelelő üzemeltetési kapacitás, és láthatóan a fogyasztók, az emberek, a szolgáltatást igénybe vevők ezzel foglalkoznak, és ezt kedvelik és ezt szeretik.

Az a kérdés, hogy ebben milyen jövő és milyen fantázia van. Azért ezt mondom hangsúlyosan és először, mert a kötött pályához kell rendelni az ország összes többi közlekedését az én véleményem és megítélésem szerint, ha nem

akarunk autós közlekedést és olcsó benzint adni mindenkinek, hogy autóval járjon. De ha tömegközlekedésben gondolkodunk, akkor kötött pályában és azon belül is vasútban kell gondolkodni. Ha vasútban gondolkodunk, akkor jól kell fölhasználni a következő hétéves ciklusban az Európai Unió által biztosított 1400 milliárdnyi forintot, ami kötött pályára fordítható, jól kell fölhasználni azt az 540 milliárd forintot, ami az újjáépítési alapban Magyarország számára megnyittatik, és jól kell fölhasználni akár az EIB vagy más külső és hazai hitelt vagy belső erőforrásokat is annak érdekében, hogy korszerűsítés menjen végbe.

Amit én tudok mondani, hogy a kötött pályánál meg kell kezdeni egy reális, nem túlzó pályafölújítást. Ez azt jelenti, hogy évente körülbelül 60-70 milliárd forintot kellene költenünk pályafölújításra, pályakorszerűsítésre. Most európai uniós források nélkül évi 20-at költünk saját költségvetésből. Ez kevés. A MÁV-Volán-csoport, ha átnézzük a számokat, ráfordítási szinten 1000 milliárd forintot költ el. Csak hogy mindenki lássa azt a költségvetést, amit a parlamentben vitat vagy megszavaz: ami a MÁV-Volán-csoport körül van, ez 1000 milliárd. Ebből körülbelül 750 milliárd a tömegközlekedésre fordított támogatás Magyarországon az adófizetők pénzéből. Csak hogy pontosan értsük, hogy mekkora tétről van szó, amikor közlekedésről beszélünk.

Ezért ezen jól mérhető és ezen jól látszik az, hogy milyen fontos a tömegközlekedés minden ember számára a személyes életében, hiszen a költségvetésből, az adóforintokból is iszonyatos mértékben kell támogatni és szubvencionálni a saját bevételeket meghaladó módon még a költségvetésből a tömegközlekedést.

Itt a lehetőségünk az, hogy pályát korszerűsítünk, mozdonyokat kell vásárolnunk. Ma egy átlag magyar mozdony 50 éves, a Ganz-MÁVAG gyártotta az utolsó, forgalomban lévő mozdonyokat a nyolcvanas években; 40-50 éves a mozdonypark; 40-50 éves a járműpark, úgy, hogy vannak új járművek, amelyek följavítják az átlagot. Ha azt akarjuk, hogy kötött pályával menjenek az emberek, akkor korszerűsíteni kell a pályát, hogy biztosan tudja a sebességet garantálni, és megfelelő komfortot biztosító járműszerelvényekre van szükség.

A kötött pálya megvalósítási eszköze úgy működik, mint önök jól tudják, hiszen a konstrukciót a törvényhozás hagyta jóvá már hosszú évekkel ezelőtt, és európai irányelvek és európai jogszabályok mondják meg: ezt a rendszert egy támogatási szerződésen és szolgáltatást megrendelő szerződésen keresztül rendeli meg a magyar állam, és két, száz százalékban magyar állami tulajdonban lévő vállalat, a Volán és a MÁV bonyolítja. Mint önök pontosan tudják, az Európai Unióban piacosítani kell a szolgáltatásokat, tehát Magyarországot jelen pillanatban az Európai Unió jogszabályai arra kötik, hogy az autóbuszos közlekedést is privatizálja és a vasúti közlekedést is adott esetben magánosítsa. Nincs ilyen célja és terve a kormánynak, ezért deregulációt, halasztást kértünk, és azt gondoljuk, hogy miután Magyarországnak a tömegközlekedés kiemelt ágazata, ezért ezt állami érdekkörben, döntő mértékben állami érdekkörben kell tartani hosszú távon. De önöknek mint közlekedéspolitikával foglalkozó politikusoknak pontosan ismerniük kell, hogy az Európai Unióban piacosítás zajlik mind a kötött pálya, mind az autóbusz-közlekedés területén. Az egy nagyon fontos elvi vita most és a jövőben minden kormány számára, hogy állami befolyással akarja-e ellátni a kötöttpályás közlekedést, magyarul állami vasúttársaságon keresztül, vagy privát kézbe adja - lásd: GYSEV -; vagy a másik oldalon pedig, az autóbusz-közlekedés tekintetében saját maga látja el a Volánon keresztül, 17 ezer emberrel - ugye, van 10 ezer buszsofőrünk, aki mindennap fölkel és biztosítja ennek az országnak az autóbuszos

közlekedését -, tehát 10 ezer saját buszsofőrünk lesz egy társaságba szervezve, vagy pedig ezt kiszervezzük.

Én azt gondolom személyesen - és ez egy parlamenti bizottság előtt szerintem nagyon fontos kérdés, és ha én képviselő lennék, ezt tenném föl először, hogy erről mit gondol a miniszter -, hogy Magyarországon soha nem lehet lemondani a tömegközlekedés állami szervezéséről, mert olyan az ország területi adottsága, hogy a kistelepülések kiszolgálását egyetlenegy piaci alapon működő vállalkozó sem fogja ellátni soha. Lehetnek olyan vonalak, amelyek megtérülnek, biznisz alapon jól működnek, forprofit jelleggel jól működnek, de kizárt dolog, hogy Magyarországon az egész rendszer piaci alapon működtethető legyen, hogy elvigye valaki a hátrányos helyzetű részeket is. Arra fog kényszeríteni bennünket az Európai Bizottság, hogy ezt megpróbáljuk, megversenyeztessük, de valószínű, hogy az általunk száz százalékban tulajdonolt Volán tudja majd a legjobb ajánlatot tenni, hiszen ez az a vállalat, amelyik az egészre ajánlatot tesz, és nem csak részekre tesz ajánlatot. Az más kérdés, hogy közreműködőként kit lehet ebbe bevonni vagy hogyan lehet működtetni. Én azt mondom, soha nem lehet arról lemondani, hogy a magyar állam ne csak a költségvetési támogatásokon keresztül, hanem a saját megvalósítási eszközein, gazdasági vállalkozásokon keresztül is megpróbálja befolyásolni és megpróbálja kézben tartani a tömegközlekedést. Tehát én alapvetően olyan tömegközlekedésben gondolkodom, ahol erős állami jelenlét és erős állami szerepvállalás van. Ez egy fontos elvi és intellektuális kérdés.

Ami a vasúton túl a Volánt illeti, hatezer-néhányszáz autóbusz megy mindennap Magyarországon; a helyi tömegközlekedésről és a városi, fővárosi közlekedésről most nem beszélek, hiszen az egy másik fönntartó, nem állami kézben van. Az állam kezében van a Volán, a Volánnál van több mint 6 ezer busz, 10 ezer buszsofőr; 12 éves átlaga volt a járműveknek néhány évvel ezelőtt, ezt le kell vinni 10 alá. A fönntarthatósági szempontokat két okból is nézni kell: részben a környezet okán, részben pedig azon egyszerű oknál fogva, hogy csak egy példát mondjak, a mozdonyok tekintetében és a villamosítás vagy a hidrogénenergia-fölhasználás tekintetében is, a MÁV-csoport 80 milliárd forint értékben használt áramot 2021-ben, ’22-ben 214 milliárdba kerül az áramszámla, 2023-ban pedig 304 milliárd forintba kerül majd a MÁV-Volán-csoport energiaszámlája - csak a nagyságrendet érzékeltetem. Tehát minden olyan beruházás, amely csökkenti a fölhasznált dízelüzemanyagot vagy az elhasznált áramot, az alapvetően a működtető államnak és a szponzoráló, finanszírozó államnak száz százalékban érdekében áll, hiszen akár a pálya-korszerűsítés is költséghatékonyabb, kevesebb energiát kell fölhasználni, hogy megtegye a távolságot a jármű, a jobb út is kevesebb energiát éget el, és maga a jármű fogyasztása is érdemben befolyásolja ezt a tételt. Magyarul, rá vagyunk kényszerülve arra, hogy ha a költségvetésből észszerűen akarjuk a tömegközlekedésnek juttatott állami támogatásokat fölhasználni, hogy ne égessük el fölöslegesen a pénzünket, akkor modernebb pálya, modernebb eszközök, modernebb járművek kellenek, a társadalmi fölzárkóztatás és a mobilitás előbb említett fontos szempontjain túl is.

Amit még szeretnék a figyelmükbe ajánlani, hogy milyen fejlesztésekre nyílik lehetőségünk. Elmondtam, hogy járásközpontú közúthálózat-fejlesztésben gondolkodom, hogy a járásokra rá tudjuk hordani a lakosságot az ottani közszolgáltatások és az ottani munkaerőpiac és munkahelyek kiszolgálása érdekében. Ami most világosan látszik, hogy lesz néhány fővonal, lesz néhány átmenő kötöttpályás vonal, amelyik megújul, az autópályákat pedig a koncesszor fogja újjáépíteni. Ez azért nagyon fontos, mert szerintem Magyarország egy

lehetőséget is kap a sok baj, kockázat, nehézség ellenére azzal, hogy egy háborús helyzet mellett él, ez pedig a tranzit lehetősége. Először is, van a személyi tranzit, amit jelen pillanatban is elképesztő mértékben használ ki Magyarország, hiszen a Balkán több millió munkavállalója évente többször is Magyarországon keresztül megy Nyugatra, és a magyar autópálya-hálózaton ennek megfizeti az árát, amiből költségvetési bevételünk van. Kettő: az áruforgalom. Az áruforgalomban fölbecsülhetetlen és fölfoghatatlan változások következnek be a háború miatt. Először is, Magyarország tranzitszerepe, hídszerepe jelentős mértékben megnő. Én azt gondolom, hogy bár a kötöttpályás áruszállítás drágább ma, mint a közúti áruszállítás - az elmúlt negyven év tendenciája ez, hogy a kötött pálya veszít és a közúti áruszállítás erősödik egész Európában -, de egy ilyen háborús helyzetben szerintem meg kell nézni, hogy a Magyar Államvasutak és az infrastruktúrát birtokló állam a kötöttpályás áruszállításban milyen pénzügyi lehetőségekkel, milyen lehetőségekkel bír, és a tranziton Magyarországon keresnie kell, pénzt kell keresni a tranziton. Tehát a Magyarországon átmenő áruforgalmon, akár közúti - az rendben van, hiszen az autópályákért őrületes összegeket fizetnek az azt használó külföldi kamionok -, de a kötöttpályás áruszállításért is kell pénzt fizetni, és azzal a MÁV-nak igenis pénzt kell tudni keresni. Ebből a szempontból a jelenleg zajló legnagyobb magyar beruházás, ugye, 2 milliárd dollár értékben a Budapest-Belgrád vasútvonal, amely első helyen fog tehercélokat szolgálni, amellett, hogy összeköti a régió két nagyvárosát, áttörő jellegű lesz, de a szűk keresztmetszet az áruszállítás szempontjából maga Budapest. Hiszen Budapesten nincs elég átkelési pont, a Dunán vasúton átjutni - áruszállításról beszélek - körülményes, és ráadásul megterheli Budapest közlekedését. Azt kell tudni, hogy az agglomerációban a legerősebb a vasúthasználat ma Magyarországon. Vannak szkeptikusok, akik azt mondják, hogy a magyar közlekedésfejlesztés tulajdonképpen a fővárosi agglomeráció fejlesztése, mert máshol a vasútnak nincs esélye. Én azt gondolom, hogy a főváros fejlesztése az egyik legfontosabb közlekedéspolitikai kérdés; itt van a legtöbb torlódás, itt van a legtöbb késés, itt van a legtöbb igénybevétel.

És kialakulnak Magyarországon agglomerációk: Győr, Kaposvár, Zalaegerszeg, Kecskemét körül; Szeged körül, beleértve Aradot és Temesvárt - főleg, ha Schengenbe bemennek -, beleértve Szeged-Szabadkát, amelyet most vasúttal kötünk össze; Debrecen, Miskolc, Nyíregyháza egy óriási agglomeráció lesz, ahol van értelme az ingázást megszervezni, és lehet relatíve profitábilisan működtetni és üzemeltetni. Hiszen ha csak Debrecenre gondolnak, nem fogja tudni - már most látszik: nem fogja tudni - önmagában Hajdú-Bihar, Békés, Szabolcs megye kiszolgálni a debreceni munkaerőigényt, ehhez szükség lesz a bihari, Romániához tartozó lakosságrészek bekapcsolására is. Tehát a határátlépési tömegközlekedési pontoknak óriási jelentősége lesz a következő tíz évben a gazdaságfejlesztéshez kapcsolva.

Ez tehát azt jelenti, hogy az áruszállításnál biztos, hogy szükség van déli körvasútra, és biztos, hogy szükség van V0-ra. Az egy kérdés, hogy ebből melyik az erősebb. A V0-hoz áruszállítási logisztikai érdek fűződik, és a déli körvasutat determinálja az, hogy a Dunán átmenő hidat három vasúti sávossá építettük, ami a déli körvasút szükségességét indokolja.

Tehát biztos az, hogy a Budapestre vezető vasútvonalak esetében, Budapesten a Pestről Budára átvezető vasútvonalak esetében megoldást kell találnunk, ha profi személyszállítást és profi járműszállítást akarunk. Ez egy prioritás a következő években az általános pálya- és járműfölújítási célokon túl.

A kettes pont, amivel foglalkozni kell még mindig a kötött pályánál, az a HÉV Budapestet illetőn. Jártam Karácsony főpolgármesternél nem is olyan régen; azt beszéltük meg, hogy ennek a részleteit nem terheljük a nyilvánosságra, ezért csak az idevonatkozó egy mondatot mondanám. Abszolút közös érdek, a főváros és az ország közös érdeke, a kormány és a főváros közös érdeke az agglomerációban a HÉV fejlesztése. Minden HÉV-vonal fejlesztését stratégiai célnak tekintjük. A rendelkezésre álló EU-s forrásokat, amennyiben hozzáférünk, alapvetően kötött pályánál a HÉV fejlesztésére fogjuk fordítani. Ez agglomerációs kérdés és fővárosi kérdés is, hiszen az agglomerációból beáramló munkaerőtömeg és szolgáltatást igénybe vevő tömeg megblokkolja és megbénítja egyébként Budapest belső forgalmi rendszerét is. Tehát ennek a közlekedésszervezésben óriási jelentősége van. Itt nyilván Csepelről, Ráckevéről, Szentendréről, Gödöllőről folyamatos jelzések vannak a közlekedési tárca felé, hogy a bejutás a HÉV miatt kulcsjelentőségű és a HÉV megújítása elengedhetetlenül szükséges. A kötött pálya tekintetében ezt szerettem volna hangsúlyozni a fejlesztéseknél.

Tervezünk autóbusz-korszerűsítést, ahogy ezt elmondtam. Itt le kell vinni az életciklust, az életkort, fiatalabb buszokra van szükség, és alapvetően villamos meghajtású, árammeghajtású buszokban kell gondolkodni, egyelőre legalábbis. Az egy nagy kérdés, hogy a hidrogénnek lesz-e szerepe a magyar tömegközlekedésben. Ezen dolgozunk intenzíven. Részben egyébként a boardok átalakítása az ilyen típusú innovációs szempontok behozatalát is jelenti majd, a személyeken keresztül ez érthető lesz. De egyelőre az a közkonszenzus, azt tudom jelenteni a bizottságnak, szakmán belül az a közkonszenzus, hogy villamos meghajtású mozdonyokra van szükség és villamos meghajtású autóbuszokra van szükség. Ez jelentős mértékben a környezetterhelést képes csökkenteni egyrészről, másrészről pedig, az előbb említettem, hogy költségkímélő is, hiszen az újabb járművek kevesebb költséggel tudnak működni. Még folynak különböző vizsgálatok a hatékonyságot illetően, de a hidrogént is ki fogjuk próbálni a célok megvalósítása tekintetében.

Amit még itt szeretnék hangsúlyozni, hogy fedezet és pénz is lenne nagyrészt ezekre a tevékenységekre. Ketté kell választani a közlekedéspolitika finanszírozását. Először is van a fejlesztés. Fejlesztési forrást az Európai Unióban az EIB-nél, tehát banki hiteleken keresztül vagy esetleg az 1000 milliárdot fölhasználó tömegközlekedési rendszeren keresztül, a belső erőforrások föltárásán keresztül mindenképpen lehet találni, tehát találni pénzt fejlesztésre lehet. A működtetés sokkal nehezebb kérdés, és a működtetési források biztosítása fog kihívást jelenteni. Az előbb említett 304 milliárdos energiaszámla kifizetése önmagában egy gigantikus tétel.

Ez a rendszer ma azért működik az emberek által respektáltan és elismerten, mert 57 ezer magyar honfitársunk működteti, 17 ezren a Volánnál, 12 ezren a MÁV-START-nál, és a többiek pedig a kiszolgálásban, a működtetésben, javításban és építtetésben vesznek részt. Mozdonyvezetőkről, buszsofőrökről beszélünk, akik naponta ezeknek a leromlott állagú járműveknek, rossz infrastruktúrának a működtetését biztonságosan, balesetmentesen, kockázat nélkül minden választópolgártársunk számára rendelkezésre bocsátja és biztosítja.

Szeretném elmondani, hogy az elmúlt évtizedben a MÁV-csoportot például a vasúti balesetek esetében egyszer sem tudták elmarasztalni hiba vagy hibás technológia miatt. Ez egy fontos visszajelzés arról, hogy hogyan vannak üzemeltetve ezek a kritikus infrastruktúrák.

Én nagyon fontos célkitűzésemnek tartom, hogy nem azon keresztül szeretném a cégeket fejleszteni és nem azon keresztül szeretném a belső

erőforrásokat föltörni vagy megnézni vagy kiaknázni, hogy akár egy mozdonyvezetőt vagy egy buszsofőrt is el kellene küldeni. Tehát nem abban látom a megoldást, hogy az ott dolgozó munkavállalókkal szembefordul a tulajdonos állam vagy a finanszírozó költségvetés, hanem abban látom a megoldást, hogy közösen tárjuk föl, hogy hol van a rendszerben tartalék, és azokat fordítsuk vissza a cégek működtetésére.

Ahogy talán a mondandóm részletei visszaadták, én sokkal inkább szeretnék a napi működtetéssel, a napi operációval foglalkozni, néhány koncepcionális célkitűzést magam elé tűzni. Én azt gondolom, hogy aki kevesebbet markol, előbbre jut, és sok apró lépésből lehet egy nagy rendszert megváltoztatni. Azt kell tudni, hogy ennek a rendszernek, ennek a hajónak a megváltoztatása, megfordítása a saját tengelye körül lehetetlen. Itt nagyon kis fokokban lehet irányt váltani, és lassan, megfontoltan, körültekintően kell ebben a kérdésben dönteni, és nem szabad gyors, brutális reformokat ráerőltetni arra az ágazatra, aminek nagyon nagy a saját identitása. Egy MÁV-os identitás, egy volános identitása, a belső, politikától teljesen független, politikai erőktől teljesen független belső dinamikája, működése elképesztően erős. Nemcsak a legnagyobb vállalatáról van szó Magyarországnak, nemcsak, ha tetszik, én vagyok a legnagyobb munkaadó az állam nevében eljárva Magyarországon, hanem a belső tudás, identitás is csak kompromisszumokkal és közkonszenzussal vagy konszenzusokkal tárható föl. Bárki irányítaná az országot, bármelyik politikai erő, ajtóstul rárontani a MÁV-ra vagy a Volánra nem lehet. Ezért nem a kapkodást és nem a gyors rögtönzést választottam, és ezért maradnak hivatalban a menedzsmentek, mert azt gondolom, hogy a stabilitáshoz, a napi biztonságos közlekedéshez ma nagyobb érdek fűződik, mint a rapid, gyors változáshoz. Ráadásul az elmúlt 32 évben azért, lássuk be, pártállástól függetlenül a tömegközlekedés úgy működött, hogy a politikai erők egy jó része a kormány színétől függetlenül inkább fölült erre a hullámra, és fölül valahol ott volt, de a mélyére nem tudott hatolni, vagy érdemi változások csak ritkán kezdődtek el. 2012 óta, tíz év óta tart a Volán-csoport belső összevonása, és öt éve tart a Volán és a MÁV integrációja, és még el fog tartani egy bizonyos ideig.

Tehát gyors, rapid változást elérni nehezen lehetne, óriási kockázatok és akár közlekedésbiztonsági kockázatok vállalása árán. Ezt nem szeretném. Tehát a megfontolt, nyugodt, higgadt, körültekintő, a szakmai vitákat összegző, a vitákat lefolytató és a politikai konszenzust megteremteni célzó miniszteri vezetést szánok a közlekedéspolitikának, ahol a szakmai kérdések - például az, hogy végre mikor lesz egységes menetrend, mikor lesz egységes jegyrendszer Magyarországon; 12 éve ígérgetjük, de még nem tudtuk megvalósítani - engem sokkal jobban foglalkoztatnak, mint más, 20-30-40-50 éves stratégiai kérdések, amelyeknek a megvitatása persze szükség van, a Közlekedéstudományi Intézet kiváló hely erre, de naponta kell működtetni és üzemeltetni a rendszert, és erre szeretnék vállalkozni részben.

Nagyon szépen köszönöm, hogy a bizottság lehetőséget biztosított a meghallgatásra, és a kollegáim és én állunk a kérdések elé.

BÁNKI ERIK, a bizottság elnöke, a továbbiakban ELNÖK: Köszönjük szépen, miniszter úr. Elnézést kérek a késésért, Magyarország közlekedése már egész jó, de még van mit javítani rajta. *(Derültség.)* Ezért is örültem a lendületes felvezetésnek, amit miniszter úrtól hallottunk.

Most a képviselői felszólalásokra kerül a sor. Elsőként Tordai Bence képviselő úr jelentkezett szólásra. Öné a szó, képviselő úr.

Tordai Bence hozzászólása

TORDAI BENCE (Párbeszéd): Köszönöm a szót, elnök úr. Köszönjük a beszámolót miniszter úrnak. A Párbeszéd zöld-, tehát baloldali pártként nagy örömmel üdvözli egyrészt azt, hogy továbbra is elsősorban állami feladatként tekintenek a közösségi közlekedésre, és hogy azon belül is a környezetbarát, főként a kötöttpályás közlekedés marad fókuszban, annál is inkább, mert Vitézy Dávid távozása az államtitkárság éléről sokak számára fájdalmas volt és aggodalmakat keltett. De úgy látom, hogy az alapvető irány talán nem változik, de néhány dolog, amire rákérdezek, az mégiscsak az ő nyilatkozataiból következik.

Kezdjük talán a legnagyobb falattal, a MÁV-Volán-integrációval. Vitézy, még államtitkár úr azt mondta, hogy január 1-jétől már működni fog az egységes menetrend, az egységes jegyvásárlás. Számíthatunk-e rá, hogy akkor ez néhány hét múlva bekövetkezik? Illetve a szintén nem túl távoli célokra nézve, 2023 végére egy egységes applikációt is ígért. Kérdés, hogy a fejlesztés tartja-e ezt a ritmust, és várhatunk-e valami hasonlót akkor ’23 utolsó heteire.

Örülök, hogy a késéseket megemlítette, miniszter úr. Én megnéztem: a tegnapi napon például 9939 percet, közel 166 órát, több mint hét napot késett a MÁV, de mondjuk, november 30-án 257 órát. Örülök, hogy ezt egyáltalán már követni lehet. Az a kérdés, hogy a Volán hasonló késéseiről mikor fogunk tudni, illetve nem említett ezzel kapcsolatos célokat, tehát hogy ezt mennyire akarják redukálni. Értem, hogy szeretnék csökkenteni, de vannak-e számon kérhető célkitűzések?

Ha már a vasúti közlekedés, megint csak Vitézy államtitkár úr még azt mondta, hogy a nagyjából 2000 milliárdnyi, remélhetőleg megérkező uniós fejlesztési pénz, vagy amit abból nem lopnak el, 90 százalékban kötöttpályás fejlesztésekre fog menni. Marad-e ez az arány? Én nem pontosan látom. Tehát ha például a tényleg nagyon leromlott pályafelújításokra évente csak 60-70 milliárd megy, akkor ez… Látom, a HÉV meg van jelölve, illetve a Budapest-Belgrád vasút nem nagy örömünkre, vagy, hogy is mondjam… De hagyok a kollegáknak is teret. Szóval, hogy milyen eloszlásban fog ez a rengeteg pénz elköltésre kerülni?

A helyi közösségi közlekedés finanszírozásával kapcsolatban is felmerülnek kérdések. Itt a nemzetközi gyakorlat azt mutatja, hogy általában egyharmad-egyharmad-egyharmad a nagyvárosokban a közösségi közlekedés finanszírozása, ami az állami, az önkormányzati és az utasok által fizetett részt illeti. Budapesten ez az egyharmados arány az állam részéről biztos, hogy nem teljesül - nagyjából 6 százalék körüli ez a finanszírozási hányad. Tervezik-e azt, hogy ezt közelítik akár Budapesten, akár más nagyvárosokban ehhez a nemzetközi standardhoz?

Annak örülök, hogy leültek főpolgármester úrral, és tegyük félre a régi Budapest-vidék csörtéket, amelyeknek miniszter úr nagy játékosa volt mindig is. Remélem, ez akkor nem fog a továbbiakban érvényesülni, és azokat a budapesti közlekedési fejlesztéseket, amelyek gyakorlatilag egy-egy kormányzati aláírásra várnak - ugye, ez hitelfelvétel miatt szükséges minden esetben -, akkor ezeket hagyják végre megvalósulni.

Örülök annak, hogy egy tárcához került a közlekedés, illetve a beruházás és az építésügy, de az ebből kézenfekvően következő gondolatokról én vagy rosszul figyeltem, vagy nem hallottam miniszter urat beszélni. A közlekedési igények csökkentése célkitűzés-e? Hiszen olyan településszerkezetet, olyan városszerkezetet érdemes megvalósítani, ami minél kisebb ingázási igényt keletkeztet. Értem azt, hogy a falusi életmód mint önérték az agglomerációs közlekedés fejlesztésében

megjelenik, de hogy másfelől, ezzel némileg ellentmondóan, a közlekedési igények csökkentése szerepel-e a célkitűzések között?

Az egyébként színvonalas beszámolóból ez a, hát, olyan kis bénácska autósüldözős toposz lógott ki szerintem. Ha a politikai demagógiát félre tudjuk tenni, akkor abban egyetértünk, hogy az autós közlekedést valóban úgy kell tekinteni, mint ami egy szükséges rossz, de szükséges, és akiket autósüldözéssel vádolnak, azok legfeljebb az autózást, a fölösleges és a városi közlekedést, a városi életet túlterhelő autós közlekedést üldözik és próbálják ennek a fölösleges, nem szükséges részét redukálni. De kérdezem, hogy ezzel kapcsolatban kell-e többet tudnunk, mert szerencsére vagy nem szerencsére, de konkrétum nem hangzott el.

Illetve ahol még hiányoltam a konkrétumokat, az az egyik személyes kedvencem, a kerékpáros közlekedés. Örülök, hogy miniszter úr választói kerékpárral járnak dolgozni. Én nem vagyok a választója, de én is kerékpárral járok dolgozni, és nagyon örülnék, tehát nyugodtan fejtse ki az ezzel kapcsolatos elképzeléseket. Ez valóban nem egy úri muri, nem valami hipszter trendiség, hanem ez egy teljesen legitim közlekedési mód, és szerintem nagyon jó hagyományaink vannak e téren, éppen az Alföldön, és jó lenne ezeket kiterjeszteni, hogy akár Hollandiát is lekörözve, mi legyünk ebben a kérdésben az európai listavezető. Köszönöm szépen.

(Hangosítás nélkül:) És nem tudom sajnos megvárni a válaszadást, ezért elnézést kérek. *(Lázár János: Ha megengedi elnök úr, akkor válaszolnék most.)*

ELNÖK: Köszönjük szépen. Természetesen, miniszter úr. Tordai Bence képviselő úr jelezte, hogy nem tudja megvárni a miniszter úr válaszát, ezért miniszter úr gáláns ajánlatával most válaszol a kérdéseire.

Lázár János válasza

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Igen, akkor gyorsan elmondom a válaszomat.

Először is szeretném itt is jelezni, hogy nagyra becsülöm Palkovics László miniszter úr tevékenységét, és örülök, hogy dolgozhattunk együtt, amikor államtitkár volt, én miniszter, azután amikor ő miniszter volt és én képviselő, és azután miniszterként is egy kormányban ülhettünk. Ugyanez vonatkozik Vitézy Dávidra is, akinek a szakértelmére a tárcám igényt tartott volna, ő egyelőre erre nemet mondott; remélem, ez a jövőben majd még változni fog.

Ami a politikai demagógiát illeti, hagyja meg nekem, képviselő úr, hogy bár ez az ellenzék műfaja, de nekem kormánypárti képviselőként néha szükségem van rá szintén. *(Derültség.)* Ennyit hagyjon nekem is! Egyébként unalmas lenne. *(Derültség.)*

A második észrevételem: egységes menetrend - ez egy nagyon nehéz kérdés. Informatikai fejlesztés zajlik jelen pillanatban európai uniós pénzből. Ennek a fölülvizsgálata alapján, amit elvégeztem az elmúlt két hétben, világosan kiderült, hogy ezt január 1-jével nem lehet bevezetni. Egységes bérletvásárlás lesz az első lépés; ez nem az egységes menetrend és nem az egységes jegy- és nem az egységes tarifarendszer. De ’23-ban mindent teljesíteni akarunk, tehát ’23 végén én úgy akarok itt ülni önök előtt, hogy vagy megindult, vagy épp a végső stádiumban van a kialakítása az egységes jegyrendszernek, tarifarendszernek, menetrendnek. Ezt át akarom lökni azon a megvalósíthatatlansági küszöbön, ami előtt szenved itt ez a projekt. Bói Loránd helyettes államtitkár kollégám egy nagy menetrendguru, az ő szakértelmét azért tartom fontosnak, mert ha valaki, akkor ő ezt meg fogja tudni

csinálni. S itt szeretném azt is elmondani, hogy szeretnék díjtermékeket is fejleszteni, pont az ársapka eltörlése okán. Tehát azt szeretném, ha lennének olyan termékei a MÁV-nak és a Volánnak, ami a lakosság számára vonzó, és kompenzálja a benzinár-emelkedést és az üzemanyag-kitettséget. Tehát a MÁV-Volán összevonásából adódó egyik következmény, az egységes menetrend, egységes tarifarendszer 2023-ban lesz realitás. Nem tudták megvalósítani a kollégák 2023. január 1-jére, de 2023-ban lépésről lépésre megvalósulhat. Ennek az első eleme lesz, ahogy mondtam, az egységes bérletvásárlás; a második eleme lehet egy egységes vagy több lépcsőből álló megyei jegyrendszer kialakítása, egy megyei bérletnek vagy megyei egységes jegynek a kialakítása, ahhoz hasonlóan, mint ahogy az autópálya-matrica működik megyén belül. Ez tehát nagyon fontos dolog, amit ön kérdezett, és ebben szeretnék áttörést elérni a következő időszakban.

A MÁV-Volánra azt mondanám, hogy az összevonásnak részben ilyen következményei lehetnek, részben pedig azért vannak nem a buszsofőrök és a mozdonyvezetők munkáját érintő, hanem inkább az őket kiszolgáló tevékenységek között átfedések, párhuzamok, amit egy normál vállalatműködtetés kapcsán meg kell szüntetni. Tehát itt nem többre gondolok, mint hogyha valakinek van egy forprofit vállalata, vagy több, az is megpróbálja a szinergiákat kihasználni. Nincs többről szó, ezt viszont meg kell tenni, mert az adófizetők pénzének észszerűbb fölhasználása, amivel önök és a kormány is el kell hogy számoljon, ezt mindenféleképpen indokolja.

A vasúti késés 150-200 óra naponta - ezt mondtam. Ezzel azonban szembeállítanám a HÉV-et. A HÉV nem késik. Vagyis ahol a pálya és a jármű egységben és jól működik, és kisebb kihasználást jelent a pálya számára, és a járművek esetleg kicsit már föl vannak újítva, ott látszik, hogy ennek van értelme és haszna. Tehát a HÉV nem késik, ezzel szemben a vasút késik. A késés úgy szüntethető meg, hogyha az a korlátozás, ami most az összes vasútvonal tekintetében 50 százalékos, tehát 8200-ból körülbelül 4 ezer sebességkorlátozott van, annak a száma csökken. Mi a cél? - amit ön kérdezett. Ausztriában 15 százalékos a sebességkorlátozás. Nekünk 50 százalékról kell ide lemennünk. Ez egyébként az utóbbi tizenegynéhány évben lett 50 százalék, csak hogy pontosan lássuk, vagy az utóbbi húszban; ez nem mindig volt 50 százalék. 15 százalékra lemenni 50-ről, ez körülbelül hét-nyolc évnyi meló. Ennek két eszköze van: minden évben be kell tenni 70 milliárdot, és föl kell használni az EU-s forrásokat. EU-s források lesznek, pontosan úgy, ahogy Vitézy államtitkár úr mondta: 1400 milliárd megy a közlekedésfejlesztésre, ennek 90 százaléka kötött pálya, és lesz körülbelül 550 milliárd forint, ami az újjáépítési alapból lesz; és akkor még van CEF-forrás is és van EIB-hitel is. Tehát összességében 2500 milliárd forinttal számolok, ha a CEF-forrásokat, tehát a tranzithálózatok összekötését jelentő forrásokat is és a kedvezményes EIB-hitel lehetőségét is fölhasználjuk. Azt kell tudni, hogy útépítésre nem lesz európai uniós támogatás Magyarországon, ez a korszak véget ért, útépítés, útkorszerűsítés vagy a koncesszor által végeztetik el, vagy pedig a magyar állam a saját zsebéből fizeti ki.

A fejlesztésről beszéltem.

Főváros és tárca tekintetében abban maradtunk a főpolgármester úrral, hogy az operáció érdekében, vagyis a napi működés érdekében a kollégáink egy állandó egyeztető platformot üzemeltetnek, tehát létrehozunk egy fórumot a tárcám és a főváros között annak érdekében, hogy rugalmasan menjenek a dolgok. Én azt javasoltam, hogy mi negyedévente találkozzunk, a kollégáink pedig havonta üljenek le, épp a fővárosi közlekedés szervezésének és működtetésének optimalizálása

érdekében. Azt pontosan kell látni, hogy egy olyan országban fogunk élni 2023-ban, ahol az ország gázszámlája 7 milliárd euró volt, most meg 17 milliárd euró; 4000 milliárd forint hiányzik, ennek döntő része a költségvetésből. Nem kell nagy matematika hozzá, hogy ezt valaki pontosan lássa.

Tehát hogy ’23-ban nehéz tárgyalások előtt állunk a helyi közlekedés finanszírozását illetően, az biztos. Egyébként azt kell hogy mondjam, hogy korrekt volt a főváros hozzáállása, egyetlenegy irreális kérést ott e tekintetben nem tapasztaltam. Tehát azt gondolom, hogy mind a ketten abban vagyunk érdekeltek, hogy a dolog működjön, és jól működjön, és ne működésképtelenséges vagy konfliktusos állapot álljon elő.

Operatív, normális, produktív, hatékony együttműködésre fogok törekedni a fejlesztéseket illetően is. Azokat a fejlesztéseket, amelyek egybevágnak az államrezon elképzeléseivel, és ezek szinte kivétel nélküliek, és korábban már legalább megállapodás köttetett, támogatni fogjuk. Itt IKOP-os fejlesztésekről van szó, tehát az integrált közlekedési operatív program fejlesztéseiről, ami EU-s forrás. Itt azt kell tudni, hogy Magyarország és a főváros, bár erről nem sok szó esik, de azt mégiscsak elérte, hogy a főváros Brüsszelben támogatta ennek az operatív programnak az elfogadását azért, mert köttetett egy megállapodás a főváros és a kormány között Navracsics miniszter úr vezetésével a tárgyalások folyamán, amely döntően közlekedésfejlesztési beruházásokról szólt.

Én azzal mentem a főpolgármester úrhoz, hogy ezt a megállapodást be fogom tartani mint közlekedésért felelős miniszter, és önnek is ezt tudom mondani, hogy a megállapodást, amit mások megkötnek, és én megöröklöm, mindig betartom és most is be fogom tartani. Ennek az ideje, sebessége, időzítése, finanszírozása egy másik kérdés, de a megállapodás betartásában nincs közöttünk különbség.

Amit szeretnék még mondani, hogy valóban a helyi közlekedés nagyon fontos. Tíz évig voltam polgármestere egy megyei jogú városnak. Más nagyvárosok sokkal nagyobb közlekedési rendszereket működtetnek, üzemeltetnek. Én magam közreműködtem egy vasút-villamos építésénél, ami ugyan MÁV-üzemeltetésű, de Szeged és Vásárhely közlekedését alapvetően határozza meg egy 80 milliárdos beruházás eredményeképpen.

Itt azt tudom önnek mondani, hogy először is azt kell rendezni, hogy rengeteg pénzzel tartoznak a helyi önkormányzatok a Volánnak. Én ezt nem szeretném tovább húzni, szeretném kormányzati szinten rendezni. 10 milliárdos nagyságrendekről beszélünk, ami összegyűlt már a helyi közlekedés finanszírozása kapcsán a Volán mint szolgáltatást biztosító számára tartozásképpen, amit nyilván az önkormányzatok meg tudnak magyarázni, költségvetési hiány, energiaár-emelkedés, és a többi. Itt egy normális együttműködést szeretnék fönntartani.

Nagyon is fontos célnak tekintem a közlekedés csökkentését. Valószínű, nem figyeltem eléggé és nem jól fogalmaztam. Tehát az ingázók közlekedésének biztosítása mellett a városon belüli közlekedésnél vagy az ingázás kiküszöbölése érdekében a közlekedés csökkentését vagy a közlekedés szükségszerűségének a csökkentését, vagy azt, hogy járművel kelljen közlekedni, és ne kerékpárral vagy gyalog, és környezetszennyező tevékenység folyjon, ezt kifejezetten fontosnak tartom. Ezért nagyon fontos a nagyvárosi belső közlekedés megszervezése. Csak azt kell látni, hogy ez önmagában nem áll meg, mert Budapest jó példa arra, hogy az államnak és az önkormányzatnak közösen kell valamit tennie, mert a városon belül ugyan a fővárosnak van döntő felelőssége, de a városra való ráhordásban - nevezzük így - a város körüli fejlesztések azonban állami fejlesztések. Tehát ha jobb közlekedést akarunk mindannyiunk szempontjából, a később szempontjából is, és

persze a választóink szempontjából, akkor ezzel közösen kell a következő hét esztendőben vagy hét-tíz esztendőben foglalkozni. Ezt én egy nagyon fontos dolognak gondolom, hogy ez egy közös dolog, közös ügy. Azzal lehet csökkenteni a közlekedés igényét, és valóban nagyon fontos, hogy a városokon, településeken belül egyrészről az a divat, hogy Magyarországon ma egy városon belül autóba ül az ember, és mindenféleképpen annak az üzletnek a bejárata előtt akar megállni, ahová megy, ezt a hagyományt és ezt a szokást szépen lassan le kell építeni, föl kell számolni. Szerintem a környezettudatos gondolkodás terjesztése érdekében akár politikai erők, akár a sajtó vagy akár az oktatás nagyon sokat tesz, és ebben én várok kulturális és mentális változásokat, hogy az ember egy városon belül igenis biciklivel járjon vagy gyalog járjon, és ennek a föltételeit meg kell teremteni.

A kerékpáros közlekedésre én mindig nyitott vagyok és támogató. A kormánynak külön embere van erre Révész Máriusz személyében, aki nagyon sokat dolgozott ezeken a programokon. Települések összekötése, turisztikai útvonalak kialakítása fontos, de szerintem nem elégséges. Számomra nem turisztikai kérdés a kerékpárral való közlekedés, hanem a céljaim teljesítése érdekében azzal jutok el akár a választóimhoz, akár a munkahelyemre, vagy adott esetben a munkámat azzal végzem, vagy a szolgáltatást azzal veszem igénybe, vagy a gyerekeim iskolába biciklivel jártak, vagy amelyik még általános iskolás, oda azzal jár.

Az én városom, egyébként van egy kutatás Magyarországon, Hódmezővásárhely, miután lapos város, mármint nem a tartalmát, hanem a szélességét vagy a terjedelmét illetően, abban a városban nagyon magas, abban a városban az egy főre jutó kerékpárút aránya a legmagasabb Magyarországon. Én ezt egy nagyon jó dolognak tartom, és ezt is támogatni kellene, kerékpárút építését mindenhol. Volt rá EU-s pénz, talán erre lesz is, de önmagában ösztönző programokat kell megvalósítani. Az, hogy ez jó legyen, és ne szenvedjen tőle a kerékpáros Budapesten az óriási forgalom miatt, egy szervezési kérdés alapvetően, ennek szerintem a fővárosban is és minden nagyvárosban helyet és lehetőséget kell teremteni. Például, ami az én kezemben van, az a KRESZ és a szabályozás, ami a kerékpáros közlekedést tudja adott esetben ösztönözni és tudja oldalról támogatni, és tudja előírni a szabályokat, kerékpártárolók megépítését például. Ma a magyar szabályozásnak nem evidens része az, hogy megfelelő mennyiségű és minőségű kerékpártároló tartozzon hozzá - a mozgáskorlátozott-közlekedéshez hasonlóan - egy közintézmény, egy intézmény, egy létesítmény, akár magáncélú létesítmény megvalósításánál. A parkolási szabályok, amelyek alapvetően befolyásolják, Lánszki Regő kollégámnál van például a nagyvárosi parkolás az építésügyi szabályozáson keresztül, az átvisz arra, hogy mennyien közlekednek majd, és hogyan közlekednek, mert lehet úgy szabályozni.

Budapesten a XIII. kerületben van a legtöbb ingatlanberuházás Magyarországon, ahol a legtöbb társasház épül. Most ezeknek a társasházaknak hova kell az autóit tenni, egyáltalán van-e az autónak helye? Vagy úgy alakítjuk ki a szabályozást, hogy inkább abba az irányba tereljük az embereket, hogy kevesebb autót használjanak, mert úgyse tudja hova tenni adott esetben? Más nagyvárosi példákban, ahogy Lánszki államtitkár úr ebből a szempontból megvizsgálta Európa nagyvárosait, van olyan bátor szabályozás, ami ilyen értelemben autóellenes, és inkább azt mondja, olyan irányba próbálja az építési szabályokon keresztül terelni a választókat, hogy ne nagyon használjanak autókat.

Még a HÉV-ről szeretnék annyit mondani, hogy a HÉV-fejlesztés szerintem, ha azt kérdezik tőlem, hogy mi a leggyorsabb és legreálisabb nagy volumenű fejlesztés Magyarországon, szerintem a legnagyobb kötöttpálya-fejlesztés a

következő évtizedben a HÉV, mindegyik HÉV-vonal újjáépítése lesz, amely a főváros és az ország közös projektje.

Ennyit tudok képviselő úrnak első lépésben mondani.

ELNÖK: Köszönöm szépen, miniszter úr. Térjünk vissza a szokásos meghallgatási menetrendre, azt javaslom, tehát a kérdéseket gyűjtsük össze, és aztán a végén megkérem miniszter urat arra, hogy válaszoljon, még talán könnyebben kezelhető a vita menete. A kormánypárti-ellenzéki felszólalók aranyának tartása érdekében most Szatmáry Kristóf képviselő úr következik, neki adom meg a szót.

További kérdések, hozzászólások

SZATMÁRY KRISTÓF (Fidesz): Köszönöm szépen. Miniszter Úr! Tisztelt Bizottság! Azzal akartam vagy szeretném kezdeni a hozzászólásomat, hogy úgy látom, hogy az alapján, amit miniszter úr itt elmondott, már megérte a kormány ilyenfajta átalakítása, mert úgy látom, hogy sikerült főpolgármester urat meggyőzni a HÉV-metró fejlesztésének szükségességéről, mert sajnos én magam vagy mi nem ezt tapasztaltuk az elmúlt években. Miniszter úr jól tudja a gödöllői HÉV és a 2-es metró projektjét, azt gyakorlatilag 2019 után az íróasztal fiókjából, hogy mást ne mondjak, a sírból kellett visszahozni és eljuttatni oda, hogy átvette egyébként a fővárostól a kormányzat különböző kérés alapján, most talán el is indul a tervezése. Tehát én igazából csak megerősíteni és támogatni tudom miniszter urat abban, hogy Budapest, az agglomeráció legfontosabb fejlesztése annak a három, illetve négy HÉV-vonalnak a fejlesztése, amely az elmúlt időszakban legalább az előkészítés, a tervezés fázisáig eljutott. Valóban, ez nem pusztán budapesti kérdés, hanem tényleg annak a kérdése, hogy, mondjuk, Gödöllőről be lehet-e érni 30-35 perc alatt Budapest belvárosába, ami azt gondolom, hogy egy modern világvárosnak, ha ezt a szót használjuk politikai értelemben, az alapfeltétele.

Bár miniszter úr figyelmét, azt hiszem, nem kell fölhívni, de azért szeretném a bizottság előtt elmondani, hogy Budapesten belül közlekedéspolitikai szempontból mind kötöttpályás, lásd a HÉV-eknél, mind az épített úthálózat szempontjából van egy nagyon komoly restancia, és ez a restancia akár 60-70 éves is. De amikor 1950-ben létrehozták a nagy Budapestet, ezzel Budafoktól Soroksáron át a XVII. és a XVI. kerület is ilyen volt, igazából falusi településeket csatoltak akkor Budapesthez, és nagymértékben ezen településeknek az infrastrukturális fejlesztése elmaradt. Ennek a fölszámolása elindult az elmúlt időszakban; ennek az egyik jó példája volt talán a budapesti útépítési program, amelynek a folytatását én mindenképpen javasolnám.

És ha itt szóba került az autósüldözés, nem autósüldözés kérdése, nem akarnék aktuálpolitikai képeket idehozni, de azért higgyék el, képviselőtársaim, hogy amikor a Nagykörúton autózik valaki, nem hobbiból, csak azért, mert A-ból B-be akar jutni, és mondjuk, az Üllői útról 35 perc alatt ér el valaki a most végre fölújított Blaha Lujza térig, és a mellette egy sávot elfoglaló biciklisávban öt-hat biciklist tud megszámolni úgy a 30-35 perc alatt, azért ez sokakat irritál. *(Tordai Bence távozik az ülésről.)* Még akkor is, ha egyébként elfogadva azt, hogy a kerékpározás egy fontos közlekedési mód, de higgyék el, hogy a külső kerületi állampolgárok 95 százaléka számára nem opció a kerékpáros közlekedés, amennyiben, mondjuk, a Hungária körúton belülre kíván eljutni. Ez egy politikai realitás, és jó lenne, ha ebben konszenzus lenne, akár ellenzéki és kormánypárti képviselők között.

Miniszter úrnak tehát csak annyit szeretnék mondani, hogy ha ráerősít a HÉV-re, illetve ráerősít arra, hogy a külső kerületek számára az állami források az útfejlesztésre továbbra is szükségesek, akkor azt gondolom, jó kezekben és jó irányú lehet a közlekedés szervezése és irányítása. Köszönöm.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Orosz Anna képviselő asszony kért szót. Öné a szó.

OROSZ ANNA (Momentum): Köszönöm a szót. Én először a választókerületemet, Újbudát érintő kérdésekkel bombáznám önt, utána pedig országos vonatkozású kérdésekkel.

Az első kérdésem, ami Újbudát érinti, a bevezetőjében már ön is érintette, ez a déli körvasút, illetve a V0 kérdése. Ez a beruházás nagyon nagy port kavart, illetve kavar választókerületemben már hosszú évek óta, részben azért, mert itt ismételten egy sokszoros túlárazás és egy egyszereplős közbeszerzési eljárás végeredményeként Mészáros Lőrinc nyerte el ezt a beruházást. S ami környezeti vonatkozása ennek a kérdésnek, az pedig az, hogy itt 20 ezer újbudai ember életét fogja érinteni ez a beruházás, ha a jelenlegi formájában megvalósul. Hosszú éveken keresztül a Hamzsabégi sétány mentén porban, zajban, rezgésben kell majd élniük, nagyon leszűkülnek azok a területek, ahova el lehet menni kutyát sétáltatni, gyerekkel kikapcsolódni, és a többi, és a többi. És a legnagyobb probléma az, hogy egy zöld sétány, a Hamzsabégi sétány területén több mint ezer fa kivágásával kell most számolni a jelenlegi tervek szerint.

Ahogy ön is elmondta, itt a cél kettős: a személy-, illetve a teherforgalom fejlesztése. Az érintett civil szervezetek, illetve szakértők is megerősítik azt, hogy ahhoz, hogy a személyforgalom kapacitásai bővüljenek, illetve hogy a személyforgalom feltételei javuljanak, nem szükséges az óriási léptékű beruházás, a vágánybővítés és az ehhez kapcsolódó átalakítások a választókerületemben. Ami ezeket indokolja, az a teherforgalom bővítése; ez viszont megoldható lenne a V0 megvalósítása esetén is, ami nyilvánvalóan egy másik beruházás, egy sokkal nagyobb horderejű beruházás. Ugyanakkor a Fidesz már a 2010-es évek elején azt mondta, hogy a V0-ra szükség van, és a V0-t meg fogja valósítani; ha jól emlékszem, Szijjártó miniszter úr mondta, hogy ezt 2017-ig fogják megvalósítani, aztán Palkovics miniszter úr is többször mondta, hogy erre szükség van.

Úgyhogy az a kérdésem, hogy hajlandóak-e felülvizsgálni a jelenlegi terveket annak érdekében, hogy megóvják Újbuda és egyébként Budapest egyik legfontosabb zöldövezetét, és hogy megvédjék az ott élő 10-20 ezer embernek az otthonát és a békéjét, és hogy leülnek-e végre érdemben egyeztetni mind az önkormányzattal, mind a civilekkel annak érdekében, hogy az a bizonytalanság is megszűnjön, ami övezte ezt a projektet az elmúlt időszakban.

A második újbudai vonatkozású kérdésem a MOL Campusra vonatkozik, amivel kapcsolatban ön, ha jól emlékszem, pár nappal ezelőtt is azt mondta, hogy egy tájsebnek tartja ezt a toronyházat. Nekem közlekedési vonatkozású kérdésem van. Itt ugye, nagyjából 25 ezer irodistának, illetve több ezer lakásban élőnek a közlekedési forgalma fog rázúdulni a már amúgy is túlterhelt újbudai úthálózatra. Ehhez kapcsolódóan korábban egyeztetések folytak arról, hogy a fonódó villamost bővítenék a Műegyetem rakparton keresztül húzódó vonallal, illetve ami aztán ki tudna menni akár Budafokig is, amire azért is van borzasztó nagy szükség, mert ezen a területen rengeteg új beruházás, társasház, több száz lakásos lakóparkok

épültek, amelyek jelenleg nincsenek közösségi közlekedési lehetőségekkel ellátva. Úgyhogy itt a villamos lehetősége a fő kérdésem.

A harmadik kérdésem Újbuda kapcsán az építésügyekre vonatkozik. Én korábban alpolgármesterként a városvezetés munkájában tevékenyen részt vettem, és tapasztaltam azt, hogy mennyire nincs az önkormányzatoknak eszköztára arra, hogy ne csak a fejlesztők érdekei mentén tudjanak dolgozni, hanem a környezet védelmét is szem előtt tudják tartani. Az elmúlt három évben is nagyon durván lecsökkent az önkormányzatoknak itt a mozgástere. Elég, ha megnézzük azt, hogy az építési hatóságot az önkormányzatoktól áttelepítették a kormányhivatalokhoz, vagy a folyamatot, a kiemelt kormányzati beruházások egyre növekvő számát, és hogy úgy általában az építésügyekkel kapcsolatos jogszabályi környezet nemigen teszi azt lehetővé, hogy a környezetvédelmi szempontok is érvényesüljenek. A választókerületemben ez egy nagyon súlyos probléma, ha megkérdezi az embereket, a top 3 problémájuk között van az, hogy úgy érzik, nem lehet elég jól megvédeni a fákat, a parkokat, a zöldterületeket, és egyszerűen fuldokolnak a benzingőzben, és attól, hogy az egyébként részben kiemelt kormányzati beruházások keretében épülő lakóparkoknál láthatóan az a fő vezérelv, hogy minden talpalatnyi területet lebetonozzanak, és minél több épületszintet emeljenek oda.

S akkor most áttérnék az országos kérdéseimre. Beszélt arról, hogy alapvetően a közösségi, illetve a távolsági közlekedésnek a minőségét, színvonalát szeretné javítani. De látjuk azt, hogy most iszonyatosan drága az üzemanyag. Én azt gondolom, akár Németország mintájára, ahol nyáron egy pilotprojekt keretében 10 eurós bérletet vezettek be, amelyet minden német városban használni lehet, Magyarország Kormányának is meg kellene fontolnia azt a lehetőséget, hogy nagyon erősen támogassa a közösségi, illetve a távolsági közlekedést. Vannak-e erre vonatkozóan konkrét tervei? Mert bár egyetértek abban, hogy nem lehet egyik napról a másikra mentalitást, kultúrát változtatni az autós és a közösségi közlekedés használatának tekintetében, de szerintem fontosak a pénzügyi ösztönzők ebben a folyamatban.

A második kérdésem a tram-trainre vonatkozik. Itt ugye, talán nem függetlenül attól, hogy Mészáros Lőrinc vállalata volt a kivitelező, majdnem két és félszeresére növekedtek a költségek, illetve az eredetileg tervezett menetidő messze nem teljesül. Az a kérdésem, hogy elfogadható-e ön szerint egy ilyen költségnövekedés, illetve magyarázható-e ez bármivel azon kívül, hogy ennek a beruházásnak is, mint oly sok másik közlekedési beruházásnak, Mészáros a kivitelezője; illetve mikorra várható az, hogy az eredetileg tervezett 30 perces menetidő megvalósuljon.

A Budapest-Belgrád vasútvonallal kapcsolatban szeretném kérdezni, elfogadhatónak tartja-e azt, hogy a mai napig titkosak az ezzel kapcsolatos dokumentumok, szerződések; hogy a számítások szerint ezer év alatt fog megtérülni ez a beruházás; hogy kínai hitelből finanszírozzuk azt, így Kínának lesznek a magyar adófizetők hosszú évtizedeken át kitéve; ráadásul a vasútvonal nem érinti az olyan nagyvárosokat, mint Szeged és Kecskemét.

Köszönöm a válaszait.

ELNÖK: Köszönöm szépen képviselőtársam felszólalását. Szeretném felhívni a figyelmét, hogy a mai ülés napirendje egy tájékoztató a kormány közlekedéspolitikai elképzeléseiről. Én megértem, hogy mindenkinek nagyon fontos az egyéni választókerülete, de ha egy fogadóóra típusú beszélgetésre térünk át, akkor a bizottság munkája jelentős időveszteséget fog szenvedni. Tehát arra

kérem minden képviselőtársamat, hogy a napirendnek megfelelő kérdéseket tegye föl; ha bármilyen egyéb kérdése van, miniszter úr és stábja nyilván rendelkezésére áll a későbbiekben is.

Riz Gábor képviselő úr következik szólásra. Öné a szó, képviselő úr.

RIZ GÁBOR (Fidesz): Köszönöm szépen, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr, Államtitkár Urak! Köszönöm a tájékoztatást, illetve a jövőbe tekintő előremutatásokat.

Két témát szeretnék érinteni. Az egyik, ami vidéki képviselőként fontos, nemcsak számomra, hanem mindannyiunk számára, ott élők számára, hogy a közlekedésszervezés kapcsán valóban fontosnak ítélem meg magam is, ahogy az utazóközönség egy része is, hogy azokon a keresztmetszeteken és utasszám-befogadó képességeken túl milyen komfortérzete van az embernek. Gondolok a vidék közlekedésére, tehát a nagy vasúti útvonalak mentén a ráhordó utak kialakítása, illetve azok minősége is nagyon fontos. Itt a kérdésem arra vonatkozik, hogy igazodik-e és tervezi-e a kormány, illetve a minisztérium azoknak az autóbuszcsaládoknak vagy flexibilis autóbuszoknak családi jelleggel történő kialakítását, hogy ahol kisebb létszám van, oda befogadóképességét tekintve és hajtásláncát tekintve is vagy környezetbarátabb, vagy pedig befogadóképességét tekintve költséghatékonyabb autóbuszok fognak eljutni a jövőben. Ez nyilván érinti az autóbusz-beszerzést és érinti egyben a hálózat fejlesztését is.

Ezzel át is térnék a másik kérdésemre, illetve észrevételemre. Örvendetes, hogy a kormányzat az e-mobilizáció kapcsán komoly erőfeszítéseket tesz, azonban jól látható, hogy e tekintetben egyre inkább együtt kell működnie a MAVIR-ral, illetve az MVM-mel, amely a hálózatfejlesztés kapcsán elévülhetetlen érdemeket, illetve lehetőségeket kell hogy kialakítson, hiszen ma az e-mobilizáció egyik legfőbb akadálya, hogy azok a keresztmetszetek, kapacitások nem mindig ott és olyan mértékben állnak rendelkezésre, ahogyan az a bizonyos e-mobilizációs terület, szakasz vagy éppen igény fejlődik. E tekintetben tehát fontos bevárnunk azt, hogy a több mint 1000 milliárdot meghaladó MAVIR-os hálózatfejlesztés hogyan tud illeszkedni ahhoz az elképzeléshez, hogy minél több területet tudjunk bevonni és szolgáltatásával együtt ellátni ugyanúgy az autóközlekedésben, mint a személygépjárművek forgalmánál. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Mellár Tamás alelnök úr következik szólásra. Öné a szó, alelnök úr.

DR. MELLÁR TAMÁS (Párbeszéd), a bizottság alelnöke: Köszönöm szépen a szót, elnök úr. Mindenekelőtt nagyon szeretném megköszönni miniszter úrnak azt, hogy ezt a koncepciót idehozta a Gazdasági Bizottság elé. Az elmúlt több mint négyéves ilyen irányú tapasztalataim ezt nem támasztják alá, nemigen tiszteltek meg miniszterek bennünket azzal, hogy ilyen koncepcionális kérdéseket tárgyaljunk vagy tárgyalhassunk itt ezen a fronton, és ezek valóban nagyon fontos kérdések. *(Riz Gábor elhagyja az üléstermet.)*

Még mielőtt magáról a koncepcióról mondanék néhány dolgot, két lábjegyzetszerű megjegyzést szeretnék tenni miniszter úr fölvezetésével kapcsolatosan. Az egyik: nagy örömömre szolgált, hogy azt mondta, hogy a mobilitás nagyon fontos, a társadalmi mobilitás is, ez különösen azért is, mert én még jól emlékszem rá, hogy miniszter úrnak volt egy elhíresült mondata a tekintetben, hogy aki szegény, az tulajdonképpen meg is érdemli azt, hogy szegény

legyen. Én azt gondolom, hogy az esélyegyenlőség nagyon fontos, és ha a miniszter úr most már így gondolja, akkor ennek nagyon örülök, és annak még inkább, hogy ha majd a kormányban is képviselni fogja ezt, és mondjuk, példának okáért az oktatási rendszer fejlesztése kapcsán, mert ez egy kulcskérdés lenne mindenképpen.

A másik pedig az, hogy említette miniszter úr, hogy a beruházási törvény most már elkészült, és az Európai Bizottsággal is egyeztetés alatt van. Azt szeretném kérdezni: és velünk, ellenzékkel nem lesz egyeztetve? Szóval, esetleg, ha mi is rátekinthetnénk erre, azt gondolom, hogy mindenképpen kívánatos és fontos lenne.

A koncepcióval kapcsolatosan azt gondolom, és ez egy nagyon fontos dolog, hogy nagyjából ebben a teremben és még ennél szélesebb körben is egyetértés van abban, hogy alapvetően a vasútnak és a tömegközlekedésnek kell prioritást adni. Én ezt nagyon erőteljesen támogatom.

Az nyilvánvaló, hogy a MÁV és a Volán továbbra is teljes egészében állami kézben maradjon, csak az, hogy az egész, hogy ezt a két területet teljes egészében ő fedje le, most ezzel kapcsolatban azonban én azt gondolom, hogy itt nem szabadna egy 0/1 változót berakni, tehát hogy akkor most mindent ők uraljanak és irányítsanak, mert akkor ez egy monopolpozíció lesz, hanem sokkal inkább egy óvatos piacnyitás kell, amelyben a dominancia megmaradhat, de mindenképpen szükség lenne arra, hogy más magánszervezetek is be tudjanak lépni ebbe a dologba. Ez szerintem erősítené az egészet, és még ezzel együtt is megmaradhatna a nagybani szolgáltatás előnye. Tehát itt én egy finomításra gondolnék.

Az autópályák koncesszióba adását miniszter úr kifejezetten pozitívan értékelte és jónak gondolta. Én vitatkozni szeretnék ezzel. Azt gondolom, hogy itt megint csak el kellene kerülni azt, hogy monopolpozícióba kerüljön egy csoport, és ez az egész koncesszióba adás tulajdonképpen úgy történt meg. Tehát én ütősnek gondolnám és tartanám azt, hogy ha itt is valamilyen olyan ellensúly képződhetne, ami a verseny irányába tudna menni.

A szállítások kapcsán azt mondta miniszter úr, hogy a kötöttpályás szállításnak van prioritása. Én teljes egészében egyetértek, és azt gondolom, hogy mindenképpen ennek kell lenni a jövőnek, tehát azt gondolom, hogy nemcsak a szállítás miatt, hanem a személyszállítás miatt is nagyon fontos a vasútfejlesztés. Említette miniszter úr, hogy a Pécs és Szeged közötti közlekedés milyen nehéz. Én mondok egy másikat. *(Riz Gábor visszatér az ülésterembe.)* A Pécs és Budapest közötti közlekedés sem egy leányálom, mert amikor én kezdő egyetemi oktató voltam, ez nem most volt már, a ’70-es évek végén, a ’80-as évek elején, akkor a Mecsek Expresszel két és fél óra alatt tudtam följönni Budapestre. Most az intercity 3 óra 10 perc alatt ér föl, ha nem késik, de többnyire késik. Tehát most én, ha föl akarok jönni Budapestre, föl akarnék jönni vonattal, akkor ez összességében nekem 4-4 és fél órát venne igénybe. Nem szeretek autózni, de autóval ezt jó esetben 2 óra alatt vagy 2 és fél óra alatt meg tudom úszni. Én nagyon boldog lennék, ha nem én, de legalább az unokáink azt megérhetnék, hogy mondjuk, beülnek egy vonatba Pécsett, és 1 óra, 1 óra 10 perc alatt fölérhetnének Budapestre, és ha egy ilyen szituáció lehetne, akkor azt gondolom, hogy nagyon sokan letennék az autójukat.

Van itt még egyetlenegy fontos dolog. Itt a koncepciók kapcsán én azt hiszem, hogy éppen azért most én mondtam egy-két dolgot, hogy mi az, amivel egyetértek, és mi az, amivel nem, de hát azért ez nagyon kevés ahhoz, ezt sokkal szélesebb körben kellene megtárgyalni. Tehát gondolt-e a miniszter úr arra, hogy társadalmi vitákat indítanánk ebben a dologban, hogy itt koncepcionális szinten mit is gondol a magyar társadalom, vagy mit gondol példának okáért maga a szakma is erről, vagy

az önkormányzati szint vagy a különféle társadalmi csoportok? Mert azt gondolom, hogy tényleg nagyon fontos, hatalmas pénzekről van szó, és az egész országnak a jövője szempontjából kulcsfontosságú ez az egész kérdés.

Végezetül még egy dolog. Itt rengeteg beruházásról és rengeteg pénzről van szó, hiszen említette miniszter úr is, hogy 1400 milliárd forintos EU-s forrás áll rendelkezésre. Vajon önök gondoltak-e arra, hogy egy ilyen nagy mennyiségű pénz elköltése esetén nagyon fontos lenne az, hogy ez átlátható legyen, hogy próbáljuk meg a korrupciót mérsékelni e vonatkozásban, e tekintetben, mert ha ezt nem tudjuk, akkor az 1400 milliárd forintot úgy fogjuk elkölteni, hogy annak egy jelentős része tulajdonképpen nem fog majd hasznosulni. Tehát én azt hiszem, hogy ebben is fontos lenne egy szemléletváltás, ahogy egyébként ön itt a koncepció vonatkozásában arról tett tanúbizonyságot, hogy kész arra, hogy egy szemléletváltozás induljon el, tehát hogy szélesebb körben beszéljünk a dolgokról. Azt gondolom, hogy a kivitelezés és a végrehajtás tekintetében is éppen megérett már arra a helyzet, és az EU-s támogatások felfüggesztése is ezt mutatja, hogy a kivitelezésnél is sokkal erőteljesebben kellene figyelni arra, hogy a korrupció szintjét jelentősen csökkentsük. Tudom, hogy ez is pontosan ugyanolyan dolog, mint a hálózatépítés, hogy sok-sok évet vesz igénybe, de ha nem kezdjük el, akkor biztosan nem érünk el benne sikert. Tehát én nagyon fontosnak gondolnám, hogy e területen is induljon meg egyfajta változás. Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm, alelnök úr. A bizottsági tagok közül utolsóként Z. Kárpát Dániel képviselő úr kért szót. Öné a szó, képviselő úr.

Z. KÁRPÁT DÁNIEL (Jobbik): Köszönöm szépen a szót. Tisztelt Elnök Úr! Igyekszem nem visszaélni sem a miniszter úr, sem kedves munkatársai és a bizottsági tagok türelmével, ezért mindösszesen hét kérdést fogalmazok meg, nagyon röviden, precízen és pedáns módon igyekszem ezt a feladatot ellátni annak érdekében, hogy mindenki a további halaszthatatlan közfeladatait is fennakadás nélkül láthassa el.

Miniszter úr, én szeretném önt megdicsérni a társadalmi mobilitás kapcsán elmondottakat illetően, és mindjárt meg is mondom, hogy miért: mert nem úgy látja ezt a kérdést, ahogy a kormány. Hozzám az ön álláspontja áll közelebb, ugyanis azt látom, hogy amikor a debreceni munkahelyteremtő beruházásokat és külföldi beruházásokat említi, akkor ön volt az, aki most őszintén elmondta, hogy sem Debrecen, sem a térség nem képes jelen állapotában azt a munkaerőtöbbletet biztosítani, amely a leendő akkumulátor- és egyéb gyárakhoz szükséges.

A helyzet az, hogy itt az alapdiagnózis tekintetében azért lenne közöttünk vita, hiszen ha a kényszerű kivándorlás és a régióból való elvándorlás nem sújtotta volna ezt a vidéket is, akkor lehet, hogy az alapprobléma sem állt volna elő. De összességében azt látjuk, hogy a kormány nem a társadalmi mobilitás elősegítésével igyekezett kezelni ezt a problémát, nem azzal foglalkozott, hogy Szabolcs-Szatmár-Beregben, mondjuk, a zsákfaluba beragadva, a nem aktívak vagy inaktívak közé sorolható fiatal miért van ott, és miért nincs neki szakképzés, miért nincs kollégiumi rendszer a közeli nagyvárosban. Hanem bizony azzal foglalkozott a kormány, hogy egészen egzotikus helyekről vendégmunkásokat importál tömegével, már egyébként a beruházások, a gyáregységek felépítéséhez is. Az első kérdésem tehát, hogy miniszter úr mennyiben tud azonosulni azzal, hogy a Vietnámi Szocialista Köztársaságból, most már Kolumbiából, Brazíliából vagy amúgy a szívemhez közel álló Kazahsztánból kíván a kormány a különböző egyezményeivel munkaerőt

importálni, mennyiben tartja ezt a jövő útjának; én ugyanis vitatom, hogy ez a jövő útját jelenthetné bármilyen szinten is. Egyértelműen azt látom, hogy az ingázás megkönnyítése, de adott esetben a környező települések és megyék inaktív polgárainak az aktivizálása lehetne az a mód, természetesen a kényszerű kivándorlás megszüntetése mellett, motivációs, hazacsábító programok bevezetése mellett, amely alkalmassá tehetné ezt a régiót is arra, hogy ezt a munkaerőtöbbletet biztosítsa. Ha a bihari magyar testvéreink közül valaki úgy gondolja, hogy itt dolgozna, én biztos, hogy nem leszek az akadálya. De az is egészen biztos, hogy a szülőföldön való boldogulás receptjéhez nem a tömeges vendégmunkásimport járulhat hozzá, hanem az, hogy megvizsgáljuk, hogyan fordulhat elő, hogy több mint százezer magyar honfitársunk kiesik egy nagyon-nagyon szűkmarkú munkanélküliségi ellátási rendszerből. Ugye, három hónap után lényegében nem kap állami juttatást; ingyenes átképzési program ezen magyar honfitársaink számára nem áll rendelkezésre piacosítható, érdemi szakmát adó azon szakmakörökben, amelyeket az egyezményeiben a vendégmunkásimport kapcsán a kormány megjelölt. *(Lázár János: Ez hányadik kérdés a hétből? Ez az első? - Derültség.)* Ez az elsőnek a vége, miniszter úr *(Derültség.)*, és mindjárt következik a második.

Nagyon fontosnak tartom azt, hogy különböző építőipari beruházások kapcsán említették itt a XIII. kerületi szabályozást, európai szabályozási mintákra hivatkoztak - mindez nagyon jó. Ugyanakkor azt látom, hogy kimondottan a bérlakáskérdés négy minisztérium közé van valahogyan szétszálazva, és nagyon nehéz nekünk megfejteni, hogy pontosan melyik minisztériumhoz mi tartozik. Miniszter úr már egyszer felvilágosított arról, hogy ők nem az elsők ebben a sorban, de akkor is szeretném a bérlakásépítési koncepció kapcsán megkérdezni azt, hogy van-e az érdeklődésük horizontján bármifajta állami hátterű állami bérlakásépítési program. Egy olyan piacról beszélünk, ahol brutális kínálati szűkösség uralkodik. Ez a kedvezményes lakásáfa és minden egyéb, magánberuházást kedvezményező döntés ellenére igaz. Másodsorban pedig a különböző lakóparkok, társasházak építésének szabályozása során van-e nyitottság önökben arra, ami egyébként szintén nyugat-európai minta, hogy minden új beruházásnál a megépítendő lakások bizonyos százaléka önkormányzati kezelésben bérlakásként hasznosulhasson? Ez van, ahol társasházanként csak egy lakást jelent, van, ahol akár 10 százalékig gondolkodnak benne, ugyanakkor ez lehetne egy olyan megoldás, hogy egy túlfűtött piacon a bérlakásínségen is mégiscsak segítsünk egy kicsit.

Nyilvánvaló módon a Budapest-Belgrád vasútvonal - amely a harmadik kérdésem tárgyát képezi, nem bő lére eresztve - már kitárgyalásra került. Nekem itt csak két pontosító kérdésem lenne. Látszik-e, hogy mai árfolyamon - tehát a forint erőteljes romlását követően az euróhoz képest - mennyibe kerül ez az egész beruházás? És mai áron, mai árfolyamon milyen a megtérülési ideje? Nem akarok inkorrekt lenni miniszter úrral szemben, tehát ha ez most nem áll rendelkezésre az ön előtt lévő papíron vagy akár a memóriájában, akkor küldjék el a későbbiekben. Tehát az a kérdésem lényege, hogy a forint erőteljes romlása milyen változást idéz elő a megtérülési számításokban, illetve a költségek tekintetében.

Időközben Balassa Péter képviselőtársam a kezembe nyomott egy cikket - pontosabban telefonomra pingelte -, amely kimondottan vasúttémáról szól, és arról, hogy több mint félszáz balesetet regisztráltak vasúti átjáróban ebben az évben. Ez azért kicsit magasabb szám, mint a korábbi időszakban. Itt én is kicsit sötétben tapogatózom. A kérdésem az, hogy van-e bármifajta koncepciója miniszter úrnak, a miniszternek azt illetően, hogy megfejtsük ezt a problémát, milyen

halaszthatatlan lépésekkel lehetne segíteni ezen. Úgy gondolom, minden emberélet szent, kivétel nélkül, és az ilyen esetekben kötelességünk utánajárni annak, hogy mi állhat a hasonló jelenségek hátterében.

HÉV-fejlesztések - ez most már az ötödik. Elképesztően örülök a HÉV-fejlesztések említésének. Az kevésbé korrekt, amikor a fővárosra hagyatkoznak ebben a kérdésben a kassza részleges kiürítését követően. De mivel én is Óbudán élek, és HÉV-használó voltam évtizedeken keresztül olyan területen, amely érintett ebben, nagyon örülök annak, ha ez megvalósul. Ugyanakkor önmagában a pálya felújítása egy integrált program nélkül nem képes megoldani az említett problémát. Az agglomerációnak lehet, hogy segít némiképp, bár a HÉV-vonalon nagymértékű késést most sem látok. Tudják, mit látok? Azt, hogy Óbuda közlekedését agyonvágja három darab HÉV-átjárónak a korábbi történelmi korokban megtervezett megépítése és helybenhagyása. Három olyan pont van Óbudán, ahol ha annyit csinálnának, hogy a közúti forgalmat a HÉV alatt vagy fölött átvezetnék, akkor egy egész kerület és több mint százezer ember nagyon súlyos közlekedési gondja egy csapásra megszűnne. Mindez nem 300 milliárdba kerülne, mint a teljes HÉV-vonalnak az upgrade-elése, hanem lehet, hogy néhány milliárd forintból megoldható lenne, és elképzelhető, hogy sokkal nagyobb közlekedési káoszt tudna megelőzni, mint az, hogy adott esetben még fél perccel hamarabb jön a következő HÉV. Tehát integrált programra van szükség, arra, hogy egyébként a helyben felszaporodott elképesztő szaktudást becsatornázzuk ebbe a rendszerbe. Tehát könyörgök, ne valami központi irodából találjuk ki ezt, hanem kérdezzük meg azt, aki a helyi önkormányzatnál húsz éve ezzel foglalkozik! Azonnal, fejből tudja mondani, hogy hogyan lehet az önök programját úgy bővíteni, hogy az valóban hasznosulni tudjon, egyébként az autós közlekedés számára is megnyugtató módon. Hiszen említették itt a bicikliutakat; a Körúton ezek további promózását biztos, hogy nem javaslom Budapesten, tehát megint csak esete válogatja, de azt látom, hogy bizony integrált programokkal nagyon sokat lehetne úgy segíteni az autós közlekedésen, hogy az egyébként a biciklis közlekedésnek is segítsen.

Az utolsó kérdésem pedig - utolsó előtti *(Derültség.)* - a közúti áruszállítás áttelerése vasútra. Itt az utolsó elérhető százalékos adat szerint nagyjából 18 százalék az, ami vasúton pörög; lehet, hogy azóta egy kicsit több, hiszen az adatok nem a legfrissebbek. De van az Uniónak egy 2011-es közlekedéspolitikai fehér könyve, ahol 2030-ra 30 százalékot célzott meg, 2050-re pedig 50 százalékot céloztak meg e tekintetben. A kérdésem az, hogy hogyan haladunk ezen lépcsők felé, és várható-e, hogy 2030-ra elérjük a következő lépcsőfokot. 2050-ről én nem kérdezek, hiszen álláspontom szerint addig annyiszor fordul a világ, hogy felelős választ erre nem is lenne korrekt várni.

Az utolsó kérdésem pedig az M0-s befejezésére vonatkozik; nyilván III. kerületi lakosként abszolút érintett vagyok a kérdésben. Szeretném elmondani azt is, hogy én a sötétzöldek álláspontját vallom e tekintetben, tehát egy ilyen fejlesztésnek akkor van értelme, ha minden szempontból megnyugtató módon, a környezeti fenntarthatóság szempontjainak figyelembevételével munkáljuk ki. Nem látom ugyanakkor azt, hogy milyen határidővel és ki készítené el, meddig ezt a munkát. Ugye, évtizedes téma, tehát nem akarom csak a mostani kormányok nyakába varrni ennek a felelősségét, de konkrét terveket, számokat nagyon szívesen látnánk ebben a kérdésben.

Igyekeztem rövidre fogni a hét kérdésemet, és nem teszek hozzá most továbbiakat. Köszönöm a lehetőséget és a türelmet is.

ELNÖK: Köszönöm szépen, képviselő úr. Most Bakos Bernadett képviselő asszony jelentkezett szólásra. Képviselő asszony nem tagja a bizottságnak, Csárdi Antal képviselő úr viszont tagja a bizottságnak, így csak úgy tudunk szót adni, ha a bizottság megszavazza. Ezért kérem képviselőtársaimat, szavazással erősítsék meg, amennyiben képviselő asszony hozzászólását támogatják. Kérem, most szavazzanak! *(Szavazás.)* Köszönöm szépen. 8 igen, 2 nem szavazat és 1 tartózkodás mellett a képviselő asszony megkapta a szót. Öné a szó.

BAKOS BERNADETT (LMP): Köszönöm szépen a tisztelt bizottságnak, hogy lehetővé tették, hogy ebben a témában hozzá tudjak szólni, illetve kérdezni tudjak miniszter úrtól. Előzetesen elnézésüket kérem, mert nekem délben vendégeim érkeztek, és nem tudok majd a közlekedési késésekre hivatkozni, úgyhogy a kérdésfeltevés után sajnos távozni fogok, de vissza fogom nézni a jegyzőkönyvet, és le fogom vonni a tanulságokat ebből.

Viszont abban egyetértünk, hogy szerintem jó problémamegoldási javaslatok hangzottak itt el abban a tekintetben, hogy a probléma felvetése és szerintem a közlekedési politikának a legnagyobb kihívása jelenleg a XXI. században a közlekedésimód-váltás ösztönzése, illetve a távolságok és a mobilitási kényszerek csökkentése, és ezzel kapcsolatban valóban jó javaslatok is elhangzottak. Beszéltünk az egységesítésről, tarifarendszerről.

Én azt kérdezném, hogy ezen felül támogatnak-e majd bizonyos ösztönzőket, akár gazdasági ösztönzőket, dugódíjat vagy kedvezményes bérletet, például az általunk javasolt klímabérletet a módváltás ösztönzésére. Illetve a mobilitási igények és a távolságok csökkentése esetében nagyon jó helyzet az, hogy az Építési és a Közlekedési Minisztérium egybekerült, és erre szintén elhangzottak javaslatok. Viszont az a kérdésem, hogy esetleg társterületeknek is tesznek-e ajánlásokat, például a munkavégzés rugalmasítása, tehát az otthoni munkavégzés, a home office támogatása területén, vagy akár a lakhatás rugalmasítása, például a lakásbérbeadás szabályozása területén, illetve terveznek-e esetleg közlekedési szempontú OTÉK-módosításokat, mint például korábban a parkolási előírások módosítása.

Ezen felül helyi ügyek is vannak, például, hogy mikor lesz Kaposvárnak kétóránkénti budapesti kapcsolata. Vagy például Salgótarján az utolsó olyan megyeszékhely, amelynek nincs jelenleg vasúti villamosított kapcsolata Budapesttel.

Említette a MÁV-identitást. Ezt meg tudom erősíteni vasutasgyerekként én is. Ez egyébként többnyire nem a menedzsmenten múlik, hanem valóban a mozdonyvezetőkön, a forgalmi szolgálattevőkön, a váltókezelőkön. Azonban azt tapasztalhatjuk a vasútnál pont, hogy óriási a munkaerőhiány, esetleg a nem megfelelő minőségű munkaerő. Ez elsősorban a bérhelyzetnek köszönhető. Tehát terveznek-e esetleg ennek megfelelően munkabérben emeléseket? A mozdonyvezetők elmaradt kompenzációját pótolni fogják-e, hiszen emiatt például sztrájkra is sor kerülhetett volna, korábban is volt a MOSZ részéről erre irányuló jelzés. Illetve miniszter úr említette, hogy idézzem pontosan, hogy „a kerékpár nem hobbi, nem sport, hanem a gyárakba járnak vele dolgozni”. Ennek megfelelően akkor a kormány ezentúl elismeri-e a kerékpárt mint legitim közlekedési módot akár városon belül is, és ha az autósüldözésről is beszéltünk, akkor felhagynak-e a kerékpáros-üldözéssel annak tekintetében, hogy a feljelölt kerékpársávok támadását befejezik esetleg? Köszönöm szépen, nekem ilyen rövid kérdéseim lesznek.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő asszony. Utolsó előtti felszólalóként még Vajda Zoltán képviselő úr kért szót. Öné a szó.

VAJDA ZOLTÁN (MSZP): Köszönöm szépen a szót, elnök úr, és köszönöm szépen Lázár miniszter úrnak ezt a hosszú felvezetőt és a bemutatkozását. Én ugyan friss országgyűlési képviselő vagyok, de nekem is ez nóvum volt abból a szempontból, hogy ilyen részletesen ennyire koncepciós dolgokat én nem nagyon szoktam hallani az Országgyűlésben, úgyhogy gratulálok és köszönöm szépen, de azért egy picit aggódnék önért, ha így sorozatban ellenzéki képviselők dicsérik önt, úgyhogy gyorsan azért piszkálódnék. *(Derültség. - Lázár János: Nagyon bölcs!)* Négy plusz kérdés... Tessék? *(Lázár János: Nagyon bölcs!)* Köszönöm szépen. Dicséretet is kaptam jegyzőkönyvileg? Négy plusz két kérdéssel készültem, azért négy plusz kettő, mert négy közvetlenül érinti azt, amit ön mondott, kettő pedig csak közvetett módon.

Az első kérdésem lenne: csak érintőlegesen azt mondta, amikor a minisztériumát bejelentette, hogy mennyire fontosnak gondolják az emberek, hogy ha egy területnek önálló minisztériuma van, mert akkor az, ami kellő hangsúlyt kap, mondta, hogy közlekedés, és példálózóan a sportot mondta, hogy az emberektől ön azt hallja, hogy akkor a sportban azért nem jó a teljesítményünk, mondta ironikusan természetesen... *(Lázár János közbeszól.)* Ja, a sportolók mondják ezt, igen. Hát, én akkor azt szeretném öntől kérdezni, hogy esetleg más választóktól hall-e olyat esetleg, hogy mondjuk, az oktatásnak miért nincs önálló minisztériuma, az egészségügynek miért nincs, a kultúrának vagy a környezetvédelemnek, mert én, mondjuk, ezeket a területeket hallom az én választóimtól, hátha itt van köztünk azonosság, gondolna erre reagálni.

A második, amit ön említett, és teljesen egyetértek vele, a mobilitás fontossága, ezen belül pedig hosszan, több szempontból is beszélt a kötöttpályás közlekedés fontosságáról, és arról is beszélt, hogy ön ilyen üzemeltetési tevékenységet is szeretne ellátni közvetettebb módon. Én hadd olvassam föl önnek, hogy a Mávinform oldalán most hétfőn délelőtt mely nyolc problémát mondtak a vonatokkal kapcsolatosan. Ígérem, hogy ez most max. 20 másodpercet fog igénybe venni. Kimaradt egy vonat Szerencs és Miskolc között, egy másik Nyíregyháza és Miskolc között, két vonat nem indult el Debrecen és Nyírábrány között, két vonat nem tudott elindulni a százhalombattai vonalon, késések voltak, 15-30 perc, a lajosmizsein, a Szolnokról érkező vonat 25-30 percet késett, Bakonyszentlászlóról a 7.29-kor induló vonat 45-50 perc késéssel közlekedik, a Keletiről induló 7.25-ös IC félórás késéssel fog elindulni vagy indult el, és a Somoskőújfaluból 7.12-kor Hatvanba induló vonat váltóhiba miatt fog jelentős késésekkel elindulni. Írja ezt egyébként a Mávinform oldala. Én egyébként bevallom, hogy nem a Mávinformnál, hanem a telex.hu-n láttam ezt, én azzal szoktam kezdeni a napomat, gondolom, hogy ön is rendszeresen olvassa, hiszen látja, ilyen fontos információk vannak ebben.

Az lenne a kérdésem, hogy konkrétan miket lát feladatokat, hogy mondjuk, ne így kezdődjön egy hétfői munkanapja az embereknek, ha már egyetértünk abban, hogy egy kötöttpályás közlekedés mennyire fontos.

Hármas számú kérdésem, hogy így tempírozzam magamat, ez a HÉV-vel kapcsolatos, HÉV-fejlesztéssel kapcsolatos, ezen belül is különösen a gödöllői, csömöri HÉV-nek a 2-es metróval való összekötése, mondom ezt a XVI. kerület megválasztott egyéni országgyűlési képviselőjeként. Milyen konkrét ígéreteket tud mondani, hogy ez felgyorsul?

Nem gondoltam, hogy nekem reagálnom kellene egy képviselőtársam hozzászólására, de Szatmáry Kristóf, a korábbi országgyűlési képviselője ennek a területnek, arról beszélt, hogy mennyire jó dolog, hogy 2019-ben, azt hiszem, az ő javaslatára, bocsánat, '21 őszén átvette ennek a területnek is a felügyeletét az állam a BKK-tól és a fővárostól. Három apró megjegyzésem lenne ahhoz, amit Szatmáry képviselőtársam elmondott. Az egyik az, hogy azért nem teljesen korrekt ezt így mondani, hogy miután kifosztják a fővárost, utána akkor elveszi ezt a területet az állam. Ez az első megjegyzésem. A másik az, hogy én nem látom, hogy bármilyen módon felgyorsult volna ennek a folyamata, én nem látom, ami itt történt volna akár '21 őszétől. A harmadik pedig az, hogy szerintem érdemes igazságosnak lenni, mondom Szatmáry képviselőtársamnak, aki '18-22-ben is azzal kampányolt, hogy na, most akkor ez meg fog valósulni. Én az elmúlt 12 évben nem látok ebben érdemi előrelépést, talán a választók ezért is mondták, hogy elég most már ezekből az ígéretekből, és ezért szavaztak a változásra. A kérdésem az miniszter úrhoz, hogy milyen konkrét ígéretet tud mondani, hogy ez a valóban nagyon fontos fejlesztés megvalósul. Ez volt a hármas számú kérdésem.

A négyes számú kérdésem csak egy érintőlegesen elmondott gondolatához kapcsolódik. Ön arról beszélt, hogy mennyire fontos az ország költségvetésében a tömegközlekedésre fordított arány, és itt számokat is mondott, hogy milyen komoly, jelentős tétel van a költségvetésben, és itt volt egy félmondata, amibe így most belekapaszkodnék. Azt mondta, hogy a képviselő úr által megszavazott, az országgyűlési képviselők által megszavazott költségvetésről van szó. Borzasztóan érdekelne engem a véleménye önnek arról, hogy a jövő évi költségvetést rendeleti úton tervezi módosítani a kormány, azaz teljesen kihagyva az Országgyűlés szerepét ebben, mondom ezt szintén a Költségvetési Bizottság elnökeként. Önnek mi a véleménye arról, különösen annak kapcsán, hogy az Európai Unió teljes transzparenciát várna el akár az Országgyűlés munkájában, akár általában a törvényhozásban, önnek mi a véleménye, milyen üzenet ez, mondjuk, az európai uniós döntéshozók felé, hogyha rendeleti úton történik egy új költségvetés elfogadása az Országgyűlés kihagyásával? Ez volt a négyes számú kérdésem.

És akkor még kettő olyat hagynék, amit ígérem, hogy egy-egy percben mondok el, ami nem hangzott el, de nekem mind a kettő fontos lenne, hogy mondjam. Az egyik az, hogy 2022..., bocsánat, a dátumot elfelejtettem, de talán november 2-án volt arról szó, hogy magának a Parlamentnek a belső rekonstrukciójával kapcsolatosan milyen beruházás történne, és ennek ön lett a kijelölt felelőse. Nem szoktam ilyen nünükémet elmondani, de mindig jólesik, hogyha a levelemre kapok választ, és szeretettel várnék egy választ egy november 4-én elküldött levelemre, ami most már azért egy hónap és nyolc napja volt, ahol tulajdonképpen arról kérdeztem önt, hogy pontosan adjon tájékoztatást, hogy mi az indokoltsága ennek, mi a szükségessége, és különösen a gazdasági helyzetben milyen költségei lesznek ennek. Akár most oda tudom adni a levelet; örömmel veszem írásban vagy pedig szóban is örömmel várom erre a választ.

Az utolsó kérdésemet pedig a végére hagytam. Ugyanebben a teremben találkoztunk egy héttel ezelőtt, ha jól számolom, 168 plusz 2, 170 órával ezelőtt volt, Matolcsy jegybankelnök úr itt ebben a teremben beszélt általában is a költségvetési problémáról és a gazdasági súlyos gondokkal kapcsolatosan. Érzésem szerint ön az első miniszter itt azóta ebben a bizottságban, aki akár reagálhatna is a Matolcsy jegybankelnök által elmondottakra. Szerintem önben is sok gondolat van, amit nem gondolom, hogy magában kell tartani, itt a lehetőség, hogy ezeket elmondja, sokan vagyunk erre kíváncsiak. De hogy, mondjuk, adjak önnek egy javaslatot, hogy mi az,

amiben ön akár személyesen is megszólalhat: Matolcsy jegybankelnök úr arról beszélt, hogy az élelmiszeripar, illetve a mezőgazdaság borzasztóan rossz hatékonysággal, hatékonytalanul működik - ezt részletesebben is kifejtette -, és ennek a két területnek, az élelmiszeriparnak és a mezőgazdaságnak a rossz hatékonysága járul hozzá jelentős mértékben az inflációhoz. Ugye, ön ennek a területnek személyesen is érintettje, ha jól ismerem az életét. Biztos, hogy van olyan gondolat, amit ön el akar mondani, és gondoltam, hogy erre lehetőséget biztosítok önnek.

Várom a válaszokat. Köszönöm szépen tisztelettel, hogy elmondhattam.

ELNÖK: Köszönöm, képviselő úr. Miniszter úr, ugye, nem ma kezdte a pályát, tehát nyilvánvalóan pontosan tudja, hogy csak azokra a kérdésekre kell válaszolnia a bizottság előtt, ami az előterjesztés szerinti tartalmat illeti, ez pedig nem más, mint a kormány közlekedéspolitikai céljai.

Utolsó felszólalóként Szolga József úrnak adom meg a szót mint horvát nemzetiségi szószólónak. Öné a szó.

SZOLGA JÓZSEF horvát nemzetiségi szószóló: Köszönöm a szót, elnök úr. Tisztelt Miniszter Úr! Ígérem, hogy én a napirendi pont témájánál maradok. Említette, hogy Románia Schengenen kívül maradása akadályoz bizonyos fejlesztéseket. Én itt akkor most Horvátország schengeni csatlakozásával kapcsolatban szeretnék érdeklődni, hogy mennyire fogja ez elősegíteni a magyarországi déli határszakasz mobilitását, mert a közlekedés fejlesztése nagyban elősegítené a leghátrányosabb helyzetű térségek fejlődését Zala megyétől Baranya megyéig.

Itt néhány konkrét dolgot is említenék, mert elkészült egy megvalósíthatósági tanulmány az új Mura-híd megépítésével kapcsolatban. Ugyanígy nagyon örömteli, hogy el fogja érni az M6-os a horvát határt, illetve most már a schengeni határt. Nemrég került átadásra Pélmonostorig a horvát autópálya, és reméljük, hogy ez minél előbb megvalósul. Érdeklődnék, hogy az M60-as megvalósítása most, hogy koncesszióba lett adva, körülbelül mikorra várható, és ez kapcsolódik-e egy új barcsi vagy Barcs térségi Dráva-híd megépítésével. Illetve vannak-e valamilyen tervek a 67-es útnak Kaposvártól a déli határig való meghosszabbítására, arra tekintettel, hogy szerintem Európában nincs egy olyan határszakasz, mint Barcs és Drávaszabolcs között, ahol 100 kilométer hosszon nincs közlekedési kapcsolat a két ország között. Igaz, hogy kis lépésekkel haladunk, de mikorra várható ennek valamilyen megoldása? Nemrég volt a két kormány vegyes bizottsági ülése, ahol ugyancsak ajánlások hangzottak el; remélem, hogy ez nemsokára a kormány elé fog kerülni. Ezenkívül több jelzés is érkezett, elhangzott, hogy ha megvalósul a schengeni csatlakozás, Mohács térségében valószínűleg mód lesz kerékpárutak építésére európai uniós forrásból - ez is prioritást élvez-e? Köszönöm szépen.

ELNÖK: Köszönöm szépen szószóló úr hozzászólását. Miniszter úr, öné a szó. Megkérem, hogy az elhangzott kérdésekre adjon választ.

Lázár János válaszai, reflexiói

LÁZÁR JÁNOS építési és közlekedési miniszter: Tisztelt Képviselőtársaim! Köszönöm szépen a türelmet és a lehetőséget is. Azzal kezdeném, hogy voltak kérdések, amelyek egybevágtak, ezért koncepcionálisan szerintem tisztázni kell azt,

hogy az építőipar, a beruházáspolitika és a közlekedéspolitika gazdaságpolitikai eszköz is - legyen világos! Ez iparpolitika is. Az építőipar a legjobban modellezhető, hiszen 80 százalékban Magyarországon importanyagot használunk föl, amikor bármit is építünk. Ez nem egészséges arány, ez is fűti az inflációt, az élelmiszerimport mellett, teszem hozzá, nem kis mértékben. Ezért nagyon nagy érdekünk fűződik ahhoz, hogy a következő évtizedben a Magyarországon előállított, magyarok által előállított építőanyag aránya jelentősen növekedjen. Ennek érdekében kell a kormánynak dolgoznia, tehát magyarok munkájából magyarok haszna legyen. 25 000 milliárdot költöttünk el 2010-2022 között az ország fejlesztésére, ennek 70-80 százaléka építőjellegű beruházás volt. Ha annak a 80 százaléka importalapanyagból ment, akkor nem világos, hogy az EU-s pénzeket valójában kik is kapják. *(Dr. Mellár Tamás: Senki nem kényszerítette erre rá!)* Nem teljesen világos, hogy ha az EU-s támogatás 80 százaléka importot finanszíroz, akkor kihez kerül az EU-s pénz. Az biztos, hogy nem magyar építőanyag-gyártókhoz, hanem egészen másokhoz.

S ugyanígy van a közlekedés területén is. A közlekedés esetében, ha lesznek beruházások, én személyesen nagyon fontos dolognak tartom például a járműgyártás reneszánszát Magyarországon, hogy legyen magyar vállalati kézben, magyar befektetői kézben lévő járműgyártás, amely képes kiszolgálni az autóbusz-fejlesztéseinket *(Dr. Mellár Tamás: Az Ikarus...?)*, és képes kiszolgálni a vasúti fejlesztéseinket is. Ezt rendkívül fontos dolognak tartom. Ha elköltünk több ezer milliárdot a magyar közlekedés fejlesztésére, akkor ennek legyen egy következménye az, hogy ez a pénz részben nemcsak a kivitelezés, hanem a beszállítás oldalán is - mármint a járműbeszerzés oldalán is - magyar kézbe kerül. Ezek nagyon fontos kitételek. *(Bakos Bernadett távozik az ülésről.)* Tehát önmagában nemcsak fejlesztéspolitikáról, az életminőség javításáról, egy civilizációs szintlépésről van szó, amikor közlekedésfejlesztésről beszélünk, hanem a közlekedésfejlesztésnek az ország gazdasági versenyképességének erősítésén túl finanszíroznia és támogatnia kell azt is, hogy a beruházások magyar vállalkozásokhoz kerüljenek. Mint ahogy ez van Németországban, Ausztriában, Svájcban, Franciaországban és mindenhol. Megvannak azok az eszközök az európai uniós szabályozás mellett is, ahol ezt transzparens módon lehet képviselni. Ezért is készült el a beruházási törvény. S itt jelzem, hogy amennyiben erre van igény és fogadókészség, ha az Európai Bizottság tájékoztatásán túl vagyok, az ottani megbeszéléseimet lefolytattam, akkor meg fogom keresni a parlamenti frakciókat, képviselőtársaimat, és szívesen adok egy áttekintést a parlamenti vita megkezdése előtt is, hogy körülbelül miben gondolkodunk. Számos olyan kérdést, amelyet itt most napirendre vettek vagy önök érintettek a beszerzéseket illetően, a beruházási törvény az adófizetők érdekében rendezni és tisztázni fog, 32 év gyakorlata és gyakorlati tapasztalatai után.

Ebből adódóan, ha a magyar költségvetési pénzek elköltésének az a célja, hogy a magyar gazdaság erősödjön, akkor az nem lehet probléma és nem lehet elsődleges probléma, hogy egy magyar vállalkozás építi a déli körvasutat. Az árulkodó volt képviselő asszony fölszólalásában, hogy nem az emberek problémáját helyezte első helyre, a környezeti, egészségügyi szempontokat vagy életminőségi szempontokat, hanem Mészáros Lőrinc neve hamarabb hangzott el, mint az újbudai választópolgároké. Itt ezek szerint nem a választók a fontosak, hanem az a fontos, hogy kihez kerül pénz.

Na most, déli körvasút. Én kimentem, megnéztem a helyszínt - tekintettel arra, hogy nem ismerem olyan jól Budapestet, mint a budapesti képviselőtársaim -

, és nem vitatható az, hogy ez a beruházás nem teszi könnyűvé az ottani életet, félreértés ne essék, ennek a beruházásnak van környezetterhelő hatása. Azonban az is teljesen világos, hogy már volt vasút akkor, amikor oda építkeztek, meg amikor odaköltöztek, tehát a vasút nem meglepetés. Az a kérdés, hogy létezik-e kompromisszum az önkormányzat, az ott élő emberek és a beruházó kormány, illetve az Európai Unió között, mert a helyzetet bonyolítja, hogy egy európai uniós forrásból megvalósuló beruházásról van szó. Ezért bejelentkeztem László Imre polgármester úrhoz személyesen, kértem tőle a jövő hétre időpontot, hogy tisztázzam az önkormányzat álláspontját. Nem a sajtó előtt szeretném ezt tisztázni, hanem szemtől szemben szeretném megkérdezni, hogy létezik-e modus vivendi, vagy pedig az önök harca ideológiai jellegű, és mindenféleképpen megakadályozzák ezt a beruházást. Hiszen önök meg tudják akadályozni a beruházást a következőképpen. Úgy tudják megakadályozni a beruházást, hogyha a környezetvédelmi szakhatósági engedélyeket újra megfellebbezik, erre december végéig van jogi lehetőségük, a civileknek is és az önkormányzatnak is; ezzel elhúzódhat az engedélyezési eljárás, akár bíróság elé is kerülhet, aminek a kimenetelét megjósolni nem lehet. Azonban január 22-éig kell a kormánynak az európai uniós forrás összetételét fixálni és rendezni. Ha nem lesznek jogerős dokumentumaink és nem lesznek jogerős papírjaink január közepéig ennek a beruházásnak a hatósági oldalán az önök fellebbezése miatt, akkor európai uniós forrásból nem fogjuk tudni megvalósítani ezt a beruházást. És miután ez az EU-s kassza már lezárt, ezt a pénzt, több száz milliárd forintot Magyarország el is fogja veszíteni. Tehát nekem nemcsak az a szempont a mérlegelendő, hogy mi is jó a helyi közösségnek és mi a XI. kerületi önkormányzatnak, hanem sajnos abba a helyzetbe kerültünk, hogy jó szándékot föltételezve is, fönnáll annak a veszélye - rossz szándékról nem is beszélve -, hogy Magyarország elveszítheti ezt a forrást. Tehát én nemcsak abban kérem az ön megértő közreműködését, hogy képviselje bátran az ott élők érdekeit, hanem abban is segítsen, hogy Magyarország ne veszítsen el egyetlenegy európai uniós forrást sem, mert ez a forrásvesztés akár az ön személyes felelőssége is, és nem pedig a kormányé. Ez fontos dolog, mert... *(Közbeszólások ellenzéki képviselők részéről. - Orosz Anna közbeszólására:)* Bocsánat, én meghallgattam önöket, tisztelettel, még akkor is, ha voltak politikailag demagóg megjegyzései önnek. Én nagy tisztelettel meghallgattam, és komolyan szeretnék a kérdéssel foglalkozni, ezért jelentkeztem be személyesen a polgármesterhez. Elmegyek, és megkérdezem azt, hogy vajon létezik-e olyan kompromisszum, ami elfogadható a XI. kerület, elfogadható a beruházó állam és elfogadható az ott lakók számára. Miután polgármester voltam kicsit több ideig, mint ön, ezért van arról fogalmam, hogy az ott élők milyen szenvedésen mehetnek keresztül és milyen környezeti ártalmak meg kitettségek vannak. El tudom képzelni, hogy lehet olyan beruházásokat megvalósítani és lehet olyan életkörülmény-javítást végrehajtani, ami talán elviselhetővé teszi a beruházást. Én egy kész helyzetet kaptam, teszem hozzá, tehát nekem a kész helyzet megoldása a feladatom.

Hogy döntöttem volna-e úgy, hogy a déli körvasút megvalósuljon ott és így, ebben a formában, az átvisz arra a kérdésre, ami a hidak helyzetét, a vasúti hidak helyzetét jelenti. A laikusok számára mondom, hogy az a vasúti híd, amihez a kelenföldi, illetve a másik irányból visz a sín, az háromsávosításra került. A három sávnak semmi értelme, hogyha nem tudjuk ráhordani a személy- és teherforgalmat. Tehát a kérdés nemcsak oda visz vissza, hogy kellett volna-e ez a bővítés, hanem akkor kellett-e háromsávosítani a hidat, amire minden normális ember azt mondja, aki szakember, hogy persze, hogy kell, hiszen a Duna egy szűk keresztmetszet a

keleti és nyugati átjárásban akár áruforgalom, akár személyforgalom miatt. Tehát most, hogy a híd háromsávosítva van, nem sok választásunk van, mint a rávezetést és az azon túli vezetést is bővíteni kell, hogy a forgalom nagyobb lehessen, mert egyébként nem tudjuk a három sávot kihasználni. Ha a ráhordó keresztmetszet szűk, akkor értelemszerűen a három sávnak nem sok értelme van. De ezt nem most kellett volna mérlegelni, és nem nekem, teszem hozzá. Nekem egy kész helyzetet kell megoldanom. Évekre visszamenőleg nyúlik ez a történet, ahogy most földolgoztam a dossziét.

Szóval, elmegyek a polgármester úrhoz, és megkérdezem tőle, hogy létezik-e valamiféle megoldás vagy valami kompromisszum. Ha nem, akkor ez nekem egy nagyon fontos válasz. Tehát ha önök eldöntötték, hogy mindenféleképpen megakadályozzák ezt a beruházást, azt nekünk tudnunk kell, mert akkor az Európai Bizottságot tájékoztatni kell arról, hogy ezt a forrást Magyarország visszavonhatatlanul elveszíti. Nem nagyon látom esélyét annak egyelőre még most, dolgozni fogunk persze a két ünnep között és január elején is ezen, hogy más, esetleg Debrecen-Nyíregyháza vagy Debrecen vonatkozásában ez a forrás fölhasználható-e. Ez egy speciális alap, csak azért mondom, a laikusok kedvéért, ezt akárhol akármire nem lehet fölhasználni, és Magyarország ezt az egy projektet, a délikörvasút-projektet készítette elő. Tehát teljesen sakk-matt állapot van, és a XI. kerületi választópolgárok és az önkormányzat, amennyiben akarja, ezt a beruházást megakadályozhatja, de ez forrásvesztéssel járhat.

Ami a további kérdéseit illeti, én egyetértek önnel abban, hogy az építési beruházások tekintetében a helyi szempontokat jelentősen kell erősíteni. Arra kértem Lánszki Regő államtitkár urat, hogy most, amikor az új építési, az új településképi és az új örökségvédelmi törvény megszületik, akkor ez legyen egy fontos szempont. Ennek jegyében javaslatot tettem a kormánynak a kiemelt beruházási státusz visszaépítésére és a jövőbeni megszüntetésére vagy csak valóban nemzetgazdaságilag vagy nemzetbiztonságilag indokolt esetben való alkalmazására. Tehát azokra a kiemelésekre terveim szerint a jövőben kisebb és kontrolláltabb mértékben fog sor kerülni, amire ön hivatkozott, egyáltalán kérdés az, hogy magánberuházásoknál ilyen kiemelésre van-e szükség vagy lehetőség. Vissza kell metszeni arra a szintre a kiemelések ügyét... A laikusok kedvéért mondom, hogy a kiemelések gyorsabb eljárásban részesülnek és bizonyos hatósági kötelezettség alól mentesülnek. Főleg a helyi építési szabályzat, ami itt fontos, hiszen az önkormányzatoknak a helyi építési szabályzaton keresztül, a korrektség kedvéért jegyzem meg, most is van lehetősége befolyásolni az ön által fölvetett szempontokat, de a mentesítő rendeletek kiemelhetnek ez alól beruházást. Ez talán egy katonai, nemzetbiztonsági vagy egy több ezer milliárdos, lásd BMW-beruházás esetén indokolt, de nem valószínű, hogy minden beruházás esetén indokolt. Tehát ezt jelen pillanatban fölülvizsgáljuk, és ebben érdemi változások lesznek.

Mint ahogy az építési törvény kapcsán a Települési Önkormányzatok Szövetségével, a megyei jogú városok önkormányzatával folyamatos egyeztetésben vagyok, hogy milyen jogkörök azok és milyen szabályozás inkább az, ami segítheti az önkormányzatokat. Azért nem hiszek a jogkörgyakorlásban, és azért hiba azt gondolni, hogy az építéshatóság ebben ügydöntő, mert az építéshatóság jogalkalmazó. Ha az önkormányzatnál van az építéshatóság, de a jogszabály nem kedvez az önkormányzat befolyásolási lehetőségének, akkor az építéshatóság sem tud semmit sem csinálni. Tehát irreleváns, hogy hol van az építéshatóság, a jogszabályon van a lényeg. Abban kellene megegyeznünk, hogy a településen élő

emberek nélkül beruházás, építkezés nem valósulhat meg, vagy az ő szempontjaikat figyelembe kell venni a beruházónak és az építtetőnek.

Én elmondtam az ingatlanosszakmának, találkoztam az egyébként nagyon erős magyar ingatlanberuházó csoportokkal és külföldiekkel is, akik Budapesten… Ebből a szempontból csak Budapest releváns Magyarország tekintetében, hiszen itt jelent az ingatlanpiac érdemi üzleti beruházást, nemzetközi szinten is értelmezhető méretezésű megtérülést. Én elmondtam az ingatlanosoknak, hogy az a világ, amikor lenyomhatták az önkormányzatokat, és bármit érvényesíthettek, véget fog érni. Ez természetesen meg fogja drágítani a beruházásokat és be fog épülni a lakásárakba. Tehát az önkormányzatok kérései akár a zöldítésre, akár az utak rendbe hozására, a környezet rendezésére, parkolásra, s a többi, nyilvánvalóan négyzetméterár-drágító hatással fognak bírni. Tehát abban senkinek kétsége ne legyen, hogy ez hatással lesz majd az árra, de szerintem ezt az árat meg kell fizetni. Jót és jobban kell építeni a magánberuházóknak is.

Azért ellentmondásos a helyzet, erre fölhívom az ön figyelmét, mert a XIII. kerületben, ahol egy köztiszteletben álló, nem fideszes polgármester van, akit sokszor megválasztottak, és amíg él, meg is fogják választani, úgy tűnik, ott a szabályozás, illetve az ottani önkormányzati tevékenység az ön álláspontjával totál ellentétes. Jelen pillanatban itt ül az ország főépítésze, a XIII. kerületi ingatlanberuházások bekerülnek az Országos Tervtanács elé, és az önkormányzat lobbizik azon, hogy az egyszerűbb, olcsóbb és egyébként a szerintünk környezeti fönntarthatósági szempontból károsabb beruházás valósuljon meg. *(Z. Kárpát Dániel elhagyja az üléstermet.)* Ez szerintem hiba. Tehát mi védjük a XIII. kerületi választókat, a XIII. kerületről beszélek, a XIII. kerületi választókat mi védjük azzal a szándékkal szemben, hogy ott mi épüljön és mi ne. Jelen pillanatban ez a helyzet. Tehát a XIII. kerületben van egy stabil baloldali vezetés, addig marad, ameddig akar, és a XIII. kerületi stabil baloldali vezetés jobban érdekelt az ingatlanok megvalósításában, mint a Tervtanács, amely próbálja az ottani emberek érdekeit védeni. Tehát nem minden önkormányzat áll ehhez egyformán hozzá, ezt ajánlom az ön figyelmébe. Érdemes volna az ellenzék egyébként is színes együttműködését ebbe az irányba is kiterjeszteni, és talán beszélni, hogy akkor most végül is mit akarnak az önkormányzatok, melyik terv és milyen koncepció valósuljon meg.

Egyetértek abban is önnel, hogy a MOL Campus megépítése, illetve a köré szerveződő iroda-, ingatlanvilág a közlekedés átszervezését is igényli. Sajnos Magyarországon nem jutottunk el oda, hogy ez előzetesen megtörténjen, mert ezt előre kellett volna rendezni. Ez a déli fonódó villamos építését jelenti, amit a kormány támogat, és benne marad a főváros és a kormány együttműködésében a Műegyetem rakparton, ebben személyesen is elkötelezett vagyok, hogy ez megvalósuljon. Tehát ezzel szeretnénk tehermentesíteni az ottani közlekedést.

Az önkormányzati szabályozásról már beszéltem.

A közösségi közlekedés támogatása. Amit elfelejt minden képviselőtársam, és a kormánypártiak sem használják sokszor ezt az érvet: 2010 óta Magyarországon nem volt a közösségi közlekedésben semmilyen áremelés. *(Z. Kárpát Dániel visszatér az ülésterembe.)* Európának az egyetlen országa vagyunk, ahol 2010 óta ugyanazon az áron megy a közlekedés. Ennél nagyobb tömegközlekedés-támogatás nem létezik, főleg egy olyan országban, ahol több mint 20 százalék az infláció az idén. Ez az igazi közösségi tömegközlekedési támogatás, hogy 12 éve ugyanazon az áron adjuk a jegyet vagy a bérletet azoknak, akik vásárolnak.

Valóban volt egy német próbálkozás, a korrektség kedvéért, 9 euró 70 eurócentért volt egy bérlet, ami megszűnt, és most már 47, ajánlom a figyelmébe,

az európai hírek erről szólnak, hogy most egy 47 eurós bérlettel próbálkoznak. Mi ezen gondolkodunk, hogy milyen díjtermékekkel lehetne az embereket segíteni abban, hogy egyébként a tömegközlekedés megkérdőjelezhető minősége ellenére, a késések ellenére ezt az eszközt válasszák.

Azzal meg kell barátkozni, hogy a mi tömegközlekedésünk nem hibátlan. Olyan, amilyen, de a miénk, ez a magyar tömegközlekedés, ehhez kell kedvet csinálni. Sokszor a pálya, az idő és a jármű nem kedvez és nem ajánlja magát, és nem csinál önmagához kedvet, ezért a díjtételen keresztül lehet segíteni. Azért Magyarországon szerintem összességében, ha megnézzük, hogy hány embernek van valamilyen díjtámogatási kedvezménye, egy nagyvonalú országban élünk, ami a díjtámogatást illeti. Még egyszer mondom, csak a Volán és a MÁV felé menő állami költségvetési támogatás 750 milliárd forint a 2022-es esztendőben, és ezt föl lehetne emelni még több száz milliárddal, hogy mondjuk, a 304 milliárd forintos energiaköltség-növekményt le tudjuk finanszírozni. Tehát Magyarország szerintem nagyvonalú. De abban igaza van önnek, hogy díjtermékekkel kellene az embereket preferálni, motiválni, ösztönözni. Az ön által itt, ha jól értettem, kicsit pejoratívan példaként fölhozott, Hódmezővásárhely és Szeged közötti vasút-villamos a legjobb példa erre. Örülnék, hogyha személyesen meg tudnám önnek mutatni működés közben is. Mert azt tapasztaljuk, hogy radikálisan nő, hónapról hónapra a bérletvásárlók száma, körülbelül 4500-5000 ember használja abból a 10 ezer emberből, aki ingázik, és teljesen világos, hogy az autót tették le az emberek. Tehát a hódmezővásárhelyi vasút-villamosnak az lett a következménye, hogy bár van Szeged és Vásárhely között négysávos autóút, de a vasút-villamosra szállnak föl, ha megfelelő minőségű szolgáltatást és jó jegyárat kapnak. Letették az autókat, látszik, a megépített parkolók tele vannak, odamennek autóval vidékről vagy a városból, leteszik azt, és onnan bemennek vasút-villamossal Szegedre. Egyébként pedig az én városomban ez egy nagyon-nagyon komoly civilizációs előrelépés volt, legalább olyan jelentőségű, mint amikor az Alföldön az 1870-es évek elején a vasutat kiépítették.

Itt jegyzem meg, hogy amikor a Budapest-Belgrád vasútvonalnak a megtérüléséről beszélnek, akkor mindig eszembe jutnak a vasútépítéssel kapcsolatos viták. Talán nem hozom ide, hogy amikor a vasút megjelent Angliában, akkor sokan azt jósolták, hogy aki fölül a vasútra, az meghal - talán ezt az ellenzék még nem állítja. *(Derültség.)* De az, hogy Magyarországon a vasútépítést megelőzően óriási viták zajlottak arról, hogy megéri-e vasutat építeni egyáltalán, hasonló ahhoz, mint amikor most megkérdőjelezik a tömegközlekedésre vagy a Budapest-Belgrád vasútvonalra költött pénzeket. Ezeknek a megtérülését természetesen lehet üzleti alapon számolni; üzleti alapon nyolc év alatt nem fog megtérülni. Ha egy forprofit vállalkozás bármelyik beruházása nem térül meg nyolc év alatt, akkor nyilvánvaló, hogy a tulajdonosok vagy a részvényesek ehhez nem szívesen járulnak hozzá, tíz év alatti megtérüléssel kell számolni mindenhol a privát világban, ez teljesen egyértelmű, de az ország szempontjából egészen biztos, hogy megtérülő beruházásról beszélünk. Ennek meg fogom majd nézni pontosan a megtérülési képleteit vagy számait. A titoktartás pedig nem terjeszkedik túl az üzleti titoktartás szigorú kötelezettségén.

Azt is szeretném itt elmondani, hogy bár az áruszállítás és a személyszállítás megkönnyítése ezzel a vonallal is stratégiai cél, de azért ne felejtsük el, hogy ez Belgrád és Budapest összekötését is jelenti. Nekünk, magyaroknak óriási érdekünk fűződik ahhoz, hogy a Kárpát-medencében minden út Budapestre vezessen. Óriási érdekünk fűződik ehhez, és ez túlterjeszkedik a Kárpát-medencén, mert ahhoz is

óriási érdekünk fűződik, hogy a Kárpátok, tehát a Kárpát-medence északi természetes határán belül mindenki számára a Budapesthez való eljutást és feljutást meg tudjuk könnyíteni. Ha lesz rá forrás, és ha tehetném, hogy nagy dolgot javasoljak az országnak, akkor a Kolozsvár-Budapest gyorsvasút-összeköttetést javasolnám például. Tehát nemcsak hogy Belgrád-Budapestet kell létrehozni, hanem azt is el kell érni, hogy Kolozsvár vagy éppen Sepsiszentgyörgy ne tízórás vonatozással lehessen elérhető. És ez vonatkozik más, tőlünk délre, keletre vagy adott esetben nyugatra fekvő nagyvárosok vagy centrumok vonatkozásában, Krakkó-Budapest, sorolhatnám, tehát rengeteg olyan fejlesztési lehetőség van, ami az összekötést célozza. Nem lehet pénzben vagy megtérülésben kifejezni ennek az áttételeken keresztüli hatását.

Valóban volt arról szó, hogy Szeged-Kecskeméten keresztül jön a Budapest-Belgrád vonal, valóban volt erről szó; én például ezt képviseltem ebben a szakmai vitában mint dél-alföldi képviselő, azért, hogy ne 2 óra 20 perc legyen a szeged-budapesti út, több, mint a második világháború előtt. Szólnak emellett érvek, de azt gondolom, hogy ez egy teljesen új műszaki eljárást jelentett volna, és erre az időpontra, amikor ez a vita kialakult, a szerbek már építették a vasútvonalat. Most a szerbek már majdnem készen vannak a Budapest-Belgrád rájuk eső részével. És ha Szerbiában megéri, akkor szerintem minimum elgondolkodtatható lehet a magyar ellenzék számára, hogy ha Szerbiában a tőlünk teljesen ellentétes politikai pártok egyöntetűen támogatják a Budapest-Belgrád szerbiai részét, akkor Magyarországon ez miért lehet probléma. És ők már meg is építették, és ők dolgoznak kínaiakkal, dolgoztak oroszokkal, tehát dolgoznak külső tőkével és külső pénzzel. Körülbelül ennyit tudtam mondani.

Egyetértek a díjtermékfejlesztéssel.

Még a villamos-vasútra a menetidő vonatkozásában hadd jegyezzem meg, illetve kérdezte a vasút-villamos tekintetében, hogy miért drágult meg. Olyan sokszor kimondta itt egy polgártársunk nevét - nem tudom, ez a speciális érdeklődés minek köszönhető -, de azt tudom mondani önnek, hogy téved, mert nem az egyik kivitelező vagy a másik kivitelező miatt drágult meg a vásárhely-szegedi villamos-vasút, hanem azért, mert az Európai Unióban közkedvelt, Brüsszelben nagyon támogatott Stadler emelte föl a járművek árát - nem a magyar vállalkozó: a Stadler emelte föl a járművek árát -, s ráadásul négy járművel többet vettünk. De még egyszer mondom, nagyon szívesen megmutatom önnek ezt, és nagyon kérem a segítségét a XI. kerületben létrejövő kompromisszum, esetleges kompromisszum kialakításához. Nekem nagyon fontos volna, képviselő asszony, azt tudnom, hogy ha önök már eldöntötték, hogy mindenképpen megakadályozzák ezt a beruházást, akkor mondják meg, hogy ebből nem lesz semmi sem, mert önök addig mennek hatósághoz meg bírósághoz, amíg meg nem fektetik ezt a beruházást. Akkor inkább visszaadjuk a pénzt az Európai Bizottságnak, leszállunk erről az egészről, és tudomásul vesszük, hogy ez a beruházás elmarad. Csak akkor szeretném, hogy ha beszélünk, akkor világosan és egyértelműen vagy nyíltan esne szó minderről.

A következő: Mellár képviselőtársam kérdéseire válaszolnék. A beruházási törvényre reflektáltam. *(Dr. Mellár Tamás: Igen.)*

A MÁV-Volán. Én egyetértek azzal, úgy fogalmaznék, hogy állami befolyás, óvatos piacnyitás bizonyos szegmensekben, például járműbeszállítás, járműgyártás, vagy különböző közreműködők igénybevételében, vagy bizonyos vonalak esetében GYSEV. A GYSEV jól működő cég, piacosítva lett, és nagyon jól működő cégről beszélünk. A GYSEV az ország nyugati részét ellátva jobban működik, mint a MÁV. Hogyan lehet az, hogy egy országon belül van egy jól működő

struktúránk, relatív jól működő struktúránk, és van a MÁV, amellyel kapcsolatban az előbb említett problémák sokasága fölmerül, már hosszú idő óta?

Az autópálya-koncesszió tekintetében azt azért szeretném elmondani, hogy 3000 milliárd forintos fejlesztést vállalt a koncesszor. Nem ingyen kapta: fejleszteni fogja az autópályáinkat, még autópályákat épít, és a meglévőknek a fejlesztéséről beszélünk. Nem kevés pénzről van szó, amit a koncesszor betesz a magyar autópálya-fejlesztésbe. Önmagában a Bicske-Budapest közötti M1-es szakasz - itt egy konkrét árat tudok mondani, mert azt megnézettem - 400 milliárd forint, hogy hatsávos legyen. Akkor képzelhetik, mennyibe kerül a Bicske-Győr! Azért nem kevés pénzről és nem kevés vállalásról beszélünk!

Egyetértek azzal, hogy a személyszállítás és az áruszállítás szempontjából vannak fekete foltok, a Pécs-Budapest, Pécs-Szeged a legjobb példa. A Pécs-Szegedet nem lehet megvalósítani, mert ahhoz meg kell építeni a Szabadka-Bácsalmás, Bácsalmás-Bátaszék-Pécs vonal rekonstrukciót. De a Pécs-Budapest vonalon és más vonalakon is szeretném az intercity járatokat erősíteni, szeretném az intercity járatok minőségét, színvonalát és elsősorban a menetidőt javítani. De azt kell megérteni, hogy mindennek egy fölfüggesztési pontja van, nem túl bonyolult: ha a pálya sebességkorlátozott, akkor nem tud mit csinálni a szerelvény; hiába van drága, jó minőségű szerelvény, ha a pályán nem tud 100-zal vagy 120-zal menni, akkor ez egyszerűen lehetetlen. És mindenhez ez visz át, a késésekhez is egyébként.

Én úgy gondolom, a magyar társadalomban a közlekedést illetően a mainstream ellenzéki vagy a mainstream kormánypárti médiában is egy nagyon színvonalas, nívós vita zajlik. A közlekedés egy sikkes téma ma, olyanok is beszélnek és írnak róla, akiknek halvány fogalmuk sincs róla. Ez egy kedvelt topic az egész világban. Van egy ilyen máz és íz rajta, ami egyfajta autóellenességben mutatkozik meg, és azt próbálják sugallni, hogy aki autót tart, az biztosan jobb módú; tehát van egy ilyen kis kommunisztikus íze is a dolognak az autósokkal szemben, holott Magyarországon, még egyszer mondom, autózni inkább kényszer, mint hobbi. De azért ezek a viták nagyon színvonalasak, és ezeknek a vitáknak vagy ezeknek az intellektuális platformoknak például Vitézy Dávid államtitkár kollégám kiváló motorja volt, és én nagyon remélem, hogy ezek a viták mennek is tovább. Én szívesen állok minden komolyabb döntés előtt vagy külön is a képviselőcsoportok, frakciók vagy a parlament nyilvánossága elé is, mert erről érdemes beszélni. Talán nem annyira átpolitizált, mint sok minden más közös ügyünk, és talán ebben lehetne értelmes dolgokat összehozni. S nekem szükségem van a MÁV-Volán átalakítása kapcsán minden ellenzéki és kormánypárti támogatásra, mert úgy gondolom, ez csak akkor lehet lehetséges, ha bizonyos kérdéseket elfogadnak vagy megértenek.

Ami az 1400 milliárd fölhasználását illeti, egyrészről a beruházási törvény megfelelő garancia lesz az 1400 milliárd forint fölhasználására. Másrészről pedig: a korrupció mint ilyen varázsszó azért nem működik szerintem - de nem akarok tanácsot adni az ellenzéki képviselőtársaimnak - sem itt, sem Európában valójában, *(Z. Kárpát Dániel kimegy a teremből.)*, mert a korrupció kapcsán mindig följön egy kérdés: hogy a fenébe' lehet az, hogy Magyarországra vonatkozóan korrupciót hirdetnek, sejtetnek és mondanak a német sajtóban, a francia sajtóban, miközben a legnagyobb német és francia vállalatok itt ruháznak be Magyarországon, gigantikus mértékben? Tehát ha a BMW ezt az országot nem tartja korruptnak, vagy a Mercedes nem tartja korruptnak ezt az országot, vagy az Audi nem tartja korruptnak ezt az országot, akkor hol van itt korrupció, azt szeretném megérteni.

Akkor mit jelent a korrupció tulajdonképpen Brüsszelből vagy Berlinből nézve vagy Budapestről nézve? Ezek a nagyvállalatok tőzsdei nagyvállalatok. Nyilvánvaló, hogy a tőzsdei szabályok szerint sem a részvényesek, sem a menedzsment korrupciót nem engedhet meg és nem tolerálhat. Ha ezek a nagyvállalatok korrupciós környezetet tapasztalnának, akkor meglepődnék, hogy itt maradnának Magyarországon. Ezt mindenféleképpen megfontolásra javaslom a korrupciót meghirdető ellenzéki képviselőtársaim vonatkozásában.

Z. Kárpát Dániel képviselőtársamnak a mondandóját köszönöm, azt is, hogy értelmes és előremutató javaslatokat tett. A társadalmi mobilitás tekintetében Debrecent fölhozta példaképpen. *(Z. Kárpát Dániel visszatér az ülésterembe.)* Azért Debrecen egy olyan fejlesztési központ lesz, amire nem volt példa tulajdonképpen Budapest megfejlesztése óta valójában, mert a BMW-beruházás még nem terjeszkedett túl a város nagyságrendjén és határán, de a kínai invesztíciók és más egyéb ipari, folyamatosan érkező invesztíciók egy másik dimenzióba lökik a várost. Egyébként az a fajta mobilitásfölzárkózás megszerveződik önmagától is, amit önök sokszor számon kérnek, mert ez - amikor beszéltem agglomerációkról - Győrben is megszerveződött. *(Dr. Mellár Tamás távozik az ülésről.)* Győr agglomerációja 30 évvel ezelőtt más volt, mint most. Debrecen agglomerációja is meg fog szerveződni, határon átnyúló módon fog megszerveződni, és meg fog szerveződni majd Miskolc agglomerációja is, és Nyíregyháza agglomerációja is Szatmárnémeti irányában szerveződik, attól függően, hogy a gazdaság milyen erős. Ezek a központok és az ezekben meglévő gazdasági élet maga megszervezi az agglomerációt. Nekünk közlekedést és mobilitást kell alátenni, hogy ez gyorsabb és jobb legyen.

Mi alapvetően a lakásépítési programokat most is óriási családtámogatási kedvezményi rendszerrel támogatjuk. Tehát az, hogy a bérlakás- vagy a lakásépítést ne támogatnánk, egyszerűen nem igaz, hiszen több ezer milliárd forintot költöttünk erre. Abban, hogy az építőipari szabályozásnak ezt hogyan kell támogatni, van fantázia, és ezzel foglalkozunk. Amikor az építési törvényről fogunk beszélni a parlamentben, ez elő fog kerülni, az egész szabályozás.

Ami a BuBe-t illeti, azzal kapcsolatban már reflektáltam.

A vasúti átjárás és a balesetek. Nem véletlen mondtam, hogy az elmúlt lassan két évtizedben a vasutat vasúti balesetek kapcsán nem marasztalták el, sem az igazságszolgáltatás, sem a hatóságok. Ez részben nem független attól, hogy minden évben Magyarországon 70-100 közötti öngyilkosság történik a vasúti pályán. Tehát amikor vasúti balesetről hallanak, akkor az esetek nagy részében ez ettől nem független sajnos, ez nagyon szomorú tény egyébként, hozzáteszem. És azzal is egyetértek, hogy a vasúti átjárók... Az én választókörzetem mellett, a korábbi választókörzetemben, Mindszenten az idén történt egy tragikus, sok ember életét követelő vasúti baleset, részben azért, mert az átjáró adott esetben kérdéseket vetett föl. Tehát a vasúti átjárók biztosítása, zárása és a közlekedés biztonsága szempontjából jó megépítése alapvető, abszolút érdek, és meg kell nézni, hogy a KRESZ-szabályok egyébként itt hogyan működnek.

Egyetértek azzal, hogy a HÉV egy integrált program legyen. Azért mondtam önnek, hogy én nem azzal akarok idejönni, hogy mi fog történni a következő 15-20 évben, mert egy integrált közlekedésfejlesztési program Budapest vonatkozásában egy tízéves munka. Én azzal tudok idejönni a bizottság elé, és abban kérem a támogatásukat, hogy a következő évek költségvetéseiben, a következő évek országépítési vagy országirányítási munkájában milyen beruházások, milyen fejlesztések vagy a működtetés milyen ügyei kerülnek napirendre. Azt tudom

mondani, hogy HÉV-fejlesztés, minden HÉV fejlesztése mindenféleképpen lesz most és a következő időszakban is.

A közúti áruszállítás vasútra terelése - nagyon nagy kérdés, én nagy támogatója vagyok. Meg fogom vizsgálni, hogy ez hogyan lehetséges, illetve hogyan térül meg majd a fuvarozóknak, hiszen ne felejtse el, 54 vasúttársaság használja a magyarországi vasúthálózatot áru- és teherszállításra. Tehát ez nem csak az állami szándék kérdése és nem csak a MÁV kérdése.

Ami az M0-st illeti, ha engem kérdez, akkor nagyon egyszerű a válasz: EU-s forrás nincs, hazai forrás rövid távon semmiképpen nem lesz. Tehát azt, hogy '23-24-ben az M0-s építése megkezdődjön, lehetetlennek gondolom. És nem megoldható az a kérdés egyelőre - nem tudom, hogy hány év alatt lehet jó megoldást találni -, a hegyen átvezetni egy autópályát, hogy ezt hogyan lehet úgy megoldani, hogy az érintettek és ott lakók ebbe beleegyezzenek, hozzájáruljanak, tolerálják és viseljék, miközben a gyűrű megépítése az egész ország érdeke, és hozzáteszem, elsősorban Budapest érdeke az élhetőség okán, és mégis tiszteletben kell tartanunk az ott élők érveit. Nem tudom, hogy ott hogyan lehet egy modus vivendit teremteni, most majd megpróbálkozom a XI. kerületben. Tartok tőle, hogy nem lesz olyan egyszerű. Az M0-s ügye még nehezebb. Nem fenyegeti az a veszély a területen élőket, hogy rövid időn belül ez a beruházás saját hazai forrásból meg tud valósulni.

Van, aki nem várta meg a választ. Klímabérlet. Én nem klímabérletben gondolkodom, de most ne folytassuk le ezt a vitát, hogy klíma vagy nem klíma. Én olyan bérletben gondolkodom, amit szeretnek az emberek és megvesznek. Még egyszer mondom, a klímaszempontok érvényesítése egy ilyen minőségű szolgáltatás esetén, hogy mondjam, a valóság nem ismerése. Itt nem klímabérlet kell, itt olcsó bérlet kell, mindegy, minek hívjuk, ne kelljen sokat fizetni érte. Ez a magyar realitás és ez a magyar valóság, mert ennek a szolgáltatásnak a jelenlegi minősége, biztonsága, színvonala, a napi 150-200 órás késés, azt nem nagy dumává kell alakítani, hanem dömpingárat kell alkalmazni, magyarul. Ha akarunk sok embert szállítani, akkor ehhez a szolgáltatáshoz, ha kereskedő lennék, akkor ezt dömpingáron kínálnám az embereknek, relatív olcsón és hozzáférhető formában. Még egyszer mondom, hogy '10 óta nem volt áremelés.

Nagyon örülök, hogy a kérdező, Bakos Bernadett egyébként MÁV-os családi szempontokat említett. Holnap találkozom a szakszervezetekkel. 34 szakszervezet van a MÁV-ban, MÁV, Volán 34 szakszervezet. Holnap fogok a reprezentatívakkal, illetve az ottani érdekegyeztető tanács tagjaival találkozni, és mindenféleképpen szeretném, hogyha normális munkakapcsolatok lennének. Nem biztos, hogy sikerül, hiszen egy ekkora inflációs környezetben nyilván a munkavállalók nagy béremelést akarnak, a munkaadóknak ez sokkal nehezebb, vannak elrendezetlenségek, de én arra fogok törekedni, hogy megbecsüljük az állam tulajdonosi képviseletében az ott dolgozó kollégákat.

A közlekedési szabályok tekintetében, ahogy kérdezte Bakos Bernadett, az OTÉK-ban, ami az építési törvény következménye lesz majd, először elfogadjuk az építési törvényt, majd egy új OTÉK-ot fogunk elfogadni, az OTÉK-ban a közlekedési szabályokkal valóban lehet segíteni azon, hogy könnyebb legyen a tevékenység, mármint a közlekedés.

A home office-t nem szeretnénk bővíteni.

Ami Szatmáry Kristóf képviselőtársam észrevételét illeti, azért azt tegyük hozzá, hogy Budapesten 2010-ben még volt földes utca, az ország fővárosában. Én nem tudom, hogy addig kik vezették a fővárost valójában, de az egy olyan főváros volt, hogy Hódmezővásárhelyen már nem volt földes utca, Budapesten meg volt.

Ennyit a vidék-főváros összevetésről. Budapesten még a ’10-es években... Nem tudom, hogy most van-e még, ezt Kristóf jobban tudja, hiszen ő kormánybiztosként dolgozott ezen a programon, hogy szűnjön meg minden földes utca. Én nagyon fontosnak tartom, hogy a kerületekkel a költségvetés teherbírása függvényének mértékében, de mégis legyen együttműködés, és ezt az együttműködést tudjuk folytatni. Költségvetési okok miatt nincs pénz ebben az alapban, és nem politikai okoknál fogva.

Azt pedig, hogy a HÉV kapcsán sikerül kompromisszumot létrehozni, csak remélni tudom.

Ami az autóbuszokat illeti, Riz Gábor képviselőtársam fölvetését: ha autóbusz-beszerzés lesz, akkor erre a szempontra, a fönntarthatóság szempontjára különösképpen tekintettel kell lennünk, erre fogok képviselő úrnak egy részletes választ küldeni. Megvan egy autóbusz-beszerzési terve a Volánnak, a holnapi napon ezt megbeszélem a menedzsmenttel, és érdemben fogok reagálni, hogy hol tervezik vidéken elsősorban a kisebb méretű, fönntarthatóbb, könnyebben kezelhető, az utat kevésbé terhelő járműflotta kiépítését.

Ami az elektromos hálózatot illeti, ezek a kérdések fognak majd jönni: ha elektromos lesz a közlekedés, elektromobilitás lesz, akkor ezt hogy tudjuk hálózattal és hol tudjuk hálózattal kiszolgálni. Azt tudom mondani, nekem azt mondja egy szakember, hogy ha abban az utcában, ahol én lakom, mindenhol elektromos autó lesz, akkor az a hálózat, ami abban az utcában van, ahol minden este töltik majd az akkumulátorokat a hálózatról, azt biztos nem fogja bírni abban a pillanatban. Tehát nem hiszem, hogy létezik Magyarországon egy olyan 60 lakásos társasház, ahol a 60 lakáshoz társult autóparkot, ha valaki tölti a garázsban és környezetében, akkor azt a 60 lakás áramhálózata bírni fogja. Ez egy megoldatlan probléma Magyarországon. Erre mondom azt, hogy a valóságból kell kiindulni, és nem ezekből a politikai propagandaszövegekből, amik Nyugat-Európában az ottani jólét viszonyai között már működnek, de nálunk nem ez a valóság, nem ez a realitás.

Az MVM és a MAVIR előtt óriási kihívás áll, hogy ezt a kérdést rendezze. Ha optimistán akarok hozzáállni, akkor azt tudom mondani képviselő úrnak, hogy lesznek Magyarországon olyan körzetek, a főváros ilyen szerintem vagy a főváros bizonyos részei, a nagyipari körzetek, Kecskemét, Debrecen, Győr, ahol olyan hálózatfejlesztések valósultak meg eddig is és ezután is, amik ezt az előremozdulást is lehetővé teszik. De lesznek az országnak olyan, északi részei, elmaradottabb részei, ahol ez - rossz a hálózat - kistelepülési környezetben nehezebben lesz megvalósítható.

Ugye, az elektromos autózás elterjedése váratni fog azért érdemben magára addig, amíg az első olyan akkumulátor nem lesz meg, amely 1000 kilométert bír. 350-400 kilométerrel nem fognak Magyarországon elektromos autót használni, mint ahogy a mellékelt példa ezt világosan mutatja. Ez az áttörés - beszéljünk világosan! - az autóiparban ismeretlen okoknál fogva még nem következett be, illetve még nem világos, hogy a dízelmotorokban és a benzines motorokban mennyi tartalék van. Mert lehet, hogy sokkal kevesebb üzemanyaggal sokkal hatékonyabban is tudnak működni, és innentől kezdve az relatívvá tesz számos kérdést. Az autóipar még nem játszotta ki minden kártyáját, ami a hagyományos járműparkot illeti.

Vajda Zoltán képviselőtársam félrevezetett a dicséretével - már majdnem elbíztam magam *(Derültség.)* -, mert utána kicsit más hangulatban tette fel a kérdéseit. Igen, valóban, a MÁV így néz ki, de azt mondta képviselő úr, hogy érdemes igazságosnak lenni, és ha a MÁV-val igazságos akar lenni, akkor a mai

késéseknek a jelentős részét kidőlt fák és az időjárási viszonyok okozták. Tehát ha a MÁV-késéseket valaki most elolvassa, akkor láthatja, hogy jelentős esetben a vonatok nem csak az egyébként meglévő késések miatt állnak rosszul, ami a menetrendet illeti, hanem az időjárási viszonyok miatt - már csak az igazságosság okán mondanám. *(Z. Kárpát Dániel visszatér a terembe.)*

Szatmáry Kristóf - *(Vajda Zoltán felé:)* önnek mondom - kiváló munkát végzett, és érdemes a választók bizalmára, ebben egészen biztos lehet.

Ami a kérdéseket illeti, nagyon koloratúr volt a fölhozatal. Van egy érvényes költségvetés, amelyet a parlament fogadott el, tehát nem új költségvetési törvényről beszélünk, hanem a megváltozott helyzet miatt, ami nem független az energiaáraktól, és az energiaárak nem függetlenek a háborútól, tehát háborús helyzetben született költségvetési módosításokról van szó, ahol a háború miatt elveszített sok ezer milliárdot kell a költségvetésből pótolni. Én ezt nem gondolom a törvényhozó hatalom korlátozásának. Egyébként pedig a ’23-as költségvetésről, tartok tőle, ’23-ban még rengeteget fogunk beszélni; a mostani módosítás sem hiszem, hogy a végső módosítás lesz. A jelenlegi helyzetben szerintem ez egyértelmű.

Az Országház fölújítása. Az épület fölújítása kapcsán azt szeretném elmondani, hogy jól haladt, és szerintem a belső gépészeti fölújításra is szükség van, azon dokumentáció megismerése után, amit én alaposan átnéztem. A terv most egy műszakiállapot-fölmérés, amihez én kész és képes vagyok támogatást biztosítani, utána pedig az egész üzemelésnek a racionalizálása, észszerűsítése költségmegtakarítás céljából. Ez a beruházás ebben a ciklusban biztos, hogy nem fog elkezdődni, mert maga az előkészítés rengeteg időt vesz igénybe. De hogy ennek a háznak is az áramfogyasztását, fűtésrendszerét és mindent, ami a technológiával kapcsolatos, korszerűsíteni kell és érdemes, abban egészen biztos vagyok, nyilván az ország teherbíró képességéhez igazítva. Az Országgyűlés vezetése számomra teljesen világossá tette, hogy nem azt várja el, hogy én ezt holnap oldjam meg a kormány képviseletében, hanem készítsük elő, alapos, hosszú kimunkálás alapján, hogy hogyan tudjuk az Országgyűlés működtetésének részét képező üzemeltetési kérdéseket racionalizálni és javítani. Szerintem ez egy normális törekvés. Egy ilyen épületnek először is mindig szüksége van folyamatos fölújításra és karbantartásra, és egy nagy szerviz is legalább két évtizedet vesz igénybe, és ha jól értem, már tíz éve tart, és ha jól értem, még tíz évig el fog tartani.

Ami a Matolcsy György elnök úr által elmondottakat illeti, nagyon hízelgő, hogy fölkínálja nekem ezt a lehetőséget - nagyon kedves, képviselő úr -, de semmiféleképpen nem szeretnék most élni ezzel a lehetőséggel *(Vajda Zoltán: Majd utána! Ülés után!)*, de ezt ne vegye személyes sértésnek.

Szolga képviselőtársunk észrevétele Horvátország irányában. Igen, a legnehezebb kérdés pont ez, hogy itt vagyunk már a rendszerváltás után 32 évvel, és nem sikerült rendezni a határátlépési pontokat. Egy professzionális országkapcsolatban 5-10 kilométerenként vannak határátlépési pontok. Nálunk ez általában 20-30 kilométer, és van, hogy rosszabb. Tehát nekünk az az érdekünk, hogy 5-10 kilométerenként szabadon átjárható legyen a határ. Szerbia irányába - ahol ez abszolút nem megoldott, a teherforgalom fölnyomja a határátlépést, sokszor három-négy órát kell várakozni a szerbiai kilépésre vagy belépésre - ez egyszerűen megvalósíthatatlan.

Horvátország vonatkozásában szerintem Schengen egy óriási lehetőség, ezért meg fog épülni az M6-os, ahogy ön mondta, tervbe van véve mind a két híd. Az M60-ast én személyesen fontosnak tartom, fideszes képviselőtársaim is

gőzerővel nyomják. S úgy tudom, hogy a Szigetvár-Barcs előkészítése zajlik, a Barcs-országhatár pedig 2023 januárjában már környezetvédelmi engedéllyel fog rendelkezni. Tehát zajlik az előkészítés, a tervezés és az engedélyezés. Nem lesz hozzá EU-s pénz, saját forrásból kell megvalósítani, de az M60-ast is ki kell vinni az országhatárig, ez kulcskérdés a megítélésem és véleményem szerint.

Moháccsal kapcsolatban azt szeretném önnek mondani, hogy előkészítettünk egy mohácsi új hidat. A Dunán építünk Kalocsánál egy új hidat, amely lassan készen is van, a Paksi Atomerőmű-beruházáshoz kapcsolódva; Mohács lesz a következő. Tehát Mohácsnál hidat kell építeni, és ennek az előkészületi munkái lényegében készen vannak, forrás esetén a beruházás elkezdhető, és ebben a ciklusban a mohácsi híd építését meg kell kezdeni, és lehetőség szerint a mohácsi csata évfordulójára be is kellene fejezni. Hiszen ott van egy térségi fejlesztési terv, ami mellett a kormány elkötelezett - már csak azért, hogy valamilyen módon hálát adjunk elnök úr kedves vendéglátásáért is, a pohár víz árát megfizesse a kormány. *(Derültség.)* Tehát Mohács fejlesztését kiemelten fontosnak tartja a kormány a mohácsi csata 500. évfordulóját illetően.

Ami a 67-est illeti, örülök, hogy ezt most fölhozta, mert vannak ilyen fekete foltok. Teljesen egyértelmű, hogy a 67-est tovább kell vinni és le kell vinni az országhatárra. Ugye, a 67-est megépítjük, Kaposvárig négysávosítjuk, és vinni kell lefelé. Ha vannak a közlekedéspolitikának középtávú vagy hosszú távú céljai, akkor ez azok közé tartozik mindenféleképpen. Tehát horvát-magyar, osztrák-magyar, szlovák-magyar, román-magyar, szerb-magyar relációban abban vagyunk érdekeltek, hogy a határ teljes egészében átjárható legyen.

S itt ragadom meg az alkalmat - most már eszembe jutott, hogy mit felejtettem el -, utolsó mondat lesz: külföldi munkavállalók, EU-n kívüli munkavállalók. Ugye, Magyarországon dolgozik 5 millió ember, ebből legálisan 4,7 millió, és még 500 ezer illegálisan, de dolgozik. 100 ezer munkavállalási engedély van kiadva. Magyarul, ez a probléma valójában nem létezik. EU-n belül nem lehet a munkaerő szabad áramlását korlátozni, az EU-n kívüliek pedig engedélyhez kötöttek, száz százalékban munkaerőpiaci kontroll alatt tartottak és nemzetbiztonsági kontroll alatt tartottak. A munkaadók is és a munkavállalók is. Tehát akárki, akárhonnan, akármilyen létszámban, akármennyi ideig nem jöhet be külföldről munkát vállalni; amikor külföldről beszélek, EU-n kívüli munkavállalóról beszélek. Az 5 millióhoz képest 100 ezer nem jelenthet, jelen pillanatban nem okoz gondot a munkaerőpiacnak, mert látható, hogy gazdasági nehézségek ide vagy oda, szerencsére a munkanélküliség egyelőre nem nő.

Elnök úr, köszönöm a lehetőséget, és állok a bizottság rendelkezésére máskor is.

ELNÖK: Nagyon szépen köszönjük miniszter úrnak, államtitkár kollégáinak azt, hogy részt vettek a bizottság ülésén. Köszönöm szépen ezt a részletes, átfogó tájékoztatást. Az ajándékot külön köszönöm Mohács tekintetében, valamennyi, mind a 20 ezer mohácsi lakos nevében is. Nagyon remélem azt, hogy ha bármilyen kérdés van, ami fölmerül menet közben, ha jogalkotási területen segíthetünk bármiben, miniszter úr, akkor állunk rendelkezésére a bizottság szintjén is. A jövő évben pedig év végén várjuk újra majd egy beszámolóra; reméljük, hogy egy sikeres 2023. év végén. Köszönöm szépen.

Az 1. napirendi pontot és ezzel a bizottsági ülést is bezárom. Képviselőtársaimnak csak egy rövid tájékoztatást adnék arról, hogy ebben a parlamenti ciklusban a Gazdasági Bizottság ülésezett a legtöbb alkalommal, 21-szer,

és a leghosszabb időkeretben, több mint 33 órát vett igénybe a munka. Nagyon szépen köszönöm képviselőtársaimnak, hogy minden alkalommal biztosították a határozatképességet.

Az ülés berekesztése

Áldott, boldog karácsonyt kívánok és jó pihenést az ünnepekre mindannyiuknak. A bizottsági ülést bezárom.

(Az ülés befejezésének időpontja: 13 óra 09 perc)

Barcza Attila
a bizottság alelnöke

Bánki Erik
a bizottság elnöke

Jegyzőkönyvvezetők: Földi Erika és Prin Andrea